

УДК 911.375. 62 (477.43/44)

ВАЛЬЧУК О.М.

ПРОГНОЗ РОЗВИТКУ ДОРОЖНІХ ЛАНДШАФТІВ СХІДНОГО ПОДІЛЛЯ

Постановка проблеми. Специфіка ландшафтознавчого прогнозу – в передбаченні майбутніх змін не окремих компонентів або природних умов, а „образу” уже існуючих ландшафтних комплексів й, особливо, зародження та становлення нових, яких зараз немає [1]. Безперервні зміни існуючих ландшафтних комплексів та зародження й функціонування нових зумовлені дією різних чинників: в натуральних ландшафтах – техногенного, кліматогенного й біогенного, у антропогенних – ще й антропогенного.

У сучасному ландшафтознавстві ці питання не розкриті. Основи загального ландшафтознавчого прогнозування частково розроблені, антропогенно-ландшафтознавчого лише закладаються [2, 4].

Мета цього дослідження – на прикладі дорожніх ландшафтів Східного Поділля розглянути можливості прогнозування складних ландшафтно-технічних систем.

Результати дослідження. Ф.М. Мільков [4] підкреслював, що антропогенно-ландшафтознавчий прогноз ускладнює одночасна дія різних за проявами й наслідками чинників – натуральних й антропогенних. Якщо натуральні чинники діють здебільшого рівномірно, то антропогенні „поштовхи” – імпульсивно-локально, нерівномірно й з неоднаковою швидкістю в різних часових зрізах та просторі. Особливо це стосується техногенних за походженням дорожніх ландшафтів, розвиток яких тепер і в майбутньому залежить від людей, техніки. Імпульсивно-локальні поштовхи для них - характерна ознака, і проявляються вони через періодичні реконструкції окремих ділянок дорожніх ландшафтів. З 1980 року і по теперішній час на трасі Вінниця – Хмельницький (усього 120 км) не було жодного року, коли б не велись реконструкції ділянок дороги. В основному це були планові реконструкції. Саме це, а також перспективні плани будівництва нових доріг полегшує антропогенно-ландшафтознавче прогнозування дорожніх ландшафтів. Прогнози розвитку

дорожнього транспорту в Україні і Поділлі, дають можливість виділити не лише райони розвитку дорожніх ландшафтів, але виникнення тих чи інших супутніх ландшафтних комплексів, небажаних процесів тощо. Всі ці зміни відображають на прогнозних картах – схемах дорожніх ландшафтів. Основою таких картосхем завжди повинні бути карти сучасних ландшафтних комплексів. Порівняння цих карт дає можливість виявити масштабність і глибину майбутніх змін.

На прогнозних картосхемах дорожніх ландшафтів доцільно прогнозувати зміни в уже існуючих і майбутніх дорожніх ландшафтах. У найближчі 10 – 15 років в існуючих дорожніх ландшафтах Східного Поділля не відбудеться корінних змін, особливо в їх ландшафтній структурі.

Аналіз наявного польового матеріалу показує, що в існуючих дорожніх ландшафтах Поділля зміни ландшафтних комплексів можуть бути різними:

- з'являться нові ландшафтні комплекси, що виникнуть за короткий (час реконструкції окремої ділянки) термін, здебільшого на рівні дорожніх урочищ і ландшафтних ділянок;
- спостерігатиметься видова трансформація дорожніх ландшафтних комплексів, проте вона охопить лише комплекси масштабу урочищ та ландшафтних ділянок; ландшафтні комплекси більш високого рангу не будуть зачеплені;
- порушуватиметься структура існуючих натуральних і антропогенних ландшафтних комплексів під впливом супутніх явищ і процесів, які супроводжують будівництво й функціонування дорожніх ландшафтів (пониження або підвищення рівня підземних вод, активізації ерозійних, карстових процесів тощо).

Але прогнозування розвитку існуючих дорожніх ландшафтів неможливе лише на основі дослідження їх сучасного стану. Знання історії їх формування й розвитку є обов'язковими, бо дають можливість скласти історико-генетичний ряд карт розвитку дорожніх ландшафтів, заключна з яких є прогнозна. Більше того, оскільки дорожні ландшафти формуються на фоні і в структурі уже існуючих натуральних чи антропогенних ландшафтів, то прогноз їх розвитку неможливий без прогнозу розвитку „фону”. Усе разом свідчить про те, що прогноз дорожніх ландшафтів - лише складова антропогенно-ландшафтознавчого прогнозу, який у свою чергу є частиною загального ландшафтознавчого прогнозу (рис. 1).

Зроблена спроба прогнозу змін існуючих дорожніх ландшафтів Східного Поділля на найближчі 10 – 15 років (рис. 2). Основою прогнозної картосхеми є картосхема районування дорожніх ландшафтів, при складанні якої враховувались фізико-географічне [5] і природно-господарське [2] районування Східного Поділля.

Стосовно нових дорожніх ландшафтів, то програмою розвитку транспортної системи України передбачена інтеграція автомобільних доріг (не дорожніх ландшафтів) України в Європейську транспортну мережу з метою кращого використання геополітичного положення країни й розширення міжнародних транспортних і туристичних зв'язків.

У березні 1994 р. другою Пан-Європейською транспортною конференцією, що проходила на о. Крит, було прийнято рішення про створення дев'яти транс'європейських транспортних коридорів, які зв'язали б Західну Європу з Центральною і Східною. Три (так звані „Критські”) із дев'яти коридорів (№3, №5, №9) проходять Україною. Крім того, будуть реконструювати й будувати

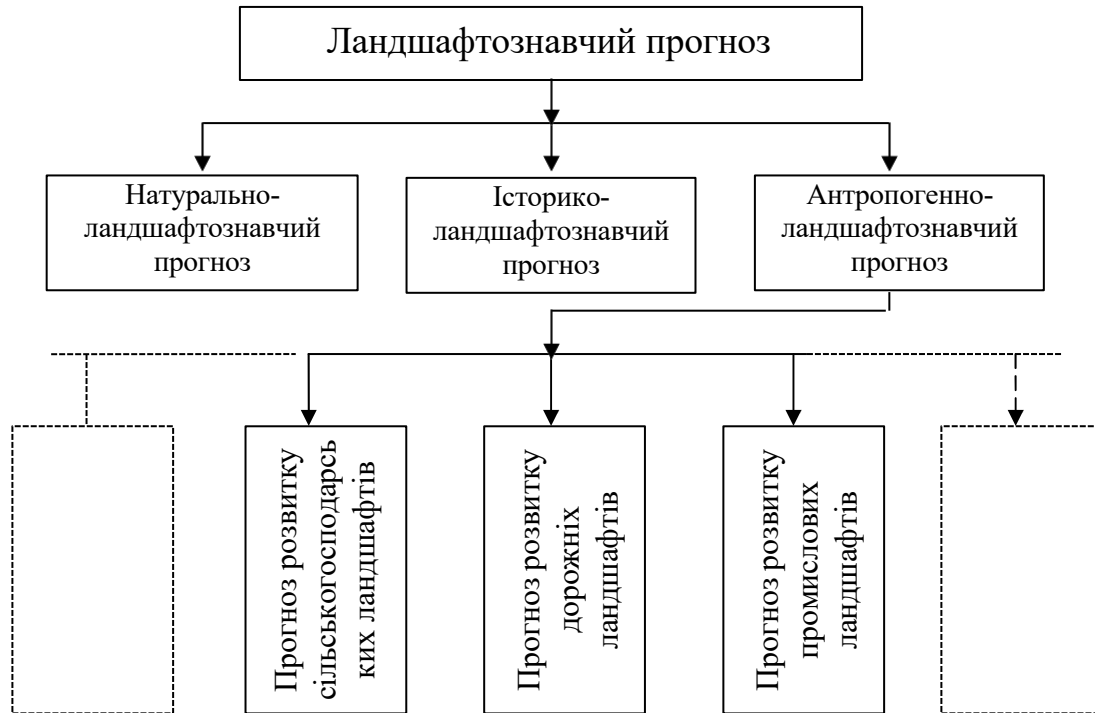


Рис. 1. Дорожньо-ландшафтознавчий прогноз у структурі антропогенного й загального ландшафтознавчих прогнозів

транспортні коридори Європа – Азія, Північ – Південь, Балтійське море – Чорне море та ін. Через Східне Поділля пройде чотири автомобільні транспортні коридори (рис. 2).

З них три будуть створені на основі уже існуючих дорожніх ландшафтів, а один – Ягодин – Ковель – Луцьк – Хмельницький – Балта – Одеса побудують заново. Траси поки що не спроектовані; є лише основні їх напрями. У зв'язку з цим прогнозування розвитку дорожніх ландшафтів цих транс'європейських транспортних коридорів не є обґрунтованим. Це тема окремого дослідження. Ми лише зазначимо, що реконструкція дорожніх ландшафтів на основі уже існуючих призведе до значних змін площ і частково структури як дорожніх, так і прилеглих до них ландшафтів, активізує їх парадинамічні й парагенетичні зв'язки тощо, але корінних змін не відбудеться, тому що дорожні ландшафти тут уже давно вписані в довкілля. Більше того, якщо усі вимоги щодо реконструкції цих „коридорів” будуть виконані, то їх естетичний та екологічний стани будуть кращими, ніж зараз.

Новий транспортний коридор Луцьк – Хмельницький – Балта суттєво перебудує структуру, взаємозв'язки, динаміку сучасних ландшафтів у районах його будівництва й функціонування. Основне завдання при його створенні – якомога правильніше „вписати” дорожні ландшафти в довкілля. Принцип природно-антропогенного сумісності тут повинен стати основним. Попередній аналіз показує, що 62 – 65 відсотків дорожніх ландшафтів цього транспортного коридору пройдуть вододільними місцевостями Подільської височини. В умовах Поділля – це найбільш оптимальний варіант. На його користь свідчить будівництво й майже 150-річна експлуатація ділянки залізниці Жмеринка – Балта. Будівництво доріг й формування дорожніх ландшафтів у межах слабохвилястих і

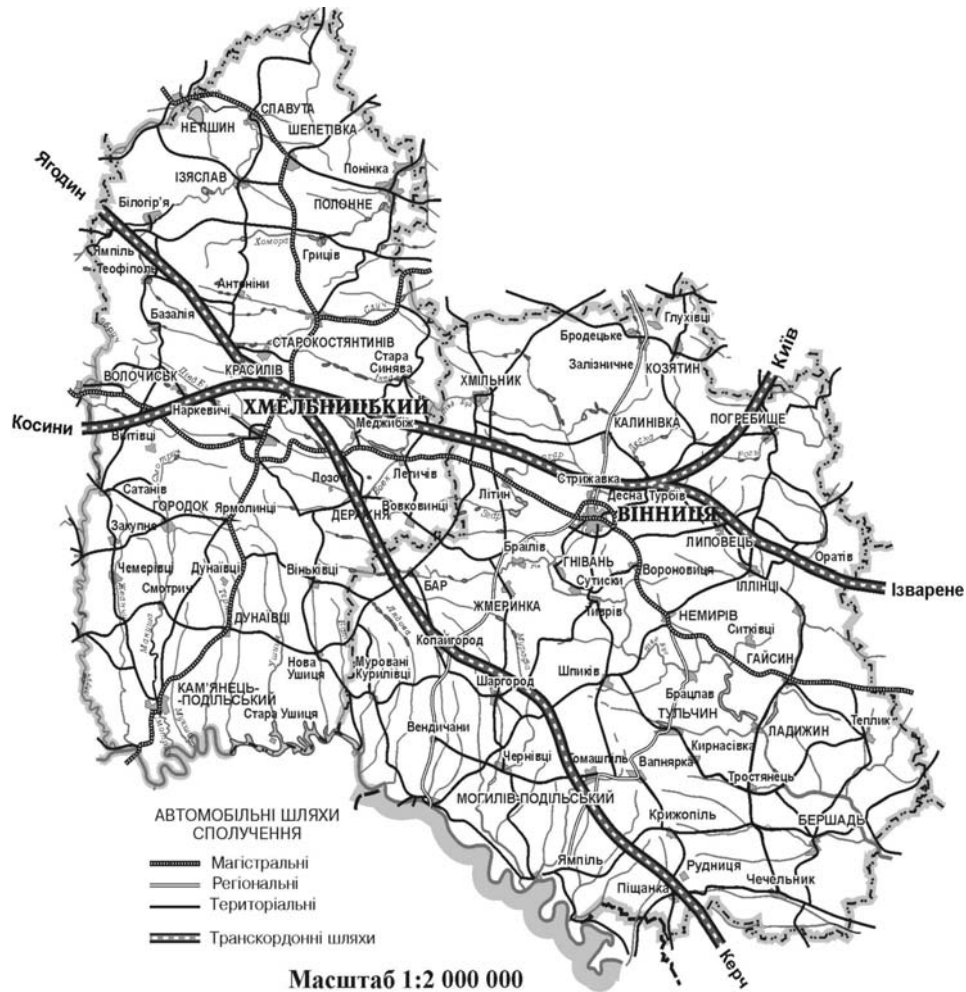


Рис. 2. Транспортні коридори Східного Поділля

хвилястих, а здебільшого, вирівняних вододільних місцевостей значно менше активізує ерозійно-аккумулятивні, карстові, підтоплення та інші небажані процеси. Тут менше техногенних елементів: мостів, дренажу, водовідвідних канал тощо. Разом із тим, особливу увагу необхідно звернути на формування придорожніх зелених насаджень. Вони повинні відповідати усім вимогам, що були відзначені в попередніх розділах. Це ще раз потверджує те, що участь ландшафтознавців у створенні проектів транс'європейських транспортних коридорів є обов'язковою. Попри це численні наради з питань розбудови транс'європейських транспортних коридорів проходять без ландшафтознавців. Те ж саме можна сказати й про чотири міжнародних виставки „Транспорт і логістика”, що проходили у Києві, а також існуючі в інших країнах (Японія, США) та створювані у нас інформаційні системи обслуговування лише доріг, а не дорожніх ландшафтів. Безумовно, що формування транс'європейських транспортних коридорів, а, відповідно, європейського рівня організації дорожніх ландшафтів, закономірно призведе до перебудови дорожніх ландшафтів, сформованих дорогами державного, обласного й місцевого значення. Якщо реконструкція доріг державного й обласного підпорядкування уже розпочата, то місцевого – велика проблема. Проте, саме місцева мережа доріг у майбутньому матиме важливе значення у формуванні єдиної

транспортної мережі не лише Поділля, але й України. На ній зароджується й поглинається основна маса вантажопотоків, що йдуть магістралями, здійснюються місцеві перевезення людей і вантажів. Незважаючи на це, місцеві дороги (немагістральна мережа) практично ніде не враховуються. Особливо це стосується ґрунтових доріг, хоча їх протяжність у 1,5 – 2,5 рази більша, ніж усієї мережі, що взята на облік. Так, у Чечельницькому районі Вінницької області, при 184,8 км зареєстрованих доріг, є 380 км інших, які ніде не враховуються.

Місцева дорожня мережа формувалась протягом століть стихійно. Дороги будували (прокладали) за необхідністю безпосередньо ті, хто ними користувався. Технічне забезпечення місцевих доріг явно недостатнє і будувались вони теж без відповідної техніки. І до цього часу проектні організації не мають достатнього досвіду проектування місцевих дорожніх мереж. Звідси виникнуть проблеми у формуванні майбутньої раціональної місцевої мережі доріг і дорожніх ландшафтів Східного Поділля та інших регіонів України. Це проблема окремого дослідження, але без її вирішення створення єдиної дорожньої мережі Поділля й України та раціональна організація дорожніх ландшафтів на місцевому, а, відповідно, й регіональному рівні стане неможливою. Реконструкція місцевої мережі доріг (дорожніх ландшафтів) уже через 10-15 років буде такою проблемою, як сьогодні створення транс'європейських транспортних коридорів. Поки що реконструкції підлягають лише під'їзди місцевої дорожньої мережі до автомагістралей.

В процесі створення прогнозних карт дорожніх ландшафтів, безумовно, виникне питання: “Яким повинен бути прогноз?” Серед географів переважають погляди, “що прогноз не повинен бути “жорстким”, категоричним. Чим більше він буде гнучкий і багатоваріантний, тим більше буде наближатися до істини” [3]. Стосовно загального ландшафтознавчого прогнозу й, особливо, прогнозування розвитку натуральних ландшафтів – це, мабуть, так. Хоча такий підхід до прогнозування можна розглядати і як спробу “перетворити в перевагу основний недолік географічного прогнозу – його наближеність” [4].

Враховуючи уже існуючі негативні наслідки впливу дорожніх ландшафтів на довкілля, їх прискорений розвиток у найближчому майбутньому, “гнучкість”, багатоваріантність дорожньо-ландшафтознавчого прогнозування необхідно розглядати як його основний недолік, а можливо, й зло. Дорожньо-ландшафтознавчий прогноз повинен бути точним, “жорстким”, і лише тоді він стане реальним, його можна буде використовувати у практиці.

Зроблена спроба прогнозу змін існуючих дорожніх ландшафтів Східного Поділля на найближчі 10 – 15 років (рис. 3). Основою прогнозної картосхеми є картосхема районування дорожніх ландшафтів, при складанні якої враховувались фізико-географічне [5] і природно-господарське [2] районування Східного Поділля.

Висновок. Проведене дослідження є лише незначним кроком у пізнанні регіональної сутності антропогенних ландшафтів, зокрема дорожніх. Однак воно може стати у нагоді при здійсненні подібних досліджень в інших регіонах України, особливо розробці регіональних проектів раціонального природокористування, охорони природи та проведенні екологічного моніторингу.

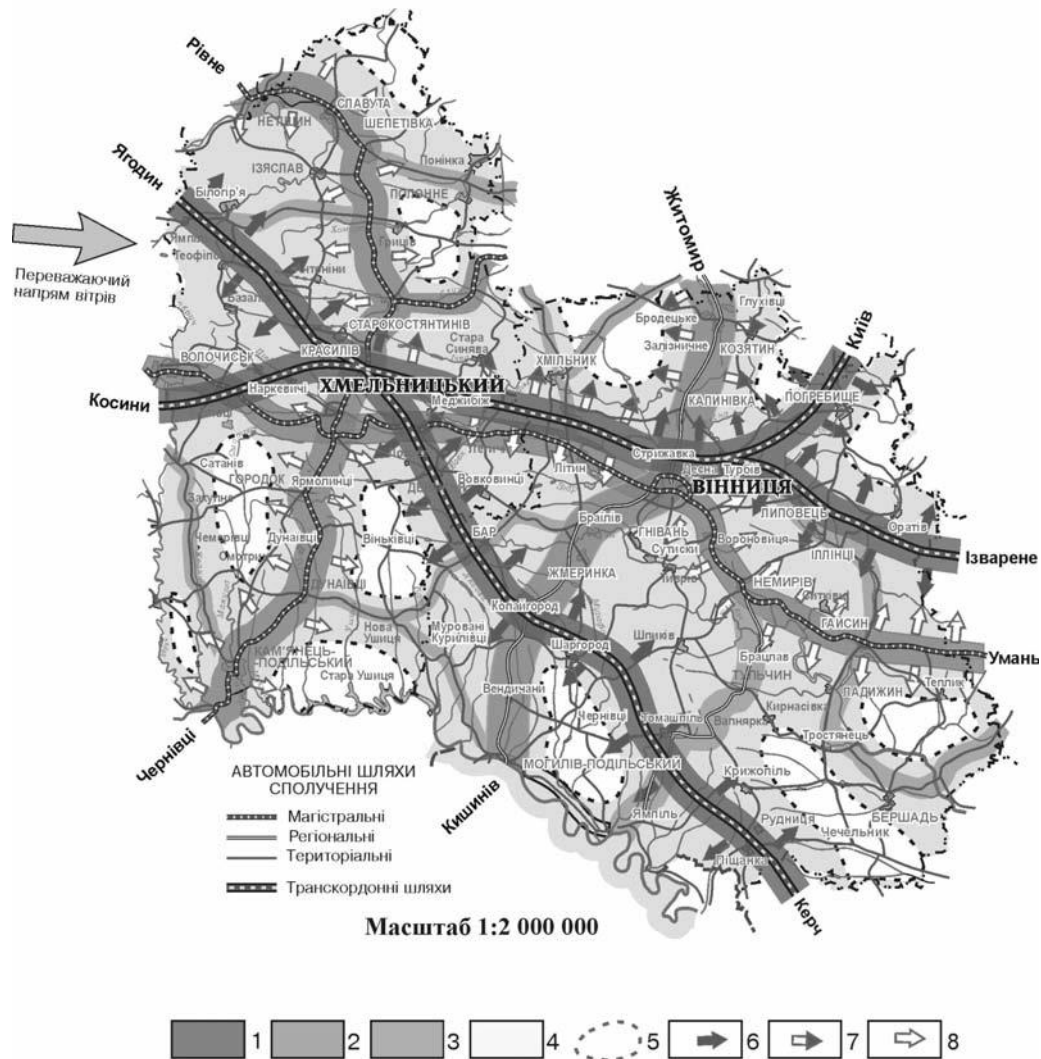


Рис. 3. Прогноз (до 2050 р.) розвитку дорожніх ландшафтів Східного Поділля

1 – формування нових дорожніх ландшафтів; 2 – докорінна перебудова активно функціонуючих сучасних дорожніх ландшафтів; 3 – часткова перебудова структури дорожніх ландшафтів; 4 – покращення якості доріг без формування нових дорожніх ландшафтних комплексів; 5 – райони без змін в структурі дорожніх ландшафтів. Процеси: 6 – активний розвиток парадинамічних зв'язків з довкіллям через небажані геолого-геоморфологічні, гідро-кліматичні та біохімічні процеси; 7 – активізація небажаних біохімічних й частково геолого-геоморфологічних процесів; 8 – активізація небажаних процесів на окремих ділянках дорожніх ландшафтів.

1. Гуц В.Т. Основні напрямки розвитку дорожнього господарства України за умов переходу до ринкової економіки. – К.: Поліграфкнига, 1998. – 100 с. 2. Денисюк Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с. 3. Звонкова Т.В. Географическое прогнозирование. – М.: Мысль, 1987. – 192 с. 4. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты. – М.: Мысль, 1973. – 222 с. 5. Физико-географическое районирование Украинской ССР / Под ред. В.П. Попова, А.М. Маринина, А.И. Ланько. – К.: КГУ, 1968. – 683 с.

The article deals with the problem of forecasting the development of the eastern Podillia roads landscapes which are making a complex of landscape technical systems. The author had investigated shifts of the regional's roads landscapes which would be performed as a result of their reconstruction to 2050 year. The main lines of the future development are determined.