

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

Кандидата архитектуры, профессора Санка Сергея Иосифовича
На диссертацию Веретенниковой Ксении Вадимовны «Градостроительное
планирование приаэропортовых территорий крупнейших городов России
(на примере Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска)»,
представленной на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 05.23.22 – Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов в Диссертационный Совет Д 212.223.05 на базе ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет».

Диссертация выполнена в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет».

На отзыв представлены:

- Диссертация в двух томах: первый том содержит 178 страниц 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.
- Автореферат диссертации на 26 страницах с иллюстрациями.

Актуальность темы диссертационного исследования

Развитие современного общества, мировой экономики в настоящее время не является развитием отдельных народов, стран, регионов. Термин «глобализация», как бы к нему не относились, отражает объективные процессы взаимосвязанного социально-экономического взаимодействия государств. Данные процессы обусловлены практически мгновенной передачей информации, высокой степенью мобильности информационных и материальных ресурсов, товаров, энергетического обмена, и, самое главное, высокой глобальной мобильностью человека.

И если в рамках отдельных стран, регионов, территорий, мобильность населения в значительной степени обеспечивается наземными видами транспорта, то континентальная и межконтинентальная мобильность всё больше обеспечивается авиационным транспортом. Как справедливо отмечено в представленной работе, международные аэропорты – это символ глобализации и космополитизации современной жизни. Можно сказать, что международные аэропорты являются теми узлами коммуникаций, которые способствуют как общемировому развитию, так и развитию тех территорий, регионов, стран, в которых они расположены и работают.

Международные аэропорты и территории их окружающие становятся точками пересечения интересов транспортных компаний, бизнеса, местной и региональной власти, населения. Аэропорты обрастают транспортно-логистическими комплексами, торговыми, гостиничными, выставочными

центрами, производственными площадками, жилыми территориями и иными объектами. При этом аэропорты остаются крупными частично изолированными транспортными узлами с высокой степенью негативного воздействия на окружающие территории и население. Именно последняя особенность обусловила появление в 2017 г. в нашей стране нормативно-правовых положений, регламентирующих деятельность на приаэродромных территориях, окружающих аэропорты.

Активное освоение территорий вокруг международных аэропортов во всём мире и в нашей стране ставят перед государственными, региональными и местными структурами, ответственными за состояние использование территорий, безопасность жизнедеятельности задачи регулирования взаимоотношений заинтересованных лиц. Особенно актуальной данные задачи являются для активно развивающихся крупных авиатранспортных узлов международного уровня, для тех аэропортов, которые находятся в отдалении от города-метрополии, которые располагаются на территории соседних городу-метрополии муниципальных образований, или зоны экономического влияния которых распространяются на несколько соседних административно-территориальных образований (муниципалитетов).

В этой связи работа Веретенниковой Ксении Вадимовны, посвящённая изучению закономерностям градостроительного развития территорий крупнейших городов, прилегающих к международным аэропортам и проблемам формирования инструментов планирования и регулирования развития таких территорий является актуальной. Необходимость такого исследования обусловлена тем, что до сих пор аэропорты понимаются как сугубо транспортные узлы и их роль как катализаторов деятельности; развития прилегающих территорий, городов и иных населённых пунктов, вопросы пространственного регулирования территорий вокруг аэропортов остаются без должного внимания. При этом необходимо отметить, что при наличии многочисленных отраслевых исследований формирования и развития аэропортов, общая стратегия развития территорий вокруг аэропорта не разработана, что приводит к не комплексному решению вопросов освоения и использования территорий.

Определению направлений развития приаэропортовых территорий в крупнейших городах России и разработке алгоритма их градостроительного планирования и посвящена представленная работа Веретенниковой К. В.

Научная новизна диссертационного исследования

1. Автор, опираясь на уже разработанное определение градостроительного конфликта, систематизировала основные проблемы развития территорий, прилегающих к крупным аэропортам, связанные с нормативно-правовыми, имущественными, социально-функциональными

транспортными вопросами. В том числе: несогласованность градостроительной документации применительно к территориям, прилегающим к аэропортам и расположенным в разных административно-территориальных единицах (муниципалитетах); сложность комплексной корректировки землепользования в зоне влияния аэропорта и ограничения накладываемые застройкой прилегающих территорий на дальнейшее развитие аэропорта как транспортного и экономического комплекса; отсутствие инструментов учета интересов всех участников градостроительной деятельности в процессах развития территорий вокруг аэропорта и т.д.

2. Автором выявлены закономерности процессов урбанизации приаэропортовых территорий крупнейших городов России за период с 2000 по 2018 год, выражающиеся в освоении прилегающих территорий с концентрацией авиационных и неавиационных видов деятельности, на основе которых определена зона влияния международных аэропортов на окружающие территории в крупнейших городах России. Уточнено и расширено понятие «аэропортоцентричной урбанизации территорий» как процессов взаимодействия между аэропортом и городом, выражающихся в урбанизации окружающих аэропорт территорий с концентрацией авиационных и неавиационных видов деятельности; анализ урбанизационных процессов в зонах аэропортов позволил автору выявить четыре стадии развития форм аэропортоцентричной урбанизации.

3. В работе впервые предложено выделить особый тип территорий, прилегающий к крупным аэропортам – «приаэропортовые территории» (ПАТ) как зоны влияния аэропорта на окружающие территории в крупных и крупнейших городах, в которой процессы урбанизации связаны с его функционированием и развитием; дала определение этого понятия и обосновала целесообразность его внедрения в градостроительную практику в качестве объекта градостроительного планирования. Данное понятие дополнено понятием «приаэропортовая зона» как зона, выделяемая в границах приаэропортовой территории и имеющая собственную форму управления и особый режим регулирования градостроительной, хозяйственной, предпринимательской деятельности.

4. Анализ приаэропортовых территорий со схожими признаками развития позволил дифференцировать приаэропортовые территории крупных международных аэропортов России на группы по степени интенсивности застройки и освоения и выделить наиболее активно развивающиеся в городах с одним аэропортом – Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Новосибирске, требующие разработки сбалансированного развития в ближайшее время.

5. Для обеспечения процессов сбалансированного развития автором разработана модель поэтапной пространственно-планировочной организации приаэропортовых зон группы крупнейших городов России с единственным узловым аэропортом, позволяющая определить существующую стадию развития приаэропортовой территории и прогнозировать дальнейшие этапы её развития. Для обеспечения возможности регулирования развития приаэропортовых территорий автором предложены рекомендации по обеспечению сбалансированного развития приаэропортовых территорий крупнейших городов России, включающие в себя организацию приаэропортовых зон в границах приаэропортовых территорий как зон особого регулирования деятельности.

Степень обоснованности и достоверности научных результатов и выводов, сформулированных в диссертации

Достоверность результатов, полученных автором, подтверждается обширным перечнем привлечённых источников, действующей градостроительной документации, детальным исследованием особенностей формирования семнадцати развивающихся приаэродромных территорий международных аэропортов крупнейших и крупных городов России и значительного числа зарубежных аналогов с привлечением апробированных графоаналитических методов. Изученные в исследовании параметры как самих аэропортов, так и приаэропортовых территорий и городов и использованные методы анализа интенсивности использования территорий свидетельствуют об объективности как самих исследований, так и выводов, представленных в работе. Глубина проведённого исследования заслуживает уважения.

Необходимо отметить, что задачи, поставленные в исследовании, полностью соответствуют цели, объекту и предмету исследования и нашли своё отражение в представленной работе.

Основные положения научно-исследовательской работы представлены в 9 публикациях, среди которых 4 статьи в научных изданиях, включенных в перечень ВАК при Минобрнауки России. Результаты диссертационного исследования были представлены на 4-х научно-практических конференциях, использованы при подготовке учебно-методического пособия «Проектирование многофункционального района в зоне влияния аэропорта» для студентов, обучающихся по программе бакалавриата, выполняющих комплексный курсовой проект на V курсе по специальности – 07.03.04 Градостроительство, по предмету «Градостроительное проектирование» (СПбГАСУ).

Значимость полученных автором результатов

Теоретическая значимость представленной работы в том, что автор развивает представления о закономерностях формирования и развития территорий, прилегающих к крупным международным аэропортам. О типах

функционально-планировочных структур данных территорий, формирующихся в зависимости от величины аэропорта и города, положения аэропорта относительно города-центра, наличия других населённых пунктов, положения территории в границах одного муниципального образования или в нескольких, состояния транспортной инфраструктуры, природно-экологического каркаса, сложившейся степени урбанизации. Наиболее интересными критериями, влияющими на формирование приаэропортовых территорий, представляются выявленные автором коэффициент компактности и индекс удалённости приаэропортовых территорий, позволяющие оценить степень развитости ПАТ и потенциал развития. Это даёт основания автору для введения новых понятий, таких как «приаэропортовая территория» (ПАТ) и «приаэропортовая зона» (ПАЗ). Вызывает интерес и представленные автором характеристики «аэропортоцентричной урбанизации территорий».

Практическая значимость работы явно прослеживается в предложенном автором алгоритме градостроительного планирования приаэропортовых территорий крупнейших городов России, позволяющем определять как стратегии развития территорий, так и прямые проектные предложения как в форме документов территориального планирования (части поселения), так и планировки территорий. Высказанные автором предложения по выделению приаэропортовых зон в отдельные зоны с особыми условиями развития могут лечь в основу предложений по изменению действующих нормативно-правовых актов, как Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, так и местного самоуправления, в частности касающихся подготовки документов градостроительного зонирования.

Замечания по диссертационному исследованию

Представленная диссертация представляет большой интерес, и производит хорошее впечатление последовательностью и логичностью проведённых исследований. Однако изучение текстовых и графических материалов диссертации даёт основание высказать ряд замечаний к работе.

Ряд положений диссертации вызывает недоумение.

1. На стр. 48 и далее в выводах I главы содержится формулировка утверждающая, что тенденции формирования хабов, эволюция места аэропорта в городе, типов взаимодействий города и аэропорта, *«позволяет сформировать предпосылки, обуславливающие переход аэропорта от транспортного узла к элементу градостроительной системы»*. Данная формулировка даёт основания понимать, что по мнению автора аэропорты являются только какими-то самостоятельными транспортными узлами и не являются элементом какой-либо градостроительной системы, даже той, которую он обслуживает и катализатором развития которой является. И только на стр. 124 (и далее на

стр. 153) даётся понятие «градостроительная система» принятая в данном исследовании.

Далее, рассуждения о переходе международного аэропорта в рамках ПАТ от транспортного узла к элементу градостроительной системы в рамках принятой в исследовании трактовке понятий «градостроительная система» - «элемент градостроительной системы» (стр. 134) может трактоваться как возможное формирование ПАТ в качестве некоего территориального образования, равного по статусу самостоятельному муниципальному образованию, что принципиально не противоречит положениям Градостроительного кодекса РФ, но достаточно сомнительно в сложившейся системе территориальных структур субъектов федерации.

2. Приведённое на стр. 56 понятие приаэропортовой территории содержит положение, что приаэропортовые территории – это *«территория в крупных и крупнейших городах, в границах которой процессы урбанизации связаны с функционированием аэропортов»*. Получается, что ПАТы могут существовать **только на территории города** (в административных границах населённого пункта). В тоже время в диссертации рассматриваются приаэропортовые территории, не входящие в границы города-центра (Домодедово, Уфа, Новосибирск и т.д.).

3. В пунктах 2.1.3; 2.2.1 и далее автор оперирует понятием «агломерация» (численность агломерации, площадь агломерации) в группе параметров «город». И далее приводятся показатели по объектам и количественные характеристики разных оценочных коэффициентов. При этом складывается впечатление, что под «агломерацией» в исследовании понимается двухчастная система: аэропорт – город-центр (город-метрополия) или «приаэропортовая агломерация». В то время как большинство исследуемых объектов находятся в границах формирующихся агломераций России (Новосибирская, Екатеринбургская, Челябинская, Краснодарская и т.д.), а данные агломерации имеют иные показатели. К сожалению, в тексте работы не даны соответствующие пояснения.

4. В пункте 2.1.4. почему-то не рассматривается правовое регулирование использования территорий на муниципальном уровне при помощи Правил землепользования и застройки. В настоящее время практически все территории в границах возможной ПАТ уже включены в те или иные территориальные зоны с теми или иными градостроительными регламентами за исключением тех территорий, для которых градостроительные регламенты, а значит и территориальные зоны, не устанавливаются. Кроме этого в этом документе прописаны и все ЗОУИТы, в число которых и входит приаэродромная территория в соответствии с положениями Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части

совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны» от 01.07.2017 № 135-ФЗ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

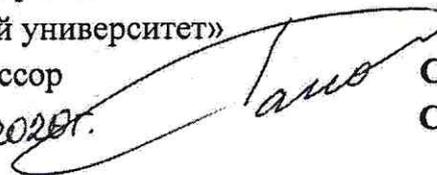
Диссертация Веретенниковой Ксении Вадимовны «Градостроительное планирование приаэропортовых территорий крупнейших городов России (на примере Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска)», представленная на соискание ученой степени кандидата архитектуры, является актуальным, самостоятельным, логически обоснованным и завершённым исследованием.

Представленные исследования, выводы и рекомендации позволяют сделать вывод, что данная работа соответствует требованиям п.9 Постановления № 842 «О порядке присуждения учёных степеней», утверждённом Правительством Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. и паспорту научной специальности.

Автор диссертации Веретенникова Ксения Вадимовна заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 05.23.22 – Градостроительство, планировка сельских населённых пунктов.

Официальный оппонент
Заведующий кафедрой градостроительства
и ландшафтной архитектуры
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
архитектурно-художественный университет»
Кандидат архитектуры, профессор

04.02.2020г.



Сергей Иосифович
Санок

Сведения об организации:
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
архитектурно-художественный университет»
620075, Свердловская обл., Екатеринбург, ул. Карла Либкнехта, д. 23
Телефон: (343) 371-33-69, факс: (343) 371-33-22, e-mail: rector@usaaa.ru

Подпись Санка С.И. заверяю:
Начальник отдела кадров УрГАХУ



Т. В. Гущина