

## ОТЗЫВ

**официального оппонента, доктора архитектуры, профессора Крашенинникова Алексея Валентиновича на диссертационную работу ВЕРЕТЕННИКОВОЙ Ксении Вадимовны ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПРИАЭРОПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ РОССИИ (на примере Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска), представленную на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 05.23.22 – Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов.**

Рецензируемая работа выполнена в двух томах.: первый том содержит 178 машинописного текста, включает введение, три главы, заключение, список сокращений и условных обозначений, словарь терминов, список литературы из 200 источников; второй том содержит 91 страницу рисунков и таблиц.

### **Актуальность темы диссертационной работы**

В 1990-е годы профессор университета Северной Каролины Дж. Касарда предлагает новую модель развития территорий вокруг аэропорта – аэротрополис. Согласно подходу Дж. Касарды, агломерация простирается на 25 км вокруг центрального аэропорта и основана на системе радиальных транспортных связей. Идея выделения приаэропортной территории становится все более актуальной с интенсивным освоением территории вокруг малых и больших аэропортов в нашей стране. В условиях больших городов *аэротрополис* втягивается в агломерацию соседнего город, что меняет первоначальную теоретическую модель аэротрополиса.

Актуальность данного исследования определяется существующей проблемой непланируемого нарастания интенсивности застройки в районе аэропортов, что приводит к нарушению удобства функционирования разнообразных общественных и технических объектов и как следствие к ухудшению качества городской среды. Автор справедливо отмечает, отсутствие рекомендаций и научно обоснованных стратегий развития территорий вокруг аэропорта. Существуют отраслевые и коммерческие программы, направленные на решение экономических, но не градостроительных вопросов. В то время как “аэропорты становясь полноценными узлами градостроительного развития и центрами градостроительных преобразований, вопросы пространственного регулирования территорий вокруг аэропортов остаются без должного внимания” (дисс., стр 11).

В документах территориального планирования Аэропорты зачастую отображаются в качестве инфраструктурных объектов, а их способность становиться очагами пространственного развития попросту игнорируется.

В условиях нарастающих процессов урбанизации возникают предпосылки выделения приаэропортной территории, как отдельного объекта системы градостроительного планирования, чему и посвящена настоящая диссертация.

### **Краткое содержание работы**

Структура диссертации выстроена в соответствии с логикой научного исследования:

В первой главе рассмотрена эволюция территории аэропорта в структуре города, и в системе расселения. В соответствии с результатами новейших исследований (Перькова М.В.-2019) развитие приаэропортных территорий (ПАТ) систематизировано на основе основных градостроительных противоречий: нормативно-правовых, транспортных, имущественных, землепользовательских,

социально- функциональных. Определены предпосылки, обуславливающие переход аэропорта от сугубо транспортного узла к элементу градостроительной системы и возникающие связи с этим «конкуренция» с городом. Определяются характерные черты приаэродромной территории, включающей аэропорт-сити, коридор аэропорта. зона влияния аэропорта

Во 2 главе на основе анализа российского и зарубежного опыта прослежена динамика аэропортоцентричной урбанизации. Впервые определен новый объект градостроительного планирования- приаэропортовая территория, которая отличается от приаэродромной и имеет другие градостроительные признаки. Выявлены закономерности урбанизации приаэропортовых территорий за период с 2000 по 2018 год, на основе которых определена зона влияния международных аэропортов на окружающие территории в крупнейших городах России. Выделены группы приаэропортовых территорий со схожими признаками развития и категории приаэропортовых территорий по степени интенсивности застройки.

В результате параметрического анализа 57 зарубежных аэропортов произведен подбор прямых аналогов для группы крупнейших городов России с единственным узловым аэропортом и высокой интенсивностью урбанизации: Пулково в Санкт-Петербурге, Кольцово в Екатеринбурге и Толмачево в Новосибирске. На основе анализа существующих документов по развитию ПАТ выявлены используемые в мировом опыте практические подходы к планированию приаэропортовых территорий и направления их сбалансированного развития названные стратегический и проектный;

В 3 главе «Обоснован алгоритм градостроительного планирования приаэропортовых территорий крупнейших городов России», основанный на внедрении приаэропортовой зоны как инструмента градостроительного регулирования. Разработаны рекомендации по обеспечению сбалансированного развития ПАТ, составленные на основе выявленных закономерностей процессов урбанизации ПАТ.

Разработана модель пространственно-планировочной организации приаэропортовых зон с единственным узловым аэропортом и интенсивным развитием приаэропортовой территории группы крупнейших городов России. Даны рекомендации, направленные на обеспечение сбалансированного развития Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Новосибирска.

В заключении сформулированы основные выводы исследования, дана общая оценка современного состояния практики планирования ПАТ в России, вынесены предложения по ее совершенствованию, очерчены перспективы дальнейшего развития данной темы.”

### **Новизна исследований и полученных результатов**

В данной работе впервые выделен в качестве особого территориального объекта приаэродромная территория (ПАТ). До этого в нормативных документах предлагалось учитывать «приаэродромную территорию», представляющую собой круг радиусом 30 км от контрольной точки аэродрома. Существующий порядок предусматривает разграничение приаэродромной территории на подзоны с различными режимами использования, а сведения о введенных ограничениях отражаются в Правилах землепользования и застройки. Однако установление требований безопасности не решило задачу стратегического планирования интенсивно развивающихся территорий вокруг аэропортов. Для этого в территориальном планировании предлагается перейти от приаэродромной к приаэропортовой зоне, от сугубо транспортного узла к элементу градостроительной системы. Приаэропортовая территория, определяется как зона влияния аэропортов на окружающие территории. В связи с этим внутри приаэродромной территории целесообразно различать территорий по степени интенсивности застройки.

## **Степень обоснованности и достоверности научных результатов и выводов**

Достоверности результатов исследований основана анализом обширной базы источников, включающих современные схемы территориального планирования, генеральные планы муниципальных образований и крупнейших городов России, зарубежные стратегические документы по развитию территорий вокруг аэропортов, картографические материалы, нормативные и законодательные документы, официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики России.

Теоретическая модель приаэропортовой территории построена с использованием метода статистического анализа данных. Посредством иерархического кластерного анализа (программа SPSS Statistics), территории 15 крупнейших городов России в комплексе и 17 международных аэропортов разделены на группы со схожими признаками развития.

## **Значимость для науки и практики выводов и рекомендаций диссертации**

Применительно к проблематике диссертации выявлены и систематизированы нормативно-правовые, транспортные, имущественные, землепользовательские, социально-функциональные проблемы градостроительного развития приаэропортовой территории и обоснованы практические подходы к сбалансированного развитию приаэропортовой территории.

Разработаны модель пространственно-планировочной организации приаэропортовых зон крупнейших городов и алгоритм градостроительного планирования приаэропортовых территорий; систематизированы рекомендации по обеспечению сбалансированного развития приаэропортовых территорий крупнейших городов России.

## **Критические замечания и недостатки**

Положительно оценивая рассматриваемую работу в целом, отмечая ее высокий научный уровень, достаточную степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, стоит отметить ряд замечаний.

1. В работе раскрыты организационные и проблемы «приаэропортовой территории», в границах которой процессы урбанизации связаны с функционированием и развитием аэропорта (стр 59, 149). Выявлен условный радиус пространственного влияния аэропорта на окружающие территории, равный десяти километрам от аэропорта, и параболический характер распределения застройки на ПАТ, пиковое значение которой приходится на зону шести километров (стр. 149). Однако, в дополнение к этому важно уточнить методику определения границ приаэропортовой зоны как взаимодействие нескольких пространственных элементов: не только аэропорта, но и основного транспортного коридора и городской застройки.
2. В тексте и выводах различаются определение методов планирования, названных проектный и стратегический. ( На стр 92 и в выводах на стр 150.) Правильным следует считать определение на стр. 115 «Стратегический – это «создании стратегических документов по развитию ПАТ, закладывающих концептуальное видение, стадийность форм аэропортоцентричной урбанизации территорий и проработку отдельных узлов застройки; Проектный - предполагает единовременную реализацию крупных проектов на отдельно взятых земельных участках вблизи аэропорта.»
3. При построении теоретической модели приаэропортовой территории важно было бы учесть расчеты группы ОМА, предложившей свой проект развития московской агломерации в 2012 на основе четырех аэропортов.

Отмеченные недостатки не умаляют высокое качество как текстовой, так и графической части исследования.

### Выводы и рекомендации

Диссертация соответствует требованиям паспорта научной специальности ВАК 05.23.22 – Градостроительство, планировка сельскохозяйственных населенных пунктов, в части следующих пунктов: п. 2 «Разработка современных и прогнозируемых социальных, пространственных, технических и архитектурно-художественных закономерностей, принципов и способов генеральной планировки городов, сельских населенных мест и крупных территориальных систем расселения»; п. 4 «Разработка методологических основ градостроительного прогнозирования, планирования и проектирования, основ правового обеспечения градостроительной деятельности».

В целом, диссертационная работа является законченной научно-квалификационной работой, в которой на основе выполненных автором обобщений, теоретических исследований и методических построений решена научная задача развития территорий вокруг аэропорта как отдельного объекта градостроительного планирования и регулирования.

Диссертационная работа по содержанию, форме, актуальности, полноте поставленных и решенных задач, совокупности новых научных результатов отвечает требованиям п.9. «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. №842, предъявляемым ВАК к кандидатским диссертациям.

Автореферат соответствует тексту диссертации, а автор диссертации, Веретенникова Ксения Вадимовна заслуживает присвоения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 05.23.22 – Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов.

Официальный оппонент

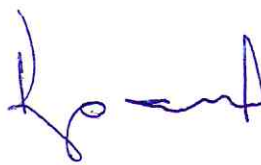
профессор кафедры градостроительства ФГБОУ ВПО

«Московский архитектурный институт (государственная академия)»

доктор архитектуры,

профессор

Крашенинников Алексей Валентинович



107031, Москва, улица Рождественка, дом 11/4, корпус 1, стр.4

Тел. +7 495 621 8228

Подпись



Начальник общего отдела