

УДК 911.5

ВАЛЬЧУК О.М.

ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ ЯК ЗАПОВІДНІ ОБ'ЄКТИ

До 70-х років ХХ століття дороги (поняття „дорожні ландшафти” тоді ще не було) розглядались як господарські об'єкти спеціального призначення. Наприкінці ХХ століття частково розпочинаються дослідження дорожніх ландшафтів й, особливо, негативного впливу доріг на довкілля й здоров'я людей (екологічний аспект). Питання охорони доріг й дорожніх ландшафтів до цього часу розглядається лише частково. Разом з тим, зростаюче значення й роль дорожніх ландшафтів в структурі сучасних ландшафтів, житті та діяльності людей спонукає, поки-що окремі зарубіжні країни (Францію, Німеччину, США, Японію), розглядати питання про обов'язкове включення в проекти доріг природоохоронних заходів. Проте й ці заходи зводяться здебільшого до часткової оптимізації небажаних процесів у дорожніх ландшафтах.

Про можливість створення заповідних об'єктів в структурі антропогенних ландшафтів, зокрема, белігеративних, ще на початку 70-х років ХХ ст. писав Ф.М. Мільков [4]. Пізніше ця ідея була підтримана й розвинута в працях В.І. Федотова [6], В.М. Двуреченського [2], Г.І. Денисика [3] стосовно гірничопромислових ландшафтів; Г.І. Швєбса [7] – сільськогосподарських, Куниці М.М. [1], Тютюнника Ю.Г. [5] – селитебних тощо. Наприкінці ХХ ст. Г.І. Денисик [3] уже веде мову про створення єдиної системи заповідних (натуральних й антропогенних) об'єктів Поділля й України загалом. Вперше у цій системі розглянуто заповідні об'єкти в структурі дорожніх ландшафтів.

Для увіковічення транспортних засобів будують пам'ятники, спеціальні площадки, парки й полігони, де виставляють різні типи автомобілів, створюють музеї історії автомобілів й заводів, що їх випускають, детально вивчені біографії конструкторів тощо. На наш погляд, 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.

Історико-пізнавальний. Сучасні детальні польові дослідження показують, що в структурі дорожних ландшафтів, в тому чи іншому стані, збереглися характерні відрізки, ділянки доріг з ознаками усіх етапів їх формування. Такі „історичні” ділянки доріг, це не лише історія формування дорожних ландшафтів, це й історія Поділля та України, історія формування у їх межах антропогенних (можна й сучасних) ландшафтів. „Історичні” дорожні ландшафти необхідно виділяти, чітко визначати межі, встановлювати відповідні знаки, й в законодавчому плані, оформляти як і будь-які інші заповідні об'єкти. Такий історико-пізнавальний ряд дорожних ділянок від стежки до сучасної автомагістралі, з усіма ознаками етапів їх формування (сама дорога, дорожні знаки, заїзджі двори, мости відповідного історичного проміжку – епохи) повинні бути якщо не у кожній адміністративній області, то у кожному краю, скажімо Поділлі. Найкращий варіант, - якщо б такий ряд дорожних ділянок зберігся (або створити) в одному місці – музей дорожних ландшафтів під відкритим небом. Польові дослідження показують, що такі можливості мають декілька районів Поділля, особливо Придністров'є й Подільські Товтри (рис.1). Створення „дорожного” музею (музею дорожних ландшафтів Поділля) дало б можливість концентровано вкладати гроші й цілеспрямовано проводити польові практики студентів, екскурсії, можливо й спеціальні семінари тощо. Навіть, якщо такі „різновікові” ділянки дорожних ландшафтів будуть в різних частинах області, або регіонах Поділля – вони повинні бути виділені як заповідні.

Компонентно-функціональний. Частково уже реалізується. Це взяті під охорону у межах дорожних ландшафтів унікальні, іноді й звичайні джерела, геологічні розрізи на підрізних схилах і в придорожних кар'єрах, окремі „гори” (горби), вікові дерева, або їх групи, тощо. Аналіз літературних джерел й польові дослідження показують, що в дорожних ландшафтах Поділля таких заповідних об'єктів є багато (нами виділено поки що 37), але їх необхідно належним чином виділити й оформити. До найцікавіших з них відноситься так звана „алея вікових лип”, яка надає унікальності дорожнім ландшафтам Східного Поділля (траса Хмельницький – Вінниця – Немирів – Умань з розгалуженням від Немирова до Тульчина). Окремі ділянки „алеї вікових лип” є й в інших районах Поділля (рис. 2). Створена декілька століть тому, „алея вікових лип” стала не лише окрасою доріг, але й всього Східного Поділля. Вона джерело легенд й зразок придорожних захисних лісосмуг майбутніх трансєвропейських магістралей, що проходять Поділлям. Постійні реконструкції (розширення) траси Хмельницький – Вінниця – Умань призводить 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).

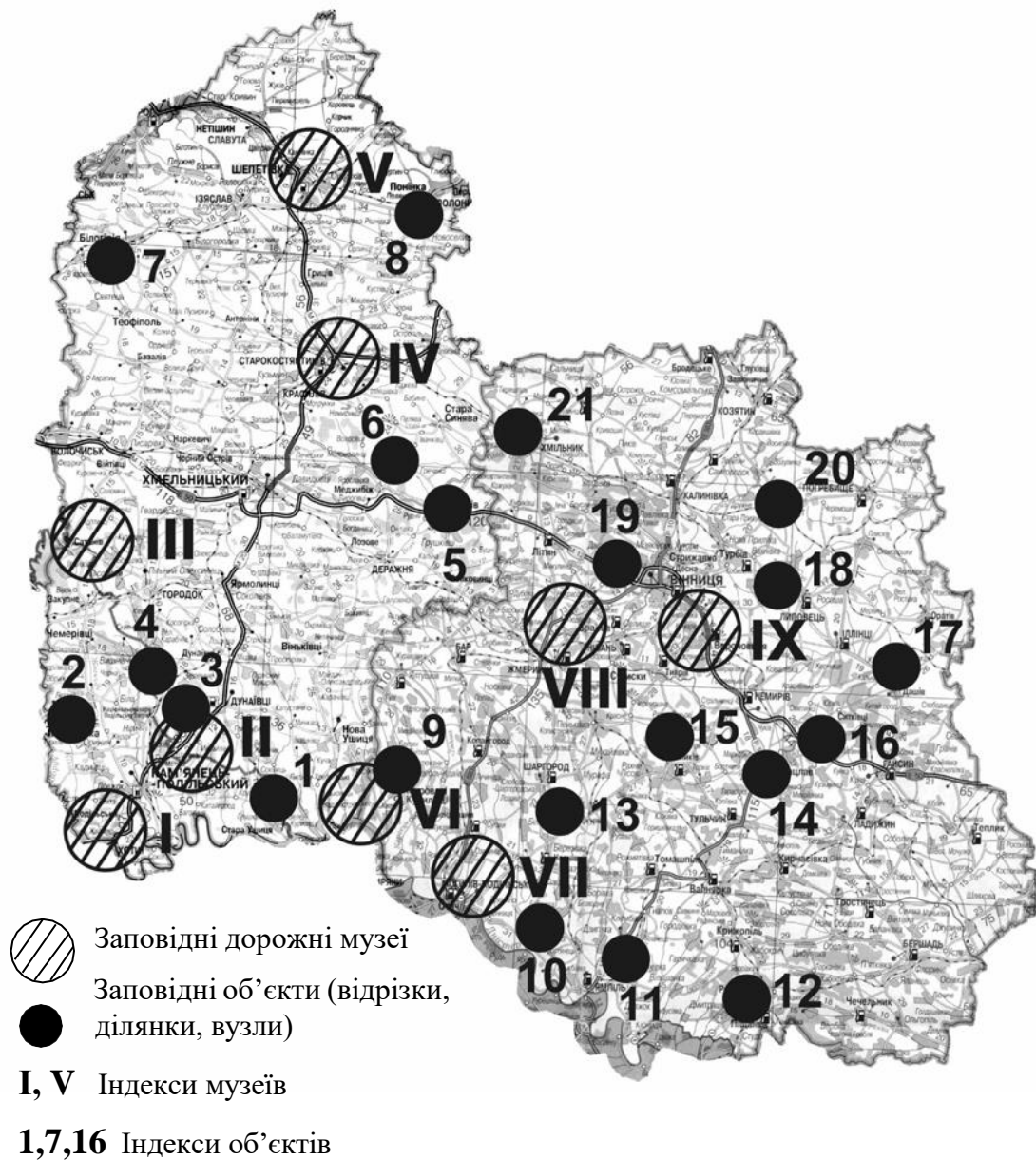


Рис. 1. Райони можливого створення „музеїв” й окремих заповідних об'єктів дорожніх ландшафтів Східного Поділля

Хмельницька область. Музеї:

I – с. Жванець – межа з Тернопільською обл.; II – с. Гуменці-Маків (Товтри); III – околиці м. Сатанів; IV – околиці містечка Староконстянтинів; V – між містечками Шепетівка – Полонне. *Об'єкти:* 1 – „серпантин” доріг в околицях м. Ст. 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. Яришів; VII – м. Могилів-Подільський – с. Бронниця; VIII – с. Людовка – Сл. 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 Сокилець – 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.

Польові дослідження показують, що ці організації особливо зараз, лише частково виконують взяті на себе зобов'язання з охорони й відновлення алеї вікових лип. Зокрема між м. Вінницею й смт. 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 придорожна алея вікових лип включена до реєстру заповідних об'єктів Вінницької області, молоді посадки проведені тут абияк, і то в них переважають не липи, а інші породи дерев – клен гостролистий й татарський, тополя, черешня тощо. Відновлюючи алею, потрібно враховувати можливий розвиток дорожніх ландшафтів Поділля й України загалом хоча би на 2050, а ще краще 2100 роки. Такий підхід до створення зелених насаджень в дорожніх ландшафтах практикується в зарубіжних країнах ще з 30 - 50-х років ХХ століття.

Безумовно, що в процесі формування мережі дорожніх заповідних об'єктів необхідно враховувати регіональні особливості природи Поділля. Так, у дорожніх ландшафтах Подільського Придністров'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 Дністровського водосховища тощо. Зразки такого оформлення уже є (села Буша, Мироліубівка, Лядова Вінницької обл., Залуччя, Привороття, Студениця Хмельницької області та багато інших).

У центральних й північних районах Поділля, при створенні дорожніх заповідних об'єктів, можна використовувати існуючі вміння людей в оформленні придорожніх зелених насаджень, ставків і копанок, що прилягають до доріг тощо.

Ландшафтно-естетичний. Історико-пізнавальний, компонентно-функціональний та інші підходи в охороні й заповіданні дорожніх ландшафтів є складовими ландшафтно-естетичного. Об'єднує широке коло проблем, але в кінцевому результаті – охорона дорожніх ландшафтів, створення їх своєрідного, притаманного лише їм „образу” – головне завдання. На наш погляд, виконання цього завдання можливе двома шляхами.

Виділення й заповідання уже існуючих, оригінальних й своєрідних дорожніх урочищ. Як уже відзначалось раніше, це можуть бути ділянки старих покинутих доріг й сучасні – залишені в результаті їх спрямлення, або переносу в інше місце; оригінальні урочища, що примикають або входять в структуру дорожніх ландшафтів в результаті їх парадинамічних зв'язків з прилеглими ландшафтами. До таких відносимо й частину діючих дорожніх ландшафтів, навіть ДЛІС, що унікальні або оригінальні як такі (на

Придністров'ї – це дорожні „серпантини”, дороги з терасами оформлені каменем тощо). Вони створюють регіональний образ дорожніх ландшафтів притаманний, зокрема Подільському Придністров'ю. За допомогою таких естетично оформлених дорожніх урочищ (відрізків, ділянок) цей „образ” необхідно не лише підтримувати, але й постійно оновлювати та збагачувати. В процесі польових досліджень ми виділили 115 таких дорожніх урочищ, з них 42 у межах Подільського Придністров'я (рис. 3). Безумовно, що в майбутньому кількість таких заповідних дорожніх урочищ зросте. Треба також мати на увазі, що в сучасному проектуванні дорожніх ландшафтів зростає роль реліктових або унікальних урочищ не лише як природних заповідних об'єктів, але і таких, що мають особливе значення як своєрідні орієнтири в дорожніх ландшафтах для водіїв.

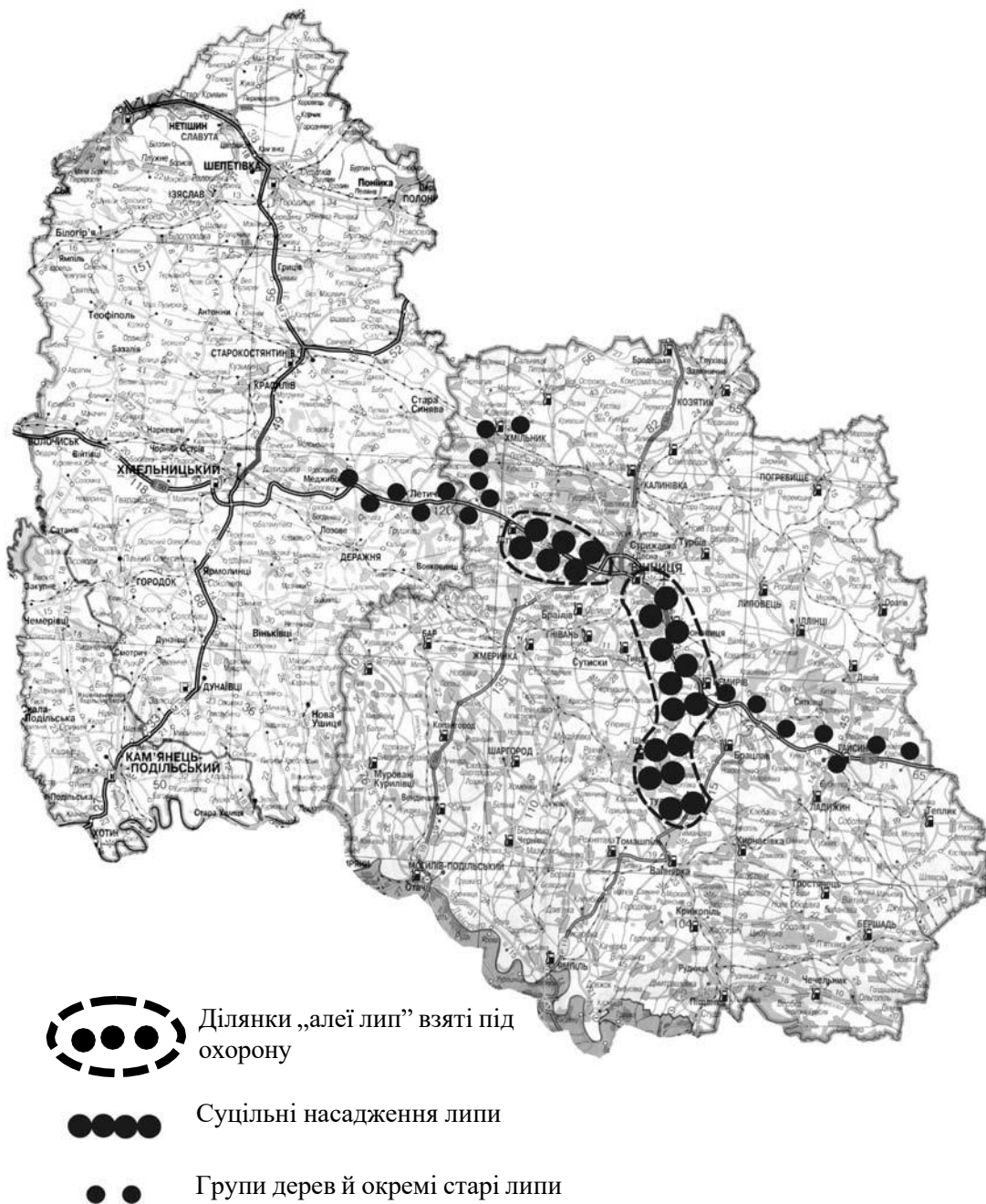


Рис. 2. „Алеї” вікових лип в дорожніх ландшафтах Східного Поділля



Рис. 3. Естетично оформлені й оригінальні ділянки дорожніх ландшафтів Східного Поділля

Виділення території (об'єктів), які в процесі майбутньої реконструкції дорожніх ландшафтів, або їх нового будівництва, можуть бути віднесені до заповідних. Такі об'єкти повинні завжди бути „в запасі” у ландшафтознавців. Враховуючи це, в процесі дослідження дорожніх ландшафтів Поділля, ми приділяли значну увагу тим об'єктам прилеглих ландшафтів, які у майбутньому можуть стати заповідними в структурі дорожніх (рис. 4).

Крім натуральних (оригінальні ділянки річок, балки, гори, лісові масиви), сюди ввійшли й антропогенні (групи курганів, ставки, садиби, парки, пам'ятники тощо) об'єкти. Здебільшого вони описані у спеціальній літературі й додаткових дослідження не потребують. Необхідно враховувати лише специфіку дорожніх ландшафтів на них

(геохімію дорожніх ландшафтів, вплив вібрації, дорожнього пилу тощо). Досвід показує, що в таких дослідженнях необхідно приділяти увагу й значно віддаленим від дороги оригінальним ландшафтним об'єктам, які входять в „поле зору” дорожніх ландшафтів й створюють їх естетичний фон, наприклад, оригінальним краєвидам тощо.

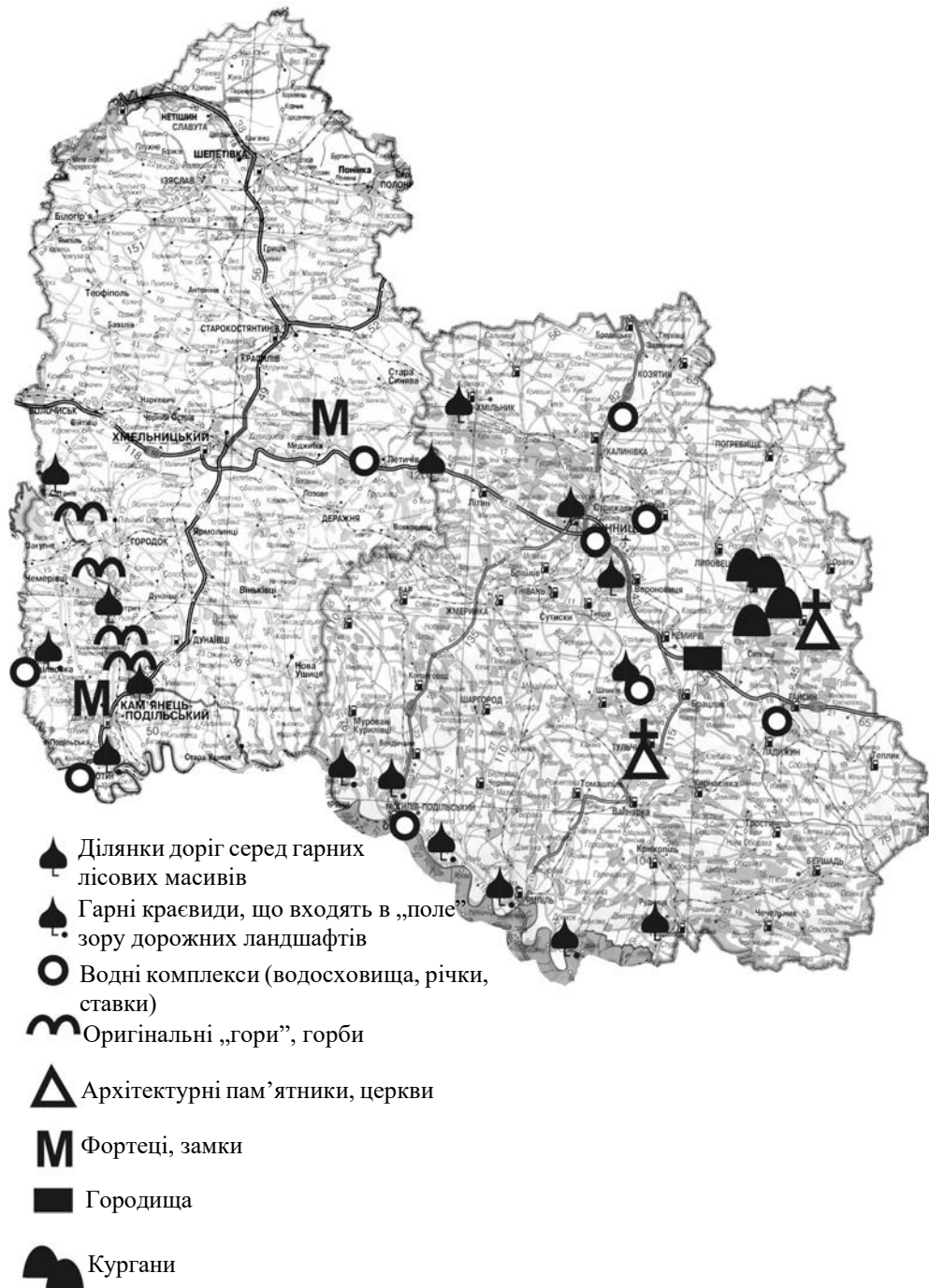


Рис. 4. „Придорожні” об’єкти, які можуть бути включені в дорожні ландшафти в результаті їх реконструкції

В процесі дослідження ми прийшли до висновку, що в розробці регіональних проектів раціонального природокористування необхідно звертати увагу не лише на оптимізацію несприятливих процесів визваних будівництвом і функціонуванням дорожніх ландшафтів, але й на розробку заходів з їх охорони та заповідання. Уже зараз

доцільним є створення заповідної мережі дорожніх ландшафтів Східного Поділля.

Регіональні дослідження дорожніх ландшафтів здійснено вперше. Їх результати, особливо виділені підходи до створення дорожньої заповідної мережі, можна застосувати в подібних дослідженнях інших регіонів України, зокрема Волині, Придніпров'я тощо.

1. Воропай Л.І., Куница М.Н. Селитебные геосистемы физико-географических районов Подолии.- Черновцы: ЧГУ, 1982. – 90 с. 2. Двуреченський В.М. Сопряженность динамики техногенных и естественных ландшафтов

// Вопросы структуры и динамики ландшафтных комплексов. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 1977. – 134 – 139 с. 3. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с. 4. Мильков Ф.Н. Ландшафтная сфера Земли, 1970. – 207 с. 5. Тютюнник Ю.Г. Урболандшафтоведение: история, состояние, перспективы // География и природные ресурсы, 1993. - № 2. – С. 5 – 10. Федотов В.И. Техногенне ландшафты: теория, региональная структура, практика. – Воронеж: Изд-во университета, 1985. – 191 с. 11. Швец Г.И. Концепция природо-хозяйственных территориальных систем и вопросы рационального природопользования // География и природные ресурсы, 1987. - № 4 - С. 30–37.

Possibilities of creation of the road protected network of East Podolia were considered; three approaches are selected to its forming: historical- cognitive, component-functional and aesthetically landscape-beautiful.