

УДК 911.3

Дідура Р.В.

Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського

3 історії формування дорожніх ландшафтно-інженерних систем

Розглянуто формування дорожніх ландшафтно-інженерних систем в результаті функціонування яких натуральний ландшафт поступово перебудовувався на антропогенний; показано, що в результаті міграції та переселення різних народів на території України формувалися шляхи сполучення; зокрема торговельні та міждержавні. Один із них, так званий шлях "Із варяг в греки", що сполучав країни Прибалтики із Константинополем (Стамбул) тодішньої Візантійської імперії. Він мав суттєвий вплив на розвиток економіки, духовності, розвитку науки та мистецтва того часу. Важливим шляхом також був Удицький шлях, який простягався із Причорномор'я через територію Уманщини (Черкаська обл.), потім повертав на захід біля с. Погоріле (Теплицький район Вінницька область) і прямував на колишню Річ Посполиту (Польщу). Про те, що Удицький шлях проходив цими населеними пунктами підтверджують виявлені тут мармурові плити які були привезені із Причорномор'я та знайдені римські монети. Геродот теж зазначив "Ескампей", тобто "Священі шляхи", які в наш час збігаються за гідрографічним розташуванням із розміщенням Удицького шляху. Тобто, Геродот описав наявність Удицького шляху, який існував упродовж 2,5 тисяч років. Також відомі й інші шляхи: Чорний, Кривошаровський, Збужанський, Чумацький тощо. Сучасний дорожній ландшафт представлений різними видами дорожніх ландшафтних систем. Яскравим прикладом є автотраса Київ – Одеса, яка сполучає культурні торговельні центри із зонами відпочинку та рекреації. Її будівництво розпочали у 1926 році і завершили 23 жовтня 2004р. Однак, удосконалення дороги проводиться й зараз. Відбувається капітальний ремонт дорожнього автополотна, розширюють смуги для руху автомобілів у зв'язку із збільшенням транспортного потоку. Будуються нові мости, шляхопроводи, естакади, які формують сучасний ландшафт автотраси.

Ключові слова: історія, Чумацький шлях, Удицький шлях, автотраса Київ–Одеса, дорожній ландшафт, ландшафтно-інженерні системи, формування, використання.

Дідура Р.В. Из истории формирования дорожных ландшафтно-инженерных систем. Рассмотрено формирование дорожных ландшафтно-инженерных систем в результате функционирования, которых натуральный ландшафт постепенно перестраивался на антропогенный; показано, что в результате миграции и переселения различных народов на территории Украины формировались пути соединения; в частности торговые и межгосударственные. Один из них, так называемый путь "Из варяг в греки", который соединял страны Прибалтики с Константинополем (Стамбул) тогдашней Византийской империи. Он имел существенное влияние на развитие экономики, духовности, развития науки и искусства того времени. Важным путем также был Удицкий путь, который простирается с Причерноморья через территорию Умани (Черкасская обл.), затем поворачивает на запад возле с. Погорелое (Теплицкий район Винницкая область) и направляется на прежнюю Речь Посполиту (Польша). О том, что Удицкий путь проходил именно такими населенными пунктами: обнаруженные мраморные плиты которые были привезены из Причерноморья и найденные римские монеты непосредственно на территории этого пути. Геродот тоже отметил "Ескампей", то есть "Священные пути", которые в наше время совпадают по гидрографическому расположению с расположением Удицкого пути. То есть, Геродот описал наличие Удицкого пути, который существовал на протяжении 2500 лет. Также известны и другие пути: Черный, Кривошаровский, Збужанский, Млечный тому подобное. Современный дорожный ландшафт представлен различными видами дорожных ландшафтных систем. Ярким примером является автотрасса Киев - Одесса, которая соединяет культурные торговые центры с зонами отдыха и рекреации. Ее строительство начали в 1926 году и закончили 23 октября 2004г. Однако, совершенствование дороги проводится и сейчас. Происходит капитальный ремонт дорожного автополотна, расширяют полосы для движения автомобилей в связи с увеличением транспортного потока. Строятся новые мосты, путепроводы, эстакады, которые формируют современный ландшафт автотрассы.

Ключевые слова: история, Млечный путь, Удицкий путь, автотрасса Киев–Одесса, дорожный ландшафт, ландшафтно-инженерные системы, формирование, использование.

Didura R.V. The background of road landscape engineering systems formation. The article reviews the process of forming of the road landscape-engineering systems and the anthropogenic transformation of the natural terrain under the operation of these systems. Also the article represents the formation of the trade and interstate communication routes resulting from the migration and relocation of different nations across Ukraine. The route "from the Vikings to the Greeks" which connected the Baltic countries and Constantinople (Istanbul), the capital the Byzantine Empire of that time, is one of them. It had a significant impact on the development of the economy, spirituality, science and art of the period. The important route was the Udytsky route, which stretches from the Black Sea through Uman (Cherkasy region), then turns west near the village Pogoryle (Teplice district Vinnytsia region) and runs to the former Rzeczpospolita (Poland). The findings of marble slabs that were brought from the Black Sea and the Roman coins found directly on route, witness that the Udytsky route ran through those settlements. Herodotus mentioned "Eskampey" that is "sacred ways" which in our time is the same for hydrographic location of the placement of the Udytsky route. He wrote that there was the "Eskampey" area that is four days away north from Olbia by Southern Buh. That is, Herodotus described the presence of the Udytsky route that existed for 2500 years. Also, there are other ways known: Black, Kryvoshtarovskyy, Zbuzhanskyy, Milky etc. Modern road landscape is represented by different types of road – landscape systems. One of the perfect examples is the highway Kyiv - Odessa, which connects cultural shopping centers with rest areas and recreation zones. Its construction started in 1926 and was completed on October 23, 2004. However, the improvement of the road is held nowadays. Currently, the overhaul repairs of the roadway is performed – the extension of the traffic lanes due to the increased traffic flow. New bridges, overpasses, and ramps are constructed that form the modern traffic landscape.

Key words: history, Milky Way, Udytsky way, highway Kyiv–Odessa, road landscape, landscape-engineering systems, formation, using.

Наявність проблеми. Стрімкий розвиток цивілізації сприяв активній розбудові різних сфер життя людини. Поступово людина удосконалювала засоби пересування: спочатку це пішохідні походи, згодом чумацькі вози, далі із розвитком технічної революції, виник дизельний автомобіль, у наш час – актуальним є електромобіль. Всі засоби перевезень потребують дороги. Дорога також з часом еволюціонувала від ґрунтової до бруківки, потім покритої гравієм, у подальшому асфальтної, а тепер у будівництві використовують і бетон. У результаті функціонування доріг поступово формувалися дорожні ландшафтно-інженерні системи. Їх сучасний стан, а тим більше історія створення, досліджена недостатньо.

Мета статті: проаналізувати історію створення дорожніх ландшафтно-інженерних систем на території України на прикладі автотраси Київ – Одеса.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Вперше дав визначення та обґрунтував поняття дорожній ландшафт Ф.М. Мільков [6]. Згодом Г.І. Денисик удосконалив, розширив та впровадив це поняття в антропогенне ландшафтознавство [2]. О.М. Вальчук-Оркуша займалась дослідження дорожніх ландшафтів Поділля: розробила низку теоретико-методологічних засад дослідження дорожніх ландшафтів, охарактеризувала основні етапи створення дорожніх ландшафтів Поділля, дослідила їх структуру [1]. Дорожні ландшафти досліджувала Л.Ю. Матвійчук. Науковцем зхарактеризована історія забудови та дана характеристика доріг загальнодержавного значення на території Волині [5]. Решта публікацій стосується окремих елементів дорожніх ландшафтів, переважно придорожніх лісосмуг.

Результати дослідження. Формування дорожніх ландшафтів на території України відбувалося упродовж століть. Починаючи з доби палеоліту і, потім коли нинішню територію України населяли трипільці, мустери, чорноліси, середньостогівці та багато інших стародавніх культур. У ті часи, будь-які поселення намагалися розташовувати поблизу річкової мережі, що полегшувало пошук їжі. Похід до одного і того ж джерела кількома первісними людьми,

спричинював появу стежинки, яка поступово трансформувалась у стежку, із зміненими ґрунтами, флорою та фауною. У VII ст. до н. е на території України вторглися племена скіфів з Азії. Подолавши Кавказькі гори, вони оселилися на Північному Причорномор'ї. Доказами наявності скіфів на наших землях є залишки антропогенних неоландшафтів (кургани у степу). Із західної сторони, на територію України, приходять германські племена – готи, які мігрували із Балтики до Чорного моря та Дунаю. На той момент також важливе значення мали водні шляхи, якими готи із Балтики, зокрема гирлом р. Вісла, добирались до Західного Полісся, далі долиною р. Південний Буг потрапляли до узбережжя Чорного моря, де на той період перебували слов'яно-сарматські племена. Можливо на той час це були перші спроби створити шляхи сполучення на значні відстані. Важливою особливістю є те, що під час відступу багато племен спалювали місця свого перебування, що спричинювало формування пірогенних ландшафтів [2]. Для того щоб оминати ці території, формували нові дороги. Цей чинник є важливим тому, що він безпосередньо впливав на ландшафти того часу.

З розвитком суспільства на території нинішньої України, наприкінці IX–середини XIII століття, формується держава під назвою Київська Русь. Наявність транспорту та розширені економічні зв'язки сприяли удосконаленню та змінам видів транспорту. Люди почали використовувати чотирьохколісні вози із вантажомісткістю понад 60 пудів (близько 1 тонни). У результаті такої заміни формувались і відповідні дороги. Прокладені в епоху бронзи й добре освоєні в античні часи, меридіональні торгові й військові шляхи з південних степових районів Причорномор'я в центральні та північні частини Прибалтики, поступово у слов'ян і за часів Київської Русі перетворилися в дніпровський «шлях з варяг в греки», який проходив маршрутом: Балтика – Двіна – Дніпро; Балтика – Вісла – Буг – Прип'ять – Дніпро. Меридіональні торгові шляхи були унікальним поєднанням «річкових» і прирічкових сухопутних доріг. Важливе значення мали «вододільні» переміщення кочових племен, військ кримських татар і Османської імперії. Це добре відомі Чорний, Татарський, Кучманський, Чумацький та інші шляхи. Вони відіграли важливу роль у формуванні лісостепових ландшафтів досліджуваної території. Міста за часів Київської Русі були невеликими за розмірами, вони знаходилися на перетині шляхів і мали оборонне значення, були обнесені валами, ровами, тинами, що, в свою чергу, також сприяло зміні ландшафтної структури. Під час руху, війська спалювали (знищували) лісові насадження, в яких переховувалися місцеві жителі [9]. Так, у період татаро-монгольської навали 1239-1242 року, такі міста як Родень, Воїнь, були повністю знищені, як оборонні пункти, що чинили опір загарбникам [9]. Відомо про «Залозний шлях», який згадується у літописах в 1168-1170 роках, котрий з'єднував Київ із Тмутараканню, Малою Азією і країнами Сходу. Про напрям і власне назву цього шляху багато дослідників ще і досі сперечаються. Із літописів відомо, що і «Залозний шлях», і «Грецький шлях», сходяться на території нинішнього міста Канів, а потім прямують в сторону Азовського моря. «Чорний шлях» – торговельний шлях, яким користувалися татари для нападу на Центральну і Західну Україну, Польщу. «Чорний шлях» починався від Білгороду (Дністровського), через Маяк (Каравул) до переправи на р. Буг (Бог) і до Чорного лісу. Від Чорного лісу розгалужувався у трьох напрямках: до Балти, до Ольвіополя та до переправи Микитин Ріг через Дніпро. «Чорний шлях» починався з Перекопського перешийка і простягався на північ, через запорозькі степи, у

верхів'ях річок Інгула, Інгульця і Тясмину, повертав на захід та розгалужувався на кілька шляхів: *Київський* (північний або північно-східний) – на Кременчук, Київ, проходив через Черкаси, Канів, Корсунь, Звенигородку, Богуслав, Лисянку, Тетіїв, потім на Зяслав, Полонне, Луцьк, Володимир-Волинськ, Сокаль та на Волинь. *Північний шлях* (Чорний): Замость, Сокаль, Немирів, Тартаків, Рава-Руська, Магелів, Белз, Жовква, Великі Мости, Каменка, Струмилова, Городок Куликів, Львів. *Середній* проходив поблизу Шполи, Умані, Яніва, Тального і Дашева. Біля Липовця північне і середнє розгалуження з'єднувалися і далі Чорний шлях пролягав у напрямі Тернополя [8].

Майже всі теперішні шляхи загальноукраїнського значення – засновані чумаками. Коли на території України був степ, більшість доріг з'єднували між собою найближчі села. Чумакам не вигідно було втрачати час, подорожуючи поселеннями, і вони прокладали власні маршрути, прив'язуючись лише до річок (зادля орієнтації на місцевості та постійного доступу до прісної води). З початку XV до середини XIX ст. чумаків можна назвати правонаступниками купців та торговців часів Київської Русі. Вони, об'єднуючись у великі групи, прямували із півночі України на південь, в основному у Крим. Цей шлях був названий «Чумацьким шляхом». Рухаючись, чумаки залишали після возів слід, який із часом переростав у шлях, а потім і в повноцінні дороги. Маршрути: Київ – Умань – Таврія; Волинь – Умань до р. Синюхи і на Дніпро; Володарка – Бузівка – Умань та інші [8].

Злодійський шлях, проходив через Центрально-Придніпровську височинну область так званім Бориспільським степовим коридором, ще з часів епохи бронзи, про що свідчать численні ранньобронзові та скіфські кургани обабіч нього. Він служив для просування степовиків у лісостеп, а у давньоруський час ним зі степу вторгалися різноманітні “таті” – печеніги, половці та ін. Цим шляхом нині проходить автодорога Київ-Кременчук. Були й шляхи місцевого значення. Під Каневом проходив відомий вододільний Серпяжин шлях, котрим везли на поховання на Чернечу гору Тараса Шевченка. Нині у межах Канівського історико-природничого заповідника є урочище Серпяжине. Кривошарівський і Удицький шляхи проходили у XVII ст. через Уманщину. Удицький шлях проходив вододілом річок Ятрані та Синиці, між селами Томашівка, Черповоди, Рижавка і Городниця Уманського району. Цей шлях має багато назв: Татаро-Удицька дорога, Широкий шлях або Гардовацький шлях [4]. Тепер він простягається вздовж автодороги Київ – Одеса із одного боку, а із іншого майже дотикається до розвилки Умань – Бершадь. Біля будь-якого шляху завжди були певні місця відпочинку, не виключенням був і Удицький шлях на якому в часи чумацтва були відкриті генделики, тракти та корчми. Поблизу с. Городниця, яке розташоване в трьохста метрах від автотраси Київ – Одеса й була побудована така корчма. Отже, уже із XVII ст. почала формуватися сучасна структура дорожніх ландшафтів траси Київ – Одеса.

Автотраса Київ – Одеса з'єднує великі промислові, адміністративні й культурні центри України з морськими портами та зонами відпочинку на Чорноморському узбережжі, а також забезпечує транзитні автотранспортні перевезення між країнами Балтики та Скандинавії, раніше й Росією. Починається в місті Києві, проходить через Білу Церкву, Жашків, Умань, Ульяновку, Жовтень та закінчується в м. Одеса. Загальна протяжність автомагістралі 504,6 км, обхід м. Одеса – 32,6 км, разом – 537,2 км. Будівництво дороги розпочалося у 1926 році.

До 1960 року була побудована дорога II категорії з шириною проїзної смуги 7,5 м.

З 1965 року по 2002 рік відбулася реконструкція ділянок від Києва до Жашкова (138 км) та від Червонознам'янки до Одеси (81 км) [7]. Після реконструкції автошляхи ділянки відповідали I категорії. Ділянка автошляху від Жашкова до Червонознам'янки залишилася в первинному стані і не відповідала сучасним вимогам (рис 1). Додаткова інтенсивність руху від 34 до 40 тис. автомобілів.



Рис.1. Автомобільна дорога Київ – Одеса поблизу с. Краснопілка (1973 рік)

З метою розвитку міжнародного транспортного коридору №9 Верховною Радою України у 2003 році було прийнято Закон України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки». Це будівництво відоме українцям під назвою «Будівництво автобану Київ – Одеса». Хоча автодорога не відповідає всім критеріям і не є автобаном, її відносить до автомобільних доріг загального користування державного значення. Протяжність ділянки, яка підлягала реконструкції, становила 219 км, загальна вартість робіт – 3,9 млрд. грн. Реконструкція почалася на 118 ділянках автодороги в Черкаській, Кіровоградській, Миколаївській і Одеській областях. До робіт було залучено 63 дорожньо-будівельні і спеціалізовані мостобудівні організації, з українських дорожньо-будівельних та мостобудівних підприємств, будівельні підрозділи Укрзалізниці, залізничні війська, будівельні фірми з Росії, Туреччини, Білорусії, Фінляндії, Німеччини та Македонії, а також автотранспортні механізми підрозділів ВАТ ДАК "Автомобільні дороги України" з усієї України, понад 1780 одиниць техніки [3]. На реконструкцію автомобільної дороги Київ – Одеса здійснювали запозичення на зовнішньому фінансовому ринку. 23 жовтня 2004 року відкрито рух автомобільного транспорту 4 смугами реконструйованої ділянки Жашків – Червонознам'янка автошляху М-05 (рис. 2) протяжністю 219 км, з яких 16,4 км прийнято в експлуатацію як повністю закінчені. Збудовано 11 мостів, 29 шляхопроводів, 29 транспортних вузлів-розв'язок. Ширина проїжджої частини – 2 смуги по 7,5 м кожна, ширина розділювальної смуги – 6 метрів, ширина земляного полотна 28,5 метри. Розрахункові навантаження – 11,5 тонн на вісь. Розрахункова швидкість автомобільного транспорту – 140 км/год.



Рис. 2. Автомагістраль М-05 в околицях м. Жашків

У 2005 році будівництво автомагістралі Київ – Одеса визнано незавершеним та таким, яке проходило із численними фінансовими зловживаннями, зокрема, із використанням коштів не за призначенням. У 2005 році реконструювали відрізок дороги від Києва до Білої Церкви. Упродовж наступних років реконструкцій не проводили. Однак до 2015 року Європейський банк реконструкції та розвитку разом із Європейським інвестиційним банком регулярно виділяли кредити для ямкових ремонтів цієї автотраси. У 2016 році під Києвом розгорнулись роботи із збільшенням смуг для руху автомобілів від чотирьох, які були побудовані ще в 2004р., до шести, які вже будуються. Ці капітальні роботи виконує українська компанія "Альтком", поблизу с. Васильків, с. Віта Почтова та с. Глеваха. Також компанія "Альтком" планує встановити шумозахисні відводи, провести електроосвітлення та встановити світлофори у місцях переходів.

Висновки. Дорожні ландшафти на території України почали формуватися у добу палеоліту, коли з'явилися перші поселення людей. Первісні люди змінювали ландшафтну структуру, утворювали поселення і заодно створювали перші шляхи – стежки. Ці стежки перетворювали на шляхи сполучення, а згодом і дороги. Упродовж століть важливими були шляхи: "Із варяг в греки", Чорний, Чумацький, Удицький, Кривошаровський, Збужанський та багато інших. У XV ст. – XIX ст. в Україні поширилось чумацтво, яке сприяло створенню каркасу сучасних дорожніх ландшафтів. Однією із важливих автодоріг, яка сполучає північну частину України із південною, проходить у меридіональному напрямі центральною частиною України, є траса Київ – Одеса. Ця траса сполучає столицю України із зонами відпочинку та рекреації. Будівництво автошляху розпочалося у 1926 році, автотраса реконструйована у 1960 році до дороги II категорії. Упродовж 1965-2002 року відбувалися реконструкції ділянок від Києва до Жашкова, і також від Червонознам'янки до Одеси. Автомагістраль здана в експлуатацію у 2004р. Однак у 2016 році відновлюються роботи з розширення смуг для руху. Автотраса М – 05 яскравий приклад опорного каркасу, до якого примикають інші транспортні мережі, і створюють розгалужену мережу автомобільних доріг різного значення. Ця траса створює сучасну, активно діючу дорожню ландшафтно-інженерну систему, що потребує подальших детальних досліджень.

1. Денисик Г.І. Дорожні ландшафти Поділля // Г.І. Денисик, О.М. Вальчук. – Вінниця : Теза, 2005. – 178 с.
 2. Денисик Г.І. Нариси з антропогенного ландшафтознавства : навчальний посібник / Г.І. Денисик, В.М. Воловик. – Вінниця : ГІПАНІС, 2011. – 170 с.
 3. Державні будівельні норми України. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. ДБН В.2.3-4. – 2000. Видання офіційне. – К. : Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України, 2000.
 4. Франческо Л. Уманщиною проходить Удицький шлях [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://vch-uman.in.ua/material.php?id=1744>.
 5. Матвійчук Л.Ю. Особливості забруднення важкими металами приавтомагістральних територій Волинської області : Автореф.дис... канд. геогр. наук / Л.Ю Матвійчук. – Львів, 2008. – 22 с.
 6. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты / Ф.Н. Мильков. – М. : Мысль, 1973. – 222 с.
 7. Стаття Автошлях М 05 [Електронний ресурс]. – Режим доступу https://uk.wikipedia.org/wiki/Автошлях_М_05.
 8. Все про Чумацтво [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://chumactvo.info/>.
 9. Стаття Давні дороги Черкащини [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://04744.info/novyny-umani-ta-rehionu/item/11967-davni-shlyahy-cherkashchyny>.
-
1. Denysyk G.I. Dorozhni landshaftu Podilly // G.I.Denysyk, O.M. Valchuk. – Vinnitza : Teza, 2005. – 178 s.
 2. Denysyk G.I. Narysy z antropohennogo landshaftoznavstva / G.I. Denysyk, V.M. Volovyk // Navchalnyi posibnyk. – Vinnytsia: GIPANIS, 2011. – S.174-175.
 3. Derzhavni bydivelni normy Ukrayiny. Sporydu transporty. Abtomobilni dorogu. DBN V.2.3-4 – 2000. Budanny ofiziyne. – K. :Derzhavnyu komitet bydivnuztva, arkhitektury ta zhutlovoi polituku Ukrayiny, 2000.
 4. Franchesko L. Umanzhunnoy prokhodut` Uduzky shlarh [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://vch-uman.in.ua/material.php?id=1744>
 5. Matvijchuk L.U. Osoblyvosti zabrydnenny vazhkumu metalamu prauvtomagistralnukh terutorij Volunskoj oblasti : Avtoref.dus... kand. geoer. nayk/ L/U/ Matvijchuk. - Lviv, 2008.– 22 s.
 6. Mil`kov F.N. Chelovek y landshofty/F.N. Mil`kov. – M. : Musl, 1973. – 222. s.
 7. Stattj Avtoshljkh M 05. [Elektronnyj resurs] – Rezhym dostupu: https://uk.wikipedia.org/wiki/Автошлях_М_05
 8. Vse pro chymatstvo [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://chumactvo.info/>
 9. Davni dorogy Cherkshchyny [Elektronnyj resurs] – Rezhym dostupu: <http://04744.info/novyny-umani-ta-rehionu/item/11967-davni-shlyahy-cherkashchyny>.

Подано до редакції 18.01.2017

Рецензент – кандидат географічних наук О.М. Вальчук