

УДК 911.52:477

МОЛЬЧАК Я.О., ФЕСЮК В.О., ПАНЬКЕВИЧ С.Г.

**ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЕКОСИСТЕМ
ВЕЛИКИХ МІСТ ВОЛИНСЬКОЇ ВИСОЧИНИ**

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Для того аби зрозуміти сучасні тенденції динаміки екологічного стану міст України, слід детально дослідити та проаналізувати історію їх розвитку, виділити основні етапи антропогенної трансформації довкілля міст, встановити основні риси реакції природного

середовища міст та приміського оточення на вплив виробничого, транспортного та селітебного комплексів міст.

В усі періоди свого існування міста виступали найпотужнішими факторами зміни навколишнього природного середовища. Урбанізація, що супроводжувала сучасний науково-технічний прогрес, індустріалізація (а для більшості великих міст навіть гіперіндустріалізація) привела до різкого загострення протиріч між міст та природним середовищем.

Коли ми відкриємо будь-яку історичну книгу чи документ, прочитаємо там, що ще на початку XX ст. міста Волинської височини були невеликими повітовими містечками практично без крупних промислових підприємств, з дрібними ремісничими майстернями, цехами, без водопроводу, без каналізації, з ґрунтовими дорогами та жахливими антисанітарними умовами. А вже після війни розвиток міст відбувався просто вражаючими темпами – за 15-20 років кількість жителів в містах подвоювалась, а промисловий потенціал зростав в 4-5 разів.

Характер освоєння території міст, їх забудови, промислового розвитку, заселення, особливості міських функцій, виконуваних на сучасному етапі виявляють потенційне тяжіння до однотипних екологічних проблем і дозволяють розробити єдину методику конструктивно-географічного аналізу урбоєкосистем для вирішення проблем розвитку міст та екологічної гармонізації включення міст у взаємодію з навколишнім середовищем.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Питанням генезису міських ландшафтів, історичних аспектів розвитку і трансформації довкілля міст присвячено доволі багато праць вітчизняних та зарубіжних вчених, в основному, урбоєкологів. Особливо хотілось би відмітити роботи В.П. Кучерявого (2001), Е.Н. Перцика (1989), Г.І. Денисика (2002), Форестера Дж. (1974), В.В. Владімірова (1982). Стосовно Луцька дані питання детально розглянуті в монографії [4].

Цілі статті:

- історичний аналіз становлення екосистем міст Північно-Західної України;
- дослідження основних аспектів та тенденцій урбанізації регіону;
- знаходження “коріння” сучасних екологічних проблем міст;
- формування нових підходів до розуміння сучасних екологічних проблем міст та розробка методів та заходів для їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Луцьк – одне з найдавніших міст Західної України. Протягом своєї історії Луцьк виконував багато функцій та входив до складу багатьох держав. Перші сліди проживання людини на території сучасного міста датуються епохою нового кам'яного віку – неоліту (VI-IV тис. до н.е.). Проте вперше Луцьк (Лучеськ) згадується в Іпатівському та Лаврентіївському літописах в 1085 р. За економічним і політичним значенням це було друге місто на Волині після Володимира. Площа міста в той час сягала близько 10 га (сучасна площа більше 5400 га) [2].

В 1432 р. місто здобуло самоврядування за магдебурзьким правом. В середині XVI ст. луцькі ремісники спорудили міст через р. Стир та її заплаву довжиною 600 м. В той час економічний потенціал міста й надалі зростав завдяки розвитку ремесла та інтенсивній торгівлі з польськими, німецькими, литовськими, вірменськими купцями [3].

За наступних 200 років Луцьк став відомим містом на Україні. В 40-х роках

XVI ст. в ньому мешкало понад 5 тис. чоловік, розвивались ремесла, Луцьк став одним із крупних центрів торгівлі в західному регіоні, зокрема, по торгівлі хлібом.

Економіка Луцька до другої половини XIX ст. знаходилась в депресії. За обсягом виробленої промислової продукції (5,4 тис. крб у 1886 р.) Луцьк займав одне з останніх місць серед міст Волинської області [2].

Але все-таки навіть на початку XX ст. Луцьк залишався відсталим провінційним містечком. В 1902 р., за даними губернського статистичного комітету, в місті працювало 29 заводів, загальна кількість робітників на яких становила 58 чоловік. Ясно, що це були не зовсім заводи, а дрібні ремісничі майстерні. До 1913 р. року кількість заводів зменшилась, а самі вони укрупнились. В Луцьку на той час працювало 10 фабрик і заводів, на яких налічувалось 3439 робітників, а обсяг промислової продукції сягав 2,4 млн. крб. Отже, вже на той час проявилась тенденція до концентрації промисловості, що була характерна для імперіалізму [2].

До більш-менш великих підприємств тогочасного Луцька можна віднести: чавунно-ливарний завод братів Свободів, цегельний завод Старчевського, тартак, паровий млин Глікліха, паркетну фабрику, два пивоварні заводи. Крім того, в Луцьку налічувалось 905 ремісників, на яких працювало 1043 робітники та 872 учні. У 1909 р. була збудована перша електростанція, але потужність її була невелика – дві машини по 40 кінських сил. На вулицях з'явилося електричне освітлення. Існував внутрішньоміський телефонний зв'язок. Місто суттєво виросло, дещо впорядковувалося, стало більше брукованих вулиць та дерев'яних тротуарів. У 1910 р. приміські села Гнідава, Омеляники, Дворець (колишній Гай) стали передмістям. Чисельність населення збільшилась від 22,5 тис. в 1909 р. до 28,7 тис. в 1910 р. [3].

Уже в 1930 р. розпочато комплексне будівництво водопроводу в м. Луцьку. Зокрема, було побудовано Дубнівський водозабір та каналізаційну мережу. До 1937 р. усі вулиці в центрі Луцька були вже з водопроводом. Одночасно велись роботи й по будівництву каналізаційної мережі. Умови життя лучан і санітарний стан міста суттєво поліпшились [4].

Після визволення міста від німецьких військ 2 лютого 1944 р. розпочалось мирне життя міста й відбудова народного господарства. Уже до 1950 р. виробництво промислової продукції зросло на 30% у порівнянні з 1940 р., а продуктивність праці зросла за той же ж період в 2,8 рази.

Протягом 1951-1955 р.р. економічний потенціал міста помітно зріс. Розширено виробничі площі, споруджено нові цехи на ливарно-механічному, цегельному, ремонтному, пивоварному заводах, промкомбінаті, взуттєвій і швейній фабриках. В 1958 р. відбувся запуск гіганта індустрії харчових продуктів – Гнідавського цукрового заводу. Провідними галузями промислової спеціалізації міста були харчова, деревообробна, виробництво цегли. В Луцьку ще не було дійсно крупних підприємств. Під керівництвом архітектора М. Самбура в 1952 р. розроблений Генеральний план розвитку міста. Він передбачав значне розширення житлового фонду, реконструкцію й будівництво промислових підприємств, нового залізничного вокзалу і міських шляхів сполучення.

3 серпня 1959 р. Луцьк зазнав значного природного катаклізму – дуже сильного урагану з небаченою за останні 100 років зливою. Було зруйновано багато будинків, затоплені квартири та підвали, пошкоджені мости, дороги, водогін, каналізація, телефонна мережа. В економіці – стрімке зростання – у

1960 р. побудовано нове приміщення сучасного заводу ВАТ “Електротермометрія”. В 1959 р. розпочалось становлення Луцького машинобудівного заводу (тепер – ВАТ “ЛуАЗ”), а вже в лютому 1967 р. був випущений з конвеєра перший автомобіль марки ЛуАЗ (“Волинянка”). В 1962 р. почав випускати продукцію електроапаратний завод (сьогодні – ВАТ “ЛЕАЗ”), створений на основі невеликого електромонтажного цеху. Відбувся перехід від дрібних напівкустарних підприємств до крупних сучасних заводів і комбінатів, із якими, як буде доведено пізніше, пов’язано виникнення гострих екологічних проблем міста.

Помітно поліпшилось комунальне господарство. В 1964 р. був розроблений новий Генеральний план розвитку міста, за яким до території Луцька було включено 11 приміських сіл (Красне, Черчиці і т.д.). В 1974 р. уведена в експлуатацію перша черга міських каналізаційних очисних споруд потужністю 40 тис. м³ стоків на добу [4].

Наступний етап розвитку міста характеризувався значним зростанням його промислового потенціалу, перш за все, за рахунок спорудження підприємств-гігантів. Так, зокрема, в 1972 р. став до ладу завод виробів із пластмас, в 1973 р. розпочав випуск продукції картонно-руберойдовий комбінат, в 1976 р. – завод синтетичних шкір, в 1977 р. – шовковий комбінат (тепер ВАТ “Волтекс”), в 1981 р. – підшипниковий завод (ВАТ “ЛПЗ”), який є одним із найбільших підприємств своєї галузі не лише в Україні, але й у Європі. Окрім того, на початку 80-х років ХХ ст. здані в експлуатацію хлібокомбінат з елеватором (тепер КХП-2), завод крупнопанельного домобудування (ЛЗКПД), молокозавод та цілий ряд інших важливих народногосподарських об’єктів. Обсяг промислової продукції, що випускалась в Луцьку, різко зростає: за 1966-70 р.р. в 1,5 рази, за 1971-1975 р.р. – в 1,6 рази, за 1976-1980 р.р. – в 1,8 рази.

Територія міста на сьогодні становить (за даними міського управління архітектури та містобудування) більше 5400 га (54 км²). Чітко простежується тенденція до збільшення площі міста: в 1980 р. вона становила 3810 га, у 1990 р. – 4280 га, у 2000 р. – 5364 га. Площа під забудовою становить близько 3500 га, а зелені насадження – 1900 га, із них майже 500 га загального користування. Розростаючись, місто асимілює навколишні села. Цей процес продовжується і зараз. Причому, його інтенсивність сьогодні прямо пропорційно залежить від збільшення вартості земельних ділянок під забудову та проведення виробничої діяльності. Тому площа міста зростатиме і надалі [4].

Зрозуміло, що таке різке збільшення кількості населення та промислового потенціалу міста спричинили посилене використання природного середовища, його інтенсивну антропогенну трансформацію, виснаження природних ресурсів, деградацію довкілля та виникнення екологічних проблем. Так, наприклад, лише при будівництві Луцького шовкового комбінату (1974-1977 р.р.) було переміщено 1839 тис. м³ ґрунту, прокладено 402 км труб різного діаметру, 500 км кабелю і т.д. В той же ж час хотілося б відмітити і позитивні сторони зростання міста – адже воно відбувалось не стихійно, не спонтанно, а цілеспрямовано, продумано. Наприклад, функціональна організація міста передбачає розміщення промислових районів на північному сході та південному сході міста, що при переважаючих західних напрямках вітрів мінімізує забруднення території міста викидами місцевих промислових підприємств.

Отже, підсумовуючи потрібно відмітити, що серед компонентів довкілля в

найбільшій мірі антропогенної трансформації зазнали ліси. К.І. Геренчук (1975) вважав, що територія м. Луцька та околиць в історичному минулому була зайнята сосновими, дубово-сосновими, дубово-грабовими лісами і суходільними луками. На сьогодні жодного із вищезгаданих рослинних угруповань у межах міста не залишились, навіть луки на заплаві р. Стир у Центральному парку мають вторинне походження.

Якщо порівняти різночасові топографічні карти території м. Луцька, одразу ж впадає в очі зміна рельєфу. Зокрема, рельєф долини р. Стир та інших річок ускладнився у зв'язку з різночасовим гідротехнічним будівництвом. Зокрема, будувались дамби, греблі, загати на Стиру, які мали фортифікаційне, протиповеневе, рибогосподарське значення. Трансформувались й інші річки. Наприклад, в XIX ст. лише на р. Сапалаївці в межах міста (довжина всього 12 км) працювало 11 водяних млинів. Місцевості з складнішим, більш пересіченим рельєфом (круті схили долини р.р. Стир і Сапалаївки, днища балок, яри тощо) освоювались насамкінець, коли вже не вистачало кращих земель. Але дійшла черга і до них. При цьому рельєф цих ділянок нівелювався, вони перекривались значної потужності культурним шаром (іноді до 7-8 м). Місто весь час розросталось. Потрібно було все більше і більше будівельного матеріалу. На території Луцька добували пісок, глину, торф. Залишились кар'єри, які на сьогодні теж забудовані (район „ЛуАЗу”, вул. Рівненська).

Значна трансформація очікувала і поверхневі води. Зокрема, течія р. Стир декілька разів була змінена. Останній раз уже в XX ст., коли меандрування річки спричинило розмивання берегів, на яких у потенційній небезпеці виявились житлові, адміністративні та промислові будівлі. Крім того, до останнього часу (ще у 80-их р.р. XX ст.) р. Стир була судохідна, хоч на ній і проводились постійні днопоглиблювальні роботи (зокрема, в районі мосту на вул. Ковельській). Менші річки зазнали ще більшої трансформації, зокрема, р.р. Сапалаївка й Омеляник зарегульовані і практично на всьому протязі каналізовані, в межах міста на них створено ставки (Теремно, Кічкарівка).

Вищезгадані зміни спричинили глобальну трансформацію ландшафтів у межах міста, мікроклімату, активізацію небезпечних геологічних процесів.

Ті ж самі процеси характерні і для м. Рівного. Історія міста трошки коротша – першу згадку про Рівне офіційна історіографія датує 1283 р., саме тоді назва „Рівне” фігурує в „Рочнике капитульном краковском” (Молчанов О.П., 1973). В 1479 р. Рівне стало містом. Тут розгорнуто будівництво замку та інших споруд, почалось інтенсивне заселення території. Замок, споруджений з дубових колод, було розміщено на одному з островів р. Усті й оточено земляним валом. Це укріплення мало бійниці, кілька гармат [3].

Так само, як і Луцьк, м. Рівне розділило долю прикордонного міста, постійно переходячи від однієї держави-метрополії до іншої. На думку Сербіна Г.П. (1989) розвиток міста відбувався стихійно, що й призвело до формування екологічних проблем ще в доволі віддалені історичні періоди [5].

Вкінці XV ст. місто здобуло магдебурзьке право. В 1629 р. в ньому налічувалось 505 будинків, 10 вулиць, але місто все ще мало чим відрізнялось від села (Т. Stecki, 1888). В 1667 р. в Рівному мала місце величезна епідемія чуми, яка забрала життя понад 1500 міщан. Це свідчить про дуже поганий санітарний стан міста в ті часи. В 1691 р. в місті відбулась велика пожежа, в результаті якої вигоріла вся центральна частина, де переважали дерев'яні будинки.

На думку К.І. Геренчука (1976), до початку антропогенного освоєння правий берег р. Усті, в межах сучасного Рівного, був укритий дубово-грабовими лісами, а лівий – лучними степами. Ліси успішно виконували водозахисну роль – підтримували високий рівень ґрунтових вод і рівень води в р. Устя. Ще до середини XIX ст. русло річки в межах міста було розділене на багато рукавів, розділених між собою островами, річка займала суттєво більшу частину заплави ніж на сьогодні, а сама заплава була сильно заболочена (за М.О. Клименком і Т.Л. Меліховою, 2001). До XVII ст. ядро міста розміщувалось на одному з островів на р. Усті. На острові розміщувався і кам'яний замок. Річка в той час, як і в м. Луцьку, мала фортифікаційне значення (Рудницький А.М., 1971).

В наступному столітті місто розростається, забудовується заплава, в 1797 р. на території міста закладається перший парк, рослинний склад якого був представлений типовими для зони широколистяних лісів деревними видами. В цей час в центральній частині міста ще залишаються окремі місцевості, де збереглась рослинність у природному стані (низинні болота, балки). Знищення лісів і перші меліоративні роботи (осушення заплавних боліт) спричинили зниження рівня води в Усті, спрямлення русла, більш чітке розмежування в рельєфі заплави і надзапавної тераси. Русло звужилось в окремих місцях до 10 м [5].

З 1793 р., після возз'єднання Правобережної України з Росією, Рівне стає повітовим центром Волинського намісництва, а з 1797 р. – Волинської губернії. Економіка міста розвивалась далі. Темпи розвитку дещо пришвидшились. Велике значення для економічного розвитку Рівного мало Києво-Брестське шосе, яке пролягло через місто в 1857 р.

Після реформи 1861 р. забудова міста дещо прискорила, але все одно йшла безсистемно. Більшість вулиць залишались невідпорядкованими. В місті налічувалось 23 дрібні промислові підприємства. (Сербін Г.П., 1989).

На початку XX ст. площа міста досягла 8 км², центральна вісь міста – транзитна дорога на Київ і Брест (тепер вул. Соборна) була щільно забудована невисокими переважно дерев'яними будинками міщан, розпочалось формування промислово-складського поясу, на незабудованих фрагментах заплави збереглись болотні природні комплекси, територія поза заплавою, в основному була зайнята сільськогосподарськими угіддями. Особливих соціально-економічних змін у місті не відбулось. Промислові підприємства, як і раніше, залишалися дрібними, кустарними (Молчанов О.П., 1973). Місто залишалось сірим, неблагоустроєним і непривабливим. Переважала одноповерхова забудова. За спогадами людей, які проживали в тогочасному місті весною та восени на вулицях була непролазна грязюка, а влітку цілий день блукала худоба. Через антисанітарні умови в місті регулярно спалахували епідемії. Об'єкти міської інфраструктури (водопровід, трамвай, електричне освітлення) не будувались. Тільки 1912 р. в Рівному була побудована невелика електростанція (250 кВт).

Напередодні Великої Вітчизняної війни населення досягло 50 тис. чол. Місто стало значним промисловим і культурним центром області. Інтенсивно відбувалось житлове будівництво, створювалися нові парки, сквери, удосконалювався водопровід (М.О. Клименко і Т.Л. Меліхова, 2001).

Після II світової війни місто починає розбудовуватись й розростатись особливо інтенсивно. З'являються масиви середньовисотної й висотної забудови, розростаються промислово-складські території. Відбувається інтенсивне гідротехнічне будівництво: створюється Басівкутське водосховище, система

штучних озер гідропарку, зарегульовується стік р. Усті, окремі ділянки її русла каналізуються, обкладаються бетонними плитами. Водночас проводяться і масштабні меліоративні заходи – осушуються болота, вирівнюється рельєф, засипаються й вирівнюються стариці р. Усті, природні ґрунти перекриваються насипними, потужністю до 4 м. Змінюється рослинний покрив – заплавні луки з різнотравно-злаковою рослинністю і деревно-чагарниковий покрив рекреаційних просторів поступово замінюють природну лучно-болотну рослинність заплави р. Усті [1].

До середини 50-х років усі старі підприємства міста (в основному харчової та легкої промисловості) були відбудовані й виробляли більше продукції, ніж до війни. Розгорталася також будівництво нових промислових об'єктів, що значно змінювало економіку міста. Протягом 1951-1955 рр. були споруджені завод залізобетонних та будівельних деталей, овочесушильний комбінат, асфальтовий, молочний та інші заводи. В 1957 р. вступив у дію завод високовольтної апаратури. З 1960 р. почав працювати завод торгівельного обладнання, розпочалось будівництво льонокомбінату, який став до ладу в 1963 р. На початку 1961 р. завершено будівництво високовольтної лінії передач Добротвір-Рівне. Ще більших розмахів набрав розвиток промислового виробництва в 70-ті роки ХХ ст. Зокрема, в той час був запущений завод тракторних запчастин, добудовано „Азот” (перша черга стала в дію ще в 1969 р.), фабрика нетканих матеріалів, завод високовольтної апаратури. Укінці 70-х р.р. здається в експлуатацію комбінат ВПД, добудовуються цехи на фабриці нетканих матеріалів, заводах тракторних запчастин і залізобетонних виробів [3].

Поряд із розвитком промисловості відбувалось впорядкування міста, адже до 1939 р. його забудова здійснювалась безсистемно. Ширина вулиць була розрахована лише на те, щоб розминулося два візки. У післявоєнний час розробляється Генеральний план Рівного. Розширюються і впорядковуються старі вулиці, з'являються нові магістралі. На південній околиці міста виросло нове селище з добре впорядкованими будинками. Центр наповнюється багатоповерховою забудовою. Впорядковується річка Устя, русло її розширяється, зарегульовується, береги покриваються гранітними плитами. Розчищено також замулене Басівкутське озеро. На ньому обладнано пляж, водну станцію, є човни для катання. Місцевість понад річкою й озером швидко вкривається зеленню [1].

В наш час процеси антропогенної трансформації природного середовища продовжуються – освоюються території які досі вважались важкодоступними у зв'язку із пересіченим рельєфом і високим рівнем ґрунтових вод (заболочені місцини заплави, низинні болота днищ балок), порушується режим природоохоронної зони р. Усті, місто розростається, асимілюючи сільськогосподарські угіддя та приміські села. Весь цей комплекс процесів трансформації ландшафтів спричинює загострення екологічних проблем. Зокрема, дуже гостро постають еколого-геологічні проблеми. Вони пов'язані з інтенсивним проявом несприятливих геологічних процесів у межах міста та недосконалістю системи інженерного захисту території. Зокрема, слід виділити наступні форми прояву вищезгаданих несприятливих (а часом і небезпечних) процесів:

- водна ерозія, особливо площинний змив (найбільш інтенсивно проявляється на незакріплених ґрунтах масивів новобудов);
- вибіркове локальне яроутворення, проявляється на ділянках із знищеним рослинним покривом – не рекультивованим або витоптаним (проявляється не

локальних територіях схилів річкової долини й балок, які мають похил більше 3°);
 - локальне заболочення заплави (наприклад, в межах парку „Молодіжний”);

- наявна та потенційна підтоплюваність території (заплава р. Усті, днища балок);

- суфозійні процеси, які пов'язані із просадочністю відкладів лесового комплексу, переущільненням та перезволоженням ґрунтів унаслідок високого сезонного рівня стояння ґрунтових вод, втрат вологи в системах підземних інженерних комунікацій.

Хоч ці процеси на сьогодні мають локальний характер, але, враховуючи складність рельєфу міста, особливості його геологічної будови, фізико-географічні умови (значна кількість опадів, ймовірність виникнення повеней, паводків, високий рівень ґрунтових вод), можна прогнозувати значні потенційні небезпеки, джерелом яких може стати антропогенно трансформоване природне середовище.

Висновки. Про екологічні проблеми міст ми ведемо мову досить віддавна – виникли вони далеко не вчора і не позавчора. Наприклад, культурний шар в межах Нижнього замку (Історико-культурний заповідник “Старе місто”, м. Луцьк) досягає 5-7 м. При геохімічному опробуванні цього шару встановлено не поодинокі перевищення ГДК важких металів (мідь, олово). Забруднення це досить давнє, спричинене потраплянням в ґрунт посуду, домашньої утварі, інструменту з міді та бронзи, та подальшим розсіюванням хімічних елементів у ґрунті.

Але дісно серйозно про екологічні проблеми міст регіону слід було вести мову вкінці 70-х р.р. ХХ ст., коли маховик росту міст набрав максимальних обертів, а попереду були великі п'ятирічні плани зростання економіки та добробуту. На жаль, той час вже втрачений безповоротно. Аби вчасно спрогнозувати можливі наслідки багато в чому безсистемного хаотичного розвитку міст, врахувати їх у Генеральних планах розвитку міст, розробити реальний і ефективний комплекс заходів по протидії негативному впливу на навколишнє природне середовище і жорстко контролювати його виконання, можна було б зберегти довкілля міст на сьогодні в набагато кращому стані. При чому реалізувати вищезгадуваний комплекс заходів в той час було набагато простіше ніж зараз – обсяги інвестицій просто не порівнянні. За різними оцінками для підтримання довкілля міст у більш-менш прийнятному стані було б достатньо деякої частини тих інвестицій (25-30%). На сьогодні потреби у фінансових ресурсах на природовідновлювальні заходи в декілька разів перевищують обсяг інвестицій.

Сучасна ситуація деякими рисами нагадує той період. Починаючи з 2004 р. відмічається стійке зростання економіки міст, зокрема, за рахунок іноземних інвестицій. На сьогодні ні в кого не викликає сумнівів подальший проєвропейський курс України – наша держава нехай повільно і непослідовно але все ж рухається в напрямку європейської інтеграції, зокрема, вступу в СОТ, ЄС тощо. Тому можна прогнозувати збільшення обсягів інвестицій в економіку міст, перетворення міст Північно-Західного регіону України у дуже привабливі в аспекті розвитку промисловості та інфраструктури центри. В найбільш оптимістичному варіанті хотілось би бачити Рівне та Луцьк економічними плацдармами (трамплінами) піднесення економіки нашої держави при її русі в

об'єднану Європу. І, безумовно, цей процес супроводжуватиметься збільшення антропогенного навантаження на довкілля міст, новим витком інтенсивної урбанізації, їх розростанням за площею та асиміляцією навколишніх територій.

1. Клименко М.О., Меліхова Т.Л. Довідник екологічного стану м. Рівне. – Рівне: Волинські обереги, 2001. – 144 с. 2. Михайлюк О.Г., Кічий І.В. Історія Луцька. – Львів: Світ, 1991. – 192 с. 3. Молчанов О.П. Ровно. – К.: Будівельник, 1973. – 80 с. 4. Мольчак Я.О., Фесок В.О., Картава О.Ф. Луцьк: сучасний екологічний стан та проблеми. – Луцьк: РВВ ЛДТУ, 2003. – 488 с. 5. Сербін Г.П. Ровно. – Львів: Каменяр, 1989. – 45 с.

The history review of development of cities of Volyn hills is done. The basic stages of antropogenic are selected transformation environment of cities. Investigate development of ecological problems of cities in a history aspect.