

УДК 911.375.634 (571.51)

DOI: 10.31675/1607-1859-2018-20-5-62-77

*В.И. ЦАРЁВ^{1,2}, А.С. ИВАНОВА¹,**¹Институт архитектуры и дизайна**Сибирского федерального университета,**²Филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» НИИТИАГ*

КРАСНОЯРСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ: ИСТОКИ ЗАРОЖДЕНИЯ И ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ В XX – НАЧАЛЕ XXI В.

В статье рассмотрены исторические предпосылки возникновения и процесс формирования в XX – начале XXI в. одной из городских агломераций Сибири – Красноярской. Выявлены факторы, способствовавшие росту главного города Красноярска, и этапы преобразования прилегающей к нему сети населенных мест. Показаны результаты проводившихся проектных работ и практических мероприятий, направленных на формирование планировочной структуры Красноярской агломерации в рассматриваемый период. Установлено, что анализ выявленных закономерностей развития крупного исторического города на различных территориально-временных этапах имеет значение не только для изучения градостроительных тенденций, но и для современной проектной деятельности.

Ключевые слова: Сибирь; Красноярск; градостроительная структура; индустриализация; экономический район; агломерация.

Для цитирования: Царёв В.И., Иванова А.С. Красноярская агломерация: истоки зарождения и этапы формирования в XX – начале XXI в. // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. Т. 20. № 5. С. 62–77.

*V.I. TSAREV^{1,2}, A.S. IVANOVA¹,**¹Siberian Federal University,**²Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning*

KRASNOYARSK AGGLOMERATION: ORIGINS AND STAGES OF FORMATION IN THE 20th AND EARLY 21st CENTURIES

The article deals with the historical background and the formation of Siberia – Krasnoyarsk urban agglomeration in the 20th and early 21st centuries. The factors that contributed to the growth of the Krasnoyarsk-city are shown as well as transformation stages of the neighbouring settlements. The results of design works and practical measures aimed at the formation of the planning structure of the Krasnoyarsk agglomeration are described for the period under review. It is shown that the analysis of identified regularities of the development of a large historical city at different stages is important not only for studying urban development trends, but also for modern project activities.

Keywords: Siberia; Krasnoyarsk; town-planning structure; industrialization; economic region; agglomeration.

For citation: Tsarev V.I., Ivanova A.S. Krasnoyarskaya agglomeratsiya: istoki zarozhdeniya i etapy formirovaniya v XX – nachale XXI veka [Krasnoyarsk agglomer-

ation: origins and stages of formation in the 20th and early 21st centuries]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2018. V. 20. No. 5. P. 62–77.

В начале XXI в. идеи создания городских агломераций охватили почти всю Россию. Для Сибири и Дальнего Востока, по мнению исследователей, метод пространственного развития городов, объединяющий ресурсы соседствующих муниципальных образований, является магистральным направлением современного градостроительства. Не стал исключением и город Красноярск, в котором всё последнее десятилетие продолжалась напряженная деятельность по разработке и реализации прорывной стратегии формирования агломерации. В связи с этим представляется весьма актуальным выявить исторические корни решаемой проблемы, связанные с малоизученными этапами формирования и развития сибирского города, что позволит специалистам принять более обоснованные проектные решения.

1900–1930-е гг. Сибирская железная дорога, построенная на рубеже XIX–XX вв., стала значительным фактором градостроительных преобразований на восточных территориях России. В процессе её проектирования и строительства проводились обширные изыскания, связанные с определением перспектив экономического развития прилегающих к ней районов и населенных мест, которые заложили основу дальнейшего роста промышленного и социального потенциала Сибири.

В начале XX в. г. Красноярск, оказавшийся на пересечении Транссибирской железнодорожной магистрали и р. Енисей, превратился в крупный транспортный узел, в котором наметилась тенденция рассредоточения планировочной структуры, вызванная возникновением новых градостроительных образований. Например, на рубеже веков за линией железной дороги, к западу от города, возникли две рабочие слободы – Николаевская и Алексеевская, а с 1898 г. началось заселение другой слободы – Покровской, разместившейся на высоком гористом плато около Енисейского тракта. С 1907 г. в Красноярске развернулись работы по подготовке и строительству военного городка, наиболее подходящим местом для которого был признан отдаленный от города участок в северо-восточном направлении. В 1909 г. был построен затон-гавань для зимней стоянки и ремонта пароходов, ставший одним из первых градоформирующих элементов, возникших на противоположном от сложившегося города правом берегу Енисея [1].

В первые годы советской власти наметившаяся в начале века тенденция развития городской структуры вдоль расходящихся от основного ядра застройки транспортных осей продолжала сохраняться. Однако практическая строительная деятельность в городе до конца 1920-х гг. была направлена главным образом на реконструкцию сложившейся части Красноярска (рис. 1).

На рубеже 1920–1930-х гг. были проведены исследовательские и проектно-изыскательские работы, подготовившие дальнейшее развитие концепций по размещению крупной промышленности в восточных районах страны. Активными участниками этих мероприятий являлись представители сибирской научной интеллигенции, начинавшие свою исследовательскую деятельность в дореволюционный период. В Красноярске к решению назревших про-

блем, связанных с определением перспектив развития города, подключилось Среднесибирское географическое общество, члены которого в течение многих лет вели все научно-исследовательские работы в Приенисейском крае и хорошо знали местные условия. В преддверии намечавшихся в начале 1930-х гг. градостроительных преобразований они составили «Программу предварительных работ к планировке города Красноярска» [2].

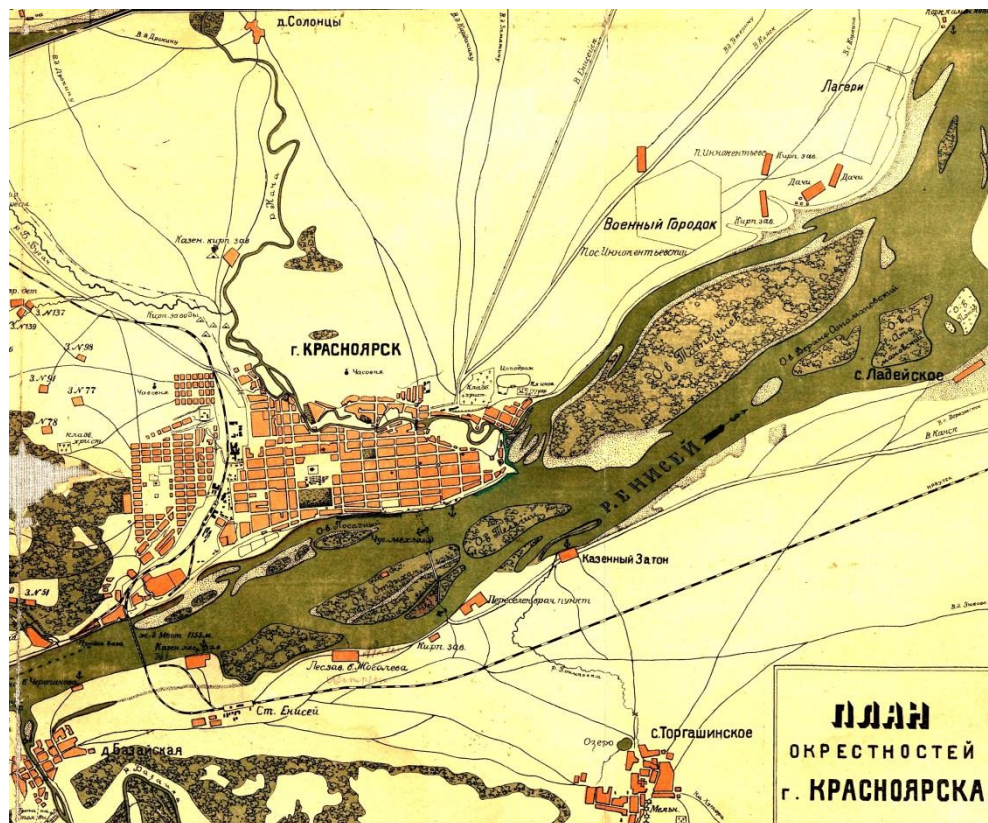


Рис. 1. План окрестностей г. Красноярска. 1924 г. (Красноярский краевой краеведческий музей)

Основные разделы программы включали в себя вопросы, связанные с изучением многосторонней жизнедеятельности Красноярска. При этом все исследования, по мнению её составителей, необходимо было проводить на территории, охватываемой радиусом в 25 км от сложившегося города (рис. 2).

В начале 1930-х гг. на основе постановления СНК СССР особой межведомственной комиссией была разработана гипотеза промышленного развития Красноярска. Среди градообразующих факторов в ней выделялись: промышленное производство, внешний транспорт, энергетика и административно-культурное значение города в общей системе Восточно-Сибирского края. Перспективными отраслями намечались: машиностроение, лесное и целлюлозно-бумажное производства, горно-обрабатывающая промышленность, транспортная деятельность, строительная индустрия, а также легкая и пище-

вая отрасли. В отдаленной перспективе учитывалась вероятность возникновения ряда энергоемких производств (в частности, алюминиевого), рассчитанных на получение энергии от гидроустановок по р. Енисей [3].

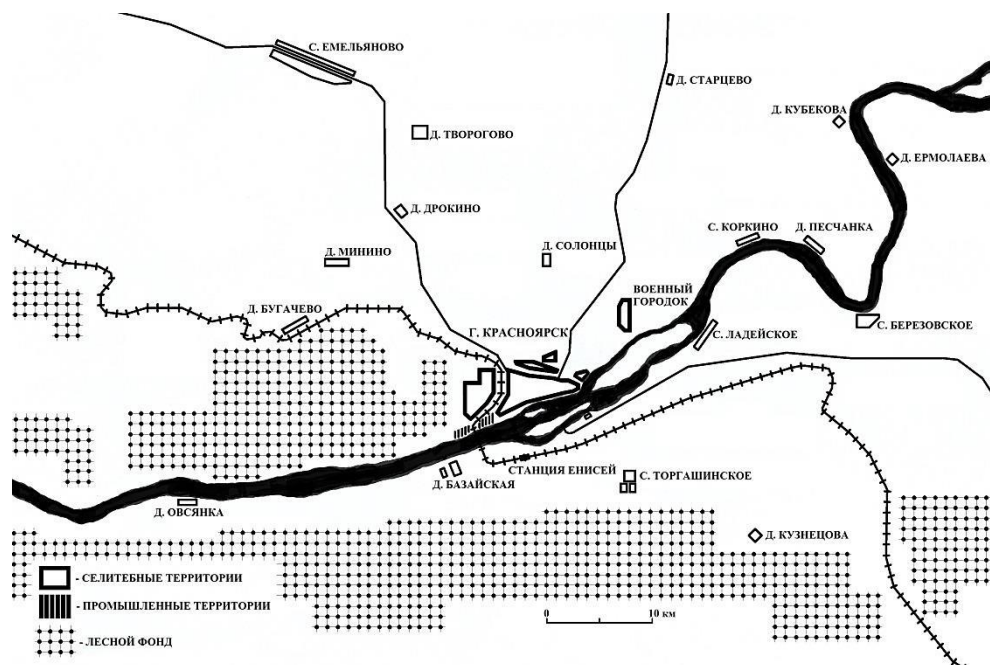


Рис. 2. Схема пригородных территорий Красноярска. 1920-е гг. Выполнили авторы

В связи с начавшимся в те же годы размещением промышленных предприятий на правом берегу Енисея вопрос о планировке Красноярска вновь стал актуальным. В конце 1934 г. московский институт «Горстройпроект» представил на рассмотрение красноярской общественности один из первых вариантов «Схемы распределения территории Большого Красноярска», в которой площадки перспективного развития города размещались на протяжении более чем двадцати километров вдоль правого берега Енисея. В 1937 г. специалистами Горстройпроекта под руководством архитектора А.М. Мостакова были выработаны основные положения планировочного развития Красноярска, которые исходили из рабочей гипотезы о достижении городом в ближайшие десять лет численности населения в 450–500 тыс. чел. (с исходных – 180 тыс. чел.) в результате размещения в нем ряда промышленных объектов. Новый вариант планировки Красноярска предусматривал будущую структуру города с одновременным развитием территорий на двух енисейских берегах. Исторически сложившийся левобережный город должен был формироваться как основное ядро всего Большого Красноярска. Здесь намечалось сосредоточить краевой, общегородской и культурный центры. Правобережье предлагалось формировать в основном жилыми и промышленными районами. Берега Енисея должен был соединить коммунальный мост, запроектированный через остров Отдыха [4].

В 1930-х гг. серьезной проблемой в процессе проектирования, а затем реализации проектных предложений Большого Красноярска являлся стремительный рост промышленного строительства, особенно на правобережье. Планировка значительно отставала от темпов размещения новых предприятий, что вызывало серьезные организационные противоречия. На правом берегу Енисея стихийно вырос целый ряд сооружений, значительно ограничивших доступность реки для населения, здесь хаотически располагалось несколько строительных «островков».

В 1939 г. группой А.М. Мостакова был завершен проект планировки – генеральный план Красноярска. После рассмотрения проекта местными организациями он был представлен на заключение комиссии по планировке городов при Госплане РСФСР, которая одобрила планировку левого берега, в отношении же правого берега отклонила проектные решения. Например, одно из предложений архитекторов, направленное на увеличение селитебной площади правобережья, предусматривало перенос участка Транссибирской железнодорожной магистрали, проходившей по территории будущих жилых районов, к подножью Торгашинского хребта, что комиссия считала неприемлемым условием в тот период. В дальнейший ход событий вмешалась война.

1940–1960-е гг. В годы Великой Отечественной войны в Красноярск были перебазированы из западных районов страны около двух десятков крупных промышленных предприятий, что вызвало быстрый рост населения (до 280 тыс. чел.) и существенно повлияло на изменение планировочной структуры города. Послевоенные проектные работы над генеральным планом Красноярска были продолжены Ленинградским отделением государственного института проектирования городов (Ленгипрогор) в 1947 г. (авторы проекта – архитекторы А.Г. Николаев, Ю.М. Килатов при участии архитектора Т.С. Ивановой), а завершились утверждением его Советом Министров РСФСР в 1950 г.

Район, охватываемый генеральным планом Красноярска, занимал значительную площадь, вытянутую с запада на восток на 25–30 км. В послевоенное пятилетие правительством страны предусматривались работы по дальнейшему росту промышленности города за счет строительства новых предприятий, полного ввода в эксплуатацию производственных объектов, возникших в годы Великой Отечественной войны, а также в результате расширения и реконструкции существовавших заводов и фабрик.

Проектировщики отмечали, однако, что промышленное строительство, предусмотренное пятилетним планом, должно завершить формирование Красноярского промышленного комплекса, т. к. для размещения новых объектов в городе имелись весьма ограниченные территориальные возможности. Численность населения Красноярска на проектный срок должна была составить 400 тыс. чел. Пригодные для строительства свободные территории находились на значительном удалении от основных центров трудового тяготения за пределами планировочного пятна, вследствие чего они рассматривались как сателлиты. Этот градостроительный термин, заимствованный архитекторами, вероятно, из научных публикаций отечественных географов-экономистов и отдельных зарубежных изданий, определял необходимость разработки новых принципов формирования планировочной структуры города, учитыва-

ющих её взаимодействие с прилегающими территориями, составлявшими так называемый Красноярский экономический район. Возникновение спутников прогнозировалось на левом берегу Енисея – в районе железнодорожной станции Бугач, около деревень Коркино и Емельяново, а на правом берегу – в районе деревень Березовки и Овсянки. На пригородных землях проектом предусматривалось развитие лесопарка на левом берегу, к западу от города, где предлагалось организовать санатории, дома-отдыха, пионерские лагеря и дачи. На правобережье Красноярска в качестве лесопарка намечалось развитие заповедника «Столбы», предусматривалось строительство дач, пионерлагерей в долине р. Базаихи.

Архитекторы, сознавая необходимость перехода на более масштабный уровень проектирования, отмечали, что при ограниченных возможностях промышленного развития собственно города Красноярский экономический район имеет широкие предпосылки для перспективного роста, чему благоприятствуют географическое расположение, удобные транспортные связи, наличие энергетической базы и значительных сырьевых ресурсов. Проблемы, связанные с Красноярским экономическим районом, выходили за пределы задач генерального плана города. Они должны были решаться на основе изыскательских и исследовательских работ в виде комплексного проекта районной планировки. Совершенно естественно, что генеральный план собственно города должен был войти в проект районной планировки как неотъемлемая, органическая часть (рис. 3).

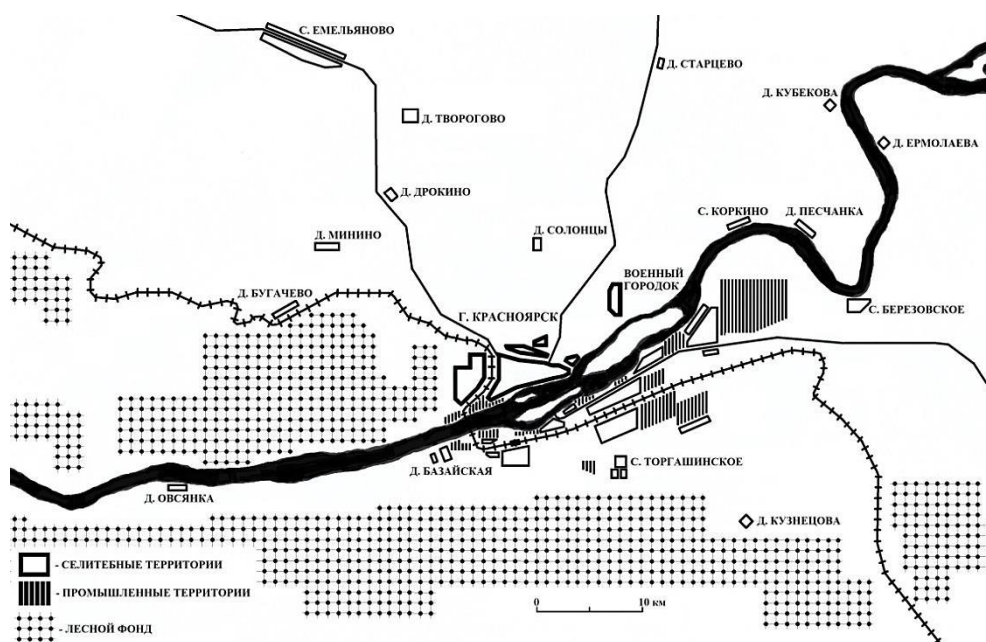


Рис. 3. Схема пригородных территорий Красноярска. 1940-е гг. Выполнили авторы

Первой проектной работой, в которой были учтены данные предложения, стала «Схема районной планировки зоны влияния Красноярской ГЭС»,

составленная московским Гипрогором в 1957 г. Территория, включённая в схему, простиралась на 600 км с запада на восток вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали и на 200 км с севера на юг.

Главным социально-экономическим и планировочным центром этой территории являлся Красноярск, который впервые рассматривался во взаимосвязи с прилегавшими к нему населёнными пунктами. В Центральном районе, выделенном вокруг Красноярска, были намечены площадки, благоприятные для промышленного и городского строительства. Основные из них располагались вдоль Енисея, к северу от краевого центра, на расстоянии 75–100 км. В самом Красноярске на левобережной (Коркинской) площадке было выделено место для строительства алюминиевого завода. В качестве будущих городов предлагалось развивать: Красноярск – как крупный промышленный, транспортный и культурный центр региона и всей Восточной Сибири; Дивногорск – новый город строителей и энергетиков Красноярской ГЭС; Миндерла и Абакшино – будущие центры размещения энергоемких предприятий, использующих энергию Красноярской ГЭС. Резервными территориями для размещения промышленного и городского строительства предусматривались Большемуртинская и Сухобузимская площадки. В связи с намеченным промышленным освоением Центрально-Красноярского района в схеме выдвигались требования развития его транспортной сети. По мере освоения площадок (Миндерла, Большая Мурта) намечалось строительство к ним железнодорожной линии, а для разгрузки Красноярского узла – сооружение Северной обходной железной дороги с постройкой нового моста через Енисей. Из последующего текста настоящей статьи следует, что многие градостроительные идеи, предложенные в материалах «Схемы районной планировки зоны влияния Красноярской ГЭС», оказали значительное влияние на научные исследования и проектные разработки последующих этапов.

В том же 1957 г. (относительно скоро после утверждения первого послевоенного генплана Красноярска) возобновилась разработка нового варианта проекта планировки города, что было вызвано главным образом быстрым ростом городского населения, достигшим к этому периоду ранее намеченных показателей. Проектировщики соответственно увеличили расчетную численность с 400 тыс. чел., предусмотренных по утвержденному проекту, до 650 тыс. чел., что было определено разработанным Ленгипрогором технико-экономическим обоснованием развития города и утверждено Госпланом РСФСР.

В 1960 г. специалисты Ленгипрогора завершили работы над проектом планировки Красноярска (авторы основных проектных решений – архитектор А.Г. Николаев при участии архитекторов З.И. Костко, Ю.П. Шплета, Р.И. Хамецкого), который получил одобрение в Госстрое РСФСР. Проект, по замыслу архитекторов, был рассчитан на освоение новых площадок для расселения и вывода основных районов Красноярска на берега Енисея. Для жилой застройки намечалось освоить территорию аэродрома, располагавшегося между центральной частью города и жилым районом строившегося алюминиевого завода, занять городской застройкой весь фронт по левому берегу Енисея. Из центра будущего города предлагалось соорудить новый мост через остров Татышев на правом берегу, вынести из жилых районов и набережной Енисея

отдельные промышленные предприятия и ликвидировать ряд районов неплановой и малоценной застройки. Предлагавшееся ленинградскими архитекторами проектное решение нацеливало на создание единого компактного города, обращенного к Енисею, в котором левобережные и правобережные районы связывались между собой надежными скоростными магистралями и мостами.

Между тем в проекте закладывались предпосылки будущих преобразований пригородной зоны Красноярска. Например, для строительства нового аэродрома были изысканы площадки в 30–35 км от границы левобережной части города. В состав Красноярска вошел Дивногорск, строившийся на правом берегу Енисея в 40 км выше города при Красноярской ГЭС, который рассматривался проектировщиками как спутник. Следует указать, что в те же годы активно шло строительство г. Железногорска, располагавшегося в 35 км от краевого центра ниже по Енисею. Он из-за своей «закрытости» не упоминался в проектах, но тесно взаимодействовал с Красноярском. На левом берегу Енисея предусматривалась прокладка обходной трассы Транссибирской магистрали вдоль северной границы города с присоединениями к станции Бугач на западе и за станцией Базаиха на юго-востоке. Переход через Енисей в восточной части Красноярска намечался по будущему совмещенному мосту – вместе с автомобильной транзитной дорогой направления Новосибирск – Иркутск. Предполагалось, что обходная железнодорожная магистраль примет на себя всё транзитное грузовое движение, а по старой линии, проходящей через жилые районы города, будут следовать только пассажирские составы и электропоезда внутригородского сообщения.

В 1961–1963 гг. специалисты Ленгипрогора выполнили «Проект планировки пригородной зоны Красноярска» (архитекторы В.А. Гайкович, З.И. Костко), в котором решались задачи, связанные с формированием планомерной системы расселения, с созданием благоприятных санитарно-гигиенических условий для жителей города и других населённых пунктов, с организацией наилучших условий для отдыха населения, с организацией сельскохозяйственного производства по снабжению городского населения и ближайших пригородов сельскохозяйственными продуктами.

Проект охватывал территорию в радиусе 40–50 км, на которой были определены зоны отдыха: на юго-востоке от города – Маганская и Кускунская, на северо-западе – район железной дороги на Москву и район деревни Крутой, на юго-западе – район водохранилища Красноярской ГЭС (Шумиха – Бирюса). Размещение в дальнейшем новых предприятий в пределах пригородной зоны не намечалось, т. к. основное назначение этого района предполагало обеспечение здорового окружения города с развитием лесопарковых массивов и учреждений массового отдыха населения. Свободные земли предлагалось использовать для развития пригородного сельского хозяйства. В принятых границах пригородной зоны Красноярска населёнными пунктами городского типа рассматривались Дивногорск и посёлок Памяти 13 борцов. Для дальнейшего развития городской застройки в связи с возможным ростом численности населения Красноярска был намечен территориальный резерв к северо-западу от города – в районе сёл Минино и Бугачево. В проекте учитывалась необходимость укрупнения сельских

населенных пунктов с целью создания в них условий жизни, не отличающихся от условий жизни в городских поселениях.

Однако попытки проектировщиков сдерживать рост Красноярска планировочными средствами не увязывались с реальными процессами наращивания промышленного потенциала. Уже в 1966 г. Ленгипрогор представил на рассмотрение новый вариант проекта планировки Красноярска (главный архитектор проекта Ю.П. Шплет). Необходимость в корректировке проекта возникла в связи с интенсивным развитием существовавших промышленных предприятий, вызвавшим значительное увеличение численности населения (до 540,0 тыс. чел.), а расширение границ санитарно-защитных зон ряда производств изменило принципы планировочной организации отдельных районов города. На расчетный 1980 г. численность населения Красноярска определялась до 800 тыс. чел. Основная идея проекта заключалась в создании на левом берегу Енисея (на территории, прилегавшей к выносимому за пределы города аэропорту) крупного градостроительного образования – Нового Красноярска, с функциональным разделением всего города на левобережный – селитебный и правобережный – промышленный районы. Архитекторы вновь отмечали, что Красноярский промышленный узел уже сформировался и имеет тенденцию к расширению путем создания ряда предприятий в городах-спутниках (определение, заменившее термин сателлит), первый из которых – Дивногорск. Постоянно нарастающая сложность решаемых задач привела к длительной корректировке генерального плана Красноярска, который получил утверждение в 1972 г. Основным направлением территориального развития города принималось северное, вдоль Енисейского тракта. Таким образом, впервые была выдвинута идея линейного развития Красноярска, предполагавшая неограниченный рост городской территории в направлении, параллельном Енисею.

1970–1980-е гг. Рассматриваемые два десятилетия XX в. стали наиболее насыщенными этапами по внедрению научных исследований в градостроительную деятельность во многих регионах, в том числе Сибири. Научной основой решения проблем расселения в плане развития народного хозяйства страны до конца столетия стала «Генеральная схема расселения на территории СССР», которая разрабатывалась московскими специалистами в ЦНИИПградостроительства при участии ряда институтов АН СССР и Госгражданстроя. Основным направлением совершенствования сети населенных мест был определен переход от автономного к взаимосвязанному развитию городов и поселков. Это генеральное направление, по мнению исследователей, позволило бы активизировать положительные и преодолеть отрицательные тенденции в расселении и предполагало планомерное объединение городов и поселков различной величины и народнохозяйственного профиля в групповые системы населенных мест. Групповые системы должны были образовывать региональные системы населенных мест на базе территориально-производственных комплексов крупных экономических районов. Региональные системы, в свою очередь, преобразовывались в общесоюзную систему населенных мест [5].

В 1973 г. специалисты Ленгипрогора завершили составление комплексной схемы развития всех видов городского пассажирского транспорта Красноярска, в которой впервые были применены новые методики исследований

градостроительных проблем. Они нашли отражение в таких научно-проектных материалах, как схемы пригородного пассажирского транспорта, пассажиропотоков, расселения и тяготения населения; картограммы интенсивности движения автотранспорта, трудовых пассажиропотоков и грузопотоков; изохронограмма пригородной зоны. На проектных схемах пригородной зоны Красноярска впервые была обозначена площадка нового города-спутника Автограда (будущего города Сосновоборска).

В 1974 г. архитектор К.Ф. Неустроев представил результаты первого исследования особенностей и перспектив территориального развития поселений Красноярского региона, на основании которых сделал вывод о том, что «региональная система, первоначально возникнув как иерархическое образование (единая система поселений), в процессе своего развития проходит стадию интегрированных комплексов (систем группового расселения) и преобразуется в новую систему с единой полицентрической структурой» [6].

В эти годы законное право на существование в отечественной науке получило определение «городская агломерация». Их формирование стало рассматриваться одним из факторов, предопределяющих развитие сети населенных мест. Первым проектным документом, в котором была дана характеристика Красноярской агломерации, стал «Проект районной планировки Красноярского промышленного района», выполненный в институте Красноярскгражданпроект в 1975–1977 гг. Результаты исследования показали, что Красноярская агломерация характеризовалась моноцентрическим типом, проявлявшимся в высокой концентрации населения в главном центре (87 %). По абсолютному приросту населения за последнее пятилетие ядро агломерации превышало пригородную зону в 7,7 раза. Использованный проектировщиками новый показатель – индекс агломеративности (отношение численности городского населения, проживающего за пределами центральной части, к городскому населению всей агломерации) составлял 0,09 (для сравнения приводились данные показатели для агломераций Омской – 0,04 и Новокузнецкой – 0,56). Эти данные позволили исследователям признать, что Красноярская агломерация находилась на начальной стадии развития. Главной целью проекта районной планировки, по заявлению авторов, являлось стремление обеспечить гармоничное развитие Красноярской агломерации в целом, а также выявить и сохранить для ее будущего развития необходимые территории. В проекте отмечалось, что вдоль главных планировочных осей и вокруг главного планировочного центра уже сложилась урбанизированная зона, в пределах которой сконцентрирован основной промышленный потенциал и наибольшая часть городского населения Красноярского района. В проектную структуру агломерации были включены: главный планировочный центр – город Красноярск; центры второго ранга – города-спутники Дивногорск и Сосновоборск, а также центры третьего порядка – поселки городского типа Емельяново, Сухобузимское, Большая Мурта, Овсянка и Березовка. К одной из основных проблем развития Красноярска авторы проекта отнесли необходимость ограничения дальнейшего роста его территорий. Для её решения предлагалось разместить вне города различного рода объекты градообразующего значения и, соответственно, осуществить децентрализацию расселения, наметить меро-

приятия по развитию существовавших и созданию новых городов-спутников. Задачи, стоявшие перед проектировщиками, заключались в том, чтобы не допустить слияния в будущем Красноярска с близко расположенными развивающимися городами Дивногорском, Сосновоборском, поселком Емельяново; сохранить между ними зеленый пояс, точнее, создать и частично восстановить его. Важным положением проекта стала выдвинутая в нем концепция развития крупнейшего города и окружающего его созвездия городских поселений по принципу открытой радиально-центрической планировочной структуры. В качестве перспективы намечался основной территориальный рост городской агломерации в северном направлении, вдоль Енисея. Примерно в ста километрах от её ядра (в районе поселка Большая Мурта) прогнозировалось формирование резервного промышленного узла, который должен был сыграть роль «противовеса», способного ограничить притяжение к Красноярску, «перехватить» часть концентрирующихся в нем производственных и обслуживающих функций.

Проектные предложения по развитию Красноярска ориентировали на ограничение размещения в нем новых промышленных предприятий, ввиду резко ухудшившихся экологических условий от наращивания мощностей существовавших производств. Однако во второй половине 1970-х гг., в разрез проектным разработкам, правительство приняло решение о строительстве вблизи города еще одного промышленного гиганта – завода тяжелого машиностроения. Площадка под его строительство первоначально намечалась в северном направлении, в непосредственной близости от города (так называемая Бадалыкская площадка), в результате чего кольцо промышленных предприятий вокруг Красноярска должно было сомкнуться. Архитекторам удалось отстоять вариант более отдаленного размещения завода от города (на Старцевской площадке), позволивший сохранить идею линейного развития Красноярска вдоль Енисейского тракта. Новым крупным планировочным элементом на этом градоформирующем направлении стал жилой район трудящихся завода «Крастьжмаш» Солнечный, проект которого, разработанный красноярскими архитекторами, был рассчитан на 120 тыс. жителей. В соответствии с проектной идеей селитебная территория связывалась с городом и заводом автомобильной и железнодорожной магистралями. Таким образом, в рассматриваемый период с особой очевидностью проявилась тенденция к изменению общей планировочной структуры Красноярска от относительно компактной формы к дискретной, с системой самодостаточных производственных и жилых образований (рис. 4).

Наметившаяся тенденция была закреплена в новом проекте городской черты Красноярска, составленном специалистами московского института Гипрокоммунстрой в 1977 г. В нём предусматривалось использование всех территорий, которые могли бы служить резервом для развития города. Перспективными направлениями дальнейшего развития были определены северное и северо-западное (Бадалыкская, Солонцовская и другие площадки за проектировавшимся железнодорожным обходом).

Наиболее значительной практической попыткой регулируемого развития планировочной структуры Красноярска по варианту «линейного» роста

В связи с этим предложена новая миссия Красноярска – трансформация из исторически сложившегося индустриально-хозяйственного центра в современный многофункциональный центр с развитой предпринимательской и научно-инновационной деятельностью, с элементами мирового города.

Территория Красноярской агломерации определена как ареал наиболее интенсивных социальных и экономических взаимосвязей в пределах в среднем 1,5-часовой доступности на общественном транспорте. Была определена зона радиусом в 60 км от центра Красноярской агломерации, в которой по мере совершенствования транспортных средств возможна организация часовой транспортной доступности на общественном транспорте, рассматриваемая в качестве территориального потенциала развития взаимосвязанной системы населенных мест. В состав агломерации включены, кроме Красноярска, его города-спутники Дивногорск, Сосновоборск, Железногорск и населенные пункты Емельяновского, Березовского, Манского и Сухобузимского районов. Даны предложения по формированию площадок опережающего градостроительного развития. Для некоторой «разгрузки» Красноярска, улучшения его планировочной ситуации и создания для части населения города относительно экологически благоприятной среды обитания предлагается организация приоритетной площадки застройки на территории между селами Шуваево и Таскино. Бурное развитие Красноярска все настоятельней требует повышенного внимания к развитию агломерации, поскольку основные проблемы города можно решить только в рамках её формирования и развития. Проект Красноярской агломерации является одним из первых в России, крайне важным представляется его активное продвижение на федеральный уровень.

Таким образом, рассмотренные особенности исторических этапов формирования Красноярска свидетельствуют о том, что развитие сибирского города в двадцатом столетии шло с акцентом на индустриализацию, которая привела к концентрации населения и обострению экологических проблем. Реализация концепции открытой системы, формирующейся планировочно и функционально в границах крупного территориального образования (агломерации), позволит достигнуть рассредоточения функций главного центра (в том числе промышленно-производственного) в структуре нового городского организма. Пространственно-планировочная структура города-метрополии, прежде развивавшаяся в виде разветвляющейся спирали, наконец вырвалась за пределы ограничивавших ее природно-ландшафтных рубежей. Спираль распрямляется на верхних террасах Саянских отрогов, устремляется в свободном для движения направлении. Это дает почти неограниченную свободу территориального роста и тесную композиционную взаимосвязь с главной структурной осью региона – Енисеем [7]. Принцип развития Красноярска в форме агломерации, обусловленный историческим процессом, станет определяющим на последующих этапах градостроительства, но, вероятно, он не будет представлять собой конечную цель. На общем фоне глобального процесса децентрализации, перестраивающего структуру всего общества в целом и градостроительства в частности, можно предположить, что и в развитии Красноярска явственнее начнут проявляться те же тенденции: превращение пригородов-спален в самостоятельные образования со своими местами труда, отдыха, тор-

говли; создание новых общественно-культурных центров; привлечение разнообразных видов энергии, экологически более гуманных; формирование дискретной планировочной структуры города. Важно при этом учитывать, что все эти действия приведут к увеличению нагрузки на очень хрупкую природную среду Красноярского региона. Градостроительная стратегия в этом вопросе должна быть направлена на разумное регулирование процесса децентрализации. Потребуют активного внедрения принципы ориентации на эстетическую выразительность городской среды, ее индивидуализацию, что мотивирует зодчих на поиск новых формообразующих средств, учитывающих уникальность природно-ландшафтных условий. В концепции развития пространственно-планировочной структуры Красноярска особое место должны занять вопросы преобразования акватории Енисея как композиционного и экологического каркаса агломерации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Царёв В.И., Крушлинский В.И. Красноярск: история и развитие градостроительства. Красноярск: Кларетианум, 2001. 252 с.
2. Царёв В.И., Петров К.Г. Программа исследований сибирского города 1930 года // Реставрация, реконструкция, урбоэкология RUR-2011: сб. науч. работ № 9–10 [шорічний південно-українського відділення національного комітету ICOMOS] / ред. В.А. Лісенко, С.О. Постернак. Одеса: Optimum, 2011. С. 146–150.
3. Горбачёв В.Т., Крадин Н.Н., Крадин Н.П., Крушлинский В.И., Степанская Т.М., Царёв В.И. Градостроительство Сибири / под общ. ред. В.И. Царёва; Рос. акад. архит. и строит. наук, НИИ теории и истории архит. и градостроит. НИИТИАГ РААСН. СПб.: Коло, 2011. С. 572.
4. Царёв В.И., Петров К.Г. Сибирский город в архитектурной графике 1930-х годов (на примере Красноярска) // Архитектурное наследство. 2013. Вып. 59. С. 296–310.
5. Владимиров П., Кочетков А. Проблемы перспективного расселения // Архитектура СССР. 1974. № 5. С. 2.
6. Неустроев К.Ф. Особенности формирования региональных систем расселения Сибири // Архитектура СССР. 1974. № 5. С. 10–16.
7. Захарченко Е.К., Царёв В.И. Набережная сибирского города: этапы формирования (на примере г. Красноярска) // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2017. № 5. С. 9–28.

REFERENCES

1. Tsarev V.I., Krushlinsky V.I. Krasnoyarsk: Istoria I razvitye gradostroitel'stva [Krasnoyarsk: history and development of town-planning]. Krasnoyarsk: Klaretianum, 2001. 252 p. (rus)
2. Tsarev V.I., Petrov K.G. Programma issledovaniy sibirskogo goroda 1930 goda [Research program of Siberian city in 1930]. *Restavratsiya, rekonstruktsiya, urboekologiya RUR-2011*. No. 9–10. Odessa: Optimum, 2011. Pp. 146–150. (rus)
3. Gorbachev V.T., Kradin N.N., Kradin N.P., Krushlinskii V.I., Stepan'skaya T.M., Tsarev V.I. Gradostroitel'stvo Sibiri [Town planning in Siberia]. St-Petersburg: Kolo, 2011. P. 572. (rus)
4. Tsarev V.I., Petrov K.G. Sibirskii gorod v arkhitekturnoi grafike 1930-kh godov (na primere Krasnoyarska) [Siberian city in architectural graphics of the 1930s (on the example of Krasnoyarsk)]. *ArkhitECTurnoe nasledstvo*. 2013. No. 59. Pp. 296–310. (rus)
5. Vladimirov P., Kochetkov A. Problemy perspektivnogo rasseleniya [Problems of promising settlement]. *ArkhitECTURA SSSR*. 1974. No. 5. P. 2. (rus)
6. Neustroev K.F. Osobennosti formirovaniya regional'nykh sistem rasseleniya Sibiri [Formation of regional settlement systems in Siberia]. *ArkhitECTURA SSSR*. 1974. No. 5. Pp. 10–16. (rus)

7. Zakharchenko E.K., Tsarev V.I. Naberezhnaya sibirskogo goroda: etapy formirovaniya (na primere g. Krasnoyarska) [Embankment of siberian city: stages of formation (Krasnoyarsk case study)]. *Vestnik of Tomsk State University of Architecture and Building*. 2017. No. 5. Pp. 9–28. (rus)

Сведения об авторах

Царёв Владимир Иннокентьевич, докт. архитектуры, профессор, Институт архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 82; гл. научный сотрудник, Филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» НИИТИАГ, 111024, г. Москва, ул. Душинская, 9, vits_2004@mail.ru

Иванова Анастасия Сергеевна, аспирант, Институт архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 82, anastasiaflame@gmail.com

Authors Details

Vladimir I. Tsarev, DSc, Professor, Siberian Federal University, 79, Svobodnyi Ave., 660041, Krasnoyarsk, Russia; Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning, 9, Dushinskaya, 111024, Moscow, Russia; vits_2004@mail.ru

Anastasiya S. Ivanova, Research Assistant, Siberian Federal University, 79, Svobodnyi Ave., 660041, Krasnoyarsk, Russia, anastasiaflame@gmail.com