
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ И РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 908

DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/I609-0683/2025/3/20-29>

ISSN 1609-0683

Восприятие пригородной зоны Санкт-Петербурга её жителями: основные территориальные особенности и различия (по результатам анкетирования)

О. Е. Васильева, В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова, Т. А. Андреева, М. Ю. Демидионов 

Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена,

Российская Федерация

(191186, Санкт-Петербург, набережная реки Мойки, 48)

Аннотация. Целью исследования является качественная оценка условий проживания населения в пригородах Санкт-Петербурга, в том числе выявление отличий и общих закономерностей развития этих пригородов по разным направлениям от центра города.

Материалы и методы. Использованы результаты онлайн-опроса жителей пригородов Санкт-Петербурга, по их отношению к комфортности проживания в своих населенных пунктах

Результаты и обсуждение. В рамках установленных авторами условных границ пригородной зоны исследуемого региона выявлены типичные общие проблемы и схожие черты в развитии социальной жизни и связи с центром, а также различия северных, восточных и южных пригородов относительно условий проживания, транспортной доступности и самоидентификации.

Заключение. По результатам качественной оценки жителями пригородов, участвующими в анкетировании, интересно было проследить степень влияния Санкт-Петербурга на образ жизни и особенности взаимодействия в системе «центр-пригород» в различных группах пригородных территорий. Существует необходимость проведения скординированной пригородной «региональной политики»; большая часть населения пригородной зоны не планирует покидать её пределы; соответственно её развитие, в особенности пространственное, будет продолжаться и дальше.

Ключевые слова: социологический опрос, пригороды, Санкт-Петербург, Ленинградская область, транспортная доступность, инфраструктура.

Источник финансирования: Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда и Санкт-Петербургского научного фонда (проект №23-27-10001) «Петербургские пригороды: природа и люди».

Для цитирования: Васильева О. Е., Мартынов В. Л., Сазонова И. Е., Андреева Т. А., Демидионов М. Ю. Восприятие пригородной зоны Санкт-Петербурга её жителями: основные территориальные особенности и различия (по результатам анкетирования) // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология, 2025, № 3, с. 20-29. DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/I609-0683/2025/3/20-29>

ВВЕДЕНИЕ

При анализе любых процессов, связанных с жизнедеятельностью людей, важную роль играет личная оценка людьми этих процессов, в связи с чем важно отметить, что для достоверности количественные показатели обязательно должны подкрепляться качественной оценкой [4, 9]. Одним из наиболее удобных и распространенных методов социального исследования является метод анкетирования. Свое применение в отечественной социальной географии он нашел еще в 1970-80-е годы. В нашей стране пионером в экономической и социальной географии была Ж. А. Зайончковская, под руководством которой группа исследователей из Института географии в рамках изучения эволюции расселения проводили анкетирование для изучения внутренней миграци-

онной мобильности населения СССР и, в частности, для изучения проблем адаптации мигрантов в новых городах Сибири. Все же стоит отметить, что это скорее были отдельные исследования, и массового использования в советский период качественные методы в социально-экономической географии не получили. Только в постсоветский период начинает активное внедрение методов качественной оценки, заимствованных в основном из социологии, антропологии и этнологии, в социальную географию [3, 8].

В настоящее время такие российские географы как А. И. Алексеев, Т. Г. Нефедова, М. С. Савоскул, А. А. Смирнова и др. применяют методы социологических опросов в интегрированном виде с проведением глубинных интервью, а также с количественными мето-

© Васильева О. Е., Мартынов В. Л., Сазонова И. Е., Андреева Т. А., Демидионов М. Ю., 2025

✉ Демидионов Михаил Юрьевич, e-mail: demidionovforwork@gmail.com



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

дами, в основном, для изучения миграционных процессов, сельского образа жизни населения и неформальных связей сельско-городских сообществ, где мнение местных жителей или других категорий населения может составить более объективную, картину происходящего.

В последние десятилетия заметную популярность получают онлайн-анкетирования, которые позволяют за достаточно короткий срок собрать большие объемы данных. Наибольшую популярность, данный тип опроса населения приобрёл во время пандемии COVID-19 [15]. Такая форма проведения социологических опросов заметно упрощает и обработку полученных результатов. Возможность анонимного участия в опросе позволяет респондентам чувствовать себя более комфортно и откровенно отвечать на вопросы [18]. Подобные методы нередко используются в зарубежной научной литературе, особенно в исследованиях, посвящённых поведенческим особенностям жителей городов и пригородов. Из подобных работ можно выделить исследования, посвящённые вопросам изучения субурбанизации [11, 13, 14], транспорта [12, 16, 19], влияния транспортной доступности на онлайн-шоппинг [17]. Онлайн-анкетирование использовалось как один из инструментов и для изучения отдельных аспектов трансформации сельского образа жизни малых сел Ленинградской области, а также оценки качества жизни в сельской местности Тверской области и других регионов нашей страны [1, 5, 6, 7, 10].

Целью данного исследования является качественная оценка условий проживания населения в пригородах Санкт-Петербурга, в том числе выявление отличий и общих закономерностей развития этих пригородов по разным направлениям от центра города.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Для написания данной статьи были использованы материалы онлайн анкетирования населения, которое проводилось с 10/2023 по 5/2024 годы. В опросе участвовали жители приграничных районов Санкт-Петербурга или населенных пунктов, занимающих приграничное положение и входящих в состав Ленинградской области. Опросник представлял онлайн форму, состоящую из 30 вопросов. В анкетировании принял участие 202 человека. Для поиска респондентов были задействованы открытые группы сообществ пригородов Санкт-Петербурга в социальной сети «ВКонтакте». Для обработки результатов проведенного социологического опроса использовались методы статистического анализа. Для визуализации полученных данных применялись графические редакторы (Adobe Photoshop) и ГИС (QGIS).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Для установления фактических географических границ пригородной зоны Санкт-Петербурга авторами использовалось сопоставление юридических границ города и области с эмпирическими наблюдениями по основным направлениям границ [2]. Одними из основных параметров выделения внутренней и внешней границ пригородной зоны являются система расселения и

транспортная доступность. Сложность понимания границ в большей степени связана также и с социальным аспектом, в частности, с самоидентичностью самих жителей приграничных территорий. Для характеристики условий проживания, комфорtnости так называемых «социальных» границ пригородной зоны и выявления их отличительных особенностей по направлениям и было проведено анкетирование населения пригородов. В анкетировании участвовали жители населённых пунктов, расположенные либо в границах, либо находящие в непосредственной близости к внешней границе пригородной зоны (рис. 1). Немаловажным фактом стало и активное заселение некоторых населённых пунктов (Кудрово, Сертолово и пр.), что сказалось и на количестве респондентов.

Среди населенных пунктов, в которых проживают респонденты можно выделить следующие (см. рис. 1). Территории, отмеченные в качестве места проживания участниками опроса, находятся в разных направлениях от Санкт-Петербурга. Их условно можно отнести к южным, северным и восточным пригородным зонам. Большая часть опрошенных проживает в северной и северо-восточной пригородных зонах.

Среди всех опрошенных практически равное соотношение наблюдается по указанному официальному месту проживания (52 % проживает на территории Ленинградской области и 48 % – на территории Санкт-Петербурга). В начале опроса также было интересно узнать о позиционировании себя жителем области, пригорода или города. Большая часть опрошенных выбрала категорию «Житель г. Санкт-Петербург», а далее примерно в равных пропорциях разделились мнения на «Житель пригорода» и «Житель Ленинградской области» (рис. 2). Несмотря на то, что официально большая часть опрошенных проживает на территории Ленинградской области, только 20 % готовы считать себя жителем области. Можно предположить, что большинству жителей пригородных территорий комфортнее видеть себя в статусе жителя большого города, что может проявляться и в постоянной ежедневной связи с городом (ежедневные поездки в Санкт-Петербург на обучение, работу и др.).

Стоит отметить, что среди опрошенных именно жители северных пригородов больше отмечали себя жителями города, а в южных около половины респондентов позиционируют себя жителями пригородов. Это, отчасти, можно связать с историей развития застройки пригородной территории Санкт-Петербурга и транспортным сообщением с центром Санкт-Петербурга. Южные пригороды застраивались более автономно от центра, на территориях бывших совхозов, где в последующем открывались промышленные предприятия. В этих пригородах концентрировалось больше мест приложений труда относительно других направлений. Северные курортные пригороды разрастались как районы большого города, как более привлекательные для постоянного места жительства с точки зрения

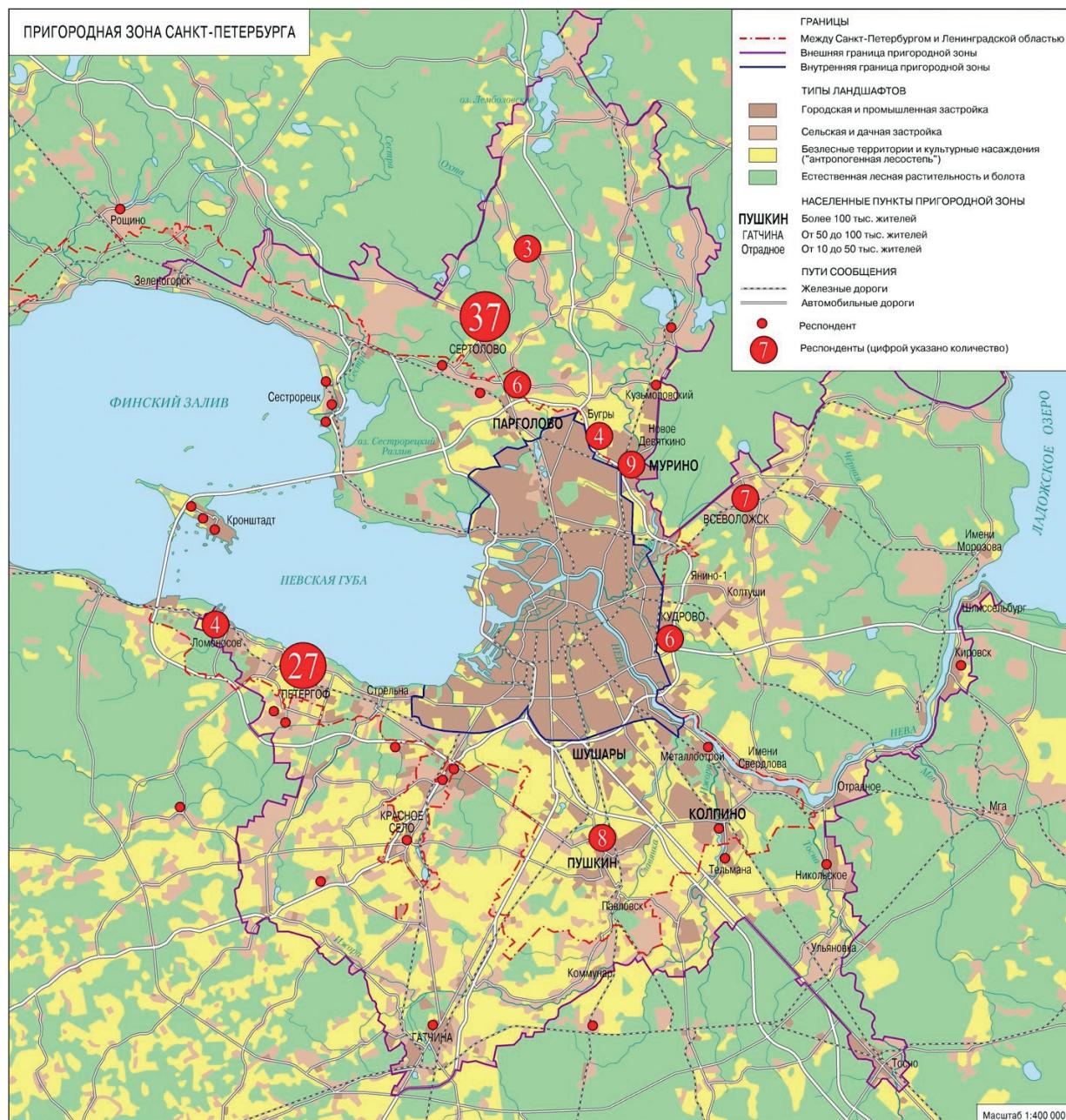


Рис. 1. Распределение респондентов по населенным пунктам (составлено авторами)
[Fig. 1. Distribution of respondents by localities (compiled by the authors)]

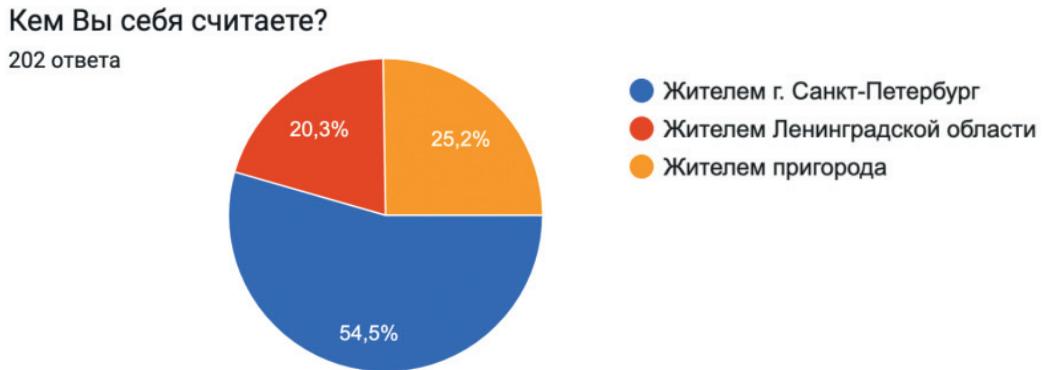
рекреационного потенциала. Население в этих районах не ориентировалось на возможности трудаустройства, поэтому постоянная связь с центром оставалась.

Первый блок вопросов связан с определением социологической характеристики респондентов (пол, возраст, уровень образования, сфера профессиональной деятельности, семейное положение). Данный тип вопросов помогает создать «социальный образ» пригородов. В частности, определить динамику развития пригородов за счет увеличения количества молодых семей в них, мобильности населения, а также дать качественную характеристику населения по уровню образования и профессиональным направлениям. Это в дальнейшем также может влиять на нагрузку и потенциал развития

объектов инфраструктуры и транспорта в пригородах.

Большую часть опрошенных составляют женщины. Около половины респондентов отметили возрастную категорию 18-29 лет с высшим образованием. Среди сфер профессиональных интересов больше всего можно отметить категории служащих (врачи, преподаватели, учителя, работники культуры и пр.), специалисты и студенты. По семейному статусу около 43 % – лица, состоящие в браке и около 37 % – никогда не состоявшие в браке.

По результатам социальной характеристики респондентов можно сделать вывод, что большая их часть по всем аспектам подходит для мобильной активности и возможном тесном взаимодействии с центром.



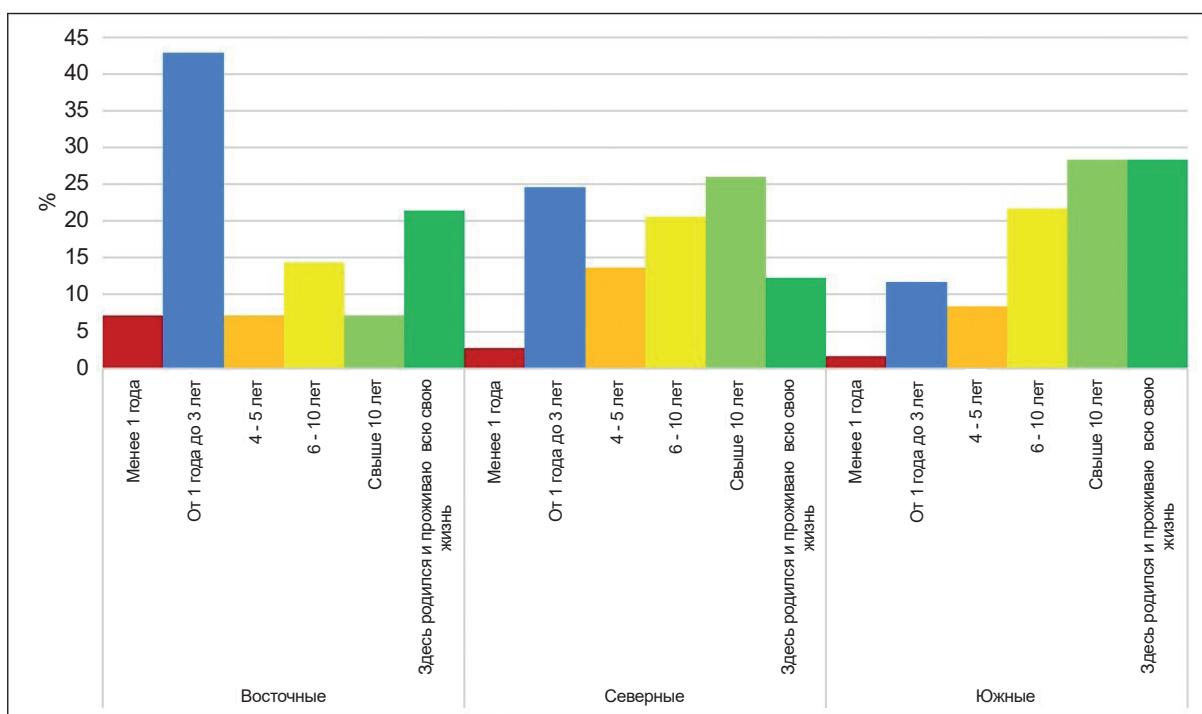
*Rus. 2. Соотношение участников опроса по идентификации себя как жителя (составлено авторами)
[Fig. 2. Ratio of survey participants to identify themselves as residents (compiled by the authors)]*

Далее следует блок вопросов, которые раскрывают связь респондентов с местом проживания (жилищные условия, давность проживания в данном населенном пункте и др.).

Основная часть опрошенных ($\approx 86\%$) отметили, что проживают в отдельных квартирах, заметно меньше – в частном доме ($\approx 8\%$) и менее 5 % проживают в коммунальных квартирах и также в комнатах, относящихся к муниципальной собственности. В основном все респонденты проживают более года в отмеченных местах жительства, большинство которых – жители, которые родились или всю сознательную жизнь проживают именно в данных населенных пунктах ($\approx 29\%$) и жители, проживающие более 10 лет ($\approx 25\%$ опрошенных). Большая часть респондентов из южных пригородов проживает более 10 лет по месту жительства,

в целом по этой группе наблюдается более длительное проживание. Около половины респондентов из восточной группы пригородов отметили, что проживают по месту жительства относительно мало (рис. 3). Такие отличия напрямую связаны с застройкой в пригородах Санкт-Петербурга. В восточном направлении за последние несколько лет более активно и быстро застраиваются пригородные территории, а стоимость жилья там заметно ниже, чем в южных и северных пригородных зонах. В восточном направлении активно заселяются территории молодыми семьями, которые выбирают преимущественно более бюджетные варианты по стоимости жилья.

Многие из опрошенных ($\approx 60\%$) отметили, что расположение их места жительства является достаточно удобным и они не хотели бы переезжать.

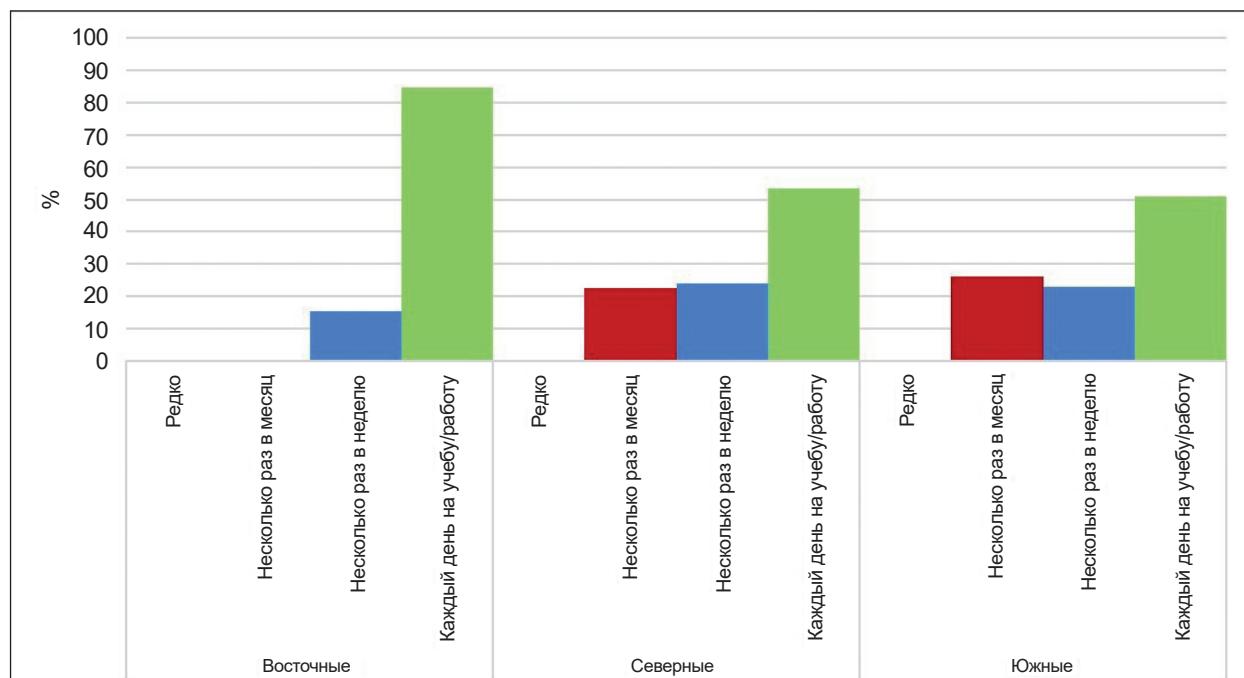


*Rus. 3. Распределение ответов респондентов по сроку проживания в населенном пункте с учетом направлений (составлено авторами)
[Fig. 3. Distribution of respondents' responses by length of residence in the locality, taking into account directions (compiled by the authors)]*

Далее следует большой блок вопросов, направленных для выявления основных направлений взаимодействий респондентов с центром (Санкт-Петербург) в области получения различных видов услуг, частотой посещения центра, транспортной доступностью получаемых услуг, а также удобством и качеством работы транспорта, дорожной сети и др.

По результатам ответов можно отметить, что чуть более половины опрошенных совершает поездки в Санкт-Петербург ежедневно, в основном с учебными и

рабочими целями. Около 20 % респондентов посещают центр несколько раз в неделю, около 17 % – несколько раз в месяц. Большую активность по ежедневным поездкам в центр можно наблюдать по ответам респондентов, проживающих в восточных пригородах (более 80 %), меньшая активность наблюдается среди участников опросов южных пригородов, среди которых только около половины отметили, что совершают поездки в центр ежедневно, а по 20-25 % опрошенных посещают центр несколько раз в неделю и несколько раз в месяц соответственно (рис. 4).



*Rис. 4. Частота посещений респондентами Санкт-Петербурга по направлениям (составлено авторами)
[Fig. 4. Frequency of visits by respondents to St. Petersburg by directions (compiled by the authors)]*

В качестве основных целей для посещения Санкт-Петербурга было отмечено: посещение культурно-досуговых мероприятий ($\approx 58 \%$), работа ($\approx 50 \%$), за покупкой непродовольственных товаров ($\approx 37 \%$) и учеба ($\approx 32 \%$) (рис. 5).

Среди основных услуг, получаемых в своем населенном пункте, большинство опрошенных выбрали: покупку продовольственных товаров ($\approx 87 \%$), получение медицинских услуг ($\approx 43 \%$) и покупку непродовольственных товаров ($\approx 30 \%$) (рис. 6).

Респонденты также отметили, что для поездок в Санкт-Петербург используют в качестве транспортного средства в основном автобус ($\approx 35 \%$ опрошенных), личный автомобиль ($\approx 32 \%$) и электричку ($\approx 22 \%$). Чаще всего поездки проходят с одной пересадкой (47 % опрошенных) или без пересадок ($\approx 33 \%$). Пересадка осуществляется, как отметила большая часть опрошенных, для смены транспорта (автобус на метрополитен). Это самый распространенный вариант транспортной доступности из пригородов до центрагорода, который заметно сокращает затраченное время на поездку (рис. 7).

Более половины опрошенных указали, что для

того, чтобы добраться до центра города им требуется в среднем менее 1 ч. 30 мин., а в утренние или вечерние часы, когда есть проблема с пробками на дорогах, дорога по времени занимает от 1 ч. 30 мин. до 2 ч. С парковочными местами практически половина респондентов указали, что проблемы отсутствуют. По времени, чтобы добраться до работы или учебы от места проживания, большинству опрошенных понадобится около 1 ч.

Заключительная часть вопросов направлена на общую оценку качества и комфортности проживания в своем населенном пункте. Немногим более половины опрошенных отметили, что проживают в населенном пункте со средним состоянием жилого фонда и объектов социальной инфраструктуры. По общей степени комфорта проживания в своем населенном пункте большинство респондентов оценили средний уровень комфорта (рис. 8).

Также было отмечено, что качество жизни в населенном пункте по месту проживания для многих респондентов за последние несколько лет практически не изменилось или улучшилось, но незначительно.

С какими целями Вы чаще всего посещаете Санкт-Петербург?

202 ответа

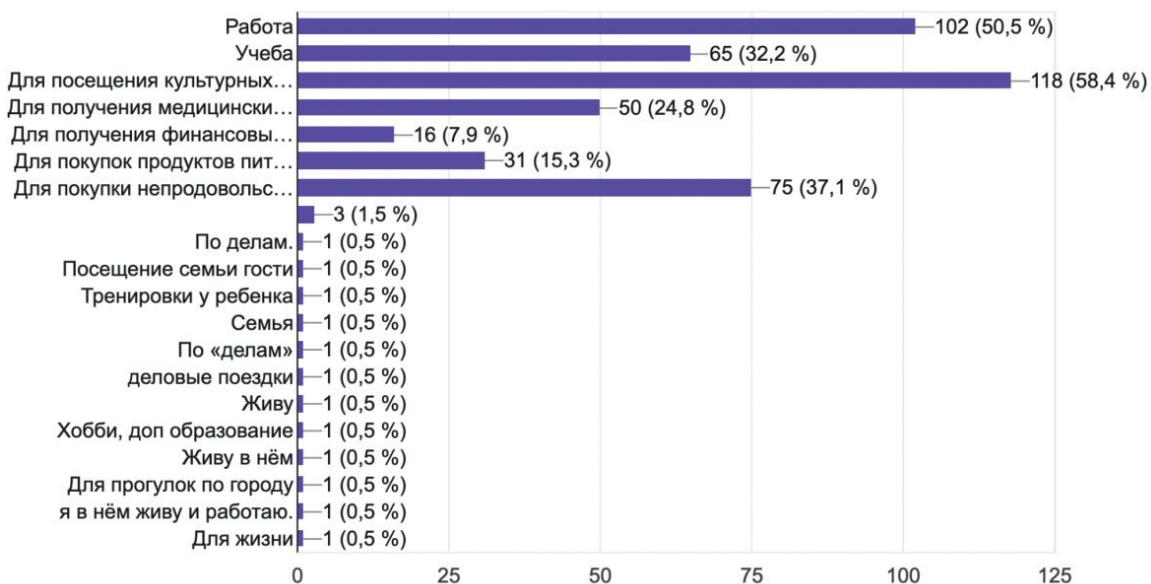


Рис. 5. Структура основных услуг, получаемых в Санкт-Петербурге (составлено авторами)
[Fig. 5. Structure of basic services received in St. Petersburg (compiled by the authors)]

Какие услуги Вы чаще всего получаете у себя в населенном пункте?

202 ответа

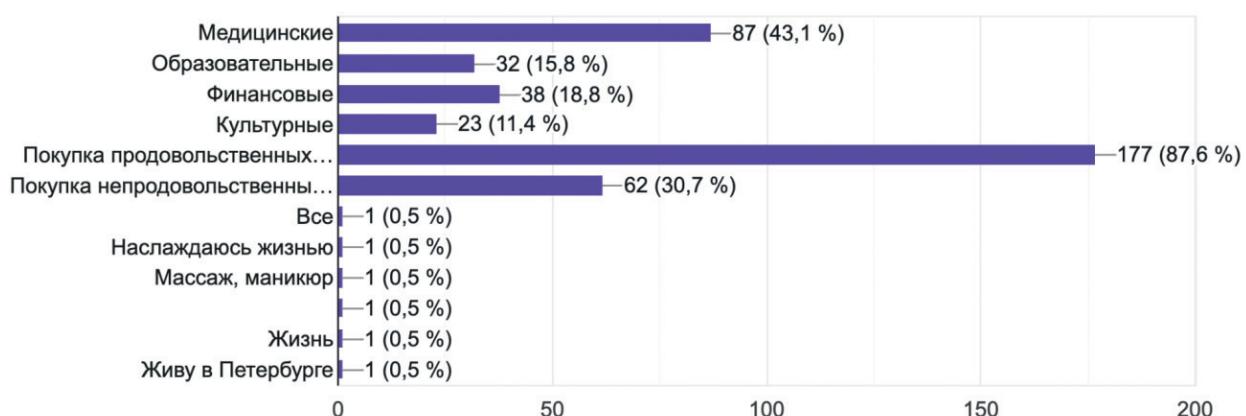


Рис. 6. Структура основных услуг, чаще всего получаемых в своем населенном пункте (составлено авторами)
[Fig. 6. Structure of basic services most often received in their locality (compiled by the authors)]



Рис. 7. Соотношение видов транспорта для поездок в Санкт-Петербург и количества пересадок (составлено авторами)
[Fig. 7. Ratio of modes of transport for trips to St. Petersburg and the number of transfers (compiled by the authors)]

Оценка общего уровня комфорtnости проживания

202 ответа



Рис. 8. Оценка общего уровня комфорtnости проживания (составлено авторами)
[Fig. 8. Assessment of the general level of living comfort (compiled by the authors)]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведённого исследования прослеживаются черты как сходства, так и различия в восприятии жизни в пригородной зоне в северной, восточной и южной её частях.

Сходство заключается в первую очередь в том, что во всех трёх частях пригородной зоны наблюдаются сходная или близкая оценка условий проживания населения (сочетание старого и нового жилого фонда), практически все опрошенные имеют собственное жилье и относительно схожую транспортную доступность до центра Санкт-Петербурга (используют, как правило, два вида транспорта, чтобы добраться до центра и дорога занимает в среднем около 1 ч. 30 мин.). То, что большая часть жителей пригородов имеет своё жильё, можно связать с общей для пригородной зоны историей её формирования. Пригороды Санкт-Петербурга в последние десятилетия переживают очень быстрый рост, соответственно большая часть их нынешнего населения как раз и переселялась в пригороды ради «своего жилья». Итоги опроса существенно противоречат широко распространённому мнению о том, что «новые пригороды» представляют собой чуть ли не «гетто», и их жители готовы выехать оттуда при первой же возможности. В целом, чуть больше половины опрошенных жителей пригородов не хотели бы менять свое место жительства, и в основном удовлетворены по большинству предложенных показателей качеством проживания в своем населенном пункте (в частности, качеством жилищных условий, качеством торгового обслуживания, приемлемостью цен на товары и услуги, транспортной доступностью). Менее всего респонденты удовлетворены качеством культурно-досуговых мероприятий, которые проходят в местах, где они проживают. Последнее отражается как раз в первенстве такого рода услуг, за получением которых чаще всего опрошенные жители пригородов выезжают в Санкт-Петербург.

Из различий по оценкам респондентов из южных, северных и восточных пригородов можно отметить, что, несмотря на географическую общую близость с

центром города жители северных и восточных пригородов более всего идентифицируют себя как жители Санкт-Петербурга, а большая доля респондентов южных территорий позиционируют себя жителями пригородов. Во много этому могло способствовать историческое прошлое пригородных территорий, включая особенности развития застройки, промышленных объектов на их территории как мест приложения труда. Участники онлайн опроса южных пригородов также отметили, что дольше всего проживают в своих населенных пунктах, в отличие от восточных, где активно последние несколько лет ведется застройка территории и сюда переселяются достаточно много молодых семей. Стоит также отметить, что цены на жилье в восточном направлении меньше, чем в северном и южном, что также является причиной большего спроса на жильё и возможностью переселиться сюда молодому трудоспособному населению. Жители восточных пригородов также чаще посещают Санкт-Петербург (более 80 % ежедневно), в сравнении с южными, где около половины опрошенных местных жителей посещает город несколько раз в неделю или месяц.

Исходя из итогов опроса, следует предполагать, что, во-первых, отсутствуют различия в восприятии своего места жительства у жителей частей пригородной зоны, входящих в состав Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Исходя из этого, требуется проведение взаимосвязанной и скоординированной пригородной «региональной политики» в этих субъектах Федерации. Во-вторых, большая часть населения пригородной зоны не собирается в пределах прогнозируемого будущего покидать её пределы, соответственно развитие пригородной зоны, в том числе и пространственное, будет и дальше продолжаться. В-третьих, основными различиями в восприятии мест своего проживания среди жителей пригородной зоны являются «румбовые» – прослеживается некоторая разница между жителями северных и восточных пригородов с одной стороны и южных с другой, что также требуется принимать во внимание при разработке планов и проектов дальнейшего развития пригородов Санкт-Петербурга.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алексеев А. И., Васильева О. Е., Удовенко В. С. Сельский образ жизни: опыт изучения на примере малых сел Ленинградской области // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле*, 2020, № 65 (3), с. 468-480.
2. Антропогенные и природные факторы формирования границ пригородной зоны Санкт-Петербурга / В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова, О. Е. Васильева и др. // *Балтийский регион*, 2024, т. 16, № 2, с. 63-83.
3. Замятин Н. Ю. Территориальные идентичности и социальные структуры // *Отечественные науки и современность*, 2012, № 5, с. 151-163.
4. Кириллов П. Л., Савоскул М. С. Количественные и качественные методы в социально-экономической географии // *Социально-экономическая география в России*, 2016, с. 31-36.
5. Нефедова Т. Г. Российская глубинка глазами ее обитателей // *Угорский проект: экология и люди ближнего Севера*, 2008, с. 98-120.
6. Оценка динамики качества жизни населения Кулундинского района Алтайского края / Н. В. Бараксина, С. В. Бараксин, О. Н. Замятин и др. // *Социодинамика*, 2023, № 8, с. 33-46.
7. Пивовар Г. А., Алексеев А. И. Сельско-городские связи на границе с Московской агломерацией // *Вестник Московского университета. Серия 5. География*, 2018, № 6, с. 100-103.
8. Социально-географическая типология сельско-городских сообществ / В. С. Удовенко, М. С. Савоскул, А. И. Алексеев, О. Е. Васильева // *Вестник Московского университета. Серия 5. География*, 2021, № 2, с. 3-12.
9. Троцук И. В. Качественно-количественный формат сельско-социологических мониторингов: возможность или необходимость? // *Социально-экономический и гуманитарный журнал*, 2020, № 3 (17), с. 18-34.
10. Фомкина А. А. Расхождения в оценках численности сельского населения (на примере Тверской области) // *Вестник Московского университета. Серия 5. География*, 2017, № 6, с. 88-91.
11. Aritenang A. F. Identifying post-suburbanization: The case of the Jakarta metropolitan area (JMA) // *Habitat International*, 2023, vol. 138, pp. 102857.
12. Exploring changes in the frequency of public transport use among residents who move to outer suburban greenfield estates / C. De Gruyter, L. Gunn, A. Kroen et al. // *Case Studies on Transport Policy*, 2022, vol. 10, issue 1, pp. 341-353.
13. Hanlon B., Vicino T. J. *The Routledge Companion to the Suburbs*. New York: Routledge, 2019. 375 p.
14. Ji N. Y. Return to the countryside: An ethnographic study of young urbanites in Japan's shrinking regions // *Journal of Rural Studies*, 2024, vol. 107, pp. 103254.
15. Prandner D., Seymer A., Weichbold M. The new normal of online survey research // *Researching the 'New Normal' Social World*, 2023, 21 p.
16. Terry J., Bachmann C. Estimating suburban preferences for integrated public transit and ridesourcing services through a revealed-preference/stated-preference survey // *Journal of Public Transportation*, 2023, vol. 25, pp. 100047.
17. The connections between e-shopping and sustainable transport choices – Comparing urban and rural environments / A. Arranz-López, A. Blitz, R. F. Elizondo-Candanedo, M. Lanzen-dorf // *Journal of Transport Geography*, 2024, vol. 117, pp. 103898.
18. Thompson A., Utz R. Online surveys: lessons learned in detecting and protecting against insincerity and bots // *Quality & Quantity*, 2024, pp. 1-17.
19. Tripathi R. Impact of Restricted Public Transport Since COVID-19 on Women in Rural India: A Qualitative Study // *Research in Transportation Business & Management*, 2024, vol. 56, pp. 101167.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Поступила в редакцию: 15.10.2024

Принята к публикации: 01.09.2025

ECONOMIC, SOCIAL, POLITICAL AND RECREATIONAL GEOGRAPHY

UDC 908

DOI: https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2025/3/20-29

ISSN 1609-0683

Perception of the Suburban Area of St. Petersburg by Its Residents: Main Territorial Features and Differences (Based on Survey Results)

O. E. Vasil'yeva, V. L. Martynov, I. E. Sazonova, T. A. Andreeva, M. Yu. Demidionov✉

*Herzen State Pedagogical University of Russia, Russian Federation
(48, Moyka River Emb., Saint-Petersburg, 191186)*

Abstract. The purpose of the research is a qualitative assessment of the living conditions of the population in the suburban areas of St. Petersburg, including identifying differences and general patterns of development of these suburbs in various directions from the city centre.

© Abramova L. A., Lipetskikh A. A., Ryazanov A. V., 2025

✉ Mikhail Yu. Demidionov, e-mail: demidionovforwork@gmail.com



The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Materials and methods. The study utilizes the results of an online survey conducted among residents of St. Petersburg's suburbs. The survey focuses on residents' attitudes towards the comfort level of living in their localities.

Results and discussion. Within the defined boundaries of the suburban area of the region under study, typical common issues and similar features in the development of social life and connections with the city centre were revealed. Additionally, differences are identified in terms of living conditions, transportation accessibility, and self-perception between the northern, eastern, and southern suburban neighborhoods.

Conclusion. Based on the results of a qualitative assessment by residents of the suburbs participating in the survey, it was interesting to examine the degree of influence of St. Petersburg on lifestyle and the peculiarities of interaction in the system «centre-suburb» in various groups of suburban areas. There is a need for a coordinated suburban «regional policy»; most of the population of the suburban area does not intend to leave its borders; accordingly, its development, particularly spatial, is likely to continue in the future.

Key words: sociological survey, suburbs, St. Petersburg, Leningrad Region, transport accessibility, infrastructure.

Funding: The research was carried out with the financial support of the Russian Science Foundation and the St. Petersburg Science Foundation (project No. 23-27-10001) «St. Petersburg Suburbs: nature and people».

For citation: Vasilyeva O. E., Martynov V. L., Sazonova I. E., Andreeva T. A., Demidionov M. Yu. Perception of the Suburban Area of St. Petersburg by Its Residents: Main Territorial Features and Differences (Based on Survey Results). *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria: Geografiya. Geoekologiya*, 2025, no. 3, pp. 20-29. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2025/3/20-29>

REFERENCES

1. Alekseev A. I., Vasil'eva O. E., Udovenko V. S. Sel'skij obraz zhizni: opyt izuchenija na primere malyh sel Leningradskoj oblasti [Rural lifestyle: the experience of studying the example of small villages in the Leningrad region]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Nauki o Zemle*, 2020, no. 65 (3), pp. 468-480. (In Russ.)
2. Antropogennye i prirodnye faktory formirovaniya granic prigorodnoj zony Sankt-Peterburga [Anthropogenic and natural factors of the formation of the boundaries of the suburban area of St. Petersburg] / V. L. Martynov, I. E. Sazonova, O. E. Vasil'eva i dr. *Baltijskij region*, 2024, vol. 16, no. 2, pp. 63-83. (In Russ.)
3. Zamyatina N. Ju. Territorial'nye identichnosti i social'nye struktury [Territorial identities and social structures]. *Otechestvennye nauki i sovremennost'*, 2012, no. 5, pp. 151-163. (In Russ.)
4. Kirillov P. L., Savoskul M. S. Kolichestvennye i kachestvennye metody v social'no-jeconomicheskoy geografii [Quantitative and qualitative methods in socio-economic geography]. *Social'no-jeconomicheskaja geografija v Rossii*, 2016, pp. 31-36. (In Russ.)
5. Nefedova T. G. Rossijskaja glubinka glazami ee obitatelyej [The Russian hinterland through the eyes of its inhabitants]. *Ugorskij proekt: jekologija i ljudi blizhnego Severa*, 2008, pp. 98-120. (In Russ.)
6. Ocenna dinamiki kachestva zhizni naselenija Kulundinskogo rajona Altajskogo kraja [Assessment of the dynamics of the quality of life of the population of the Kulundinsky district of the Altai Territory] / N. V. Varaksina, S. V. Varaksin, O. N. Zamyatina i dr. *Sociodinamika*, 2023, no. 8, pp. 33-46.
7. Pivovar G. A., Alekseev A. I. Sel'sko-gorodskie svjazi na granice s Moskovskoj aglomeracijey [Rural-urban relations on the border with the Moscow agglomeration]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 5. Geografija*, 2018, no. 6, pp. 100-103. (In Russ.)
8. Social'no-geograficheskaja tipologija sel'sko-gorodskikh soobshhestv / V. S. Udovenko, M. S. Savoskul, A. I. Alekseev, O. E. Vasil'eva [Socio-geographical typology of rural-urban communities]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 5. Geografija*, 2021, no. 2, pp. 3-12. (In Russ.)
9. Trocuk I. V. Kachestvenno-kolichestvennyj format sel'sko-sociologicheskikh monitoringov: vozmozhnost' ili neobhodimost'? [Qualitative and quantitative format of rural sociological monitoring: an opportunity or a necessity?]. *Social'no-jeconomicheskij i gumanitarnyj zhurnal*, 2020, no. 3 (17), pp. 18-34. (In Russ.)
10. Fomkina A. A. Rashozhdjenija v ocenkah chislennosti sel'skogo naselenija (na primere Tverskoj oblasti) [Discrepancies in estimates of the rural population (using the Tver Region as an example)]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 5. Geografija*, 2017, no. 6, pp. 88-91. (In Russ.)
11. Aritenang A. F. Identifying post-suburbanization: The case of the Jakarta metropolitan area (JMA). *Habitat International*, 2023, vol. 138, pp. 102857.
12. Exploring changes in the frequency of public transport use among residents who move to outer suburban greenfield estates / C. De Gruyter, L. Gunn, A. Kroen et al. *Case Studies on Transport Policy*, 2022, vol. 10, issue 1, pp. 341-353.
13. Hanlon B., Vicino T. J. *The Routledge Companion to the Suburbs*. New York: Routledge, 2019. 375 p.
14. Ji N. Y. Return to the countryside: An ethnographic study of young urbanites in Japan's shrinking regions. *Journal of Rural Studies*, 2024, vol. 107, pp. 103254.
15. Prandner D., Seymer A., Weichbold M. The new normal of online survey research. *Researching the 'New Normal' Social World*, 2023, 21 p.
16. Terry J., Bachmann C. Estimating suburban preferences for integrated public transit and ridesourcing services through a revealed-preference/stated-preference survey. *Journal of Public Transportation*, 2023, vol. 25, pp. 100047.
17. The connections between e-shopping and sustainable transport choices – Comparing urban and rural environments / A. Arranz-López, A. Blitz, R. F. Elizondo-Candanedo, M. Lanzendorf. *Journal of Transport Geography*, 2024, vol. 117, pp. 103898.
18. Thompson A., Utz R. Online surveys: lessons learned in detecting and protecting against insincerity and bots. *Quality & Quantity*, 2024, pp. 1-17.
19. Tripathi R. Impact of Restricted Public Transport Since COVID-19 on Women in Rural India: A Qualitative Study. *Research in Transportation Business & Management*, 2024, vol. 56, pp. 101167.

Conflict of interests: The authors declare no information of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

Received: 15.10.2024

Accepted: 01.09.2025

Васильева Ольга Евгеньевна

Кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: 0000-0002-7779-8861, e-mail: vasilyeva.o.e@gmail.com

Мартынов Василий Львович

Доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: 0000-0002-7741-1719, e-mail: martin-vas@yandex.ru

Сазонова Ирина Евгеньевна

Кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: 0000-0002-3456-1223, e-mail: iesazonova@mail.ru

Андреева Татьяна Александровна

Кандидат географических наук, доцент кафедры физической географии и природопользования Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: 0000-0002-5699-8389, e-mail: chippo_@mail.ru

Демидионов Михаил Юрьевич

Кандидат географических наук, инженер лаборатории рационального природопользования Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: 0009-0009-6853-319X, e-mail: demidionovforwork@gmail.com

Olga E. Vasil'yeva

Cand. Sci. (Geogr.), Assoc. Prof. at the Department of Economic Geography, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, ORCID: 0000-0002-7779-8861, e-mail: vasilyeva.o.e@gmail.com

Vasiliy L. Martynov

Dr. Sci. (Geogr.), Professor at the Department of Economic Geography, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, ORCID: 0000-0002-7741-1719, e-mail: martin-vas@yandex.ru

Irina E. Sazonova

Cand. Sci. (Geogr.), Assoc. Prof. at the Department of Economic Geography, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, ORCID: 0000-0002-3456-1223, e-mail: iesazonova@mail.ru

Tatiana A. Andreeva

Cand. Sci. (Geogr.), Assoc. Prof. at the Department of Physical Geography and Rational Environmental Management, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, ORCID: 0000-0002-5699-8389, e-mail: chippo_@mail.ru

Mikhail Yu. Demidionov

Cand. Sci. (Geogr.), Engineer at the Laboratory of rational environmental management, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, ORCID: 0009-0009-6853-319X, e-mail: demidionovforwork@gmail.com