

^а Казанский федеральный университет (Казань, Респ. Татарстан, РФ); кандидат географических наук, доцент; e-mail: hsvr@yandex.ru;

^б Казанский государственный архитектурно-строительный университет (Казань, Респ. Татарстан, РФ); кандидат архитектуры, доцент; e-mail: jzakirova@gmail.com

ГОРОДСКАЯ СРЕДА КАК НЕОБХОДИМОЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЕ УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ АКТИВНОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ И АКТИВНОГО ТУРИЗМА

Статья посвящена исследованию возможностей и особенностей городской среды с точки зрения обеспечения необходимых условий для активного образа жизни горожан и активного туризма. Города, в первую очередь крупные и крупнейшие, заинтересованы в развитии туризма как отрасли, активно привлекающей инвестиции в городскую экономику, создающей огромное разнообразие рабочих мест и самозанятости, способствующей росту налоговой базы, сохранению местной уникальности и историко-культурного наследия, стимулирующей креативные индустрии. Очевидно, что невозможно, да и не нужно, создавать два разных города – «для туристов» и для «горожан», т.е. инфраструктура, в т.ч. транспортная, уличная сеть, кафе и рестораны, развлекательные и торговые центры, парки и набережные активно используются как горожанами, так и туристами. Более того, как известно, туристов привлекают те же объекты и события, что пользуются спросом у местных жителей. Соответственно, создание комфортной, безопасной, дружелюбной городской среды является необходимым условием городского развития как с точки зрения улучшения качества жизни горожан, так и привлечения туристов. Города, заинтересованные в диверсификации туристского предложения, должны способствовать формированию как материальных факторов для развития активного вида туризма, так и нематериальных. Материальные факторы – соответствующая инфраструктура, качественная экологическая обстановка и ряд других. Нематериальные факторы формируются на основе городской культуры, одной из ценностей которой становится активный образ жизни. Первостепенное внимание следует уделить развитию инфраструктуры безопасных школьных маршрутов, стимулирующих активные способы передвижения в ежедневном режиме, созданию доступных и безопасных площадок для занятия различными видами спорта и активного отдыха.

Ключевые слова: город, урбанизированные территории, активный туризм, городской туризм, агломерационный туризм, безопасный школьный маршрут.

Активный туризм, возможно, один из тех видов туризма, который пользуется популярностью на протяжении не одного десятилетия и может быть отнесен к традиционным видам туризма. В зарубежной литературе приводится ряд исследований активного туризма, связанного прежде всего с двумя аспектами – спортом и природными особенностями дестинации [17, 18, 21].

На протяжении длительного времени активный туризм, как правило, ассоциировался с покорением природных объектов, значительной физической нагрузкой, использованием спортивного инвентаря для

перемещений, а главное, удаленностью маршрутов от городов, особенно больших. Цель такого туризма была связана с отдыхом от загрязненных городов, в первую очередь атмосферных и шумовых нагрузок, а также желанием вырваться из городского образа жизни, олицетворением которого был стресс и гиподинамия. Ярким примером служат городские пробки – физически неподвижное нахождение в стрессовой ситуации. Всё это очень верно для индустриального города, города как «машины для денег», города, где улицы превращены в дороги, а районы разделены на «спаль-

ные» и «заводские», где график ежедневной и годовой жизни горожан устоявшийся и включает ежедневные «часы пик» по дороге с работы и на работу, а также достаточно продолжительный (от двух недель) ежегодный единственный отпуск.

Однако, города, особенно крупные и крупнейшие, в последние десятилетия изменились не просто существенно, а кардинально. Прежде всего, необходимо отметить, что мир стал городским. Более половины жителей планеты – это горожане. Города значительно отличаются друг от друга, причем не только по количеству жителей, но и выполняемым функциям, качеству городской среды, по своему влиянию на мировые процессы. Неслучайно появился термин «глобальный город» и была выделена и подробно охарактеризована группа городов, имеющих глобальное значение [9, 20].

Крупнейшие города находятся в авангарде социально-экономического развития и именно здесь зарождаются тренды дальнейшего мирового урбанизационного процесса. На рубеже XX-XXI вв. крупнейшие города мира перешли к постиндустриальной стадии развития, теперь их специализация – это услуги от управленческих до туристских. Соответственно и изменилась их пространственная организация и качество городской среды. Одним из первопроходцев в формировании нового качества городской среды называют Копенгаген, именно здесь спортивный инвентарь – велосипед, стал естественным средством передвижения. Одна из глав книги Яна Гейла «Города для людей» (*Cities for people*) в русском переводе имеет красноречивое название «Сначала мы формируем города – затем они нас», в ней, в частности, приводятся следующие цифры: за десять лет с 1995 по 2005 удвоилось велосипедное движение, а в 2008 году 37% горожан использовали велосипед как личный транспорт для поездок на учебу или работу [16]. Вопросы городской среды достаточно подробно рассматривались и отечественными архитекторами, и географами, в т.ч. авторами статьи в предыдущих работах [2, 4, 14].

«Новые» города стимулируют новый образ жизни и прогресс в средствах передвижения, и это не только велосипеды. В последние годы наблюдается активный процесс внедрения инновационных средств передвижения в повседневную городскую практику. Причем речь идет не только о молодежи и определенных субкультурах, но и о людях разного возрастного, имущественного, профессионального и иного статуса. Наглядные примеры – экскурсии по центру Рима на сигвеях, перемещение полицейских на роликах или тех же сигвеях. Разнообразие и широкое распространение подобных средств передвижения и возможностей их использования разными группами людей может ограничиваться или, наоборот, поощряться путем создания комфортной, безопасной и доступной городской среды и, в частности, необходимой инфраструктуры.

Одним из важных качеств современной инфраструктуры перемещений должна быть непрерывность и значительный охват городской территории, а также возможность комбинирования средств передвижения по городу. Проектные решения должны предусматривать возможность удобной пересадки с одного вида транспорта на другой, а общественный транспорт необходимо сделать удобным для использования людьми с самокатами, велосипедами и т.п. Подобные решения уже присутствуют в крупнейших городах мира, имеющих высокие рейтинги качества жизни населения, – Вена, Копенгаген, Париж, Лондон и т.п.

Отечественные крупнейшие города демонстрируют высокий интерес к указанным подходам. Подобные решения позволяют не только решить задачу создания условий для активного образа жизни, но и имеют внешние эффекты для экологии города. Как известно, основной загрязнитель крупнейших городов – это транспорт, а не промышленные предприятия. Создавая возможности комфортного перемещения по городу без автомобиля, решается проблема снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха, а также шумовых загрязнений.

Интересно, что города имеют возможность включать активный отдых в довольно «пассивные» виды отдыха в весьма удобных условиях, например, та же экскурсия на сигвеях или велосипедах по центру города, не требующая особой физической подготовки и с возможностью комфортно отдохнуть в любой момент. И в этом преимущество городов в отличие от удаленных природных маршрутов.

Интересным и успешным примером можно назвать организацию Международной велоночи, организуемой с 2007 г. и уже неоднократно проходившей не только в России, но и за рубежом. Более 97000 человек принимали участие в летних ночных велосипедных экскурсиях, организованных в рамках инициативы Международной велоночи. В 2017 г. городами-участниками являются Флоренция, Верона, Берлин, Сергиев Посад, Иркутск, Казань, Красноярск, Ереван¹. Основой проекта можно назвать сочетание велопередвижения, интересной городской среды и организации неординарных экскурсий, которые транслируются во время перемещения участников. Очевидно, что немаловажную роль играет привлекательность и удобство городской среды для проведения подобного рода инициатив, а также наличие заинтересованных участников.

С точки зрения социально-экономического развития, в частности формирования градостроительной политики города, необходимо четкое осознание влияния элементов городской среды на активный образ жизни и возможности активного туризма. Качество городской среды, комфортность открытых общественных пространств, элементы городской инфраструктуры, такие как траектории улиц, характер землепользования, транспортная система, доступ к остановкам общественного транспорта и их удобство, расположение объектов отдыха и развлечений, парков и благоустроенных набережных, общественных зданий, могут как содействовать, так и препятствовать распро-

странению велосипедного и пешеходного прогулочного движения. Кроме того, преобладающие способы передвижения жителей внутри города зависят также от плотности городской застройки, поскольку она определяет расстояния между объектами городской среды и то, насколько легко до них можно добраться пешком или на велосипеде [15].

Важно отметить, что роль самосохранного поведения в продолжительности жизни играет одну из первостепенных ролей, а смертность от сердечнососудистых заболеваний в экономически развитых странах сохраняется достаточно высокой. Городской образ жизни сопровождается снижением двигательной активности, избыточное высококалорийное питание и перенапряжение нервной системы из-за обилия информации и стрессовых ситуаций. Решение указанной проблемы имеет комплексный характер, в т.ч. путём создания соответствующих условий городской среды, способствующей укреплению культуры здорового активного образа жизни. Уровень физической активности горожан находится под влиянием, с одной стороны, внешних факторов – городской среды, ее антропогенной и природной составляющей, социального окружения, моды на определенный образ жизни и т.п., а с другой, индивидуальных факторов, например, возраста, физических возможностей, мотивации и т.п.

Неслучайно особое внимание в программе ВОЗ «Здоровые города» уделено комплексным взаимоотношениям между элементами социальной, искусственной и природной среды. Городское планирование и проектирование, в частности качество жилья, планировка и плотность застройки жилых кварталов, доступ к природным объектам, качество воздуха и воды, уровень шума, а также создание мест отдыха и велодорожек оказывают влияние на здоровье и качество жизни горожан².

¹ The Grandest Tour on Earth VeloNotte URL: <http://www.velonotte.com> (дата обращения: 25.06.2017).

² Европейская сеть ВОЗ «Здоровые города». URL: <http://zdorovyegoroda.ru/wp-content/uploads/2016/05/E%60tap-VI-2014---2018-gg.-Evropeyskoy-seti-VOZ-Zdorovyie-goroda-tseli-i-trebovaniya-k-uchastnikam.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).

Учитывая уклад жизни горожанина, современные города сегодня стремятся стать территорией здоровья, где воспитание физически активных горожан происходит на ежедневной основе. Огромную роль играют пешие маршруты и прогулки как универсальное средство предупреждения многих заболеваний, стресса, гиподинамии.

Создание инфраструктурных условий для реализации этого вида естественной физической нагрузки и рекреации находится в области ответственности муниципальных властей по формированию здоровьесберегающей городской среды. Необходимость пешеходного прогулочного движения в городской среде обусловлена рядом факторов, в первую очередь, физиологических и психологических. Человек сформировался в природной среде, и ходьба, двигательная активность необходима ему для полноценного физического и духовного развития как в повседневной жизни, так и как вид рекреационно-досуговой деятельности.

По некоторым оценкам современный городской житель ходит в 4–5 раз меньше, чем горожанин XIX в. При этом для современного, хронически занятого человека ходьба – это самый удобный и доступный вид физической нагрузки, не требующий дополнительных затрат, специального дорогостоящего снаряжения и спортивного инвентаря.

Физическая активность особенно необходима работникам умственного труда и, так называемых, «сидячих» профессий, что особенно распространено в сфере образования, финансовых, консалтинговых и иных услуг, в настоящее время являющихся отраслями специализации крупнейших городов. Популяризация и распространение пешеходного прогулочного и велосипедного движения в системе с комфортным общественным транспортом вместо использования автомобиля помогает добиться улучшения ситуации в вопросах сохранения физического и психического здоровья горожан, расширения социального общения и более активного использования открытых общественных пространств города. Пешеходно-про-

гулочное движение стоит в одном ряду с такими доступными и эффективными средствами оздоровления, как утренняя гимнастика, соблюдение режима дня и правильное питание. Подобная физическая нагрузка не имеет противопоказаний и в отличие от посещения спортивного зала или бассейна не требует никаких финансовых расходов. Пешеходно-прогулочное движение как вид активности подходит всем без исключения, независимо от возраста, однако особо надо отметить пользу для людей в возрасте, которым не под силу другие, более активные физические нагрузки^{3,4}. Как известно, города развивающихся стран характеризует тенденция старения населения и вопросы создания условий для активного долголетия уже выходят и будут приоритетными в ближайшие годы [1].

Крупные города, имеющие разнообразные условия природного, историко-культурного, образовательного, инфраструктурного характера, ориентированные на развитие туризма, ставят перед собой цели диверсифицировать туристское предложение, что можно с успехом достичь, в т.ч. за счет продвижения, казалось бы, «внегородских» видов. Веломаршруты, плавание в открытой воде, спортивные занятия, связанные с водой, становятся городскими видами активного отдыха и туризма. Уже сейчас в Казани и Казанской агломерации за счет имеющихся природных условий – водных, рельефных – организуются такие мероприятия, как велоночь, марафоны, соревнования по триатлону, а в городских парках – скандинавская ходьба, лыжные марафоны и т.п. Благодаря республиканским программам, таким как «Год парков и скверов», обновляется необходимая инфраструктура открытых общественных пространств не только Казани, но и других городов и районов республики⁵.

³ Человек и бег. М.: Физкультура и спорт, 1987. 144 с.

⁴ WALK21 – International Conference Series. URL: <http://www.walk21.com> (дата обращения: 14.06.2017).

⁵ Парки и скверы Татарстана. URL: <http://park.tatar> (дата обращения: 22.06.2017).

Казань за последнее десятилетие уверенно заявила о себе как о туристской дестинации, ориентированной на различные виды туризма и рекреации [8, 11, 12]. В 2017 г. Казань в четвертый раз планирует стать городом проведения Международной Велоночи, а также во второй раз станет площадкой проведения соревнований по триатлону. Благодаря богатым природным условиям и прежде всего водным ресурсам в центре города – больше третьей части площади центрального исторического Вахитовского района города составляют водные просторы, включающие реку Казанка, проток Булак и систему озер Кабан, а также красивейшим видам Казанского Кремля соревнования проводятся не просто в самом городе, но и в его центральной части.

По информации сайта организатора мероприятий, плавательный этап состоится на реке Казанка, велоэтап пройдет по улицам центра города, а беговой этап по набережной р. Казанка. Интересно, что организаторы спортивного мероприятия или активного отдыха отмечают, что город позволяет его сочетать с отличной экскурсией, т.е. возможностью при преодолении дистанции насладиться и великолепными видами города. Причем организаторы советуют участникам пробывать в городе дольше самих соревнований, потому что в городе есть что посмотреть и есть чем заняться: *«...обязательно захватите пару дней. Казань летом прекрасна: и аквапарк, и прогулки по городу, и поездки за город»*⁶.

Заметно, что расширение продолжительности визита в город предлагается за счет пригорода или агломерационного туризма. В состав Казанской моноцентрической агломерации помимо Казани – города-центра, входят Верхнеуслонский, Зеленодольский районы, имеющие береговую линию реки Волга, Лаишевский – расположенный на слиянии рек Волга и Кама, а также Пестричинский и Высокогорский муниципальные районы. У Казанской агломерации есть неоспоримые преиму-

щества – живописные берега реки Волга и рельеф, позволяющий заниматься активными видами отдыха как летом, так и зимой [7]. На территории Верхнеуслонского района созданы условия для активного туризма выходного дня для жителей агломерации, внутреннего и внешнего республиканского туризма с учетом сезонного фактора – Всесезонный город-курорт «Свияжские холмы». Летом – это гольфклуб, а зимой горнолыжный комплекс⁷.

Огромный потенциал для организации активного туризма есть у Зеленодольского муниципального района и города-спутника Зеленодольск. Город является классическим городом-спутником моноцентрической Казанской агломерации. Насчитывая население почти 100 тысяч человек, Зеленодольск имеет удобное транспортно-географическое положение и специализацию промышленного характера. Особенностью города, отраженной в его названии, являются значительные массивы зеленых насаждений, что при прибрежном положении на р. Волга создает дополнительные благоприятные природно-географические характеристики. Учитывая стремление и определенные успехи в развитии туризма столицы республики, Зеленодольск и Зеленодольский район также ориентируется на свои туристские возможности как основу экономического развития⁸. Использование рекреационного потенциала района, развитие реабилитационного направления и туризма выходного дня зафиксирована как одна из стратегических задач Стратегии социально-экономического развития Зеленодольского муниципального района на 2016-2021 гг. и на плановый период до 2030 г.

В Генеральном плане, следующим в иерархии документов городского пространственного развития за Стратегией, в отраслевых схемах прорабатывается вопрос организации открытых городских

⁶ Ironstar 113 в Казани 2017. URL: <http://www.trirussia.ru/race/ironstar-113-v-kazani-2017> (дата обращения: 26.06.2017).

⁷ Всесезонный город-курорт «Свияжские холмы». URL: <http://sviyaga-hills.com> (дата обращения: 21.06.2017).

⁸ Стратегия социально-экономического развития Зеленодольского муниципального района на период 2016-2021 гг. и до 2030 года URL: <http://mert.tatarstan.ru/strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya.htm?page=3> (дата обращения: 22.06.2017).

пространств, что закладывает основу для формирования системы пешеходных прогулочных пространств и качественной городской среды.

Потребности активного образа жизни и возможности реализации активных видов туризма были учтены в научно-исследовательской и проектной работе по разработке зеленого каркаса индустриаль-

ного города: «Зеленый каркас г. Зеленодольска, РТ». В ходе предпроектного исследования было проведено социологическое исследование на основе составления ментальных карт жителями города, в частности детьми школьного возраста на тему «Мой город» и «Как я отдыхаю», на рис. 1. представлены некоторые работы школьников, отражающие городские доминанты.



Рис. 1 – Работы школьников г. Зеленодольска по теме «Мой город»

Fig. 1 – The work of schoolchildren in Zelenodolsk on the topic "My City"

Заметно, что приоритетами для школьников являются активные виды отдыха в городской среде, наиболее привлекательными элементами которой являются водные объекты и озеленение. Зеленодольск имеет огромный потенциал для речного отдыха, в т.ч. яхтенного спорта, для создания в естественной среде площадок для экстремальных и иных активных форм рекреации, популярных у молодежи. Причем подобные виды отдыха могут стать основой агломерационного туризма и привлекать не только жителей самого города, но стать местом отдыха «выходного дня» для крупнейшего города агломерации – Ка-

зани, а также туристов, посещающих Казань и стремящихся к разнообразию программы.

Комплексный градостроительный анализ города также показал потенциал пространственного развития города как места активного туризма, с развитием спортивно-рекреационных зон, с акцентом на водные виды спорта, некоторые результаты проведенной работы отражены на рис. 2 «Зеленодольск – спортивный город», а на рис. 3 точками 1 и 2 отражены точки, обеспечивающие великолепные панорамные виды, способные стать привлекательными местами отдыха и туризма.



Рис. 2 – Картограмма «Зеленодольск – спортивный город»⁹

Fig. 2 – Schematic map "Zelenodolsk is Sports City"

Очевидно, что формирование человека как личности, ведущую активный образ жизни, в т.ч. путешественника, интересующегося активными видами туризма, начинается в детстве под влиянием семьи и школы. Важным инфраструктурным условием такого формирования и воспитания может стать создание соответствующей городской среды, способствующей активному повседневному образу жизни и стимулирующей включению спортивных видов деятельности в повседневные практики. В качестве примера можно рассмотреть вовлечение детей в работу по территориальному планированию в г. Санднес, Норвегия. Местный совет города учитывает потребности детей и юношества в процесс местного планирования на систематической основе. Так был предложен проект «Детская тропинка», в рамках которого дети сами

обозначили на карте важные для них места. В результате были зарегистрированы 1265 игровых зон, 550 сквозных проходов, 130 участков, занятых школами, и 185 участков, занятых дошкольными учреждениями. Отмеченные участки были нанесены на цифровые карты и аэрофотокарты с тем, чтобы их сохранить и учитывать при проведении территориального планирования¹⁰.

Другим примером подобного подхода может служить создание в открытых общественных пространствах доступных и бесплатных тренажерных комплексов, использование ландшафтных особенностей для экстремальных и иных видов спортивной деятельности, создание велосипедных маршрутов на улицах города и т.п. Одним из четко ориентированных проектов, направленных на привлечение детей к активному образу жизни на ежедневной основе,

⁹ Работа выполнена в рамках курсового проекта «Зеленый каркас г. Зеленодольска» студентом IV курса каф. Градостроительства и планировки сельских населённых мест КГАСУ А. Сагдиевым, руководитель – доц. Ю.А. Закирова.

¹⁰ Содействие физически активному образу жизни в городских условиях. Роль местных органов власти. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/98425/E89498R.pdf (дата обращения: 21.06.2017).

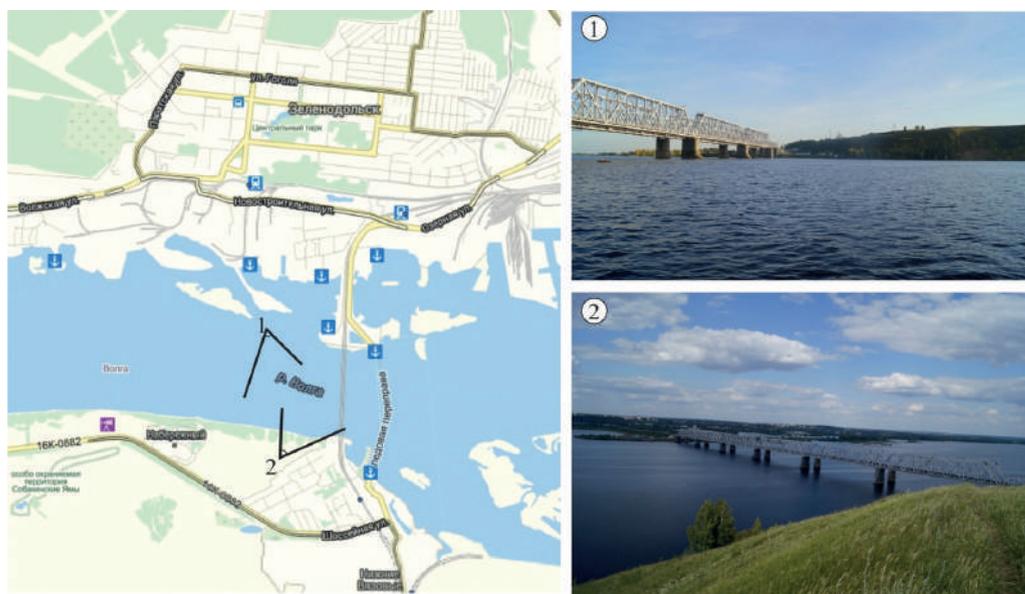


Рис. 3 – Видовые точки на Волгу (автор фотографий Ю.А. Закирова)

Fig. 3 – Volga Panorama points (photographs by Yu. A. Zakirova)

может стать проект «безопасный школьный маршрут».

Создание системы «безопасных школьных маршрутов» позволяет детям вести активный образ жизни с использованием спортивного инвентаря в ежедневном графике – перемещению пешком, на роликах, самокатах, скейтах, велосипедах в безопасных, удобных, хорошо освещённых «коридорах» маршрута по пути из дома в школу и обратно.

Как уже отмечалось, реализация активного образа жизни горожан и активного туризма как деятельности и событий требует соответствующей пространственной организации и городской среды. Долгосрочные предпосылки для этого закладываются прежде всего в документах стратегического планирования, в частности Стратегии социально-экономического развития города, а затем в градостроительной документации – Генеральном плане города, мастер-планах и концепции развития городских территорий. Так, Стратегия социально-экономического развития выступает в качестве долгосрочного документа развития города. Поставленные в Стратегии цели и задачи определяют приоритеты дальнейшего социально-экономического, градостроительного развития, на ко-

торых базируется последующая градостроительная документация, в частности генеральный план города, и если аспект развития открытых общественных пространств города, способствующих физически активной рекреационно-досуговой и туристской деятельности, и увязка их в единую систему упущен на этапе Стратегии, соответственно он не может быть решен в дальнейшем [3, 10].

Стратегия развития Казани до 2030 г. одним из главных имиджевых проектов обозначает следующий: «Казань – территория здоровья» и, соответственно, одна из стратегических целей определяется как «Казань–2030 – территория здоровья, физической культуры и спорта, современных передовых стандартов качества жизни и активного долголетия». В ряду долгосрочных направлений действий определены: комплексное развитие городской среды, переход от медицинской модели здоровья к социальной модели, согласно которой здоровье является результатом социально-экономических, культурных и средовых факторов и ответственностью человека, развитие массовой физической культуры и спорта, укрепление здоровья населения, продвижение спортивного имиджа Казани и др.

В числе ближайших действий – организация общественных пространств, в том числе пешеходных зон, зон отдыха, зон физической активности, доступных для маломобильных граждан; проведение социальных компаний, направленных на популяризацию сохранения здоровья и здорового образа жизни; создание комплексного информационного пространства, направленного на реализацию программ здорового образа жизни, с включением районов Казанской агломерации путем подписания межмуниципального соглашения; создание здоровьесберегающей инфраструктуры в рамках Казанской агломерации, в том числе маршрутов здоровья и ряд других¹¹.

Решение указанных задач и выполнение соответствующих мероприятий может стать эффективным инструментом вовлечения населения через партисипативные модели в улучшении состояния городской среды и вовлечение населения в формирование активного образа жизни. Реализация партисипативных практик уже имеет определенный опыт и освещалась авторами в научной литературе [6].

На основе обобщения имеющегося опыта и разработки авторских подходов в 2017 г. была проведена межвузовская исследовательско-проектная работа по разработке проекта «Безопасный школьный маршрут». Авторы статьи разработали подход к формированию «Безопасного школьного маршрута», в основе которого лежит вовлечение студентов будущих учителей географии и градостроителей в рамках студенческого кружка, выполнения курсовых и дипломных проектов, а также школьников 5-6 классов, т.е. детей того возраста, который при условии обеспечения безопасности позволяет детям ходить в школу самостоятельно. На основе бесед со школьниками, составлении ментальных карт для одного из административных районов города был предложен проект, направленный на создание комфортных безопасных озелененных и организованных, с учетом предпочтений школьников, «коридоров движения» детей

на территории района. Метод ментальных карт, построенный на основе методики К. Линча, уже неоднократно использовался авторами для изучения восприятия города детьми, а некоторые результаты отражены в научной печати [13, 19].

Очевидно, что указанные маршруты будут удобны не только для самих школьников, но и любых других пешеходов, особенно мам с детьми, пожилых людей и маломобильных. Подобная сеть маршрутов может решить ряд вопросов, поставленных в статье – от оживления городской среды, создания примера привлекательного пространства для ежедневных прогулок до формирования с детского возраста запроса на активный образ жизни, массовое использование спортивных средств передвижения и в целом формирование города как территории здоровья. Важным аспектом проекта должно стать вовлечение самих детей в его реализацию, что позволит воспитывать инициативу, ответственность и уважение к своему городу.

В заключение можно отметить, что активный туризм расширяет свои территориальные рамки и может с успехом иметь города в качестве своей дестинации. Со своей стороны, города, заинтересованные в диверсификации туристского предложения, должны способствовать формированию как материальных факторов для развития подобного вида туризма, так и нематериальных. К первой группе в первую очередь необходимо отнести создание соответствующей инфраструктуры, поддержание качественной экологической ситуации и ряд других. К важнейшим нематериальным факторам необходимо отнести формирование активного образа жизни горожан самого разного возраста как основу городской культуры. Причем особое внимание следует уделить детству, школьному возрасту, в т.ч. через развитие инфраструктуры безопасных школьных маршрутов как стимулирующего условия использования активных способов передвижения в ежедневном режиме, создания доступных и безопасных площадок для занятия различными видами спорта и активного отдыха.

¹¹ Стратегия развития Казани-2030. URL: <http://www.kzn.ru/kzn-2030> (дата обращения: 21.06.2017).

Список источников:

1. **Бакшеев В.И., Коломеец Н.М.** Дневник пациента с артериальной гипертензией. М.: ООО «Инсайт-Полиграфик», 2005. 72 с.
2. **Глазычев В.Л., Егоров М.М., Ильина Т.В. и др.** Городская среда. Технология развития: Настольная книга. М.: Изд-во «Ладья», 1995. 240 с.
3. **Трутнев Э.К., Бандорин Л.Е., Гудзь Т.В. и др.** Градорегулирование: Основы регулирования градостроительной деятельности в условиях становления рынка недвижимости. М.: Фонд «Институт экономики города», 2008. 296 с.
4. **Лаппо Г.М.** География городов. М.: ВЛАДОС, 1997. 480 с.
5. **Закирова Ю.А.** Формирование моделей-прототипов общественных пешеходных пространств // Известия КГАСУ. 2012. №3. С. 27-31.
6. **Закирова Ю.А., Хуснутдинова С.Р., Касимова А.Р.** Методика партисипативного проектирования городской среды в современном российском градостроительстве // Известия КГАСУ. 2016. №1(35). С. 81-86.
7. **Закирова Ю.А., Хуснутдинова С.Р., Юринова А.О.** Формирование функционально-пространственной модели агломерационного пояса г. Казань // Известия КГАСУ. 2016. №1(35). С. 87-94.
8. **Розанова Л.Н., Мухаметова Л.Р.** Современный туристский кластер Республики Татарстан // Современные проблемы сервиса и туризма. 2016. Т.10. №1. С. 67-74. DOI: 10.12737/17785.
9. **Слука Н.А.** Градоцентрическая модель мирового хозяйства. М.: Пресс-Соло, 2005. 168 с.
10. **Смоляр И.М.** Градостроительное планирование как система: прогнозирование – программирование – проектирование. М.: РААСН, 2001.
11. **Хуснутдинова С.Р.** Выставки как мероприятия событийного туризма и их роль в социально-экономическом развитии города // Современные проблемы науки и образования. 2012. №3. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=6214> (дата обращения: 04.06.2017).
12. **Хуснутдинова С.Р., Сафонова М.В.** Нематериальное наследие как социальный фактор развития урбанизированных территорий в условиях сервисной экономики // Современные проблемы сервиса и туризма. 2016. Т.10. №3. С. 18-25. DOI: 10.12737/21094.
13. **Хуснутдинова С.Р.** Применение ментальных карт для изучения восприятия горожанами социально-экологических аспектов урбанизированных территорий // Экологический консалтинг. 2016. №3(63). С. 17-21.
14. **Хуснутдинова С.Р., Дембич А.А., Закирова Ю.А.** Социально-экологические факторы формирования комфортной среды урбанизированных территорий // Географический вестник. 2016. №4(39). С. 28-35. DOI: 10.17072/2079-7877-2016-4-28-35.
15. **Day C.** Places of the Soul: Architecture and Environmental Design as Healing Art. Architectural Press, 2010
16. **Gehl J.** Cities for People. Island Press, 2010.
17. **Hinch T., Holt N.** Sustaining places and participatory sport tourism events // Journal of Sustainable Tourism. 2017. Vol.25. Iss.8. Pp. 1084-1099. DOI: 10.1080/09669582.2016.1253703.
18. **Hodeck A., Hovemann G.** Motivation of active sport tourist in a German highland destination – a cross-seasonal comparison // Journal of Sport and Tourism. 2016. Vol.20, Iss.3-4. Pp. 335-348. DOI: 10.1080/14775085.2016.1235988.
19. **Lynch K.** The Image of the City. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.
20. **Sassen S.** The global city: introducing a concept // Brown Journal of World Affairs. 2005. Vol.11. Iss. 2. Pp. 27-43.
21. **Tomik R., Kosmala G., Ardenska A.** Active sport tourism in Poland: environmental condition and motivational aspect // European Journal of Geography. 2017. Vol. 8. Iss. 1. Pp. 129-138.

Svetlana R. KHUSNUTDINOVA ^a, Yuliya A. ZAKIROVA ^b

^a Kazan Federal University (Kazan, Rep. of Tatarstan, Russia); PhD in Geography; Associate Professor; e-mail: hsvr@yandex.ru;

^b Kazan State University of Architecture and Engineering (Kazan, Rep. of Tatarstan, Russia); PhD in Architecture, Associate Professor; e-mail: jzakirova@gmail.com

CITY ENVIRONMENT AS A NECESSARY CONDITION FOR THE DEVELOPMENT OF ACTIVE LIFESTYLE AND ACTIVE TOURISM

The article is devoted to the study of the possibilities and peculiarities of the city environment from the point of view of providing the necessary conditions for the active city lifestyle and active tourism. Cities are interested in the development of tourism, as an industry that actively attracts investments in the economy, creating a huge variety of workplaces and self-employment, contributing to the growth of the tax base, preserving local uniqueness and historical and cultural heritage that stimulates creative industries. Obviously, it is impossible, and it is not necessary to create two different cities – “for tourists” and “for citizens”. It means that infrastructure, including transport, street network, cafes and restaurants, entertainment and shopping centers, parks and embankments are actively used by both citizens and tourists. Moreover tourists are attracted by the same objects and events that are in demand among local residents. Accordingly, the creation of a comfortable, safe, friendly city environment is a prerequisite for development, both in terms of improving the quality of life of citizens and attracting tourists. Cities are interested in diversifying the offer for tourist and should contribute to the formation of material and immaterial factors for the active tourism development. Material factors include the corresponding infrastructure, high-quality ecological situation and a number of others. Immaterial factors are formed on the basis of city culture, one of the values of which is the active way of life. Priority should be given to the development of the infrastructure of safe school routes, stimulating active modes of movement in the daily regime, creating accessible and safe areas for various sports and outdoor activities.

Keywords: city, urban areas, active tourism, city tourism, agglomeration tourism, safe school route.

References

1. Baksheev, V. I., & Kolomoec, N. M. (2005). *Dnevnik pacijenta s arterial'noj gipertenziej [Diary of a patient with arterial hypertension]*. Moscow: Insait-Poligrafic. (In Russ.).
2. Glazychev, V. L., Egorov, M. M., Il'ina, T. V. & et. al. (1995). *Gorodskaja sreda. Tehnologija razvitija: Nastol'naja kniga [Urban environment. Development Technology: Handbook]*. Moscow: Ladija Publ. (In Russ.).
3. Trutnev, E. K., Bendorin, L. E., Gudz, T. V. & et. al. (2008). *Gradoregulirovanie: Osnovy regulirovanija gradostroitel'noj dejatel'nosti v uslovijah stanovlenija rynka nedvizhimosti [Urban regulation: The regulatory framework of urban planning activities in the conditions of the real estate market]*. Moscow: Found “Institut ekonomiki goroda”. (In Russ.).
4. Lappo, G. M. (1997). *Geografija gorodov [Geography of Cities]*. Moscow: VLADOS. (In Russ.).
5. Zakirova, Yu. A. (2012). Formirovanie modelej-prototipov obshhestvennyh peshehodnyh prostranstv [Formation of models-prototypes of public pedestrian spaces]. *Izvestija KGASU [Kazan State University of Architecture and Engineering News]*, 3, 27-31. (In Russ.).
6. Zakirova, Yu. A., Khusnutdinova, S. R., & Kasimova, A. R. (2016). Metodika partisipativnogo proektirovanija gorodskoj sredy v sovremennom rossijskom gradostroitel'stve [Technique of participative design of the city environment in a modern Russian urban planning]. *Izvestija KGASU [Kazan State University of Architecture and Engineering News]*, 1(35), 81-86. (In Russ.).
7. Zakirova, Yu. A., Khusnutdinova, S. R., & Yurina, A. O. (2016). Formirovanie funkcional'no-prostranstvennoj modeli aglomeracionnogo pojasa g. Kazan [Formation of functional-spatial model of the sintering belt of Kazan]. *Izvestija KGASU [Kazan State University of Architecture and Engineering News]*, 1(35), 87-94. (In Russ.).
8. Rozanova, L. N., & Mukhametova, L. R. (2016). Sovremennyy turistskij klaster Respubliki Tatarstan [Modern tourism cluster the Republic of Tatarstan]. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 10(1), 67-74. doi: 10.12737/17785. (In Russ.).
9. Sluka, N. A. (2005). *Gradocentricheskaja model' mirovogo hozjajstva [Geocentric model of the world economy]*. Moscow: Press-Solo. (In Russ.).
10. Smoljar, I. M. (2001). *Gradostroitel'noe planirovanie kak sistema: prognozirovanie – programmirovanie – proektirovanie [Urban planning as a system: forecasting – programming – designing]*. Moscow: RAASN. (In Russ.).
11. Khusnutdinova, S. R. (2012). Vystavki kak meroprijatija sobytijnogo turizma i ih rol' v social'no-ekonomicheskom razvitii goroda [The exhibitions as event-tourism and their role in socio-economic development of the city]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovanija [Modern problems of science and education]*, 3. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=6214> (Accessed on June 4, 2017). (In Russ.).
12. Khusnutdinova, S. R., Safonova, M. V. (2016). Nematerial'noe nasledie kak social'nyj faktor razvitija urbanizirovannyh territorij v uslovijah servisnoj ekonomiki [Intangible heritage as a social factor of the development of urban

- areas in a service economy]. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 10(3), 18-25. doi: 10.12737/21094 (In Russ.).
13. **Khusnutdinova, S. R.** (2016). Primenenie mental'nyh kart dlja izuchenija vosprijatija gorozhanami social'no-ekologicheskikh aspektov urbanizirovannyh territorij [Application mental maps for studying of citizens perception of socio-ecology aspects of urban areas]. *Ekologicheskij konsalting [Environmental consulting]*, 3(63), 17-21. (In Russ.).
 14. **Khusnutdinova, S. R., Dembich, A. A., & Zakirova, Yu. A.** (2016). Social'no-ekologicheskie faktory formirovaniya komfortnoj sredy urbanizirovannyh territorij [Socio-ecological factors of the comfortable environment formation in urban areas]. *Geograficheskii vestnik [Geographical bulletin]*, 4(39), 28-35. doi: 10.17072/2079-7877-2016-4-28-35. (In Russ.).
 15. **Day, C.** (2010). *Places of the Soul: Architecture and Environmental Design as Healing Art*. Architectural Press.
 16. **Gehl, J.** (2010). *Cities for People*. Island Press.
 17. **Hinch, T., & Holt, N.** (2017). Sustaining places and participatory sport tourism events. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(8), 1084-1099. doi: 10.1080/09669582.2016.1253703.
 18. **Hodeck, A., & Hovemann, G.** (2016). Motivation of active sport tourist in a German highland destination – a cross-seasonal comparison. *Journal of Sport and Tourism*, 20(3-4), 335-348. doi: 10.1080/14775085.2016.1235988.
 19. **Lynch, K.** (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
 20. **Sassen, S.** (2005). The global city: introducing a concept. *Brown Journal of World Affairs*, 11(2), 27-43.
 21. **Tomik, R., Kosmala, G., & Ardenska, A.** (2017). Active sport tourism in Poland: environmental condition and motivational aspect. *European Journal of Geography*, 8(1), 129-138.

Хуснутдинова С.Р., Закирова Ю.А. Городская среда как необходимое пространственное условие развития активного образа жизни и активного туризма // Современные проблемы сервиса и туризма. 2017. Т.11. №3. С. 59-70. DOI: 10.22412/1995-0411-2017-11-3-59-70.

Дата поступления статьи: 6 июня 2017 г.

Khusnutdinova, S. R., & Zakirova, Yu. A. (2017). City environment as a necessary condition for the development of active lifestyle and active tourism. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 11(3), 59-70. doi: 10.22412/1995-0411-2017-11-3-59-70. (In Russ.).

Received June 6, 2017

ТУРДАЙДЖЕСТ

TOURDIGEST



ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО НЕТУРИСТСКИМ МЕСТАМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Российские учёные из Института наукоёмких компьютерных технологий при университете ИТМО разработали алгоритм, который через анализ постов в Instagram позволяет выявить места, популярные у местного населения, а не среди туристов. Разработку протестировали на постах в Instagram, сделанных в Санкт-Петербурге. Основная идея работы – дать туристам инсайдерскую информацию от местных жителей. Поэтому из анализа были исключены места вроде Невского проспекта, Казанского собора, Эрмитажа и других, заведомо известных туристам. Получившийся алгоритм распределяет места по категориям – театры и музеи, парки, рестораны и бары и др. Также алгоритм позволил составить карту мест и рейтинг их популярности, который возглавили Ледовый дворец, Александровская колонна, набережная Фонтанки, ресторан «Счастье» на ул. Рубинштейна, лофт «ЭТАЖИ» и другие. «Путеводители обычно предлагают туристам рейтинг из десяти-пятнадцати достопримечательностей. Однако горожанам известно больше. Вычислив их любимые места, мы можем значительно разнообразить справочники», – отмечает руководитель исследования Александр Вишератин.

По материалам сайта <https://rb.ru>
(дата обращения: 17.08.2017)