

## Социально-экономические исследования

УДК 911.375.64

*А.Ю. Романова, Ю.В. Преображенский*

### РАЗНООБРАЗИЕ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛЬНЫХ ПРАКТИК НА ПЕШЕХОДНЫХ УЛИЦАХ г. САРАТОВА

Рассматриваются пешеходные улицы как органичная часть городского пространства. Учитывается связь пешеходных пространств с городским природно-экологическим каркасом, с архитектурно-планировочной структурой города и социокультурной составляющей. Авторами проводится выявление социальных практик как специфической индивидуальной и коммуникативной деятельности горожан и туристов на пешеходных улицах г. Саратова, а также определяются территориальные особенности социальной активности горожан. На основе оригинальной методики было проведено сравнение трех ключевых пешеходных улиц (ул. Рахова, проспект Кирова, ул. Волжская – ул. Октябрьская) по количеству пешеходов и социальных практик в будний и выходной день. Также сопоставляется функциональное использование и аттрактивность данных улиц. Рассматриваются перспективы увеличения значимости зелёных насаждений на них. Выявленные различия пешеходных пространств города позволят использовать их более комплексно и эффективно.

*Ключевые слова:* пешеходные улицы, городское пространство, общественное пространство, социальные практики, экологическое состояние зелёных насаждений.

Изучением городского пространства в настоящее время занимаются социологи, географы, культурологи, урбанисты. Географов же интересует множество аспектов, касающихся внутренней дифференциации общественного пространства. Авторы статьи предлагают выявить пространственно-временные особенности деятельности горожан на некоторых пешеходных улицах г. Саратова, затрагивая при этом социокультурный, архитектурно-планировочный и экологический аспекты городского пространства. Постоянное обновление городского пространства, ориентированное на пешеходов, ставит задачу оценки таких изменений, фиксации положительного или отрицательного опыта. Подобная оценка будет направлена на выявление разнообразия и особенностей социальных практик на пешеходных улицах. Под социальными практиками мы понимаем специфическую индивидуальную и коммуникативную деятельность горожан и туристов при нахождении в общественном пространстве.

**Степень разработанности проблемы.** Идея выделения городских пешеходных пространств и привнесение (или возвращение) им некоторых дополнительных функций (помимо собственно пропускной способности) достаточно многоаспектна. С одной стороны, она лежит в сфере архитектурно-планировочных решений, и здесь в первую очередь важна конфигурация пешеходных улиц и их отношение к улицам с движением автотранспорта, а также к транспортным узлам. С другой стороны, относительно недавно пешеходные пространства стали рассматриваться как части городского природно-экологического каркаса. Пешеходные пространства, как правило, совмещаются с зелёными насаждениями, в силу меньшего воздействия автотранспорта сохраняющими относительно высокую витальность, что позволяет использовать их как коридоры, своеобразные проводники положительного влияния природы из-за пределов города (для чего городской природно-экологический каркас должен, конечно, не быть замкнутым в его границах, а быть органически связанным с каркасом более высокого уровня).

Наконец, пешеходное пространство дает широкий простор для наблюдения за социальными практиками горожан: их индивидуальным поведением и коммуникацией.

С позиции первого из указанных подходов, архитектурно-планировочного, важно создать замкнутый пешеходный контур, который имел бы своими опорными точками как общественные центры, так и узлы общественного транспорта. Подобная концепция в той или иной стадии реализации применяется во многих городах. Например, А.А. Цариков в отношении пешеходного пространства Екатеринбурга (с ведущей осью вдоль набережной реки Исеть) предлагает основывать улично-дорожную сеть «...на соединении "зелёных зон"», кварталов офисной застройки, станций внеуличного общественного транспорта между собой» [1]. При этом он считает принципиальной такую планировку пешеходных улиц, при которой пешеходные и транспортные потоки не пересекаются.

К идее разделения автотранспортного и пешеходного контуров обращаются и архитекторы. Так, Г.Н. Туманик и М.Р. Колпакова полагают, что подобное разделение «...даёт нам возможность формировать два основных вида городских каркасов: транспортный или инженерно-коммуникационный и пешеходный или архитектурно-композиционный каркасы. Каждый из этих каркасов формируется по своим законам в соответствии с их функциями» [2. С. 37]. В подходе авторов заметна значимость эстетической ценности архитектурно-композиционного каркаса, пешеходы в его пределах в некотором роде являются потребителями архитектурных решений (в противоположность безликому транспортному (техническому) каркасу). Именно вдоль первого «...размещаются уникальные объекты городского строительства, исторически накапливая архитектурный потенциал города» [2. С. 37].

Авторы также подчеркивают автономность двух выделяемых каркасов, разведённых по разным уровням в точках взаимного пересечения [2. С. 37]. Такой автономности, очевидно, можно достичь при использовании станций метро или выделенных трамвайных линий. Однако в центре города, на который, прежде всего, ориентированы пешеходные пространства, идеального разделения каркасов едва ли возможно добиться без масштабной перестройки, поэтому пешеходные пространства являются непрерывными только до определённого предела: во многих местах они пересекаются дорогами с уличным транспортом (рис. 1).

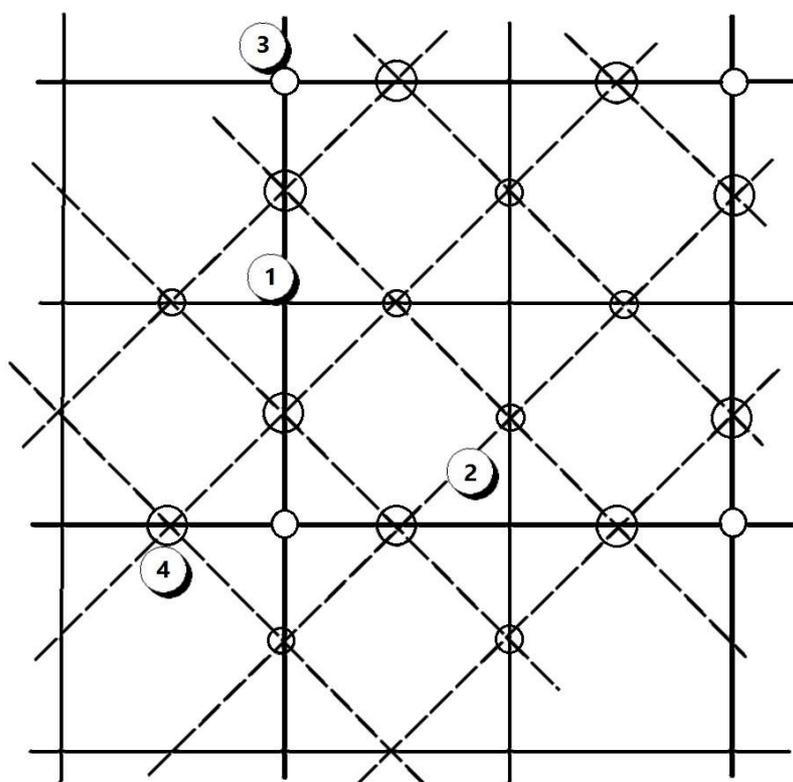


Рис. 1. Принципиальная схема планировочной структуры нового города (цифрами обозначены: 1 – транспортно-коммуникационный каркас; 2 – архитектурно-композиционный каркас; 3 – основные транспортные узлы; 4 – транспортно-общественные комплексы) [2]

Понимая утопичность идеальной схемы, некоторые авторы выбирают другой путь. Так, А.Ф. Еремеева и Л.П. Лавров предлагают осуществлять формирование пешеходного каркаса посредством альтернативных путей движения – сквозь кварталы через проходные дворы, вдоль набережных по выделенному уровню [3]. Авторы полагают, что подобное решение выявит особенности дворовой среды Санкт-Петербурга, ставшей до известной степени брендом города.

Однако использование дворов только один из вариантов, который возможно реализовать далеко не во всех городах. Во многих европейских городах непрерывность вело-пешеходных связей достигается за счет создания пассажей или проходов через крупные закрытые комплексы, вело-пешеходных виадуков над транспортными магистралями [4]. Реализуется не принцип разделения пешеходного, вело- и автомобильного движения, а их компромисс. Так, дороги оборудуются устройст-

вами для «успокоения движения» в жилых и центральных районах, что увеличивает безопасность пешеходов и велосипедистов.

Следует учитывать, что городские пешеходные пространства расположены, как правило, в центре города. Они привлекают не только жителей центра, но и жителей периферийных районов. Последние, очевидно, сталкиваются с проблемой перемещения в центр города. Здесь особую роль приобретают «стыки» транспортных узлов и пешеходных пространств. Исследования интенсивности движения пешеходов показывают наибольшие перемещения именно в точках пересечения общественного транспорта. Особого внимания в этой связи «...требуют узлы в месте пересечения нескольких видов городского пассажирского транспорта (особенно метрополитена), а также места скопления учреждений с высоким объёмом проходимости людей (вузы, бизнес-центры, торговые центры, стадионы и т. д.)» [5].

Использование пешеходных пространств как осей природно-экологического каркаса в городах сопряжено с трудностями их привязки к внегородским элементам каркаса. В частности, в связи с интенсивной антропогенной деятельностью на реках вблизи крупных городов прибрежные территории не способны выполнять эту функцию (посадки деревьев на набережных исполняют в большинстве случаев чисто эстетическую роль). Да и в целом антропогенная фрагментация ландшафтов усиливается вблизи городов (см., например, для Саратовской области и Саратова [6]).

Нужно учитывать и то, что старый городской центр в большинстве случаев окружён промышленным поясом, блокирующим связи зелёных насаждений в центре с элементами природно-экологического каркаса за пределами города.

Исследования экологического состояния зелёных насаждений на пешеходных пространствах позволяют выявить участки, где древесные насаждения испытывают угнетение и чаще всего ослаблены. Это может быть обусловлено близким расположением растительности к проезжей части с интенсивным дорожным движением, особенностями гипсометрического положения, а также неустойчивостью некоторых видов растений к экологически неблагоприятным воздействиям [7]. Плотность зелёных насаждений играет большую роль на оживлённых улицах, где трафик как пешеходов, так и транспортных средств велик.

Для повышения эффективности средостабилизирующей функции зелёных насаждений соответствующим городским структурам необходимо развивать не только древесный ярус, но и кустарниковый и травяной ярусы (где это возможно), создавая, таким образом, заслон от, например, движения транспорта по прилегающей проезжей части, так как зелёные насаждения задерживают большое количество летучих соединений, находящихся в окружающем воздухе. Помимо этого, зелёные насаждения выполняют и эстетическую функцию. Однако в городе на пешеходных пространствах количество зелёных насаждений часто недостаточное, а их состояние не всегда удовлетворительное.

Таким образом, очевидно, что использование пешеходных пространств как субстрата для сохранения относительно здоровых зелёных насаждений требует комплексных решений, не ограничивающихся точечным высаживанием саженцев. Тем не менее перспективы связаны с тем, что именно на пешеходных пространствах средостабилизирующая и рекреационная функция зелёных насаждений образуют связку, где одно работает на другое.

Третий подход опирается на социокультурную компоненту пешеходных пространств. В общем виде её можно представить как выполнение жителями города и туристами социальных практик в определённом историко-культурном контексте, который создаётся различными средствами. Пешеходные пространства в большинстве случаев формируются как образования, призванные включать уже существующий культурный пласт или же предполагается установка каких-то элементов, имеющих культурно-образную ценность (фигуры, памятники, знаки и пр.). Пешеходные пространства, таким образом, становятся «культурными осями», которые вовлекают человека в культурное пространство, пробуждая культурную рефлексию [9. С. 25].

На локальном уровне фактором, объединяющим отдельные точечные объекты в целостное культурное пространство, является не столько общность архитектуры (хотя и она важна), сколько ряд социальных практик, то есть специфическая для данного населённого пункта ... деятельность [10. С. 19].

Во многом будущее развитие пешеходных пространств в качестве именно мест встреч и общения связано с сокращением числа человек в семье: одинокие люди, которых по демографическим причинам будет оставаться всё больше, будут активно вовлекаться в такие пространства.

Известный урбанист Ян Гейл отмечает важное различие между улицей и площадью. Если первая приглашает к движению, то вторая предлагает остановиться и посмотреть, что здесь происходит

[11. С. 38]. С этих позиций рассматриваемые в данной статье пешеходные улицы Саратова нельзя описывать как «чистые» улицы, они являются своеобразным гибридом улицы и площади: сохраняя ориентацию на линейное движение, они тем не менее имеют по бокам лакуны для остановок, для осмотра, для общения.

Интересный момент отмечает Гейл, рассуждая о различиях архитектуры, соразмерной скорости пешехода или велосипедиста, и архитектуры, ориентированной на скорости машины [11. С. 43-44]. Так, для первой крайне важен первый этаж зданий: витрины, их общая открытость и ориентация на контакт, на вовлечение проходящих людей. Второй свойственны закрытые, глухие первые этажи, детали и впечатления исчезают.

Пешеходные улицы создают возможность для своеобразных ячеек общения, коммуникации. Так, А.В. Крашениников полагает, что городская среда состоит из дискретных частей: микро-, мезо- и макропространств. Первые соответствуют «пузырю» персонального общения [12]. Мезо-пространство охватывает видимую и интерактивную часть городской территории, так называемое «выпуклое пространство» [13]. Городскую территорию, ограниченную условиями пешеходной доступности и узнаваемой социальной практики (Identified social practice), предлагается называть «крупным» или (по-гречески) «макропространством» [14]. Автором прослеживается тенденция «...взаимосвязи средового поведения человека с пространственной организацией элементов среды...более спокойным и малолюдным видам деятельности ... свойственны небольшие закрытые микропространства. Более подвижным и многолюдным видам деятельности ... свойственны более крупные и раскрытые микропространства» [12].

Таким образом, пешеходная улица представляет собой макропространство, в которое органически включены мезо- и микропространства. Размерность микропространства ограничена, по всей видимости, социальным расстоянием [11. С. 46], составляющим 1,2-3,7 м, а мезопространства – это уже пространства с преобладающим публичным расстоянием 3,7-25 м.

Подобное соседство «пространств» очевидным образом предполагает и богатство видов социальной активности. Различия в её интенсивности можно определить благодаря подсчёту количества социальных практик. Такая работа позволит, во-первых, выделить методом наблюдения участки пешеходных улиц с наибольшей социальной активностью и перенести удачные решения по формированию пешеходных пространств на другие улицы, а, во-вторых, даст представление о недостатках существующих пешеходных пространств.

## Методы исследования

Авторами были выбраны такие участки пешеходного пространства г. Саратова, как ул. Рахова, проспект Кирова, ул. Волжская – ул. Октябрьская. Выявление социальных практик проводилось непосредственным наблюдением в летний период в будние и выходные дни с 16:00 до 20:00. Выбор времени обусловлен необходимостью выявить максимально возможное для рассматриваемого участка количества практик, поскольку в более ранние часы из-за летней жары они ограничены.

Пешеходные улицы были разделены на примерно равные участки. Точками наблюдения служили пересечения улиц дорогами и пространство посреди квартала. Считалось общее количество пешеходов, прошедших точку наблюдения (створ), 5 раз по 2 мин (сюда не входят люди, передвигающиеся на велосипедах, самокатах, роликах и т.п.). Результатом стало среднее число пешеходов на каждой точке измерения. Параллельно выявлялись виды социальных практик на каждом выделенном участке улиц.

Рассмотрим три ключевые пешеходные улицы более подробно.

**Улица Рахова.** На ул. Рахова на большинстве участков в будние дни наблюдалось больше или столько же практик, чем в выходные (рис. 2).

Количество пешеходов, проходящих по ул. Рахова, в будний день значительно больше: в среднем 18-20 человек, тогда как в выходной – 8-9 человек. Следует отметить, что разнообразие практик в сквере по ул. Рахова стало возможным после реконструкции улицы в 2017 г., в частности на ней было произведено обустройство тротуаров и велодорожек, высажены новые деревья и кустарники, установлены скамейки и урны, детские площадки и площадки для настольных игр, а также площадки для дрессировки и выгула собак. Наличие соответствующих объектов определило социальные практики на данной улице. Здесь чаще, чем на других исследуемых улицах, выгуливают собак, отдыхают на скамейках, прогуливаются с коляской, ездят на велосипедах и только здесь есть такие социальные практики, как «игра в классики», «игра в настольный теннис», «бег».

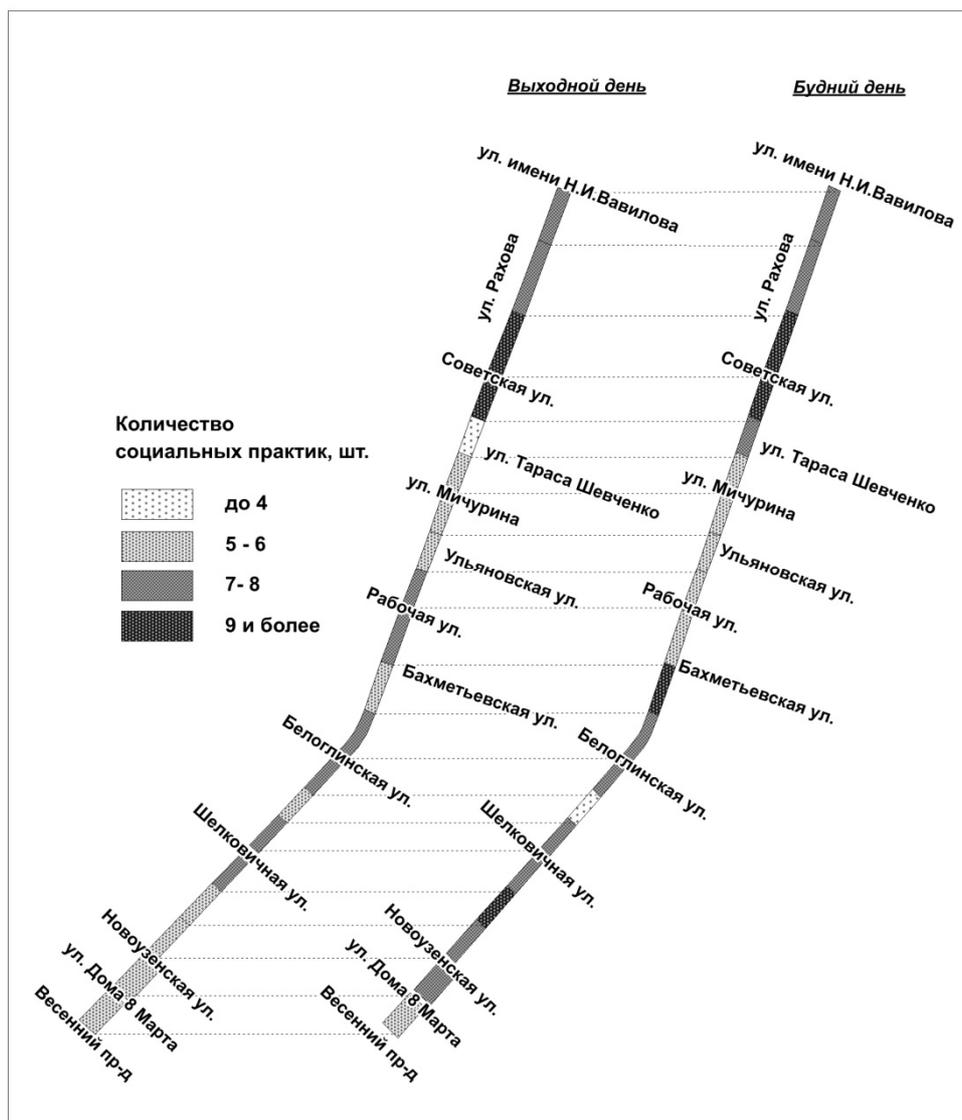


Рис. 2. Количество социальных практик по выделенным участкам ул. Рахова

Экологический аспект на данной улице стоит принять во внимание с точки зрения защищенности пешеходного пространства (включая расположенные здесь детские площадки) от вредного воздействия автомобильного транспорта, постоянный поток которого проходит вдоль ул. Рахова с обеих сторон. Большая часть деревьев на ул. Рахова (от ул. Московской до ул. Большой Казачьей) относится к группе удовлетворительного состояния (деревья ослабленные и сильно ослабленные) [8]. Такой же результат отмечается почти на всем продолжении ул. Рахова до ул. Весенний проезд. Старые деревья подверглись сильному спилу крон или вовсе были выкорчеваны, а высаженные новые деревья и кустарники еще не успели разрастись, поэтому газозащитная, санитарно-гигиеническая и эстетическая функции растений работают еще не в полной мере.

**Проспект Кирова.** Анализ полученных результатов на проспекте Кирова показывает, что здесь на большинстве участков количество социальных практик увеличивается в выходные дни на 1-3 практики (рис. 3).

Среднее количество человек, проходящих по проспекту в будний и выходной день, примерно одинаковое – 52 и 56 человек соответственно. Данная улица выделяется такими социальными практиками, как «посещение летнего кафе», «раздача листовок», «игра уличных музыкантов», «торговля с рук непродовольственными товарами». Проспект Кирова является историческим центром г. Саратова. Улица очень оживлена, люди прогуливаются или посещают многочисленные магазины и объекты общественного питания. Для горожан здесь организуют всевозможные развлекательные меро-

приятая. Нельзя не отметить расположенные на проспекте исторические здания, памятники архитектуры и другие достопримечательности города. Эта улица, несомненно, интересна для туристов и просто гостей города. В отношении экологической составляющей на данной улице можно отметить, что в целом экологическая ситуация благоприятная, однако плотность зеленых насаждений для пешеходной улицы недостаточная.

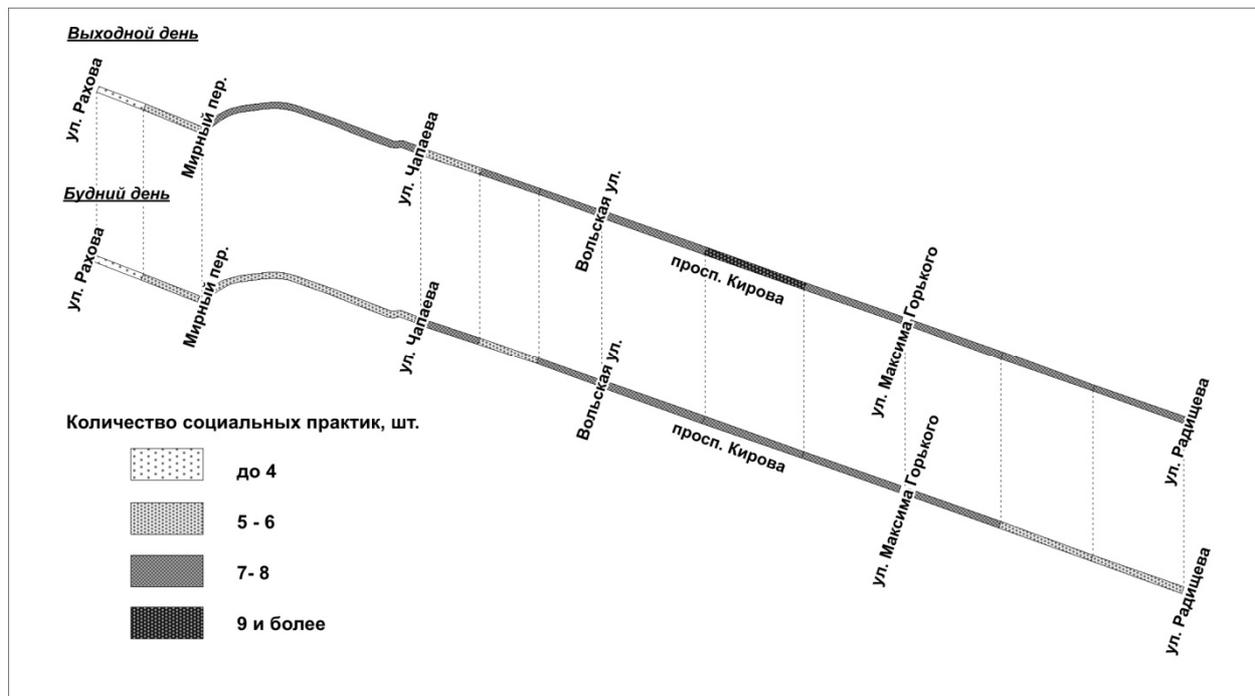


Рис. 3. Количество социальных практик по выделенным участкам на пр. Кирова

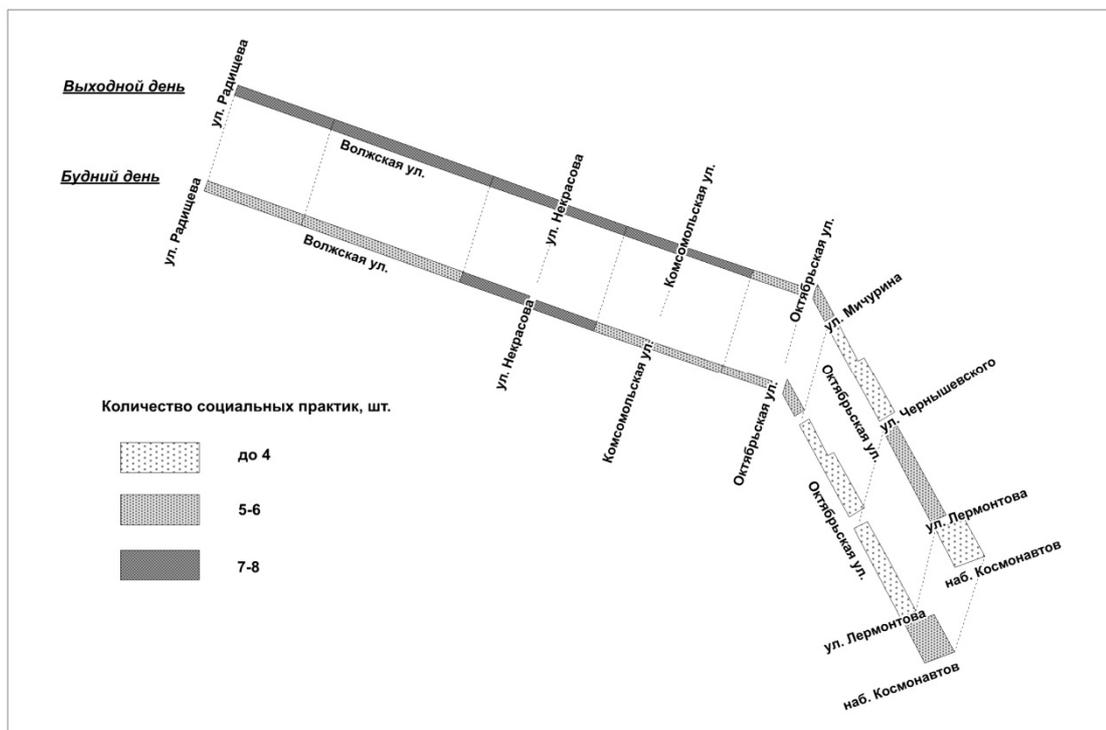


Рис. 4. Количество социальных практик по выделенным участкам ул. Волжская – ул. Октябрьская

**Улицы Волжская – Октябрьская.** При выявлении различий в количестве практик в будний и выходной день по ул. Волжской – ул. Октябрьской до Набережной Космонавтов отмечается практически такой же результат, что и на проспекте Кирова. Однако здесь на некоторых участках количество выявленных практик остается неизменным или уменьшается к концу ул. Октябрьская (рис. 4).

Количество пешеходов на исследуемых участках в будний день составляет в среднем 20 человек, в выходной – 25 человек. На этих улицах можно отметить такие же социальные практики, как и на проспекте Кирова, однако к ним добавляются и другие – «фотографирование» и «купание в фонтане». Данный набор практик определяется окружающим пространством и объектами этого места. Улицы Волжская и Октябрьская стали продолжением проспекта Кирова в 2016 г. – ул. Волжская сейчас является пешеходной. Здесь также присутствуют исторические здания, социальные объекты, достопримечательности. Как и на проспекте Кирова, на ул. Волжская плотность зеленых насаждений очень мала. Исключение составляет расположенный рядом сад «Липки», а также небольшой сквер по ул. Октябрьской между ул. Мичурина и ул. Лермонтова. Растения там выполняют также газозащитную функцию, так как по ул. Октябрьской осуществляется движение автомобильного транспорта.

Таким образом, наиболее часто встречающиеся социальные практики на всех изученных участках в большом количестве это – «дружественная прогулка», «романтическая прогулка ("парочки")», «семейная прогулка», «прогулка с коляской», «катание на велосипеде» (табл. 1).

Таблица 1

**Территориальные различия в наблюдаемых социальных практиках на пешеходных улицах города**

Социальные практики	Исследуемые улицы		
	ул. Рахова	Кирова проспект	ул. Волжская– ул. Октябрьская
Семейная прогулка (без коляски)	+	+	+
Прогулка с коляской	+	+	+
Дружественная прогулка	+	+	+
Романтическая прогулка («парочки»)	+	+	+
Отдых на скамейке	+	+	+
Беседа стоя	+	+	+
Посещение летнего кафе		+	+
Игра на детской площадке	+	+	
Игра в настольный теннис	+		
Игра в «классики»	+		
Бег	+		
Катание на велосипеде	+	+	+
Катание на скейтборде	+	+	
Катание на роликах	+		
Катание на самокате	+	+	+
Прогулка с собакой	+	+	+
Потребление пищевых продуктов	+	+	+
Курение	+	+	
Фотографирование			+
Игра уличных музыкантов		+	
Продажа/покупка продовольственных товаров в ларьках/киосках	+	+	+
Продажа/покупка непродовольственных товаров в ларьках/киосках		+	+
Торговля с рук продовольственными товарами		+	+
Торговля с рук непродовольственными товарами		+	
Перенос хозяйственно-бытовых товаров/продуктов	+	+	+
Раздача листовок (промоутер)		+	+
Попрошайничество		+	+
Купание в фонтане			+
<b>Всего практик:</b>	19	22	18

## Результаты и их обсуждение

При сравнении между собой исследуемых участков городского пространства можно сделать вывод о том, что самой оживленной улицей является проспект Кирова. Здесь отмечается наибольший набор социальных практик, выявленных в ходе наблюдений. Затем следуют ул. Рахова и ул. Волжская–ул. Октябрьская. На каждой исследуемой улице выделяются свои специфические социальные практики, обусловленные наличием соответствующих объектов. Так, например, на ул. Рахова установлены столы для настольного тенниса, а на других рассматриваемых улицах их нет, поэтому практика «игра в настольный теннис» будет отмечаться только на ул. Рахова.

Разница в количестве зафиксированных практик в будние и выходные дни (табл. 2) позволяет делать вывод о месте проживания бывающих там людей.

Таблица 2

**Количество социальных практик и пешеходов в будний и выходной день по исследуемым улицам г. Саратова**

Улица	Количество практик		Разница в количестве практик в будний и выходной день	Количество пешеходов	
	Будний день	Выходной день		Будний день	Выходной день
ул. Рахова	101	89	-12	251	122
проспект Кирова	53	63	+10	464	502
ул. Волжская– ул. Октябрьская	40	48	+8	160	196

Представляется вполне оправданной гипотеза о том, что в выходные пешеходные пространства посещает больше жителей других районов, чем в будни. Другими словами, в будние дни для людей, возвращающихся домой или выходящих из дома и живущих возле пешеходных пространств, эти улицы служат просто для перемещения, а в выходные пешеходные пространства оказываются привлекательными для всех горожан именно как места общения и событийного времяпровождения. С этой точки зрения интересно сравнить разницу между практиками по будням и в выходные.

Так, на ул. Рахова по числу практик лидируют будние дни, в выходные практически на всех участках их меньше. Обратная ситуация на линии Кирова–Волжская–Октябрьская, где количество практик ощутимо вырастает в выходные. Собственно, сама организация пешеходного пространства предполагает различие в практиках на рассматриваемых улицах. Отсюда ясно проявляется роль Кирова–Волжской–Октябрьской как центра города, куда приезжают на выходные люди из других районов. Окружающие здания привлекают внимание пешеходов различными архитектурными стилями: неоготика (Консерватория им. Собинова), эклектика (особняк Шмидта), модерн (Дворец бракосочетания, особняк Бореля) и др. Улица Рахова не обладает подобной аттрактивностью – выделяются типовые кирпичные дома, мещанские дома из дерева, а также в последнее время здесь появились элитные жилые комплексы [15].

Отдельно стоит сказать о конфликтах, возникающих между практиками. Особенно явно он проявляется между пешеходами и велосипедистами (в меньшей степени скейтбордистами и самокатчиками). Движение по специально выделенным дорожкам для велосипедистов не представляется пешеходам чем-то предосудительным, подчас по ним движется больше пешеходов, чем по основной «пешеходной полосе» (люди идут в тени деревьев). Это верно как для ул. Рахова, так и для Волжской. У пешеходов вызывает явное и оправданное раздражение движение велосипедистов по пр. Кирова, не говоря уже о часто проезжающих легковых и грузовых машинах. Также стоит отметить активное использование выделенных для велосипедистов дорожек собаками (благо они не огорожены от деревьев, в отличие от основной улицы). Кроме того, на ул. Рахова далеко не во всех местах велосипедисты имеют возможность перемещаться, не пересекаясь с пешеходами, особенно это касается переходов через проезжую часть.

Экологическая составляющая на исследуемых пешеходных улицах наиболее ярко проявляется на ул. Рахова, где имеется большое пространство, занятое зелеными насаждениями, и есть потенциал для дальнейшего его расширения. А на проспекте Кирова и ул. Волжская пространство, где могли быть зеленые насаждения, заасфальтировано или покрыто плиткой. Растительность здесь выполняет лишь эстетическую функцию. Исключением является ул. Октябрьская (между ул. Мичурина и ул. Чернышевского), на которой расположен небольшой сквер, выполняющий средостабилизирующую функцию.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Цариков А.А. Пешеходное движение и перспективы развития улично-дорожной сети центра Екатеринбурга // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2015. Т. 5. № 1. С. 4-7.
2. Туманик Г.Н., Колпакова М.Р. Транспортное и пешеходное движение как основа поиска структурных построений городского каркаса // Градостроительство. 2013. № 5 (27). С. 35-38.
3. Еремеева А.Ф., Лавров Л.П. Перспективные пешеходные пути Санкт-Петербурга: сквозь кварталы, вдоль набережных // Вестн. гражданских инженеров. 2017. № 6 (65). С. 5-17.
4. Вагнер Е.А. Вело-пешеходные коммуникации крупных градостроительных систем // Журн. Сибирского федерального ун-та. Серия: Техника и технологии. 2010. Т. 3. № 2. С. 229-242.
5. Цариков А.А., Чайко В.Д., Ершов А.С. Исследование пространственной и временной неравномерности интенсивности пешеходного движения // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. 2017. № 1. С. 129-133.
6. Преображенский Ю.В., Михайлова Е.В. Фрагментация ландшафтов в развитии общественно-природных геосистем Саратовской области // Изв. АО РГО. 2015. №1(36). С. 19-22.
7. Каленюк О.А., Романова А.Ю., Шатурная В.А. Экологическое состояние зеленых насаждений на проспекте 50 лет Октября в г. Саратове // Интеграционные процессы мирового научно-технологического развития: сб. науч. тр. по мат. Междунар. науч.-практ. конф. 29.11.2017 г.: в 2 ч. / под общ. ред. Е.П. Ткачевой. Белгород: ООО АПНИ, 2017. Ч. 1. С. 173-180.
8. Анисимова А.В., Краснова М.А., Купоросова Д.А., Несветаев М.Ю. Экологическое состояние зеленых насаждений на улице Рахова в г. Саратове // Современные тенденции развития науки и технологий. 2017. № 1-4. С. 5-8.
9. Преображенский Ю. В., Макарецва Л. В. Территориальные аспекты и принципы трансформации культурного пространства города (на примере Саратова) // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. Науки о Земле. 2018. Т. 18, вып. 1. С. 22-26.
10. Преображенский Ю. В. Составляющие туристического пространства и его эволюция (на примере Саратовской области) // География и туризм, 2018. №2. С. 17-22.
11. Гейл Я. Города для людей / пер. с англ. А. Токтонов. М.: Крост, 2012. 276 с.
12. Крашенинников А.В. Микро-пространства городской среды // Междунар. электронный науч.-образоват. журн. «АМИТ». URL: <http://www.marhi.ru/eng/AMIT/2014/4kvart14/krash/abstract.php> (дата обращения: 05.07.2018).
13. Крашенинников А.В. Мезо-пространства городской среды // Междунар. электронный науч.-образоват. журн. «АМИТ». URL: <http://www.marhi.ru/AMIT/2015/4kvart15/krash/abstract.php> (дата обращения: 03.07.2018).
14. Крашенинников А.В. Макро-пространства городской среды // Architecture and Modern Information Technologies. 2016. № 3 (36). URL: [http://www.marhi.ru/AMIT/2016/3kvart16/krasheninnikov/AMIT\\_36\\_krasheninnikov.pdf](http://www.marhi.ru/AMIT/2016/3kvart16/krasheninnikov/AMIT_36_krasheninnikov.pdf) (дата обращения: 03.07.2018).
15. Романова А.Ю., Цоберг О.А. Общество и проблема видимой городской среды // Регион глазами студентов: межвуз. сб. науч. раб. студ. / под ред. Н.В. Шахматовой, И.А. Бегининой. Саратов: Изд-во «Саратовский источник». 2018. Вып. 18. С. 107-109.

Поступила в редакцию 20.10.2018

Романова Анастасия Юрьевна, магистрант 2 курса

E-mail: [nastenka1401@yandex.ru](mailto:nastenka1401@yandex.ru)

Преображенский Юрий Владимирович, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии

E-mail: [topofag@yandex.ru](mailto:topofag@yandex.ru)

ФГБОУ ВО «Саратовский государственный университет им. Н.Г. Чернышевского»

410012, Россия, г. Саратов, ул. Астраханская, 83

*A.Yu. Romanova, Yu.V. Preobrazhenskiy*

#### **DIVERSITY AND TERRITORIAL FEATURES OF SOCIAL PRACTICES ON THE PEDESTRIAN STREETS OF SARATOV**

Pedestrian streets are considered as a natural part of an urban space. The connection of pedestrian spaces with the urban natural and ecological framework, with the architectural and planning structure of a city and the socio-cultural component is taken into account. The authors carry out the identification of social practices as specific individual and communicative activities of citizens and tourists walking on the streets of Saratov, and also define the territorial peculiarities of social activity of citizens. On the basis of an original method, three key pedestrian streets (Rakhova St., Kirova Avenue, Volzhskaya St. and Oktyabrskaya St.) were compared by the number of pedestrians and social practices on weekdays

and weekends. Functional use and attractiveness of these streets were also compared. The prospects of increasing the importance of green spaces on them are considered. The revealed differences of pedestrian spaces of the city will allow using them more comprehensively and effectively.

*Keywords:* pedestrian streets, urban space, public place, social practices, ecological state of green spaces.

## REFERENCES

1. Carikov A.A. [The pedestrian movement and prospects of road network development in the centre of Ekaterinburg city] in *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii*, 2015. Vol. 5, iss. 1. P. 4-7 (in Russ.).
2. Tumanik G.N., Kolkpakova M.R. [Transport and pedestrian traffic as a basis of search for the urban skeleton structural imaging] in *Gradostroitel'stvo*, 2013. no. 5 (27). P. 35-38 (in Russ.).
3. Eremeeva A.F., Lavrov L.P. [Prospective pedestrian paths in Saint-Petersburg: through neighborhoods, along the embankments] in *Vestnik grazhdanskih inzhenerov*, 2017. no. 6 (65). P. 5-17 (in Russ.).
4. Vagner E.A. [Bicycle&Pedestrian Network of Large Urban Systems] in *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Ser. Tekhnika i tekhnologii*, 2010. Vol. 3. iss. 2. P. 229-242 (in Russ.).
5. Carikov A.A., Chajko V.D., Ershov A.S. [The research of spatial and temporal irregular intensity of pedestrian traffic] in *Dal'nij Vostok: problemy razvitiya arhitekturno-stroitel'nogo kompleksa*, 2017. no. 1. P. 129-133 (in Russ.).
6. Preobrazhenskij Yu.V., Mihajlova E.V. [Landscape fragmentation for development of social-natural geosystems in Saratov region] in *Izvestiya AO RGO*, 2015. no. 1 (36). P. 19-22 (in Russ.).
7. Kalenyuk O.A., Romanova A.Yu., Shaturnaya V.A. [Ecological state of green spaces on the avenue 50 years of October in the city of Saratov] in *Integracionnye processy mirovogo nauchno-tekhnologicheskogo razvitiya: sb. nauch. tr. po mat. Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. 29.11.2017: v 2 ch. / Pod obshch. red. E. P. Tkachevoj*. Belgorod: OOO APNI, 2017. part 1. P. 173-180 (in Russ.).
8. Anisimova A.V., Krasnova M.A., Kuporosova D.A., Nesvetaev M.Yu. [Ecological state of greenery on the street Rakhov in the city of Saratov] in *Sovremennye tendencii razvitiya nauki i tekhnologii*, 2017. no. 1-4. P. 5-8 (in Russ.).
9. Preobrazhenskij Yu.V., Makarceva L.V. [Spatial Aspects and Principles of the Transformation of the Cultural Space of the City (on the example of Saratov)] in *Izv. Sarat. un-ta. Nov. ser. Ser. Nauki o Zemle*, 2018. Vol. 18, iss. 1. P. 22-26 (in Russ.).
10. Preobrazhenskij Yu.V. [The components of the tourist space and its evolution (on the example of the Saratov region)] in *Geografiya i turizm*. no. 2, 2018. P. 17-22 (in Russ.).
11. Gehl J. *Cities for people. per. s angl.* A. Toktonov. M.: Krost, 2012. 276 p. (in Russ.).
12. Krashenninnikov A.V. [Mikro-space urban environment] in *Mezhdunarodnyj ehlektronnyj nauchno-obrazovatel'nyj zhurnal «AMIT»*. Available at: <http://www.marhi.ru/eng/AMIT/2014/4kvart14/krash/abstract.php> (accessed: 05.07.2018) (in Russ.).
13. Krashenninnikov A.V. [Meso-space urban environment] in *Mezhdunarodnyj ehlektronnyj nauchno-obrazovatel'nyj zhurnal «AMIT»*. Available at: <http://www.marhi.ru/AMIT/2015/4kvart15/krash/abstract.php> (accessed: 03.07.2018) (in Russ.).
14. Krashenninnikov A.V. [Makro-space urban environment] in *Architecture and Modern Information Technologies*, 2016, no. 3 (36). Available at: [http://www.marhi.ru/AMIT/2016/3kvart16/krashenninnikov/AMIT\\_36\\_krashenninnikov.pdf](http://www.marhi.ru/AMIT/2016/3kvart16/krashenninnikov/AMIT_36_krashenninnikov.pdf) (accessed: 03.07.2018) (in Russ.).
15. Romanova A.Yu., Coberg O.A. [Society and the problem of the visible urban environment] in *Region glazami studentov: mezhvuz. sb. nauch. rab. stud. Pod red. N.V. Shahmatovoj, I.A. Begininoy*. Saratov: Iz-vo «Saratovskij istochnik». 2018. iss. 18. P. 107-109 (in Russ.).

Received 20.10.2018

Romanova A.Yu., 2 course master's student

E-mail: [nastenska1401@yandex.ru](mailto:nastenska1401@yandex.ru)

Preobrazhenskij Yu.V., Candidate of Geography, Associate Professor at Department of economic and social geography

E-mail: [topofag@yandex.ru](mailto:topofag@yandex.ru)

Saratov State University

Astrakhanskaya st., 83, Saratov, Russia, 410012