

В статье рассматривается территория индустриального архитектурного наследия Электровагоноремонтного завода (ЭВРЗ) Красноярска как места создания района современной жилой застройки с активной городской жизнью. При этом решаются многоступенчатые задачи застройки и развития территории, включая современную инфраструктуру, которая станет точкой притяжения горожан различных возрастных категорий. Цель описанной в статье работы – создание стратегии развития территории ЭВРЗ (44,85 га) и дальнейшее распространение опыта трансформации и промышленной застройки на все прирельсовые территории и «ржавый пояс» Красноярска (2380 га).

**Ключевые слова:** комплексное развитие территорий; реставрация архитектурного наследия; промышленная архитектура; прирельсовые территории. /

The article deals with the territory of the industrial architectural heritage of the Krasnoyarsk Electric Railway-Car Repair Plant (EVRZ) as a place of creation of a district of modern residential development with active city life. In this case, multi-stage tasks of building and development of the territory are solved, including modern infrastructure, which will become a point of attraction for citizens of different age. The purpose of the work described in the article is to create a development strategy for the territory of the EVRZ (44.85 hectares) and further spread the experience of transformation and industrial development to all the territories adjacent to the railway line and the “rust belt” of Krasnoyarsk (2,380 hectares).

**Keywords:** integrated development of territories; restoration of architectural heritage; industrial architecture; territories adjacent to the railway line.

## Красноярск. Трансформация промышленной территории ЭВРЗ / Krasnoyarsk. Transformation of the industrial territory of the EVRZ

текст

**Константин Исмагилов**

Кооперативная проектная мастерская A2 (Красноярск)

**Игорь Кушнир**

Сибирский федеральный университет (Красноярск)

**Ольга Успенская**

Сибирский федеральный университет (Красноярск)

**Борис Шаталов**

Кооперативная проектная мастерская A2 (Красноярск)

text

**Konstantin Ismagilov**

A2 Cooperative Design Bureau (Krasnoyarsk)

**Igor Kushnir**

Siberian Federal University (Krasnoyarsk)

**Olga Uspenskaya**

Siberian Federal University (Krasnoyarsk)

**Boris Shatalov**

A2 Cooperative Design Bureau (Krasnoyarsk)

Территория ЭВРЗ – привлекательное место для всех категорий проектировщиков, историков и музейных работников. Это место в центре Красноярска заслуживает более пристального внимания к той исторической застройке, которую нашему городу подарило время рубежа XIX и XX столетия.

Предложение организовать на территории первого комплексного промышленного предприятия Енисейской губернии развитый по инфраструктуре историко-культурный кластер с сетью музеев, фондохранилищем для краеведческого музея, с бизнес-объектами и жилым комплексом. При этом предлагается вынести предприятие в промзону города; это своевременное предложение. Такие городские пространства не должны быть «под замком»: это территория с «духом места» и артефактами истории развития не только нашего края, но и нашей страны; в развитии предприятия прослеживается вся история возникновения переломных моментов нашего общества. Такие пространства необходимо открывать для общего доступа.

Сейчас «осознание ценностей развития государства в историческом контексте времени как никогда актуально. Необходимо повернуть гражданское общество к культуре, преподать уроки истории не только по учебникам. Такие инициативы бесценны и заслуживают нашей поддержки» (В. М. Ярошевская, директор Красноярского краевого краеведческого музея).

С ростом индустриализации в конце XIX века увеличивались и территории промышленных зон городов. В бурном росте промышленности, экономики и города в целом одну из важнейших ролей сыграло строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, проходящей через Красноярск. Строительство Великой Сибирской железной дороги (Транссибирской магистрали) началось в 1891 году и продолжалось до 1903 года. Решение о создании этой мощной транспортной артерии было вызвано недостаточной эффективностью Московского тракта с гужевым движением в условиях развивающегося Сибирского края. Железной дороге требовалось определенное количество обслуживающих объектов, которые возводились по мере необходимости [1].

С приходом Транссиба в Красноярск вдоль железной дороги возникло несколько рабочих поселков (Николаевка, Алексеевка); большие территории были отданы под строительство железнодорожных мастерских: остро необходимыми стали ремонт и строительство новых подвижных составов. Объекты особого назначения – здания вокзалов, станций, перегонов, мастерских и депо строились на всем протяжении Транссиба.

Строительство железнодорожных мастерских в городе Красноярске началось с возведения временных деревянных сооружений, которые сгорели в 1896 году. Но спустя два года, в 1898 году, была завершена постройка капитальных объектов на участке, выделенном городской думой в границах земель, отчужденных под железную дорогу у подножия склонов Афонтовой горы [2].

В 1903 году был составлен «Проект развития главных Красноярских железнодорожных мастерских». Этот проект дает представление об особенностях планировочной организации производственной территории, выполненной таким образом, чтобы все здания мастерских могли функционировать между собой с помощью железнодорожных путей [3, с. 159].

На архивном чертеже отмечены существовавшие и проектируемые сооружения. Главная паровозосборочная мастерская являлась наиболее крупным объектом комплекса. Вблизи главной мастерской располагались котельная и заготовочная. К главному корпусу примыкал комплекс сооружений, состоявший из механической мастерской, мастерской для ремонта весов, машинного и котлового отделений, силовой станции, кузнечной и литейной мастерских, а также, планировалось размещение кладовой для механической мастерской [4].

Комплекс производственных мастерских – это первые городские строения, которые видели пассажиры, приезжавшие в Красноярск по железной дороге. Первоначальный архитектурный облик этих объектов раскрывают дореволюционные фотографии и сохранившиеся до наших дней фасады старых корпусов электровагоноремонтного завода (бывших главных железнодорожных мастерских). Здание паровозосборочной мастерской было выполнено в декоративной кирпичной



^ Рис. 2. Паровозо-сборочный цех, мастерская. 1908–1909. а – фонды КККМ; б – натурное фото авторов

v Рис. 1. Проект развития главных Красноярских мастерских. Фонды музея ЭВРЗ

кладке, распространенной в промышленной архитектуре страны на рубеже XIX–XX веков. [5].

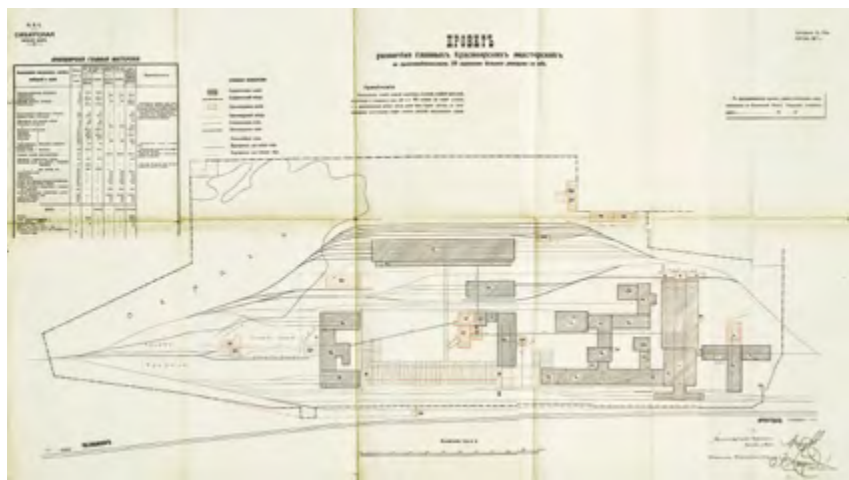
В зданиях главных Красноярских железнодорожных мастерских использовались конструктивные и декоративные элементы, заимствованные из средневековой архитектуры: контрфорсы, глухие фигурные башенки, имитация бойниц. Вместе с тем за декоративными фасадами зданий находились конструкции, соответствовавшие новейшим достижениям строительного искусства рубежа столетий: большепролетные металлические фермы (есть мнение, что автор этих конструкций – инженер-архитектор В. Г. Шухов, но в архивах подтверждения этому не найдено), световые и вентиляционные фонари, крупноразмерные оконные и дверные проемы.

Фотография столетней давности построенного здания котельной, сохранившаяся в музейных фондах ЭВРЗ, показывает, что сооружение было возведено достаточно точно по проекту, выявленному в архиве, что было характерным явлением при строительстве объектов Сибирской железнодорожной магистрали.

Архитектурно-планировочные особенности комплекса зданий главных Красноярских мастерских Сибирской железной дороги демонстрируют высокий уровень проектных и строительных работ, выполненных архитекторами, инженерами и рабочими на рубеже XIX–XX веков.

С развитием железной дороги мастерские модернизировались и достраивались, став позже Паровозовагоноремонтным заводом (ПВРЗ), а в 1970-х годах – Электровагоноремонтным заводом (ЭВРЗ). Росло количество цехов и занимаемых территорий, и теперь это большая промышленная зона разрывает городскую ткань практически в центре Красноярска, нарушая пешеходные и транспортные связи, тормозя развитие города в этом районе.

Одно из зданий завода является объектом культурного наследия, но и другие постройки конца XIX века имеют несомненную историческую и художественную ценность. Поэтому разработка концепции развития этой территории как попытка сохранения историко-культурного и архитектурного наследия Красноярска является актуальной задачей нашего времени.



Этот уникальный комплекс объектов промышленной архитектуры прошлых эпох необходимо максимально сохранить и включить в историческую среду города Красноярска.

В рамках подготовки Красноярска к празднованию 400-летия, которое состоится в 2028 году, необходимо обозначить вектор развития и запустить процесс для масштабных преобразований территории Электровагоноремонтного завода (ЭВРЗ). Это позволит рассматривать площадку бывшего завода как территорию многофункциональной застройки, которая плавно вольется в исторический центр Красноярска.

v Рис. 3. Паровозо-сборочный цех, интерьеры. 1908–1909. Фонды КККМ



> Рис. 5. Конечный пункт остановки внутреннего трамвая. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»



В процессе работы над концепцией развития этой территории выделены семь основных задач: реставрация и реконструкция 11 объектов индустриального архитектурного наследия; конверсия и экологическая реабилитация прирельсовых территорий «ржавого пояса»; развитие и оптимизация транспортной инфраструктуры; создание историко-культурного и музейно-выставочного комплексов; формирование общегородского кластера творческих индустрий; создание района современной жилой застройки и активной городской жизни; распространение практики комплексного развития территорий (КРТ) в Красноярске и Красноярском крае.

Важной задачей также является закрытие угольной ТЭЦ и перенос сохранившейся индустриальной функции ЭВРЗ в промышленный парк «Красноярская технологическая долина»; такое решение было принято на Красноярском экономическом форуме в 2022 году (КЭФ-2022). Это будет особая экономическая зона промышленно-производственного типа, создание которой планируется осуществить в Красноярске где будет возможно возведение новых современных производственных мощностей для дальнейшего расширения номенклатуры продукции завода. Помимо ремонта железнодорожных составов станет возможным развитие сборочных и ремонтных производств, городского пассажирского электротранспорта для регионов Сибири и Дальнего Востока.

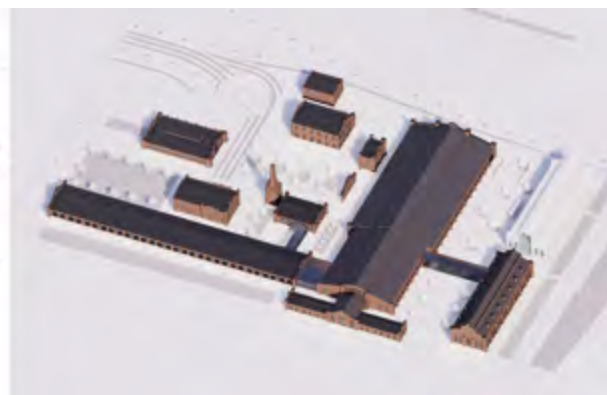
Ключевой задачей проекта является сохранение и восстановление объектов культурного наследия и изменение их функционального назначения для новой городской инфраструктуры. В результате проведенного анализа морфологии застройки и исследования исторических планов застройки ЭВРЗ был выявлен ряд объектов, представляющих особую историческую ценность: деревообрабатывающий цех, вагоноремонтный цех, колесный цех, механическая мастерская, корпус вспомогательных цехов, кузнечная мастерская, модельная мастерская, паровозосборочная мастерская и котельная. Большинство объектов – это краснокирпичная промышленная архитектура конца XIX – первой трети XX века.

#### Историко-культурный кластер

Проектом предлагается создание историко-культурного кластера на базе сохраняемых объектов исторически ценной застройки конца XIX – начала XX столетия, проведение бережной реконструкции и реставрации, очистка территории от дисгармонирующих пристроек и возвращение объектам исторического облика.

Освободившиеся площади станут базой для создания филиала Красноярского краевого краеведческого музея, в котором будет представлена экспозиция, посвященная революционному движению в Красноярске (так как оно зародилось именно в цехах тогда еще железнодорожных мастерских), и музею железнодорожной техники с вы-

> Рис 4. Историко-культурный кластер. Проектное предложение проектной мастерской «А2»







< Рис. 6. Квартал мастерских. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»

ставкой под открытым небом. Оставшиеся площади будут отданы под вспомогательные и административные функции: рестораны, офисы, уличный кинотеатр, визит-центр. На открытой площади будет организован конечный пункт остановки внутреннего трамвая (локальный аттракцион – «старый паровоз»), выполняющий как транспортную, так и просветительско-развлекательную функцию.

#### Квартал мастерских

Создание квартала мастерских близ историко-культурного кластера позволит удовлетворить спрос на новые площади для художников, скульпторов, ремесленников и мастеров уникальных изделий, а мастер-классы в творческих студиях привлекут в творческое пространство различные социальные группы населения. В границах квартала мастерских предполагается также создание Центра дополнительного образования (ЦДО) в здании

бывшего деревообрабатывающего цеха. Такой центр сможет объединить теорию и практику создания новых элементов искусства и дизайна. Произведения учеников центра дополнительного образования и мастеров в дальнейшем можно будет выставлять во внутреннем приватном дворе, территория которого формируется в соответствии с морфологией застройки и общей стилистикой сохраняемых архитектурных объектов.

#### Центр креативных индустрий

Одним из самых крупных реконструируемых объектов является здание вагоноремонтного цеха, построенного в середине XX века; на его базе предлагается создание Центра творческих индустрий (ЦТИ), который включит магазины, офисы, крупный выставочный комплекс, конференц-залы, а также мини-вокзал внутреннего паровоза-трамвая. Основные несущие конструкции и фасады



< Рис. 7. Центр креативных индустрий, внутренний двор. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»

> Рис. 8. Центр современного искусства, площадь. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»



> Рис. 9. Деловой центр на транспортно-пересадочном узле. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»

будут сохранены, на уровне крыши пройдет эстакада, под которой разместятся некапитальные сооружения конференц-залов.

На уровне второго этажа предлагается организовать переходы, связывающие все части здания, что при необходимости обеспечит беспрепятственный проезд пожарной техники. Высота корпуса 12 м разделена на три этажа. Офисы творческих мастерских предлагается размещать во всех блоках здания. Для увеличения количества пространств с естественным светом части здания демонтируются, становясь озелененными дворами. На вторых этажах предполагается разместить строительные и мебельные магазины, на первых – заведения общественного питания.

#### Площадь Центра современного искусства

Здание бывшей ТЭЦ с дымовой трубой предлагается вывести из эксплуатации и на его базе создать Центр современного искусства (ЦСИ), в котором будут находиться мастерские-лаборатории различных видов визуальных искусств и выставочных площадок.

Синергия историко-культурного, музейного направления и актуальных художественных практик, сконцентрированных в новом центре культурной и общественной жизни, позволит аккумулировать творческие инициативы и создать точку притяжения для креативного класса не только Красноярска, но и всей страны. Станет возможным проведения выставок и форумов международного уровня, что даст возможность сибирским мастерам показать себя и свое творчество более масштабно.

Дополнением к Центру современного искусства должны стать гостиница и апартаменты общей вместимостью 600 мест. ЦСИ и гостиница сформируют площадь, развернутую «лицом к городу».

Площадь Современного искусства станет крупным аванпространством ЭВРЗ, которое будет вовлекать горожан в творческую атмосферу.

#### Деловой центр

В составе транспортно-пересадочного узла «Путепровод», в северной части ЭВРЗ предлагается создание крупного делового центра, который станет высотной градостроительной доминанты проспекта Свободного.



Большая емкость и востребованность офисных помещений продиктована формированием нового микрорайона в непосредственной близости к ТПУ; с учетом транспортных и пешеходных связей это предпосылка для дополнительного образования «карманных» парков и скверов.

#### Жилая застройка

Центральным ядром микрорайона в северной части территории ЭВРЗ должна стать современная общеобразовательная школа на 1100 мест. Главный школьный вестибюль пронизывает широкая аллея, которая ведет в школу из глубины жилой застройки и интегрирована с зеленым каркасом: внутрирайонным бульваром, аллеями и скверами, прилегающими к территории школы, что создает комфортную и безопасную среду для отдыха и досуга детей.





^ Рис. 10. Двор жилой застройки. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»



^ Рис. 11. Комплекс апартаментов. Визуализация проектного предложения проектной мастерской «А2»

В микрорайоне преобладает среднеэтажная периметральная жилая застройка высотой до 20 метров с учетом действующего проекта зон охраны объектов культурного наследия. Замкнутые кварталы создают приватные пространства, закрытые от активного уличного трафика и транзитных пешеходов. Все дворы ориентированы на озелененные общественные пространства. Под жилыми дворами располагаются автопарковки для жильцов.

Основным материалом для отделки фасадов является кирпич, что формирует цельный архитектурный образ застройки. Для создания разнообразного облика жилой застройки предлагается размещать блок-секции с псевдо-мансардными этажами, фасады которых будут облицованы металлическими пластинами акцентных оттенков голубых, синих, коричневых цветов. Первые этажи зданий планируется сделать нежилыми для размещения коммерческими помещений и детских садов для временного пребывания детей.

В микрорайоне предполагается также размещение апартаментного комплекса арендного жилья рядом с Законом креативных индустрий и гостиницей. В комплексе предполагается реализация идеи приподнятого двора для организации на первом этаже коммерческих помещений и закрытой парковки.

Из вышеизложенного вытекает вывод: комплексный подход к преобразованию бывших промышленных территорий может решить ряд экономических, социальных, архитектурных и градостроительных проблем, так как такие промышленные исторические застроенные территории не могут рассматриваться автономно в городской среде. Комплексный подход к реновации ценной с точки зрения истории, культуры и архитектуры территории не даст исчезнуть из городской застройки богатых на события в исторической ленте развития страны пространств, влекущих своей аутентичностью и событийностью, пропитанных духом времен, важным для всех поколений.

#### Литература

1. Горбачёв, В. Т., Крадин, Н. Н., Крадин, Н. П., Крушлинский, В. И., Степанская, Т. М., Царёв, В. И.; под общ. ред. В. И. Царёва. Градостроительство Сибири. – Санкт-Петербург : Коло, 2011. – 784 с. : ил.

2. Латышева, К. Г. Архитектура главных железнодорожных мастерских станции Красноярск на рубеже XIX–XX веков // Баландинские чтения. Т. X. Ч. 1: сборник статей научных чтений памяти С. Н. Баландина, 15–17 апреля 2015 г. – Новосибирск : Новосибирская государственная архитектурно-художественная академия, 2015. – 327 с. – С. 238–243.

3. Симагина, Е. В. Эволюция архитектуры промышленных предприятий Томской губернии конца XIX – первой четверти XX века : диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры. – Новосибирск : Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет, 1999. – 285 с. : ил. / с. 159.

4. РГИА. Ф. 350. Оп. 48. Д. 260. Л. 1. Красноярские и Омские главные мастерские. Таблица деятельности в 1903 г., расположение водопроводных труб и труб парового отопления, схема проводов электрического тока. 1913 г.

5. РГИА. Ф. 350. Оп. 48. Д. 263. Л. 1. б/д. Шпалопроточный завод на ст. Красноярск. Общий вид и детали котла.

#### References

Gorbachev, V. T., Kradin, N. N., Kradin, N. P., Krushlinsky, V. I., Stepankaya, T. M., & Tsaryov, V. I. (2011). *Gradostroitelstvo Sibiri [Town-planning of Siberia]* (V. I. Tsaryov, Ed.). Saint-Petersburg: Коло.

Krasnoyarskie i Omskie glavnye masterskie. Tablitsa deyatelnosti v 1903 g., raspolozhenie vodoprovodnykh trub i trub parovogo otopleniya, skhema provodov elektricheskogo toka [Krasnoyarsk and Omsk main workshops. Table of activities in 1903, location of water pipes and steam heating pipes, electric wiring diagram]. (1913). *RGIA. Fund. 350. Inv. 48. File 260. L. 1.*

Latyшева, K. G. (2015, April 15-17). *Arkhitektura glavnykh zheleznodorozhnykh masterskikh stantsii Krasnoyarsk na rubezhe XIX-XX vekov [Architecture of the main railway workshops of the Krasnoyarsk station at the turn of the XIX-XX centuries]*. In *Balandinskiye Readings: Collection of articles of scientific readings in memory of S. N. Balandin* (Vol. X, part 1, pp. 238-243). Novosibirsk: Novosibirsk State Academy of Architecture and Art.

Simagina, E. V. (1999). *Evolutsiya arkitektury promyshlennykh predpriyatii Tomskoi gubernii kontsa XIX – pervoi chetverti XX veka [Evolution of the architecture of industrial enterprises of Tomsk province of the end of XIX – the first quarter of the XX century]* [Architecture Ph. D. Dissertation]. Novosibirsk: Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering.

Shpalopropitachnyi zavod na st. Krasnoyarsk. Obshchii vid i detaili kotla [Treating plant at Krasnoyarsk station. General view and details of the boiler]. (n.d.). *RGIA. Fund 350. Inv. 48. File 263. L. 1.*