

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по науке
ФГАОУ ВО «Уральский федеральный
университет имени первого Президента
России Б. Н. Ельцина»

« 08 » апреля 2018 г.

А. В. Германенко

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина» на диссертацию

Лариной Наталии Андреевны

«Архитектурно-пространственная организация объектов на территориях железных дорог (на примере города Москва)»,

представленную на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности»

Диссертация Лариной Наталии Андреевны посвящена актуальной для больших и крупных исторически сложившихся городов проблеме низкой эффективности использования территорий железных дорог. Для города Москва, обозначенная проблема стоит наиболее остро, так как освободившиеся территории необходимы городу, они могут быть реорганизованы для создания гармоничной и комфортной городской среды, соответствующей темпам роста, ритму жизни столицы. Рассматриваемый в диссертационном исследовании подход, включающий скрупулёзную инвентаризацию всех объектов, расположенных на территории железных дорог может быть применен и к другим городам.

Актуальность выбранной темы подтверждается и обозначенными в положениях о территориальном планировании Генерального плана города задачами сокращения площади санитарно-защитных зон, использованием соответствующих территорий в качестве градостроительного резерва развития Москвы, снижения шумового и вибрационного воздействия от железнодорожного и автомобильного транспорта.

В соответствии с паспортом специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и

сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности» выявлены следующие **области исследования**:

- п. 2. Архитектурно-планировочные и конструктивные особенности гражданских и промышленных зданий, сооружений и их комплексов.
- п. 14. Модернизация и реновация зданий и сооружений на основе современных и перспективных требований к качеству среды и образной выразительности архитектуры.
- п. 17. Роль новых материалов и новых видов технологического и инженерного оборудования в архитектуре.

Научная новизна работы заключается в выявлении значительных территориальных резервов для развития города Москва, которые могут быть высвобождены за счет реорганизации грузовых станций (в том числе за счет разработанного универсального модуля «кластер»), а также качественного улучшения среды за счет увеличения числа коммуникационных связей, интеграции архитектурно-исторических объектов железных дорог в городскую среду. Для оценки эффективности грузовых станций Лариной Н.А. введено понятие «мощность».

Практическая значимость исследования заключается в оценке эффективности использования всех территорий грузовых и сортировочных станций в пределах МКАД, определении дефицита коммуникационных объектов и выявлении мест возможного восстановления нарушенных связей, разработке критериев оценки эффективности рассматриваемых объектов, расположенных на территории железных дорог.

Диссертационная работа состоит из одного тома (введение, три главы, заключение, 23 приложения). Библиография включает 247 источников. Общий объем работы – 470 страниц. Автореферат представлен на 32 страницах и включает 4 рисунка. Представленный автореферат по содержанию соответствует рецензируемой диссертации. Выбранная структура работы является логичной и обоснованной.

В первой главе «Архитектурно-пространственная организация объектов на железных дорогах Москвы. Анализ текущего положения» приведены обширные данные, включающие генеральные планы, карты, нормативные документы, материалы натурных обследований, собранные для оценки площади территорий железных дорог в рассматриваемых границах. Собрав воедино всю рассматриваемую

территорию и размещенные на ней объекты, Ларина Н.А. переходит к определению типов объектов, размещенных на железной дороге и оценке эффективности использования.

Во второй главе «Анализ приёмов повышения эффективности использования объектов на территории железных дорог. Отечественный и мировой опыт» представлены примеры застройки в пределах полосы отвода в разных странах, повышения эффективности использования территорий железных дорог, уменьшения негативного воздействия. Соискатель выделяет три типа приемов объемно-пространственной организации территории полос отвода и санитарно-защитных зон и два типа грузовых и сортировочных станций (терминально-логистические центры и автоматизированные многоуровневые контейнерные терминалы). При рассмотрении коммуникационных объектов соискатель выделяет 6 приемов архитектурно-пространственной организации, среди которых «мост», «тоннель», «платформа», «плита», «портал», «виадук», определяет оптимальное расстояние между коммуникационными объектами – 400 метров для центральной и срединной части городов, 600 метров для периферийной части. Применительно к архитектурно-историческим объектам железнодорожного хозяйства используется те же приемы, что и для коммуникационных связей.

Третья глава «Модульно-метаболическая структура: описание, проектно-аналитическая апробация и оценка социально-экономического эффекта» посвящена вопросам оптимизации работы объектов и самих территорий, занятых объектами железных дорог, предложена универсальная модульно-метаболическая структура двух типов «Комплекс» и «Кластер».

В заключении приведены основные выводы по диссертации:

- выявлены объекты железных дорог, используемые неэффективно и введены критерии эффективности для полос отвода, грузовых и сортировочных станций, коммуникационных узлов, архитектурно-исторических объектов;
- определены приемы архитектурно-пространственной организации объектов железных дорог, такие как «пространственная структура», «коммуникационный узел», «общественное пространство»;
- представлена концепция модульно-метаболической структуры двух типов «Кластер» и «Комплекс», представлены общие требования к объемно-планировочным решениями модульно-метаболических структур;

- выявлены наиболее эффективные типы надпутевых строений, к ним относятся решения по типу «плита», «платформа», «портал», проведена проектно-аналитическая пробация;
- оценены потенциальные возможности и социально-экономический эффект от применения разработанных приемов.

Выводы и рекомендации, представленные в исследовании, имеют большое значение для науки и практики. Применение представленных приемов оптимизации территорий железных дорог позволит освободить значительные площади, снизить акустическое и экологическое загрязнение города от железных дорог.

Основные научные результаты диссертации представлены автором в 18 работах. Девять работ изданы в рецензируемых научных изданиях, в которых должны быть опубликованы основные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук (7 статей в журналах по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности (архитектура)» и 2 статьи в журналах по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности (технические науки)»). Результаты исследования прошли апробацию в проекте с Мастерской комплексного архитектурно-строительного проектирования «КСП» при разработке архитектурной концепции проектов «Многоуровневого автоматизированного контейнерного терминала на территории грузовой станции Москва Товарная Павелецкая» и «Реновация территории Московского локомотивного завода и грузовой станции «Фрезер», а также в учебном процессе в Московском архитектурном институте (государственной академии). Выводы и результаты обладают высокой степенью достоверности и объективности.

По содержанию и оформлению диссертации и автореферата необходимо сделать *следующие замечания*

1. В диссертации используются различные формулировки относительно объекта исследования, в заглавии заявлено исследование *«объектов на территориях железных дорог»*, в объекте и предмете исследования используется формулировка *«объекты железных дорог»*, в тексте диссертации и автореферата встречается термин *«железнодорожные объекты»*. Автором исследования в автореферате и тексте диссертации определение не поясняется.

2. Оценка социально-экономического эффекта, выделенная как одна из задач исследования, сведена в основном к технико-экономическим показателям, а именно оценке плотности застройки (средний коэффициент плотности застройки составляет 0,485 м²/га в 3,46 раз ниже допустимых значений) и выгодах для города (доход для города может составить 15–20 трл. рублей), при этом социальный эффект не рассмотрен достаточно полно, в том числе и в рассматриваемых аналогах не приведены результаты оценки после заселения.
3. Выделены приёмы архитектурно-пространственной организации объектов железных дорог: «пространственная структура», «коммуникационный узел», «общественное пространство». Не обозначено к какому из них могут быть применены типы связей «здание-мост», «здание-стена», «тоннель», «виадук», «платформа», «плита», «стилобат», «портал».
4. Представленная работа обладает высокой практической значимостью, но как научная работа в первую очередь должна обладать научной новизной. Границы авторства в части решений не всегда обозначены соискателем, в частности авторские ли применены решения по типам связей.
5. В рамках исследовательской деятельности основное внимание уделяется градостроительным аспектам, не хватает упора на архитектурно-объемные решения, нет типологических таблиц зданий, находящихся вблизи железных дорог, не достаточно раскрыт композиционный аспект. В терминологическом аппарате присутствует очень много экономических и технических терминов, а не архитектурно-типологических.
6. Замечания по оформлению: В ряде случаев отсутствуют ссылки на авторство/источник изображений в тексте диссертации (например, рисунки 21–24, 30–34 и др.), в выводах в автореферате пропущен п.5.

Однако указанные замечания носят в значительной степени редакционный и рекомендательный характер, не снижают научную и практическую значимость проведенного диссертантом исследования.

С учетом вышеизложенного считаем, что диссертация Лариной Наталии Андреевны на тему «Архитектурно-пространственная организация объектов на территориях железных дорог (на примере города Москва)», представленная на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности» полностью соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых

степеней», утверждённого Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842. Автор **Ларина Наталия Андреевна**, заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности».

Отзыв обсужден и утвержден в качестве официального отзыва ведущей организации на заседании кафедры архитектуры ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина», протокол № 4 от 3 апреля 2025 г.

Решение принято единогласно.

кандидат педагогических наук (13.00.02 — «Теория и методика обучения и воспитания (художественное образование и эстетическое воспитание; уровень профессионального образования)»)
доцент, заведующая кафедрой «Архитектура»
Института Строительства и Архитектуры
ФГАОУ ВО «УрФУ имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

Никитина Наталия Павловна

кандидат архитектуры (05.23.20 «Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия»)
доцент, доцент кафедры «Архитектура»
Института Строительства и Архитектуры
ФГАОУ ВО «УрФУ имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

Федорова Мария Сергеевна

Сведения о ведущей организации:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Уральский федеральный университет им. Первого Президента России Б. Н. Ельцина»
Россия, 620002, Екатеринбург, ул. Мира, 19
Телефон: +7 (343) 375-44-44,
+7 (343) 375-45-07
Факс: +7 (343) 375-97-78
E-mail: rector@urfu.ru
Сайт: urfu.ru
Кафедра архитектуры УрФУ,
тел. +7 (343) 375 48 89, e-mail: kafedraarh@yandex.ru