

Городская среда как ресурс для совмещения профессиональных и родительских функций*



**Анна Петровна
БАГИРОВА**

Уральский федеральный университет имени первого Президента России
Б.Н. Ельцина
Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: a.p.bagirova@urfu.ru
ORCID: 0000-0001-5653-4093; ResearcherID: M-7440-2013



**Ольга Валерьевна
НОТМАН**

Уральский федеральный университет имени первого Президента России
Б.Н. Ельцина
Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: o.v.notman@urfu.ru
ORCID: 0000-0002-3393-9933; ResearcherID: C-9914-2018



**Наталья Дмитриевна
БЛЕДНОВА**

Уральский федеральный университет имени первого Президента России
Б.Н. Ельцина
Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: n.d.blednova@urfu.ru
ORCID: 0000-0001-5362-7905; ResearcherID: AAR-5692-2021

* Исследование проведено в рамках проекта «Российская пронаталистская политика: ресурсы, эффекты, возможности оптимизации», поддержанного Советом по грантам Президента Российской Федерации на государственную поддержку ведущих научных школ Российской Федерации (НШ-2722.2020.6).

Для цитирования: Багирова А.П., Нотман О.В., Бледнова Н.Д. Городская среда как ресурс для совмещения профессиональных и родительских функций // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 3. С. 199–214. DOI: 10.15838/esc.2021.3.75.12

For citation: Bagirova A.P., Notman O.V., Blednova N.D. Urban environment as a resource for combining professional and parental functions. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2021, vol. 14, no. 3, pp. 199–214. DOI: 10.15838/esc.2021.3.75.12

Аннотация. В контексте утверждения концепции «качества жизни» формирование доступной, комфортной среды жизнедеятельности упоминается как в национальных проектах России, так и в программах развития российских городов. Целью работы является анализ качества городской среды с точки зрения инфраструктурных условий шаговой доступности, минимизирующих физические, материальные и временные затраты на вынужденные повседневные мобильности родителей в целях образования и развития детей. Научная новизна исследования связана с впервые реализованным подходом к рассмотрению городской среды микрорайонов проживания как ресурса для совмещения профессиональных и родительских функций. Эмпирической базой послужили данные массового опроса горожан-родителей мегаполиса (Екатеринбург) и результаты глубинных интервью с матерями, имеющими детей дошкольного и школьного возраста. Результаты исследования показали высокую субъективную значимость территориальной близости ключевых объектов детской инфраструктуры для успешного совмещения родительских и профессиональных функций, а также прямую зависимость между насыщенностью мест проживания объектами детской инфраструктуры и общей удовлетворенностью родителей качеством городской среды. Самая высокая вынужденная мобильность, обусловленная дефицитом услуг шаговой доступности, наблюдается в сфере удовлетворения потребностей интеллектуально-творческого и спортивного развития детей. Общее количество депривированных городских микрорайонов и доля родителей, вынужденных пользоваться инфраструктурными сервисами за пределами своих микрорайонов, свидетельствуют о наличии территориально-пространственных неравенств в доступе к городским благам. Практическая значимость исследования состоит в научном обосновании необходимости разрабатывать комплексные программы по формированию функционально насыщенной среды на уровне микролокальных территорий в рамках принятия прогрессивной модели развития мегаполиса – «сеть 15-минутных городов». Делается вывод о том, что гиперблизость-доступность городских услуг может выступать значимым ресурсом (в рамках более широкого направления социальной политики поддержки семей) для успешного совмещения родительских и профессиональных функций, в конечном счете способствуя повышению качества жизни горожан с детьми.

Ключевые слова: городская среда, родительские и профессиональные функции, дружественная семье политика, детская инфраструктура, вынужденные мобильности, микрорайоны, пешеходная доступность, модель 15-минутного города.

Введение

В современном высокодинамичном обществе человеку ежедневно приходится выполнять различные социальные роли. Каждая из них требует определенных ресурсных затрат, в т. ч. времени, энергии и сил. Сторонники концепции баланса жизни и работы выделяют две основные сферы, в рамках которых человек реализует свои роли. Одна из них связана с профессиональной деятельностью личности, вторая – со всем, что находится за пределами работы [1; 2]. Такое деление обусловлено тенденцией активного включения женщин в экономику [3]. Возникающий при этом конфликт («work-family conflict») обусловлен нехваткой времени на выполнение одновременно профессиональных и семейных задач, что может

привести к повышению уровня стресса, ухудшению психического и физического здоровья человека [4–6].

Отдельные аспекты этой проблемы изучались рядом российских ученых. Так, например, И.Е. Калабихиной и Ж.К. Шайкеновой анализировались трансферты времени между членами российских домашних хозяйств, в результате чего был сделан вывод о гендерной асимметрии и большем вкладе женщин в экономику заботы [7]. В.Д. Патрушев более 30 лет (1965–1998 гг.) исследовал динамику бюджетов времени у различных категорий населения и влияние на них факторов дохода, социального окружения, продолжительности и интенсивности труда, образования и уровня квалифи-

кации [8]. Современные исследователи, фиксирующие тенденцию активного совмещения родительских и профессиональных функций (характерную, в первую очередь, для мегаполисов), объясняют ее феноменом интенсивного материнства, предполагающим соответствие требованиям «продвинутого» родительства и выбор для детей более разнообразных и более качественных услуг, невзирая на связанные с этим выбором сложности [9; 10]. По мнению О.Г. Исуповой, «интенсивное материнство в школьный период жизни детей выливается в постоянное психическое напряжение и усталость матерей, живущих в больших городах России» [11].

Обострившаяся потребность в решении вопроса о совмещении профессиональных и родительских функций обусловила проведение целого ряда исследований, направленных на поиск баланса между этими двумя сферами. Чаще всего ученые выделяют экономические (выплата родительских пособий) [12; 13] и организационные (предоставление гибкого рабочего времени) [14; 15] меры поддержки работающих родителей. Однако рабочий график и слабое материальное стимулирование не исчерпывают проблем, с которыми сталкиваются работники с детьми, проживающие в крупных городах. Существенным барьером для успешного совмещения родительских и профессиональных функций являются условия городской среды жизнедеятельности. Недостаток объектов детской инфраструктуры в непосредственной близости к местам проживания создает препятствия для родителей, которые вынуждены затрачивать большее количество физических, материальных и временных ресурсов на повседневный транзит с целью сопровождения детей в образовательные, культурно-досуговые и спортивные учреждения. Территориальная удаленность ключевых инфраструктурных объектов ежедневного спроса, отягощенная традиционным для крупных российских городов комплексом транспортных проблем, приводит к негативным последствиям для психологического состояния и физического здоровья родителей, вынужденных постоянно испытывать стресс «выпасть из графика» выполнения профессиональных и семейных обязанностей. Однако именно этот аспект — влияние условий городской среды на успешность/неуспешность совмещения родительских

и профессиональных функций — пока не нашел отражения в эмпирических исследованиях, посвященных различным сторонам качества жизни городских жителей.

Актуальный фокус современных зарубежных и отечественных урбанистических работ в значительной степени сосредоточен на анализе комфортности, гуманности, экологичности, антропоориентированности городской среды [16–18]. В общем русле положений удобного, пригодного для жизни города (*livable city*) реализуются исследования «дружественности» городской среды для различных категорий населения — например, маломобильных горожан [19; 20], детей и подростков [21; 22], родителей с маленькими детьми [23; 24], людей пожилого возраста [25; 26]. Стоит отметить, что внимание исследователей в большей мере концентрируется на выявлении разного рода физических барьеров в доступе к городским благам и удобствам. Так, например, неоснащенность общественного транспорта техническими удобствами для инвалидов и родителей с детскими колясками, скользкие покрытия, высокие лестницы и бордюры, отсутствие поручней, перил, звуковых светофоров, ровной поверхности тротуаров, пандусов, безопасных для перемещения пешеходов улиц с ограничителями скорости на дорогах, широко открывающихся дверей в учреждениях повседневного спроса, обустроенных общественных пространств выступают главными препятствиями для активной социальной жизни и безбарьерной городской мобильности людей с ограниченными физическими возможностями или родителей, обремененных детским транзитным инвентарем. Враждебность физического устройства городской среды для отдельных групп горожан закрепляет практики их социальной дискриминации и пространственной эксклюзии [19, с. 134], тогда как доступность-безбарьерность городской среды способствует повышению уровня жизненного комфорта и разнообразию форм социальной активности.

В настоящее время важность концепта «комфортность» городской среды находит отражение как в национальных проектах России¹,

¹ Федеральный проект «Формирование комфортной городской среды». URL: <https://национальныепроекты.рф/projects/zhile-i-gorodskaya-sreda/blagoustroystvo>

так и в стратегических планах развития крупнейших российских городов. Вместе с тем необходимо понимать, что благоустройство городской среды не должно ограничиваться формальным декоративным «украшательством» (установка скамеек, урн, освещения, озеленение дворов и пр.), маскирующим более серьезные проблемы, например несбалансированное инфраструктурное развитие городских территорий, усиливающаяся дифференциация районов по функциональной насыщенности и качеству локальных сервисов, услуг. Обозначенная проблема определила фокус нашего исследования, сосредоточенного на анализе средовых условий в микропространственном разрезе – на уровне городских микрорайонов.

Городская среда представляет собой чрезвычайно многослойный феномен, открывающий возможности для многовариантных исследовательских трактовок и аспектов ее анализа с точки зрения различных наук о городе – архитектуры и градостроительства, когнитивной урбанистики, экологии, географии, социологии и пр. Теоретической рамкой нашего исследования выступают социально-экологическая (В.Л. Глазычев) и социоантропоцентрическая (Т.М. Дридзе) концептуализации городской среды. В.Л. Глазычев, отмечая смысловую двойственность самого понятия «среда», характеризует городскую среду как взаимосвязь предметно-пространственного окружения, условий и поведения, взаимодействия людей в этих предметно-пространственных условиях. Различные варианты сочетаний предметного каркаса «города-тела», социоантропогенного и природного ландшафта определяют специфический «рисунок» городской среды, тогда как гармоничная уравновешенность между ними обуславливает ее качество [27]. С позиций методологии социального познания, разработанной Т.М. Дридзе, городская среда рассматривается сквозь призму взаимодействия естественно-природных, «рукотворных» (плоды технико-технологической цивилизации), информационно-символических (поток знаков и символов, транслируемые в связывающие людей друг с другом коммуникационные сети), социопсихологических (другие люди с их менталитетом, образом и стилем жизни) факторов, составляющих жизненную среду человека [28, с. 134–135].

На наш взгляд, обе интерпретации воплощают междисциплинарный урбанистический подход, позволяющий рассматривать городскую среду как комплекс взаимосвязанных условий и артефактов – природно-естественных и искусственно созданных, материальных и нематериальных.

Городская среда в совокупности образующих ее элементов предстает как среда для реализации разнообразных потребностей человека – в физическом развитии, сохранении здоровья, жилье, безопасности, образовании, работе, коммуникациях, культурном развитии, развлечениях, рекреации и т. д. Практические возможности реализации широкого спектра потребностей и практик характеризуют определенное качество городской среды. В логике нашего исследования городская среда рассматривается как пространство повседневных практик семей с детьми в проекции предоставляемых городом условий для минимизации физических, материальных и временных затрат на вынужденные мобильности. Эти затраты, на наш взгляд, выступают главным барьером для достижения баланса между различными сферами жизни – в частности, между профессиональной и родительской.

Качество средовых условий мы анализируем не с точки зрения формальной наполненности мест проживания объектами детской инфраструктуры в соответствии с нормативными потребностями обеспечения населения необходимыми услугами, а с позиций реальных практик пользования городскими благами в непосредственной близости к местам проживания, а также удовлетворенности горожан различными компонентами городской среды и предоставляемым спектром услуг. Взгляд на городскую среду с позиций ее главных субъектов – резидентов – позволяет выявить, насколько объективные условия жизни соответствуют реальным потребностям горожан. В конечном счете достоверная оценка качества городской среды определяется не показателями введения в эксплуатацию новых инфраструктурных объектов, а «конвертацией» достигнутых нормативных показателей в качество жизни и благополучие жителей, с учетом их собственного восприятия, удовлетворенности.

Цель нашего исследования состоит в анализе качества городской среды российского мегаполиса с точки зрения инфраструктурных условий шаговой доступности, минимизирующих физические, материальные и временные затраты на вынужденные повседневные мобильности родителей в целях образования и развития детей. Научная новизна работы связана с впервые реализованным подходом к рассмотрению городской среды (в разрезе микрорайонов проживания) как ресурса для совмещения людьми профессиональных и родительских функций.

Данные и методы

В октябре – ноябре 2020 года мы провели эмпирическое исследование качества и доступности городской среды на уровне микролокальных территорий (микрорайонов) в одном из крупнейших российских мегаполисов – Екатеринбурге.

На первом этапе исследования был осуществлен опрос жителей Екатеринбурга. Рекрутинг респондентов производился с помощью потоковой выборки с использованием совокупности сайтов, обеспечивающих репрезентацию широких слоев населения (сайт городской администрации; ведущий информационный портал города e1.ru; виртуальные сообщества в социальных сетях, посвященные Екатеринбургу; тематические группы городских активистов и пр.). Затем сделана калибровочная корректировка с помощью процедур частотного выравнивания – постстратификация по признакам пола, возраста, микрорайона проживания. Из итогового массива данных для анализа были отобраны 1374 респондента-родителя, имеющих детей дошкольного и школьного возраста, из них 61,1% женщины, 38,9% мужчины. Медианный возраст опрошенных родителей – 34 года.

В рамках данного этапа исследования ставились следующие задачи, предопределившие логику анализа данных:

1) выявление общей удовлетворенности качеством городской среды в месте проживания (витальные компоненты городской среды, социально-бытовая, потребительская, рекреационная, детская, транспортная инфраструктура, эстетика городской среды);

2) оценка дефицитных благ/сервисов пешеходной доступности;

3) определение вынужденных мобильностей родителей, связанных с недостаточной оснащенностью микрорайонов проживания объектами детской инфраструктуры (школы, детские сады, кружки и центры развития, спортивные секции);

4) выявление депривированных по признаку насыщенности объектами детской инфраструктуры микрорайонов;

5) оценка влияния оснащенности микрорайонов объектами детской инфраструктуры на общую удовлетворенность качеством городской среды.

Обработка и анализ данных осуществлялись в SPSS 23.0. Использовались статистические процедуры описательной статистики, частотного анализа и оценки статистической значимости различий с помощью критерия Манна-Уиттни.

На втором этапе исследования были проведены глубинные интервью с работающими матерями в возрасте от 18 до 45 лет ($N = 9$). Выбраны матери с детьми младшего, среднего, старшего дошкольного и младшего школьного возраста, поскольку этот возрастной интервал соотносится с наиболее интенсивной стадией родительского труда. Путеводитель интервью включал в себя три основные темы для обсуждения: профессиональные и родительские обязанности респондента (виды деятельности, организация работы, интенсивность труда и пр.); барьеры, препятствующие оптимальному сочетанию двух видов занятости; необходимые меры поддержки работников с детьми. При анализе полученных результатов основное внимание уделялось выявлению субъективной значимости территориальной близости детских учреждений и объектов инфраструктуры для работающих матерей, а также их восприятия условий среды в качестве ресурса поддержки, способствующего сглаживанию конфликта «семья – работа» и эффективному совмещению родительских и профессиональных функций.

Результаты

В *таблице 1* представлена общая оценка родителями городской среды микрорайонов проживания.

В *таблице 2* приведены мнения родителей о дефицитной инфраструктуре в пешеходной доступности в микрорайоне проживания.

Таблица 1. Удовлетворенность жителей г. Екатеринбурга, имеющих детей дошкольного и школьного возраста, качеством городской среды*

Индикатор	Элементы городской среды	Средняя	Стандартное отклонение	Медиана	Мода
I. Витальные компоненты городской среды					
1	Экологическая ситуация	3,20	1,181	3	4
2	Безопасность проживания	3,38	1,092	4	4
II. Социально-бытовая инфраструктура					
3	Услуги ЖКХ (бесперебойность подачи энергоресурсов, горячей и холодной воды, капитальный ремонт домов, уборка мусора и пр.)	3,44	1,141	4	4
4	Обеспеченность бытовыми услугами (химчистки, ремонтные мастерские и пр.)	3,68	1,180	4	4
5	Медицинское обслуживание (качество работы поликлиник, уровень медицинской помощи)	3,03	1,146	3	3
III. Потребительская инфраструктура					
6	Рынки и торговые центры	3,68	1,317	4	5
7	Учреждения общественного питания (кафе, рестораны)	3,28	1,305	3	4
IV. Рекреационная инфраструктура					
8	Индустрия развлечений (кинотеатры, боулинг, клубы и пр.)	2,88	1,413	3	1
9	Парки, зеленые зоны, места отдыха	3,70	1,246	4	5
V. Детская инфраструктура					
10	Спортивные сервисы открытого уличного доступа (стадионы, площадки, катки)	3,41	1,309	4	4
11	Культурно-досуговые центры для детей (кружки, секции, центры развития)	3,30	1,208	3	4
VI. Транспортная инфраструктура					
12	Транспортная доступность (развитая транспортная сеть, удобство маршрутов, скорость перемещения до центра города)	3,67	1,262	4	5
13	Качество парковок	2,52	1,163	2	2
VII. Эстетика городской среды					
14	Благоустройство микрорайона (уличное освещение, детские площадки, пешеходные зоны, общественные пространства и пр.)	3,18	1,235	3	3
15	Внешний вид микрорайона (улицы, дороги, дома)	3,21	1,150	3	3
	Общая удовлетворенность	3,30	0,750	3,33	3,27

* Для измерения использовалась количественная шкала от 1 до 5.
Источник: составлено авторами.

Таблица 2. Дефицитные объекты городской инфраструктуры в пешеходной доступности по мнению родителей

№ п/п	Вид объектов городской инфраструктуры	Доля родителей, оценивших дефицитность объектов, %
1	Продуктовый магазин	11,2
2	Аптека	9,0
3	Поликлиника	24,7
4	Почта	19,4
5	Бытовые услуги (химчистка, ремонтные мастерские и т.д.)	15,2
6	Детский сад, школа	18,3
7	Кружки, центры развития для детей	38,1
8	Спортивные секции для детей	43,4
9	Спортивные учреждения (бассейны, фитнес-центры, каток и пр.)	44,8
10	Торгово-развлекательные центры	29,3
11	Парки, зоны отдыха	39,8
12	Кафе, рестораны	28,9

Источник: исследование авторов.

Таким образом, именно объекты детской инфраструктуры оказались самыми дефицитными в пешей доступности. Доля родителей, отмечающих нехватку в территориальной близости (пешей доступности) инфраструктуры для интеллектуального, физического, культурного развития детей, составляет около 40%. В общем списке дефицитных объектов детской инфраструктуры основные объекты ежедневной востребованности – детский сад, школа – не выходят на первые позиции, однако результаты глубинных интервью свидетельствуют о том, что недостаток этих объектов воспринимается наиболее болезненно и более всего отражается на «бесконфликтных» возможностях совмещения семейных и профессиональных ролей: «Школа у нас находится далеко вато и очень неудобно. Приходится и до остановки от дома идти минут 15, потом ехать какое-то время, потом от остановки до самой школы тоже примерно столько же идти. Причем у нас такой маршрут автобуса, что он практически всегда заполнен. То есть мне было как-то некомфортно, болело мое материнское сердце – ну как у меня ребенок поедет один в автобусе, как доберется. Когда садик был, это вообще была особая история, потому что туда его привести надо было к 8. Это вообще было тяжело. И обратно тоже забрать. То есть пока ты поработаешь, пока до этого садика доедешь, пока обратно приедешь. Очень уставала я, выматывалась. Приезжала домой, мне от жизни ничего не нужно было, сил больше ни на что не оставалось» (Марина, 34 года, сыну 10 лет).

Напротив, те информанты, у которых садик и школа находятся в зоне пешеходной досягаемости, оценивают этот факт как значимое преимущество: «У нас садик сейчас рядом с домом, хотя сначала досталось место в районе Чапаева, это далеко от нас. Приходилось ездить, а там просто ужасная дорога, в том плане, что обратно из-за грязи на дороге идет часовая пробка и обратно час возвращаешься. Мы неделю туда проходили и бросили это дело. И почти год он сидел дома. Мы ждали место в детском садике около дома. Сейчас совсем другое дело. Вот старший ребенок очень хочет младшего сам отводить и забирать, но нельзя, ему же не разрешат, только совершеннолетний может забирать. У нас школа через дом находится, очень близко, поэтому тоже очень удобно, что ребенок сам везде ходит.

В первом классе, наверное, недели две я его еще встречала, а потом уже он самостоятельно возвращаться начал домой. Я не представляю, как живут родители, которым нужно ездить в садик и в школу... Вот Академический, к примеру, огромный район отстроили, туда очень много людей переехало жить, и там очень большая проблема с детскими садиками... А когда есть территориальная привязка к садикам, это большой плюс» (Юлия, 35 лет, детям 6 и 9 лет).

Для некоторых работающих женщин отсутствие муниципального садика около дома или невозможность в него попасть (либо частного садика с приемлемыми условиями) явились причиной принятия решения о приостановке карьеры либо поиске другой работы: «Сначала я работала горным инженером в одной частной компании, но потом мне пришлось уволиться. Моя дочка пошла в садик, а садик был далеко, поэтому пришлось делать выбор – либо уходить, либо искать частный садик. В итоге у меня на той работе все равно обострились отношения с работодателем, постоянно отпрашиваться надо было. Ну я и ушла. Потом я какое-то время дома сидела, искала работу, чтобы можно было и семье время уделить» (Ольга, 35 лет, детям 7 и 9 лет); «Я вообще до вот этой работы, получается, работала в банке – Уральский банк реконструкции и развития, рабочая неделя была у меня с 8 до полвосьмого вечера, выходные были только один на неделю и воскресенье. И когда Софья пошла в сад, а Лиза – на подготовительные курсы перед первым классом, нужно было и одну и другую возить. Либо мы с супругом уезжаем вместе утром, возем младшую в сад, либо кто-то один, потом вечером забирает всех, Лизу бабушка на автобусе возит, когда получается. Тут проблема, как все это состыковать, если все в разных концах. И у нас всего одна машина. Поэтому я не выдержала, уволилась и ушла вот на эту работу торговым представителем, чтоб в любой момент я могла сорваться, забрать ребенка, увезти в бассейн, в больницу, еще куда-то, либо остаться с ней дома...» (Марина, 35 лет, детям 4 и 9 лет).

Чтобы компенсировать дефицит времени и понизить уровень стресса, работающим родителям очень часто приходится прибегать к помощи бабушек и дедушек, которые могли бы сопроводить ребенка в детский сад или школу. Так, активно занятые профессиональной карьерой матери отмечают, что «в силу загруженности

на работе без помощи бабушки было просто не обойтись. Поскольку садик, а потом и школа у нас не около дома и не по пути на работу, то обязанности отвозить-привозить ребенка были полностью возложены на мою маму. Поэтому, когда мы пошли в школу, бабушка, хоть и не собиралась, но ушла с работы, чтобы помочь нам. Когда бабушка уезжает, наша жизнь превращается в постоянные развозы по городу и стояние в пробках – то в школу, то на танцы, то на английский. Выматывает страшно, вечером падаю без сил» (Анна, 45 лет, дочери 9 лет, старшему сыну 21 год, живет отдельно).

Отсутствие помощи со стороны старших членов семьи компенсируется поиском альтернативных моделей сопровождения детей: «Когда сын был маленький, в садик я его отвозила, забирал папа. Сейчас в школу я его уже не отвожу. Его возит мама одноклассника. То есть мы живем здесь все близко, вот она его отвозит вместе со своим сыном. Ну... у нее есть возможность, она привозит и забирает их. Получается, в том году они стали ездить с ней постоянно. А для меня лишний час-другой – это ж кучу дел можно успеть переделать» (Вика, 34 года, сыну 10 лет).

В целом месторасположение объектов детской инфраструктуры по Екатеринбург чаще совпадает, чем не совпадает с местом проживания семей с детьми. В зависимости от типа инфраструктуры доля родителей, ответивших, что инфраструктурные объекты находятся в микрорайоне проживания, составляет от 56,9 (спортивные секции) до 78,6% (детские сады). Из всех опрошенных екатеринбуржцев, имеющих детей дошкольного и школьного возраста, 21,4% водят детей в детские сады, 23,4% – в школы, 33,1% – в кружки и центры развития, 43,1% – в спортивные секции, расположенные в других микрорайонах (табл. 3).

Результаты проведенных интервью показали, что территориальная «привязка» неосновных объектов детской инфраструктуры (кружки, центры развития, спортивные секции) также имеет важное значение для родителей. Выбирая дополнительные виды образования и развития своих детей, работающие родители в условиях дефицита времени ориентируются, прежде всего, на территориальную близость, позволяющую детям с определенного возраста самостоятельно добираться до нужных учреждений: «Сын ходит на каратэ, на английский. Это все в соседнем доме. То есть куда он может ходить сам, он туда и ходит» (Ольга, 35 лет, детям 7 и 10 лет); «Старший ребенок ходит в музыкальную школу, потому что она у нас рядом находится и ребенок ходит самостоятельно туда. В первый год, в первом классе, мы его еще водили, а со второго класса он уже сам ходит, недалеко, ну и маршрут мы с ним проговоривали очень подробно. Ну и плюсом удобство в том, что мы живем в районе Шарташского рынка, там нет таких серьезных улиц, переходить в основном все через дворы, поэтому он ходит один. Также он ходит еще в школу развития, на робототехнику и на шахматы. Это тоже буквально два двора пройти, и поэтому он ходит самостоятельно» (Юлия, 35 лет, дети 6 и 9 лет). Подобная стратегия – «что есть поблизости, то и выбираем» – является рациональным механизмом минимизации родительских затрат на транзит, однако в этом случае не всегда удается обеспечить соответствие способностей, потребностей, желаний ребенка имеющимся поблизости институциям.

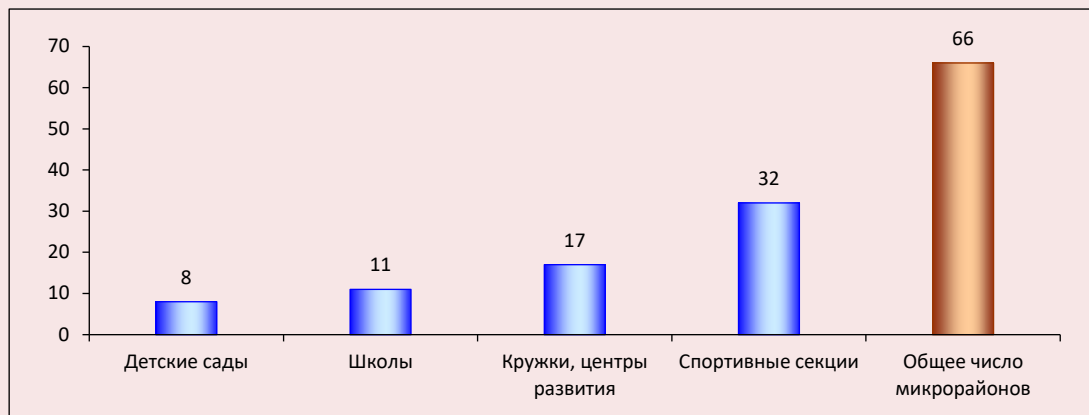
В ходе исследования нами зафиксирован перечень микрорайонов, семьи с детьми из которых вынуждены демонстрировать наиболее высокий уровень внутригородской мобильности, перемещаясь к местам детской инфра-

Таблица 3. Местонахождение объектов городской инфраструктуры для развития детей, % от числа ответивших родителей

Совпадение микрорайона проживания с микрорайоном расположения объекта детской инфраструктуры	Объекты детской инфраструктуры			
	Детский сад	Школа	Кружки, центры развития	Спортивные секции
Совпадает	78,6	76,6	66,9	56,9
Не совпадает	21,4	23,4	33,1	43,1
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: исследование авторов.

Рис. 1. Количество микрорайонов Екатеринбурга, в которых проживают депривированные по территориальной близости объектов детской инфраструктуры семьи с детьми



Источник: исследование авторов.

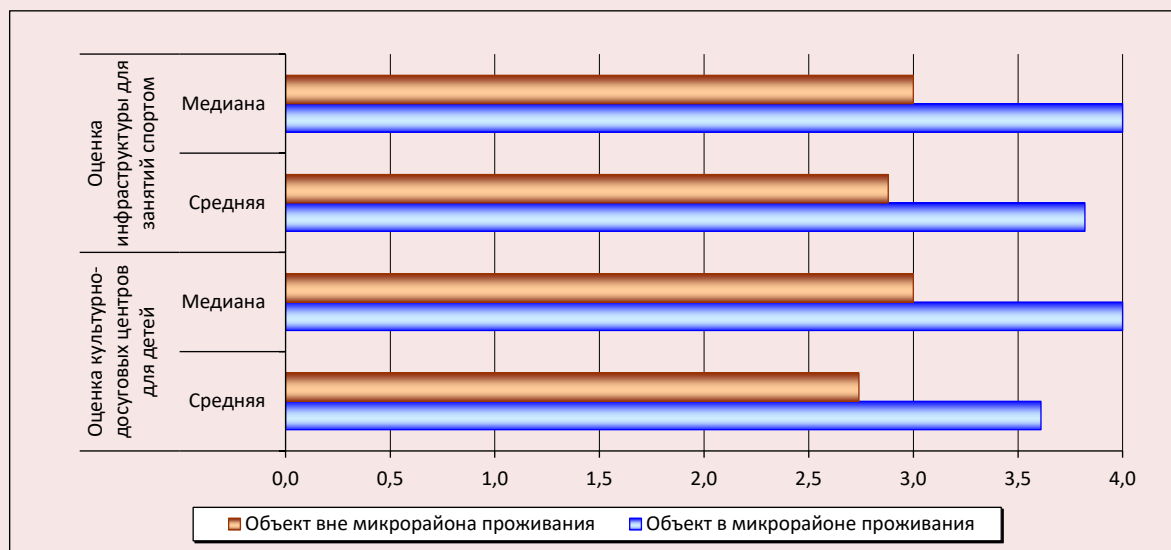
структуры и обратно. На *рисунке 1* представлено количество микрорайонов, семьи с детьми в которых депривированы по каждому из анализируемых параметров.

Из общего количества микрорайонов г. Екатеринбурга депривированы одновременно по всем четырем категориям объектов три городских микрорайона (Широкая речка, Совхозный, Южный), по трем объектам – 6 микрорайонов (Вокзальный, Шинный, Синие Камни, Шарташ, Парковый, Керамика), по двум объектам – 11 микрорайонов (Академический, Мичуринский, Заречный, Изоплит, Исток, Елизавет, РТИ, Шувакиш, Уктус, Новая Сортировка, Калиновский), по одному – 15 микрорайонов (Полеводство, Птицефабрика, Автовокзал, Вторчермет, Ботанический, Кольцово, Лечебный, Медный, Нижне-Исетский, Пионерский, Сортировка, Центральный, Шарташский рынок, Эльмаш, Юго-западный). Отметим, что информанты из инфраструктурно «обездоленных» районов наиболее остро и эмоционально реагировали на вопросы о значимости территориальной близости детских учреждений: «Мы купили квартиру в отдаленном районе на Широкой речке. Здесь вообще садиков нет. И дали садик вообще далеко от дома. Один садик здесь есть. И мы туда не попали, конечно. Видимо, там очень большая очередь. И опять же мы просили, что мы два работника образования, мол, дайте нам поближе через какие-то связи. Но вот не получилось. Даже деньги не

помогли. Пришлось далеко ездить. И только спустя год дали садик поближе. Ну и то это надо ехать на машине. Это не шаговая доступность. Когда мы писали обращение, спросили, мол, почему так мало садиков запланировано на строительство? Грубо говоря, ответ прозвучал: «А вас никто не просил так далеко покупать квартиру». Ну то есть сами там купили, там и живите. Какие там парки, какие там садики? Это Широкая речка... Никому мы здесь не нужны» (Екатерина, 29 лет, сыну 5 лет); «Вот хлебнула всего этого с дочкой. Тяжело. Ни школы поблизости, ни садика. Мы купили квартиру в молодом спальном районе, в хорошем доме, но без всего. Вот ничего поблизости. Постоянно приходится как-то выкручиваться, кого-то просить. То подружка у меня, помню, морозы были, ездила, забирала моего ребенка из школы и приводила к себе домой, потому что я работала тогда, не могла приехать. Хочется поддержки от государства. Ну вот почему вы в нашем районе не строите ни школу, ни садик? Спасибо государству, что я хоть в больницу хожу бесплатно. Спасибо и на этом» (Ольга, 33 года, детям 2 и 8 лет).

Совпадение микрорайона проживания и месторасположения объектов детской инфраструктуры отражается на общей оценке качества жизни респондентов-родителей в микрорайоне. На *рисунке 2* представлены подтверждающие это утверждение значимые статистические различия (критерий Манна-Уиттни, $p = 0,000$).

Рис. 2. Оценки отдельных параметров микрорайонов проживания респондентами-родителями (группы респондентов, выделенные по принципу расположения объекта детской инфраструктуры в микрорайоне / вне микрорайона проживания)



Источник: исследование авторов.

Следовательно, оценка культурно-досуговых центров для детей в микрорайоне проживания респондентов выше тогда, когда они водят детей в кружки и центры развития, расположенные в их же микрорайоне. Аналогично – оценка инфраструктуры для детских занятий спортом в микрорайоне проживания респондентов выше тогда, когда они водят детей в спортивные секции, расположенные в их же микрорайоне.

Наличие объектов детской инфраструктуры в микрорайоне проживания респондентов, имеющих детей, связано с оценкой микрорайона по целому ряду параметров – и не только по тем аспектам, которые, казалось бы, напрямую относятся к детям. Так, например, респонденты-родители, у которых детский сад находится не в микрорайоне проживания, оценивают свой микрорайон хуже, чем родители, проживающие в микрорайоне, где расположен детский сад, лишь по одному параметру. Если микрорайон проживания не совпадает с микрорайоном, где расположена школа, то оценивается ниже уже по 8 параметрам. Из-за отсутствия спортивной секции, куда респонденты-родители водят своих детей, микрорайон получает более низкие

оценки по 11 параметрам, а вследствие отсутствия кружков и центров развития – по 15 параметрам. В *таблице 4* оранжевым цветом обозначены те параметры, по которым микрорайоны получили более низкие оценки в случае, если в них отсутствовали те или иные элементы детской инфраструктуры.

Обсуждение

Предпринятое нами исследование является в своем роде «пионерским» как с точки зрения выбора исследовательского фокуса (анализа городской среды как условия для успешного совмещения родительских и профессиональных функций), так и разработанной методики для оценки пространственных различий в насыщенности городских микрорайонов объектами детской инфраструктуры и их пешеходной доступности (с использованием социологических, а не статистических методов). Несмотря на то что объем работ, посвященных качеству городской среды, в последнее десятилетие неуклонно растет, на сегодняшний день в научной литературе отсутствуют аналогичные исследования, фокусирующие внимание на влиянии доступности городской среды на достижение баланса различных сфер жизнедеятельности

Таблица 4. Результаты сравнительного анализа оценок качества городской среды в случае расположения объектов детской инфраструктуры вне микрорайона проживания

Индикатор	Элементы городской среды	Более низкая оценка, данная респондентами-родителями, при условии необходимости использовать объект детской инфраструктуры за пределами микрорайона проживания			
		Детский сад	Школа	Кружок, центр развития	Спортивная секция
I. Витальные компоненты городской среды					
1	Экологическая ситуация				
2	Безопасность проживания				
II. Социально-бытовая инфраструктура					
3	Услуги ЖКХ (бесперебойность подачи энергоресурсов, горячей и холодной воды, капитальный ремонт домов, уборка мусора и пр.)				
4	Обеспеченность бытовыми услугами (химчистки, ремонтные мастерские и пр.)				
5	Медицинское обслуживание (качество работы поликлиник, уровень медицинской помощи)				
III. Потребительская инфраструктура					
6	Рынки и торговые центры				
7	Учреждения общественного питания (кафе, рестораны)				
IV. Рекреационная инфраструктура					
8	Индустрия развлечений (кинотеатры, боулинг, клубы и пр.)				
9	Парки, зеленые зоны, места отдыха				
V. Детская инфраструктура					
10	Спортивные сервисы открытого уличного доступа (стадионы, площадки, катки)				
11	Культурно-досуговые центры для детей (кружки, секции, центры развития)				
VI. Транспортная инфраструктура					
12	Транспортная доступность (развитая транспортная сеть, удобство маршрутов, скорость перемещения до центра города)				
13	Качество парковок				
VII. Эстетика городской среды					
14	Благоустройство микрорайона (уличное освещение, детские площадки, пешеходные зоны, общественные пространства и пр.)				
15	Внешний вид микрорайона (улицы, дороги, дома)				
	Общая удовлетворенность				
Источник: исследование авторов.					

(в частности, семейной и профессиональной), выполненные с высоким уровнем пространственной детализации (в микропространственном разрезе) и применением социологического инструментария для комплексного охвата всех без исключения внутригородских территорий (микрорайонов проживания).

Результаты проведенного исследования показали, что общая удовлетворенность горожан-

родителей объектами детской инфраструктуры значимо не отличается в худшую сторону от удовлетворенности другими элементами городской среды. Однако доля родителей, испытывающих дефицит именно объектов детской инфраструктуры в пешеходной доступности от мест проживания, значительно превышает долю тех, кто выбирает в качестве дефицитных иные городские услуги и сервисы. Несмотря на то

что объекты детской инфраструктуры преимущественно располагаются в микрорайоне проживания, все же это совпадение нельзя считать «идеальным» с точки зрения инфраструктурной насыщенности мест проживания. Во-первых, значительная доля микрорайонов Екатеринбурга имеет территориальную протяженность, превышающую радиус комфортной пешеходной доступности, что не позволяет рассматривать расположение объектов в формальных границах микрорайона как единственный критерий среднего благополучия. Кроме этого, результаты глубинных интервью с матерями свидетельствуют о том, что пешеходная недоступность ключевых объектов детской инфраструктуры является остро ощущаемой проблемой для успешного совмещения родительских и профессиональных обязанностей, поскольку значительно усложняет ежедневную логистику и не способствует экономии времени, рациональному распределению энергии и сил. Во-вторых, доля родителей, вынужденных пользоваться объектами детской инфраструктуры за пределами микрорайонов своего проживания, все же весьма высока – от 21 до 43%. При этом самая высокая вынужденная мобильность наблюдается в сфере удовлетворения потребностей интеллектуально-творческого и спортивного развития детей.

Из 66 городских микрорайонов в статусе депривированных по тем или иным критериям оказывается довольно широкий их круг (35), при этом среди них – не только спальные новостройки или территориально удаленные от ядра культурно-образовательной жизни города районы, но и собственно центральные и приближенные к центру территории. Особое внимание со стороны властей, на наш взгляд, должно быть уделено инфраструктурному развитию микрорайонов, неблагоприятных одновременно по ряду критериев. В них семьи с детьми оказываются в наихудших средовых условиях, вынуждающих либо прикладывать непомерные усилия для обеспечения потребностей развития своих детей, либо отказываться от неосновных (но значимых для детей) услуг развивающего характера.

Весьма показательным результатом нашего исследования является факт прямой зависимости между оценками родителей доступности детской инфраструктуры в непосредственной близости к местам проживания и общей удов-

летворенностью качеством городской жизни. Высокая субъективная значимость для родителей территориальной близости объектов детской инфраструктуры в общей картине восприятия комфортности городской среды отражает специфический образ жизни и потребности исследуемой группы горожан, которые необходимо учитывать при разработке стратегий развития городских микрорайонов.

Возникновение пространственных неравенств, связанных с ограничениями в доступе к городским благам и инфраструктуре, дифференциацией качества и функциональной насыщенности городской среды, транспортной депривацией ряда районов, выступает сегодня одной из значимых проблем, решение которой требует разработки комплексных программ по формированию функционально насыщенной среды на уровне микролокальных территорий. Процессы городского расползания в совокупности с нерешенностью транспортных проблем в мегаполисах приводят к изолированности определенных городских районов, жители которых оказываются «оторванными» от социальной инфраструктуры и благ городской жизни. Им приходится ежедневно по несколько раз совершать внутригородские поездки, зачастую преодолевая всевозможные барьеры среды, включая неблагоприятные условия городского трафика.

В свете обозначенных проблем особую актуальность приобретают модели городского развития, позволяющие нивелировать внутригородские территориальные дисбалансы среды жизнедеятельности. Одной из прогрессивных моделей, интегрирующей комплекс ориентиров устойчивого городского развития (компактность, полицентризм, экологичность, антропоориентированность), является «модель 15-минутного города», предложенная франко-колумбийским исследователем К. Морено [29]. В ее основе лежит идея децентрализации городской жизни. Город четверти часа представляет собой мозаику городских микрорайонов, внутри которых сконцентрированы все ключевые городские функции – жилье, работа, розничная торговля, медицинские услуги, образование, культура, досуг, рекреация. Теоретическим базисом 15-минутной модели выступает концепция «хроноурбанизма», рассматривающая качество городской жизни как «величину», обратно

пропорциональную количеству времени, затраченному на повседневный транзит [30]. Гиперблизость-доступность ключевых сервисов/удобств и соответствующая ей микромобильность способствуют достижению комплекса положительных эффектов, таких как снижение зависимости от автомобилей (сохранение ресурсов окружающей среды), экономия времени и финансовых расходов на транзит (перераспределение времени и затрат на другие виды деятельности – досуг, рекреацию, семейно-родительские обязанности), повышение локального качества жизни (разнообразие во всех его проявлениях на уровне внутригородских районов), «воссоединение» жителей с их местными районами и формирование локальной идентичности (укрепление социальной «ткани» городской жизни).

Мы полагаем, что модель 15-минутного города не является «жесткой», поэтому может быть адаптирована к специфическим особенностям конкретных городов, их масштабам, морфологии, характеристикам внутригородских территорий и потребностям жителей. Последнее нам представляется особенно важным, поскольку необходимость учета потребностей и мнений жителей становится все более очевидной в свете широко обсуждаемых вопросов вовлеченности горожан в процессы проектирования городских изменений [31]. Вовлечение жителей в оценку и отбор проектов, которые будут реализованы на их собственной территории, как показывает опыт прогрессивных зарубежных мегаполисов (например, Парижа, Оттавы, Мельбурна²), уже приступивших к реализации модели «гиперблизости-доступности», играет важную роль в достижении целей по созданию качественной и доступной город-

ской среды, формированию устойчивых и социально взаимосвязанных сообществ, в конечном счете – рождению более здоровых в экологическом, экономическом и социальном аспектах городов.

Заключение

В результате проведенного нами исследования доступности городской среды для семей с детьми в территориально-локальной проекции, с одной стороны, выявлены проблемы инфраструктурной несбалансированности в развитии городских микрорайонов конкретного мегаполиса – Екатеринбурга, препятствующие эффективному совмещению родительских и профессиональных функций, с другой – акцентировано внимание на том, что реализация приоритетного федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» требует не только мелких тактических решений по благоустройству и «бьютификации» городских пространств, но и разработки подходов долгосрочной стратегической перспективы к развитию российских городов. Стратегические задачи по формированию качественной, функционально насыщенной среды на уровне городских микротерриторий актуализируют вопросы «апгрейта» имеющихся инфраструктурных условий в соответствии с потребностями локальных резидентов. В этом ключе полученные нами результаты имеют высокую практическую значимость, поскольку они могут быть использованы для принятия обоснованных управленческих решений в целях предотвращения резкой поляризации в развитии городских территорий. На основе проведенного исследования мы приходим к выводу о том, что функционально насыщенная, находящаяся в пешеходной доступности городская среда, минимизирующая вынужденные «затратные» мобильности семей в целях образования, развития, досуга детей (а в мегаполисе они возрастают в силу описываемого социологами феномена интенсивного материнства), может выступать значимым ресурсом (наряду с экономическими и корпоративными мерами поддержки семей – family-friendly policies) для успешного совмещения родительских и профессиональных функций, в конечном счете способствуя повышению качества жизни и субъективного благополучия горожан с детьми.

² См.: Paris en Commun. Le programme d'Anne Hidalgo URL: <https://annehidalgo2020.com/le-programme/>; Welcome to the 15-minute neighbourhood: Intensification key to city's official plan. Ottawa. August 23, 2019. URL: <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/ottawa-first-glimpse-official-plan-1.5256386>; Victoria State Government. 20-minute neighbourhoods. Create more inclusive, vibrant and healthy neighbourhoods. URL: <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods#:~:text=Hallmarks%20of%2020%2Dminute%20neighbourhoods&text=Work%20undertaken%20in%20partnership%20with,cyclists%20to%20optimise%20active%20transport> (дата обращения 02.03.2021).

Литература

1. MacInnes J. Work-life balance in Europe: A response for the baby bust or reward for the baby boomers? *European Societies*, 2006, vol. 8 (2), pp. 223–249. DOI: 10.1080/14616690600644988
2. Рождественская Е.Ю. Академическая женская карьера: балансы и дисбалансы жизни и труда // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2019. № 3. С. 27–47. DOI: 10.14515/monitoring.2019.3.03
3. Remery C., Schippers J. Work-family conflict in the European Union: The impact of organizational and public facilities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2019, vol. 16 (22). DOI: 10.3390/ijerph16224419
4. Brauner C., Wöhrmann A.M., Frank K., Michel A. Health and work-life balance across types of work schedules: A latent class analysis. *Applied Ergonomics*, 2019, vol. 81. DOI: 10.1016/j.apergo.2019.102906
5. McCanlies E., Mnatsakanova A., Andrew M., Violanti J., Hartley T. Child care stress and anxiety in police officers moderated by work factors. *Policing: An International Journal*, 2019, vol. 42 (6), pp. 992–1006. DOI: 10.1108/PIJPSM-10-2018-0159
6. Рождественская Е.Ю., Исупова О.Г. Баланс жизни и работы: семья, свободное время, трудовая деятельность // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2019. № 3. С. 3–7. DOI: 10.14515/monitoring.2019.3.01
7. Калабихина И.Е., Шайкенова Ж.Д. Оценка трансфертов времени внутри домохозяйств // Демографическое обозрение. 2019. № 5 (4). С. 36–65.
8. Патрушев В.Д. Жизнь горожанина (1965–1998). М.: Academia, 2000.
9. Нартова Н.А. Материнство в современной западной социологической дискуссии // Женщина в российском обществе. 2016. № 3 (80). С. 39–53.
10. Авдеева А., Исупова О., Кулешова А., Чернова Ж., Шпаковская Л. Родительство 2.0: Почему современные родители должны разбираться во всем? М.: Альпина Паблишер, 2021. 164 с.
11. Исупова О.Г. Интенсивное материнство в России: матери, дочери и сыновья в школьном взрослении // Неприкосновенный запас. Дебаты о политике и культуре. 2018. № 3. С. 180–189.
12. Olivetti C., Petrongolo B. The economic consequences of family policies: Lessons from a century of legislation in high-income countries. *Journal of Economic Perspectives*, 2017, vol. 31 (1), pp. 205–230. DOI: 10.1257/jep.31.1.205
13. Stanczyk A. Does paid family leave improve household economic security following a birth? Evidence from California. *Social Service Review*, 2019, vol. 93 (2). DOI: 10.1086/703138
14. Breeschoten L., Evertsson M. When does part-time work relate to less work-life conflict for parents? Moderating influences of workplace support and gender in the Netherlands, Sweden and the United Kingdom. *Community, Work & Family*, 2019, vol. 22 (5), pp. 606–628. DOI: 10.1080/13668803.2019.1581138
15. Beham B., Drobnič S., Präg P., Baierl A. & Eckner J. Part-time work and gender inequality in Europe: A comparative analysis of satisfaction with work–life balance. *European Societies*, 2019, vol. 21 (3), pp. 378–402. DOI: 10.1080/14616696.2018.1473627
16. Гейл Я. Города для людей. М.: Альпина Паблишер, 2012. 276 с.
17. Борьба за горожанина: Человеческий потенциал и городская среда / под ред. А. Высоковского. М.: Высшая школа урбанистики НИУ ВШЭ; IV Московский урбанистический форум, 2014. 102 с.
18. Kabisch S., Koch F., Gawel E., Naase A., Knapp S., Krellenberg K., Nivala J., Zehnsdorf A. *Urban Transformations: Sustainable Urban Development through Resource Efficiency, Quality of Life and Resilience* (Dordrecht: Springer), 2018. 384 p. DOI: 10.1007/978-3-319-59324-1(2018)
19. Наберушкина Э.К. Город для всех: социологический анализ доступности городского пространства для инвалидов // Журнал социологии и социальной антропологии. 2011. Т. 14. № 3. С. 119–139.
20. Шабунова А.А., Фахрадова Л.Н. Доступность городской среды для лиц с ограниченными возможностями // Вопросы территориального развития. 2014. № 3 (13). С. 1–15.
21. Лебедева Е.В. Дети и молодежь в современном городе: социологический анализ // Социология. 2013. № 2. С. 122–132.
22. Филипова А.Г., Лебедева Е.В. Дружелюбность городской среды к детям и молодёжи: от теоретических подходов к экспертным интерпретациям // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 2. С. 101–112.

23. Балакирева М. Изучение повседневной мобильности горожанок с детьми: опыт применения стратегии смешивания методов // INTER. Интеракция. Интервью. Интерпретация. 2015. № 10. С. 60–69.
24. Шпаковская Л.Л., Чернова Ж.В. Город, дружественный семье: новое публичное пространство для детей и их родителей // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2017. № 2. С. 160–177.
25. Киенко Т.С. Пожилые горожане и аудиовизуальная среда города: возраст как фактор солидарности с пространством // Журнал социологии и социальной антропологии. 2019. Т. 22. № 4. С. 57–87. DOI: 10.31119/jssa.2019.22.4.3
26. Van Hoof J., Kazak K.J., Perek-Białas M.J., Peek T.M.S. The challenges of urban ageing: Making cities age-friendly in Europe. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2018, vol. 15. DOI: 10.3390/ijerph15112473
27. Глазычев В.Л. Социально-экологическая интерпретация городской среды. М.: Наука, 1984. 180 с. URL: http://www.glazychev.ru/books/soc_ecolog/soc_ecolog_3.htm
28. Дридзе Т.М. Человек и городская среда в прогнозном социальном проектировании // Общественные науки и современность. 1994. № 1. С. 131–138.
29. Moreno C. *Droit de cité, de la “ville-monde” à la “ville du quart d’heure”*. De l’Observatoire, 2020. 179 p.
30. Muliček O., Osman R., Seidenglanz D. Urban rhythms: A chronotopic approach to urban timespace. *Time & Society*, 2014, vol. 24 (3), pp. 304–325. DOI: 10.1177/0961463X14535905
31. Формирование комфортной городской среды: проблемы взаимодействия общества и власти при реализации приоритетных проектов на муниципальном уровне управления / А.М. Максимов [и др.] // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 1. С. 71–90. DOI: 10.15838/esc.2021.1.73.6

Сведения об авторах

Анна Петровна Багирова — доктор экономических наук, кандидат социологических наук, профессор, заместитель директора, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (620002, Российская Федерация, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19; e-mail: a.p.bagirova@urfu.ru)

Ольга Валерьевна Нотман — кандидат социологических наук, доцент, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (620002, Российская Федерация, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19; e-mail: o.v.notman@urfu.ru)

Наталья Дмитриевна Бледнова — специалист по аналитической работе, Центр региональных экономических исследований, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (620002, Российская Федерация, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19; e-mail: n.d.blednova@urfu.ru)

Bagirova A.P., Notman O.V., Blednova N.D.

Urban Environment as a Resource for Combining Professional and Parental Functions

Abstract. In the context of approving the “quality of life” concept, the formation of accessible and comfortable living environment is mentioned in Russia’s national projects and in Russian towns’ development programs. The purpose of the study is to analyze the quality of urban environment in terms of infrastructure conditions, located within walking distance, that minimize physical, material, and time costs of parents’ forced daily mobility for educating and developing children. The scientific novelty of the study is related to the first-implemented approach to considering urban environment of residential neighborhoods as a resource for combining professional and parental functions. The empirical basis

includes data of a mass survey of citizens-parents conducted in the megalopolis (Yekaterinburg) and the results of in-depth interviews with mothers of preschool and school-age children. The results of the study show a high subjective significance of territorial proximity of key child infrastructure facilities for successful combination of parental and professional functions. Moreover, it indicates a direct interconnection between the saturation of residing places with children's infrastructure facilities and overall satisfaction of parents with the quality of urban environment. The authors record the highest forced mobility due to the lack of walking distance services in the field of intellectual, creative, and sports development of children. A total number of deprived urban neighborhoods and the share of parents who are forced to use infrastructure services outside their neighborhoods indicate that there are spatial inequalities in access to urban goods. Practical significance of the study is the scientific justification of the need to develop comprehensive programs for the formation of a functionally rich environment in microlocal territories during the adoption of a progressive model for the development of a megapolis – “a network of 15-minute cities”. The authors conclude that hyper-proximity-accessibility of urban services can be a significant resource (in a broader social policy for supporting families) for successful combination of parental and professional functions, ultimately contributing to improving the quality of life of citizens with children.

Key words: urban environment, parental and professional functions, family-friendly policies, child infrastructure, forced mobility, neighborhoods, pedestrian accessibility, 15-minute city model.

Information about the Authors

Anna P. Bagirova – Doctor of Sciences (Economics), Candidate of Sciences (Sociology), Professor, Deputy Director, Ural Federal University named after the First President of Russia B.N. Yeltsin (19, Mira Street, Yekaterinburg, 620002, Russian Federation; e-mail: a.p.bagirova@urfu.ru)

Ol'ga V. Notman – Candidate of Sciences (Sociology), Associate Professor, Ural Federal University named after the First President of Russia B.N. Yeltsin (19, Mira Street, Yekaterinburg, 620002, Russian Federation; e-mail: o.v.notman@urfu.ru)

Natalia D. Blednova – Specialist in Analytical Work, Center for Regional Economic Studies, Ural Federal University named after the First President of Russia B.N. Yeltsin (19, Mira Street, Yekaterinburg, 620002, Russian Federation; e-mail: n.d.blednova@urfu.ru)

Статья поступила 29.03.2021.