

Soils were studied in the two clearings (sites): clearing №1 lies inside bank, were studied soils on the top of bank and buried soil of Early Iron Age recovered by the embankment. Background modern soil was researched in the clearing №2. Stratigraphy composition defines the next changing layers and soils from top to the bottom of bank: – chernozem (possible forest) to 0,85 m with a clear Pk. It overlaps redeposit layer of loess (0,2 m); – loess material of embankment (0,85 m-2,3 m) on top is almost “clean (poor)” loess with Pk of modern soil, inside interval 1,5-2,3 m – alternating of losses layers and fragments of soil sod; – ash layer on the surface of the buried soil; – buried soil of Early Iron Age – podzolic chernozem, possible typical chernozem (2,3-3,5 m); – bed rock – Bug loess (3,3-3,5 m) – this species takes part in the embankment formation.

Background modern soil have genetic horizon HE, Ihp, Iepk, Pik, Pk which are inherited to the gray podzolic forest soils.

Conclusion. Compare of Early Iron Age (2600 BP) buried soil with back ground modern one allows to make a conclusion, that in ancient time formed the soil, closed to typical one weakly podzolic chernozem, but background modern soil are presented by typical gray podzolic forest soil. Characteristics of Early Iron Age soil indicates on its formation under conditions of warm-temperate climate of the southern forest-steppe with of the existence of wide open space areas with domination of steppe canoes. The soil on the top of the bank is closed to chernozems, but probably partly formed under forest cover (the forest chernozem of steppe after A. Travleev), its material probably was partly redeposited. The proximity of the buried (Early Iron Age time) soil to the podzolic or typical chernozem in compare with background modern forest podzolic soil indicates on changing of physical-geographical and climatic conditions in the direction of modernity to side of wetter and, maybe, more cool warm temperate climate. Buried as well as background modern soil can be form within the same nature zone, but the described background one is a formation comparing with more northern area. Consequently, in the Early Iron Age the territory was occupied by the wide areas of steppe landscape. Modern gray podzolic soil was formed under forest, i.e. the amount of precipitation increased comparing with the Early Iron Age and climatic conditions in ancient time were drier than in contemporary ones. A profile soil detects features of similarities to the forest soil though now the forest is preserved only in depressions, in ravines and gullies. Perhaps, the process of forest reduction is associated with modern human activity.

*Keywords:* soil, pedogenesis, Holocene, geo-archaeological approach.

**Матвишина Ж.Н., Пархоменко А.Г. Особенности голоценовых почв в пределах защитного вала Журжинецкого городища на Черкащине.** Особенности древних и современных (фоновых) почв в пределах защитного вала Журжинецкого городища были изучены с помощью палеопедологического метода с широким применением геoarхеологического подхода. Это позволило определить типы почв, установить тренды климатических изменений от раннего железного века до современности. Профиль фоновой современной определен как серая оподзоленная лесная почва, а почва под насыпью вала – как лесной чернозем. Условия проживания человека с 2600 до н.э. до современности изменились от более сухих степных умеренного климата (лесные черноземы) до более влажных и прохладных (серые лесные почвы) лесостепи.

*Ключевые слова:* почва, педогенези, голоцен, геoarхеологический подход.

*Надійшла до редколегії 17.11.2016*

УДК 911.9

**Удовиченко В.В.**

*Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка*

## **ТРАНСПОРТНО-СЕЛИТЕБНИЙ ЛАНДШАФТНО-ПЛАНУВАЛЬНИЙ КАРКАС ТЕРИТОРІЇ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ, МЕТОДИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

*Ключові слова:* транспортно-селитебний ландшафтно-планувальний каркас, планувально-селитебний елемент, транспортна планувальна вісь, ландшафт, ландшафтне планування, Лівобережна Україна

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку суспільства відзначається зростаючим антропогенним впливом на природне середовище. Тому, для потреб обґрунтування оптимальних схем природокористування засобами ландшафтного планування важливим видається визначення трендів розвитку ландшафтних комплексів шляхом

метризації й оцінки тих їх параметрів, які безпосередньо у своєму виникненні, функціонуванні та розвитку зумовлені діяльністю людини. В даному випадку мова йде про ті з них, які обумовлені функціонуванням транспортної та селитебної систем, оскільки саме вони разом являли і являють собою просторовий спосіб виразу територіальної концерн-

трації населення та його активності. При цьому їх складові в міру свого розвитку зазнавали диверсифікації, укрупнення та ускладнення, призводячи, тим самим, до формування транспортно-селитебної системи у її сучасному розумінні та вигляді з індивідуальними рисами, зумовленими розмірами та конфігурацією територій, що увійшли до її складу, характером планування і забудови, структурою й кількістю населення, моделями поведінки міських та сільських жителів тощо.

**Стан вивчення проблеми.** Питанням дослідження *соціальних функцій* ландшафтів та, у меншій мірі, їх кількісної оцінки присвячено ряд робіт [1-5, 8, 9, 13-15], у яких функціональний аналіз, разом зі структурним та часовим, являє собою шлях до реалізації системного підходу у науці [6, 7, 12]. З іншого боку, праця, у яких би розкривалася сутність транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу (ТСЛПК) й виконуваних його елементами функцій через призму ландшафтного різноманіття, а також приклади реалізації обрахунку конкретних параметрів та методик їх оцінки, реалізованих, в тому числі, на прикладі території Лівобережної України, знайти не вдалося, за винятком нечисельних доробок, у яких вони висувуються лише у вигляді ідеї (наприклад, [10]), або стосуються окремих аспектів оцінки ландшафтного різноманіття [5]. Проте необхідність реалізації означеного напрямку дослідження ТСЛПК для потреб впровадження інструментарію ландшафтного планування в межах модельного регіону й на прикладі тестових ділянок у його складі зумовила необхідність реалізації відповідного блоку даного дослідження.

Отже, в якості **мети** даної роботи було поставлено розкрити теоретико-методологічні, методичні та практичні аспекти дослідження транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу території Лівобережної України, оперування якими зумовить адекватний вибір критеріїв виділення ландшафтно-планувальних типологічних одиниць й послідууючої розробки та обґрунтування системи заходів з ландшафтного планування регіону.

**Об'єкт, вихідні матеріали та постановка завдань дослідження.** В якості модельного для потреб розробки, обґрунтування та апробації теоретико-методологічних, методичних і практичних аспектів дослідження транспортної та селитебної систем для потреб наступного впровадження інструментарію ландшафтного планування

було обрано експериментальний полігон – територію Лівобережної України (у складі чотирьох адміністративних областей: Полтавської, Сумської, Харківської та Чернігівської), адже саме вона являє собою регіон тривалого освоєння людиною, в результаті якого інтенсивне сільськогосподарське використання земель призвело до значної фрагментації природних ландшафтів, які лише подекуди збереглися на ділянках, що зазнавали менш інтенсивного впливу або були виведені з використання як непридатні з тієї чи іншої причини. Від початку інтенсивного освоєння її території відбулося значне скорочення площ лісів, степів та луків; на численних ділянках активізувалися ерозійні процеси й відбулася зміна водного режиму; було втрачено колишнє багате біологічне та ландшафтне різноманіття. Отже, розгляд причин, що спонукали до цього, та наслідків, пов'язаних з функціонуванням транспортної мережі та селитебних територій, що разом формують транспортно-селитебний планувальний каркас, який ніколи не втрачав свого зв'язку з природним середовищем (отримуючи з нього усі необхідні ресурси для свого існування та функціонування), а, отже, є ландшафтозумовленим, визначення й метризація його параметрів з урахуванням концепції ландшафтного різноманіття, є вкрай важливими та значущими для потреб подальшої розробки та впровадження системи ландшафтно-планувальних заходів. Підсилюються дані аргументи ще й тим, що згадана “зовнішня” щодо такого каркасу залежність постійно зростає й ускладнюється, та прояву набуває у вигляді формування складних транспортно-селитебних агломераційних систем.

В якості вихідної інформації для потреб вивчення територіальної структури елементів транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу було використано базу даних ГІС-пакету MapInfo Professional 10.0.1, на основі відомостей якої у масштабі 1:3 000 000 було здійснено відповідне картографічне моделювання.

#### **Основні результати дослідження.**

*Транспортно-селитебний ландшафтно-планувальний каркас* варто розуміти як такий, який формують транспортна мережа та селитебні території – елементи даного каркасу, та які розглядаються як планувальні осередки територіального розвитку регіону. З ландшафтознавчої точки зору, основними елементами ТСЛПК є транспортні та сели-

тебні ландшафти – об'єкти (разом з іншими) ландшафтного планування.

Отже, зважаючи на сутність поняття транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу території, концептуально у його структурі можна виділити *селитебні планувальні ядра (планувально-селитебні елементи)* й *транспортні планувальні осі* (рис. 1). У свою чергу планувально-селитебні елементи (ПСЕ) являють собою сукупність *планувально-селитебних вузлів, планувально-селитебних*

*осередків й планувально-селитебних мікроосередків*, а транспортні планувальні осі – транспортних шляхів різного призначення й типу покриття. В цілому ж, означені елементи ТСЛПК мають “точковий” та “лінійний” просторовий тип планувальної структури регіонального рівня. Структурні елементи ТСЛПК та й сам каркас у своєму розвитку зумовлені, окрім інших факторів, ландшафтною структурою території та в процесі свого функціонування видозмінюють її.

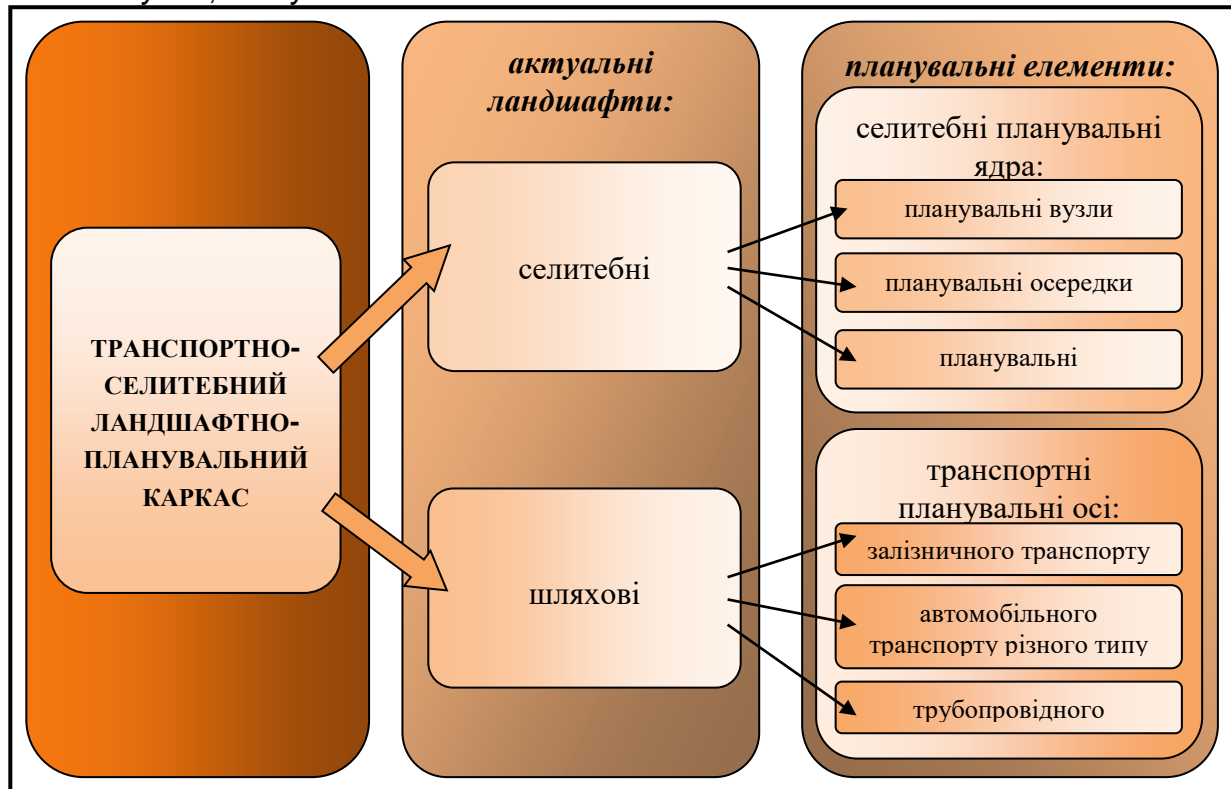


Рис. 1 – Концептуальна модель структури ТСЛПК

Оцінка транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу у контексті здійснення ландшафтного планування шляхом застосування концепції ландшафтного різноманіття покликана відобразити (на якісному та кількісному рівнях) структурно-часові риси геокомплексів – об'єктів планування не лише природних за своєю сутністю, але й значно фрагментованих та антропогенних в умовах сучасного прогресуючого зростання рівня їх антропогенізації. Застосування значень відповідних параметрів (структурно-часового блоку) має широкі перспективи щодо як галузевого (у лісовому господарстві, сфері природоохоронної діяльності тощо), так і комплексного використання (для потреб реалізації ландшафтного планування).

Відображення спектру соціально-економічних функцій, який дає уявлення про

*функціональне різноманіття* ландшафтів (за [5]), та виконання яких під час функціонування ТСЛПК забезпечують ландшафтні комплекси території дослідження на рівні типів, родів і видів, що є проявом *таксономічного й топологічного* ландшафтного різноманіття, є важливим та актуальним завданням даного блоку дослідження. У означеному контексті корисним видається й аналіз площинних показників (фактичних площ, протяжності, щільності), які є відображенням сучасного часового зрізу ТСЛПК та його елементів, на які покладено виконання певних соціально-економічних функцій, їх функціональну презентивність.

Сукупність виконуваних ландшафтами соціально-економічних функцій є свідченням *функціонального різноманіття* елементів ТСЛПК, а розподіл кількісних параметрів (площ/довжин) у розрізі окремих видів

функцій та типів ТПО – є свідченням *функціональної презентивності*. Остання розуміється як ступінь вираження кожного виду соціально-економічних функцій, виконуваних елементами ТСЛПК, за показниками площі, розрахованими у відсотках до загальних розмірів території дослідження в певний момент часу, та визначається за залежністю (за [5]):

$$P_f = \frac{S_{if}}{S} \cdot 100,$$

де  $P_f$  – функціональна презентивність;  $S_{if}$  – площа, що зайнята певним елементом ТСЛПК ( $i$ ), на який покладено виконання певного виду соціально-економічних функцій ( $f$ ) в межах досліджуваної території;  $S$  – загальна площа території дослідження, для якої розраховується  $P_f$ .

Окрім показника функціональної презентивності, для потреб оцінки ТСЛПК й ступеня представлення його елементів, в контексті реалізації ландшафтного планування, може бути визначено також значення параметра *таксономічної функціональної презентивності* (за [5]). Даний тип презентивності розуміється як ступінь вираження кожного з елементів ТСЛПК, на який покладено виконання певних видів соціально-економічних функцій, за показниками площі, визначених у відсотках до загальних розмірів ландшафтного таксону території дослідження, в певний момент часу, та обраховується у відповідності до наступної залежності:

$$P_{ftax} = \frac{S_{iftax}}{S_{tax}} \cdot 100,$$

де  $P_{ftax}$  – таксономічна функціональна презентивність;  $S_{iftax}$  – площа, що зайнята певним елементом ТСЛПК ( $i$ ), на який покладено виконання певного виду соціально-економічних функцій ( $f$ ), в межах досліджуваного таксону ландшафтних комплексів (наприклад, типу, роду чи виду ландшафтів);  $S_{tax}$  – загальна площа досліджуваного таксону ландшафтних комплексів, для якого розраховується  $P_{ftax}$ .

Разом, розраховані показники функціонального різноманіття, функціональної й функціональної таксономічної презентивності, а, під час, їх середні значення для елементів ТСЛПК створюють цілісне уявлення про нього. Очевидно, що запропонований таким чином структурно-часовий блок параметрів метризації елементів ТСЛПК має потужний потенціал для подальшого розширення, урізноманітнення, поглиблення та вдосконалення шляхом застосування інших конкретних способів розрахунків і тому не

претендує на завершеність. Підсилюється дане зауваження також і тим аргументом, що запропонований перелік параметрів не позбавлений, до певної міри, й суб'єктивності, властивій більшості з існуючих і таких, що знаходять своє безпосереднє втілення, метризаційних методик. Зумовлена вона неоднозначністю трактування значної кількості географічних термінів [5], різницею підходів до визначення різнорангових ландшафтних одиниць на місцевості та у камеральних умовах [10] й суб'єктивністю процесу побудови карт ландшафтних комплексів, а також обраного переліку математичних залежностей, на основі яких здійснюються розрахунки й оцінювання тощо.

Таким чином, окреслені аспекти формують систему уявлень про теоретико-методологічний та методичний блоки дослідження ТСЛПК. Практичний його блок було реалізовано, у тому числі, шляхом виявлення й вивчення сутності планувально-селитебних елементів і транспортних планувальних осей, їх картографування для цілей послідувочої реалізації структурно-оціночних аспектів дослідження для потреб впровадження ландшафтного планування.

Як зазначалося вище, основу одного зі структурних блоків транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу терто-рії (селитебних планувальних ядер) формують селитебні ландшафти – об'єкти ландшафтного планування (разом з іншими видами антропо-генізованих ландшафтів), а його типовими елементами є планувально-селитебні вузли, планувально-селитебні осередки й планувально-селитебні мікроосередки (усі – точкового типу).

Так, *планувально-селитебний вузол* (ПсВ) – один з типів планувально-селитебних елементів ТСЛПК, у тому числі, території дослідження, формують міста, які мають вузлове значення (звідси і пішла назва даного ПСЕ) (виконують, наприклад, транспортно-розподільчу функцію), є центрами обласного підпорядкування (і не тільки) та розмір яких зазвичай є достатньо великим для того, аби охоплювати кілька родів та видів ландшафтних комплексів, різні морфологічні частини ландшафтів й різні типи ландшафтних місцевостей; та в результаті функціонування яких розвитку набувають урболандшафти.

Усього, в межах території Лівобережної України було виокремлено 67 планувально-селитебні вузли (рис. 2).



*Планувально-селитебні осередки* (ПсО) транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу розуміються як території/частини актуального ландшафту, зайняті населеним пунктом районного значення, та розміри яких є відносно незначними, у порівнянні з ПсВ, в результаті чого вони бувають добре “вписаними” у ландшафтно-морфологічну структуру території, проте таксономічне й топологічне ландшафтне різноманіття регіонального рівня яких зазвичай є незначним.

Прикладами даного типу елементів ТСЛПК території Лівобережної України слугують 136 одиниць/селищ міського типу.

*Планувально-селитебні мікросередки* (ПсМ) транспортно-селитебного ландшафтно-планувального каркасу розуміються як території/морфологічні частини актуального ландшафту, зайняті населеним пунктом низового рівня, та розміри якого є відносно малими, в результаті чого він, як і планувально-селитебний осередок, буває добре “вписаним” у ландшафтну структуру території. Прикладами такого типу планувально-селитебних елементів ТСЛПК території Лівобережної України можуть слугувати 3 534 одиниці, які здебільшого мають низький ступінь ландшафтно-презентивності, оскільки презентують, як правило, один вид ландшафтних комплексів, отже, їх таксономічне й топологічне ландшафтне різноманіття є незначним.

Транспортні планувальні осі – стрижні територіального розвитку, іншу важливу складову транспортно-селитебного каркасу території, формує транспорт – складова частина інфраструктури регіону та країни в цілому. Як відомо, від специфіки та ефективності його функціонування залежить ритмічність і продуктивність роботи різних підприємств регіону, а також стан його соціальної сфери. У сучасних умовах, транспортний комплекс являє собою також основу економічної інтеграції регіонів [11], включення їх у міжнародний розподіл праці, формування нових зовнішньоекономічних зв'язків. Та, оскільки функціональне призначення транспорту полягає у забезпеченні переміщення вантажів та пасажирів у просторі і часі, тому для нього у значній мірі властива територіальна специфіка. Остання полягає у *просторово-мережевому* розміщенні його об'єктів, яке, зазвичай, визначає тісний взаємозв'язок їх з територією, об'єктами виробничого комплексу й системами

розселення, а з ландшафтно-планувальної точки зору – формування планувальної структури регіону в цілому й селитебних елементів ТСЛПК, зокрема.

*Транспортні планувальні осі* (ТПО) ландшафтно-планувального каркасу території формують транспортні магістралі різного типу та значення, до яких зазвичай у своєму розміщенні тяжіють планувальні селитебні елементи. З урахуванням типу покриття та якості доріг, їх пропускної здатності, виду транспорту, з розвитком якого вони пов'язані, ТПО можна поділити на типи: 1) ТПО залізниць; 2) ТПО автомобільних доріг без твердого покриття; 3) ТПО автомобільних доріг місцевого значення з твердим покриттям; 4) ТПО автомобільних доріг регіонального значення з твердим покриттям; 5) ТПО автомобільних доріг національного значення з твердим покриттям; 6) ТПО трубопроводів та 7) ТПО магістральних ЛЕП.

У межах території Лівобережної України означені типи ТПО представлені у повній мірі, мають диверсифіковану територіальну структуру (рис. 3) та наступні риси розвитку. Так, ТПО залізниць у регіоні мають функціональну презентивність у 11,75%, а їх сумарна протяжність становить 4 556,09 км. ТПО автомобільних доріг без твердого покриття мають один з найвищих рівнів презентивності у регіоні, у порівнянні з іншими типами ТПО, – 28,23%, отже, незважаючи на невисокий статус та низьку якість дорожнього покриття, вони відіграють чималу роль у формуванні й функціонуванні ТСЛПК, тому система ландшафтно-планувальних заходів має це враховувати не в останню чергу. ТПО автомобільних доріг місцевого значення з твердим покриттям має найвищий ступінь презентивності в межах території дослідження, який становить 39,99%, та разом із попереднім типом ТПО вони формують транспортну основу/“фон” ТСЛПК. Планувальні осі автомобільних доріг регіонального значення з твердим покриттям та ТПО трубопроводів мають близькі показники презентивності (9,80 і 7,88% відповідно), хоча і належать до принципово різних типів. Та, найнижчими значеннями презентивності у складі ТСЛПК мають ТПО магістральних ЛЕП (1,31%) та ТПО автомобільних доріг національного значення з твердим покриттям (1,04%), що є свідченням гострої необхідності подальшої розбудови транспортної мережі у регіоні й підвищення статусу, якості та пропускної здатності вже існуючих ТПО.

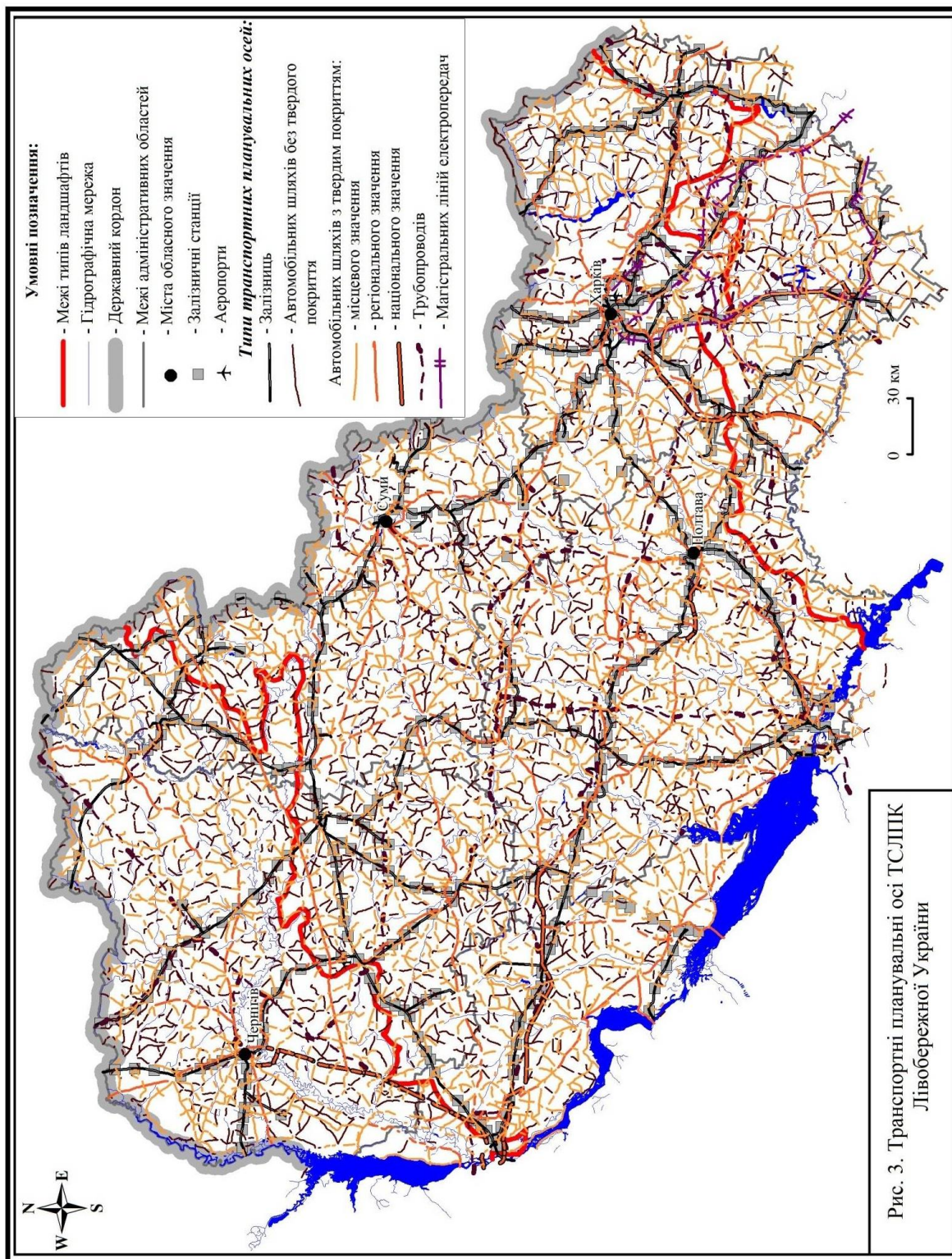


Рис. 3. Транспортні планувальні осі ТСЛПК  
Лівобережної України

Як відомо, матеріально-технічну базу транспортної системи формують шляхи сполучення різного статусу, транспортні вузли, а також т.зв. рухомий склад. В залежності від призначення означені складові поділяються на групи міського, приміського, внутрішньорайонного й міжрайонного, регіонального, національного та міжнародного значення. З ландшафтознавчо-планувальної (визначальної у контексті даного дослідження) точки зору, важливим елементом транспортної системи є транспортна мережа, сформована сукупністю транспортних планувальних осей транспортно-селитєбного ландшафтно-планувального каркасу.

**Висновки.** Таким чином, підсумовуючи викладені аспекти, можна зауважити, що ТСЛПК території являє собою цілісне складне утворення, структурні блоки якого

формують планувально-селитєбні елементи, їх типи (планувально-селитєбні вузли, осередки та мікросередки) та підтипи, а також транспортні планувальні осі, й основою формування яких є відповідні типи антропогенізованих ландшафтів, з якими означені складові виявляють тісні складні двосторонні взаємозв'язки. Методичну основу дослідження елементів ТСЛПК формує система метризаційних показників, зокрема, визначення функціонального різноманіття ландшафтів, функціональної й таксономічної функціональної презентивності елементів ТСЛПК, аналізу та ув'язки отриманих результатів. Практичні аспекти дослідження ТСЛПК можуть бути реалізовані шляхом вивчення просторових рис розвитку його елементів.

#### Список літератури

1. *Александрова Т. Д.* Статистические методы изучения природных комплексов / Т. Д. Александрова. – М.: Наука, 1975. – 96 с.
2. *Басаликас А. Б.* Отображение социально-экономических и природных факторов в функционально направленной антропогенизации ландшафтов (на примере Литвы) // Изв. АН СССР. Сер. Геогр. – 1977. – № 1. – С. 108-115.
3. *Гродзинский М. Д.* Ландшафтно-экологический анализ в мелиоративном природопользовании / П. Г. Шищенко, М. Д. Гродзинский. – К.: Либідь, 1993. – 224 с.
4. *Гродзинський М. Д.* Основи ландшафтної екології : Підручник / М. Д. Гродзинський. – К.: Либідь, 1993. – 224 с.
5. *Домаранський А. О.* Ландшафтне різноманіття: сутність, значення, метризація, збереження / А. О. Домаранський. – Кіровоград : ІМЕС-ЛТД, 2006. – 146 с.
6. *Павлишин Б. В.* Функціональне зонування / Б. В. Павлишин, Г. І. Фільваров // Географічна енциклопедія України : у 3-х т. – К. : Українська енциклопедія, 1993. – Т. 3. – С. 349.
7. *Поповкін В. А.* Функціональна структура економічного району / В. А. Поповкін // Географічна енциклопедія України : у 3-х т. – К.: Українська енциклопедія, 1993. – Т. 3. – С. 348-349.
8. *Преображенский В. С.* Подходы к исследованию организации ландшафтов / В. С. Преображенский, Т. Д. Александрова // Докл. на 7-м Междунар. симп. по проблематике экологического исследования ландшафта 21-26 окт. 1985 г. – М., 1985. – С. 14-22.
9. *Преображенский В. С.* Основы ландшафтного анализа / Преображенский В. С., Александрова Т. Д., Куприянова Т. П. – М.: Наука, 1988. – 192 с.
10. Проблеми ландшафтного різноманіття України: Зб. наук. праць. – К.: Карбон Лтд, 2000. – 325 с.
11. Транспортная инфраструктура регионов и ее развитие [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.economy-web.org/?p=468> (Дата звернення 05.02.2017).
12. *Швебс Г. І.* Системні дослідження в географії / Г. І. Швебс // Географічна енциклопедія України : у 3-х т. – К.: Українська енциклопедія, 1993. – Т. 3. – С. 186-187.
13. *Шищенко П. Г.* Антропогенные преобразования современных ландшафтов / П. Г. Шищенко // Природная среда и хозяйственная деятельность человека. – К.: Изд-во Киев. ун-та, 1985. – С. 114-131.
14. *Шищенко П. Г.* Принципы и методы ландшафтного анализа в региональном проектировании. Монография / П. Г. Шищенко. – К.: Фитосоциоцентр, 1999. – 284 с.
15. *Шищенко П. Г.* Глобалізація і диверсифікація функцій сучасних ландшафтних систем в контексті різноманіття / П. Г. Шищенко // Проблеми ландшафтного різноманіття України. Зб. наук. праць. – К., 2000. – С. 17-20.

**Удовиченко В. В.** Транспортно-селитєбний ландшафтно-планувальний каркас території Лівобережної України: теоретико-методологічні, методичні та практичні аспекти дослідження. У представленій статті висвітлено теоретико-методологічні, методичні та практичні аспекти дослідження транспортно-селитєбного ландшафтно-планувального каркасу території Лівобережної України, оперування якими є об'єктивним підґрунтям вибору критеріїв виділення ландшафтно-планувальних типологічних одиниць й послідууючої розробки та обґрунтування системи заходів з ландшафтного планування регіону.

*Ключові слова:* транспортно-селитєбний ландшафтно-планувальний каркас, планувально-селитєбний елемент, транспортна планувальна вісь, ландшафт, ландшафтне планування, Лівобережна Україна.

**Udovychenko V. V.** The transport-settled landscape-planning skeleton of the Left-Bank the Dnipro river of Ukraine territory: theoretical-methodical, methods and practical aspects of exploration. Nowadays landscape planning understood as a special direction of landscapeology which actively develop

and has so many linkages with environment optimization and such territory ordering which has a high concordance with a landscape-ecological priority specified by the nation. In accordance with this arguments, the transport-settled landscape-planning skeleton (TSPLS) became top-priority for its exploration for the purpose of conflicts of natural resource management identification and the landscape planning tools implementation in any region.

Thus, the aim of the article is to determine the theoretical-methodical, methods and practical aspects of exploration the transport-settled landscape-planning skeleton on the example the Left-Bank the Dnipro river of Ukraine territory, which could be a good background for choosing criteria of landscape planning typological units distinguishing and *for the future possibility of usage it* for the purpose of landscape planning tools implementation.

The region of the exploration – the Left-Bank the Dnipro river of Ukraine territory – is understood as a totality of four administration region of Ukraine, such as Poltavsjka, Sumsjka, Harkivsjka, and Chernighivsjka. The elements of TSPLS were determined by using GIS-parcel MapInfo Professional 10.0.1 and its data.

First of all, the theoretic-methodological contemporary apparatus of the TSPLS exploration formed by its definitions and elements classification. Thus, the TSPLS is understood as a special kind of territorial net formed by the transport system and settled territories – the elements of such skeleton and planning area of territorial development of the region. According to the landscapeological point of view, the key elements of the TSPLS are a transport and settled landscapes – the key objects (with others) of landscape planning. Thus, the elements of the TSPLS have their own subelements. For example, settled territories are the basis of forming settled planning cores (planning settled elements) and transport system is the basis of forming transport planning axes. Moreover, planning settled elements (PSE) are understood as a totality of planning settled centers, planning settled seat and planning settled microseat, and transport planning axes – as a totality of the different type of roads. All elements of the TSPLS have a dotted and linear space type of their planning structure.

The methodical basis of exploration formed the system of methods such as mapping, graphical, statistic, analysis, and synthesis, etc., especially the method of metrization such parameters as a functional variety of the elements TSPLS, their functional presentivness and taxonomic functional presentivness.

The practical aspects of exploration the TSPLS are understood as a totality of mapping and graphics models of its elements according to received calculated results, and which could be a good background for the landscape planning typological units distinguishing.

*Keywords:* transport-settled landscape-planning skeleton, planning-settled element, *transport planning axis, landscape, landscape planning, the Left-Bank the Dnipro river of Ukraine area.*

**Удовиченко В.В.** Транспортно-селитебный ландшафтно-планировочный каркас территории Левобережной Украины: теоретико-методологические, методические и практические аспекты исследования. В представленной статье раскрыто теоретико-методологические, методические и практические аспекты исследования транспортно-селитебного ландшафтно-планировочного каркаса территории Левобережной Украины, оперирование которыми является объективной основой выбора критериев выделения ландшафтно-планировочных типологических единиц и последующей разработки и обоснования системы мероприятий по ландшафтному планированию региона.

*Ключевые слова:* транспортно-селитебный ландшафтно-планировочный каркас, планировочно-селитебный элемент, транспортная планировочная ось, ландшафт, ландшафтное планирование, Левобережная Украина.

*Надійшла до редколегії 14.02.2017*

УДК 631.452:631.48:911.372

**Хохрякова А. І.\***, **Куліджанов Е. В.\*\***, **Бібік М. О.\***

*\*Одеський державний аграрний університет;*

*\*\* Одеська філія ДУ «Інститут охорони ґрунтів України»*

## **ВМІСТ ПОЖИВНИХ РЕЧОВИНИ В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ГЕНЕТИЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ҐРУНТІВ МІСТА ОДЕСИ**

*Ключові слова:* міські ґрунти, елементи живлення, міські ландшафти, озеленення, урбокосистеми

**Постановка проблеми.** Міські ґрунти визнаються базовою складовою урбогеосистеми; вони виконують ряд найважливіших екологічних і господарських функцій і в значній мірі є визначальною умовою життя людини в місті. Постійне і інтенсивне антропогенне навантаження на ґрунтову систему призводить до зміни практично всіх

його компонентів, починаючи з агрохімічних і фізичних властивостей і закінчуючи мікробіологічними та біохімічними показниками, а тому стан ґрунтів міських територій потребує особливої уваги [1, 2].

Одна з основних вимог до ґрунтів міста – забезпечення оптимальних умов зростання зелених рослин. Абсолютним постулатом в