

ОТЗЫВ

официального оппонента Никифорова Юрия Алексеевича
на диссертацию Лариной Наталии Андреевны «**АРХИТЕКТУРНО-ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕКТОВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА МОСКВА)**», представленную на соискание учёной степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 - Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности в диссертационный совет 24.2.329.01 при ФГБОУ ВО «Московский архитектурный институт» (государственная академия)

На рассмотрение представлена диссертационная работа, которая состоит из одного тома, общим объёмом 470 страниц, из них текстовая часть, состоящая из введения, трёх глав и заключения – 149 страниц, библиография (247 наименований), список иллюстраций (262 наименования) – 10 страниц. Диссертация содержит также 23 Приложения, включающие текстовый и графический материал, иллюстрации и таблицы. Представленный материал соответствует требованиям, предъявляемым к работам, представляемым на соискание учёной степени кандидата архитектуры.

Актуальность исследования. В рамках Генерального плана Москвы до 2035 года предусмотрена **реорганизация территории железных дорог**, в том числе с предложением по эффективному использованию высвобождаемых площадей. Перспективы развития городских территорий и транспорта как единого целого безусловно связаны с новыми, научно-обоснованными процессами формирования транспортно-пространственного каркаса города. Требуют уточнения внутренние предпосылки реформирования территорий Московской железной дороги и прилегающих к ней территорий.

Обеспечение безопасности в прирельсовых территориях, увеличение числа связывающих объектов, тенденции смещения мест приложения труда, а

также уменьшение транспортной напряженности города — актуальные и необходимые на длительную перспективу задачи.

Объект исследования. Неэффективно используемые объекты железных дорог как градостроительные резервы для развития крупных городов (на примере г. Москва).

Предмет исследования обозначает приёмы функциональной, планировочной и архитектурно-пространственной реорганизации объектов железных дорог, используемых неэффективно.

Границы исследования охватывают объекты железных дорог в пределах Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), которые включают грузовые, пассажирские и сортировочные станции, складские терминалы, территории технико-эксплуатационной и административной застройки железной дороги, полосы отвода, включая санитарно-защитные зоны.

Научная новизна работы состоит в том, что установлена целесообразность таких приёмов архитектурно-пространственной организации объектов железных дорог, как «пространственная структура», «коммуникационный узел», «общественное пространство». Разработаны типологические модели проектирования новых зданий и комплексов для эффективного использования в границах полос отвода и санитарно-защитных зон железных дорог в городской среде, определены градостроительные условия их размещения, создана концепция функционально-структурной организации объектов транспортной логистики, позволяющая повысить экономические показатели.

Обоснованность и достоверность полученных в работе результатов основывается на комплексности исследования, включающего: изучение и обобщение научных трудов, изучение нормативной литературы и интернет-ресурсов. Используются такие **методы исследования**, как комплексный анализ и синтез собранной информации, системный анализ, методы прогнозирования и аналогии.

Данная научная работа обладает несомненной теоретической и практической значимостью. **Теоретическая значимость** результатов рассматриваемой диссертации состоит в том, что разработанные приёмы реорганизации объектов железных дорог могут послужить основой для последующих научных работ по направлениям: развитие внутренних резервов крупных городов; увеличение числа пешеходных и транспортных связей в прирельсовых территориях города; интеграция в городскую среду объектов железнодорожного хозяйства, представляющих историческую ценность.

Практическая значимость результатов диссертационной работы заключается в следующем:

- в процессе исследования проведен анализ всех направлений железных дорог в пределах МКАД;
- дана оценка эффективности использования территорий грузовыми и сортировочными станциями;
- выполнен подсчёт расстояний между существующими коммуникационными объектами и выявлены места возможного восстановления нарушенных связей;
- проанализировано состояние и количество архитектурно-исторических объектов железных дорог и их возможная интеграция в структуру города,
- внедрение результатов исследования в образовательный процесс студентов и аспирантов профильных специальностей, внедрения материалов исследования в законодательную и нормативно-техническую базу для проектирования объектов железных дорог.

Диссертационная работа имеет четкую и логичную структуру. В **первой главе «Архитектурно-пространственная организация объектов на железных дорогах Москвы. Анализ текущего положения»** в ходе комплексного исследования на основе натурных обследований, фотоматериалов, данных генеральных планов, кадастровых карт, законодательной и нормативно-технической документации, опираясь на теоретические, научные и информационные источники, автором рассматриваются все объекты железных дорог включая здания и сооружения,

расположенные на основных линиях (I-IV категории) и соединительных ветках, на территориях грузовых, сортировочных и пассажирских станций в пределах Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), а также объекты в пределах полос отвода и санитарно-защитных зон, за исключением территорий заводов, к которым подходят соединительные ветви.

Выявлено, что они располагают большим количеством территорий, которые используются неэффективно и требуют оптимизации. Полосы отвода и санитарно-защитные зоны, грузовые и сортировочные станции создают протяжённые коммуникационные и инфраструктурные разрывы в смежных с ними городских районах, а также изолируют архитектурно-исторические объекты от городской инфраструктуры.

Анализ исследуемых объектов и территорий, подробные классификации существующей объемно-планировочной структуры грузовых и сортировочных станций, коммуникационных объектов железнодорожных дорог, архитектурно-исторической среды, полос отвода и санитарно-защитных зон и одновременная оценка их эффективности позволили автору убедиться в необходимости конкретизации задач их перспективного развития и разработки приёмов оптимизации и архитектурно-пространственной интеграции высвободившихся территорий и объектов в структуру города.

Глава вторая «Анализ приёмов повышения эффективности использования объектов на территориях железных дорог. Отечественный и мировой опыт» начинается с подробного анализа ряда научных работ отечественных и зарубежных авторов, направленных на совершенствование объемно-планировочной структуры объектов железнодорожного транспорта в крупных городах.

В качестве приёмов повышения плотности застройки полос отвода и санитарно-защитных зон выделены следующие типы объемно-пространственной организации: «пространственная структура» - застройка территории вдоль железнодорожного полотна, обеспечивающая ограждающую функцию; «коммуникационный узел» - одно или несколько

сооружений транспортной инфраструктуры города, обеспечивающие коммуникационную функцию как для транспортных, так и для пешеходных потоков; «общественное пространство» – часть территории, свободной от застройки, над или под железнодорожными путями, на которой предполагается устройство парков, площадей, улиц и других пространств, предназначенных для городских рекреационных зон.

Анализ и классификация приёмов архитектурно-пространственной организации коммуникационных объектов позволили сформулировать их общие типы: «мост»; «тоннель»; «платформа», «плита», «портал», «виадук». Основными показателями для определения необходимого типа служит движение пешеходного потока относительно железнодорожных путей.

Особое внимание автором уделено интеграции архитектурно-исторических объектов железных дорог в городскую среду. Определен комплекс мероприятий, направленный на предотвращение последующих разрушений и достижение оптимальных условий продолжительного сохранения памятников материальной культуры.

В третьей главе «Модульно-метаболическая структура: описание, проектно-аналитическая апробация и оценка социально-экономического эффекта» предложена концепция универсальной модульно-метаболической структуры для формирования многофункциональных объектов двух типов «комплекс» и «кластер». Применение этих типов может обеспечить повышение эффективности использования грузовых станций при сокращении территории на 73%, а также послужить основой для создания универсальной планировочной структуры в полосах отвода железных дорог, создающей новые связи между районами и позволяющей повысить плотность застройки прирельсовых территорий.

В дополнение к универсальным структурам выявлены наиболее эффективные типы с точки зрения объемно-планировочного и конструктивного решения следующих надпутевых строений: «плита»,

«платформа» и «портал». Проведена проектно-аналитическая апробация выявленных приемов архитектурно-пространственной оптимизации при разработке проектов станций Москва-Товарная Павелецкая и Фрезер, а также при разработке научно-исследовательской работы на тему: «Проведение анализа и подготовка предложений к объемно-планировочным и инженерно - техническим решениям объектов общественно-делового, жилого и многофункционального назначения в границах полосы отвода железных дорог над железнодорожными путями», что подтверждено соответствующими документами. Предлагаемые приемы использованы в учебном процессе Московского архитектурного института.

Все вместе взятое позволяет рассматривать содержащиеся в диссертации выводы и предложения перспективными для практического использования, что, несомненно, относится к положительной стороне работы.

Наряду с этим необходимо отметить отдельные недостатки и спорные по тексту моменты:

1. Из содержания диссертации следует, что автор Разделу 1.1.1. «Нормативные документы и законодательные акты» посвятил 3 страницы (25-27), а Разделу 3.1. «Концепция универсальной модульно-метаболической структуры» всего одну (стр.116), хотя в пункте 3. Заключение отмечено, что «Непосредственным результатом исследования является разработка концепции модульно-метаболической структуры (ММС)...» (стр. 147). Данное сравнение показывает, что процессу разработки самой концепции автором не уделено должного внимания.
2. В тексте 2 главы диссертации присутствуют два понятия «композиционная структура» (стр.66) и «коммуникационный узел» (стр. 113). Какое из них следует применять?
3. Из выводов по 2 главе следует, что «выявленные приемы оптимизации полос отвода и санитарно-защитных зон: «пространственная структура», «коммуникационный узел», «общественное пространство», позволяют

увеличить плотность застройки, обеспечить многофункциональность и доходность данных территорий...» (стр. 113). Возникает вопрос – за счет чего?

4. Выводы 1 и 3 глав посвящены в основном оценочным показателям результатов проведенного исследования, что несколько снижает уровень самой проделанной работы.

5. В тексте 1 главы допущены повторы тезиса «Помимо полосы отвода, железнодорожные пути с обеих сторон окружены санитарно-защитными зонами...» на стр. 15 и 29.

Данные замечания носят дискуссионный характер и не ставят под сомнение актуальность, новизну и достоверность изложенных в диссертации выводов и положений. Особо следует отметить, что автором в процессе работы выполнен и оформлен большой исследовательский и практический материал, приведенный в 23 приложениях диссертации объемом в 276 страниц. Весь объем иллюстраций, расчетов, таблиц, огромный перечень новых данных в целом развивает теоретические основы и методические приемы архитектурно-пространственной организации объектов на территориях железных дорог Москвы. Соискатель имеет 18 опубликованных работ, из них 9 статей в периодических научных изданиях, рекомендованных ВАК (согласно списку, представленному в автореферате).

Сложность и актуальность решаемых в диссертационном исследовании задач, необходимых для теории и практики, внедрение положений в учебный процесс Московского архитектурного института, научная новизна, полнота опубликования результатов в рецензируемых периодических изданиях, практическое использование разработок в представленных к реализации проектах позволяют сделать следующее *закключение*.

Содержание и основные выводы исследования отвечают критериям, предъявляемым к кандидатским диссертациям «Положением о присуждении ученых степеней» №842 от 24 сентября 2013 года, утвержденным Правительством РФ, а автор диссертации, Ларина Наталия Андреевна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по

практическое использование разработок в представленных к реализации проектах позволяют сделать следующее закключение.

Содержание и основные выводы исследования отвечают критериям, предъявляемым к кандидатским диссертациям «Положением о присуждении ученых степеней» №842 от 24 сентября 2013 года, утвержденным Правительством РФ, а автор диссертации, Ларина Наталия Андреевна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 – Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности.

Официальный оппонент:

Канд. архитектуры, профессор,
профессор кафедры Архитектурного
проектирования, Архитектурный институт/
ФГБОУ ВО «Уральский государственный архитектурно-
художественный университет имени Н.С. Алферова,
г. Екатеринбург
11 апреля 2025 г.



Никифоров Ю.А.

Подпись Ю.А. Никифорова
заверяю



Архитектурный институт/ФГБОУ ВО «Уральский государственный
архитектурно-художественный университет им. Н.С.Алферова
620075 Россия, Екатеринбург, ул. Карла Либкнехта, 23
e-mail: webmaster@usaaa.ru тел.:+7(343)3713369