

Денисик Г.І., Браславська О.В., Воловик В.М.,
Вальчук-Оркуша О.М., Буряк-Габрись І.О.,
Стефанков Л.Л.

*Каркасні
антропогенні
ландшафти*

Вінниця - Умань 2021

УДК 911.53

ББК 26.82(4 УКР)

Ухвалено до друку вченою радою Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського (протокол № 1 від 30.08.2021 р.)

Рецензенти:

Петлін В.М., доктор географічних наук, професор, Волинський національний університет імені Лесі Українки;

Кілінська К.Й., доктор географічних наук, професор, Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича;

Воровка В.П., доктор географічних наук, професор, Мелітопольський державний педагогічний університет імені Богдана Хмельницького

Дениsik Г.І., Браславська О.В., Воловик В.М., Вальчук-Оркуша О.М., Буряк-Габрись І.О., Стефанков Л.Л. Каркасні антропогенні ландшафти: монографія [за редакцією Г.І. Денисика, О.В. Браславської]. Вінниця: ТОВ «Твори», 2021. 316 с. (Серія «Антропогенні ландшафти Поділля»).

ISBN

У монографії розглянуто теоретико-методологічні засади дослідження каркасних антропогенних ландшафтів, що об'єднують селитебні й дорожні ландшафти (модельний регіон – Поділля). У структурі селитебних досліджено особливості формування, функціонування й сучасну специфіку міських, містечкових і сільських ландшафтів; у структурі дорожніх ландшафтів – автомобільних і залізничних доріг; охарактеризовано етнокультурні структури селитебних і дорожніх ландшафтів. Запропоновано і обґрунтовано напрями раціонального використання та охорони структур селитебних і дорожніх ландшафтів та їх етнокультурних варіантів.

Для географів, ландшафтознавців, біологів та екологів, фахівців різних господарських галузей, охорони природи та раціонального використання природних ресурсів, краєзнавців, вчителів і студентів.

Denysyk G.I., Braslavska O.V., Volovyk V.M., Valchuk-Orkusha O.M., Buryak-Gabris I.O., Stefankov L.L. Frame anthropogenic landscapes: monograph. [Edited by G.I. Denysyk, O.V. Braslavska]. Vinnytsia: TOV «Tvory», 2021. 316 p. (Series "Anthropogenic landscapes of Podillya").

The monograph considers the theoretical and methodological principles of the study of frame anthropogenic landscapes, combining residential and road landscapes (model region - Podillya). The structure of residential features of formation, functioning and modern specifics of urban, urban and rural landscapes are studied; in the structure of road landscapes - highways and railways. Ethnocultural structures of residential and road landscapes are characterized. The directions of rational use and protection of various structures of residential and road landscapes and their ethnocultural variants are offered and substantiated.

For geographers, landscape scientists, biologists and ecologists, specialists in various economic fields, nature protection and rational use of natural resources, local historians, teachers and students.

ISBN

ПЕРЕДМОВА

Тривалий вплив людини на природу, активне й різнобічне використання її ресурсів, призводить до повсемісної заміни натуральних ландшафтів антропогенними. Різноманіття антропогенних ландшафтів детально почали досліджувати з другої половини ХХ сторіччя. Спочатку це були ландшафтні структури рангу антропогенних урочищ і місцевостей, а після публікації у 1973 році книги Ф.М. Мількова «Людина і ландшафти» – й окремих класів антропогенних ландшафтів. Подальший розвиток антропогенного ландшафтознавства, особливо в Україні, призвів не лише до обґрунтування більшого різноманіття антропогенних ландшафтів, але й об'єднання їх за значимістю в окремі групи. Виокремлено й частково досліджено такі групи антропогенних ландшафтів: каркасні – об'єднують селитебні і дорожні ландшафти; фонові – сільськогосподарські й лісові антропогенні ландшафти; осередкові – промислові, водні антропогенні, садово-паркові й белігеративні ландшафти; гуманістичні – рекреаційні, сакральні й тафальні ландшафти. Безперечно, що у майбутньому будуть виокремлені й інші групи антропогенних ландшафтів або доповнені наявні. Зокрема, не зовсім зрозуміло, до якої групи відносяться радіаційні ландшафти.



У пропонованій монографії зроблена спроба здійснити комплексний аналіз каркасних антропогенних ландшафтів як таких, що формують основу для зародження й подальшого розвитку й інших антропогенних ландшафтів будь-якого регіону. За модельний регіон дослідження каркасних антропогенних ландшафтів взято Поділля, де сучасні ландшафти і результат їх господарського освоєння є достатньо репрезентативними для потрібних вишукувань.

Авторський колектив буде щиро вдячний за конструктивні зауваження й обґрунтовані доповнення.

PREFACE

Prolonged human impact on nature, active and diverse use of its resources, leads to the widespread replacement of natural landscapes with anthropogenic. The diversity of anthropogenic landscapes began to be studied in detail in the second half of the twentieth century. Initially, these were landscape structures of the rank of anthropogenic tracts and localities, and after the publication in 1973 of the book by F.M. Mil'kova "Man and Landscapes" – and certain classes of anthropogenic landscapes. The further development of anthropogenic landscape science, especially in Ukraine, has led not only to the substantiation of the greater diversity of anthropogenic landscapes, but also to their unification in separate groups. The following groups of anthropogenic landscapes have been singled out and partially studied: frame – unite residential and road landscapes; background – agricultural and forest anthropogenic landscapes; focal – industrial, water anthropogenic, garden and park and beligerative landscapes; humanistic – recreational, sacred and tafal landscapes. Undoubtedly, in the future other groups of anthropogenic landscapes will be singled out or existing ones will be supplemented. In particular, it is not entirely clear to which group of radiation landscapes belong.

In the offered monograph the attempt to carry out the complex analysis of frame anthropogenic landscapes as such which form a basis for origin and the further development and other anthropogenic landscapes of any region is made. Podillya is taken as a model region for the study of frame anthropogenic landscapes, where modern landscapes and the result of their economic development are sufficiently representative for the required research.

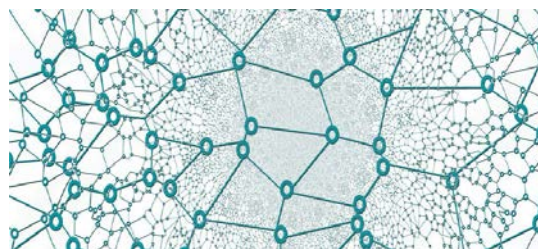
The author's team will be sincerely grateful for constructive remarks and reasonable additions.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПІЗНАННЯ КАРКАСНИХ АНТРОПОГЕННИХ ЛАНДШАФТІВ

1.1 Каркасні ландшафти: етимологія та визначення

Термін «каркасні» ландшафти досить часто вживається у географічній і ландшафтознавчій літературі [5, 7, 16]. Однак його етимології, визначення,



класифікації і типології немає взагалі або є у неповному обсязі. Виникає необхідність в обґрунтуванні цього важливого терміну, який формує структурні особливості ландшафтів різної генези.

Термін «каркас» походить від французького слова «carcasse», що означає «скелет», «каркас» [13, с. 392], або те, на чому побудовано або тримається що-небудь. В англійських джерелах використовують «network» (мережа), що дозволяє його вживати у значно ширшому розумінні, застосувавши не лише у фізичній географії, а й економічній, теорії містобудівництва, формуванні транспортної мережі та решті топологічних напрямів [19].

Використовувати термін «каркас» значно зручніше, ніж термін «мережа», бо останній часто вживається у інших наукових напрямках, особливо пов'язаних з комп'ютерними технологіями, що викликає етимологічну плутанину. Однак, базові поняття «каркасних» ландшафтів будуть спорідненими як для україномовної, так і англійської літератури. Найважливішими є вузлові та лінійні

типологічні структури, з яких формується відповідний географічний і ландшафтний каркас.

У спеціальній географічній літературі термін «селитьба» використовується мало; частіше його заміняють словом «поселення». Е.Б. Алаєв: поселення – це територія з усіма необхідними умовами життя, праці та відпочинку людей [1]. Л.І. Воропай і М.М. Куниця підкреслюють системний та інтеграційний характер поселень [6]. З ландшафтознавчого погляду вперше селитьбу розглянув Ф.М. Мільков: *«селитебні ландшафти – це антропогенні ландшафти населених пунктів: міст і сіл з їх забудовами, вулицями, дорогами, садами і парками»* [14, с. 71]. Далі термін «селитебний ландшафт» одержав загальне визнання і зараз широко використовується в дослідженнях антропогенних ландшафтів. Однак, є й інші назви заселених людьми територій. Так, поряд із уже усталеним терміном «селитебний ландшафт» починають вживати словосполучення «сельбищний ландшафт», хоча не зрозуміло, як місто або міську агломерацію можна вважати сельбищем; «поселенські» – чому не «заселенські» або «виселенські»? Критичні зауваження щодо назви «селитебні», терміну «селитьба» як російськомовних не є обґрунтованими. «Селитьба» – слово староруське і його можна однаково використовувати як в українській, так і в російській та білоруській мовах.

Перший аргумент проти вживання терміну «сельбищний» базується на одному з головних принципів термінології: якщо новий термін є, а нового поняття за ним немає, то це не більше, ніж гра у слова. Одна з найважливіших вимог до розбудови термінології – не замінювати без доконечної потреби вже усталені назви. Усталеною вважається назва, письмово зафіксована відповідним словником

(фаховим чи тлумачним) або енциклопедією (також фаховою чи загальною). Найавторитетнішим арбітром у цій суперечці є статті у «Географічній енциклопедії України» під назвою: «ландшафт селитебний», «селитебна зона» і відсутність у ній будь-яких словосполучень з прикметником «сельбищний» [7, 8]. Академічні словники та енциклопедії – це взірці нормативності, правильності мови. Нове запозичення дістає права громадянства лише тоді, коли його включено до такого видання.

Другий аргумент «проти» полягає у тому, що жодна терміносистема не повинна плодити назви-синоніми. Такі лексичні явища, як синонімія, омонімія, паронімія, тобто будь-яка варіативність, яка доречна й бажана у художньому стилі, недопустима у сфері термінології, тому що порушує головну ознаку терміну – його смислову прозорість, чіткість, однозначність. Найкращим виходом з такої ситуації є прибирання одного із синонімів – зазвичай того, який виник пізніше. Аксиома ідеальної термінології твердить: $1=1$, тобто «одне поняття має один мовний знак для вираження» і навпаки – «одне слово мусить називати лише одне поняття».

Отже, дотримання основних принципів термінології вимагає категоричного вибору між «селитебний» і «сельбищний». Допускати рівноправне вживання обох назв – означає свідомо долучатися до руйнування системи ландшафтознавчої термінології. І в цьому протистоянні беззаперечні переваги на боці першого терміну «селитебний» як такого, що виник значно раніше і головне – зафіксований новітнім фаховим академічним виданням України.

Варто також зазначити, що при спробах утворити термін

«сельбищний ландшафт» зовсім не враховані мовні чинники. Це неприпустимо при творенні нового терміну, оскільки термінологія – лише мовна підсистема, яка підпорядкована усім загальномовним універсальним нормам (орфоепічним, орфографічним, граматичним, лексичним). А вживання прикметника «сельбищний» у ролі терміна порушує низку обов’язкових норм. По-перше, обидва слова – і мотивуюче, і мотивоване – відносяться до застарілої лексики, на що вказує академічний «Словник української мови» в 11 томах: *сельбище, заст. Поселення. Приклад з худ. літератури: На цім місці (в Сімферополі) було грецьке сельбище Неаполіс. О. Вишня.* Прикметник «сельбищний» не зафіксований цим словником, але він при тому цілком нормативний і вписується в загальну модель творення українських прикметників з суфіксом -н-. Проте творення нових слів, тим більш – термінів, на базі застарілої лексики, що вийшла з активного уживання, яка незвичайна й почасти незрозуміла сучасному мовцю, не може бути визнане прогресивним явищем, це заважає чистоті української мови. Отже, найголовніша претензія до цього утворення – воно має затемнене, непрозоре значення через свою застарілість і маловживаність [8].

Крім того, новостворений термін має легко вимовлятися, бути милозвучним, як цього потребують орфоепічні норми нашої мови. Це досягається шляхом рівномірного поєднання у складі приголосних і голосних звуків, чому не відповідає слово «сельбищний», яке вимовляється [сел’бищний], тобто має збіг спочатку 2-х, а потім – 3-х приголосних в основі, що нетипово і небажано для української мови. За такої будови і вимови цей термін геть позбавлений

перспективи увійти в міжнародну термінологічну систему, а це обов'язково повинно враховуватися при створенні нової термінологічної назви.

Отже, аргументи проти поширення термінологічної сполуки «сельбищний ландшафт» досить вагомі: це порушення як загальнономовних, так і власне термінологічних вимог до новоутворень. Ці порушення навряд чи можуть компенсувати ніби то «російське» походження слова «селитебний», яке досить прозоро пов'язане з мотивуючим його словом «селити(ся)», просте у написанні й вимові, добре відоме фахівцям з географії, занесене у енциклопедію, широко вживається у наукових монографіях, статтях, дисертаціях з ландшафтознавства. І немає ніякої користі в тому, щоб засмічувати й так далеку від досконалості ландшафтознавчу термінологію синонімами-дублікатами. Корисно, навпаки, позбуватися ідентичних за змістом, але різних за формою назв, аби терміносистема працювала краще й ефективніше.

Враховуючи глибину антропогенізації натуральних ландшафтів, більшість авторів розділяють селитебні ландшафти на два типи – міські та сільські. Вся складність у тім, що й тепер немає точних і до того ж універсальних ознак для розмежування міста і села. Більше того, землі всіх поселень розділені на три групи: землі міст, селищ міського типу і землі сіл. Не є критерієм і кількість населення. У різних країнах мінімум жителів для міст неоднаковий: в Японії – 30 тис. осіб, у США – 2,5 тис., в Канаді – 1 тис., у Росії – 12 тис., в Україні – чітко не визначено: понад 2 тис. жителів. Одночасно наявні села, кількість жителів яких значно перевищує встановлений мінімум

для міст. Це ускладнює пошук суттєвих відмін в антропогенних ландшафтах малого міста (містечка), селища міського типу та великого за площею і кількістю населення села [7].

Загалом, у розумінні поняття «селитебний ландшафт» суттєвих розбіжностей у різних авторів немає. За основу взято визначення селитебного ландшафту Ф.М. Мільковим [14, с. 71], погляди якого розділяють й автори. В.Т. Гриневецький конкретизує поняття «селитебний ландшафт» і наводить три його визначення. Селитебний ландшафт це: а) вид антропогенного ландшафту, що являє собою заселену місцевість з концентрованою забудовою; б) відведені під житлову забудову ландшафтні комплекси; в) місцевість із залишками будівель і споруд колишніх поселень людей. З цим визначенням селитебного ландшафту співпадає й розуміння поняття «селитебна зона» – *«територія населеного пункту, що являє собою єдність матеріально-просторового середовища та процесів життєдіяльності населення, які відбуваються у її межах»* [9].

Узагальнюючи сказане, робимо таке визначення: *селитебний ландшафт – це антропогенний ландшафт, що формується і функціонує під впливом селитебної діяльності людей. Якщо селитебна діяльність людей призводить до розбудови міста – формується міський, містечка – містечковий, села – сільський ландшафт (рис. 1.1). Однак, не завжди правильним є вживання словосполук «міський селитебний ландшафт» або «сільський селитебний ландшафт». Ці терміни варто вживати лише тоді, коли дослідження стосуються заселених людиною у містах чи селах територій, місця їх безпосереднього проживання. Якщо врахувати, що в структуру поселень, зокрема сільських, крім територій, зайнятих*

жилою забудовою, входять тракторні стани, ферми, токи, дороги, кар'єри, ставки тощо, доцільніше використовувати термін з більш широким значенням – сільський ландшафт (ідентично-містечковий і міський ландшафт).

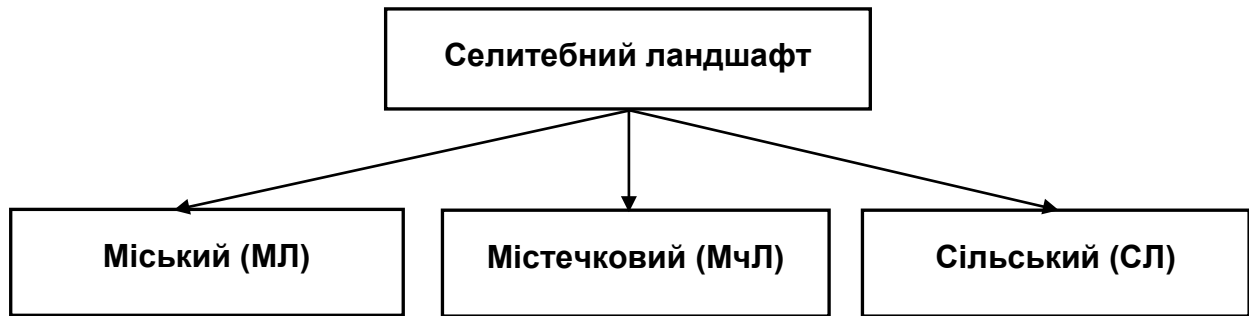


Рис. 1.1 Складові селитебного ландшафту

Якщо термінам «сільський ландшафт» і «міський ландшафт» приділено достатньо уваги, то «містечковий ландшафт» залишився поза увагою науковців. Не приділено уваги термінам «містечко» і «містечковий ландшафт» у географічних енциклопедіях, словниках і довідниках, електронних ресурсах.

Слово *містечко* утворене від слова *місто* з допомогою типового для української мови суфікса -ечк(о) і означає «маленьке місто». Слово *місто* праслов'янського походження. Це означає, що воно увійшло до всіх сучасних слов'янських мов: болг. М'ясто, сербохорх. Мјесто, словенське mĕsto, чеське místo – місце і město – місто, польське miasto, російське место, українське місто. Праслов'янське *mĕsto найперше було пов'язане із словом *metati – «кидати» і означало «накидане на землю покриття для розташування» [5]. Далі воно набуло значення «ринкова площа, базар». Поступово розвинулось сучасне значення – «великий населений пункт». З цим значенням через польську мову увійшло до української лексики. Відповідно до законів українського словотвору від

нього утворилось зменшене *містечко*, тобто «невеликий населений пункт». Аналітичний огляд праць присвячених дефініції «міста» і «містечка» у контексті антропогенного ландшафту показує, що надається перевага культурологічному підходу. Це закономірно, адже містечка завжди формувались як своєрідні центри, що віддзеркалювали розвиток, на відповідному етапі, тієї чи іншої культури.

Термінологічна диференціація між малим та великим містом з'явилась у Європі у XIII столітті. Частково, це підтверджується тим, що у західнослов'янських землях *civitas* вживався майже для всіх поселень міського типу, які мали магдебурзьке право. У Польщі, зокрема в офіційних документах, вживали терміни *forum*, *locus forensic*, *ville forenses*, *ville fori*, які у польських актах XII-XIII сторіч означали містечкам з місцевим правом; *civitas forensis*, *civitas cum foro* у польських і чеських привілеях XIII-XIV ст. означали приватні міста [5]. Загалом, у Західній Європі, а також у тій частині Поділля, що тривалий час перебувало під протекторатом західних держав й, особливо Польщі, магдебурзьке право мало суттєве значення у формуванні та розбудові містечок. П.М. Батюшков зазначав, що *«після введення магдебурзького права, подільські міста із земських перетворювались у міщанські, тобто містечка»* [2, с. 73].

У межах України, ще з часів Київської Русі розуміння поняття «містечко» дещо відрізнялось від загальноєвропейського, хоча й мало багато спільного. У праці «Містечка Східного Поділля» зазначено, що перші містечка під назвою «гради» почали розбудовуватись в Україні з VI-VII сторіччях. *«Однак типових містечок і міст у IX-X ст. у межах Київської Русі ще не було»* [15, с. 4]. Тут основна частина

містечок формується упродовж IX-X сторіч. Інше питання: чи розбудовувались у цей час і міста? У Київській Русі міські ландшафти мали різні назви: «мале місто», «міста-держави». Значно пізніше у Росії, аналогом поняття «містечко» було «посад», «городок», у Білорусі – «м'ястечко» [5]. Сучасні визначення «містечка» втрачають історико-культурну та етнічну складову, а про їх попередню або сучасну ландшафтну структуру немає навіть згадок. У кращому випадку є лише зауваження, що містечко розташоване на «невисоких пагорбах», або у «мальовничій долині» річки. Здебільшого акцентується увага на кількості населення та наявності містечкової соціально-економічної інфраструктури.

Терміни «село», «сільський» етимологічно можуть означати як поселення (селитебний ландшафт), так і аграрні території (сільськогосподарський ландшафт), що дозволяє їх вживати у термінологічному апараті як антропогенного, так і етнокультурного ландшафтознавства. Для українців «село» завжди асоціювалось з «поселенням» взагалі, але залежно від етимології, поняття «село» може означати [селитва] «основа, фундамент»; [селитьба] «селище, садиба, будинок», селище «поселення; місце, де було село»; [селіне] «поселення, земля»; сельбище (застаріле) «поселення»; [заселище] «заселене місце»; [оселица] «садиба», оселище «місце поселення». У різних мовах варіанти лексеми «село» досить подібні: російська – село, білоруська – сяло, давньоруське – село, польська – siolo, чеське – selo «село; рілля», sidlo «місцеперебування», словацьке – sedliak, болгарське – село, македонська – село, старослов'янська – **СЕЛО** – означало «населене місце, двори, будівлі»; у праслов'янській мові sedlo, пов'язане із *sedeti

«сидіти»; ця лексична основа змішалася з основою праслов'янської *selo* «рілля», спорідненого з литовським *sala* «острів», латинським *solum* – «грунт», давньоверхньонімецькою *sal* «будинок, житло», лангобардським *sala* «двір, будинок» [13, с. 209-210]. В «Етимологічному словнику російської мови» слово «село» має два значення: 1) населене місце (*tentorium*; «неселенное место, двory и жилые постройки»; староросійське «селина» – місце, де розташоване житло); 2) поле, земля, ділянка землі з різними угіддями [17, с. 272-273]. У «Словнику української мови» крім «села» згадується «сельбище» (місце поселення), «селище» (поселення; місце, де було село), «селитьба» (садиба) [5].

Значення доріг й дорожніх ландшафтів у життєдіяльності людей надзвичайно велике. Ще давні римляни говорили: «*Via – vita*», що в перекладі означає "дорога – життя". У цьому немає перебільшення. Без доріг і створеної ними інфраструктури (дорожніх ландшафтів) неможливе нормальне функціонування міст і сіл, розвиток економіки й культури: «... міста, а також дорожня мережа – це каркас, це стрижень, на якому решта все тримається», – писав М.М. Баранський. І в наш час проблема розвитку та функціонування дорожніх ландшафтів є однією з актуальних [7]. Однак географи й ландшафтознавці не приділяють їй належної уваги. У жодному з географічних словників і довідників, енциклопедіях поняття «дорожні ландшафти» не розглядаються. Складається враження, що їх не має в структурі сучасних ландшафтів.

Дорога й дорожній ландшафт – два різних, але тісно взаємопов'язаних між собою поняття. Дорога – основа, стрижень, головна вісь дорожнього ландшафту. З лінгвістичного погляду, термін «дорога» є домінантою в обширному синонімічному ряді, більш як з 30

слів: стежка, доріжка, путівець, манівець, простець, тропа, стежа, стезя, хідник, пішник, кам'янка, гостинець, шлях, путь, тракт, шосе, соше, соша, траса, магістраль, автострада [10].

Найбільш уживане визначення поняття «дорога» в основному прямому значенні цього слова дається в лінгвістичних словниках – це «смуга землі, по якій їздять і ходять». Якщо географічний зміст у цьому визначенні є («смуга землі»), то антропогенна суть терміну «дорога» відсутня. У подальшому будівельники, інженери-дорожники й архітектори дорогу розглядали лише як господарський об'єкт відповідного функціонального призначення. Це знайшло відображення і в законі України «Про дорожній рух», де визначено: *«Автомобільною дорогою є частина території, в тому числі в населеному пункті, що призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами»* [10].

Дорога як інженерний елемент ландшафту формується й функціонує в процесі будівництва й активної експлуатації, час від часу перебудовується (розширюється, випрямляється, удосконалюється конструкція й дорожнє покриття тощо). Розвиток усіх процесів, зокрема й природних, постійно й повністю контролюється людиною (технікою). Разом з тим, цей інженерний елемент в процесі формування активно впливає на довкілля, сприяє зародженню й подальшому функціонуванню дорожніх ландшафтів.

Дорога як техногенний елемент ландшафту формується у результаті припинення активної експлуатації дороги й відповідного догляду за нею. Розвиток природних процесів контролюється лише частково й дорога (дорожнє полотно – асфальт, бетон) пасивно

взаємодіє з прилеглим довкіллям. Як пасивний техногенний елемент, такі дороги можуть залишатися у ландшафті тривалий час у залежності від господарських потреб.

Як у першому, так і в другому випадках, у функціонуванні дороги вирішальне значення має техніка, тому інколи ці два поняття доцільно об'єднувати й дорогу розглядати як *технічний елемент ландшафту*.

Дорога як власне антропогенний елемент ландшафту функціонує після припинення її експлуатації та догляду за нею. У цьому випадку дорога розвивається за природними закономірностями як звичайний антропогенний ландшафтний комплекс.

Дорожні ландшафти. Вперше їх виділив (без визначення), дав загальну характеристику й об'єднав в окремий клас антропогенних ландшафтів Ф.М. Мільков [14]. За нашим визначенням, дорожні ландшафти – це складні системи антропогенного (здебільшого техногенного) походження, структуру й характер функціонування яких визначають власне дороги й численні прилеглі до них об'єкти (інфраструктура – інженерні споруди, сервісні пункти, лісові смуги). Фахівці-дорожники, що займаються ландшафтним проектуванням, під дорожніми ландшафтами розуміють типові, що чергуються і впливають на принципи прокладання траси поєднання і угруповання елементів рельєфу місцевості, рослинності, водних і заболочених поверхонь, а також, які виникли в результаті діяльності людини сільськогосподарські угіддя, лісові та гірничі виробки, житлові будівлі і промислові підприємства. Навіть без детального аналізу зрозуміло, що це визначення не лише громіздке, але явно не відповідає суті, особливо сучасного дорожнього ландшафту. Є й інші визначення, однак вони підкреслюють,

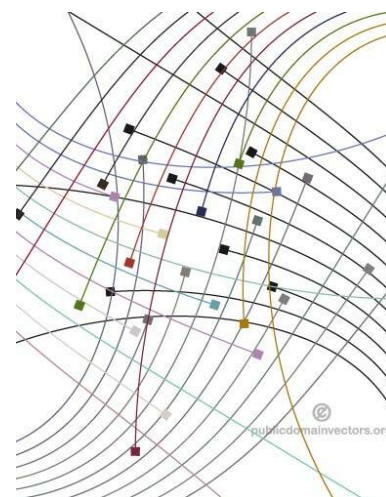
виділяють лише якусь одну характерну ознаку дорожнього ландшафту, а не його загальні особливості.

Однак, у першій класифікації антропогенних ландшафтів за змістом Ф.М. Мільков дорожні ландшафти не виділяв в окремий клас [14]. Дорожні ландшафти були в структурі промислових. Значно пізніше дорожні ландшафти виділили в окремий клас, але в їх структурі розглядали лише автомобілі й залізничні дороги. У 2012 році авторами дорожні ландшафти віднесені до каркасних, що із селитебними формують основу, каркас сучасних ландшафтів Землі. Подальші дослідження дорожніх ландшафтів показали, що до них поступово почали приєднувати всі транспортні системи, основною функцією яких є переміщення речовини й енергії, а у майбутньому й інформації. В результаті стає зрозумілим, що назва одного із класів антропогенних ландшафтів – дорожні ландшафти, уже не відповідає свої суті. Є й інші назви цього класу: «лінійні», «транспортні», «дорожньо-транспортні».

Вони стосуються знову ж таки лише дорожніх ландшафтів сформованих автомобільним і, частково, залізничним транспортом. Щоб охопити всю транспортну систему будь-якого регіону чи країни, необхідно в один клас антропогенних ландшафтів об'єднати всі (автомобільні, залізничні, ґрунтові) дороги, газо-, нафто- та інші проводи, лінії електропередач і телефонного зв'язку тощо. У такому випадку, з нашого погляду, найбільш вдалою назвою класу, що об'єднує цю складну структуру, буде «клас лінійно-транспортних ландшафтів». У залежності від виду та впливу транспортних систем на ландшафти, у структурі цього класу доцільно виділяти підкласи: автомобільні, залізничні, трубопровідні, лінії електропередач і зв'язку.

1.2 Структура і властивості каркасних ландшафтів

Топологічна структура каркасу передбачає спрощення патерну мережі до базових та елементарних форм. Коли уявляємо каркасні структури у термінах стандартного словника з визначенням «сітчастої тканини пересічних ліній і міжвузлів» або в термінах географів як «безліч географічних локацій та місць, пов'язаних в системі рядом напрямів» [20, с. 1], то автоматично зачіпаємо надзвичайно складний набір ознак: як далеко розташовані вузли один від одного; лінійні структури, які з'єднують їх, є прямими або вигнутими; потік, що єднає вузли є безперервним або переривчастим тощо (рис. 1.2).



Зрозуміло, що ці аспекти є дуже актуальними для окремих каркасних структур, але вони роблять такі порівняння між мережами дуже складними, за винятком тривіального рівня. Для того, щоб отримати базову каркасну просторову структуру, значна частина цієї інформації має бути виокремлена та відкинута.

Одним з ускладнень в аналізі каркасних структур є застосування теорії графів до аналізу мережі, а також дуже плутаної термінології. Лінії зазвичай називають «зв'язками», «ребрами», «сторонами», «дугами», «сегментами», «гілками», «напрямами» тощо. В той час як точки описуються як «вузли», «вершини», «переходи», «перетини», «ядра», «місця», «осередки», «термінали» або «нульові чарунки», «центрального місця», «місця фокусу». Проміжки в межах каркасних структур називають «регіонами». Терміни часто обмежені певною прикладною

областю (наприклад, у медичній літературі вузли стають «нейронами» і «синапсами»), для теорії графів проаналізовано релевантність у різних застосуваннях. В антропології, соціології та соціальній психології є традиція використання в розкритті «структур угруповань» і опису моделей соціальної взаємодії, що повертається до принципів топологічної психології [19]. Серед класів географічних каркасних структур можна виділити: деревоподібні, контурні, бар'єрні.

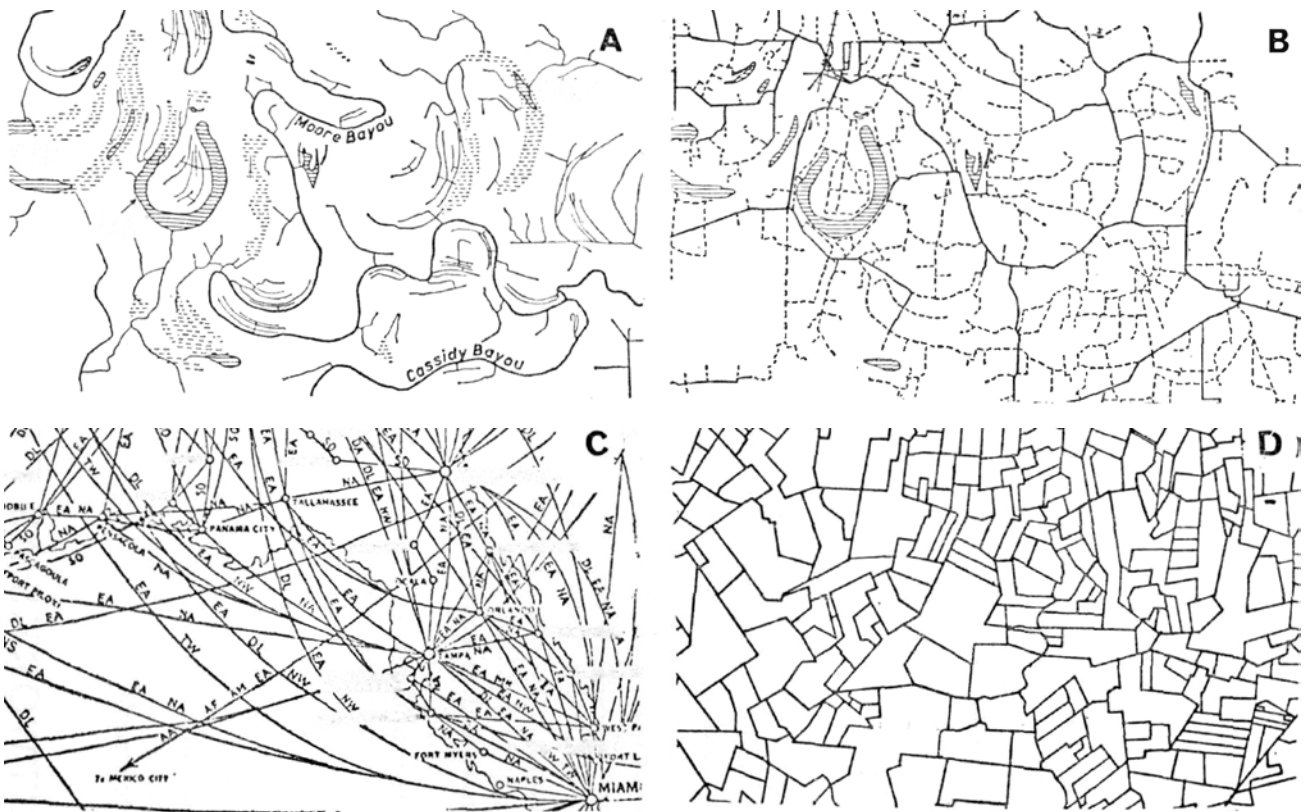


Рис. 1.2 Приклади каркасних систем [19]:

А – патерн каналу Місісіпі поблизу Кларксдейла, США, гілляста мережа; В – система дорожніх комунікацій для тієї ж площі, ланцюгові мережі (площинні); С – патерн авіаперельотів у Флориді, США, ланцюгові мережі (не площинні); D – патерни земельних наділів, південне Огайо, США, бар'єрні мережі

Деревоподібні структури складаються з набору поєднаних ліній без будь яких замкнутих циклів; у топології його можна охарактеризувати як пов'язані графи без окружності. Такі класи відносять переважно до

природних каркасних структур (річкова мережа), однак й антропогенні також входять до його складу (канали як лінійні, ставки та водосховища як вузлові утворення). Деревоподібні структури мають властивості топології «дерева»: наприклад, вони відповідають правилу, що «дерева» складаються просто з ліній, послідовно доданих до існуючих рядків. Зокрема, вони мають найпростіші можливі зв'язки, а всі біфуркаційні мережі топологічно подібні (рис. 1.3).

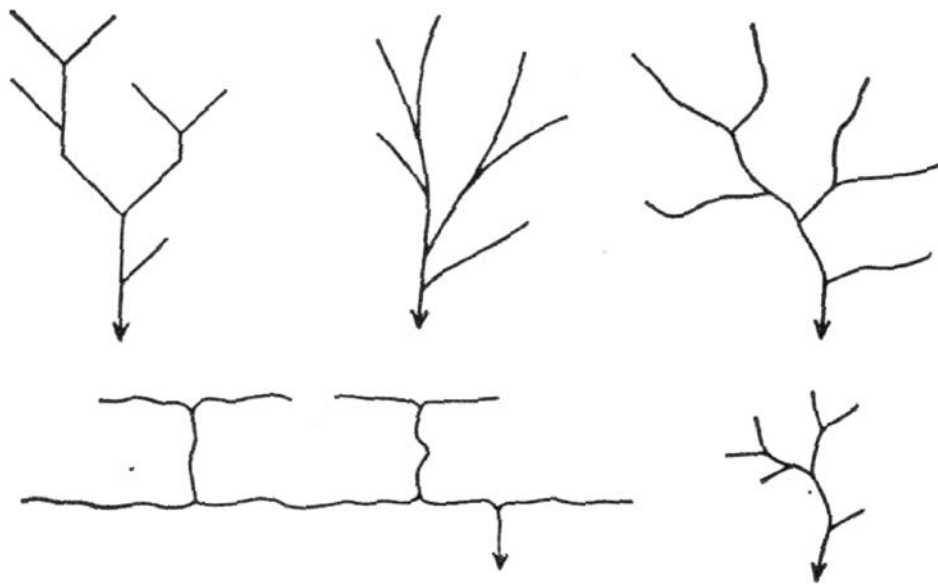
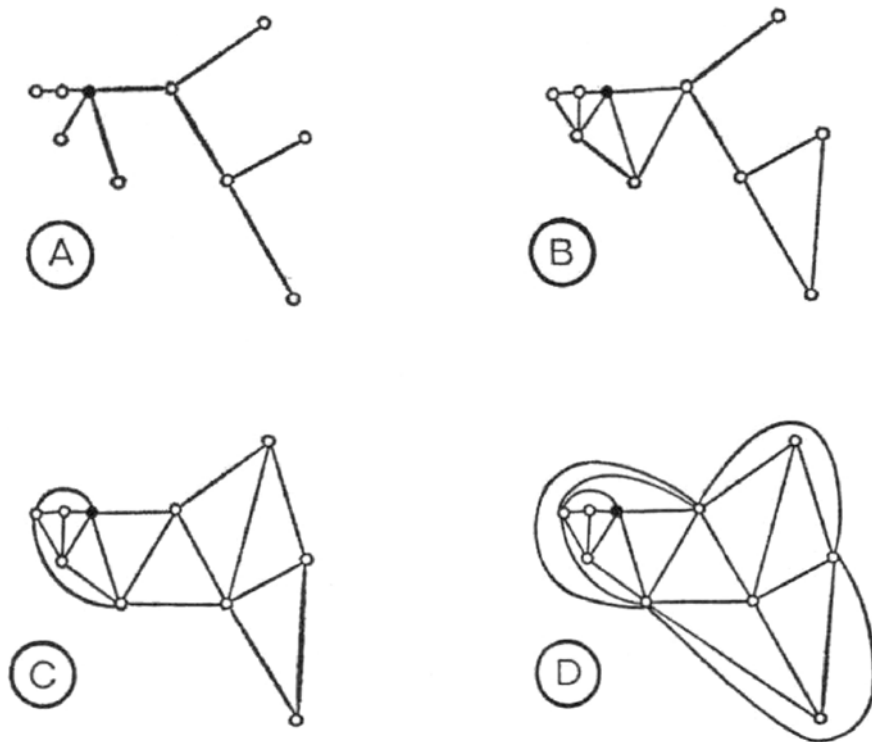


Рис. 1.3 Типологічні деревоподібні структури [22, с. 28]

Контурні структури мають замкнуті контури або графи (рис. 1.4). До них потрібно відносити транспортні системи зі складною схемою організації: різновиди автомобільних, залізничних, трубопровідних, повітряних і телекомунікаційних форм, які є основним класом географічно релевантних систем і використовуються для аналізу структурних проблем, що виникають з у цьому класі графів. Значна кількість географічних даних транспортних систем наведені в дослідженнях науковців (Clozier, 1963; Taaffe і Gauthier, 1969; Ullman, James і Jones, 1954; Leinbach, 1957; Siddall, 1964; Wolfe, 1961) [19].

Бар'єрні структури відрізняються за функціями від попередньо розглянутих двох типів. Тоді як деревоподібні та контурні структури з каналів, що проводять потік, бар'єрні складаються з ланок, які або блокують потік, або стають опорою потоку (рис. 1.5). Окремі географи проаналізували емпіричні характеристики бар'єрних структур з погляду політичної географії (Minghi, 1963), систем розселення (Thrower, 1963), а Yuill (1965) запропонував загальні класифікації таких бар'єрів з погляду відбиття та абсорбції їх функцій. Такі бар'єрні структури мають певні аналоги у фізичній географії.



**Рис. 1.4 Граф з постійним числом вершин
і збільшенням числа ребер**

Однак, зі структурного погляду, фундаментальною особливістю таких бар'єрних мереж є їх закритість, тобто – складаються із замкнутих петель, які можуть бути ізольованими (наприклад, межі острова) або суміжними (наприклад, петлі, які оточують множини

ділянки і утворюють взаємні межі між ними).

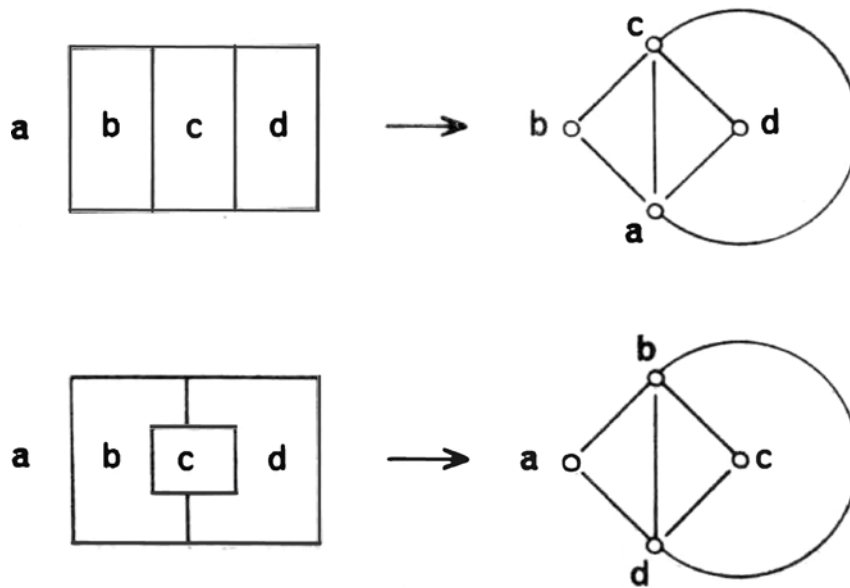


Рис. 1.5 Приклади дуальних частин регіону та бар'єрної мережі

Тому бар'єрні структури можна розглядати як подвійні мережі потоку як у функціональному, так і в топологічному сенсі. Такі мережі мають проблему з погляду ефективного розбиття областей між суміжними конкуруючими вузлами. Ефективність можна визначити двома шляхами: ефективність руху, що вимірюється відстанню від центру до віддалених частин всередині території, та ефективність кордонів, виміряна довжиною периметру території. Такі мережі формують чіткий топологічний клас в межах загальної групи планарних графів, формуючи полігональні утворення, у яких ребра утворюють безліч сусідніх планарних багатокутників.

Формування каркасних структур характерно для багатьох моделей селитебних ландшафтів: індустріального (рис. 1.6), концентричних зон (на прикладі Чикаго) (рис. 1.7), місто ХХІ сторіччя (модель Уайта) (рис. 1.8), модель Венса (застосована до Атланти) (рис. 1.9) і для прикладу, модель латиноамериканського міста (рис. 1.10) [21].

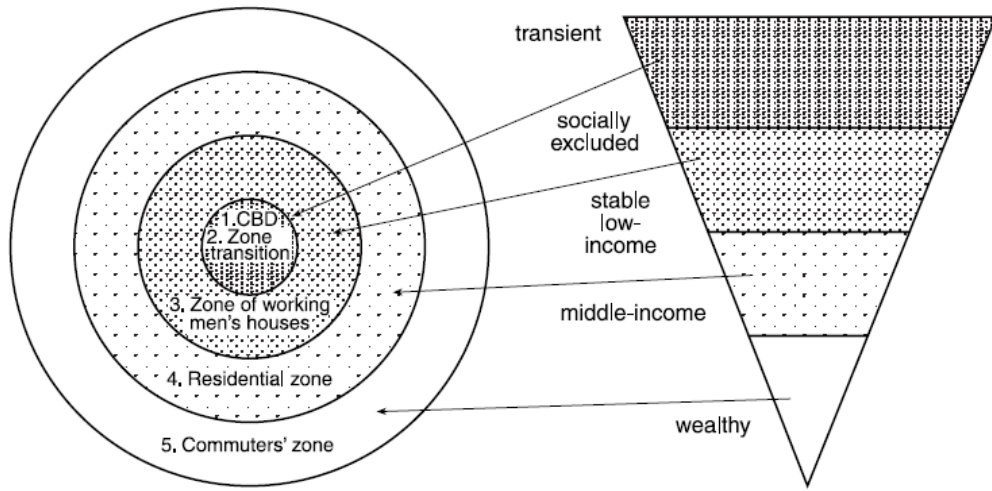


Рис. 1.6 Модель індустріального селитебного ландшафту [21]

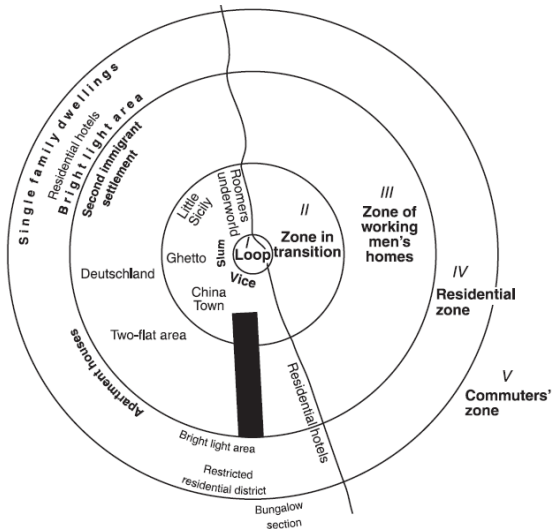


Рис. 1.7 Модель концентричних зон

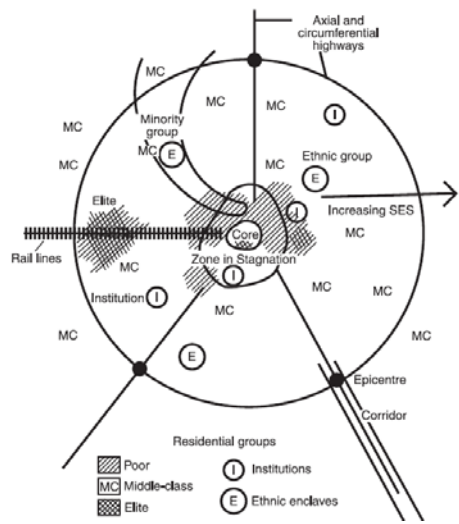


Рис. 1.8 Місто XXI сторіччя

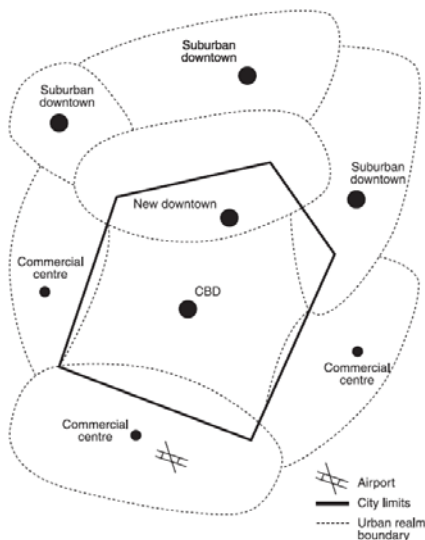


Рис. 1.9 Модель Венса

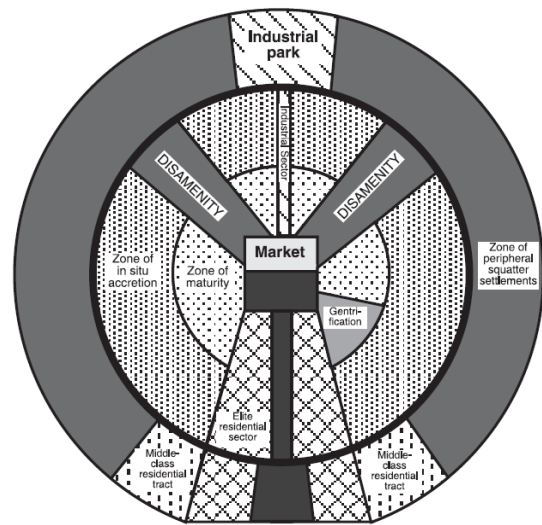


Рис. 1.10 Модель латиноамериканського міста

Поліцентричний мезо- та макровузловий підхід характерний для усіх моделей селитебного ландшафту. Пошук ефективних геометричних конструкцій для регіональних транспортних мереж є давнім. Ще у ХІХ сторіччі розроблено складну схему розгалужених мереж для своєї системи міст (рис. 1.11a), з якої за «співвідношенням взаємних перешкод» отримано трикутну решітку, модифіковану для потреб префектури та структури кантону у Франції. У першій половині ХХ сторіччя В. Кристалер (1933) розробив оптимальну транспортну мережу для обслуговування власних ієрархій центрального місця (рис. 1.11b). Модифікації цієї системи Льошем (рис. 1.11c) з погляду ротації та спеціалізації секторів та Ісардом (рис. 1.11d) через економіку агломерації приводить до формування характерних дорожніх ландшафтів.

Цікавими є колонізаційні мереживні структури, в основі яких є переосмислення ідей І. Г. Тюнена про зональний розподіл господарської діяльності й гексагональної моделі центральних місць В. Кристалера як локальних осередків у формуванні селитебних ландшафтів, поява моделі поляризованого екофільного ландшафту Б. Б. Родомана (рис. 1.12) [16]. Розвиваючи ці ідеї, можна створити свою модель ландшафту, в основу якого покладено каркасні структури різної масштабності, є застосування схеми просторової організації культурного ландшафту [3], поляризованого ландшафту [16] і групи каркасних антропогенних ландшафтів [7], каркасних етнокультурних ландшафтів [5] (рис. 1.13). У останньому підході, до каркасних ландшафтів відносять селитебні, які є місцем проживання, природокористування і дорожні, які є структурою для міграції. У селитебних ландшафтах відбувається як односторонній вплив

між осередками культури (місто – містечко), так і двосторонній – новаційної культури (містечка) і традиційної етнокультури (села). Комунікаційними лініями у моделі є дорожні ландшафти [4].

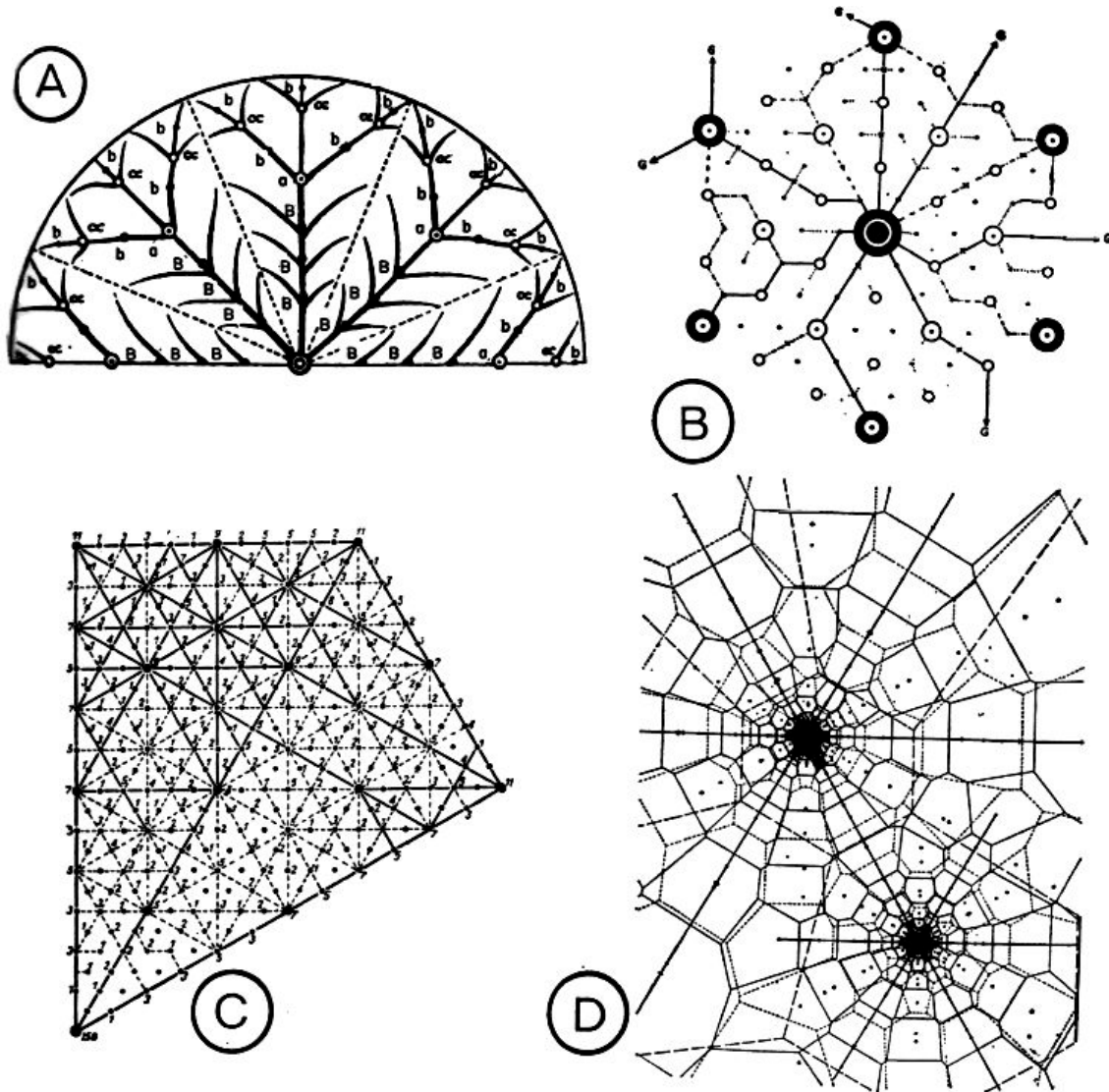


Рис. 1.11 Транспортні мережі у теоретичних каркасних системах

а – Кьоль, 1850; б – Кристалер, 1933; с – Льош, 1954; д – Ісард, 1956

Зв'язки у каркасних структурах між селами, фермами, полями, а також між містами та сільською місцевістю чітко простежуються у ландшафті. Дороги, траси, річки, невеликі гавані та порти на річках, лиманах та узбережжі були життєво важливими для переміщення товарів у минулому. Міста були вузлами (ядрами) обміну для цих

товарів, а ярмарки і ринки мають давню історію, хоча спочатку відрізнялися за структурою, що пов'язано характером послуг. Отже, вузлові місця, де можна було отримати спеціальні товари або послуги, сформували важливі елементи у каркасних ландшафтах [18].

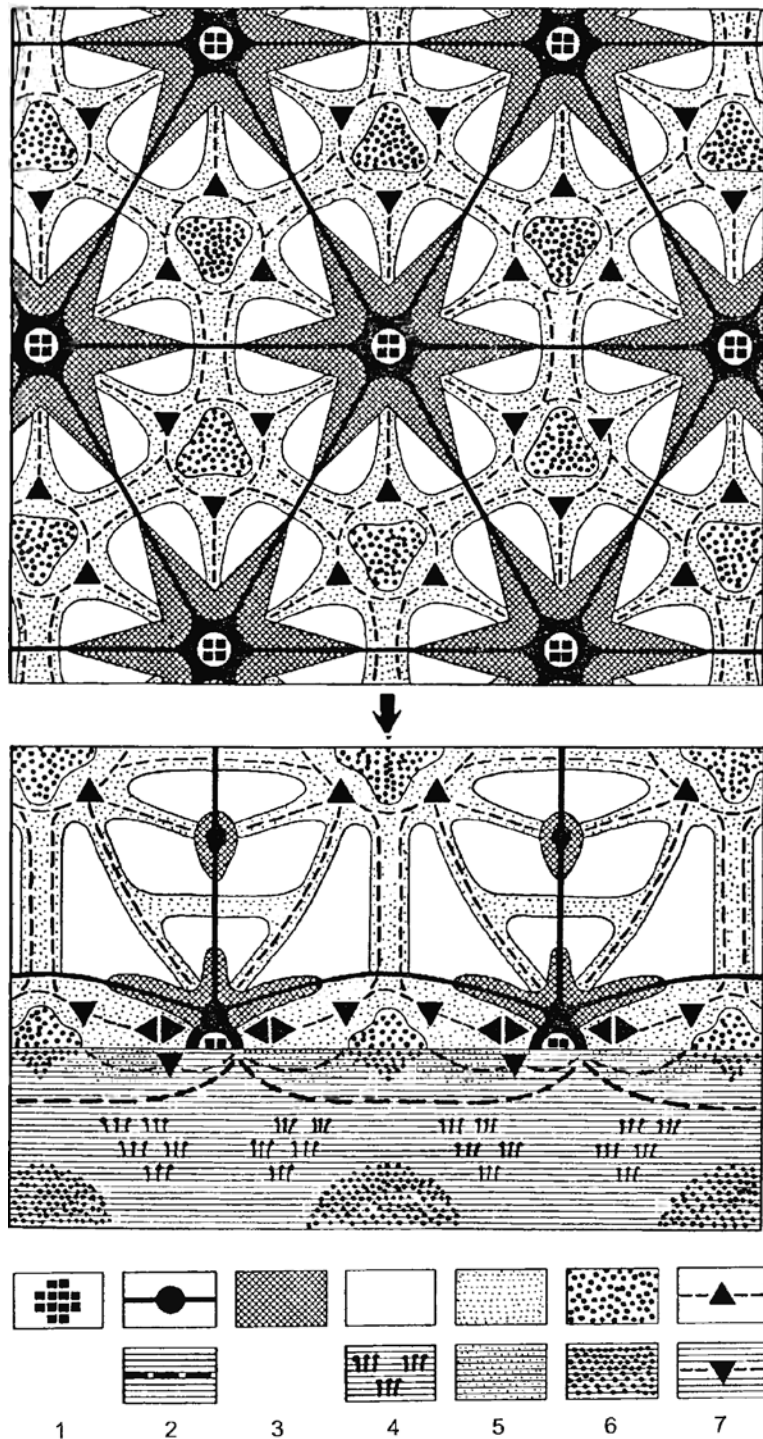


Рис. 1.12 Універсальний поляризований культурний ландшафт [16]:

угорі – на однорідній рівнині серед континенту; внизу – у прибережних частинах суші і моря (озера). Функціональні елементи: 1 – міські історико-

архітектурні заповідники; 2 – центри міст, утилітарні сухопутні швидкісні дороги і водні рейси; 3 – житлові райони з постійним населенням й обробною промисловістю, безпечною для довкілля; 4 – сільське господарство високої та середньої інтенсивності, морські (озерні) плантації і промисли; 5 – заміські природні парки для відпочинку і туризму, екстенсивне сільське господарство, любительське мисливство і рибальство, лісова промисловість; 6 – природні заповідники; 7 – рекреаційні поселення і житло (дачі, будинки відпочинку, турбази) і з'єднуючі їх туристські маршрути, дороги, рейси.

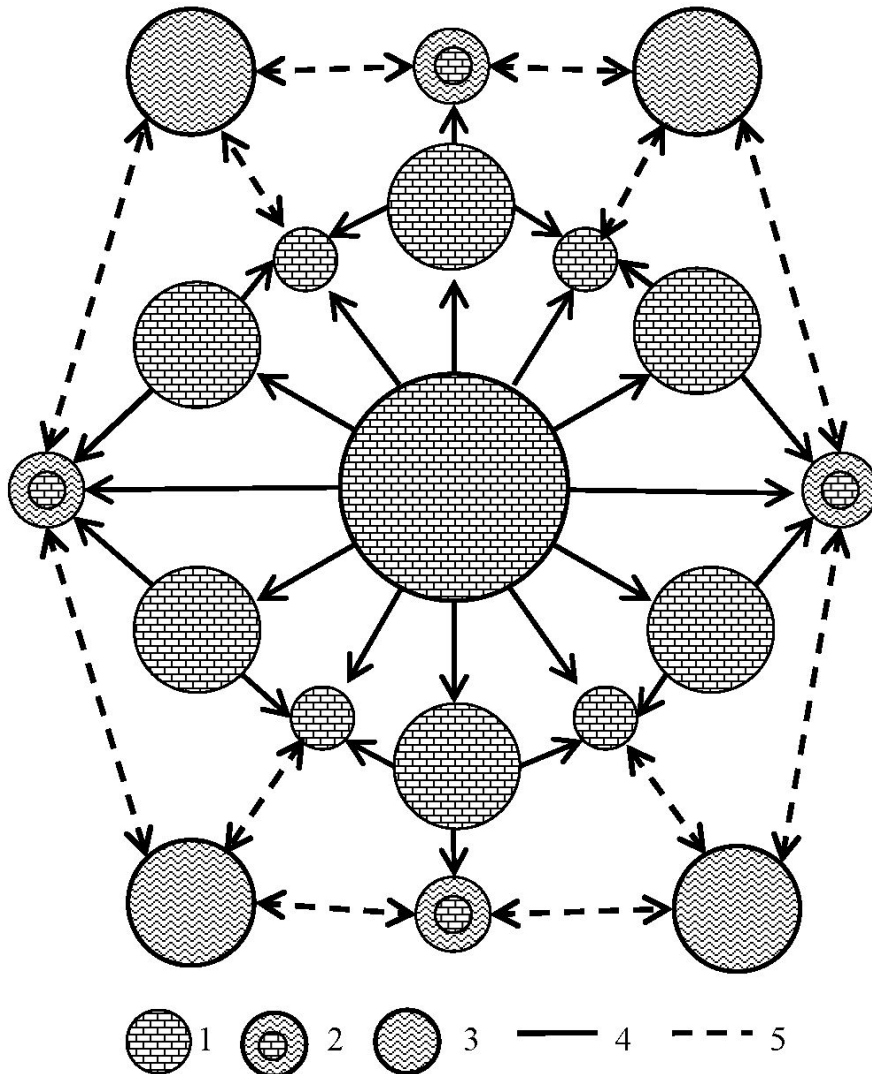


Рис. 1.13 Схеми просторової організації

каркасного антропогенного (етнокультурного) ландшафту:

1 – ландшафти міст (центри новаційної культури), 2 – ландшафти містечок (центри новаційної етнокультури), 3 – сільські етнокультурні ландшафти (центри традиційної етнокультури); дорожні ландшафти (комунікаційні лінії): 4 – між центрами новаційної культури різних ієрархічних рівнів, 5 – між центрами новаційної і традиційної етнокультур

Також, до важливих елементів каркасних систем потрібно віднести сакральні та тафальні ландшафти, які є «ядрами» каркасних антропогенних ландшафтів (рис. 1.14). Культові споруди є звичним елементом у ландшафті, одними з найбільш привабливих і часто найстаріших будівель у будь-якій місцевості. Вони забезпечували місцеву релігійну спрямованість, поблизу формувалися ранні кладовища.

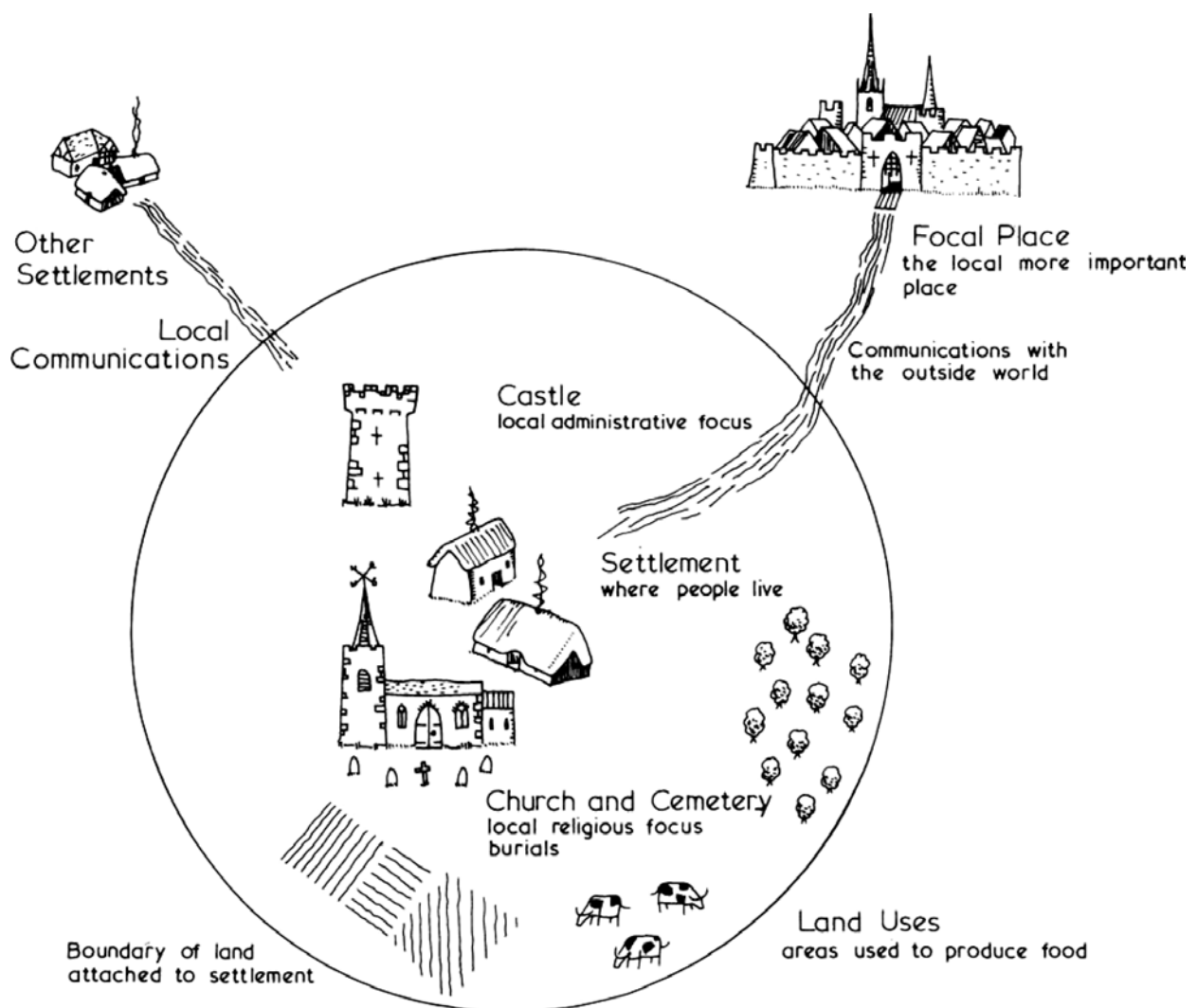
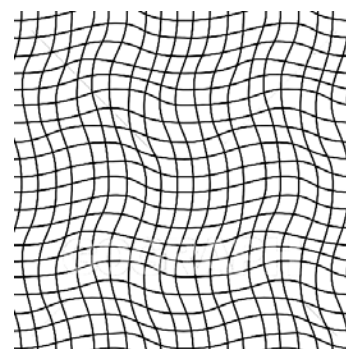


Рис. 1.14 Модель каркасних ландшафтів у середньовічний період Британії [18]

1.3 Пізнання каркасних ландшафтів: підходи, принципи і методи

Належність каркасних ландшафтів до селитебних, дорожніх та етнокультурних ландшафтів дає можливість у процесі їх пізнання, активно використовувати уже наявні та апробовані підходи, принципи і методи дослідження. Однак, якщо в дослідженнях сільських ландшафтів перевага надається натуральним чинникам їх формування й функціонування, у міських – антропогенним, то у містечкових ландшафтах ці чинники майже врівноваженні.



Містечкові та сільські ландшафти, у будь-якому стані, представляють собою цілісні природно-господарські утворення. Важливою ознакою їх пізнання є врахування як природних, так і соціально-економічних (антропогенних) чинників. Врахування перших дає можливість використовувати класичні ландшафтознавчі підходи, принципи і методи дослідження, а антропогенні чинники вимагають активного застосування апарату пізнання, притаманні іншим, наближеним до ландшафтознавства, наукам [8].

Класичні підходи, принципи і методи доцільніше використовувати лише у процесі пізнання власне антропогенних каркасних ландшафтів. Це, переважно натурально-антропогенні та антропогенні ландшафтні комплекси, що з тих чи інших причин занедбанні, або використовуються лише частково і розвиваються, здебільшого, за природними закономірностями. У містечкових ландшафтах до них відносяться русла річок й частково їх заплави, ставки і водосховища, рекреаційні

ландшафти, що формуються на їх основі, не зайняті під забудову круті схили долин річок, що використовуються як парки, похідні лісові ландшафти, покинуті кар'єри. У дослідженні цих ландшафтних комплексів застосовуються підходи, принципи і методи притаманні лише для їх пізнання, але у будь-якому випадку з урахуванням їх антропогенної генези. Тісний зв'язок містечкових та сільських ландшафтів з натуральними визначається не лише тим, що натуральні їх основа, але й тим, що містечкові ландшафтні комплекси часто складова натуральних ландшафтів вищого рангу. У процесі пізнання каркасних ландшафтів найбільш апробованими і доцільними підходами, з притаманними для них принципами і методами дослідження, були історико-ландшафтознавчий, ландшафтно-динамічний, ландшафтно-геохімічний, ландшафтно-біоценотичний і ландшафтно-екологічний.

Історико-ландшафтознавчий підхід поєднує матеріали археологічних, історичних, географічних і ландшафтознавчих напрацювань. Він дає змогу прослідкувати розвиток містечкових ландшафтів від початку їх зародження до сьогодення, а також є основою прогнозу розвитку селитебних та дорожніх ландшафтів у майбутньому. Пізнання історії розвитку не лише загалом містечкових ландшафтів, але й окремих їх структурних частин-фацій, урочищ та місцевостей дозволяє також розробити конструктивно-географічні заходи щодо оптимізації містечкових ландшафтів та вирішувати локальні та регіональні екологічні проблеми. При вирішенні конструктивно-географічних завдань стосовно містечкових, сільських та етнокультурних ландшафтів історико-ландшафтознавчий підхід тісно взаємопов'язаний *історико-географічним*, що дало змогу детальніше розглянути процеси

антропогенізації окремих компонентів природи за історичний час функціонування каркасних ландшафтів [8].

Історико-географічний та історико-ландшафтознавчий підходи у пізнанні каркасних ландшафтів (особливо етнокультурних) вимагають надзвичайно детального аналізу опублікованих і рукописних літературних і картографічних джерел, фондів матеріалів, зокрема матеріалів археологічних розкопок, літописів, хронік, подорожніх нотаток, статистичних, воєнно-статистичних, топографічних описів, описів церковних приходів і судових справ, матеріалів будівництва житлових, культових споруд, планів розвитку містечок та сіл.

В історико-ландшафтознавчих дослідженнях регіональних каркасних ландшафтів *принцип історизму* та належні йому методи є першочерговими. Виходячи з цього, програма-мінімум вивчення містечкових та сільських ландшафтів має включати в себе створення трьох великомасштабних карт – сучасних ландшафтів, відновлених та етнокультурних ландшафтів. При відсутності вихідних матеріалів карти відновлених та етнокультурних ландшафтів можуть бути складені й в дрібнішому масштабі та в певній мірі будуть гіпотетичними, схематичними. Однак вони обов'язкові, тому що без них неможливо показати ступінь (глибину) антропогенної трансформації сучасних ландшафтів містечка або села. Допоміжне значення для пізнання й обґрунтування карти сучасних ландшафтів мають спеціальні карти різних типів рекреаційних, сільськогосподарських, лісових, дорожніх та інших антропогенних ландшафтів.

Містечкові та міські ландшафти характеризуються значною динамічністю і втручання людини у хід їх розвитку може бути не лише

стабільним (поступовим), але й різким. Це призводить до корінної перебудови структури і наявність лише двох карт – натуральних і сучасних ландшафтів – у пізнанні містечкових та міських ландшафтів є недостатнім. Ці карти є лише крайніми ланками в історико-ландшафтознавчому аналізі містечкових ландшафтів. Тому *одним із головних методів відображення й аналізу динаміки та історії їх розвитку є метод історико-ландшафтознавчих ретроспективних рядів карт*, на яких знаходять відображення найбільш характерні часові зрізи у розвитку каркасних ландшафтів. Матеріали для складання карт і картосхем таких проміжних зрізів отримали шляхом аналізу архівних і літературних джерел, краєзнавчих матеріалів й матеріалів різноманітних організацій та установ, а також польових досліджень містечкових ландшафтів, особливо їх етнокультурних елементів.

Ландшафтно-динамічний підхід у пізнанні каркасних ландшафтів тісно взаємопов'язаний з двома попередніми. Цей підхід ґрунтується на теоретичній та методичній основі геофізики ландшафтів і дає змогу пізнати просторово-часові закономірності функціонування ландшафтних комплексів на базі синтезу процесів і явищ у часі, зокрема причин активності натуральних і антропогенних процесів у каркасних ландшафтах.

Міські, містечкові та дорожні ландшафти – це здебільшого поєднання власне антропогенних ландшафтів й ландшафтно-технічних систем, а також залишків натуральних ландшафтів. Через це їх дослідження неможливі без сумісного аналізу. В таких дослідженнях не можна також протиставляти антропогенні й натуральні ландшафтні комплекси. *Принцип природно-антропогенного сумісництва* та відповідні

Йому методи є одним з найважливіших в методиці дослідження каркасних ландшафтів. Ще недостатньо використовується ландшафтознавцями метод *аналізу кінцевих результатів*. У дослідженнях каркасних ландшафтів його застосовують коли відсутні або знищені вихідні матеріали, але кінцеві результати, відображені в ландшафтних комплексах. Так, в результаті пожежі, затоплення, чи ще з якихось причин можуть бути знищені архівні матеріали стосовно того чи іншого містечка або села; це може бути спричинене також недосконалістю приладів або недостовірністю карт. У таких випадках, аналіз кінцевого результату, що часто знаходить своє відображення у властивостях і структурі сучасних антропогенних ландшафтних комплексів, дає можливість частково виявити не лише чинники їх формування, але й прослідкувати динаміку розвитку, краще зрозуміти сучасну структуру. Часто результати такого аналізу використовують і в прогнозуванні розвитку антропогенних процесів та ландшафтних комплексів містечок та міст загалом.

У каркасних ландшафтах не завжди антропогенні ландшафтні комплекси можна чітко відрізнити від їх натуральних аналогів: заболочене й заросле болотною рослинністю днище піщаного кар'єру – і болото, лісонасадження – і натуральний ліс тощо. У такому випадку *метод порівняння з натуральними аналогами* дозволяє чітко побачити подібність і виявити відмінність між антропогенними ландшафтними комплексами з їх, інколи краще вивченими, натуральними аналогами, простежити їх розвиток.

У просторово-часовому аналізі формування і функціонування каркасних ландшафтів Поділля у виокремлених вище підходах

застосовувались також принципи територіальності, регіональної цілісності, комплексності та системності; методи – архівно-історичні, аналізу, узагальнення тощо.

Ландшафтно-геохімічний підхід ґрунтується на положеннях геохімії ландшафтів, біогеохімії та використанні різноманітних матеріалів. Ландшафтно-геохімічні дослідження міських, містечкових та дорожніх ландшафтів є обов'язковими, й здебільшого спрямовані на вивчення міграції одного або кількох хімічних елементів та їх впливу на живі організми. Особливо це стосується дорожніх та містечкових ландшафтів, що розташовані у межах приміських зон великих міст, де їх хімічне забруднення, завдяки впливу міст, складає від 60 до 80 %. Ландшафтно-геохімічні дослідження каркасних ландшафтів розглядались нами як один з аспектів пізнання їх екологічного стану. У таких дослідженнях застосовувались методи первинного збирання та оброблення інформації, частково методи ландшафтно-геохімічного аналізу й оцінки та ландшафтно-геохімічного картографування. Частково у ландшафтно-геохімічні дослідження каркасних ландшафтів включено і проаналізовано матеріали їх радіаційного забруднення. Ландшафтно-геохімічні дослідження дали змогу не лише краще пізнати сучасний стан каркасних ландшафтів Поділля, але й детальніше розглянути проблеми пов'язані із якістю життя і здоров'ям людей [10]. Це, в свою чергу вивело на часткове використання (разом з медиками) *медико-географічного підходу* в дослідженні каркасних ландшафтів, особливо при складанні медико-географічних карт різних захворювань жителів містечок.

У процесі пізнання каркасних ландшафтів використовувались також методи, що застосовуються при вивченні інших антропогенних

ландшафтів. Зокрема, при дослідженнях городніх урочищ, часто використовувались методи ґрунтознавства, агрофітоценології, дорожніх ландшафтів – геохімії, рекреаційних – методи медицини, біології тощо. Загалом, специфіка дослідження каркасних ландшафтів диктує двоплановість порівняльного аналізу їх компонентів та ландшафтних комплексів: з одного боку – ступінь їх селитебності по відношенню до попередніх натуральних або інших антропогенних ландшафтів, з іншого – зміни, що зумовлені взаємодією між ними та прилеглими ландшафтами.

Резюме

До каркасних відносяться два класи антропогенних ландшафтів – селитебні (міські, містечкові, сільські) й дорожні (автомобільні, залізничні, трубопровідні), які часто представляють як транспортні. Селитебно-транспортний каркас антропогенного ландшафту Землі чітко прослідковується навіть з ближнього космосу, особливо вночі. Від просторового розташування та функціонування каркасних класів антропогенних ландшафтів визначався у минулому, формується зараз і залежатиме у майбутньому загальний «образ» антропогенного ландшафту будь – якого регіону Землі, тривалість та особливості його розвитку. Враховуючи це науковці – географи (природничники і суспільники) приділяють достатньо уваги як селитебним, так і транспортним ландшафтам. Особливе значення такі дослідження мають для України у зв'язку із поступовою інтеграцією її в Європейський Союз. Серед сучасних досліджень каркасних класів антропогенних ландшафтів цікавими є праці львівських, київських, чернівецьких, дніпровських науковців. Виокремлюються детальні

ландшафтознавчі дослідження науковців Вінницької школи антропогенного ландшафтознавства, зокрема селитебних ландшафтів – Г.І. Денисика, В.М. Воловика, А.Г. Кізюн, І.О. Буряк-Габрись, дорожньо-транспортних – Г.І. Денисика, О.М. Вальчук, Р.В. Дідури.

Тривалий розвиток, специфіка сумісного функціонування й широке розповсюдження селитебних і дорожніх ландшафтів призвели до формування сумісних, характерних лише для них ознак:

- із зародженням селитебних і дорожніх ландшафтів у межах будь – якого континенту та акваторії світового океану починається активний процес антропогенізації та формування всіх інших класів антропогенних ландшафтів;
- планетарне розповсюдження. Їх можна зустріти скрізь, навіть в акваторіях морів та океанів;
- каркасне значення селитебних, дорожніх й етнокультурних ландшафтів. З їх зникненням або занепадом, деградують й інші антропогенні ландшафти;
- у межах каркасних антропогенних ландшафтів спостерігається майже повна перебудова усіх природних компонентів і ландшафтних комплексів;
- у каркасних ландшафтах зосереджений найпотужніший людський, розумовий, технічний та гуманістичний потенціали як минулого, так і сучасності, які будуть визначати і формувати майбутнє ландшафтної сфери Землі;
- каркасні ландшафти разом із промисловими у їх структурі вийшли за межі натуральної ландшафтної сфери Землі і формують нову, антропогенну ландшафтну сферу.

Складність історії розвитку, різноманіття структури та постійні зміни функціональних ознак потребують специфічних підходів до пізнання каркасних антропогенних ландшафтів. У цьому процесі необхідно об'єднати зусилля не лише географів і ландшафтознавців, але й істориків, архітекторів, інженерів, економістів, екологів та дизайнерів. На початку ХХІ ст. каркасні антропогенні ландшафти, попри всю увагу науковців до них, пізнані лише частково. Детальніше досліджений процес формування, структура, проведення, класифікація й районування, розроблено напрями оптимізації. Це дає змогу перейти до складнішого етапу дослідження каркасних антропогенних ландшафтів – пізнання парагенетичних і парадинамічних взаємозв'язків: а) безпосередньо у внутрішній структурі окремо селитебних і окремо дорожніх ландшафтів; б) між селитебними і дорожніми ландшафтами, які формують єдину парадинамічну систему; в) між каркасними антропогенними й прилеглими ландшафтами. Такий підхід призведе до реального розуміння сучасного стану каркасного антропогенного ландшафту, можливостей його розбудови, ліквідації екологічних проблем, розробки заходів раціонального використання та охорони.

Resume

Frame classes include two classes of anthropogenic landscapes - residential (urban, urban, rural) and road (road, rail, pipeline), which are often presented as transport. The residential and transport framework of the anthropogenic landscape of the Earth can be clearly traced even from near space, especially at night. From the spatial location and functioning of frame classes of anthropogenic landscapes was determined in the past, is formed now and will depend in the future the general "image" of the anthropogenic landscape of any region of the Earth, duration and features of its development. Given this, scientists - geographers (naturalists and social scientists) pay enough attention to both residential and transport landscapes. Such

studies are of particular importance for Ukraine in connection with its gradual integration into the European Union. Among the modern studies of frame classes of anthropogenic landscapes, the works of Lviv, Kyiv, Chernivtsi, and Dnieper scientists are interesting. Detailed landscape studies of scientists of the Vinnytsia school of anthropogenic landscape studies, in particular of residential landscapes - G.I. Denysyk, V.M. Volovyk, A.G. Kizyun, I.O. Buryak-Gabris, road transport – G.I. Denysyk, O.M. Valchuk, R.V. Didura. Long-term development, the specifics of interoperability and the widespread use of residential and road landscapes have led to the formation of compatible, unique features:

- with the emergence of residential and road landscapes within any continent and waters of the oceans begins an active process of anthropogenization and formation of all other classes of anthropogenic landscapes;
- planetary distribution. They can be found everywhere, even in the waters of the seas and oceans;
- frame value of residential, road and ethnocultural landscapes. With their disappearance or decline, other anthropogenic landscapes degrade;
- within the framework of anthropogenic landscapes there is almost a complete reconstruction of all natural components and landscape complexes;
- the most powerful human, intellectual, technical and humanistic potentials of both the past and the present are concentrated in frame landscapes, which will determine and shape the future of the landscape sphere of the Earth;
- frame landscapes together with industrial ones in their structure have gone beyond the natural landscape sphere of the Earth and form a new, anthropogenic landscape sphere.

The complexity of the history of development, the diversity of the structure and the constant changes in functional features require specific approaches to the knowledge of frame anthropogenic landscapes. In this process, it is necessary to unite the efforts not only of geographers and landscape scientists, but also of historians, architects, engineers, economists, ecologists and designers. At the beginning of the XXI century. frame anthropogenic landscapes, despite all the attention of scientists to them, are only partially known. The process of formation, structure, carrying out, classification and zoning is investigated in more detail, the directions of optimization are developed. This allows us to move to a more complex stage of the study of frame anthropogenic landscapes - knowledge of paragenetic and paradyamic relationships: a) directly in the internal structure of separate residential and separate road landscapes; b) between residential and road landscapes, which form a single paradyamic system; c) between frame anthropogenic and adjacent landscapes (environment). This approach will lead to a real understanding of the current state of the frame anthropogenic landscape, the possibilities of its development, elimination of environmental problems, the development of measures for rational use and protection.

Список використаних джерел

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983. 350 с.
2. Батюшков П. Н. Подолия. Историческое описание. Съ одной хромолитографіей, 2-мя фототипіями, 46-ю гравюрамаи и 2-мя картами. С.-Петербургъ: Типографія Товарищества «Общественная польза», 1891. 264 с.
3. Веденин Ю. А. Очерки по географии искусства. М.: Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия, 1997. 224 с.
4. Воловик В. М. Каркасні ландшафти: етимологія та визначення. *Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти: теоретичні та прикладні аспекти: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції* (з міжнародною участю), м. Вінниця, 24-25 квітня 2019 р. Вінниця, 2019. С. 6-12.
5. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти: регіональні структури і природокористування [монографія]. Вінниця: ТОВ «Вінницька міська друкарня», 2013. 464 с.
6. Воропай, Л. И., Куниця М. Н. Селитебные геосистемы физико-географических районов Подолии. Черновцы: ЧГУ, 1982. 90 с.
7. Денисик Г. І. Антропогенне ландшафтознавство: навчальний посібник. Частина І. Глобальне антропогенне ландшафтознавство. Вінниця: ПП «ТД «Едельвейс і К», 2012. 336 с.
8. Денисик Г. І. Антропогенні ландшафти Правобережної України: монографія. Вінниця: Арбат, 1998. 292 с.
9. Денисик Г. І. Каркасні антропогенні ландшафти: суть, напрями подальших досліджень. *Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти: теоретичні та прикладні аспекти: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції* (з міжнародною участю), м. Вінниця, 24-25 квітня 2019 р. Вінниця, 2019. С. 3-5.
10. Денисик Г. І., Вальчук О. М. Дорожні ландшафти Поділля: [монографія]. Вінниця: ПП «Видавництво «Теза», 2005. 178 с. («Антропогенні ландшафти Поділля»).
11. Денисик Г. І., Воловик В. М. Нариси з антропогенного ландшафтознавства: навчальний посібник. Вінниця: ГПАНІС, 2001. 171 с.
12. Денисик Г. І., Кізюн А. Г. Сільські ландшафти Поділля: [монографія]. Вінниця: ПП «Едельвейс і К», 2012. 201 с. («Антропогенні ландшафти Поділля»).
13. Етимологічний словник української мови: в 7 т. К.: Наук. думка, 1983. Т. 2: Д–Копці. 1985. 571 с.; Т. 3: Кора–М. 1989. 552 с.; Т. 5 : Р–Т. 2006. 704 с.
14. Мильков Ф. Н. Человек и ландшафты. М.: Мысль, 1973. 222 с.
15. Містечка Східного Поділля / Під заг. ред. Григорія Денисика. Вінниця: Видавництво «Тезис», 2002. 92 с.
16. Родоман Б. Б. Поляризация ландшафта как средство сохранения биосферы и рекреационных ресурсов. Ресурсы, среда, расселение. М.: Наука, 1974. 271 с.
17. Этимологический словарь русского языка. М.: Типография Г. Лисснера и Д. Совко. 1910-1914. Том второй: П – С. 419 с.

18. Aston Michael. Interpreting the landscape. Landscape Archaeology and Local History. London: Routledge, 2002. 168 p.
19. Haggett Peter. Network analysis in geography. London, Edward Arnold, 1969. xii, 348 pages.
20. Kansky K. J.. Structure of transport networks: relationships between network geometry and regional characteristics. *University of Chicago, Department of Geography, Research Papers*, 84. 1963. p. 1.
21. Pacione Michael. Urban geography. A global perspective. Third edition. New-York: Routledge, 2009. 703 p.
22. Shreve R. L. Statistical law of stream numbers. *Journal of Geology*, 74, 1966. p. 17-37.

List of references

1. Alaev E.B. Sotsyalno-ekonomycheskaia heohrafiya. Poniatyino-termynolohycheskyi slovar. M.: Mysl, 1983. 350 s.
2. Batiushkov P. N. Podolia. Istorycheskoe opysanie. S odnoi khromolytohrafiiei, 2-mia fototypiamy, 46-yu hraviuramy y 2-mia kartamy. S.-Peterburh: Typohrafiia Tovaryshchestva «Obshchestvennaia polza», 1891. 264 s.
3. Vedenyn Yu. A. Ocherky po heohrafiy yskusstva. M.: Rossyiskyi nauchno-issledovatel'skyi instytut kulturnoho i pryrodnoho nasledyia, 1997. 224 s.
4. Volovyk V. M. Karkasni landshafty: etymolohiia ta vyznachennia. *Karkasni (selytebni i dorozhni) antropohenni landshafty: teoretychni ta prykladni aspekty: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (z mizhnarodnoiu uchastiu)*, m. Vinnytsia, 24-25 kvitnia 2019 r. Vinnytsia, 2019. S. 6-12.
5. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty: rehionalni struktury i pryrodokorystuvannia [monohrafiia]. Vinnytsia: TOV «Vinnytska miska drukarnia», 2013. 464 s.
6. Voropai, L. Y., Kynytsia M.N. Selytebnye heosystemy fyzyko-heohrafycheskykh raionov Podolyy. Chernovtsy: ChHU, 1982. 90 s.
7. Denysyk H. I. Antropohenne landshaftoznavstvo: navchalnyi posibnyk. Chastyna I. Hlobalne antropohenne landshaftoznavstvo. Vinnytsia: PP «TD «Edelveis i K», 2012. 336 s.
8. Denysyk H. I. Antropohenni landshafty Pravoberezhnoi Ukrainy: monohrafiia. Vinnytsia: Arbat, 1998. 292 s.
9. Denysyk H. I. Karkasni antropohenni landshafty: sut, napriamy podalshykh doslidzhen. *Karkasni (selytebni i dorozhni) antropohenni landshafty: teoretychni ta prykladni aspekty: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (z mizhnarodnoiu uchastiu)*, m. Vinnytsia, 24-25 kvitnia 2019 r. Vinnytsia, 2019. S. 3-5.
10. Denysyk H. I., Valchuk O.M. Dorozhni landshafty Podillia: [monohrafiia]. Vinnytsia: PP «Vydavnytstvo «Teza», 2005. 178 s. («Antropohenni landshafty Podillia»).
11. Denysyk H. I., Volovyk V.M. Narysy z antropohennoho landshaftoznavstva: navchalnyi posibnyk. Vinnytsia: HIPANIS, 2001. 171 s.

12. Denysyk H. I., Kiziun A.H. Silski landshafty Podillia: [monohrafiia]. Vinnytsia: PP «Edelveis i K», 2012. 201 s. («Antropohenni landshafty Podillia»).
13. Etymolohichniy slovnyk ukrainskoi movy: v 7 t. K.: Nauk. dumka, 1983. T. 2: D–Koptsi. 1985. 571 s.; T. 3: Kora–M. 1989. 552 s.; T. 5: R–T. 2006. 704 s.
14. Milkov F. N. Chelovek i landshafty. M.: Mysl, 1973. 222 s.
15. Mistechka Skhidnoho Podillia / Pid zah. red. Hryhoriia Denysyka. Vinnytsia: Vydavnytstvo «Tezys», 2002. 92 s.
16. Rodoman B. B. Poliaryzatsiya landshafta kak sredstvo sokhraneniya byosfery i rekreatsyonnykh resursov. *Resursy, sreda, rasselenye*. M.: Nauka, 1974. 271 s.
17. Etymolohycheskyi slovar russkoho yazyka. M.: Tipohrafiya H. Lyssnera y D. Sovko. 1910-1914. Tom vtoroi: P – S. 419 s.
18. Aston Michael. Interpreting the landscape. *Landscape Archaeology and Local History*. London: Routledge, 2002. 168 p.
19. Haggett Peter. *Network analysis in geography*. London, Edward Arnold, 1969. xii, 348 pages.
20. Kansky K. J.. Structure of transport networks: relationships between network geometry and regional characteristics. University of Chicago, Department of Geography, Research Papers, 84. 1963. p. 1.
21. Pacione Michael. *Urban geography. A global perspective*. Third edition. New-York: Routledge, 2009. 703 p.
22. Shreve R. L. Statistical law of stream numbers. *Journal of Geology*, 74, 1966. p. 17-37.



Вінниця. Вигляд з дрону

РОЗДІЛ 2

МІСЬКІ ЛАНДШАФТИ

2.1 Населення і селитебний ландшафт

Площа селитебного ландшафту Землі, його структура, особливості функціонування та екологічний стан залежать від населення, що тут проживає та культури його господарської діяльності. Чисельність населення землі постійно зростає (табл. 2.1) збільшується й площа селитебного ландшафту.



Як бачимо з таблиці, перше подвоєння кількості населення відбулося упродовж п'яти тисяч років. Це дало змогу людині розселитися в неоліті (VI-II тис. до н.е.) на всіх материках. На початку нової ери подвоєння населення відбувається уже протягом однієї тисячі років, але розподіл людей материками був нерівномірний: Азія – 60 % населення, Європа – 20 %, Африка – 18 %, Америка – 0,5 % [12, 17]. У другому тисячолітті населення подвоюється за 500-200 років і завершується процес заселення планети. Початок XX ст. характеризується стрімким ростом населення (приріст до 1 %, подвоєння за 100 років), а його друга половина – виокремлюється як епоха «демографічного вибуху» (приріст 1,7-2 %, подвоєння через 40-35 років). Загалом, упродовж розвитку людської цивілізації на Землі проживало близько 100-110 млрд. людей [17].

Динаміка росту чисельності населення Землі

Млн. осіб	Роки
3	15 тис. років до н.е.
5	10 тис. років до н.е.
10	5 тис. років до н.е.
50	2 тис. років до н.е.
200-300	Початок н.е.
250-350	1000
400-500	1500
590-950	1750
800-1130	1800
1100-1400	1850
1570-1770	1900
2485	1950
3967	1975
5000	1987
6000	2000
7900	2021
10000-11000	2050

Зараз населення Землі майже 8 млрд. осіб і приріст відбувається завдяки 49 найбільш розвиненим, переважно азіатським та африканським, країнам. Просторове розміщення населення завжди було, є і буде нерівномірним. Близько 70 % жителів Землі тісняться на території, що становить лише 7 % від її площі. У межах цієї території на 1 км² проживає 136143 особи. Для порівняння: якби населення було розміщене рівномірно територією, що придатна для життя, тоді на кожний 1 км² припадало б 100 жителів. Однак цього не спостерігається. Навпаки, концентрація населення в окремих регіонах Землі зростає. Так, 60 % людей зосереджено у межах двадцятихвилинної пішохідної прогулянки до берега озера, моря або океану, тобто в межах прибережних геоекотонів. Відповідно, саме ці перехідні смуги від водних до наземних ландшафтів найбільш насичені селитебними ландшафтами. Якщо врахувати й покинуті та занедбані упродовж тисячоліть селитебні ландшафти, то разом із

сучасними вони займають близько 8-9 % суші Землі [7].

Ознаки селитебних ландшафтів. Тривале формування й широке розповсюдження селитебних ландшафтів, специфіка їх функціонування призвели до виокремлення характерних ознак:

– із зародженням селитебних ландшафтів у межах будь-якого континенту і навіть акваторії Світового океану починається активний процес антропогенізації натуральних та формування антропогенних ландшафтів;

– стародавнє, різнобічне й різноманітне освоєння природних ресурсів планети Земля сприяло повсюдному поширенню селитебних ландшафтів. Їх можна зустріти у будь-якій природній зоні або в горах, а також, частково, в акваторіях морів та океанів. У західній частині Бразилії, де продовжується хижацька вирубка натуральних, на перший погляд, лісів Амазонії, археологи знайшли рови, насипи, розвалини стародавніх поселень, дороги, загадкові рисунки на землі, подібні до тих, що знайдені в пустелі Наска. А скільки таких селитебних ландшафтів у пустелях занесених піском і пилюкою, в горах – зарослі лісом або перекриті різноманітними відкладами, на берегах морів та океанів – затоплені водою тощо;

– наявна система поселень утворює своєрідний каркас антропогенного ландшафту Землі, а люди, техніка й інформація, що тут знаходяться, – основне джерело їх подальшого формування і функціонування. Цей «селитебний каркас» чітко прослідковується із космічних апаратів та літаків, що летять на висотах 4-6 і більше тисяч метрів, і зафіксований на оригінальних нічних знімках. Більше того, у межах Західної Європи, східного побережжя США, частково

Південно-Східної Азії, «каркас» поступово переформовується у суцільні регіони, зайняті селитебним ландшафтом (рис. 2.1) [6];



Рис. 2.1 Міський ландшафт Токіо

– історія розвитку, становлення і функціонування селитебних ландшафтів надзвичайно складна. Перші з них зародились ще в ранньому палеоліті, але їх існування не призвело до помітних змін у структурі тогочасних ландшафтних комплексів. Суттєвого впливу на натуральні геокомпоненти і ландшафтні комплекси, зокрема в Україні, що спричинив їх докорінну перебудову, селитебний процес набув у пізньому палеоліті 40-35 тис. років тому. З цього часу почали формуватися селитебні ландшафти, які чітко зафіксовані в ландшафтах у вигляді різноманітних археологічних залишків. Селитебні ландшафти пройшли шлях від елементарних печерних

поселень та одиноких садиб, юрт, через хутори, села і селища, містечка і міста до сучасних мегаполісів та селитебних агломерацій. Характерно, що всі названі типи поселень функціонують і зараз та формують сучасну структуру селитебного ландшафту Землі. Поряд з великими містами та міськими агломераціями успішно існують печерні поселення, де проживають не менш щасливі люди. В окремих регіонах спостерігається тенденція до часткового повернення людей з міст до сіл, хуторів і навіть печер;

– у селитебних ландшафтах зосереджений не лише людський, але й розумовий, генетичний, технічний, гуманістичний та інші потенціали минулих епох та сучасного людського суспільства. Це впливало й впливає на особливості формування, структуру та функціонування всіх інших антропогенних ландшафтів, котрі взаємодіяли і взаємодіють з селитебними ландшафтами. В результаті формуються й діють потужні антропогенні парагенетичні й парадинамічні системи, особливості розвитку яких будуть розглянуті в подальшому;

– у селитебних ландшафтах корінних змін зазнають усі компоненти і ландшафтні комплекси. Їх неодноразово перебудовують, і зрештою селитебні ландшафти мало чим нагадують своїх натуральних попередників. Разом з тим, вони залишаються складовими природи і розвиваються за її законами. Окремі ландшафтні комплекси рівня фацій, урочищ, типів місцевостей зникають повністю: люди засипають і вирівнюють яри і балки на схилах, болота й озера, каналізують або «переносять» річки, підсипають ділянки заплав і терасують схили, зрізають горби та

насипають кургани. Таких прикладів у спеціальній літературі з урболандшафтознавства наведено немало. У великих за площею містах перебудова ландшафтів може зачепити і фізико-географічні райони, однак поки що лише частково торкає природу країв, а також типи і класи ландшафтів. У селитебних, особливо міських ландшафтах, докорінно перебудовані або створені заново ландшафтні комплекси втрачають здатність до саморозвитку;

– складність історії формування, різноманіття структури і постійні зміни функціональних особливостей потребують особливих підходів до пізнання селитебних ландшафтів. У цьому процесі потрібні зусилля не лише географів та ландшафтознавців, але й археологів, істориків, архітекторів, інженерів, економістів, екологів та інших фахівців. Науки, яка б об'єднувала всіх названих фахівців, немає, однак вона необхідна. Як показує досвід, фахівці окремих галузей науки до єдиної думки приходять не завжди [7].

Як результат:

– селитебні ландшафти вийшли за межі натуральної ландшафтної сфери Землі і разом з гірничопромисловими найбільш активно формують нову, антропогенну ландшафтну сферу (сучасні висотні будинки й житлові комплекси в ОАЕ, Сінгапурі, США, Японії, Китаї, глибокі свердловини, шахти і кар'єри) (рис. 2.2, 2.3, 2.4);

– екологічний стан селитебних ландшафтів, умови проживання в них людей часто є еталоном загального стану антропогенних ландшафтів Землі. Селитебні ландшафти хуторів і сіл, містечок і міст, мегаполісів і міських агломерацій суттєво відрізняються між собою.



**Рис. 2.2 828-метровий хмарочос Бурж-Халіфа –
найвища споруда у світі**



Рис. 2.3 Хатина індіанця в Еквадорських Андах

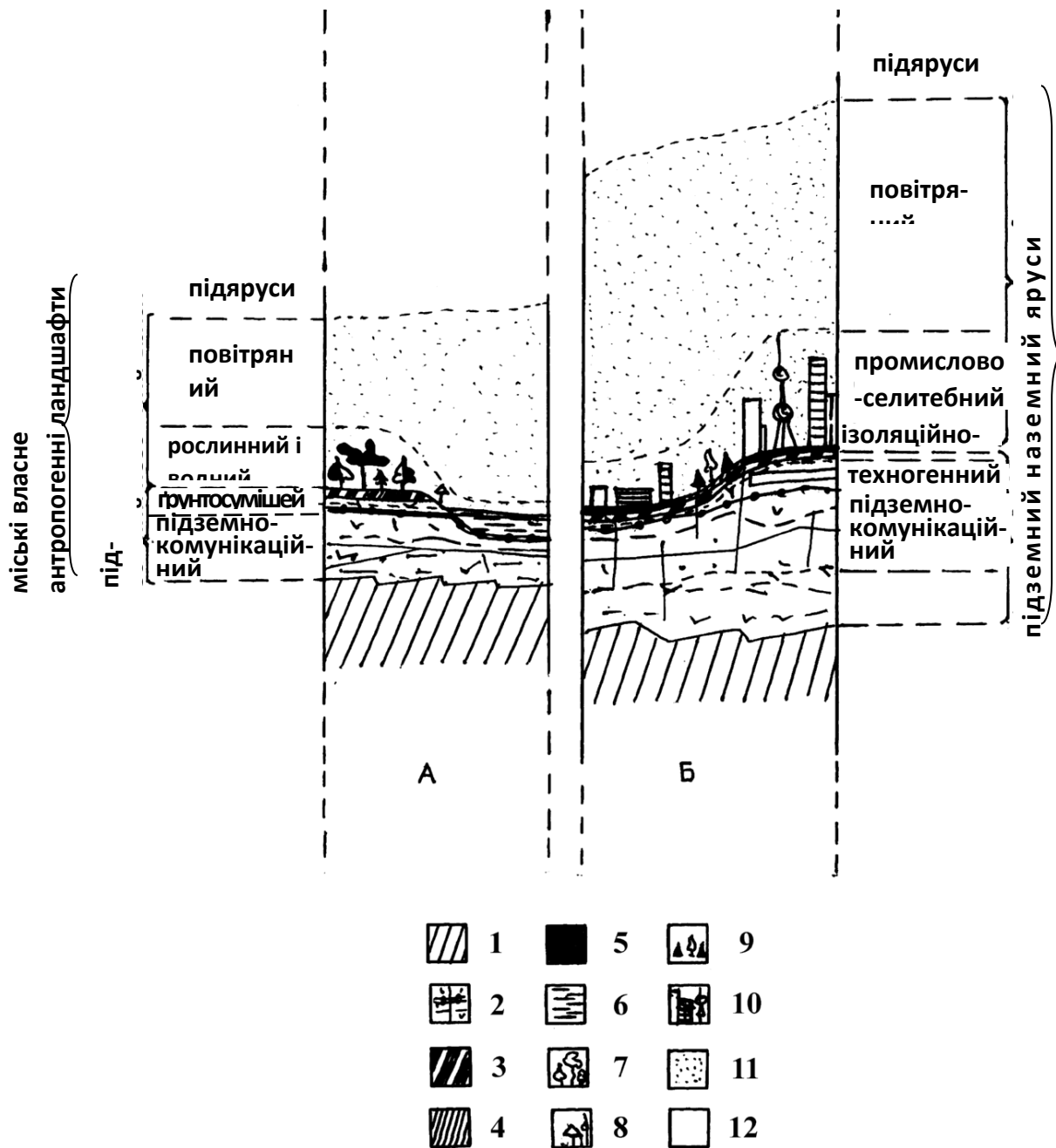


Рис. 2.4 Вертикальний розріз і структура міських ландшафтів:

А – власне антропогенних ландшафтів; Б – ландшафтно-технічних систем; 1 – незаймані корінні породи; 2 – докорінно змінені породи і відклади; 3 – насипні, намивні ґрунти; 4 – докорінно змінений ґрунтовий покрив; 5 – техногенний покрив (асфальт, бетон); 6 – штучні водойми; 7 – рослинний покрив ; 8 – пляжі, зони відпочинку; 9 – малоповерхова забудова; 10 – багатоповерхова і промислова забудова; 11 – «міське» повітря; 12 – межі ярусів.

2.2 Розвиток міського ландшафтознавства, концепції

У другій половині ХХ сторіччя

географи вже зазначили, що:

«ландшафти міст не зникають, вони

сильно перетворені, але однаково не

перестають розвиватися за



законами природи, отже, необхідне фізико-географічне вивчення міст»

[13, с. 177-191]. У їх працях пропонувався план вивчення природних

умов міст, що не втратив свого значення і сьогодні. Ландшафтний

комплекс міста оцінювався ним не лише як «материнський» натуральний

ландшафт, але як комплекс географічних компонентів, сильно змінених у

результаті діяльності людини. Поштовх пізнанню міських ландшафтів

дали праці М.М. Баранського [1] про просторове розташування, у яких

обґрунтовуються ідеї про те, що мало відзначити, де знаходиться місто, а

також потрібно показати, як воно розташовано щодо об'єктів природи.

Ці ідеї знайшли своїх послідовників, завдяки яким міське

ландшафтознавство до середини 60-х років ХХ сторіччя оформилося як

однин з напрямів ландшафтознавства. Розробляється теорія міського

ландшафтознавства, функціональна класифікація міст, про що свідчать

праці вчених [2, 5, 6, 8, 11, 14, 15, 16, 18].

На необхідність вивчення природи міст вказував і Д.Л. Арманд:

«Нас оточують не тільки природні предмети, але й доробки рук

людських: технічні споруди й хімічні матеріали...не можна не визнати,

що технічні споруди в багатьох стосунках впливають на навколишню

природу й людей..., якщо ми не визнаємо технічні споруди частиною

природи, то прийдемо до абсурдного висновку, що все міське населення

живе поза природою й вона на нього ніяк не впливає» [2].

В окремих статтях перші дослідники міських ландшафтів Я.Р. Дорфман, Ф.М. Мільков, О.Г. Ісаченко, Ф.В. Тарасов, пропонували міські ландшафти вважати культурними й породженими технічною цивілізацією. Перша спроба комплексної характеристики міста була розпочата в дисертації А.С. Крюкова і його статті, у них же простежені зміни ландшафтного комплексу під впливом людини [15]. З'являється низка праць прикладного характеру і характеристик окремих компонентів: в області інженерної геології – В. Р. Крогіуса, Р.Леггет, міської кліматології – Б.П. Алісова, І.І. Коваленка, Л.Н.Орлова, І.А.Шевчука, Г.Е. Ландсберга [15]. Вивченню міських ґрунтів та їх ерозії залежно від типу земельно-господарського освоєння території, присвячені праці А.Д.Джерралда, М.М.Строгонової [15].

У 70-х роках ХХ сторіччя, публікуються дослідження, де місто розглядається як тип ландшафту, у якому найбільше яскраво виражена взаємодія природи й людини [11]. У ці роки визначилася загальгеографічна концепція вивчення міста (А. В. Лепін, 1970; Р. Леггет, 1976; Ф.В. Казанов, 1977), пізніше – еколого-географічна (І.П. Герасимов, 1976; В.Б. Сочава, 1978; І.П. Герасимов, 1987). Остання концепція передбачає не лише аналітичне вивчення міських ландшафтів, але і їхнє картографування із застосуванням космічної зйомки. Ці концепції склали теоретичну основу вчення про ландшафти міст, визначивши *міський ландшафт* як «крайнє вираження» культурного ландшафту, під яким розуміється будь-який натуральний ландшафт, де взаємні зв'язки між його компонентами змінені людською діяльністю [10, 11].

Тобто, це ландшафт, що втратив первісний вигляд натурального

комплексу. Природа міст настільки змінюється що, окремі географи відзначають про зникнення, знищення в містах ландшафтів. Однак, це помилковий погляд. У цьому не важко переконатися при розгляді ландшафтної карти м. Чернівці складеної Я. Р. Дорфманом, для архітектурно-планувальних робіт. На карті чітко видно в межах міста чотири різних ландшафти, які зовсім не «зникли» у результаті будівництва міста. Вони навіть підкреслюються розміщенням певних функціональних частин міста, типами забудови, які неоднакові в різних ландшафтах [6].

Для виявлення істотних ознак поняття міський ландшафт розглянемо «природний» аспект його трактування.

Змістом *природної концепції* (В.К. Єсипов, 1934; В.В. Покшишевський, 1952; Ф.М. Мільков, 1973; О.Г. Ісаченко, 1974; Ф.В. Тарасов, 1977) є розуміння *міського ландшафту як сполучення більш дрібніших ландшафтних комплексів у єдиному, системно організованому географічному об'єкті*. Вивчення структури й функціонування ландшафтного комплексу міста йде в такому випадку від аналізу окремих компонентів до закономірностей розвитку міського ландшафту загалом. Фізико-географічному обґрунтуванню проектів планування міст служить аналіз найважливіших компонентів ландшафтних комплексів. У першу чергу розглядаються особливості рельєфу й «несуча роль» ґрунтів при будівництві міст. При цьому, міський ландшафт, структурно характеризується як підклас селитебних ландшафтів [6].

Обґрунтований Ф.М. Мільковим принцип природно-антропогенної сумісності компонентів міського ландшафту, одержав надалі підтвердження в роботах інших дослідників. Важливою передумовою

подальшого розвитку міського ландшафтознавства була ідея диференціації ЛК міста на близькі до так званих відновлених ландшафтів. Поділ природних ландшафтів великих міст на багато нижчих щаблів їхньої класифікації здобувають новий компонент – техногенний покрив, під впливом якого ЛК перетворюються, змінюються кількісно і якісно. На місці порушеної системи природних взаємозв'язків виникає нова інваріантна система, істотну роль, у якій виконують інженерні споруди. В.М. Двуреченський, В.І. Федотов [6], пропонують виділення в місті ландшафтно-техногенних систем, у яких провідним є технічний блок, а обмін речовин і енергії відбувається під контролем з боку людини. Інші науковці пропонують називати їх «природно-технічним комплексом» – це підприємства, або споруди створені людьми зі штучних або природних матеріалів разом з частинами навколишніх ландшафтів, на які простираються його корисні або шкідливі дії. Елементами ЛК є технічні системи.

Однак, ландшафти урбанізованого середовища, здобуваючи нові зв'язки, внаслідок перебудови своєї структури не перестають розвиватися за природними законами. Це означає, що у міському ландшафті натуральний ландшафт практично незмінений, людина не створила нових компонентів у ландшафті, а лише внесла у нього нові елементи: штучні насадження – елементи рослинного покриву; канали, водойми – елементи гідрологічної мережі; кар'єри, терикони – елементи рельєфу. У рамках природної концепції особливе місце займають погляди на ландшафтний комплекс міста як на ієрархічну систему, що представляє собою взаємодію природної й технічної підсистем.

Упродовж періоду активного розгляду питання про місце міського

ландшафту в питаннях класифікації і систематизації антропогенних ландшафтів опубліковані численні праці: Ф. Ягер (1934), В.Л. Котельников (1950), Д.В. Богданов (1951), К.Г. Раман (1958), В.І. Прокаєв (1965), О.Г. Ісаченко (1965), С.В. Трохимчук (1968), Ф.М. Мільков (1970), С.В. Какарека (1995) [15]. Більшість авторів міські ландшафти відносять до азональних комплексів, критикуючи невдалу спробу окремих науковців класифікувати їх відповідно до зональних типів природних ландшафтів. Визначаючи таксономічне розташування міських ландшафтів у загальнонауковій ландшафтній класифікації, Ю. Г. Тютюнник помістив їх між рівнями природно-територіальної організації рангів «рід» і «тип» [14, 16]. Ці підрозділи міського ландшафту він відносить до таксономічної категорії ряду. Виділяються наступні ряди ландшафтів: *природні* (лісові, лугові, болотні), *природно-технічні* (садово-городні, паркові) і *техногенні* (промислові й утилізаційні). Класифікація міських ландшафтів розроблена за функціональними особливостями міст, співвідношенням між селитебними, виробничими й рекреаційними зонами, а також на основі ієрархічних відносин компонентів міського ландшафту. При цьому техногенні компоненти не лише визнаються рівноправними з природними компонентами, але й чільними.

Таким чином, внутрішня структура ландшафтів міст зумовлена техногенезом і розмаїтістю станів вихідних природних компонентів. Досвід класифікації міських ландшафтів, представлений у роботах Г. Ріхтера, А.Г. Григоряна, Ф.В. Тарасова, В.А. Алексеєнко, Ю.Г. Тютюнник, М.С. Касимова, В.В. Владімірова, свідчать про те, що, незважаючи на розходження в розумінні міського ландшафту, у методологічних підходах до виділення й класифікації міських

ландшафтів виділяються майже ті самі різновиди [6]. У місті присутні ландшафти різного ступеня антропогенно-техногенної мінливості.

За минулі роки низку положень вчення про міські ландшафти поглиблювали, уточнювали або конкретизували. Так, у сучасній науці уточнене й обґрунтоване поняття «компонента міського середовища», що включають природні, соціальні й техногенні структури міста; «міський ландшафт», «культурний ландшафт». Встановлено розходження між поняттями «*міський ландшафт*» і «*ландшафтні комплекси міста*». Поняття «ЛК міста» ширше і включає в себе всі ЛК у межах міста. Поняття «міський ландшафт» більше вузьке й відноситься до забудованих територій. Однак поряд із цим, низка питань розроблені поки недостатньо, про що свідчить недосконалість термінології, відсутність єдиного підходу до класифікації міських ландшафтів.

За ступенем впливу на природу, за особливостями розвитку й генезису «міського ландшафту» науковці займають подібну позицію: його відносять до класу ландшафтних комплексів, які перебувають під впливом антропогенної діяльності. Це властиво антропогенним системам, повністю створених людиною, що не мають аналогів серед природних геосистем. Це антропогенно-перетворені (О.Г. Ісаченко, С.В. Трохимчук, С.В. Колесник), техногенні (В.І. Федотов, Ф.М. Мільков) комплекси.

У такий спосіб окремі компоненти міського ландшафту необхідно досліджувати як із практичною метою, так і для розкриття закономірностей розвитку змінених компонентів.

Увага дослідників до перебудови природних компонентів у міському ландшафті, із проявом при його функціонуванні якісно нових негативних для людини процесів, призвела до появи концепції комплексної

(природно-соціальної) оцінки міського ландшафту (В.Д. Стерлінгов, 1979; А.І. Клімов, 1967; Ф.В. Казанов, 1977; В.І. Гуцаленко, 1978). Тут поряд з фізико-географічними характеристиками ЛК міста розглядаються й техніко-економічні параметри. Звертається увага як на специфіку морфологічної структури міського ландшафту, називаючи її «вихідним», «материнським» компонентом, так і на особливості створених людиною складових урбогеотехсистеми, відводячи їм роль «надбудови» [6].

Істотним моментом для усвідомлення ЛК міста як специфічного об'єкту був опис міського ландшафту з позиції функціональної єдності глибоко змінених природних компонентів ЛК із техногенними покриттями, або новими техногенними комплексами. Технічні споруди при цьому можуть займати різні площі міста й робити неоднакові за характером й інтенсивністю впливу на його природні компоненти. Ступінь змінності природних компонентів, отже, виявляється різною. Однак, зовнішнє обличчя міста, особливості архітектурних споруд багато в чому визначаються станом фізико-географічних умов і неоднорідності впливу людини на них.

З іншого боку, масиви міських ландшафтів розглядаються в якості геокомплексів з однаковим мезо- і мікрорельєфом і однотипними сполученнями мікрокліматів, зі своїми типами архітектурно-планувальної забудови й історією розвитку [4]. Такі ЛК складаються з набору ландшафтних ділянок, що є найменшими структурними підрозділами міських ландшафтів.

Функціонування, або «життєдіяльність міста», за В.І. Гуцаленко є провідним чинником формування ЛК міста й диференціації ландшафту на антропогенні елементи й природні компоненти. Визначаючи їх, автор

виходить з розуміння сутності ЛК міста як єдності результатів людської діяльності й природних компонентів. З погляду функціонально-планувальних рішень проблем міста, класифікація міських ландшафтних комплексів визначається типом місцевості, зумовленим літогенним субстратом і мезорельєфом [8]. За геолого-геоморфологічними відмінностями і характером впливу людини на природу, а також за характером щільності забудови виділяються ділянки, масиви, групи масивів, мікрорайони, мікрозони.

Ідея співрозмірності різних компонентів ЛК міста й множинності їхніх станів при антропогенному впливі визначила *концепцію екологічної, або біоурбаністичної, урбоекологічної* характеристики міських ландшафтів (С.А. Лопатіна, В.А. Назаревський, 1972; І.П. Герасимов, 1975; В.Б. Сочава, 1978; І.П. Герасимов, А.Г. Доскач, 1987; О.А. Ліхачова, 1996). Розглядаючи місто, як своєрідні екосистеми вчені намагаються виділити фундаментальні особливості міських екосистем: *«місто – це залежна, неврівноважена, екосистема, що акумулює, точніше геоекосистема»* [8]. Якісна модель екосистеми міста складається з окремих функціональних підсистем, основою якої є система забудови – «селитьба». Функціонально природний комплекс міста як екосистема є життєвим середовищем людини. Структура такої екосистеми визначається зв'язками між людиною як організмом і умовами його перебування. Причому, в урбосфері ландшафтний комплекс змінюється докорінно. Природні біоценози на значній території міста знищуються, заміщуються зеленими насадженнями. Ґрунт заміняється «культурним шаром», різноманітними дорожніми покриттями. Кількісно і якісно змінюються гідрографічна мережа, мікро

– і, у ряді випадків, мезорельєф. Залишаються, переважно, незміненими макрорельєф і макроклімат, останній служить головним енергетичним фактором функціонування ЛК міста [19].

Структура міського ландшафту визначається, безсумнівно, зонально – регіональним кліматичним тлом, з яким тісно пов'язані гідрологічний режим території, літодинамічні й ґрунтово-геохімічні процеси. Будучи відображенням фонових умов, всі ці процеси і явища екзогенезу служать також носіями локальних особливостей, які в багатьох випадках виявляються домінуючими в структурі ЛК міста й впливають на антропогенну складову міської геотехсистеми. Таким чином, міста визначають, як «соціотехноекологічні утворення» [8].

Основна увага урбоекологів спрямована на вивчення питань забруднення повітря, вод і ґрунтів, а також на визначення норм техногенних навантажень на природні «геокомпоненти». При екологічному описі стану окремих компонентів ЛК далеко не повною мірою враховується розмаїтість взаємодій природної складової геотехсистеми з її технічним блоком. Однак, саме із цієї причини різні ЛК міста мають неоднакову стійкість до антропогенного впливу. Для найбільш точного опису структури й функціонування ландшафтних комплексів необхідно враховувати значна кількість ландшафтних зв'язків. Важливо підкреслити, що екологічна ситуація в місті багато в чому визначається багатоплановим функціонуванням міського ландшафту.

Геохімічний вплив людини на природне середовище, що формує техногенні геохімічні аномалії, і самі міста, які виступають як потужні джерела техногенних речовин, визначили *ландшафтно-геохімічну*

концепцію пізнання міст. За кордоном ця концепція розвивається досить односторонньо й обмежується розглядом процесів обміну забруднювачами між різними природними середовищами (Коммонер, 1974; Рамад, 1981) без аналізу системотвірних ефектів цих процесів у структурі й функціонуванні ландшафтного комплексу, що піддається урбанізації. В Україні розвиток ландшафтно-геохімічної концепції пов'язаний з роботами Б.Б. Полинова (1956), М.А. Глазовської (1964, 1988), В.В. Добровольського (1984), М.С. Касимова (1995), Л.Л. Малишевої (1997), В.М. Гуцуляка (1999, 2003) [8]. Класифікація міських ландшафтів за ступенем техногенного впливу є виділенням усередині міста просторових систем як результатів взаємодії природних і техногенних чинників ландшафтоутворення.

У цій класифікації важливе місце займає також зонування антропогенного впливу за принципом «техногенне джерело – навколишнє середовище». Виділяють п'ять основних типів міських ландшафтів: парково-рекреаційний, агротехногенний, селитебний, селитебно транспортний і промисловий. Кожний з типів міського ландшафту описується за рівнями і небезпекою техногенного забруднення природного середовища.

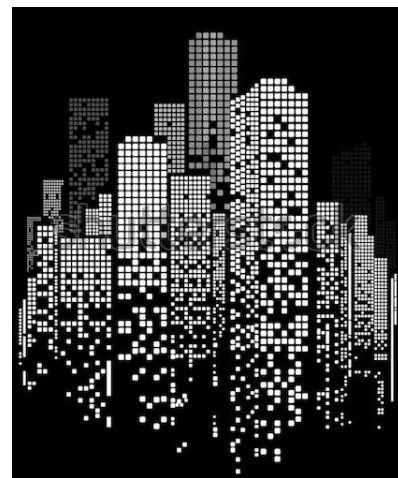
Геохімія міських ландшафтів визначається комплексною оцінкою екологічного стану міста і його окремих районів. Виділяють техногенні джерела забруднення, атмосферні опади, забруднення снігового покриву, техногенну трансформацію властивостей ґрунтів. Антропогенна діяльність призводить до того, що в межах міста утворюється новий тип геохімічних аномалій, які В.А. Ковда (1976) називає «антропоаномаліями», а О.І. Перельман (1975) техногенними.

Подібну до О.І. Перельмана позицію відносно міських ландшафтів займає М.А. Глазовська: *«Разом з геохімічними змінами, що супроводжують технічну діяльність людини в межах ландшафту, одночасно відбувається утворення нових форм рельєфу, трансформація рослинного й ґрунтового покриву, зміна структури зооценозів»* [8]. Правомірність розгляду міста як специфічного виду геотехсистеми в рамках системного підходу зумовлена його цілісністю, що визначається єдністю соціальних функцій. Останні пов'язані з високим ступенем концентрації людей і технічних пристроїв на відносно невеликій території й заміною в більшості випадків натуральних ландшафтів на антропогенні. Ландшафтно-архітектурний блок міста є зміненим людиною первинним природним середовищем, тому він і називається квазіприродним.

У міському середовищі ландшафтні комплекси піддаються найбільшій трансформації через глибоке втручання техногенезу в природні процеси, причому недосконалість технологічних процесів в умовах високої концентрації різних інженерних споруд і самого населення на одиницю площі призводить до інтенсивного забруднення природних середовищ. Зв'язок природних компонентів з технічними об'єктами становлять основу «ланцюгових реакцій», що перетворюють навколишнє середовище в місті. До основних джерел ландшафтної інформації населеного пункту Л.І. Воропай, М.М. Куниця [3] відносять: площу ареалу – як, показник, що відбиває особливості ландшафтно-морфологічного положення селитебної геосистеми, можливості її функціональної структури й планування, що впливає на функціональну сторону.

2.3 Історичні особливості формування міських ландшафтів

У функціонуванні міських ландшафтів антропогенний фактор є провідним, а тому історія їх формування тісно пов'язана з історією розвитку людського суспільства та його господарською діяльністю. Разом з тим аналіз археологічних та історичних матеріалів показує, що зародження і навіть деякий час



функціонування міста не завжди приводили до формування міських ландшафтів. Зокрема, у межах Правобережної України цей процес міг тривати десятки і навіть сотні років. Як приклад – хронологічний генезис міст Волині, Галичини та Поділля. У VI-VII ст. тут зароджуються перші, а в VIII-IX ст. розвиваються у великій кількості «міста». В літописі Нестора «Повість временних літ» вони названі «градами». Подальший шлях «градів» різний – одні швидко перетворювались в міста (Луцьк, Галич, Кам'янець-Подільський, Брацлав), в інших «ембріональний» період затягнувся на століття (Львів, Тереховля, Збарж, Остріг), а треті (Василів, Бакота, Каліус) – взагалі зникли. В міста «гради» почали переростати в IX-X ст. Однак ні «справжніх», ні «типових» міст в IX-X ст. в Київській Русі ще не було. Справжніми міста були не одвічно, а ставали ними в результаті тривалої еволюції. Переважна більшість міст формується в XI – на початку XIII ст. В цей час, за темпами і масштабами містобудування, Київська Русь не поступалася державам Західної Європи. В ранніх середньовічних джерелах вона згадується як країна міст [6].

В давньоруських містах суттєвих змін зазнають рельєф, ґрунти та рослинність, а також елементарні ландшафтні комплекси ранґу фацій, урочищ. У межах останніх крім обов'язкових оборонних споруд – валів і ровів, будуються замки і фортеці, вулиці вимощують каменем, формуються житлові та ремісничі масиви. Створені у X сторіччі – ці антропогенні комплекси і сьогодні відіграють помітну роль в ландшафтній структурі міст Правобережної України. Їх наявність – одна з ознак формування міських поселень. XI – початок XIII ст. можна вважати періодом зародження міських ландшафтів Правобережної України. Були і виключення. У другій половині VII – на початку V ст. до н.е. переселенці з Еллади заснували на берегах Березанського, Дніпровського та Бузького лиманів декілька десятків, здебільшого аграрних, поселень. Їх центром стає Ольвія – Ольвійський поліс, який упродовж IV-I ст. до н.е. пережив два послідовних періоди: спочатку найвищого розквіту, а потім кризи та занепаду. Період розквіту (початок IV – середина III ст. до н.е.) характеризується освоєнням великої, згідно з античними мірками, території та формуванням певної структури міських ландшафтів.

Тут чітко виділялися житлові (будинки з каменю та сирцю, вимощені каменем вулиці та водотоки) та ремісничі масиви, райони торгівлі. Ольвія була оточена «передграддям» – сільськими поселеннями, площа яких складала 10-15 га. Занепад в II-I ст. до н.е. Ольвійського полісу призвів в подальшому до майже повного знищення його селитебних ландшафтних комплексів. Наявні рештки Ольвії, Херсонесу можна розглядати як оригінальні ландшафтно-архітектурні селитебні урочища – пам'ятники в структурі інших класів антропогенних ландшафтів. Історія Ольвії – класичний приклад зародження, «життя» та

«смерті» міських ландшафтів в стародавні часи [6].

Упродовж наступних сторіч розвиток міст України (рис. 2.5), а, відповідно, і збільшення площ міських ландшафтів йшли за рахунок територій прилеглих лісів, степових ділянок та лук, сільськогосподарських угідь та поселень.

Невипадково тепер великі міста, і особливо агломерації, уже не представляють собою єдиного утворення, а є системою окремих поселень, об'єднаних соціальними та виробничими зв'язками. Селитєбні ландшафти тут чергуються з натуральними, або іншими класами антропогенних ландшафтів. В околицях великих міст, зокрема обласного підпорядкування, формуються відповідні системи розселення, що в подальшому визначають структуру та особливості ландшафтів найближчого оточення.

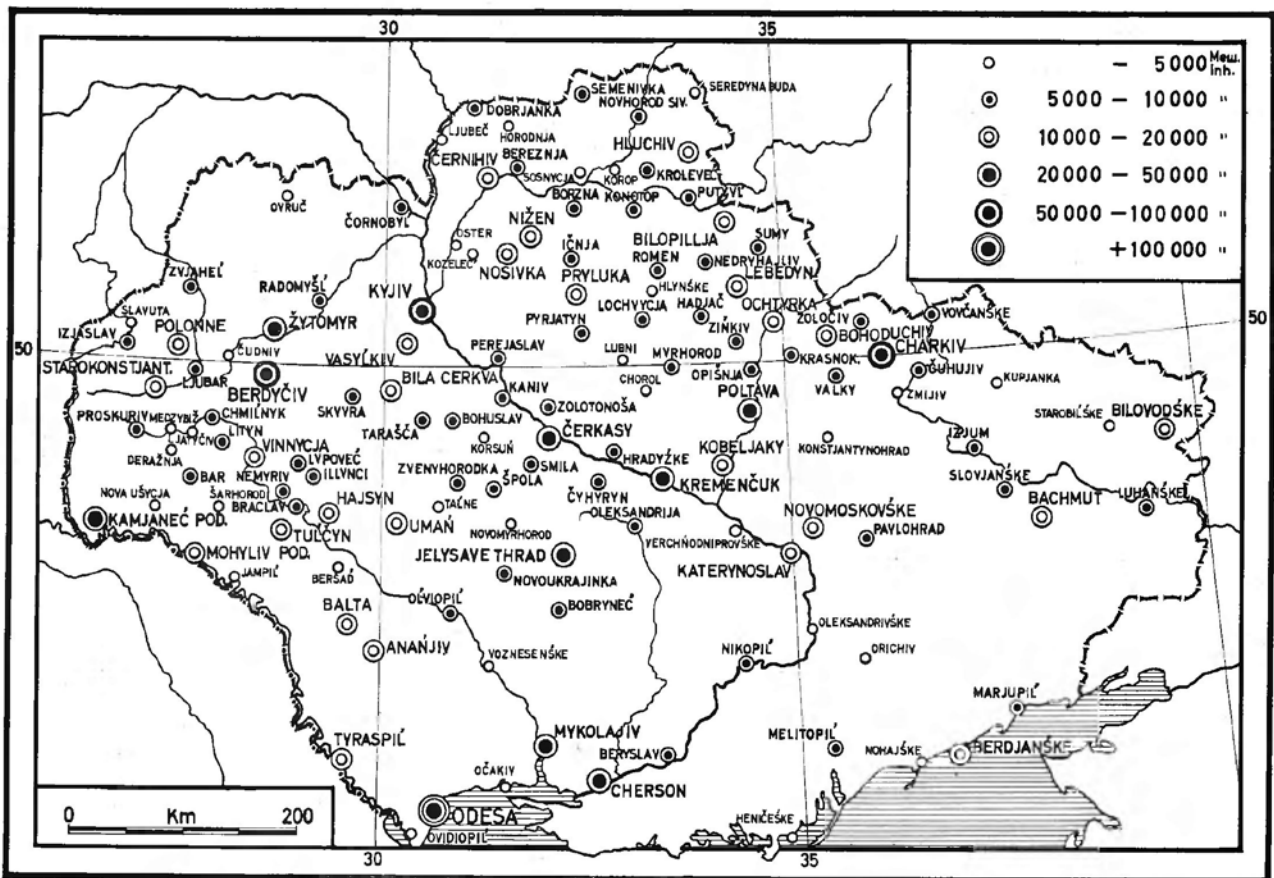


Рис. 2.5 Міста центральних і східних земель України XVIII сторіччя

2.4 Структура міських ландшафтів (модельний регіон – Правобережна Україна)

Ландшафтна структура міст Правобережної України привернула до себе увагу фізико-географів і ландшафтознавців з 60-х років ХХ ст. Закономірностям її формування присвячені праці М.М. Койнова та І.С. Круглова (Львівська агломерація), Я.Р. Дорфмана, Л.І. Воропай і М.М. Куниці (м. Чернівці, окремі міста Поділля),



колективу географів Інституту географії НАН України і Ю.Г. Тютюнника (Київська агломерація), окремі розробки географів Дніпровського (м. Кривий Ріг) і Одеського (Одеська агломерація) університетів [6].

В сучасних дослідженнях ландшафтної структури міст переважають два підходи:

- міські ландшафти розглядаються як антропогенно-природні територіальні комплекси (АПТК), де антропогенний покрив вивчається як аналог компоненту, або компонентів в ПТК. Не аналізуючи терміну «АПТК», відзначимо, що в таких дослідженнях ландшафтно-технічні системи міст вивчаються як міські антропогенні ландшафти.
- міські ландшафти як сукупність всіх класів антропогенних комплексів: селитебних, промислових, сільськогосподарських, водних [18].

При такому підході заперечується сам факт існування міських ландшафтів. Навіщо тоді їх досліджувати? Різноманітні підходи і методи досліджень дали можливість встановити, що якісні відміни сучасної

структури міських ландшафтів Правобережної України зумовлені географічним розташуванням міст, особливостями структури попередніх натуральних ландшафтних комплексів, історією формування та архітектурно-планувальними рішеннями їх будівництва, розмірами і функціями, а власне характером та напрямками розвитку виникаючих в природі нових взаємозв'язків. Виникнення і розвиток останніх зумовлений переходом в межах міст натуральних компонентів і ландшафтних комплексів в антропогенні. Подальше їх функціонування проходить в структурі міських антропогенних ландшафтів і ландшафтно-технічних систем.

Звідси, міста є не просто новими матеріальними формами, далекими від натурального ландшафту, але й важливим чинником, що перебудовує напрям подальшого розвитку ландшафту. Специфіка роботи ландшафтознавця полягає в тому, щоб з безлічі взаємозалежних взаємообумовлених, по-різному супідрядних на різних ієрархічних рівнях організації комплексної фізико-географічної реальності властивостей ландшафтного об'єкту виділити утворюючі їх властивості.

Отже, еволюція міських ландшафтів зумовлена еволюцією антропотехногенезу у бік переважання в ньому техногенної складової. На початку XXI сторіччя роль промислового виробництва як чинника формування ландшафтів урбанізованих територій поступово починає витіснятися іншими — політико-адміністративною, духовно-ідеальною, транспортною, рекреаційною діяльністю, діяльністю в сфері послуг.

Структура антропотехногенезу зовні все більше починає нагадувати ту, яка була на ранніх стадіях формування й функціонування міських ландшафтів, але ця структура якісно іншого, більш високого

еволюційного рівня. Яку б форму не приймали чинники формування ландшафту міста, однак провідна роль належить генеруванню антропогенних потоків речовини, енергії, інформації, насиченої у міському ландшафті техногенними компонентами. Тепер ландшафти міст загалом формуються на тому структурному рівні організації комплексної природної реальності, на якому процеси техногенезу утворюють ландшафтотвірні зв'язки між техногенними компонентами, з одного боку, і природними компонентами ландшафтної сфери з іншого, у характерних територіальних межах [6].

Чіткіше визначити поняття «міський ландшафт» можна, скориставшись методологією розробленої для досліджень природних ландшафтів, тобто застосувати її при вивченні сильно перетвореного людського середовища, зокрема міського. Однак, необхідно зробити важливий висновок: техногенні ландшафти за межами міст (транспортні комунікації, окремо розташовані промислові площадки) не можуть бути віднесені до міських, тому що не володіють «фоновою самостійністю», хоча й зумовлені техногенезом. Не входять у категорію міські ландшафти сільські населені пункти, оскільки їхній фізико-географічний фонд на відміну від міст якщо й зумовлений діяльністю людини, то характеризується значно більшою роллю антропогенезу. Не будуть і міськими деякі садово-паркові ландшафти, зокрема розташовані біля міст і навіть вклинюються в забудову, хоча й взаємодіють із населеними пунктами, але відрізняються «фоновою» автономією. Ці ландшафти відносяться до різних щаблів факторіального ряду антропогенно перетворених ландшафтів, серед яких домінують техногенні.

Наявність у місті різних ЛК за ступенем зміни визначають

необхідність розглянути питання типології міських ландшафтів.

Доцільно розрізняти дві групи міських селитебних ландшафтів: ландшафтно-антропогенні та *ландшафтно-технічні системи* [6]. Ландшафтно-антропогенні системи (ЛАС) – це «... комплекси, в яких на всій або більшій частині їх площі корінних змін під впливом людини зазнали якщо не всі, то хоча б один з компонентів ландшафту, зокрема й рослинність» [18].

У структурі міських ландшафтно-антропогенних систем виділяють такі три їх категорії: неконтрольовані, епізодично контрольовані, контрольовані. Неконтрольовані ЛАС, як і натуральні ландшафти, – комплекси з рівнозначними компонентами. В їх структурі, крім натуральних компонентів, обов'язково присутні антропогенні, тобто докорінно змінені натуральні компоненти, які визначають властивості та особливості функціонування систем. Неконтрольовані ЛАС не контролюються та не доглядаються людьми. Їх прикладами у містах є болота та водойми у піщаних, глиняних і гранітних кар'єрах, що заростають очеретом і рогозом [20]. Епізодично контрольовані та контрольовані ЛАС – це блокові системи. В їх структурі виділяються два взаємопов'язаних блоки (підсистеми) ландшафтний та соціальний. Перший представлений комплексом докорінно змінених компонентів, другий – різними верствами населення, яке проживає, працює та відпочиває у ландшафтному комплексі. Епізодично контрольовані ЛАС міст контролюються та доглядаються людиною епізодично. Їх прикладами є рекреаційні ділянки парків, скверів і берегів водойм, що постійно забруднюються та на яких знищується рослинність. У контрольованих ЛАС ландшафтний блок контролюється та доглядається

людиною, здійснюється регулювання деяких природних процесів. Контрольовані міські ЛАС представлені парками, скверами, ботанічними садами та городами. У межах ландшафтно-антропогенних систем, на відміну від ландшафтно-технічних систем (ЛТС), техногенний покрив не має фонового значення. Всі міські ЛАС розвиваються переважно за природними закономірностями [18].

Ландшафтно-технічна система – це комплекс із інженерного та ландшафтно-техногенних блоків, об'єднаних людиною для виконання певних суспільних завдань. У структурі міських ландшафтно-технічних систем виділяються 3 блоки. Ландшафтний та соціальний блоки такі, як у контрольованих ЛАС. Технічний блок сформований техногенним покривом, який представлений штучним покриттям доріг і майданів, будинками різного призначення, спорудами, підземними комунікаціями, виїмками кар'єрів і насипами відвалів, осушувальними каналами тощо [81]. Розвиток ЛТС підпорядкований природним і суспільним закономірностям.

У ландшафтно-технічних системах розрізняють два блоки: ландшафтно-техногенні та ландшафтно-інженерні системи (ЛІС) [18]. У ЛТС міст пасивний техногенний покрив займає понад 50% площі та набуває фонового значення. Взаємозв'язок між блоками ландшафтно-техногенної системи не тісний. У ландшафтній структурі міст України ландшафтно-технічні системи значно (до 90 %) переважають за площею [18]. До міських ЛТС відносяться житлові квартали, промислові, складські, дорожні комплекси.

Ландшафтно-інженерна система – це комплекс, в якому ландшафт і активна техніка настільки тісно взаємопов'язані одним або декількома

системоутворюючими потоками (прямими та зворотними речовинно- і енергоінформаційними зв'язками), що завдяки управлінню людиною виконують певну суспільну функцію у складі цілого.

У міських ландшафтно-інженерних системах активний техногенний покрив займає до 10% площі, але його вплив на ландшафт є вирішальним. Усі блоки ЛІС тісно взаємопов'язані між собою, в результаті чого формується цілісна структура. До ландшафтно-інженерних систем належать системи «гребля з ГЕС – водосховище», діючі гранітні кар'єри, з яких викачують підземні води, масиви городніх ділянок, оточених осушувальними каналами.

У межах міста Вінниці виділено антропогенні ландшафти всіх класів (за змістом): селитебні, сільськогосподарські, лісові, водні, промислові, дорожні, рекреаційні, белігеративні [6]. Селитебні ландшафти – фонові. Більшу частину (80-85%) площі у містах займають комплекси підкласу міських ландшафтів у структурі яких можна виділити їх типи.

Закономірності формування, функціонування, динаміки та розвитку міських ландшафтно-інженерних систем (ЛІС) розглянуто на прикладі комплексу «гребля з ГЕС – водосховище» [18, 19]. Формування ЛІС гідроенергетичного типу в містах відбувається на річках. Створення греблі з будівлею гідроелектростанції супроводжується знищенням рослинного та ґрунтового покриву, перетворенням форм рельєфу русла та заплави в межах цих технічних елементів. Останні, відразу після створення, починають взаємодіяти з навколишніми ландшафтними комплексами, що призводить до поступового утворення водосховища. Отже, технічний блок (гребля з ГЕС) активно взаємодіє з ландшафтним

блоком при контролі та регулюванні з боку людини (соціальний блок). Формується ландшафтно-інженерна система. Можливість формування та функціонування ландшафтно-інженерних систем обумовлена численними зв'язками як всередині систем (між їх блоками та компонентами блоків), так і між ЛІС та сусідніми натуральними ландшафтами, ландшафтно-антропогенними та ландшафтно-техногенними системами. З-поміж великої різноманітності цих зв'язків виділяють два їх типи, що характерні для переважної більшості ландшафтно-техногенних систем: *локалізуючі техніку та змінюючі зв'язки*.

Закономірності їх прояву розглянуто на прикладі Сабарівської гідроенергетичної ландшафтно-інженерної системи м. Вінниці. Серед зв'язків першого типу виділяються три основні напрями впливу ландшафтних комплексів на ЛІС:

а) оптимізуючий вплив – сприятливий для формування гідроенергетичної ландшафтно-інженерної системи, призводить до економічно вигідного її функціонування, без значних негативних змін екоситуації. Такий вплив здійснюють глибокий вріз і крутість схилів долини Південного Бугу, наявність денудаційно стійких кристалічних порід під лесоподібними суглинками схилових місцевостей;

б) лімітуючий вплив ускладнює процеси функціонування та розвитку гідроенергетичної ландшафтно-інженерної системи. Такий вплив здійснюють глибинні тектонічні розломи, висока ступінь тріщинуватості порід, їх значна вивітреність, наявність меандрових вузлів тощо. Звивистість Сабарівського водосховища знижує швидкість течії води, прискорює процеси акумуляції матеріалу, а значить – і замулення водойми.

в) *диференціюючий вплив* первинної ландшафтної структури викликає місцеві відмінності гідроенергетичної ландшафтно-інженерної системи. Поєднання в долині прямих ділянок, меандрів, відмінності їх ландшафтної структури визначили різні параметри звивистості, ширини, глибини, характер дна і заток в різних частинах Сабарівського водосховища [18, 19].

Що стосується змінюючих (парагенетичних і парадинамічних) зв'язків, то взаємодія техніки і ландшафтних комплексів може призводити до покращення або погіршення стану навколишнього середовища. Це зумовлено частим виникненням якісно нових ситуацій – джерел нових процесів та явищ. Доцільно виділяти *первинні* та *вторинні* змінюючі зв'язки. Первинні зв'язки спрямовані від технічних елементів до компонентів ландшафтних комплексів, а вторинні – від одних ландшафтних компонентів до інших або до технічних елементів, від одних ландшафтних комплексів до інших.

Прояв змінюючих зв'язків, як правило, не обмежується яким-небудь одним процесом, хоча видимість цього створюється часто. Перебудова ландшафтного комплексу, яка починається з дії первинного індуктора, частіше за все приймає форму багатоступінчатих і розгалужених ланцюгових реакцій, що часто тривають невизначений час. У деяких з таких реакцій приймають участь лише природні процеси, інші в якості ланок можуть включати впливи певних технічних заходів, необхідність в яких викликана попереднім ходом процесів.

Парагенетичні і парадинамічні зв'язки існують не лише між компонентами або блоками ландшафтно-інженерної системи. Вони

відіграють значну роль й у зовнішніх відношеннях системи з іншими ландшафтними комплексами. Такі зв'язки проявляються, наприклад, між лісогосподарськими ЛПС Вінниці й околиць та Сабарівською гідроенергетичною ландшафтно-інженерною системою. Вирубвання лісу, змінюючи поверхневий та підземний стік, впливає на рівневий режим Південного Бугу, який визначає діяльність гідроенергетичної ЛПС. Крім того, вирубування лісу призвело до інтенсифікації ерозії ґрунтів і, як наслідок, – до сучасного стану замулення та заростання Сабарівського водосховища, формування мілководних аквальних комплексів, а значить – і до трансформації його ландшафтно-інженерної структури [20].

У свою чергу, ГЕС із водосховищем впливають на процеси функціонування та розвитку лісогосподарських ландшафтних комплексів. Інтенсивність безпосереднього впливу водосховища визначається, головним чином, величиною підняття рівня ґрунтових вод. У поясі періодичного затоплення Сабарівського водосховища всі слабкі до тривалого впливу води лісові рослини гинуть, їх місце займають вологолюбиві болотні та лучні види. Найбільше поширюються осокові асоціації, на заболочених місцях з'являються зарості очерету. У поясі сильного підтоплення (зона гідрогеологічного впливу) Сабарівського водосховища верхній горизонт ґрунтів характеризується переважно високою (більше 50%) вологістю. Тому сформувався несприятливий для розвитку рослинності повітряно-водний режим. Отже, змінюючі зв'язки між лісогосподарськими ландшафтами та гідроенергетичною ЛПС мають двобічну спрямованість. Однак, значно частіше їм притаманний одnobічний характер: з двох суміжних ландшафтно-інженерних систем зазвичай лише одна здатна впливати на іншу [18].

Резюме

В умовах міста природні компоненти сильно змінюються, наявність антропогенного чинника ускладнює їхнє вивчення, у той же час зростає роль техногенної складової, що повинна включатися в дослідження, як компоненти міста. У ландшафтній характеристиці обжитих районів не можна обмежуватися складанням, вичленовуванням лише натуральних ландшафтів, їх необхідно доповнювати сучасними комплексами й чітко розмежовувати: натуральні ландшафти, антропогенні ландшафти, ландшафтно-технічні системи, для яких відновлені ландшафти відіграють роль палеогеографічної основи. Тому вивчення як природної, так і антропогенної складової необхідно вестися сукупно. Це головний методологічний підхід, що у більшості робіт присвячених антропогенному впливу на ландшафти не дотримується.

Різноманітні підходи і методи дозволили встановити, що якісні відміни сучасної структури міських ландшафтів України зумовлені географічним розташуванням міст, особливостями структури попередніх натуральних ландшафтних комплексів, історією формування та архітектурно-планувальними рішеннями їх будівництва, розмірами і функціями та власне характером і напрямками розвитку виникаючих у природі нових взаємозв'язків. Виникнення і розвиток останніх зумовлений переходом в межах міст натуральних компонентів і ландшафтних комплексів в антропогенні. Подальше їх функціонування відбувається у структурі каркасних міських ландшафтів і ландшафтно-технічних систем.

Resume

In the conditions of the city natural components strongly change, presence of the anthropogenic factor complicates their studying, at the same time the role of a technogenic component which should be included in research as components of the city grows. In the landscape characteristics of inhabited areas can not be limited to the assembly, isolation of only one natural landscape, they must be supplemented by modern complexes and clearly demarcated: natural landscapes, anthropogenic landscapes, landscape-man-made systems, for which restored landscapes and landscapes. Therefore, the study of both natural and anthropogenic components must be conducted together. This is the main methodological approach that is not followed in most works on anthropogenic impact on landscapes. Various approaches and methods allowed to establish that qualitative changes of modern structure of urban landscapes of Ukraine are caused by geographical location of cities, features of structure of previous natural landscape complexes, history of formation and architectural and planning decisions of their construction, sizes and functions and actually character and directions of development. relationships. The emergence and development of the latter is due to the transition within cities of natural components and landscape complexes in the anthropogenic. Their further functioning takes place in the structure of frame urban landscapes and landscape-technical systems.

Список використаних джерел

1. Баранский Н. Н. Об экономико-географическом изучении городов. *Вопросы географии*. М.: ОГИЗ. Сб.2. 1946. С.10-63.
2. Владимиров В. В., Микулина Е. М., Яргина З. Н. Город и ландшафт: Методическое пособ. для студ. геогр. фак. гос. ун-тов. М.: Изд-во Моск. гос. ун-т., 1986. 235 с.
3. Воропай Л.И., Куница М.Н. Селитебные геосистемы физико-географических районов Подолии. Черновцы: Изд-во ЧГУ, 1982. 90 с.
4. Григорян А. Г. Ландшафт современного города. М.: Стройиздат, 1986. 123 с.
5. Денисик Г. І., Бабчинська О.І. Селитебні ландшафти Поділля: [монографія]. Ч. 1. Ландшафти міст та приміських зон. Вінниця: ПП «Видавництво «Теза», 2006. 256 с. (Серія «Антропогенні ландшафти Поділля»).
6. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. Вінниця: Арбат, 1998. 292 с.
7. Денисик Г. І. Антропогенне ландшафтознавство: навчальний посібник. Частина І. Глобальне антропогенне ландшафтознавство. Вінниця: ПП «ТД «Едельвейс і К», 2012. 336 с.
8. Дмитрук О. Ю. Урбаністична географія. Ландшафтний підхід (Методика ландшафтного аналізу урбанізованих територій): Монографія. К.: РВЦ «Київський університет», 1998. 139 с.
9. Какарека С. В. Об исследовании структур городских ландшафтов. *География и природные ресурсы*. Новосибирск: Наука. 1995. № 4. С. 112-118.
10. Мильков Ф. Н. Рукотворные ландшафты. М.: Мысль, 1978. 86 с.

11. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты. Москва: Мысль, 1973. 222 с.
12. Покшишевський В.В. Человечество и продовольственные проблемы. Москва: Знание, 1974. С. 57.
13. Покшишевский В.В. О комплексном физико-географическом изучении городов. *Вопросы географии*. Сб. 28. М.: Географгиз, 1952. 119 с.
14. Тютюнник Ю. Г. Концепция городского ландшафта. *География и природные ресурсы*. № 2. Новосибирск: Наука, 1990. С. 67-173.
15. Тютюнник Ю. Г. Урболандшафтоведение: история, современное состояние, перспективы. *География и природные ресурсы*. № 2. 1993. С. 17-25.
16. Тютюнник Ю. Г. О сущности урбанизированного ландшафта. *География и природные ресурсы*. Новосибирск: Наука. 1995. № 4. С. 149-157.
17. Цеков Н. Населенно-земельные проекции в минимуме и будущем. *География*. София. 1988. Т. 42. №7. С. 1-4.
18. Яцентюк Ю. В. Міські ландшафтно-технічні системи (на прикладі міста Вінниці): [монографія]. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2015. 200 с.
19. Яцентюк Ю.В. Природа міста Вінниці. Вінниця: «Едельвейс і К», 2008. 128 с.
20. Яцентюк Ю.В. Розвиток ландшафтно-технічних систем міста Вінниці. *Культурний ландшафт: теорія і практика. Збірник наукових праць*. Вінниця: ПП «Едельвейс і К», 2010. С. 197-201.

List of references

21. Baranskyi N. N. Ob ekonomyko-geohrafycheskom izuchenyy horodov. *Voprosy geohrafiyi*. M.: ONYZ. Sb.2. 1946. S.10-63.
22. Vladymyrov V. V., Mykulyna E. M., Yaryhyna Z. N. Horod i landshaft: Metodicheskie posob. dlia stud. geogr. fak. hos. un-tov. M.: Yzd-vo Mosk. hos. un-t., 1986. 235 s.
23. Voropai L.Y., Kunytsa M.N. Selytebnye heosystemy fyzyko-geohrafycheskykh raionov Podolyu. Chernovtsy: Yzd-vo ChHU, 1982. 90 s.
24. Hryhorian A. H. Landshaft sovremennoho horoda. M.: Strojizdat, 1986. 123 s.
25. Denysyk H. I., Babchynska O.I. Selytebni landshafty Podillia: [monohrafiia]. Ch. 1. Landshafty mist ta prymiskykh zon. Vinnytsia: PP «Vydavnytstvo «Teza», 2006. 256 s. (Seriiia «Antropohenni landshafty Podillia»).
26. Denysyk H.I. Antropohenni landshafty Pravoberezhnoi Ukrainy. Vinnytsia: Arbat, 1998. 292 s.
27. Denysyk H. I. Antropohenne landshaftoznavstvo: navchalnyi posibnyk. Chastyna I. Hlobalne antropohenne landshaftoznavstvo. Vinnytsia: PP «TD «Edelweis i K», 2012. 336 s.
28. Dmytruk O. Yu. Urbanistychna heohrafiia. Landshaftnyi pidkhid (Metodyka landshaftnoho analizu urbanizovanykh terytorii): Monohrafiia. K.: RVTs «Kyivskiy universytet», 1998. 139 s.
29. Kakareka S. V. Ob issledovanyy struktur horodskykh landshaftov. *Heohrafiya i pryrodnye resursy*. Novosybyrsk: Nauka. 1995. № 4. S. 112-118.
30. Mylkov F. N. Rukotvornye landshafty. M.: Mysl, 1978. 86 s.
31. Mylkov F.N. Chelovek i landshafty. Moskva: Mysl, 1973. 222 s.

32. Pokshyshevskiy V.V. Chelovechestvo y prodovolstvennyye problemy. Moskva: Znanye, 1974. S. 57.
33. Pokshyshevskiy V.V. O kompleksnom fyzyko-heohrafycheskom izuchenii horodov. *Voprosy heohrafyy*. Sb. 28. M.: Heohrafyzy, 1952. 119 s.
34. Tiutiunyyk Yu. H. Kontseptsyia horodskoho landshafta. *Heohrafyia i pryrodnye resursy*. № 2. Novosybyrsk: Nauka, 1990. S. 67-173.
35. Tiutiunyyk Yu. H. Urbolandshaftovedenie: istoryia, sovremennoe sostoianye, perspektyvy. *Heohrafyia i pryrodnye resursy*. № 2. 1993. S. 17-25.
36. Tiutiunyyk Yu. H. O sushchnosti urbanyzyrovannoho landshafta. *Heohrafyia i pryrodnye resursy*. Novosybyrsk: Nauka. 1995. № 4. S. 149-157.
37. Tsekov N. Naselenysto na Zemliata – proektsii v mynomato y bdeshchenko. *Heohrafyia*. Sofyia. 1988. T. 42. №7. S. 1-4.
38. Yatsentiuk Yu. V. Miski landshaftno-tekhnichni systemy (na prykladi mista Vinnytsi): [monohrafiia]. Vinnytsia: TOV «Nilan-LTD», 2015. 200 s.
39. Yatsentiuk Yu.V. Pryroda mista Vinnytsi. Vinnytsia: «Edelveis i K», 2008. 128 s.
40. Yatsentiuk Yu.V. Rozvytok landshaftno-tekhnichnykh system mista Vinnytsi. *Kulturnyi landshaft: teoriia i praktyka. Zbirnyk naukovykh prats*. Vinnytsia: PP «Edelveis i K», 2010. S. 197-201.



РОЗДІЛ 3

МІСТЕЧКОВІ ЛАНДШАФТИ

3.1. Критерії виділення містечкових ландшафтів

Розгляд дефініції «містечка» показує, що критерії виокремлення містечка серед інших селитебних структур теж давно у полі зору науковців. Таких критеріїв багато і вони різні, інколи й своєрідні.



Зокрема, В. Пернацький [7] запропонував оригінальний критерій для відокремлення містечок від сіл – спосіб життя. Автор містечковий спосіб життя називає «вертикальним» або багаторівневим, де наявні у містечку ландшафти на другому плані після виробничих відносин. Для села характерний «горизонтальний» – однорівневий спосіб життя де переважає природна складова.

Польським сенатом у 1894 році встановлено, що єдиною ознакою, або критерієм виділення містечка, які відрізняють його від села, є думка його мешканців, які вважають його таким. На Західному Поділлі критеріями виокремлення містечок були: майнова незалежність, володіння магдебурзьким правом, наявність торгів та культових споруд, розмір поселення та просторовий розвиток. Однак, головним критерієм виділення містечка майже завжди був демографічний показник незалежно від його структури (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1

Дефініції «містечка» [за 7]

№	Автор, рік	Визначення
1	Владимирський-Буданов М.Ю., 1888	К городским поселениям не в смысле укреплений должны быть также отнесены такие, которые носят названия – место, местечко.
2	Міське положення, 1892	Містечко – «щось середнє між містом і селом».
3	Енциклопедія Брокгауза та Єфрона, 1896	Містечка виділялись за своїм економічним значенням, за переважанням серед жителів (переважно євреїв) торгівельно-промислових занять, поселення наближаються до міського типу.
4	Живописная Россия, 1897	Поселення, які не мають значення адміністративних міст, але можуть бути поставленні у ряд не тільки з повітовими містами, деякі з них навіть «и выше – по обширности и численности населения, по развитию торговой и промышленной деятельности, по относительно лучшему их устройству, по зажиточности населения, наконец – по историческому значению».
5	Местечки, 1911	Містечко – поселення або селище, яке є чимось середнім між селами, з одного боку та містами, з іншого. Зазвичай поселення знаходяться на землях поміщика, але їх жителі займаються не землеробством, а торгівлею та ремеслами.
6	Архітектура малих міст, 1984	Містечко – торгово-ремісничий центр, де обслуговується сільське населення з прилягаючих територій.
7	Географія українських і суміжних земель, 2005	Містечка мали частинно міський, але ж переважно – сільський характер. Українська людність у них займалась сільським господарством, жидівська – торгівлею та ремеслом.
8	Дністрянська Н., 2009	Селище міського типу (селище, містечко) – це мале міське поселення людністю не менше 1 тис. осіб, що має відповідну вуличну забудову і переважно вже сформовані міські традиції, на території якого розташовані значущі промислові, транспортні чи рекреаційні об'єкти, де працює не менше третини зайнятого населення, є адміністративні установи чи об'єкти соціально-культурної інфраструктури, що забезпечують обслуговування прилеглих сільських населених пунктів.
9	Воловик В.М., 2013	У етнокультурному підході під «містечком» розуміють селитебний ландшафт з яскраво вираженим етнокультурним (моно- або полі-) ядром, яке є носієм місцевої культури.

За радянських часів постановою ВУЦВК від 28 жовтня 1925 року термін «містечко» відмінили, а замість нього ввели термін «селище міського типу». Вважалося, що селитебна структура «селище міського типу» займе проміжне місце між селом і містом [4].

Лише на початку ХХІ ст. в історичних, географічних та краєзнавчих літературно-картографічних джерелах знову почали активно використовувати термін «містечко». З цього приводу Н. Дністрянська зауважує: «Логічними є й аргументи (лексичні, етимологічні) щодо перейменування селищ міського типу в містечка. Однак, ставлячи питання про такі зміни, стратегічно важливо, щоб нові положення не вели до зниження статусу поселень, а сприяли зміцненню поселенської мережі. В цьому контексті зміна назви «селище міського типу» на назву «містечко» є досить логічною» [14, с. 125].

Безперечно, що реальному виокремленню містечок сприятимуть і обґрунтовані критерії, які притаманні лише для них. Зроблено спробу узагальнити наявні в інших публікаціях критерії, що виокремлюють містечка серед інших селитебних структур. Однак, ці критерії лише на основі аналізу дефініції «містечка» [8]. Як результат із п'яти головних критеріїв, лише один – п'ятий, за кількістю населення і будинків, більш-менш підходить до поняття «критерій». Для прикладу розглянемо один з них – географічний, згідно якого містечко займає проміжне положення між міськими та сільськими селитебними ландшафтами.

Містечко, як одна із складових селитьби будь-якого регіону, не займає проміжне положення між селом і містом. Не кожне містечко спочатку було селом, а у процесі розвитку лише окремі з них переходили в категорію міст. Значна частина містечок зразу

формувались як такі, навіть без «ембріонального» етапу розвитку. Окремі з них у процесі воєнних дій або непередбаченого господарювання (будівництво водосховищ) були знищені і їх більше не відбудовували. Звідси, містечка – це самостійні і часто оригінальні селитебні структури будь-якого регіону. Їх виокремлення необхідно проводити за притаманними лише для містечкових ландшафтів критеріями:

- майже всі містечка зароджувалися і активно розвивалися у межах території з оригінальною природою і ландшафтною структурою, що у подальшому їй сприяло формуванню своєрідної структури містечкових ландшафтів;

- наявність чітко вираженого центру – белігеративного (фортеці, замки – навколо яких поступово формувалось поселення), ремісничо-промислового, культового, торгівельного (базарні площі оточені торгівельними, складськими та іншими спорудами), лікувально-оздоровчого, транспортного тощо. Наявність у великому селі 5-6 дво-чотириповерхових будинків не надає цьому селу статусу містечка, хоча його інколи відносили до селища міського типу. Здебільшого центри містечок – це історично сформовані структури, що безпосередньо впливали на процес формування самого містечка;

- наявність нетрадиційної для регіону дослідження селитебної структури, що сформувалась під впливом історико-культурних та етнографічних чинників. Як наслідок, такі містечка можуть бути представлені оригінальною поквартальною забудовою, що зумовлена етнокультурними та архітектурними традиціями людей, які упродовж сторіч розбудовували це містечко: польські, вірменські, молдавські, українські квартали;

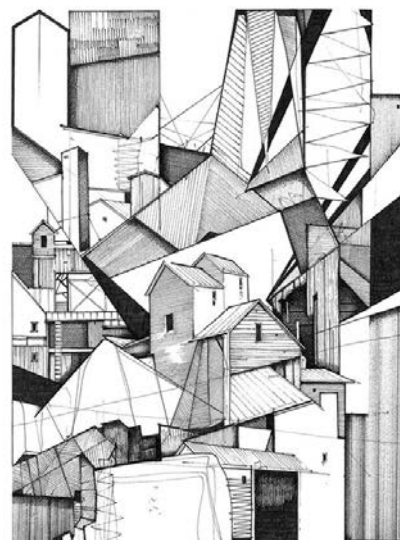
➤ за кількістю населення та, частково, будинків. І.П. Крип'якевич вважав містечком поселення з кількістю у 500 будинків. Щодо кількості населення у різних країнах цей показник неоднаковий: у США – 2,5 тис. осіб, в Японії – 30 тис., Канаді – 1 тис., Росії – 12 тис., в Україні – чітко не визначено: понад 2 тис. жителів. Загалом показники змінюються від 3 до 40 тис. осіб [4];

➤ за своєрідними містечковими традиціями, звичаями, святами і містечковим духом. На основі цього містечка найкраще виокремлюють історики, краєзнавці, письменник та журналісти. Журналістка Олена Радзивіл на прикладі м. Гнівань Вінницької області вдало відобразила специфіку подільських містечок з їх *«особливим, неквапливим ритмом життя, з неповторною атмосферою спокою, певності, сталості існування»* [18, с. 3]. Коли в країні або в окремому регіоні негаразди містечковий спосіб життя можна розглядати як цілком позитивний та бажаний.

Загалом, українське, зокрема й подільське, містечко – надзвичайно цікавий і мало вивчений соціальний, культурний, етнографічний феномен, що терпляче чекає на своїх дослідників» [18, с. 4]. Тим більше, що використання поняття «містечко» просторово обмежене: *«...в Україні, Білорусі та близько прилеглих до них областях»* [17, с. 4]. Подальша розбудова містечок, формування їх оптимальної структури буде нераціональною без детальних ландшафтознавчих досліджень території містечок та прилеглих до них ландшафтів. Це особливо актуально у зв'язку наданням містечковим громадам можливостей самостійно вирішувати місцеві проблеми.

3.2. Історія пізнання природи і ландшафтів містечок (модельний регіон – Східне Поділля)

Аналіз літературно-картографічних й, особливо архівних матеріалів, дає змогу в процесі пізнання природи і ландшафтів містечок Східного Поділля виокремити кілька етапів. За проміжками часу, наявністю відповідного матеріалу та змістом – вони різні, однак реально відображають стан пізнання природи і ландшафтів містечок регіону упродовж кожного етапу.



Початковий етап (до XIX ст.) У перших письмових описах природи (грецькі та римські античні джерела) згадок про містечка немає. Їх тоді ще не було, або наявні поселення не сприймалися як містечка. Значно пізніше, у процесі становлення Київської Русі (IX-XIII ст.), зафіксовані значні за розмірами та кількістю населення міста та укріплені поселення, переважно у західних районах Поділля (Галич, Тербовля, Смотрич). Вони приурочені до крутих схилів, підвищень або «мисів» долин річок. Східні райони Поділля були слабо заселені, а після татаро-монгольського нашествия представляли собою «дике поле». Однак, і тут упродовж IX-XIV ст. поступово формувались поселення, які у подальшому переростали у містечка. Відомості про особливості їх природи й, частково, ландшафтну структуру, є у літописах, подорожніх нотатках, хроніках, описах замків. Краще описані природа та населення містечок, особливо тих,

що формувались на основі фортець, замків тощо [2].

У XI-XVI ст. Поділля поступово заселяється і починається активне освоєння його природних ресурсів. Уже у XVII-XVIII ст. лісостеп Правобережної України являє собою добре розвинутий у господарському відношенні регіон. Це зафіксовано у «Хроніці» Г. Шеделя (1443 р.), «Оглядах українських земель» та ін. Містечкам у цих виданнях не приділено належної уваги, однак уже чітко зафіксоване їх просторове розташування, людність й, частково, згадані окремі природні компоненти – рослинність (ліси), тварини (мисливські види) та водні комплекси. Це підтверджується описами пожитків замків, зокрема, Брацлавського за 1552 р. «Зубров, оленей, лисиц і іншого звіру множество і бобров по речках, риб, зблаци верозубов, меду там офистость великая...» [10, с. 38].

Багата природними ресурсами та слабо заселена Правобережна Україна, зокрема й Поділля, зацікавили у XVI-XVII ст. західних європейців. Відомо понад 50 західноєвропейських авторів оригінальних творів, у яких описана (або є окремі відомості) природа Поділля. Серед них переважають французи, італійці, німці та поляки: М. Міховіта, М. Граціані, А. Гвагнін'ї, Р. Сиротка, Г. Боплан. Безперечно, що зразком опису України, зокрема й Поділля цього етапу є книга французького інженера-фортифікатора Г. Боплана «Опис України...» [1]. Крім цінних історичних, етнографічних та географічних відомостей про окремі містечка Поділля, особливо їх фортифікаційні споруди, у ній опублікована перша на той час, детальна карта, де показано й просторове розташування містечок та сіл. У «Описі України...» наведена характеристика окремих (гірські

породи, рельєф, води, рослинний і тваринний світ) компонентів природи, зокрема містечок Зіньків, Бар, Брацлав, Вінниця вперше зроблена спроба оцінити їх придатність для будівництва оборонних споруд та ведення господарства. За описами природи і господарства містечок регіону місцевими та західноєвропейськими авторами, особливо у XVI-XVIII ст., можна частково відновити і ландшафтну структуру, що формується під впливом місцевих природних умов та етносів, які їх освоювали [8].

Історико-природознавчий етап (XIX – 20-ті роки XX ст.). За обсягом зібраного та опублікованого матеріалу, детальністю описів, цей етап суттєво виокремлюється в історії пізнання природи, населення й господарства містечок Східного Поділля. Це було зумовлено активним заселенням Поділля та інтенсивним господарським освоєнням його природних ресурсів, що вимагало детальних знань й про селитебні структури регіону. Серед оригінальних робіт XIX – початку XX ст., де є цікаві відомості про природу, населення й господарство містечок Східного Поділля виокремлюються історико-географічні, історико-географо-етнографічні, історико-географо-статистичні, військово-статистичні [8]. Особливу групу складають праці теологів, та видання Подільського єпархіального історико-статистичного комітету, а також церковних служителів окремих приходів [8]. Крім описів приходів, їх прибутків та прихожан, у цих виданнях детально охарактеризовано церковні землі та ліси, річки і болота, частково ремесла, що належали тим чи іншим парафіям у містечках чи селах. По суті, це були перші елементарні характеристики ландшафтної структури окремих ділянок містечок Поділля.

Детальний аналіз опублікованих упродовж цього етапу праць, стосовно природи і ландшафтів містечок Поділля, потребує окремого видання. Тут розглянемо лише найбільш визнанні й оригінальні з них [2]. У 1800 році опубліковано топографічний і камеральний опис Подільської губернії Екстера, який у 1819 році був дещо доповнений В. Рудницьким. У цьому описі не лише названо містечка Поділля, але у зв'язку з тим, що Екстер був губернським землеміром, вперше більш менш детально охарактеризовані їх топографічні особливості та структура зайнятих земель. Загалом, у першій половині ХІХ ст. дослідженнями містечок Поділля займалися польські історики, географи, етнографи, у другій і на початку ХХ ст. – польські та руські, частково українські. Зокрема, щодо містечок виокремлюються праці В. Марчинського «Статистично-топографічний і історичний опис Подільської губернії» (1832), О. Пшездзецького, М. Белінського та Т. Ліпінського [13]. У цей час заслуговували на увагу історико-географічні нариси, що друкували у відомчому часописі «Журнал Министерства Внутренних дел». Особливо цікавими є статті А.В. Каменського «Очерк местечек в губерниях Киевской и Подольской» (1844 р.), В. Марчинського «Сведения о Подольской губернии» (1836 р.), а також низка статей про Камянець-Подільський, Ольгопіль, Могилів-Подільський, Ямпіль, Літин. Це теж комплексні описи містечок, однак, характеристика їх природи уже є обов'язковою, що дозволяє використовувати ці статті зараз у процесі ретроспективного аналізу природи і ландшафтів містечок Східного Поділля. Своєрідним підсумком вивчення Поділля загалом й, зокрема, його містечок, було видання генеральним штабом Росії десятого тому «Военно-статистического

обозрения Российской империи» (1848-1850). У цьому обзори майже у кожному містечку описані белігеративні ландшафтні комплекси, їх стан та можливості використання, звернено увагу на поверхневі форми, водні об'єкти та ділянки лісу, які можна використати для оборони містечка. Крім цього, «Подільські Єпархіальні відомості» упродовж ХІХ ст. опублікували понад 100 історико-статистичних географічних описів міст, містечок і сіл Поділля. На рубежі ХІХ і ХХ ст. краєзнавці згуртовані Є.Й. Сіцінським і М.І. Яворським зібрали і здебільшого опублікували понад 1,5 тисячі документальних описів містечко і сіл Подільської губернії, з яких ще й зараз збереглося 600. Найдетальнішими є описи міст і містечок Літина, Летичева, Ямполя, Зінькова, Балина Кам'янецького, Вільховця Урицького [8]. До описів додаються плани, карти, схеми, проекти, які успішно можна використовувати при складанні часових зрізів ландшафтознавчих карт містечок Поділля.

У другій половині ХІХ ст. О.С. Афанасьєв-Чужбинський детально описав окремі компоненти природи, побут та, частково, етнокультурні аспекти містечок Подільського Придністер'я. У 80-90-х роках ХІХ ст. В.Г. Гульдманом опубліковані дві оригінальні праці: «Подільська губернія. Досвід історико-географічного опису» та «Населенні місця Подільської губернії», у яких зібрано історико-географічні та культурологічні матеріали стосовно містечок і сіл регіону. О.П. Крилов у 1905 р. видає «Населені місця Подільської губернії» [8]. Суттєвим доповненням до описів природи містечок Поділля у цих виданнях були історико-статистичні характеристики усіх приходів і церков Подільської єпархії опубліковані у 1901 році. Цікаві, але невеликі за обсягом матеріали, щодо природи і ландшафтів містечок Східного

Поділля є у семитомному виданні (1872-1877) результатів фольклорно-етнографічного і статистичного обстеження сіл і містечок, здійсненого експедицією під керівництвом П.П. Чубинського у 1869 році [2].

Зазначенні історико-статистичні та географічні описи містечок Східного Поділля не є рівнозначними за якістю та об'єктивністю наявного матеріалу. Однак, вони найбільш повно характеризують тогочасну природу, ландшафти, населення й господарство цих своєрідних селитебних структур досліджуваного регіону.

Краєзнавчий етап (30-80 роки ХХ ст.). Виокремлення цього етапу зумовлене активним розвитком краєзнавчих товариств наприкінці 20 і у 30-х роках ХХ ст. Зокрема у Вінниці В.Д. Отамановським у 1924 р. засновано Кабінет з виучування Поділля завдання якого було вивчення пам'яток старовини, мистецтва і природи, бібліотечно-бібліографічна, науково-освітня і методична робота. Серед праць де є цікаві описи містечок Східного Поділля виокремлюється «Вінниця, її околиці та Вінницька округа» (1927), С.І. Городецького «Сільське господарство Поділля перед першою світовою війною» [13]. У 1927-1931 вперше було видано чотири томи «Історико-географічного збірника» де започатковано статті з історії географії та краєзнавства Поділля, серед яких і краєзнавчі описи містечок. З 1928 року В. О. Геринович починає видавати невеликі за обсягом нариси для туристів: «Екскурсант Кам'янецьчини» та «Порадник екскурсанта Кам'янецьчини», які можна вважати як перші зразки туристично-краєзнавчих описів окремих містечок. У подальшому, цей же автор у журналі «Краєзнавство» друкує низку статей з етнокраєзнавчим ухилом, але через призму

містечкових ландшафтів (вплив різних народів на формування ландшафтної структури містечок та їх довкілля) [8].

У 40-80-х роках ХХ ст. значний внесок у краєзнавчі дослідження містечок Східного Поділля, як і Поділля загалом, зробили археологи та історики й, частково, філологи. Особливо виокремлюються праці Е.Ю. Кричевського, М.Я. Рудинського, матеріали Південно-Подільської археологічної експедиції під керівництвом М.І. Артемонова. Як результат у 1946 році була захищена одна з перших краєзнавчих кандидатських дисертацій В.Д. Отамановським «Вінниця як тип українського міста південного правобережжя XV-XVI ст.», а у 1947 році О. Баранович проаналізував етносоціальну структуру містечок Правобережної України, де уже чітко прослідковується вплив різних етносів і на ландшафтну структуру окремих містечок Східного Поділля. Своєрідним проривом у процесі пізнання містечок Поділля було видання багатотомної «Історії міст і сіл УРСР», серед яких і том присвячений Східному Поділлю – «Вінницька область» [8].

У 80-их роках ХХ ст. до краєзнавчих досліджень містечок Східного Поділля, крім істориків, починають активно залучатись й географи, зокрема Чернівецького університету і Вінницького педінституту. Виокремлюються праці Л.І. Воропай, М.М. Куниці, П.М. Лебедева, Г.І. Денисика. До цього часу не втратила свого наукового значення невелика за обсягом книга Л.І. Воропай та М.М. Куниці «Селитебні геосистеми фізико-географічних районів Поділля», де вперше містечка розглянуті як структурний елемент селитебної системи Східного Поділля. Активніше проводяться й

краєзнавчі конференції та публікуються збірники їх матеріалів: «Проблеми історичної географії» (1982), «Пам'ятки історії та культури Вінницької області» (1986) та інші [2].

Ландшафтознавчий етап (90-ті роки ХХ ст. – початок ХХІ ст.).

Упродовж цього етапу продовжувались активні краєзнавчі, особливо історико-краєзнавчі, дослідження містечок Східного Поділля. На цій основі розпочинається ландшафтознавче пізнання містечок, передвісником якого були краєзнавчі нариси «Містечка Східного Поділля» [17] із серії «Земля Подільська», яку започаткували географи Вінницького педуніверситету у 1998 році. У цих нарисах не лише історико-географічні дані, але й перша спроба частково розглянути структуру окремих містечок Східного Поділля, зокрема Бару, Мурованих-Куриловець, Хмільника, Немирова, Тульчина.

На початку ХХІ ст. історико-культурно-географічні особливості формування селитебної мережі Поділля, зокрема й культурні ландшафти містечок Східного Поділля розглянуто в численних працях українських географів та польських істориків і культурологів, узагальнення яких зроблено у працях В.М. Воловика, та, частково, В.В. Кокуса, Р.В. Низькошапки, Н. Дністрянської [7]. Зокрема, Р.В. Низькошапка аналізує суть терміну «містечкові ландшафти», розглядаючи їх як самостійну й особливу форму територіальної організації розселення населення. Н. Дністрянська аналізує підходи до понятійно-термінологічного означення селища міського типу, які автор вважає синонімом містечка. О. Кальченко у сучасній структурі містечок Поділля чітко виокремлює, як складові, белігеративні ландшафти, однак лише XV–XVII сторіччя. З погляду

антропогенного ландшафтознавства, містечкові ландшафти Східного Поділля вперше розглянуті у двох монографіях серії «Антропогенні ландшафти Поділля» – «Селитебні ландшафти Поділля» [11] і «Сільські ландшафти Поділля» [12]. У цих монографіях чітко виокремлюється підклас містечкових ландшафтів, показано їх місце у структурі селитебних ландшафтів, частково обґрунтовано основні ознаки та розроблено шляхи раціонального використання й охорони містечкових ландшафтів Поділля.

Підвищена зацікавленість географів і ландшафтознавців до містечкових ландшафтів призвела до виокремлення нового напрямку у пізнанні сучасних ландшафтів цих селитебних структур – етноландшафтознавчого. Зокрема, розглянуто особливості формування, розвитку та структури етнокультурних ландшафтів містечок Поділля, їх культурні ознаки, прогнозовано можливі шляхи оптимізації містечкових ландшафтів у майбутньому [8].

Продовжуються дослідження містечок Поділля археологами, істориками, екологами і краєзнавцями. Збільшилась кількість і зросла якість публікацій туристично-рекреаційного спрямування, що дозволяє активніше використовувати ландшафтознавчі напрацювання у цій сфері раціонального використання містечок Поділля. Ландшафтознавців частіше запрошують до розробки генеральних планів і схем розвитку, як окремих частин містечок (Турбів, Немирів, Бар), так і їхніх територій з врахуванням подальшого розширення. При цьому суттєве значення має ландшафтний дизайн містечок Східного Поділля (Бар, Тульчин, Хмільник), у процесі використання якого застосовується досвід зарубіжних науковців.

3.3. Містечкові ландшафти: типологія і класифікація

Містечковий ландшафт.

Поняття «ландшафт» розуміють неоднозначно і цій проблемі присвячені численні публікації географів і ландшафтознавців. В Україні ландшафт розглядають, переважно, як загальне поняття,



аналогічно таким як ґрунт, рельєф, клімат, організм, синонім географічного комплексу різного таксономічного рангу. «Ландшафт – це сукупність взаємообумовлених і взаємопов'язаних предметів і явищ природи, що з'являються перед нами у вигляді тих чи інших історично сформованих, що безперервно розвиваються, географічних комплексів» [16]. Як загальне поняття, термін ландшафт однаково можна застосовувати як до регіональних, так і типологічних географічних структур. З позиції загального розуміння ландшафту проведенні й подальші дослідження.

Містечковий ландшафт – це селитебний ландшафт, що сформувався у процесі історичного розвитку містечка. Для нього характерне [6]:

- краще ніж у містах «віддзеркалення» у сучасній ландшафтній структурі натуральної основи їх формування, ніж це спостерігається у містах, але значно гірше, ніж у сільських ландшафтах;

- топографічне розташування містечок, особливо XIV-XVIII ст. було результатом їх приуроченості до рельєфу місцевості, тобто по відношенню до природних водойм, останців, мисів, лісових масивів;

- наявність одного або двох центрів зародження і функціонування містечка, що часто призводило до формування концентричної (округлої, овальної) структури їх сучасних ландшафтів: «Структуру більшості приватних містечок Поділля можна представити у вигляді своєрідного ексцентрика: до замку, що розташований на пагорбі, примикало містечко, обнесене валами або муром» [7]. Прикладом такого типу містечок є ландшафтна структура містечок Хмільник і Шаргород Вінницької області. Зокрема, за люстраціями XVII ст., у центральній частині Хмільника був розташований (і є зараз) замок, оточений високою загорожею та збоку річки Південний Буг – каналом. Навколо нього розташовані три старовинні вежі, поруч – костел. Єврейські будиночки за люстрацією 1789 р., були розташовані у центральній частині, а православні у передмісті;

- залежність ландшафтної структури від етносів, які заселяли і розбудовували містечко. Це призвело до квартальної забудови містечок Поділля, де у ландшафті кожного кварталу зберігались ознаки того чи іншого етносу. Зокрема, на Поділлі відміни єврейської забудови від житла християн зумовлені особливостями «занять і побуту євреїв», а «єврей зберігає характер городянина навіть там, де немає міст» [7]. Для єврейських кварталів характерні ознаки середньовічного європейського міста. Якщо європейська забудова переважала у містечку, то формувався штетл (з їдиш *שטעטל* – «sehtet» – містечко, від польського – *miasteczko*). Здебільшого єврейські квартали були самоідентичними, оригінальними і створювались з «нуля» (м. Шаргород Вінницької обл.), або перебудовувались під потреби єврейського етносу (м. Камянець-Подільський);

- наявність у містечкових ландшафтах підземного горизонту, сформованого під тунелями, підземними ходами, іноді комунікаціями. Так, у містечку Меджибіж Хмельницької області з XVI ст. є розгалужена система підземних споруд. З підвалів будинків, де зберігались запаси продуктів і товарів, можна було потрапити у довгі галереї і шахти. Вони з'єднувалися, створювали лабіринти, тупики, схованки, відстійники. Ці споруди постійно ремонтували і розбудовували. Підземні ходи з синагоги та костелу Меджибожа вели на територію замку, звідки окремий підземний хід був прокладений на правий берег Південного Бугу. Підземний ярус містечкових ландшафтів мав настільки важливе значення для функціонування містечок, що у містечковому фольклорі ще й зараз розповідають про підземні міста і таємні ходи [6];

- як сільські і міські, містечкові ландшафти формують селитебний каркас антропогенних ландшафтів будь-якого регіону, а зосереджений у їх межах людський і технічний потенціал – основне джерело подальшого розвитку та функціонування прилеглих до містечка територій. У межах Східного Поділля знаходиться 62 містечка. У середньому на 100 км² – 4 містечка;

- у містечкових ландшафтах постійно й активно зростає роль та значення техногенезу, поступово збільшується рекреації та оптимізації навколишнього середовища. На початку XXI ст. кількість населення та площі містечок Східного Поділля поступово збільшуються;

- на відміну від сільських, у структурі містечкових ландшафтів уже чітко виокремлюється передмістя, що суттєво ускладнюють їх структуру

і динаміку розвитку. Це характерно майже для всіх містечок Східного Поділля. На початку ХХІ ст. зростання площ і кількості населення, зокрема таких містечок як Хмільник, Бар, Калинівка, Немирів, Гайсин, Ямпіль, Могилів-Подільський, Бар, Тульчин та інших відбувається завдяки приєднання і розбудови передмість [6].

Серед географів та ландшафтознавців України ще не має єдиного розуміння як самого поняття так і суті містечкових ландшафтів, а також їх місця у структурі сучасних селитебних ландшафтів будь-якого регіону. Виокремлюючи клас селитебних ландшафтів, Ф.М. Мільков у 1973 розділив їх лише на два підкласи: міські й сільські [16]. Навіть виокремлення цих підкласів селитебних ландшафтів було ускладнено тим, що не має точних і до того ж універсальних однак для розмежування міста і села, а землі всіх поселень розділено на три групи: землі міст, селищ міського типу і землі сіл.

У сучасній структурі селитебних ландшафтів, містечкові ландшафти були виокремлені лише на початку ХХІ ст. Вони займають проміжне положення між сільськими і міськими ландшафтами, можуть переростати до міських, або занепадати до сільських, ознаках не є геоекотонними у структурі селитебних.

У процесі польових досліджень містечкових ландшафтів і порівнянні результатів цих досліджень з історією розвитку містечок встановлено, що їх ландшафтна структура часто формувалась і у подальшому залежала від специфіки господарського освоєння того чи іншого регіону. Містечкові ландшафти Поділля формувались, переважно, під впливом аграрних умов, тобто сільськогосподарських ландшафтів, а також потреб місцевого розвитку. У типологічних

класифікаціях початку ХХ ст., мале місто (містечко) ототожнюється з аграрним типом господарювання. Здебільшого – це самостійне поселення, однак з малим радіусом активності. Якщо врахувати сільськогосподарську спрямованість господарства Поділля і постійне переважання тут сільськогосподарських ландшафтів, то після сіл (сільських ландшафтів), містечка з їх специфічною, містечково-сільською структурою ландшафтів мали суттєве значення у розвитку Поділля та формуванні мережі його селитебного ландшафту [6].

Типологія містечкових ландшафтів. Загалом, типологічне групування селитебних ландшафтів являє собою єдиний аналітико-синтетичний процес. Він має суттєве методологічне й методичне значення, так як дозволяє виявити загальні та регіональні особливості селитебних, зокрема й містечкових, ландшафтів та їх територіальних структур. У першу чергу – це необхідно для розробки моделей територіального планування і прогнозування подальшого розвитку селитебних ландшафтів.

На початок ХХІ ст. є багато спроб типології селитебних, переважно міських і сільських ландшафтів (інколи вживається термін селитебних геосистем. Більше того, виокремлюється навіть кілька «типологічних ліній». Особливо це характерно до суспільно-географічних вишукувань, зокрема: типологія поселень за кількістю населення, функціональна типологія, типологія поселень за місцем у територіальному поділі праці, типологія за економіко-географічним положенням, генетична типологія тощо. Однією із важливих типологічних ліній є розробка ієрархічно-структурної типології систем селитебних ландшафтів. Однак, типологія поселень (міст, містечок і

сіл) як суспільно- так і природничо-географічного, особливо ландшафтознавчого поглядів, розроблена ще явно недостатньо. Більша частина типологічних схем базується на формуванні ознак, що відображають *основні функції* та величину людності селитебних ландшафтів. Переважно це стосується міських і сільських ландшафтів. Типологічних класифікацій містечкових ландшафтів, зокрема Східного Поділля, навіть за цими ознаками немає [6].

Вважаємо, що для вирішення різноманітних місто- і містечковопланувальних проблем, визначення характеру впливу селитебних, у нашому дослідженні, містечкових ландшафтів на природні умови і структуру ландшафтних комплексів, перспективи їх розвитку, необхідно удосконалювати наявні та розробляти типології містечкових ландшафтів *за площами ареалів, за належністю їх до ландшафтних комплексів типологічного і регіонального рівнів, типологію містечкових ландшафтів за їх планувально-архітектурними і етнокультурними особливостями тощо.*

Функціональна структура містечок (містечкових ландшафтів) активно впливає на формування специфічних, притаманним лише цьому поселенню ознак: на кількість, динаміку, склад населення, особливості виробничо-технічних та інфраструктурних систем, ступінь антропогенізації природних умов і структури ландшафтних комплексів, на стан екологічного середовища.

У межах регіону історично склалася і розвивається мережа різних типів містечкових ландшафтів – від вузькоспеціалізованих до багатофункціональних. Функціональна типологія містечок регіону дослідження частково розглянута у працях науковців [8, 9, 11]. Сучасні

містечкові ландшафти Східного Поділля можна віднести до таких функціональних типів (за [9]):

- *місцеві організаційно-господарські центри*, що виконують кілька функцій – Бершадь, Немирів, Могилів-Подільський;
- *однофункціональні містечка* – Калинівка, Шаргород, Погребище, Гнівань, Ямпіль, Тульчин, Іллінці, Бар, Муровані-Курилівці, Піщанка.

Містечкоутворюючі функції цих типів містечок розвиваються явно недостатньо. Упродовж багатьох років структура містечкових поселень як за людністю, так і за виконуваними функціями не змінилася.

Функціональна структура містечкових ландшафтів визначає особливості ландшафто-селитебно-господарської структури містечок. Закономірності її формування дослідженні ще не достатньо і детальніше будуть розглянуті у подальшому.

Типологія містечкових ландшафтів за кількістю населення. Ця типологія повністю взаємопов'язана із попередньою – функціональною. Часто людність містечка залежить від його функцій. При кількісному підході до визначення поняття «мале місто», «містечко», як стійкого типу поселення, в Україні вважають за нижню межу 3 тис. осіб, верхню – 50 тис. осіб. Звідси й різні підходи до типології малих міст – містечок. Так, Л.С. Бакалова та І. Кодіна пропонують виділяти найменші (до 10 тис. осіб), мілкі (10-20 тис. осіб), безпосередньо малі міста (20-30 тис. осіб) і напівсередні міста (30-50 тис. осіб). Це явно формальний підхід до типології містечок за кількістю населення.

Л.І. Воропай і М.М. Куниця у процесі дослідження селитебних геосистем Поділля [9] у групі міст виокремили п'ять типів серед яких: IV тип – напівсередні міста – 50-20 тис осіб, V тип: малі міста – менше 20 тис. осіб. Всі селища міського типу поділено на чотири підтипи: I – крупні з чисельністю більше 10 тис. осіб; II – великі – 10-5 тис. осіб; III – середні – 5-3 тис. осіб; IV – малі – до 3 тис. осіб. Є й інші типології. Однак, подальші дослідження показали, та типологія малих містечок Л.І. Воропай та М.М. Куниці є найбільш вдалою для пізнання містечкових ландшафтів Східного Поділля. Вона й прийнята у цьому дослідженні [6].

У межах Східного Поділля кількість містечок, а відповідно й площі містечкових ландшафтів, постійно зростали. У 1939 році тут було 23 містечка, 1959 р. – 32, 1970 р. – 36, 1979 р. – 39, 1990 р. – 47. Упродовж 80-х років ХХ ст. відбулось найбільше поповнення містечкової мережі. У цей час малими містечками стають Гнівань, Іллінці, Немирів, Погребище, Шаргород, Ямпіль; селища міського типу – Бродецьке, Вендичани, Глухівці, Залізничне, Оратів, Десна. До частини з них (Іллінці, Шаргород, Липовець) були приєднанні прилеглі села. Відповідно у таких містечках зросла людність. У 90-их роках ХХ ст. процес збільшення кількості містечок і переведення сіл до категорій селищ міського типу припинився. На початку ХХІ ст. (2016) у міському розселенні Вінницької області притаманні такі ознаки: переважання *малих міст* та селищ міського типу, відсутність середніх міст, значне домінування обласного центру за демографічним потенціалом. З 18 міст Східного Поділля у 10-ти чисельність населення менше 29 тис. осіб, у 7 – від 20 до 50 тис. осіб.

Типологія містечкових ландшафтів за їх приуроченістю до ландшафтних комплексів. Ця «типологічна лінія» поки що розроблена найслабше. При її формуванні необхідно враховувати, що розташування містечкових ландшафтів у природній структурі регіону визначає:

- характер натуральних (первісних) базових ландшафтних комплексів розбудови містечкових ландшафтів, потенціал їх природних ресурсів, ступінь придатності природних умов для різних видів селитебно-промислового освоєння та життєдіяльності населення, для формування відповідної функціональної та архітектурно-планувальної структури, конфігурації та площі містечка;

- ступінь стійкості ландшафтних комплексів, їх внутрішньої структури і зв'язків по відношенню до сконцентрованого містечкового навантаження;

- тривалість, направленість та інтенсивність зворотного впливу містечкових ландшафтів на геокомпоненти і ландшафтні комплекси своїх, сусідніх, а інколи й віддалених територій, радіус їх впливу.

Безперечно, що суттєвий вплив на розвиток і розташування містечкових ландшафтів, формування конфігурації розселення має природна структура регіону, її складність, диференціація, контрастність парадинамічні і паргенетичні зв'язки тощо. Містечкові ландшафти будь-якого рангу формуються на уже наявній природній основі ландшафтних комплексів топологічного рівня, у межах фацій, урочищ, місцевостей відповідних фізико-географічних(природних) районів. Л.І. Воропай та М.М. Куниця зазначають, що «за характером приуроченості селитебних геосистем до ландшафтних комплексів у ранзі місцевості вони можуть бути згруповані у типи, до ландшафтних комплексів у ранзі урочищ – у

види» [9, с. 58]. Враховуючи ці ознаки всі містечка Східного Поділля можна об'єднати у такі типи і види:

I – *тип долинних містечкових ландшафтів*. У межах Східного Поділля цей тип переважає. Там, де містечка розташовані, вони охоплюють майже всі урочища наявних тут місцевостей. У процесі розвитку містечка часто виходять за межі долин, їх новими куточками, ділянками, районами освоюються уже морфологічні елементи міжрічкового просторів. Тип долинних містечкових ландшафтів включає в себе такі види: 1 – заплавно-низькотерасовий – містечка Хмільник, Літин і Турбів, що розташовані у межах Подільських Полісь; 2 – терасовий: містечка Гнівани, Браїлів, Бершадь; 3 – схилово-терасовий – переважно містечка розташовані на берегах Дністра і Південного Бугу: Могилів-Подільський, Ямпіль, Брацлав, Тиврів.

II тип – *ярково-балкових містечкових ландшафтів*, що об'єднує два види: 1 – долинно-схиловий: містечка Чернівці, Шаргород, Копайгород, Тростянець; 2 – схиловий – містечка Муровані-Курилівці, Чечельник, Іллінці, Оратів, Дашів.

III тип – *плакорно міжрічкових містечкових ландшафтів*, представлений одним видом: 1 – плакорно-вододільним: містечка приурочені до вододілів Дністра і Південного Бугу (Шпиків, Томашпіль, Вапнярка, Крижопіль) і Південного Бугу та Дніпра (Козятин, Погребище).

IV – *тип «контактних» містечкових ландшафтів*, сформувався на контакті місцевостей різних природних районів, відрізняється значним різноманіттям видів, виокремлення і дослідження яких ще не

завершено. Це особливий тип, бо сформувався у місцях найбільшої контрастності та різноманіття природних ресурсів і екологічних умов життєдіяльності населення. Л.І. Воропай і М.М. Куниця зазначають: *«Простежується закономірність: якщо контрастніші природні умови сусідніх фізико-географічних районів, тоді більша кількість селитебних геосистем приурочена до їх межевих місцевостей»* [9, с. 60-61]. До рубежів контрастностей «прив'язана» основна частина містечкових ландшафтів Східного Поділля. На межах різних природних *областей* сформувалися і функціонують містечка Хмільник, Жмеринка, Тульчин, Теплик, Китайгород і Томашпіль. У межах ландшафтних комплексів сусідніх природних районів розташовані містечка Бар, Калинівка, Липовець [6].

Усе разом дозволяє зробити висновок про те, що характер просторової природної структури регіону дослідження активно, хоча й опосередковано, впливає на розташування містечкових ландшафтів, на формування особливостей рисунка їх територіальних структур. Межі ландшафтних комплексів, рубежі ландшафтної контрастності являються своєрідними геоекотонами, вузлами-каркасами розвитку містечкових ландшафтів. Звідси, у процесі пізнання закономірностей формування територіальних структур розселення, при розробці схем районного планування, а також визначенні перспектив розвитку окремих містечок необхідні відповідні знання та врахування специфіки ландшафтної структури регіону.

Типологія містечкових ландшафтів за площею їх ареалів. Л.І. Воропай і М.М. Куниця зазначають, що: *«Площа і конфігурація ареалів селитебних геосистем відображають історичний шлях їх*

розвитку, особливості ландшафтно-морфологічного розташування, є опосередкованим показником зрілості їх функціональної структури» [9, с. 62]. У процесі польових досліджень встановлено, що площа й конфігурація містечкових ландшафтів Східного Поділля у відповідній мірі зумовлюють напрям потоків – речовинних, енергетичних та інформаційних, а також радіус впливу містечок на природні умови своїх та прилеглих ландшафтів. Площа може бути і важливою класифікаційною ознакою.

За площею ареалів селитебних геосистем Поділля Л.І. Воропай та М.М. Куниця виокремили п'ять підгруп: I. Дуже малі – 1-5 км²; II. Малі – 5-10 км²; III. Напівсередні – 10-50 км²; IV. Середні – 50-100 км²; V. Великі – 100-200 км².

При цьому зазначено, що серед міських селитебних геосистем у системі розселення Поділля переважають групи малих і дуже малих за площею ареалів містечок і міст. Вони складають 47 і 46 %. *«Найбільший відсоток малих селитебних геосистем у межах фізико-географічних регіонів Вінницької області – 57 %, Тернопільської області – 47 %, у Хмельницькій – 37 %. Питома вага напівсередніх за площею ареалів міських селитебних геосистем на Поділлі незначний – 5%, середніх – 1%, великих – 1%»* [9, с. 63].

Безперечно, що потребують досліджень й інші «типологічні лінії» формування і розвитку містечкових ландшафтів. Серед них: рекреаційно-туристична, природоохоронна, соціально-екологічна тощо. У цьому дослідженні розглянуто найбільш важливі для подальшого пізнання містечкових ландшафтів Східного Поділля.

Всі містечка Поділля приуроченні, формувались і функціонують

Поділля є своєрідним «симбіозом» інженерно-технічних надтипів сільських і міських ландшафтно-технічних систем (ЛТЧС). Вона більш детально пізнається при їх ландшафтнознавчому аналізі. Особливості сучасного функціонування містечкових ЛТЧС у значній мірі визначаються специфікою колишнього будівництва, яке проявляється і зараз. Змінена літогенна основа (підземні розробки корисних копалин, тунелі, підвали) стають причинами антропогенного карсту. На окремих ділянках містечок відбувається просідання ґрунтів або формування воронки і провалля. Сучасне планування території містечка підлаштовується під його колишній архітектурний стиль.

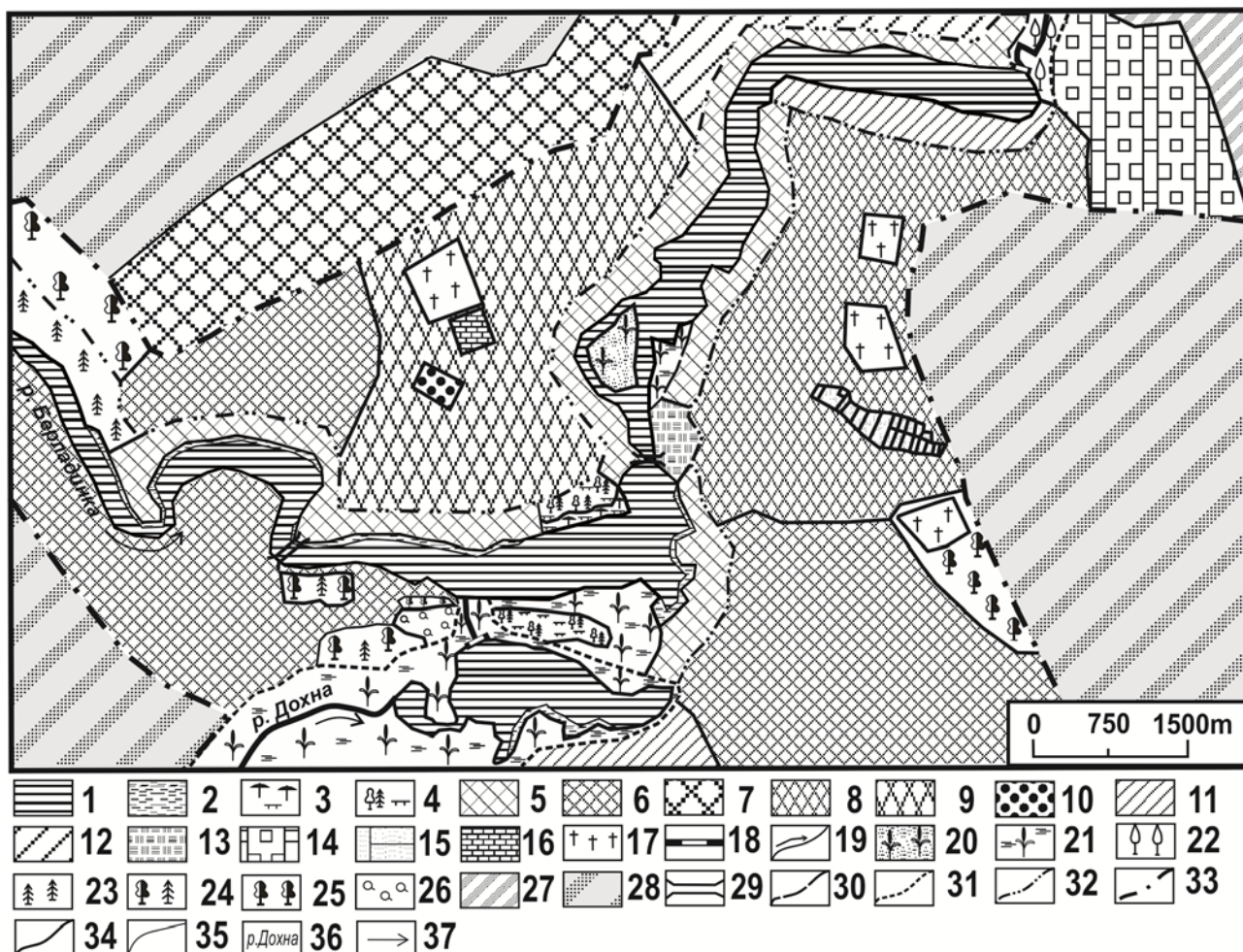


Рис. 3.2 Ландшафтна структура містечка Бершадь

Вінницької області у долинах річок Берладинки та Дохни

Селитебні ландшафти. Містечкові. Водогосподарсько-рекреаційні. Ставково-заплавні. Урочища: 1 – центральне глибоководдя (глибина 2,5-3 м, швидкість течії 0,1 м/с) для риболовлі; 2 – прибережні відмілини глибиною до 1 м, зарослі водно-болотною рослинністю для риболовлі. **Надзаплавно-терасові.** Урочища: 3 – рівні піщано-суглинисті поверхні із лучно-злаковою рослинністю на лучних ґрунтах під міськими пляжами. **Садово-паркові. Надзаплавно-терасові.** Урочища: 4 – рівні піщано-суглинисті поверхні під садово-парковими насадженнями, асфальтовими доріжками, стежками та місцями для відпочинку на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах. **Малоповерхові. Надзаплавно-терасові.** Ділянки: 5 – покаті (10-12°) піщано-суглинисті поверхні під малоповерховою житловою забудовою, городами, стежками та автомобільними дорогами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах. **Схилові.** Ділянки: 6 – слабкопокаті (4-5°) лесові поверхні під малоповерховою житловою забудовою, присадибними ділянками, стежками та автомобільними дорогами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах. **Плакорні.** Ділянки: 7 – рівні лесові поверхні під малоповерховою забудовою, присадибними ділянками, стежками та автомобільними дорогами на чорноземах опідзолених. **Різнопверхові. Схилові.** Ділянки: 8 – слабкопокаті (4-5°) лесові поверхні під різнопверховою житловою забудовою, присадибними ділянками, стежками та автомобільними дорогами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах. **Багатопверхові. Схилові.** Ділянки: 9 – слабкопокаті (5-6°) лесові поверхні під багатопверховою житловою забудовою, зеленими насадженнями, дитячими майданчиками, стежками та автомобільними дорогами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах; 10 – рівна лесова ділянка, заросла мезоксерофітною рослинністю на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах, зайнята спортивним майданчиком. **Городні. Надзаплавно-терасові.** Урочища: 11 – слабкопокаті (5-6°) піщано-суглинисті поверхні під городами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах. **Схилові.** Урочища: 12 – слабкопокаті (3-5°) лесові поверхні під городами на ясно-сірих і сірих опідзолених ґрунтах. **Власне промислові. Надзаплавно-терасові.** Ділянки: 13 – рівна піщано-суглиниста поверхня, зайнята спиртовим заводом і зеленими насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах. **Схилові.** Ділянки: 14 – слабкохвиляста лесова поверхня, зайнята недіючим цукровим заводом і зеленими насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах; 15 – слабкохвиляста лесова поверхня, помежована земляними дамбами, зайнята промисловими відстійниками. **Гаражні. Схилові.** Ділянки: 16 – слабкопоката (3-5 °) лесова ділянка, заросла мезо-ксенофітною рослинністю на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах, зайнята гаражним приміщеннями. **Цвинтарі. Схилові.** Ділянки: 17 – мікрогорбкуваті суглинисті поверхні, зайняті кладовищами, пішохідними дорогами та зеленими насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах.

Водогосподарські ландшафти. Руслові. Урочища: 18 – натурально-антропогенне річище Дохни (глибина до 1 м, ширина 1,5-3,5 м, швидкість течії 0,2 м/с); 19 – нерівна алювіальна поверхня насипного острова довжиною 450 м і шириною 230 м, заросла очеретяною рослинністю на заболочених лучних ґрунтах; 20 – водопідпірні залізобетонні греблі трапецієподібної форми, зарослі різнотравно-

злаковою рослинністю. **Заплавні.** Урочища: 21 – рівні зволоженні суглинисті поверхні, зарослі очеретяною рослинністю на заболочених лучних ґрунтах.

Лісогосподарські ландшафти. Похідні. Заплавні. Урочища: 22 – рівні суглинисті поверхні, зарослі вербою білою, кленом ясенелистим та іншою чагарниковою рослинністю на лучних ґрунтах. **Надзаплавно-терасові.** Урочища: 23 – рівні піщано-суглинисті поверхні, зарослі хвойними насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах. **Схилові.** Урочища: 24 – слабкопокаті (3-5°) піщано-суглинисті поверхні, зарослі хвойними та грабово-дубовими насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах; 25 – слабкопокаті (3-5°) піщано-суглинисті поверхні, зарослі хвойними та грабово-дубовими насадженнями на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах; 26 – мікрогорбкуваті піщано-суглинисті поверхні із рідколіссям на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах.

Сільськогосподарські ландшафти. Польові. Схилові. Урочища: 27 – покаті (10-12°) лесові поверхні під польовими сівозмінами на ясно-сірих та сірих опідзолених ґрунтах. **Плакорні.** Урочища: 28 – рівні лесові поверхні під польовими сівозмінами на чорноземах опідзолених.

Дорожні ландшафти. Шосейні. Асфальтово-бетонні. Ставково-заплавні. ІТС: 29 – залізобетонні ділянки мостів із шириною проїжджої частини 9-14 м на 4 підпорах у річищі.

Межі типів місцевостей. Натуральних: 30 – заплавного та надзаплавно-терасового; 31 – заплавного та схилового; 32 – надзаплавно-терасового та схилового; 33 – схилового та плакорного. **Антропогенних:** 34 – ставково-заплавного. **Урочищ:** 35 – антропогенних урочищ (антропогенних ділянок). **Інші позначення:** 36 – назви річок; 37 – напрям течії.

Доповнення кварталів і вулиць новими інженерно-технічними спорудами не має створювати різкого часового контрасту. За наявності ефективного блоку управління у містечкових ЛТЧС ландшафтні мікроосередки можуть оновлюватися і розширюватися. Вони стають місцями паломництва туристів або віруючих, спорудження значних промислових підприємств, важливих транспортних вузлів. У таких містечках покращується інфраструктура: вдосконалюється дорожнє покриття, реставрують об'єкти історико-культурної спадщини, будують магазини, автозаправні станції, готелі та ресторани.

За генезою містечкові ландшафти відносимо до групи техногенних. Це особлива група антропогенних ландшафтів, або

створених за допомогою техніки заново, або технікою тут людина перебудовує якщо не всі, то більшість геокомпонентів ландшафтів, особливо літогенну основу. Це підтверджується історією формування й подальшого розвитку всіх містечок Східного Поділля. Однак, детальні історико-ландшафтознавчі дослідження більшості з них дають змогу зробити висновок, що у містечках: а) не всі геокомпоненти і навіть окремі ландшафтні комплекси повністю перебудовані або докорінно змінені (кам'яні урвища, стінки, круті схили); б) корінна зміна структури геокомпонентів і ландшафтних комплексів у містечках відбувається не лише за допомогою техніки.

Тут зустрічаються ландшафтні комплекси пасовищно-дигресійні, що формуються у місцях надмірного випасу свійських тварин, кількість яких за останні роки зростає, особливо на околицях містечок. Це еродовані й занедбані лучно-пасовищні ландшафти крутих схилів, скотозбої. За минулі 5-10 років суттєво зросли площі рекреаційно-дигресійних ландшафтів – своєрідних, поки що нехарактерних, однак уже помітних у структурі містечок ландшафтних комплексів, що виникають на ділянках надмірного рекреаційного навантаження. У першу чергу це характерно для містечок, що приурочені до долин річок, зокрема Дністра, Південного Бугу та його приток – Могилів-Подільський, Ямпіль, Хмільник, Бар, Ладижин [6].

За видом господарської діяльності людей Ф.М. Мільков у 1973 році антропогенні ландшафти розділив на шість класів [16]. Серед них – клас селитебних ландшафтів у структурі якого було виокремлено два підкласи – міських і сільських ландшафтів, хоча уже в 70-х роках ХХ ст. землі усіх поселень розділяти на три основні групи: землі міст,

селищ міського типу (малих міст, містечок) і землі сіл. Складність у тім, що не було достовірних та універсальних критерій або ознак для чіткого розмежування міста, містечка і села. У подальших дослідженнях селитебних ландшафтів такі ознаки було знайдено й обґрунтовано. Це дало змогу у 2006 році у класі селитебних ландшафтів, крім підкласів міських і сільських ландшафтів виділити й підклас містечкових ландшафтів [11]. Однак, подальших досліджень містечкових ландшафтів не було проведено. Для чіткого розмежування підкласів селитебного ландшафту потрібні достовірні історичні відомості про кожне поселення, його детальні історико-ландшафтознавчі дослідження та плани розвитку на майбутнє. У загальному, містечкові ландшафти виокремлюються менш глибокою перебудовою ландшафтного середовища ніж у містах і значно суттєвішою ніж у сільських ландшафтах.

Як було зазначено раніше, за генезою містечкові ландшафти відносяться до техногенних. У їх сучасній ландшафтній структурі домінують ландшафтно-технічні (інженерні та техногенні) системи, власне антропогені ландшафти, а також натурально-антропогені й натуральні ландшафтні комплекси (табл. 3.2).

Із врахуванням того, що ландшафтно-інженерні й ландшафтно-техногенні системи, розвиток яких лише частково підпорядкований природним законам і закономірностям, мають у більшості випадків вирішальне значення та визначають основні особливості функціонування містечок – містечкові ландшафти відносяться до азональних.

Однак, вплив зональних чинників, зокрема кліматичних, гідрологічних та біотичних, а також прояв окремих природних процесів

(геолого-геоморфологічних, кліматичних, гідрологічних), тут чітко фіксуються не лише на невеликих за площею «островах» натурально-антропогенних і натуральних ландшафтних комплексів, але й загалом у містечкових ландшафтах. Зокрема, у містечках, що розташовані у межах Подільських полісь – Летичівського, Прибузького й Деснянського [11], де зберігається високий рівень підземних вод, вища заболоченість та лісистість, містечкова забудова приурочена до підвищень другої та третьої терас (м. Хмільник, Літин, Турбів), зустрічаються заболочені ділянки (м. Калинівка, Літин), та значно (1,5-2 рази) більші площі паркових примістечкових зон, що розбудовані на основі прилеглих лісових масивів (м. Хмільник, Літин, Турбів). Розширення площ цих містечок і зараз спостерігається завдяки забудові підвищених добре дренованих ділянок, що майже не руйнує їх сталу ландшафтну структуру.

Таблиця 3.2

**Узагальнена структура сучасних
містечкових ландшафтів Поділля**

Складові містечкових ландшафтів	Ландшафтні комплекси	% до загальної площі
Ландшафтно-інженерні системи	Діючі дороги, площі, кар'єри, ставки, теплиці, водопроводи, меліоративні системи, заводи, фабрики, каналізація	30-35
Ландшафтно-техногенні системи	Садиби і багатоповерхова забудова, господарські споруди, культові споруди, склади, стадіони, водосховища, ставки	60-65
Власне антропогенні ландшафти	Парки, сади городи, спущені ставки, греблі, сінокоси, кладовища, дигресійні ландшафти	10-13
Натурально-антропогенні й натуральні ландшафти	Круті незайняті схили, урвища, болота, яри і занедбані балки, карст	1-4

У межах східноподільського лісостепу (лісополя), плакорні й вододільні типи місцевостей містечковими ландшафтами зайняті слабо (до 18% площ містечок). Тут більшість з них приурочено до терасово-схилкових і схилово-плакорних місцевостей. Особливо це характерно для Придністер'я та Середнього Побужжя. Це дає можливість стверджувати, що містечкові ландшафти є зонально-азональними. У межах Східного Поділля вони функціонують на фоні двох типів ландшафтів: зонального-лісостепового (лісопольового) і азонального-поліського (лісопасовищного) [6].

Регіональні підтипи (рис. 3.3) містечкових ландшафтів Східного Поділля виділені на основі наявного тут регіонального різноманіття та висотної диференціації ландшафтних комплексів [55]. Ландшафтна структура містечок Східного Поділля, зокрема Вінницького Придністер'я (Мурованих-Курилівців, Чернівців, Могилів-Подільського, Ямполя) сформована на основі «низькогірних» ландшафтів суттєво відрізняється від містечкових ландшафтів вододільної частини Подільської височини, а тим більш терасових рівнин Середнього Побужжя або Придніпровської височини.

Безперечно, що можливі й інші класифікації містечкових ландшафтів, зокрема за тривалістю їх існування, за ступенем саморегуляції, за їх господарською значимістю, глибиною впливу на природу, екологічним станом тощо.

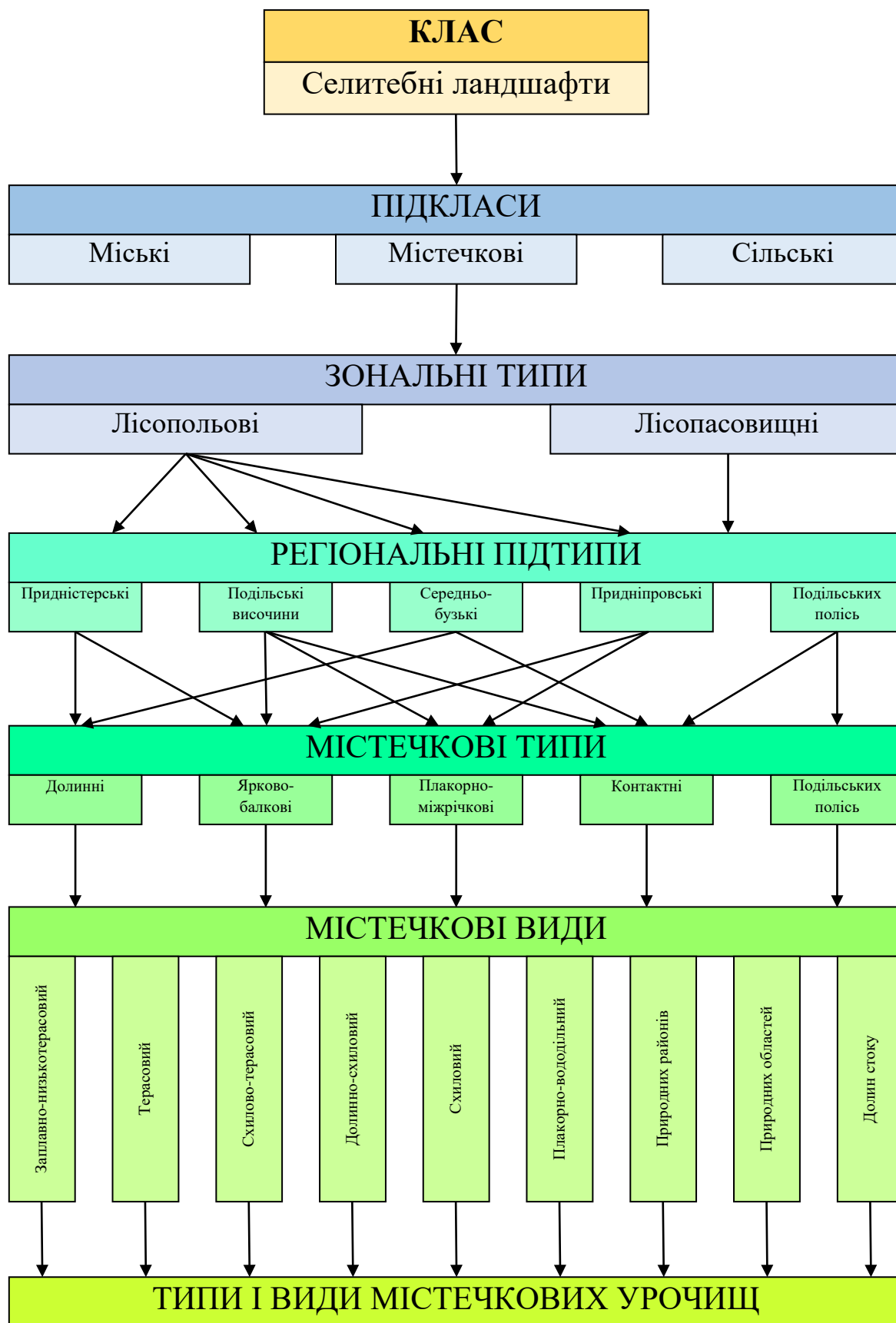


Рис. 3.3. Класифікація містечкових ландшафтів Поділля

3.4. Конструктивно-географічна значимість дослідження містечкових ландшафтів

Географічні й, особливо, ландшафтознавчі дослідження завжди мають практичне спрямування. Це зумовлено тим, що вони володіють тією специфікою, яка дає змогу взяти



на себе роль інтегратора вирішення проблем взаємодії у системі «природа – суспільство». Ландшафтознавство наука молода, однак уже від зародження (середина ХХ ст.) воно спрямоване на всебічне пізнання, переважно у територіальному аспекті, природних і суспільних закономірностей земної реальності, які найкраще проявляються у селитебних, зокрема й містечкових ландшафтах – згустках життя. Усталений інтерес ландшафтознавців до просторової диференціації, намагання детальніше відобразити результати своїх досліджень на ландшафтознавчих картах, дають ландшафтознавцям перевагу перед іншими фахівцями у вирішенні різноманітних проблемних господарських, екологічних та інших завдань. Дослідження спрямовані на вирішення проблем практики, здебільшого, проводяться повсюдно не лише у просторі, але й часто безперервні у часі, що особливо стосується містечкових ландшафтів. Подібним дослідженням це надає конструктивного характеру, оскільки спрямоване на пошук таких форм взаємодії суспільства і природи, у нашому випадку у межах містечкових ландшафтів, які б не призвели до руйнування самої системи «природа – суспільство». У зв'язку з цим, дослідження

цілісної, сформованої просторово упродовж тривалого часу системи містечкового ландшафту, передбачає такий методично виважений підхід, що охоплює не лише взаємопроникнення принципів і методів, а й пошук єдності концептуально-теоретичних підвалин природничої і суспільної гілок географічної науки. Такі наукові вишукування мають першорядне значення для опрацювання теоретико-практичних нормативів і рекомендацій стосовно оптимізації географічного середовища. Особливо виражено ці процеси можна прослідкувати у селитебних ландшафтах, зокрема й містечкових [3].

Дослідження природних (натуральних і антропогенних) чинників, ландшафтної структури містечок, формування їх мережі, обґрунтування принципів і методів їх ландшафтного аналізу подальшого раціонального функціонування містечкових ландшафтів, можуть бути змістом формування нового напрямку у структурі селитебного ландшафтознавства – *містечкового ландшафтознавства*. Ландшафтні умови містечок суттєво впливають і на його архітектурно-планувальну структуру, і на життєдіяльність населення, будівництво і експлуатацію будинків та різноманітних споруд, соціоекологічну ситуацію, а у подальшому і особливості формування та структуру примістечкових зон. Тобто, конструктивно-ландшафтознавчі дослідження розкривають можливості розумного, цілеспрямованого використання закономірностей і законів природи у суспільній практиці функціонування містечок. Разом з тим, конструктивна географія і конструктивне ландшафтознавство не лише мають ефективно допомагати у вирішенні численних містечкових прикладних завдань: вони й самі мають розвиватись у цьому проблемному полі як єдине

ціле. У такому тісному поєднанні й зможе активно розвиватись містечкове ландшафтознавство.

На початку ХХІ ст. прослідковується поступовий перехід від спрощеної моделі у розумінні системи «природа-суспільство», коли природне середовище розглядали як процесно-лінійне, а роль динамічно-неврівноваженого чинника відводили лише суспільству, до моделі більш складної і динамічної, де не лише суспільство, а й природне середовище перебувають у стані взаємозаміни та рухомої квазірівноваги. Саме такий стан системи «природа – суспільство» можна найкраще спроектувати і у майбутньому проаналізувати у містечкових ландшафтах. Тепер природна складова цієї системи у містечкових ландшафтах суттєво порушена, антропогенно недосконала. Звідси, у сучасному управлінні містечковими ландшафтами Східного Поділля й України загалом, необхідний комплексно-інтегральний підхід, що передбачає єдність законодавства, засобів контролю якості життєвого середовища містечок, принципів охорони природи, як єдиного цілого. Принципове розв'язання проблеми гармонізації взаємовідносин суспільства і довкілля в межах будь-якої території має базуватись на стратегії збереження і підтримки динамічного розвитку містечкових ландшафтів як складових загальнодержавної системи селитебних ландшафтів [3].

Однак, при цьому необхідно обов'язково враховувати, що всі без винятку містечка зароджуються, розвиваються і функціонують у певному природному середовищі. Навіть у визначенні найпростіших етнічних угруповань – рід, плем'я, фігурує ознака території. Є територіальні спільності людей – хутір, село, містечко, місто та інші,

географічний простір яких є визначальною умовою їх існування. Будь-яка селитебна система використовує матеріальні та інформаційні ресурси зайнятого нею та суміжного простору для забезпечення свого функціонування. Конструктивно-ландшафтознавче обґрунтування раціонального використання простору містечок і є одним із завдань містечкового ландшафтознавства.

У межах містечкових ландшафтів людина не лише використовує з природи продукти харчування, сировину для виготовлення засобів виробництва, знаходить у ній різноманітні джерела інформації, але концентрує усе зазначене з прилеглих та віддалених територій. Тобто, містечкові ландшафти – це ландшафти надзвичайно насичені речовиною та енергією антропогенного походження. У порівнянні з іншими антропогенними ландшафтами, тут принциповим є вирішення проблеми гармонізації взаємовідносин суспільства і довкілля, що базується на стратегії збереження і підтримки динамічної рівноваги між натуральними і антропогенними ландшафтами. Вирішення цієї проблеми бачиться у поєднанні природознавчого, системного, екологічного і синергетичного підходів із вченням про антропогенні ландшафти і природно – господарські територіальні системи, де основними об'єктом дослідження будуть механізми просторово-часової організації цих складних селитебних (містечкових) утворень. Закономірно, що на допомогу тут приходять конструктивна географія і конструктивне ландшафтознавство. За визначенням О.М. Маринича: *«Конструктивна географія – це напрям географічних досліджень, метою яких є виявлення нових можливостей цілеспрямованого конструювання географічного*

середовища в інтересах розвитку продуктивних сил і повного задоволення потреб суспільства; оптимізації взаємодії суспільства і природи в умовах науково-технічної революції» [15]. Це визначення й тепер відображає можливості конструктивної географії у реконструкції сучасної структури містечкових ландшафтів, лише із добавкою наприкінці цитати «і в умовах ринкових відносин». Конструктивно-географічний напрям у розбудові та відновленні сучасних містечкових ландшафтів передбачає розробку загального підходу вирішення географічних завдань, створення власних теоретичних моделей формування наукових уявлень і концепцій пізнання закономірностей функціонування містечкових ландшафтів, участь у створенні техніко-економічних обґрунтувань їх перебудови з врахуванням сучасних негараздів та розробки прогнозів оптимізації можливих критичних ситуацій у майбутньому.

У селитебних ландшафтах, зокрема й містечкових, постійно приходиться вирішувати суперечності між необхідністю охороняти природні ресурси і потребою їх використання. Пріоритет на вирішення цих суперечностей у містечкових ландшафтах має належати найбільш комплексному напрямку, що розглядає не окремі складові природно-антропогенного процесу, а всю систему у всій складності взаємозв'язків і взаємозалежностей, що її формують і які вона сама продукує. Вирішенню зазначених та інших проблем у процесі функціонування містечкових ландшафтів допомагає конструктивна географія і конструктивне ландшафтознавство, які розглядають містечка як об'єкти геосфери (природні утвори) і соціосфери – як утворень спрямованої діяльності людини [3].

При обґрунтуванні управлінських рішень у сфері соціально-економічного стану і безпеки життєдіяльності людей у містечкових ландшафтах з конструктивно-ландшафтознавчих і конструктивно-географічних позицій досліджується складний полікомпонентний об'єкт, що включає в себе три складових: природне середовище, людей і господарство. Ці дослідження акцентують увагу, здебільшого, на пізнання просторових закономірностей явищ та процесів які зараз найбільш чітко проявляються у межах містечкових ландшафтів. При цьому складним є пізнання закономірностей розвитку, тобто еволюції містечкових ландшафтів, без чого неможливо прогнозувати їх майбутнє.

Оскільки, містечкові ландшафти відкриті утворення, їх розвиток відбувається в умовах постійного впливу зовнішнього середовища. При цьому вони здатні вловлювати тенденції майбутнього розвитку свого середовища і формувати структуру у відповідності з цим майбутнім. Це прослідковується удвох напрямках: у містечках, що розташовані далеко від міст обласного підпорядкування зв'язок з прилеглими територіями виражається в активному формуванні при містечкових зон, здебільшого за рахунок населення зникаючих сіл; у містечках, що знаходяться в межах приміських зон великих міст, це проявляються у зміні їх ландшафтної структури, зокрема насичені ландшафтно-інженерними системами, збільшенні площі і населення містечок, зміни функцій, покращанні або погіршанні екологічного стану [3].

Участь у розробці перспективних планів і схем розвитку окремих містечок модельного регіону дали можливість чіткіше виокремити сфери впливу і завдання, у вирішенні яких можуть брати

участь ландшафтознавці з метою використання своїх конструктивно-ландшафтознавчих напрацювань. Серед них:

- чітке виокремлення в натурі наявних та обґрунтування майбутніх меж містечкових ландшафтів, що будуть формуватися в процесі їх розвитку. При цьому, такі межі мають бути чіткими, обґрунтованими з природничих і суспільних позицій. Безперечно, що межі будуть різні, особливо їх ширина, наповнення та можливості змін у просторі. Особливу увагу необхідно звернути на конфліктні ситуації, що можуть виникнути при встановленні нових меж містечок;

- професійне врахування уже наявної або перспективної екологічної мережі, що зачіпає не лише містечко, але і його околиці – примістечкову зону. Це важливо не лише з позиції охорони природи містечок, але й формування навколо них рекреаційних ландшафтів, що може негативно вплинути на єдність регіональної екомережі;

- участь у розробці планів реконструкції ландшафтно-архітектурної структури містечка та примістечкових зон. При цьому навик ретроспективного аналізу форсування сучасної структури містечок та можливості використання найбільш характерних їх ознак у відповідності до визначальних часових зрізів, ландшафтознавцями необхідно використати у повній мірі. Це можливо лише у співпраці з істориками та архітекторами. Збереження історичного ландшафту у сучасній структурі містечок невід'ємна складова планів їх реконструкції і одне з основних завдань ландшафтознавців;

- удосконалення заходів щодо охорони наявних, виявлення та обґрунтування, особливо у межах примістечкових зон, нових заповідних об'єктів, а також територій на основі яких у майбутньому

можна буде розбудувати рекреаційні парки, зони відпочинку, кемпінги;

- моніторинг сучасного екологічного стану містечка та його примістечкової зони, а також їх екологічного стану у майбутньому.

При цьому особливу увагу звернути на екологічний стан ландшафтів містечка і при містечкової зони, а не лише окремих геокомпонентів – водних мас, ґрунтів, рослинності і тваринного світу, інколи мікрокліматичних умов. Врахування зарубіжного досвіду є обов'язковим, зокрема досвіду споріднених міст [3].

Резюме

Досліджено процес розвитку та виокремлено чотири етапи пізнання формування містечкових ландшафтів Східного Поділля: початковий (до ХХ ст.), історико-природознавчий (ХІХ – 20-ті роки ХХ ст.), краєзнавчий (30-80-ті роки ХХ ст.), ландшафтознавчий (90-ті роки ХХ ст. – початок ХХІ ст.). Етапи різні за проміжками часу та змістом, однак реально відображають процес становлення містечок Східного Поділля та формування їх сучасної ландшафтної структури.

Обґрунтовано визначальні ознаки містечкових ландшафтів: краще ніж у містах «віддзеркалення» у сучасній структурі натуральної основи їх формування; наявність центрів у ландшафтній структурі; залежність ландшафтної структури від етносів, які заселяли і розбудовували містечко; наявність підземного горизонту антропогенних комплексів; виокремлення передмістя; належність до групи каркасних антропогенних ландшафтів. Здійснено їх типологію за виконуваними функціями, досліджено ландшафтну структуру з врахуванням її висотної

диференціації та проведено класифікацію містечкових ландшафтів Східного Поділля за генезою та видами господарської діяльності.

Здійснено та обґрунтовано районування містечкових ландшафтів Східного Поділля, виокремлено 4 області й 6 підобластей: області Придніпровської височини, Дністерсько-Бузької міжрічкової височини, Подільського Побужжя, яке утворюють північна перехідна, прибузько-серединна та південна смуги, область Могилівського Придністер'я з виокремленими північною перехідною, серединою, придністерсько-лівобережною смугами. За просторовим розташуванням і структурою містечкових ландшафтів вони неоднорідні і суттєво відрізняються. В областях Придніпровської височини і Дністерсько-Бузької міжрічкової височини де переважають вододільні та плакорні місцевості, структура містечкових ландшафтів не складна і їх майбутня реконструкція потребує менше матеріальних і грошових затрат. В областях Подільського Побужжя і Могилівського Придністер'я виокремлено по три смуги містечкових ландшафтів з притаманними лише для них структурою і можливостями подальшої реконструкції та охорони.

Resume

The process of development is studied and four stages of cognition of formation of town landscapes of Eastern Podillya are singled out: initial (till the XX century), historical and natural science (XIX – 20 s of the XX century), local lore (30–80 s of the XX century), landscape science (90 s of the XX century – the beginning of the XXI century). The stages are different in terms of time and content, but really reflect the process of formation of the towns of Eastern Podillya and the formation of their modern landscape structure.

The defining features of urban landscapes are substantiated: better than in the cities of "reflection" in the modern structure of the natural basis of their formation; the presence of centers in the landscape structure; dependence of the landscape structure on the ethnic groups that inhabited and developed the town; the presence of an underground horizon of anthropogenic complexes; separation of the suburbs; belonging to the group of frame anthropogenic landscapes. Their typology according to the performed functions is carried out, the landscape structure is investigated taking into account its height differentiation

and the classification of town landscapes of Eastern Podillya by genesis and types of economic activity.

The zoning of urban landscapes of Eastern Podillya has been carried out and substantiated, 4 regions and 6 subregions have been singled out: regions of the Dnieper upland, the Dniester-Bug interfluvial upland, the Podilsky Pobuzhya, which is formed by the northern transitional, prybuzko middle and southern strips, the region of the Mohyliv Transnistria with isolated northern transitional, middle, Transnistrian left-bank strips. They are heterogeneous and significantly different in terms of spatial location and structure of urban landscapes. In the areas of the Dnieper Upland and the Dniester-Bug Interfluvial Upland, where watersheds and plateau areas predominate, the structure of urban landscapes is not complicated and their future reconstruction requires less material and financial costs. In the regions of Podilsky Pobuzhya and Mohyliv Transnistria, three strips of urban landscapes have been singled out, with their own structure and possibilities for further reconstruction and protection.

Список використаних джерел

1. Боплан Г. Описание Украины... Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси. Киев: Б.И., 1896. Ч. I. 147 с.
2. Буряк-Габрись І.О. Етапи пізнання природи і ландшафтів містечок Поділля. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського*. 2015. Вип. 27. № 3-4. С. 39-44.
3. Буряк-Габрись І.О. Конструктивізм у дослідженнях містечкових ландшафтів. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського*. 2016. Вип. 28. № 1-2. С. 32-37.
4. Буряк-Габрись І.О. Містечко: етимологія терміну і критерії виокремлення містечкових ландшафтів. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського*. 2015. Вип. 27. № 1-2. С. 52-57.
5. Буряк-Габрись І.О. Містечкові ландшафти: перспективні напрями дослідження. *Довготермінові спостереження довкілля: досвід, проблеми, перспективи: матеріали Міжнародного наукового семінару*. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2019. С. 116-117.
6. Буряк-Габрись І.О. Типологія містечкових ландшафтів Східного Поділля. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського. Серія: Географія*. 2019. Вип. 31. № 1-2. с. 68-72.
7. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти містечок Поділля: [монографія]. Вінниця: ВНТУ, 2011. 270 с.
8. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти: регіональні структури і природокористування [монографія]. Вінниця: ТОВ «Вінницька міська друкарня», 2013. 464 с.
9. Воропай А. И., Куница М.Н. Селитебные геосистемы физико-географических районов Подолии. Черновцы: ЧГУ, 1982. 90 с.
10. Денисик Г.І. Природнича географія Поділля. Вінниця: ЕкоБізнесЦентр, 2014. 184 с.
11. Денисик Г.І., Бабчинська О.І. Селитебні ландшафти Поділля. Вінниця: Теза,

2006. 256 с.

12. Денисик Г.І., Кізюн А.Г. Сільські ландшафти Поділля. Вінниця: ПП «Едельвейс і К°», 2012. 200 с.
13. Денисик Г.І., Фадєєва Т.Ю., Воловик В.М. Антропогенізація ландшафтів Поділля: монографія. Вінниця: Твори, 2019. 288 с. (Серія «Антропогенні ландшафти Поділля»).
14. Дністрянська Н. Проблеми понятійно-термінологічного означення селищ міського типу як окремої категорії міських поселень. *Вісник Львівського університету. Серія: географічна*. 2009. Вип. 36. С. 122-126.
15. Маринич А.М. Теоретическое обоснование классификации ландшафтов и физико-географическое районирование Украины. *Природа Украинской ССР. Ландшафты*. К.: Наукова думка, 1985. С. 22-29.
16. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафт. Очерки антропогенного ландшафтоведения. М.: Мысль, 1973. 222 с.
17. Містечка Східного Поділля / Під заг. ред. Григорія Денисика. Вінниця: Видавництво «Тезис», 2002. 92 с.
18. Радзвил О. Бугом омите, лісами «обшите». Вечірній Київ, 1977. С. 3-4.

List of references

1. Boplan H. Opysanye Ukrainy... Memuary, odnosiaschchyesia k ystoryy Yuzhnoi Rusy. Kyev: V.Y., 1896. Ch. I. 147 s.
2. Buriak-Habrys I.O. Etapy piznannia pryrody i landshaftiv mistechok Podillia. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho*. 2015. Vyp. 27. № 3-4. S. 39-44.
3. Buriak-Habrys I.O. Konstruktyvizm u doslidzhenniakh mistechkovykh landshaftiv. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho*. 2016. Vyp. 28. № 1-2. S. 32-37.
4. Buriak-Habrys I.O. Mistechko: etymolohiia terminu i kryterii vyokremlennia mistechkovykh landshaftiv. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho*. 2015. Vyp. 27. № 1-2. S. 52-57.
5. Buriak-Habrys I.O. Mistechkovi landshafty: perspektyvni napriamy doslidzhennia. *Dovhoterminovi sposterezhennia dovkillia: dosvid, problemy, perspektyvy: materialy Mizhnarodnoho naukovooho seminaru*. Lviv: LNU imeni Ivana Franka, 2019. S. 116-117.
6. Buriak-Habrys I.O. Typolohiia mistechkovykh landshaftiv Skhidnoho Podillia. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho. Seriia: Heohrafiia*. 2019. Vyp. 31. № 1-2. s. 68-72.
7. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty mistechok Podillia: [monohrafiia]. Vinnytsia: VNTU, 2011. 270 s.
8. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty: rehionalni struktury i pryrodokorystuvannia [monohrafiia]. Vinnytsia: TOV «Vinnytska miska drukarnia», 2013. 464 s.
9. Voropai A. Y., Kunytsa M.N. Selytebnye heosystemy fyzyko-heohrafycheskykh raionov Podolyu. Chernovtsy: ChHU, 1982. 90 s.

10. Denysyk H.I. Pryrodnycha heohrafiia Podillia. Vinnytsia: EkoBiznesTsentr, 2014. 184 s.
11. Denysyk H.I., Babchynska O.I. Selytebni landshafty Podillia. Vinnytsia: Teza, 2006. 256 s.
12. Denysyk H.I., Kiziun A.H. Silski landshafty Podillia. Vinnytsia: PP «Edelveis i K°», 2012. 200 s.
13. Denysyk H.I., Fadieieva T.Iu., Volovyk V.M. Antropohenizatsiia landshaftiv Podillia: monohrafiia. Vinnytsia: Tvory, 2019. 288 s. (Seriiia «Antropohenni landshafty Podillia»).
14. Dnistrianska N. Problemy poniatiino-terminolohichnoho oznachennia selyshch miskoho typu yak okremoi katehorii miskykh poselen. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriiia: heohrafichna*. 2009. Vyp. 36. S. 122-126.
15. Marynych A.M. Teoretycheskoe obosnovanye klasyfykatsyy landshaftov y fyzyko-heohrafycheskoe raionyrovanye Ukrainy. *Pryroda Ukraynskoi SSR. Landshafty*. K.: Naukova dumka, 1985. S. 22-29.
16. Myl'kov F.N. Chelovek y landshaft. Ocherky antropohennoho landshaftovedenyia. M.: Мысль, 1973. 222 s.
17. Mistechka Skhidnoho Podillia / Pid zah. red. Hryhoriia Denysyka. Vinnytsia: Vydavnytstvo «Tezys», 2002. 92 s.
18. Radzvył O. Buhom omyte, lisamy «obshyte». *Vechirni Kyiv*, 1977. S. 3-4.



Містечко Іванів (Янів) Калинівського району Вінницької області

РОЗДІЛ 4

СІЛЬСЬКІ ЛАНДШАФТИ

4.1 СПЕЦИФІЧНІ ОЗНАКИ СІЛЬСЬКИХ ЛАНДШАФТІВ

Як тип ландшафту села більш стародавні, ніж міські поселення. У межах України, зокрема й Поділля, вони почали формуватися в пізньому палеоліті (35-40 тис. років тому). В подальшому система сільських поселень постійно розширялась, села неодноразово змінювали місцезрештування, зникали і відбудовувались, охоплюючи все нові й нові території. Строки існування сільських поселень в різні часи були неоднаковими: в стародавні – від 5-10 до 100-120 років; вік більшості сучасних сіл сягає за кілька століть. Та незалежно від строку існування і місця рещтування (рівнини степу і низини мішаних лісів, чи височини лісостепу) – виникнення села завжди супроводжується корінною перебудовою наявного на його місці природного (натурального чи антропогенного) ландшафту.



Першими зазнають змін рослинність і пов'язаний з нею тваринний світ. Якими б не були малими степове село чи поліський хутір, на їх селитебних землях не зустрінеш ні ковилу, ні заростей сосни. Тут переважають насадження плодкових дерев і кущів, а також овочеві культури. Ґрунти присадибних ділянок завжди угносні, доглянуті та інтенсивно використовуються. У смузі мішаних хвойно-широколистих лісів їх родючість на 20-37 % вище, ніж натуральних

підзолистих і дерново-підзолистих. У лісостепу і степу ця закономірність не завжди зберігається: городні землі хоча і родючіші за старозорані, проте, в багатьох випадках, поступаються цілинним чорноземам [4]. Будівлі і розорювання змінюють поверхневий стік в селах: у мішаних лісах характерні канали для відводу зайвих вод, в степах і лісостепу, навпаки, – дамби для їх збереження. Річки спрямляють, на них будують ставки, млини. В кожному селі пробурені свердловини і побудовані колодязі, що дозволяє частково використовувати підземні води. В «старих» селах помітно змінений рельєф: терасовані круті схили, засипані невеликі яри, є кар'єри.

Крім природних компонентів, у селах докорінно перебудовані й ландшафтні комплекси, зокрема рівня фацій, та урочищ, інколи й типу місцевостей. Частіше така перебудова проходить упродовж сторіч, проте є випадки коли наявна до формування села ландшафтна структура змінюється за 3-5 років (так звані «перенесені села»). У сучасній структурі сільських ландшафтів домінують власне антропогенні, ландшафтно-техногенні й, частково, ландшафтно-інженерні комплекси. Інколи зустрічаються й фрагменти натуральних, або слабкоантропогенізованих ландшафтів.

Усе разом дає підстави зазначити, що серед інших антропогенних ландшафтів сільські ландшафти (СЛ) виокремлюються низкою ознак:

- разом з міськими і містечковими, сільські ландшафти формують своєрідний каркас антропогенних ландшафтів будь-якого регіону, а люди і техніка, що тут знаходяться – основне джерело їх подальшого функціонування та розвитку. На Поділлі одна з

найщільніших мереж сільських поселень в Україні, в окремих його регіонах – Середнє Побужжя і Середнє Придністер'я – сформовані сільські агломерації. Загалом у селитебному каркасі Поділля зосереджено 49 міст, 70 містечок (селищ міського типу) і 3880 сіл. Вони займають площу близько 6600 км², на якій проживає 4024 тис. осіб: у містах – 1943 тис. осіб або 48 %, у селах – 2081 тис. осіб або 52 % [6]. У середньому на 100 км² припадає 7-8 сіл. У західних фізико-географічних областях Поділля щільність дещо вища – 10-12 поселень на 100 км²; у межах Середнього Побужжя, Центрального Поділля та Могилівського Придністер'я – 8-6 поселень на 100 км². Найнижча (5-4 поселення) щільність наявна в районах Подільських Товтр, Кременецьких «гір», Дністерсько-Бузької височини (південно-східні райони Вінницької області) та Полісся [2];

- сільські ландшафти інтегрують у собі дію усіх ланок антропогенного процесу й, особливо, антропогенезу, постійно зростає роль та значення техногенезу, поступово збільшується рекреації та оптимізації навколишнього середовища. Село – складний географічний і ландшафтознавчий об'єкт. Л.І. Воропай і М.М. Куниця правильно зазначають, що «при визначенні поселень, при виборі підходів до вивчення, необхідно підсилити їх системний, *інтеграційний характер*, динамічність цих утворень; насиченість їх рухом потоків людей, природних та синтетичних речовин, енергією, інформацією...» [2, с. 12]. Усе разом настільки тісно переплетено й взаємозумовлено, що села, як і міста, виділяють як своєрідні, феномени серед антропогенних ландшафтів. Ф.М. Мільков відносить села до підкласу селитебних ландшафтів [7], а А.Б. Басалікас – до

соціогенних компонентів ландшафтів [1];

- сільські ландшафти – головні осередки антропогенних змін геокомпонентів та геокомплексів, їх речовинного складу, зв'язків, функціонування й морфології, ресурсного, естетичного та інформаційного потенціалу ландшафтних комплексів своїх, сусідніх, а інколи і віддалених регіонів. *Антропогенний вплив* призводить до насичення сільських ландшафтів «типовими» селитебними або сформованими завдяки їх ландшафтами. В результаті змінюються внутрішня структура осередків сільських ландшафтів. Дія *натуральних чинників* тут проявляється як з периферії (переважають), так і всередині поселення;

- сільські ландшафти формують своє, специфічне середовище (економічне, соціальне, екологічне, ландшафтне) життя і діяльності людей; у їх межах краще зберігаються традиції та звичаї того чи іншого етносу або групи людей. Поряд розташовані села українців і руських старовірів виокремлюються не лише традиціями й звичаями, але й загальним виглядом селитебних ландшафтів, їх структурою, культовими спорудами, рослинністю тощо. Безперечно, що формування специфічних ознак сільських ландшафтів залежить, в першу чергу, від природних умов і структури та властивостей попередніх (натуральних або антропогенних) ландшафтів. Це прослідковується на прикладі сільських ландшафтів, що сформувалися й функціонують у межах Подільських полісь та поряд розташованими з ними поселень лісостепу;

- з появою сільських ландшафтів починається активний процес антропогенізації натуральних і формування антропогенних

ландшафтів не лише у межах поселень, але й прилеглих територій. Це призводить до формування складних парадинамічних систем, дослідження яких лише розпочинаються [2]. У першу чергу це стосується сільських ландшафтів розташованих у приміських зонах (система «село-місто»), де ці взаємозв'язки найбільш чітко виражені, а також систем «село-поле», «село-ліс»;

- сільські ландшафти є індикатором розвитку і сучасного стану не лише селитебних, але й усіх антропогенних ландшафтів будь-якого регіону. З відродженням чи занепадом сільських ландшафтів, часто спостерігаються ідентичні процеси й в сільськогосподарських, водних антропогенних, рекреаційних ландшафтах;

- сільські ландшафти формуються і функціонують в результаті тісної взаємодії натуральних і антропогенних чинників, через що вони є цілісними природно-суспільними утвореннями й, відповідно, розвиваються за природними і суспільними законами та закономірностями. Їх співпадіння та взаємне доповнення стимулюють розвиток, а неспівпадіння і протидія – призводять до занепаду сіл і сільських ландшафтів. Якщо суспільні закони та закономірності перестають діяти в результаті природних (землетруси, селеві потоки, паводки тощо), або техногенних (аварії атомних електростанцій, шкідливих виробництв, підтоплень та провалів при розробці корисних копалин), війн, а також занепаду суспільства, сільські ландшафти починають розвиватися як власне антропогенні ландшафти, лише за природними закономірностями. Здебільшого дія природних і суспільних законів і закономірностей у розвитку СЛ співпадають (табл. 4.1).

**Взаємозв'язки між природними й суспільними законами й
закономірностями в сільських ландшафтах (СЛ)**

Природні закони, закономірності, принципи	Прояви та вплив на формування СЛ	Суспільні закони й закономірності
Закон зональності (диференціації) природи	<p>1. <i>Визначають</i>: а) особливості просторово-часового розвитку (інтенсивність, тривалість, масштаби); б) співвідношення між натуральними й антропогенними ландшафтними комплексами.</p> <p>2. <i>Формують</i>: а) зональні системи ведення господарства; б) уклад сільського життя; в) спеціалізацію сільського господарства.</p> <p>3. <i>Сприяють</i>: а) ускладненню структури; б) збільшенню мозаїчності та різноманітності природно-господарських структур.</p>	Закон територіальної спеціалізації (диференціації) діяльності людей
Принцип природно-антропогенного сумісництва	<p>1. <i>Формують</i>: а) оптимальну функціональну структуру; б) екологічну ситуацію.</p> <p>2. <i>Сприяють</i>: а) розвитку чи занепаду СЛ та їх окремих складових; б) найбільш раціональному обміну речовиною, енергією та інформацією.</p> <p>3. <i>Встановлюють</i>: а) кількісну динамічну рівновагу між природними й суспільними компонентами; б) негативний та позитивний вплив природних і суспільних чинників.</p>	Закон територіальної пропорційності функціонування компонентів суспільно-географічного комплексу
Принцип комплексності	<p>1. <i>Сприяють</i>: а) комплексному використанню природних й суспільних ресурсів; б) розумному об'єднанню можливостей природи й суспільства; в) формуванню інтегральних ландшафтів.</p> <p>2. <i>Формують</i>: а) раціональну ландшафтну й галузеву структури; б) раціональні цикли життєдіяльності людей.</p>	Закон територіальної комплексності діяльності людини
Принцип історизму	<p>1. <i>Формують</i>: а) глибоке уявлення (розуміння) тенденцій розвитку СЛ.</p> <p>2. <i>Сприяють</i>: а) пізнанню сучасної структури й особливостей функціонування СЛ; б) прогнозуванню їх розвитку.</p>	Принцип стадійності (послідовності етапів розвитку)

4.2 ТИПОЛОГІЯ СІЛЬСЬКИХ ЛАНДШАФТІВ ПОДІЛЛЯ ЗА НАЛЕЖНІСТЮ ДО НАТУРАЛЬНИХ ЛАНДШАФТІВ

Аналітичний огляд археологічних, історичних, етнографічних, географічних, картографічних та архівних джерел показує, що сучасні сільські ландшафти Поділля мають глибокі



генетичні коріння. Вони пройшли складний і тривалий шлях розвитку. Ядра багатьох з сучасних сільських поселень формувалися ще в скіфські (VII-VI ст. до н.е.) часи – поселення Кліщів Тиврівського району Вінницької області, період ранніх слов'ян та давньоруський період – села Стара Ушиця, Калюс Хмельницької області.

Розвиток сільського селитебного процесу й формування селитебних ландшафтів у часовому вимірі проходив нерівномірно. У цьому історичному процесі чітко виділяються підйоми і спади. Л.І. Воропай і М.М. Куниця [2] виділяють три «піки» наростання інтенсивності селитебного процесу Поділля: (початок XI ст. – середина XIII ст., середина XIV ст. – 30-ті роки XVII ст., середина XVIII ст. – середина XIX ст.) і три «улоговини» – різкого спаду його інтенсивності (середина XIII ст. – середина XIV ст., 40-ві роки XVII ст. – середина XVIII ст., початок XX ст.). Сучасні дослідження сільського селитебного процесу Поділля дають змогу зробити висновок, що зменшення кількості сільських поселень, їх людності і площ спостерігалось не лише на початку, але й до 50-х років XX ст. З 50-х до кінця 80-х років селитебний процес розвивався активно, а з 90-х років

XX ст. і на початку XXI ст. знову спостерігається його послаблення у віддалених від обласних і районних центрів районах та активізація у приміських зонах, особливо великих міст. У цей час (кінець XX – початок XXI ст.) спостерігається активний розвиток дачних поселень, окремі з яких поступово набувають ознак сільських.

Сільські ландшафти будь-якого рангу формуються на природній (натуральній або антропогенній) основі. Здебільшого, вони займають ландшафтні комплекси типологічного рівня у межах фацій, урочищ, місцевостей відповідних фізико-географічних районів. За належністю сільських поселень до ландшафтних комплексів рангу місцевостей їх можна згрупувати у типи, до ландшафтних комплексів рангу урочищ – у види. За майже цими ознаками Л.І. Воропай і М.М. Куниця [2] селитебні геосистеми (СГС) Поділля об'єднали у 4 типи, 9 видів. I тип долинних СГС складається з чотирьох видів: 1 – високозаплавних, 2 – низькотерасових, 3 – середньотерасових, 4 – терасово-схилкових. II тип ярково-балкових СГС утворюють СГС чотирьох видів: 1 – заплавно-низькотерасових, 2 – донно-схилкових, 3 – схилкових, 4 – котловинних. III тип плакорно-міжрічкових СГС теж включає чотири види: 1 – високотерасових, 2 – плакорних, 3 – лощинних, 4 – привершинних. IV тип «контактних» СГС, що сформувалися на контактах місцевостей і фізико-географічних районів (переважно міські ландшафти).

Детальні польові дослідження сільських ландшафтів Поділля показали, що типологія запропонована Л.І. Воропай і М.М. Куницею [2] є найбільш вдалою, однак потребує доповнення. Причини:

- типологія селитебних геосистем Л.І. Воропай загальна і включає в себе як сільські, так і міські ландшафти; наші

дослідження стосуються лише сільських ландшафтів;

- безперечно, що у пізнанні типологічної структури сільських ландшафтів вирішальне значення мають типи місцевостей, але не лише прирічкові, ярково-балкові та плакорно-міжрічкові, також й схиліві, останцево-вододільні, горбисто-грядові, товтрові, дюнно-гривисті, що суттєво урізноманітнює як типологію, так і структуру сільських ландшафтів;
- у формуванні сучасної структури сільських ландшафтів, крім натуральних зростає роль й антропогенних місцевостей, зокрема, ставково-заплавного, кам'янистого бедленду, монокотлованного, а також антропогенних урочищ і фацій;
- у процесі пізнання сільських ландшафтів значення мають характеристики не лише селитьби, але й пов'язаної з нею інфраструктури, елементи якої можуть функціонувати відносно окремо, за межами села: млини на річках, санаторії, табори відпочинку, заводи з виробництва цегли, консервів і, навіть, культові споруди.

Майже 68 % сільських поселень Поділля приурочені до долин річок, або у тій чи іншій мірі «заціпають» їх. Тут вони формуються як в окремих типах місцевостей, так і на основі їх комбінації. Охоплюють низку простих і складних урочищ, та ландшафтних ділянок (натуральних, натурально-антропогенних і антропогенних); поступово зростає у їх структурі роль та значення ландшафтно-технічних систем. В долинах річок спостерігається й найбільше різноманіття сільських ландшафтів, що дає можливість об'єднати їх у групу *долинних* (рис. 4.1). У цій групі виділяються п'ять типів сільських ландшафтів.

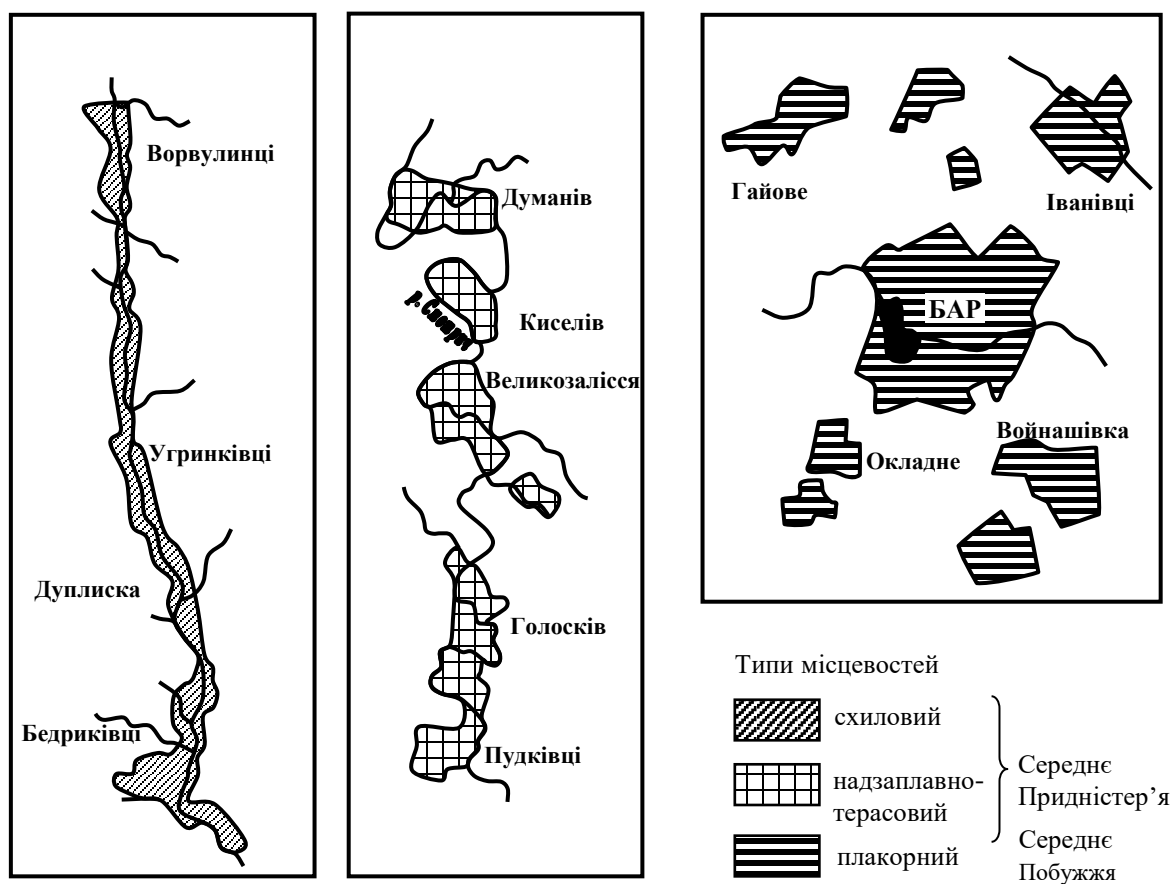


Рис. 4.1. Розміщення поселень приурочених до різних типів місцевостей

Заплавні. Більш широко були розповсюджені у ХІХ – на початку ХХ ст. Приурочені до високих заплав і являли собою хутірські поселення переважно з однією, максимум 2-3 житловими та господарськими спорудами, з прилеглими до них ділянками городів. Будівлі на високих фундаментах із каменю (граніт, пісковик, гнейс) або дерев'яних підпорах, що частково захищало від паводків та постійного перезволоження. Такі селитебні ландшафтні комплекси формувались для обслуговування млинових споруд, фабрик з виробництва паперу (заплава р. Соб в околицях с. Липовець Вінницької області), заводів, що використовували енергію води для розмолу гіпсу, вапняку, крейди тощо, були тимчасовими помешканнями рибаків та мисливців. У 30-50-х

роках ХХ ст. їх кількість і площі суттєво зменшились, а з 60-х років спостерігалось часткове відновлення у зв'язку з зарегулюванням стоку річок водосховищами і ставками, що призвело до втрати заплавності.

Відновлення цих своєрідних заплавних селитебних ландшафтних комплексів відбувається не шляхом будівництва житлових споруд, а елементів інфраструктури поблизу розташованих сільських поселень. Зокрема тут створюють птахоферми, пилорами (с. Лаврівка Вінницької області), рекреаційні комплекси у котрих крім відновлених господарських (млини) та житлових (кафе, шашличні, будинки рибаків) споруд, будують водні комплекси – копанки, невеликі за площею ставки, відновлюють канали тощо. Селитебні ландшафтні комплекси у заплавах річок частіше зустрічаються в центральних, північних та східних районах Поділля, зокрема в басейні річок Південний Буг, приток Прип'яті і майже немає їх у Придністер'ї, де паводкові води «змивають» усі споруди. На початку ХХІ ст. заплавні сільські ландшафти займають 1,3 % від їх загальної площі.

Значно більше випадків, коли сільські ландшафти лише частково зачіпають заплавний тип місцевостей і тут зосереджені сінокоси і пасовища, городи для вирощування городніх культур. З поступовим переходом заплавного типу місцевостей у ставково-заплавний та замуленням значної частини водойм, селитебні ландшафти значно розширили свої межі за рахунок заплав. Вирівняні поверхні замулених ставків використовують під спортивні майданчики, городи, частково житлову забудову й господарські споруди.

За минулих півсторіччя докорінно змінилась ситуація щодо сільських ландшафтів розташованих у заплавах і перших надзаплавних

терасах великих річок Поділля, зокрема Дністра і Південного Бугу. Будівництво водосховищ на цих річках дало змогу, з одного боку – більш активно заселяти заплави (регульований стік), а з іншого, як показали події минулих років – незаплановані спуски паводкових вод з водосховищ, затоплюють не лише заплави, але й першу надзаплавну терасу.

Формується нова *антропогенна заплава*, що охопила натуральну заплаву та першу надзаплавну терасу. Це необхідно враховувати при будівництві нових або розширенні площ наявних поселень, зокрема й на першій надзаплавній терасі Дністра та Південного Бугу. На таких ділянках долин річок краще не планувати нових поселень, а наявні поступово «виносити» на вищі тераси або схиліві місцевості.

Надзаплавно-терасові. Це сільські ландшафти, що формуються у межах однієї з терас. Вони переважають в центральних, північних та східних районах Поділля, де надзаплавні тераси (не більше трьох) на річках Горинь, Случ, Південного Бугу та його приток, верхів'ях річок-приток Дністра, займають значні площі та є найбільш придатними для функціонування поселень. Тут переважають села, що мають значні розміри й інколи займають до 10 і більше тисячі гектарів, різноманітні за конфігурацією, але здебільшого добре сплановані. Літогенна основа й поверхневі форми території таких сіл змінені менше, мікрокліматичні умови майже відповідають доквіллю, але суттєво відрізняються від плакорних і схилових (табл. 4.2), тваринний і рослинний світ змінені більше ніж в інших сільських ландшафтах. У структурі присадибних ділянок значні площі займають сінокоси (до 20-26 %) і сади (3-7 %). В садах переважають яблуні, груші, сливи і вишні, в яких домінують звичайні горобці, синиці, сірі ворони, сільські ластівки, кільчаті горлиці.

Характерна ознака таких сіл – гнізда лелек, кількість яких поступово збільшується.

Таблиця 4.2

Порівняння мікрокліматичних показників надзапlavно-терасових (I тераса, с. Медвідка) і плакорних (с. Лаврівка) сільських ландшафтів (Середнє Побужжя, Вінницька область)

Показники Пункт спостереження	Типи місцевостей	t, °C		Опади (мм)	Перші заморозки	Останні заморозки	Вітер (м/с)	Тумани кількість днів	Вологість повітря %
		Літо	Зима						
с. Лаврівка (Подільська височина)	Плакорний	+19,2	-5,4	625	17,10	20-25.05	2,6-3,0	47	69
с. Медвідка (Прибузьке полісся)	Надзапlavно-терасовий (I тераса)	+18,5	-5,1	650	6,10	10.06	2,1-2,6	58	71

Ландшафтну структуру надзапlavно-терасових сіл часто ускладнюють перезволожені пониження заплав великих річок і струмків, копанки і мілководні ставки, кар'єри (0,1-0,2 га) пісків і глин.

Цікавою різновидністю надзапlavно-терасових сільських ландшафтів є ландшафти, що формуються у межах подільських полісь [5]. Вони *приурочені як до I і II терас – перший вид*, зокрема Південного Бугу та його приток, *так і долин стоку льодовикових вод – другий вид*. Аналіз архівних та історичних матеріалів, топоніміка й польові дослідження показують, що близько 28 % сіл Подільських полісь поступово формувались з невеликих (3-5 садіб) хуторів, рудень, поташень, левад тощо. Природні умови й ремесло мали тут вирішальне значення у виборі місця поселення. На це вказують і назви сіл – Борівка, Приборівка, Сосонка, Медвідка, Пеньківка, Рудня, Поташня, Майдан.

У сільських ландшафтах подільських полісь першими зазнавали змін рослинність (лісова, лучна і болотна) та пов'язаний з нею тваринний світ. Мішані хвойно-широколисті ліси у їх межах знищені повністю і докорінно змінені в околицях – переважно замінені хвойними породами. Деревина (дуб, ясен, сосна) завжди мали суттєве значення у функціонуванні сіл Подільського полісся. У жилих і господарських спорудах вона займає 30-45 % будівель та є основою низки промислів. Характерні тут дерново-підзолисті та ясно-сірі ґрунти окультурені, добре угноєні, доглянуті й інтенсивно використовуються. За кількістю гумусу (до 2-3 %) вони наближаються до темно-сірих лісових ґрунтів, а родючість вища від натуральних 30-45 %.

У селах Подільських полісь та їх околицях ландшафтно-інженерні системи (меліоративні канали, спрямлені русла річок, кар'єри піску) є не лише відповідними структурами селитебних ландшафтів, але й мають ландшафтоформуєче значення. Завдяки їм понижується рівень ґрунтових вод, зникають заболочені западини й понижені перезволожені ділянки (с. Павлівка Калинівського; с. Коло-Михайлівка та с. Сосонка Вінницького районів), а також вирівнюються або зрізаються дюни. Разом з тим, у вироблених або покинутих кар'єрах піску, каоліну і торфу поступово формуються болота, граніту та інколи каоліну – глибокі (до 6-8 м) водойми. У кожному Подільському поліссі зміни геокомпонентів в сільських ландшафтах мають свої особливості, котрі залежать, в першу чергу, від тривалості й ступеня їх господарського освоєння (табл. 4.3).

У селах Подільських полісь значно змінені й натуральні ландшафтні комплекси. У їх сучасній ландшафтній структурі

домінують власне антропогенні ландшафти й ландшафтно-техногенні системи. Натуральні ландшафти займають не більше 3-4%, натурально-антропогенні до 7%. Села приурочені, переважно, до окраїн лісу, або приток Південного Бугу. Крім будівель, городів та сінокосів тут зустрічаються перезволожені луки, болота й западини, а також невеличкі за площею гаї, які прикрашають копанки. Типова структура сучасних ландшафтів одного із сіл Побузького Полісся – Медвідки, показано на рис. 4.2 [5].

Таблиця 4.3

**Зміна геокомпонентів
у сільських ландшафтах Подільських полісь**

Подільські полісся	Прибузьке Полісся			Летичівське Полісся			Десенське Полісся		
Села Геоком- поненти	Павлівка	Медвідка	Коло- Михайлівка	Дяківці	Івча	Микулинці	Сосонка	Сиваківці	Приборівка
Гірські породи	С	ч	Ср	С	С	Ср	ч	ч	ч
Поверхневі форми	Ср	С	Ср	Ср	С	Ср	С	Ср	ч
Мікроклімат	К	Ср	Ср	К	Ср	К	С	Ср	ч
Поверхневі води	Ср	К	С	Ср	К	К	Ср	К	Ср
Ґрунтовий покрив	Ср	Ср	Ср	К	Ср	Ср	Ср	К	Ср
Рослинність	К	К	К	К	К	К	Ср	К	К
Тваринний світ	Ср	Ср	Ср	Ср	Ср	С	С	Ср	К

зміни (у відсотках):

К – корінні > 75

С – слабкі – 25-50

Ср – середні – 50-75

ч – часткові – до 25

На Середньому Придністер'ї, за різними даними прослідковується від 6 до 8 терас. Тут сільські ландшафти надзаплавно-терасового типу місцевостей доцільно розділити на два види: низькотерасові та

середньотерасові. В долинах Дністра та його лівих приток низькотерасові сільські ландшафти переважають і можуть займати від 46 до 60% площі цих ландшафтних комплексів. У зв'язку з тим, що на Придністер'ї тераси вузькі, витягнуті на значні відстані або зустрічаються фрагментарно, тут прослідковуються вузькі, лінійно витягнуті смуги або стрічки сільських ландшафтів протяжністю інколи кілька кілометрів. Зливаються вони рідко, але площі значні. Низько- і середньотерасові села добре сплановані: чітко виокремлюються 2-3 дороги з прилеглими до них житловими і господарськими спорудами та майже суцільні ділянки городів між забудовою. Планувальну будову

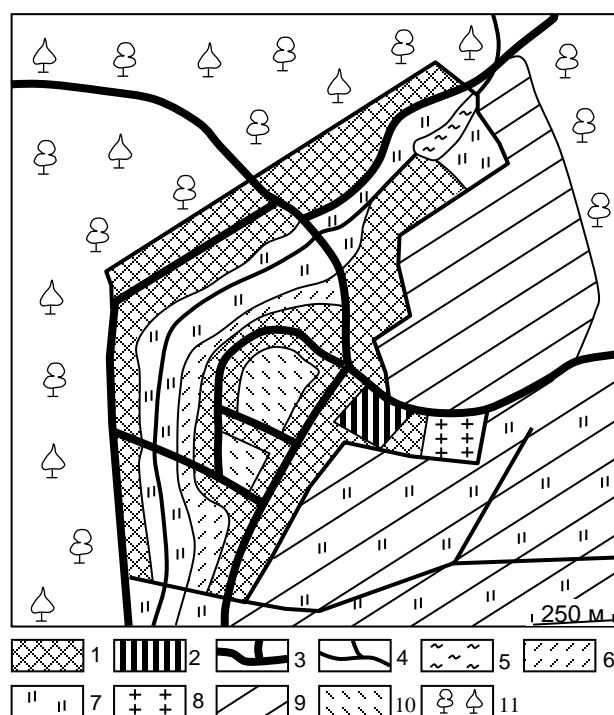


Рис. 4.2 Структура сучасних ландшафтів села Медвідки

Селитебні ландшафти. Сільські. Надзаплатно-терасові. Урочища: 1 – одноповерхова забудова, 2 – тваринницькі комплекси, токи, майстерні, 3 – гравійні дороги, 4 – меліоративні канали, 5 – копанки. Власне антропогенні. Урочища: 6 – городи, 7 – луки й пасовища, 8 – цвинтар. Сільськогосподарські ландшафти. Надзаплатно-терасові: 9 – польові, 10 – лучно-пасовищні на місці польових. Лісові антропогенні ландшафти. Надзаплатно-терасові. 11 – вторинні дубово-грабові.

таких сіл інколи порушують неглибокі яри й балки в лесових породах, струмки та частково покинуті кар'єри лесоподібних суглинків.

Там, де села займають тераси річкових меандр (с. Горошівці Тернопільської області) прослідковується концентрична забудова та розташування городніх урочищ. Характерною ознакою низькотерасових сільських ландшафтів Придністер'я є наявність у їх структурі теплиць. Це ландшафтно-інженерні системи, з антропогенними насипними родючими ґрунтосумішами, своїм мікрокліматом та набором городніх культур. В окремих селах (Зозулинці, Колодрібка, Горошівці) Тернопільської області вони займають до 80% урочищ городів, або 30-35 % території сільських ландшафтів. Прибуток від продажу городніх культур (помідори, ранній редис і цибуля, огірки, баклажани) цих високоурожайних ландшафтно-інженерних систем – основа економіки сіл Придністер'я. Овочеві культури переважають і на відкритих ґрунтах городніх урочищ. Разом з тим, в структурі низько- і частково середньотерасових сільських ландшафтів, значно менше теплолюбивих городніх (кавунів, динь) та садових (персиків, черешні, абрикос, горіхів та винограду) культур через інверсії зимових температур [4].

Схилові. Характерні для Придністер'я (рис. 4.3), зустрічаються на Середньому Побужжі, рідше в інших районах Поділля. У Придністер'ї частіше приурочені до лівобережних схилів південної та південно-західної експозиції, що мають спад до 25-30°, іноді й більше. У зв'язку з цим, у ландшафтній структурі таких сіл значний відсоток (до 20%) урочищ техногенного походження: нарізні тераси під городи і сади, дороги, окремі ніші під забудову, кар'єри піску, пісковика, вапняку, глини, підпірні стінки тощо. Тут активніше, ніж в селитебних ландшафтах

інших типів місцевостей розвиваються небажані геоморфологічні процеси: ерозія (лінійна і площинна), зсуви, інколи опливини.

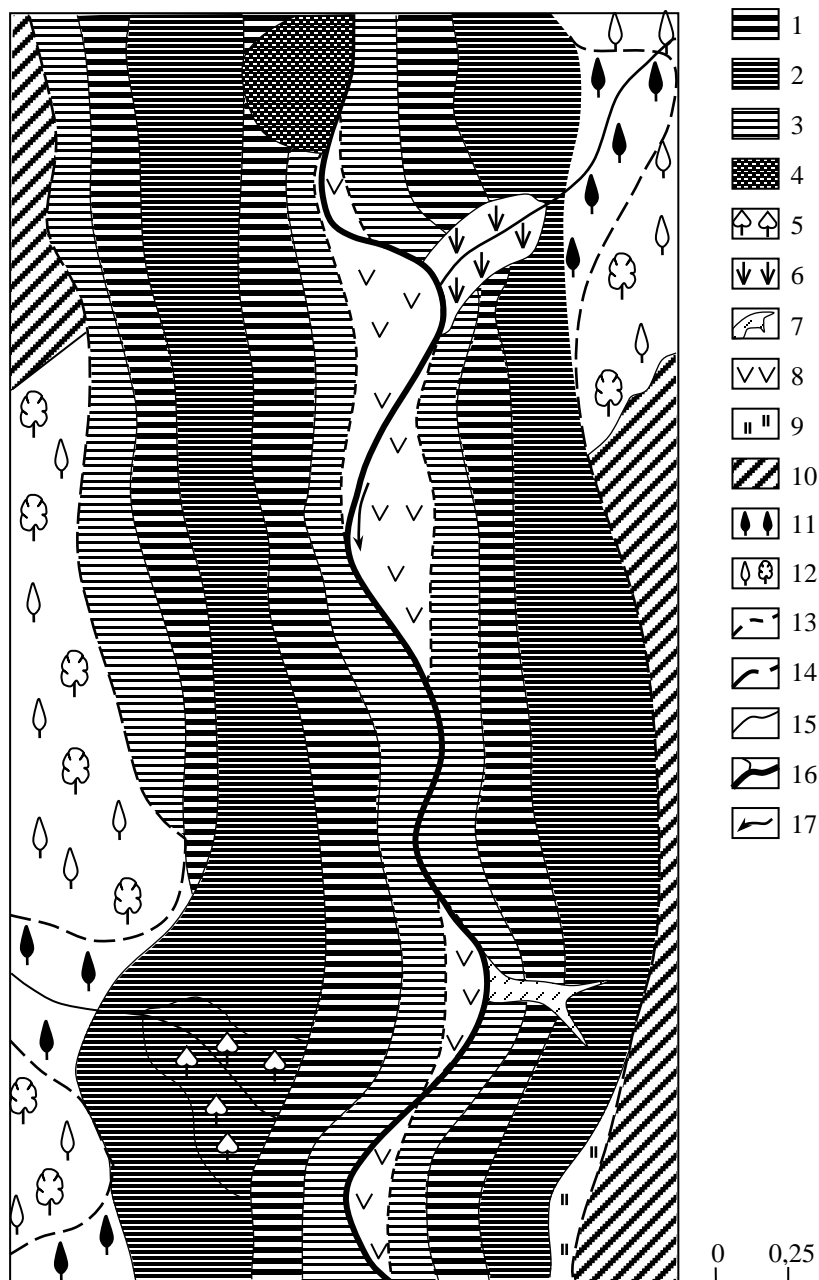


Рис. 4.3 Структура сільських ландшафтів, приурочених

до схилового типу місцевостей (с. Бедриківці Хмельницької обл.)

Селитебні ландшафти. Сільські. Схилі. Урочища: 1 – покаті лесові схили, зайняті під суцільну індивідуальну забудову, 2 – круті лесові схили, спорадично забудовані індивідуальними будинками на штучних терасах і нішах, невеликими городніми ділянками і садами, 3 – слабо покаті лесові схили зі змитими сірими лісовими ґрунтами, зайняті під суцільні городи, 4 – неглибокий (3-4 м), площею 0,4 га кар’єр лесоподібних суглинків без рослинності, 5 – покаті лесові схили балки з сильно еродованими сірими лісовими ґрунтами під яблуневим садом, 6 – покаті лесові схили з еродованими сірими лісовими

грунтами під насадженням шовковиці, 7 – неглибокі (3,2-2,5 м) лесові яри. Сільськогосподарські ландшафти. *Лучно-пасовищні*. Заплавні: 8 – вирівняні ділянки заплав з лучно-болотними ґрунтами з різнотравною рослинністю під сінокоси, 9 – слабкопокаті лесові схили з слабко змитими сірими лісовими ґрунтами під злаковою рослинністю, що використовується під випас. *Польові*. Вододільні: 10 – хвилясті розорані поверхні вододілів з сірими і світло-сірими лісовими ґрунтами. Лісові антропогенні ландшафти. *Лісокультурні*. Схилові: 11 – покаті лесові схили балок з еродованими сірими лісовими ґрунтами під насадженнями акації білої і клену польового. Вододільні: 12 – вододільні діброви з сірими лісовими ґрунтами. *Межі*. Типів місцевостей: 13 – заплавного і схилового, 14 – схилового і вододільного; 15 – антропогенних ландшафтних комплексів. *Інші позначки*. 16 – русло річки Тупа, 17 – напрям течії річки.

У ландшафтній структурі таких сіл частіше зустрічаються натуральні й натурально-антропогенні ландшафтні комплекси: яри, заліснені балки, гаї, урвища. Суттєво зростають площі садів (до 7-15 % території села) та пасовищ і зменшуються городів та сінокосів. У садах зростає роль кісточкових – слив, абрикос, вишні, а також винограду.

Перехідні або контактні. Формуються на межі контакту типів місцевостей. До таких відносяться види сільських ландшафтів – заплавно-терасові, терасово-схилові та схилово-плакорні (рис. 4.4, 4.5, 4.6). Для них характерні сумісні ознаки складових типів місцевостей і більша складність та різноманіття ландшафтної структури.

Прирічкові або власне долинні. Частіше зустрічаються в районах Подільського Придністер'я, але є й в інших районах Поділля. Такі селитебні ландшафти формуються на придатній для поселення ділянці долини річки і часто займають заплаву, терасу, схили і, навіть, частину плакору. Інколи, вони лінійно витягнуті вздовж річки, а коли зливаються, то утворюють сільські «агломерації» протяжністю у кілька кілометрів.

Натурна ділянка с. Махнівка розташована на території Махнівської сільської ради Козятинського району. У

геоморфологічному відношенні розташована в межах Придніпровської височини. Рельєф представлений рівниною з чергуванням рівнинних і плоско-хвилястих ділянок, розчленованих балками. Абсолютні висоти коливаються від 285 м до 253 м (у заплаві р. Гнилоп'ять). Тектонічно ділянка розміщена в межах УКЩ Бердичівського антиклінорію.

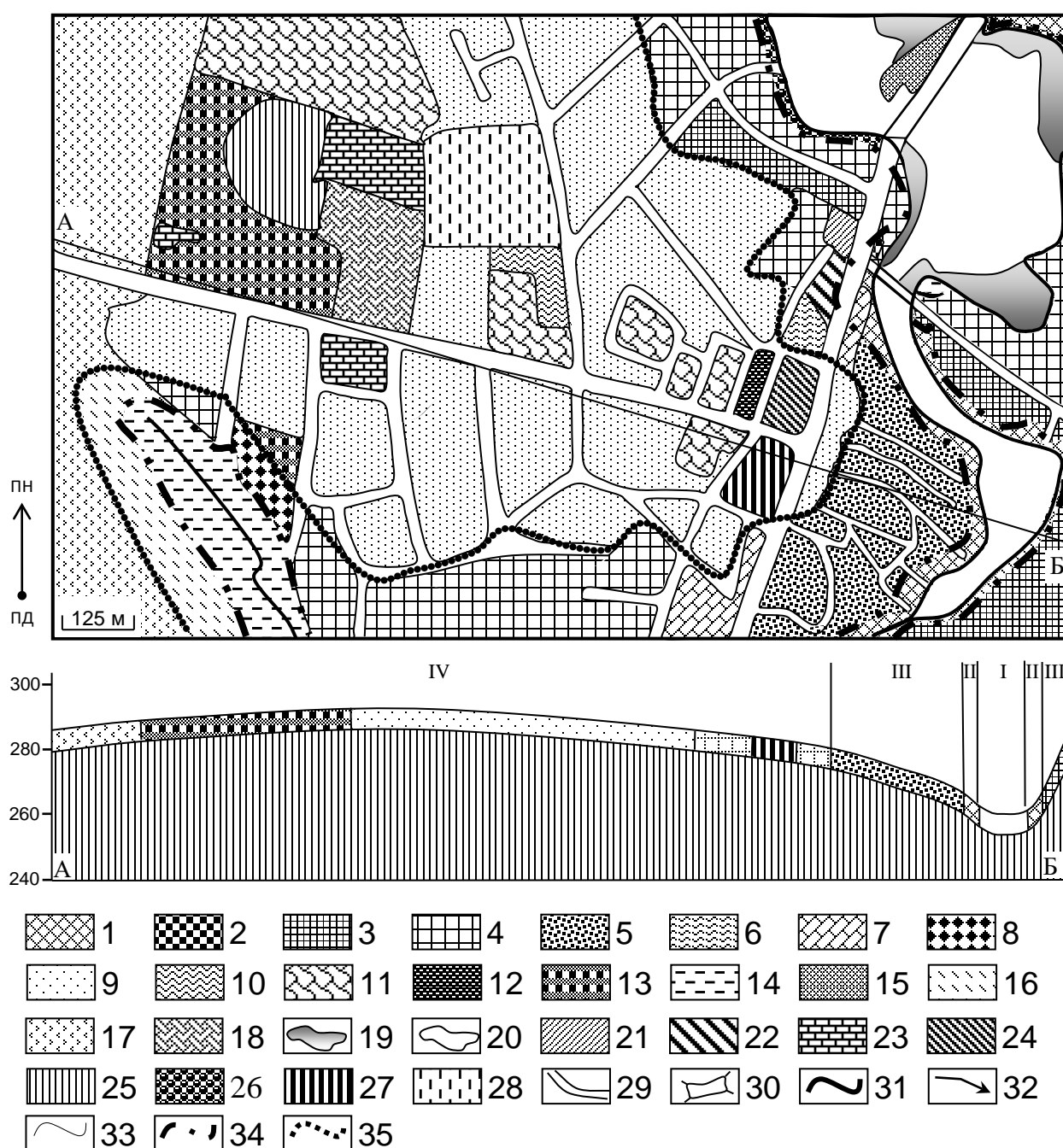


Рис. 4.4 Висотна диференціація сільських ландшафтів

Придніпровської височини (с. Махнівка Вінницької області)

Типи місцевостей. I – русловий, II – заплавної, III – схиловий, IV – плакорний. Селитебні

ландшафти. Сільські. Заплавні. Урочища: 1 – виположені алювіальні ділянки заплав з лучними ґрунтами, зайняті під сінокісні городні ділянки, 2 – вирівняні алювіальні ділянки високої заплави з лучними ґрунтами, зайняті під адміністративні споруди (автовокзал). Схилові. Урочища: 3 – круті (15-17°) лесові схили з видозміненими чорноземними ґрунтами, зайняті під суцільну індивідуальну забудову, 4 – сильноспадисті (10-12°) лесові схили з чорноземними ґрунтами, забудовані індивідуальними будинками на штучних терасах і в нішах, з городніми ділянками і садами, 5 – слабкоспадисті (5-7°) лесові схили з видозміненими чорноземними ґрунтами, зайняті під суцільну індивідуальну одноповерхову забудову, 6 – слабкоспадисті (5-7°) лесові схили, зайняті двоповерховими житловими спорудами, 7 – спадисті (7-8°) лесові схили з чорноземними ґрунтами, зайняті адміністративними спорудами, 8 – сильноспадисті (10-12°) лесові схили з чорноземними ґрунтами, зайняті суцільними городніми ділянками. Плакорні. Урочища: 9 – рівно-хвилясті лесові поверхні з чорноземними ґрунтами, зайняті індивідуальною одноповерховою забудовою, 10 – рівно-хвилясті лесові поверхні з чорноземними ґрунтами, зайняті двоповерховою забудовою, 11 – рівні лесові поверхні з видозміненими чорноземами, зайняті закладами загального користування (магазини, школа, дитсадок, лікарня), 12 – рівні лесові поверхні з видозміненими чорноземами, зайняті адміністративними спорудами (сільрада), 13 – рівні лесові поверхні вододілів, зайняті суцільними городніми ділянками.

Сільськогосподарські ландшафти. Лучно-пасовищні. Заплавні. Урочища: 14 – вирівняні ділянки заплав з лучно-болотними ґрунтами під різнотравно-болотною рослинністю, що використовується під сінокісіння, 15 – невисока (до 1 м) насипна земляна коса з різнотравно-болотною рослинністю і посадкою верби плакучої та вільхи. Польові. Схилові. Урочища: 16 – спадисті розорані лесові схили з чорноземами малоґумусними, зайняті польовими сівозмінами. Плакорні. Урочища: 17 – рівні лесові поверхні вододілів з типовими малоґумусними чорноземами, зайняті польовими сівозмінами, 18 – рівні лесові поверхні вододілів з видозміненими чорноземами, відведені під сільськогосподарський комплекс – ферму, тракторний стан, господарський двір.

Водні ландшафти. Ставково-заплавні. Урочища: 19 – мілководні (0,2-0,5 м) прибережні ділянки ставка з осоково-очеретяними заростями, 20 – ставок, глибиною до 8 м. з піщано-мулистим дном, який використовується під риборозведення і рекреацію.

Промислові ландшафти. Власне промислові. Схилові. Урочища: 21 – спадисті лесові схили з видозміненими чорноземами, зайняті промисловими об'єктами, 22 – спадисті лесові схили з видозміненими чорноземами, зайняті під будівництво. Плакорні. Урочища: 23 – хвилясті лесові поверхні з видозміненими чорноземами, зайняті промисловими об'єктами, 24 – хвилясті лесові поверхні з видозміненими чорноземами, зайняті під будівництво.

Гірничопромислові: 25 – складне урочище невеликого глиняного кар'єру, частково зарослого рудеральною рослинністю.

Лісові ландшафти. Умовно-натуральні. Заплавні. Урочища: 26 – водоохоронні прирічкові лісосмуги на лучних ґрунтах з вільхи та верби плакучої.

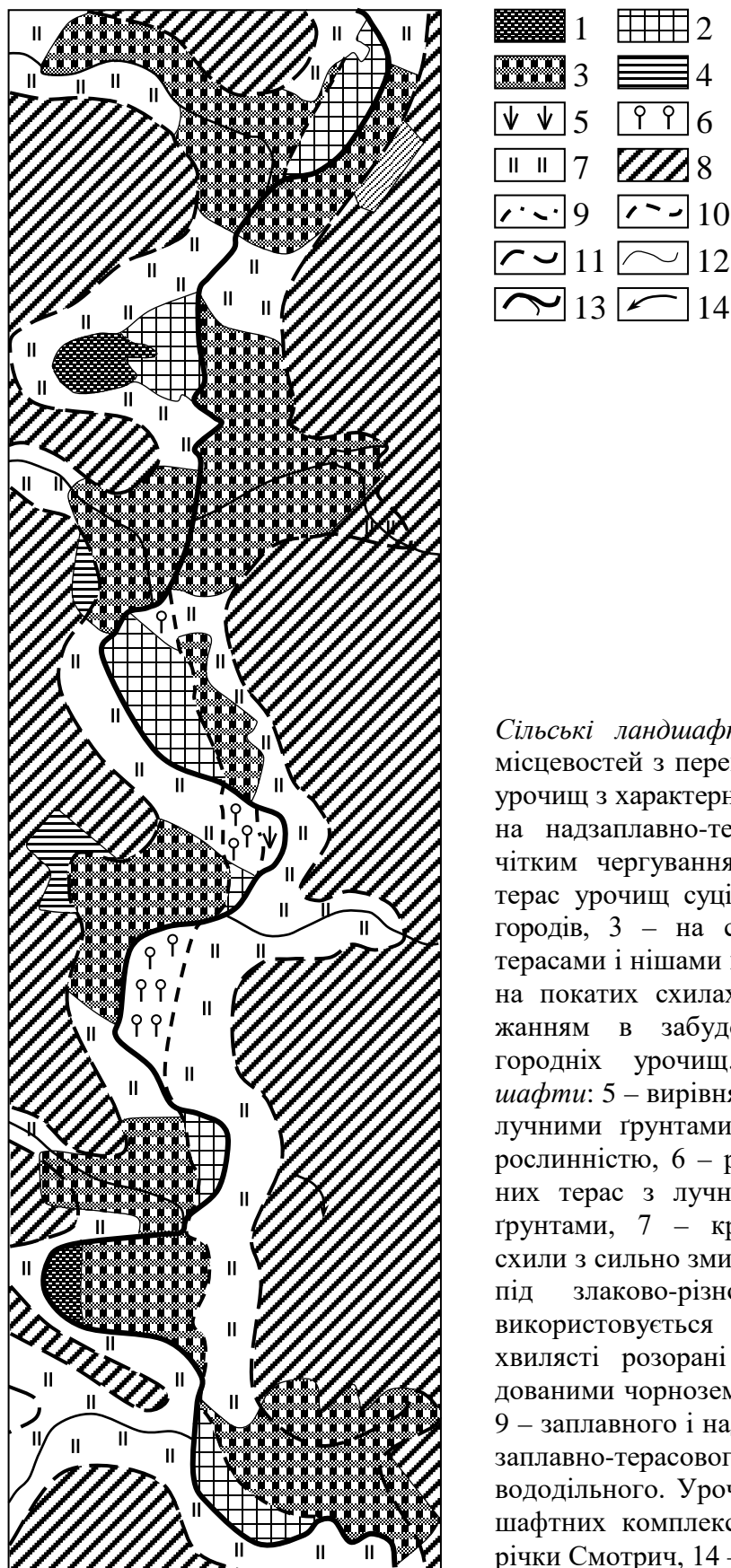
Тафальні ландшафти. Плакорні. Урочища: 27 – братська могила на хвилястій лесовій поверхні з видозміненими чорноземами, 28 – кладовище.

Дорожні ландшафти: 29 – насипні асфальтові шосе і ґрунтові сільські дороги, 30 – невисокий (висота 4-5 м) залізобетонний міст.

Інші ЛК: 31 – русло річки, 32 – напрям течії річки.

Межі ландшафтних одиниць: 33 – урочищ. типів місцевостей,

34 - заплавного і схилового, 35 - схилового і плакорного.



Сільські ландшафти: 1 – на заплавному типі місцевостей з переважанням сінокісних і городніх урочищ з характерною притерасною забудовою, 2 – на надзаплавно-терасовому типі місцевостей з чітким чергуванням лінійно витягнутих вздовж терас урочищ суцільної індивідуальної забудови і городів, 3 – на схиловому типі місцевостей з терасами і нішами під забудову, городами і садами на покатих схилах, 4 – на вододілах з переважанням в забудові господарських споруд і городніх урочищ. *Сільськогосподарські ландшафти:* 5 – вирівняні ділянки зволжених заплав з лучними ґрунтами під різнотравною сінокісною рослинністю, 6 – рівні розорані поверхні супіщаних терас з лучними і світло-сірими лісовими ґрунтами, 7 – круті (18-25°) лесово-вапнякові схили з сильно змитими сірими лісовими ґрунтами під злаково-різнотравною рослинністю, що використовується під інтенсивний випас, 8 – хвилясті розорані поверхні вододілів з деградованими чорноземами. *Межі.* Типів місцевостей: 9 – заплавного і надзаплавно-терасового, 10 – надзаплавно-терасового і схилового, 11 – схилового і вододільного. Урочищ: 12 – антропогенних ландшафтних комплексів. *Інші позначки.* 13 – русло річки Смотрич, 14 – напрям течії річки.

Рис. 4.5 Сільські ландшафти в межах кількох типів місцевостей

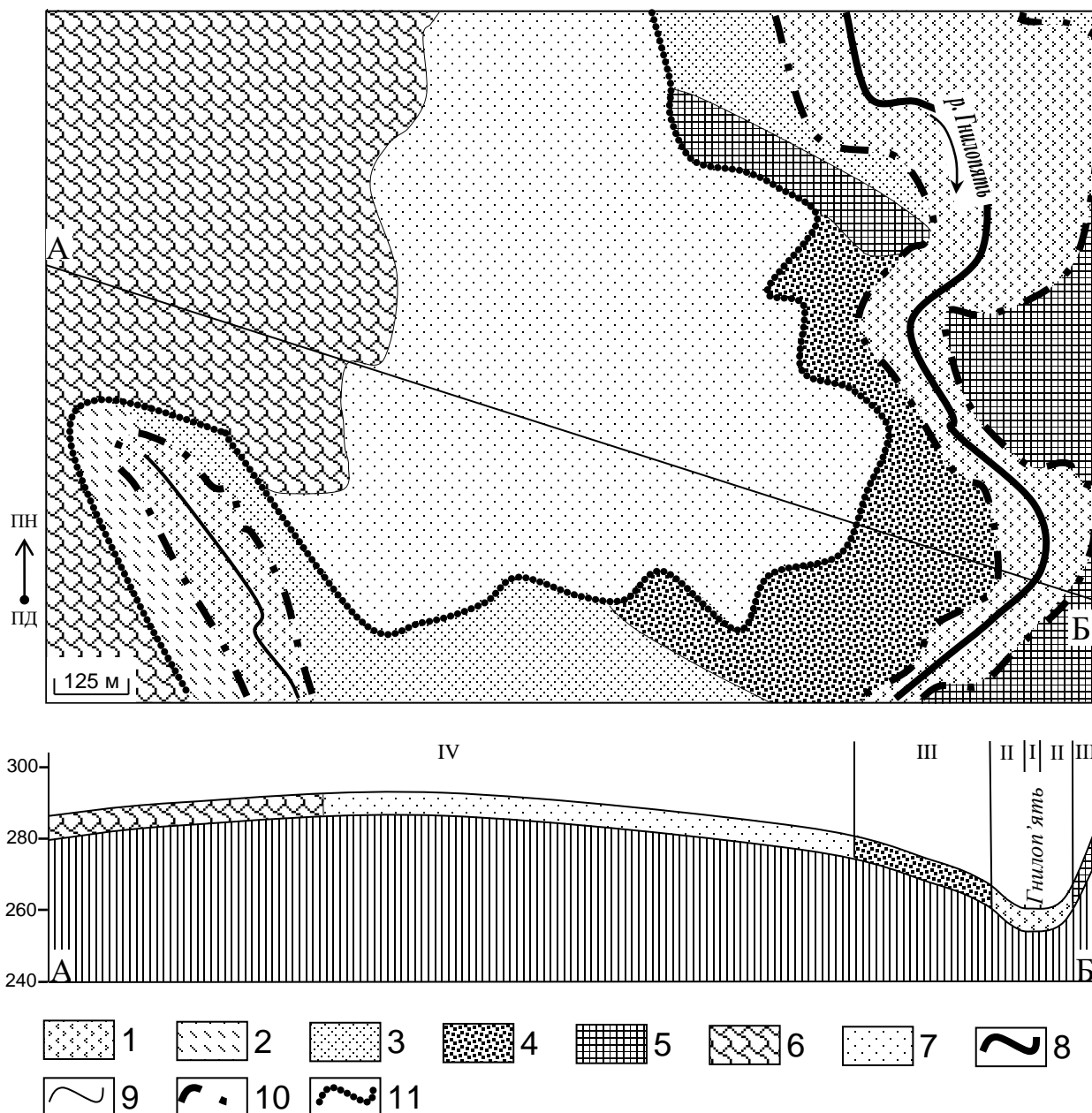


Рис. 4.6 Відновлена доагрикультурна структура висотної диференціації та ландшафтного різноманіття натуральних ландшафтних комплексів (с. Махнівка Козятинського району)

Типи місцевостей: I – русловий, II – заплавний, III – схиловий, IV – плакорний. Натуральні. Рівнинні. Заплавні. Урочища: 1 - рівні алювіальні ділянки заплави з лучно-дерновими ґрунтами, зарослі різнотравно-злаковою рослинністю. Схилові: 2 – спадисті (7-10°) лесові поверхні з малоґумусними чорноземами, зайняті степовою рослинністю, 3 – сильнospадисті (10-12°) лесові поверхні з чорноземними ґрунтами, зайняті степовою рослинністю, 4 - слабкospадисті (5-7°) лесові схили з чорноземними ґрунтами, зайняті степовою рослинністю, 5 – круті (15-17°) лесові схили зі змитими чорноземами, зайняті степовою рослинністю. Плакорні: 6 - рівні лесові поверхні вододілів з типовими малоґумусними чорноземами, зайняті степовою рослинністю, 7 – хвилясті лесові поверхні вододілів з типовими малоґумусними чорноземами, зайняті степовою рослинністю; Інші ЛК: 8 - русло річки. Межі ландшафтних одиниць: 9 – урочищ, 10 - заплавного і схилового типів місцевостей, 11 - схилового і плакорного.

Нижній висотно-ландшафтний рівень представлений *заплавним типом місцевостей* з абсолютними висотами 233-260 м. Заплавний тип місцевостей займає незначну площу – 6% від загальної площі натурної ділянки. Він простежується неширокою, до 5 м, смугою обома берегами ставка, що споруджений на річці. Урочища цього типу місцевостей – алювіальні ділянки з лучними ґрунтами, зайняті городніми ділянками, які використовуються як сінокоси. Другим за площею є урочища алювіальних ділянок з лучними ґрунтами, порослими вільхою, що росте вузькою смугою берегами ставка.

Середній висотно-ландшафтний рівень має абсолютні висоти 260-300 м. Він включає в себе схиловий і плакорний типи місцевостей.

Ґрунтовим покривом є малогумусні чорноземи на легкосуглинистих лесових породах, з потужністю гумусного горизонту до 1 м і вмістом перегною понад 4%. Клімат континентальний. Річна кількість опадів становить 556 мм. Середня температура січня $-6,2^{\circ}\text{C}$, липня – $+18,6^{\circ}\text{C}$. Через натурну ділянку протікає р. Гнилоп'ять, яка належить до басейну Дніпра. На річці створений ставок загальною площею 95,7 га. Висотна диференціація ландшафтів проявляється у наявності тут 2-х висотних ландшафтних рівнів.

Схиловий тип місцевостей з абсолютними висотами 260-270 м. Варто зазначити, що у структурі цього типу місцевостей виділяються урочища покатих, сильнопокатих та крутих схилів. Урочища покатих схилів (крутизною $7-10^{\circ}$) домінують на лівому березі річки Гнилоп'ять. Тут зручно розміщуються одно- і двоповерхові житлові споруди, городні ділянки, садки поряд із будівлями.

Урочища сильно покатих ($10-15^{\circ}$) схилів розташовані на лівому

березі річки, там, де річка робить крутий поворот. Тут на нарізних терасах розміщені житлові споруди, сади, городи.

Урочища крутих (15-17°) схилів розташовані на правому березі річки. Вони зайняті під індивідуальну забудову. Варто зазначити, що житлові будинки розташовані у верхній частині схилу – це верхня мікросмуга, а середню і нижню займають городи й невеликі садки.

Плакорний тип місцевостей займає значну площу (140 га) з абсолютними висотами 270-300 м. У ландшафтному плані – це слабо дреновані міжрічкові простори з типовими малогумусними чорноземами. Саме завдяки рівнинній території та значним площам цього типу місцевостей, більша частина селитьби знаходиться саме тут. Село розростається у бік плакору, забудовуючи його новими житловими будинками. Тут розміщені також адміністративні споруди: магазини, відділення зв'язку тощо. Обширні площі й невеликі перепади висот дозволяють тут також проектувати будівництво.

У межах плакору зосереджена більша частина промислових об'єктів (цегляний завод, глиняний кар'єр), а також сільськогосподарський комплекс, тракторний стан, автопарк та польові ландшафти.

Ландшафтне різноманіття на натурній ділянці характеризується наявністю тут 7-ми класів антропогенних ландшафтів, 9-ти підкласів, 3-х типів місцевостей та 30 урочищ. Загалом на натурній ділянці хорологічний показник ландшафтного різноманіття становить 0,24, типологічний – 0,09 (табл. 4.3). Це вищі показники у порівнянні з натурною ділянкою с. Бронниця, де різноманіття ландшафтів підтримує значна розчленованість території. Якщо ж порівняти сучасні

ландшафти натурної ділянки з тими, що панували тут у натуральному стані, то можна зробити висновок, що теперішні показники зросли у 12 разів (хорологічне різноманіття) і втричі зросло типологічне різноманіття. На нижньому висотно-ландшафтному рівні (руслівий і заплавний типи місцевостей) кількість видів ландшафтів у Комсомольському збільшилась у зв'язку з тим, що на річці був споруджений ставок. Регулювання цього ландшафтного комплексу людиною зумовило виникнення більшої кількості урочищ порівняно з натуральним станом. До того ж, площа заплавного типу місцевостей незначна (39,9 га) у порівнянні з іншими типами місцевостей, а кількість урочищ становить 19, тому показник видового різноманіття тут високий – 0,125.

Таблиця 4.3

**Показники сучасного та відновленого (доагрикультурного)
хорологічного та типологічного ландшафтного різноманіття на
натурній ділянці с. Комсомольське**

	Висотно-ландшафтні рівні									
	Акумулятивний						Денудаційно-акумулятивний			
	Типи місцевостей									
	Русловий		Заплавний		Схиловий		Плакорний		Разом на натурній ділянці	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
S га	39,06	0,06	39,9	78,9	146,6	146,6	59,9	59,9	312,8	312,8
N	11	1	19	1	39	3	9	2	77	7
m	2	1	5	2	10	7	5	2	28	12
CD ₁	3,55	0,06	2,1	78,9	3,75	48,6	6,65	29,95	4,06	44,6
CD ₂	0,28	16,6	0,47	0,01	0,26	0,02	0,15	0,03	0,24	0,02
TD	0,05	16,6	0,125	0,025	0,07	0,047	0,08	0,03	0,09	0,03

Значна кількість урочищ характерна для схилового та плакорного типів місцевостей, які є сприятливими для формування антропогенних ландшафтів. Через те, що ці типи місцевостей займають значні площі, ландшафтне різноманіття характеризується невисокими показниками, однак видове різноманіття в сучасних ландшафтах перевищує відновлені у 2-2,5 рази, а хорологічне у 5 разів на плакорах і у 13 – на схилах.

На родючих землях заплава – городи і сінокоси, на фрагментах терас – найбільш структуровані господарства селян, спортивні комплекси (стадіони, волейбольні площадки), культові споруди й громадські установи, на схилах – тераси і ніші під житлову забудову, сади і виноградники, на плакорах – частково житлова забудова, тваринницькі ферми, тракторні бригади і токи в минулому, а зараз, це переважно запущені ландшафтно-техногенні системи та значні за площею сади.

У ландшафтній структурі власне долинних сіл часто «вклинені» невеличкі ділянки лісових «стінок», пасовищ, заліснених балок і ярів, урвищ або виходів корінних порід без рослинності (таблиця 4.4). Ці ділянки не лише урізноманітнюють ландшафтну структуру таких сіл, але й збагачують їх рослинність та тваринний світ. Тут частіше можна побачити такі лісові види птахів як удода, зозулю, дрімлюгу, іволгу, дятла та інших; з тварин – кам'яну куницю, білку, лисицю, інколи й козулю. Диференціація прирічкових сільських ландшафтів, особливо Придністер'я, часто підсилюється мікрокліматичними особливостями долин річок. Так, зимові інверсії температур призводять тут до повного або часткового вимерзання у заплавах, на терасах і схилах північно-східної експозиції грецьких горіхів, абрикос, персиків, окремих видів

винограду, інколи (1994, 2010 рр.) навіть молодих паростків дубу черешчатого і скельного, ясеня звичайного, кизилу.

Таблиця 4.4

**Співвідношення ландшафтних комплексів
у прирічкових селах Подільського Придністер'я,
розташованих у межах трьох типів місцевостей (у %)**

Типи місцевостей	Ландшафтні комплекси			
	Антропогенні	Ландшафтно-техногенні	Ландшафтно-інженерні	Натуральні
Вододільний	60-80	10-20	1-2	0-1
Схиловий	20-30	40-60	3-5	5-7
Заплавний	60-70	10-15	2-3	до 15

Прирічкові села Придністер'я частіше приурочені лише до лівобережжя і рідше правій частині долини річки. На середньому Побужжі такої чіткої диференціації немає. Селитебні ландшафти, що охоплюють кілька типів місцевостей тут частіше зустрічаються на звужених ділянках долини річки Південний Буг: села Лаврівка – Ворошилівка, Стрільчинці – Печера, Губник – Глибочок.

Група плакорно-міжрічкових або вододільних сільських ландшафтів. Ця група об'єднує відносно незначну кількість сільських поселень (12-14 %). Більша їх частина сформувалась досить пізно, переважно у зв'язку з будівництвом доріг, нових заводів та електростанцій, видобутком корисних копалин тощо. Так, при будівництві водосховища Дністровської ГЕС на вододілі було «винесено» 36 сіл, село Глухівці у Вінницькій області сформувалося в результаті розробки родовища каолінів, а селище Теофіполь

«розрослося» завдяки Теофіпольському цукровому заводу. Плакорно-міжрічкові сільські ландшафти розповсюдженні в усіх фізико-географічних районах Поділля. За даними Л.І. Воропай і М.М. Куниці [2], найбільшу питому вагу вони мають у структурі сільських поселень Волковинського і Крижопільського районів Дністерсько-Бузької фізико-географічної області та Студеницького й Ушинського районів Могилівського Придністер'я, де вони приурочені до високих надканьйонних терас Дністра. В структурі плакорно-міжрічкових або вододільних сільських ландшафтів виділено 6 їх типів.

Високотерасові. Зосередженні переважно в Придністер'ї і приурочені до 6-8 терас. Часто займають значні площі, конфігурація залежить від форми тераси. Планування довільне, але відносно впорядковане; в ландшафтній структурі домінує приватна забудова і городи, майже немає водних антропогенних ландшафтних комплексів, лісових урочищ, проте значні (50-150 га) площі займають сади, особливо пальметні, де скрізь переважають різні види яблунь і груш. Окремо виділяються запушені ландшафтно-техногенні системи тваринницьких ферм, тракторних бригад, токів, що зараз являють собою своєрідні мікроосередки розвитку небажаних процесів. У структурі високотерасових сільських ландшафтів наявні ландшафтно-інженерні системи представлені мережею водопроводів і зрошувальних систем, глибокими колодзями, упорядкованими дорогами тощо.

Плакорні. Переважно це нові поселення «винесені» сюди з долин річок. Вони чітко сплановані, в структурі лише житлові, менше господарські споруди й городи, повністю відсутні водні комплекси й лісові урочища. Часто такі села «тягнуться» вздовж дороги обласного

або державного значення. Плакорні сільські ландшафти інколи примикають до нагірних дібров, що урізноманітнює не лише їх конфігурацію, але й ландшафтну структуру: у прилеглих лісах будуть табори відпочинку, розважальні заклади, є різноманітні промисли. Сади теж займають значні площі (колективні) і є при кожній садибі. Разом з тим для плакорних сільських ландшафтів характерними є наявність непритаманних для Поділля деревних порід таких як береза, горобина, ялина та екзотів, у оформленні присадибних ділянок, зростає роль різноманітних штількових і троянд. Як і у високо терасових, у плакорних сільських поселеннях суттєве значення мають водопровідні і зрошувальні ландшафтно-інженерні системи.

Прилощинні. Зустрічаються рідко. Такі сільські поселення, після хуторів, зараз першими занепадають, особливо у віддалених районах. Прилощинні села здебільшого приурочені до невеликих за площею лісових ділянок (гаїв). У ландшафтній структурі крім на значній відстані розташованих будинків є городи, сінокоси і пасовища. Садів майже немає. Невід'ємним елементом прилощинних сільських ландшафтів є ставки незначних площ (до 0,5-0,7 га) і глибин – до 1,5 м біля глиняної дамби. Ставки швидко заростають і перетворюються у болото, або їх спускають і розорюють під городні культури (рис. 4.7).

У снігові зими (1998, 2010 рр.) прилощинні села потерпають від снігових заметів, а наприкінці літа від безводдя. Разом з тим, прилощинні села, особливо ті, що примикають до лісових масивів, інколи активно відроджуються завдяки створенню на базі тваринницьких ферм або інших уцілілих господарських споруд, ранчо для утримання і розведення коней, ферм для вирощування страусів.

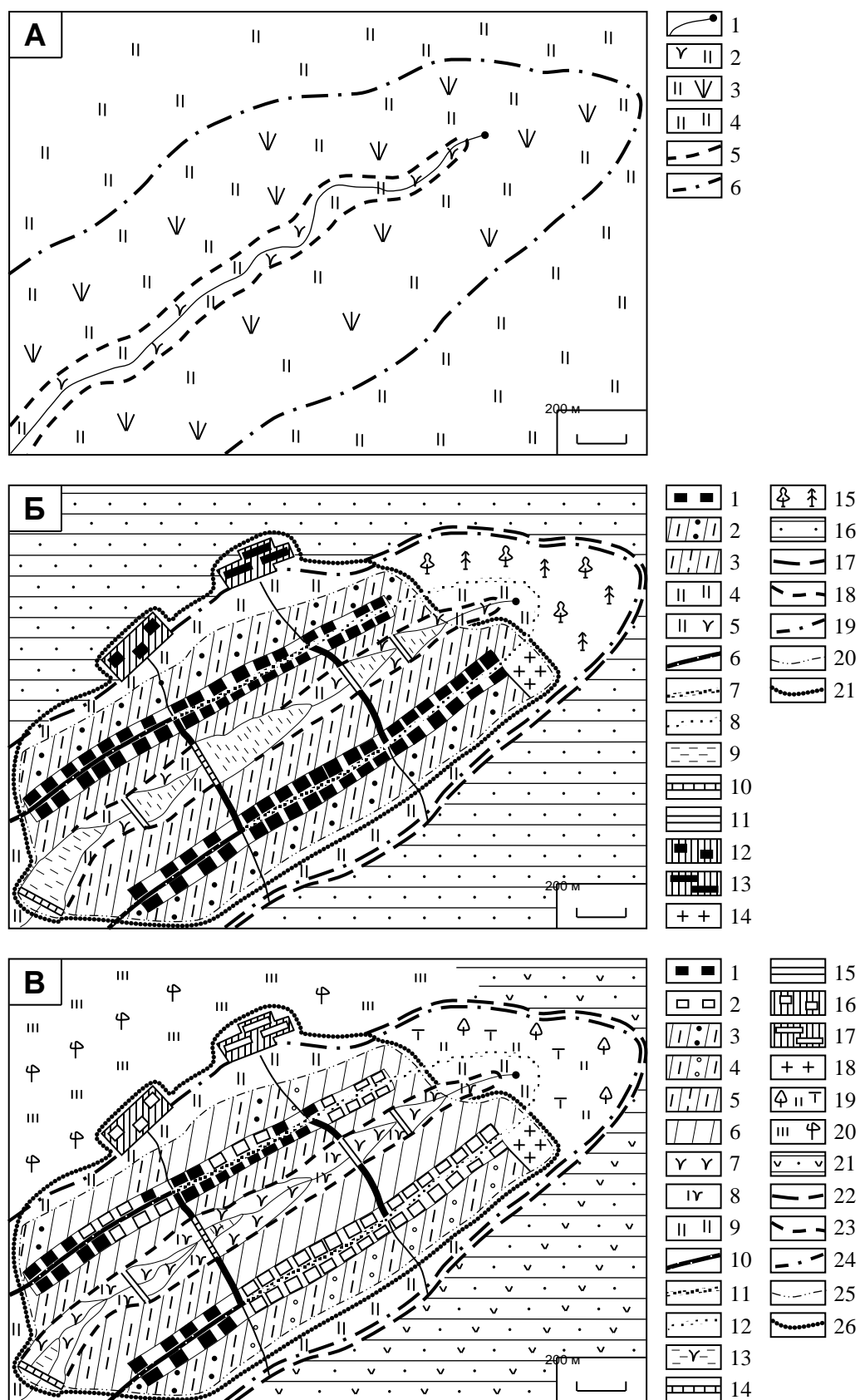


Рис. 4.7 Типова ландшафтна структура прилощинних сіл Поділля (с. Оленівка Вінницької області)

А. *Відновлена доагрикультурна (кінець XVIII – початок XIX ст.) ландшафтна структура району села.* Заплавний тип місцевостей. Урочища: 1 – неглибоке (0,3-0,5 м) шириною до 1,0-1,5 м звивисте русло річки, що витікає з джерела; 2 – слабо поката у бік русла алювіальна, зволожена поверхня заплави з лучними ґрунтами під різнотравно-болотною рослинністю. Схилувий тип місцевостей. Урочища: 3 – покаті (2-4°) лесові схили лощини з частково змитими чорноземами опідзоленими під злаково-різнотравною і кущовою (глід, шипшина, степова вишня) рослинністю, інколи під випас. Плакорний тип місцевостей. Урочища: 4 – вирівняні лесові поверхні з чорноземами опідзоленими, різнотравно-злаковою рослинністю, що періодично використовуються під випас. Межі типів місцевостей: 5 – заплавного і схилового, 6 – схилового і плакорного.

Б. *Ландшафтна структура району села у 80-х роках XX ст.* Сільські ландшафти. Селитебні. Урочища: 1 – індивідуальна забудова (розміри одноповерхових цегельних і саманних будинків не перевищують 6-7x8-12 м), частково на вирівняних терасах, дерев'яними й металевими заборами, частково квітниками та колодязями (на 5-7 садиб); 2 – покаті лесові поверхні городів з окультуреними чорноземами опідзоленими під городніми (картопля, кукурудза, буряки та ін.) культурами, садами (переважають яблуні, сливи, вишня і горіхи) та невеликими пасіками; 3 – слабкопокаті (2-3°) лесові поверхні з окультуреними чорноземами опідзоленими зайняті під городні культури, переважно овочеві. Лучно-пасовищні. Урочища: 4 – слабкопокаті схилуві поверхні з частково змитими чорноземами опідзоленими під деградованою різнотравно-злаковою рослинністю, що використовується під інтенсивний випас; 5 – перезволожені поверхні заплави з лучно-болотною рослинністю, що використовується під сінокосіння та, частково, випас. Дорожні. Урочища: 6 – асфальтова насипна, висотою до 1 м дорога із задернованими схилами і водовідвідними каналами; 7 – гравійна насипна, висотою до 1 м дорога з водовідвідними, частково впорядкованими каналами; 8 – ґрунтова, з кюветами, дорога з еродованими схилами. Водні антропогенні. Урочища: 9 – ставки площею від 2,2 до 3-4 га, що інтенсивно використовуються для риборозведення, поливу та інших господарських потреб; 10 – глиняно-кам'яні, висотою до 5 м, частково з бетонним покриттям та мостами дамби, задерновані (зовнішній схил) різнотравною рослинністю; 11 – глиняні (до 3 м) задерновані дамби з водоспусками, інколи з дорогами. Ландшафтно-інженерні системи: 12 – вирівняна поверхня плакору зайнята тракторним станом; 13 – поверхня плакору зайнята тваринницькою фермою. Тафальні. Урочища: 14 – кладовище. Лісові. Урочища: 15 – слабо покаті (до 4-5°) лесові схили вершини лощини з чорноземами опідзоленими під насадженнями 20-річних дубу звичайного, липи сердцелистої, ялини звичайної. Польові сільськогосподарські. Урочища: 16 – вирівняні лесові поверхні плакорів з розораними чорноземами опідзоленими під сівозмінами сільськогосподарських культур, переважно цукрового буряку, озимої пшениці та соняшнику; 17 – польова дорога шириною до 5 м, частково заросла подорожником. Межі типів місцевостей: 18 – заплавного і схилового; 19 – схилового і плакорного; 20 – межі антропогенних

урочищ; 21 – межі сільського ландшафту.

В. Сучасна (2009-2020 рр.) ландшафтна структура села. Сільські ландшафти. Селитебні. Урочища: 1 – індивідуальна забудова (розміри одноповерхових цегельних і саманних будинків не перевищують 6-7x8-12 м.), частково на вирівняних терасах, дерев'яними й металевими заборами, частково квітниками та колодязями (на 5-7 садиб); 2 – покинуті й занедбані садиби, що поступово розвалюються й заростають бур'янами, кущами; 3 – покаті лесові поверхні городів з окультуреними чорноземами опідзоленими під городніми (картопля, кукурудза, буряки та ін.) культурами, садами (переважають яблуні, сливи, вишня і горіхи) та невеликими пасіками; 4 – покаті лесові поверхні з окультуреними, але запущеними чорноземами та садами, що поступово «дичавіють»; 5 – слабко покаті (2-3°) лесові поверхні з окультуреними чорноземами опідзоленими зайняті під городні культури, переважно овочеві; 6 – слабкопокаті (2-3°) лесові поверхні із покинутими окультуреними чорноземами опідзоленими, що інтенсивно заростають бур'янами. Лучно-пасовищні. Урочища: 7 – перезволожені та зарослі водно-болотною рослинністю поверхні замулених ставків; 8 – перезволожені поверхні заплави з лучно-болотною рослинністю, що використовується під сінокосіння та, частково, випас; 9 – слабкопокаті схилі поверхні з частково змитими чорноземами опідзоленими під деградованою різнотравно-злаковою рослинністю, що використовується під інтенсивний випас. Дорожні. Урочища: 10 – асфальтована насипна дорога, висотою до 1 м дорога із задернованими схилами і водовідвідними каналами; 11 – глиняні (до 3 м) задерновані дамби з водоспусками, інколи з дорогами; 12 – ґрунтова, з кюветами, дорога з еродованими схилами. Водні. Урочища: 13 – мілководні (до 1,0-1,2 м) придамбові залишки замулених ставків, що частково використовуються для риболовлі; 14 – глиняно-кам'яні, висотою до 5 м, частково з бетонним покриттям та мостами дамби, задерновані (зовнішній схил) різнотравною рослинністю; 15 – глиняні (до 3 м) задерновані дамби з водоспусками, інколи з дорогами. Ландшафтно-техногенні системи. Урочища: 16 – тракторні стани, що частково використовуються під зберігання покинутої сільськогосподарської техніки; 17 – покинута та майже зруйнована тваринницька ферма, що частково використовується (окремі будівлі) під склади. Тафальні. Урочища: 18 – запущене кладовище. Лісові антропогенні. Урочища: 19 – частково вирубаний і знищений випасом насаджений ліс, що поступово перетворюється в кущові зарості. Польові сільськогосподарські. Урочища: 20 – запущені поля на лесових поверхнях з чорноземами опідзоленими, що поступово перетворюються у бур'янові пустирі і частково використовуються під випас; 21 – вирівняні лесові поверхні плакорів з чорноземами опідзоленими, що частково розорюються під сільськогосподарські культури, переважно ріпак і соняшник; 22 – польова дорога, що поступово заростає бур'янами. Межі типів місцевостей: 23 – заплавної і схилового; 24 – схилового і плакорного; 25 – межі сільського ландшафту.

Привершинні. У центральних та східних районах Поділля, в групі вододільних, є найбільш розповсюдженими. Займають верхів'я долин приток басейну Дністра, та Південного Бугу, а також інших річок, особливо Авратинського підвищення. Тут в урочищах долин бокових приток і балок формуються незначні за площею, але щільні стрічки селитьби. Вони не завжди прямолінійні, часто розгалужуються боковими видолінками, невеликими балками і, навіть ярами.

В результаті формується складне деревоподібне поселення з оригінальною ландшафтною структурою. Частіше тут пагорби зайняті будівлями, схили городами, заплави сінокосами, річки – ставками. Садів мало, проте прилеглі території розорані повністю. Такі села приваблюють інвесторів із-за їх значної людності і тут будують сучасні тваринницькі комплекси, птахоферми, інколи відновлюють монастирі або інші культові споруди (с. Лемешівка Вінницької області).

Ярково-балкові. Зустрічаються у природних районах з каньйоноподібним типом річкових долин, зокрема Студеницькому й Ушицькому Могилівського Придністер'я. За ландшафтною структурою вони подібні до привершинних, але тут селитебні ландшафти розташовані переважно на схилах балок, а також їх днищах. У їх структурі до 20 % площі займають сади, є також 1-2 невеликі за площею ставки. Схили часто терасовані, є кар'єри пісковика, глин, піску. Ярково-балкові села теж неперспективні й інколи тут є лише від 5-10 до 20-30 функціонуючих садиб. Покинуті ярково-балкові села утворюють оригінальні селитебні урочища насичені різноманітними натурально-антропогенними видами рослин та виокремлюються підвищеною концентрацією тварин і птиць. У майбутньому це ядра заповідних урочищ, або заказників

антропогенного походження.

У групі вододільних до типу *перехідних* сільських ландшафтів відносяться схилово-плакорні та плакорно-міжрічкові. Окрему групу утворюють сільські ландшафти, що сформувались у нетипових, інколи й унікальних, для Поділля районах. У їх структурі виділено 4 типи сільських ландшафтів.

Товтрові. Розташовані у межах Подільських і Мурафських Товтр. Приурочені або до схилів Товтрових кряжів та бокових гряд, або до міжтовтрових сідловин. Переважно, це значні за площею та кількістю жителів села, частіше розташовані на схилах і у сідловинах західних і південно-західних експозицій, інколи в долинах річок, що перетинають Товтри. Забудова вільна, або тягнуться стрічками вздовж річок Збруча, Серету. Жилі й господарські споруди переважно з вапняку і червоної цегли, городи у селі (частково) і за його межами, частіше у підніжжях Товтр де зосереджені родючі ґрунти, переважно темно-сірі лісові та чорноземи. У ландшафтній структурі чітко виокремлюються урочища невеликих (0,2-0,5 га) кар'єрів вапняку і лесоподібних суглинків та лісових насаджень. Як і в селах Придністер'я тут дороги, окремі садиби та господарські споруди часто побудовані на терасах або вирівняних площадках. Уступи терас і площадок укріплені мурами з вапняку. Мури, висотою до 1,5-2,0 м, оригінальною огорожею, що оконтурює присадибні ділянки, особливо з боку доріг. Водних натуральних і антропогенних ландшафтів у товтрових селах мало і вони теж приурочені до підніжжя Товтр. Чітко виокремлюються значні за площами сади та прилеглі до сіл пасовищні ландшафти. Площі садів сільськогосподарських кооперативів зменшуються, а фермерських

господарств – зростають. На місці садів формуються пасовища на яких часто трапляються фруктові дерева. З натуральних ландшафтів – карстові урочища та урвища вапняків [5].

Останцево-вододільні. Основний район розповсюдження – Кременецькі гори. Сільські ландшафти займають схили останцевих гір в структурі котрих виділяються значні за площею села, а також, що виокремлює цей тип селитьби, тут велика щільність хутірських поселень. Села Кременецьких гір часто нагадують передкарпатські: планування вільне, багато терас під забудову і дороги, часто навіть городи терасовані, значні за площею сади. У ландшафтній структурі до 16-17 % займають сінокоси і пасовища, 5-7 % – лісові насадження з ялини, берези, дубу. Серед натуральних урочищ – виходи крейди й пісковиків, частина з яких знищені кар'єрами. Водних комплексів мало. Між селами «розкидані» хутори. У кожному хуторі від одного до 3-4 жилих будинки, біля яких 1-2 господарські приміщення. Навколо будівель – садок, де переважають яблуні, груші, сливи і вишні. Поряд насаджені ясень, береза, липа та ялина. У кожному садку невеликі пасіки, інколи копанки 3x4, 5x8, 10x12 м. Хутори оточені, переважно, пасовищами й сінокосами, розорані ділянки не більше 1-2 га. Вирощують зернові й огородні культури.

Горбогірні. Приурочені до Подільського горбогір'я. Сільські ландшафти займають 2-3 % території Гологір, Вороняк. Села займають річкову терасу і частину схилу горба. На вододілах малі за площею та кількістю жителів поселення, що поступово занепадають і перетворюються в хутори. Ландшафтна структура сіл спрощена: домінують забудова (житлова і господарська) та городи. Навколо сіл

пасовища і «загони» для худоби – корів, овець, коней. Загалом – це одні з найбідніших, і, як результат, поки що найнедоглянутих сіл.

Малополіські. У межах Малого полісся сільські ландшафти сформувались переважно на дюнно-гривистих місцевостях. Тут чітко прослідковується висотна диференціація селитебних ландшафтних комплексів: вершини дюн і грив забудовані житловими і господарськими спорудами, їх схили займають городи, невеликі за площею сінокоси і сади, пониження між дюнами і гривами – сінокоси, болота і водойми. Розмір присадибних ділянок від 0,6 до 2,0 га, але майже половина їх зайнята під сінокоси. Майже у кожному селі є кар'єри піску або каоліну, рідше з видобутку торфу. Характерними також є осушувальні, переважно запуснені, канали, у міждюнових пониженнях мальовничі копанки різної конфігурації площею до 0,1 га. У поліських селах часто зустрічаються вікові сосни й дуби, ділянки вільшняків та водойми у колишніх кар'єрах піску [5].

Резюме

Зародження селитебних ландшафтів у межах Поділля прослідковується з пізнього палеоліту (40-35 тис. років тому); початок формування сучасних сільських ландшафтів з VIII-IX ст., найбільш інтенсивний їх розвиток спостерігався впродовж XVI-XVIII ст. (45 % усіх поселень) і в другій половині XX ст. На початку XXI ст. у приміських зонах спостерігається розвиток, у віддалених від міст і містечок Поділля-занепад сільських ландшафтів. Сільські ландшафти й тепер є індикатором розвитку Поділля, що зумовлено низкою їх специфічних ознак: сільські ландшафти формують каркас антропогенних

ландшафтів регіону, інтегрують у собі дію усіх ланок антропогенного процесу, є осередками антропогенних змін геокомпонентів і ландшафтних комплексів, формують своє, специфічне середовище життя й діяльності людей.

На початку ХХІ ст. переважають типології сільських поселень розроблені географами-супільниками (за кількістю населення, функціональна, місцем поселення в територіальному розподілі праці); типологій за фізико-географічними й ландшафтознавчими ознаками менше, й серед них найбільше значення має типологія сільських поселень за їх належністю до відповідних ландшафтних комплексів. Враховуючи попередній досвід та польові дослідження, сільські ландшафти, що сформувалися в межах взаємопов'язаних між собою типів місцевостей, виділено в роди, ті, що приурочені до ландшафтних комплексів рангу місцевостей, – у типи, до ландшафтних комплексів рангу урочищ – у види. У межах Поділля виділено 3 роди долинних сільських ландшафтів: прирічковий, плакорно-міжрічковий та «низькогірний» з розірваним ареалом, а у їхньому складі – 15 типів сільських ландшафтів. Роди об'єднуються у крайові (3) підтипи, а підтипи – у зонально-азональні (2) типи.

Різноманіття сільських ландшафтів Поділля, а також врахування схем фізико-географічного та господарського районувань регіону, дало можливість виокремити регіональні відміни сільських ландшафтів. Зараз вони відносяться до 2 природних зон, 4 селитебних країв і 14 районів. Ці структури чітко відображають регіональні відміни сільських ландшафтів Поділля і разом з їхньою типологічною класифікацією є основою для розробки регіональних схем оптимізації сільських ландшафтів Поділля.

Resume

The origin of residential landscapes within Podillya dates back to the late Paleolithic (40-35 thousand years ago); the beginning of the formation of modern rural landscapes from the VIII-IX centuries, their most intensive development was observed during the XVI-XVIII centuries (45% of all settlements) and in the second half of the twentieth century. At the beginning of the XXI century. In suburban areas there is a development, in remote from the cities and towns of Podillya-decline of rural landscapes. Rural landscapes are still an indicator of the development of Podillya, due to a number of their specific features: rural landscapes form the framework of anthropogenic landscapes of the region, integrate the action of all parts of the anthropogenic process, are centers of anthropogenic changes in geocomponents and landscape activities people. At the beginning of the XXI century. typologies of rural settlements developed by geographers-publicists prevail (by population, functional, place of settlement in the territorial division of labor); typologies on physical-geographical and landscape features are less, and among them the typology of rural settlements on their belonging to the corresponding landscape complexes has the greatest value. Based on previous experience and field research, rural landscapes formed within the interconnected types of localities are divided into genera, those confined to landscape complexes of the rank of localities – into types, to landscape complexes of the rank of tracts - into species. Within Podillya, 3 genera of valley rural landscapes have been identified: riparian, plakorno-interriver and “lowland” with a broken range, and they include 15 types of rural landscapes. The genera are grouped into marginal (3) subtypes, and subtypes into zonal-azonal (2) types. The diversity of rural landscapes of Podillya, as well as taking into account the schemes of physical-geographical and economic zoning of the region, made it possible to distinguish regional differences of rural landscapes. Now they belong to 2 natural zones, 4 residential areas and 14 districts. These structures clearly reflect the regional differences of rural landscapes of Podillya and together with their typological classification are the basis for the development of regional schemes for optimization and rational use of rural landscapes of Podillya.

Список використаних джерел

1. Басаликас А.Б. Антропогенезированный ландшафт – высшая степень системной организации. *Geographia Litvanica*. Вильнюс, 1976. 37 с.
2. Воропай А. И., Куница М.Н. Селитебные геосистемы физико-географических районов Подолии. Черновцы: ЧГУ, 1982. 90 с.
3. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. Вінниця: Арбат, 1998. 289 с.
4. Денисик Г.І., Кізюн А.Г. Оптимізація сучасної структури сільських селитебних ландшафтів. *Антонінський край у просторі і часі*. Житомир, 2008. Т.2. С. 151-154.
5. Денисик Г.І., Кізюн А.Г. Сільські ландшафти Поділля. Вінниця: ПП

«Едельвейс і К°», 2012. 200 с.

6. Доценко А.І. Регіональне розселення в Україні: стан і прогноз / А.І. Доценко, В. Т. Зінич, О.Т. Великохатко та інші. К.: РВПС України НАН України, 2007. 376 с.
7. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты. М.: Мысль, 1973. 222 с.

List of references

1. Basalykas A.B. Antropohenyzyrovannyi landshaft – vysshaia stupen systemnoi orhanyzatsyy. *Geografia Litvanica*. Vylnius, 1976. 37 s.
2. Voropai A. Y., Kunytsa M.N. Selytebnye heosystemy fyzyko-heohrafycheskykh raionov Podolyu. Chernovtsy: ChHU, 1982. 90 s.
3. Denysyk H.I. Antropohenni landshafty Pravoberezhnoi Ukrainy. Vinnytsia: Arbat, 1998. 289 s.
4. Denysyk H.I., Kiziun A.H. Optymizatsiia suchasnoi struktury silskykh selytebnykh landshaftiv. *Antonynskyi kraj u prostori i chasi*. Zhytomyr, 2008. T.2. S. 151-154.
5. Denysyk H.I., Kiziun A.H. Silski landshafty Podillia. Vinnytsia: PP «Edelweis i K°», 2012. 200 s.
6. Dotsenko A.I. Rehionalne rozselennia v Ukraini: stan i prohnoz / A.I. Dotsenko, V. T. Zynych, O.T. Velykokhatko ta inshi. K.: RVPS Ukrainy NAN Ukrainy, 2007. 376 s.
7. Myl'kov F.N. Chelovek i landshafty. M.: Mysl, 1973. 222 s.



Село Озаринці Могилів-Подільського району Вінницької області

РОЗДІЛ 5

ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ

5.1 Ознаки, структурна організація й рівні пізнання

Враховуючи те, що дороги формують і визначають особливості функціонування дорожніх ландшафтів, у структурній організації останніх доцільно виділяти три категорії дорожніх ландшафтних систем (рис. 5.1).

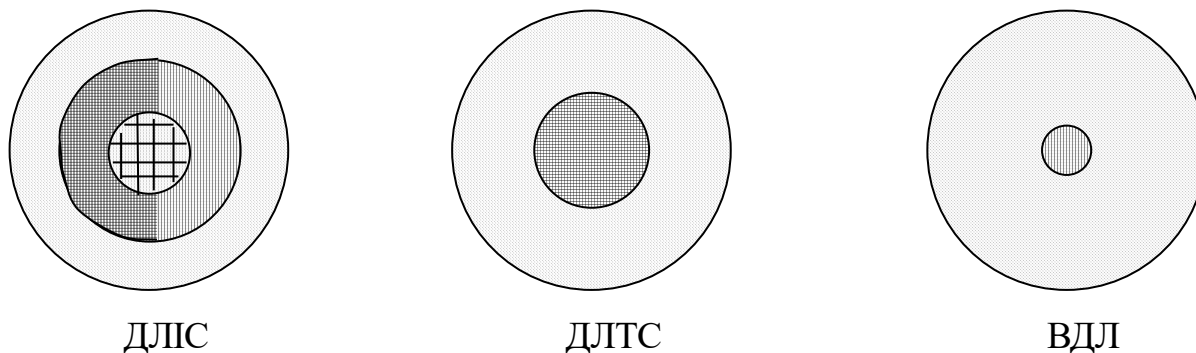





Рис. 5.1 Структурна організація дорожніх ландшафтів

-  блок управління (люди, інформація, зв'язок)
-  технічний блок (інженерні й техногенні елементи)
-  природний блок (натуральні й антропогенні компоненти, ландшафтні комплекси)

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 оптимізують й підтримують 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 ДЛС, 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 ДЛС і дорожніми ландшафтними комплексами, що вийшли з під контролю людини. Разом з тим, у функціонуванні ДЛС і ДЛТС важливе значення має техніка, технічний блок, тому ці системи можна розглядати разом як *дорожні ландшафтно-технічні системи* [3]. 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. 5.1).

Таблиця 5.1

Дорога і дорожні ландшафти в структурі зональних ландшафтів

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	

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.

Виділені групи дорожніх ландшафтів – системи з різною структурною організацією. Їх пізнання – процес значно складніший, ніж вивчення натуральних ландшафтів і, відповідно, проходить на різних рівнях (рис. 5.2).

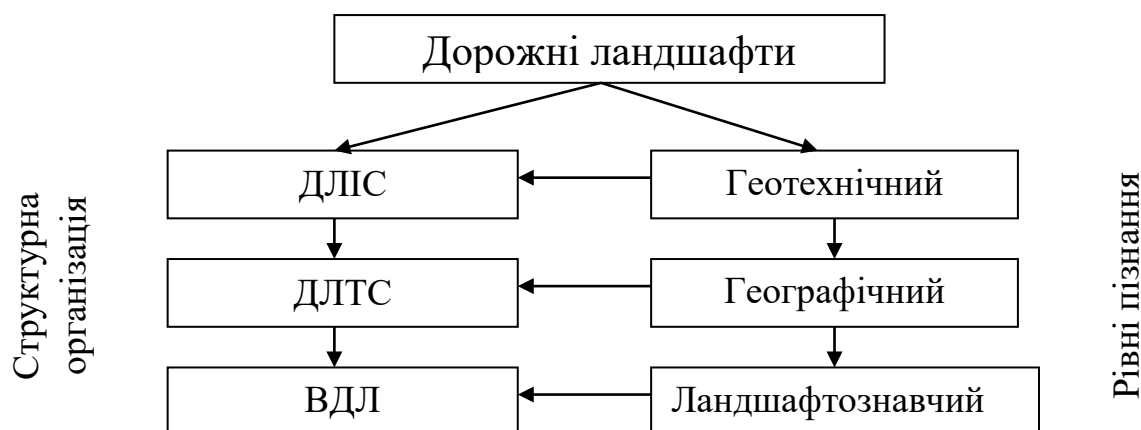


Рис. 5.2 Рівні пізнання структурної організації дорожніх ландшафтів

Власне дорожні ландшафти, як і натуральні (корінні, незаймані) – компонентні системи, єдиний комплекс рівнозначних компонентів. Однак, 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, озера) 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. Покинута в 50-х роках ХХ ст. асфальтована дорога в сосновому бору на південно-західній околиці містечка Турбів Вінницької області (Побузьке Полісся) після припинення експлуатації повністю заросла березою бородавчатою (*B. verrucosa* Ehrh), вільхою сірою (*Alnus incana* (L.) Willd), кленом гостролистим (*Acer platanoides* L.), сосною звичайною (*Pinus silvestris* L.) й тепер нагадує ози північних поліських районів України. До таких «дорожніх» урочищ відносяться заболочені пониження й водойми у придорожніх виїмках або балках, що утворилися в результаті підпору ґрунтових вод дорогою. Людина інколи використовує такі антропогенні комплекси, але на подальший їх розвиток може не впливати. Завдяки розвитку власне дорожніх ландшафтів за природними закономірностями, вивчення їх ведеться на *фізико-географічному (ландшафтному) рівні*, методами класичного (традиційного) ландшафтознавства, але з обов'язковим урахуванням генезису ВДЛ. Саме генезис власне дорожніх ландшафтів передбачає (навіть вимагає) використання методів антропогенного ландшафтознавства. Ландшафтний рівень пізнання ВДЛ не випадково завершується вивченням лише їх природних властивостей.

На географічному рівні проходять дослідження дорожніх ландшафтно-техногенних систем. Тут дослідження природних закономірностей (природного блоку) доповнюються економічним аналізом комплексів і систем техногенного блоку. Це вимагає

відповідних знань у сфері економіки, аграрної економіки, лісового й сільського господарств, культури тощо. Такі дослідження дають можливість пізнати не лише сучасний стан ДЛТС, але й встановити тривалість їх розвитку (затухання) в майбутньому, вирішити проблеми безпеки експлуатації й підтримання відповідного естетичного вигляду.

Дорожні ландшафтно-інженерні системи вивчаються і *на геотехнічному рівні*, де географічні (покомпонентні) й ландшафтні знання про об'єкт доповнюються їх інженерно-технічними характеристиками. Дослідження цього рівня органічно поєднують в собі знання з природничої географії, ландшафтознавства, економіки, техніки, екології й культури. Таких фахівців у нас поки-що немає, хоча необхідність в них давно назріла. На геотехнічному рівні проведені окремі дослідження П.Г. Шищенка, Г.І. Швевса, М.Д. Гродзинського, Г.І. Денисика, Г.П. Ковальчука, Є.І. Іванова [9]. Їх визначальна ознака – чітко виражений конструктивний характер.



5.2 Дорожні ландшафти як складні парадинамічні системи

На початку 70-х років ХХ ст., визначаючи основні завдання і перспективи розвитку фізичної географії й ландшафтознавства в Україні, О. М. Маринич зауважував, що «дослідження теоретичних проблем, методичних і прикладних



питань динаміки ландшафтів вимагає прискореного розвитку» [10]. Однак аналіз опублікованих за минулі три десятиріччя ландшафтознавчих праць показує, що ця проблема так і не знайшла належного відображення в дослідженнях ландшафтознавців України. Особливо мало публікацій, присвячених динаміці антропогенних ландшафтів. Частково вивчаються лише питання динаміки їх компонентів та ландшафтних комплексів окремих підкласів антропогенних ландшафтів, зокрема гірничопромислових, водних (водосховищ) та міських.

Динаміку антропогенних ландшафтів доцільно вивчати в трьох, тісно взаємопов'язаних між собою аспектах (етапах): ретроспективний аналіз причин виникнення динамічності, сучасна динаміка безпосередньо ландшафтного комплексу і його парадинамічні зв'язки з довкіллям. Як бачимо, тут парадинамічні зв'язки вивчаються лише на третьому, завершальному етапі. В подальшому стало зрозумілим, що парадинамічні зв'язки формуються (існують) у будь-якому ландшафтному комплексі з моменту його зародження. Особливо це

помітно у процесі формування антропогенних ландшафтів. Розглянемо детальніше на прикладі дорожніх ландшафтів. Виходячи з того, що дорожні ландшафти – складна антропогенна система (ДЛІС, ДЛТС, ВДЛ), то й розвиток їх, або прояв парадинамічних зв'язків, повинен проходити за законами, що діють у будь-якій системі, але з урахуванням специфічних особливостей, притаманних лише дорожнім ландшафтам.

В дорожніх ландшафтах прослідковуються *внутрішні* й *зовнішні* парадинамічні зв'язки.

Внутрішні парадинамічні зв'язки формуються (проявляються) в результаті взаємодії між блоками дорожніх систем. Чим більше блоків (підсистем) і чим вони різноманітніші, тим складніші й інтенсивніші взаємозв'язки між ними. Дослідження дорожніх ландшафтів показують, що найбільш інтенсивно формуються і проявляються внутрішні парадинамічні зв'язки у ДЛІС (рис. 5.3) [3].

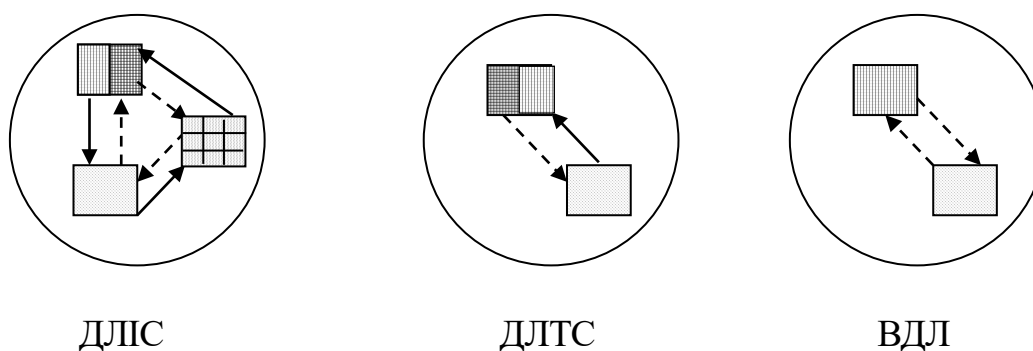


Рис. 5.3 Внутрішні парадинамічні зв'язки дорожніх ландшафтів

- блок управління (люди, інформація, зв'язок)
- технічний блок (інженерні й техногенні елементи)
- природний блок (натуральні й антропогенні компоненти й ландшафтні комплекси)

Взаємозв'язки: \longrightarrow активні; $-\ - \longrightarrow$ пасивні

Технічний, природний блоки і блок управління завдяки потокам речовини, енергії й інформації утворюють єдину парадинамічну систему. У цій, достатньо замкнутій системі (інакше ми не змогли б виділити ДЛС), домінують або мають вирішальне значення зв'язки (потоки), які формує технічний блок. У майбутньому, мабуть, таке ж значення для формування внутрішніх парадинамічних зв'язків у дорожніх ландшафтах матиме й блок управління. Наявністю і характером функціонування зв'язків (потоків) саме цих двох блоків визначається «момент істини» ДЛС – можливість і тривалість її існування.

Звичайно, що у формуванні внутрішніх парадинамічних взаємозв'язків дорожніх ландшафтів неабияке значення має й природний блок, але його вплив не є головним. Якщо у парадинамічних зв'язках ДЛС потоки речовини, енергії й інформації, що йдуть від технічного блоку і блоку управління, поступово згасають або зникають повністю, то це призводить до зміни якості (статусу) дорожнього ландшафту: ДЛС перетворюється у ДЛТС.

У дорожніх ландшафтно-техногенних системах внутрішні парадинамічні зв'язки формуються між двома блоками (підсистемами) – техногенними і природними. Завдяки тому, що технічний блок пасивно взаємодіє з природним, то й взаємозв'язки між ними, речовиною й енергією, знаходяться на межі рівноваги. Така парадинамічна рівновага спостерігається до тих пір, поки дорога, без догляду за нею, використовується за призначенням. Припинення експлуатації дороги призводить до поступового переважання зв'язків (потоків) природного блоку, і ДЛТС переходить у ВДЛ.

Власне дорожні ландшафти – теж складні парадинамічні системи,

але вже іншого рівня організації. Це компонентні, не блокові системи, й парадинамічні зв'язки тут формуються природними (натуральними й антропогенними) компонентами.

Зовнішні парадинамічні зв'язки. Як стародавні, так і сучасні дорожні ландшафти формуються не в ізольованому просторі, а вписуються в складну мозаїку наявних ландшафтів. При цьому вони не просто знаходяться поряд з полями, пасовищами на схилі, а тісно взаємодіють з ними. Уже саме будівництво дороги і поступове формування дорожнього ландшафту у відносно збалансованій структурі існуючих ландшафтів супроводжується посиленням контрастності середовища і активізацією обміну речовиною та енергією між ними. Як результат, формуються активно діючі й складні парадинамічні системи, інколи системи парадинамічних систем (рис. 5.4) [3].

Характер їх розвитку й динаміка визначаються з одного боку динамікою безпосередньо дорожніх ландшафтів (ДЛІС, ДЛТС, ВДЛ), а з іншого – особливостями динаміки попередніх та прилеглих ландшафтів. Дорожні ландшафти «низькогірного» Придністер'я, Товтр, Кременецьких гір інтенсивніше взаємодіють з довкіллям, особливо завдяки ерозійно-аккумулятивним процесам, ніж дороги, що сформовані в умовах рівнинних ландшафтів вододілів і терас Середнього Побужжя.

У формуванні парадинамічних зв'язків дорожніх і прилеглих ландшафтів Поділля беруть участь кілька потоків мінеральної і біогенної речовини: наземний, де переважає мінеральна, водна і частково біогенна міграції; повітряний – мінеральна міграція, міграція хімічних речовин, а

також шум; технічний – пов'язаний з процесами будівництва й перебудови доріг, рекультивації прилеглих територій, переміщення транспортом речовини тощо. Особливості розвитку й роль цих потоків у формуванні парадинамічних зв'язків залежать не лише від просторового розташування, але й багато в чому визначаються структурною організацією дорожніх ландшафтів та чинником часу.

Полюві дослідження дорожніх ландшафтів Поділля показують, що у функціонуванні їх парадинамічних зв'язків з довкіллям можна виділити три стадії: активну, або ранню; стабільну, або перехідну; затухання, або зрілу.

Активна стадія функціонування характерна для дорожніх ландшафтно-інженерних систем. Їх будівництво й поступове входження в збалансовану структуру існуючих ландшафтів активізує обмін речовиною і енергією між цими системами (рис. 5.4). Розвиток окремих несприятливих процесів може призвести до ускладнення структури дорожніх ландшафтів, формування нових нехарактерних ландшафтних комплексів, зокрема карстових (дорожній карст), а інколи й повного знищення ДЛІС або перенесення їх у інше місце.

ДЛІС завжди сприяють розширенню й ускладненню парадинамічних зв'язків дорожніх ландшафтів з довкіллям. Загалом в активній стадії парадинамічні зв'язки дорожніх ландшафтів досягають максимуму розвитку. Від їх характеру й особливостей прояву залежать стабільність (чи нестабільність) функціонування дорожніх ландшафтів, затрати на їх експлуатацію, безпека руху, екологічний стан тощо.

Стабільний прояв парадинамічних зв'язків дорожніх ландшафтів з довкіллям може підтримуватися і у ДЛІС, але найбільше він характерний

для ДЛТС. У ДЛІС особливості динаміки денудаційно-аккумулятивних, частково-водних і повітряних процесів залежить від природних (рельєфу, геологічної будови, гідрологічного режиму, напрямку вітрів тощо) й суспільних (системи будівництва й експлуатації, догляд за дорогою) чинників, у ДЛТС проявляються і в окремих випадках переважають зонально-регіональні (крайові) особливості, зокрема в міграції водної й біогенної речовини.

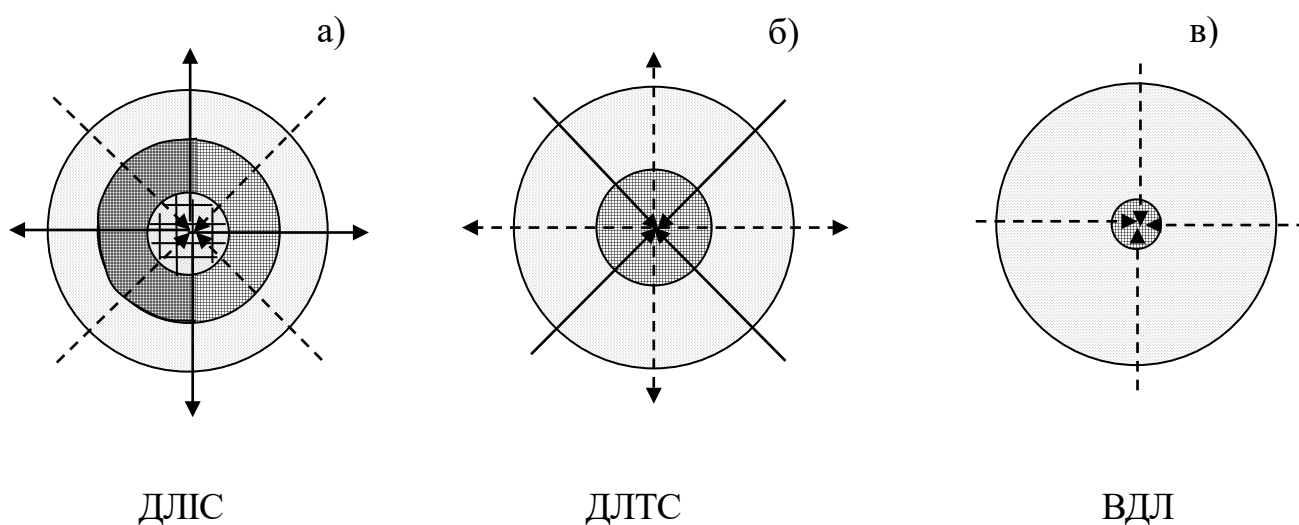
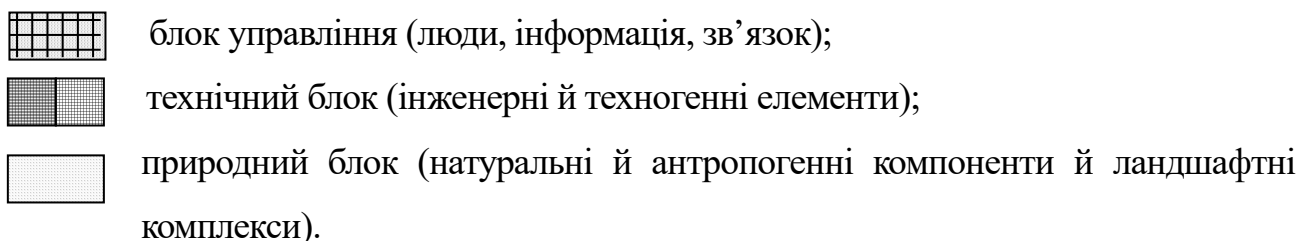
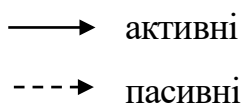


Рис. 5.4 Зовнішні парадинамічні зв'язки дорожніх ландшафтів



Взаємозв'язки:



Стадії розвитку:

а) активна; б) стабільна; в) пасивна

Цьому сприяє зростання активності природного блоку ДЛТС і пасивність техногенного. Польові дослідження показують, що й тривалість функціонування ДЛТС на цій стадії залежить від розвитку її

внутрішніх і зовнішніх парадинамічних зв'язків з прилеглими ландшафтами.

Після припинення експлуатації дорожніх ландшафтів їх парадинамічні взаємозв'язки з прилеглими ландшафтами помітно слабшають, *затухають*, але не припиняються. Для ВДЛ й довкілля характерний уповільнений і наближений до природного обмін речовиною й енергією.

Природний блок ВДЛ домінує, парадинамічні взаємозв'язки підпорядковані йому й лише частково техногенному блоку. На цій стадії особливо чітко помітна суцесійна динаміка рослинного покриву ВДЛ, її роль у поступовому розвалі дорожнього полотна, формуванні ґрунтового й рослинного покриву на вільних ділянках й загалом переході ДЛТС у ВДЛ.

Разом з тим, не виключені випадки активізації парадинамічних взаємозв'язків дорожніх ландшафтів, зокрема й ВДЛ, і на цій стадії розвитку. Це відбувається за рахунок порушення динамічної рівноваги в прилеглих дорожніх ландшафтах. Здебільшого джерелом «збурення» є людина, рідше – стихійне природне явище. Парадинамічні взаємозв'язки дорожніх ландшафтів з довкіллям можуть активізуватися і в непередбачений час. Формування провалів, воронок й западин на дорогах межиріччя Дністра й Південного Бугу у Вінницькій області, що проходять над підземними розробками вапняків (район сіл Сапіжанка, Деробчин, Вербівка), в Подільських Товтрах та Кременецьких горах розпочалося лише через 35-40 років після припинення їх видобутку. Непередбаченим є дорожній карст і у містах південної та західної частин Поділля [8].

5.3 Формування дорожніх ландшафтів Поділля

Сучасна мережа й структура дорожніх ландшафтів Поділля формувалась упродовж всієї історії господарського освоєння регіону. Після селитебних дорожні



ландшафти, мабуть, одні з найдавніших. Вони виникали й зникали, будувались і перебудовувались. Із зростанням значення доріг в господарстві вдосконалювалась якість їхнього покриття (грунт, гравій, камінь, бетон, асфальт, гудрон), збільшувались протяжність і площі, густішала мережа, а відповідно й роль у структурі наявних ландшафтів. Аналіз численної археологічної, історичної та географічної літератури, архівних і картографічних матеріалів показує, що в історії розвитку дорожніх ландшафтів Поділля можна виділити 5 етапів [9].

Етап формування локальних мереж доріг – стежок тимчасового призначення (до V ст. до н.е.). У межах Східного Поділля дорожні ландшафти почали формуватися в палеоліті з Придністер'я. На ті часи (35-12 тис. років тому) Середнє Придністер'я було одним із найбільш заселених регіонів Центральної Європи. Тут відкрито більше 300 поселень палеоліту й мезоліту. Приблизна кількість жителів мезолітичного поселення складала 50-60 осіб, а родові матріархальні колективи об'єднували до 150-200 осіб. Ці поселення (стоянки) приурочені до високих, сучасних IV і V терас та мисів; зустрічаються і в балках, де на поверхню виходить кремій (видобуток і переробка кременю в Придністер'ї протягом палеоліту, мезоліту й епохи міді досягли найбільшого розквіту). В результаті такого активного заселення

й господарського освоєння в Придністер'ї сформувалась складна й різноманітна система стежок – цього першого шляху сполучення між людьми (рис. 5.5). Окремі з стежок, мабуть, уже мали перші ознаки доріг.



Рис. 5.5 Локальні мережі дорожніх ландшафтів

Східного Поділля (до V ст. до н.е.).

1 – елементарні дорожні ландшафтні комплекси – стежки; 2 – ґрунтові дороги й, частково, стежки; 3 – напрями проникнення дорожніх ландшафтних комплексів на вододіли; 4 – річки й сучасні населені пункти; 5 – сучасні адміністративні межі: державні й обласні.

Наявні матеріали археологічних досліджень, а також участь авторів в археологічних експедиціях історичного факультету Вінницького педуніверситету у Придністер'ї, дають можливість виділити 3 типи стежок:

- між поселеннями – частково без ґрунту, з добре ущільненою породою (лес, глина, суглинок), шириною до 2,0-2,3 м, інколи заглиблених до 0,3 м, звивисто-прямі;

- між поселеннями і виробками кременю – звичайні стежки, здебільшого без ґрунтового покриву й ущільненої породи, на вапняках, пісковиках, крейдових мергелях із крем'яними залишками, ширина 0,5-0,8 м, інколи – мікротерасоподібні, здебільшого прямі;

- між поселеннями і водними об'єктами (річкою, струмком, джерелом тощо). Найчастіше такі стежки вели до Дністра та його приток. Ґрунтовий покрив ущільнений, але збережений, ширина 0,3-0,6 м, звивисті, інколи зі сходинками (гора Біла при впадінні річки Студениці в Дністер, Хмельницька область).

У першому типі лише інколи, у третьому часто зустрічається штучне покриття з черепашок молюска *Unio*. В околицях колишнього поселення Бакота Хмельницької області прируслова ділянка стежки з молюска мала ширину 0,7 і довжину 6,2 м. Безпосередньо в поселеннях стежки або простір між житлом частково замощували плитчастим пісковиком та пластинами глинистого сланцю, гравієм, можливо деревом. На вододілах, де велось полювання на крупних тварин, стежки не були так чітко виражені і в подальшому із-за розорення не збереглися.

Якщо розглядати такий «дорожній феномен» як стежки в загальному, то упродовж тисячоліть вони без принципних змін в структурі не втрачали своєї ролі і значення. Широко розповсюджені й

тепер. В околицях (радіус 2 км) містечка Турбів Вінницької області загальна протяжність стежок на розораних полях, луках і в лісових насадженнях складає 68,7 км, вони займають площу майже 4 га. На західній околиці міста Вінниці між магістралями Вінниця – Хмельницький і Вінниця – Могилів-Подільський (протяжність відповідно 2,5 і 1 км) довжина стежок перевищує загальну довжину цих трас у 12,7 рази. Роль та значення стежок постійно зростає не лише в структурі селитебних і сільськогосподарських, але й лісових (особливо приміських) та рекреаційних ландшафтів [8].

Помітно зростає роль дорожніх комплексів у структурі ландшафтів Поділля з розвитком землеробства, появою тяглової сили й торгівлі. Перехід до нових форм життя та господарської діяльності, безсумнівно, обійшовся стародавнім людям Поділля дорого. В порівнянні з палеолітом та мезолітом кількість стоянок на початку неоліту помітно зменшується, а населення скорочується у 8-10 разів [7]. Для мотичного землеробства (VI-IV тис. до н.е.) сприятливішими були рівнинні території лісостепу. Невипадково у межах Поділля, а саме на Середньому Побужжі і, частково, Середньому Придністер'ї, формується перша у Центральній та Східній Європі Буго-Дністерська землеробська культура (середина VI – середина IV тис. до н.е.). На Середньому Побужжі (Вінницька область) відкрито більше 30 поселень цієї культури, на Придністер'ї – 12 [7]. Поселення розташовувались у межах низьких терас, частково на схилах і островах. На Середньому Побужжі вони утворювали групи з 6-8 поселень (Сокілецька група), що були віддалені одне від одного на 1,5-2 км. Площі окремих поселень займали 4-6 га. Саме тут сформувались перші на Східному Поділлі ґрунтові дороги. Якщо врахувати, що поселення

знаходились на берегах Південного Бугу та його приток, то, звичайно, й перші переходи через річку, особливо у межах порогів виникли теж тут. Частково це підтверджується археологічними матеріалами. На першій та другій терасах дорожні комплекси не збереглися (точніше ще не знайдені через суцільне розорювання), а переходи через річки функціонували віками, використовуються й сьогодні. Аналіз тогочасних можливостей тяглової сили (вола, коня) й транспорту (повозки, вози), рівня господарства й порівняння їх з сучасним гужовим транспортом дає можливість зробити висновки, що наприкінці I тис. до н.е. ґрунтові дороги у межах Поділля мали локальне розповсюдження (Середнє Побужжя, Середнє Придністер'я, Буго-Дністерське межиріччя – спорадично). Їх ширина до 2-3 м, двоколіїні, найчастіше із знищеним ґрунтовим покривом і появою перших, «дорожніх» рослин: подорожника середнього (*Plantago media* L.), споришу (*Polygonum* L.). Доріг з штучним (кам'яним) покриттям не знайдено, проте вони могли бути, адже матеріалу (каменю і дерева) в Придністер'ї й на Середньому Побужжі вистачало. На початкових стадіях формування дорожня мережа Придністер'я й Середнього Побужжя, вірогідно, були замкнуті, локально обмежені ландшафтними особливостями долин річок і лише наприкінці етапу дороги поступово проникали на вододіли [9].

Етап формування субмеридіональної (вододільної) системи шляхів військового й торговельного призначення (V-IV ст. до н.е. – XIII ст.).

Істориками доведено, що в усі часи й в усіх народів особистість купця була під охороною, а торгові річкові та сухопутні шляхи, якими в стародавні часи велася торгівля, звали «божими дорогами». Транспортування античних товарів як у скіфів, так і у північно-

чорноморських еллінів здійснювалося за допомогою повозок, возів і, мабуть, в'ючними тваринами. Найбільш розповсюджений у скіфські часи тип повозок мало чим відрізнявся від чотириколісних возів селян XVIII-XIX ст. Наявний транспорт та його вантажопідйомність призвели до формування чітко уособлених доріг, а відповідно, й дорожніх ландшафтів. Здебільшого дороги радіально розходились від основних поселень. Іноді це були ще не «справжні» дороги, а напрями переміщення, які лише з часом могли сформуватися як дороги. Прокладені в епоху бронзи й добре освоєні в античні часи, меридіональні торгові й військові шляхи з південних степових районів Причорномор'я в північні лісостепові, поступово у ранніх слов'ян і за часів Київської Русі перетворилися в знаменитий дніпровський «шлях з варяг у греки». Майже аналогічний йому в західних районах Правобережної України шлях з Руського (Чорного) моря у Слов'янське (Балтійське), що проходив Південним Бугом і Бужком, а потім на Случ, Прип'ять і Неман. Меридіональні торгові шляхи були унікальним поєднанням «річкових» і «прирічкових» сухопутніх доріг (рис. 5.6).

Крім «прирічкових» торгових доріг, на початку тисячоліття формується мережа «вододільних» шляхів, пов'язаних з військовими діями. Так, за повідомленнями Геродота, скіфи, щоб перешкодити руху військ Дарія Гістаспа, вздовж шляхів їх руху знищували прекрасні пасовища, джерела й невеликі водойми. На особливу увагу заслуговують «вододільні» переміщення кочових племен, військ кримських татар і турків. Це добре відомі, але з ландшафтознавчого погляду ще слабо досліджені Чорний, Татарський, Кучманський, Чумацький та інші шляхи. Вони мали суттєве значення роль в антропогенній трансформації

лісостепових ландшафтів Поділля. Численні війська, рухаючись вододілами, знищували (спалювали) невеликі, інколи й значні лісові масиви, де переховувались місцеві жителі, які часто влаштовували на татар і турок засідки або пастки.

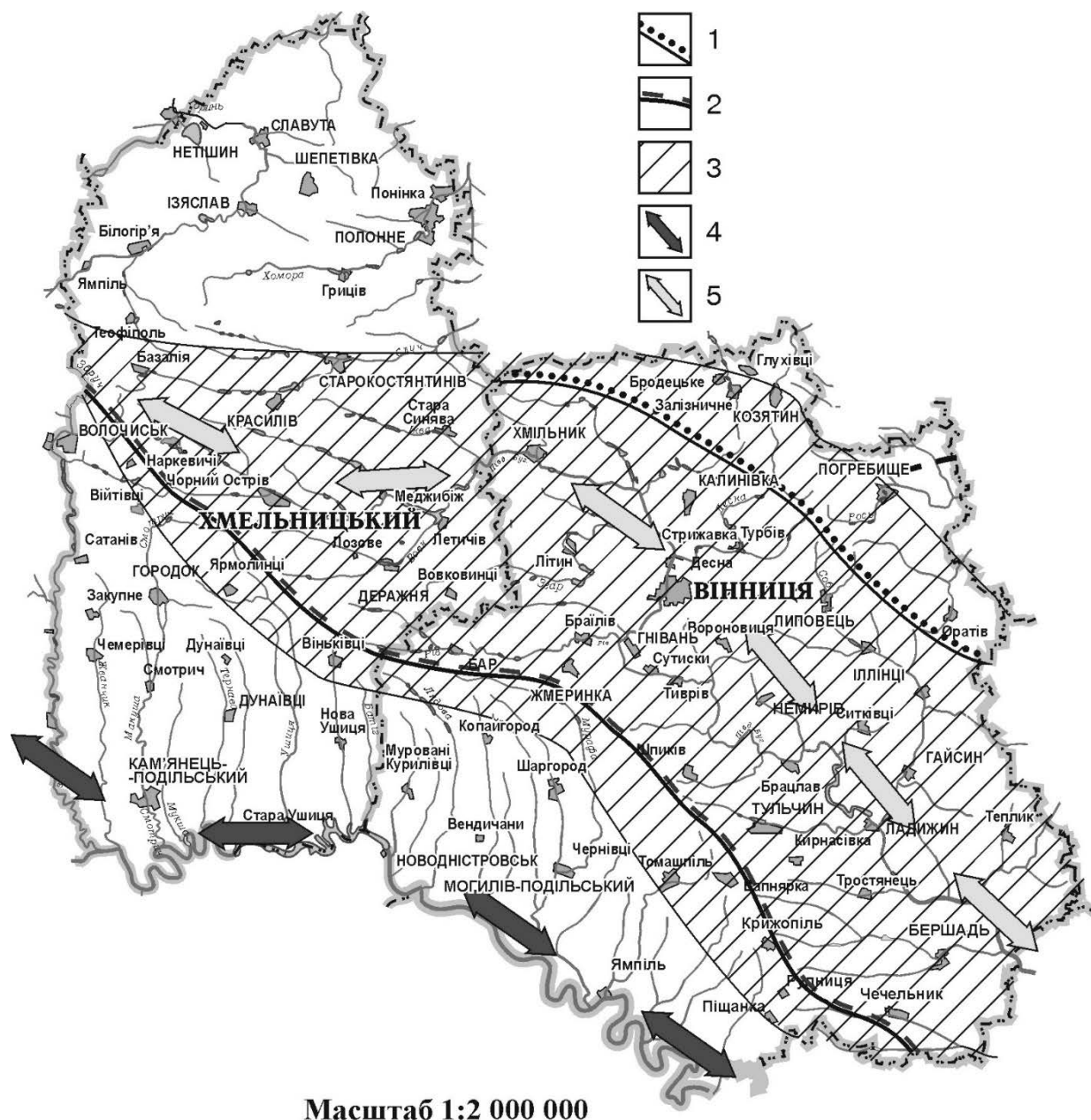


Рис. 5.6 Субмеридіональна мережа дорожніх ландшафтів

Східного Поділля (V ст. до н.е. – XIII ст.)

1 – Кучманський шлях; 2 – Чорний шлях; 3 – зона впливу Чорного і Кучманського шляхів на ландшафти; торгові „водні” й „прирічкові” шляхи: 4 – Придністер’я; 5 – Прибужжя.

У вододільних лісах створювали також «засіки». Якщо враховувати й часте випалювання (вододільні пали) степів у напрямі руху військ, то вплив вище названих шляхів на природу лісостепу була безсумнівною. Більше того, в цих напрямках настільки був змінений ґрунтовий покрив, що ґрунтознавці у 30-х роках ХХ ст. ще відзначали їх сліди. В подальшому саме ці шляхи стали найоптимальнішими варіантами будівництва шосейних доріг і залізниць (Кучманський шлях – залізниця Жмеринка – Балта).

За часів Київської Русі зростає щільність сухопутних торгових і військових шляхів широтного напрямку, що з'єднували Правобережну Україну із Західною Європою. Один з них, так званий Галицький шлях, починався у Регенсбурзі на Дунаї, потім проходив через Пенеї на Мукачеве, Галич, Тереховлю, Меджибіж, Котельницю. У широтному напрямі рухались й війська Золотої орди (Київ – Карпати). Функціонували також й меридіональні – Кучманський, Чорний. Історичний Кучманський шлях назавжди залишив пам'ять про себе – один із природних бродів через Південний Буг поблизу Тиврова до цього часу називають Татарським.

Етап формування радіальної системи дорожніх ландшафтів з власними іменами (XIV – XVIII ст.). У XV-XVI ст. Поділля попадає у сферу впливу балтійського та чорноморського ринків. Зростає кількість і значення міст у господарському розвитку регіону, що призводить до перебудови мережі доріг. Це добре помітно на картах Г. Боппана [1], В. Отамановського [12]. Великі міста (Вінниця, Брацлав, Бар, Меджибіж) стають центрами формування радіальних систем доріг, кожна з яких мала власну назву: „Вінницький гостинець”, „Дорога велика до Брацлава”,

„Коломийський шлях” тощо. Дороги з’єднували не лише населені пункти, замки й фортеці, але й окремі господарські регіони, наприклад, Середнє Побужжя з Волощиною, Галицьким Підгір’ям, Туреччиною тощо. Дороги детально описані в різноманітних актах, спогадах послів, мандрівників та військових фахівців. Так, В. Отамановський вказує, що «Вінницький гостинець вперше згадується в акті розмежовування 21.V.1431 р.», «Однак, цей шлях безперечно давніший» і «Західний шлях яко соляний у XVI ст. прямував з Галицького Підгір’я на Придніпрянщину через Бар через Вінницю. Що Вінниця стоїть того часу на соляній дорозі, вказує соляне мито за люстрацією 1545 р...», «Ще у XVII – початку XVIII ст. шлях з Вінниці на Луку й Ворошилівку зветься “Коломийським шляхом» [12]. Аналіз карт Г. Боплана показує, що від Вінниці шляхи радіально розходились у таких напрямках (рис. 5.7) [9]:

- на південь: Вінниця – Ладижин – Тростянець – Чечельник; далі цей шлях з’єднувався з важливим для південно-східної торгівлі – Кучманським шляхом;
- на північний схід: Вінниця – Обідне – Линці – Погребище – Ружин з’єднувався з Чорним шляхом;
- на південний захід: Вінниця – Браїлів – Межирів – Бар, шлях з 1603 р. зветься у Вінницьких актах “дорога велика з Демидовець до Вінниці”;
- на північний захід: Якушинці – Літин – Широка Гребля. Цей шлях («Вінницький гостинець») мав особливе значення. З початку ХУІІ ст. на Середньому Побужжі інтенсивно розвивається поташова промисловість, і поташ вивозять до Балтики, а на західноєвропейські ринки везуть ще й збіжжя та худобу.

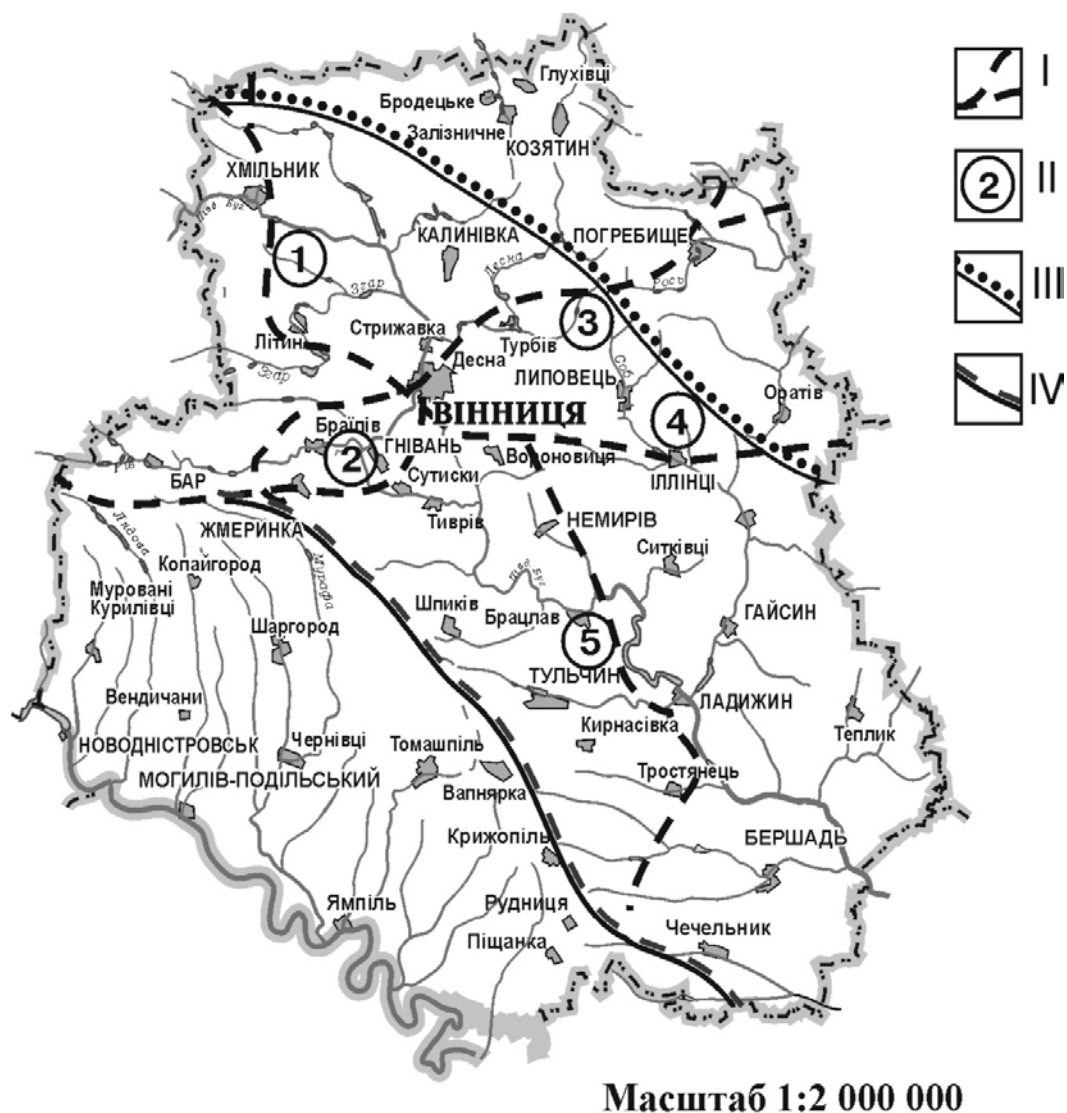


Рис. 5.7 Радіальна система дорожніх ландшафтів території сучасної Вінницької області у XVIII ст.

I – „Іменні” шляхи; II – їх порядкові числа: 1 – Вінницький гостинець; 2 – Коломийський шлях; 3 – Прилуцька дорога; 4 – Дорога у степ; 5 – Дорога Велика до Брацлава; III – Кучманський шлях; IV – Чорний шлях.

Здебільшого названі шляхи – ґрунтові тракти шириною 5-8 м з першими дорожніми знаками (кам’яні й дерев’яні хрести, стовп, окремі валуни й дерева тощо), інколи обсажені деревами. Із тодішніх дороговказів виділялись земляні (часом кам’яні) насипи – кургани. Кожен мандрівник обов’язково повинен був підтримувати такий знак – підкинути до нього трохи землі або каміння. У межах Східного Поділля

найоригінальнішими з них були “Вінницький гостинець” і “Дорога велика до Брацлава”. Крім міст, ці дороги з’єднували між собою маєтки відомих польських магнатів Потоцьких (Муровані Курилівці, Тульчин, Печера, Немирів), Калиновських та інших.

Будівництво трактів було настільки визначною подією в житті людей та їх господарській діяльності, що в подальшому про такі дороги було складено немало легенд. Зокрема про “Дорогу велику до Брацлава” відомо сім легенд та гіпотез [8]. Цей тракт функціонує і зараз як Немирівське шосе, а “Вінницький гостинець” – як Хмельницьке шосе. Для благоустрою трактів створювали спеціальні розсадники, де вирощували переважно липу серцелисту (*Tiliaceae cordata* Mill (*T. parviflora* Ehrh)), клен гостролистий (*Acer platanoides* L.), дуб звичайний (*Quercus robur* L.) та граб звичайний (*Carpinus betulus* L.). Загальна протяжність лише впорядкованих (обсаджених) трактів у XVI-XXII ст. складала 167 км, вздовж них було висаджено майже 16,5 тис. дерев у два ряди з кожного боку. З цих пір (XIV-XVII ст.) дороги починають відігравати суттєву роль в структурі ландшафтів Поділля. У вигляді своєрідних алей лип ці стародавні тракти збереглися до наших днів від Летичева Хмельницької області через Літин, Вінницю, Немирів до Тульчина (Вінницька область) й частково від Немирова до Умані (Черкаська область). Будівництво “трактів”, “шляхів”, “великих доріг” стало початком формування у межах Поділля дорожніх ландшафтів. У їх структуру входила ґрунтова або частково вимощена каменем дорога шириною 8-12 м, захисні протиерозійні споруди, мости (дерев’яні й кам’яні), заїздні двори, корчми, придорожні насадження тощо. Проявляється “дорожня” топоніміка (це особлива тема дослідження) [8].

Початковий етап формування сучасної мережі доріг й дорожніх ландшафтів (XIX – середина XX ст.).

Сучасна мережа доріг Поділля почала формуватися наприкінці XVIII – початку XIX ст. Частково в неї ввійшла мережа радіальних “іменних” доріг. Здебільшого це були ґрунтові дороги різного функціонального призначення. Без якихось помітних змін в структурі вони функціонували майже століття. Це пояснюється тим, що після остаточного приєднання Поділля до Росії, зазнала змін торгівля (повністю втрачено балтійський ринок й частково чорноморський), погіршилися й інші зв’язки Поділля з навколишнім світом. Навіть у середині XIX ст. доріг зі штучним покриттям тут ще майже не було. Загальна довжина всіх ґрунтових доріг складала 3097 верст 137 ½ сажень (3303,80 км), тобто *«в среднем 1 верста таких дорог приходится на 9,4 квадратных версты пространства»* [14]. За функціональним призначенням дороги поділяються на поштові – 1031 верста 440 сажень (1100,69 км); патрульні – 169 верст 141 сажень (180,57 км); етапні – 122 версти 385 сажень (130,65 км) і торгові – 2583 версти 171 сажень (2755,60 км). Вони були прокладені в різних напрямках, однак щільність ґрунтових доріг в повітах була нерівномірна (табл. 5.2).

Значна щільність мережі ґрунтових доріг в Проскурівському й Кам’янецькому повітах пояснюється їх прикордонним розташуванням (Угорщина), в Ямпільському й Могилівському – розвитком промисловості: *«Что касается состояния грунтовых дорог, то все они как поштовые, так и другие (транспортные и просёлочные) в большинстве местностей Подольской губернии проходят преимущественно по черноземному или по глинисто-черноземному грунту...в распутицу и ненастье они делаются буквально непроходимыми, особенно в северо-западной и юго-восточной*

частях губернии. Бывает и так, что грунтовые дороги после первого сильного дождя совершенно размываются и езда по ним некоторое время прекращается; тогда образуются, не ожидая исправления дорог, по прилегающим полям объезды, пространство же испортившейся дороги, тем временем, мало по малу высыхает, зарастает травой и дорога опять делается возможною для сообщений... К таким объездам прибегают и в тех местах, где дорога проходит по глубоким пескам. В приднестровской полосе губернии дороги имеют в большинстве случаев характер горных дорог: местами сужаются и идут в глубоких рытвинах и колеях (выемках), образуя более или менее длинное дефиле. Почтовые дороги имеют во многих местах, где проходят лоцины и овраги, весьма неудобные, крутые спуски и подъемы с глинистым грунтом» [14].

Таблица 5.2

**Щільність ґрунтових доріг в повітах Подільської губернії
(середина XIX століття) [за 14]**

Повіти	На 1 версту приходиться простору (в квадратних верстах)	Повіти	На 1 версту приходиться простору (в квадратних верстах)
Кам'янецький	5,9	Гайсинський	9,1
Проскурівський	4,7	Ольгопільський	10,4
Летичівський	8,5	Балтський	14,6
Літинський	17,6	Ямпільський	6,5
Вінницький	10,7	Могилівський	8,1
Брацлавський	15,2	Ушицький	13,5

Наприкінці XIX ст. загальний стан доріг, як і їх протяжність, практично не змінилися. У 1882 р. в Подільській губернії протяжність поштових доріг у порівнянні з серединою століття зросла лише на 97 верст і склала 1128, 5 верст (1205 км). На початку XX ст. ситуація дещо змінюється – починається будівництво доріг з твердим покриттям. Так, у

1913 р. протяжність мостових і ґрунтових доріг у межах Поділля складала 2961,1 км, з кам'яним покриттям – 543,5 км, ґрунтовим – 2423,6 км [9]. Найбільша щільність дорожньої мережі була у Брацлавському, Ушицькому та Кам'янецькому повітах. Однак до 50-х років ХХ ст. стан доріг й структура дорожніх ландшафтів не зазнали суттєвих змін. В «Отчёте Подольскому губэкономсовещанию» відзначено, що у 1922 році через паводки *«Подолье осталось почти совсем без переправ через реку Буг, а дороги повсюдно в “разрушенном состоянии»* [13]. У 30-х роках ХХ ст. у дорожньому будівництві почали застосовувати ґрунти, оброблені чорними в'язкими матеріалами, зокрема гудроном і нафтою, частково використовували дьоготь для обробки щебеню, поступово збільшувалась протяжність клінкерних мостових, проводились досліди з асфальтобетоном, застосовувався й холодний асфальт. За період з 1938 по 1941 роки у межах Поділля були реконструйовані дороги Вінниця – Проскурів (Хмельницький), Хмельницький – Кам'янець-Подільський, була збудована основа так званої «сталінської» дороги – Могилів-Подільський – Хмільник – Бердичів.

З інфраструктурних елементів та супутніх ландшафтних комплексів цього етапу розвитку дорожніх ландшафтів Поділля залишилось мало. Аналіз топокарт 1939 року й сучасні детальні дослідження дорожніх ландшафтів між містами Вінниця й Хмельницький дозволив виявити 28 придорожніх гранітних кар'єрів, глибина від 2 до 5-6 м, площею 0,2-0,3 га, де видобували «жорству» (місцева назва вивіреного граніту), 89 кар'єрів з видобутку лесоподібних суглинків (площа до 0,2 га, глибини до 2 м) та піску (відповідно до 0,1 га і 3 м). В структурі дорожніх ландшафтів зафіксовані

перші насипи та виїмки порід, а також перші парагенетичні ландшафтні комплекси: насипи – заболочені пониження балок або ярів, насипи-водойми в балках; виїмки – еродовані схили, штучні урвища – розсипи тощо. Чіткіше виділялися дорожні ландшафти, створені у XVIII – XIX ст., – придорожні насадження, зокрема «липові алеї». Відзначено також чотири покинутих, в результаті спрямлення ділянки дорожніх ландшафтів – ДЛТС. Протягом другої світової війни дороги й, відповідно, дорожні ландшафти Поділля й України зазнали руйнацій.

Етап реконструкції дорожніх ландшафтів Поділля (60-ті роки XX ст. – початок XXI ст.). У перші повоєнні роки йшло відновлення наявних доріг, і лише починаючи з 60-х років XX ст., розпочалася їх докорінна реконструкція та будівництво нових. Загальна протяжність доріг зростала повільно, але значними темпами збільшувалась кількість з твердим покриттям (табл. 5.3).

Таблиця 5.3

Динаміка росту (в км) автомобільних шляхів сполучення Вінницької області [3, 9]

Автомобільні шляхи	Роки							
	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2010	2018
Експлуатаційна довжина	...	16600	14500	14400	9189	9631	10302	11400
Автомобільні шляхи загального користування	...	2600	3700	5960	7390	8629	9100	9889
З них: з твердим покриттям	...	2600	3700	5960	7390	8629	9100	9889

Однак, починаючи з 1991 року, у зв'язку з постійним зростанням цін на матеріали і тарифів на перевезення вантажів, коштів, що направлялись на забезпечення потреб дорожнього господарства й дорожніх ландшафтів (навіть для утримання їх у належному стані), не

вистачало. Будівництво й реконструкція доріг у 1994 році складали лише 24,5 % від 1990 року. Це означало, що в порівнянні з 1990 роком у 1994 збудовано було доріг в Україні в чотири рази (653 км і 2532 км) і відремонтовано в два рази (13,9 тис. км і 25,4 тис. км) менше.

Сучасна мережа автомобільних доріг і, відповідно, дорожніх ландшафтів Поділля сформувались до 1980 року. Їх загальна протяжність близько 21,738 тис. км, з них 89 % доріг з твердим покриттям (рис. 5.8).



Рис. 5.8 Сучасна мережа доріг Поділля

Щільність доріг з твердим покриттям на 1000 км² складає 285 км. За ступенем насиченості автомобільними дорогами Поділля й тепер займає одне з перших місць в Україні. Завдяки просторовим

(збільшилася протяжність, ширина й загальна площа) та якісним (заміна натурального покриття – ґрунт, щебінь, камінь, на асфальт, гудрон, бетон) змінам, дорожні ландшафти Поділля почали помітно виділятися в ландшафтній структурі. Дорожні ландшафти, що сформувалися в результаті розвитку доріг державного й обласного значення, функціонують як типові ландшафтно-інженерні системи. Постійне зростання транспортного навантаження разом із штучним покриттям доріг перетворювали ці системи у своєрідні геохімічні аномалії, які почали активно взаємодіяти з довкіллям.

З середини 90-х років ХХ ст. у структурі дорожніх ландшафтах Поділля помітні зміни:

- йде активна реконструкція доріг (часткове спрямлення, розширення полотна, заміна покриття тощо) й особливо дорожньої інфраструктури – кемпінгів, станцій обслуговування, АЗС, мотелів, зон відпочинку, освітлення тощо. Усе разом призводить до помітного покращення естетичного вигляду дорожніх ландшафтів, в першу чергу державного та обласного підпорядкування;

- помітно скорочується протяжність польових доріг, здебільшого ґрунтових й частково з твердим (щебінь, жорства) покриттям; це були під'їзні дороги до великих ділянок цукрових буряків, городніх культур, меліорованих ділянок заплав, заболочених ділянок тощо; посилилось знищення захисних лісосмуг польових доріг;

- у найближчі роки значне ускладнення структури дорожніх ландшафтів Поділля можливе лише через реалізацію проекту будівництва транс'європейських доріг Західний кордон – Вінниця і далі з розгалуженням на Харків та Одесу.

5.4 Класифікація дорожніх ландшафтів

Проблема класифікації дорожніх ландшафтів до цього часу не вирішена, в багатьох аспектах є спірною й потребує детальної розробки. Існують класифікації доріг за видом транспорту: автомобільні, залізничні, гужеві та інші; за характером покриття: ґрунтові, гравійні, мостові, бетонні, асфальтові та інші; за підпорядкуванням: державні, обласні, місцеві; за функціональним призначенням, за швидкістю переміщення транспортних засобів, за транспортним навантаженням, за екологічним станом [2]. Це галузеві класифікації. Дорога й дорожні ландшафти – поняття не ідентичні. На початку ХХІ сторіччя дорожні ландшафти – складна система різнотипних антропогенних комплексів, до яких крім власне дороги входять придорожні лісові смуги, інженерні споруди, створені для функціонування доріг, численні кемпінги, станції обслуговування й автозаправки, придорожні кафе, бари, їдальні, базари.



З ландшафтознавчого погляду дорожні ландшафти вперше розглянув Ф.М. Мільков [11]. Виділивши їх як окремий клас в структурі антропогенних ландшафтів, подальшу класифікацію дорожніх ландшафтних комплексів Ф.М. Мільков не провів. Однак, розробляючи основи теорії антропогенного ландшафтознавства, він зазначав, що будь-які антропогенні ландшафти техногенного походження є складними системами, а отже складаються з різнотипних комплексів. У структурі дорожніх ландшафтів виділено власне антропогенні ландшафти, ландшафтно-техногенні та ландшафтно-інженерні системи.

Власне антропогенні ландшафти дорожніх систем – це покинуті ділянки доріг, кар’єрні виїмки біля них, заболочені пониження й водойми, що формуються в результаті будівництва доріг, придорожні лісосмуги тощо. Ці антропогенні комплекси, хоча й створені людиною, чи виникли як супутні при дорогах, розвиваються за природними закономірностями. Дорожні ландшафтно-техногенні системи представлені дренажними спорудами, різноманітними будівлями, асфальтовим покриттям не дорожнього призначення, численними пам’ятниками історичного минулого, колодязями тощо. Ці системи взаємодіють з довкіллям пасивно. Раз створивши їх, людина підтримує ці техногенні комплекси лише інколи, але без них дорожні ландшафти втрачають багато своїх властивостей, зокрема й естетичних. Ландшафтно-інженерні дорожні системи – це діючі дороги будь-якого типу, з усіма їх розв’язками, естакадами, зупинками, а за останні роки й об’єктами сервісу. Ці системи функціонують завдяки постійній інженерній підтримці людей. Усі природні процеси, зокрема розвитку ерозії й денудації, формування ґрунтового й рослинного покривів подавляються людиною. Разом з тим, поділ дорожніх ландшафтів Поділля на власне антропогенні, ландшафтно-інженерні й ландшафтно-техногенні системи – це ще не є їх класифікація. Це лиш поділ їх на групи антропогенних ландшафтних комплексів за організацією їх внутрішньої структури та ролі у їх функціонуванні технічного блоку. Такий поділ дорожніх ландшафтних комплексів можна з успіхом використовувати в інших класифікаціях [9].

Логічно обґрунтованою є спроба класифікації дорожніх ландшафтів міст Ю. Г. Тютюнника [15]. Автотранспортні міські

ландшафти (А – ТРЛ) на ієрархічному рівні урболандшафтної організації №1 пропонується класифікувати на ландшафти пов'язані із швидкими магістралями та магістралями загальноміського значення (А-ТРЛ-I), на рівні №-2 – ті, що утворилися завдяки вантажним магістралям та магістральним вулицям і дорогам районного значення (А-ТРЛ-II), на рівні №-3 – ті, що сформувалися під місцевими дорогами промислових та комунально-складських районів, вулицями й дорогам місцевого значення, житловими вулицями (А-ТРЛ-III), на рівні №-4 – ті, що виникли проїздами та під'їздами.

Запропонована класифікація автотранспортних міських ландшафтів [15] – це лише їх поділ на ієрархічні рівні за типами доріг. Як говорилося раніше, хоча дорога і є остовом, основним елементом в структурі дорожніх ландшафтів, однак не у всіх випадках вона їх формує й має вирішальне значення у функціонуванні. Безперечно, що є й будуть інші класифікації дорожніх ландшафтів. До наявних класифікацій доріг й дорожніх ландшафтів пропонуємо ще дві – загальну й за типами місцевостей.

Загальна класифікація дорожніх ландшафтів представлена на рис. 5.9. Дорожні ландшафтні комплекси об'єднані за Ф. М. Мільковим [11] у один клас – *клас дорожніх ландшафтів*. Підкласи – шосейних залізничних дорожніх трубопровідних, а також ліній передач та зв'язку ландшафтів пропонується виділяти за видами транспорту, які мають вирішальний вплив на їх формування і подальше функціонування. Дорожні ландшафти, що формуються в результаті роботи залізничного транспорту і пов'язаною з ним інфраструктурою, потребують окремого дослідження і в нашій роботі розглядаються лише частково.

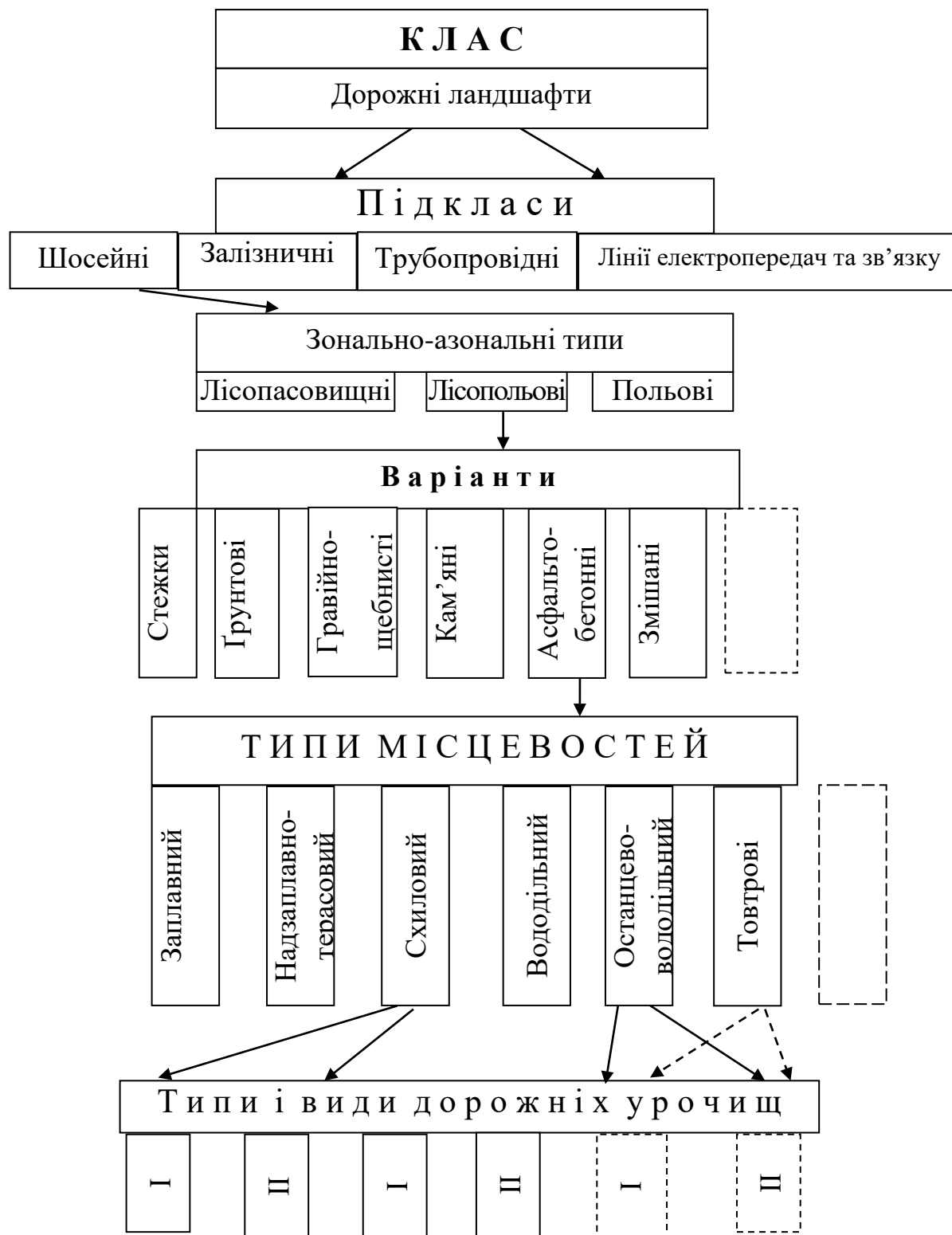


Рис. 5.9 Таксономічна система дорожніх ландшафтів

(Типи дорожніх урочищ виділяються за їх приуроченістю до відповідної форми рельєфу, покриття; види – наявністю придорожніх захисних смуг)

Зонально-азональні типи формуються у відповідних антропогенних зонах України. У межах Поділля виділяються лісопольові дорожні ландшафти. Зонально-азональні типи шосейних дорожніх ландшафтів у відповідності з типами доріг та їх покриттям поділено на *варіанти* – ґрунтовий, гравійно-щербнистий, асфальтобетонний. Виділені варіанти дорожніх ландшафтів зустрічаються повсюдно, але їх особливості (розглянуті далі), як показують польові дослідження, багато в чому залежать від приуроченості до відповідного типу місцевості. Відповідно виділені дорожні ландшафти *заплавного, надзаплатно-терасового, схилового, вододільного* та інших типів місцевостей. Урочища дорожніх ландшафтів виділяються за профілем (формами) дороги та прилеглих споруд (елементів), їх будовою, наявністю та характером рослинності. З ландшафтознавчого погляду, й це підтверджують польові дослідження, *регіональні класифікації* дорожніх ландшафтів найкраще проводити за принципом їх приуроченості до відповідних типів місцевості.

Особливо це доцільно в регіональних ландшафтознавчих дослідженнях і при вирішенні конкретних практичних завдань. У межах Поділля виділені дорожні ландшафти таких типів.

Заплавні. Дорожні ландшафтні комплекси, що формуються у межах річкових заплав, мають свої характерні риси. Здебільшого це високі (від 2-3 до 10-15 м), добре укріплені (інколи плитами) зі складною структурою (чергування крупних глиб, буту, щебеню і піску) насипи, які чітко виділяються на рівній поверхні заплави, утворюють з нею і руслом річки складні парагенетичні й парадинамічні ландшафтні системи. Будівництво заплавних дорожніх комплексів потребує детальних ландшафтознавчих досліджень, особливостей їх функціонування, зокрема взаємозв'язків з

довкіллям. Польові дослідження показують, що заплавні дорожні ландшафтні комплекси найчастіше функціонують у ранзі складного урочища або своєрідної дорожньої ландшафтною ділянки.

Терасові дорожні комплекси здебільшого у вигляді невисоких (до 1,5-2 м) гравійно-піщано-глинистих насипів накладені на поверхневі форми терас, мають дренажну систему й придорожні лісосмуги. Розвиток небажаних процесів, зокрема ерозійно-денудаційних, заболочування спостерігається дуже рідко, парадинамічні зв'язки з довкіллям виражені не так чітко, як у заплавних. Часто у межах терас формується своєрідний зразок, стандарт дорожніх ландшафтів.

Дорожні ландшафтні комплекси на *схилах* долин річок, крутих балок, гір – штучні тераси (одна або декілька), шириною 4-8 і більше метрів. Це складні парадинамічні системи, у розвитку яких помітну роль відіграють ерозійні, гравітаційні та акумулятивні процеси. Дороги на схилах повністю знищуються ярами або продуктами їх конусів виносу, річками і тимчасовими водотоками. Такі дороги необхідно постійно відновлювати або будувати в інших місцях. Активно розвиваються лінійна й площинна ерозія, зсуви, а у місцях виходу ґрунтових вод з'являються опливини на прилеглих до доріг підрізаних і насипних схилах. Усе разом ускладнює експлуатацію доріг на схилах, зашкоджує створенню захисних лісових насаджень. Ландшафтознавчі дослідження як схилових, так і заплавних доріг мають бути детальними і супроводжувати усі стадії їх формування та розвитку.

Дорожні ландшафти *вододілів* «вписані» в рельєф, однак у порівнянні із терасовими тут значно більше виїмок та насипів. Останні ускладнюють їх структуру й активізують розвиток небажаних процесів.

Особливостями вітрового режиму (швидкість вітру на вододілах зростає) спричинено формування придорожніх лісосмуг та їх функціонування зимою. Значення ландшафтознавчих досліджень, геохімічних взаємозв'язків з довкіллям зростає ще й тому, що дорожні ландшафти вододілів безпосередньо контактують з польовими ландшафтами.

Дорожні ландшафти „*низькогірних*” (каньоноподібних) місцевостей Подільського Придністер'я явно не «вписуються» в рельєф, більше того, на окремих ділянках вони перебудовують його. Для низькогірних дорожніх ландшафтів характерні усі ознаки придністровського типу: підрізні й насипні схили, тераси, придорожні кар'єри, мало лісосмуг, та основне – наявність у їх структурі «серпантинів» й висока динаміка ландшафтних комплексів.

Товтрові дорожні ландшафти локально обмежені Подільськими ділянками Товтр. Здебільшого створюються завдяки нарізанню (3-5 м) терас у вапняках, які інколи утворюють невеликі «серпантини». Характерні осипи, частково ерозійно-аккумулятивні та карстові процеси здебільшого у районах видобутку корисних копалин та відсутність придорожніх захисних лісосмуг.

Такі ж своєрідні, лише їм притаманні ознаки мають і дорожні ландшафтні комплекси, що створені у межах плакорних, останцево-вододільних, вододільних недренованих, горбогірних та інших місцевостей Поділля.

Грунтові («польові») дороги. Серед науковців, зокрема, шкіль класичного ландшафтознавства, відношення до ґрунтових доріг, як своєрідних ландшафтних комплексів, неоднозначне, іноді навіть скептичне. Невипадково на жодних ландшафтознавчих картах, включно і

дрібномасштабні, ґрунтові дороги не показані. Серед інших карт, заслуговують на увагу топокарти, особливо для військових потреб, де ґрунтові дороги подані з мінімальною інформацією про них. Немає й детальних описів ґрунтових доріг, не всіх звичайно, а хоча би окремих регіонів. Причин такої стабільної неуваги науковців до ґрунтових доріг кілька; однак переважає те, що ці дороги здебільшого тимчасові («сьогодні є – завтра немає») і затрати на їх функціонування мінімальні. Це зовсім не відповідає дійсності тому, що ґрунтові дороги, як своєрідні ландшафтні комплекси, мають притаманні лише для них ознаки, часто унікальні [9]. Серед ознак, що виокремлюють ґрунтові дороги серед інших дорожніх ландшафтів, такі:

- *широке розповсюдження*. Ґрунтові дороги є навіть там, де автомобільні й залізничні важко, або взагалі неможливо збудувати. Мабуть, немає жодної країни у світі, в структурі дорожніх ландшафтів якої не було б ґрунтових доріг. Вони стали настільки звичними, що їх інколи й не помічаємо;

- *значна протяжність при невеликій ширині*. Важко, хоча й потрібно, підрахувати загальну довжину ґрунтових доріг й, відповідно, площу яку вони займають. Можна лише передбачити, що одержані дані будуть значно «соліднішими», ніж довжина і площа сучасних автомагістральних доріг та залізниць разом взятих;

- *безвитратність*. Ґрунтові дороги не будують, їх прокладають у необхідних напрямках. Коштів на подальшу експлуатацію ґрунтових доріг не потрібно. Однак, ніхто ще не підрахував економічного ефекту від їх експлуатації, навіть у порівнянні з тими «клаптиками» асфальтованих та гравійних доріг, що функціонують серед сільсько- і лісогосподарських

ландшафтів;

- *екологічність*. Безперечно, що порівнювати екологічний стан, наприклад, автомобільних магістралей і ґрунтових доріг – некоректно. Роль автомобілів у сучасному формуванні та функціонуванні ґрунтових доріг постійно зростає, однак головне значення для їх розвитку має гужовий транспорт, транспорт, що не потребує пального;

- *тривалість функціонування*. На перший погляд, ґрунтові дороги недовговічні. Їх інколи, особливо на схилах та вододілах, «переносять» з одного місця на інше, ґрунтові дороги часто змінюють свій напрям і це формує відношення до них, як до тимчасових доріг. Однак, навіть покинуті ґрунтові дороги упродовж століть залишають свій слід у ландшафтах. Про це у подальшому, тут лише зазначимо, що на аерофотознімках чітко помітні сліди античних доріг, які з'єднували Ольвію із зовнішнім світом. Зараз їх на поверхні немає. Ці дороги розходились від двох вузлів і поступово зникали віддаляючись від міста;

- *естетичність*. Не часто з'являється бажання пройтися босоніж автомобільною трасою, гравійною або викладеною каменем, дорогою. Така ж прогулянка польовою дорогою викликає справжнє задоволення. При цьому на фоні гарних краєвидів, майже в абсолютній тиші, лише пісня жайворонка, аромати польових трав та хліба. Мабуть, необхідно розглядати й психологічне та лікувальне значення ґрунтових доріг [9].

Наведені ознаки виокремлюють ґрунтові дороги як своєрідні ландшафтні комплекси в структурі дорожніх. Це необхідно враховувати у процесі подальших їх досліджень та деталізації наявної схеми класифікації дорожніх ландшафтів. У поки що єдиній і достатньо обґрунтованій схемі класифікації дорожніх ландшафтів, ґрунтові дороги

виділено в окремий варіант зонально-азонального типу підкласу шосейних дорожніх ландшафтів. Подальша їх класифікація передбачає розгляд ґрунтових доріг за типами місцевостей та видами у відповідності з ґрунтово-рослинним покривом. Характеристика дорожніх ландшафтів загалом за типами місцевостей, частково, ґрунтові дороги – не розглянуті.

Польові дослідження ландшафтних комплексів «ґрунтові дороги» показують, що їх різноманіття зумовлене не лише приуроченістю до відповідного типу місцевостей, але й належністю до того чи іншого класу антропогенних ландшафтів. Особливо виокремлюються ґрунтові дороги в сільських, сільськогосподарських та лісогосподарських ландшафтах. Вони є також в структурі міських і містечкових, промислових, рекреаційних та інших класах антропогенних ландшафтів.

Сільські ґрунтові дороги завжди доглянуті, їх частіше вирівнюють й підсипають різноманітними будівельними матеріалами, гравієм, що поступово змінює їх ґрунтове покриття та повністю знищує характерний для ґрунтових доріг рослинний покрив. На особливу увагу заслуговують сільські дороги на схиловому типі місцевостей, зокрема прокладені у легкорозчинних та розмивних породах – лесах, лесоподібних суглинках, різноманітних глинах та пісках, іноді навіть вапняках, крейді тощо. На схилах ґрунтові дороги концентрують у своїх коліях атмосферні опади і сприяють розвитку похідних форм рельєфу: рівчаків і ярів. У процесі подальшого вирівнювання цих ерозійних форм, поступово поглиблюється в породах і сама дорога. На схилах формуються дорожні мікроканьйони глибиною до 3-5 м [4].

Польові дороги. Під такою назвою відомі всі ґрунтові дороги в структурі сільськогосподарських ландшафтів. У порівнянні із

сільськими, функціонування польових доріг не підтримується постійно тому, що їх інтенсивно використовують лише під час активних польових робіт – весною та осінню. Їх мережа щільніша серед польових (звідси й назва) ландшафтів. Ширина, здебільшого не обмежена, хоча рідко перевищує 3-4 м. Там, де формуються вибоїни та час від часу збираються атмосферні опади, дорога поступово заболочується і цю її ділянку «переносять». Формуються дві, інколи й три, колії, а ширина такої ґрунтової дороги збільшується у 2-3 рази (до 10-12 м).

За освітленням, вітровим режимом та кількістю опадів польові дороги майже не відрізняються від прилеглих сільськогосподарських ландшафтів. Суттєво виокремлюється їх ґрунтовий та рослинний покрив. Ґрунти не лише ущільнені, але й змінюється їх структура, вони зазнають впливу площинної та лінійної ерозії, а в поліських районах ґрунтовий покрив знищується повністю і піщані відклади на дорогах зазнають подальшої швидкої руйнації. Це призводить до заглиблення доріг, зокрема в дюни, до 1-2 м. Рослинний покрив польових доріг представлений переважно пирієм повзучим (*Elytrigia repens*), подорожником великим (*Plantago major*), подорожником середнім (*Plantago media*) та кульбабою лікарською (*Taraxacum officinale*). На узбіччях польових доріг переважає різнотрав'я та бур'янові асоціації із видів характерних для прилеглих полів та пасовищ.

Лісові дороги. У лісах ґрунтові дороги не рідкість. Вони часто оконтурюють лісові квартали, прокладаються для вивезення лісу, між селами та хуторами, що примикають до лісу, а інколи й просто місцевими жителями для проїзду до лісового озера або річки. На відміну від сільських і польових, лісові ґрунтові дороги затінені,

«провітрювання» тут незначне і вони вологіші. На лісових дорогах частіше зустрічаються вибоїни, здебільшого зволожені або заболочені, що суттєво утруднює проїзд навіть гужового транспорту. Зміна напрямку або «перенесення» лісових ґрунтових доріг завжди проблематичні. Покинуті лісові дороги упродовж 3-5 років активно заростають типовими для лісу розташування видами дерев та чагарників.

Враховуючи наявні літературні та польові результати дослідження ґрунтових доріг Поділля, як ландшафтних комплексів, пропонуємо їх класифікацію, де всі ґрунтові дороги розглядаються умовно у якості сімейства урочищ (рис. 5.10).

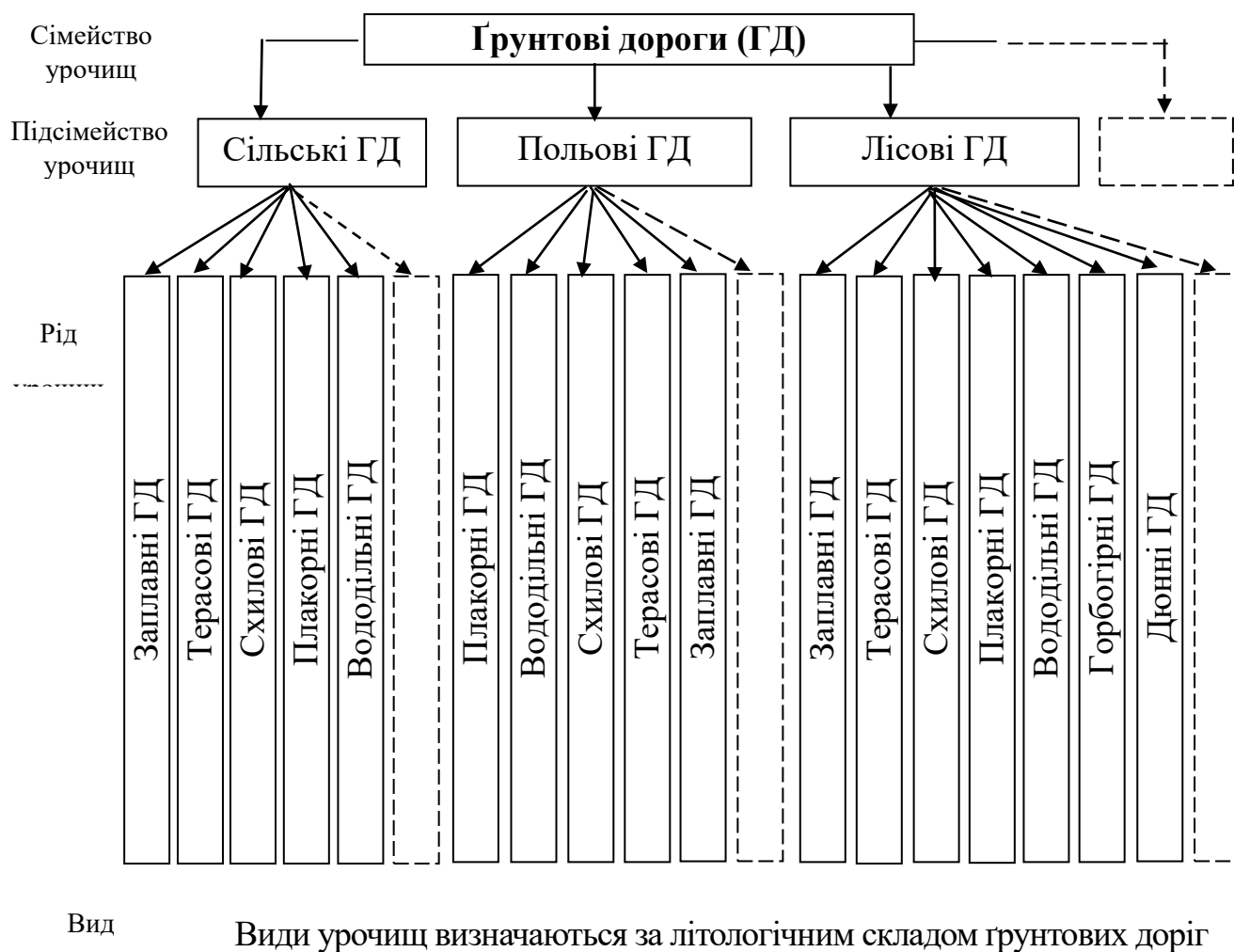


Рис. 5.10 Класифікація урочищ ґрунтових доріг Поділля

Можуть бути й інші класифікації ґрунтових доріг як ландшафтних комплексів, зокрема за тривалістю функціонування, належністю до того чи іншого класу антропогенних ландшафтів, генезою тощо.

Ґрунтові дороги мали, мають і будуть мати суттєве значення у господарській діяльності людей. Їх детальні дослідження давно назріли. Уже перші спроби пізнання ґрунтових доріг показали, що це не звичайні, як здавалося на перших порах, ландшафтні комплекси, а своєрідні дорожні ландшафти, що потребують не менше уваги, ніж інші антропогенні ландшафти.

Особливе значення вони мають для функціонування селитебних, сільсько- і лісгосподарських, тобто каркасних і фонових антропогенних ландшафтів. У подальшому необхідні дослідження ґрунтових доріг, розробки схем їх типології та класифікації, можливостей поліпшення їх раціонального використання. При цьому не варто забувати не лише про практичне, але й гуманістичне значення ґрунтових доріг.

Стежки як ландшафтні комплекси. На кожному типі місцевостей формуються лише притаманні йому стежки. Однак, часто навіть у межах одного й того ж типу місцевостей, стежки суттєво відрізняються між собою, що зумовлено їх приуроченістю до відповідних урочищ (рис. 5.11).

Заплавні стежки. У межах заплавного типу місцевостей стежок багато. Це зумовлено не лише їх активним господарськими освоєнням, але й складністю будівництва доріг різноманітного призначення. У заплавах стежки здебільшого тягнуться вздовж русел річок і приурочені до руслового валу, кам'янистих або слабо зволжених поверхонь. Їх ширина до 0,5 м, розгалужень мало, проективне покриття рослинністю від 40 до 90 %. Заплавні стежки часто зволожені, а там, де вони

перетинають зволожені луки або притерасні пониження – заболочені. На піщаних ділянках заплави Південного Бугу та його приток, стежки заглиблені (до 15-20 см) у поверхню і їх покриття рослинністю не перевищує 42 %. Заплавні стежки часто примикають до або об'єднують мікроосередки поблизу русел річок, сформовані рибаками, місця одно- і дводенного відпочинку, стоянки туристів.

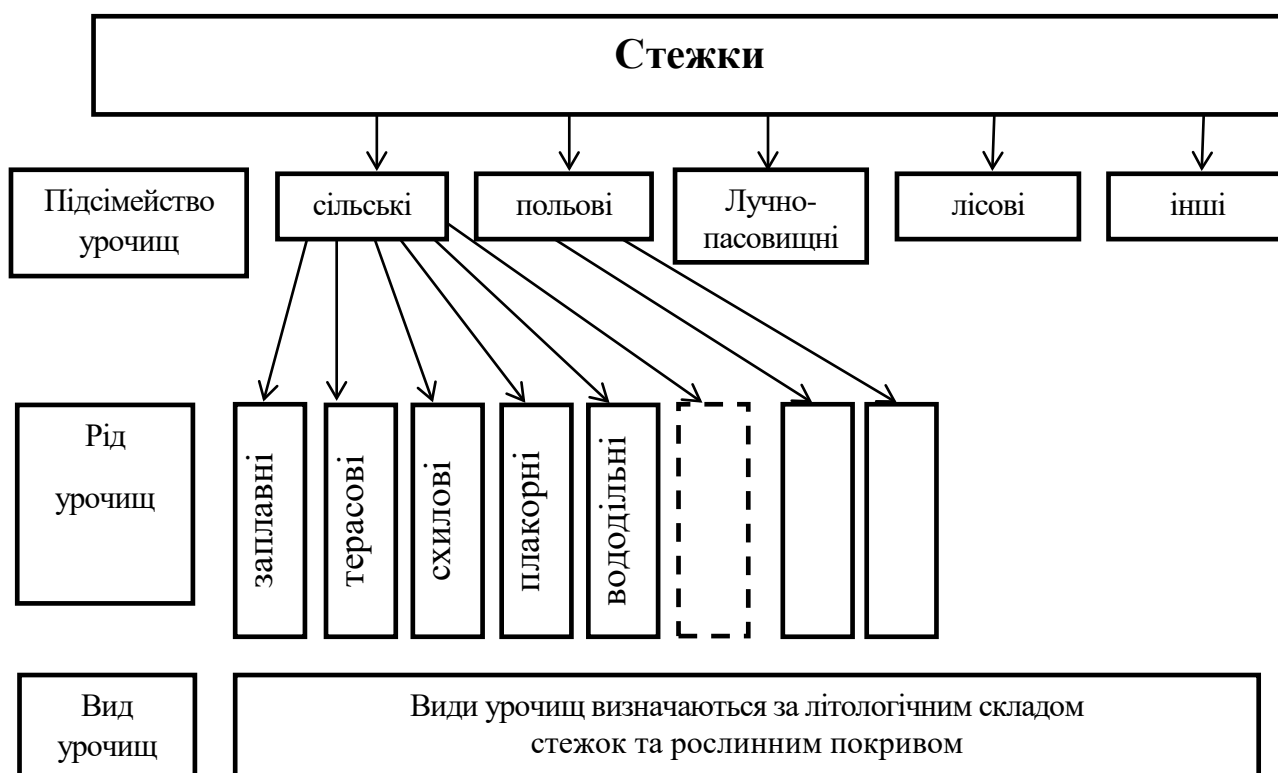


Рис. 5.11 Класифікація урочищ стежок Поділля

Кількість і щільність стежок зростає на ділянках заплав, що примикають до таборів відпочинку або інших рекреаційних комплексів, розташованих у межах терас та на схилах долин річок. Активне використання родючих заплавних ґрунтів для вирощування сільськогосподарських і городніх культур, а також житлове будівництво, призводять до поступової перебудови окремих стежок у типові ґрунтові або підсипні заплавні дороги.

Терасові стежки. За структурою і станом терасові стежки відрізняються від заплавлених. Здебільшого вони ґрунтові, рівні, шириною до 1 м, часто оконтурюють сади, розорані поля, лісові масиви. Їх кількість і ускладнення конфігурації зростають в околицях сіл і містечок. Так, у примістечковій зоні (3-5 км) Турбова (Вінницька область) протяжність стежок у 2,7 рази більша, ніж доріг, а їх площі майже однакові. У межах терас чіткіше прослідковується поділ стежок на ті, що постійно використовують і тимчасові. Стежки постійного використання, особливо у місцях розгалуження, часто подібні до ґрунтових доріг: їх ширина до 2,0-2,5 м, проективне покриття рослинністю не перевищує 40%, вони виокремлюються в структурі терасового ландшафту. Тимчасові стежки, задерновані переважно подорожником, пирієм повзучим, конюшиною повзучою; часто «губляться» серед лучно-пасовищних ландшафтів або в околицях лісових масивів. І постійні, і тимчасові стежки інколи використовуються як межі польових угідь, городів і садів надзаплавно-терасових місцевостей.

Схилові стежки. Схилові стежки суттєво відрізняються від охарактеризованих раніше – заплавлених і терасових, а саме:

- приурочені здебільшого, до крутих (35-45°) схилів, де часто їх нараховується від 1-2 до 10 і тягнуться паралельно і зливаючись формують мікроступінчасту поверхню, або прокладені схилом під кутом 30-40° переважно рівно, інколи зигзагоподібні;
- поверхня схилових стежок представлена корінними породами місцевостей, де вони сформовані, а тому їх проективне

- покриття рослинністю не перевищує 20-25%;
- у формуванні схилових стежок беруть участь не лише люди, але й свійські тварини, що призводить до неконтрольованого розвитку;
 - схилові стежки інколи формують мікроосередки розвитку небажаних процесів на схилах: зсувів, ярів, карсту тощо;
 - у структурі схилових стежок частіше присутні техногенні елементи: підпірні стінки, підсипки, містки, виїмки корінних порід. Інколи – це своєрідні мікротераси шириною до 1-1,2 м [5].

Плакорні й вододільні стежки розповсюджені менше і часто подібні до надзаплатно-терасових. Це, здебільшого, тимчасові стежки на краю поля або між лісовим масивом і полем, шириною до 0,6 м, частково задерновані. Однак, на плакорних полях вони інколи стимулюють розвиток ерозійних процесів, зокрема і ярів.

Товтрові та горбисто-грядові стежки подібні між собою. Перші формуються у межах Подільських та Мурафських товтр, другі – на північно-західній окраїні Тернопільської області – Подільській гряді. І товтрові і горбисто-грядові стежки мають спільні ознаки зі схиловими. Зокрема їх об'єднує наявність корінних порід в основі стежки, слабка задернованість, ці стежки є осередками розвитку несприятливих процесів на схилах товтр, горбів та пасем.

Різноманіття та характерні ознаки стежок зумовлені не лише їх приуроченістю до відповідних типів місцевостей, але й просторовим розташуванням у межах того чи іншого класу антропогенних ландшафтів, тривалістю функціонування, походженням тощо.

5.5 Класифікація залізничних ландшафтів

Залізничні ландшафти України почали формуватися з XVIII ст. Саме в цей час будується перша Балаклавська залізниця або Велика кримська Центральна залізниця (1855 рік)



та Львів-Перемишль (1861 рік). На півдні України у 1865 році починає діяти колія Одеса-Балта протяжністю 213 км. Через рік будівельні роботи розпочалися на лінії Балта – Єлісаветград (Кропивницький) та Київ-Балта з гілками на Волинськ і Бердичів. Експлуатація цих колій розпочалася з 1870 року. Проте їх своєрідна «лінійна» географія, постійно зростаючі площі та вплив на довкілля привернули увагу до себе фізико-географів лише з 60-70-х років ХХ ст. Сучасна мережа залізниці сформувалась до 1980 року. У 2020 році загальна довжина мереж склала 19787 км.

Проблема класифікації залізничних ландшафтів до цього часу невирішена, в багатьох аспектах є спірною і потребує детальної розробки. Існують класифікації доріг за видом транспорту: залізничні, автомобільні, гужеві тощо; за характером покриття: ґрунтові, гравійні, мостові, бетонні, асфальтові тощо; за підпорядкуванням: державні, обласні, місцеві; за функціональним призначення, за швидкістю переміщення транспортних засобів, за транспортним навантаженням, за екологічним станом. Це все галузеві класифікації доріг. За характером перевезень залізничний транспорт поділяється на пасажирський і вантажний. Залежно від ролі виконуваної

роботи розрізняється залізничний транспорт загального і відомчого користування. За видами зв'язку і характером обслуговування розрізняють міжнародні і внутрішньодержавні залізничні зв'язки (для транспорту загального користування). Колія й залізничні ландшафти поняття не ідентичні. Залізничною колією прийнято називати таку колію, на якій колеса локомотивів і вагонів рухаються по особливих напрямках. *Залізничні ландшафти* – складна система різнотипних антропогенних комплексів, до яких крім власне дороги входять придорожні лісові смуги, інженерні споруди, створені для функціонування доріг, численні кемпінги, станції обслуговування й кафе, бари, їдальні, базари [9].

Дорожні ландшафтні комплекси об'єднані за Ф.М. Мільковим [11] у один клас – *клас дорожніх ландшафтів*. Підклас – зокрема залізничних ландшафтів пропонується виділяти за видами транспорту, які мають вирішальний вплив на їх формування і подальше функціонування. Зонально-азональні типи формуються у відповідних антропогенних зонах України. У межах Поділля виділяють лісопольові залізничні дорожні ландшафти. Зонально-азональні типи залізничних дорожніх ландшафтів у відповідності з їх будовою поділено на *варіанти* – ґрунтовий, піщаний, гравійно-щебнистий. Виділені варіанти залізничних дорожніх ландшафтів зустрічаються повсюдно, однак їх особливості, як показують польові дослідження, багато в чому залежать від приуроченості до відповідного типу місцевості. Відповідно виділені залізничні дорожні ландшафти *заплавного, надзаплавно-терасового, схилового, вододільного* та інших типів місцевостей. Урочища дорожніх ландшафтів виділяються за формами доріг залізниць та прилеглих споруд (елементів), їх будовою, наявністю та характером рослинності у призалізничних смугах (рис. 5.12).

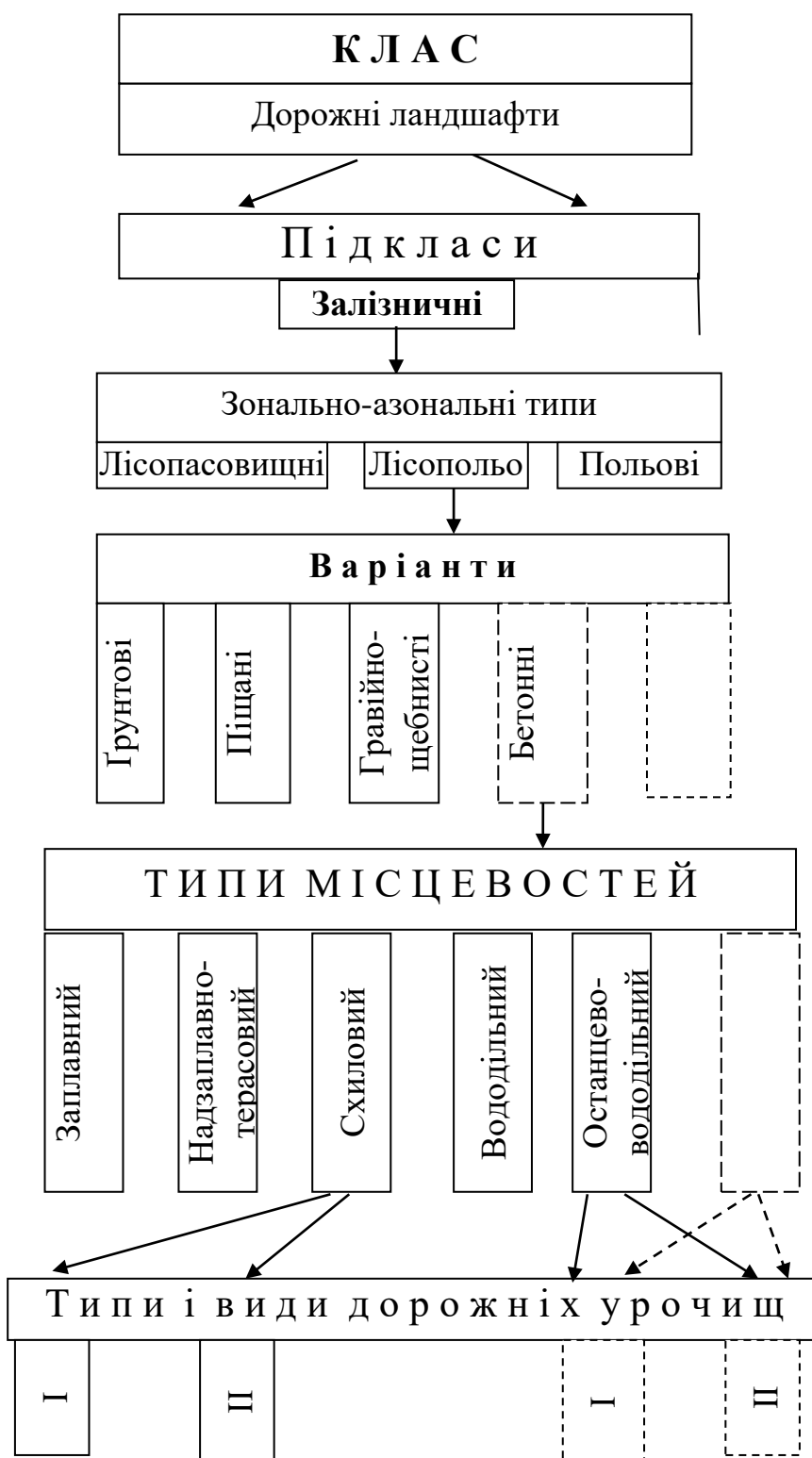


Рис. 5.12 Таксономічна система залізничних ландшафтів

(Типи дорожніх урочищ виділяються за їх приуроченістю до відповідної форми рельєфу, покриття; види – наявністю придорожніх захисних смуг)

Резюме

Враховуючи соціально-економічне значення доріг, формування на їх основі своєрідних дорожніх ландшафтів, що стали невід'ємною складовою будь-якого регіону України та вплив дорожніх ландшафтів на здоров'я людей й проведено комплексі (ландшафтознавчі, геохімічні та екологічні) дослідження дорожніх ландшафтів модельного регіону – Поділля.

У результаті таких досліджень встановлено, що дорожні ландшафти – складні зонально-азональні системи антропогенного (переважно техногенного) походження з притаманними лише їм ознаками, структурною організацією (власне дорожні ландшафти, дорожні ландшафтно-техногенні й дорожні ландшафтно-інженерні системи) та відповідними їм рівнями пізнання: ландшафтознавчим, географічним й геотехнічним. Такі складні структури варто розглядати з системо-інтегративних, антрополандшафтознавчих та геоекологічних позицій, враховуючи історико-еволюційні та соціо-економічні передумови їхнього формування й функціонування.

Дорожні ландшафти – дворівневе парадинамічне системне утворення, функціонування якого зумовлене двома типами парадинамічних зв'язків: внутрішніми, що проявляються в результаті взаємодії між блоками дорожніх систем – технічним, управління й природним, та зовнішніми, що розвиваються в результаті взаємодії дорожніх ландшафтів з довкіллям. У процесі функціонування внутрішні й зовнішні парадинамічні зв'язки проходять три стадії: активну, стабільну й затухаючу.

В історико-еволюційному розвитку дорожні ландшафти Поділля

пройшли п'ять етапів: етап формування локальних мереж доріг – стежок тимчасового призначення (до V ст. до н.е.), етап формування субмеридіальної (вододільної) системи доріг військового й торговельного призначення (IV ст. до н.е. – XIII ст.), етап формування радіальних систем доріг і дорожніх ландшафтів з власними іменами (XIII-XVIII ст.); початковий етап формування сучасної мережі дорожніх ландшафтів (XIX – середина XX ст.), етап рекомендації (60-ті роки XX ст. – початок XXI ст.).

У компонентній структурі дорожніх ландшафтів провідна роль належить формам земної поверхні та їх геологічній будові, рослинному покриву й техногенним елементам. Вони зумовлюють розвиток основних несприятливих процесів у дорожніх ландшафтах Поділля: геолого-геоморфологічних (найактивнішими є ерозійно-аккумулятивні, на Придністер'ї і Товтрах – ще й карстових), з геохімічних – забруднення оксидами азоту, вуглецю, ненасиченими вуглеводнями (бензапірен), сірчистим газом, альдегідами, сажею, важкими металами, а також гідрокліматичних та парадинамічних зв'язків з довкіллям.

Дорожні ландшафти Поділля належать до лісопольових. Їхня просторова структура неоднорідна і в різних районах Поділля має спільні та відмінні ознаки. Їх необхідно враховувати при реконструкції та розбудові сучасних дорожніх ландшафтів як каркасних структур антропогенних ландшафтів регіону.

Resume

Given the socio-economic importance of roads, the formation on their basis of unique road landscapes that have become an integral part of any region of Ukraine and the impact of road landscapes on human health and conducted a complex (landscape, geochemical and environmental) model region – Podillya. As a result of such researches it is established that road landscapes are complex zonal-azonal systems of

anthropogenic (mostly technogenic) origin with peculiar features, structural organization (actually road landscapes, road landscape-technogenic and road landscape-engineering systems) and corresponding levels: landscape, geographical and geotechnical.

Such complex structures should be considered from the system-integrative, anthropolandscape and geoecological positions, taking into account the historical-evolutionary and socio-economic preconditions of their formation and functioning. Road landscapes are two-level paradyamic system formation, the functioning of which is conditioned by two types of paradyamic connections: internal, which are manifested as a result of interaction between blocks of road systems – technical, management and natural, and external, developing as a result of interaction of road landscapes with environment. In the process of functioning, internal and external paradyamic connections go through three stages: active, stable and attenuating.

In the historical and evolutionary development of the road landscapes of Podillya there were five stages: the stage of formation of local road networks – temporary trails (up to the 5th century BC), the stage of formation of the submeridial (watershed) system of military and commercial roads (4th century BC – XIII century), the stage of formation of radial systems of roads and road landscapes with proper names (XIII-XVIII centuries); the initial stage of formation of a modern network of road landscapes (XIX – the middle of the XX century), the stage of recommendation (60s of the XX century – the beginning of the XXI century). In the component structure of road landscapes the leading role belongs to the forms of the earth's surface and their geological structure, vegetation and man-made elements. They determine the development of the main unfavorable processes in the road landscapes of Podillya: geological-geomorphological (the most active are erosion-accumulative, in Transnistria and Tovtry – also karst), from geochemical – pollution by oxides of nitrogen, carbon, unsaturated hydrocarbons, aldehydes, soot, heavy metals, as well as hydroclimatic and paradyamic links with the environment. Road landscapes of Podillya belong to forest fields. Their spatial structure is heterogeneous and in different parts of Podillya has common and different features. They must be taken into account in the reconstruction and development of modern road landscapes as frame structures of anthropogenic landscapes of the region.

Список використаних джерел

1. Боплан Г. Л. Опис України... К.: Наукова думка, 1990. 256 с.
2. Вальчук О.М. Транспорт і довкілля. *Наука і молодь. Матеріали Між. наук. конф. студентів та молодих вчених, присвяченої 10-річчю незалежності України.* Київ: НАУ, 2001. С. 111.
3. Вальчук-Оркуша О.М. Дорожні парадинамічні ландшафтні системи. *Наукові записки ВДПУ. Серія: Географія*, Вип.30. № 1-2. Вінниця, 2018. С. 80-86.
4. Вальчук-Оркуша О.М. Мікрорельєф та несприятливі процеси в дорожніх ландшафтах. *Рельєф і клімат: Матеріали II Міжнарод. конф. (26-28 вересня*

- 2018). Чернівці: Чернівецький ун-т., 2018. С. 53-55.
5. Вальчук-Оркуша О.М. Симетрія й асиметрія дорожніх ландшафтів. *Наукові записки ВДПУ. Серія: Географія*, Вип.31. № 1-2. Вінниця, 2019. С. 88-94.
 6. Вальчук-Оркуша О.М., Ситник О.І. Заповідні об'єкти у сучасній інфраструктурі дорожніх ландшафтів. *Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти: теоретичні та прикладні аспекти: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (з міжнародною участю)*. Вінниця, 24-25 квітня 2019. С.76-78.
 7. Винокур І.С. Історія Лісостепового Подністров'я та Південного Побужжя: від кам'яного віку до середньовіччя. Одеса: Вища шк., 1985. 125 с.
 8. Денисик Г.І. Природнича географія Поділля. Вінниця: ЕкоБізнесЦентр, 1998. 184 с.
 9. Денисик Г.І., Вальчук О.М. Дорожні ландшафти Поділля: Монографія. Вінниця: Теза, 2005. 178 с. (Антропоген. ландшафти Поділля).
 10. Маринич О.М. О комплексной программе географических исследований в целях рационального природопользования. *Географоэкологические аспекты экономического и социального планирования*. Л., 1980. С. 43-49.
 11. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты. М.: Мысль, 1973. 222 с.
 12. Отамановський В.Д. Вінниця в XIV-XVII ст. Вінниця: Вид-во "Континент-Прім", 1993. 462 с.
 13. Отчёт Подольського губэкономсовещания Украинскому эконо. совету. Апрель - сентябрь 1922. Винница: Б.в., 1922. С. 411.
 14. Тверитинов К. Военно-статическое описание Подольской губернии. СПб., 1849. Ч. 2. 166 с.
 15. Тютюнник Ю.Г. Урболандшафтоведение: история, состояние, перспективы. *География и природные ресурсы*, 1993. № 2. С. 5-10.
 16. Denysyk H., Valchuk-Orkusha O. Not typical road landscape complexes: the core essence, classification, significance. *Scientific notes of Vinnytsya State Pedagogical University named after Michailo Kotzubytsky. Series: Geography*. 2019. Issue 31, № 3-4. Vinnytsya, 2019. P. 68-73.

List of references

1. Boplan H. L. Opyt Ukrainy... K.: Naukova dumka, 1990. 256 s.
2. Valchuk O.M. Transport i dovkillia. *Nauka i molod. Materialy Mizh. nauk. konf. studentiv ta molodykh vchenykh, prysviachenoї 10-richchiu nezalezhnosti Ukrainy*. Kyiv: NAU, 2001. S. 111.
3. Valchuk-Orkusha O.M. Dorozhni paradynamichni landshaftni systemy. *Naukovi zapysky VDPV. Serii: Heohrafiia*, Vyp.30. № 1-2. Vinnytsia, 2018. S. 80-86.
4. Valchuk-Orkusha O.M. Mikrorelief ta nespriyatlyvi protsesy v dorozhnikh

- landshaftakh. *Relief i klimat: Materialy II Mizhnarod. konf. (26-28 veresnia 2018)*. Chernivtsi: Chernivetskyi un-t., 2018. S. 53-55.
5. Valchuk-Orkusha O.M. Symetriia y asymetriia dorozhnikh landshaftiv. *Naukovi zapysky VDPU. Serii: Heohrafiia*, Vyp.31. № 1-2. Vinnytsia, 2019. S. 88-94.
 6. Valchuk-Orkusha O.M., Sytnyk O.I. Zapovidni obiekty u suchasniy infrastrukturny dorozhnikh landshaftiv. *Karkasni (selytebni i dorozhni) antropohenni landshafty: teoretychni ta prykladni aspekty: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (z mizhnarodnoiu uchastiu)*. Vinnytsia, 24-25 kvitnia 2019. S.76-78.
 7. Vynokur I.S. Istoriia Lisostepovoho Podnistrovia ta Pivdennoho Pobuzhzhia: vid kamianoho viku do serednovichchia. Odesa: Vyshcha shk., 1985. 125 s.
 8. Denysyk H.I. Pryrodnycha heohrafiia Podillia. Vinnytsia: EkoBiznesTsentr, 1998. 184 s.
 9. Denysyk H.I., Valchuk O.M. Dorozhni landshafty Podillia: Monohrafiia. Vinnytsia: Teza, 2005. 178 c. (Antropohen. landshafty Podillia).
 10. Marynych O. M. O kompleksnoi prohramme heohrafycheskykh issledovanyi v tseliakh ratsyonalnoho pryrodopolzovanyia. *Heohrafoekolohycheskie aspekty ekonomycheskoho y sotsyalnoho planyrovanyia*. L., 1980. S. 43-49.
 11. Mylkov F.N. Chelovek y landshafty. M.: Mysl, 1973. 222 s.
 12. Otamanovskyi V.D. Vinnytsia v XIV-XVII st. Vinnytsia: Vyd-vo "Kontynent-Prim", 1993. 462 s.
 13. Otchet Podolskoho hubekonomsoveshchanyia Ukraynskomu ekonom. sovetu. Aprel - sentiabr 1922. Vynnytsa: B.v., 1922. S. 411.
 14. Tverytnov K. Voенно-статическое описание Подольской губернии. SPb., 1849. Ch. 2. 166 s.
 15. Tiutiunnyk Yu.H. Urbolandshaftovedenye: istoryia, sostoianye, perspektyvy. *Heohrafiia i pryrodnye resursy*, 1993. № 2. S. 5-10.
 16. Denysyk H., Valchuk-Orkusha O. Not typical road landscape complexes: the core essence, classification, significance. *Scientific notes of Vinnytsya State Pedagogical University named after Michailo Kotzubytskyi. Series: Geography*. 2019. Issue 31, № 3-4. Vinnytsya, 2019. P. 68-73.

РОЗДІЛ 6

КАРКАСНІ ЕТНОКУЛЬТУРНІ ЛАНДШАФТИ

Ядрами етнокультурних ландшафтів є каркасні етнокультурні селитебні ландшафти, де формуються та існують конвіксії (у певному історичному зрізі – субетноси). Хоча конвіксії виділяються не за етнічними відмінностями, однак вони призводять до формування



строкатої структури етнокультурних ландшафтів містечок, інколи навіть інверсійних для певного історико-культурного регіону. На Поділлі різні конвіксії та їх співвідношення призвело до формування різних підкласів каркасних селитебних етнокультурних ландшафтів: сільсько-міського (містечкового) і сільського. Для конвіксій поняття компліментарності виражено не менш гостро (село-місто), ніж для етносів. Для сільської конвіксії (еволюціонувала з консорції землеробів, переважно, українців та поляків) характерний одноманітний етнічний склад та дисперсна селитебна структура, прив'язана до «відносно натуральних» сільськогосподарських і лісових ландшафтів: «Українську людову культуру треба шукати по селах та містечках України, по часті також по передмістях більших городів» [27, с. 70]. Для конвіксій «село-місто» (цехова консорція – євреї, вірмени, німці; консорція українців-землеробів у передмісті) та «місто-село» (консорція робітників – українці, росіяни, німці) характерна різнорідна селитебна структура, що виражається у

поділі на квартали за етноознакою, архітектурним плануванням [11].

Від розташування, «візерунку», функціонування каркасних етнокультурних ландшафтів відбувалось формування «образу» регіону. Співвідношення та розташування етнокультурних артефактів у структурі каркасних ландшафтів дозволяє оптимізувати природокористування етнокультурних ландшафтів і прогнозувати їх розвиток. До основних класів групи каркасних ландшафтів відносять селитебні і дорожні. У селитебних найяскравіше етнокультурні особливості виражені у сільському та містечковому підкласах. Сільські етнокультурні ландшафти мають певну відмінність від звичайних антропогенних селитебних. Вони вміщують ресурсну периферійну зону, ландшафти якої відносяться до фонових антропогенних. Але ресурсна периферійна зона не включає всі ландшафти, а тільки у радіусі 5-10 км. Дорожні ландшафти є необхідним елементом інфраструктури, без якого неможлива етнокультурна дифузія [13].



Містечко Сутиски Тиврівського району Вінницької області, маєток Гейдена

6.1 Сільські етнокультурні ландшафти

Культура міст і культура сіл – дві пов'язані, але і протиставні сторони етнокультурного життя. У місті частіше з'являлися і легше приймалися новації у виробництві, побуті та культурі. Село краще зберігало традиції, часто дуже



давні і дуже вартісні. У XVIII сторіччі сформовано поняття антиподів етнокультурних ландшафтів «місто» – «село», де перший елемент віднесено до «цивілізації», другий – до певної сходинки «варварства», але який разом з тим характеризується досить «ідилічним» пейзажем.

Етнокультурний ландшафт – натуральний ландшафт, освоєний етносом. Поселенські й господарські системи, мова, духовна культура є атрибутикою етносів, але формуються вони в рамках можливостей, наданих натуральним ландшафтом. Тому, натуральні ландшафти наповнюються таким етнокультурним змістом.

Важливо, що поняття «етнокультурний ландшафт» не обмежується матеріальними субстанціями, а має семантичний шар, який створюється етносами й фіксується у фольклорі й топоніміці. Формується ментальна та духовна прив'язаність до ґрунту: селянин копає й орає. Він лише видозмінює ландшафт, а не вибирає його ресурси. Дім селянина є символом осілості, «він (селянин – авт.) сам – рослина: він глибоко пускає коріння у «власний» ґрунт» [32, с. 92]. Головним досліджуваним типом етнокультурного ландшафту при цьому є сільський, оскільки він найкраще віддзеркалює етнічні аспекти взаємодії людини й ландшафтів.

Значну частину етнокультурних ландшафтів як офіційно визнаних, так і «прихованих» складають сільські. Серед офіційно визнаних вони займають до 55 %. Сільський ландшафт представлений у комбінації з іншими типами і може включати панські садиби, сільськогосподарські колонії, монастирські або інші сакральні ландшафти, садово-паркові комплекси. Зональні та регіональні відмінності до ведення сільського господарства проявляються в особливостях форм розселення, національних традиціях автохтонів.

Дефініція «сільських етнокультурних ландшафтів». Необхідно розмежувати складові частини досліджуваного поняття. Поняття «сільські етнокультурні ландшафти» включають до свого складу як сільські селитебні, так і інші класи антропогенних ландшафтів, які є периферією та ресурсною базою для селитебного ядра. У цій взаємодії можна простежити головні тенденції в колонізації регіону та особливості взаємодії ландшафту й етносу. Тим більше, що сільські етнокультурні ландшафти є фоновими і структуроформуєчими у Поділлі і виражають тезу «етнокультурного ландшафту як регіону».

Назва «село» з'являється вже у «Руській правді», під ним розуміли «рілля, а потім вже рільниче поселення. Як поселення не укріплене, воно протиставлялось місту, хоча б останнє також займалось хліборобством» [20, с. 202-203].

Є кілька підходів до визначення терміну «село»: 1) населений пункт, жителя якого зайняті в основному сільським господарством; 2) історичний тип крупних сільських поселень у дореволюційній Росії, де зазвичай була церква, крамничка; 3) у переносному значенні – поняття, близьке до сільської місцевості, але з акцентом на соціально-

економічному, а не природно-географічному значенні.

В англomовній літературі використовують термін «rural» (англ. – сільський), який, зазнавши змін і перетворившись у «руральний», прижився в українській і російській географії. Руральний ландшафт (countryside¹) у Європі та США трактують як неурбанізовану територію, з низькою щільністю населення, де частина регіону зайнята сільськогосподарськими угіддями. Руральні ландшафти є багатофункціональними при одночасній підтримці ландшафту, його біорізноманіття, регуляторних, економічних і соціокультурних функцій [2].

Тому термін «село» вказує не на поселенський, а на галузевий характер функціонування сільського етнокультурного ландшафту. Підкреслюючи цю тезу, Д. Дяченко зазначає: «На землі працюючи, хлібороб може жити лише на селі» [16, с. 5]. Крім цього, з поняттям «землі», «ріллі» пов'язана самоідентифікація українського народу. Інколи «земля» набуває *сакрального* характеру і розглядається як один з матеріальних проявів Бога; прирівнюється до живої істоти (аналог Геї-Землі), за якою етнос має наглядати. Ступінь проникнення архаїчних і етнотрадиційних шарів, як найсакралізованіших складових сільського етнокультурного ландшафту, визначають його цілісність та гармонійність.

Розуміння «сільських етнокультурних ландшафтів» докорінно відрізняється від «сільських селитебних ландшафтів». Сучасні сільські етнокультурні ландшафти проявляються у десакралізації та переважанні профанної структури і позаетнічної уніфікації елементів традиційного етнокультурного ландшафту. Це особливо яскраво виражено у структурі сучасних сільських селитебних ландшафтів і відповідному типі

¹ Дослівно – сільська місцевість

природокористування.

В. К. Паучок для означення сільських етнокультурних ландшафтів вжив оригінальне поєднання термінології з антропогенного і етнокультурного ландшафтознавства: «антропогенний ландшафт селянського типу», які у типологічному ряду найближчі до природно-антропогенних: «Село з його сумирними горбистими дахами, вечірнім димком, криницею, загорожами і тваринами повністю втрачається у ландшафті і у ньому потопає» [32, с. 97].

Сільські етнокультурні ландшафти – ландшафтні комплекси, які включають ядро (сільські селитебні) та периферійну ресурсну зону (сільськогосподарські, лісові та водні ландшафти), де відображаються історично сформовані господарські, ландшафтні, естетичні пріоритети автохтонних етносів, сакральні основи їх буття.

Структура і типологія сільських етнокультурних ландшафтів. Концепція просторової організації сільських етнокультурних ландшафтів пов'язана зі схемою культурного ландшафту Ю. О. Веденіна, концепцією просторової організації суспільства Р. Морілла, закону кілець Й. Тюнена, теорії центральних місць В. Крісталлера й А. Льюша. Така ж концепція використовується в етноархеології. Для аналізу внутрірегіональної організації сільських етнокультурних ландшафтів можна використати модель «ізолюваної держави» Й. Тюнена.

У моделі «ядром» є селитебний ландшафт, а детермінуючим чинником – відстань між населеними пунктами. У модифікації А. Вебера підкреслювалась неоднорідність якостей ландшафту, що перетворювало модель в екологічну. У культурній антропології на чільне місце в моделі вийшов чинник відстані, відповідно до якого інтенсивність освоєння

прилеглої до поселення території послаблюється з віддаленням від поселення і при досягненні певного радіусу стає економічно не вигідним. Середній показник – 5-10 км (рис. 6.1).

Крім «ядра» є периферійна ресурсна зона сільського етнокультурного ландшафту. В. А. Шнірельман використовує термін «ресурсна зона поселення», межі якої окреслені радіусом одно- (поселення землеробів) або двогодинного (поселення мисливців) переходу від центру селитебного ландшафту [2].

Залежно від стратів, частина ресурсних зон перетинається та накладається. Формуються окремі сільські етнокультурні ландшафти або, навпаки, формуються «грона» з ядер і ресурсних зон. Подібну модель використано в праці О. Є. Мальченка, який для белігеративного «ядра» (замку) збудував кільця Й. Тюнена з радіусом 10 км.

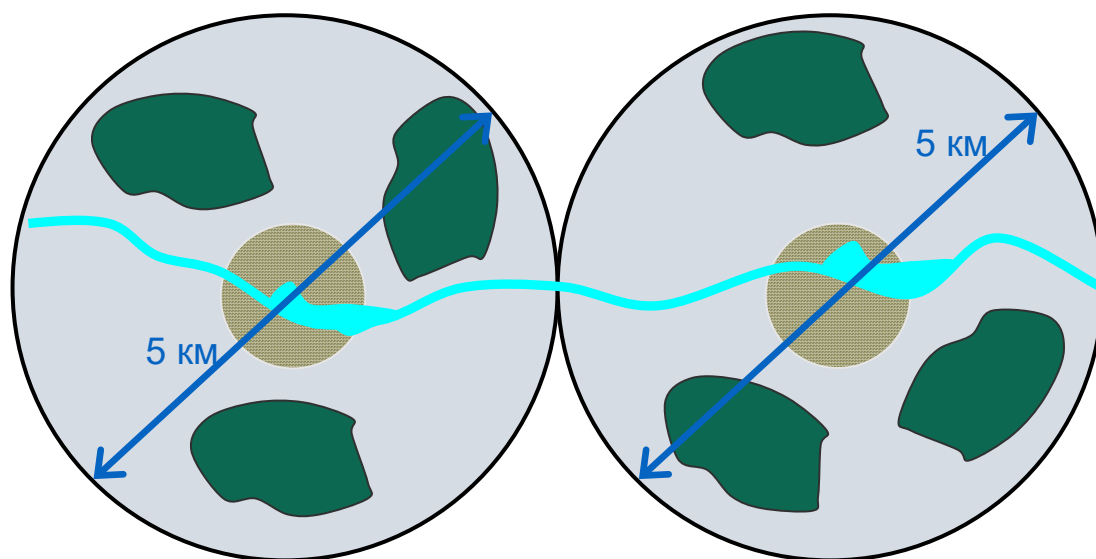


Рис. 6.1 Модель сільських етнокультурних ландшафтів

Сільські етнокультурні ландшафти є сегментом простору регіону, де відбувається взаємодія ландшафту та етносу, перетворюючи регіон на фоновий етнокультурний ландшафт з включеннями інших типів

етнокультурних ландшафтів. Загальний поділ на типологічні таксони здійснюється з використанням моноетнічного заповнення ландшафту та врахуванням відповідних стратів.

Це дозволяє виділити підтипи: українські сільські ландшафти, польські сільські ландшафти, сільські ландшафти російських старообрядців, німецькі сільські ландшафти, єврейські сільські ландшафти. У праці проаналізовано українські та польські, які характеризуються специфічним природокористуванням та ландшафтною структурою, що розкрито у наступних пунктах.

Українські сільські етнокультурні ландшафти. До структури сільських етнокультурних ландшафтів відносять ландшафтні комплекси, які мають відповідні ресурсні функції (сільськогосподарські, лісові) і забезпечують функціонування ядра – певного підтипу (виду) селитебного ландшафту. Просторова конфігурація таких ядер визначалась ступенем вивченості локальних ресурсів, а відповідно – міграційними процесами й освоєнням регіону, його тривалістю і напрямом. Українські землероби, на відміну від німецьких та російських колоністів, які привнесли інновації у регіон, тривалий час мали подвірне землекористування.

В Україні історично склались три типи українських сільських етнокультурних ландшафтів: село, присілок, хутір. Еволюційно селитебний тип сільських культурних ландшафтів сформувався як генетичний ланцюг: двір (дворище) – хутір – село. За характером забудови подільські села нагадують карпатські, що зумовлено горбистим рельєфом та різним рівнем розташування складових частин культурного ландшафту: верхня тераса – хата, нижня – господарські будівлі [6].

Двір був адміністративно-господарським центром феодальних маєтків у XIV-XV сторіччях. Двір (домівка) вживався як аналог терміну «Батьківщина» для корінного етносу. Синонімами «двору» були «обійстя», «садиба», «дім». До складу двору входили: панський дім, житло для челяді, стайні, гумна, клуні, комори тощо. Він включав значну площу орних угідь, розташованих серед лісів, по різних урочищах, островах, уздовж річок та озер. Особливо популярними були місця ловів та рибальства (у гирлах річок). Двори були не лише у селах, а й у містах. У Галичині, з XIV сторіччя замість терміну «двір» використовували «фільварок», який до XVI сторіччя був основним для означення панських садиб зі значними площами ріллі. Кордони між дворами були екотонного характеру. У лісах, між сусідами за межу вважали місце, «де зіткнуться топори» [19, с. 84], тобто де з обох сторін зустрінуться лісоруби.

Сільське господарство двору включало землеробство, скотарство, полювання, бджільництво, рибальство. Землеробство найрозвинутіше у Галичині, з переважанням парової системи (трипілля). Для випасу худоби використовували будь-які сільськогосподарські ландшафти, а зимувала вона в лісах. Бджільництво було двох видів: а) некультивоване, коли бортники «підлазили» мед у дуплах у лісі; б) культивоване – на пасіках. Рибу ловили не лише в річках і озерах, а й у ставках, які спеціально гатили на невеликих річках. На річках встановлювали водяні млини.

Ядром сільської громади було *дворище*, яке об'єднувало 5-11 «димів» (дворів). Дворища називали за іменами засновників. Етнокультурний ландшафт дворища включав поля, сіножаті, ліси, ставки тощо. Кілька дворищ формували *село*.

Хутір є традиційним видом українських сільських етнокультурних

ландшафтів. Переважно – це одновірне поселення. Частина хуторів виникла у процесі мирної колонізації. Їх утворенню сприяли природні умови: родючий ґрунт, високий рівень сільськогосподарської культури, тяжіння українців до праці на власній землі. Садиба селянина розташовувалась на його польовій землі, об'єднуючи селитебний та сільськогосподарські ландшафти. Сьогодні, хутір є самостійним сільським поселенням, у якому проживає сім'я або декілька селянських сімей, зайнятих у сільськогосподарському виробництві (наприклад хутори Пасіки і Полянки біля села Андрушівка Шумського району, Жиравка, Левонівка та Мулінівка Заліщицького району Тернопільської області) [6].

Формування села відбувалось через об'єднання та розростання груп дворів (5-10 господарств) та приєднання хуторів. Сільські поселення у письмових джерелах згадуються у XI-XIII сторіччях під назвами «селище», «погост», «село». Термін «селище» використовували у розумінні не лише поселення, а й у якості поля, орних угідь. Під «погостом» розуміли поселення, яке було центром округів.

В етнокультурному розумінні українське село мало морфологічні відмінності від сільських селитебних ландшафтів інших етносів: «Українське село зараз на перший погляд відрізниш від польського чи московського. Воно все розкинене на краєвидно гарнім місці. Хати так і сховані серед зелених садків та плеканих квітників. Польський ні московський мужик не має цієї любови до цвіту та деревини. Зосібна Москаль прямо ненавидить деревини. Необгороджені хати так і стоять одна коло другої рядами вздовж болотяної вулиці. Вже тут бачимо культурну вищість Українця над його сусідами. Українець бажає гарного – він замаює своє село деревиною, завітчує цвітами» [27, с. 70].

Максимальна концентрація українських сільських етнокультурних ландшафтів – поблизу річок. Це пояснюється тим, що в долинних ландшафтних комплексах є зручні орні угіддя, вільні від лісу, з родючими алювіальними ґрунтами; поширені заливні луки, багаті на трав'янисту рослинність, необхідну для відгодівлі худоби. Річки були важливим транспортним шляхом у ранні періоди формування сільських етнокультурних ландшафтів регіону. Значна кількість поселень створювалась поблизу гирла дрібних приток або на протилежному боці головного річища. Таке розташування зумовлено збільшенням ширини річкової долини при місці впадіння приток, що у свою чергу збільшувало площу родючих орних угідь на алювіальних терасах, які поповнювались відкладами з допливів. Формувались поселення, розташовані на мисах, до яких з «тильної» сторони примикали значні площі надзаплавних терас, сприятливих для розорювання.

У XVI сторіччі панські садиби найчастіше розміщували на підвищенні, недалеко від лісу або над рікою. Часто садиби були подібні до невеликого замку з відповідними фортифікаціями. Башту або бійницю будували на 1-2 поверхи, частокіл – з дубових палів. У великих панських садибах закладали сади (італійські віридарії або джардини) з місцевими породами, створювали ставки, квітники [2].

У XIX – початку XX сторіччя в українському селі формується характерна етноландшафтна структура: *сельбище, центр (сакральні і тафальні ландшафти), виробничо-побутові об'єкти*. Сельбище займало територію, у межах якої знаходились селянські двори, головна сільська вулиця, об'єкти інфраструктури. До центру віднесено частину сільського ландшафту з церквою або громадською управою. У XIX сторіччі в'їзд до

села мав свою браму, не завжди справжню, інколи у вигляді куреня або сторожки («царина»). Це був не лише в'їзд, але й огорожена та засіяна земля, а інколи й вигін. Центр села представлений *вигоном* або сільською площею, на якій розташовані кілька крамниць, корчма або шинок, школа і церква, а поруч цвинтар. На великих кладовищах будували каплиці, а у Галичині ще й ставили трупарні (морги).

Ще на початку ХХ сторіччя вигляд української хати підкреслював не тільки естетичні смаки селянина, його характер, індивідуальність, а й – унікальність, неповторність ландшафту, де будинок розташований. Але архітектурні особливості української хати залишаються незмінними упродовж 500-600 років: *«...селянин наш, який жив ще за середніх віків, так і нині живе у тій самій «предківській», мовляв, хаті, з того самого матеріялу зроблений, ще й таким самим примітивним робом, як тоді робилося. Ті-ж самі стіни з лози плетені або очерету роблені, така сама солом'яна або очеретяна покрівля. Нестеменно, як от у дикунів з Південної Африки!»* [16, с. 6].

Присадибна ділянка двору українського селянина включала садові ландшафти і город. Сади до кінця ХІХ сторіччя інколи зустрічаємо і в межах сусідніх лісових масивів, що пов'язано з існуванням таємних садіб, де селяни могли переховуватись під час воєн. У ХІХ сторіччі сади від дороги мали характер локального фронтиру і відокремлювались або тинном, або завалами (місцева назва – «окопи»). Загорожі обсаджували вишнями та черешнями. Деревя в садах саджали хаотично. Часто садові ландшафти були не обгороджені і використовувались для випасу великої рогатої худоби з усього села. Ґрунти присадибних ділянок завжди добре угноєні, доглянуті.

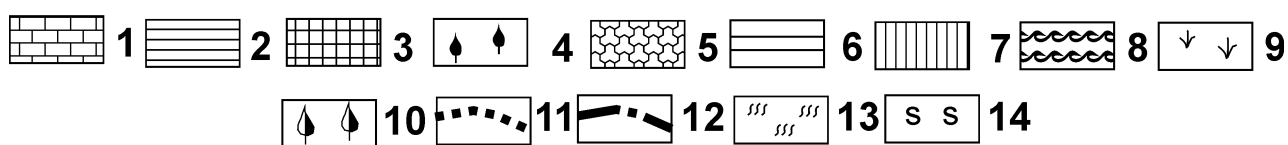
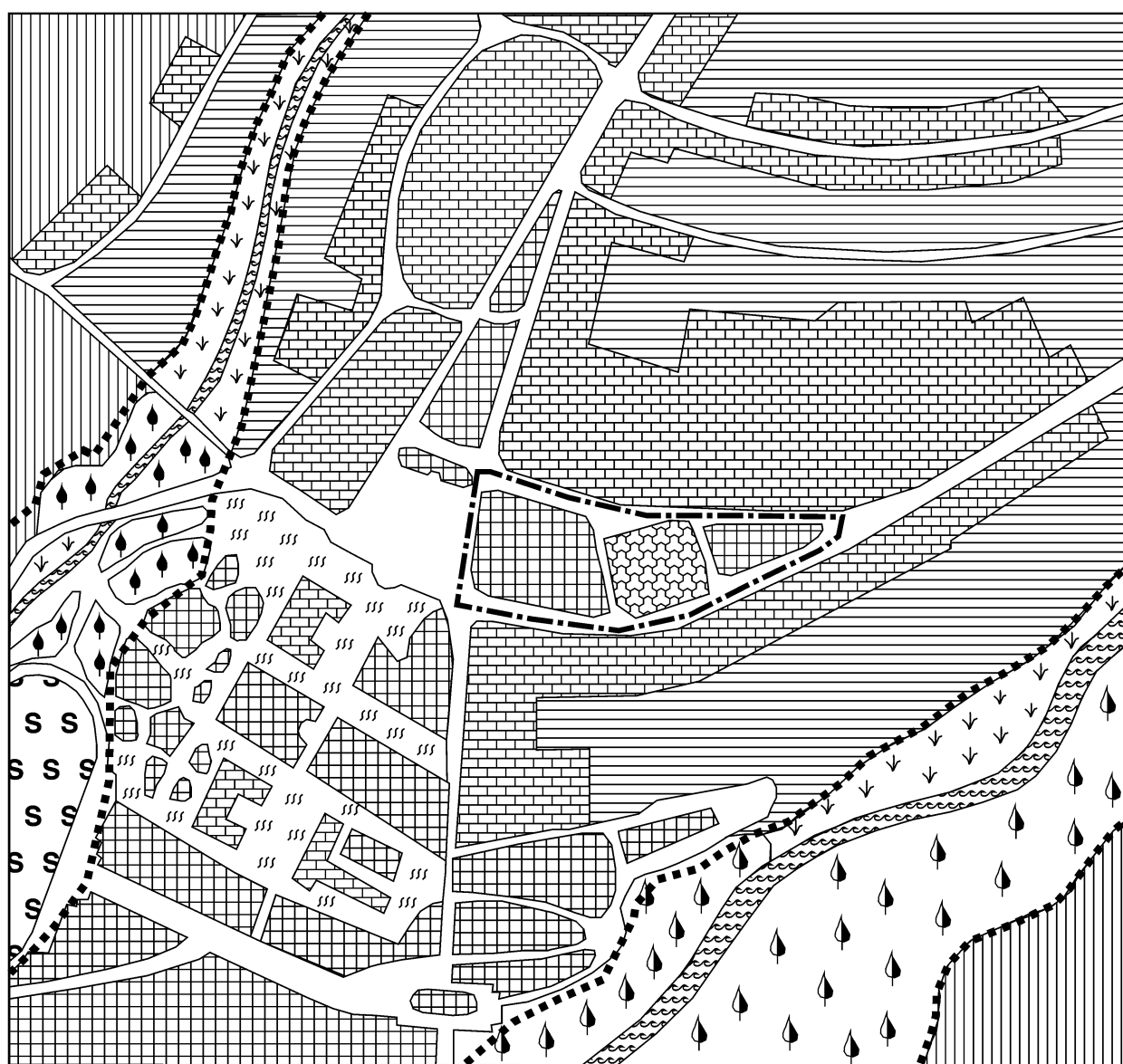
Формування периферійної ресурсної зони українського сільського етнокультурного ландшафту пов'язане з домінуванням хліборобства. Чинниками регіонального виокремлення хліборобства були компонентні, у першу чергу кліматичні умови та ґрунтові ресурси.

У XIX-XX сторіччях периферійна ресурсна зона пов'язана з сільськогосподарськими угіддями з переважанням черезсмужної та відрубної форми землеволодіння. При ділянково-черезсмужній різновидності орні угіддя розміщувались у різних частинах поля, черезсмужно з ділянками інших господарств, що сприяло трьохпільній сівозміні та випасу худоби на толоці і стерні. При відрубній – орні угіддя розташовані в одному місці (відрубі) і не були пов'язані з сусідніми ландшафтними комплексами обов'язковою сівозміною.

У 20-х роках XX сторіччя переважав ділянково-черезсмужний різновид орних угідь, але смуги були настільки вузькими, що селянин не міг розвернутися ручкою коси на своєму полі, тому що поле було вужче, ніж розмах коси. Селитебні і сільськогосподарські ландшафти змінювали поверхневий стік у селах: у мішанолісових були канали для відводу надлишкової води, у лісостепу, навпаки, – дамби для її збереження. Річки спрямляли, там де будували млини на ставках. У кожному селі пробурені свердловини і викопані криниці, що дозволяло використовувати підземні води. У «старих» селах змінений рельєф: терасовані круті схили, засипані невеликі яри, впадини, є кар'єри.

Села переважно були пов'язані з найближчими містами або містечками, селяни бували там на ярмарках і тижневих торгах. Роль посередників між міськими і сільськими формами життя відігравали підміські села, передмістя і малі містечка. Українські селяни переїздили

у передмістя містечок, з передмість до самих містечок, а з містечок до більших міст. Структура українських сільських етнокультурних ландшафтів середини ХХ сторіччя – початку ХХІ сторіччя втратила етнічні ознаки, змінившись сільськими селитебними і сільськогосподарськими ландшафтами (рис. 6.2).



**Рис. 6.2 Фрагмент картосхеми антропогенних ландшафтів села
Лозова Шаргородського району Вінницької області**

Селитебні ландшафти. Сільські. *Надзаплавно-терасовий тип місцевості.* Урочища: 1 – рівні лесові поверхні з темно-сірими опідзоленими ґрунтами, зайняті під суцільну індивідуальну одноповерхову забудову; 2 – схилі (3-4⁰) лесові поверхні з окультуреними темно-сірими опідзоленими ґрунтами під городи і сади; 3 – рекреаційно-відпочинковий тип на пологому (3-4⁰) схилі під культурними деревно-чагарниковими насадженнями. *Заплавний тип.* Урочища: 4 – рекреаційно-відпочинковий тип під деревно-чагарниковими насадженнями

Сакральні ландшафти. *Надзаплавно-терасовий тип місцевості.* Урочища: 5 – вирівняна лесова поверхня Покровської церкви.

Дорожні ландшафти. *Надзаплавно-терасовий тип місцевості.* *Ландшафтно-техногенні системи:* 6 – насипні асфальтові шосе.

Сільськогосподарські ландшафти. *Надзаплавно-терасовий тип місцевості.* Урочища: 7 – слабо хвилясті лесові поверхні з темно-сірими опідзоленими ґрунтами, розорані під сільськогосподарські культури.

Водно-рекреаційні ландшафти. *Заплавно-руслівий тип.* Урочища: 8 – русло річки Лозова; 9 – низька заплава з лучно-різнотравними асоціаціями під пасовищами і сінокосами; 10 – низька заплава з насадженнями верби плакучої та вільхи чорної.

Межі: 11 – межа між заплавною та надзаплавно-терасовою місцевостями; 12 – межі охоронної зони сакрального ландшафту.

Інші позначки: 13 – територія парку з клубом та школою; 14 – стадіон.

Польські сільські етнокультурні ландшафти. Початок впливу польської етнокультури припадає на XV-XVI сторіччя. У XVIII сторіччі найбільшими землевласниками у Правобережній Україні стають польські магнати Любомирські, Потоцькі, Яблоновські, Чарторийські, Сангушки, Браницькі. Поруч з селами формуються фільварки та садиби з палацово-парковими комплексами. Землю у садибах поділяли на селянську (українську, частково польську) і садибно-фільварочну (переважно польську) [5].

Ландшафтна структура садиби. В українській мові використовують термін «садиба», «маєток», у польській та німецькій – «фільварок» (пол. folwark, від нім. vorwerk – хутір, ферма). У Польщі, Литві, Україні та Білорусі у XIV-XIX сторіччях це багатогалузеве господарство, засноване на праці кріпосних селян і орієнтоване на виробництво збіжжя на

продаж. В Україні фільварки вперше з'явилися в Галичині у XV сторіччі. У більшості українських земель, що входили до складу Великого князівства Литовського, фільваркова система господарювання впроваджується із середини XVI сторіччя. Окремі фільварки спеціалізуються на сільськогосподарських промислах: поташ, бортництво, гуральництво. У XIX сторіччі через неприбутковість почали занепадати. У Галичині фільварки називались панськими (шляхетськими) господарствами і збереглися до 1917 року [5].

За інвентарним описом, класичний фільварок XVII сторіччя мав дві частини: подвір'я фільварку (садибу) та фільваркову ріллю. Подвір'я, яке огороджувалось тином або частоколом, складалось з житлових приміщень (1-3 будинки), комплексу господарських будівель: кухні та пекарні, комори, лазні, погребі, льохи, возовні, солодовні, бровари, винниці, гумно зі стодолами і клунями, стайні, шопи, хліви. На подвір'ї або поруч розташовувались великі рибні ставки, пасіки, млини.

У середньому на один фільварок припадало 250-350 моргів (150-200 га) орних угідь. Фільварки у 960-1110 моргів (550-650 га) вважались великими. До таких, наприклад, належав Новокостянтинівський – 524 морги орних й 694 морги умовно придатних під оранку (зарості, болото, яри, дороги, луки, сади, ставки) угідь; у Голозубинцях маєток В. В. Скибневського мав 2550 десятин (Голозубинецька економія: садиби і городу – 59 дес., орної – 660 дес., лісу – 444 дес.; Меланська економія: садиба і город – 28 дес., орної – 1068 дес., лісу – 116 дес.) [24].

У XIX сторіччі до ядра садиби входив панський будинок або палац, садово-паркові ландшафти, оранжереї, виноградники, городи, ставки тощо. М. В. Симашкевич описує англійський парк у селі Голодьки

поміщика Сарнецького; сади та парк села Гущинці графа А. І. Холоневського, *«расположеннаго съ своими роскошными садами и парками на скале, у подошвы которой разбиваются съ шумомъ вспененныя волны Буга!»* [29, с. 265]; розкриває ландшафтні особливості місцевості «Маринка», яка входила до складу маєтку графа А. Красицького у с. Мушкупинці Ушицького повіту: *«Представте себе скалу той же породы как и въ Кривчике; но падение воды съ горнаго источника, разбивающейся по ступенямъ возвышенности въ пену, которая, убеливши подошву горы, изливается роскошно по Мураве въ Студеницу. Прямо противъ этого очаровательнаго водопада, среди самой реки возвышается фонтанъ до 30 локтей вышины...»* [29, с. 265]. Майже у кожній садибі був цукровий завод, винокурня, млин.

У центральному Поділлі в польських садибах переважали англійські пейзажні парки з палацом у центрі. Наприклад, у селі Ілляшівка, де власниками садиби були Т. Дорожинський (XVIII ст.), С. Букар (XIX ст.), І. Дорожинський (XIX ст.), є палац, пейзажний парк, оранжерея. У ландшафтній структурі садибних парків частку зайнято фруктовими садами. Їх формування починається наприкінці XVIII – початку XIX сторіч. Власники виписували фруктові дерева, було акліматизовано понад 500 сортів груш та яблук.

Ще один ландшафтний комплекс, характерний для садиби, – ставок, де розводили коропа, щуку, карася, ляща, лина, окуня, плітку. Риби було багато. Поміщики, власники млинів, ставків і річок були перед вибором: спускати воду і виловлювати рибу, або тримати воду, щоб працювали млини, а рибу ловити, не скидаючи воду.

Значну увагу польські поміщики приділяли бджільництву, а пасіки

знаходились у фільварках. У садибах створювали сільськогосподарські переробні підприємства: млини вітряні і водяні, які мололи збіжжя, дерли просо, гречку, валяли вовну, били олію. У садибах курили спирт, ткали полотна, виробляли цеглу, поташ. У 1862 році у Подільській губернії була 251 гуральня [5]. Млини ставили при ставках, при боці греблі, щоб млин вібрацією не руйнував греблю і до нього було зручніше під'їжджати.

Одним з прикладів польських сільських етнокультурних ландшафтів є садиба Добровольського в селі Федорівка Шаргородського району Вінницької області. Садиба складається з садибного будинку, господарських споруд і фільварку, відокремлених від сільських селитебних ландшафтів дорогами (рис. 6.3). Задовільно збережений садибний будинок середини XIX сторіччя та парк зі збереженою планувальною структурою формують єдине ціле з прилеглими ландшафтами. У садибі організований католицький дитячий табір відпочинку. Особливість ландшафтної структури садиби – наявність пологого схилу з дендропарком і крутого – з лісопарковою частиною, каскад ставків в міжпасмовій сідловині. Репрезентативну частину садиби формує дендропарк, де переважають групи з екзотами та декоративними формами (тсуга канадська, ялина колюча, дуб черешчатий). Узбережжя засаджене угрупованнями з тополі білої, ясену звичайного, дубу болотяного. Збереглися фрагменти алей з каштану кінського та липи дрібнолистої. Садиба має ландшафтну і дендрологічну цінність, підлягає реставрації з елементами пристосування до сучасних потреб. Під охорону потрібно взяти окремі екземпляри екзотів, архітектурні споруди підлягають реставрації та музеєфікації.

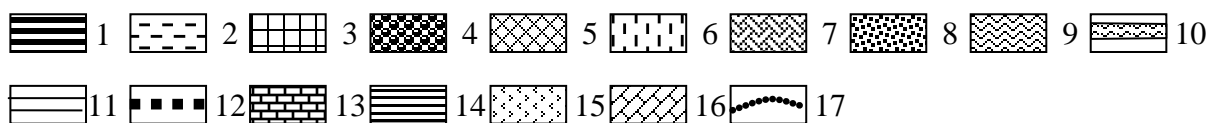


Рис. 6.3 Структура сучасних етнокультурних ландшафтів садиби села Федорівка Шаргородського району Вінницької області

Етнокультурні ландшафти садиби. *Схиловий тип.* Урочища: 1 – пологий лесовий схил (3-5⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими ґрунтами під сільськогосподарськими культурами фільварку; 2 – пологий лесовий схил (3-5⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими ґрунтами під господарським двором садиби; 3 – похилий лесовий схил (5-7⁰), вкритий сірими опідзоленими слабо змитими ґрунтами під дендропарком (тсуга канадська, ялина колюча, дуб черешчатий); 4 – пологий лесовий схил (5-7⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими слабо змитими ґрунтами під алеєю каштану кінського та липи дрібнолистої; 5 – сильно похилий лесовий схил (15-20⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими середньо змитими ґрунтами під лісопарком; 6 – крутий лесовий схил (12-15⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими середньо змитими ґрунтами під трав'янистою рослинністю; 7 – сильно похилий лесовий схил (12-15⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими середньо змитими ґрунтами під молодими лісокультурними ландшафтами; 8 – пологий лесовий схил (5-7⁰), вкритий сірими лісовими опідзоленими перезволоженими ґрунтами під тополею канадською, ясенем звичайним, дубом болотяним. *Заплавно-руслівий тип.* Урочища: 9 – ставки в міжпасмовій сідловині, глибиною 1-2 м, із заболоченим дном; 10 – русло струмка, глибиною 0,5-1,0 м, із заболоченим дном.

Дорожні ландшафти. *Схиловий тип.* Ландшафтно-техногенні комплекси: 11 – асфальтована дорога; 12 – доріжки та алеї садиби.

Селитебні ландшафти. *Схиловий тип.* Урочища: 13 – малоповерховий тип сільських ландшафтів села Федорівка на пологому лесовому схилі.

Сільськогосподарські ландшафти. *Схиловий тип.* Урочища: 14 – польові ландшафти на пологому лесовому схилі (3-5⁰), вкритому сірими лісовими опідзоленими ґрунтами під польовими культурами; 14 – польові ландшафти на сильно похилому схилі (10-15⁰), вкритому сірими лісовими опідзоленими слабо змитими ґрунтами під польовими культурами.

Лісові антропогенні ландшафти. *Схиловий тип.* Урочища: 15 – лісокультурні ландшафти на сильно похилому лесовому схилі (10-15⁰), вкритому сірими лісовими опідзоленими ґрунтами з дубово-грабовими насадженнями з домішкою ясеню, клену, липи.

Інші позначки. 16 – ландшафтно-технічні системи садиби (1 – садибний будинок, 2 – технічні споруди господарського двору); 17 – межі садиби.

На початку ХХ сторіччя кількість фільварків різко скорочується, а після 1917 року, у зв'язку зі зміною власності, етнокультурна складова має мінімальний вплив на садиби та фільварки. Функціональне використання садиб змінюється, у них зазвичай розташовують управління колгоспів, сільради, технікуми. У 30-х роках ХХ сторіччя вплив польської етнокультури є лише в селах з переважанням поляків.

6.2 Етнокультурні ландшафти містечок

Містечко, з погляду етнокультурного ландшафтознавства, сприймається як об'єкт довкілля, у якому відбуваються процеси формування містечкових селитебних ландшафтів на основі геологічної будови, рельєфу, клімату,



грунту, флори і фауни і нарешті етнокультурологічних особливостей автохтонного населення. Містечка Поділля були осередком найближчих сільських етнокультурних ландшафтів, розуміючи під ним торгово-ремісничий центр, де обслуговується сільське населення з прилеглих територій. Містечка мали вигідне комунікаційне положення – на перехресті шляхів, що сприяло розвитку ярмаркової торгівлі. Тому, функція містечок – конвергентна, на відміну від сільських етнокультурних ландшафтів [10].

Містечка Поділля – результат еволюції середньовічної урбанізації та її специфіки. У характері ландшафтної структури подільських містечок відбилися етнографічні особливості урбанізованої території. Е. Реклю відзначає етногеографічні особливості містечок регіону: *«Городъ Проскуровъ, окруженный высокими холмами, лежитъ среди болотистой равнины... тамъ же находятся поселенія поляковъ, известныхъ подъ общимъ именемъ «мазуровъ». Хмельникъ окруженьъ действительно полями хмеля, а ниже въ долине Буга лежитъ богатая Винница, и еврейскій Брацлавъ – некогда главный городъ большой польской провинциі»* [26, с. 844-845]. Містечка є результатом внутрішньої колонізації регіону, розширення та укріплення феодального ладу на

регіональному і локальному рівнях: *«Польсько-жидівське місто, з його никлим житєм, пародією торгівлі й промислу, – на місці колишнього інтенсивного міського життя російських часів – було одним з найбільш характеристичних дарів «культурної місії» Польщі на Русі»* [14, с. 261].

Ландшафтна структура містечок. У класифікаціях початку ХХ сторіччя містечко ототожнюється з аграрним типом господарювання. Воно є самостійним поселенням з малим радіусом активності. Визначення «аграрний», «селянський» як синонім неповноцінної міської структури вживається в історичній і географічній літературі. Ландшафтна структура містечок XIV-XVI сторіч була результатом їх розташування у рельєфі відносно водних і лісових ландшафтів, а також результатом попереднього господарського освоєння регіону.

Ландшафтна структура містечок регіону пов'язана з аграрною домінантою (особливості природних умов, сприятливих для формування сільськогосподарських ландшафтів), а також потребами місцевого населення. Більшість містечок майже не змінювались, залишаючись сільським селитебним ландшафтом. Населений пункт, досягнувши економічної зрілості, здобував право на міське самоуправління (Немирів, Хмільник) або ж залишався у статусі села. Наприклад, на початку ХІХ сторіччя досить великим промисловим центром Поділля стає містечко Хмільник. У ньому було 38 ринкових будинків, 42 крамниці, 23 шинки, 38 млинів на р. Південний Буг, 28 млинів на ставах. Навколо Хмільника виникли поташі, скляні підприємства. Відбувалися і зворотні процеси, коли містечка ХVІ сторіччя, наприклад Кременець, не маючи сировинної бази для розвитку промисловості, залишався невеликим торговельним містечком. У Галичині у ХІХ сторіччі було 164 містечка. Вони

виконували функцію зв'язку між розташованими на значній відстані селами – поставниками сировини і сільськогосподарських продуктів – з крупними промисловими центрами [4].

Сільські риси містечок – не тільки українське явище. «Сільські» міста переважають у Східній Європі: у Польщі, Словаччині, угорському Альфельді, Болгарії. Поява містечок пов'язана з доволі рівномірним розподілом сільських селитебних ландшафтів і незначною кількістю міських. У Західній Європі відстань між містами – 20-30 км, інколи – 10-15 км, що дозволяло селянам за добу пройти цю відстань до міста й назад. На Поділлі цей показник вищий і був не менший за 30-40 км, а через погану якість доріг перехід до міста міг тривати кілька діб (до створення мережі залізниць у ХІХ сторіччі).

На початку ХХ сторіччя в типовій структурі містечка були: *«ратуша, торгові ряди, окремі лавки, заїзди, житлові будинки, промислові будівлі, а потім, звичайно – культові – костьоли, синагоги, церкви, каплиці, нарешті, іноді фортеця, що має захищати все містечко»* [21, с. 193]. Центральним елементом у структурі була чотирикутна ринкова площа, на якій проводились ярмарки, з великою будівлею торгових рядів; у Східній Галичині обов'язковим був будинок магістрату, який зводився на зразок ратуші на торговій площі; *«навколо площі тісне каре з будинків, що чільними вузькими боками повернені до площі»* [21, с. 193]. Частину ратуш збудовано за принципом заїзду, з широким проїздом через всю будівлю (Озаринці), інколи поєднували з торговельними рядами (Заславль).

Проте містечка були не лише аграрними, а й аграрно-ремісничими. Ця спеціалізація пов'язана з виробництвом продуктів і одягу: м'ясники,

шевці, кравці, пекарі, пивовари, городники. Саме за цими фахами у середньовіччі виникали цехи, які у ландшафтній структурі містечка відображались торговельними та ремісничими кварталами навколо ринкової площі, це були винокурні, ковбасні, столярні, чинбарні.

У зв'язку з переважанням землеробства в регіоні населення містечок займались фабрично-заводською промисловістю, переробкою продуктів землеробства. У містечках ХІХ сторіччя, де частина селян не мала власних угідь (Славута, Тульчин, Жмеринка), починала працювати на фабриках [13].

У формуванні структури центру та периферії містечок помітний вплив різних етнокультур: на заході регіону – містечко імітує німецькі зразки, пристосовуючи їх до своїх потреб і зменшуючи їх розміри; на сході – на ландшафтну структуру вплинула українська культура: *«Характерной особенностью здешних населенных пунктов (Козятин – авт.) являются беляя хаты малороссов, по типу своей постройки совершенно отличныя отъ избъ крестьянь-великороссов»* [18, с. 145]. Передмістя містечок, заселені переважно українцями, збільшувались в результаті приєднання хуторів, слобід та сіл.

У ХVІ сторіччі, у містечках-фортецях (Брацлав, Сатанів, Тереховля, Кременець, Цекинівка) етнокультурні ландшафти поєднувались з натуральними (висока гора, меандр річкового русла), які мали захисну функцію, і белігеративними ландшафтами переважно польської генези – магнатський або державний замок. Під замками, у вигляді секторів забудовувалось містечко. Внутрішня частина містечка представлена ринковою площею, від якої розходились вулиці (радіально-кільцева структура). Торгівлею займались: євреї, вірмени, турки, німці, поляки,

українці. З кожного рогу ринку відходило по дві вулиці, а від них – другорядні вулички. Назви вулиць походили від назв етносів, які на них мешкали. Структура зумовлена системою міських укріплень з воротами і сакральними ландшафтами в центрі. Зовні від белігеративних ландшафтів знаходились селитебні ландшафти неукріпленого передмістя. Ця частина містечка мала вільну забудову. Важливим елементом у структурі етнокультурного ландшафту містечка XVI сторіччя є будинки-садиби.

Зовнішня частина містечка складалась з кам'яних мурів або земляних валів, які підсилювались внутрішнім колом сакральних ландшафтів: оборонні церкви, костели, синагоги. Сакральні белігеративні ландшафти розташовували на підвищених місцевостях, що посилювало оборонну функцію містечка-фортеці. Руйнування значної частини містечок-фортець відбулось під час захоплення регіону Османською імперією.

У периферійній частині містечка поселялись жителі навколишніх сіл (українці, поляки), тому й ландшафтна структура була максимально наближена до сільських селитебних ландшафтів: «По мере приближенія къ городу (Ямпіль – авт.) картина несколько изменяется – огромныя плантаціи сменяются небольшиими нивами, вспаханнныи кое-какъ и засеяннныи по большей части кукурузою и житомъ. Это начинаются участки ямпольскихъ крестьянъ, живущихъ на закраинахъ города» [23, с. 642]. Містечко Ямпіль приурочене до долини річки Дністер, що вплинуло на його ландшафтну структуру: воно витягнуте вздовж схилу долини і, як зазначає автор – нагадує типове містечко Південно-Західного краю: «Сперва потянулись по обе стороны улицы опрятныя крестьянскія хаты, окруженныя

тернистыми садами и огородами и составляющая предместья, затем идут разноцветные домики ямпольских мещанъ, желтые, зеленые, голубые, по большей части въ три окна, съ ярко окрашенными дверями и ставнями...» [23, с. 644-645]. Будівлі у передмістях містечок розташовувались хаотично. Вони зберігали типову структуру садиби, – коли будинок знаходився в глибині двору. У центральній частині містечка відстань між будинками була мінімальною (1-1,5 м). Більше місця відводилось для ратуші і культових споруд, які оточували загорожею. Магдебурзьке право регламентувало навіть кількість вікон у будинку по периметру центральної площі і прилеглих до неї вулиць. Звідси і виникла форма споруд, побудованих вузькою стороною до вулиці, що позначилось на ландшафтній структурі центральної частини містечка [13].

Серед особливостей ландшафтної структури містечок Подільської губернії є полярне розташування сакральних споруд: біля церков формувалася український квартал, костелів – польський, синагоги – єврейський. Для Галичини характерна дисперсна структура містечок, коли відсутні виражені єврейські, польські та українські квартали. Це помітно на картосхемі Тернополя (рис. 6.3), хоча особливості залишаються мало зміненими: замок (1540 р.) – ринкова площа – магістрат – синагога – костел, які утворюють історичний центр містечка.

У Вінниці на початку ХХ сторіччя збереглась мало змінена структура містечка з поквартальною забудовою. Біля Південного Бугу розташовувався єврейський штетл «Єрусалимка», через річку – єврейське кладовище. На захід від штетлу – костел, який зберігся і використовується за призначенням. Поблизу Хлібної площі (базару) знаходились польське й українське кладовища. На заході – квартал

«Слов'янська сторона», де, судячи з назв вулиць, – Сербська, Болгарська, Чеська, Богемська, Моравська, Хорватська – проживали різні етноси зі спільним слов'янським корінням [3].

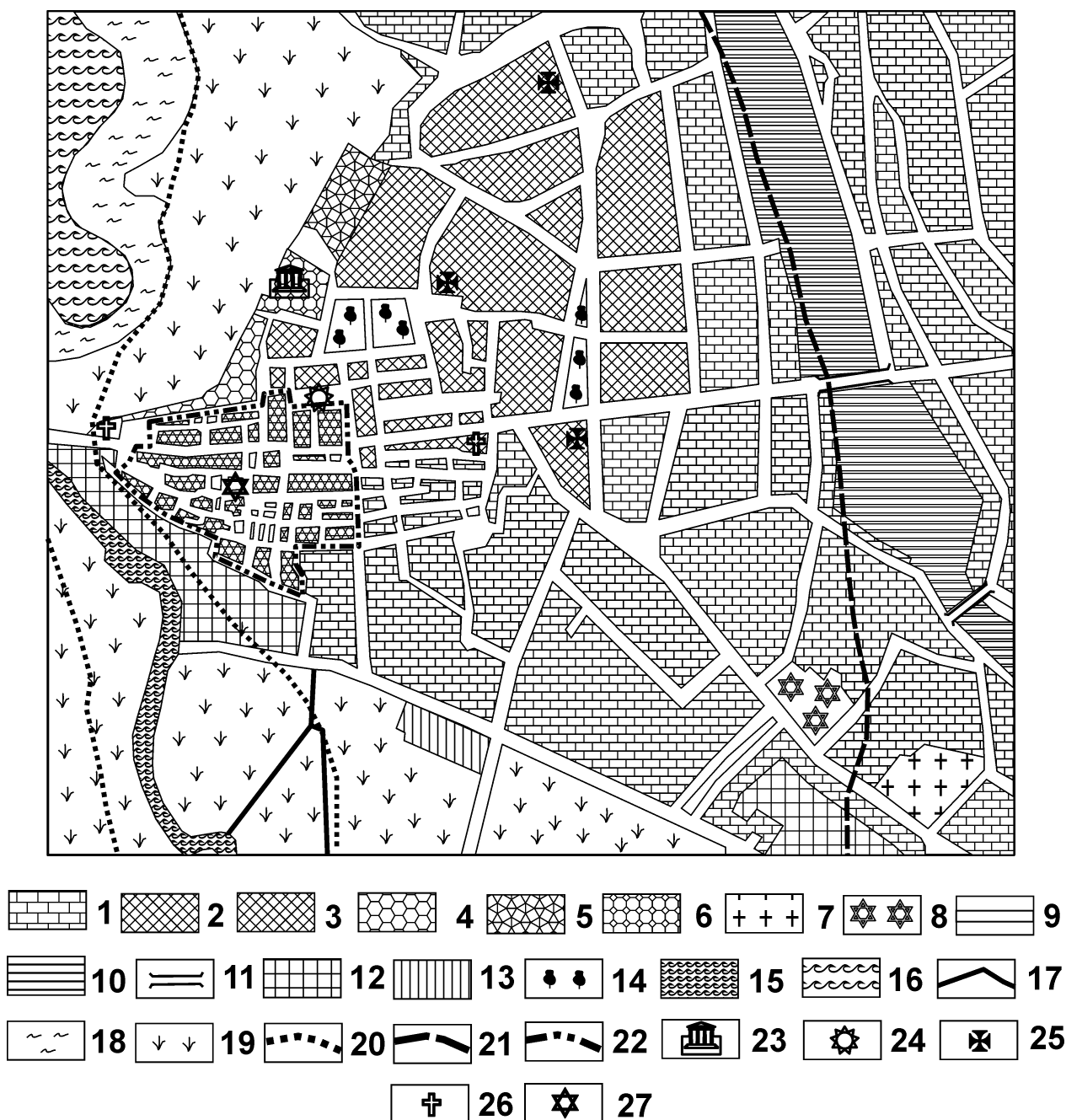


Рис. 6.3 Етнокультурні ландшафти Тернополя (1932)

Етнокультурні селитебні ландшафти. *Схилувий та надзаплатно-терасовий типи.* Урочища: 1 – малоповерховий тип на дуже похилому (3-4⁰) лесовому схилі (польські й українські квартали). *Надзаплатно-терасовий тип.* Урочище: 2 – малоповерховий тип на надзаплатній терасі (2-3⁰) (польські й українські квартали); 3 – малоповерховий тип на надзаплатній терасі (єврейський штетл); 4 – малоповерховий тип на надзаплатній терасі (український квартал Підзамче); 5 –

малоповерховий тип на надзаплавній терасі (казарми, австрійський квартал Кошари).

Белігеративні ландшафти. *Надзаплавно-терасовий тип.* Урочище: 6 – фортифікаційні комплекси Нового замку.

Тафальні ландшафти. *Схиловий тип.* Урочища: 7 – католицьке кладовище на дуже похилому (2-3⁰) лесовому схилі. *Надзаплавно-терасовий тип.* Урочище: 8 – єврейське кладовище на надзаплавній терасі.

Дорожні ландшафти. *Схиловий та надзаплавно-терасовий типи.* *Ландшафтно-техногенні системи:* 9 – дороги, вкриті бруківкою; 10 – залізничнодорожні ландшафти; 11 – міст.

Сільськогосподарські ландшафти. *Надзаплавно-терасовий і заплавний типи.* Урочища: 12 – терасові та заплавні поверхні з окультуреними чорноземами опідзоленими під городами і садами; 13 – площадка торговища худобою на надзаплавній терасі.

Водно-рекреаційні ландшафти. *Надзаплавно-терасовий тип.* Урочище: 14 – міські парки. *Заплавно-руслний тип.* Урочища: 15 – русло річки Серет; 16 – Тернопільський став; 17 – канали; 18 – низька заболочена заплава; 19 – висока поверхня заплави, зайнята під сінокоси та випас худоби.

Межі: 20 – межа між заплавною та надзаплавно-терасовою місцевостями; 21 – межі між надзаплавно-терасовою та схиловою місцевостями; 22 – межа єврейського штетлу.

Інші позначки: 23 – палац Нового замку; 24 – ринкова площа; 25 – будівля костюлу; 26 – будівля православної церкви; 27 – будівля синагоги.

У сучасній Вінниці цей квартал зберіг назву «Слов'янка». На початку ХХІ сторіччя етнічні квартали виражені тільки через локальну топоніміку: Замчисько, Старе місто, Подол, Сабарів, Кмитичі, Крутнів, Педьки, Єрусалимка, Каліча, Вишня, Шереметка, Садки, Слов'янка, П'ятничани тощо. Ландшафтна структура докорінно змінилась: з малоповерхового типу етнокультурних ландшафтів з диференціацією на етнічні квартали постав сучасний багатоповерховий тип селитебних. Залишились етнічні артефакти, представлені історико-архітектурними пам'ятками. Подібна ландшафтна структура характерна і для містечка Брацлав (рис. 6.4). У містечках Меджибіж і Сатанів церкви та синагоги виконували белігеративну функцію: нижній поверх використовували для молитов; на верхньому розташовували башти зі стрільницями.

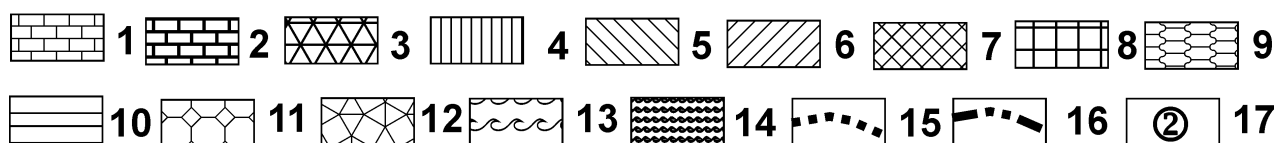
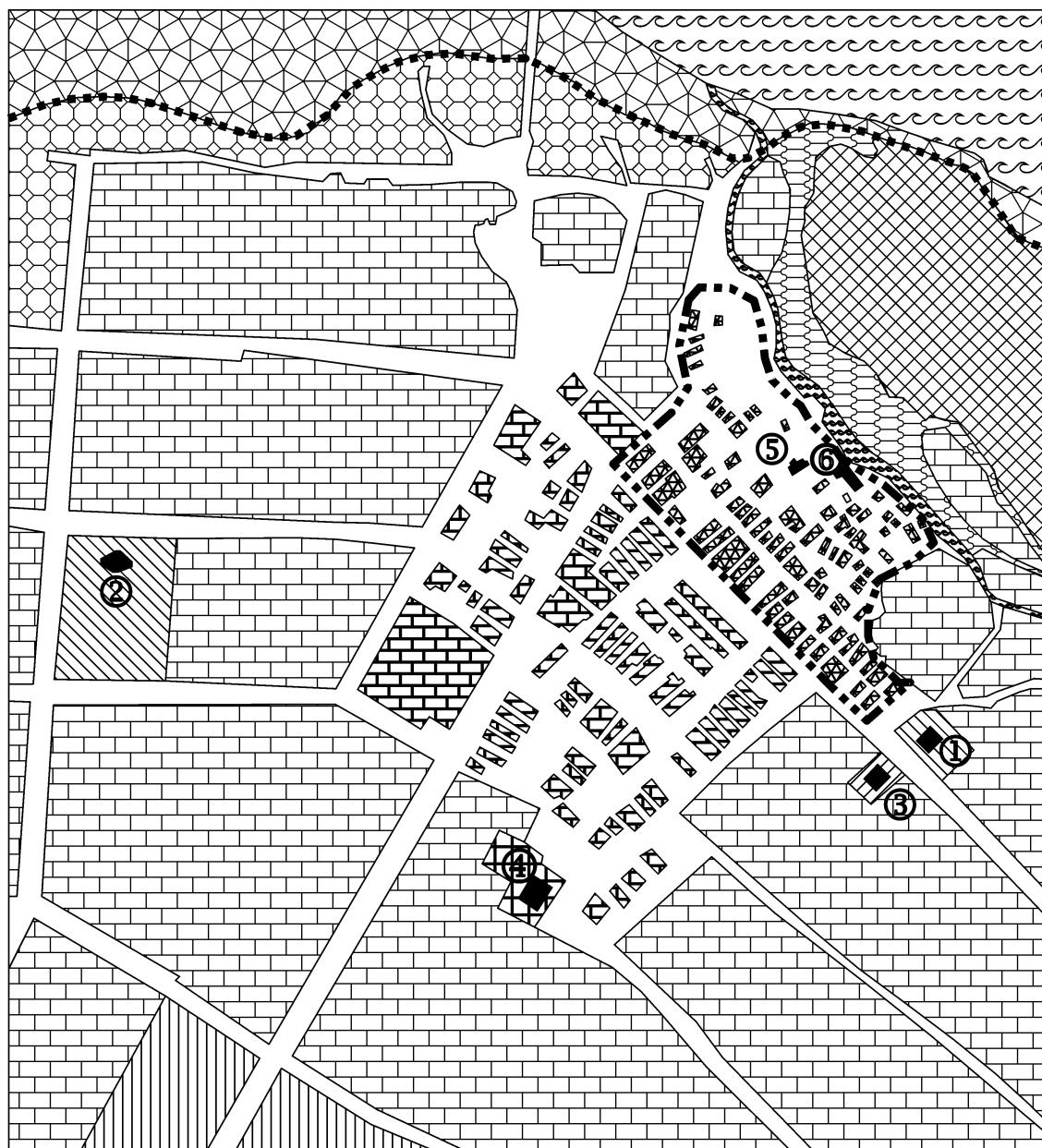


Рис. 6.4 Фрагмент картосхеми етнокультурних ландшафтів
містечка Брацлав (1913)

Етнокультурні селитебні ландшафти. *Схиловий тип.* Урочища: 1 – дисперсний одноповерховий тип на дуже похилому (3-4⁰) лесовому схилі, з присадибними ділянками, городами і садами (українські квартали); 2 – одно- та середньоповерховий тип на дуже похилому (3-4⁰) лесовому схилі (адміністративний центр); 3 – одноповерховий тип на похилому (5-6⁰) лесовому схилі (єврейський штетл); 4 – ярмаркова площа на вирівняній ділянці лесового дуже похилого схилу.

Сакральні ландшафти. *Схиловий тип.* Урочище: 5 – вирівняна ділянка

лесового дуже похилого схилу з православними сакральними ландшафтами; 6 – вирівняна ділянка лесового дуже похилого схилу з католицькими ландшафтами.

Белігеративні ландшафти. *Схилувий тип.* Урочище: 7 – вирівняна ділянка лесового схилу з городищем старого замку; 8 – вирівняна ділянка лесового схилу з белігеративними спорудами тюремного замку.

Промислові ландшафти. *Схилувий тип.* Урочище: 9 – каменоломня на крутих схилах балки.

Дорожні ландшафти. *Схилувий тип. Ландшафтно-техногенні системи:* 10 – дороги, вкриті бруківкою.

Водно-рекреаційні ландшафти. *Заплавно-руслувий тип.* Урочище: 11 – висока заплава, вкрита вербою повислою і лучно-різнотравними асоціаціями; 12 – низька заплава, вкрита лучно-різнотравними асоціаціями; 13 – русло річки Південний Буг; 14 – русло річки Пацовка.

Межі: 15 – межа між заплавною і схиловою місцевостями; 16 – межа єврейського штетлу.

Інші позначки: 17 – номери історичних будівель (1 – Свято-Миколаївська церква; 2 – Соборна церква; 3 – костел; 4 – тюремний замок; 5 – синагога; 6 – мікве).

До класичного містечка кінця ХІХ сторіччя віднесено Хмільник, що стоїть при злитті річок Південний Буг і Пастушка. Штучний канал, прокопаний від річки Південний Буг, відокремлює частину заплави, формуючи острів з виділеним центром містечка, який називали «Старий базар» («Старе місто»), де проживали українці, поляки і євреї. Сакральним центром був Покровський храм.

У східній частині містечка, у межах заплави і надзаплавних терас річок Південного Бугу і Пастушки, розташоване передмістя «Новий базар» («Нове місто»), яке поблизу Південного Бугу називалось «Слободою» («Глинкою», що пов'язано з глинистим ґрунтом), де теж переважали українці, євреї і поляки. Північніше «Слободи» знаходяться «Дубрівка» («Хутори»); західним узбережжям річки Пастушки – «Січкарівка» («Пастуша»); східним – «Погреби» (тут дійсно були погребі), у напрямі містечка Уланів – передмістя «Винниця» (від винокурень).

У південній частині, за Південним Бугом розташована «Угринівка», яка раніше називалось Бугринівкою (від горбистого рельєфу). «Угринівка» сформувалась на основі об'єднання хуторів різних власників – «Глузданівки» та «Шмалівки», де переважали українці, з домішкою євреїв і поляків. Сакральним центром передмістя був Соборо-Богородичий храм. У західній частині містечка розташований замок, укріплений земляними валами і каналом у заплаві Південного Бугу.

Характерним елементом етнокультурного ландшафту містечок був водяний млин. Будувався на річці або спеціальному обвідному каналі. Поблизу млина була гребля або гатка і невелика водойма. Податкові документи 1530 року свідчать, що млинарський промисел у Поділлі був найпоширенішим. У Кам'янці-Подільському в 1672 році було чотири млини: руський, польський, вірменський і пороховий), а згодом – 5 (за іншими джерелами – 7) [10].

На межі XVIII – XIX сторіч у містечках формується регулярна забудова: прямі вулиці, широкі площі з казенними будівлями і палацами, торговими рядами, культовими спорудами (особливо російськими православними). Завдяки неповторній природі регіону, унікальному географічному розташуванню і тому, що православні храми будували етнічні українці, зовнішній вигляд містечок продовжував зберігатись. Поява міст на противагу містечкам призвела до втрати культурної ідентифікації українського етносу і генерування російських новацій в автентичній культурі.

У більшості містечок Поділля було багато сільського, не тільки генетично (за походженням з сіл), але й у зв'язку зі стійким переважанням сільських занять населення, типів будинків і садибної забудови. Після

перетворення села у містечко його жителі за духом та родом занять залишилися селянами. Будучи перехідною формою поселення, містечко могло трансформуватись у місто або стати селом: наприклад, село Баворів Тернопільського району з 1540 року згадується як приватне містечко з оборонним замком, але з розвитком Тернополя занепало; село Буцнів Тернопільського району стало містечком з 1469 року, у 1564 році це місто, а у 1838 році втрачає статус міста [13].

Якісні відміни ландшафтної структури містечок Поділля зумовлені географічним розташуванням, історією формування та архітектурно-планувальними рішеннями, розмірами, функціями і особливо впливом ландшафтоформуючих етносів. Співвідношення між структурними частинами, висотністю забудови, етнологічними ознаками (сакральнотафальні ландшафти) дозволило виділити певні типи у ландшафтній структурі містечок (рис. 6.5).

Сакральні ландшафти формували первинне ядро містечка; зазвичай домінували католицький костел або кляштор; синагога, хоча й була розташована у центральній частині містечка, але обов'язково, десь прихована або поблизу ринкової площі; православна церква розташована серед українських селитебних ландшафтів передмістя містечка або відповідних кварталів.

Для Східної Галичини (частково Східного Поділля) характерний *кільцевий тип* ландшафтної структури, у якому центральна частина містечка зосереджена поблизу стін замку або фортеці. Замок топографічно розташований над містечком, візуально підсилюючи владу короля або магната. Структуру більшості приватних міст Поділля можна представити у виді своєрідного кола: до замку, який

розташовувався на підвищенні, примикало містечко, обнесене валами або муром. Це були міські квартали, у яких жили як євреї, так і міщани-християни (поляки, українці).

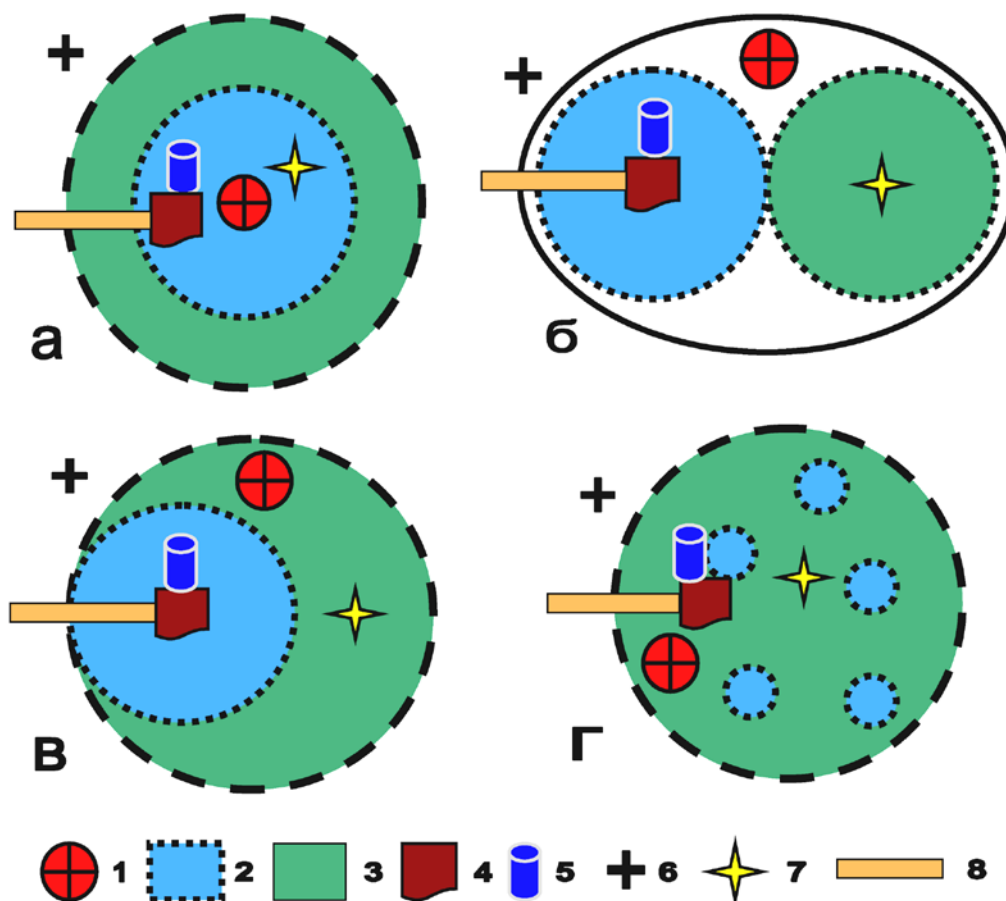


Рис. 6.5 Типи етнокультурних ландшафтів містечок Поділля:

а) кільцевий; б) двополосний; в) поквартальний; г) дисперсний:

1 – замок (фортеця), 2 – міські квартали з переважанням євреїв, 3 – християнські квартали, 4 – ринкова площа, 5 – синагога, 6 – єврейське кладовище, 7 – костел (церква), 8 – вулиця, що веде до ринкової площі

Структура кільцевого типу була характерна для Меджибожу, де ядро склали єврейські сакральні ландшафти. Кам'яна синагога, у XVI сторіччі побудована на підвищенні поблизу замку і головної вулиці, займала домінуюче місце у містечковому селитебному ландшафті. Синагогу поступово оточили селитебними ландшафтами малоповерхового типу: вся вулиця від в'їзду до замку в західній частині

була заповнена єврейськими магазинами. На протилежному боці від синагоги споруджена П-подібна будівля Торговельних рядів.

Споруди синагоги й костюлу знаходились, переважно, у протилежних частинах етнокультурного ландшафту містечка. Їх «протистояння» підкреслено місцезнаходженням костюлу – у верхній, а синагоги – у нижній частині містечка, досить часто поблизу його межі. Хоча розташування шаргородської синагоги дає підстави думати, що вона була винесена за межу перших міських укріплень і виконувала белігеративну функцію барбакану. Православні церкви розташовували у центральній частині містечка, приуроченій до перетину доріг.

Навколо внутрішнього кільця містечка формувалось передмістя, де проживали українці, частково – поляки. У містечку Піщанка Вінницької області формування селитебна ландшафтна структура створювалась шляхом колонізації та подальшого виселення на околиці містечка українського етносу. До 1820 року на місці Піщанки було село Рашківські хутори, де князь Любомирський збудував корчму, віддавши в оренду євреям. Після заборони проживання євреїв у селах значна їх кількість переїхала жити до містечка. Євреї викупували будинки у селян. Останні були вимушені з центру містечка переселитись на околиці. З розвитком містечка функції етнокультурного «ядра» переходили від замку до ринкової площі. До торговельного центру вели вулиці, які починалися від міських воріт і створювали структуру етнокультурного ландшафту. Наявність укріплень і ринку давало головну відмінність містечка від села [15].

Ландшафтний образ єврейського кварталу пов'язаний з традицією особливої ролі міських стін і статусу відділеного ними простору. Міські

стіни або вали захищали замкнутий, «одомашнений» простір містечка від відкритого простору ландшафтних комплексів довкілля (лісу, дороги, річки), які несли небезпеку. Міські стіни були суботньою межею (єрув), яка умовно поєднувала єврейські будинки і квартали у загальне володіння, від якої у суботу не можна було віддалятися більш, ніж на 2000 ліктів (до одного кілометра). Після руйнування міських укріплень роль межі штетла почала виконувати річка.

У Східному Поділлі переважав *двополюсний тип*, при якому навколо двох ядер містечка концентрувалося єврейське й неєврейське населення. На одному полюсі виразно виділялася єврейська частина містечка, її центром була ринкова площа, оточена крамницями і майстернями, а також синагога. На іншому полюсі зосереджувались християнські етнічні квартали з костелом (рис. 6.6) або церквою в центрі.

Такими були «віддалені вулиці, або краще сказати, місця Могилева, швидше подібні до сіл, заселені малоруським населенням, яке займається садівництвом, городництвом і землеробством...» [22, с. 60].

Третій тип – *поквартальний*, де євреї проживали компактно у визначеній частині містечка, за зразком єврейського гетто. Єврейські будинки групувалися навколо синагоги. Цей тип характерний для містечок Східного Поділля.

Менш своєрідними були містечка Східної Галичини, де євреї проживали розсіяно серед автохтонного населення – *дисперсний тип*. Наприклад, у містечку Чортків у XVIII сторіччі житлові будинки будували на околиці містечка, поблизу річки Серет, а крамниці – тільки у центрі, на ринковій площі. Інколи єврейські квартали або вулиці будували окремо від місць проживання українського або польського етносів.

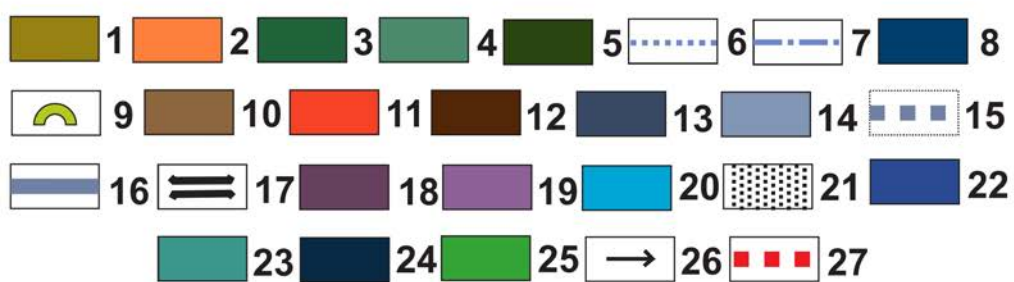


Рис. 6.6 Сучасна структура етнокультурних ландшафтів містечка Тиврів [12]

Палацово-паркові ландшафти. *Схиловий тип місцевості.* Урочища: 1 – насипна поверхня (1-2 м) подвір'я палацу, вкрита ґрунтосумішами під насадженнями грабу звичайного, ялини звичайної та чагарників; 2 – будівля палацу на насипній поверхні з ґрунтосумішей; 3 – слабкопоката поверхня схилу (3-5⁰), складеної сірими лісовими ґрунтами під парковим комплексом (клен гостролистий, граб звичайний); 4 – слабкопоката поверхня схилу (3-5⁰), складеної сірими лісовими ґрунтами під різнотрав'ям; 5 – стадіон на горизонтальній насипній поверхні (на місці балки), складеної сірими лісовими ґрунтами під різнотрав'ям; 6 – ґрунтові доріжки парку шириною 1-1,5 м. *Ландшафтно-технічні системи:* 7 – асфальтовані доріжки парку шириною до 2 м; 8 – будівлі (склади, гаражі); 9 – кам'яна брама.

Сакральні ландшафти. *Схиловий тип місцевості.* Урочища: 10 – насипна вирівняна поверхня подвір'я костелу, вкрита ґрунтосумішами під різнотравними асоціаціями. *Ландшафтно-технічні системи:* 11 – будівля костелу; 12 – кам'яна загорожа з коморами (у задовільному стані).

Селитебні ландшафти. *Схиловий тип місцевості.* Урочища: 13 – малоповерховий тип ландшафтів на слабкопокатій поверхні схилу з нарізними та насипними терасами, складеному сірими лісовими ґрунтами під будівлями. *Вододільний тип місцевостей.* Урочища: 14 – малоповерховий тип ландшафтів на вирівняній поверхні плакору, складеної сірими лісовими ґрунтами під будівлями, садами та городами.

Дорожні ландшафти. *Заплавний, надзаплавно-терасовий, схиловий і вододільний тип місцевостей.* Урочища: 15 – ґрунтові дороги завширшки до 2 м з включеннями кам'яної бруківки. *Ландшафтно-технічні системи:* 16 – дорожні насипи з покриттям з асфальту (завширшки до 3 м) та кам'яної бруківки; 17 – дерев'яний міст на бетонних опорах.

Сільськогосподарські ландшафти. *Схиловий тип місцевості.* Урочища: 18 – польові ландшафти на слабкопокатій поверхні схилу (3-7⁰), складеної сірими лісовими ґрунтами під садами, городами, сінокосами. *Вододільний тип місцевості.* Урочища: 19 – польові ландшафти на вирівняній поверхні плакору (1-2⁰), складеної сірими лісовими ґрунтами під садами, городами, сінокосами.

Водно-рекреаційні ландшафти. *Заплавно-руслловий тип.* Урочища: 20 – річище річки Південний Буг шириною 20-30 м; 21 – гранітні пороги висотою до 1 м; 22 – заплава, складена алювіальними чорноземоподібними ґрунтами з осоково-очеретяними асоціаціями та заростями верби та вільшаника. *Надзаплавно-терасовий тип.* Урочища: 23 – вирівняна слабкопогорбована поверхня тераси, складена алювіальними чорноземоподібними ґрунтами під різнотравними асоціаціями та деревними заростями. *Ландшафтно-технічні системи:* 24 – будівля гідроелектростанції та млина. *Схиловий тип.* Урочища: 25 – балка зі слабкопокатими схилами, складена сірими лісовими ґрунтами під деревно-чагарниковими заростями та руслом струмка шириною 1-2 м.

Інші позначки. Інше: 26 – напрям течії річки Південний Буг; 27 – межі палацово-паркового комплексу.

6.3 Етнокультурні особливості дорожніх ландшафтів

Дорожні ландшафти, після селитебних, – найдавніші, вони є відповідними комунікаційними лініями у моделі етнокультурного ландшафту.



Термін «дорога» має спільне коріння зі старослов'янським «драга», означаючи «долина, западина»; є спорідненим з *dʹrgati «дерти, тягнути, рвати» [17], що етимологічно визначає їх формування на місці підсічних ландшафтів – «розчищене у лісі місце». Дехто навіть пропонує слово «дорога» трактувати як і сакральний термін: через солярний культ бога Ра, назву можна розшифрувати як «ДО РА йти по ГА, – до сонця йти по землі» [1, с. 90].

Є чимало синонімів, які вказують на етнокультурну складову дорожніх ландшафтів: стежка, манівець, тропа, стезя, гостинець, шлях, тракт тощо. Кожний з них можна зустріти у різних страхах.

У доетнічному страті формування дорожніх ландшафтів пов'язане з розселенням палеолітичного (35 тис. років до н.е.) і мезолітичного населення. У Придністер'ї формується щільна система стежок на терасах долини річки Дністер та у балках. У трипільській культурі формуються одні з перших ґрунтових доріг між селитебними ландшафтами, віддаленими на 1,5-2 км. Дорожні ландшафтні комплекси збереглись на порогах та заплавах місцевостях, на надзаплавних терасах втрачені, що пов'язано з розорюванням [8].

До етнокультурних чинників, які формують культурно-цивілізаційний рубіж, віднесено міграційні процеси. У геоморфологічному і ландшафтному відношенні Поділля зручно

розташоване між гірськими ландшафтами на півдні та заболоченими низовинами, вкритими лісами – на півночі. Це зумовило широтні та субширотні міграції по культурно-цивілізаційній вісі «Захід-Схід» у доетнічному страті готів у II сторіччі, мадяр у IX-X сторіччі, в етнічному страті – військові походи монгол у XIII сторіччі, татар у XVI-XVIII сторіччях тощо. У цей час формується поєднання річкових (руслових), прирічкових (надзаплавних) і вододільних дорожніх ландшафтів субмеридіонального напрямку.

Дорожні ландшафти XV-XVIII сторіч. З XV сторіччя формуються дорожні ландшафти радіальної структури, які з'єднували містечка та села, впливаючи на темпи інновацій традиційної та новаційної культур, прискорюючи економічний розвиток регіону. До таких шляхів відносять Вінницький гостинець, дорогу велику до Брацлава. Ці дороги також єднали маєтки польських магнатів Потоцьких, Калиновських (Немирів, Печера, Тульчин, Муровані Курилівці).

У Поділлі відомо два Коломийських шляхи (рис. 6.7), пов'язаних з торгівлею сіллю. Перший з них, зафіксований у документах від 1718 року, проходив з м. Вінниці на с. Луку (тепер Немирівського району Вінницької області), с. Ворошилівку (тепер село Тиврівського району Вінницької області), далі на південь від м. Бару, де зливався з Кучманським шляхом².

Другий Коломийський шлях відомий з 1741 року і також називався «прасольний з Коломиї», він проходив через села Устечко (тепер Заліщицького району Тернопільської області), Товсте, Колиндяни,

² На рисунку 6.7 підписаний «Коломийський шлях (1)», другий підписаний «Коломийський шлях (2)»

Пробіжну (тепер Чортківського району Тернопільської області), містечка Гусятин, Сатанів, Проскурів, Летичів, Новокосятинів, Хмільник, с. Пиків (тепер село Калинівського району Вінницької області) і йшов далі за межі регіону на с. Паволоч (тепер Попільнянського району Житомирської області) [13].

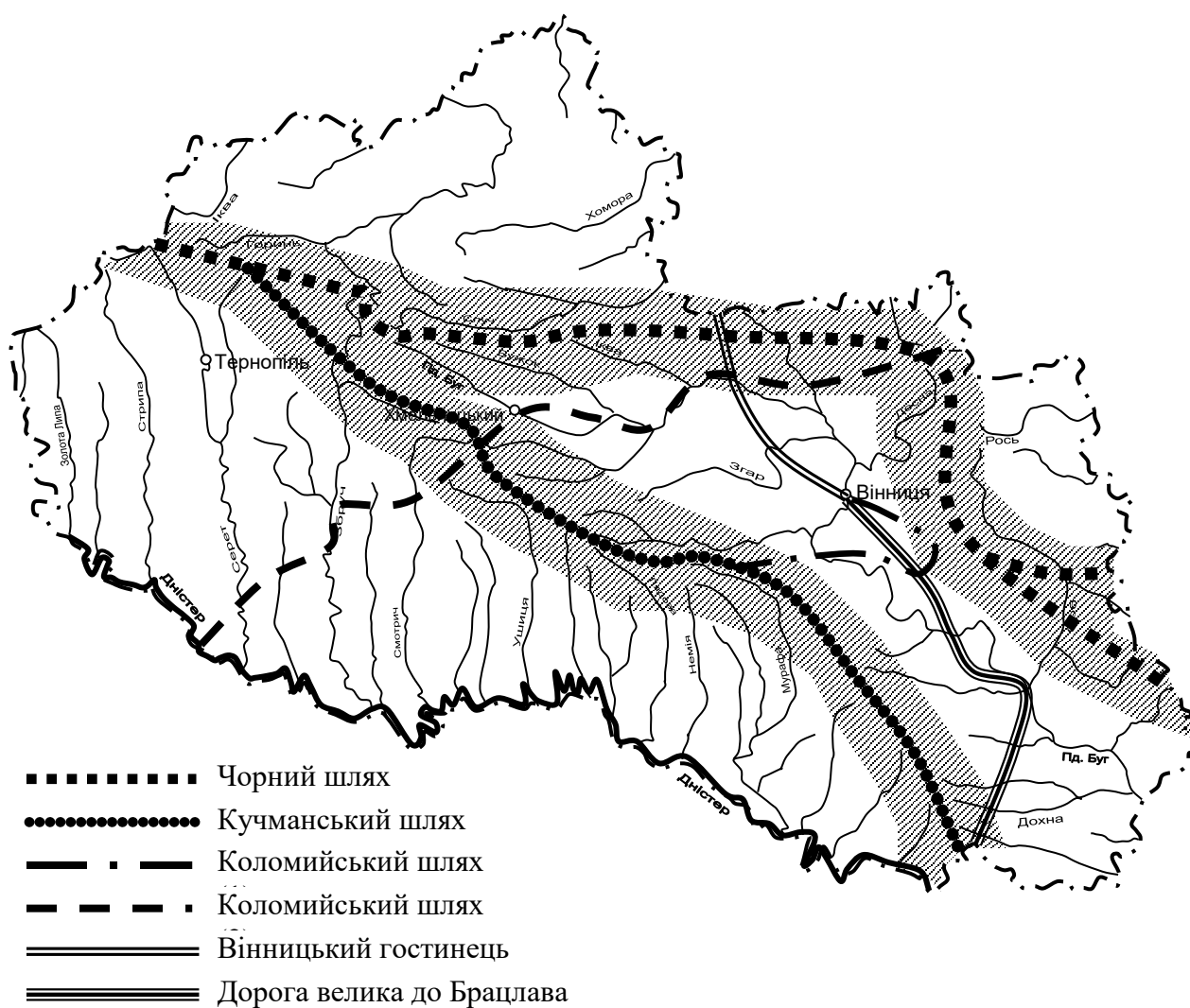


Рис. 6.7 Дорожні ландшафти Поділля XV-XVII сторіч

Дорожні ландшафти не лише виконували роль комунікаційних ліній етнокультурного ландшафту, а й самі були осередками у формуванні селитебних ландшафтів. Наприклад, за привілеєм польського короля С. Баторія у 1578 році біля Вінницького гостинця

закладено містечко Літин. Дороги з'єднували не тільки селитебні та белігеративні ландшафти, але й окремі регіони, прискорюючи міграції та торгівлю (Середнє Побужжя з Волощиною, Галицьким Підгір'ям).

Транзитні міграції регіону зумовлені характером рельєфу (переважно, вододілами). До найвідоміших дорожніх ландшафтів етнічного страту відносять Чорний і Кучманський (відгалуження Чорного) шляхи, які приурочені до вододільних місцевостей і формувались у XVI – першій половині XVIII сторіччя. Під час проходження татарської орди утворювались пірогенні ландшафти (через випалювання лісів) й ущільнення верхнього шару ґрунту. Ширина впливу сягала 80-90 км, що зумовлено дисперсним характером переміщення татар, з формуванням ресурсної смуги белігеративного генезису. Чорний та Кучманський шляхи не були класичними дорожніми ландшафтами, бо функціонували лише у період проходження татарської орди і мали ширину, яка залежала від кількості вершників, але вплинули на напрям та інтенсивність субмеридіональних транзитних міграцій.

Рубіжність Поділля підтверджують чумацькі шляхи, які йшли як у субмеридіональному, так і в субширотному напрямках: а) ґрунтовий шлях «Один» від Києва до Кам'янця-Подільського; б) ґрунтовий шлях від Одеси до кордону Галичини. Останній шлях міг співпадати з Кучманським, бо вододіл був майже позбавлений природних перешкод.

Дорожні ландшафти середини XIX – початку XX сторіч. Сучасна структура дорожніх ландшафтів створюється на початку XIX століття. До неї ввійшли радіальні дороги попереднього етапу формування дорожніх ландшафтів (XVI-XIX ст.). Здебільшого, це різні підваріанти ґрунтових доріг. Без помітних змін у структурі вони функціонували майже сторіччя.

Це пояснюється тим, що після остаточного приєднання Поділля до Росії зазнала змін торгівля: повністю втрачений балтійський ринок й, частково, чорноморський. Навіть у середині XIX сторіччя у регіоні майже не було доріг зі штучним покриттям [8]. Відповідно до чинного законодавства XIX сторіччя, дороги Росії були ділились на 5 класів: 1) дороги головних сполучень, або державні; 2) дороги великих сполучень; 3) дороги звичайних поштових сполучень з губернії до губернії; 4) дороги уїзних, поштових і торговельних сполучень; 5) дороги сільські або польові. Відповідно до цього поділу та сучасної класифікації дорожніх ландшафтів, у досліджуваній період на Поділлі переважало кілька варіантів шосейного підкласу: а) ґрунтовий, б) шосе, в) бруківки [13].

Найпоширенішим був *ґрунтовий* (у Галичині – звичайні дороги гмін), який можна віднести до 5-го класу. У Тернопільському воєводстві сформувався подільський тракт (3-го класу), який проходив через Зборів, Тернопіль, Микулинці, Теробовлю, Чортків до Заліщиків. Протяжність ґрунтових доріг у Подільській губернії складала 4000 верств (4265 км). За функціональним призначенням їх можна поділити на підваріанти: *транспортний* (середня ширина – 8-14 м) та *поштовий*. Їхня щільність у регіоні була різною: у Придністров'ї на одну квадратну милю було 1,29 верстви поштових і 2,41 верстви транспортних доріг, у Староконстантинівському повіті Волинської губернії відповідно – 1,31 верстви поштових, 2,25 – транспортних.

Поштові дороги (тракти), прокладені найкоротшим чином, з'єднували селитебні ландшафти між собою і пролягали по вододілах, мали в окремих місцях, де розташовані урочища улоговин та ярів, мали досить зручні, круті спуски та підйоми на глинистому ґрунті (табл. 6.1).

Таблиця 6.1

Ландшафтні особливості поштових доріг Подільської губернії [за 25]

№	Напрямок ґрунтової дороги	Відстань, км	Ландшафтні особливості
1	Від залізничної станції Попелюхи до м. Гайсина: а) від с. Попелюхи до м. Тростянець; б) від м. Тростянець до м. Гайсина	а) 48; б) 42	а) розташована в яружній місцевості, переважно з перелісками; б) проходила перелісками, перетинаючи улоговини, яри та р. Південний Буг
2	Від залізничної станції Вапнярка до м. Ямполя	55	Від м. Ямполя – велика широка дорога, протягом 25 км йшла по степовому відкритому вододілу, після чого від с. Яланець стає вузькішою, проходячи по відкритій місцевості, пересіченій частими, але не глибокими ярами та улоговинами.
3	Від залізничної станції Жмеринки до м. Могилева	81	Розташована на сильно горбистій місцевості. Спуск до м. Могилева сильно ускладнений, проходив «колінами».
4	Від залізничної станції Жмеринки до м. Літина	37	Розташована у пересіченій місцевості, перетинала р. Згар поблизу с. Микулинці.
5	Від залізничної станції Жмеринки до м. Нова Ушиця	82	Пролягала по горбистій місцевості з перелісками, спуски – круті й незручні.
6	Від залізничної станції Деражні до м. Дунаївці	69	Пролягала по горбистій, дещо лісистій місцевості, почленованій глибокими ярами, з яких дуже глибокий знаходився поблизу м. Зінькова.
7	Від залізничної станції Деражні до м. Ярмолинці	35	Пролягала по відкритій, майже рівнинній місцевості, поблизу м. Ярмолинців перетинала яри з перелісками.
8	Від залізничної станції Деражні до м. Меджибожа	19	Пролягала по горбистій місцевості, спочатку лісистій, а за с. Лисогіркою – рівнинній.

Частина поштових доріг, існуючих ще за часів Олександра I, була обрамлена з обох сторін липовими алеями. Але вже наприкінці XIX – початку XX століть місцеве населення, особливо у селах, ставилось до лісосмуг нераціонально, інколи деструктивно. Досить часто селянські

діти наламували великі в'язанки липових гілок; пастухи рубали гілки з листям для своєї худоби; робочі, що ремонтували мости, брали матеріал з придорожніх лип. Постійно зустрічались дерева підпалені та з обдертою корою. Частина поштових доріг, оточених липовими насадженнями, були взяті під охорону найманими дорожніми сторожами. Але це не виправило несприятливої ситуації. Сторожам, яких набирали з місцевих жителів, виділяли під оранку смугу дороги, аж до самого полотна, що лише прискорювала знищення унікальних липових алей.

Головним недоліком ґрунтового варіанту доріг був механічний склад підстилаючих порід та ґрунту (чорнозем або глинистий чорнозем), такі дороги у дощову погоду неможливо було використовувати (особливо у північно-західній та північно-східній частинах Поділля).

У тому випадку, коли ґрунтові дороги після першого сильного дощу зовсім розмивались, створювались об'їзди прилеглими сільськогосподарськими ландшафтами. Дорожнє урочище поступово висихало, заростало травою, і дорога знову ставала придатною для використання до того часу, поки не повторювались несприятливі фізико-географічні процеси.

У Придністер'ї ґрунтовий варіант мав гірський характер: дорога місцями звужувалась та проходила у глибоких вибоях та коліях: *«Всі місцеві проїзні й поштові дороги, так, звані тракти, порівнюючи добре уторовані й сплановані, йдуть переважно по підвищених місцях (межиріччях), уникаючи, в міру можливості, ярів і долин, по самій же долині Ушиці проходять тільки ледве позначені путивці, убійчі для їзди через страшенні узвози, круті схили й значні кременні зростки, що вкривають тут ґрунт суцільними верствами. По таких шляхах тут*

«пани» не їздять, та й не витримає їх ніякий ресорний екіпаж, – сюди можуть забиватись тільки прості вози; віз щохвилини підстрибує на аршин і добре трусить пасажира...» [30, с. 40].

Оригінальними були частини ґрунтових доріг, пов'язаних з сільськогосподарською діяльністю українців. У ХІХ столітті склалась ситуація, коли землероби зовсім не використовували гній як добриво. Склалась думка, що гній вносити до ґрунту не тільки не вигідно, а й небезпечно, тому що від нього «горить» хліб. Гною, в українських господарствах, ніколи багато й не було, що пов'язано з відсутністю кормів та незначною кількістю худоби. Але той, який скидали до ярів та річищ, з часом утворював «гноюві» мости та гатки, якими впродовж кількох місяців неможливо було проїхати [8].

До створення бруківок та залізниць ґрунтовий варіант був найважливішим серед дорожніх ландшафтів регіону, виконуючи торговельну та військову функції.

З 1884 по 1892 роки для кращого захисту регіону насипали гравійне шосе від м. Проскурова (суч. Хмельницький) до Ісаківців (121 км), згодом – від м. Тиврова до м. Гніваня (11 км) та від Проскурова до Старокостянтинова (47 км). У Тернопільському воєводстві найбільше було мурованих доріг (бруківок). Загалом, тут було 1416 км доріг різних типів, з яких – 816 км державних доріг та 600 км воєводських.

Але попри це, стан дорожніх ландшафтів регіону залишався у незадовільному стані: *«Где по условіямъ почвы необходимы канавы для стока водъ, мосты и т. п. сооруженія, тамъ очень часто, в особенности осенію, проехать нет возможности. Проезды по мостамъ ночью сопряжены съ рискомъ сломать экіпаж и ноги лошадыамъ;*

нередко же, вместо моста, лежитъ несколько бревенъ, которые нужно объезжать, чтобы не провалиться в оврагъ или ручей. Во многихъ местахъ мостовъ совсемъ нетъ, и реку приходится переезжать в бродъ» [28, с. 8].

Уздовж дорожнього полотна, особливо шосейного підкласу, висаджували дерева, які виконували функції віх і встановлювались взимку для позначення шляху, на що затрачувалась значна кількість лісових ресурсів. Обсадка здійснювалась за рахунок швидкоростучих порід: верби, тополі, в'язу, черешні, акації. Саджанці вибирались достатньо високі, для того щоб їх крони не знищувались домашньою худобою, і досить товсті, щоб їх не пошкодили при оранці. Формування придорожніх лісосмуг практикувалось у східному Поділлі (сучасні Вінницька та Хмельницька області), але проводилось досить недбало: *«...крестьянинъ посадитъ по требованію волостного правленія изветное количество штукъ, но какъ онъ садитъ? Воткнетъ в землю, а примется ли дерево или нетъ, это для него все равно. На другой годъ опять садитъ, лишь бы торчали колья, хотя и засохшія» [31, с. 13].*

З появою залізничного підкласу дорожніх ландшафтів нового поштовху набув розвиток інших класів антропогенних ландшафтів. Керуючись як воєнними, так і економічними міркуваннями, царський уряд розпочав створення мережі залізниць. У 1863 році почали будувати залізницю від Одеси до р. Дністер, а з 1866 року від Києва до Балти (456 км) з гілкою від Жмеринки до Волочиська. Від Жмеринки до Балти проклали подвійну колію. Під час першої світової війни у 1914 році закінчено колію від Шепетівки через Проскурів до Кам'янця-Подільського (з гілкою від Ярмолинець на Гусятин). У межах

Подільської губернії на 1883 р. протяжність залізничних шляхів становила 774 верстви (825,7 км) [13]. У Галичині, як не парадоксально, розпочате у 1852 році будівництво залізниць не сприяло промислового розвитку регіону, а навпаки – гальмувало його. Це можна пояснити тим, що дрібну промисловість, яка існувала до появи нового варіанту, – зокрема складувну, текстильну та шкір обробну – від зовнішньої конкуренції раніше захищала відносна ізоляваність провінції.

На початку ХХ століття мережа залізниць значно розширилась і в 1913 році була 1145 верств (1222,6 км), з них вузькоколіїних – 478 верств (510,4 км). Якщо пересічно в Європейській частині тодішньої Росії одна верства залізниць приходилась на 92, то на Поділлі – тільки на 33 кв. верстви [8].

Якщо розглянути класифікацію антропогенних ландшафтів за змістом, потрібно відмітити, що частину водних антропогенних ландшафтів можна віднести і до дорожніх³. Тому що, окрім перевезення вантажів, у річищах та береговій смузі проводились інтенсивні інженерні роботи, направлені на створення ландшафтно-техногенних систем. Пропонується, у залежності від типу господарського та етнокультурного користування, виділити водний підклас дорожніх ландшафтів.

Водний підклас регіону другої половини ХІХ – початку ХХ сторіч представлений лише Дністром, який у давнину був важливим торговельним шляхом з Греції на захід Європи. В. Пол зазначає, що ще до Різдва Христового Дністром сплавляли пшеницю до Афін. Через значні площі лісів у долині, багатоводність та часткову судноплавність

³ В англійській географічній літературі використовується термін «water way», що у дослівному перекладі означає «водна дорога» або «водний шлях».

тут селились греки, влаштовуючи торговельні поселення.

Активне господарське використання річки розпочалось у ХІХ столітті. У 1881 році бессарабським земством міністру шляхів сполучення Росії представлена доповідна записка, в якій доводилось, що конкуренція з Північно-Американськими Штатами, яка все більш посилюється, витісняє місцеву пшеницю з деяких ринків Західної Європи. Це результат небезпеки і дорожнечі провезення хліба по Дністру [13].

Наприкінці ХІХ сторіччя на Дністрі, уздовж його середньої частини, налічується до 40 причалів, де за час навігації навантажували до 800 пароплавів та 400 плотів. Рікою вивозили дрова, алебастр, кам'яне вугілля (з підколомийських копалень), бакалійні товари (стручкові рослини) тощо. У Могилеві та Ямполі селились євреї, молдавани, вірмени і греки, які розвивали торгівлю винами, бакалійними товарами, шовком, шкірами та сап'яном. У с. Яруга та *«...частина єврейського населення, яка не мала своїх виноградників, займалась торгівлею, використовуючи близькість Дністра і пряме сполучення з Одесою й іншими торговельно-промисловими центрами»* [22, с. 488]. Торгівля та перевезення рікою хліба та лісу завжди здійснювалось євреями.

Причали річища були виключно природного генезису, без ландшафтно-технічних систем. Найбільші причали були у містечках Жванець, Стара Ушиця, Могилів, Яруга, Кам'янка. Хліб та ліс вантажились у будь-якому пункті річки, розташованому ближче до виробника або перекупника, досить часто поблизу єврейської корчми або кабака. Через специфічну (вузьку) заплаву, берег у повінь затоплювався, що не дозволяло створювати магазини та комори. У межах Середнього Придністер'я була лише одна кам'яна комора поміщика Сулятицького

(поблизу Могилева-Подільського).

Мости у XIX столітті взагалі були відсутні (перевіз вантажу здійснювався за допомогою 34 паромних переправ), на початку XX існувало три залізничних: поблизу с. Устя, м. Могилева, м. Рибниці, крім того – один дерев'яний (поблизу м. Жванець для переїзду возом).

Пароплавству по Дністрі дуже перешкоджали пороги та значна кількість перекатів (нараховували 131 від р. Збруч нижче за течією). Нижче м. Ямполья знаходилась суцільна гранітна скеля, відома як «Дністровські» або «Ямпільські» пороги. Вони мали два проходи: один – штучний, завширшки 11 м, поблизу правого берега, другий – природний, завширшки 8 м, поблизу лівого, під назвою «Брама». Останній служив тільки для розвантажування суден. Нижче за течією (за 600 метрів) по обидві сторони від фарватеру знаходилось гранітне пасмо «Череда». Пороги були прохідні для всіх суден, окрім пароплавів. Південний Буг, у межах регіону, був зовсім не пристосований до пароплавства, бо його перегороджувала значна кількість порогів та перекатів [8].

Таким чином, у XIX – початку XX століть у межах Поділля сформувалась сучасна мережа дорожніх ландшафтів, структура якої залишається без особливих змін і тепер. З просторово-часових особливостей потрібно зазначити: а) для середини XIX сторіччя у структурі переважав шосейний варіант з послідовною зміною та паралельним використанням ґрунтового та гравійно-ґрунтового підваріантів; б) появу шосейного підваріанту бруківки (особливо в Західному Поділлі), де для дорожнього полотна використовувався тесаний камінь з місцевих каменоломень. Наприкінці XIX сторіччя цей підваріант, крім сполучення між селитебними ландшафтами, формувалась

в етнокультурних ландшафтах міст та містечок – у Кам'янці-Подільському, Вінниці, Тернополі; в) наприкінці ХІХ століття, з появою залізничного підкласу ландшафту, шосейний поступово здає свої позиції, переходячи у стан допоміжного; г) беручи до уваги активне використання річища Дністра, пропонується виділити новий підклас дорожніх ландшафтів – водний [13].

Дослідження історії формування дорожніх ландшафтів у другій половині ХІХ – початку ХХ ст. дозволяє не тільки проаналізувати їх структуру та функціонування, а й, застосувавши етнокультурно-ландшафтознавчий підхід, отримати цілісну уяву про етапи розвитку дорожніх ландшафтів Поділля. На початку ХХ сторіччя дорожні ландшафти поступово втрачають функцію комунікаційних ліній між традиційними та новаційними центрами, переходячи до категорії антропогенних ландшафтів.

Крім цього, дорожні ландшафти можуть виконувати *сакральну функцію*, що виражається у взаємопроникненні релігій та появі точкових сакральних і тафальних ландшафтів, що формують мережу «духовних» ядер етнокультурного ландшафту. Особливим варіантом сакральних дорожніх ландшафтів є Хресні дороги, які повторюють дорогу Ісуса Христа на Голгофу. Однією з таких є Хресна дорога розташована у м. Шаргород Вінницької області. Дорогу протяжністю 2 км збудували від костелу св. Флоріана, далі по вулиці в бік річки Мурафа, пагорбами села Гибалівка. Тут створено 14 стоянок-капличок для молитов, міст Ангелів та Ангельську криницю. Подібні дорожні ландшафти сакрального призначення є у с. Зарваниця Тербовлянського району і в с. Кокошинці Гусятинського району Тернопільської області.

Резюме

Формування етнокультурних ландшафтів відбувається на основі каркасних антропогенних, до складу яких відносять селитебні та дорожні. Селитебні виконують роль етнокультурних «ядер» та «периферії», дорожні – комунікативних «міграційних» ліній.

Українські сільські етнокультурні ландшафти складались з ядра, представленого сільськими селитебними ландшафтами, та периферії – сільськогосподарських, лісових і водних антропогенних ландшафтів – яка виконує ресурсозабезпечувальну функцію ядра. Максимальна концентрація сільських етнокультурних ландшафтів зосереджена на незначних площах річкових долин з родючими алювіальними ґрунтами і незначними площами лісових ландшафтів.

Різноманітність польських садибних ландшафтів зумовлена двома шляхами їх розвитку: 1) з кінця XVIII сторіччя відбувалась реконструкція комплексів оборонного типу і перетворення їх у тип репрезентативної садиби і, відповідно формування садово-паркових ландшафтів; 2) з першої половини XIX сторіччя створюється садибний ландшафт як новий вид польських сільських етнокультурних ландшафтів. Польські садиби складались з трьох частин: житлової, господарської (фільварок) та ландшафтної (паркової). Каркасом садиби був натуральний ландшафт.

Частина сільських етнокультурних ландшафтів проявилась у вигляді етнічних анклавів (німецькі та єврейські сільськогосподарські колонії, села російських старообрядців та вірмен), дисперсно поширених територією регіону. Кожний з типів ландшафтів мав особливості природокористування, які призводили до формування або

антропогенних, або ландшафтів, якими були німецькі колонії та села російських старообрядців, або до малопродуктивних акультурних ландшафтів – єврейських сільськогосподарських та єврейських примістечкових господарств. Більшість з цих етнокультурних ландшафтів припинили функціонування у 20-30-х роках ХХ сторіччя.

Для містечок ХVІ – початку ХХ сторіч характерне створення перехідного підкласу селитебних ландшафтів, який можна назвати напівміським, що визначається домінуючим впливом етнокультури, коли ядро мало характерні риси міського підкласу, а периферійна частина – сільського. У ландшафтній структурі містечок регіону виділено відповідні типи: а) кільцевий; б) двополюсний; в) поквартальний; г) дисперсний.

Для функціонування дорожніх ландшафтів характерні конвергентні комунікаційні особливості, пов'язані з військовими (Чорний та Кучманський шляхи) та мирними (Коломийський шлях, Вінницький гостинець, дорога велика до Брацлава) міграціями у різних стратах стратах. Врахувавши етнокультурне природокористування, *необхідно виділити водний підклас дорожніх ландшафтів*. Зазначено *сакральну функцію дорожніх ландшафтів*, яка виражається у сприянні формування точкових сакральних і тафальних ландшафтів.

Resume

The formation of ethnocultural landscapes is based on anthropogenic frameworks, which include residential and road. Residential perform the role of ethnocultural "nuclei" and "periphery", road – communicative "migration" lines.

Ukrainian rural ethnocultural landscapes consisted of a core represented by rural residential landscapes and a periphery – agricultural, forest and water anthropogenic landscapes – which performs the resource-providing function of the core. The maximum concentration of rural ethnocultural landscapes is concentrated in small areas of river valleys with fertile alluvial soils and small areas of forest landscapes.

The diversity of Polish manor landscapes is due to two ways of their development: 1)

from the end of the XVIII century there was a reconstruction of defense-type complexes and their transformation into a representative manor and, accordingly, the formation of landscape landscapes; 2) from the first half of the XIX century the manor landscape was created as a new type of Polish rural ethnocultural landscapes. Polish estates consisted of three parts: residential, economic (filvarok) and landscape (park). The frame of the estate was a natural landscape.

Some of the rural ethnocultural landscapes manifested themselves in the form of ethnic enclaves (German and Jewish agricultural colonies, villages of Russian Old Believers and Armenians), dispersed throughout the region. Each of the types of landscapes had features of nature that led to the formation of either anthropogenic or landscapes that were German colonies and villages of Russian Old Believers, or to unproductive cultural landscapes – Jewish agricultural and Jewish suburban farms. Most of these ethnocultural landscapes ceased to function in the 1920s and 1930s.

Towns of the XVI – early XX centuries are characterized by the creation of a transitional subclass of residential landscapes, which can be called semi-urban, determined by the dominant influence of ethnoculture, when the core had the characteristics of urban subclass, and the peripheral part – rural. In the landscape structure of the towns of the region there are appropriate types: a) ring; b) bipolar; c) quarterly; d) dispersed.

The functioning of road landscapes is characterized by convergent communication features associated with military (Black and Kuchman roads) and peaceful (Kolomyia road, Vinnytsia road, the road to Bratslav) migration in different executions. Given the ethnocultural use of nature, it is necessary to distinguish the water subclass of road landscapes. The sacred function of road landscapes is indicated, which is expressed in the promotion of the formation of point sacral and tafal landscapes.

Список використаних джерел

1. Бердник О. Альтернативна еволюція. К.: Тріада-А, 2007. 576 с.
2. Воловик В. М. Етапи формування сільських етнокультурних ландшафтів Поділля. *Історія української географії*. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. Тернопіль: Підручники і посібники, 2015. Випуски 29, 30. С. 64-70.
3. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти Вінниці. *Культурний ландшафт Вінниці: від минулого до майбутнього*: зб. ст. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. С. 7-20.
4. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти містечок Поділля. *Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Научный журнал. Серия «География». Спецвыпуск по материалам конференции «Мир современной географии»*. Том 24 (63). № 2. Часть 3. Симферополь : Таврический национальный университет им. В. И. Вернадского, 2011. С. 109-114.
5. Воловик В. М. Польські сільські етнокультурні ландшафти Поділля. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна*, № 1147. Серія «Екологія». Випуск 12. Харків, 2015. С. 41-47.
6. Воловик В. М. Українські сільські культурні ландшафти. *Географія та туризм: наук. зб.* К.: Альтерпрес, 2011. Вип. 16. С. 277-283.
7. Воловик В. М. Формування польських культурних ландшафтів містечок Поділля.

- Географія та туризм*: наук. зб. К.: Альтерпрес, 2011. С. 242-248.
8. Воловик В. М., Вальчук-Оркуша О.М. Етнокультурні особливості дорожніх ландшафтів Поділля. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка*. Серія: географія. Тернопіль: СМП «Тайп». №2 (випуск 37). 2014. С. 189-196.
 9. Воловик В.М. Етнокультурне ландшафтознавство. Хрестоматія: Навчальний посібник. Вінниця, 2020. 170 с.
 10. Воловик В.М. Етнокультурні ландшафти містечок Поділля: [монографія]. Вінниця: ВНТУ, 2011. 270 с.
 11. Воловик В.М. Каркасні ландшафти: етимологія та визначення. *Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти: теоретичні та прикладні аспекти: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції* (з міжнародною участю), м. Вінниця, 24-25 квітня 2019 р. Вінниця, 2019. С. 6-12.
 12. Воловик В. М., Фадєєва Т.Ю. Етнокультурні ландшафти Тиврова. *Етнокультурне ландшафтознавство: теоретичні та прикладні аспекти: матеріали I Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції* (з міжнародною участю), м. Вінниця, 28-29 травня 2018 р. Вінниця, 2018. С. 33-38.
 13. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти: регіональні структури і природокористування [монографія]. Вінниця: ТОВ «Вінницька міська друкарня», 2013. 464 с.
 14. Грушевський М. С. Історія України-Руси: в 11 т., 12 кн. К.: Наук. думка, 1991. (Пам'ятки іст. думки України). Т. 5. 1994. 704 с.
 15. Денисик Г.І., Фадєєва Т.Ю., Воловик В.М. Антропогенізація ландшафтів Поділля: монографія. Вінниця: Твори, 2019. 288 с. (Серія «Антропогенні ландшафти Поділля»).
 16. Дяченко Д. Будова села. Харків: Червоний шлях, 1924. 92 с.
 17. Етимологічний словник української мови: в 7 т. К.: Наук. думка, 1983. Т. 2: Д – Копці. 1985. 571 с.
 18. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западнымъ казен. железн. дорогамъ. Сто двадцать иллюстрацій въ тексте. Составленъ по распоряженію Г. Начальника Юго-Западной жел. дор. П. Н. Андреевымъ, заведывающимъ конторою по экономическому изследованію района Ю.-З. жел. дорогъ. Кіевъ: Тип. С. В. Кульженко, 1898. С. 144-564.
 19. Історія української культури / Під загальною редакцією д-ра Івана Крип'якевича. Львів: Видання Івана Тиктора, 1937. 718 с.
 20. Ключевский В.О. Сочинения: в 9 т. Т. IV. Специальные курсы. М.: Мысль, 1989. 476 с.
 21. Короткі звідомлення Всеукраїнського археологічного комітету (далі – КЗ ВУАК) за 1926. Б.в., 1926. С. 193-207.
 22. Лукин В., Соколова А., Хаймович Б. Сто еврейских местечек Украины. Исторический путеводитель. Вып. 2.: Подолия. СПб.: Издатель А. Гершт, 2000. 704 с.
 23. На Днестровском «Побережьи». *Кіевская старина*. Т. XVIII. Июнь, июль. К., 1887. С. 638-675.

24. Овсінський Ю. В. Фільваркове господарство в Подільському воєводстві Речі Посполитої у XVIII ст.: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.02. Всесвітня історія / Овсінський Юрій Володимирович. Львів, 2005. 19 с.
25. Подольская губерния. Опыт географическо-статистического описания В. К. Гульдмана. Каменец-Подольский: Типография Подольскаго губернскаго правления, 1889. С. 13-21, 82.
26. Реклю Элизе. Земля и люди. Всеобщая география. Томъ V. С.-Петербургъ: Изданіе Высочайше утвержденного Товарищества «Общественная польза» и К, 1898. С. 844-845.
27. Рудницький С. Україна – наш рідний край. Коротка географія. Львів, 1921. 128 с.
28. Рудченко П. И. Гужевые и водные пути. *Сводъ трудовъ местных комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи*. СПб.: Типографія В. Ф. Киршбаума, 1904. С. 8, 10.
29. Симашкевич М. Историко-географический и этнографический очерк Подолии. *Подольскія епархіальныя ведомости*. 1875. № 4. С. 126, 137; № 6. С. 189-190; № 8. С. 250.
30. Тутковський П. Нариси з природи України. Вип. 1. Статті та розвідки академіка П. Тутковського. К., 1920. С. 40.
31. Шилкин Д. С. Лесное хозяйство. *Сводъ трудовъ местных комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи*. СПб.: Типографія В. Ф. Киршбаума, 1904. 228 с.
32. Шпенглер О. Закат Европы. Очерки морфологии мировой истории. 2. Всемирно-исторические перспективы. М.: Мысль, 1998. 606 с.

List of references

1. Berdnyk O. *Alternatyvna evoliutsiia*. K.: Triada-A, 2007. 576 s. (Vsesvit Olesia Berdnyka).
2. Volovyk V. M. Etapy formuvannia silskykh etnokulturnykh landshaftiv Podillia. *Istoriia ukrainskoi heohrafii. Vseukrainskyi naukovo-teoretychnyi chasopys*. Ternopil: Pidruchnyky i posibnyky, 2015. Vypusky 29, 30. S. 64-70.
3. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty Vinnytsi. *Kulturnyi landshaft Vinnytsi: vid mynuloho do maibutnoho: zb. st.* Vinnytsia: TOV «Nilan-LTD», 2017. S. 7-20.
4. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty mistechok Podillia. *Uchenye zapysky Tavrycheskoho natsyonalnoho unyversyteta im. V. Y. Vernadskoho. Nauchny zhurnal. Seryia «Heohrafiia». Spetsvypusk po materyalam konferentsyy «Myr sovremennoi heohrafiy»*. Tom 24 (63). № 2. Chast 3. Symferopol: Tavrycheskyi natsyonalny unyversytet im. V. Y. Vernadskoho, 2011. S. 109-114.
5. Volovyk V. M. Polski silski etnokulturni landshafty Podillia. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina*, № 1147. Seriia «Ekolohiia». Vypusk 12. Kharkiv, 2015. S. 41-47.
6. Volovyk V. M. Ukrainski silski kulturni landshafty. *Heohrafiia ta turyzm: nauk. zb.* K.: Alterpres, 2011. Vyp. 16. S. 277-283.
7. Volovyk V. M. Formuvannia polskykh kulturnykh landshaftiv mistechok Podillia.

- Heohrafiia ta turizm: nauk. zb.* K.: Alterpres, 2011. S. 242-248.
8. Volovyk V. M., Valchuk-Orkusha O.M. Etnokulturni osoblyvosti dorozhnikh landshaftiv Podillia. *Naukovi zapysky Ternopilskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni Volodymyra Hnatiuka. Serii: heohrafiia.* Ternopil: SMP «Taip». №2 (vypusk 37). 2014. S. 189-196.
 9. Volovyk V. M. Etnokulturne landshaftoznavstvo. Khrestomatiia: Navchalnyi posibnyk. Vinnytsia, 2020. 170 s.
 10. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty mistechok Podillia: [monohrafiia]. Vinnytsia: VNTU, 2011. 270 s.
 11. Volovyk V. M. Karkasni landshafty: etymolohiia ta vyznachennia. *Karkasni (selytebni i dorozhni) antropohenni landshafty: teoretychni ta prykladni aspekty: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (z mizhnarodnoiu uchastiu)*, m. Vinnytsia, 24-25 kvitnia 2019 r. Vinnytsia, 2019. S. 6-12.
 12. Volovyk V. M., Fadieieva T.Iu. Etnokulturni landshafty Tyvrova. *Etnokulturne landshaftoznavstvo: teoretychni ta prykladni aspekty: materialy I Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii (z mizhnarodnoiu uchastiu)*, m. Vinnytsia, 28-29 travnia 2018 r. Vinnytsia, 2018. S. 33-38.
 13. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty: rehionalni struktury i pryrodokorystuvannia [monohrafiia]. Vinnytsia: TOV «Vinnytska miska drukarnia», 2013. 464 s.
 14. Hrushevskiy M. S. Istoriiia Ukrainy-Rusy: v 11 t., 12 kn. K.: Nauk. dumka, 1991. (Pamiatky ist. dumky Ukrainy). T. 5. 1994. 704 s.
 15. Denysyk H.I., Fadieieva T.Iu., Volovyk V.M. Antropohenizatsiia landshaftiv Podillia: monohrafiia. Vinnytsia: Tvory, 2019. 288 s. (Seriiia «Antropohenni landshafty Podillia»).
 16. Diachenko D. Budova sela. Kharkiv: Chervonyi shliakh, 1924. 92 s.
 17. Etymolohichniy slovnyk ukrainskoi movy: v 7 t. K.: Nauk. dumka, 1983. T. 2: D – Koptsi. 1985. 571 s.
 18. Ylliustryrovanyi putevodytel po Yuho-Zapadnym kazen. zhelezn. doroham. Sto dvadtsat illiustratsii v tekste. Sostavlen po rasporyazheniy H. Nachalnyka Yuho-Zapadnoi zhel. dor. P. N. Andreevym, zavedyvaiushchym kontoroiu po ekonomycheskomu izsledovaniu rayona Yu.-Z. zhel. dorog. Kievъ: Typ. S. V. Kulzhenko, 1898. S. 144-564.
 19. Istoriiia ukrainskoi kultury / Pid zahalnoiu redaktsiieiu d-ra Ivana Krypiakevycha. Lviv: Vydannia Ivana Tyktora, 1937. 718 s.
 20. Kliuchevskiy V.O. Sochyneniya: v 9 t. T. IV. Spetsyalnye kursy. M.: Mysl, 1989. 476 s.
 21. Korotki zvidomlenniia Vseukrainskoho arkheolohichnoho komitetu (dali – KZ VUAK) za 1926. B.v., 1926. S. 193-207.
 22. Lukin V., Sokolova A., Khaimovych B. Sto evreiskyykh mestecek Ukrainy. Ystorycheskyi putevodytel. Vyp. 2.: Podolyia. SPb.: Yzdatel A. Hersht, 2000. 704 s.
 23. Na Dnestrovskom «Poberezhzy». *Kievskaiia staryna.* T. VIII. Yiun, yiul. K., 1887. S. 638-675.
 24. Ovsinskyi Yu. V. Filvarkove hospodarstvo v Podilskom voievodstvi Rechi Pospolytoi u XVIII st.: avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata istorychnyykh nauk za spetsialnistiu 07.00.02. Vsesvitnia istoriia / Ovsinskyi Yurii

- Volodymyrovych. Lviv, 2005. 19 s.
25. Podolskaia guberniia. Opyt geohrafychesko-statystycheskoho opysanyia V. K. Huldmana. Kamenets-Podolskyi: Typohrafiia Podolskaho hubernskaho pravleniia, 1889. S. 13-21, 82.
 26. Reklju Elyze. Zemlia y liudy. Vseobshchaia geohrafiia. Tom V. S.-Peterburh: Izdanie Vysochaishe utverzhdennoho Tovaryshchestva «Obshchestvennaia polza», 1898. S. 844-845.
 27. Rudnytskyi S. Ukraina – nash ridnyi kraj. Korotka heohrafiia. Lviv, 1921. 128 s.
 28. Rudchenko P. Y. Huzhevye y vodnye puti. *Svod trudov mestnykh komitetov po 49 guberniiam Evropeiskoi Rossii*. SPb.: Typohrafiia V. F. Kyrshbauma, 1904. S. 8, 10.
 29. Symashkevych M. Istoryko-geohrafycheskyi i etnohrafycheskyi ocherk Podolyi. *Podolskie eparkhialnye vedomosti*. 1875. № 4. S. 126, 137; № 6. S. 189-190; № 8. S. 250.
 30. Tutkovskiy P. Narysy z pryrody Ukrainy. Vyp. 1. Statti ta rozvidky akademika P. Tutkovskoho. K., 1920. S. 40.
 31. Shylkyn D. S. Lesnoe khoziaistvo. *Svod trudov mestnykh komitetov po 49 guberniiam Evropeiskoi Rossii*. SPb.: Typohrafiia V. F. Kyrshbauma, 1904. 228 s.
 32. Shpenhler O. Zakat Evropy. Ocherky morfolohyy myrovoj istorii. 2. Vsemyrno-istorycheskie perspektivy. M.: Mysl, 1998. 606, [1] s.



Могилів-Подільський Вінницької області

РОЗДІЛ 7

РЕКОНСТРУКЦІЯ, РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ТА ОХОРОНА КАРКАСНИХ АНТРОПОГЕННИХ ЛАНДШАФТІВ

7.1 Ландшафтно-екологічна реконструкція каркасних ландшафтів

Реконструкції і раціональному використанню міських ландшафтів модельного регіону дослідження – Поділля, присвячені численні публікації. Як приклад, місто Вінниця [4], тому більше уваги звернено на раціональне використання та охорону містечкових і сільських, етнокультурних ландшафтів регіону.



Містечкові ландшафти. Екологічний стан сучасних містечкових ландшафтів Східного Поділля та прилеглих до них територій, потребує комплексного вирішення цієї проблеми. Її складовими є екологічна реконструкція, в першу чергу, інфраструктури містечка – всіх приватних будинків, інженерних споруд, підприємств, електростанцій на малих річках, рекультивація кар'єрів, відновленні садово-паркових комплексів, водних об'єктів, доріг і комунікацій їй, загалом, порушених ландшафтів – до їх оптимально-екологічного стану. Це не означає, одразу реставрувати все, що покинуто й занедбано. У ринкових умовах значну частину не лише

сучасної інфраструктури містечок, але й часто містечка відроджувати буває недоцільно. Такі містечка поступово набувають статусу сіл, а тому замість містечкового ландшафту краще створити інший антропогенний ландшафт (рекреаційний, промислово-селитебний, садовий), що відповідає сучасним місцевим або регіональним потребам і оптимально «вписується» у навколишнє середовище, враховуючи й екомережу.

Ландшафтознавчі дослідження містечок Східного Поділля дали можливість виокремити дві групи заходів, які необхідно провести для формування на їх основі сучасних культурних містечкових ландшафтів.

Заходи направленні на загальну екологічну реконструкцію містечка.

Екологічна реконструкція містечка – це заміна параметрів наявного неекологічного об'єкту (окремої садиби, малого підприємства, вулиці, або мікрорайону, а загалом і містечка) до стану його екологічності, що забезпечить комфортні умови життя і діяльності людей. Основні напрями ландшафтно-екологічної реконструкції містечка представленні у таблиці 7.1.

Екологічна реконструкція містечкового ландшафту може бути досягнута при оптимізації містечкової соціоекосистеми, яка полягає у створенні такої оптимальної функціональної структури, яка б забезпечувала відновлення у містечковому ландшафті динамічної рівноваги, тобто будувалася на речовинно-енергетичному балансі у середині самої системи. Оптимальна функціональна структуризація містечкової соціоекосистеми досягається шляхом оптимального функціонального зонування території містечкового ландшафту та прилеглих територій, а також встановлення раціонального режиму природокористування у межах виділених функціональних зон [1].

Таблиця 7.1

**Ландшафтно-екологічна реконструкція
містечкових ландшафтів Східного Поділля**

Суб'єкт	Шляхи його реконструкції
Містечко	<ul style="list-style-type: none"> - екореконструкція містечка на основі екологізації усіх видів господарської діяльності; - створення здорового й життєздатного архітектурно-ландшафтного середовища; - створення «зелених коридорів»; - підтримка екологічно обґрунтованого співвідношення між територіями зайнятими в господарській діяльності; - впровадження системи безперервної екологічної освіти; - еколого-ландшафтне зонування містечка
Містечкові та прилеглі до них ландшафти	<ul style="list-style-type: none"> - підтримка екологічно-врівноваженого стану культурних ландшафтів та їх компонентів; - відновлення до стану культурних занедбаних ландшафтно-інженерних споруд та інших ландшафтних комплексів, що формують містечкові ландшафти; - приведення в динамічну екорівновагу містечкових та прилеглих до них ландшафтів; - відтворення, збереження та заповідання натуральних і унікальних ландшафтних комплексів, наявних «зелених коридорів»; - підтримка екологічно обґрунтованого співвідношення між натуральними, натурально-антропогенними і антропогенними ландшафтними комплексами в межах містечкових ландшафтів
Окремі частини містечка – «куточки»– мікрорайони	<ul style="list-style-type: none"> - екореконструкція згідно вимог будівельної та планувальної екології; - проведення озеленення «куточків» занедбаних ділянок з метою їх включення в «зелені коридори» містечка; - залучення усіх мешканців містечка, або окремої частини в процес екологізації; - виділення заповідних, історико-архітектурних і культових територій для туристсько-рекреаційного використання
Окремі житлові будинки	<ul style="list-style-type: none"> - екореконструкція згідно вимог архітектурно-будівельної екології; - ландшафтний дизайн присадибної ділянки; - використання лише природних матеріалів в процесі будівництва житлових і господарських споруд; - залучення усіх жителів будинку в процесі екологізації

Промисловість	<ul style="list-style-type: none"> - системна екологізація містечкової промисловості – молоко- і цегельних, комбікормових та інших заводів; - екологізація добування і використання мінерально-сировинних і водних ресурсів; - екореконструкція будинків і споруд та екологізація технологій; - виведення шкідливих промислових об'єктів за межі містечка; - створення промислових заповідних об'єктів
Транспорт і енергетика	<ul style="list-style-type: none"> - системна екологізація транспорту й енергетичної системи містечка; - екологізація транспортних засобів, технологій їх ремонту і обслуговування; - екореконструкція інженерних транспортних споруд – доріг, газо- і водопроводів, електропередач, мостів; - перевід частини транспортної мережі у підземний простір
Господарські споруди	<ul style="list-style-type: none"> - виведення з господарського використання занедбаних тракторних станів, ремонтних майстерень, або їх реконструкція; - екореконструкція інженерних споруд – млинів, малих гідроелектростанцій, складів тощо; - створення діючих заповідних об'єктів містечкових споруд
Навчальні заклади	<ul style="list-style-type: none"> - впровадження системи безперервної екологічної освіти; - впровадження передових екологічних технологій в процесі навчання, окремі дисципліни (фізику, хімію); - участь усіх школярів, учнів (студентів) училищ та коледжів у процесах екологізації
Склади отрутохімікатів та смітники	<ul style="list-style-type: none"> - знищення або належне облаштування складів мінеральних добрив та отрутохімікатів; - переробка старих звалищ, уникнення формування нових; - впровадження подальшого збору відходів та їх утилізація

На практиці це означає науково обґрунтований перерозподіл територіальних ресурсів містечкових ландшафтів за різними видами господарського використання території – містечковою забудовою, господарськими спорудами, водними комплексами, дорогами, рекреацією, заповіданням тощо. Найліпшим вважається такий режим природокористування, при якому необхідний (не максимальний) ефект

досягається при збереженні динамічної рівноваги у містечковому ландшафті, тобто без перевищення на них гранично допустимих антропогенних навантажень.

Екологізація діяльності людей у містечках, екологічна реконструкція окремих будівель, підприємств, частин містечок (етномікрорайонів) і загалом містечок – процес тривалий, однак зараз вкрай необхідний. Комплекс питань екореконструкції містечкових ландшафтів хоча й на початку XXI ст. актуальний, однак у більшості випадків із-за фінансових та науково-організаційних проблем не завжди можливо вирішити. Однак, процес відновлення та реконструкції містечкових ландшафтів Східного Поділля розпочався і темпи його поступово зростають.

Заходи направленні на екологічну реставрацію містечок. Складовою екологічної реконструкції містечка і формування культурного містечкового ландшафту є *екологічна реставрація* його ландшафту. Вона передбачає повернення геокомпонентів ландшафту і загалом містечкового та прилеглого до нього ландшафту до оптимального стану (табл. 7.2).

До реставрації містечкових ландшафтів Східного Поділля необхідно підходити з чітким усвідомленням її необхідності. Буває й таке, що реставрувати необхідно лише окремі об'єкти (культові, історичні) або ділянки («куточки») містечка, решта підлягає реконструкції. У сучасних умовах повністю повернутися до містечкового ландшафту, хоча б яким би він не був оригінальним у минулому – неможливо. Однак, екологічна реконструкція і реставрація тісно взаємопов'язані між собою і направленні на досягнення екологічної рівноваги між наявними природними об'єктами і

ландшафтами у структурі містечкових ландшафтів Східного Поділля. Напрямів екореконструкції містечкових ландшафтів може бути багато. Однак, завжди необхідно мати на увазі, що як екореконструкція, так і екореставрація будь-якого об'єкту чи території може бути частковою, тобто не повністю відновленою до первісного стану [1].

Таблиця 7.2

Напрями екореставрації містечкових ландшафтів Східного Поділля

Відновлений геокомпонент/ геокомплекс	Напрями позитивної реставрації містечкового ландшафту			
Гірські породи та їх поверхневі форми	Натуральне багаторічне відновлення без втручання (часткове)	Рекультивация порушених територій	Противерозійні заходи	Створення нових екологічно безпечних і потрібних елементів
Мікроклімат, повітря	Очищення повітря від забруднень	Фіторемидація, частково пермакультура	Заходи проти спалювання органічних решток, весняних палів	Заходи проти формування містечкових смогів
Водні маси	Природне багаторічне відновлення без втручання	Зниження водоспоживання і часткове формування замкнутих циклів	Глибока очистка води і мулу в водоймах та криницях	Створення умов для уникнення забруднення вод та їх очистки
Ґрунти	Натуральне багаторічне відновлення без втручання	Промивка, аерація, збагачення гумусу, фітомеліорація	Мікробне відтворення	Зняття і заміна шару ґрунту, очистка і повернення з добавкою біофлори
Флора і фауна	Натуральне відновлення без втручання	Збереження натуральних територій зі створенням зелених ділянок і екокоридорів	Облаштування природоохоронних територій	Створення зелених зон, парків тощо
Ландшафтні комплекси	Відновлення без втручання до стану власне антропогенних	Збереження ландшафтних комплексів рангу фація, урочищ, частин типів місцевостей	Виділення нових, у перспективі заповідних ландшафтних комплексів	Реставрація та створення нових інженерних споруд, культових закладів

Ландшафтно-екологічну і дизайнерську реконструкцію містечкових ландшафтів Східного Поділля доцільно починати з їх центрів, або чітко виокремлених частин (мікрорайонів), що мають оригінальні ознаки притаманні цьому містечку. Як приклад м. Бар, де крім реставрованого адміністративного центру, тут оригінальною є частина містечка де зосередженні три культові споруди: костел, церква і синагога. Вони і прилегла територія, реставровані, чітко виокремлюються на фоні містечкового ландшафту і прикрашають його. Не менш оригінальні тут руїни фортеці й водосховища «Шершні» біля неї з найбільшою у Вінницькій області плантацією білої лілії – занедбані. Це стосується й інших містечок Східного Поділля, зокрема Хмільника, Шаргорода, Мурованих-Курилівців, Турбова, Браїлова, Гнівани.

Прикінцевою метою оптимальної функціональної і ландшафтно-екологічної структуризації містечкових ландшафтів Східного Поділля, як і будь-яких інших регіонів лісополя України, є формування у їх межах якісно нового культурного містечкового ландшафту, що раціонально поєднує природні – натуральні, натурально-антропогенні й антропогенні об'єкти та ландшафтні комплекси, які забезпечують комфортні умови життєдіяльності містечок. Поки що це складно, однак досвід країн Західної Європи і, частково, уже наявний у нас показують, що при бажанні – можливо.

З початку XXI ст. проблемою є ландшафтно-екологічна реконструкція не лише містечкових ландшафтів Східного Поділля, але й примістечкових зон у структурі яких суттєво зростають кількість і площі, спочатку не значних за площею смітників, що поступово перетворюють

у полігони твердих побутових відходів. Їх знищення, або рекультивація процес складний, однак уже розпочався.

Сільські ландшафти. Ландшафтно-екологічна реконструкція і реставрація сучасних сільських ландшафтів багато в чому подібна до містечкових ландшафтів, особливо, що стосується попередньо схарактеризованих напрямів (табл. 7.1, 7.2). У складі стійкої екологічної інфраструктури, яка зберігає життєве середовище села, входять повністю всі природні компоненти, а також квазіприродні й антиприродні об'єкти при умові їх екологізації. Екологізація наявних сільських ландшафтів та прилеглих до них територій, полягає в екологізації всієї діяльності людини. Її складовими є екологічна реконструкція всієї інфраструктури села – всіх будинків, інженерних споруд, занедбаних тваринницьких ферм, тракторних станів, токів, невеличких заводів (цегли, переробки сільгосппродуктів), електростанцій на малих річках, рекультивація кар'єрів, реставрація меліоративних каналів й, загалом, порушених ландшафтів – до їх оптимального стану. Однак, як і при реконструкції містечок у сучасних ринкових умовах значна частина не лише інфраструктури сіл, але й окремі села відновлювати часто недоцільно. На місці сільського ландшафту краще створити інший антропогенний ландшафт (лісовий, рекреаційний) або перевести у заповідний об'єкт, що відповідає сучасним потребам і «вписується» у навколишнє середовище.

Екологічна реконструкція села потребує змін параметрів наявного неекологічного об'єкту (окремого будинку, інженерної споруди, сільського куточку) до стану його екологічності, що буде забезпечувати

комфортні умови селян. Складовою екологічної реконструкції села є екологічна реставрація ландшафтів – це повернення компонентів ландшафту і, загалом, сільського та прилеглого ландшафту до оптимального стану. Як у реставрації містечкового, так і сільського ландшафту необхідно підходити з науково обґрунтованою необхідністю. Зокрема, у випадку екореконструкції будь-якого об'єкту його повернення до натурального (геокомпоненти і ландшафтні комплекси) стану або початкового (інженерні споруди) може бути лише частковим. Це стосується як відновленого лісового масиву або очищеного ставу, так і реставрованої культової або якоїсь інженерної споруди – млина або гідроелектростанції на річці.

Комплекс питань екореконструкції сільських ландшафтів зараз хоча й актуальний, але в більшості випадків із-за фінансових проблем не підлягає вирішенню. Разом з тим, без вирішення цієї проблеми, повернення або підтримання сільських ландшафтів у належному стані, створення стійкої ландшафтно-екологічної інфраструктури будь-якого регіону України, зокрема і Поділля, неможливо. При збереженні сучасних негативних тенденцій взаємодії людей з природою і занепаду економіки погіршення екологічного стану сільських ландшафтів буде продовжуватися [7].

Зрозуміло, що в умовах сьогодення досягнути кінцевої мети оптимальної функціональної структуризації сільських ландшафтів поки що важко, а в майбутньому це реально. Приклад – країни Західної Європи й, особливо, Польща, де екореконструкція сільських ландшафтів відбувається успішно.

7.2 Охорона та заповідання каркасних ландшафтів (на прикладі Східного Поділля)

Упродовж сторіч розквіт або занепад сільських і містечкових ландшафтів Східного Поділля залежав від багатьох чинників: природних, історичних, соціально-економічних,



етнокультурних, релігійних та інших. У зв'язку з тим, що Східне Поділля землеробський регіон, то особливо на початкових стадіях розвитку сільських і містечкових ландшафтів із соціально-економічних і культурних чинників на першому місці було *землеробство*. Землеробство не лише в подальшому, але й зараз впливає на особливості функціонування сіл і містечок Східного Поділля і активно приймає участь у формуванні їх ландшафтів.

Загалом, землеробство є символом українського способу життя, символом культури. Це надзвичайно складне утворення. Воно давало і дає змогу здобути не лише хліб насущний, але й хліб духовний. Етнографи й культурологи зазначають, що саме землероби зробили найвагоміший внесок у розвиток світової культури, формували образ життя людей та особливості ландшафту місць їх проживання. В українському життєвому, зокрема й землеробському етносі напрочуд органічно поєднувалися і поки-що збереглися етнічні й естетичні компоненти. Невипадково українські містечка та села завжди були знаними, багатими, впорядкованими і привітними. Тут розквітали промисли, торгівля, культура, традиції, який об'єднував своєрідний «містечковий дух» і спокій. Це не означає, що зараз обов'язково

необхідно повертатися до традиційного у минулому містечкового способу життя, щоб зберегти містечкові ландшафти. Коли ми прагнемо до відродження або реконструкції та збереження того чи іншого селитебного ландшафту, маємо залучати і використовувати, враховуючи потреби сьогодення, те значиме, що було набуто населенням Східного Поділля, зокрема сіл і містечок, у минулому: його етнічну культуру, господарський і екологічний досвід, звичаї. Тобто, що сформувало сучасну ландшафтну структуру сіл і містечок Східного Поділля. Просторово-часовий аналіз розвитку, або занепаду сіл і містечок регіону дослідження показує, що ігнорування здобутків минулого, наших історичних коренів, є таким же небезпечним, як і міфологізація їх. Для відродження, раціонального використання і збереження українських, зокрема й подільських сіл і містечок, приведення в порядок їх ландшафту необхідно використовувати увесь набутий найкращий досвід. Шляхів для цього є достатньо. На прикладі містечкових ландшафтів Поділля розглянемо на наш погляд найперспективніші [1, 5].

Поєднання «двох культур». Зразком раціонального поєднання «двох культур», традиційного і нового, є сучасна Японія, частково Китай і Південна Корея. Зокрема у Японії постійно діє принцип «вакон есай» – японський дух + західні, вірніше сучасні, технології. Якщо у нас часто не брали до уваги, або й зовсім відкидали набуте предками як непотрібне або застаріле і все прагнули починати «з нуля», японці дуже тонко відчували зв'язок між епохами і на основі цього формували сучасну культуру у царині своєрідного ландшафту, зокрема й містечкового. Унаслідок цього, сучасна високо розвинута держава не втратила почуття органічної єдності з довкіллям. Безперечно, що і японці мають окремі

проблеми, інколи і складні, однак часто поєднання «двох культур» дає можливість їх вирішувати.

Органічне поєднання традиційної і сучасної форми культур є також ефективним засобом відродження й збереження ландшафту подільських містечок, його своєрідної структури та обґрунтування напрямів перспективного розвитку. Для подільських містечок шлях поєднання «двох культур», непростий. Він потребує узагальнення й використання детальних знань з історії, етнографії, архітектури, географії, ландшафтознавства, екології, економіки, а також регіональних і місцевих традицій та звичаїв. Більше того, навіть у межах цього регіону, використання принципу поєднання «двох культур» буде мати свої «відтінки» у кожному історико-географічному районі. Містечка Придністер'я, як зазначено у попередніх розділах, за ландшафтною структурою, архітектурою, традиціями і способами будівництва та планування, етнокультурою та звичаями людей інколи суттєво відрізняються від містечок Середнього Побужжя та частини Придніпровської височини, що охоплює Східне Поділля. У відновленні традиційної для цих територій й оригінальної для Поділля ландшафтної структури містечок поєднання «двох культур» є вирішальним. Це дасть можливість відновити й впорядкувати просторове різноманіття містечкових ландшафтів та раціонально їх використовувати у майбутньому. Частково це уже простежується. Навіть без корінної реставрації і після радянської стандартизації містечок (селищ міського типу), як на місцевому, так і регіональному рівні, містечка відрізняються між собою. Ландшафтознавчі дослідження містечкових ландшафтів Східного Поділля, їх реконструкція з початку XXI ст. показує, що

поєднання традиційного і нового у відновленні містечкових ландшафтів чіткіше проявляється (і ця тенденція збережеться у майбутньому), у районах Вінницького Придністер'я – містечка на низькотерасових і схилових місцевостях. Значно повільніше цей процес проходитиме у містечках Середнього Побужжя та північно-східних районах Поділля у зв'язку із значною втратою тут минулих традицій та звичаїв у їх будівництві і формуванні ландшафтної структури. Можливо для прискорення впровадження у процес реставрації містечок регіону принципу поєднання «двох культур» буде створення зразкових містечок. Серед претендентів містечка Хмільник, Браїлів, Бар [1].

«Транспортні» містечка. Це містечка, що сформувалися у процесі будівництва доріг – залізничних, автомобільних, нафто- і газопроводів, ліній електропередач тощо, або примикають до доріг, що інтенсивно функціонують. Аналіз розбудови «транспортних» містечок за минулі 30 років показує, що вони мають значно більші перспективи розвитку, ніж віддалені від основних (державного і обласного підпорядкування) доріг. Під впливом доріг, що поступово переростають у дорожні ландшафти, швидко і суттєво перебудовується структура наявного містечкового ландшафту. У ландшафтній структурі містечка формується і активно розвивається потужна дорожня ландшафтно-інженерна система з відповідною інфраструктурою – станціями обслуговування, готелями, ресторанами, зонами відпочинку і, навіть базарами. У зв'язку з тим, що Східне Поділля відноситься до регіонів України з найщільнішою транспортною мережею, у майбутньому її розбудова буде суттєвою, реконструкція «транспортних» містечок теж буде значною, що дасть можливість покращити і їх ландшафтну структуру. Більше того, під впливом розвитку транспортної

мережі такі містечка поступово переростають у «транспортні» міста. У межах Східного Поділля такими є міста Козятин і Жмеринка (залізничний транспорт), Літин і Гайсин – автомобільний транспорт. Однак це стосується лише містечок у структурі ландшафту яких дорожні ландшафтно-інженерні системи не будуть суттєво впливати на їх екологічний стан. Інакше дорожні системи містечок необхідно докорінно перебудувати, здебільшого формуючи нові сучасні автомобільні магістралі в околицях містечок. Зразками у цьому відношенні є містечка Калинівка і Немирів [1].

У придорожніх (на автомобільних трасах) містечках, як і в придорожніх селах за минулі 30 років (1990-2019 рр.) кількість населення зросла від 12-15% до 30-33%, змінилась форма їх площ – містечка «втягнулися» вздовж доріг (Літин, Вороновиця, Гайсин), інколи захопивши й придорожні села. Подібне спостерігається в Польщі та країнах Балтії. Їх досвід необхідно враховувати тому, що «транспортні» містечка у цих країнах, їх ландшафтна структура, зазнали найбільших змін. Часткова перебудова «придорожніх» містечок розпочалася і у межах Східного Поділля. З врахуванням польського досвіду розроблено проект раціональної організації структури дорожніх ландшафтів м. Вороновиця Вінницької області (рис. 7.1). З екологічного погляду цей проект значно кращий, ніж попередній. Однак, не вдалося повністю врахувати несприятливі процеси, що розвиваються при розбудові нової дорожньої ландшафтно-інженерної системи в околицях м. Вороновиця. Подібне спостерігається і у процесі розбудови залізничної мережі у межах та околицях містечок Гнівани, Вапнярка і Козятин.

Містечка приміських зон. З початку ХХІ ст. в Україні, зокрема й на Східному Поділлі спостерігається стійка тенденція до розвитку

субурбанізації. Вона проявляється у значному рості темпів забудови приміських зон, збільшення у приміських зонах кількості населення і робочих місць. Містечка, що розташовані у межах приміських зон обласних центрів або обласного підпорядкування, виокремлюються своїми ознаками розвитку і вимагають специфічних проектів реконструкції. Приміські містечка, що знаходяться на відстані 12-25 км від міста значно розширюють свої площі, їх інтенсивно забудовують сучасними котеджами, а часто й сільськогосподарськими, промисловими та складськими спорудами, рекреаційними комплексами тощо. Тут значно покращується дорожньо-комунікаційна структура, зв'язок та соціальне й культурне обслуговування населення. У межах приміської зони Вінниці до таких відносяться містечка Турбів, Гнівань, Браїлів та Літин (рис. 7.2).

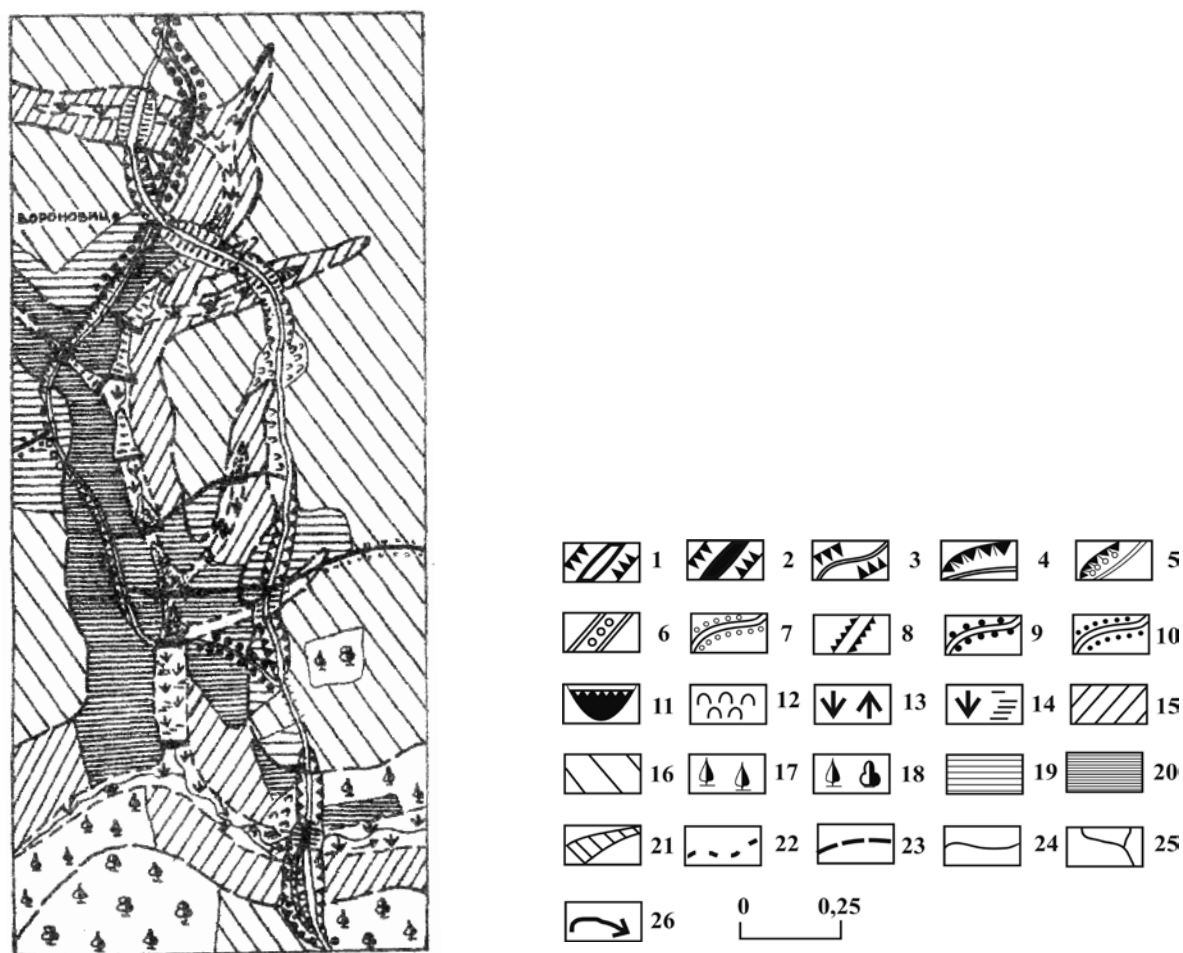


Рис. 7.1 Сучасні дорожні ландшафти містечка Вороновиця

Дорожні ландшафти. Шосейні. Асфальтово-бетонні. Заплавні. Урочища: 1 – високі (4 – 7 м) глиняно-кам'яні дорожні насипи з частково укріпленими бетонними плитами і задернованими схилами; 2 – невисокі (1,5 – 2 м) глиняні дорожні насипи з мостами, крутими схилами, задерновані різнотравно-злаковою рослинністю. Схилові. Урочища: 3 – глибокі дорожні виїмки з крутими лесовими еродованими схилами, частково задернованими рудеральною рослинністю; 4 – дорожні уступи-тераси з крутими (18–25°) лесовими еродованими схилами з рудеральною рослинністю; 5 – круті (20–25°) придорожнісхили з насадженнями липи серцелистої, клену гостролистого, ялини, б – мікрогорбисті міждорожні поверхні, частково задерновані різнотравно-злаковою рослинністю. Вододільні. Урочища: 7 – невисокі (0,5-1 м) дорожні насипи з молодими лісосмугами з липи, клену, грецького горіху, яблунь; 8 – дорожні насипи (1-1,5 м) з задернованими різнотравно-злаковою рослинністю схилами; 9 – старі ділянки дорожніх насипів (0,5-1 м) з алеями 300-350-річних заповідних лип. Грунтово-гравійні. Вододільні. Урочища: 10 – невисокі (0,5-0,7 м) глиняні насипи доріг із задернованими схилами і дубово-черешневими придорожніми лісосмугами. Урочища супутні дорожнім. Заплавні: 11 – придорожні, сильно заболочені підпірні ставки. Вододільні: 12 – опливини і зсуви на лесових схилах.

Сільськогосподарські ландшафти. Лучно-пасовищні. Заплавні. Урочища: 13 – вогкі поверхні з лучно-болотними ґрунтами, різнотравно-злаковою рослинністю для випасу; 14 – перезволожені і заболочені поверхні з болотно-різнотравною рослинністю для часткового сінокосіння. Схилові. Урочища: 15 – покаті лесові схили з еродованими сірими лесовими ґрунтами під ґрунтозахисними сівозмінами. Вододільні. Урочища: 16 – слабкохвилясті лесові поверхні з частково змитими темно-сірими лесовими ґрунтами під польовими сівозмінами.

Лісові антропогенні ландшафти. Похідні. Схилові. Урочища: 17 – покаті лесові схили з сірими ґрунтами під грабовими лісами. Вододільні. Урочища: 18 – хвилясті лесові поверхні з темно-сірими ґрунтами під дубово-грабовими лісами.

Селитебні ландшафти. Сільські: 19 – на силовому; 20 – на вододільному типах місцевостей. Водні антропогенні ландшафти: 21 – неглибокі (0,5-1 м), зарослі болотною рослинністю ставки під рекреацію.

Межі: 22 – заплавного і силового; 23 – схилового і вододільного типів місцевостей; 24 – антропогенних урочищ. Інші позначки: 25 – русло річки Воронка; 26 – напрям течії річки.

Містечка, що знаходяться до обласного центру близько (до 10-12 км): мають подібні, однак з більшими темпами ознаки розвитку, і здебільшого поступово «зливаються» з містами, що призводить до корінної перебудови і їх ландшафтної структури. У приміській зоні Вінниці це містечка Калинівка і Стрижавка, а майбутньому також вище зазначені Сутиски і Вороновиця. Ландшафтна структура приміських

містечок поступово починає суттєво відрізнятися від типових містечок Східного Поділля. Їх переплановують, у забудові переважають сучасні індивідуальні проекти, оригінально оформленні присадибні ділянки, поступово «виносяться» промислові і неекологічні господарські споруди, активно розбудовують рекреаційні зони, спортивні комплекси тощо. Міські жителі надають перевагу приміським містечкам. Особливо це стосується пенсіонерів, бізнесменів та інших успішних людей.

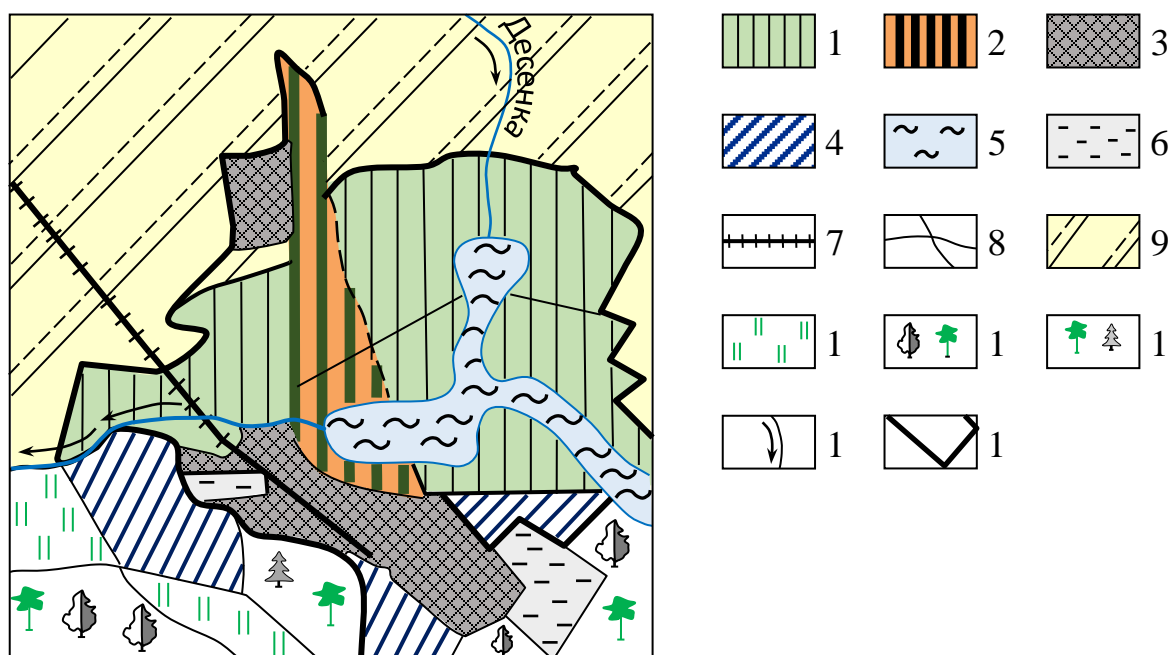


Рис. 7.2 Ландшафти містечка Турбів

Селитебні: 1 – малоповерхові, 2 – багато – (3-5) поверхові, 3 – селитебно-промислові; 4 – гірничо-промислові. Водні антропогенні: 5 – водосховища, 6 – відстійники. Дорожні: 7 – залізничні, 8 – шосейні. Сільськогосподарські, 9 – польові, 10 – лучно-пасовищні. Лісові антропогенні насадження: 11 – дубово-соснові, 12 – сосново-ялинові. Інші позначки: 13 – річка Десенка (напрямок течії), 14 – межі містечка.

Курортні містечка. З початку XXI ст. розбудовувалися активно за індивідуальними проектами. Це стосується містечок – Хмільник, частково Немирів та Браїлів. Перспективи розвитку курортного містечка Хмільник зумовлені тим, що упродовж другої половини XX – початку XXI ст. тут сформувалась потужна Хмільницька рекреаційна ландшафтно-інженерна система на основі якої виокремлено

однойменний рекреаційний район.

Наявний проект перспективного розвитку курорту Хмільник, враховує, переважно потреби, особливості та можливості функціонування санаторно-курортних закладів і лише частково наявну тут структуру природного (натурального, натурально-антропогенного і антропогенного) ландшафту. Сучасний прояв несприятливих процесів і явищ, особливо соціально-економічних та екологічних, зумовлений неоптимальним співвідношенням між господарською діяльністю і можливостями (ресурсами) природного середовища у межах містечка Хмільник та його примістечкової зони.

Курортні ознаки містечка Немирів формують наявні тут архітектурні пам'ятки палац (1885 р.) княгині Марії Щербатової – онуки Б. Потоцького та парку-пам'ятки садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення. У 1921 р. після загибелі родини Щербатової на території маєтку (палацу і парку) відкрито будинок відпочинку, а в 90-роки ХХ ст. – санаторій «Авангард» як бальнеологічний курорт для дорослих і дітей. У зв'язку з приуроченістю Немирова до автомагістралі Вінниця – Умань на основі наявних у парку трьох ставків розроблено проект розбудови оригінального парку юрського періоду.

Курортний потенціал містечка Браїлова постійно зростає завдяки відновленню його оригінальних туристичних об'єктів костелу і монастиря тринітаріїв (зараз православний Троїцький собор), маєтку Карла фон Мекка у якому жив і творив композитор П.І. Чайковський (1878-1881 рр.) та молодий французький музикант Клод Дебюссі (1881 р.) тощо. Однак, якщо ландшафтна структура містечка Хмільник

потребує подальшого загального удосконалення як рекреаційна ландшафтно-інженерна система, то у Немирові і Браїлові рекреаційній перебудові підлягають лише території, що формують курортний комплекс у межах містечок.

Прикордонні містечка Придністер'я. Як у минулому, так і зараз у розвитку і подальшому удосконаленні ландшафтної структури прикордонних містечок Східного Поділля Ямполья і Могилів-Подільського значення матимуть дві ознаки: просторове розташування на межі з Молдовою і приуроченість до лівобережжя каньйоноподібної долини Дністра. Перша активніше приносить західноєвропейську культуру у ландшафтне планування як загалом ландшафту містечок, так і індивідуальні садиби, окремі вулиці, містечкові «куточки», культові споруди. Друга ускладнює ландшафтне планування шляхом привнесення в нього індивідуальних проєктів прив'язаних до оригінального рельєфу і ландшафтних комплексів. Розглянемо другу ознаку на прикладі Могилева-Подільського. Ландшафтна реконструкція цього містечка ведеться не лише за кошти місцевої влади (переважно це дороги, окремі адміністративні споруди, школи, дитячі установи), алей приватними особами. Це один із перспективних шляхів відновлення містечок, особливо якщо бізнесмен (олігарх) уродженець цього містечка і проживає тут. Він поступово відновлює, або частково проводить реконструкцію чи відбудовує заново частину містечка з урахуванням традиційної структури, запитів жителів, історії яку бізнесмен знає. Суть у тому, що в багатьох містечках є покинуті старі будівлі, території занедбаних підприємств, кар'єрів, або просто пустирі. Будь-який психолог зауважить, що жити на фоні цих руїн шкідливо, особливо

молодому поколінню людей. Занедбані і покинуті будівлі у містечках призводять до своєрідного «візуального отруєння» людей. У Могилеві-Подільському це розуміли здавна. Ще у 1893 році, коли мурували дамбу уздовж Дністра від мосту Дружби, який тоді був дерев'яним, меценати-могилівчани вирішили облаштувати чудовий краєвид прибережної частини прикордонного міста. Вони гуртом збудували ратушу, зброярню, дзвіницю, аби всі, хто в'їжджає у Могилів-Подільський, відчували його велич. Однак, за майже 130 років численні природні і соціальні негаразди зруйнували споруди, або вони занепали. З Початку ХХІ ст. реконструкцію окремих «куточків» Могилева-Подільського розпочав бізнесмен-могилівчанин Геннадій Вацак. У 2017 році за його кошти було реставровано Європейську площу, рятувальну станцію на Дністрі та збудовано при в'їзді у Могилів-Подільський оригінальний знак «LoveMohyliv-Podilsky».

У 2018-2019 роках розпочато нові проекти: зводиться сучасна набережна вздовж Дністра та розпочато закладку нового парку у заводському масиві Могилева-Подільського.

Дністерська набережна матиме протяжність до 200 м, завширшки 6-9 метрів (в залежності від місцевості) та буде розділена тунелем 28 метрів завдовжки, який проходитиме на вулицю Вірменську. Підпірну стіну триматимуть колони, облицьовані жовтим каменем, на яких кріпитимуться ліхтарі. Набережна матиме кілька зон: алею – аж до пристані, зону для відпочинку та зону, що виходить до річки з оглядовим майданчиком. Уздовж встановлено лавочки та урни, облаштовують пандуси, прокладуть тротуарну плитку, проведуть освітлення. Жителі містечка можуть комфортно відпочивати в затінку, який створюватиме

більше двох десятків висаджених дерев, пройтися до води декоративними східцями, обрамленими дизайнерською металевою огорожею, та зробити на оглядовому майданчику селфі на тлі водного плеса.

Паралельно з розбудовою набережної розпочато створення парку, що у заводському житловому масиві. За радянських часів тут проводили культурно-просвітницькі заходи, однак із території парку залишилися лише сині ялини. Будівництво розпочато майже заново: зноситься все старе і те, що віджило. Знімається сорока сантиметровий шар ґрунту та завозять новий родючий ґрунт. Територія парку буде розділена на три зони відпочинку, одна з них ігрова, де розміщуватиметься дитячий розважальний комплекс. Ландшафтний дизайн сплановано таким чином, аби тут залюбки відпочивали діти, і дорослі. Наявні там сині ялини будуть залишені, а до них висадять чимало платанів, магнолій та інших декоративних дерев і рослин. Для зрошення зелених насаджень вмонтовано систему автополиву. А ще буде викладено бруківкою доріжки, встановлено лавки та ліхтарі, облаштовано безкоштовну парковку, якою користуватимуться як жителі прилеглих будинків, та і відвідувачі парку.

Райцентрові містечка. За кількістю і площами вони переважають, мають типову структуру з чітко вираженим адміністративним центром (дво- та п'ятиповерхові адміністративні і житлові, інколи господарські й соціально-побутові споруди), переважанням у містечку малоповерхового типу містечкового ландшафту. У межах Східного Поділля до таких відносяться райцентри Погребище, Іллінці, Липовець, Бершадь, Чечельник, Піщанка, Тиврів, Літин. У їх ландшафтній структурі не має визначених містечкоформуєчих ознак, крім адміністративного центру.

Частина таких містечок – це селища міського типу радянських часів. Їх подальший розвиток проблематичний, особливо якщо врахувати можливе укрупнення районів і об'єднання областей в губернії. У значно кращому становищі містечка, де збереглися оригінальні культові споруди (містечка Бар, Дашів, Шаргород), або історико-архітектурні пам'ятки (містечка Тульчин, Брацлав, Муровані Курилівці). Реконструкція типових для Східного Поділля містечок райцентрів можлива лише завдяки дизайнерському оновленню їх центральної частини й окремих вулиць та «куточків» у структурі малоповерхового містечкового ландшафту. «Куточки» можна сформувати навколо культових споруд, водних комплексів, парків та сучасних нових підприємств.

Серед перспективних у майбутньому, але вартісних – побудова нових, або корінна реконструкція наявних окремих містечок Східного Поділля. Такі проекти уже реалізуються у країнах Західної Європи та Балтії. Корінної реконструкції у найближчому майбутньому можуть зазнати містечка Немирів, Турбів, Калинівка, Браїлів і Літин. Будівництва нових містечок у межах Східного Поділля не передбачається. Окремі питання вирішують стихійно на рівні місцевих громад або реалізуються проекти меценатів. Науково обґрунтоване використання й реконструкція містечкових ландшафтів Східного Поділля лише розпочинається. В основі проектів раціонального містечкового природокористування – екомережі містечок Схеми таких екомереж розробленні для містечок Бар, Жмеринка, Муровані Курилівці та Ямпіль.

Заповідання дорожніх ландшафтів. 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.

Історико-пізнавальний. Раніше розглянута історія формування дорожніх ландшафтів Поділля. Їх сучасні детальні польові дослідження показують, що в структурі дорожніх ландшафтів у тому чи іншому стані збереглися характерні відрізки, ділянки доріг з ознаками усіх етапів їх формування. Такі „історичні” ділянки доріг – це не лише історія формування дорожніх ландшафтів, це й історія Поділля та України, історія формування у їх межах антропогенних ландшафтів. Їх необхідно виділяти, чітко визначати межі, встановлювати відповідні знаки й у законодавчому плані оформляти, як і будь-які інші заповідні об’єкти. Такий історико-пізнавальний ряд дорожніх ділянок від стежки до сучасної автомагістралі з усіма ознаками етапів їх формування (сама дорога, дорожні знаки, заїзджі двори, мости відповідного історичного проміжку – епохи) мають бути якщо не у кожній адміністративній області, то у кожному краю, скажімо, Поділлі. Найкращим варіантом було б, щоб такий ряд дорожніх ділянок зберігся в одному місці та існував як музей дорожніх ландшафтів під відкритим небом. Можливе й спеціальне створення такого музею. Польові дослідження показують, що такі можливості мають кілька районів Поділля, у першу чергу – Придністер’я, Подільські Товтри та Кременецькі гори (рис. 7.3) [6].

Староконстантинів; V – між містечками Шепетівка – Полонне. Об'єкти: 1 – „серпантин” доріг в околицях м. Стара Ушиця; 2 – різновікові ділянки дорожніх ландшафтів долини р. Збруч (східна околиця містечка Скала Подільська); 3 – „вапнякові” дороги Товтр (с. Привороття); 4 – „серпантин” доріг містечка Смотрич; 5 – ділянки „старої” дороги на західній околиці м. Летичів; 6 – стара, заглиблена в леси на 3 – 4 м, ділянка дороги с. Лиснівці; 7 – „крейдові” дороги околиці містечка Білогір'я; 8 – „заплавна” (р. Хомора) ділянка дороги в околицях м. Полонне.

Вінницька область. Музеї: VI – с. Лядова – с. Ярищів; VII – м. Могилів-Подільський – с. Бронниця; VIII – с. Людавка – Слобода Межирівська; IX – м. Вороновиця. Об'єкти: 9 – ділянка дорожніх ландшафтів у м. Муровані Курилівці (долина річки Жван); 10 – „серпантин” доріг в околицях сіл Буша і Яруга; 11 – „піщаникові” дороги в околицях м. Ямпіль; 12 – „серпантини” доріг в лесах урочища „Княгиня”; 13 – закарстовані ділянки доріг між м. Шаргород і с. Джурин; 14 – „стара” дорога м. Брацлава; 15 – ділянка дорожніх ландшафтів між селами Сокілець – Печера в долині р. Пд. Буг; 16 – ділянка дороги в рекультивованих гірничопромислових ландшафтах; 17-18 – ділянки дорожніх ландшафтів піщаних терас з оригінальними лісовими насадженнями; 19 – різновікові ділянки й відрізки дорожніх ландшафтів в структурі селитебних ландшафтів; 20 – вододільна ділянка дорожніх ландшафтів у поєднанні з іншими заповідними об'єктами; 21 – унікальні лісові ділянки дорожніх ландшафтів.

Компонентно-функціональний. Частково уже реалізується. Це взяті під охорону у межах дорожніх ландшафтів унікальні, іноді й звичайні джерела, геологічні розрізи на підрізних схилах і в придорожніх кар'єрах, окремі «гори» (горби), вікові дерева або їх групи тощо. Аналіз літератури й польові дослідження показують, що в дорожніх ландшафтах Поділля таких заповідних об'єктів є багато (нами поки що виділено 37), однак їх необхідно належним чином виділити й оформити. До найцікавіших з них відноситься так звана «алея вікових лип», яка надає унікальності дорожнім ландшафтам Поділля – траса Хмельницький – Вінниця – Немирів – Умань з розгалуженням від Немирова до Тульчина. Окремі ділянки «алеї вікових лип» є і в інших районах Поділля. Створена кілька століть тому, «алея вікових лип» є не лише окрасою доріг, але й всього

Східного Поділля. Вона є джерелом легенд і зразком придорожніх захисних лісосмуг для майбутніх транс'європейських магістралей, що проходитимуть Поділлям. Постійні реконструкції (розширення) траси Хмельницький – Вінниця – Умань призводять до знищення цієї унікальної придорожньої алеї лип. Збереглися лише окремі її фрагменти. Часткове відновлення «алеї вікових лип» поки що не дає бажаних результатів. У 1972 році Вінницький облвиконком взяв під охорону найбільш збережену ділянку лип (Літин – Вінниця – Тульчин) і з метою її реконструкції підпорядкував вінницьким і тульчинським шляховикам (дорожнім управлінням). Польові дослідження показують, що ці організації, особливо зараз, лише частково виконують взяті на себе зобов'язання з охорони й відновлення алеї вікових лип [6].

Зокрема між Вінницею й м. Літином має бути 7,5 тисяч лип, є лише 3540. Не кращий стан алеї лип у м. Вороновиця, де залишилось лише 379 вікових лип (16 відсотків від необхідної кількості). Незважаючи на те що придорожня алея вікових лип включена до реєстру заповідних об'єктів Вінницької області, молоді посадки проведені тут абияк, і в них переважають не липи, а інші породи дерев – клен гостролистий й клен татарський, тополя, черешня тощо. Відновлюючи алею, потрібно враховувати можливий розвиток дорожніх ландшафтів Поділля й України хоча би на 2050, а ще краще – 2100 роки. Такий підхід до створення зелених насаджень в дорожніх ландшафтах практикується у зарубіжних країнах ще з 30-50-х років ХХ століття.

Безперечно, що у процесі формування мережі дорожніх заповідних об'єктів необхідно враховувати регіональні особливості

природи Поділля. Так, у дорожніх ландшафтах Подільського Придністер'я кількісно переважають геолого-геоморфологічні (урвища, розрізи, стінки, печери, горби й «гори») й гідрологічні (джерела, водоспади, ставки, копанки, затоки тощо) заповідні об'єкти. У процесі їх заповідання необхідно використовувати місцеві традиції та вміння людей. Особливо це стосується оформлення каменем джерел, під'їздів до водоспадів, мостів через річки, дамб, ставків, берегів Дністерського водосховища. Зразки такого оформлення уже є – села Буша, Миролобівка, Лядова Вінницької обл., Залуччя, Привороття, Студениця Хмельницької області та в численних містечках і селах Тернопільської області. У центральних й північних районах Поділля при створенні дорожніх заповідних об'єктів можна використовувати вміння людей в оформленні придорожніх зелених насаджень, ставків і копанок, що прилягають до доріг.



Село Сокілець Немирівського району Вінницької області

7.3 Охорона та музеєфікація етнокультурних ландшафтів

Потрібно виділити пріоритети у заповіданні різних типів культурної спадщини. До першочергових віднесено: садибні, сакральні, тафальні, белігеративні. Більшість з них мають польську генезу. Тому



проведення охоронних заходів буде результативним при міжнародній співпраці з відповідними польськими службами й управліннями.

Садибні етнокультурні ландшафти мають певні особливості, які ускладнюють їх охорону та заповідання: 1) центром ландшафту, який складається з різних будівель, є палац або садиба; 2) паркові комплекси мають значні площі; 3) здійснюється охорона та реконструкція не тільки екстер'єру, а й інтер'єру палацу та інших приміщень; 4) охорону палацу та інших будівель необхідно здійснювати у комплексі з парком; 5) збереження палацово-паркових ландшафтів вимагає пристосування до сучасних умов господарювання.

Частина палаців вимагає реставрації, хоча садибні ландшафти містечок Ободівка та Андрушівка Вінницької області перетворені на руїни і не підлягають реставрації. Крім фізичного руйнування, існує ще одна загроза – моральне забуття. Місцеві мешканці сприймають палацово-паркові комплекси як утилітарний об'єкт. У них розташовують школи, технікуми, інтернати, санаторії, забуваючи про те, що це пам'ятка садово-паркового мистецтва та архітектурної

спадщини. Якщо збережеться така тенденція, без охоронних дій садибні ландшафти втратять функцію етнокультурної спадщини, що призведе до деградації або зникнення ландшафту.

Досвід європейських країн вказує на необхідність використання садибних ландшафтів як об'єктів туризму. Наприклад, створення туристичних маршрутів, де велика кількість та компактне розташування палацово-паркових комплексів, дозволить розробити кільцеві маршрути в межах області (наприклад, «Палацове кільце Вінниччини») або історико-культурного регіону. Вони можуть бути різної відстані та тривалості, з різними видами транспорту, різні за змістом: від окремих екскурсійних до зеленого туризму. Можливі радіальні маршрути, які поєднуюватимуть з іншими пам'ятками етнокультурної спадщини, із застосуванням додаткових туристичних послуг: сплави по річках, подорожі на конях, рибалка, велосипедні маршрути.

Для заповідання етнокультурних ландшафтів містечок оптимальним є створення регіональних ландшафтних парків, які є природоохоронними рекреаційними установами місцевого або регіонального значення і формуються з метою збереження в природному стані типових або унікальних природних комплексів та історико-культурних об'єктів і забезпечення умов для організованого відпочинку населення. Зокрема, у Зарваницькому регіональному ландшафтному парку (поблизу с. Зарваниця Тербовлянського району Тернопільської області) головною функцією є сакральна з переважанням паломництва з метою оздоровлення і духовного очищення перед чудотворною іконою Зарваницької Божої Матері; виявлення і взяття на облік на площі 283 га пам'яток історії, культури, архітектури, характерних для регіону.

До етнокультурних ландшафтів містечок, які вимагають охорони і часткової музеєфікації пропонуємо віднести містечка Шаргород і Муровані Курилівці Вінницької області. У першому можливе створення історико-культурного заповідника, у другому необхідно провести часткову музеєфікацію історичних кварталів [2].

У 1995 році запропоновано створення державного історико-архітектурного заповідника «Старий Шаргород» у містечку Шаргород Вінницької області, до складу якого віднесено 67 об'єктів цінної і 93 об'єкти фонові забудови. До структури заповідника віднесено історичне середньовічне ядро, де недоторканим є планування вулиць і домоволодінь (XVI-XVII сторіч); житлові будинки XVII – початку XX сторіч; православні (кінця XVIII – початку XIX ст.), католицькі і єврейські (кінця XVI ст.) сакральні ландшафти; укріплений палац (кінця XVI ст.). Також, до історичного центру (Слободи Шаргородської) віднесено пам'ятку дерев'яну церкву XVIII сторіччя, а у північній околиці – старі кладовища.

У містечку Муровані Курилівці Вінницької області до часткової музеєфікації пропонується архітектурно-ландшафтний комплекс маєтку (рис. 7.4). До нього входить наявний палац з частинами замкових споруд, пейзажний парк, створений у XVIII сторіччі Д. Міклером. Також до маєтку входять: арсенал (конюшня), три флігелі, замкові фортифікації XVI сторіччя, міст через річку Жван. Наявність белігеративних споруд дає підстави вважати, що вже в пізньому середньовіччі сформувалась їхня типова структура: підступи до захищеної природними оборонними рубежами ділянки на виступі надзапальної тераси (нижній замок) здійснювалась через низку белігеративних споруд передової оборони (верхній замок і передзамче).

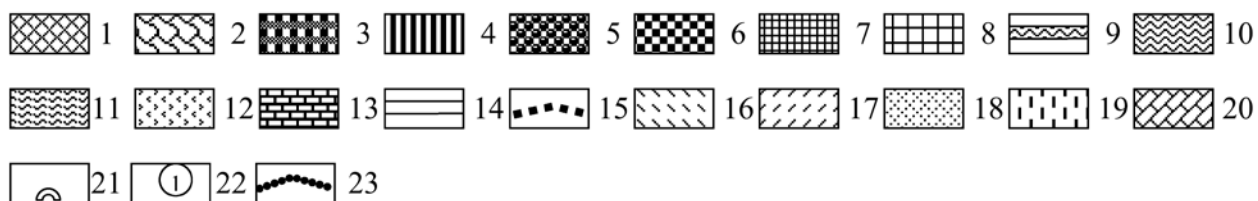
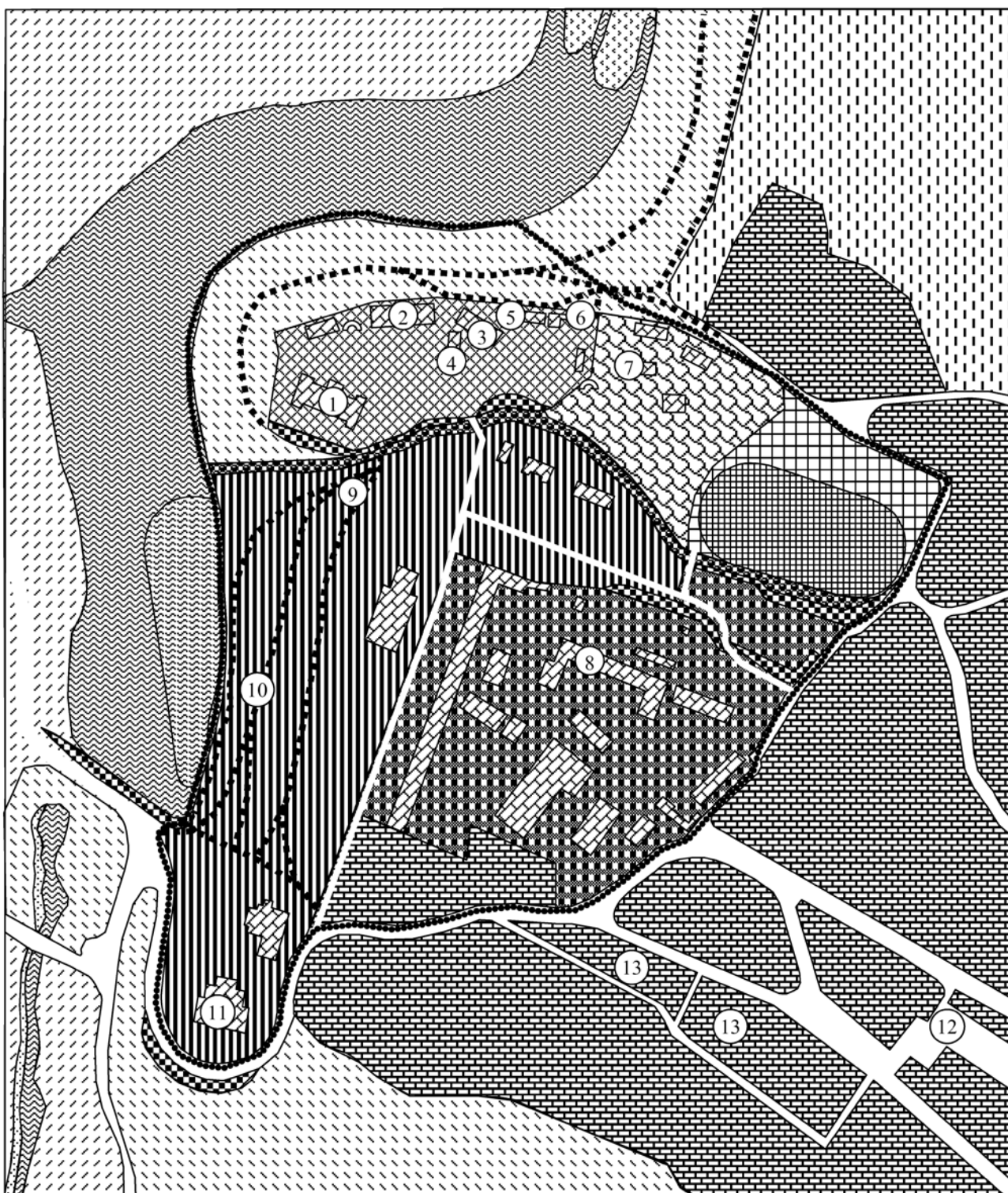


Рис. 7.4 Структура сучасних етнокультурних ландшафтів
містечка Муровані Курилівці Вінницької області

Етнокультурні ландшафти садиби. Схилувий тип місцевостей.

Урочища: 1 – пологий лесовий схил ($5-7^0$), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під двором замку; 2 – пологий лесовий схил ($5-7^0$), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під господарською територією; 3 – пологий лесовий схил ($3-5^0$), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під фільварком; 4 – пологий лесовий схил ($5-7^0$), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під парковими насадженнями; 5 – круті схили (30^0) та дно балки під різнотравними асоціаціями, чорною вільхою; 6 – круті схили ($30-60^0$) під різнотравними асоціаціями; 7 – пологий лесовий схил (3^0), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під різнотрав'ям (стадіон); 8 – пологий лесовий схил (3^0), вкритий сірими опідзоленими ґрунтами під різнотравними асоціаціями.

Водно-рекреаційні ландшафти. Заплавно-руслувий тип. Урочища: 9 – річкове русло річки Жван, шириною 2-3 м, із заболоченим дном; 10 – ставок, глибиною 3-5 м, з мулистим дном; 11 – затоплений панський ставок, з мулистим дном; 12 – заболочена заплава з осоково-очеретяними асоціаціями.

Селитебні ландшафти. Схилувий тип. Урочища: 13 – малоповерховий тип ландшафтів містечка Муровані Курилівці на пологому лесовому схилі.

Дорожні ландшафти. Схилувий тип. Ландшафтно-технічні системи: 14 – асфальтована дорога містечка Муровані Курилівці. Урочища: 15 – ґрунтові доріжки парку, шириною 1,5-2 м.

Лісові ландшафти. Схилувий тип. Урочища: 16 – лісокультурні ландшафти (граб звичайний, дуб черешчатий) на пологому лесовому схилі ($5-7^0$), вкритому сірими опідзоленими ґрунтами; 17 – лісокультурні ландшафти (граб звичайний, дуб черешчатий, клен гостролистий) на сильно похилому лесовому схилі (15^0), вкритому сірими опідзоленими слабо змитими ґрунтами; 18 – стінки ($> 50^0$), складені лесоподібними породами, з сірими опідзоленими ґрунтами під насадженням грабу звичайного.

Сільськогосподарські ландшафти. Урочища: 19 – польові ландшафти на лесовому схилі, вкритими ясно-сірими лісовими ґрунтами під сільськогосподарськими угіддями.

Інші позначки. Ландшафтно-технічні системи: 20 – замок, господарські споруди фільварку; 21 – входи до занедбаних пивниць; 22 – умовні позначки нумерації до споруд замку, господарської території, фільварку, містечка (1 – палац; 2 – будинок управителя; 3 – конюшня; 4 – флігель; 5 – возівня; 6 – каплиця; 7 – будинок садівника; 8 – конюшня; 9 – стіл; 10 – стілець; 11 – церква Різдва Пресвятої Богородиці; 12 – торговиця; 13 – єврейський штетл XVIII-XIX сторіч). *Межі:* 23 – садиби.

Зараз під охороною держави знаходяться такі споруди: палац, арсенал (конюшня), флігель, укріплення замку, міст через річку Жван. Пропонуємо взяти під охорону: два флігелі XIX сторіччя і підвали втраченої забудови на нижньому дворі замку, каретну XIX сторіччя,

будинок садівника на території давнього передзамча, стайні на господарському дворі, церкву ХІХ сторіччя [2].

Охороні мають підлягати також усі історичні форми благоустрою на території комплексу – огорожі, мури, в'їзні брами, мощення, малі архітектурні форми. До категорії цінної забудови потрібно віднести історичну забудову містечка, що зберегла особливості традиційної архітектури регіону. Предметом окремого опрацювання повинна стати забудова етнічних кварталів містечка унікальних житлових будинків, шинків ХVІІІ-ХІХ сторіч, розташованих при в'їзді до помістя.

При класифікації етнокультурних ландшафтів містечка виділено категорії: а) садиба (території пам'яток архітектури: дитинці, оборонна система замку, церква; територія пам'ятки садово-паркового мистецтва (парк ХVІІІ-ХІХ сторіч); території деградованих ландшафтів маєтку (плодоовочевий консервний завод, стадіон, водосховище в заплаві ріки Жван); б) околиця садиби (територія цінних ділянок натурального ландшафту: заплава та схили долини ріки Жван; територія цінної історичної забудови містечка (квартали вздовж гостинця); садибна забудова на правому березі Жвану і забудова на східній межі помістя при давньому під'їзді до замку).

Серед інших регіональних парків Поділля, цікавих для заповідання етнокультурної спадщини, є Товтровий, «Мурафа», «Дністер». У межах кожного з парків знаходиться багато об'єктів етнокультурної спадщини у ландшафтах містечок, частина з яких уже заповідана, а частина вимагає детального аналізу, створення бази даних і подальшого заповідання.

Їх належне збереження може гарантувати лише пристосування пам'яток до сучасних потреб. Зокрема, найпоширенішим способом збереження та використання фортифікаційних споруд, садибних і сакральних-тафальних ландшафтів є їх музеєфікація. Однак, цей метод можна застосовувати лише до добре збережених етнокультурних ландшафтів, тоді як більшість з них дійшли до нас у вигляді руїн. Подібні пам'ятки практично не підлягають реконструкції й тому для них є лише один вид використання – музеєфікація, яка передбачає консервацію таких решток з внесенням до системи туристичних маршрутів.

Резюме

Сучасне раціональне використання, охорона й заповідання сільських і містечкових ландшафтів Поділля процес складний і потребує врахування як місцевих природних, так і суспільних умов їх розвитку, запозичення досвіду інших країн. Для сіл і містечок Поділля доцільними є використання переваг поєднання «двох культур», тобто раціональне використання у їх реконструкції традиційного і сучасного; врахування належності містечка до того чи іншого виду господарської діяльності – рекреаційної, транспортної, сільськогосподарської тощо; просторового розташування та адміністративного призначення. У процесі розробки проектів сучасної перебудови сіл і містечок Поділля доцільним включення їх до екомереж.

Проектів оптимізації сільських ландшафтів Поділля може бути багато. Зокрема, спостерігається відродження сіл, де активно розвивається так званий «зелений» туризм. Досвід в інших, особливо в гірських регіонах України уже є, а на Поділлі необхідно лише врахувати

регіональні особливості природи, звичаї й традиції. Цей процес уже розпочався і «зелений» туризм поступово розвивається у селах Губник, Канава, Гармаки Вінницької області, Горошова, Кривче, Іване Золоте в Тернопільській області та багато інших. Ще один із шляхів – переорієнтація господарської діяльності жителів сіл. Зокрема, замість вирощування традиційних для Поділля видів сільськогосподарської продукції – зернових, цукрових буряків, кукурудзи тощо, вирощувати лікарські рослини, пальметні сади, розвивати різноманітні подільські промисли: гончарство, вишивку, плетіння з лози, виробництва з каменю, дерева тощо. Реалізація цих та інших шляхів відродження подільських сіл оптимізація їх ландшафтної структури займе час і потребує значних коштів. Цей процес уже розпочався. Можливо, прагнення створювати (особливо останнім часом) музеї (навіть приватні) просто неба, пояснює підсвідоме намагання до відродження власної автентичності, ностальгія за батьківською хатою у рідному селі.

Серед дорогих, але перспективних – побудова нових сіл. Такі проекти уже реалізуються у країнах Західної Європи та Балтії. Балтійський мільйонер Юрій Підріз в околицях міста Цесис викупив 3000 га лісу в горбистій місцевості і побудував екологічно чисте, абсолютно придатне для життя людей село Апатціємсі – «Місто Сонця». В Україні подібний проект реалізується на основі сіл Ковалівка та Буки Київської області.

В розробці регіональних проектів раціонального природокористування необхідно звертати увагу не лише на оптимізацію несприятливих процесів, викликаних будівництвом і функціонуванням дорожніх ландшафтів, але й розробку заходів з їх охорони та заповідання. Уже зараз доцільнішим є створення заповідної мережі дорожніх

ландшафтів Поділля.

Особливою цінністю каркасних етнокультурних ландшафтів Поділля є «меморіальність» польських садиб, палацово-паркових комплексів, пов'язаних з відомими представниками локальної етнокультури. Садібні ландшафти відігравали значну роль у житті її власника, пов'язуючи його з малою Батьківщиною. Садібні ландшафти відбивали історію родини, а сакральні і тафальні ландшафти (садибна церква з спеціальним мавзолеєм) – історію роду. Фортифікаційні ландшафти мають не лише мистецьку та наукову цінність, оскільки відображають розвиток польського оборонного будівництва, а й історичне й історико-меморіальне значення.

Resume

Modern rational use, protection and preservation of rural and urban landscapes of Podillya is a complex process and requires consideration of both local natural and social conditions of their development, borrowing the experience of other countries. For the villages and towns of Podillya it is expedient to use the advantages of the combination of "two cultures", in the rational use in their reconstruction of traditional and modern; taking into account the affiliation of the town to a particular type of economic activity – recreational, transport, agricultural, etc.; spatial location and administrative purpose. In the process of developing projects for the modern reconstruction of villages and towns of Podillya, it is advisable to include them in ecological networks. There can be many projects of optimization of rural landscapes of Podillya. In particular, there is a revival of villages, where the so-called "green" tourism is actively developing. Experience is already available in others, especially in the mountainous regions of Ukraine, and in Podillya it is only necessary to take into account the regional features of nature, customs and traditions. This process has already begun and "green" tourism is gradually developing in the villages of Gubnyk, Kanava, Harmaki in Vinnytsia region, Horoshova, Kryvche, Ivana Zolote in Ternopil region. Another way is the reorientation of economic activity of villagers. In particular, instead of growing traditional for Podillya types of agricultural products - grain, sugar beets, corn, etc., to grow medicinal plants, palmette gardens, to develop various Podolsk crafts: pottery, embroidery, wickerwork, stone, wood, etc. Implementation of these and other ways of revival of Podolsk villages, optimization of their landscape structure will take time and require significant funds. This process has already begun. Perhaps the desire to create (especially recently) museums (even private) in the open air, explains the subconscious effort to revive their own authenticity, nostalgia for his parents'

house in his native village. Among the expensive, but promising - the construction of new villages. Such projects are already being implemented in Western Europe and the Baltic States. Baltic millionaire Yuri Podriz bought 3,000 hectares of hilly forest near the town of Cesis and built the ecologically clean, completely habitable village of Amattsiemsi – "City of the Sun". In Ukraine, a similar project is being implemented on the basis of the villages of Kovalivka and Buky in the Kyiv region. In the development of regional projects of rational nature management it is necessary to pay attention not only to the optimization of adverse processes caused by the construction and operation of road landscapes, but also to the development of measures for their protection and protection. It is already more expedient to create a protected network of road landscapes of Podillya. A special value of the frame ethnocultural landscapes of Podillya is the "memorial" of Polish estates, palace and park complexes associated with famous representatives of local ethnoculture. Homestead landscapes played a significant role in the life of its owner, connecting him with his small homeland. Manor landscapes reflected the history of the family, and sacred and tafal landscapes (manor church with a special mausoleum) – the history of the family. Fortification landscapes have not only artistic and scientific value, as they reflect the development of Polish defense construction, but also historical and historical-memorial significance.

Список використаних джерел

1. Буряк-Габрись І.О. Конструктивізм у дослідженнях містечкових ландшафтів. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського*. 2016. Вип. 28. № 1-2. С. 32-37.
2. Воловик В. М. Етнокультурні ландшафти: регіональні структури і природокористування [монографія]. Вінниця: ТОВ «Вінницька міська друкарня», 2013. 464 с.
3. Денисик Г. І. Антропогенне ландшафтознавство: навчальний посібник. Частина І. Глобальне антропогенне ландшафтознавство. Вінниця: ПП «ТД «Едельвейс і К», 2012. 336 с.
4. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. Вінниця: Арбат, 1998. 292 с.
5. Денисик Г.І., Бабчинська О.І. Селитебні ландшафти Поділля. Вінниця: Теза, 2006. 256 с.
6. Денисик Г.І., Вальчук О.М. Дорожні ландшафти Поділля: Монографія. Вінниця: Теза, 2005. 178 с. (Антропоген. ландшафти Поділля).
7. Денисик Г.І., Кізюн А.Г. Сільські ландшафти Поділля. Вінниця: ПП «Едельвейс і К», 2012. 200 с.
8. Денисик Г.І., Фадеєва Т.Ю., Воловик В.М. Антропогенізація ландшафтів Поділля: монографія. Вінниця: Твори, 2019. 288 с. (Серія «Антропогенні ландшафти Поділля»).

List of references

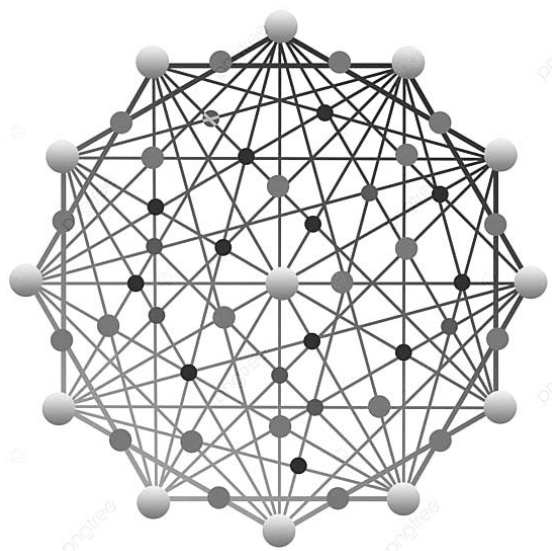
1. Buriak-Habrys I.O. Konstruktyvizm u doslidzhenniakh mistechkovykh landshaftiv. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho*. 2016. Vyp. 28. № 1-2. S. 32-37.
2. Volovyk V. M. Etnokulturni landshafty: rehionalni struktury i pryrodokorystuvannia [monohrafiia]. Vinnytsia: TOV «Vinnytska miska drukarnia», 2013. 464 s.
3. Denysyk H. I. Antropohenne landshaftoznavstvo: navchalnyi posibnyk. Chastyna I. Hlobalne antropohenne landshaftoznavstvo. Vinnytsia: PP «TD «Edelveis i K», 2012. 336 s.
4. Denysyk H.I. Antropohenni landshafty Pravoberezhnoi Ukrainy. Vinnytsia: Arbat, 1998. 292 s.
5. Denysyk H.I., Babchynska O.I. Selytebni landshafty Podillia. Vinnytsia: Teza, 2006. 256 s.
6. Denysyk H.I., Valchuk O.M. Dorozhni landshafty Podillia: Monohrafiia. Vinnytsia: Teza, 2005. 178 c. (Antropohen. landshafty Podillia).
7. Denysyk H.I., Kiziun A.H. Silski landshafty Podillia. Vinnytsia: PP «Edelveis i K°», 2012. 200 s.
8. Denysyk H.I., Fadieieva T. Iu., Volovyk V.M. Antropohenizatsiia landshaftiv Podillia: monohrafiia. Vinnytsia: Tvory, 2019. 288 s. (Seriiia «Antropohenni landshafty Podillia»).



Містечко Тульчин. Сучасний вигляд палацово-паркового комплексу

ПІСЛЯМОВА

Термін «каркасні ландшафти» науковці, переважно географи і ландшафтознавці, почали активно використовувати лише у другому десятиріччі XXI сторіччя. Поступово він оформився у поняття «каркасні ландшафти», під яким розуміють сукупність двох класів антропогенних ландшафтів – селитебних і дорожніх та взаємозв'язки між ними, які сприяють зародженню, функціонуванню й подальшому розвитку всіх інших класів антропогенних ландшафтів. Значимість каркасних ландшафтів у структурі антропогенних ландшафтів будь-якого проміжку часу і будь-якого регіону неможливо оцінити. Стан сучасних каркасних ландшафтів і негаразди, що зумовлені їх функціонуванням віддзеркалюються на всіх інших антропогенних ландшафтах і визначають основні аспекти життєдіяльності людей та їх майбутнє. Науковці, зокрема географи і ландшафтознавці, поки що мало приділяють уваги каркасним ландшафтам. Переважають спеціалізовані дослідження, здебільшого міських агломерацій (населення, господарства, екопроблеми) або регіональні дослідження окремо взятих селитебних і дорожніх ландшафтів. Розпочате пізнання каркасних ландшафтів як своєї єдності двох стержневих структур сучасного ландшафту, перший крок до їх справжнього розуміння та обґрунтування значимості. Лише географи і



ландшафтознавці з цим завданням не справляються. Потрібна зацікавленість і творча співдружність й інших фахівців – економістів, інженерів, істориків, біологів, екологів, фахівців з комп'ютерних технологій, дизайнерів тощо. Це зумовлено тим, що каркасні ландшафти не втратять своєї значимості у розвитку і функціонуванні й майбутнього ландшафту. Відповідно й проблеми, що будуть зумовлені ними варто починати вирішувати вже з перших десятирічь XXI сторіччя.

Epilogue

The term "frame landscapes" scientists, mainly geographers and landscape scientists, began to use actively only in the second decade of the XXI century. Gradually, it took the form of "frame landscapes", which means a combination of two classes of anthropogenic landscapes - residential and road and the relationship between them, which contribute to the emergence, functioning and further development of all other classes of anthropogenic landscapes. The significance of frame landscapes in the structure of anthropogenic landscapes of any time period and any region cannot be estimated. The state of modern frame landscapes and the problems caused by their functioning are reflected in all other anthropogenic landscapes and determine the main aspects of human life and their future. Scientists, in particular geographers and landscape scientists, have so far paid little attention to frame landscapes. Dominated by specialized studies, mostly urban agglomerations (population, economy, environmental problems) or regional studies of individual residential and road landscapes. The beginning of the knowledge of frame landscapes as a kind of unity of the two core structures of the modern landscape, only the first step to their true understanding and justification of significance. Only geographers and landscape scientists do not cope with this task. We need the interest and creative community of other specialists – economists, engineers, historians, biologists, ecologists, computer technology specialists, designers, etc. This is due to the fact that frame landscapes will not lose their significance in the development and functioning of the future landscape. Accordingly, the problems that will be caused by them should be solved from the first decades of the XXI century.

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПІЗНАННЯ КАРКАСНИХ АНТРОПОГЕННИХ ЛАНДШАФТІВ	5
1.1. Каркасні ландшафти: етимологія та визначення	5
1.2. Структура і властивості каркасних ландшафтів	18
1.3. Пізнання каркасних ландшафтів: підходи, принципи і методи	29
Резюме	35
Список використаних джерел	39
РОЗДІЛ 2. МІСЬКІ ЛАНДШАФТИ	42
2.1. Населення і селитебний ландшафт	42
2.2. Розвиток міського ландшафтознавства, концепції	50
2.3. Історичні особливості формування міських ландшафтів ..	61
2.4. Структура міських ландшафтів (модельний регіон – Правобережна Україна)	64
Резюме	73
Список використаних джерел	74
РОЗДІЛ 3. МІСТЕЧКОВІ ЛАНДШАФТИ	77
3.1. Критерії виділення містечкових ландшафтів	77
3.2. Історія пізнання природи і ландшафтів містечок (модельний регіон – Східне Поділля)	82
3.3. Містечкові ландшафти: типологія, класифікація	91
3.4. Конструктивно-географічна значимість дослідження містечкових ландшафтів	112
Резюме	119
Список використаних джерел	121
РОЗДІЛ 4. СІЛЬСЬКІ ЛАНДШАФТИ	124
4.1. Специфічні ознаки сільських ландшафтів	124

4.2.	Типологія сільських ландшафтів Поділля за їх належністю до натуральних ландшафтів	130
	Резюме	160
	Список використаних джерел	162
РОЗДІЛ 5.	ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ	164
5.1.	Ознаки, структурна організація й рівні пізнання	164
5.2.	Дорожні ландшафти як складні парадинамічні системи ...	169
5.3.	Формування дорожніх ландшафтів Поділля	176
5.4.	Класифікація дорожніх ландшафтів	193
5.5.	Класифікація залізничних ландшафтів	209
	Резюме	212
	Список використаних джерел	214
РОЗДІЛ 6.	КАРКАСНІ ЕТНОКУЛЬТУРНІ ЛАНДШАФТИ	217
6.1.	Сільські етнокультурні ландшафти	219
6.2.	Етнокультурні ландшафти містечок	237
6.3.	Етнокультурні особливості дорожніх ландшафтів	254
	Резюме	267
	Список використаних джерел	269
РОЗДІЛ 7.	РЕКОНСТРУКЦІЯ, РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ТА ОХОРОНА КАРКАСНИХ АНТРОПОГЕННИХ ЛАНДШАФТІВ	274
7.1.	Ландшафтно-екологічна реконструкція каркасних ландшафтів	274
7.2.	Охорона та заповідання каркасних ландшафтів (на прикладі Східного Поділля)	283
7.3.	Охорона та музеєфікація етнокультурних ландшафтів	301
	Резюме	307
	Список використаних джерел	310
ПІСЛЯМОВА	312	

