

Міністерство освіти і науки України
Вінницький державний педагогічний університет
імені Михайла Коцюбинського
Кафедра географії
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини
Українське географічне товариство (м. Київ, м. Вінниця)



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ
Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції
(з міжнародною участю)
“ Каркасні (селитебні і дорожні)
антропогенні ландшафти:
теоретичні та прикладні аспекти ”
24-25 квітня 2019 року

Вінниця 2019

УДК 911.53 : 911.2 (043.5)
ББК 26.821

Затверджено до друку Вченою радою
природничо-географічного факультету
Вінницького державного педагогічного університету
імені Михайла Коцюбинського
(протокол № 8 від 10 квітня 2019 року)

Редакційна колегія:

Денисик Г.І. – доктор географічних наук, професор, зав. кафедри географії ВДПУ імені Михайла Коцюбинського (відповідальний редактор); **Воловик В.М.** – доктор географічних наук, професор кафедри географії, ВДПУ імені Михайла Коцюбинського; **Гудзевич А.В.** – доктор географічних наук, професор, ВДПУ імені Михайла Коцюбинського; **Браславська О.В.** – доктор педагогічних наук, професор, зав. кафедри географії та методики її навчання УДПУ імені Павла Тичини; **Ситник О.І.** – кандидат географічних наук, доцент, УДПУ імені Павла Тичини; **Война І.М.** – кандидат географічних наук, старший викладач кафедри географії, ВДПУ імені Михайла Коцюбинського (технічний секретар).

Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти: теоретичні та прикладні аспекти : Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (з міжнародною участю), м. Вінниця, 24-25 квітня 2019 р. / відп. ред. Г.І. Денисик. – Вінниця, 2019. – 106 с.

До збірника матеріалів конференції ввійшли доповіді та тези, якими охоплено широкий спектр досліджень, пов'язаних з теоретичними та практичними питаннями антропогенного ландшафтознавства. Під час роботи конференції висвітлено такі питання: основи теорії і методи дослідження каркасних (селитебних, дорожних) ландшафтів, формування міських, містечкових, сільських та дорожніх ландшафтів, проаналізовано перспективи природокористування, управління та охорона каркасних антропогенних ландшафтів.

Тексти доповідей друкуються в авторській редакції

УДК 911.53 : 911.2 (043.5)

© Вінницький державний педагогічний
університет імені Михайла
Коцюбинського, 2019
© Кафедра географії, 2019

ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА ГАЙВОРОНСЬКОГО РАЙОНУ ЯК ЧИННИК ФОРМУВАННЯ АНТРОПОГЕННОГО РЕЛЬЄФУ

Ситник О.І., кандидат географічних наук, доцент.

Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

Вальчук-Оркуша О.М., кандидат географічних наук, доцент.

Вінницький державний педагогічний університет

імені Михайла Коцюбинського

Як відомо, до сучасних видів господарської діяльності, що спричинює утворення форм антропогенного рельєфу, належить будівництво комунікацій, які формують рельєф смуг автомобільних і залізничних шляхів з виїмками, насипами, тунелями тощо. На території, де проходить фахова практика студентів з геоморфології, свого часу була прокладена густа мережа залізничних та автомобільних шляхів, що тісно пов'язано з розвитком гірничодобувної промисловості, сільського господарства, гідроенергетики.

Мережа й структура шляхів Гайворонського та сусідніх районів формувалась упродовж історії господарського освоєння території. Після селитебних дорожні ландшафти, мабуть, одні з найдавніших. Вони виникали й зникали, будувались і перебудовувались. Із зростанням значення доріг в господарстві вдосконалювалась якість їхнього покриття (грунт, гравій, камінь, бетон, асфальт, гудрон тощо), збільшувались протяжність і площі, густішала мережа, а відповідно й роль у структурі наявних ландшафтів [1].

Імовірно, що в історії розвитку дорожніх ландшафтів Гайворонського району Кіровоградської області можна виділити 5 етапів: формування локальних мереж доріг – стежок тимчасового призначення (до V ст. до н.е.); формування субмеридіональної (вододільної) системи шляхів військового й торговельного призначення (V-IV ст. до н.е.- XIII ст.); формування радіальної системи дорожніх ландшафтів з власними іменами (XIV-XVIII ст.); початковий етап формування сучасної мережі доріг й дорожніх ландшафтів (XIX - сер. XX ст.); реконструкції

дорожніх ландшафтів Поділля (60-ті рр. XX ст. – поч. XXI ст.) [1].

Сучасна мережа доріг почала формуватися наприкінці XVIII – початку XIX ст. Здебільшого це були ґрунтові дороги різного функціонального призначення. Без якихось помітних змін в структурі вони проіснували майже століття. Наприкінці XIX ст. територією Гайворонського району почали прокладати залізниці, мережа яких суттєво не змінилась на сьогодні (рис. 1). У перші повоєнні роки йшло відновлення наявних доріг, і лише з 60-х рр. XX ст., розпочалася їх докорінна реконструкція та будівництво нових. Загальна протяжність автомобільних доріг зростала повільно, але значними темпами збільшувалась їх кількість з твердим покриттям, розширилась мережа під'їзних залізниць. Однак, починаючи з 1991 р., у зв'язку з постійним зростанням цін на матеріали і тарифів на перевезення вантажів, коштів, що направлялись на забезпечення потреб дорожнього господарства (навіть для утримання їх у належному стані), не вистачало.

Гайворон з'єднаний залізничною колією з Вінницею, Рудницею, Голованівськом, побудовані під'їзні колії до Заваллівського графітового комбінату, Гайворонського спеціалізованого гранітного кар'єру тощо. Загалом, у межах території Гайворонського району, сьогодні є діючими близько 50 км широкої і 36 км вузької колії. Працюють залізничне об'єднання «Гайворон», дистанція колії та дистанція сигналізації і зв'язку, локомотивне й вагонне депо, дільниця енергопостачання, а також єдина на Правобережній Україні вузькоколійна залізниця. Діють залізничні станції Гайворон, Хашувата, Таужна [5].

Автомобільні шляхи мають довжину 270 км, з них 240 км з твердим покриттям. У результаті будівництва й експлуатації доріг виникають несприятливі процеси: геолого-геоморфологічні – пов'язані з активним використанням літогенної основи (гірських порід) та її поверхневих форм з переважанням ерозійно-денудаційних та гравітаційних; гідрокліматичні – пов'язані зі зміною режиму підземних й поверхневих вод (дренаж, водотоки й канали, осушення заболочених ділянок тощо) та мікрокліматичних умов дорожніх ландшафтів; біохімічні – пов'язані з геохімічним забрудненням прилеглих до доріг територій та участю у їх функціонуванні рослин і тварин [1].

У процесі будівництва й подальшої експлуатації доріг серед компонентів провідне значення мають літогенна основа – маси земної кори та їх поверхневі форми. Специфіка в тому, що на не широкій (5-60 м), але великої протяжності (сотні кілометрів) смузі на денну поверхню виводяться різноманітні (інколи усі характерні для регіону) породи, які мільйони років були перекриті шаром четвертинних відкладів. Вони, кожна по своєму, вступають у неконтрольовану взаємодію з довкіллям. Характерною ознакою дорожнього мікрорельєфу є сукупність прямолінійного, знівельованого дорожнього полотна й прилеглих до нього антропогенних виїмок (глибина 0,5-5-8 м, ширина біля підніжжя 3- 25-30 м, у верхній частині до 50 і більше м, крутизна схилів – від 3-5 до 45-60° (інколи це прямі стінки) та насипів (висота 0,5-4-5 і більше метрів, ширина біля підніжжя до 20-30 м, у верхній частині – залежно від ширини дороги, крутизна схилів до 60°). Дорожні насипи та виїмки, особливо їх схили, помітно вирізняються серед натуральних аналогів [1, 3].

Через те, що тут активніше формуються зсуви, опливини, розсипи, їх схили закріплюють сваями, створюють дренажні системи, підпирають кам'яними й дерев'яними стінками, будують водотоки. Такі виїмки й насипи – то своєрідні ландшафтно-інженерні системи. Коли крутизна схилів більше 1:10, нарізуються (виїмки) або насипаються (насипи) тераси. Є випадки, коли будівництво дороги повністю змінює профіль схилу, активізує небажані геоморфологічні процеси (рис. 1-3). Дороги повністю змінюють режим ґрунтових та частково підземних вод, характер стоку атмосферних опадів (придорожні канами, водотоки, прибирання снігу зимою тощо).

Поблизу доріг формується свій мікроклімат, який помітно відрізняється від довкілля. Температури влітку на 3-6°, а зимою на 2-3° вищі, ніж на прилеглих територіях. Цьому сприяє покриття доріг, частково енергія транспорту та формування газопилового ковпака. Швидкість вітру на відкритих (без придорожніх лісосмуг та прямолінійних) ділянках доріг зростає у 1,5-3 рази, на непрямих обсаджених ділянках, а також там, де дороги проходять лісовими масивами, швидкість вітру зменшується у 4,5- 6 разів, інколи

затухаючи повністю. Безпосередньо на дорогах ґрунтовий покрив знищений повністю і частково – на прилеглих ділянках. Він замінений ґрунтосумішами або завезеними ґрунтами, часто іншого типу (рис. 2).

Крім своєрідних антропогенних компонентів, з дорогами пов'язаний специфічний набір техногенних елементів. На мережі автомобільних доріг та залізницях знаходяться: труби, виробничі будинки, службові будинки, житлові будинки, майданчики для зупинки автобусів, майданчики для стоянки автотранспорту, відпочинкові та оглядові майданчики, залізничні станції та платформи, придорожні криниці тощо.

Технічні засоби організації дорожнього руху складають: дорожні знаки, сигнальні стовпчики, тротуари й пішохідні доріжки, кабельні лінії зв'язку, електролінії освітлення. Зросла кількість комплексів дорожнього сервісу й особливо АЗС, експлуатуються автодорожні та залізничні мости (рис. 2, 3).



а)



б)



в)



г)

Рис. 1. (а-г). Залізничні колії:

- а) станція Гайворон; б) залізничний насип, по якому прокладена колія;
в) залізнична колія, прокладена у виїмці; г) під'їзна залізниця у Гайворонському гранітному спецкар'єрі



Рис. 2. Залізничний міст через р. Південний Буг



а)



б)



в)

Рис. 3. (а-в) Автомобільні дороги:
а) дорога на виїзді із Гайворона у напрямку Джулинки Бершадського району;
б) ділянка траси у напрямку Котівка-Бандурово, що проходить дамбою Гайворонської ГЕС,
на задньому плані виїмка у кристалічних породах
для зменшення крутизни дорожнього полотна; в) польова дорога

Список використаних джерел

1. Денисик Г.І. Дорожні ландшафти Поділля: Моногр. /Г.І. Денисик, О. М. Вальчук. – Вінниця : Теза, 2005. – 178 с. : іл.
2. Денисик Г.І. Селитебні ландшафти Поділля: монографія /Г.І. Денисик, О.І. Бабчинська. – Вінниця : ПП «Видавництво «Теза», 2006. – 256 с. : іл.
3. Дериземля Н.О. Техногенні ландшафти Кіровоградщини та їх вплив на природне середовище (на прикладі Заваллівського графітового комбінату) / Н.О. Дериземля, О.І. Ситник // Уманський державний педагогічний університет. Наукові записки екологічної лабораторії. – К.: Наук. світ, 2011. – Вип. 14. –165 с.
4. Ковальчук І.П. Регіональний еколого-геоморфологічний аналіз / І. П. Ковальчук– Львів : Інститут українознавства, 1997. – 440 с.
5. Ситник О.І. Заселення та розвиток форм господарювання міжзонального геоекотону «лісостеп-степ» Правобережної України /О.І. Ситник, Л.О. Безлатня // Науковий вісник Чернівецького університету: збірник наукових праць. Чернівецький нац. ун-т. 2016. – Серія Географія. – 184 с.

Секція 3. Дорожні ландшафти

Воровка В.П.	<i>Морські порти як каркасні ландшафти (на прикладі північного узбережжя Азовського моря)</i>	<i>55</i>
Дідура Р.В.	<i>Аналіз геохімічних елементів у дорожніх ландшафтно-інженерних системах.....</i>	<i>60</i>
Коржик В.П.	<i>Старі дороги</i>	<i>63</i>
Ситник О.І., Вальчук- Оркуша О.М.	<i>Транспортна мережа Гайворонського району як чинник формування антропогенного рельєфу.....</i>	<i>70</i>

Секція 4. Перспективи природокористування, управління та охорона каркасних антропогенних ландшафтів

Вальчук- Оркуша О.М.	<i>Заповідні об'єкти у сучасній інфраструктурі дорожніх ландшафтів</i>	<i>76</i>
Паланичко О.В.	<i>Вплив процесів русло формування на різні форми антропогенних ландшафтів в межах Передкарпаття... </i>	<i>79</i>
Пясецька С.І.	<i>Випадки налипання мокрого снігу, складних відкладень та паморозі категорії НЯ (небезпечні) та СГЯ (стихійні) на території України протягом 1991-2016 рр.....</i>	<i>84</i>
Пясецька С.І., Гребенюк Н.П.	<i>Визначення кореляційного зв'язку між метеорологічними параметрами у дати початку відкладень ожеледі по окремих сезонах року на території України протягом 2001-2013 рр.</i>	<i>89</i>
Татарчук О.Г.	<i>Небезпечно сильні дощі в Україні у 1991-2015 рр.</i>	<i>94</i>
Канський В.С., Канська В.В.	<i>Геогліфи як туристичні об'єкти</i>	<i>98</i>
Гусак О.М.	<i>Природокористування каркасних ландшафтів Вінницької області</i>	<i>102</i>

Наукове видання

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**Каркасні (селитебні і дорожні) антропогенні ландшафти:
теоретичні та прикладні аспекти**

Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції
(з міжнародною участю), м. Вінниця, 24-25 квітня 2019 р.

Відповідальний редактор – Денисик Григорій Іванович