

КЛАСИФІКАЦІЯ І ОПТИМІЗАЦІЯ ДОРОЖНІХ ЛАНДШАФТІВ

доктор географічних наук, професор Денисюк Г. І.,
кандидат географічних наук, доцент Вальчук-Оркуша О. М.

Україна м. Вінниця, Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського

Abstract. Denysyk G.I., Valchuk-Orkusha O.M. *Classification and optimization of road landscapes.* The problem of classification and optimization of road landscapes in one of the regions of Ukraine - Podillya is considered. In the structure of the road landscapes of this region, the following types are distinguished: floodplain, terraced, slope, sloping and water divisions, and also characteristic only for Podillia - lowland and Tver. The taxonomic system of the class of road landscapes contains subclasses, zonal-azonic types and their variants, classification of road landscapes by types of terrain with the subsequent allocation in their structure of the corresponding types and types of road tracts. Four types of economic-landscape-based approaches to the process of designing the future road landscapes of Podillya, which will allow more rationally combine the automobile transport corridors of Ukraine and Europe, and also optimize the development of adverse processes in regional systems of road landscapes, are substantiated.

Keywords: Podillya, road landscapes, classification, structure, optimization, protection.

Вступ. З ландшафтознавчого погляду, й це підтверджують польові дослідження, регіональні класифікації дорожніх ландшафтів найкраще проводити за принципом їх приуроченості до відповідних типів місцевості.

Результати досліджень. Особливо це доцільно в регіональних ландшафтознавчих дослідженнях і при вирішенні конкретних практичних завдань. У межах Поділля виділені дорожні ландшафти таких типів (рис. 1).

Заплавні. Дорожні ландшафтні комплекси, що формуються у межах річкових заплав, мають свої характерні ознаки. 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 з нею і руслом річки складні парагенетичні й парадинамічні ландшафтні системи. Будівництво заплавних дорожніх комплексів потребує детальних ландшафтознавчих досліджень, особливостей їх функціонування, зокрема взаємозв'язків з довкіллям. Польові дослідження показують, що заплавні дорожні ландшафтні комплекси найчастіше функціонують у ранзі складного урочища або своєрідної дорожньої ландшафтної 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 спостерігається 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 – нарізні тераси (одна або декілька), шириною 4-8 і більше метрів. Це складні парадинамічні системи, у розвитку яких суттєву 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 будувати в інших місцях. Активно розвиваються лінійна й площинна ерозія, зсуви, а у місцях виходу ґрунтових вод з'являються опливини на прилеглих до доріг підрізаних і насипних схилах. Усе разом ускладнює експлуатацію доріг на схилах, зашкоджує створенню захисних лісових насаджень. Ландшафтознавчі дослідження як схилових, так і заплавних доріг мають бути детальними і супроводжувати усі стадії їх формування та розвитку.

Дорожні ландшафти *вододілів* "вписані" в рельєф, однак у порівнянні із терасовими тут значно більше виїмок та насипів. Останні ускладнюють їхню структуру й активізують розвиток небажаних процесів. Особливостями вітрового режиму (швидкість вітру на вододілах зростає) спричинено формування придорожніх лісосмуг та їх функціонування зимою. Значення

ландшафтознавчих досліджень, геохімічних взаємозв'язків з довкіллям зростає ще й тому, що дорожні ландшафти вододілів безпосередньо контактують з польовими ландшафтами.

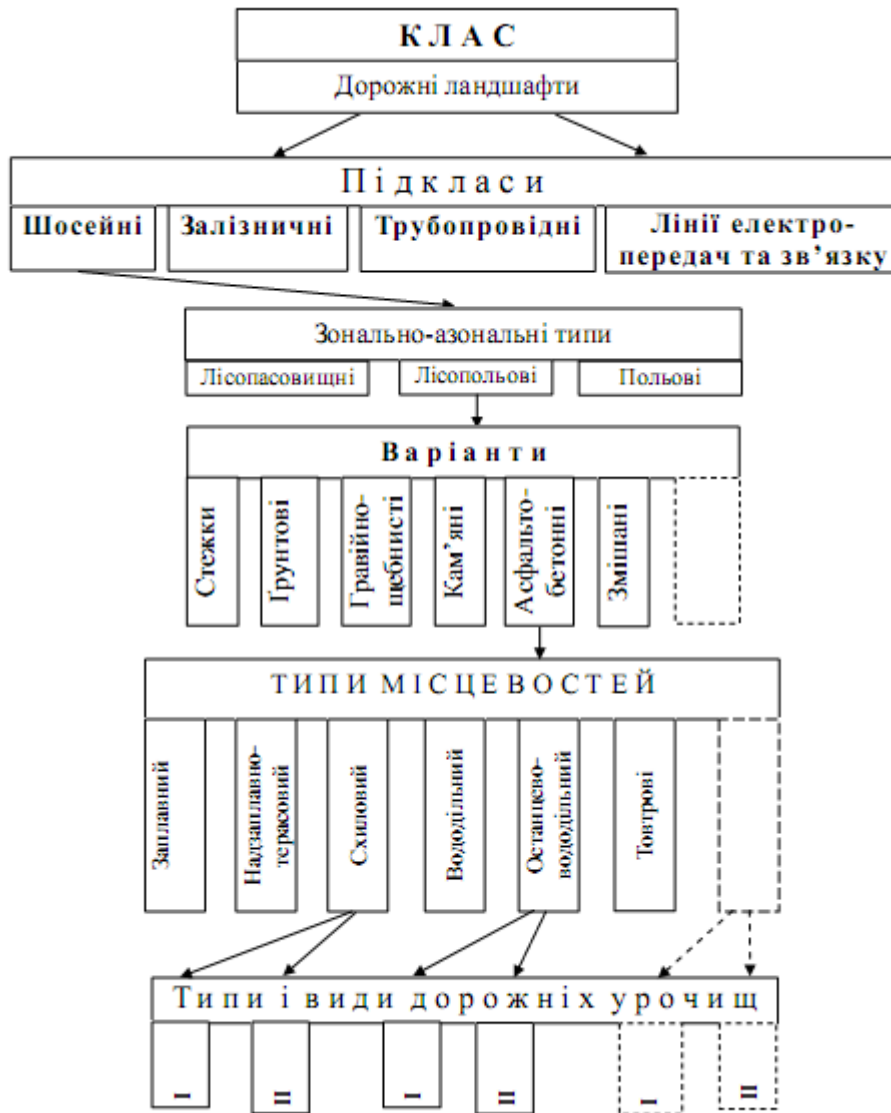


Рис. 1. Таксономічна система дорожніх ландшафтів
(Типи дорожніх урочищ виділяються за їх приуроченістю до відповідної форми рельєфу, покриття; види – наявністю придорожніх захисних смуг)

Дорожні ландшафти "низькогірних" (каньоноподібних) місцевостей Подільського Придністер'я явно не "вписуються" в рельєф, більше того, на окремих ділянках вони перебудовують його. Для низькогірних дорожніх ландшафтів характерні усі ознаки придністерського типу: підрізні й насипні схили, тераси, придорожні кар'єри, мало лісосмуг, та основне – наявність у їх структурі "серпантинів" й висока динаміка ландшафтних комплексів.

Товтрові дорожні ландшафти локально обмежені Подільськими ділянками товтр. Здебільшого створюються завдяки нарізанню (3-5 м) терас у вапняках, які інколи утворюють невеликі "серпантини". Характерні осипи, частково ерозійно-аккумулятивні та карстові процеси здебільшого у районах видобутку корисних копалин та відсутність придорожніх захисних лісосмуг.

Такі ж своєрідні, лише їм притаманні ознаки мають і дорожні ландшафтні комплекси, що створені у межах плакорних, останцево-вододільних, вододільних недренованих, горбогірних та інших місцевостей Поділля.

Розв'язання проблеми оптимізація дорожніх ландшафтів Поділля – у тісному поєднанні різноманітних господарських природоохоронних та екологічних заходів. Природоохоронні заходи необхідно розробляти і діяти на всіх етапах проектування й будівництва дороги та

функціонування дорожніх ландшафтів. Екологічні заходи (зокрема й експертиза) теж охоплюють усі стадії, але при цьому враховуються й природоохоронні заходи, їх значення та вплив ДЛ на живі організми. Якщо господарські, природоохоронні й екологічні заходи оптимізації в сучасних проектах дорожніх ландшафтів розробляються і частково виконуються, то проблема заповідання ДЛ зовсім не розглядається. Польові дослідження показують, що ДЛ не лише можна але й потрібно охороняти.

Висновки. Одним із шляхів розв'язання проблеми оптимізації є застосування господарсько-ландшафтознавчих підходів і принципів до конструювання дорожніх ландшафтів загалом і придорожніх лісових захисних смуг зокрема.

Головні з них:

- відмова від принципу поступово нарощування доріг окремими ділянками, що задовольняє лише сьогодні, і перехід до принципу випереджувального їх розвитку – основи перспективних планів розвитку дорожнього господарства окремих регіонів й України загалом;

- придорожні захисні лісосмуги, як і дорожні ландшафти загалом, необхідно створювати з урахуванням специфіки наявних ландшафтів якими проходить траса і ландшафтного призначення самої придорожньої лісосмуги. Для дорожніх ландшафтів Поділля розроблено кілька варіантів дорожніх лісосмуг з переліком відповідних видів деревних насаджень і травосумішей; при цьому враховано, що "інтереси" оптимізації небажаного хімічного й шумового забруднення можуть не збігатися [1];

- захисні лісосмуги дорожніх ландшафтів Поділля мають бути асиметричними, це зумовлено тим, що із 11 виділених мікроекозон ДЛ – шість асиметричні. Залежно від просторового розташування дорожніх ландшафтів Поділля щодо переважаючих вітрів та набору мікроекозон визначена асиметрія їх захисних лісосмуг (дороги державного, обласного і місцевого значення) [2];

- при формуванні зелених насаджень дорожніх ландшафтів потрібно врахувати їхній (насаджень) подальший саморозвиток за природними закономірностями й парагенетичні взаємозв'язки з довкіллям (прилеглими сільськогосподарськими, селитебними, промисловими, лісовими та іншими ландшафтами).

Перспективні плани реконструкції доріг Поділля та об'єднання транспортної мережі України із світовою дали змогу прогнозувати зміни наявних та майбутніх дорожніх ландшафтів регіону (рис. 2).

Через Поділля пройде чотири автомобільні транспортні коридори. З них три будуть створені на основі наявних дорожніх ландшафтів, один – Ковель – Луцьк – Хмельницький – Балта – Одеса – побудують заново. Попередній ландшафтознавчий аналіз показує, що створення транспортних коридорів на основі наявних дорожніх ландшафтів призведе до значних (у 2,5 рази) змін їхніх площ і частково структури, активізує парадинамічні зв'язки, але корінних змін не відбудеться, бо дорожні ландшафти тут «вписані» в довкілля. Новий транспортний коридор перебудує ландшафти району проходження: 62-65 відсотків траси буде приурочено до вододільних місцевостей. В умовах Поділля це найбільш оптимальний варіант щодо непрямого несприятливого (ерозійно-аккумулятивних, карстових, підтоплення тощо) процесів. Особливу увагу тут варто звернути на формування придорожніх зелених насаджень, а також на реконструкцію місцевої мережі дорожніх ландшафтів.

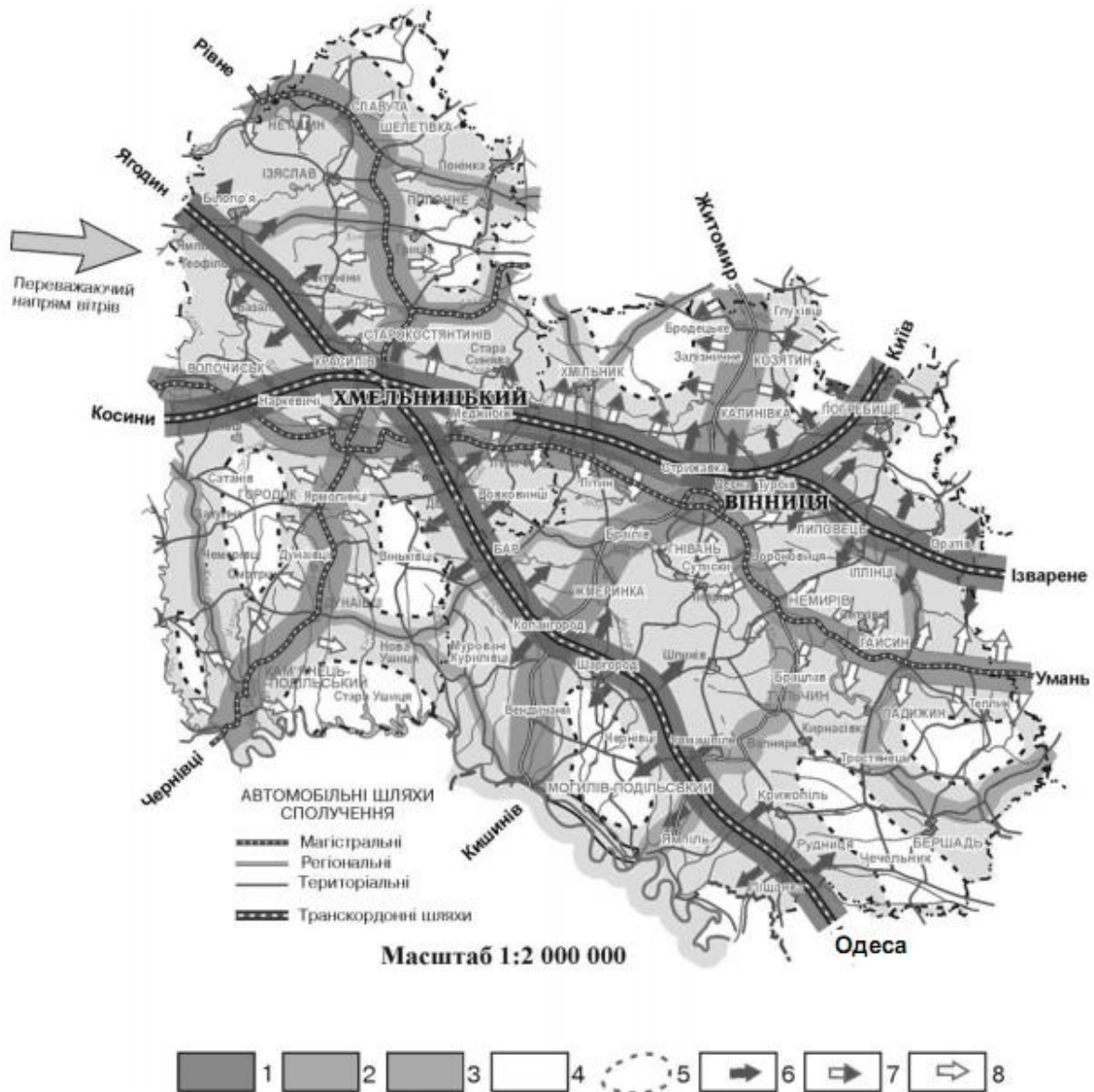


Рис. 2. Прогноз (до 2050 р.) розвитку дорожніх ландшафтів Східного Поділля
 1 – формування нових дорожніх ландшафтів; 2 – докорінна перебудова активно функціонуючих сучасних дорожніх ландшафтів; 3 – часткова перебудова структури дорожніх ландшафтів; 4 – покращення якості доріг без формування нових дорожніх 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.

ЛІТЕРАТУРА

1. Deny'sy`k G. I. Dorozhni landshafy`Podillya / G. I. Deny'sy`k, O. M. Val`chuk - Vinny`cya: PP «Vy`davny`cztvo» «Teza», 2005. – 178 s.
2. Deny'sy`k G. I. Ecozons of road landscape-engineering systems / G. I. Deny'sy`k, O. M. Val`chuk - // Topical Issues of Science and Education. [Електронний ресурс]: (July 17, 2017, Warsaw, Poland). Vol.1. – 39-43 s..