



и мониторинга экономических потерь от смертности, заболеваемости и инвалидизации населения». Выборка квотная, ограничена респондентами старших возрастных групп (50–54 года, 55–59 лет, 60–64 года, 65 лет и более), работающими в агропродовольственном комплексе.

<sup>10</sup> См.: Потребность организаций в рабочих местах для замещения вакантных рабочих мест по видам экономической деятельности на 31 октября. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour\\_force/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour_force/) (дата обращения: 21.03.2015).

<sup>11</sup> См.: Madrid International Plan of Action on Ageing. Report of the Second World Assembly on Ageing. Madrid. 8–12 April 2002. New York, United Nations. URL: <http://social.un.org/index/Ageing/Resources/MadridInte>

[nationalplanofactiononageing.aspx](http://nationalplanofactiononageing.aspx) (дата обращения: 14.03.2015).

<sup>12</sup> См.: Федеральная целевая программа «Старшее поколение» на 2002–2004 годы : принята Постановлением Правительства РФ от 29 января 2002 г. № 70. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

<sup>13</sup> См.: Демографическая политика Российской Федерации на период до 2025 года // Министерство труда и социальной защиты РФ. URL: <http://www.rosmintrud.ru/ministry/programms/6> (дата обращения: 24.03.2015).

<sup>14</sup> См.: Об утверждении новой редакции государственной программы «Содействие занятости населения». URL: <http://government.ru/docs/11928/> (дата обращения: 24.03.2015).

УДК 316.42

## СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОДСКОЙ СОЦИУМ И ПРОСТРАНСТВО ДЕТСТВА: ПРОБЛЕМЫ СОПРЯЖЕННОГО РАЗВИТИЯ

Ю. Ю. Антропова

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина, Екатеринбург  
E-mail: ayy2102@mail.ru

И. А. Калинин

Благотворительный фонд «Свои дети», Екатеринбург  
E-mail: igor\_kalinin@hotmail.com

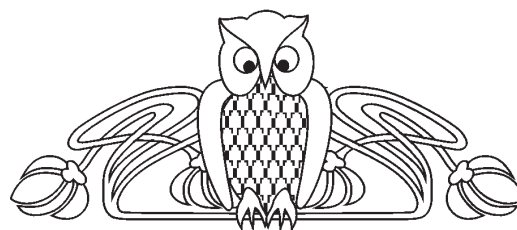
Рассматривается проблема сужения пространства детства в ее взаимосвязи с негативными тенденциями развития современного городского социума. Выявлено влияние городского ландшафта на «детское территориальное поведение» и на развитие личности ребенка в целом, приводящее в конечном итоге к нарушению процессов передачи социально-исторического опыта и адаптации в социуме, социальным деструкциям и девиациям. В рамках проведенного социологического исследования г. Екатеринбург рассматривается как пример современного российского мегаполиса и анализируется с позиций «город, удобный для жизни» и «город, доброжелательный к детям».

**Ключевые слова:** городской социум, пространство детства, детское территориальное поведение, город, удобный для жизни, город, доброжелательный к детям.

### Modern Urban Society and Space Children: the Problem of Pairing

Yu. Yu. Antropov, I. A. Kalinin

The problem of childhood space narrowing in its relationship with the negative trends in the development of modern urban society. The influence of the urban landscape to «children's Territorial behavior» and personality development of the whole child, leading eventually to a breach of transfer processes of socio-historical experience and adaptation in society, social destruction and deviation. As part of the sociological research Ekaterinburg as an example of modern Russian metropolis is analyzed from the standpoint of «the city, convenient for life» and «city friendly to children».



**Key words:** urban of sotsium, space of childhood, children's territorial behavior, city, convenient for the life, city, benevolent to the children.

DOI: 10.18500/1818-9601-2016-16-2-153-161

Современный мир крайне динамично меняется, обретает принципиально иную социокультурную динамику и становится, по словам Э. Гидденса, «ускользающим»<sup>1</sup>. При этом Э. Гидденс указывает, прежде всего, на изменения в социальных практиках, мышлении и поведении людей, вызванные потерей важности и ценности для человека окружающего мира, приводящие к разрыву социальной преемственности и трансформации моделей поведения людей. В результате этого жизненный путь человека выступает как отдельный временной сегмент, практически не связанный с преемственностью поколений, а развитие социума в общественном сознании носит характер фрагментарный и дисперсионный.

Ю. Хаббермас, анализируя социокультурную динамику современного мира, поднимает серьезную проблему искажения естественных коммуникаций между людьми, вызванную отчуждающим вмешательством инфраструктурных, информационных и иных изменений общества. Структурное развитие социума под влиянием усложняющейся динамики изменений, по мнению Ю. Хаббермаса, приобретает все более самодостаточный характер, делая его отчужденным от жизни людей, и приобретает исключительно технический (формальный) характер, что приводит к дегуманизации человеческих взаимодействий и взаимоотношений<sup>2</sup>.

Городской социум является, как определил немецкий феноменолог Б. Вальденфельс, «чем-



то большим, нежели собранием построек специального назначения и линий движения транспорта»<sup>3</sup>. Город представляет собой пространство «для соединения разделенного и встречи всего и вся... В этом смысле он противостоит нарастающей фрагментации нашей жизни и несопоставимости логик, определяющих общение с близкими и чужими людьми»<sup>4</sup>.

Ландшафт (от нем. *land* – земля, *schaffen* – творить, создавать) городского социума на протяжении веков выполнял чрезвычайно важные социальные функции, среди которых: «...сообщение жителям города о принадлежности к определенному кругу равных себе»<sup>5</sup>, действие включенности в происходящие явления и события, в том числе через целенаправленное взаимодействие, сопровождающееся чувством солидарности и выражением коллективного «Я». Это приводит к формированию, по выражению американского исследователя Р. Хэрта, «феноменального ландшафта»<sup>6</sup>, т. е. городского ландшафта, прочувствованного и прожитого человеком субъективно или индивидуально-лично через события собственной жизни; но, кроме всего прочего, порождает чувства доверия и безопасности, без которых развитие как социума в целом, так и человека в отдельности проблематично, поскольку сопровождается личностными деформациями и социальными девиациями.

Именно в освоении городского ландшафта через пассивные (наблюдение, фантазирование) и активные (игры, прогулки, расширение территории пребывания) действия формируется «детское территориальное поведение»<sup>7</sup>, в рамках которого удовлетворяются потребности ребенка в общении, движении, эмоциональных впечатлениях, сенсорных и социальных стимулах, признании и прочем и через которое происходит развитие познавательной активности ребенка, его эмоционально-волевой сферы и личности в целом.

Во взаимодействии с городским ландшафтом ребенок проходит «три последовательных стадии: контактная (вчувствование), ориентировочная (сбор информации), активного взаимодействия»<sup>8</sup>. То есть городской ландшафт выступает своеобразной «площадкой» передачи ребенку социально-исторического опыта, и прежде всего эмоционального и коммуникативного опыта взаимоотношений между людьми, и его адаптации к социуму. Соответственно, мы можем говорить о городском ландшафте как об институте социализации ребенка.

Развитие городов в XXI в. претерпевает множество трансформаций и коллизий под влиянием тенденций глобализации, постиндустриализации, модернизации социальной политики, роста индивидуальной и коллективной мобильности и, как следствие, интенсификации проблем экологической и транспортной безопасности и пр.

Как указывает известный урбанист В. Вучик, «автомобильно-ориентированные города

столкнулись с проблемой хронических пробок, а во многих случаях еще и с резким ухудшением качества городской среды в целом <...> поскольку при неограниченном росте использования частных автомобилей традиционные, сложившиеся города перестают быть удобными для жизни (“Livable city”), гуманитарно-ориентированными»<sup>9</sup>.

«...Транспорт выполняет функцию “кровообращения”, соединяя все прочие подсистемы и функции города, такие как расселение, экономическая и социальная жизнь и т. д. Тем не менее, несмотря на всю свою важность, транспорт не должен доминировать над всеми прочими сторонами городской жизни. Опыт показывает, что транспортная система может не только стимулировать развитие города, но и разрушать его базовые качества, такие как устойчивость функционирования и удобство для жизни»<sup>10</sup>.

Современные западные ученые говорят о том, что города с доминированием автотранспорта не могут быть «удобными для жизни», поскольку не сочетают в себе нормально функционирующей экономики, социальной стабильности и гуманитарно-ориентированной городской среды.

Российские ученые и их зарубежные коллеги констатируют серьезную проблему, заключающуюся в том, что, по сравнению с предыдущими поколениями, современные дети имеют существенно меньше возможностей самостоятельного территориального передвижения (к местам учебы и обратно к дому, к друзьям, родственникам, к рекреационным зонам и пр.). А это, в свою очередь, ведет к сужению возможностей спонтанного поведения, уменьшению количества социальных интеракций и к снижению интенсивности социального взаимодействия детей друг с другом, с другими взрослыми в разных социальных обстоятельствах.

Ограничение потребности ребенка в свободном социальном контакте с другими детьми и взрослыми, возможном только при самостоятельном территориальном передвижении, приводит в дальнейшем к искажению психофизического развития, фрустрациям, конфликтам с окружающими и пр. По теории Л. С. Выготского, развитие высших психических функций подчиняется одной и той же закономерности: «...каждая высшая психическая функция в процессе развития поведения развивается дважды: сначала как функция коллективного поведения, как форма сотрудничества или взаимодействия, как средство социального приспособления, т. е. как категория интерпсихологическая, а затем вторично как способ индивидуального поведения ребенка, как средство личного приспособления, как внутренний процесс поведения, т. е. как категория интрапсихологическая»<sup>11</sup>.

Кроме того, необходимо учитывать важность в развитии ребенка произвольности соб-



ственной активности и пространственно-временной организации деятельности. Так, доктор психологических наук Г. Г. Кравцов указывает, что «направление движения развития личности ребенка к собственной индивидуальности совпадает с расширением зоны внутренней свободы, способности сознательного управления своей психикой и поведением, т. е. становлением произвольности»<sup>12</sup>. Таким образом, «показывая отсутствие барьера между волей как осмысленной инициативой, определяющей целостную личность, и произвольностью, произвольное поведение рассматривается как поведение свободное, т. е. построенное ребенком по собственным правилам, в то же время согласующееся с принятыми в обществе нормами»<sup>13</sup>. Нейропсихологи (в частности А. В. Семенович и др.) отмечают, что пространственно-временная организация деятельности ребенка, развитие пространственной ориентировки лежит в основе не только формирования высших психических функций, но и эмоционально-волевой сферы в целом.

«На сегодняшний день специалисты говорят о субклинической депривации подрастающего и последующих поколений, характеризующейся ростом жестокости и правонарушений среди молодежи, ее социальной пассивностью, увеличением количества суицидов, всплеском аффективных, невротических и психических расстройств у детей и подростков, нарушениями в освоении ими социальных ролей и установлении эмоциональных связей. Психически депривированный ребенок вырастает, нередко, в гигиенически образцовой среде, с первоклассным уходом и надзором, но в условиях монотонии чувственных и социальных стимулов...»<sup>14</sup>

Данное обстоятельство в немалой степени обусловлено нарастающей агрессией окружающей городской среды по отношению к детям, в том числе за счет роста массовой автомобилизации, приоритета дорог и парковок перед детскими площадками, парками и другими общественными местами, т. е. непригодности инфраструктуры дорожного движения к интересам детей<sup>15</sup>. Так, по мнению французского урбаниста А. Лефевра, «циркуляция движения становится одной из основных функций общества, обуславливая приоритет парковочных мест, улиц и дорог по отношению к другим соображениям»<sup>16</sup>.

В результате городской социум теряет свою безопасность в отношении детей и доброжелательность к ним. Таким образом, технологическая трансформация ведет к социальной трансформации города, что приводит к трансформации социальной жизни его жителей, в том числе к социальной сегрегации, по выражению Е. Г. Трубиной, «к кризису связей “по месту жительства”»<sup>17</sup> и социальной депривации.

Зарубежные и отечественные исследователи, изучая проблему современных городов и вы-

деляя в ней такую характеристику, как доброжелательность к детям, обращают свое внимание, прежде всего, на создание комфортных условий для детей при проектировании застроек и организации дорожного движения. К ним относятся: наличие обособленных пешеходных дорожек и тротуаров, обеспечивающих безопасность детей и их защиту от несчастных случаев; наличие рекреационных детских зон и автономных пешеходных зон в местах застроек; специальные световые и звуковые сигналы, используемые при регулировании дорожного движения, способствующие безопасности детей на дорогах, и пр.

В рамках социологического исследования «Социологическая оценка проблемы управления безопасностью дорожного движения в городском социуме» (г. Екатеринбург, 2014 г.) нами были опрошены жители г. Екатеринбурга и экспертное сообщество на предмет выяснения представлений горожан и экспертов о Екатеринбурге как «городе, удобном для жизни» и «городе, доброжелательном к детям».

Генеральной совокупностью выступали жители г. Екатеринбурга в возрасте от 16 лет и старше. С учетом предполагаемой статистической погрешности в 5% объем выборочной совокупности составил 384 человека. В качестве основы отбора единиц наблюдения была выбрана схема квотной выборки. В настоящей статье мы приводим выдержки исследования.

1. *Представление горожан и экспертов о Екатеринбурге как «городе, удобном для жизни».*

Исследование показало (рис. 1), что жители города и эксперты имеют разное представление о таком понятии, как «город, удобный для жизни». Так, жители включают в данное понятие почти в равной мере три основных элемента:

– город, в котором инфраструктура рассчитана на увеличивающееся количество автотранспорта, строятся парковки, стоянки, развязки, альтернативные проезды (39,6% ответивших);

– город, в котором безопасно жить – низкий уровень преступности, техногенных и экологических катастроф, ДТП и пр. (39,3% ответивших);

– город, в котором удобно передвигаться всем участникам движения: водителям, пешеходам, велосипедистам, общественному транспорту (37,8% ответивших).

Эти три элемента важны для всех жителей города, но в зависимости от статуса участника дорожного движения те или иные элементы получают больший приоритет. Так, для пешеходов более важен элемент безопасности (46,2%), поскольку в случае ДТП они рискуют своим здоровьем и даже жизнью, а вопрос развития инфраструктуры представляет для них меньшее значение (34,4%). Для автомобилистов, напротив, важнейшим является развитие инфраструктуры (48,7%), поскольку для них важны вопросы стоянки, парковки, проезда без пробок и т. д. Что

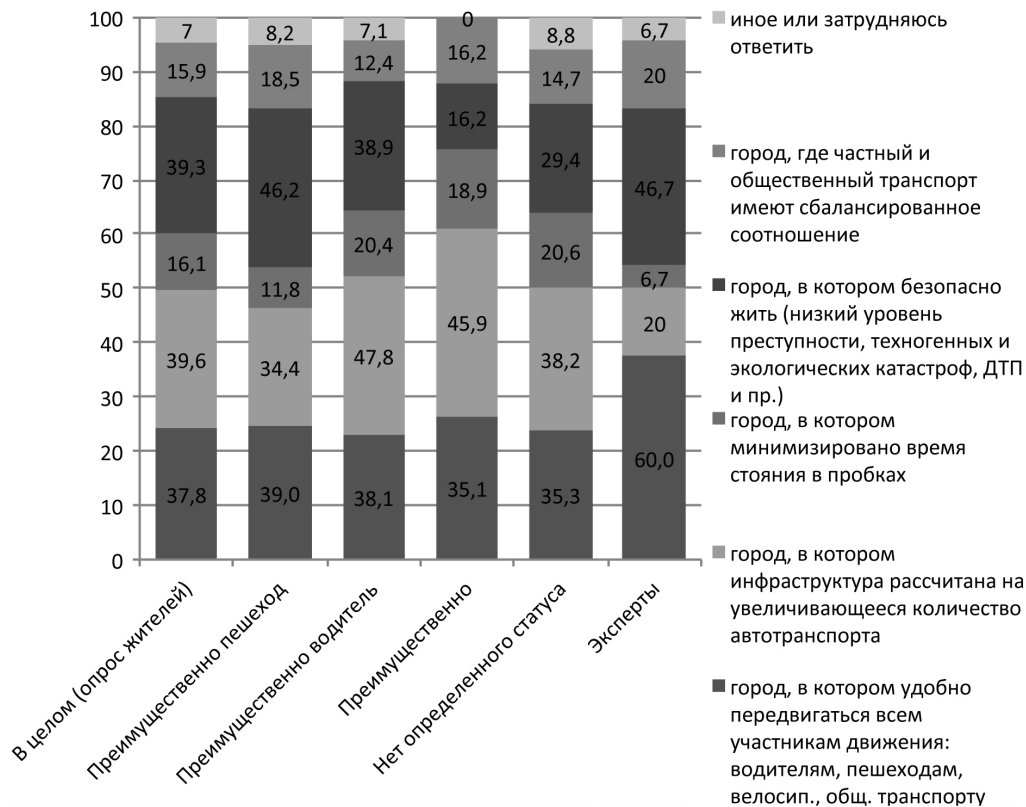


Рис. 1. Представления жителей города и экспертов о понятии «город, удобный для жизни» (одно-временно указывается несколько характеристик)

касается велосипедистов, то они, так же как и автомобилисты, прежде всего, обращают внимание на развитие инфраструктуры – велодорожки, парковки и пр. (45,9%).

Что касается экспертов, то их представления в этом вопросе существенно отличаются от представления любой из групп горожан. Важнейшим элементом «города, удобного для жизни» эксперты считают удобство передвижения всех участников движения (60,0%), вторым по важности – безопасность жизни (46,7%). А вот такой значимый для жителей города элемент, как развитие инфраструктуры, эксперты практически проигнорировали (20,0%), отметив, что должен быть баланс между частным и общественным транспортом (20,0%).

Таким образом, жители города и эксперты солидарны в том, что «город, удобный для жизни» – это город, в котором удобно передвигаться всем участникам движения: водителям, пешеходам, велосипедистам, общественному транспорту; в котором безопасно жить – низкий уровень преступности, техногенных и экологических катастроф, ДТП и пр. Но если жители настаивают на том, что в «городе, удобном для жизни» инфраструктура должна быть рассчитана на увеличивающееся количество автотранспорта, необходимо строить парковки, стоянки, развязки,

альтернативные проезды, то эксперты считают, что это совершенно не обязательно, и жители могли бы в ряде случаев пользоваться общественным транспортом.

Наше исследование позволило выяснить также, считают ли участники опроса Екатеринбург «городом, удобным для жизни» (рис. 2).

Однозначный ответ «да, г. Екатеринбург – это город, удобный для жизни» дали только 12,2% жителей и всего 6,7% экспертов. Следовательно, и жители, и эксперты считают, что *однозначно* назвать г. Екатеринбург «городом, удобным для жизни» нельзя.

Вместе с тем «скорее да» отметили 30,7% жителей и подавляющее большинство (60,0%) экспертов. Соответственно, эксперты скорее согласны с утверждением, что г. Екатеринбург является «городом, удобным для жизни», а жители демонстрируют в этом вопросе противоречивое отношение: в сумме 42,9% согласны или скорее согласны с этим утверждением, а 46,1% не согласны или скорее не согласны.

В ходе опроса жителям и экспертам был задан открытый вопрос: «Что, по Вашему мнению, необходимо сделать, чтобы г. Екатеринбург стал «городом, удобным для жизни» (напишите)?». Полученные ответы (рис. 3), различающиеся разнообразием формулировок, были обобщены

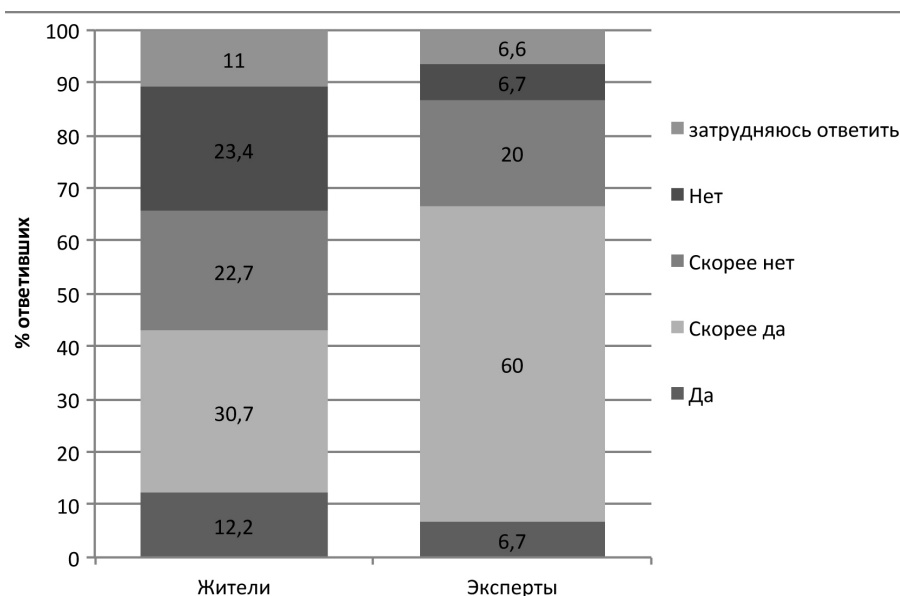


Рис. 2. Распределение ответов горожан и экспертов на вопрос «Является ли Екатеринбург «городом, удобным для жизни?»»



Рис. 3. Мнения горожан о том, что надо сделать, чтобы Екатеринбург стал «городом, удобным для жизни» (сумма меньше 100%, поскольку на этот вопрос отвечал только примерно каждый второй опрошенный)



по смыслу в несколько групп (ответили только примерно 50% опрошенных горожан).

Наиболее часто предлагались меры общего характера: борьба с преступностью, повышение уровня жизни, изменения во властных структурах, повышение уровня культуры, образованности населения и т. д. Следовательно, понятие «город, удобный для жизни» многими жителями ассоциируется не только и не столько с транспортной проблематикой.

Остальные ответы больше связаны именно с проблемой БДД. Так, многие горожане отметили, что нужно бороться с коррупцией, неэффективной тратой денежных средств при организации дорожного движения, непрофессионализмом органов власти, ответственных за БДД (6,5%). Следующая мера – качественный ремонт уже имеющихся дорог (4,9%). По мнению жителей, не так важно строить новые дороги и развязки (2,1%), как качественно отремонтировать уже существующие. Следующая мера – развитие транспортной инфраструктуры «в общем» (3,6%). В дополнение к ней можно назвать развитие метрополитена (2,9%) и оптимизацию общественного транспорта (2,1%). Хотя когда речь идет о наземном общественном транспорте, здесь есть два разнонаправленных мнения: одни жители считают, что общественный транспорт надо развивать, другие – наоборот, сокращать и освобождать дороги для личных автомобилей.

Среди других мер можно отметить вопрос развития парковок (отметили 2,9% горожан), меры по дополнительному регулированию дорожного движения (2,9%), разработку комплексной программы развития города (2,6%), решение экологических проблем (2,1%). Прочие меры также предложены, но набирают уже менее 2,0% голосов ответивших.

Мнения экспертов (8 из 15), высказанные во время интервью, мы приводим дословно:

- «поменять законы, усилить наказание за преступления»;
- «увеличить парковочные места, установить приборы фото- и видеофиксации»;
- «развивать инфраструктуру, в том числе строить развязки и дороги»;
- «строить развязки, проводить реконструкцию дорог с расширением проезжей части при проектировании новых районов, закладывать необходимое количество парковочных мест, необходимую ширину проездов»;
- «создать условия передвижения для всех участников движения, минимизировать пробки»;
- «ввести платные парковки, обособить полосы общественного транспорта и велодорожки»;
- «развивать пешеходную инфраструктуру, развивать общественный транспорт»;
- «создавать и реконструировать парковочные зоны, зоны отдыха горожан, снизить цены на недвижимость. Привести в нормальное состояние дороги и сопутствующую транспортную

инфраструктуру. Строить метро в спальных районах».

Как видно из представленного выше списка, меры, предложенные экспертами, в основном повторяют предложения горожан, только основной акцент ставится на строительстве новых дорог и развязок, развитии транспортной инфраструктуры и общественного транспорта.

Обобщая мнения жителей и экспертов, можно сделать вывод о том, что г. Екатеринбург пока нельзя назвать «городом, удобным для жизни», хотя многое уже сделано в этом направлении. Тем не менее, исследование показало, что среди первоочередных мер, способствующих превращению г. Екатеринбурга в «город, удобный для жизни», можно назвать строительство новых дорог, парковок, авторазвязок, расширение и ремонт уже существующих магистралей, совершенствование системы общественного транспорта, строительство новых станций метро, выделение пешеходных и велодорог. При этом вся работа должна носить комплексный и системный характер, с достаточным финансированием и пристальным контролем различных ветвей власти и общественности во избежание коррупции, неэффективного расходования финансовых средств и т. д. Кроме того, важной составляющей города, удобного для жизни, является тщательный контроль за соблюдением ПДД всеми участниками движения.

## 2. Представление горожан и экспертов о Екатеринбурге как «городе, доброжелательном к детям».

Наше исследование показало, что как горожане, так и эксперты, рассуждая о «городе, удобном для жизни», зачастую забывали о детях. Так, среди комплекса предложенных жителями и экспертами мер практически не упоминаются меры, необходимые для того, чтобы г. Екатеринбург стал удобным для жизни детей. В связи с этим нами был задан ряд вопросов, направленных на уточнение представлений горожан и экспертов о г. Екатеринбурге как о «городе, доброжелательном к детям».

Жители и эксперты демонстрируют небольшие различия в восприятии данного понятия (рис. 4). Жители в основном определяют «город, доброжелательный к детям» как место, в котором детям безопасно и комфортно жить: где низкий уровень преступности, экологических катастроф, ДТП с участием детей, высокое качество детских товаров и питания (43,2%). Развитая инфраструктура для детства (26,0%) и возможность отпускать ребенка одного в школу, на улицу (27,1%) только дополняют это основное представление.

Однако из анализа ответов горожан, имеющих несовершеннолетних детей, следует, что для них первоочередной характеристикой города, доброжелательного к детям, является возможность отпускать ребенка одного на улицу, школу и т. д. (35,7% ответивших).

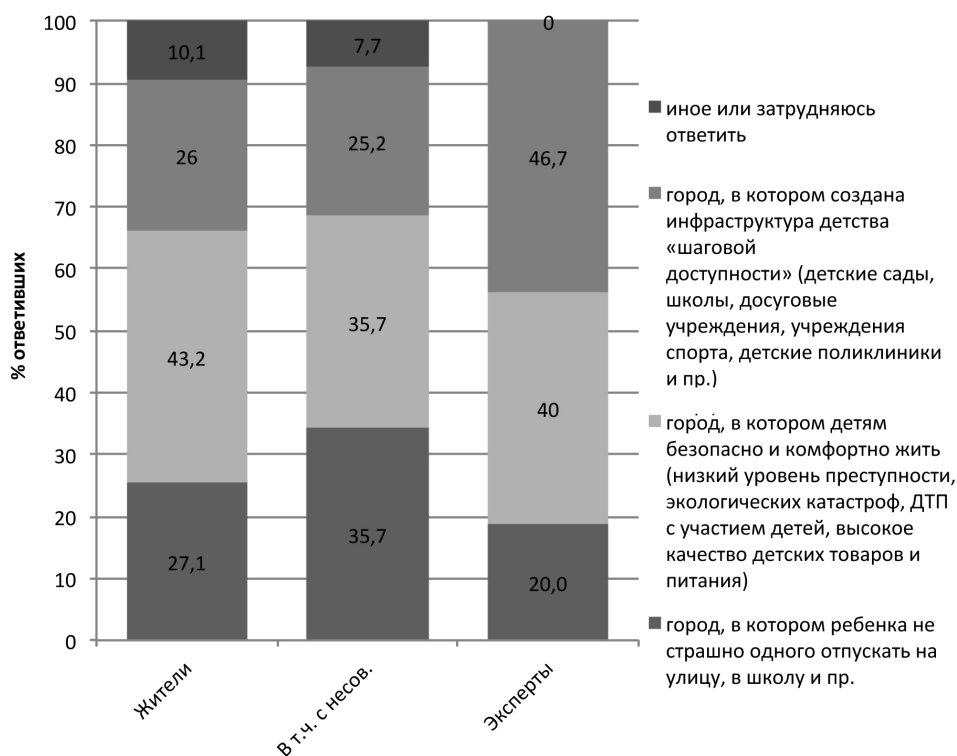


Рис. 4. Представления жителей (в том числе с несовершеннолетними детьми) и экспертов о «городе, доброжелательном к детям» (одновременно указывается несколько характеристик)

Для экспертов «город, доброжелательный к детям», это:

– прежде всего, город, в котором создана инфраструктура детства «шаговой доступности»: детские сады, школы, досуговые учреждения, учреждения спорта, детские поликлиники и пр. (47,7% ответивших);

– город, в котором детям безопасно и комфортно жить: низкий уровень преступности, экологических катастроф, ДТП с участием детей, высокое качество детских товаров и питания (40,0% ответивших).

Вероятно, разница между горожанами и экспертами в оценке важности инфраструктуры детства в понятии «город, доброжелательный к детям» связана с тем, что большинство родителей смирились с необходимостью возить детей в садики, школы, секции, поликлиники и пр., поскольку по месту жительства не всегда можно найти учреждения нужного качества. Однако при этом родители хотят иметь возможность отпустить ребенка одного в школу, в учреждение культуры, на прогулку, в гости и т. д., чтобы компенсировать свое время, затраченное на его сопровождение.

К сожалению, ни горожане, ни эксперты не смогли назвать г. Екатеринбург «городом, доброжелательным к детям». По данным опроса, с этим утверждением полностью согласны только 12,8% жителей и 20,0% экспертов (рис. 5).

Таким образом, г. Екатеринбург, по мнению жителей и экспертов, нельзя *однозначно* назвать городом, доброжелательным к детям. Более того, по мнению жителей, г. Екатеринбург, скорее, «не доброжелателен» к детям (50,0% ответивших). Эксперты проявили в этом вопросе больше оптимизма: совершенно несогласных с этим утверждением нет вообще, а доля «скорее не согласных» (40,0%) меньше числа, так или иначе согласных (53,3%).

Мы постарались в ходе исследования определить перечень мер, которые помогут сделать г. Екатеринбург «городом, доброжелательным к детям». К сожалению, ответил только каждый четвертый из опрошенных нами жителей города (рис. 6). Основным предложением является повышение безопасности детей, снижение преступности в городе, при этом стоит отметить, что источниками преступности опрошенные называли педофилов, наркоманов и мигрантов.

Следующий набор предложений – сформировать доброжелательное отношение к детям: от обычной любви и заботы на уровне семьи до городских и национальных программ с подключением телевидения. Достаточно часто назывались различные меры по развитию инфраструктуры детства, в том числе открытие новых детских садов, строительство спортивных секций и детских площадок. Следует отметить, что меры, связанные с обеспечением БДД, назывались

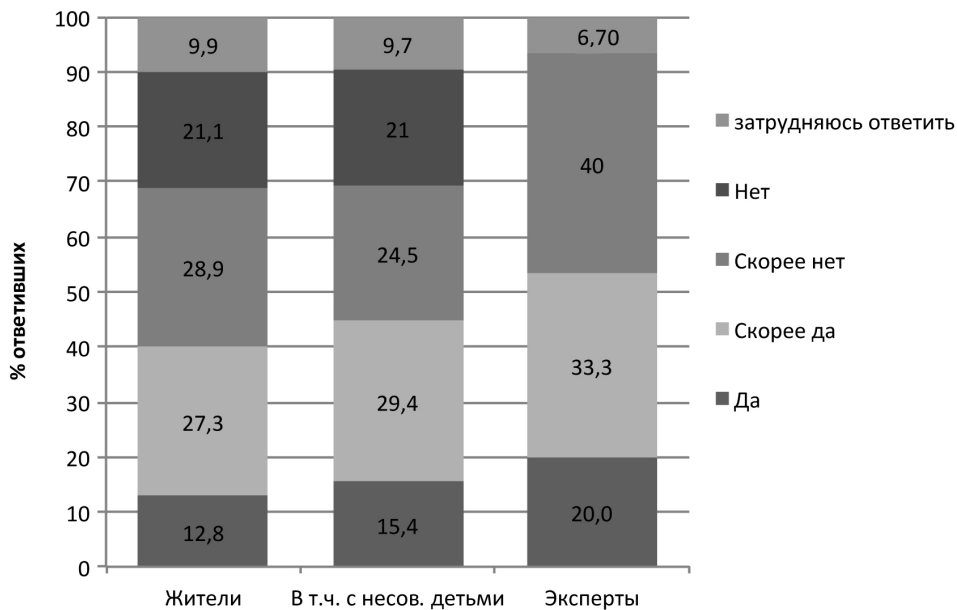


Рис. 5. Распределение ответов горожан и экспертов на вопрос «Является ли Екатеринбург «городом, доброжелательным к детям?»»



Рис. 6. Мнения горожан о том, что надо сделать, чтобы Екатеринбург стал «городом, доброжелательным к детям» (сумма меньше 100%, поскольку на этот вопрос отвечал только примерно каждый четвертый опрошенный)





крайне редко: контроль за дорожным движением (1,0% ответивших), повышение дисциплины водителей (0,5%).

Мнения экспертов (5 человек из 15) мы приводим дословно:

- «ужесточение наказаний водителей, которые нарушают ПДД в отношении детей»;
- «строительство детских садов и детских культурно-досуговых учреждений всеми предприятиями»;
- «обеспечение безопасности детей»;
- «развитие инфраструктуры детства»;
- «строительство секций и детских площадок».

Таким образом, меры, предложенные для того, чтобы г. Екатеринбург стал «городом, доброжелательным к детям», касаются в целом обеспечения личной безопасности, развития инфраструктуры детства, формирования уважительного и доброжелательного отношения к детям со стороны общества.

Проведенное нами исследование доказало важность поднятой в настоящей статье проблемы сужения пространства детства в ее взаимосвязи с негативными тенденциями развития современного городского социума. К большому сожалению, приходится констатировать пагубность влияния тенденций развития современных мегаполисов на личность ребенка, а в дальнейшем – на общество в целом.

Высокоурбанизированная среда становится фактором, разрушающим эмоциональные связи ребенка с окружающим миром, со взрослыми и сверстниками, вызывает серьезные вторичные нарушения психического и социального развития, приводит к так называемым депривационным психическим расстройствам. Уменьшение возможностей самостоятельного территориального передвижения детей ведет к уменьшению количества социальных актов и снижению интенсивности социального взаимодействия детей в разных социальных обстоятельствах.

Важность процесса расширения территориальных границ детей в современном пространстве, с одной стороны, не вызывает сомнений, а с другой, требует поиска системного и комплексного решения проблемы безопасности детей в городском социуме – от вопросов безопасности дорожного движения и соответствующей инфраструктуры до благожелательного отношения к детям со стороны общества в целом.

Нежелание решать данную проблему, на наш взгляд, приведет к тому, что городской социум и пространство детства будут представлять

собой параллельные, не пересекающиеся прямые. А это определит в конечном итоге нарушение процессов передачи социально-исторического, духовно-нравственного и ценностного опыта подрастающему поколению и, как писал Э. Гидденс, нарушение «непрерывности социального воспроизводства»<sup>18</sup>.

## Примечания

- 1 Гидденс Э. Ускользящий мир : как глобализация меняет нашу жизнь / пер. с англ. М. Л. Коробочкина. М. : Весь мир, 2004. С. 15.
- 2 См.: Хабермас Ю. Философский дискурс о модерне : пер. с нем. М. : Весь мир, 2003. С. 121.
- 3 Вальденфельс Б. Повседневность как плавильный тигель рациональности // Социологос. Общество и сферы смысла : сб. работ. Вып. 1 / сост. и общ. ред. В. В. Винокуров, А. Ф. Филиппов. М. : Прогресс. 1991. С. 48.
- 4 Там же. С. 49.
- 5 Трубина Е. Г. Город в теории : опыты осмысления пространства. М. : Новое лит. обозрение, 2013. С. 497.
- 6 Hart R. Children's Experience of Place : A Developmental Study. N.Y. : Irvington Press, 1978. P. 21.
- 7 Осорина М. В. Секретный мир детей в пространстве мира взрослых. 5-е изд. СПб. : Питер, 2013. С. 78.
- 8 Там же. С. 130.
- 9 Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни. URL: <http://coollib.net/b/188963/read#t3> (дата обращения: 15.09.2014).
- 10 Там же.
- 11 Выготский Л. С. Коллектив как фактор развития дефективного ребенка // Выготский Л. С. Основы дефектологии. СПб. : Лань, 2003. С. 276–277.
- 12 Цит. по: Семаго Н. Я., Семаго М. М. Проблемные дети : основы диагностической и коррекционной работы психолога. М. : АРКТИ, 2000. С. 25.
- 13 Там же.
- 14 Антропова Ю. Ю. Деятельность учреждений социального обслуживания семьи и детей по нормализации детско-родительских отношений и сохранению психического и физического здоровья в семье // Семья и будущее России : материалы междунар. науч.-практ. конф. (Екатеринбург, 3–4 февраля 2004 г.) / Урал. гуман. ин-т. Екатеринбург : УрГИ, 2004. С. 6.
- 15 Резолюция секции «Социология детства». РГГУ, 3 февраля 2012 г. URL: [http://www.childsoc.ru/doc/itog\\_info.pdf](http://www.childsoc.ru/doc/itog_info.pdf) (дата обращения: 15.09.2014).
- 16 Lefebvre H. Everyday Life in the Modern World. New Brunswick : Transaction Publ., 1990. P. 100.
- 17 Трубина Е. Г. Указ. соч. С. 15.
- 18 Гидденс Э. Устройство общества : Очерк теории структуры. М. : Академический проект, 2003. С. 72.