

УДК 911.375.2

Вальчук-Оркуша О.М.

Вінницький педагогічний університет ім. М. Коцюбинського

Районування дорожніх ландшафтів

Проаналізовано попередні спроби районування дорожніх ландшафтів; на основі польових досліджень, проведено районування дорожніх ландшафтів Поділля; виокремлено дорожні округи та райони, коротко їх зхарактеризовано, зокрема: природні процеси, техногенні елементи та специфічні особливості кожної з виділених структур.

Ключові слова: Поділля, районування, дорожні ландшафти, дорожній округ, дорожній район, процеси.

Вальчук-Оркуша А.Н. Районирование дорожных ландшафтов. Проанализированы предыдущие попытки районирования дорожных ландшафтов; на основе полевых исследований, проведено районирование дорожных ландшафтов Подолья; выделены дорожные округа и районы, кратко их охарактеризовано, в частности: природные процессы, техногенные элементы и специфические особенности каждой из выделенных структур.

Ключевые слова: Подолье, районирования, дорожные ландшафты, дорожный округ, дорожный район, процессы.

Valchuk-Orkusha O.M. Zoning road landscapes. Analyzed previous attempts zoning road landscapes based on field research conducted zoning road landscapes; singled road districts and areas of short zharakteryzovano, including: natural processes, man-made elements and the specific features of each of the selected structures.

Keywords: *skirts*, zoning, traffic, terrain, road district, road district processes.

Наявність проблеми. Проблема районування антропогенних ландшафтів наявна і зараз. Вона краще розглянута при районуванні промислових, сільськогосподарських і лісових антропогенних ландшафтів. Дорожні ландшафти не дивлячись на їх значимість, не враховували у будь-якому районуванні. Немає і загальної схеми районування дорожніх ландшафтів.

Аналіз попередніх досліджень. Проблема районування дорожніх ландшафтів лише частково розглядалась Денисиком Г.І. (1998) та О.М. Вальчук (2005). Детальних досліджень з цієї проблем немає.

Мета. Провести районування дорожніх ландшафтів Поділля, враховуючи фізико-географічні та історичні особливості їх формування.

Результати дослідження. Аналіз наявної літератури і досвід польових досліджень дорожніх ландшафтів дав змогу виокремити кілька підходів до їх районування.

За ступенем антропогенізації уже виділених природних структур. Основа – співвідношення площ досліджуваних (дорожніх) ландшафтів й відповідних структур існуючої схеми фізико-географічного районування (районів, областей). В подальшому найбільш насичені дорожніми ландшафтами райони об'єднуються в окремі округи й краї. Через те, що враховуються лише площі й „пропадає” специфіка дорожніх ландшафтів, такий підхід у їх районуванні може бути використаний лише з пізнавальною або оглядовою (загальною) метою.

Найбільш вдалий підхід районування – це *за природними й технологічними особливостями формування дорожніх ландшафтів*, і його застосування доцільне тому, що за генезисом дорожні ландшафти відносяться до техногенних. Дорожні комплекси розглядаються тут як складова існуючих регіональних природних структур. Разом з тим, польові дослідження показують, що вони можуть

змінювати не лише ландшафтну структуру, але іноді й межі природних, в основному антропогенних регіонів. Саме цей підхід, із врахуванням першого, використаний в районуванні дорожніх ландшафтів Поділля.

Особливості просторового поширення та якісна різноманітність дорожніх ландшафтів Поділля дають можливість провести їх районування (рис. 1).

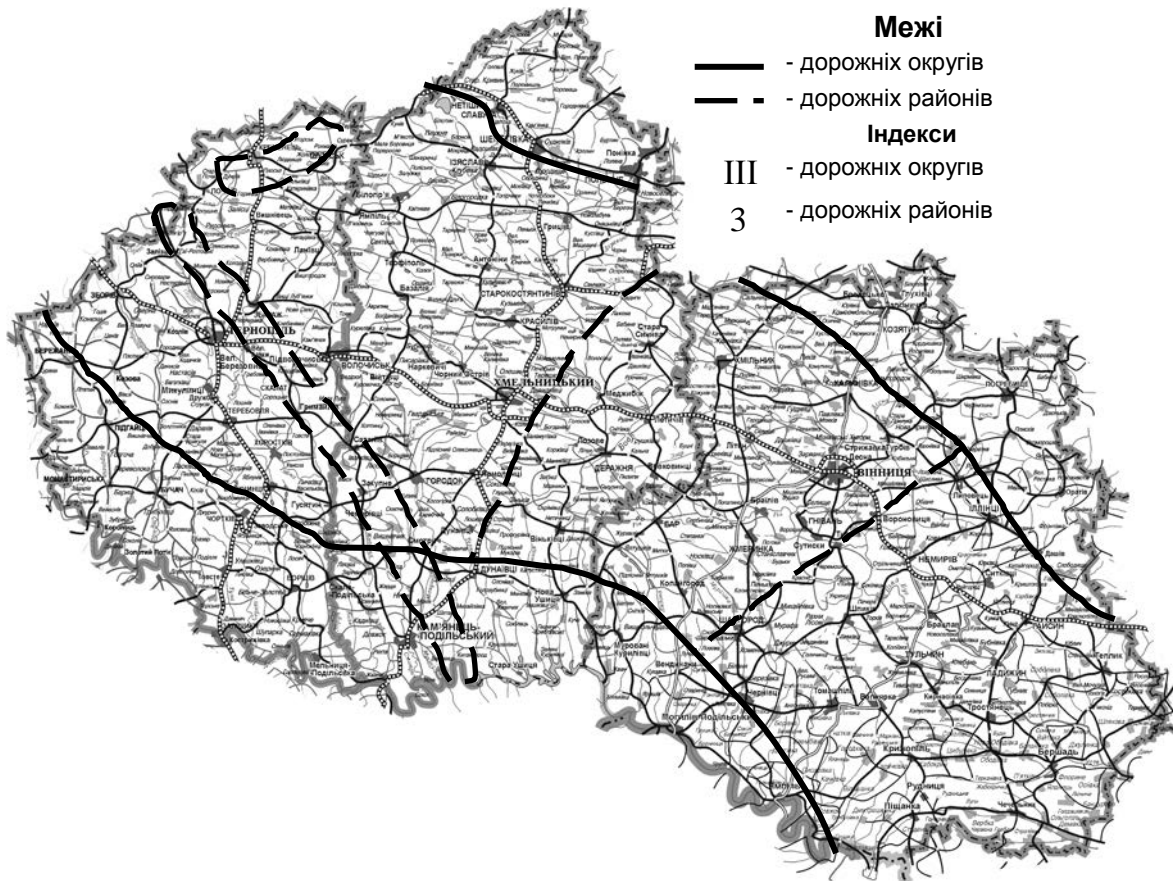


Рис. 1. Районування дорожніх ландшафтів Поділля
(числові позначки відповідають таблиці 1)

Дорожні ландшафти, особливо дорожні ландшафтні інженерні системи (ДЛІС) і дорожні ландшафтні технічні системи (ДЛТС) – азональні. Проте, будучи складовими регіональних структур природного (фізико-географічного, антропогенного) районування, вони несуть на собі відбиток належності до них. Особливо це виявляється у видовому складі, структурі та функціонуванні біоти (придорожні лісові смуги, тваринний світ), у залишках ґрунтів й у розподілі поверхневих вод, прояві атмосферних явищ й геохімічного забруднення. Разом з тим, за окремими ознаками (дорожнє полотно, мости й естакади, антропогенні форми поверхні, розподіл поверхневих, інколи й підземних вод, геохімічним забрудненням, проявом інших негативних процесів), властивості яких визначаються технологічними особливостями формування та функціонування дорожніх ландшафтів, вони вирізняються з-поміж натуральних і навіть антропогенних ландшафтів інших класів. Це дозволяє розглядати їх як нову складову природних ландшафтів, а при районуванні враховувати як природні, так

Таблиця 1
Загальна характеристика дорожніх районів й округів Поділля

№ п/п	Дорожні		Природні (фізико-географічні) області й райони за [3]	Переважаючі місцевості за [2, 3]	Характерні природні (натуральні й антропогенні) процеси (ХП), техногенні елементи (ТЕ) й специфічні особливості (СО)
	Округи	Райони			
I	Середньо-Придністерський	1. Подільського Придністер'я	Області: Тернопільське Придністер'я, Могилів-Подільське Придністер'я	- рівнинно-вододільні; - прирічково-яружно-балкові; - надзаплавно-терасові; - схиллові	ХП. Активна ерозія, акумуляція, зсуви, карст, переkritтя доріг продуктами селевих потоків і обвальними породами. ТЕ. Підрізи й насипні тераси, терасовані схили, глибокі виймки й високі дорожні насипи в ярах, балках, глибокі „врізи” доріг; мости й віадукти, підпірні стіни й мури, дренажні й водовідвідні труби, жолоби стоку і т.п. СО. Складна ландшафтна структура, круті дорожні серпантини, відсутність захисних лісосмуг, джерела, оригінальні краєвиди, значна аварійність й великі затрати на будівництво та експлуатацію.
II	Подільський	2. Західно-Подільський	Області: Західно-Подільська. Райони: Тернопільська рівнина. Північно-Подільська. Райони: Авратинська височина	- хвилясті балочні рівнини; - міждолинні місцевості плоских лесових рівнин; - прирічкові (схиллові) почленовані балками і ярами; - надзаплавно-терасові	ХП. Ерозійно-акумулятивні й карстові, частково зсувні. ТЕ. Насипи і виймки, частково терасовані схили й нарізні тераси, мости. СО. Об'єкти сервісу, релігійні споруди і знаки, відсутність лісосмуг.
		3. Товтровий	Області: Західно-Подільська. Райони: Вороняки, Подільські Товтри Північно-Подільська. Райони: Кременецькі гори	- горбогірні; - похованих рифових споруд; - високих ділянок головної рифової гради; - розлогих мікрорифових рівнин; - прирічкові (схиллові)	ХП. Ерозійно-акумулятивні, карст, невеликі селеві потоки. ТЕ. Підрізи й насипні тераси, „врізи” доріг, мости, підпірні мури, жолоби стоку. СО. Складна ландшафтна структура, джерела, відсутність лісосмуг, оригінальні краєвиди, насиченість унікальними природними об'єктами.

Продовження таблиці 1

№ п/п	Дорожні		Природні (фізико-географічні) області й райони за [3]	Переважаючі місцевості за [2, 3]	Характерні природні (натуральні й антропогенні) процеси (ХП), техногенні елементи (ТЕ) й специфічні особливості (СО)
	Округи	Райони			
III		4. Центрально-Подільський	Області: Центральне Поділля; Подільське Побужзя (Хмельницький район)	- рівнинні й річкові-хвилясті вододільні; - заплавні	ХП. Слабко ерозійно-аккумулятивні й карстові, інколи придорожнє заболочування. ТЕ. Виймки й насипи, рідко дренажні труби і мости, водні комплекси. СО. Придорожні захисні (охоронні) лісосмути, об'єкти сервісу, джерела.
		5. Верхньобузький	Області: Подільське Побужзя (р-ни Меджибізький, Хмельник-Летичівський)	- хвилясто-вододільні; - надзаплавно-терасові; - заплавні; - зандрові	ХП. Слабко ерозійно-аккумулятивні, придорожнє заболочування й підтоплення. ТЕ. Насипи й рідше виймки, дренаж, глибокі придорожні канали, невеликі мости. СО. Об'єкти сервісу, рідше придорожні заподільні лісосмути, оригінальні краєвиди.
		6. Середньобузький	Області: Подільське Побужзя	- хвилясто-вододільні; - прирічкові; - заплавні	ХП. Ерозія, аккумуляція, зсуви. ТЕ. Виймки, насипи, інколи терасові схили, невеликі мости, дренажні труби, водні комплекси. СО. Заповідні придорожні „алеї лип”, об'єкти сервісу, пам'ятники культури.
IV		7. Малополіський	Області: Малого Полісся	- вододільно-зандрові; - зандрові; - заплавні	ХП. Акумуляція, підтоплення, заболочування, просідання. ТЕ. Насипи, мости, водні комплекси, дренажні споруди. СО. Заповідні об'єкти, об'єкти сервісу.
		8. Східно-Подільський	Області: Придніпровської височини	- хвилясто-вододільні; - схилові; - надзаплавно-терасові	ХП. Ерозія, зсуви, рідше аккумуляція. ТЕ. Виймки, насипи, тераси, водовідвідні канали й труби, невеликі мости. СО. Рідко придорожні захисні насадження, джерела.

і технологічні чинники. Безумовно, що в районуванні дорожніх ландшафтів Поділля враховано історичні особливості їх формування. Принцип історизму застосовано при аналізі історико-генетичного ряду карт формування сучасної мережі дорожніх ландшафтів Поділля й відображення історичних особливостей в ландшафтній структурі виділених регіонів.

Дорожній район (ДР) об'єднує дорожні ландшафти, які територіально й генетично тісно пов'язані між собою. Дорожні ландшафти тут формуються на основі 2, рідше 3 переважаючих в цьому ДР місцевостях, що потребує застосування однотипових технологічних прийомів будівництва доріг. Як результат – виникають дорожні ландшафти з однотиповою структурою та розвитком природних (натуральних і антропогенних) процесів. Один від одного дорожні райони відрізняються щільністю дорожньої мережі, співвідношенням площ, структурою і динамікою процесів, викликаних дорожніми ландшафтами. Від природних (фізико-географічних) дорожні райони відрізняються генезисом, тривалістю формування, динамікою процесів та меж. Межі природних і дорожніх районів не співпадають. Здебільшого ДР формуються у межах декількох природних (фізико-географічних) районів, іноді й областей. Як приклад можна навести дорожній район Подільського Придністер'я, ареал якого близько співпадає з контурами трьох фізико-географічних областей – Тернопільського Придністер'я, Подільських Товтр і Могилів-Подільського Придністер'я.

Дорожній округ об'єднує кілька однотипних дорожніх районів, що сформувалися в однакових природних умовах із характерними лише для них ознаками дорожніх ландшафтів. Як правило, вони формуються у межах кількох природних областей, інколи двох суміжних країв. Однак їх межі частіше співпадають з межами природних регіонів, які виділяються за лише їм притаманними ознаками. До таких у межах досліджуваного регіону відносяться Середньо-Дністерський, Подільський, Поліський та Середньо-Дніпровський дорожні округи. Необхідні відомості про них є у таблиці 1 та картосхемі (рис. 1). У подальшому можливий поділ дорожніх районів на дорожні підрайони.

Висновки. Районування дорожніх ландшафтів не самоціль. Це сучасні запити практики. Значення і роль дорожніх ландшафтів у структурі сучасних ландшафтів суттєво збільшується, а це вимагає від ландшафтознавців їх детального вивчення та районування. Вже перші спроби районування дорожніх ландшафтів показали, що у майбутньому значимість таких розробок зросте, особливо у процесі розробки регіональних схем раціонального природокористування та національних екомереж.

Література

1. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України / Г.І. Денисик. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с.
2. Денисик Г.І. Дорожні ландшафти Поділля / Г.І. Денисик, О.М. Вальчук. – Вінниця: Теза, 2005. – 180 с.
3. Физико-географическое районирование Украинской ССР / Под ред. В.П. Попова, А.М. Маринич, А.И. Ланько. – К.: КГУ, 1968. – 683 с.

Подано до редакції 30.04.2014

Рецензент – кандидат географічних наук Ю.В. Яценюк