

АЛЕКСАНДРА БОЧАВЕР, КАТЕРИНА ПОЛИВАНОВА, КСЕНИЯ ПАВЛЕНКО ГУЛЯТЬ ИЛИ НЕ ГУЛЯТЬ?

КАК СОВРЕМЕННЫЕ РОДИТЕЛИ ОРГАНИЗУЮТ НЕЗАВИСИМУЮ МОБИЛЬНОСТЬ ДЕТЕЙ

Бочавер Александра Алексеевна, кандидат психологических наук, научный сотрудник Центра исследований современного детства Института образования НИУ ВШЭ; Российская Федерация, 101000, г. Москва, Потаповский переулок, д. 16, стр. 10.

E-mail: a-bochaver@yandex.ru

Поливанова Катерина Николаевна, доктор психологических наук, профессор, научный руководитель Центра исследований современного детства Института образования НИУ ВШЭ; Российская Федерация, 101000, г. Москва, Потаповский переулок, д. 16, стр. 10.

E-mail: kpolivanova@hse.ru

Павленко Ксения Викторовна, кандидат социологических наук, аналитик Центра исследований современного детства Института образования НИУ ВШЭ;

Российская Федерация, 101000, г. Москва, Потаповский переулок, д. 16, стр. 10.

E-mail: kpavlenko@hse.ru

В статье обсуждается роль независимой мобильности в психологическом развитии детей и ее вклад в физическое и психологическое благополучие школьников через физическую нагрузку, развитие когнитивных, социальных и других навыков, повышение психологической устойчивости, поддержание отношений и совместную деятельность со сверстниками. Обсуждается понятие «родительских лицензий» на детскую независимую мобильность, процесс их получения детьми и образ «безаварийных перемещений», которые обычно являются допуском к получению лицензии следующего уровня. Обсуждаются основные факторы, влияющие на готовность родителей выдавать детям разрешения на перемещения без взрослых по району проживания и более удаленным территориям, включая возраст ребенка, количество детей в семье, характеристики района и страхи родителей, касающиеся средовых или социальных рисков перемещений для ребенка. Приводятся данные о мировом тренде снижения детской независимой мобильности и соответствии ему российских показателей, обсуждаются изменение в образе жизни детей и семей разных поколений и цифровое опосредование родительского контроля за детскими перемещениями («смарт-мобильность»). Приводятся результаты количественного и пилотажного качественного исследований; они включают в себя количественную оценку лицензий на независимую мобильность московских школьников 12–15 лет (539 респондентов, Москва) и качественный анализ ответов молодых взрослых на открытые вопросы об их детском опыте независимой мобильности (34 респондента, Москва). Город выступает территорией игры, общения, обучения, досуга, планирования будущего для детей; большую роль в их развитии играет опыт освоения городского пространства без родителей. Обсуждается комплексность и многомерность вклада независимых перемещений в детстве в разные аспекты дальнейшей социализации человека, в том числе в развитие агентности, и формулируются перспективы дальнейших качественных и количественных исследований детских перемещений в более широком контексте.

Ключевые слова: детская независимая мобильность; городская среда; перемещения; родительский контроль; родительские лицензии; подростковый возраст

Цитирование: Бочавер А.А., Поливанова К.Н., Павленко К.В. (2020) Гулять или не гулять? Как современные родители организуют независимую мобильность детей // Городские исследования и практики. Т. 5. № 3. С. 38–53. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp53202038-53>

Введение

Детская независимая мобильность (*independent mobility of children*), понимаемая как свобода детей до 18 лет играть на свежем воздухе и перемещаться по окрестностям без сопровождения взрослых, является предметом исследований в урбанистике, географии, психологии среды, социологии. Она становится пунктом междисциплинарной встречи исследователей городской среды, безопасности дорожного движения, поведения горожан, взросления, детско-родительских отношений и др. Возможности ребенка самостоятельно ходить в школу, посещать близлежащие парки, чтобы поиграть или встретиться с друзьями, совершать покупки без взрослых могут рассматриваться как отражение различных практик, характерных для его семьи, района и сообщества.

Начало самостоятельных детских перемещений обычно приходится на возраст 8–13 лет и нередко совпадает с поступлением в начальную или переходом в среднюю школу. Часто они включают в себя не только пешие передвижения, но и езду на велосипеде, самокате, роликах и скейтборде, а также использование общественного транспорта [Fyhri A. et al., 2011].

Независимые перемещения как источник детского благополучия

Детские перемещения, например пешие прогулки без специальной цели, играют важную роль в развитии различных навыков ребенка и его благополучии. Многие исследования показывают, что самостоятельные перемещения позитивно влияют на физическое здоровье ребенка (как краткосрочно, так и в долгосрочной перспективе), позволяют приобретать важнейшие практические и социальные навыки (навигация, поиск новых мест, ориентировка в социальной ситуации и распознавание опасности и риска, выполнение небольших социальных практик — покупок и т.п.), способствуют когнитивному и эмоциональному развитию, повышают устойчивость (*resilience*), позволяют больше общаться с друзьями и получать с ними общие впечатления по сравнению с детьми, не гуляющими самостоятельно и переживающими одиночество [American Academy of Pediatrics, 2007; Shaw et al., 2015; Pacilli et al., 2013; Fyhri et al., 2011; Alparone, Pacilli, 2012; Kytta, 2004]. Уличный досуг предоставляет невероятное множество возможностей для взаимодействия с ландшафтом и приобретения всевозможных навыков [Осорина, 2019].

Всемирная организация здравоохранения рекомендует детям по крайней мере 1 час в день заниматься физической активностью [Ayllón et al., 2019]. Дети, играющие на улице и передвигающиеся без присмотра взрослых, естественным образом получают необходимую физическую нагрузку [Bhosale, 2015]. Передвижения способствуют поддержанию здорового веса и психо-социальному благополучию детей и подростков [Schoeppe et al., 2015]. Нахождение на открытом воздухе и субъективная связь с природой снижают риск психосоматических симптомов у подростков [Piccininni et al., 2018].

Основные занятия, которые дети называют, описывая свои перемещения по району, — это активные игры, общение и потребление пищи. Они часто совмещаются и происходят во дворах, на игровых площадках, в парках, полях и других местах, аффордансы которых отличаются от тех, что предлагает домашнее пространство. Природные среды (пляж, лес) в этом смысле уникальны — их посещение особенно активно сопровождается игровой деятельностью с воображаемыми ситуациями и разведкой территории, однако они нечасто доступны [Egli et al., 2019; Castonguay, Jutras, 2009]. Внедомашнее пространство содержит множество аттракторов, а также позволяет избежать некоторых проблем дома [Бочавер, Резниченко, 2018]. Подростки описывают множество аффордансов, предлагаемых центром города, школой и районом в контексте удовлетворения двух основных потребностей — в социальном взаимодействии (например, «быть свободным от ожиданий семьи», «шуметь», «быть с близкими друзьями», «иметь свободу выражения») и в уединении (например, «быть одному», «избегать людей», «быть умиротворенным», «быть свободным от ожиданий друзей») [Clark, Uzzell, 2002]. У многих детей есть любимые места вне дома — такие, которые позволяют почувствовать защищенность и возможность контролировать происходящее, предоставляют личное пространство, удовлетворяют потребность в уединении; там можно спрятаться от требований социума, отдохнуть, расслабиться, обдумать жизненные события, стать сильнее и поддержать свою идентичность [Korpela et al., 2002; Sobel, 1990]. Выездные образовательные программы для подростков и молодежи, про-

водящиеся на природе, позволяют участникам повысить самооффективность, осознанность и субъективное благополучие [Mutz, Müller, 2016].

Лицензия на независимую мобильность

Понятие *родительской лицензии* на независимые перемещения ввели М. Хиллман и коллеги [Hillman et al., 1990]. Родительская лицензия подразумевает оценку родителями зрелости и самостоятельности своего ребенка, необходимых для разрешения трудных ситуаций за пределами дома, за которой следует допуск ребенка к независимым перемещениям. По мере взросления ребенка и в случае «безаварийной мобильности» проходит «переаттестация», после которой степень дозволенной родителями свободы ребенка обычно возрастает [Глазков, 2016].

Согласно исследованию 1996 года, проведенному на выборке в 1729 домохозяйствах с детьми в возрасте от 12 до 18 лет, самым сильным предиктором самостоятельности в подростковом возрасте независимо от области поведения является возраст: старшие подростки получают существенно большую независимость по сравнению с младшими. Предполагается, что это происходит, так как старшие подростки более рассудительны и ответственны, они выглядят взрослее, у них шире доступ к ресурсам вне дома и они активнее контактируют с учреждениями вне семьи, а нормы общества предписывают их возрасту большие права как внутри, так и вне дома [Bulcroft, Carmody, Bulcroft, 1996]. Согласно данным по Москве, хотя расстояние до наиболее часто посещаемых мест подростков от 11 к 16 годам меняется слабо и составляет территорию радиусом примерно 1 км от дома [Сивак, Глазков, 2017], места, которые посещают школьники 13–17 лет, в среднем на 4 км дальше от дома, чем места, в которых бывают школьники до 8–12 лет, — то есть у них появляются точки притяжения в городе, более удаленные от дома, чем те, что типичны для более младших детей [Глазков, 2016].

По некоторым данным, примерно после 14 лет появляются гендерные различия в независимой мобильности. Мальчики раньше получают доступ к независимым перемещениям, и освоенный ими ареал обычно шире, чем у девочек; в то же время девочки получают схожую степень свободы через перемещения в группах (родители легче отпускают их куда-то с друзьями); как отмечают авторы, возможно, такая коллективная независимость отчасти компенсирует утрату личной свободы детьми по сравнению с предыдущими поколениями [Bulcroft, Carmody, Bulcroft, 1996; Brown et al., 2008]. Анализ отношения родителей к независимой мобильности собственных детей показал, что играют роль представления родителей о благополучии и безопасности района, а также близость школы [Janssen, 2016]. По данным С. Шоппе и коллег [Schoeppe et al., 2015], родители с большей готовностью позволяют своим детям преодолевать большие расстояния для самостоятельных путешествий и игр на свежем воздухе, когда считают местное сообщество сплоченным. На поощрение либо ограничение перемещений детей также влияет то, как родители оценивают их взрослость: если родители испытывают к детям доверие и не считают их постоянно нуждающимися в защите, они чаще готовы отпускать их в самостоятельные маршруты. Характерным и отчасти символическим обозначением того, что ребенок получил лицензию на независимую мобильность, становится получение им *собственного ключа от дома* [Johansson, 2006].

Дети, которые не являются первенцами или единственными детьми в семье, осваивают независимые перемещения несколько раньше, поскольку их контролируют старшие дети [Prezza et al., 2001]. Кроме того, чем старше родители, тем больше возможностей для независимого передвижения они предоставляют своим детям — по всей видимости, потому что они сами в детстве пользовались большей свободой, чем те, кто родился позже [Karsten, 2005]. Обратным образом влияет ситуация, когда оба родителя работают: становится все больше детей, чье школьное время совпадает с рабочим временем их родителей, и взрослые приводят их в школу перед тем, как идти на работу [Fyhri et al., 2011]. Замена неформальной игры различными формализованными досуговыми или образовательными активностями, увеличение расстояний до образовательных организаций и изменение социальных норм, желание быть и казаться «хорошим» заботливым родителем также влияют на то, как дети осваивают городское пространство [Shaw et al., 2015; Поливанова и др., 2020].

Страхи родителей оказывают большое влияние на ограничения детской независимой мобильности. Во-первых, ограничения, связанные с дорожным движением, — его интенсивность,

особенности дорог (быстрые магистрали, отсутствие тротуаров, опасные перекрестки) и манера вождения (например, распространённость парковок на тротуаре или игнорирование светофоров); во-вторых, ограничения, имеющие социальную природу, — страх агрессии со стороны людей, нападения и других преступлений (продажа наркотиков, кража сумок и т.п.), эпизодов буллинга, страх перед определенными социальными группами, по отношению к которым есть предубеждение (цыгане, мигранты, бездомные, странно выглядящие люди и пр.), в меньшей степени — перед педофилами [Prezza et al., 2005].

В обзоре научных статей, опубликованном в 2018 году, показано, что, по данным исследований, на детскую независимую мобильность влияют в первую очередь социально-средовые факторы (такие, как безопасность района, страх преступлений и чужих людей, родительская поддержка и оценка дорожного движения), во вторую — характеристики физической среды (наличие автомобиля, расстояния, планировка района). На гендерных различиях фокусируются немногие исследования, и их данные противоречивы [Marzi et al., 2018].

Снижение детской независимой мобильности

Несмотря на большое значение независимых перемещений для развития детей, и в России, и во многих других странах, таких как Великобритания, Швеция, Финляндия, Италия, Франция, Португалия, Австралия, Новая Зеландия, фиксируется снижение детской независимой мобильности. Увидеть детей, играющих или гуляющих на улицах, в парках и подобных местах без сопровождения взрослых, становится все сложнее [Shaw, 2015; Prezza et al., 2010; Бочавер, Корзун, Поливанова, 2017; Глазков, 2016]. Одним из видов деятельности, в котором уровень детской независимой мобильности резко сократился, является самостоятельное посещение школы: все меньше детей ходят на учебу и обратно без взрослых [Shaw et al., 2013]. В недавнем исследовании, проведенном в Германии [Scheiner, Huber, Lohmüller, 2019], около двух третей младших школьников по крайней мере иногда сопровождаются взрослыми по пути в школу. В Австралии с 1991 по 2012 год доля детей, посещающих школу самостоятельно, снизилась с 61 до 32% [Schoeppe et al., 2016].

Как показали в своей книге «Один ложный шаг...» М. Хиллман, Дж. Адамс и Дж. Уайтлегг на данных из Великобритании и Германии, с 1971 до 1990 года практики детской независимой мобильности претерпели огромные изменения. Доля 7–8-летних детей, которые самостоятельно ходят в школу, за эти годы упала с 80 до 9%. Число дорожно-транспортных происшествий с детьми сократилось вдвое, хотя число автомобилей возросло: среди 9-летних детей половине было разрешено самостоятельно переходить дороги, примерно трети — посещать без взрослых места кроме школы, примерно одному из десяти — ездить на автобусе, в то время как в 1970-х годах большинство детей этого возраста свободно совершали эти перемещения [Hillman et al., 1990]. Парадокс, обнаруженный авторами, состоит в том, что свобода перемещений, которую приобрели взрослые, получив возможность использовать личные автомобили, повлекла за собой ограничения в перемещениях, связанные с постоянной необходимостью родителей везде сопровождать детей из-за опасностей усилившегося дорожного движения.

Угрозы ДТП, ограничения на перемещения, накладываемые родителями, сокращение мест, где физически можно играть и общаться, из-за необходимости расширять дороги и строить парковки, расчет на автомобили в повседневной жизни и исчезновение магазинов в шаговой доступности, а также отсутствие мест с запретом на автомобили продолжают снижать возможность детей получать опыт самостоятельных перемещений без взрослых.

Указание на то, что детей нужно контролировать ради их безопасности, а родителям необходимо представлять себе риски и опасности дорожного движения, звучало в официальных документах Министерства транспорта Великобритании в конце XX века — при этом игнорировалась тема прав ребенка как участника дорожного движения. В цитате, приводимой Хиллманом и коллегами из официального документа о транспортной политике 1976 года, есть фраза: «*The seeds of these accidents [to children in traffic] are sown in traditions of independence and freedom; sometimes also in thoughtlessness and lack of care*» («Причины этих несчастных случаев [с детьми на дороге] кроются в традициях независимости и свободы; иногда также в легкомыслии и отсутствии заботы») [Hillman et al., 1990, p. 107]. Спустя почти 50 лет мы наблюдаем в публичном пространстве в действии ту же самую риторику, требующую от родителей повышения контро-

ля за жизнедеятельностью детей ради их безопасности; однако теперь задачи контроля решаются с помощью технологий, включающих в себя смарт-часы с прослушиванием, программы родительского контроля и GPS-трекеры [Siibak, 2019].

В последнее время в практики детской мобильности плотно вошла координация родителями перемещений детей с использованием мобильного телефона, навигатора, социальных сетей, приложений для смартфонов, что иногда обозначается как интегрированная с цифровыми медиа «смарт-мобильность». О. В. Сергеева и Е. Г. Лактюхина фиксируют изменение отношения родителей к доверию ребенку, привычку ребенка быть наблюдаемым, сокращение и исчезновение самостоятельных перемещений детей в городе, смещение фокуса в детско-родительских отношениях с развития самостоятельности на ограничение приватного пространства ребенка [Сергеева, Лактюхина, 2019, с. 507]. Изменение практик мониторинга детской мобильности — замена системы правил и запретов и «тактильно-физического контроля» на дистанционное управление перемещениями и технологизированный контроль — снижает беспокойство родителей, хотя их возможности по помощи ребенку в опасной ситуации очень ограничены: цифровизация мобильности позволяет снизить воспринимаемый, но не фактический риск [Fotel, Thomsen, 2004, p. 544]. Использование технологических решений для контроля над ребенком порождает для родителя этическую дилемму: признаться ребенку в тотальном наблюдении, рискуя потерять доверие и спровоцировать обман, или скрыть использование слежения, рассчитывая на то, что это останется для ребенка тайной и не повлияет на отношения (как в одном из кейсов, описанных О. В. Сергеевой и Е. Г. Лактюхиной [2019]). По данным исследования эстонских семей, в семьях, где используется «техническое опосредование» контроля за детскими перемещениями, примерно половина детей знает об использовании этих приспособлений или приложений [Siibak, 2019].

Сокращение детской активности на открытом воздухе вызывает опасения исследователей — оно негативно влияет на знание территории, развитие пространственных, двигательных и аналитических навыков, навыков коммуникации, а также может способствовать появлению лишнего веса [Prezza et al., 2005]. Однако, несмотря на появляющиеся в публичном пространстве образы современных детей как «воспитанных на батарейках» (battery-reared children), «поколения с заднего сиденья» (back-seat generation), «детей в пузырях» (bubble-wrapped kids), на взгляд Дж. Хортона и коллег, это преувеличение, и дети даже с очень ограниченной возможностью пространственных перемещений могут быть активно вовлечены в насыщенные игровые, социальные, исследовательские и задействующие воображение прогулочные практики («просто гуляние» — just walking), глубина и многомерность которых недостаточно представлены в современных исследованиях детских перемещений [Horton et al., 2014, p. 97].

Пилотажное исследование

Исследование включало в себя два блока. Блок 1 — количественный анкетный опрос, цель которого состояла в оценке уровня независимой мобильности московских школьников на основе оценки выданных им родителями «лицензий». Блок 2 — небольшое качественное исследование, целью которого было прояснение субъективных представлений молодых взрослых о роли независимых перемещений в становлении самостоятельности в подростковом возрасте и возможностях, которые эти перемещения за собой влекут. Для этого был проведен анализ анкет с ретроспективными открытыми вопросами, на которые отвечали студенты гуманитарных направлений. Таким образом, результаты двух блоков «сталкивают» решения родителей, предоставляющих/не предоставляющих свободу передвижений детям, и субъективное переживание такой свободы у выросших детей.

Результаты обоих исследований имеют ограничения, связанные со спецификой выборки, в частности, в обоих случаях это респонденты с уровнем культурного капитала существенно выше среднего.

Блок 1

Выборка и методы. В одной из московских школ был проведен опрос среди учащихся 6–9 классов. Анализировались ответы 539 учащихся в возрасте 12–15 лет (табл. 1). Контингент

учащихся характеризуется довольно высоким уровнем культурного капитала семьи — у 65,1% школьников высшее образование есть у обоих родителей, у 84,6% высшее образование есть у матери (по данным исследований школьников Центра исследований современного детства НИУ ВШЭ в 2014–2017 годах, показатель 80% и выше характерен для «селективных» школ и школ в центральных районах Москвы).

Таблица 1. Распределение респондентов по возрастам

Возраст, лет	12	13	14	15
Доля респондентов, %	28	28	21	23

Источник: данные авторов.

Для оценки уровня независимой мобильности мы перевели анкету, использовавшуюся в международном исследовании, которое проводилось Институтом политических исследований (Policy Studies Institute — PSI) Великобритании [Shaw et al., 2015] на основе разработок Хиллмана и коллег. Инструмент позволяет оценить лицензии на независимую мобильность — предоставляемые родителем разрешения на осуществление ребенком определенных действий, связанных с самостоятельным перемещением. В анкету входят вопросы о том, с кем ребенок добирается до школы, разрешается ли ребенку посещать в одиночку другие места, кроме школы, которые находятся в нескольких минутах ходьбы, переходить крупные дороги (шоссе), самостоятельно гулять без взрослых в темное время суток, самостоятельно ездить на автобусах, самостоятельно ездить на метро (вопрос о метро добавлен вместо вопроса о поездках на велосипеде по крупным дорогам). На вопрос про дорогу в школу предлагались варианты ответа: «Один», «С братом/сестрой», «С родителями», «С другими родственниками», «С другими взрослыми (не родственниками)», «С друзьями». Варианты ответа «Один» и «С друзьями» оценивались как наличие лицензии на независимую мобильность.

В табл. 2 представлено полученное в нашем исследовании распределение ответов на вопросы в разрезе возраста.

Таблица 2. Доля школьников, имеющих соответствующую лицензию на независимую мобильность в возрасте 12, 13, 14 и 15 лет, %

Лицензия	12 лет	13 лет	14 лет	15 лет
Пересечение крупных дорог	78,4	79,3	91,1	91,8
Другие перемещения поблизости	95,9	97,3	97,3	97,5
Дорога в школу	81,7	88	91,1	93,5
Прогулки после наступления темноты	39,2	46,7	57,1	66,4
Использование автобусов	81,1	87,3	94,6	97,5
Использование метро	37,8	34,0	81,3	92,6

Источник: данные авторов.

На рис. 1 отображена соответствующая динамика полученных лицензий по мере взросления. Мы видим, что в 12 лет почти 100% школьников имеют лицензию на недалекие перемещения пешком, большинство — на самостоятельную дорогу в школу, переход через крупные дороги и поездки на автобусах. Однако на использование метро и перемещения после наступления темноты лицензию имеют меньше половины из них: метро и темнота расцениваются родителями как характеристики перемещений, наиболее сложные для детей из предложенных.

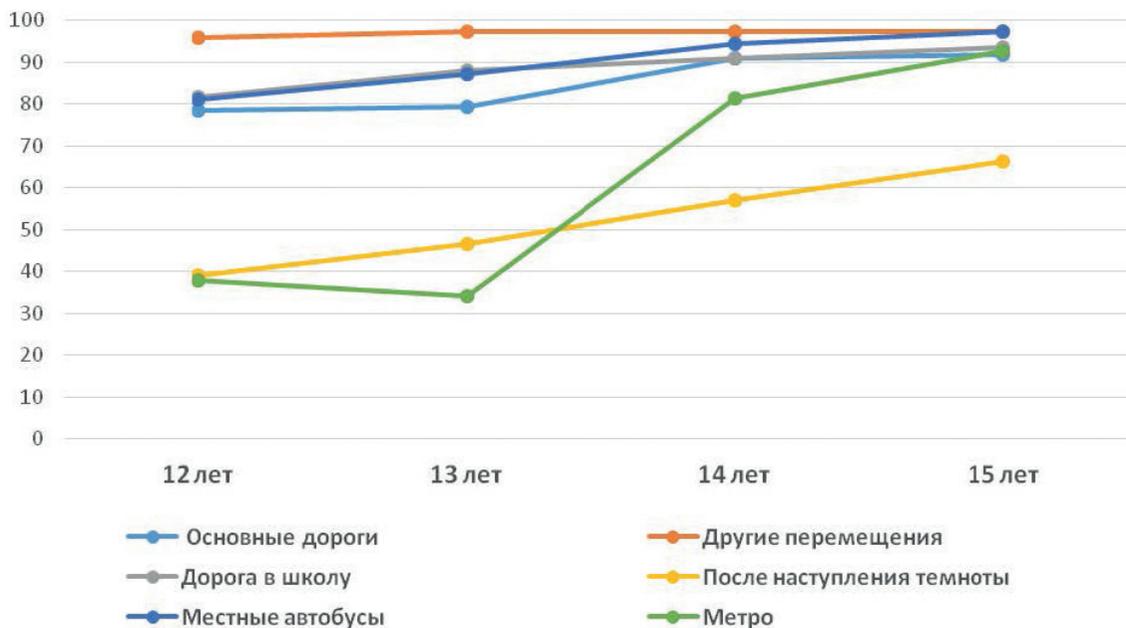


Рис. 1. Динамика получения лицензий на независимую мобильность подростками в возрасте от 12 до 15 лет, %

Источник: данные авторов.

Перемещения на метро являются почти неотъемлемой частью жизни в мегаполисе, это самый надежный и быстрый вид общественного транспорта, поэтому к 15 годам доля перемещающихся на метро и автобусе становится одинаковой и превышает 90%. Что касается темноты, то среди 15-летних доля тех, кому разрешено перемещаться в темное время суток, приближается к 70%, но и в 14, и в 15 лет получить «лицензию на перемещения в темноте» сложнее всего. Можно предположить, что в условиях недостатка уличной освещенности и темной бесснежной московской зимы 2019–2020 годов страхи родителей как социального характера (злоумышленники, небезопасное вождение), так и касающегося физических характеристик среды (необходимость проходить через темные дворы, парк, пешеходные переходы без светофоров) скорее обостряются, чем ослабляются, поэтому почти треть родителей находит способы избежать перемещений 15-летних подростков в темное время суток без взрослых (забирая их с кружков на машине, встречая от метро и пр.).

Различия в лицензиях у мальчиков и девочек представлены в табл. 3 (сравнивалась доля детей, имеющих соответствующие лицензии, в группах мальчиков и девочек).

Таблица 3. Доля мальчиков и девочек, имеющих соответствующие лицензии, и значимость различий

Лицензия	Мальчики, %	Девочки, %	Значимость различий на основе критерия Хи-квадрат
Главные дороги	84,5	84,3	$p = 0,732$
Другие перемещения	96,8	97,3	$p = 0,558$
Дорога в школу	88,1	88,3	$p = 0,624$
После наступления темноты	58,1	43,9	$p < 0,001$
Местные автобусы	90,3	88,6	$p = 0,385$
Метро	71,8	55,7	$p < 0,001$

Источник: данные авторов.

Как видно из таблицы, мальчики значимо чаще получают разрешение ездить на метро и перемещаться после наступления темноты без сопровождения взрослых. Обе лицензии мальчики получают раньше, чем девочки, и это те же лицензии, что в целом даются детям

родителями в более старшем возрасте, то есть перемещения на метро и в темноте считаются более сложными и опасными, чем перемещения на автобусе, пересечение крупных дорог и самостоятельные маршруты до школы и других близлежащих локаций. Эти данные соответствуют результатам некоторых международных исследований (например, [Brown et al., 2008]), показывающих, что у мальчиков доступ к независимым перемещениям обычно больше, чем у девочек.

Чтобы приблизительно сопоставить независимую мобильность московских школьников с показателями других стран, мы использовали данные о лицензиях на переход через крупные дороги и на поездки на автобусах, нанеся наши данные на графики с распределением ответов по странам, взятые из публичного отчета [Shaw et al., 2015, p. 17], — см. рис. 2 и 3. Данные по московским школьникам отмечены звездочками.

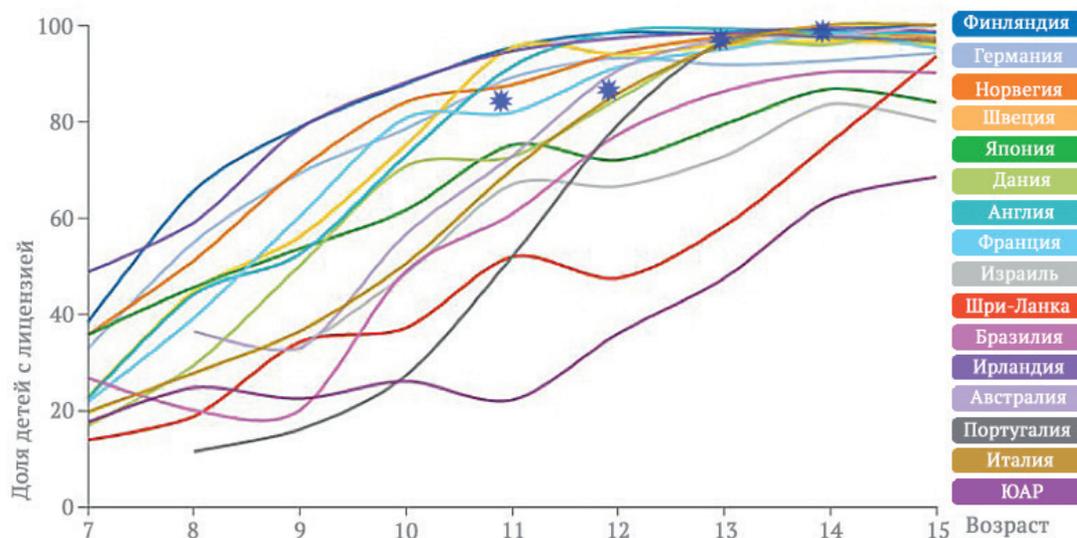


Рис. 2. Доля детей, которым разрешено самостоятельно пересекать крупные дороги (по ответам детей)

Источник: [Shaw et al., 2015, p. 17], данные авторов (звездочками *) обозначены данные по московским школьникам).

На рис. 2 видно, что показатели мобильности по параметру «переход через крупные дороги» московских школьников 12–13 лет находятся ниже почти всех обследованных европейских стран; более низкие показатели — среди школьников Бразилии, Японии, Израиля, Шри-Ланки и Южной Африки. Однако в целом российские данные попадают в «тренд» и не отличаются радикально от приведенных на графике. В возрасте 14–15 лет показатель мобильности московских школьников достигает значения стран Европы.

По лицензии на поездки на местных автобусах показатели московских школьников приблизительно аналогичны показателям школьников Великобритании; более распространена такая лицензия среди ровесников только в скандинавских странах и Германии, в большинстве же обследованных стран доля лицензированных на использование автобусов школьников ниже (рис. 3).

Таким образом, проведенный опрос показал, что раньше всего московские школьники получают лицензии на то, чтобы добираться до близлежащих локаций, чуть позже — до школы, примерно тогда же им разрешают пересекать крупные дороги и пользоваться автобусами. В среднем позже всего они получают допуск к поездкам на метро и перемещениям в темноте, причем девочки обычно позже мальчиков. Эти данные в целом соответствуют тому, как описывают детскую независимую мобильность современные исследователи из других стран.

Также данные показали, что большую часть лицензий на независимые перемещения московские школьники получают в возрасте младше 12 лет, поэтому в перспективе в подобный опрос нужно включать детей более младшего возраста.

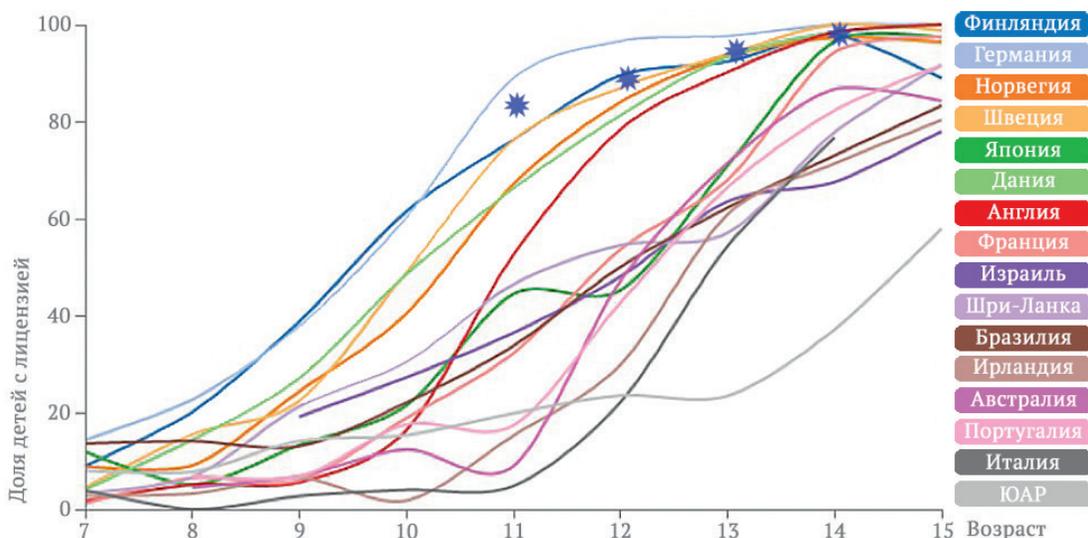


Рис. 3. Доля детей, которым разрешено ездить на местных автобусах (по ответам детей)

Источник: [Shaw et al., 2015, p. 18], данные авторов (звездочками (*) обозначены данные по московским школьникам).

Однако ответы на анкету не позволяют раскрыть особенности — содержание, ценности и проблемы, лежащие за полученными цифрами о распространенности лицензий, поэтому мы провели пилотажное исследование методом анкетирования молодых взрослых, для того чтобы больше узнать о том, что скрывается за постепенным получением детьми родительских лицензий на независимые перемещения.

Блок 2

Выборка и метод. В анкетировании приняли участие 34 студента (30 женщин, 4 мужчин) — учащиеся разных магистерских программ, в основном социальных и гуманитарных направлений, одного из крупных московских вузов. Они письменно отвечали на ретроспективные вопросы о начале своих независимых перемещений, о посещаемых местах и навыках и приобретениях, которые дают такие перемещения. Затем был проведен тематический анализ [Braun, Clarke, 2006], в ходе которого ответы классифицировались по основным темам, совместно выделенным авторами при обсуждении ответов и с опорой на предшествующий теоретический анализ. Ниже мы приводим некоторые цитаты, иллюстрирующие наши тезисы как основу для дальнейших количественных исследований.

Студентам задавались вопросы об их детстве и опыте самостоятельных перемещений.

Вопрос 1. Как вы начали перемещаться самостоятельно? Куда, сколько вам было лет?

Ответы поделились на несколько групп, в которых важное место отведено территории.

1.1. В дошкольном возрасте, чаще в сельской местности: «В деревне у бабушки с 5 лет играли с ребятами»; «В деревне/на даче, сколько себя помню, отпускали без проблем и на долгое время лет с 5–6. Гулял по территории поселка, за границы его не выходил; если хотелось, отпрашивался»; «Самостоятельное перемещение было с самого раннего возраста, еще до школы».

1.2. При поступлении в 1 класс или несколько позже, в начальной школе: «Даже в первом классе меня не водили в школу, я всегда добиралась сама»; «В школу с 1 класса»; «Первый раз самостоятельно я пошла на урок в музыкальную школу в 7 лет».

1.3. В предподростковом, младшем подростковом возрасте (10–13 лет): «Первые самостоятельные поездки были в школу, около 10 лет»; «Самостоятельно начал ходить и ездить на такси в школу и на тренировки в городе в четвертом классе»; «Я начала передвигаться самостоятельно с 5 класса, но в большей степени это всегда были поездки от школы до дома».

или из школы до кружков/бассейна и т.д. Поскольку моя школа находилась в другом районе, все мои школьные друзья жили в другом районе, поэтому у меня не было особой возможности просто гулять с кем-то во дворе».

1.4. В среднем подростковом возрасте (14–16 лет): «В Москве в школу до 8 класса возили родители (...). Сейчас сестру, которой 8 лет, я часто забираю из школы и с факультативных занятий»; «Полная свобода (только уведомить) наступила лет в 14»; «Вечером меня отпускали гулять лет с 15–16. После переезда в город контроль со стороны родителей увеличился».

1.5. В старшем подростковом возрасте (17–18 лет): «Затем мы переехали жить на дачу. И нас стали возить на машине в школу вплоть до 11 класса. Самостоятельные поездки начались только на 1 курсе обучения в университете».

Таким образом, самые ранние лицензии на независимую мобильность даются детям-дошкольникам, преимущественно в сельской местности. Следующий период — поступление в школу (многомерный социальный переход в статус школьника), к которому многие родители приурочивают лицензирование ребенка на самостоятельные перемещения до школы, и в последующие два года (в 7–9 лет) такое разрешение получают еще немалое количество детей, чьи родители больше времени дают им на адаптацию к новому образу жизни. Следующий период лицензирования приходится на предподростковый и младший подростковый возраст (10–13 лет), когда у детей уже есть дружеские отношения и нередко они интенсивно вовлечены в дополнительное образование. И наиболее поздний из указанных в нашем опросе момент приходится на окончание школы и поступление в вуз — это нетипичный ответ, но, возможно, он перерастет в тенденцию, если станет более популярным образ жизни, когда семьи живут за городом и только на автомобиле могут добираться до мест обучения, работы и т.п.

Вопрос 2. Какие места из периода начала самостоятельных перемещений ассоциируются с радостью, удовольствием, счастьем?

Описанные места различаются по своему функционалу и, судя по всему, соответствуют задачам возрастов, о которых идет речь.

2.1. Места игр и развлечений с друзьями: «Детские площадки около дома»; «Школьный двор, спортивная площадка»; «Улицы, по которым каталась на велосипеде».

2.2. Места встречи с природой: «Парк в родном городе, сквер в городе, где выросла»; «Все, что связано с природой. Леса, парки, зоопарки».

2.3. Места организованной детской активности, в том числе образовательные выездные программы: «Станция юных натуралистов»; «Место на окраине поселка, где проходили занятия секции бега. Луг, окруженный пыльной дорожкой, по которой мы бегали, и посадки деревьев»; «Лагерь [...], куда я ездила несколько лет подряд. Еще колледж [за границей], где училась три лета подряд. Первая поездка такая была в 12 лет».

2.4. Дома друзей: «Дом подруги, куда я ходила в гости»; «Дом подруги, к которой отпускали».

2.5. Места встреч со сверстниками без контроля взрослых: «Детские шалаши, наши “секретные” места во дворе или за домом»; «До 10 лет были кусты шиповника, где построили штаб. В 13 — у ребят в соседней деревне было место, выделенное взрослыми для подростковой автономии под видом спорта»; «Дача, а там — березовая роща, где играли с друзьями и могли выразить себя. Например, мы строили собственное государство — строили жилища-шалаши, поднимали “сельское хозяйство”, печатали деньги, проводили политические дебаты, устраивали торговлю и т.д.».

Ключевыми становятся детские площадки, школа как центр, вокруг которого «вращаются» школьники, возможности уединения, близкого общения, выстраивания интенсивного общения со сверстниками-подростками, встречи с природой.

Вопрос 3. Какие места из периода начала самостоятельных перемещений ассоциируются с тревогой, беспокойством?

Вопросы об эмоционально насыщенных местах задавались для того, чтобы увидеть спектр тех мест, которые посещались и осмыслились школьниками, а также для того, чтобы увидеть места, вызывающие противоречивое отношение.

3.1. Образовательные учреждения: *«Районная школа, двор дома, подготовительные курсы к университету»; «Переход в новую, более сильную школу (особенно стрессовое время — сдача ЕГЭ)»; «Школа английского языка (совсем не хотела туда ходить, не понимала, зачем мне это)».*

3.2. Общественный транспорт, перемещения и страх заблудиться: *«Длительные самостоятельные поездки на общественном транспорте»; «Маршрутка»; «Общественный транспорт, передвижения по городу без родителей»; «Тревога — это метро. Много людей и можно заблудиться».*

3.3. Места, которых боятся взрослые: *«Темный двор около дома»; «Парк недалеко от дома, нам запрещали гулять там одним, рассказывали страшные сказки. До сих пор его не люблю».*

Ответы на вопросы демонстрируют переживания стресса и тревоги в связи с обучением (напряжение, бессмысленность, отсутствие радости, возможно, одиночество и агрессивные сверстники, но об этом не упоминалось) и перемещениями по городу.

Вопрос 4. Какие места из периода начала самостоятельных перемещений ассоциируются с собственной самостоятельностью, взрослостью?

Ответы на этот вопрос переключаются с приведенными выше: снова очень большую роль играют образование, перемещения и друзья.

4.1. Места организованной активности, выездные образовательные программы: *«Музыкальная школа»; «Наверное, школа в ситуациях успеха (пятерки, победы в конкурсах)»; «Поездки в другие города, которые устраивались для нашего фольклорного ансамбля».*

4.2. Университет: *«Университет, место работы»; «Точно университет (абсолютно мое пространство), в меньшей степени школа и пространство вокруг нее»; «С самостоятельностью ассоциируются все места в городе, где я училась в университете, так как жила одна».*

4.3. Путешествия, освоение новых территорий: *«Передвижение автостопом между деревнями, переросшее в многолетние путешествия»; «Самостоятельные прогулки по району»; «Чувство самостоятельности испытываешь тогда, когда ходишь привычными тебе одной тропами в огромном шумном мегаполисе».*

4.4. Места, где происходили разные социальные опыты самостоятельности: *«Дом подружки (там мы чувствовали себя максимально взрослыми — пекли блинчики, дурачились, занимались своими “взрослыми” делами)»; «Метрополис — первый торговый центр, куда меня начали отпускать»; «Летние каникулы, когда я никому не должна была никаких уроков и могла подрабатывать и иметь свои деньги».*

Ответы на три предыдущих вопроса подчеркивают эмоциональную насыщенность образовательных пространств и их большую и не всегда очевидную роль в развитии ребенка: например, с одной стороны, школьный двор ассоциируется с радостью от общения с друзьями, с другой — школа появляется как самый частый пример места, вызывающего тревогу, с третьей — выездные образовательные программы становятся опытом самостоятельности.

Ответы студентов показывают, что за независимыми перемещениями скрываются сложные комплексы переживаний и отношений, которые сопровождаются развитием множества разнонаправленных навыков, что в целом соответствует позиции многих исследователей независимой мобильности (например, [Prezza et al., 2005]). Город выступает территорией, где дети играют, общаются, учатся, отдыхают, планируют и реализуют будущее, и большую роль в их развитии играет опыт освоения городского пространства без родителей. Сельская территория в основном предоставляет больше свободы и раньше позволяет ребенку к ней приобщиться.

Заключение

Итак, современные московские школьники осваивают городскую среду в темпе, соответствующем тренду европейских стран. За практиками независимой мобильности скрывается насыщенный опыт, связанный с освоением физической и социальной среды, выстраиванием образа себя, развитием отношений со сверстниками, развитием разнообразных когнитивных навыков и в целом взрослением. Отсутствие доступа к независимым перемещениям приводит к потерям, как показывает и детский опыт респондентов второго блока, так и общий опыт

самоизоляции из-за пандемии. Путешествия становятся «линейным» продолжением модуса независимых перемещений. **Развитие личной агентности** (активности, ответственности, целенаправленности, осмысленности) — более широкий контекст, в который вносит огромный вклад независимая мобильность.

Предполагая продолжать данное направление исследований, мы планируем более обширные и репрезентативные исследования независимой мобильности российских школьников. С одной стороны, мы хотим смоделировать процесс получения детьми лицензий на независимые перемещения в разных регионах — селах, небольших городах и мегаполисах. С другой — больше узнать о содержании, смыслах и роли независимых перемещений в конструировании растущими детьми своего жизненного пути. Наконец, нам бы хотелось больше узнать о тех аффордансах, которые предлагает Москва сейчас современным школьникам, и о еще нереализованных возможностях, которые позволили бы сформировать новые «точки входа» школьников в город, где они живут, и способы взаимодействия с городской средой.

Источники

- Бочавер А.А., Корзун А.Н., Поливанова К.Н. (2017) Уличный досуг детей и подростков // Психология. Журнал Высшей школы экономики. Т. 14. № 3. С. 470–490.
- Бочавер А.А., Резниченко С.И. (2018) Внедомашнее пространство как источник удовлетворения базовых и высших потребностей // Психологический журнал. Т. 39. № 6. С. 27–36.
- Глазков К.П. (2016) Лицензия на независимую мобильность школьников в контексте отношений с родителями // Городские исследования и практики. Т. 1. № 4. С. 37–46.
- Осорина М.В. (2019) Секретный мир детей в пространстве мира взрослых. СПб.: Питер. 448 с.
- Поливанова К.Н., Бочавер А.А., Павленко К.В., Сивак Е.В. (2020) Образование за стенами школы. Как родители проектируют образовательное пространство детей. М.: Издательский дом НИУ ВШЭ. 384 с.
- Сергеева О.В., Лактюхина Е.Г. (2019) Социальные аспекты цифровизации детской городской мобильности // Журнал исследований социальной политики. Т. 17. № 4. С. 507–524.
- Сивак Е.В., Глазков К.П. (2017) Жизнь вне класса: повседневная мобильность школьников // Вопросы образования. Т. 2. С. 113–133.
- Alparone F.R., Pacilli M.G. (2012) On Children's Independent Mobility: The Interplay of Demographic, Environmental, and Psychosocial Factors // Children's Geographies. No. 10(1). P. 109–122. <https://doi.org/10.1080/14733285.2011.638173>.
- American Academy of Pediatrics (2007) The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong Parent–Child Bonds // Pediatrics. Vol. 119 (1). P. 182–191.
- Braun V., Clarke V. (2006) Using Thematic Analysis in Psychology // Qualitative Research in Psychology. Vol. 3. No. 2. P. 77–101.
- Brown B., Mackett R., Gong Y., Kitazawa K., Paskins J. (2008) Gender Differences in Children's Pathways to Independent Mobility // Children's Geographies. Vol. 6. No. 4. P. 385–401. DOI: 10.1080/14733280802338080
- Castonguay G., Jutras S. (2009) Children's Appreciation of Outdoor Places in a Poor Neighborhood // Journal of Environmental Psychology. Vol. 29. P. 101–109.
- Clark C., Uzzell D.L. (2002) The Affordances of the Home, Neighbourhood, School and Town Centre for Adolescents // Journal of Environmental Psychology. Vol. 22. P. 95–108.
- Egli V., Villanueva K., Donnellan N., Mackay L., Forsyth E., Zinn C., Kyttä M., Smith M. (2019) Understanding Children's Neighbourhood Destinations: Presenting the Kids-Pond Framework // Children's Geographies. Vol. 18 (4). P. 420–434. DOI: 10.1080/14733285.2019.1646889
- Fotel T., Thomsen T. (2004) The Surveillance of Children's Mobility // Surveillance and Society. Vol. 1 (4). P. 535–554.
- Fyhri A., Hjorthol R., Mackett R.L., Fotel T.N., Kyttä M. (2011) Children's Active Travel and Independent Mobility in Four Countries: Development, Social Contributing Trends and Measures // Transport Policy. Vol. 18 (5). P. 703–710.
- Hillman M., Adams J., Whitelegg J. (1990) One False Move... A Study of Children's Independent Mobility. London: Policy Studies Institute.
- Horton J., Christensen P., Kraftl P., Hadfield-Hill S. (2014) 'Walking... Just Walking': How Children and Young People's Everyday Pedestrian Practices Matter // Social & Cultural Geography. Vol. 15. No. 1. P. 94–115. DOI: 10.1080/14649365.2013.864782
- Korpela K., Kyttä M., Hartig T. (2002) Restorative Experience, Self-Regulation, and Children's Place Preferences. Journal of Environmental Psychology. Vol. 22. P. 387–398.

- Kyttä M. (2004) The Extent of Children's Independent Mobility and the Number of Actualized Affordances as Criteria for Child-Friendly Environment//*Journal of Environmental Psychology*. Vol. 24. No. 2. P. 179–198.
- Marzi I., Demetriou Y., Reimers A.K. (2018) Social and Physical Environmental Correlates of Independent Mobility in Children: A Systematic Review Taking Sex/Gender Differences into Account//*International Journal of Health Geographics*. Vol. 17. No. 24. <https://doi.org/10.1186/S12942-018-0145-9>
- Mutz M., Müller J. (2016) Mental Health Benefits of Outdoor Adventures: Results from Two Pilot Studies//*Journal of Adolescence*. Vol. 49. P. 105–114.
- Pacilli M.G., Giovannelli I., Prezza M., Augimeri L.L. (2013) Children and the Public Realm: Antecedents and Consequences of Independent Mobility in a Group of 11- to 13-Year-Old Italian Children//*Children's Geographies*. Vol. 11(4). P. 377–393.
- Piccininni C., Michaelson V., Janssen I., Pickett W. (2018) Outdoor Play and Nature Connectedness as Potential Correlates of Internalized Mental Health Symptoms Among Canadian Adolescents//*Preventive Medicine*. Vol. 112. P. 168–175. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2018.04.020>
- Prezza M., Alparone F.R., Cristallo C., Luigi S. (2005) Parental Perception of Social Risk and of Positive Potentiality of Outdoor Autonomy for Children: the Development of Two Instruments//*Journal of Environmental Psychology*. Vol. 25. P. 437–453.
- Prezza M., Pilloni S., Morabito C., Sersante C., Alparone F.R., Giuliani M.V. (2001) The Influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation//*Journal of Community and Applied Social Psychology*. Vol. 11. P. 435–450.
- Shaw B., Bicket M., Elliott B., Fagan-Watson B., Мочка Е., Hillman M. (2015) Children's Independent Mobility: An International Comparison and Recommendations for Action. Режим доступа: http://westminsterresearch.wmin.ac.uk/15650/1/PSI_finalreport_2015.pdf (дата обращения: 10.05.2020).
- Siibak A. (2019) Digital Parenting and the Datafied Child//*Educating 21st Century Children: Emotional Well-Being in the Digital Age*/T. Burns, F. Gottchalk (eds.). Paris, Educational Research and Innovation, OECD Publishing. P. 103–121.
- Sobel D. (1990) A Place in the World: Adults' Memories of Childhood Special Places//*Children's Environments Quarterly*. Vol. 7. P. 5–12.

ALEXANDRA BOCHAYER, KATERINA POLIVANOVA,
KSENIA PAVLENKO

TO WALK OR NOT TO WALK?

HOW MODERN PARENTS ORGANIZE THE INDEPENDENT MOBILITY OF CHILDREN

Alexandra A. Bochaver, PhD in Psychology, researcher at the Center for Modern Childhood Studies, Institute of Education, HSE University; 16 bldg. 10 Potapovskiy Pereulok, Moscow, 101000, Russian Federation.

E-mail: a-bochaver@yandex.ru

Katerina N. Polivanova, DSc of Psychology, Professor, academic supervisor of the Center for Modern Childhood Studies, Institute of Education, HSE University; 16 bldg. 10 Potapovskiy Pereulok, Moscow, 101000, Russian Federation.

E-mail: kpolivanova@hse.ru

Ksenia V. Pavlenko, PhD in Sociology, analyst at the Center for Modern Childhood Studies, Institute of Education, HSE University; 16 bldg. 10 Potapovskiy Pereulok, Moscow, 101000, Russian Federation.

E-mail: kpavlenko@hse.ru

Abstract

This article discusses children's independent mobility in the psychological development of children and its contribution to the physical and psychological well-being of children through physical activity, the development of cognitive, social and other skills, increasing psychological stability, the maintenance of relationships, and joint activities with peers. We consider the concept of "parental licenses" for children's independent mobility, the process of obtaining them by children, and "accident-free mobility", which is usually a requirement for obtaining a license at the next level. The main factors influencing the willingness of parents to grant children independent mobility around the place of residence and beyond are discussed, including the age of the child, the number of children in the family, the characteristics of the area, and parental fears about the physical or social environmental. The article provides data on the global trend of reducing the independent mobility of children and its comparison with Russian indicators, discusses changes in the lifestyles of children and families of different generations and the digital mediation of parental control over children's movements ("smart mobility"). The results of quantitative and pilot qualitative research are presented, including a quantitative assessment of licenses for independent mobility of Moscow schoolchildren aged 12–15 years (539 respondents) and a qualitative analysis of young adults' responses to open questions about their childhood experience of independent mobility (34 respondents, Moscow). The city acts as a territory for play, communication, learning, leisure, and future planning for children; the experience of the urban space without parents plays an important role in their development. The complexity and multidimensionality of the contribution of independent movement in childhood to various aspects of their further socialization, including the development of agency, are discussed, and prospects for further qualitative and quantitative research of children's independent movements in a broader context are formulated.

Keywords: children's independent mobility; urban environment; movement; parental control; parental licenses; adolescence

Citation: Bochaver A., Polivanova K., Pavlenko K. (2020) To Walk or Not to Walk? How Modern Parents Organize the Independent Mobility of Children. *Urban Studies and Practices*, vol. 5, no 3, pp. 38–53. (in Russian) DOI: <https://doi.org/10.17323/usp53202038-53>

References

- Alparone F.R., Pacilli M.G. (2012) On children's independent mobility: The interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors. *Children's Geographies*, vol. 10(1), pp. 109–122. <https://doi.org/10.1080/14733285.2011.638173>.
- American Academy of Pediatrics (2007) The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong Parent–Child Bonds. *Pediatrics*, vol. 119 (1), pp. 182–191.
- Bochaver A.A., Korzun A.N., Polivanova K.N. (2017) Ulichnyj dosug detej i podrostkov [Outdoor activities for children and teenagers]. *Psihologija. Zhurnal Vysshej Shkoly Jekonomiki* [Psychology. Journal of Higher School of Economics], vol. 14, no 3, pp. 470–490. (in Russian)

- Bochaver A.A., Reznichenko S.I. (2018) Vnedomashnee prostranstvo kak istochnik udovletvorenija bazovyh i vysshih potrebnostej [Extra-domestic space as a source of satisfaction of basic and higher needs]. *Psichologicheskij zhurnal* [Psychological Journal], vol. 39, no 6, pp. 27–36. (in Russian)
- Braun V., Clarke V. (2006) Using Thematic Analysis in Psychology. *Qualitative research in psychology*, vol. 3, no 2, pp. 77–101.
- Brown B., Mackett R., Gong Y., Kitazawa K., Paskins J. (2008) Gender Differences in Children's Pathways to Independent Mobility. *Children's Geographies*, vol. 6, no 4, pp. 385–401. DOI: 10.1080/14733280802338080
- Castonguay G., Jutras S. (2009) Children's Appreciation of Outdoor Places in a Poor Neighborhood. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 29, pp. 101–109.
- Clark C., Uzzell D.L. (2002) The Affordances of the Home, Neighbourhood, School and Town Centre for Adolescents. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 22, pp. 95–108.
- Egli V., Villanueva K., Donnellan N., Mackay L., Forsyth E., Zinn C., Kyttä M., Smith M. (2019) Understanding Children's Neighbourhood Destinations: Presenting the Kids-Pond Framework. *Children's Geographies*, vol. 18 (4), pp. 420–434. DOI: 10.1080/14733285.2019.1646889
- Fotel T., Thomsen T. (2004) The Surveillance of Children's Mobility. *Surveillance and Society*, vol. 1 (4), pp. 535–554.
- Fyhri A., Hjorthol R., Mackett R.L., Fotel T.N., Kyttä M. (2011) Children's Active Travel and Independent Mobility in Four Countries: Development, Social Contributing Trends and Measures. *Transport Policy*, vol. 18 (5), pp. 703–710.
- Glazkov K.P. (2016) Licenzija na nezavisimuju mobil'nost' shkol'nikov v kontekste otnoshenij s roditeljami [License for independent mobility of schoolchildren in the context of relations with parents]. *Gorodskie issledovanija i praktiki* [Urban Studies and Practices Journal], vol. 1, no 4, pp. 37–46. (in Russian)
- Hillman M., Adams J., Whitelegg J. (1990) One False Move... A Study of Children's Independent Mobility. London: Policy Studies Institute.
- Horton J., Christensen P., Krafft P., Hadfield-Hill S. (2014) 'Walking... Just Walking': How Children and Young People's Everyday Pedestrian Practices Matter. *Social & Cultural Geography*, vol. 15, no 1, pp. 94–115.
- Korpela K., Kyttä M., Hartig T. (2002) Restorative Experience, Self-Regulation, and Children's Place Preferences. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 22, pp. 387–398.
- Kytä M. (2004) The Extent of Children's Independent Mobility and the Number of Actualized Affordances as Criteria for Child-Friendly Environment. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 24, no 2, pp. 179–198.
- Marzi I., Demetriou Y., Reimers A.K. (2018) Social and Physical Environmental Correlates of Independent Mobility in Children: A Systematic Review Taking Sex/Gender Differences into Account. *International Journal of Health Geographics*, vol. 17, no 24. <https://doi.org/10.1186/s12942-018-0145-9>.
- Mutz M., Müller J. (2016) Mental Health Benefits of Outdoor Adventures: Results from Two Pilot Studies. *Journal of Adolescence*, vol. 49, pp. 105–114.
- Osorina M.V. (2019) Sekretnyj mir detej v prostranstve mira vzroslyh [Secret world of children in the space of the adult world]. St. Petersburg: Piter. (in Russian)
- Pacilli M.G., Giovannelli I., Prezza M., Augimeri L.L. (2013) Children and the Public Realm: Antecedents and Consequences of Independent Mobility in a Group of 11- to 13-year-old Italian Children. *Children's Geographies*, vol. 11 (4), pp. 377–393.
- Piccininni C., Michaelson V., Janssen I., Pickett W. (2018) Outdoor Play and Nature Connectedness as Potential Correlates of Internalized Mental Health Symptoms among Canadian Adolescents. *Preventive Medicine*, vol. 112, pp. 168–175. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2018.04.020>
- Polivanova K.N., Bochaver A.A., Pavlenko K.V., Sivak E.V. (2020) Obrazovanie za stenami shkoly. Kak roditeli proektirujut obrazovatel'noe prostranstvo detej [Education outside the school. How parents design children's educational space]. Moscow: Publishing House of Higher School of Economics. (in Russian)
- Prezza M., Alparone F.R., Cristallo C., Luigi S. (2005) Parental Perception of Social Risk and of Positive Potentiality of Outdoor Autonomy for Children: The Development of Two Instruments. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 25, pp. 437–453.
- Prezza M., Pilloni S., Morabito C., Sersante C., Alparone F.R., Giuliani M.V. (2001) The Influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, vol. 11, pp. 435–450.
- Sergeeva O.V., Laktyukhina E.G. (2019) Social'nye aspekty cifrovizacii detskoj gorodskoj mobil'nosti [Social aspects of digitalization of children's urban mobility]. *Zhurnal issledovanij social'noj politiki* [Journal of Social Policy Research], vol. 17, no 4, pp. 507–524. (in Russian)

- Shaw B., Bicket M., Elliott B., Fagan-Watson B., Mocca E., Hillman M. (2015) Children's Independent Mobility: An International Comparison and Recommendations for Action. Available at: http://westminsterresearch.wmin.ac.uk/15650/1/PSI_Finalreport_2015.pdf (accessed 10 May 2020).
- Siibak A. (2019) Digital Parenting and the Datafied Child. Burns T., Gottchalk F. (eds.) *Educating 21st century children: Emotional well-being in the digital age*. Paris, Educational Research and Innovation, OECD Publishing, pp. 103–121.
- Sivak E.V., Glazkov K.P. (2017) Zhizn' vne klassa: povsednevnaia mobil'nost' shkol'nikov [Life outside the classroom: everyday mobility of school children]. *Voprosy obrazovaniia* [Educational Studies Moscow], vol. 2, pp. 113–133. (in Russian)
- Sobel D. (1990) A Place in the World: Adults' Memories of Childhood Special Places. *Children's Environments Quarterly*, vol. 7, pp. 5–12.