

НОВОСИБИРСКУ 130 ЛЕТ NOVOSIBIRSK IS 130 YEARS OLD

Сибирь гуманитарная. 2023. № 3. С. 134—157.
Siberia Humanitarian. 2023;(3):134—157.

Новосибирску 130 лет

Научная статья
УДК 711.4(571.14)
DOI: 10.32324/2949-1568-2023-3-134-157

Меняющийся Новосибирск

Владимир Евгеньевич Зубов

Сибирский институт управления — филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Новосибирск, Российская Федерация, zubov-ve@ranepa.ru

Аннотация. В статье на примере Новосибирска рассматривается эволюция организации городского пространства в период существования СССР и постсоветский период. В качестве рабочей гипотезы выдвигается утверждение о том, что характер общественного строя оказывает влияние на процесс градостроительства, стимулируя формирование комплекса идей и решений, отраженных в городской инфраструктуре — планировке, способах застройки, архитектурных решениях, ценностных установках, используемых при организации городского пространства и т. д.

Сделан вывод о неоднозначности процесса развития Новосибирска вследствие влияния множества факторов, начиная от природных условий, характера духовной культуры, уровня развития техники, внутри- и внешнеполитической ситуации и заканчивал интересами отдельных предприятий. Имевшиеся в советское время возможности для инновационного развития, связанные с отсутствием частной собственности на землю, не были реализованы вследствие недостаточной теоретической разработки феномена города, осмысления специфики его организации в социалистическом обществе и доминирования внешних по отношению к городу обстоятельств (за исключением территории Академгородка). В настоящее время развитие города подчиняется решениям, реализованным в прошлом, что не позволяет использовать целостные концептуальные решения. Ключевой проблемой является наличие частной собственности на землю и приоритет частных интересов, не позволяющие создать комфортную для жителей среду обитания.

Ключевые слова: СССР, Советский Союз, Новосибирск, история, градостроительство, история города, урбанистика

Для цитирования: Зубов В. Е. Меняющийся Новосибирск // Сибирь гуманитарная. 2023. № 3. С. 134—157. DOI: 10.32324/2949-1568-2023-3-134-157.

Novosibirsk is 130 years old

Original article

Changing Novosibirsk

Vladimir E. Zubov

Siberian Institute of Management — branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Novosibirsk, Russian Federation, zubov-ve@ranepa.ru

Abstract. The article considers the evolution of urban space organization in the USSR and post-Soviet period on the example of Novosibirsk. As a working hypothesis, it is argued that the nature of social order influences the process of urban planning, stimulating the formation of a set of ideas and solutions reflected in urban infrastructure - layout, methods of development, architectural solutions, values used in the organization of urban space, etc.

The conclusion is made about the ambiguity of the Novosibirsk development process due to the influence of many factors, starting from natural conditions, the nature of spiritual culture, the level of technological development, domestic and foreign policy situation and ending with the interests of individual enterprises. The opportunities for innovative development that existed in Soviet times due to the lack of private land ownership were not realized due to insufficient theoretical development of the city phenomenon, comprehension of the specifics of its organization in the socialist society and the dominance of external circumstances in relation to the city (except for the territory of Akademgorodok). At present, the development of the city is subordinated to the solutions realized in the past, which does not allow the use of holistic conceptual solutions. The key problem is the presence of private ownership of land and the priority of private interests, which do not allow creating a comfortable environment for residents.

Keywords: USSR, Soviet Union, Novosibirsk, history, urban planning, history of the city, urbanistics

For citation: Zubov V.E. Changing Novosibirsk. *Siberia Humanitarian*. 2023;(3):134—157. (In Russ.). DOI: 10.32324/2949-1568-2023-3-134-157.

Столетие создания СССР и 130-летие получения Новосибирском статуса города — хороший повод обратиться к процессу его становления и развития как одного из крупнейших научных и промышленных центров страны. Ставший городом в начале XX в., Новосибирск не имеет глубокого исторического и культурного прошлого. Его история неразрывно связана с периодом социализма: именно в это время он продемонстрировал небывалые в истории темпы роста, повлиявшие, наряду с другими факторами, на его внешний вид и породившие ряд проблем, не решенных в некоторых случаях и сегодня.

Исследователи отмечают несколько ключевых моментов в формировании и развитии городов советского и постсоветского периода, которые можно применить и к Новосибирску: упразднение института частной собственности на недвижимость в ходе социалистической революции; переход к промышленному домостроению в конце 1950-х гг.; распад СССР, переход к капитализму и восстановление частной собственности на землю и другое недвижимое имущество [1].

Первоначальная планировка и облик города формировались прежде всего под влиянием природных условий, благоприятных для строительства железнодорожной магистрали (пересечение с рекой Обью, наличие скальных массивов и небольшая ширина реки в месте строительства моста, характер рельефа и др.). Застройка происходила во многом стихийно, подчиняясь природному ландшафту, если не считать строительства объектов, связанных с обслуживанием железной дороги и речных перевозок. При этом, как отмечает Р. В. Булгач, выдерживалась прозрачная и простая планировка

«города-решетки» с некоторыми корректировками особенностями рельефа [2, с. 52]. Такой принцип организации городского пространства закладывался первыми плановыми документами еще в конце XIX в. Наиболее характерные черты облика города, заданные в то время, сохраняются на протяжении всей его истории: планировка главной улицы города — Красного проспекта, размещение официально-делового центра, движение города вдоль транспортных коммуникаций (железная дорога, река Обь), отдельные элементы квартальной застройки и др.

На внешний вид зарождающегося города влияло бурное развитие частной торговли. По словам А. Д. Крячкова, «в Новосибирске не было в то время не только архитектора, но даже техника-строителя. Проектировали сооружения землемеры, техники путей, агрономы. Архитектор городом приглашался в исключительных случаях для исправления запутанного проекта, обвалившегося при постройке или испорченного здания... Городом управляли некультурные люди из купцов, мещан и дельцов-спекулянтов, которым архитектура была далека и казалась ненужной и дорогой затеей...» [3]. Справедливость слов архитектора подтверждает современность. Сегодня мы наблюдаем аналогичную ситуацию, когда бессистемная и эклектичная застройка не дает возможности городу обрести свое лицо.

Ключевым для города моментом стало присвоение ему статуса центра Сибирского края (1921—1926) в связи с переездом из Омска Сиббюро ЦК РКП(б) и Сибревкома. «Столичный» статус города настоятельно требовал нового облика. Кроме того, отсутствие частной собственности на землю, новые социальные задачи и ценности — все способствовало поиску идей и форм в планировке и архитектуре. Отметим, что искания этих лет нового образа города и способов организации жизни в нем оказались весьма противоречивы. Широко используя возможности развития города без частной собственности на землю, архитекторы «не всегда могли преодолеть представления об уравнительности и всеобщем аскетизме при социализме и коммунизме», свойственные последователям социалистов-утопистов. По оценке В. Э. Хазановой, «так возникало догматическое отношение к социалистическому идеалу и мелочная регламентация всего будущего образа жизни, которыми явно грешат архитектурные теории рубежа 20—30 гг.» [4, с. 8]. Поиски оптимального пути развития социалистического города, борьба различных течений архитектурной мысли, в частности идей урбанизма и дезурбанизма, непосредственно сказались и на Новосибирске. На стадии разработки генерального плана Новосибирска в 20—30-х гг. XX в. неоднократно менялись концептуальные подходы к организации города и его облику. Известны как минимум три разных проекта: «Во-первых, это система небольших „городов-садов“, во-вторых, это единый миллионный супергород, или так называемый „Большой Новосибирск“, и в-третьих, это децентрализованное расселение, состоящее из группы самостоятельных городов с населением 100—150 тыс. каждый» [5].

Наибольшей популярностью не только в России, но и за рубежом в конце XIX — начале XX в. пользовалась концепция города-сада в различных вариантах, вытекавшая из концепции Э. Гоуарда (Хоуарда), пытавшегося снять противоречия городской цивилизации путем создания города-деревни, сочетающей лучшие элементы городской и сельской жизни (рис. 1) [6].

[7, с. 90]. Несмотря на сделанную попытку смещения акцентов в сторону производства, все планы развития Новосибирска эпохи социализма обращали особое внимание на наличие в городе зеленых зон и обеспечение возможности отдыха граждан и поддержания их здоровья (рис. 2).

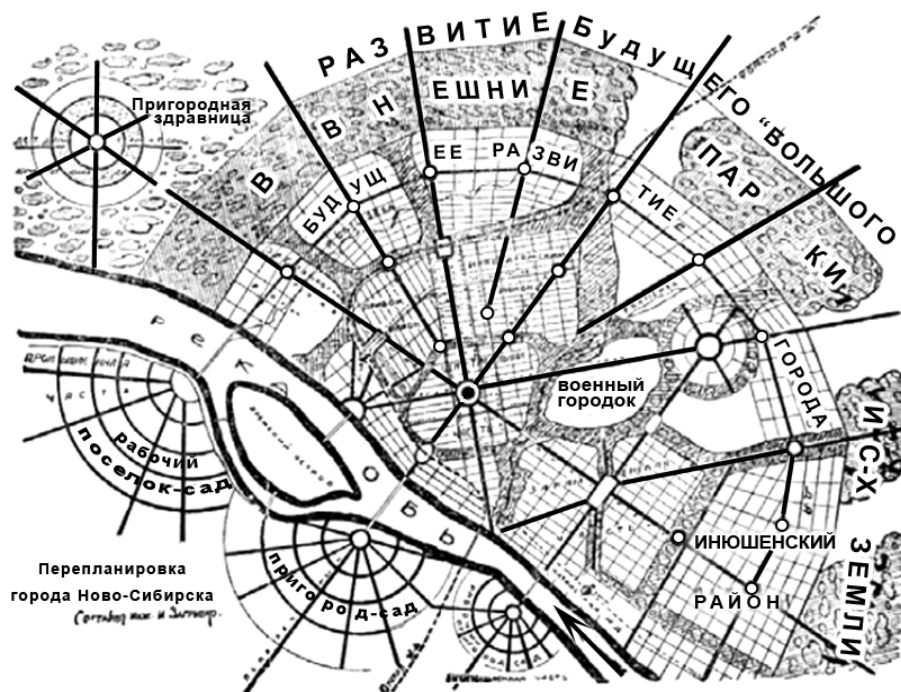


Рис. 2. Схема перепланировки города Новосибирска по принципу города-сада [приведено по: 8, с. 13]
Scheme of redevelopment of the city of Novosibirsk on the principle of a garden city [cited in: 8, p. 13]

Многие из разработанных принципов градостроительства фиксировались в официальных документах. Так, в постановлении ВЦИК и СНК РСФСР «Об устройстве населенных мест» от 1 августа 1932 г. предписывалось «районирование населенных мест по функциональному назначению», «создание системы зеленых насаждений, охранных и защитных зон между его районами, распределение всех поселений на строительные зоны по характеру застройки, организация системы обслуживания населения», т. е. питания, торговли, коммунально-бытовых, лечебно-профилактических, административных учреждений, физкультурных площадок и т. д. [4, с. 128]

Одновременно проектировалось создание общественных центров в различных частях города, включающих административные здания, учреждения бытового назначения, клубы, спортивные площадки, при сохранении общегородского центра в районе площади Ленина. В дальнейшем планировалось сохранить главную часть культурного центра как историческое ядро города и постепенно расширять административный центр в сторону Октябрьского района. Подобные планы существовали до последних лет социализма. «Развитие центра в сторону Октябрьского района с последующим планировочным и композиционным выходом его ансамблей на пространства Оби, активное включение в эту систему акватории реки — вот главная композиционно-планировочная задача, которая решалась в проекте центра Новосибирска» [9, с. 37].

Анализ трансформации представлений о внешнем облике города и его организации, отраженных в планах и проектах, может много дать в плане

характеристики развития градостроительства и архитектуры как составной части духовной культуры, но не может объяснить реальной ситуации, сложившейся в городе на сегодняшний день, и тех трудностей, которые возникают при решении вопросов его перспективы. Причина этого кроется в том, что даже утвержденных генеральных планов Новосибирска (как, впрочем, и других городов) на практике придерживались далеко не всегда. Зачастую при их реализации приоритет отдавался интересам не города, а государства, нуждавшегося в индустриализации и развитии промышленности. Так, движение города к реке, особенно в правобережной части, оказалось затрудненным из-за сети промышленных предприятий и хаотичной жилищной застройки, начавшейся еще в момент зарождения и стремительного развития города.

Усугубила ситуацию масштабная эвакуация в годы Великой Отечественной войны, когда в течение нескольких месяцев население города увеличилось на десятки тысяч человек, а число промышленных предприятий стало измеряться сотнями¹. Строительство новых домов (деревянных, бараков и т. д.), так же как и размещение промышленных предприятий, естественно, происходило на наиболее удобных площадках, что существенно осложнило развитие города в дальнейшем.

В послевоенные годы промышленное производство продолжало развиваться, соответственно, росло число предприятий, увеличивалась численность населения, что приводило к необходимости возводить новые объекты. Естественно, что говорить о целостном концептуальном решении проблемы застройки города в рассматриваемое время также не приходилось. Например, в послевоенный период в проекте реконструкции городских центров ряда городов, прежде всего в западных районах страны, нашла отражение традиционная для отечественного градостроительства идея установки «памятных архитектурных произведений, чаще высотных, в честь важнейших исторических событий». Высотные постройки, как отмечает Б. И. Оглы, «должны были определить силуэт и границы основного центра и его элементов в системе города». Однако такие проекты в Новосибирске реализовать было невозможно, поскольку их реализация потребовала бы массовый снос уже имеющихся построек со всеми вытекающими проблемами (затраты на освобождение площадей под строительство, размещение в новых домах переселяемых жителей и т. д.), на что в разрушенной и обессиленной войной стране не было ни средств, ни необходимой техники. Основные средства в это время были направлены на восстановление освобожденных районов на западе страны (Белоруссия, республики Прибалтики, Украина, Молдавия, западные области РСФСР).

Таким образом, в силу объективных сдерживающих развитие города факторов хаотичная застройка Новосибирска, подобная застройке в районе поймы рек Каменки, Верхней Ельцовки и Нижней Ельцовки, сохранилась на долгие годы², вплоть до конца XX в. — первых десятилетий XXI в. (рис. 3—6).

¹ «В течение первых пяти месяцев войны в Сибирь прибыло 322 промышленных предприятия», в том числе «50 эвакуированных заводов и вместе с ними десятки тысяч рабочих и членов их семей, население прифронтовых краев и областей» [3].

² «В 1950 г. в Новосибирске 88,5 процента всей застроенной территории в основном было занято одноэтажными деревянными домами (61,7 процента от всей застройки) [3].



Рис. 3. Склон оврага в районе пересечения улиц Нарымской и Дуси Ковальчук (остановка «Плановая». По дну оврага протекает река Ельцовка), 1998
Ravine slope near the intersection of Narymskaya Street and Dusi Kovalchuk Street (stop "Planovaya". The Yeltsovka River flows along the bottom of the ravine), 1998



Рис. 4. Застройка в районе пересечения улиц Нарымской и Дуси Ковальчук (снимок сделан с улицы Нарымской, улица Дуси Ковальчук проходит слева), 2017
Development in the area of the intersection of Narymskaya Street and Dusi Kovalchuk Street (photo taken from Narymskaya Street, Dusi Kovalchuk Street runs to the left), 2017



Рис. 5. Бараки на улице Декабристов (район метро «Октябрьская»), 2014
Barracks on Dekabristov Street (Oktyabrskaya metro area), 2014



Рис. 6. Улица Декабристов, 2022
Dekabristov Street, 2022

Суровая реальность истории нашей страны откинула Новосибирск от образа того прекрасного города-сада, который задумывали архитекторы первых десятилетий советской эпохи. Сегодня концентрация промышленности в Новосибирске сдерживает развитие малых городов, которые могли бы дополнить формирование агломерации и частично снять нагрузку с города.

Также не были реализованы планы по переносу железной дороги. Ее расположение рассматривалось как временное, предполагалось изменить его так, чтобы не сдерживать развитие города, и в частности транспортной сети. В результате сегодня положение железной дороги создает массу сложностей не только для города, но и для самой железной дороги, тормозя ее расширение, строительство новых путей и сооружений. Значительная часть территории города оказалась отрезанной и от реки и его левобережной части основной линией Транссибирской магистрали и ответвлением от нее, связывающим магистраль с Алтаем. И сегодня, несмотря на колоссальные усилия и вложения, попытки решить эту проблему сводятся к локальным изменениям, не меняя ситуацию в целом.

В качестве примеров достаточно вспомнить историю застройки Ключ-Камышенского плато, долгие годы имевшего связь с основной частью города только через улицу Выборную с железнодорожным переездом (в настоящее время это участок улицы закрыт для сквозного проезда), а также строительство связки улицы Ипподромской со строящимся новым автомобильным мостом.

Наличие железнодорожного переезда на единственной улице, позволяющей выехать с Ключ-Камышенского плато, зачастую создавало непреодолимую преграду. Поскольку в советское время поток поездов был достаточно интенсивным, переезд по преимуществу был закрыт для движения городского транспорта, что заставляло людей пешком добираться до дома или до ближайшей остановки, расположенной в основной части города. Остроту проблеме придавало то, что движение осуществлялось по улице, обладавшей малой пропускной способностью (рис. 7).



Рис. 7. Участок улицы Выборной, прилегающий к ликвидированному железнодорожному переезду, позволяет судить о ширине улицы в 1970—1980-е гг., 2022
The section of Yebornaya Street adjacent to the eliminated railroad crossing provides an indication of the width of the street in the 1970s-1980s, 2022

Решение расположить на Ключ-Камышенском плато Новосибирский государственный педагогический институт (рис. 8) серьезно обострило транспортную проблему, так как появилась необходимость доставки студентов и преподавателей к началу занятий и вывоза их после окончания. Первые годы пассажирское автотранспортное предприятие даже выделяло для этого специальные автобусы, двигавшиеся с площади К. Маркса и от Дома офицеров без остановок и привозившие студентов к началу занятий. После занятий к институту (где была сделана конечная остановка) подавалось большое количество автобусов № 12. В дальнейшем был введен второй маршрут № 31, а конечная остановка по мере застройки плато переносилась сначала к общежитиям, а затем дальше в сторону ТЭЦ-5. Но все меры, предпринятые городскими властями, не могли принципиально решить проблему железнодорожного переезда, находящегося на пути следования городского транспорта, а ежегодный рост числа жителей и обучающихся только обострял ситуацию.



Рис. 8. Ключ-Камышенское плато. Новосибирский государственный педагогический институт (ныне — университет), 1979
Klyuch-Kamyshenskoe plateau. Novosibirsk State Pedagogical Institute (now University), 1979

Строительство очередного моста через реку Обь потребовало масштабных работ по соединению улицы Ипподромской с развязкой для выезда на мост, в связи с чем пришлось значительно расширять дорогу вокруг опор пролета алтайской ветви железной дороги через реку Каменку (рис. 9, 10).



Рис. 9. Старое пролетное строение Алтайской железной дороги над рекой Каменкой (ул. Ипподромская), 1987
Old flyover of the Altai railroad over the Kamenka River (Ippodromskaya St.), 1987



Рис. 10. Это же место, май 2022 г.
The same location, May 2022

Несмотря на трудности планировки и организации городского пространства, обусловленные объективными и субъективными причинами, социальный оптимизм, свойственный послевоенному периоду истории СССР, сохранялся, хотя и не в такой степени, вплоть до конца эпохи социализма

и находил отражение в представлениях о перспективе развития города. Новый генеральный план, работа над которым началась в 1960 г., с одной стороны, сохранял традиции проектов конца 1920 — середины 1930-х гг., предусматривая обширные зеленые зоны и элементы прежней композиции городской территории, но с другой — содержал в себе новые варианты организации жилого пространства и переход к так называемой свободной планировке на основе типовых проектов [5].

Градостроители так описывали город, каким он станет через 10—15 лет:

...В старой правобережной части сетка улиц и кварталов стала более четкой, укрупненной. Исчезли тупики... Внутри каждого квартала — скверы, водоемы, спортивные площадки, детские учреждения.

Когда-то глубокие овраги, на многие километры разъединившие целый район, безобразили эту часть города. Теперь домишки, лепившиеся к склонам оврагов, занимавшие поймы рек — Первой и Второй Ельцовок и Каменки, исчезли.

Были среди градостроителей сторонники того, чтобы заключить эти речки в бетонные трубы, засыпать их миллионами кубометров земли, сравнять и застроить под общую планировку. Но в дискуссии о решении сложной проблемы одержали верх те, кто предлагал более разумное решение: очистить промышленные воды, сбрасываемые предприятиями в эти речки, перегородить овраги дамбами, создать целую систему чистых прудов, озеленить их, превратить в зону отдыха горожан. И вот овраги стали украшением города, оазисами, приносящими в жаркие летние дни прохладу, свежесть зелени и аромат цветов. Берега глубоких прудов обсажены деревьями и кустарниками. Зеленый наряд дополняют красиво устроенные цветники, тенистые аллеи и открытые площадки с верандами и эстрадами для концертов, летними кинотеатрами» [10, с. 173—174].

Следы этих идей можно было найти еще в 1980-х гг. До создания сети прудов дело не дошло, но сквер на месте оврага в районе поймы Каменки около автовокзала был разбит. Видимо, планировалось дальнейшее развитие зеленой зоны, поскольку был даже построен широкий подземный переход под улицей Большеви́стской для выхода к пристани Октябрьской, где находилась остановка общественного транспорта «Речной вокзал». В настоящее время на месте сквера построен торговый центр, дороги и, видимо, будет построена транспортная развязка.



Рис. 11. Сквер на пересечении улицы Большеви́стской и Красного проспекта. Бывший овраг.
На заднем плане — еще эксплуатируемый старый железнодорожный мост, 1980
*Square at the intersection of Bolshevistskaya Street and Krasniy Prospekt. Former ravine.
In the background is an old railroad bridge still in use, 1980*

Удивительно, но уже в далекие шестидесятые годы прошлого столетия специалисты, учитывая масштабы города, думали о решении проблемы городских пассажирских перевозок, предлагая весьма смелые варианты:

Красный проспект остался центральной улицей, но его разгрузили, проложив параллельные улицы, не пересекаемые на одном уровне ни с одной магистралью. По некоторым из них с большой скоростью мчатся вагоны скоростного транспорта, связывающие отдаленные районы и места отдыха с центром и Кировским районом по новому мосту через Обь [10, с. 174—175].

Привокзальная площадь стала одной из красивейших в городе. Она встречает пассажира цветником сквера с нарядными фонтанами, памятником основателю Новосибирска — инженеру-путейцу и писателю Гарину-Михайловскому. Здесь же, по обе стороны площади, сверкающие пластмассой и стеклом павильоны для посадки на автобусы, троллейбусы и вагоны скоростного транспорта. А почти в центре города — площадка на которой, точно стрекозы, стоят цветные маршрутные такси-вертолеты¹ с надписями на бортах: «Академгородок», «Толмачево», «Инская»... Несколькими минутами понадобится, чтобы попасть в самую отдаленную часть города... [10, с. 175—176]

Гармоничное соединение культуры и истории, жилых кварталов и зон отдыха, комфортная городская среда — таким представлялось развитие Новосибирска архитекторам 1960-х.

Еще замечательнее... перспектива левобережья. Там, где широченная лента асфальта, сбегая с моста, плавно переходит по озелененной дамбе на высокий берег и превращается в проспект имени Карла Маркса, взметнулся к небу высокий обелиск — памятник сибирякам, героям Великой Отечественной войны.

Вправо от обелиска, кажется, у самой кромки высокого берега, вплоть до железнодорожного полотна — кварталы многоэтажных зданий. За гущей зелени бульвара не видно движения транспорта. В середине бульвара зелень расступилась и открыла широкую каменную лестницу, спускающуюся по крутому откосу к пойме озера.

Низкий берег между дамбой и насыпью железнодорожного моста превращен в тенистый сквер. Ближе к Оби сквер переходит в обширный городской пляж.

На фоне Бутринской рощи четко вырисовывается силуэт арки моста, перекинутого из спортивного городка на остров Отдыха, песчаные отмели которого стали еще одним чудесным пляжем [10, с. 180]².

Также новосибирские архитекторы 1960-х гг. особое внимание обращали на реку Каменку, определяя ее как «самую неудобную для Новосибирска реку». После сноса расположенных по ее берегам построек предполагалось в верхнем течении реки (район Сухого Лога) создать зеленую зону для крупного жилого массива, который планировалось построить на левом берегу Каменки, на месте существующих глиняных карьеров. В среднем течении реки, там, где к ее долине выходят улицы Ипподромская и Фрунзе, отведен участок для строительства зоопарка площадью 50 га с использованием частых и бурных речных перекатов и выходов скальных пород.

¹ Здесь уместно вспомнить проект «идеального города» Ле Карбюзье: «Вокзал всего один. Он может быть расположен только в центре города. Это единственное возможное для него место и не имеет никакого смысла искать другое. Вокзал — это втулка колеса. Прежде всего вокзал должен быть подземным сооружением. Его крыша на уровне третьего этажа обычного здания является одновременно аэропортом для аэротакси. Этот аэропорт (связанный с главным городским аэропортом, который расположен в зеленой защитной зоне) должен находиться в непосредственной близости от метро, пригородных железнодорожных линий, поездов дальнего следования, от осевых автострад и административных транспортных служб» [11, с. 36]. Прослеживается сходство (мы не говорим о заимствовании).

² Мы не комментируем приведенный отрывок, предоставив читателю возможность самим оценить, что и как из этой картины реализовано на практике — В. З.

В центре будущего зоопарка находится глубокое озеро, образовавшееся на месте бывшего каменного карьера¹. <...> Таким образом, в результате создания целой системы различных назначений садов и парков долина Каменки превратится в сплошной зеленый «коридор». Он свяжет глубинные районы застройки с центром города и прогулочной набережной, которая протянется вдоль всего правого берега Оби от Заельцовского парка до нового южного парка в устье реки Ини, который проектируется в едином комплексе с существующим массивом бора в Первомайском районе [12].

Те же ценности социалистического общества отражаются в представлениях архитекторов 1980-х о том, каким станет Новосибирск к началу следующего столетия. В левобережной пойме «предусматривается создание системы садово-парковых ансамблей, где разместится городской спортивный центр со спортивной ареной, многозальным Дворцом спорта, плавательными бассейнами, многочисленными плоскостными сооружениями», площадка городской ярмарки, детский городок отдыха, обширный парк. Объекты на этой территории свяжет детская железная дорога, которая станет не только элементом детской игры, но и приемлемым транспортом для обслуживания обширной территории зоны отдыха [9, с. 38].

В центре города предполагалось озеленить территорию в районе государственного академического театра оперы и балета.

Будет ликвидирован его хозяйственный двор, размещенный в настоящее время с тыльной стороны здания, разбит сквер между зданиями театра и хореографического училища. Этот сквер получит развитие в южном направлении вдоль ул. Каменской. Пока эти территории заняты малоэтажной жилой застройкой, мелкими предприятиями и учреждениями. Создание в этой части городского центра паркового массива позволит пространственно объединить комплекс зданий театра оперы и балета и хореографического училища с новым зданием ТЮЗа. Пешеходная аллея свяжет эти два крупных узла и продлится в северном направлении через Центральный парк к комплексу стадиона «Спартак», а в южном выйдет в парк, создаваемый в долине Каменки. ...По проекту, выполненному в 1986 году архитекторами Новосибиргражданспроекта, предполагается сохранить в этой зеленой зоне (между театром оперы и балета и театром юного зрителя) несколько существующих памятников деревянного зодчества и ряд добротных домов — ровесников века, сформировав среди зелени фрагмент старой улицы города и наполнив его соответствующим содержанием: мастерские народных ремесел, сувенирные лавки, музей народного быта и тому подобное [9, с. 42].

По справедливому замечанию исследователей, идея зеленых насаждений в городе присутствовала во всех проектах развития города:

Во всех схемах генерального плана Новосибирска <...> большое значение придавалось зеленому диаметру, расположенному вдоль основной природной оси, какой является Обь. Этот зеленый ход, занимающий прибрежные территории, дополнялся целым рядом зеленых артерий, протянувшихся по долинам рек Каменки, Первой и Второй Ельцовки, Плющихи, Ини, Тулы. Эти зеленые массивы, расположенные в преобразованных поймах рек, должны обогащаться целой системой парков, скверов, садов, бульваров, находящихся непосредственно в городской застройке. Наконец, завершающей ступенью озеленения города становятся зеленые насаждения внутри микрорайонов, групп домов, кварталов, на участках школ и детских садов [9, с. 42].

Однако планы по большей части не были реализованы, а в начале 1990-х гг. начинался новый общественный этап, связанный с реставрацией буржуазных отношений и восстановлением института частной собственности

¹ Видимо, имеется в виду современное оз. Верховое — В. З.

сти на землю и другие объекты недвижимости, что не могло не сказаться на перспективах развития города, которое и без того осложнялось прошлыми решениями. Новый генеральный план, утвержденный решением Совета депутатов г. Новосибирска в 2007 г., и его корректировка, выполненная в 2022 г. (на сайте городской администрации на момент написания статьи этот документ еще не размещен), существенно меняют философию развития города. При этом ставится стратегическая задача комплексной реконструкции территории и всех ее подсистем, а «в качестве базы используются внутренние источники саморазвития города», в том числе частные инвестиционные проекты. Спорным, однако, представляется утверждение о том, что «впервые предлагается развитие общегородского центра» — рассмотренные выше идеи показывают, что эта задача ставилась практически постоянно. Предусматривается также расширение «видов и размеров зон общественно-делового использования с учетом укрепления роли города Новосибирска как полифункционального сервисного инфраструктурного центра в системе расселения Новосибирской области и Западно-Сибирского региона; формирования линейно-узловой системы общественных территорий, включая территории исторической центральной части города Новосибирска и участков вдоль существующих и планируемых магистралей, вокруг площадей и транспортно-пересадочных узлов, участков набережных по обоим берегам реки Оби» [13] и другие мероприятия.

Разработка нового плана в условиях XXI в. представляется особо сложной задачей. Преобразования начала 1990—2000-х гг. привели, с одной стороны, к упадку и деградации ряда малых, средних и моногородов, а с другой — вызвали непомерное разбухание отдельных центров, таких как Москва и Санкт-Петербург, для описания которых уже недостаточно термина «город». Исследователям (не только в России, но и за рубежом) приходится вводить специальные термины (мегаполис, метрополис, урбанистический район, постметрополис, агломерация). При этом отсутствует единая методология описания и исследования современных городов, потребность в которой исключительно велика, так как наше время характеризуется как «новый и специфический этап в развитии городской цивилизации, определяемой процессами общего переструктурирования экономической и социальной жизни на фоне процессов глобализации» [14, с. 78—79]. Одной из особенностей этого этапа стало глобальное изменение подходов к городской политике в рамках неолиберализма. Сегодня вопрос о будущем глобализации и ее перспективах решается в ходе противостояния Россия — Запад, но последние десятилетия развитие городов не только в России, но и в других странах вписывалось в ее контекст, в рамках которого происходило ослабление, если не ликвидация, социальных функций города. Происходит переход от города, озабоченного социальным воспроизводством жителей, к городу-предпринимателю. «Прежний объем вложений в социальную политику не может себе позволить ни одно городское правительство. Результат — нарастание социального напряжения, фрагментации, поляризации» [15, с. 340].

Если признать данное заключение верным, то станет понятно, что то ухудшение социального самочувствия, которое испытывают жители Новосибирска (заставшие не только последний этап его развития — с 1990-х гг.), является не случайным. Рост плотности жилой застройки без соответствующей инфраструктуры — школ, детских садов, поликлиник, больниц и т. д. — не случайное, а глубоко закономерное явление в условиях, когда каждый квадратный сантиметр городской площади должен приносить доход. При этом разрушается целостность исторического центра (не только путем сноса, но и путем бесконтрольного и бессистемного строительства новых зданий, усугубляются имеющиеся проблемы, в том числе экологиче-

ские (Новосибирск, как отмечено в генеральном плане, находится в зоне, способствующей накоплению экологических проблем), транспортные, имеющие тенденцию ко все большему обострению, несмотря на строительство в 1980—1985 гг. первых линий метрополитена, что стало громадным шагом в развитии города (рис. 12, 13).



Рис. 12. Начало работ по строительству станции метро «Речной вокзал», 1983
Beginning of works on construction of Rechnoi Vokzal metro station, 1983



Рис. 13. Станция метро «Речной вокзал», 1995
Rechnoi Vokzal metro station, 1995

К сожалению, дальнейшее развитие метро практически остановлено. Завершение строительства уже в постсоветское время двух станций — «Березовая роща» и «Золотая нива», не решило имеющихся проблем, так же как и строящаяся станция «Спортивная». Последняя станция может даже ухудшить ситуацию, вызывая беспокойство (несмотря на заявления властей) за судьбу парка, который планируется создавать в районе новой спортивной арены. Наличие станции метро — мощный стимул для развития жилищного строительства, и здесь интересы жителей города и застройщиков очевидно столкнутся. Возможно, что повторится судьба обрывистого левого берега, который в прошлом был одним из мест отдыха и проведения массовых мероприятий. В настоящее время доступ к нему перекрыт сплошными заборами жилых домов. Аналогичная ситуация существовала в последние годы и в районе Горской, между железнодорожной магистралью и дамбой Коммунального моста, где были перекрыты все пути прохода к озеру на месте бывшего карьера и другим водоемам — традиционным местам отдыха горожан в прошлом (рис. 14).



Рис. 14. Территория, прилегающая к карьеру на Горской, подходы к которому перекрыты забором ЖК «Панорама», 2022

Territory adjacent to the quarry at Gorskaya, the approaches to which are blocked by a fence Panorama Residential Complex, 2022

Отдельной проблемой традиционно выступает жилищно-коммунальное хозяйство (водопровод, канализация, газо- и электроснабжение и др.)¹. Решению этих и многих других проблем (существовавших как в прошлом, так и возникающим сегодня), помимо технических и исторических факторов, мешает введение института частной собственности, негативные последствия которого трудно перечислить. Обозначим только одну — связанную с разрушением системы коммуникаций и единого городского пространства. Сегодня почти каждый дом стремится огородить свой двор высоким забором с установкой замков на воротах, мотивируя это интересами безопасности и «священным правом частной собственности», которое поз-

¹ Мы лишены возможности даже бегло упомянуть об имеющихся в этой сфере проблемах. Только для их описания потребуется не одна статья.

воляет запрещать другим людям передвигаться по этой территории. Подобное строительство еще можно оправдать на вновь осваиваемых площадках на окраинах города или за его пределами, где система коммуникаций (включающая не только автомобильные дороги, но и пути перемещения пешеходов) еще только формируется и изначально учитывает наличие жилищной застройки, но наиболее активно современный вариант «огораживания» внедряется в давно застроенных районах, прежде всего центральных. Например, в районе, прилегающем к площади Гарина-Михайловского и улице Челюскинцев, перекрыт и разрушен единственный существовавший с момента постройки метро внутриквартальный проход ко входу на станцию около гостинцы «Новосибирск». Заборами перегораживаются даже асфальтированные тротуары и сквозные проезжие дороги (ул. Чаплыгина, территория, прилегающая к ул. Челюскинцев и др.). Такая же картина наблюдается в левобережной части (например, территория торгового университета и прилегающих к нему домов в районе НГТУ).

Еще одним ограничением для движения жителей стало устройство ограждений вдоль тротуаров, уменьшающих и без того недостаточную их ширину (рис. 15). Мотивируется это, как всегда, заботой о безопасности, однако помимо неэстетичности, возводимые заборы, наоборот, усиливают опасность и для водителей, пассажиров (выйдя из остановленного автомобиля, они должны идти до перекрестка по проезжей части), и для пешеходов (в связи с появлением «самокатной проблемы»). Суженный ограждением тротуар не позволит разминуться самокату и пешеходу, что чревато травмами и конфликтами.



Рис. 15. Участок улицы Революции между улицами Депутатской и Максима Горького, 2022
The section of Revolution Street between Deputatskaya Street and Maxim Gorky Street, 2022

К этому следует добавить, что примерно 27-50 % нового жилья, построенного в Новосибирске после 1991 г., как и в некоторых других городах, находится на расстоянии шесть-девять километров от центра [1, р. 13], что создает маятниковое перемещение жителей дважды в течение суток.

Институт частной собственности в корне изменил ценности и человеческие отношения. Конфликты, возникающие на основе частной собственности, при всей своей дикости типичны и естественны для людей, выросших в условиях приоритета частных интересов. Например, жители дома в ЖК «Тихая гавань», расположенного на краю обрыва реки Ельцовки в районе площади Калинина (ул. Овражная), заявляют, что не пустят к своим домам жителей пятиэтажек, расположенных на противоположном краю оврага, из-за того, что будет грязно и понадобится еще один дворник, и перекрывают свой двор забором, в связи с чем жителям других домов приходится идти до метро не 800 метров, а четыре километра в обход [16]. К чести городских властей следует отметить, что этот конфликт был разрешен, и на сегодняшний день проход по мосту открыт (рис. 16). Место сильно напоминает гетто времен Второй мировой войны, но это лучше, чем бетонная плита поперек моста. Хотя позиция города первоначально выглядела довольно странной: вместо того, чтобы принять решение о сносе забора, она перекрыла мост бетонной плитой, потому что за травмы, полученные пешеходами при обходе забора по кромке обрыва «отвечать пришлось бы мэрии».



Рис. 16. Проход к мосту со стороны улицы Овражной
Access to the bridge from the side of Ovrzhnaya Street

Частная собственность затрудняет не только жизнь граждан (экстраполяция ситуации в будущее и доведение ее до предела приводит к выводу, что человек должен будет всю жизнь проводить в своей собственной квартире, не имея возможности выйти из нее), но и решение общегородских проблем. Примерами могут стать строительство развязок около Бугринского моста, потребовавшее сноса частных строений (рис. 17). Начало работ сильно затянулось в связи с долгим торгом между городскими властями и собствен-

никами домов. Еще более драматично сложилась ситуация при решении проблемы ликвидации барахолки и расширения Гусинобродского шоссе: были убиты работники мэрии, связанные с этим решением.



Рис. 17. Строительство Бугринского моста, дома, подлежащие сносу в районе между улицей Большевицкой и остановочной железнодорожной платформой Камышинской, 2012
Construction of Bugrinsky Bridge, houses to be demolished in the area between Bolshevistskaya Street and Kamyshinskaya stop railway platform, 2012

По этой же причине сегодня невозможна организация перехватывающих парковок в районах станций метро, хотя такие планы и существовали. Практически потерян в этом отношении район станции метро «Октябрьская». Площади в Октябрьском районе резервировались для постепенного смещения сюда городского центра (рис. 18).



Рис. 18. Начало застройки территорий, прилегающих к станции метро «Октябрьская», 2011
Start of development of territories adjacent to Oktyabrskaya metro station, 2011

Наконец, частные интересы, находящиеся сейчас в приоритете, неизбежно разрушают внешний вид города: новые здания проектируются по желанию заказчика, единые стилевые решения оформления проспектов и улиц отсутствуют. Город все больше утрачивает свое лицо, превращается в хаотичный набор зданий, затрагивающих даже (а точнее, в первую очередь)

исторический центр¹. Негативную роль играет и обилие, несмотря на принимаемые решения, наружной рекламы. Поскольку вопрос о частной собственности на землю в городах пока не ставится², следует ожидать появления новых проблем и обострения существующих при обеспечении интересов города (рис. 19, 20).



Рис. 19. Бизнес-центр в историческом центре города (пересечение улицы Ленина и проспекта Димитрова, рядом со зданием клуба им. Октябрьской революции, театром «Красный факел» и дореволюционным зданием городского начального училища (ныне — Театр кукол), 2022

Business center in the historical center of the city (intersection of Lenina Street and Dimitrov Avenue, next to the building of the October Revolution Club, the Red Torch Theater and the pre-revolutionary building of the city elementary school (now the Puppet Theater), 2022

¹ Новосибирск характеризуется наиболее высокой плотностью застройки центральной части города — от 335 до 305 тыс. кв. метров жилья на 1 кв. км городской площади [1].

² Пока в этой сфере происходят частные изменения, как, например, принудительное изъятие жилья и переселение в ходе так называемой реновации. Мы не можем судить, чьи интересы преобладают в данном случае — застройщиков или городских властей, но очевидно, что в дальнейшем будут приняты еще более неприятные для жителей решения.



Рис. 20. Пример бессистемной застройки центральной части города в районе кинотеатра им. Маяковского (слева). 2022
Example of haphazard development of the central part of the city in the area of the Mayakovsky Cinema (left), 2022

Помимо причин социального характера, следует отметить и отсутствие обоснованной и признанной теории современного города, что не позволяет выработать адекватную стратегию.

Либеральные идеи толерантности сосуществуют с враждебностью, страхом, недовольством, которые многие «хронически» испытывают в городах. В то же время «нормативное» измерение городского существования, то есть идеи справедливости, «хорошей жизни», солидарности, почти некому представлять и исследовать. <...> Сегодня между нами гораздо меньше, чем в прошлом, согласия в том, как наилучшим образом теоретически и практически осмыслить создаваемые новые городские миры [15, с. 500—501].

Город, что называется, плывет по течению, являясь заложником решений прошлого и порождая все новые трудности, которые осложняют его существование в будущем. Абстрагируясь от реальности, можно было бы предложить построить Новый Новосибирск, используя опыт строительства Астаны в Казахстане или недавно озвученную идею о строительстве в Сибири пяти «новых городов с численностью населения до миллиона человек» [17]. Данное предложение нам представляется нереальным в настоящей ситуации, для его оценки требуется отдельное исследование и пересмотр существующих социально-экономических отношений, поскольку в России создание городов (особенно в Сибири, Казахстане и на Дальнем Востоке) часто являлось прерогативой государства и осуществлялось в государственных интересах. А государство последние десятилетия стремилось максимально избавиться от своих государственных (т. е. общесоциальных) функций.

Список источников

1. Koncheva E., Zalesskiy N. Spatial Development of the Largest Russian Cities During the Post-Soviet Period: Orienting Towards Transit or Maintaining Soviet Trends : basic research program working papers / National Research University Higher School of Economics. 2016. 35 p. URL: <https://www.hse.ru/data/2016/07/13/1116450809/04URB2016.pdf> (дата обращения: 28.09.2022).
2. Булгач Р. В. Квартальная структура г. Новосибирска. Возможности развития // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2020. Т. 22. № 6. С. 51—60.
3. Баландин С. Н. Новосибирск: история градостроительства 1893—1945 г. // Novosibdom.ru: Архитектура Новосибирска : [сайт]. URL: http://nsk.novosibdom.ru/balandin_1893_1945 (дата обращения: 29.09.2022).
4. Хазанова В. Э. Советская архитектура первой пятилетки: проблемы города будущего. М. : Наука, 1980. 373 с.
5. Оглы Б. И. Новосибирск: от прошлого к будущему // Novosibdom.ru: Архитектура Новосибирска : [сайт]. URL: <https://nsk.novosibdom.ru/node/2676> (дата обращения: 29.09.2022).
6. Гоуард Э. Города будущего / пер. с англ. А. Ю. Блоха. СПб., 1911. 176 с.
7. Сабсович Л. М. Социалистические города. М. : Госиздат РСФСР, Московский рабочий, 1930. 124 с.
8. Невзгодин И. В. Архитектура Новосибирска. Новосибирск : Изд-во Сибирского отделения РАН. Новосибирск, 2005. 204 с.
9. Колпакова М., Туманик Г. Новосибирск: город в 2000 году. Новосибирск : Новосибирское книжное издательство, 1989. 110 с.
10. Новосибирск / Б. Братчиков, В. Быков, Е. Волков и др. ; сост. А. У. Китайник, Н. Н. Ларионов. Новосибирск : Кн. изд-во, 1961. 182 с.
11. Ле Корбюзье. Архитектура XX века / пер. с фр. В. Н. Зайцева, В. В. Фрязинова. М. : Прогресс, 1977. 303 с.
12. Шильниковская В., Сахарова Т., Гаврик М. Каменка. Какой ей быть? : завтра нашего города // Вечерний Новосибирск. 1965. 3 сент.
13. Генеральный план Новосибирска: утв. решением Совета депутатов города Новосибирска от 26 дек. 2007 г. № 824 // Официальный сайт города Новосибирска. URL: [https://novosibirsk.ru/upload/building/2007-resn-824\(2009-resn-1144\).pdf](https://novosibirsk.ru/upload/building/2007-resn-824(2009-resn-1144).pdf) (дата обращения: 05.10.2022).
14. Вершинина И. А. Теоретическое осмысление города и урбанизации в современной социологической урбанистике // Историческая урбанистика: прошлое и настоящее города : сб. науч. ст. Всерос. конф. с междунар. участием. Курган : Курганский дом печати, 2015. С. 73—80.
15. Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М. : Новое литературное обозрение, 2011. 520 с.
16. Долженко И. Жителей двух новосибирских улиц рассорил пешеходный мост // БЕЗФОРМАТА. 2019. 11 янв. URL: <https://novosibirsk.bezformata.com/listnews/ulitc-rassoril-peshehodnij-most/63006017/> (дата обращения: 13.10.2022).
17. Шойгу предложил построить в Сибири города-миллионники и перенести столицу // РБК. 2021. 5 авг. URL: <https://www.rbc.ru/politics/05/08/2021/610c0dc49a79475818b2d7f0> (дата обращения: 06.10.2022).
18. Жириновский предложил переименовать Новосибирск в Ново-Николаевск // ТАСС. 2016. 9 марта. URL: <https://tass.ru/obschestvo/2724608> (дата обращения: 10.10.2022).
19. Мижух П. Г. Сады-города и жилищный вопрос в Англии. Петроград : Издание Т-ва А. С. Суворина, 1916. 496 с. // TEHNE. URL: <http://tehne.com/library/mizhnev-p-g-sady-goroda-i-zhilishchnyy-vopros-v-anglii-petrograd-1916> (дата обращения: 26.09.2022).

References

1. Koncheva E., Zalesskiy N. Spatial Development of the Largest Russian Cities During the Post-Soviet Period: Orienting Towards Transit or Maintaining Soviet Trends : basic research program working papers, National Research University Higher School of Economics, 2016, 35 p. Available at: <https://www.hse.ru/data/2016/07/13/1116450809/04URB2016.pdf> (accessed: 28.09.2022).
2. Bulgach R.V. Kvartal'naya struktura g. Novosibirska. Vozmozhnosti razvitiya [Quarterly structure of Novosibirsk. Development opportunities], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta* [*Vestnik of Tomsk State University of architecture and civil engineering*], 2020, vol. 22, no. 6, pp. 51—60.
3. Balandin S.N. Novosibirsk: istoriya gradostroitel'stva 1893—1945 g. [Novosibirsk: history of urban development 1893—1945], *Novosibdom.ru: Arkhitektura Novosibirska* [*Novosibdom.ru: Architecture of Novosibirsk*], sait. Available at: http://nsk.novosibdom.ru/balandin_1893_1945 (accessed: 29.09.2022).
4. Khazanova V.E. Sovetskaya arkhitektura pervoi pyatiletki: problemy goroda budushchego [Soviet architecture of the first five-year plan: problems of the city of the future]. Moscow, Nauka, 1980, 373 p.

5. Ogly B.I. Novosibirsk: ot proshlogo k budushchemu [Novosibirsk: from the past to the future], *Novosibdom.ru: Arkhitektura Novosibirska* [Novosibdom.ru: Architecture of Novosibirsk], sait. Available at: <https://nsk.novosibdom.ru/node/2676> (accessed: 29.09.2022).
6. Gouard E. Goroda budushchego [Cities of the future]. Saint-Petersburg, 1911, 176 p. (in Russ.).
7. Sabsovich L.M. Sotsialisticheskie goroda [Socialist cities]. Moscow, Gosizdat RSFSR, Moskovskii rabochii, 1930, 124 p.
8. Nevzgodin I.V. Arkhitektura Novosibirska [Architecture of Novosibirsk]. Novosibirsk: Publ. Sibirskogo otdeleniya RAN. Novosibirsk, 2005, 204 p.
9. Kolpakova M., Tumanik G. Novosibirsk: gorod v 2000 godu [Novosibirsk: the city in 2000]. Novosibirsk, Novosibirskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1989, 110 p.
10. Bratchikov B., Bykov V., Volkov E. i dr. Novosibirsk [Novosibirsk], ed. A.U. Kitainik, N.N. Larionov. Novosibirsk, Kn. Publ., 1961, 182 p.
11. Le Korbyuz'e. Arkhitektura XX veka [Architecture of the 20th century]. Moscow, Progress, 1977, 303 p. (in Russ.).
12. Shil'nikovskaya V., Sakharova T., Gavrik M. Kamenka. Kakoi ei byt'?: zavtra nashego goroda [Kamenka. What should she be?: tomorrow of our city], *Vechernii Novosibirsk* [Evening Novosibirsk], 1965, 3 sent.
13. General'nyi plan Novosibirska: utv. resheniem Soveta deputatov goroda Novosibirska ot 26 dek. 2007 g. № 824 [General plan of Novosibirsk: approved by the decision of the Council of Deputies of the city of Novosibirsk from December 26, 2007 № 824. 2007 г. № 824], *Ofitsial'nyi sait goroda Novosibirska* [Official website of the city of Novosibirsk]. Available at: [https://novosibirsk.ru/upload/building/2007-res-824\(2009-res-1144\).pdf](https://novosibirsk.ru/upload/building/2007-res-824(2009-res-1144).pdf) (accessed: 05.10.2022).
14. Vershinina I.A. Teoreticheskoe osmyslenie goroda i urbanizatsii v sovremennoi so-tsiologicheskoi urbanistike [Theoretical understanding of the city and urbanization in contemporary sociological urbanism], *Istoricheskaya urbanistika: proshloe i nastoyashchee goroda* [Historical urbanism: the past and present of the city], sbornik nauchnykh statei Vserossiiskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem. Kurgan6 Kurganskii dom pečati, 2015, pp. 73—80.
15. Trubina E.G. Gorod v teorii: opyty osmysleniya prostranstva [The city in theory: experiments in conceptualizing space]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie, 2011, 520 p.
16. Dolzhenko I. Zhitelei dvukh novosibirskikh ulits rassoril peshekhodnyi most [Residents of two streets in Novosibirsk are divided by a pedestrian bridge], *BEZFORMATA* [BEZFORMATA], 2019, 11 yanv. Available at: <https://novosibirsk.bezformata.com/listnews/ulitc-rassoril-peshehodnij-most/63006017/> (accessed: 13.10.2022).
17. Shoigu predlozhit postroit' v Sibiri goroda-millionniki i perenesti stolitsu [Shoigu proposed to build million-strong cities in Siberia and relocate the capital], *RBK* [RBK], 2021, 5 avg. Available at: <https://www.rbc.ru/politics/05/08/2021/610c0dc49a79475818b2d7f0> (accessed: 06.10.2022).
18. Zhirinovskii predlozhit pereimenovat' Novosibirsk v Novo-Nikolaevsk [Zhirinovskiy suggested renaming Novosibirsk to Novo-Nikolaevsk], *TASS* [TASS], 2016, 9 marta. Available at: <https://tass.ru/obschestvo/2724608> (accessed: 10.10.2022).
19. Mizhnev P. G. Sady-goroda i zhilishchnyi vopros v Anglii [Garden cities and housing in England]. Petrograd : Publ. T-va A. S. Suvorina, 1916, 496 p., *TEHNE*. Available at: <http://tehne.com/library/mizhnev-p-g-sady-goroda-i-zhilishchnyy-vopros-v-anglii-petrograd-1916> (accessed: 26.09.2022).

Информация об авторе

Зубов Владимир Евгеньевич — кандидат исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории гуманитарно-аксиологических основ государственной службы, Сибирский институт управления — филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Новосибирск, Российская Федерация. E-mail: zubov-ve@ranepa.ru

Information about the author

Vladimir E. Zubov — Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Leading Researcher of the Research Laboratory of Humanitarian-Axiological Foundations of Public Service, Siberian Institute of Management — branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Novosibirsk, Russian Federation. E-mail: zubov-ve@ranepa.ru

Статья поступила в редакцию 30.12.2022; одобрена после рецензирования 01.02.2023; принята к публикации 02.02.2023.

The article was submitted 30.12.2022; approved after reviewing 01.02.2023; accepted for publication 02.02.2023.