

# ВЕЛОПРОКАТ ВНЕ ВЕЛОПОЛИТИКИ: НОВАЯ ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И СВЯЗЬ «МОБИЛЬНЫХ» ПОЛИТИКИ И ТЕХНОЛОГИИ

*Любовь Алексеевна Чернышева*  
(l.a.chernysheva@gmail.com)

Европейский университет в Санкт-Петербурге;  
Социологический институт ФНИСЦ РАН, Санкт-Петербург, Россия;  
Университет Амстердама, Нидерланды

**Цитирование:** Чернышева Л.А. (2018) Велопрокат вне велополитики: новая городская инфраструктура и связь «мобильных» политики и технологии. *Журнал социологии и социальной антропологии*, 21(3): 170-200. <https://doi.org/10.31119/jssa.2018.21.3.8>

**Аннотация.** Рассматривается вопрос соотношения «мобильной» технологии — городского велопроката — и «мобильных» городских политик построения устойчивости и развития велосипедного движения. Правительства городов по всему миру, заинтересованные в решении возникающих проблем, часто обращаются к циркулирующим на глобальном уровне «мобильным» политикам. В частности, заинтересованные в построении устойчивости (sustainability) городские правительства развивают велодвижение, строят велоинфраструктуру и внедряют системы городских велопрокатов, или байкшерингов. В 2014 г. в Петербурге тоже появился велопрокат — система, которая позволяет одалживать велосипед на одной станции, совершать короткую поездку и возвращать его на любую другую станцию. Однако его появлению в городе не предшествовали артикуляция и принятие политики развития велодвижения, а городское правительство не стремилось развивать велоинфраструктуру. В статье представлена попытка объяснить возникшее противоречие, обращаясь к концепции мобильного урбанизма. Анализ истории возникновения велопроката в Петербурге вскрывает и проблематизирует связь технологии велопроката и городской политики и демонстрирует, как перемещающиеся по миру «мобильные» политики построения городской устойчивости и велоразвития были вовлечены в процессы переноса «мобильной» технологии велопроката. При перемещении были гибридизированы два уровня — глобальный и национальный, поскольку в истории возникновения петербургского велопроката значимую роль сыграл аналогичный проект в Москве. В отличие от ожидаемой линейной связи — появление в городе велополитики и последовавшее за ней появление технологии, в случае петербургского велопроката можно было наблюдать процессы их разъединения и сопроизводства.

**Ключевые слова:** городская политика, городская мобильность, инфраструктура, устойчивость, велосипед, велопрокат, мобильная политика, мобильная технология.

## Введение

Летом 2014 г. в Петербурге появился городской велопрокат «Велобайк»\* — автоматизированная система, которая позволяет одалживать велосипед на одной станции, совершать короткую поездку и возвращать его на любую другую станцию. Это событие широко освещалось в местных СМИ и, несомненно, стало одной из главных велоновостей последних лет. Велопрокаты (bikesharing) развиваются с 1990-х годов и популярны по всему миру. На первый взгляд, «подключение» Петербурга к этому глобальному тренду не кажется чем-то необычным. Однако появление станций велопроката на улицах города вызывает множество вопросов, касающихся как реализации городской политики, так и роли технологий в трансформации городов.

Многочисленные исследования систем велопроката сфокусированы в основном на нескольких темах. Это определение барьеров для использования таких систем (Fishman, Washington, Haworth 2012), оценка пользы существования велопрокатов в городах (Murphy, Usher 2015) и различные исследования пользователей (Ogilvie, Goodman 2012), в том числе их безопасности (Shaheen, Shaheen, Zhang 2010). Лишь небольшое число работ анализируют политическую сторону вопроса. Так, реализация проектов велопроката может рассматриваться как превращение городского пространства в ресурс для извлечения прибыли (Huré, Waine 2012), как «пробная» попытка проведения городских трансформаций (Marshall, Duvall, Main 2016), а сама инфраструктура велопроката выступает как катализатор формирования городского гражданства (Головнёва, Чернышева 2017). Однако широкая популярность велопрокатов по всему миру открывает возможности для исследования его как глобальной циркулирующей городской формы. В рамках концепции мобильного урбанизма велопрокат можно рассматривать как инструмент реализации городской политики, перемещающейся от одного города к другому, видоизменяясь и порождая разнообразные социальные эффекты (McCann, Ward 2012). В ситуации международной конкуренции в городах устанавливаются такие режимы управления, которые способствуют усилению экономических и политических позиций городов, а также повышают их престиж (Peterson 1981; Ледяев 2006). Жажущие быстрых, дешевых и эффективных решений политические акторы высматривают наиболее «успешные» с их точки зрения способы решения возникающих проблем и импортируют их в свои города — политические идеи и городские формы начинают

---

\* В 2015 г. проект был переименован в «Велогород».

циркулировать от одного места к другому (McCann, Ward 2012). Так, заинтересованные в построении «устойчивости» (sustainability) городские правительства поощряют использование электрического транспорта, развивают велодвижение, внедряют системы переработки мусора, занимаются развитием городских общественных пространств и т.д. Предполагается, что, внедряя систему велопроката или проводя любые другие провелосипедные изменения в городах, городские власти также реализуют политику построения городской устойчивости, столь популярную по всему миру (Pucher, Buehler 2012; Parkin 2012).

Однако история установки велопроката в Петербурге вскрывает и проблематизирует связь этой технологии и городской велополитики. В городе, в котором в 2014 г. не было построено никакой велосипедной инфраструктуры, появление велопроката кажется если не странным, то подозрительным. Если добавить еще и то, что чиновники и депутаты Законодательного собрания не демонстрировали интереса к развитию велодвижения в городе (по данным «Велосипедизации Петербурга»), не принимали концепцию велоразвития и не выделяли финансирование на строительство велоинфраструктуры (Планы на год 2013), то число потенциальных барьеров для появления велопроката в городе только увеличится. Несмотря на это, в 2014 г. на улицах Петербурга появились станции велопроката, а на дорогах и тротуарах — горожане, передвигающиеся на синих велосипедах компании «Велогород». Подобная противоречивость появления велопроката в Петербурге превращает его в интересный исследовательский кейс, в котором велопрокат может рассматриваться как новая городская транспортная технология, (не)соотносящаяся с городской политикой.

Существующие исследования фокусируются на особенностях экономического развития и городских политических режимах, установившихся в постсоветских городах, и оценивают их влияние на происходящие в городах изменения (Тев 2006; Тыканова и Хохлова 2015; Ледяев 2010; Гельман, Бычкова 2010; Батчаев, Жихаревич 2014; Фьерару 2016). В этих работах описаны случаи формирования коалиций властей и бизнеса, инициирования властями города процессов джентрификации, создание креативных кластеров на базе бывших промышленных территорий. Однако вопрос о том, как организован сам процесс импортирования подобных политических мер, уже реализованных ранее в других городах, до сих пор не рассматривался применительно к российским случаям. В статье именно этот вопрос станет основным. В последующих разделах будет детально разобрано, как перемещающаяся по миру «мобильная» политика построения городской устойчивости и велоразвития была вовлечена в процессы

переноса «мобильной» технологии велопроката. Как связаны между собой политика развития велодвижения в городах и технология велопроката? Какие особенности этой связи вскрывает случай установки подобной системы в Петербурге?

Эмпирической базой статьи стали, во-первых, материалы СМИ, освещавшие появление велоинфраструктуры в Петербурге, законы, законопроекты и стратегии развития города, относящиеся к теме транспортной инфраструктуры Петербурга, материалы, представленные на сайтах производителя и оператора системы велопроката, а также годовые отчеты компании-инвестора и пресс-релизы Правительства Петербурга (все материалы относятся к периоду 2013–2016 гг.). Во-вторых, было проведено 15 интервью с представителями городской исполнительной власти, компании-оператора, городскими активистами и пользователями велопроката. Наконец, значимой частью исследования стало наблюдение дискуссии о строительстве велоинфраструктуры в Петербурге, которая происходила в рамках Международной конференции «Велосипедизация городов», организованной Фондом Фридриха Эберта и петербургскими активистами движения «Велосипедизация Петербурга» в 2015 г. (Международная конференция 2015).

Представленный ниже анализ демонстрирует «разрыв» между политикой городской устойчивости, существовавшей в Петербурге к моменту появления велопроката, и идеями развития велодвижения. В то время как одни городские публики не выстраивают связи между ними, другие стремятся эту связь артикулировать. Другой «разрыв» обнаружен на месте ожидаемой линейной связи между появлением велополитики и последующим за ней появлением технологии велопроката. В процессе перемещения «мобильной» технологии велопроката в Петербург значимую роль сыграл успешный прецедент появления аналогичного велопроката в Москве. Произошла не только гибридизация уровней циркуляции «мобильной» политики (глобального и национального), но и разъединение «мобильной» политики и «мобильной» технологии в процессе перемещения между этими уровнями. Существовавшая в Москве связь между политикой велоразвития и технологией велопроката была нарушена при перемещении в Петербург: на новом месте появилась только «форма», технология, отделившаяся от политики. Однако в Петербурге городские активисты предприняли попытки связать их снова, рассматривая велопрокат как фасилитатор появления велополитики. Таким образом, «мобильная политика» и «мобильная технология» были включены в процесс взаимного сопроизводства.

### Байкшеринг как мобильная политика и технология

Системы городского велопроката (англ. *bikesharing*) можно встретить на улицах множества городов по всему миру. На 2018 г. их насчитывают более 2000, при этом в одном городе могут параллельно функционировать несколько систем (Meddin, DeMaio 2018). Одной из наиболее популярных конфигураций является система байкшеринга третьего поколения (*third-generation bikeshare systems*) (DeMaio 2009). Несмотря на различия в моделях финансирования таких систем, небольшие технологические отличия, различные размеры велосипедов и масштабы систем, все они похожи друг на друга и базируются на нескольких общих организационных принципах. Велопрокат третьего поколения представляет собой рассредоточенные по городу станции, к которым магнитными замками прикреплены велосипеды. Оплатив с помощью банковской карты абонемент, пользователь может взять велосипед на одной станции, совершить поездку и сдать его на любой другой станции. Для наименования подобных систем также используется слово “public” (*public bike share system*) (Marshall, Duvall, Main 2015), что подчеркивает включенность велопрокатов, во-первых, в систему общественного транспорта (*bicycle-based public transport system*) (Kaltenbrunner et al. 2010), во-вторых, в реализацию городской политики (*public bicycle programs*) (Fishman, Washington, Haworth 2012).

В России слово *bikesharing* и его аналоги иногда заменяют калькой «байкшеринг» или переводят как «системы совместного использования велосипедов». Широко применяется словосочетание «городской велопрокат», которое, однако, не отражает специфики технологии\*. «Классический» велопрокат предполагает возврат велосипеда в точку аренды, не всегда ориентирован на краткосрочные поездки и зачастую организован с использованием залога и иных инструментов неавтоматизированного контроля. Можно представить себе велопрокат в городском парке или на базе магазина, в котором можно не только купить, но и арендовать спортивный инвентарь. Байкшеринг же, по задумке разработчиков, представляет собой полностью автоматизированную систему, где контроль осуществляется через системы геолокации или через привязку к банковской карте горожанина, а оплата происходит автоматически. Брать велосипед в краткосрочную аренду и сдавать его можно

---

\* Применительно к петербургской системе мы будем использоваться слово «велопрокат», которое не является аналитической категорией, а лишь взято из риторики акторов, вовлеченных в процесс переноса системы, пользования и поддержания ее работы.

на разных городских станциях. Самые крупные системы велопроката включают более 3000 станций и более 80 000 велосипедов (Meddin, De-Maio 2018).

Повсеместное появление систем велопроката — это не уникальный пример похожих технологических решений, внедряемых в городах мира. При всем разнообразии культурно-исторических особенностей, архитектурных форм и технических спецификаций в материальной среде городов по всему миру можно найти немало сходств. В городах похожим образом организованы не только инфраструктуры и городская планировка, но и способы реализации политики городского развития. В разных городах популярными становятся одни и те же политические идеи, дискурсивно задающие направления для трансформаций материальной среды и практически эти трансформации осуществляющие. Например, словосочетания «устойчивый город», «устойчивое городское развитие» можно встретить в программных документах огромного числа городов по всему миру. Городские правительства, поставившие целью построение «устойчивости» (sustainability), стремятся ограничить парковку и движение автомобилей в центрах городов, создать благоприятные условия для использования электрического транспорта, способствовать вовлечению горожан в велодвижение, внедрять системы переработки мусора, поддерживать локальные экономические инициативы, развивать городские общественные пространства и т.д. Правительства разных городов интересуются возможностью построения «умного» города (smart city) (Crivello 2015), рассматривают успешные примеры регенерации городов как возможные для импортирования такой модели (González 2011). Иначе говоря, разнообразные политические идеи циркулируют и мобилизуются в разных городах, когда их правительства, жаждущие быстрых, дешевых и эффективных решений, видят, что где-то такие идеи работают, и импортируют их в свои города (McCann, Ward 2012).

Изучение городских политик в недавнем прошлом было сфокусировано на конкретных географических локациях и заинтересованных группах (Davies, Imbroscio 2009), т.е. рассматривало городскую политику в отрыве от глобальной циркуляции идей. В противовес такому подходу возникли исследования переноса политик (policy transfer). Понятие переноса политики предполагает существование политических элит, которые осуществляют импортирование политической идеи, будучи уверенными в том, что она будет успешно адаптирована в локальный контекст (Stone 1999). Обширная литература по данной теме исследует, как работает процесс переноса, создаются типологии вовлеченных акторов, определяется характер властных отношений в ситуации переноса, а также внешние

условия и механизмы, при которых какие-то типы переносов оказались успешными, а какие-то провалились (McCann 2011a).

Критические замечания к концептуализации распространения политических идей как к *переносу (transfer)* политики связаны со слишком большим вниманием к типологиям вовлеченных акторов, скудным анализом внутренних процессов и непосредственных практик переноса, а также привязанности исследователей к национальному контексту, что ограничивает аналитические возможности (McCann 2011a). Кроме того, само понятие «перенос» предполагает дублирование существующей политики, как если бы она была полностью сформировавшимся неизменным объектом с четкими границами, что не соответствует наблюдаемым исследователями сложным случаям изменения политик в процессе перемещения (Peck, Theodore 2010). Городские политики рассматриваются в данном подходе как предрасположенные к перемещению по своей природе; условия и возможности перемещения проблематизируются слабо, что не позволяет, например, ответить на вопрос, почему одни политики с успехом распространяются по миру, а другие остаются в рамках локальных контекстов.

Альтернативой исследовательскому проекту *переноса* городской политики становится проект *мобильной» политики (mobile policy)*. Он опирается на принципиально иной концептуальный аппарат: базой становится теория мобильностей, которая фокусируется на том, как происходят перемещения людей, идей, информации, объектов в пространстве и как пространство конституируется подобными перемещениями (Урри 2012). «Мобильная» политика, так же как и «переносимая» политика, представляет собой социально произведенные и циркулирующие формы знания, касающиеся способов проектирования и управления городом, однако особый акцент делается исследователями на открытой совокупности агентов, практик, процессов, социально произведенных (и производящих) шкал, а также территорий, в рамках которых производятся города (McCann 2011a). Само перемещение политики в данном подходе перестает быть процессом, в рамках которого рациональные акторы обращаются к объективно «лучшим» образцам политических идей и интегрируют их в свои контексты. Процесс представляется намного более сложным, поскольку необходимо учитывать эффекты, производимые существующей институциональной средой городов, идеологическим контекстом, пространством и другими внутренними и внешними факторами. Распространение политик структурируется встроенными в оба контекста — экспортирующего и импортирующего — системами сложившихся отношений.

Мобилизация городских политик осуществляется акторами разных типов. Как было отмечено выше, категоризация акторов становилась предметом не одного исследования переноса городской политики. В выделенных типологиях можно найти, во-первых, политических акторов — локальных политиков, партии, чиновников разных уровней, международные правительственные организации (Dolowitz, Marsh 2000), во вторых, индивидуальных агентов и различные неправительственные организации (НКО и фонды, профессиональные ассоциации, исследовательские организации, консультантов) (Stone 2004), в третьих, представителей бизнеса, в частности транснациональные корпорации (Dolowitz, Marsh 2000).

Категоризация, которая кажется более приемлемой для концепции мобильных политик, предоставляет возможности для учета более широкого круга вовлеченных в процесс перемещения политики акторов. Юджин Маккен предлагает рассматривать не только локальных политических акторов (среди которых можно обнаружить не только профессиональных политиков, но и городских планировщиков и активистов) и «глобальную политическую консультократию» (индивидуальных агентов-консультантов, консультационные фирмы или “think tanks” — группы исследователей), но также выделять в отдельную категорию информационные инфраструктуры (McCann 2011a). Эта категория включает в себя отдельных людей, организации, технологии, которые позволяют интерпретировать, фреймировать и репрезентировать информацию об «успешных» городах — об осуществляемых в них политических практиках и разделяемых идеях. Такие организации и люди могут предоставлять образовательные услуги или осуществлять экспертизу, создавая системы оценок и присваивая городам различные позиции в рейтингах. Популяризация и распространение такого знания — поле деятельности медиа-агентов (McCann 2004).

Концепция мобильного урбанизма выглядит стройной и удобной для ответа на те наборы исследовательских вопросов, которыми задаются ее авторы. Однако случай исследования велопроката в Петербурге позволяет проблематизировать три ее допущения. Первое относится к интенциональности переноса политики, второе — к некоторому концептуальному различению политики как идеи и материального объекта как воплощения идеи, третье — к онтологии акторов, вовлеченных в процесс переноса политики (и технологии).

В рамках концепции мобильных политик описывается и анализируется сложный механизм, делающий возможным имитацию, мобилизацию и внедрение политик из мест, считающихся «успешными», в места, которые стремятся стать «успешными», путем имитации (Crivello 2015). «Стрем-

ление стать успешным» означает первичность интенции к перенесению политики любым действием по ее реализации. Как описывают Маккен и Уорд, сначала политические акторы должны оказаться, например, в местах обмена информацией, будучи, скажем, участниками международных конференций, познакомиться со «звездным» автором идеи, пригласить его выступать с лекцией в местном университете, создать группу исследователей возможностей и ограничений применения тех или иных действий в конкретном городском контексте и т.д. (McCann, Ward 2012). Вовлеченные акторы должны *захотеть* получить конечный результат, аналогичный некоторой модели, образцу, увиденному ими «своими глазами» или в репрезентации медиа. Данное имплицитно встроенное в концепцию мобильных политик допущение представляется мне проблематичным. Всегда ли акторы, вовлеченные в процесс переноса, действительно обладают интенцией к повторению политики или средств ее реализации именно для получения результата, такого же, «как у соседа»?

Дополнительным вопросом здесь становится само понятие «успешного» города. Почему некоторые города становятся «звездами», положительными примерами, а другие — нет? И как города выбирают для себя примеры, иными словами, насколько глобальна циркулирующая «мобильной» политики и будут ли, скажем, постсоциалистические города ориентироваться друг на друга или на глобальные европейские города? Кроме того, в концепции мобильного урбанизма города зачастую рассматриваются как самостоятельные единицы, как будто бы вышедшие за пределы своих национальных контекстов. Возможно ли смещение уровня циркуляции мобильной политики с глобального на национальный?

Вторая проблематичная часть концепции связана с перечнем акторов, потенциально вовлекаемых в процесс перемещения политики. Несмотря на то что Маккен упоминает в выделенной им категории информационных инфраструктур технологии, далее он переключается на исследование непосредственных человеческих акторов, оказывающих те или иные эффекты на мобилизацию политики (McCann 2011b). Остается неясным, какую роль в перемещении политики может играть, например, существующий городской ландшафт как набор упорядоченных материальных объектов, как феномен устойчивости города к изменениям в целом и к технологическим нововведениям в частности (Hommels 2005) преодолевается при реализации городской политики, как уже существующие городские технологии и инфраструктуры могут способствовать или препятствовать мобилизации той или иной политики. Несмотря на то что концептуализация городских политик, называемых в данном случае «мобильным

урбанизмом» (McCann, Ward 2012), может опираться на понятие ассамбляжа (McCann 2011b), предполагающего фокусирование на процессе переплетения агентов, материалов, ресурсов, знания, различных видений прошлого и настоящего, все же непосредственного внимания материальной городской среде авторы не уделяют.

Наконец, как мобильная политика соотносится с мобильной технологией? Петербургский велопрокат не был изобретен (сконструирован) силами локальных релевантных социальных групп (Pinch, Bijker 1987): технология в таком виде, в каком горожане увидели ее на улицах Петербурга, была изобретена еще в 1990-х в Дании (DeMaio 2009), затем стала распространяться по миру, трансформироваться и, наконец, была перенесена в Петербург. Перемещение технологии в новые городские контексты называют *транзитом* (Geels, Schot 2007), и это понятие подчеркивает связь нового состояния инфраструктуры на «новом» месте с существовавшим ранее на «старом» месте. Исследования транзита технологий фокусируются на социальных группах, которые перемещают технологический объект из одного контекста в другой, и показывают, как внедрение технологии становится возможным, благодаря работе различных акторов. Городская материальная среда и множество других значимых человеческих, материальных, символических элементов при этом теряются, что не позволяет детализировано исследовать непосредственный механизм переноса (экспортирование и импортирование) и производимые им эффекты. Альтернативный подход — не рассматривать город как нейтральный «фон» (Hommels 2005). Технология не переживает простой транзит, но становится «путешествующей» (Schnitzler 2013), что позволяет рассмотреть различия и сходства в способах ее мобилизации в рамках конкретных этико-политических ситуации. Подобный подход более чувствителен к контексту, в который попадает технология, в том числе к исторически сложившимся культурным особенностям, практикам пользователей и к материальной среде. Внимание исследователей направлено не столько не то, кто и как включается в перенос технологии, сколько на то, как соотносится «проект» (представления экспортеров о потенциальных отношениях между «переезжающим» объектом и окружающими его акторами) и «результат» (непосредственные эффекты появления технологии в новой среде) (Akrich 1992). Иными словами, результаты перемещения технологии выходят далеко за пределы технического решения, созданного в лабораториях и мастерских, а произведенные перемещением эффекты могут быть совершенно неожиданными для создателей. Исходя из вышесказанного, возникает вопрос: если при исследовании перемещения технологии необходимо учитывать идеи, цели,

знания, представления, сопряженные с ее производством и использованием, возможно ли концептуальное разделение мобильной политики и мобильной технологии? Следует ли одна за другой или они сопроизводят друг друга?

Попыткой найти ответы на эти вопросы станет дальнейшее рассмотрение того, как в процесс переноса технологии байкшейринга в Петербург вовлекались «мобильные» идеи и политики. Начать следует с небольшого экскурса в существующую форму велополитики в городе к моменту появления велопроката.

### **Велосипед в Петербурге: политический дискурс и политика развития инфраструктуры**

Существовала ли в Петербурге политика велоразвития до появления велопроката? Однозначно ответить на этот вопрос непросто. Тема перемещения по городу на велосипеде в Петербурге впервые была поднята в начале 2010-х годов, с тех пор в информационном пространстве появляются противоречивые сообщения о поддержке и заинтересованности городских властей в строительстве велоинфраструктуры. К 2014 г. в Петербурге было построено 38 км велосипедных дорожек, но располагались они в основном в парках и других рекреационных зонах (Постановление правительства 2014). Правительство и Законодательное собрание Петербурга то предлагали некоторые меры и выделяли финансирование (Подробности концепции 2012), то отказывались от развития велоинфраструктуры в городе (Планы на год 2013); исчезали обсуждаемые ранее проекты нормативных документов, предписывающих строительство велоинфраструктуры (Велосипедистам 2014), так же как и само понятие «велодорожка» исчезло из законопроекта о нормативах градостроительного проектирования в Петербурге (Велодорожки 2015). С одной стороны, дискурсивно политика развития велодвижения не была представлена, с другой стороны — происходило частичное выделение средств на предпроектные исследования для потенциального строительства 16 веломаршрутов. Их обсуждение происходило в рамках велоконференции, организованной Фондом Фридриха Эберта и петербургскими велоактивистами 15–16 мая 2015 г. в Петербурге (Международная конференция 2015).

Конференцию можно рассматривать как частный случай медиатора мобильной политики (McCann, Ward 2012): она является площадкой, на которой встречаются различные заинтересованные стороны для того, чтобы обменяться идеями. Приглашенные эксперты из «успешных» городов (в данном случае Амстердама и Копенгагена) делятся опытом при-

менения тех или иных моделей на практике. Прошое, настоящее и потенциальное будущее городских политик сосуществует в пространстве конференции (Ibid.).

Несмотря на то что речь до сих пор шла о строительстве инфраструктуры, т.е. материальных объектов, и именно появление велоинфраструктуры в городе стало основной темой обсуждения, мы можем говорить в данном случае о мобильной политике, поскольку конечным результатом участники конференции видят общественные изменения, а именно построение устойчивого города (sustainable city). Типичный случай программ развития городов, заявляющих построение устойчивости как свою цель, предусматривает четко артикулированную связь велосипеда и устойчивого развития. Обратимся, например, к программе развития Ванкувера на период до 2020 г. (Greenest City 2015). Документ заявляет, что к 2020 г. Ванкувер должен стать самым «зеленым» городом мира. Немаловажную роль в этом процессе сыграет изменение практик перемещения по городу: более 50 % перемещений должны будут совершаться пешком или на велосипеде. Текст стратегии развития Ванкувера даже сопровождается фотографиями перемещающихся по городу велосипедистов, чтобы у читателя не оставалось сомнений в возможности устойчивого развития города в отрыве от развития велосипедного движения. И текст самой стратегии, и многочисленная литература по построению устойчивости в городах предлагают одни и те же обоснования прочности подобной связки. Во-первых, ориентированность городской транспортной системы на интересы автомобилистов определяется как проблема, требующая решения (см., например: Вучик 2011). Велосипед становится оружием борьбы с автомобилизацией — наследием модерностной эпохи. Во-вторых, акцентируется внимание на безопасности велосипеда, экономичности его использования, его способности бороться с проблемами пробок и транспортной загруженности городов, а также экологичности и способности благоприятно влиять на здоровье пользователей (см. например: Pucher, Buehler 2012; Parkin 2012). Все перечисленные параметры превращают велосипед в «устойчивый» вид транспорта.

Примечательно, что в «Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года» (Стратегия 2014) (далее — Стратегия-2030), разработанной в 2014 г., также содержится словосочетание «устойчивое развитие». Стратегия-2030, с одной стороны, ставит целью превратить Петербург в город, комфортный для людей; с другой стороны, анализ ее текста показывает, что приоритет отдается мерам по развитию промышленного комплекса города (Балашов,

Санина 2016). Заявляя в тексте Стратегии-2030 о построении «устойчивости», петербургские власти не артикулируют ее тем же способом, каким делает это правительство Ванкувера и множества других городов по всему миру: в документе нет ни слова о развитии велосипедного движения. В то же время участники велоконференции артикулируют свое понимание устойчивости и делают это следующим образом. Суммируя, можно сказать, что «устойчивый город» оказывается эквивалентен городу с такой транспортной инфраструктурой, которая делает велосипедистов приоритетной группой. Учитывая, что конференция была посвящена вопросам велосипеда в городе, это вполне ожидаемо. Акцент участники делали на комплексности изменений как самих физических параметров города, так и законодательства, режима взаимодействия власти с горожанами и российских политических институтов — разные участники дискуссии проговаривали разные стороны вопроса. Все эти изменения необходимы для достижения одной цели: «устойчивый город» мыслится как инструмент борьбы за человеческий капитал, выигрышная стратегия в рамках конкуренции мировых городов за молодых профессионалов.

*«У меня вот недавно случилась неприятность. Мой программист уехал работать за границу. вот основная причина, по которой мы должны строить (велоинфраструктуру. — Л.Ч.). Мир стал глобальным. и наша молодежь — она понимает, что работать и зарабатывать — особенно в хайтеке, можно в любом городе мира. и как сейчас человек выбирает место, где работать. в деньгах он даже может быть проиграл. но выиграл в городской среде, в комфортности проживания, в том, что его дети в школу и детские сады будут ездить на велосипеде. <...> Если этого просто не делать, мы останемся колхозной державой» (Транскрипт велодискуссии).*

Таким образом, еще до появления велопроката мы могли наблюдать в Петербурге импортированную политику устойчивого развития, которая мутировала в процессе «переезда» и оказалась не соартикулированной с политикой развития велосипедного движения. Последняя, в свою очередь, также может рассматриваться как «мобильная» идея, перенесенная в Петербург акторами, не относящимися к политической элите (городскими активистами). Активисты стремились соединить политику устойчивости и развития велодвижения, однако эта связка не стала для городских властей руководством к действию, т.е. не стала городской политикой и не была мобилизована в процессе трансформации города.

### Организация велопроката в Петербурге: проект, участники, городское пространство

От анализа «мобильных» политик перейдем к вопросу «мобильных» технологий. Появление велопроката в Петербурге в 2014 г. последовало за реализацией аналогичного проекта в Москве — система велопроката появилась в этом городе на год раньше, в 2013. Велопрокат спонсировал «Банк Москвы» при участии Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. В том же 2013 г. банк учредил компанию-оператора для московского велопроката (ООО «Байкинг Солюшнз»), которая на деньги инвестора закупила оборудование и занималась обслуживанием проката и информационных систем, связанных с его работой, осуществляла контроль над использованием проката, а также занималась продвижением проекта в Москве.

Зимой 2014 г., за полгода до появления не только самого велопроката в Петербурге, но и дискуссий о нем, сообщений в СМИ, заявлений инвестора или петербургской администрации, велоактивисты общественной организации «Велосипедизация Петербурга» решили инициировать общественную дискуссию об организации велопроката в Петербурге. *«Когда мы увидели, что в Москве появилась это... велопрокат, для нас это была мечта»* (интервью, Активист-1), — рассказала в интервью одна из активисток движения. Велопрокат она назвала «мечтой», потому что его потенциальное появление в Петербурге, по мнению активистов, означало бы реализацию в конкретной материальной форме тех идей, которые велоактивисты уже несколько лет пытались сделать городской политикой. Иными словами, велопрокат в Петербурге предстал бы для велоактивистов как значимый шаг в развитии велосипедного движения. «Велосипедизация» создала и опубликовала на своем сайте рендер станции велопроката и карту с потенциальными точками размещения станций. За основу технологической части проката был взят московский образец с единственным изменением — велоактивисты предложили синие велосипеды вместо красных московских. Ключевой частью проекта для велоактивистов стала именно карта размещения станций. Велопрокат представлялся им альтернативным видом транспорта, который должен вписаться в транспортную систему города и улучшить ее с точки зрения возможности покрыть те части центра, в которых не располагаются станции метро и в которые трудно добираться наземным общественным транспортом. Важно было и поставить станции рядом со зданиями вузов: велоактивисты предполагали, что основной целевой группой пользователей станут студенты.

Процесс непосредственной организации велопроката в Петербурге начался после обращения инвестора к правительству Петербурга, а именно к Комитету по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ), с предложением об установке велопроката, аналогичного московскому. Таким образом, мы можем считать петербургский велопрокат инициативой частной компании, хотя идея установки проката и даже его визуализация появились впервые в среде велоактивистов, принимавших активное участие в разработке карты станций и продвижении проекта.

Однако получить разрешение на установку велопроката и найти средства для закупки оборудования — это еще не все, что необходимо для появления работающей городской технологии. Поскольку город является социотехническим артефактом — констелляцией элементов разного типа, включая здания, инфраструктуры, политические силы, горожан и многое другое (Hommels 2009), вопросы встраиваемости новой инфраструктуры в уже существующий устойчивый ансамбль вышли на первый план. В рамках организации велопроката была проведена работа по преодолению противоречий и конфликтов интересов, связанных с установкой системы, — согласование точек установки станций с собственниками городских территорий\*, различными профильными комитетами городского правительства, отвечающими за городские коммуникации и инфраструктуры.

В целом появление велопроката в городе можно охарактеризовать как бесконфликтное, однако в этом отчасти и кроется ответ на вопрос, почему велопрокат, в отличие от иной велоинфраструктуры, за которую развернули борьбу велоактивисты, появился на улицах города в 2014 г. Устройство этой технологии обеспечивает ее автономность от энергетических сетей (она питается от солнечных батарей) и подземных коммуникаций. Станции размещают на тротуарах и в пешеходных зонах, а не на проезжей части. Таким образом, главный конфликт, связанный с развитием велодвижения в городе, — перераспределение пространства, отданного автомобилистам, в пользу велосипедистов — в данном случае не возникает. Установка велопроката привела лишь к «мягким» сдвигам в функциональном распределении пешеходного пространства: пешеходные потоки слегка сместились, а уличные торговцы ушли с тех мест, куда поставили станции велопроката. Сами же станции были тактически приспособлены пешеходами, например стали местами для сидения и ожидания.

---

\* Речь идет не о частных собственниках, а о разных государственных субъектах собственности — земля в Петербурге может быть муниципальной, городской или федеральной.

В то время как «мобильная» политика развития велодвижения, которую городские активисты артикулировали в первую очередь через необходимость строительства велодорожек, не укоренилась в Петербурге, велопрокат, казалось бы, также являющийся проектом, связанным с велодвижением, без труда нашел себе место на городских улицах. Это связано с тем, что он представлял собой относительно «бесконфликтную» технологию. Его легкая встраиваемость в городскую ткань без необходимости существенной реорганизации дорожного движения и перераспределения пространства между группами пользователей сыграли значимую роль в перемещении технологии в Петербург.

### **Велопрокат как сопроизводство мобильной политики и мобильной технологии**

Оставим ненадолго Петербург и перенесемся в другой крупный европейский город — Лондон. В одном из интервью газете “Independent” в феврале 2008 г. мэр Лондона Кен Ливингсон заявил о подготовке проекта по внедрению первой в Великобритании системы байкшейринга (Livingstone plan 2008). Обратим внимание на несколько деталей: во-первых, велопрокат — это одна из мер по реализации десятилетнего плана *«велосипедной и пешеходной трансформации Лондона»*, т.е. технология непосредственно связана с идеей и политикой велоразвития. Во-вторых, когда мэр города говорит о велопрокате, он апеллирует к экологичности транспорта и его устойчивости — темам, которые крепко сцеплены в дискурсе развития городов в европейском контексте (Pucher, Buehler 2012; Parkin 2012). В-третьих, проект велопроката связывается с другими аналогичными системами, установленными в крупных городах, и даже указывается, что лондонская система будет выстроена по модели парижской системы Velib. Потенциальный лондонский велопрокат, таким образом, в одной отдельно взятой статье репрезентирован как технология, включенная в общемировой тренд велоразвития и построения устойчивости города, а также один из шагов реализации городской политики.

Вернемся в Петербург и рассмотрим, какая риторика разворачивалась вокруг аналогичной технологии в 2014 г. В Петербурге внедрение велопроката в транспортную сеть не было спроектировано городскими властями заранее и анонсировано в каком-либо программном документе. На церемонии открытия велопроката в июле 2014 г. губернатор Георгий Полтавченко заявил, что велопрокат — это *«нужное и правильное дополнение к концепции развития велосипедного движения в городе»* (Георгий Полтавченко 2014). Отметим, однако, что не вполне очевидно, к чему именно велопрокат является «дополнением», поскольку к моменту его

открытия никакой принятой к реализации концепции развития вело-движения не существовало\*, а в постановлениях правительства города значились лишь отдельные мероприятия — проведение исследования транспортно-дорожной сети и установка нескольких велопарковок (Постановление Правительства 2014).

Петербургский велопрокат в риторике городской администрации не связан ни с построением городской устойчивости, ни с экологическими вопросами, ни с темой здорового образа жизни горожан. Единственный аспект, обосновывающий нововведение, — это создание альтернативы автомобилю и общественному транспорту для совершения кратковременных поездок (Информация о городском велопрокате 2016). Внедрение велопроката для представителей исполнительной власти — это создание разнообразия внутри транспортной инфраструктуры города, а не шаг к ее качественному изменению.

Такое представление о связи велопроката с городской велополитикой оспаривается альтернативными видениями. Так, экс-депутат Петербургского ЗАКСа Ольга Галкина, известная своими провелоциклетными инициативами, рассматривает его как проект, который *«поможет привлечь внимание к вопросам развития велосипедной инфраструктуры Петербурга»* (Тест-драйв 2014). Петербургские велоактивисты также видят в велопрокате нечто большее, чем просто новый вид городского транспорта.

*«Это как первый шаг к тому, чтобы построились велодорожки, велоинфраструктура вернее, потому что если есть какой-то общественный велопрокат как альтернатива общественному городскому транспорту, как один из видов городского транспорта, значит должны появиться условия для того, чтобы этот городской транспорт мог передвигаться по существующим дорогам»* (интервью, активист-4).

Высказывания такого рода кардинально переворачивают логику взаимосвязи «мобильной» политики и «мобильной» технологии. Велопрокат в этом случае не является средством реализации существующей велополитики. Он скорее становится «маленькой победой» активистов, которая позволит такой политике появиться. Аналогичным образом, в ходе анализируемой дискуссии на велоконференции обсуждается, что построенная велодорожка позволит показать чиновникам эффективность строительства велоинфраструктуры в городе, измеряемой через количество ее пользовате-

---

\* Проект постановления Правительства Санкт-Петербурга «О развитии велосипедного движения в Санкт-Петербурге» не был принят к исполнению.

лей: «Чтобы можно было по итогам 2015 года увидеть... И вот, посмотрите сколько их (велосипедистов на улицах. — Л.Ч.!)» (Транскрипт велодискуссии).

Таким образом, еще только проектируемый или уже существующий велопрокат рассматривается не только как *аргумент* в дальнейшем развитии велодискуссии, но и как «*политический феномен в своих правах*» (Winner 1980), способный участвовать в создании городской велополитики и способствовать дальнейшему появлению других элементов велоинфраструктуры. Как объект материального мира велопрокат не становится лишь «зеркалом», отражающим социальные отношения, которые развернулись по поводу этой инфраструктуры. Скорее, он предстает как объект, создающий новые отношения (Latour 2000). Что касается встраивания этого объекта в городскую материальную среду, для сторонников развития велодвижения этот вопрос уходит на второй план. Неважным становится наличие в городской среде элементов, с которыми велопрокат будет конфликтовать, поскольку его появление и функционирование само по себе способно менять окружающую инфраструктуру и упорядочивать ее под себя.

### Из Москвы в Петербург: неудачное путешествие «мобильной» политики

Роль Москвы в истории появления петербургского велопроката не ограничивается лишь тем, что компания-оператор и инвестор базировались в этом городе. Московский велопрокат, с одной стороны, стал объектом «зависти» петербургских велоактивистов: «*И мы, конечно же, обзавидовались дико Москве и решили, что... Как так, почему так, почему у них есть, у нас нет?!*» (интервью, активист-1). С другой стороны, его появление в Москве было считано как сигнал к тому, что аналогичная технология может появиться и в Петербурге, поскольку правило, по которому происходило подобное перемещение идей и технологических решений, уже неоднократно подтверждалось.

*«Учитывая, что Петербург отстаёт, там, на пару лет, то, что там есть в Москве, — оно повторяется в Петербурге с трехлетним отставанием. Вот, например, ту же парковку (систему платной парковки в центре города. — Л.Ч.) поставили в Москве — сейчас уже делают вторую зону. В Петербурге они только появляются. Велосипедный прокат, там, поставили в Москве в 13 году — теперь в 14 он в Петербурге»* (интервью, активист-2).

Аналогичным образом на уже упомянутой не раз велоконференции городские трансформации, произошедшие в Москве в первой половине

2010-х годов, неоднократно упоминались как успешный кейс, который должен стать примером для Петербурга. Сама конференция стала площадкой для обсуждения возможности Петербурга следовать «успехам Москвы», становящейся, таким образом, образцом. В отличие от Амстердама и Копенгагена — международных «звезд» (Gonzalez 2011), Москва казалась участникам велоконференции более близкой героиней истории успеха, проблемы, институциональные барьеры и культурные привычки которой были сродни петербургским. *«Москва демонстрирует комплексное решение проблемы»* (Транскрипт велодискуссии): строит велосипедные дорожки, создает пешеходные улицы, ограничивает автомобильную загруженность центра города (вводит платные парковки), работает над введением ограничения скоростного режима в центре города (и, таким образом, перенимает опыт неких «европейских городов»). Кроме того, участники конференции рассчитывали не только перенять опыт проведения изменений у Москвы, но и обратиться к ее успеху как *аргументу*, апеллируя к якобы сложившей в России традиции местных чиновников ориентироваться на Москву и стремиться сделать у себя «не хуже». В интервью велоактивисты также показывали, что сценарий, в котором Москва является первопроходцем изменений, а Петербург повторяет их, устойчив и связан с устройством государственных институтов.

*«То, что делается в Москве по идее должно постепенно делаться в Питере. Потому что у нас вектор на Москву. Все думают — ну раз их за это не поругали, то можно делать тут. Значит, нас тоже не будут ругать»* (интервью, активист-2).

Итак, те нововведения, которые признаются московскими властями успешными, имеют потенциал начать «путешествие» в другие города страны, поскольку в них начинают быть заинтересованы городские администрации. Пример «переезда» велопроката в Петербург хорошо иллюстрирует такое предположение. Один из чиновников Комитета по развитию транспортной инфраструктуры в интервью скромно указал, что в комитете *«слышали, про то, что был запущен проект в Москве»* (интервью, чиновник-2), и, по всей видимости, построить в Петербурге аналогичную систему показалось городской исполнительной власти приемлемым вариантом действия. Преемственность петербургской системы подчеркивает проведенная губернатором Петербурга в мае 2014 г. встреча с председателем правления АКБ «Банк Москвы» Михаилом Кузовлевым на Петербургском международном экономическом форуме. *«По примеру Москвы, где такая система была опробована прошлым летом, в Петер-*

*бурге планируется открыть 34 круглосуточных пункта проката на 500 велосипедов» (Санкт-Петербург и «Банк Москвы» 2014), — сообщает заметка на сайте правительства Петербурга. Особую значимость событию придадо ритуальное соединение двух велопрокатов через акт дарения: М. Кузовлев подарил губернатору «символический ключ от автоматизированного велопроката Москвы».*

Итак, хотя тренд строительства городских систем велопроката циркулирует на глобальном уровне и во многих случаях мобилизуется отдельными городами, которые конкурируют за человеческий капитал, в Петербурге произошла гибридизация глобального и национального уровней. «Мобильные» политика и технология сначала были мобилизованы в Москве, где представляли собой единое целое: одновременно с появлением велопроката шло строительство велодорожек, в правилах дорожного движения уточнялись понятия, связанные с велодвижением (Мэр Москвы 2014), а само открытие велопроката в Москве мэр города Сергей Собянин охарактеризовал как *«еще один шаг в сторону развития велосипедного движения в Москве»* (Мэр Москвы 2013).

Далее велопрокат как техническое воплощение «мобильной» политики велоразвития начал свое перемещение из Москвы в Петербург, но в процессе мутировал и «отсоединился» от нее, о чем уже было сказано выше. В Петербурге появление велопроката оказалось не связанным ни с реализацией уже существующей велополитики (поскольку она не была артикулирована), ни с принятием новой, «вписанной» в эту технологию.

### **Заключение**

Системы городских велопрокатов (байкшейрингов) популярны во всем мире. Это технологии, которые не изобретаются на местах с учетом интересов локальных релевантных социальных групп, но «переезжают» из одного контекста в другой, незначительно изменяя свою конструкцию. Человек, воспользовавшийся велопрокатом такого типа в любом городе мира, без труда увидит в петербургской системе признак «подключения» города к общемировому тренду. Пользователи технологии в интервью не раз упоминали о своем опыте использования подобных велопрокатов.

*«В мае я съездила в отпуск — я была в Вене. В Вене я попробовала велопрокат, и поняла, что это потрясающе, весело, удобно и интересно, там это идеально вписано в городскую инфраструктуру, и мне очень повезло с примером в этом смысле. И потом попробовала в Питере» (интервью, пользователь-9).*

Однако как получилось, что велопрокат появился в Петербурге, столь «недружелюбном» по отношению к велосипедистам городе, в котором городская администрация была не заинтересована в строительстве велоинфраструктуры и скептически относилась к вопросам трансформации города в интересах развития велодвижения? Анализ появления городского велопроката позволил вскрыть некоторые особенности городской политики.

Обратившись к концепции мобильного урбанизма и истории появления системы городского велопроката «Велогород» в Петербурге, мы можем увидеть, каким образом перемещающиеся по миру идеи и политики оказываются вовлечены и мобилизованы в рамках проекта новой технологии городской мобильности. Ожидаемая линейная связь между «подключением» города к глобальной «мобильной» политике велоразвития и имплементацией «мобильной» технологии велопроката, однако, не подтвердилась. Специфика анализируемого случая может быть представлена в трех аспектах.

Во-первых, хотя в Петербурге и существовала политика построения городской устойчивости, она не была соартикулирована с политикой велоразвития. Отдельные городские публики — велоактивисты — стремились связать эти политики, апеллируя к существующей в европейских городах доксе: устойчивость города невозможна без транспортной устойчивости, которая, в свою очередь, напрямую связана с развитием велодвижения. Между тем ни понятие устойчивости в отдельности, ни связка устойчивого города и велосипеда не существуют отдельно от конкретных институциональных практик и политики места, и Петербург отлично иллюстрирует этот тезис.

Во-вторых, петербургский велопрокат как «мобильная» технология оказался не связан с политикой велоразвития. Технология не стала способом реализации провозглашенной городской политики велоразвития, поскольку такой политики не существовало. Технология байкшейринга, таким образом, оказалась оторвана и от идеи построения устойчивого города, и от дискурса здоровья населения или решения транспортных проблем, которые неизменно следуют за любыми велопроектами в западных городах. Петербург перенял мобильную политику устойчивости, которая не содержала идею велоразвития как компонента, поэтому технология, связанная с велосипедной мобильностью, не последовала за этой политикой. Технология же «переехала» в интересах иных акторов, в том числе частной компании, создававшей «*социально ориентированный проект*» (Годовой отчет 2014: 111). Технология воспринимается городскими веловелосипедными публиками как шаг к изменению (появлению) город-

ской велополитики, но не как ее воплощение: велопрокат выступает не как инструмент, а как материальный прецедент, объект, способный формировать вокруг себя новые социоматериальные отношения.

Наконец, в случае петербургского велопроката наблюдается смешение разных уровней, на которых циркулируют «мобильная» политика и технология. Появление системы «Велогород» в Петербурге связано скорее не с заимствованием готового решения у европейских городов, а со следованием так называемому «примеру Москвы», т.е. адаптацией в различных сферах общественной жизни тех нововведений, которые уже были опробованы в Москве. Примечательно, что если мобильная технология успешно переместилась в два этапа (на глобальном, а затем на национальном уровне), то связанная с ней «мобильная» политика такой переход не совершила.

Таким образом, случай петербургского велопроката проблематизирует несколько тезисов концепции мобильного урбанизма. Во-первых, глобальная циркуляция городских форм (в данном случае велодвижения как ответа на различные вызовы, стоящие перед большими городами) в российском контексте гибридизируется: происходит смешение глобального и национального уровней. Во-вторых, в процессах (не)успешного «перемещения» политики и технологии значимую роль играют существующие материальные контексты, в которые она укореняется. Наконец, различие «мобильной» политики как идеи и материального объекта как ее воплощения в данном случае оказывается актуальным. «Мобильная» политика не продолжила свою циркуляцию вместе с технологией, в которую была «встроена». С одной стороны, технология заместила собой «мобильную» политику, оставшись, однако, лишь имитацией, городской формой, в которую не встроены компоненты политики велоразвития. С другой стороны, технология и политика взаимно производят друг друга, и мы наблюдаем, как некоторые городские публики стремятся связать их между собой уже на новом месте, в Петербурге.

### Выражение благодарности

Статья написана при поддержке гранта РГНФ «Качество городского пространства: векторы развития гражданских инициативных групп в России и Германии» (№ 16-03-00508).

### Литература

Балашов А.И., Санина А.Г. (2016) Стратегические ориентиры развития Санкт-Петербурга: противоречия декларируемых ценностей и практик городского управления. *Журнал исследований социальной политики*, 14(2): 197–212.

Батчаев А.Р., Жихаревич Б.С. (2014) Санкт-Петербург в постсоветский период: экономические стратегии и развитие. *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*, 4(34): 68–83.

Вучик В. (2011) Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: «Территория будущего».

Гельман В., Бычкова О. (2010) Экономические акторы и локальные режимы в крупных городах России. *Неприкосновенный запас*, (2), 70. [<http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/by7-pr.html>] (дата обращения: 01.05.2018).

Головнёва А.В., Чернышева Л.А. (2017) Пластик, велосипеды и городские гражданства: два случая реорганизации инфраструктур в Санкт-Петербурге. *Журнал социологии и социальной антропологии*, 20(3): 7–31.

Ледяев В. (2010) Изучение власти в городских сообществах. *Неприкосновенный запас*, 2(70). [<http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/le2.html>] (дата обращения: 01.05.2018).

Ледяев В.Г. (2006) Теория городских политических режимов. *Социологический журнал*, (3–4): 46–68.

Тев Д. (2006) Политэкономический подход в анализе местной власти. К вопросу о коалиции, правящей в Санкт-Петербурге. *Политическая экспертиза*, 2(2): 99–121.

Тыканова Е.В., Хохлова А.М. (2015) Городской политический режим в Санкт-Петербурге: роль реальных и воображаемых «машин роста» в борьбе за городское пространство. *Журнал исследований социальной политики*, 13(2): 241–256.

Урри Д. (2012) *Мобильности*. М.: Праксис.

Фьерару В.А. (2016) Трансформация городского пространства: креативные кластеры как новый инструмент повышения туристической привлекательности Санкт-Петербурга. *Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета*, 4(100): 184–186.

Akrich M. (1992) The de-scription of technical objects. In: Bijker W.E., Law J. (eds.) *Shaping technology/building society: Studies in sociotechnical change*. Massachusetts: MIT press: 205–224.

Crivello S. (2015) Urban Policy Mobilities: The Case of Turin as a Smart City. *European Planning Studies*, 23(5): 909–921.

Davies J.S., Imbroscio D.L. (eds.) (2009) *Theories of urban politics*. Sage.

DeMaio P. (2009) Bike-sharing: History, impacts, models of provision, and future. *Journal of Public Transportation*, 12(4): 41–56.

Dolowitz D.P., Marsh D. (2000) Learning from abroad: The role of policy transfer in contemporary policy-making. *Governance*, 13(1): 5–23.

Fishman E., Washington S., Haworth N. (2012) Barriers and facilitators to public bicycle scheme use: A qualitative approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(6): 686–698.

Geels F.W., Schot J. (2007) Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, (36): 399–417.

González S. (2011) Bilbao and Barcelona 'in motion'. How urban regeneration 'models' travel and mutate in the global flows of policy tourism. *Urban Studies*, 48(7): 1397–1418.

Hommels A. (2005) Studying obduracy in the city: Toward a productive fusion between technology studies and urban studies. *Science, technology & human values*, 30(3): 323–351.

Hommels A.M (2009) Changing obdurate urban objects: the attempts to reconstruct the highway through Maastricht. In: I. Farias, T. Bender (eds.), *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London: Routledge: 139–159.

Huré M., Waine O. (2012) From Vélib to Autolib: private corporations involvement in urban mobility policy. *Metro Politics* [<http://www.metropolitiques.eu/From-Velib-to-Autolib-private.html>] (дата обращения: 19.07.2018).

Kaltenbrunner A., Meza R., Grivolla J., Codina J., Banchs R. (2010) Urban cycles and mobility patterns: Exploring and predicting trends in a bicycle-based public transport system. *Pervasive and Mobile Computing*, 6(4): 455–466.

Latour B. (2000) The Berlin Key or How to do things with words. In: Graves-Brown P. (ed.) *Matter, Materiality and Modern Culture*, London: Routledge: 10–21.

Marshall W.E., Duvall A.L., Main D. S. (2016) Large-scale tactical urbanism: the Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2): 135–147.

McCann E.J. (2004) Urban political economy beyond the global city. *Urban Studies*, 41(12): 2315–2333.

McCann E. (2011a) Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1): 107–130.

McCann E. (2011b) Veritable inventions: cities, policies and assemblage. *Area*, 43(2): 143–147.

McCann E., Ward K. (2012) Assembling urbanism: following policies and studying through the sites and situations of policy making. *Environment and Planning*, (44): 42–51.

Meddin R., DeMaio P. (2018) *The bike-sharing world map* [<http://www.bikesharingworld.com>] (дата обращения: 01.05.2018).

Murphy E., Usher J. (2015) The role of bicycle-sharing in the city: Analysis of the Irish experience. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(2): 116–125.

Ogilvie D., Goodman A. (2012) Inequities in usage of a public bicycle sharing scheme: Socio-demographic predictors of uptake and usage of the London (UK) cycle hire scheme. *Preventive Medicine*, 55(1): 40–45.

Parkin J. (ed.) (2012) *Cycling and sustainability*. Vol. 1. Emerald Group Publishing.

Peck J., Theodore N. (2010) Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. *Geoforum*, 41(2): 169–174.

Peterson P.E. (1981) *City Limits*. Chicago: University of Chicago Press.

Pinch T.J., Bijker W.E. (1987) The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology. In: Bijker E., Hughes P., Pinch J. (eds.) *The social constructions of technological systems: New directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: The MIT Press: 17–51.

Pucher J., Buehler R. (2012) *City cycling*. Cambridge, MA: MIT Press.

Schnitzler A. (2013) Traveling Technologies: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa. *Cultural Anthropology*, 28(4): 670–693.

Shaheen S.A., Shaheen S., Zhang H. (2010) Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future. *Transportation Research Record*, 2143: 159–167.

Stone D. (1999) Learning lessons and transferring policy across time, space and disciplines. *Politics*, 19(1): 51–59.

Stone D. (2004). Transfer agents and global networks in the ‘transnationalization’ of policy. *Journal of European public policy*, 11(3): 545–566.

Winner L. (1980) Do artifacts have politics? *Daedalus*, 109(1): 121–136.

### Источники

Велодорожки (2014) Велодорожки в Петербурге строить не собираются (2014). *Мой район* [<http://www.mr7.ru/articles/98392/>] (дата обращения: 21.05.2015).

Велосипедизация Петербурга. *Группа Вконтакте*. [ [https://vk.com/velosipedization?w=wall-26516961\\_29635](https://vk.com/velosipedization?w=wall-26516961_29635)] (дата обращения: 21.05.2015).

Велосипедистам (2014) Велосипедистам в Петербурге остается жечь покрышки (2014). *Мой район* [<http://www.mr7.ru/articles/98955/>] (дата обращения: 21.05.2015).

Георгий Полтавченко (2014) Георгий Полтавченко: Открытие станций велопроката — новая страница в истории Петербурга (2014). *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга* [<http://gov.spb.ru/press/governor/50661/>] (дата обращения: 28.04.2016).

Годовой отчет (2014). ОАО «Банк Москвы» [[https://www.vtb.ru/-/media/Files/aktsioneram-i-investoram/2016/bm\\_annual-report\\_2014.pdf](https://www.vtb.ru/-/media/Files/aktsioneram-i-investoram/2016/bm_annual-report_2014.pdf)] (дата обращения: 27.09.2018)

Информация о городском велопрокате (2016). *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга* [[http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr\\_infr\\_kom/informaciya-o-gorodskom-veloprokate-velobajk/](http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr_infr_kom/informaciya-o-gorodskom-veloprokate-velobajk/)] (дата обращения: 04.12.2017).

Международная конференция (2015) Международная конференция «Велосипедизация городов», 15–16 мая 2015 года. *Сайт движения «Велосипеди-*

зация *Петербурга*» [<http://velosipedization.ru/2015/04/bike-and-the-city/>] (дата обращения: 01.05.2018).

Мэр Москвы (2013) Мэр Москвы осмотрел станцию общественного велопроката в центре города (2013). *Официальный сайт Мэра Москвы*. [<https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/1144050/>] (дата обращения: 01.05.2018).

Мэр Москвы (2014) Мэр Москвы поручил удвоить количество велопрокатов в столице (2014). *Официальный сайт Мэра Москвы*. [<https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/2486050/>] (дата обращения: 01.05.2018).

Планы на год (2013) Планы на год: Как как будет развиваться петербургский транспорт (2013). *The Village* [<http://www.the-village.ru/village/city/transport/127503-byudzheta>] (дата обращения 21.05.2015).

Подробности концепции (2012) Подробности концепции развития вело-движения в Петербурге (2012). *The Village* [<http://www.the-village.ru/village/city/chain-reaction/115257-smolnyu-opublikoval-programmu-razvitiya-velosipednogodvizheniya-do-2015-goda>] (дата обращения: 21.05.2015).

Постановление Правительства (2014) Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга “Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга на 2015–2020 годы”» [<http://base.garant.ru/22940313/>] (дата обращения: 27.09.2018)

Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29.04.2014 № 315 «О внесении изменений в постановления Правительства Санкт-Петербурга от 21.08.2007 № 1015, от 13.07.2011 № 945» [<http://base.garant.ru/35344779/>] (дата обращения: 27.09.2018)

Санкт-Петербург и «Банк Москвы» (2014) Санкт-Петербург и «Банк Москвы» реализуют новые совместные проекты (2014). *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга*. [<http://gov.spb.ru/press/governor/48922/>] (дата обращения: 28.04.2016).

Стратегия (2014) Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года (2014). *Официальный сайт Стратегии–2030* [<http://spbstrategy2030.ru/>] (дата обращения: 18.05.2018).

Тест-драйв (2014) Тест-драйв велосипедов проекта «ВелоБайк» (2014). *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга*. [[http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr\\_infr\\_kom/news/50121/](http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr_infr_kom/news/50121/)] (дата обращения: 28.04.2016).

Greenest City (2015) Greenest City: A Renewable City (2015). *Сайт города Ванкувер* [<http://vancouver.ca/green-vancouver/a-bright-green-future.aspx>] (дата обращения: 21.05.2015).

Livingstone plan (2008) Livingstone plan for street-corner cycle hire stands (2008). *Independent* [<http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/livingstone-plan-for-street-corner-cycle-hire-stands-781025.html>] (дата обращения: 28.04.2016).

**Список интервью, использованных в статье**

Активист-1, активист общественного движения «Велосипедизация Петербурга»

Активист-2, активист общественного движения «Велосипедизация Петербурга»

Активист-4, активист общественного движения «Велосипедизация Петербурга»

Чиновник-2, чиновник, занимавший в 2016 г. один из главных постов в Комитете по развитию транспортной инфраструктуры (СПб)

Пользователь-9, пользователь велопроката, ездит несколько раз в месяц

**Информация о проведенном наблюдении**

Дискуссия в рамках конференции «Городской транспорт и использование велосипедов: велосипедизация городов».

URL: [<http://velosipedization.ru/2015/04/bike-and-the-city/>] (дата обращения: 01.05.2018).

Место и время: 15–16 мая 2015 года, Санкт-Петербург, библиотека им. Лермонтова, Литейный проспект, 19.

Тема: «Планы на 2015 год. Критика и комментарии к пилотный маршрутам в Санкт-Петербурге».

Продолжительность записи — 1 ч. 32 мин.

Запись транскрибирована; реплики участников в тексте представлены со ссылкой (Транскрипт велодискуссии).

**BIKESHARING OUT OF A CYCLING POLICY:  
A NEW URBAN INFRASTRUCTURE AND THE RELATION  
BETWEEN THE MOBILE POLICY AND TECHNOLOGY**

*Liubov Chernysheva*

([l.a.chernysheva@gmail.com](mailto:l.a.chernysheva@gmail.com))

European University at St. Petersburg; Sociological Institute of RAS, Saint Petersburg, Russia; University of Amsterdam, Amsterdam, Netherlands

**Citation:** Chernysheva L. (2018) Veloprokat vne velopolitiki: novaya gorodskaya infrastruktura i svyaz' "mobil'nykh" politiki i tekhnologii [Bikesharing out of a cycling policy: a new urban infrastructure and the relation between the mobile policy and technology]. *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 21(3): 170-200 (in Russian). <https://doi.org/10.31119/jssa.2018.21.3.8>

**Abstract.** The article deals with the relations between mobile policies of building urban sustainability and development of cycling and mobile technology — bikesharing system. City governments around the world are interested in solving emerging problems by turning to the globally circulating mobile policies. In particular, city governments, interested in building sustainability, encourage cycling, build cycling infrastructure and introduce bikesharing systems. In 2014, a bikesharing system appeared in St. Petersburg — it allows lending a bicycle at one station, making a short trip and returning it to any other station. However, the system's appearance in the city was not preceded by articulation and adoption of the policy of cycling development, and the city government did not manage to develop cycling infrastructure. The article presents an attempt to explain the emerging contradiction, referring to the concept of mobile urbanism. The analysis of the history of bikesharing in St. Petersburg reveals and problematizes the relation between bikesharing as technology and urban policy and demonstrates how the mobile policies of sustainability and cycling were involved in the process of transferring mobile bikesharing technology. During this technological transfer, two levels — global and national — were hybridized, since a similar project in Moscow played an important role in the history of the appearance of the bikesharing in St. Petersburg. Unlike the expected linear connection (first, the appearance of urban cycling policy, then, the appearance of technology), in St. Petersburg we trace the process of disengagement of the technology and the policy, their co-production, and some attempts to link them together that were carried out by urban activists.

**Keywords:** urban policy, urban mobility, infrastructure, sustainability, bicycle, bike-sharing, mobile policy, mobile technology.

### Acknowledgements

The work was carried out with the financial support of the Russian Foundation for Humanitarian Research within the framework of the project «Quality of urban space: vectors of development of civic initiative groups in Russia and Germany» (№ 16-03-00508).

### References

- Akrich M. (1992) The de-scription of technical objects. In: Bijker W.E., Law J. (eds.) *Shaping technology/building society: Studies in sociotechnical change*. MIT press: 205–224.
- Balashov A.I., & Sanina A.G. (2016) Strategicheskiye oriyentiry razvitiya Sankt-Peterburga: protivorechiya deklariruyemykh tsennostey i praktik gorodskogo upravleniya. [Strategic guidelines for the development of St. Petersburg: the contradictions of the declared values and practices of urban management]. *Zhurnal issledovaniy sotsialnoy politiki* [Journal of Social Policy Research], 14(2): 197–212 (in Russian).
- Batchayev A.R., & Zhikharevich B.S. (2014) Sankt-Peterburg v postsovetskiy period: ekonomicheskiye strategii i razvitiye [St. Petersburg in the post-Soviet period: economic strategies and development]. *Ekonomicheskiye i sotsialnyye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and social changes: facts, trends, prognosis], 4(34): 68–83 (in Russian).
- Crivello S. (2015) Urban Policy Mobilities: The Case of Turin as a Smart City. *European Planning Studies*, 23(5): 909–921.

- Davies J.S., Imbroscio D.L. (eds.) (2009) *Theories of urban politics*. Sage.
- DeMaio P. (2009) Bike-sharing: History, impacts, models of provision, and future. *Journal of Public Transportation*, 12(4): 41–56.
- Dolowitz D.P., Marsh D. (2000) Learning from abroad: The role of policy transfer in contemporary policy-making. *Governance*, 13(1): 5–23.
- Fishman E., Washington S., Haworth N. (2012) Barriers and facilitators to public bicycle scheme use: A qualitative approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(6): 686–698.
- F'yeraru V.A. (2016) Transformatsiya gorodskogo prostranstva: kreativnyye klasteriy kak novyy instrument povysheniya turisticheskoy privlekatel'nosti Sankt-Peterburga [Transformation of the urban space: creative clusters as a new tool to enhance the tourist attractiveness of St. Petersburg]. *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Proceedings of the St. Petersburg State Economic University], 4(100): 184–186 (in Russian).
- Geels F.W., Schot J. (2007) Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36: 399–417.
- Ge'l'man V., Bychkova O. (2010). Ekonomicheskiye aktyory i lokal'nyye rezhimy v krupnykh gorodakh Rossii [Economic actors and local regimes in large cities of Russia]. *Neprikosnovennyi zapas* [Emergency ration], (2), 70 [http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/by7-pr.html] (accessed: 01.05.2018) (in Russian).
- González S. (2011) Bilbao and Barcelona 'in motion'. How urban regeneration 'models' travel and mutate in the global flows of policy tourism. *Urban Studies*, 48(7): 1397–1418.
- Halauniova A.V., Chernysheva L.A. (2017) Plastik, velosipedy i gorodskiy grazhdanstva: dva sluchaya reorganizatsii infrastruktur v Sankt-Peterburge [Plastic, bicycles and urban citizenships: two cases of urban infrastructures' reorganization in St. Petersburg]. *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 20(3): 7–31 (in Russian).
- Hommels A. (2005) Studying obduracy in the city: Toward a productive fusion between technology studies and urban studies. *Science, technology & human values*, 30(3): 323–351.
- Hommels A.M. (2009). Changing obdurate urban objects: the attempts to reconstruct the highway through Maastricht. In: I. Farias, T. Bender (eds.), *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London: Routledge: 139–159.
- Huré M., Waine O. (2012) From Vélib to Autolib: private corporations involvement in urban mobility policy. *Metro Politics* [http://www.metropolitiques.eu/From-Velib-to-Autolib-private.html] (accessed: 19.07.2018).
- Kaltenbrunner A., Meza R., Grivolla J., Codina J., Banchs R. (2010) Urban cycles and mobility patterns: Exploring and predicting trends in a bicycle-based public transport system. *Pervasive and Mobile Computing*, 6(4): 455–466.
- Latour B. (2000) The Berlin Key or How to do things with words. In: Graves-Brown P. (ed.) *Matter, Materiality and Modern Culture*, London: Routledge: 10–21.
- Ledyayev V. (2010) Izucheniye vlasti v gorodskikh soobshchestvakh [The study of power in urban communities]. *Neprikosnovennyi zapas* [Emergency ration], 2(70) [http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/le2.html] (accessed: 01.05.2018) (in Russian).

Ledyayev V.G. (2006) Teoriya gorodskikh politicheskikh rezhimov [The theory of urban political regimes]. *Sotsiologicheskii zhurnal* [Sociological journal], (3–4): 46–68 (in Russian).

Marshall W.E., Duvall A.L., Main D.S. (2016) Large-scale tactical urbanism: the Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2): 135–147.

McCann E. (2011) Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1): 107–130.

McCann E. (2011) Veritable inventions: cities, policies and assemblage. *Area*, 43(2): 143–147.

McCann E., Ward K. (2012) Assembling urbanism: following policies and studying through the sites and situations of policy making. *Environment and Planning*, (44): 42–51.

McCann E.J. (2004) Urban political economy beyond the global city. *Urban Studies*, 41(12): 2315–2333.

Meddin R., DeMaio P. (2018) *The bike-sharing world map* [<http://www.bike-sharingworld.com>] (accessed: 01.05.2018).

Murphy E., Usher J. (2015) The role of bicycle-sharing in the city: Analysis of the Irish experience. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(2): 116–125.

Ogilvie D., Goodman A. (2012) Inequities in usage of a public bicycle sharing scheme: Socio-demographic predictors of uptake and usage of the London (UK) cycle hire scheme. *Preventive Medicine*, 55(1): 40–45.

Parkin J. (ed.) (2012) *Cycling and sustainability*. Vol. 1. Emerald Group Publishing.

Peck J., Theodore N. (2010) Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. *Geoforum*, 41(2): 169–174.

Peterson P.E. (1981). *City Limits*. Chicago: University of Chicago Press.

Pinch T.J., Bijker W.E. (1987) The Sociology of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology. In: Bijker E., Hughes P., Pinch J. (eds.) *The social constructions of technological systems: New directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: The MIT Press: 17–51.

Pucher J., Buehler R. (2012) *City cycling*. Cambridge, MA: MIT Press.

Schnitzler A. (2013) Traveling Technologies: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa. *Cultural Anthropology*, 28(4): 670–693.

Shaheen S.A., Shaheen S., Zhang H. (2010) Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future. *Transportation Research Record*, 2143: 159–167.

Stone D. (1999) Learning lessons and transferring policy across time, space and disciplines. *Politics*, 19(1): 51–59.

Stone D. (2004) Transfer agents and global networks in the 'transnationalization' of policy. *Journal of European public policy*, 11(3): 545–566.

Tev D. (2006). Politekonomicheskiy podkhod v analize mestnoy vlasti. K voprosu o koalitsii, pravayashchey v Sankt-Peterburge [Political economy approach in the analysis of local authorities. To the question of the coalition ruling in St. Petersburg]. *Politicheskaya ekspertiza*, 2(2): 99–121 (in Russian).

Tykanova E., Khokhlova A. (2015) Gorodskoy politicheskiy rezhim v Sankt-Peterburge: rol' real'nykh i voobrazhayemykh «mashin rosta» v bor'be za gorodskoye prostranstvo [City political regime in St. Petersburg: the role of real and imaginary “growth machines” in the struggle for urban space]. *Zhurnal issledovaniy sotsial'noy politiki* [Journal of Social Policy Research], 13(2): 241–256 (in Russian).

Urri D. (2012) *Mobilnosti* [Mobilities]. M.: Izdatel'skaya i konsaltingovaya gruppa «Praksis» (in Russian).

Vuchik V. (2011) *Transport v gorodakh, udobnykh dlya zhizni* [Transportation for livable cities]. Moscow: “Territoriya budushchego” (in Russian).

Winner L. (1980) Do artifacts have politics? *Daedalus*, 109(1): 121–136.