

Т. Л. Ульянова

Исследование возможностей ландшафтного планирования для конного туризма в крупной урбанизированной территории

Статья посвящена стратегии ландшафтного планирования конного рекреационного маршрута в пространстве вмещающего ландшафта зеленой зоны урбанизированной территории. Организация движения потока рекреантов по маршрутному коридору регламентирует рекреационную нагрузку и является одним из способов снижения ее воздействий. Геотопы городского зеленого массива представляют собой ориентиры для прокладывания маршрута и поддержки оптимального передвижения в его пределах. Таким образом, геоэкологические закономерности организации конноспортивного туризма и отдыха могут выступать в роли средства и инструментария экологического обустройства территорий.

Ключевые слова: ландшафт, планирование, рекреация, туризм, маршрут, город, лошади, всадники, зеленая зона, нагрузка, геотоп, территория.

T. L. Uliyanova

Research of Possibilities of Landscape Planning for Horse Tourism in the Large Urbanized Territory

The given article is devoted to the strategy of landscape planning horse recreational route in the space of a containing landscape of a green zone of the urbanized territory. The organization of the movement of a stream of recreants on the route corridor regulates recreational loading and is one of ways to decrease its influence. Geo-tops of a city green massif represent key points for making a route and support for optimum movement in its limits. Thus, geoecological laws of the organization of horse-racing tourism and rest can be a means and toolkit of ecological arrangement of territories.

Keywords: landscape, planning, recreation, tourism, a route, a city, horses, horsemen, a green zone, loading, a geotop, territory.

Объектом исследования для определения стратегии ландшафтного планирования рекреационного назначения выступал городской зеленый массив – памятник природы Тверицкий бор. В свою очередь, предметом исследования являлось пространство вмещающего ландшафта конного рекреационного маршрута в пределах зеленой зоны отдыха города.

Согласно проведенному анализу спектра существующих услуг по организации конноспортивных форм отдыха, было выявлено, что конный маршрут в Тверицком бору испытывает максимальную рекреационную нагрузку, поскольку используется всадниками МОУ ДОД СДЮШОР № 21, ООО «Спорт» и КСК «Кабриолет». В частности, пространство вмещающего ландшафта испытывает суммарную потенциальную нагрузку от 160 голов животных конных комплексов. Однако количество всадников как рекреационных посетителей для данного объекта можно определить средним значением 10

чел/час из-за ряда причин неравномерного интереса к территории.

В ходе изучения рекреационной дигрессии лесов, которое производилось на ключевых площадках в пределах конного маршрута Тверицкого бора г. Ярославля, отмечается вторая и третья стадии разрушения насаждений [1]. Можно указать замусоривание территории, расширение троп, наличие участков вытоптанной растительности и напочвенного покрова. Высокий и постоянный характер воздействий транспортной группы, включающей автотранспорт, рекреантов и транзитных пешеходов, определяет развитую стадию рекреационных нарушений. В качестве мер по их ограничению необходимо обеспечить регулирование потоков движения посетителей посредством обустройства троп и маршрутов, устранить проезд автотранспорта в зону памятника природы и установка мусоросборников.

Следующий этап разработки геоэкологической стратегии преобразования и развития конного рекреационного маршрута был посвящен

составлению ландшафтной карты массива Тверицкого бора как пространства вмещающего ландшафта или рамочного объекта. По итогам картирования было выделено одиннадцать геотопов, дополняющихся описанием урочищ и отметкой площадного распространения. Следует указать на преобладание геотопа плоской основной поверхности первой надпойменной террасы при формировании урочища с дерново-подзолистыми поверхностно-глееватыми почвами на супесях с прослоями суглинков иловатых под сосняками свежими бруснично-зеленомошными. Доминирующим типом растительности являются сосняки с елью, березой и ольхой влажнотравно-злаковые. В составе древостоя первого яруса преобладает сосна обыкновенная и береза поникшая, отмечается подрост из ели и сосны обыкновенной, ольхи клейкой, а напочвенный покров составляют подушки зеленого мха (плевроциум Шребера), плауны, ожика волосистая, кошачья лапка, ландыш, черника, овсяница овечья, брусника, кислица, линнея северная, седмичник.

В свою очередь, плоская основная поверхность первой надпойменной террасы осложнена гривами, которые являются условиями для формирования ряда геотопов:

- плоской и слабовыпуклой поверхности грив первой надпойменной террасы;
- слабоогнутого и плоского склона грив первой надпойменной террасы;
- плоских слабонаклонных поверхностей межгривных понижений первой надпойменной террасы;
- замкнутых слабопроточных депрессий межгривных понижений первой надпойменной террасы.

Наблюдается сочетание четырех значительных по площади геотопов для морфоскульптур грив первой надпойменной террасы, но с преобладанием по величине площади межгривных понижений и склоновых процессов. Соответственно, можно предположить, что местоположение конного рекреационного маршрута определяется геотопом плоской основной поверхности первой надпойменной террасы и ориентируется слабоогнутым и плоским склоном грив первой надпойменной террасы, плоской и слабовыпуклой поверхностью грив первой надпойменной террасы, плоскими слабонаклонными поверхностями межгривных понижений первой надпойменной террасы. Следует отметить максимальную количественную и площадную вариативность для

замкнутых слабопроточных депрессий межгривных понижений первой надпойменной террасы, значит, они могут быть маркерными ориентирами избегания для конного маршрута.

Основная поверхность первой надпойменной террасы также осложнена дюнами, которые способствуют выделению двух геотопов:

- взбугренных вершин дюнообразных превышений;
- плоских вершин дюнообразных превышений.

Последние преобладают по количественному разнообразию и суммарной величине площади, следовательно, могут выступать ориентирующими точками при прокладывании маршрута.

Сочетание геотопов с эрозионными процессами в связи с формированием ложбино-ложбинной сети способствовало выделению их дополнительного ряда, где, согласно площадным характеристикам распространения, можно предположить степень вероятности сочетания конного маршрута с:

- верхними элементами ложбинно-ложбинной сети в пределах основной поверхности первой надпойменной террасы;
- верхними элементами ложбинной сети в пределах склонов грив;
- средними звеньями ложбинно-ложбинной сети в пределах плоских поверхностей межгривных понижений.

Итак, пространство вмещающего ландшафта для рекреационного маршрута может характеризоваться посредством набора геотопов, отраженного ландшафтным картированием.

Следующий этап анализа – картирование конного маршрута для формирования последующей геоэкологической стратегии его развития.

Следует отметить, что данный маршрут расположен в юго-восточной части Тверицкого бора, примыкает к территории конных баз и имеет кольцевую структуру с возможностью движения в двух направлениях от них. В свою очередь, он осложнен рядом конфигурационных элементов, среди которых можно выделить большое кольцо, средний круг и два малых.

Значительная доля длины маршрута приходится на территорию плоской основной поверхности первой надпойменной террасы в силу большой площади распространения данного геотопа. Однако наибольшая протяженность конного рекреационно-туристского маршрута определена для слабоогнутого и плоского склона грив

первой надпойменной террасы. Линейно-вытянутые гривы как морфоскульптурный элемент обусловили ориентировку маршрута на местности и являются для него первостепенной маркерной зоной в пространстве вмещающего ландшафта Тверицкого бора. Плоские слабонаклонные поверхности межгривных понижений первой надпойменной террасы и элементы ложбинно-лощинной сети являются ареалами избегания и первостепенными зонами противозрозивной поддержки маршрутного коридора.

Для подтверждения взаимосвязи маршрута с пространством вмещающего ландшафта и определения стратегии ландшафтно-проектировочной деятельности в ходе полевых исследований были отмечены, привязаны к космоснимку и ландшафтной карте контрольные функциональные точки. Их общее число соответствует тридцати единицам, определяющим конфигурационные параметры, аттрактивные элементы, сопутствующие использованию территории, и помехи движению в рамках маршрутного коридора.

Среди конфигурационных элементов можно отметить точки – ограничители маршрута, а также вариативные сегменты, начинающиеся с альтернативных точек, предполагающих перемену направления движения. В частности, начало движения по маршруту определено в пределах склона гривы, поскольку геотоп выгодно отличается наличием осветленных пространств и разреженной растительности древесно-кустарникового яруса, что способствует формированию первоначально маршрутного коридора.

В рамках данного конного маршрута можно выделить три аттрактивных отрезка, которые направляют взгляд всадников от склона грив на их поверхность, осложненную дюнными всхолмлениями. Исторически сложились два линейных аттрактивных участка в обход морфоскульптуры по кольцевому маршруту, а позднее был дополнен элемент, пересекающий поверхность гривы через склон ее дюнного всхолмления. Значит в большинстве случаев высотные элементы на маршруте выступают линейными ориентирами для направления движения. Однако они могут играть роль аттрактивных участков для пересечения маршрутным коридором.

Наследие антропогенного воздействия в большинстве случаев определяет снижение привлекательности пейзажных участков рекреационно-туристского маршрута и является ареалом первостепенного устранения помех движению в рамках маршрутного коридора. В частности,

присутствие мусора, суффозионного строительного провала, бетонных опор ЛЭП, дополнительные участники движения предполагают их обход как помех конному передвижению в пределах коридора маршрута, что может привести к расширению или изменению его границ воздействия на пространство вмещающего ландшафта.

В процессе исследования маршрутного коридора выявлено три местоположения, требующих устранения сезонных помех конному движению в форме эпизодического подтопления и наличия стоячей воды. В свою очередь, они приурочены к депрессии на склоне гривы, сочетаниям границ верхних ложбин, террасы и склона гривы. Их можно определить как плохо-дренируемые участки или требующие дренажа отрезки маршрута, которые в большинстве случаев приурочены к ложинно-ложбинной сети. Примечательно, что для вышеуказанных явлений характерно волнообразное изменение коридора маршрута в сторону пространства окружающей растительности наряду с уплотнением этих границ пешеходами. Необходимость искусственного дренирования маршрутного коридора в местах сезонного или периодического скопления стоячей воды устраняется посредством сооружения дренажных структур, согласно американскому опыту ландшафтно-проектировочной деятельности [2]. Для предотвращения прогнозируемого расширения маршрутного коридора необходимо выполнить дренажные работы с возвышением участка над эпизодически-увлажняемой поверхностью при укреплении склона депрессии во избежание его обрушения. В частности, для данного ареала подходит сооружение конструкции дамбы, отличающейся заполнением плотным гравийным материалом существующих ям и борозд на маршруте при последующем перекрытии слоем почвы, организацией склонового стока.

Согласно проведенному анализу состояния маршрутного коридора, с целью сохранения потока посетителей в его рамках первостепенное внимание должно уделяться устранению помех конному передвижению. Безопасность движения по маршруту должна быть обусловлена посредством удаления следов и сопутствующего использования: завала суффозионного провала вследствие строительных работ, уборки мусора и установки мусоросборников в местах пикников рекреантов.

Для участков прохода или пересечения с другими группами рекреантов, транзитными пешеходами, автотранспортом, лыжниками в сезон

наличия снежного покрова необходима установка предупредительных знаков на маршруте, свидетельствующих о приоритете конного передвижения. Для отрезков маршрута, сочетающих сопутствующее использование и активный темп движения всадников, возможно дублирование предупредительных знаков в районе установленных кроссовых барьеров.

В свою очередь, участки, требующие растительной расчистки на уровне высоты всадника или удаления растительности, должны быть отмечены и очищены во избежание появления альтернативных участков прохода – разветвления, расширения коридора маршрута [2]. Маршрутный коридор в местах выхода на поверхность корневых систем на границах склона грив и межгривных понижений требует подсыпки на протяжении всей его ширины.

В частности, прогноз увеличения конного поголовья МОУ СДЮШОР № 21 в связи со строительством и введением в эксплуатацию двух новых конюшен на 30 и 10 голов свидетельствует о возрастании рекреационной нагрузки на мар-

шрутный коридор в пространстве вмещающего ландшафта массива Тверицкого бора.

В свою очередь, увеличение пропускной способности маршрута должно достигаться путем его обустройства с учетом ландшафтных параметров и устранения негативных последствий, связанных как с основными участниками маршрутного передвижения, так и при учете сопутствующего воздействия на пространство вмещающего ландшафта. В частности, для сохранения от рекреационной растительной дигрессии Тверицкого бора при росте подобной нагрузки, требуется ограничение движения всадников по непредусмотренным участкам и подготовка обустроенного маршрута для их массового использования.

Таким образом, ландшафтное проектирование маршрутного отдыха и туризма, в частности, для конного передвижения является следствием ограничения его влияния на пространство вмещающего ландшафта и средством экологического обустройства территории.

Библиографический список

1. Колбовский, Е. Ю. Экологический туризм и экология туризма [Текст] : учеб. пособие для студ. вузов / Е. Ю. Колбовский. – М. : Издательский центр «Академия», 2006. – 256 с.
2. Hesselbarth, W. Trail construction and maintenance notebook [Text]/ W. Hesselbarth, B. Vachowski. – Washington: USDA Forest Service Technology and Development Programm Missoula, 2000. – 140 p.