

Вальчук О.М.

ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ: ПРОБЛЕМИ КЛАСИФІКАЦІЇ

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

З ландшафтознавчого погляду дорожні ландшафти вперше розглянув Ф.М. Мільков [2]. Виділивши їх як окремий клас у структурі антропогенних

ландшафтів, подальшу класифікацію дорожніх ландшафтних комплексів Ф.М. Мільков не провів. Проте розробляючи основи теорії антропогенного ландшафтознавства він відмічав, що будь-які антропогенні ландшафти техногенного походження є складними системами [3], а значить складаються з різнотипних комплексів. Враховуючи це Г.І. Денисик у структурі дорожніх ландшафтів виділяє власне антропогенні ландшафти, ландшафтно-техногенні та ландшафтно-інженерні системи [1].

Власне антропогенні ландшафти дорожніх систем – це покинуті ділянки доріг, кар'єрні виїмки біля них, заболочені пониження й водойми, що формуються завдяки будівництву доріг, придорожні лісосмуги тощо. Ці антропогенні комплекси хоча й створені людиною, або виникли як супутні при дорогах, розвиваються за природними закономірностями і є об'єктом вивчення ландшафтознавців.

Дороги, що не експлуатуються, зберіга-

ються довго у вигляді витягнутих, високих насипів різної конфігурації. Від навколишніх сільськогосподарських, лісових, промислових та інших ландшафтів вона відрізняється не лише історією формування й геологічною будовою, але й особливостями подальшого розвитку, що проявляються перш за все у рослинному покриві. На ділянці покинутої автомобільної дороги в околицях містечка Вороновиці Вінницької області, першими поселились береза й різні види тополі та клену, тоді як в придорожній смузі й найближчих околицях зустрічаються лише дуб, липа, граб, ясен. Завдяки наявності асфальтового покриття й дренажу, мікрокліматичні (середньодобова температура дорожнього ландшафтного комплексу на 2–3° вища від довкілля) та гідрологічні умови цієї ділянки сприяли розвитку посухостійких видів рослин. Тому, що дорога піднята над довкіллям на 1–1,5 м, тут уже в перші роки після припинення експлуатації, помітно активізувалися ерозійні процеси на її крутих схилах, які поступово руйнують й дорожнє покриття. На асфальті з'являються тріщини, в місцях ерозійного розмиву – просадки. Покриття дороги “розрихлюють” трав'яні рослини-придорожники, кульбаба, пирій повзучий, конюшина повзуча тощо.

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 подаються людиною. Ландшафтно-інженерні дорожні системи помітно відрізняються від довкілля за мікрокліматичними й, особливо, геохімічними особливостями. Самі дороги, придорожні лісосмуги, а де їх немає то польові ландшафти (полоси не менше 100 м), насиче-

ні отруйними мікроелементами., особливо свинцем, цинком і кадмієм, концентрація яких у рослинах інколи перевищує від 4 – 5 до 8 – 12 разів існуючі норми. Окремі вчені придорожні полоси до 100 м виділяють як зони екологічного лиха. Разом з тим, дорожні ландшафтно-інженерні системи можливо контролювати, передбачати негативні тенденції їх розвитку, а значить уникати багатьох із них.

Дорожні ландшафтно-техногенні системи – представлені дренажними спорудами, різноманітними будівлями, асфальтовим покриттям не дорожнього призначення, численними пам'ятниками історичного минулого, колодязями тощо. Ці системи взаємодіють із довкіллям пасивно. Раз створивши їх, людина підтримує ці техногенні комплекси лише інколи, але без них дорожні ландшафти втрачають багато своїх властивостей та особливостей, зокрема й естетичних.

Поділ дорожніх ландшафтів 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 (групування) дорожніх ландшафтних комплексів можна з успіхом використовувати в інших класифікаціях.

З ландшафтознавчого погляду, дорожні комплекси найкраще класифікувати за їх приуроченістю до відповідних типів місцевостей.

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 із нею і руслом річки складні парагенетичні й парадинаміч-

ні ландшафтні системи. Будівництво заплавних дорожніх комплексів потребує детальних ландшафтознавчих досліджень особливостей їх функціонування, зокрема взаємозв'язку 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 тут 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 – то 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 переносити в інше місце. Активно розвиваються лінійна й площа ерозія, зсуви, а у місцях виходу ґрунтових вод й опливини на прилеглих до доріг

підрізаних і насипних схилах. Усе разом ускладнює експлуатацію доріг на схилах, зашкоджує створенню захисних лісових насаджень. Ландшафтознавчі дослідження схилових, як і заплавних, доріг, повинні бути детальними і супроводжувати усі стадії їх формування та розвитку.

Дорожні ландшафти **вододілів** здебільшого “вписані” в рельєф, але в порівнянні із терасовими, тут значно більше виїмок та насипів. Останні ускладнюють їх структуру й активізують розвиток небажаних процесів. Завдяки особливостям вітрового режиму (швидкість вітру на вододілах зростає) тут важливим є формування придорожніх лісосмуг та їх функціонування зимою. Значення ландшафтознавчих досліджень, зокрема геохімічних взаємозв'язків з довкіллям, зростає ще й тому, що дорожні ландшафти вододілів безпосередньо контактують із польовими ландшафтами.

Такі ж своєрідні, лише їм притаманні ознаки мають і дорожні ландшафтні комплекси, що створені у межах плакорних останцево-вододільних, вододільних недренованих, товтрових, горбогірних та інших місцевостей. Їх детальні дослідження та класифікація за приуроченістю до відповідних типів місцевостей, на наш погляд, є доцільною як для теорії антропогенного ландшафтознавства, так і для практики раціональної організації, використання та охорони дорожніх ландшафтів, зокрема й Східного Поділля.

1. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с.
2. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты – Москва: Мысль, 1973. – 223 с. 3. Мильков Ф.Н. Физическая география: учение о ландшафте и географическая зональность. – Воронеж: ВГУ, 1986. – 328 с.

