

УДК 911.3

Вальчук О.М.

## Дорожні ландшафти в структурі національної спадщини

*Наявність проблеми.* Розгляд ландшафтознавцями дорожніх ландшафтів лише як функціонуючих ландшафтно-інженерних і ландшафтно-техногенних систем не є виправданим. За багатовікову історію формування й функціонування дорожніх ландшафтів сформувались оригінальні, а іноді й унікальні дорожні ландшафтні комплекси й об'єкти, що стали національним надбанням. Їх виявлення й дослідження лише розпочинаються.

*Аналіз попередніх досліджень.* З ландшафтознавців одним з перших звернув увагу на дорожні ландшафти Ф.М. Мільков [5]. Він дорожні ландшафти об'єднав в один клас. В подальшому дослідження дорожніх ландшафтів Правобережної України проведено Г.І. Денисюком: розроблена класифікація, розглянута ландшафтна структура, та, частково, особливості раціонального використання [3, 4]. З 2000 року, дорожні ландшафти Поділля детально вивчаються автором статті [1, 2, 4].

*Мета дослідження.* Виокремити в структурі дорожніх ландшафтів об'єкти, які є національним надбанням, розглянути можливості їх відновлення та збереження.

*Результати дослідження.* Для увіковічення транспортних засобів будують пам'ятники, спеціальні площадки, парки й полігони, де виставляються різні типи автомобілів, створюють музеї історії автомобілів й заводів, що їх випускають, детально вивчені біографії конструкторів тощо. На таку ж 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 до її створення.

*Історико-пізнавальний.* Раніше [4] розглянута історія формування дорожніх ландшафтів східного Поділля. Їх сучасні детальні польові дослідження показують, що в структурі дорожніх 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 дорожніх ландшафтів, це й історія Поділля та України, історія формування у їх межах антропогенних ландшафтів. Їх 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 дорожніх ділянок від стежки до сучасної автомагістралі з усіма ознаками етапів їх формування (сама дорога, дорожні знаки, заїжджі двори, мости відповідного історичного проміжку – епохи) повинні бути якщо не у кожній адміністративній області, то у кожному краю, скажімо, Поділлі. Найкращим варіантом було б, щоб такий ряд дорожніх ділянок зберігся в одному місці та існував як музей дорожніх ландшафтів під відкритим небом. Можливе й спеціальне створення такого музею. Польові дослідження показують, що такі можливості мають кілька районів Поділля, в першу чергу – Придністер'я, Подільські Товтри та Кременецькі гори (рис. 1).

Створення „дорожнього” музею (музею дорожніх ландшафтів Поділля) дало б можливість концентровано вкладати гроші й цілеспрямовано проводити

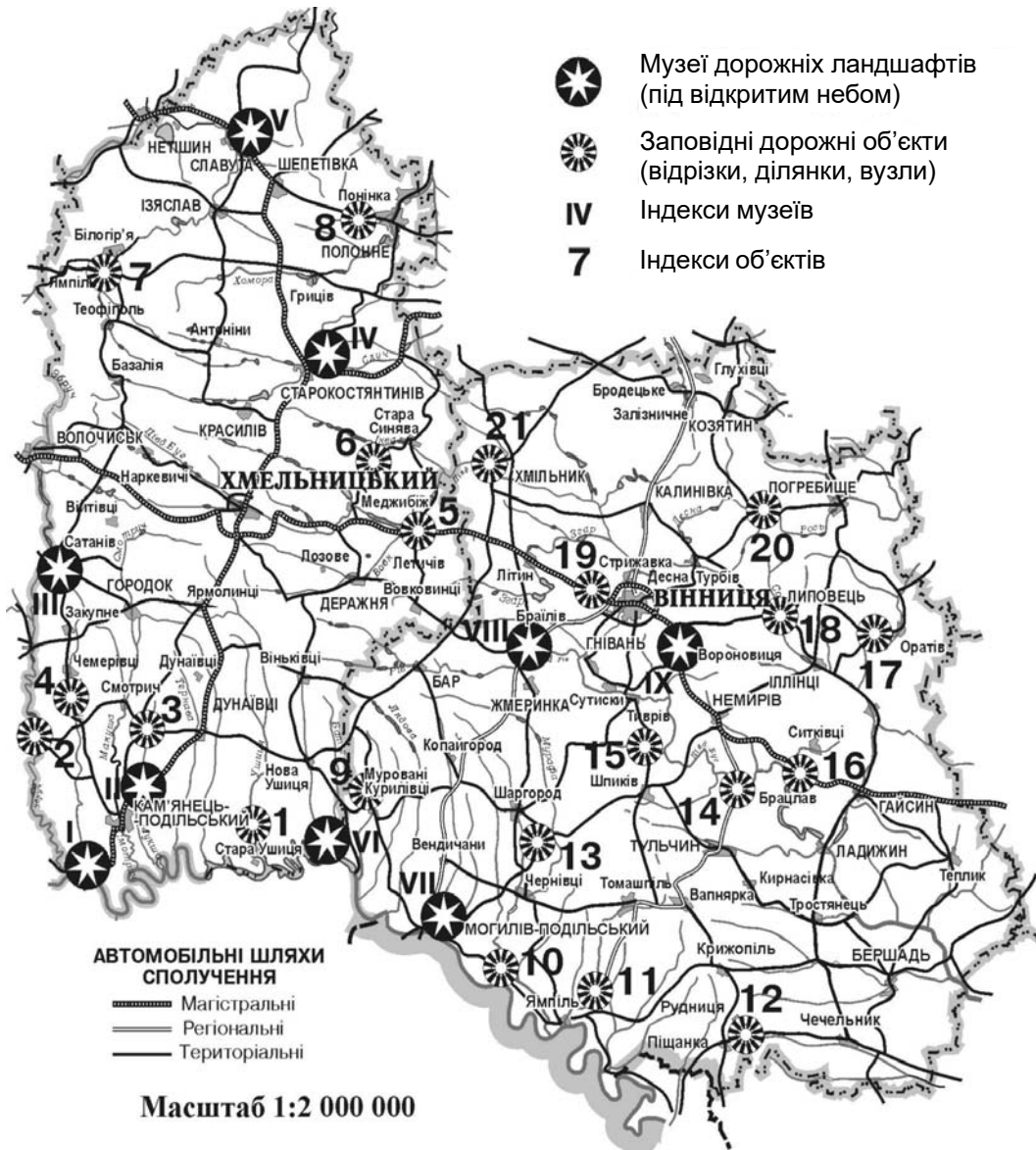


**Рис. 1. Райони можливого створення „музеїв” й окремих заповідних об'єктів дорожніх ландшафтів Поділля**

**Хмельницька область.** Музеї: I – м. Жванець – межа з Тернопільською обл.; II – с. Гуменці-Маків (Товтри); III – околиці м. Сатанів; IV – околиці містечка Староконстантинів; V – між містечками Шепетівка – Полонне. Об'єкти: 1 – „серпантин” доріг в околицях м. Стара 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. Людавка – Слобода 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 практики студентів, екскурсії, можливо, й спеціальні семінари тощо. Навіть якщо такі „різновікові” ділянки дорожніх 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 дорожніх ландшафтів унікальні, іноді й звичайні джерела, геологічні розрізи на підрізних схилах і в придорожніх кар'єрах, окремі „гори” (горби), вікові дерева або їх групи тощо. Аналіз літератури й польові дослідження показують, що в дорожніх ландшафтах Поділля таких заповідних об'єктів є багато (нами поки-що виділено 37), але їх необхідно належним чином виділити й оформити. До найцікавіших з них відноситься так звана „алея вікових лип”, яка надає унікальності придорожнім ландшафтам Поділля – траса Хмельницький – Вінниця – Немирів – Умань з розгалуженням від Немирова до Тульчина. Окремі ділянки „алеї вікових лип” є і в інших районах Поділля. Створена кілька століть тому, „алея вікових лип” стала не лише окрасою доріг, але й всього Східного Поділля. Вона є джерелом легенд і зразком придорожніх захисних лісосмуг для майбутніх трансєвропейських магістралей, що проходитимуть Поділлям. Постійні реконструкції (розширення) траси Хмельницький – Вінниця – Умань призводять до знищення цієї унікальної придорожньої алеї лип. Збереглися лише окремі її фрагменти. Часткове відновлення „алеї вікових лип” бажаних результатів не дає. 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 (придорожнім управлінням). 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 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 придорожня алея вікових лип включена до реєстру заповідних об'єктів Вінницької області, молоді посадки проведені тут аби як, і в них переважають не липи, а інші породи дерев – клен гостролистий й клен татарський, тополя, черешня тощо. Відновлюючи алею, потрібно враховувати можливий розвиток дорожніх ландшафтів Поділля й України 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.

Безперечно, що в процесі формування мережі дорожніх заповідних об'єктів необхідно враховувати регіональні особливості природи Поділля. Так, у дорожніх ландшафтах Подільського Придністр'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 Дністерського водосховища. Зразки

такого оформлення уже є (села Буша, Миролубівка, Лядова Вінницької обл., Залуччя, Привороття, Студениця Хмельницької області та в численних містечках і селах Тернопільської області). 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.

*Ландшафтно-естетичний.* Історико-пізнавальний, компонентно-функціональний та інші підходи в охороні й заповіданні дорожніх ландшафтів є складовими ландшафтно-естетичного підходу. Об'єднує широке коло проблем, але в кінцевому результаті – це охорона дорожніх ландшафтів, створення своєрідного, притаманного лише їм „образу”.

*Висновки.* Дорожні ландшафти створюються й удосконалюються не одним поколінням людей. У їх структурі виділяються ландшафтні комплекси й об'єкти, які є свідками не лише історії розвитку дорожніх ландшафтів, але й окремих регіонів та України загалом. У зв'язку з цим, частину дорожніх ландшафтів необхідно взяти під охорону як національну спадщину. Це завдання не лише ландшафтознавців, але й інженерів та архітекторів, істориків й екологів тощо. У майбутньому дослідження дорожніх ландшафтів активізуються, відповідне зросте роль й заповідних об'єктів у їх структурі. Ці об'єкти можуть стати складовою національної спадщини України.

1. Вальчук О.М. Дорожні ландшафти: проблеми класифікації // Наук. зап. Вінницького держ. пед. ун-ту. Серія: Географія. – Вінниця, 2002. – Вип. 3. – С. 69-71. 2. Вальчук О.М. Дорожні ландшафти як заповідні об'єкти // Наук. зап. Вінницького держ. пед. ун-ту. Серія: Географія. – Вінниця, 2004. – Вип. 7. – С. 71-78. 3. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с. 4. Денисик Г.І., Вальчук О.М. Дорожні ландшафти Поділля. – Вінниця: Теза, 2005. – 178 с. 5. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты. – М.: Мысль, 1973. – 222 с.

The article is devoted to the roads' landscapes which are the objects of the national heritage. The ways of creating the nature reserve network of the roads' landscapes such as history– investigative, component – functional, landscaping – aithetik are suggested. It was shown that in future the importance of the nature reserve roads' objects would grow.