

Развитие городского пространства Красноярска в 1950–1960-х гг.

Е.А. Григорьева^a, Л.Е. Мариненко^b, А.С. Кузьменко^c

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия

^a ekgrioreva@sfu-kras.ru, ^b lmarinenko@sfu-kras.ru, ^c askuzmenko@sfu-kras.ru

^a <https://orcid.org/0000-0002-8242-1452>, ^b <https://orcid.org/0000-0003-2385-2567>,

^c <https://orcid.org/0000-0002-0362-2126>

Статья поступила 27.09.2025, принята 16.10.2025

В статье проанализированы изменения городского пространства Красноярска, которые произошли в результате градостроительной политики в 1950–1960-х гг. Исследование основано на комплексе архивных источников – документах Главного управления архитектуры и градостроительства Красноярска и Красноярской организации Союза архитекторов СССР. Изучены проекты планировки города и проблемы их реализации. Определены факторы, повлиявшие на изменения городского пространства Красноярска. Показано, что развитие среды было связано с ростом численности населения, быстрым промышленным строительством, во многом определялось территориальными особенностями размещения промышленных предприятий. Рассмотрены вопросы проектирования и строительства жилых домов и общественных зданий, значимых архитектурных объектов, создание градостроительных ансамблей. Выявлены проблемы формирования архитектурного облика города – типовая застройка, незначительное распространение современных отделочных материалов. Изучены проблемы благоустройства центра города и новых микрорайонов. Показано, что особое внимание уделялось благоустройству исторической части города, которая развивалась как административный центр. В то время как работы по благоустройству новых жилых кварталов существенно отставали от темпов застройки. Проанализирована проблема озеленения городского пространства, выявлена необходимость озеленения улиц, создания парков и скверов, зелёных зон для изоляции жилых кварталов от промышленных предприятий. В заключении сделаны выводы о том, что пространство Красноярска развивалось за счёт включения элементов, характерных для крупного города. Строительство многоэтажных домов, расширение территории за счёт создания новых микрорайонов, возведение крупных архитектурных объектов и градостроительных ансамблей способствовали формированию современного облика Красноярска.

Ключевые слова: город; градостроение; городское пространство; архитектурный облик; благоустройство.

Development of the urban space of Krasnoyarsk in the 1950–1960s

E.A. Grigoryeva^a, L.E. Marinenko^b, A.S. Kuzmenko^c

Siberian Federal University, 79 Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia

^a ekgrioreva@sfu-kras.ru, ^b lmarinenko@sfu-kras.ru, ^c askuzmenko@sfu-kras.ru

^a <https://orcid.org/0000-0002-8242-1452>, ^b <https://orcid.org/0000-0003-2385-2567>,

^c <https://orcid.org/0000-0002-0362-2126>

Received 27.09.2025, accepted 16.10.2025

The article analyzes the changes in the urban space of Krasnoyarsk, which occurred as a result of urban development policy in the 1950s and 1960s. The study is based on a complex of archival sources. Documents of Main Directorate of Architecture and Urban Development of Krasnoyarsk and Krasnoyarsk organization of Union of Architects of the USSR are used. City planning projects and the problems of their implementation are studied. Factors of change in the urban space of Krasnoyarsk are identified. The study demonstrates that environmental development was associated with population growth and rapid industrial construction, and was largely determined by the territorial features of industrial enterprise placement. The article examines the design and construction of residential and public buildings, significant architectural features, and the creation of urban ensembles. Problems in the formation of the city's architectural appearance such as typical housing and lack of modern finishing materials are identified. The problems of improvement of the city center and new microdistricts are studied. It is shown that special attention was paid to the historical part of the city which was developed as an administrative center. Meanwhile, improvement work in new residential areas significantly lagged behind the pace of construction. The study analyzes the issue of urban greening, identifying the need for street greening, parks, squares, and green areas to isolate residential areas from industrial enterprises. The study concludes that Krasnoyarsk's urban landscape developed through the incorporation of elements characteristic of a large city. The construction of multi-story buildings, the expansion of the city's territory through the creation of new microdistricts, and the erection of large architectural structures and urban complexes have contributed to the formation of Krasnoyarsk's modern appearance.

Keywords: city; urban planning; urban space; architectural appearance; improvement.

Введение. Актуальным направлением исследований в рамках исторической урбанистики является изучение культуры советских городов. Особое место в городской

культуре занимает пространственная среда. Интерес представляет анализ структуры и качественных характеристик городского пространства, поскольку они вы-

ступают индикатором урбанизационных изменений. Исследование городского пространства Красноярска позволяет выявить особенности реализации государственной политики градостроительства в Сибири, а также специфику процесса урбанизации в регионе.

Постановка целей и задач. Целью данной статьи является исследование изменений, которые произошли в городском пространстве Красноярска в 1950–1960-х гг. Задачи работы: изучить проекты планировки города и проблемы их реализации; проанализировать процесс застройки жилыми и общественными зданиями; рассмотреть строительство значимых архитектурных объектов; выявить проблемы благоустройства.

Информационная база. Исследование основано на комплексе архивных источников. В фонде Красноярского краевого комитета КПСС были изучены протоколы заседаний бюро и справки, которые содержат информацию о мерах по развитию городской среды, проблемах застройки и благоустройства. В работе были использованы материалы градостроительного совета о рассмотрении проектов планировки города и их реализации, извлечённые из фонда Главного управления архитектуры и градостроительства Красноярска. Сведения о проектировании городского пространства были получены также из документов фонда Красноярской организации Союза архитекторов СССР.

Обсуждение. В послевоенный период Красноярск развивался как крупный индустриальный центр Восточной Сибири. Основными факторами, которые определяли формирование городского пространства, были промышленное строительство и рост численности населения. Первым этапом этих изменений стали 1950–1960-е гг.

Во второй половине 1940-х гг. Красноярск был городом, застроенным одноэтажными и двухэтажными домами, большинство из которых были деревянными. Некоторые дома находились в аварийном состоянии. Левобережная часть была больше застроена двухэтажными домами. Главная магистраль – проспект имени И.В. Сталина в центральной части была застроена трёхэтажными домами. В центре города сохранялись здания, построенные в дореволюционное время. В предшествующий период – в 1930–1940-х гг. в городе осуществлялось бессистемное строительство, не было завершённых архитектурных ансамблей. Особенностью развития городской среды Красноярска была «чересполосица» промышленных и селитебных территорий при сильно растянутых транспортных и инженерных коммуникациях [1, Л. 5–6].

После завершения Великой Отечественной войны развитие городского пространства сдерживало отсутствие генерального плана. Он был подготовлен в Ленинградском государственном институте проектирования городов (Ленгипрогор) под руководством Ю.М. Киловатова и утверждён в Совете министров РСФСР в мае 1951 г. [2, с. 611]. В плане было предусмотрено развитие левого берега как территории административного центра, что предполагало его коренную реконструкцию и снос старой застройки – одноэтажных и двухэтажных домов с последующим строительством четырёхэтажных и пятиэтажных зданий [3, Л. 48–50]. Реализацию этой задачи осложняла

Изучение различных составляющих городского пространства. Проблема переноса малоэтажных домов, поскольку при планировании не были учтены места для их размещения. Благоприятными факторами развития центральной части города были чёткая прямолинейная планировка кварталов, огромная площадь – двадцать гектаров, образовавшаяся после сноса собора и рынка, свободные территории в районе железнодорожного вокзала, спокойный рельеф местности, грунтовые данные, позволявшие делать надстройку фасадов без усиления фундаментов.

После утверждения генерального плана развивалась в основном правобережная часть города, где были сосредоточены промышленные предприятия. Правый берег был застроен деревянными домами, бараками, большую часть территории занимали пустыри. Приоритет в застройке отдавался главной магистрали правобережья – проспекту имени газеты «Красноярский рабочий». В первую очередь здесь планировалось возведение малоэтажных, внутриквартальных зданий, затем – многоэтажных.

Необходимо отметить, что особым градостроительным фактором в Красноярске была р. Енисей. Планировочная структура города характеризовалась сетью улиц, которые строились параллельно и перпендикулярно реке.

На рубеже 1940–1950-х гг. в Красноярске строились преимущественно малоэтажные дома. Так, в 1949–1953 гг. было построено 508 домов площадью 187 тыс. кв. м., из которых 67 % приходилось на одноэтажные и двухэтажные дома. Строительство жилых малоэтажных домов в три раза превышало планы. 89 % одноэтажных и двухэтажных зданий были деревянными [4, Л. 83–84]. Новая застройка осуществлялась бессистемно, рассредоточено, особенно на правом берегу. Отдельные жилые массивы строились в основном около заводов на окраинах города, где преобладали малоэтажные дома. Всего в городе было создано одиннадцать поселков (Первомайский, Строитель, Южный, Энергетиков и др.). Красноярские архитекторы считали необходимой комплексную застройку жилых районов и микрорайонов, что позволило бы создавать целые районы и улицы в едином композиционном и стилевом решении, а не «оторванные» друг от друга кварталы [3, Л. 57 об.]. Проблемы в проектировании и развитии городского пространства в эти годы были следствием несогласованных действий проектных организаций в Москве, Ленинграде и Красноярске, отрыва проектировщиков от архитекторов, слабых связей красноярского отделения Союза архитекторов с краевыми и городскими градостроительными органами власти.

1950-е гг. стали временем перехода к многоэтажному строительству в Красноярске. С 1954 г. создание многоэтажных жилых домов осуществлялось только по типовым проектам. В 1955 г. в городе строился 61 многоэтажный дом, площадью 162 203 тыс. кв. м., что составляло почти 50 % жилищного строительства [4, Л. 14].

Особое значение в процессе формирования городской инфраструктуры уделялось вопросам развития сферы услуг. Это направление политики было нормативно закреплено ещё в постановлениях Совнаркома СССР «Об обязательном строительстве торговых по-

мещений в новых домах» от 4 декабря 1933 г. [5, с. 428] и «Об обязательном строительстве торговых помещений в новых домах» от 9 июля 1936 г. № 1215 [6, с. 54]. Также стоит отметить Постановление Совета Министров СССР «Об обеспечении помещениями вновь организуемых почтово-телеграфных отделений связи» от 7 марта 1947 г. № 466 [7, с. 20]. В соответствии с этими нормативными актами на первых этажах жилых домов предписывалось оставлять часть помещений для размещения там организаций торговли и сферы услуг.

Городские органы власти учитывали данные требования центрального руководства в процессе планирования застройки краевого центра. Так, согласно решению Исполкома Ленинского районного Совета депутатов трудящихся от 16 мая 1950 г. № 126 Ленинский район города должен был быть застроен многоэтажными жилыми домами, на первых этажах которых будут открыты торговые и социально-бытовые учреждения, в том числе ателье мод, парикмахерские, часовые мастерские, почтовые отделения, фотосалоны, магазины, предприятия общественного питания [8, с. 145–147].

Новый проект планировки города был разработан в 1959 г. в Ленгипрогоре. После его рассмотрения в Министерстве коммунального хозяйства РСФСР и Исполкоме Красноярского краевого Совета депутатов трудящихся были сделаны выводы о недостаточной разработке вопросов застройки ряда районов, в частности промышленного района правого берега Енисея и территории аэропорта [9, Л. 34]. Дальнейшее проектирование должно было осуществляться с учётом переноса аэропорта за пределы города и использования освободившейся площадки для строительства новых жилых кварталов. Была поставлена задача повысить удельный вес строительства четырехэтажных и пятиэтажных домов до 85 %. Индивидуальную застройку планировалось вынести за пределы города, на левом берегу – в район села Минино, на правом берегу – в район села Зыково.

Изменённый проект генерального плана Красноярска был рассмотрен Советом министров РСФСР в 1960 г. В соответствии с ним предполагалось освоение городского пространства площадью 7–12 тыс. га преимущественно за счёт использования северной и западной частей левого берега Енисея. Освоение этих районов было запланировано к 1970 г. [10, Л. 3]. Для нового строительства были определены свободные площадки. На левом берегу планировалась застройка кварталов возле алюминиевого завода, в северной части Октябрьского района, на территории аэропорта и прилегавших к нему площадок. На правом берегу приоритет отдавался районам вдоль проспекта имени газеты «Красноярский рабочий» и возле станции Енисей. Все эти площадки исчерпывали возможности для общественного строительства на удобных территориях вблизи города.

Проектом предусматривалась только комплексная застройка четырехэтажными и пятиэтажными домами. В отдельных случаях, прежде всего для оформления главных магистралей и площадей города, допускалось строительство зданий повышенной этажности. Однако красноярские архитекторы считали необходимым более масштабное объёмно-пространственное решение застройки, особенно для набережных, площадей

и главных магистралей за счёт увеличения количества домов повышенной этажности и большей протяжённости [11, Л. 117].

Развитие городского пространства Красноярска во многом было определено территориальными особенностями размещения промышленных предприятий, которые были расположены бессистемно. Самый крупный промышленный район занимал восточную часть правого берега. Второй район находился посередине южной части правобережья, прилежавшие к нему свободные от застройки городские земли использовались неэффективно. Третий район образовывали центральные промышленные предприятия правобережья, которые почти полностью отрезали жилые кварталы Ленинского и Кировского районов от Енисея. Четвертый район, состоявший из предприятий лесной и деревообрабатывающей промышленности, располагался на правом берегу вдоль реки. Жилой массив здесь тянулся узкой полосой вдоль подножия хребта, в связи с чем возможностей для дальнейшего развития не было. В пятый промышленный район входили разрозненные предприятия в центре города.

В 1960-х гг. массовое строительство жилых домов и культурно-бытовых объектов осуществлялось на левом берегу Енисея на четырёх строительных площадках: в Северо-западном районе, микрорайоне «Зеленая роща», вдоль Свободного проспекта, в районе аэропорта. На правом берегу строительство шло по проспекту имени газеты «Красноярский рабочий», в поселках имени А.В. Суворова и Торгашино, возле станции Енисей и завода «Сибтяжмаш» [12, Л. 17–18].

В связи с застройкой центральной части города многоэтажными домами продолжался снос деревянных строений и частичный перенос пригодных для жилья домов, так как свободные площадки были уже застроены [13, Л. 152]. Для создания новых микрорайонов возле Предместной площади правого берега были снесены одноэтажные деревянные дома и бараки. Однако снос старого жилого фонда даже на основных городских магистралях – улицах В.И. Ленина и Карла Маркса, В.И. Сурикова, проспектах И.В. Сталина (с 1961 г. – проспекта Мира) и имени газеты «Красноярский рабочий», набережных Енисея осуществлялся медленно. В середине 1960-х гг. сохранялись непригодные для эксплуатации жилые дома барачного типа, построенные в 1930-х гг. и период Великой Отечественной войны. Так, на 1 апреля 1965 г. в городе насчитывалось 1005 аварийных бараков и ветхих домов барачного типа, в которых проживали 11 546 семей [14, Л. 22–23].

В конце 1950-х гг. началось строительство крупнопанельных и крупноблочных домов. В эти годы их качество было низким. Заводы железобетонных изделий выпускали продукцию с наличием дефектов, что требовало доводки на строительных площадках. Конструкции и материалы не отвечали техническим требованиям [15, Л. 4]. Наружные стеновые панели имели отклонения от проектных размеров, неровные поверхности. Крупные блоки не всегда имели достаточную прочность и необходимую внешнюю отделку [16, Л. 23].

В первой половине 1960-х гг. массовое строительство зданий осуществлялось только по типовым проектам, так, возводились крупнопанельные дома серий

1-335 и 1-464, крупноблочные дома серии 1-339, кирпичные дома серии 1-447 с. В 1962 г. в восьми микрорайонах города было организовано показательное возведение крупнопанельных домов [15, Л. 4].

В середине 1960-х гг. население Красноярска достигло 500 тыс. человек. При планировании дальнейшего развития города проектировщики исходили из расчёта, что численность населения увеличится в перспективе до 650 тысяч человек. Город нуждался в увеличении количества домов с улучшенной планировкой и повышенной этажностью, однако их строительство в середине 1960-х гг. осуществлялось медленно. Это обуславливалось отсутствием необходимой технической документации и неподготовленной производственной базой. Институт «Краноярскгражданпроект» не выполнял планы по разработке проектов таких домов [17, Л. 273].

Новая застройка жилых кварталов, особенно на правом берегу и в северно-западном районе, отличалась однообразием [10, Л. 87 а]. Только 20 % жилищного строительства приходилось на кирпичные дома. В некоторых кварталах одновременно строились блочные, панельные и кирпичные дома, что создавало «пёстрый» вид. В городе было построено много тёмных домов, для облицовки строений недостаточно использовались керамические блоки и мозаика. Отделка зачастую применялась только на главном фасаде. Внедрение цветowych элементов для наружного оформления зданий осуществлялось неравномерно, при этом зачастую использовались разные оттенки, что приводило к общему неоднородному виду города [14, Л. 104].

Одним из факторов развития городского пространства и формирования современного облика Красноярска стало проектирование архитектурных ансамблей. Создание ансамблей позволяло осуществлять комплексное строительство объектов – улиц, площадей, зданий и объединить их общим идейно-художественным смыслом. В эти годы на площади Революции строился центральный ансамбль города. Его главным элементом стал Дом советов, расположенный с северной стороны площади, справа и слева к нему примыкали здания, в которых располагались Управление гражданского воздушного флота и Центр научно-технической информации. С западной стороны площади было построено здание Управления железной дороги, с восточной стороны – здание библиотеки. Все эти сооружения, имевшие монументальные формы, оформили центр города. Создание ансамбля растянулось на десятилетия. В проект неоднократно вносились изменения. Однако в результате не удалось решить ряд проблем. Площадь оказалась непропорциональной, она разделялась проспектом Мира. Сквер расположен между главными магистралями – проспектом Мира и улицей Карла Маркса. «Здания имеют общий стиль, но не согласованы друг с другом. Разные по форме и дизайну колонны и фронтоны зданий также не создают гармоничного единства» [18, с. 142–143].

В середине 1960-х гг. было принято решение о широкой реконструкции исторической части Красноярска. Проект детальной планировки центра города был разработан Ленгипрогором и Красноярскгражданпроектом

[19, Л. 180–181]. Он предусматривал создание трёх главных архитектурных ансамблей: центрального комплекса на площади Революции с парковым выходом на берег Енисея, а также новых ансамблей – на Предместной площади и в районе Стрелки, связанных с акваторией реки. Эти проекты предусматривали в перспективе архитектурное оформление набережной Енисея. Проектировщики планировали развитие в центре города зоны общественной застройки между улицами В.И. Ленина и К. Маркса и жилой зоны – к северу и югу от этой полосы. Предполагалось, что в новом строительстве доля пятиэтажных домов составит 25–35 %, доля домов повышенной этажности – 65–75 %.

В 1950–1960-х гг. в центральной части города были построены знаковые объекты архитектурного облика Красноярска – речной вокзал, Коммунальный мост и центральный стадион. Первый проект здания речного вокзала был разработан ещё до Великой Отечественной войны в Москве. В 1948 г. в соответствии с решением краевой архитектурной комиссии он был практически полностью изменен. Новый проект разрабатывался в архитектурно-проектной мастерской при Управлении главного архитектора Красноярска [20]. Речной вокзал был возведен в 1949–1952 гг. по проекту А.Н. Голубева.

Монументальное двухэтажное здание вокзала в стиле сталинского ампира было построено вдоль Енисея и связано с нижней террасой набережной широкой лестницей. Две наружные лестницы, расположенные с двух сторон вокзала, соединяют верхнюю и нижнюю террасы набережной. Здание имеет чётко выраженную трёхчастную композицию, что было характерно для речных и морских вокзалов первой половины XX века [20]. Его украшают масштабные колонны, арочный портик и башня со шпилем. Речной вокзал стал центральным элементом набережной и выделялся в панораме исторической части левого берега города, так как резко контрастировал с окружающей застройкой. Он хорошо виден с Енисея и Коммунального моста. Возведение речного вокзала способствовало оформлению привокзальной площади и благоустройству набережной, где была произведена укладка асфальта.

Создание Коммунального моста было обусловлено развитием промышленности, ростом численности населения и расширением пространственной среды города, в связи с чем было необходимо обеспечить коммуникацию двух берегов. Строительство моста началось в 1956 г., оно осуществлялось мостостроительным отрядом № 7 под руководством Н.А. Богзеля. Архитектурный объект является уникальным инженерным сооружением, как по своим конструкциям, так и по способу организации строительно-монтажных работ [21]. Впервые в мировой практике здесь был осуществлён монтаж сводов со специальных понтонов. Мост имеет арочную конструкцию, состоящую из 11 железобетонных арок; Енисей был перекрыт пятью арочными сводами, каждый из которых имел длину 158 метров, Абаканская протока – шестью сводами по 51 метру.

Коммунальный мост, построенный в стиле позднего сталинского ампира, был открыт в 1961 г. Он стал центральным элементом пространства между берегами Енисея, с которых хорошо просматривался, и знаковым объектом визуального образа Красноярска. Возведение

моста стало фактором градостроительства, так как способствовало архитектурному оформлению предмостных площадей обоих берегов, развитию и благоустройству острова Отдыха.

Центральный стадион был спроектирован и построен в 1960-х гг. на острове Отдыха под руководством В.В. Орехова. Выбор места для строительства определялся рядом факторов. Остров находился в центре города, имел благоприятные природные условия, был исторически сложившимся местом отдыха горожан. Значительную часть его территории составляли зелёные массивы с большими ровными полями. С острова открывался вид на остроги Саянских гор. Потенциал острова планировалось использовать для создания городского парка со спортивно-оздоровительным комплексом. Предполагалось строительство стадиона с большой спортивной ареной на 30 тысяч мест, дворца спорта, закрытого бассейна, малой спортивной арены, а также городского пляжа с водной станцией.

Первоначально для строительства стадиона планировалось использование проекта одного из стадионов страны, однако было принято решение создать новый, оригинальный проект, который бы учитывал особенности места. Авторы стремились создать запоминающийся силуэт, при этом строение должно было сочетать «пространственную выразительность с функциональной целесообразностью и рациональностью конструкций» [22, Л. 41]. Монументальность сооружения подчёркивалась максимально открытыми конструкциями. Оригинальный силуэт обеспечивала переменная по высоте и глубине конструкция трибун [22, Л. 2]. По замыслу архитекторов стадион должен ассоциироваться с древними ладьями сибирских землепроходцев.

Стадион был открыт в 1967 г. Спортивный объект стал существенным элементом архитектурной панорамы города, гармонировал с окружающим ландшафтом, хорошо просматривался с обоих берегов Енисея, находился на пути речных и воздушных трасс. Строительство стадиона способствовало детальному проектированию острова Отдыха, где первоначально планировалось создание ландшафтного парка, зон тихого и активного отдыха, спортивного сектора [19, Л. 152]. Впоследствии в связи с тем, что значительная часть острова была занята стадионом и водоохранной зоной, было принято решение о создании центрального парка культуры и отдыха на острове Татышев.

Для обеспечения комфортного проживания населения в растущем индустриальном городе требовались работы по его благоустройству. Однако в этот период они оставались второстепенными; осуществлялись медленно, отставали от застройки новых жилых районов. На рубеже 1940–1950-х гг. многие улицы и площади были неблагоустроенными. Для 60 % улиц актуальной проблемой оставалось отсутствие освещения [4, Л. 84]. Больше 50 % улиц не имели твёрдого покрытия [13, Л. 150]. Главную магистраль города – проспект имени И.В. Сталина отличало наличие булыжной мостовой и тротуаров из плитняка. На второстепенных улицах были размещены только деревянные тротуары шириной 1–1,20 метра и зачастую они не были проезжими [3, Л. 49]. Только в 1952–1953 гг. главная магистраль была полностью заасфальтирована.

В 1950–1960-х гг. дома сдавались в эксплуатацию с незаконченными работами по благоустройству территорий, нередко они исключались из смет для экономии средств на строительство. В новых жилых микрорайонах незначительно использовались малые архитектурные формы, которые могли бы разнообразить городское пространство в условиях типовой застройки. Благоустройство осуществлялось локально, без учёта общего развития жилых массивов. Специальные проекты малых архитектурных форм были необходимы для улиц, парков, площадей, набережных. Для общественных пространств требовались скамейки и светильники. Отдельной проблемой было проектирование киосков, торговых павильонов, автобусных остановок.

В планах по благоустройству приоритет отдавался главным магистралям – улицам В.И. Ленина, К. Маркса, В.И. Сурикова, проспектам имени газеты «Красноярский рабочий» и Мира. На этих улицах были заасфальтированы проезжая часть и тротуары. Даже на центральных улицах и площадях благоустройство осуществлялось фрагментарно.

Особое внимание уделялось благоустройству набережной Енисея. Однако оно осуществлялось медленно, часть территории была занята под склады, временки, что затрудняло выход к Енисею и создавало неприглядный вид [23, Л. 35]. В начале 1960-х гг. было запланировано благоустройство Караульной горы, которая хорошо просматривалась из разных точек Красноярска. В конце 1960-х гг. велось проектирование благоустройства набережной Качи как места отдыха горожан. По берегам реки предполагалось создание прогулочных дорожек с асфальтовым покрытием [24, Л. 49].

Среди проблем благоустройства стоит выделить озеленение города. В начале 1950-х гг. оно было фрагментарным, в виде скверов, уличные посадки практически отсутствовали. Исключением был Городской сад, образованный естественным сосновым бором, так как на территории была запрещена вырубка деревьев. Больше 50 % улиц города не имели озеленения [13, Л. 156].

Необходимость увеличения площади зеленых насаждений для общественного пользования была обусловлена ухудшением экологической ситуации. Из-за строительства промышленных предприятий и жилых массивов происходило сокращение озеленённых территорий. В связи с этим планировалось озеленение улиц, создание новых парков и скверов, развитие системы крупных зеленых массивов в жилых районах, создание санитарно-защитных зон для изоляции жилых кварталов от промышленных территорий. По замыслу архитекторов озеленение должно было подходить к водным просторам Енисея. В центральной части города планировалось озеленение набережных Енисея, а также русла Качи. На правом берегу требовалось создание зеленых зон для отделения жилой застройки от железнодорожных подъездных путей, которые вели к промышленным предприятиям [25, Л. 29].

Однако реализация этих мер растянулась на десятилетия, поскольку в изучаемый период еще не сложилась система проектирования озеленения города [11, Л. 43]. Другой проблемой было отсутствие необходимой производственной базы; в питомниках не хватало посадочных материалов декоративных пород деревьев и кустар-

ников, подходивших к климатическим условиям, было мало цветников. В городе отсутствовала единая группа специалистов в сфере ландшафтного дизайна. Посадка многолетних деревьев, прежде всего, была произведена вдоль главных магистралей. В западной части левобережья города осуществлялась застройка жилыми и общественными зданиями в зоне естественного зеленого массива, который планировалось сохранить как зону отдыха горожан.

Красноярские архитекторы считали, что необходимо учитывать живописные природные окрестности города как фактор в развитии городского пространства, в том числе в работах по его благоустройству и озеленению. Специалисты в сфере градостроительства указывали на то, что возможности по обогащению ландшафта не используются, стремились обеспечить единение архитектурного и природного компонентов.

Выводы. Таким образом, в 1950–1960-х гг. в связи с индустриальным освоением региона и ростом численности населения произошли качественные изменения городского пространства Красноярска. Развитие пространственной среды определялось территориальными особенностями размещения промышленных предприятий. Новым направлением в проектировании городского пространства стал переход к системе микрорайонов, которые создавались преимущественно возле заводов. Произошло преобразование правого берега города, где на ранее пустынных территориях развернулось масштабное строительство жилых и общественных зданий. Существенно изменился облик города, чему способствовали планомерный снос старого жилого

фонда – деревянных строений и бараков и переход от малоэтажных домов к многоэтажным домам и домам повышенной этажности. Новая застройка жилых кварталов осуществлялась по типовым проектам и отличалась однообразием. В эти годы были построены знаковые архитектурные объекты – здание речного вокзала, Коммунальный мост, центральный стадион, которые выделялись в общей панораме и определяли визуальный образ города. Началось создание градостроительных ансамблей, что способствовало комплексной застройке отдельных мест и формированию современного архитектурного облика Красноярска.

Актуальной проблемой развития пространственной среды было обеспечение комфортного проживания и создание эстетичного внешнего вида города. Однако работы по благоустройству Красноярска были второстепенными, существенно отставали от темпов застройки. Приоритет отдавался центральной части города, где фрагментарно были благоустроены площади, улицы, набережные. При этом в целом в Красноярске не были решены проблемы озеленения и освещения улиц, использования малых архитектурных форм для обеспечения комфорта, украшения и организации пространства. Для повышения качества жилых и общественных зданий требовались производство и внедрение эффективных строительных и отделочных материалов, отвечавших современным требованиям градостроительства. Изменения городского пространства Красноярска в 1950–1960-х гг. способствовали разработке новых проектов, которые определили развитие города в последующие десятилетия.

Литература

1. ГАКК (Государственный архив Красноярского края). Ф. П-1153 Оп. 1. Д. 27.
2. Градостроительство Сибири / В.Т. Горбачев, Н.Н. Крадин, Н.П. Крадин [и др.]. – СПб. : Коло, 2011. – 783 с.
3. ГАКК. Ф. П-1153 Оп. 1. Д. 9.
4. ГАКК. Ф. Р-2278. Оп. 1. Д. 1.
5. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства СССР за 1933 г. № 1-74. Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Обороны. – М. : Б. и., 1948. – 935 с.
6. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства СССР за 1936 г. № 32-65. Отдел первый / Упр. Делами Совета Народных Комиссаров СССР. – М. : Сов. законодательство, 1936. – 310 с.
7. Собрание постановлений и распоряжений Совета Министров СССР за 1947 год. № 1-12 / Упр. делами Совета Министров Союза ССР. – М. : Б. и., 1949. – 290 с.
8. ГАКК. Ф. Р-2224 Оп.1 Д.72.
9. ГАКК. Ф. Р-1386. Оп. 1. Д. 1961.
10. ГАКК. Ф. П-1153. Оп. 1. Д. 27.
11. ГАКК. Ф. П-1153 Оп. 1. Д. 25.
12. ГАКК. Ф. Р-2278. Оп. 1. Д. 11.
13. ГАКК. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 1951.
14. ГАКК. Ф. П-26. Оп. 36. Д. 18.
15. ГАКК. Ф. Р.2278. Оп. 1. Д. 7.
16. ГАКК. Ф. Р.2278. Оп. 1. Д. 4.
17. ГАКК. Ф. П-26. Оп. 36. Д. 19.
18. Дворецкая А.П., Гонина Н.В. Ансамбль площади Революции г. Красноярска: последний аккорд сталинской эпохи // Баландинские чтения. – 2015. – Т. 10. – № 2. – С. 137–147.
19. ГАКК. Ф. П-1153 Оп. 1. Д. 32.

20. Речной вокзал в Красноярске по ул. Дубровинского, 1 [Электронный ресурс] / Сайт «История архитектуры Красноярского края». – URL : <https://naov.ru/objects/rechnoy-vokzal-v-krasnoyarske-po-ul-dubrovinskogo-1.html> (дата обращения: 11.09.2025).
21. Коммунальный мост [Электронный ресурс] / Сайт «История архитектуры Красноярского края». – URL: <https://naov.ru/objects/kommunalniy-most-v-krasnoyarske.html> (дата обращения: 11.09.2025).
22. ГАКК. Ф. П-1153 Оп. 1. Д. 34.
23. П-1153. Оп. 1. Д. 6.
24. ГАКК. Ф. Р.2278. Оп. 1. Д. 17.
25. ГАКК. Ф. Р-1386. Оп. 1. Д. 1847.

References

1. GAKK (Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraya - State Archive of Krasnoyarsk Territory). F. P-1153. Op. 1. D. 27.
2. Urban development in Siberia / V. T. Gorbachev, N. N. Kradin, N. P. Kradin et al. - Spb.: Коло, 2011. – 783 p.
3. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 9.
4. GAKK. F. R-2278. Op. 1 D. 1.
5. Collection of Laws and Decrees of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1933 year. № 1-74. First department / Administration of the Council of People's Commissars of the USSR and the Council of Labor and Defense. – M. : B. i., 1948. – 935 p.
6. Collection of Laws and Decrees of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1936. – № 32–65. First department / Administration of the Council of People's Commissars

- of the USSR and the Council of Labor and Defense. – M. : Soviet legislation, 1936. – 310 p.
7. Collection of decrees and orders of the Council of Ministers of the USSR for 1947 year. № 1–12 / Administration of the Council of People's Commissars of the USSR. – M. : B. i., 1948. – 290 p.
 8. GAKK. F. R-2224. Op. 1. D. 72.
 9. GAKK. F. R-1386. Op. 1. D. 1961.
 10. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 27.
 11. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 25.
 12. GAKK. F. R-2278. Op. 1. D. 11.
 13. GAKK. F. P-17. Op. 1. D. 1951.
 14. GAKK. F. P-26. Op. 36. D. 18.
 15. GAKK. F. R-2278. Op. 1. D. 7.
 16. GAKK. F. R-2278. Op. 1. D. 4.
 17. GAKK. F. P -26. Op. 36. D. 19.
 18. Dvoreckaya A.P., Gonina N.V. Ensemble of Revolyutsii Square in Krasnoyarsk: the finishing touch of the Stalin era // 2015. V. 10. – № 2. – P. 137–147.
 19. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 32.
 20. River Terminal in Krasnoyarsk at Dubrovinskogo St., 1. [electronic resource] / Website "History of the Architecture of Krasnoyarsk Krai". – URL: <https://naov.ru/objects/rechnoyi-vokzal-v-krasnoyarske-po-ul-dubrovinskogo-1.html> (date of access: 11.08.2025).
 21. Communal Bridge [electronic resource] / Website "History of the Architecture of Krasnoyarsk Krai". URL: <https://naov.ru/objects/kommunalniyi-most-v-krasnoyarske.html> (date of access: 11.08.2025).
 22. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 34.
 23. GAKK. F. P-1153. Op. 1. D. 6.
 24. GAKK. F. R-2278. Op. 1. D. 17.
 25. GAKK. F. R-1386. Op. 1. D. 1847.