

СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА

ПЛАСТИК, ВЕЛОСИПЕДЫ И ГОРОДСКИЕ ГРАЖДАНСТВА: ДВА СЛУЧАЯ РЕОРГАНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУР В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Головнёва Анастасия Владимировна^а, Чернышева Любовь Алексеевна^{б*}

^а Департамент социологии, Университет Амстердама, Нидерланды

^б Европейский Университет в Санкт-Петербурге, Россия

Цитирование: 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.

Аннотация. В статье рассматриваются сценарии возникновения городских инфраструктурных гражданств — связей горожан с сообществами разных масштабов, проявляющиеся через практики обращения с инфраструктурами. Мы анализируем два случая попыток реорганизации городских инфраструктур в Санкт-Петербурге: внедрение системы велопроката в 2014 г. и попытки создания горожанами инфраструктуры раздельного сбора мусора и практики его уборки волонтерами в публичных пространствах. На основании интервью с пользователями этих инфраструктур, петербургскими чиновниками и городскими активистами, а также включенных наблюдений и цифровой этнографии мы рассматриваем несколько аспектов формирования инфраструктурных гражданств. Во-первых, мы находим разный масштаб сообществ, с которыми инфраструктура связывает своего пользователя: в представленных примерах проявляется ориентация горожан на узкое сообщество пользователей инфраструктуры и на город в целом как объект заботы. Во-вторых, мы соотносим производимые типы гражданств с теми ориентациями, которые были «встроены» в инфраструктуру ее производителями. Вопреки ожиданиям производителей, инфраструктура может приобретать в практиках пользователя особое морально-политическое измерение и производить гражданство иного, «незапланированного» типа. Наконец, мы показываем, каким образом различные практики пользования городскими инфраструктурами работают как своего рода «политический двигатель» по трансформации обывателя в «ответственного горожанина». Мы акцентируем внимание на том, в каких случаях инфраструктура проблематизируется горожанами и становится «видимой»: не всегда этому предшествуют поломки, т. е. прекращение функционирования инфраструктуры, но возможным сценарием проблематизации становится включение работы инфраструктуры в такую моральную рамку, в которой ее использование становится «вредным» для города, а пользователь — «безответственным».

Ключевые слова: гражданство, инфраструктура, город, устойчивость, сообщество, раздельный сбор мусора, велосипеды

* Автор для связи. E-mail: lchernysheva@eu.spb.ru

Введение

Что общего у поездки на велосипеде по городу, технически организованному для удобства автомобилистов, и у сортировки различных видов пластика, бумаги, металла перед утилизацией в городе, где смешение отходов является доминирующим способом сбора мусора? С одной стороны, обе эти практики прочно связаны с понятием городской устойчивости (Zeemering 2009), с другой, они проблематизируют инфраструктурную организацию города: горожане сопротивляются существующему устройству городской мобильности и утилизации отходов и выстраивают альтернативные гибкие инфраструктурные конфигурации. Наконец, такие практики указывают на стремление велосипедиста или сторонника сортировки отходов заботиться о своем — и одновременно общем — городе. На пересечении этих трех аспектов мы рассмотрим сценарии возникновения городских инфраструктурных гражданств — связей горожан с сообществами разных масштабов, проявляющиеся через практики обращения с инфраструктурами.

Эта статья обращается к вопросу о политике городских технологий и инфраструктур. Конечно, вопрос их организации может показаться исключительно полем работы инженера. Однако технологии в городе обладают политическими эффектами (Winner 1980): они способны порождать неравенства (Graham, Marvin 2001), дисциплинировать и организовывать горожан в неолиберальных и постколониальных режимах (Chalfin 2008; Fennell 2011; Galloway 2006), разъединять и соединять горожан, включать их в политическую борьбу за воду, электричество и другие блага (Anand 2011; 2012; Gandy 2008; Graham et al. 2013). Задача социального ученого — артикулировать эти эффекты даже там, где инфраструктура представляется политически «нейтральной» (Winner 1980; Humphrey 2005).

Мы исходим из того, что инфраструктуры способны участвовать в производстве городского гражданства, т. е. чувства принадлежности к определенному сообществу и ответственности за него, формируемого в практике использования инфраструктуры. Инфраструктуры делают это, связывая/разъединяя отдельные практики горожан-пользователей с городским сообществом, включая/исключая пользователей из процесса управления городом, а также перераспределяя ответственность за исправную работу инфраструктуры и ее потенциальный вред или пользу. Основываясь на данном тезисе, мы задаем вопрос о том, почему одни практики реорганизации городской инфраструктуры приводят к появлению городского гражданства, а другие — нет? Для ответа на этот вопрос мы обращаемся к двум случаям попыток реорганизации городских технологий в Санкт-Петербурге: установлению системы велопроката и попыткам создания инфраструктуры раздельного сбора мусора и волонтерской уборки мусора с городских территорий. Нам интересно, как практики велопоездки и сортировки мусора

становятся выражением ответственности по отношению к городу и заботой о других горожанах и об «общем благе». Особенно важным этот вопрос кажется в ситуации постсоциалистических трансформаций, когда ответственность за управление городом до сих пор перераспределяется между государством, городской властью, крупным бизнесом, социальными движениями и горожанами (Collier 2011).

Эмпирической базой статьи стали этнографические исследования, проведенные с 2014 по 2016 г. Основываясь на 39 интервью с пользователями «новых городских инфраструктур», активистами движений «Велосипедизация Санкт-Петербурга», «Мусора больше нет» и «Раздельный сбор мусора», на данных 12 включенных и невключенных наблюдений в ситуациях велопоездки и акций по сбору/ сортировке мусора, 13 дневников сортировки отходов, а также на цифровой этнографии в сообществах «Вконтакте», посвященных описываемым инфраструктурам, мы покажем, какие типы инфраструктурных гражданств возникают в процессе использования городских инфраструктур, как они соотносятся с теми типами гражданств, которые «встроили» в инфраструктуру ее производители, а также каким образом различные практики пользования городскими инфраструктурами работают как своего рода политический двигатель по трансформации обывателя в «ответственного горожанина».

Однако перед тем, как продемонстрировать эмпирические находки исследования, мы предлагаем обратиться к вопросу о том, как теоретизируется политический характер инфраструктур и возможность «включения» гражданства при их использовании.

Политическое: включить/ исключить

Одного того факта, что в призывах к реорганизации транспортных инфраструктур и инфраструктур мусоросбора в Санкт-Петербурге постоянно встречаются понятия «для города», «общее» и «ответственность», уже достаточно, чтобы задаться вопросом о связи практик использования городских инфраструктур и стремления людей к участию в управлении городом. В российской академической литературе неоднократно предпринимался анализ попыток включения горожан в процессы управления городом и осуществления городских трансформаций. Это, во-первых, исследования функционирования формальных институтов гражданского участия, например, таких, как товарищества собственников жилья, группы территориального общественного самоуправления, инициативное бюджетирование или платформы для проведения городских электронных референдумов (Киселева 2008; Горячев 2011; Перезолова 2015). Во-вторых, существует обширный корпус исследований общественных движений и протестной активности горожан (Калачева 2007; Клеман и др. 2010; Усачева 2011; Гладарев 2011;

2013; Махрова, Голубчиков 2012; Тыканова, Хохлова 2014; Климов 2014). Ряд исследований посвящен низовым инициативам по трансформации городских пространств и инфраструктур (Закирова 2009; Aksenov 2011; 2012; Владова, Антипина 2015). В представленных работах речь идет о мобилизации горожан по различным поводам — от кампаний против уплотнительной застройки или сноса исторических зданий до организации цветников во дворах. Объединяющим для этих исследований является представление о городской инфраструктуре как зеркале социальных отношений, предмете политической борьбы, в котором ни сами характеристики инфраструктуры, ни взаимодействия горожан с ней не попадают в фокус интереса социологов. В данной статье мы предлагаем обратиться к иному подходу — концепции городских гражданств: он позволяет понять, как горожане взаимодействуют с городскими инфраструктурами и каким образом инфраструктуры могут, вынуждают, а иногда наоборот — ограничивают участие горожан в управлении и трансформации города.

Наш интерес к концепции городских гражданств не случаен. Будучи процессом, в котором формируются идентичности, границы социального пространства и практики (Secor 2004), гражданство позволяет связывать действия отдельных людей или коллективов, направленные на координацию совместной жизни (Holston 2009), к примеру, жизни города. Если же говорить о риторике призывов к реорганизации инфраструктур, именно гражданство позволяет перевести понятия «для города», «общее» и «ответственность» в практику участия в управлении городом. В этом смысле, городские гражданства работают как «гражданства снизу», или «бунтарские гражданства» (Holston 2009), в отличие от классического понятия гражданства как присваиваемого государством «сверху»*.

В такой концептуализации гражданство становится не состоянием или статусом, который государство приписывает людям для того, чтобы осуществлять управление и контроль, но практикой, и эта практика может соотносить человека с сообществами разного масштаба (Purcell 2003; Pols 2006). Ряд исследователей рассматривают город в качестве такого сообщества (Holston 2009; Smith, McQuarrie 2011). Работая с концепцией «права на город» (Lefebvre 1996), они показывают, как в различных повседневных режимах реализуется принадлежность к городскому воображаемому сообществу (Андерсон 2001): например, через передвижения по городу на велосипеде (Aldred 2010; Green et al. 2012) или следование правилам сортировки и переработки отходов вместо

* Однако важно понимать, что такие низовые попытки управления не означают открытого сопротивления: практики гражданства могут быть малозаметными, они носят не открытый протестный и насильственный характер, а, напротив, относятся к миру повседневности.

их выбрасывания (Hawkins 2006). Основываясь на риторике «защиты окружающей среды в городе», такие практики получили название городского экогражданства или городского велогражданства (Aldred 2010).

Однако как велогражданство, и так экогражданство невозможно представить независимыми от того, каким образом в городе организованы инфраструктуры. Эта связь обычно рассматривается в двух аспектах. В первом случае речь идет о скрипировании технологии (Akrich 1992) и технополитике, т. е. о стратегической практике создания технологий определенного дизайна для реализации политических целей (Hecht 2001). Именно в этом смысле инфраструктура представляет собой не просто технологию, но технологию политическую. Концепция инфраструктурной власти (Mann 2008), например, подчеркивает, что именно инфраструктура способна приводить власть государственного аппарата в действие, делать эту власть практически возможной.

Гражданство в этом подходе представляет собой вписанное в технологию «разрешение» со стороны производителя инфраструктуры, или государства, пользоваться ею определенным способом и для определенных целей. Например, если вы турист, вам не удастся воспользоваться городским велопрокатом в Барселоне, поскольку регистрация в системе предусмотрена только для резидентов. Технологические системы, выстраиваемые политическими силами при поддержке инженеров-экспертов, способны формировать легального гражданина, распознаваемого государством (Akrich 1992), национальную идентичность (Hecht 2001; 2011) или дисциплинированного пользователя даже там, где сами понятия гражданства и государства весьма размыты (Baptista 2015).

Технология может требовать от пользователя выполнения определенных обязанностей и смены привычных практик (Schnitzler 2008), осуществлять политическое упорядочивание, разделяя людей на «нормальных» и «маргиналов» (Aldred 2010). Зачастую технологии наделены определенного типа ожиданиями и моральными диспозициями, которые предписываются пользователю: в технологию запрограммированы определенные этические режимы, которые разделяют практики на «хорошие» и «плохие», как в случае «правильной», этической сортировки мусора и «неправильным» выбрасыванием отходов в тех странах, где именно государство или крупный бизнес задают новые инфраструктурные стандарты. Таким образом, гражданство в этом подходе — продукт инфраструктурных способностей государства подчинять и дисциплинировать горожанина (Chipkin 2007).

Альтернативный подход к пониманию связи между гражданством и инфраструктурой — рассмотрение процесса производства гражданства в практиках использования инфраструктур. В фокусе внимания исследователей оказываются не предписанные правила и регулятивы, а моральное и поли-

тическое измерение инфраструктуры, которое она приобретает в неформальных практиках горожан. К. Макфарлэйн (McFarlane 2008), например, показывает, как требования по обеспечению постколониальных городов инфраструктурами становятся базовыми требованиями гражданственности. В этом смысле телесные опыты взаимодействия с инфраструктурой, восприятие государства и сама инфраструктура становятся взаимопроникающими, неразрывными (Gandy 2006; Doughty, Murray 2016). Гражданство производится как результат (не)пользования инфраструктурой, а сама инфраструктура является подтверждением идентичности и принадлежности городу-сообществу-нации (Wafer 2012). Так, поездки на велосипеде по городу могут быть не просто движением из точки А в точку В, но переформатированием города, превращением его в безопасный и экологичный, а себя — в «ответственного» гражданина (Aldred 2010; Green et al 2012; Jones 2005).

Но в каких случаях и каким образом инфраструктура приобретает эти политические и моральные измерения в практиках горожан? Для этого, в первую очередь, инфраструктура должна стать видимой, т. е. перейти из обычного состояния фона в некоторое проблематизированное состояние (Graham, Thrift 2007). Будучи, по определению С. Стар, «прозрачной», невидимой в своем рабочем состоянии, инфраструктура поддерживает реализацию повседневных задач непроблематично (Star 1999), однако как только эти задачи перестают выполняться вследствие поломки, мы сразу «обнаруживаем» инфраструктуру.

Возникает вопрос: как эмпирически определить так называемую «поломку»? Далее мы рассмотрим два кейса, в которых «поломку» трудно зафиксировать: прагматическая задача по пользованию инфраструктурой выполняется, но режим этого пользования проблематизируется. Какие-то действия становятся правильными и допустимыми, и какие-то, наоборот, теряют эти характеристики. В этих случаях мы будем иметь дело не с «поломкой» и «ремонтом» инфраструктуры и не «сломанной-работающей» сетью (Мохов 2016), а с некоторым видом работы по преодолению «недостатков» инфраструктуры и переводе ее в иной моральный регистр в повседневных практиках пользователей. В этом процессе проблематизации «старой» инфраструктуры и пользования «альтернативной» мы увидим проявления нового городского инфраструктурного гражданства.

«Инфраструктура, которая нас не поддерживает»

С начала 2000-х гг. в Санкт-Петербурге появляется ряд проектов, маркируемых как «попытки внедрения инфраструктуры отдельного сбора отходов». С этого момента о необходимости создания систем сортировки и переработки бытового мусора говорят многие. Городская администрация финансирует проект по установлению 4000 контейнеров для отдельного

сбора отходов на придомовых территориях города. Самая крупная мусоротранспортировочная компания Санкт-Петербурга «Спецтранс № 1» приобретает дорогостоящее сортировочное оборудование для переработки собранного мусора. Городские экологические активисты проводят анкетирование и информирование населения о новой для города технологии, а через несколько лет активисты объединятся в такие экологические движения, как «Мусора больше нет» и «Раздельный сбор мусора», сегодня одни из самых влиятельных социальных движений в области экологической повестки дня в России. Малые и средние предприниматели организуют более шестисот пунктов сбора опасных и бытовых отходов от населения.

«Создание инфраструктуры», «установление системы», «подбор нужной технологии» кажутся на тот момент вполне осуществимыми, однако вплоть до сегодняшнего дня доминирующей схемой в области обращения с отходами в Санкт-Петербурге является инфраструктура сбора смешанных отходов, предполагающая их захоронение, а не переработку.

Важной характеристикой современных попыток создания инфраструктуры раздельного сбора мусора в городе является то, что они не представляют собой инициативу государственных органов и крупного бизнеса, способных централизованно ввести новые стандарты обращения с отходами. Если говорить точнее, городская власть участвовала в первом и наиболее влиятельном по ареалу распространения проекте по «внедрению» раздельного сбора отходов, проекте по установлению 4000 контейнеров. Поддержанием контейнеров, транспортировкой отходов и их переработкой занималась компания «Спецтранс № 1». Правда, после реинтерпретации значения раздельного сбора отходов этой компанией как неэффективной и даже «вредной для города», администрация больше не оказывала значимой политической и экономической поддержки в «строительстве» такой системы утилизации отходов. Отказ городской власти от активного участия в строительстве и поддержании придомовой инфраструктуры раздельного сбора мусора привел к включению в процесс консолидации инфраструктуры других акторов: экологических активистов, малый и средний бизнес, добровольно и чаще всего бесплатно сортирующих отходы горожан.

Создавая альянсы друг с другом, с управляющими компаниями, товариществами собственников жилья и отдельными представителями городской администрации, эти акторы разбили город на ряд множественных инициатив в области сбора сортированного мусора, которые различаются по своему масштабу, технологическому дизайну, практикам выбрасывания, и, более того, по технологическим стандартам того сырья, которое в системе смешанного сбора отходов принято называть мусором. Неопределенность и разнородность требований приемщиков привела к самому распространенному вопросу среди горожан, решивших приобщиться к «альтернатив-

ной инфраструктуре»: «Что можно выбрасывать и как?» (из дневников по сортировке мусора).

Что значит выбрасывать мусор отдельно — вопрос не тривиальный. Этому вопросу посвящены многочисленные посты и дискуссии на онлайн-площадках экологических проектов «Точка сбора», «Раздельный сбор», «Мусора больше нет». Помимо этого, координаторы, руководители пунктов приема сортированных отходов и акций по сбору сортированного мусора постоянно контролируют и организуют практики горожан, сортирующих свой мусор. Во время акций и дежурств они вместе с посетителями раскладывают сырье по подходящим бакам, изучают те предметы, материалы производства которых не совсем очевидны, напоминают о правилах приема и технологических возможностях приемщиков. Горожанам не раз приходится слышать: «Нет, цветное стекло отдельно», «Крышечки и наклейки с бутылок, пожалуйста, в другой бак», «Смотрите, здесь нет маркировки, это придется выкинуть», «А этот тетрапак грязный, его нужно мыть», «Простите, на этой неделе подложки мы не принимаем» (Наблюдение на пункте приема сортированного мусора № 2, наблюдение на экологической акции № 1, № 5). Несмотря на обилие интернет-ресурсов о правилах приема отсортированного сырья, несмотря на наличие «анонимных» баков для приема отходов, горожане продолжают посещать точки, где возможно общение с координатором пункта приема отходов. Горожане продолжают обучаться практике сортировки и подготовки сырья в процессе взаимодействия с координатором, потому что требования и правила приема становятся гибкими и хрупкими в ситуации отсутствия единой системы ожиданий и технологических требований к мусору.

Требования к отсортированному мусору являются действительно разнообразными. Сортировка означает не только разделение на типы материалов, вроде пластика и не-пластика, или на разновидности внутри одного материала (пластик PET, PP, PS и другие), но также разделение на объекты повседневного пользования одного практического назначения (пластиковые PET-бутылки могут быть отдельно от остального PET, а «мягкий» пластик (пакеты) — отдельно от «твердого» пластика). В некоторых пунктах приема ожидается, что один объект будет разобран на его составляющие, если они представляют собой материалы другого типа (например, от бутылок отклеиваются этикетки и снимаются крышки, с пластиковых пакетов вырезаются ценники, а из баночек для косметических средств удаляются дозаторы): «По поводу очищения вторсырья. Я человек обстоятельный и люблю разбирать все по частям. То есть, если мою тетрапак, то обязательно его разрежу, чтоб было удобно, или, например, разбираю на части дозаторы от средств по уходу за телом» (дневник, Яна).

Большинство приемщиков работает с уже очищенным сырьем, а поскольку своих очистительных линий у них нет, то жителям города необходи-



Рис. 1. Организация пространства хранения сортированного мусора (из дневника сортировки отходов)

мо самостоятельно мыть и очищать «выбрасываемые» материалы. Кроме того, одним из требований к сырью становится его уменьшенный объем, а это значит, что обязательной процедурой для домохозяйств становится его «уминание» (в случае пластиковых бутылок, макулатуры, консервных банок, тетрапака) и, конечно, хранение (рис. 1).

Несмотря на это, горожане не отказываются от «неудобств», «излишних затрат», «нерациональных издержек» в ситуации отсутствия материального вознаграждения за очищенное и сортированное сырье: скорее, они испытывают сомнения по поводу подобных практик, но не прекращают их осуществление: «Утро. Обнаружила, что оставшееся молоко в пачке прокисло. Больше всего не люблю мыть коробки от прокисших или заплесневевших продуктов — мало приятного выковыривать оттуда всю эту гадость. Отложила это до после завтрака» (дневник, Дарья). В первую очередь, это относится к готовности представителей домохозяйств жить «в беспорядке», в «отсутствующем комфорте», в «мусорном ландшафте». Горожане также продолжают делать неудобные и неприятные для себя операции, вроде вырезания ценников и отдиранья скотча. И кроме того, те, кто сортируют

мусор, довольно часто ставят под сомнение справедливость распределения обязательств по сортировке и очищению отходов между собой и приемщиками/ переработчиками, общую рациональность системы и добросовестность производителей. Несмотря на это, они моют, сушат, сортируют и хранят мусор, другими словами, заботятся о нем.

Однако каким образом забота о мусоре становится заботой о городе? Строгость требований к сырью, необходимость его внимательного «исследования», очищения, коллекционирования до следующей возможности сдать на экологической акции или пункте приема вторичного сырья изменяет модус обращения с мусором вообще. Интересным образом, регулярная практика очень тесного взаимодействия с собственными отходами, превращения мусора из грязного и «ненужного» в чистое, разобранный по частям, высушенное и сложенное вторичное сырье стремится к тому, чтобы перестать быть практикой брезгливости и неприязни — тем аффектам, которые традиционно приписываются взаимодействию с мусором. Как отмечают участники настоящего исследования, привычным становится как копание в собственном мусоре в поиске нечаянно выброшенного потенциального вторичного сырья, так и работа по очищению и сортировке мусора своих друзей, семьи, коллег, знакомых соседей и посетителей парков и других территорий, где волонтеры города проводят уборки. При этом «ошибки» в подготовке мусора не допускаются, ведь в таком случае, как отмечают участники исследования, «будет испорчена вся партия»: *«Вечно приклеены намертво, а большинство фракций ее проходят обработку очистки, и в итоге это полностью на моей совести: отмыть/ отклеить или испортить партию переработанного пластика [выделено нами — авт.]. (...) В общем, эти люди зарабатывают деньги на переработке, но вешают на активистов обязательства по какой-то примитивной и времязатратной работе»* (дневник, Марина).

Действительно, и активисты, и малые предприниматели непрерывно говорят горожанам о влиянии каждого сортированного объекта на результат работы всех остальных участников процесса. Неверно сортированный пластик, плавящийся быстрее, чем остальные предметы, грязь на объектах переработки могут значительно повлиять на результат переработки, на готовность переработчика принимать сырье, на общее состояние этой хрупкой инфраструктуры. И горожане разделяют эту риторику. Будучи контролируемыми и дисциплинированными на пунктах приема сырья и экологических акциях, они принимают ответственность за общий результат.

Именно таким образом и сортировка и переработка мусора, и уборка города становятся действиями политическими и гражданскими. Как отмечает участница исследования: *«Мы не хотим просто очистить город от мусора. (...) Какой-то локальный активизм пытаемся развивать, чтобы человек, в принципе, если он видит какую-то проблему, он взял и решил ее и не ждал,*

что какой-нибудь там, не знаю, что произойдет... кто-то там что-то организует за него или за него сходит (Интервью, волонтер Елена).

Точно так же и работники пунктов приема сбора сортированных отходов ориентированы не только на получение сырья. Перед владельцами и работниками пунктов и контейнерных площадок стоит гораздо более сложная задача — получение большего объема сырья с максимальной регулярностью и предсказуемостью. И поэтому «успешные» проекты, привлекающие горожан из разных районов города, являются не только точками сбора мусора или его уборки, но также станциями дисциплинирования и мотивирования жителей города, что прекрасно иллюстрируется желанием горожан посещать редкие акции по сбору сортированного мусора, регулируемые волонтерами, а не «анонимные» стационарные баки: *«И вот мы людей подталкиваем к тому, чтобы они начинали пользоваться стационарными пунктами, но они хотят общаться с нами. Почему-то [улыбается]. Ну да, просто была такая ситуация как раз в Петроградском районе, люди оттуда уходили к нам через какое-то время»* (Интервью, волонтер Лена).

Такие точки превращают горожан из людей, рутинно выбрасывающих мусор в контейнер для смешанных отходов, в пользователей «отсутствующей инфраструктуры» раздельного сбора мусора, чувствующих ответственность за город и его жителей.

Велопрокат вне велополитики

Вторая рассматриваемая нами инфраструктура — это городской велопрокат «Велогород», работающий в Санкт-Петербурге с 2014 г. Он стал совместным проектом комитета по развитию транспортной инфраструктуры и частной компании — «Банк Москвы», которая масштабировала систему, уже опробованную в Москве 2013 г. Подобные системы, называемые велопрокатами третьего поколения (англ. — *third generation bikesharing*, DeMaio 2009), можно встретить на улицах более восьмисот городов по всему миру (Meddin, DeMaio 2015). Велопрокат дает возможность горожанину одолжить велосипед на одной из фиксированных точек — станций велопроката, — а затем оставить его на другой подобной точке-станции, оплатив использование через систему электронных платежей. В первый год работы было установлено 29 таких станций проката, каждая из которых рассчитана на 8-16 велосипедов, во второй год велопрокат расширился до 90 станций.

Появление велопроката могло бы стать шагом по реализации городской велополитики: во всем мире города разрабатывают планы по трансформации транспортных инфраструктур и развивают велодвижение, стремясь сделать город «устойчивым» (*sustainable*) (Pucher, Buehler 2012; Parkin 2012). Появление велопрокатов в городах обычно становится *следствием* существования планов по развитию велодвижения: так произошло, например,

в Лондоне, где велопрокат стал одной из мер по реализации десятилетнего плана «Велосипедной и пешеходной трансформации Лондона» (Livingstone plan... 2008).

В Санкт-Петербурге мы могли наблюдать иную ситуацию. С одной стороны, 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). С другой стороны, не вполне очевидно, к чему именно велопрокат являлся «дополнением», поскольку к моменту его открытия никакой принятой к реализации концепции развития велодвижения в Петербурге не существовало*, а в постановлениях правительства города значились лишь отдельные мероприятия — проведение исследования транспортно-дорожной сети и установка нескольких велопарковок (Постановление Правительства... 2014). Учитывая отсутствие интереса к тематике велосипедов у большинства чиновников и депутатов Законодательного собрания (По данным общественной организации «Велосипедизация Петербурга»), отклоненные концепции велоразвития и отказы от финансирования велоинфраструктуры (В 2015 году... 2013), можно сказать, что к моменту появления велопроката в Санкт-Петербурге не существовало велополитики, артикулированной городскими властями.

Однако городская администрация — не единственный значимый актор, участвующий в переносе мобильной политики (McCann 2011), в данном случае — политики городской устойчивости, которая может реализовываться в развитии велоинфраструктуры. В Петербурге действуют несколько велоактивистских организаций, одна из которых — движение «Велосипедизация Петербурга» — не только артикулировала необходимость трансформации городского пространства, но также принимала активное участие в появлении инфраструктуры велопроката в Петербурге. Вдохновившись велопрокатом, установленным в Москве в 2013 г., активисты движения представили Комитету по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и горожанам проект велопроката для Петербурга. Позже они предлагали инвестору и городским комитетам точки размещения станций велопроката, тестировали первые велосипеды и контролировали реализацию проекта. Велоактивисты рассматривали появление велопроката как возможность сформировать велополитику города: *«Это как первый шаг к тому, чтобы построились велодорожки, велоинфраструктура»* (Интервью, Ольга, активист). Велополитика, в свою очередь, делает город лучше даже для тех, кто велосипедом не пользуется. В противоположность представленному выше вариан-

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

ту развития событий, технология должна была привести к появлению политики, но не политика — к появлению технологии.

Если для городских активистов связь инфраструктуры велопроката и идеи «устойчивого города» или «города для людей» чрезвычайно актуальна, другие акторы не артикулируют ее. Городская исполнительная власть заявляет, что основная цель проекта — дать возможность людям *«использовать велосипед как некую разновидность общественного транспорта»* (Интервью, Иван, чиновник), перечисляя среди целевой аудитории инфраструктуры не только горожан, но и туристов (Информация о городском велопрокате 2016). Инвестор проекта в своем годовом отчете называет велопрокат «социальным проектом», избегая связывания этой инфраструктуры с построением городской устойчивости и экологической повесткой (Годовой отчет 2014: 111). Компания — оператор велопроката, которая связана с инвестором, называет велопрокат «альтернативным транспортом» и также не артикулирует экологическую повестку: «Идеология проекта — создать альтернативу автомобилю и общественному транспорту, предоставить жителям города и туристам доступный транспорт для кратковременных поездок» (Велогород).

Как следует из анализа карты расположения станций (по состоянию на момент окончания второго сезона работы, 2015 года), система ориентирована на пользователя-студента, пользователя-туриста и горожанина, которому необходим «транспорт последней мили» (Shaheen et al. 2010). Наиболее популярные станции располагаются вблизи главных достопримечательностей города и в рекреационных зонах*: маршруты от центральных станций к периферийным намного менее популярны, чем маршруты между станциями метро в рамках исторического центра города**; наиболее популярные «пары» станций (начало и окончание поездок) не являются точками, между которыми ранее не существовало транспортной связи.

Визуализация использования проката горожанами, конечно, не может дать точного ответа на вопрос о соотношении типов практик, в которые вовлекается велосипед: досуговое ли это «кататься» или деловое «ехать»? В любом случае, велопрокат скорее используется не как транспорт для ежедневных поездок, но как *«общественный, но не совсем транспорт, а общественный способ развлечения»* (Интервью, Инна, пользователь), или как «случайная» инфраструктура, которой горожанин пользуется нерегулярно. Велопрокат

* Статистика использования велопроката «Велогород», сезон 2015 г. (Велогород).

** Отчасти это может быть объяснено популярной практикой выстраивания маршрута через ряд промежуточных станций (для «перестегивания» велосипеда по истечении 30-ти минутного периода), отчасти — популярностью вовлечения проката в практики проведения досуга в противовес совершению повседневных деловых поездок.

существует «не [для того, чтобы] *добраться из точки А в точку Б за конечное время, а [для того, чтобы] просто развлечься, забавно провести время, никуда не торопясь “доплыть” из точки А в точку Б, скорее в прогулочном режиме*» (Интервью, Мария, пользователь). В интервью с теми горожанами, которые вовлекают велосипед в практики ежедневных деловых поездок, мы также не встречаем экологической риторики или каких-либо указаний на связь поездок на велосипеде с построением «города для людей» (livable city). Для них это «*просто один из [информант выделяет голосом — авт.] видов, (...) в плане, ты можешь выбрать между автобусом и велосипедом*» (Интервью, Петр, пользователь). Итак, то, что говорят велоактивисты относительно пользы велопроката для города и его перформативности в отношении городских трансформаций, не характерно для «обычных» пользователей: для них велопрокат это (не)удобный транспорт, развлечение, досуг, а его использование — лишь еще одна новая практика перемещения по городу.

Однако если пользователи не говорят о своих поездках в категориях экологичности и устойчивости, это не означает, что эта инфраструктура не имеет для них морального измерения и не формирует особый тип гражданства. Интервью и цифровая этнография — наблюдение за взаимодействиями пользователей на онлайн-площадке, — позволяют нам увидеть проявление гражданства, ориентированного на сообщество пользователей велопроката. Эта инфраструктура оказалась очень хрупкой: в силу различных причин пользователи постоянно сталкиваются с поломками. Приходя на станцию, пользователь никогда не может быть уверен в том, что мобильное приложение верно отобразило количество доступных свободных велосипедов, что велосипеды исправны, а станция «откликается» и позволяет арендовать велосипед. Техническая поддержка, по словам пользователей, реагирует не всегда оперативно. В результате возник постоянный поток сообщений пользователей о неисправностях: звонки в колл-центр, а также активный обмен информацией на неформальной площадке в социальной сети «ВКонтакте». Более того, пользователи специально перемещали велосипеды с переполненных станций на пустые и осуществляли самостоятельный ремонт велосипедов: «*Прихожу на станцию, а там стоят два [велосипеда], и особо не из чего выбирать. Если не один, а с другом пришел — можете либо взять, либо не взять. Поэтому да, я таскал шестигранник с собой, там, подтянуть педали, подтянуть седло*» (Интервью, Петр, пользователь). В интервью неоднократно проявлялось беспокойство о другом пользователе: «*Я могу, конечно, что-то там подкрутить. И я-то доеду. А вот следующий?»* (Интервью, Сергей, пользователь). Мы видим ориентацию на некоторое «сообщество», состоящее из других пользователей велопроката, при этом речь идет о так называемых «местных», «активных пользователях» велопроката, а не о туристах, которых «активные» пользователи называют «однодневками» (т. е. совершившими всего одну по-

ездку). За последними закрепляется образ «чужаков», которые не участвуют в общем деле по поддержанию системы, поскольку она им безразлична: «В начале сезона было смешно, потому что там были вот условно “мы”, которые писали: “там-то проблема”, “сям-то проблема”, “появилась новая станция”, и были вот гневные люди, которые приходили писать о том, как их обманули [сотрудники компании-оператора велопроката], такие наглые, и отобрали у них деньги» (Интервью, Петр, пользователь).

Таким образом, мы можем говорить о формировании сообщества практики (Wenger 2001), а также об особой форме гражданства, в которой исправно работающий велопрокат является общим благом, а преодоление поломок инфраструктуры и забота о других потенциальных пользователях являются практиками, в которых это гражданство актуализируется.

Заключение

Ежедневно пользуясь различными инфраструктурами, горожане часто не замечают их невидимой поддержки и присутствия (Edwards 2003). Однако инфраструктуры не только сопровождают нас и помогают выполнять задачи, но также являются политическими инструментами — как управления со стороны государства, так и сопротивления со стороны горожан. Инфраструктуры устанавливают связь между локальным повседневным действием одного человека и сообществом, которое (не)получает от этого действия благо, а значит, участвуют в артикуляции городских гражданств. Мы рассмотрели два случая «устойчивых инфраструктур» в Петербурге — отдельный сбор мусора и систему велопроката, — чтобы показать различные сценарии формирования и работы новых инфраструктурных гражданств.

Оба случая показывают, во-первых, как различаются те формы гражданства, которые заложены в конструкцию инфраструктуры, от тех, которые производятся в процессе ее использования. Хотя традиционная инфраструктура утилизации отходов уже предполагает ответственного пользователя, который не бросает мусор на тротуаре, в случае горожан, сортирующих мусор и убирающих его в публичных пространствах, простое выбрасывание отходов рассматривается как безответственное, эгоистичное по отношению к городу действие. В случае велопроката мы видим обратную трансформацию: несмотря на встроенную производителем идею «устойчивости» и «экологичности» этого транспорта, пользование велопрокатом не становится для горожан выражением велогражданства или индивидуального вклада в улучшение экологической обстановки в Петербурге и создание комфортного «города для людей».

Во-вторых, рассмотренные случаи позволяют увидеть, что становится толчком к производству и артикуляции инфраструктурного гражданства. Инфраструктуры могут становиться «видимыми», проявляться и проблема-

тизироваться, особенно в тех случаях, когда их работа не выполняется так, как было задумано или как ожидают пользователи. Так, гражданство пользователей велопроката активизируется, когда они видят неисправность велосипеда, т. е. поломку, которая не только не позволяет ехать им самим, но также может быть опасна для других пользователей. Проблематизация, однако, не всегда случается тогда, когда случаются очевидные «поломки»: как мы показали, инфраструктура может продолжать выполнять свои функции, но оказаться включенной в такую моральную рамку, в которой ее использование становится «вредным» для города. Традиционная инфраструктура утилизации отходов проблематизируется, несмотря на то, что функционирует согласно заложенным в нее сценариям и ожиданиям. Альтернативная инфраструктура появляется не потому, что традиционная «поломана», а потому, что она фреймируется как наносящая городу вред. Ей противопоставляют «хорошую», «ответственную» инфраструктуру раздельного сбора, которая, в свою очередь, кажется наблюдателю крайне проблематичной, поскольку она скорее усложняет исполнение повседневных практик, а не упрощает, как подобает инфраструктуре.

Наконец, в представленных примерах мы находим разный масштаб новых инфраструктурных гражданств. Сторонники раздельного сбора мусора выражают свою принадлежность в первую очередь к городскому сообществу, но отчасти и к национальному и глобальному (Bennett 2009). Велоактивисты ориентируются на сообщество горожан: велоинфраструктура, которую они стремятся построить в Санкт-Петербурге, должна стать благом для всех горожан, даже если они не пользуются велосипедами. Горожане — пользователи велопроката своими практиками ремонта и заботы об этой инфраструктуре выражают заботу о других пользователях, т. е. ориентируются на относительно небольшое сообщество, которое, в свою очередь, является таким же воображаемым, как и сообщества других масштабов.

Выражение благодарности

Статья написана при поддержке гранта РГНФ «Качество городского пространства: векторы развития гражданских инициативных групп в России и Германии» (№ 16-03-00508). Помимо этого, авторы выражают свою признательность участникам обсуждений, организованных Центром исследований науки и технологий Европейского университета в Санкт-Петербурге, в особенности Ольге Сезневой и Диане Вест, за советы в процессе написания первых аналитических текстов, послуживших основой настоящей статьи.

Литература

Андерсон Б. (2001) Воображаемые сообщества. Размышления об истоках и распространении национализма / Пер. с англ. В. Николаева; Вступ. ст. С. Баньковской. М.: КАНОН-пресс-Ц; Кучково поле.

Власова Е.Г., Антипина З.С. (2015) Стрит-арт и дворовое благоустройство как формы освоения городского пространства (на примере современной Перми). *Этнографическое обозрение*, 5: 73–82.

Гладарев Б. (2011) Историко-культурное наследие Петербурга: рождение общественности из духа города. Хархордин О.В. (ред.) *От общественного к публичному*. СПб.: Изд-во ЕУСПб: 71–304.

Гладарев Б. (2013) Опыты преодоления «публичной немоты»: анализ общественных дискуссий в России начала XXI века. *Российское общество в поисках публичного языка: вчера, сегодня, завтра. Тезисы докладов*. 15-17 января 2013 г., ЕУСПб. СПб.: Изд-во ЕУСПб: 13–19.

Горячев И.Н. (2011) Модель развития территориального общественного самоуправления в регионах России. *Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки*, 1(17): 77–84.

Закирова М. (2009). Образы города в мобилизации городского общественного движения (на примере Санкт-Петербурга). Романов П.В., Ярская-Смирнова Е.Р. (ред.) *Общественные движения в России: точки роста, камни преткновения*. М.: ООО «Вариант»: ЦСПГИ: 180–205.

Калачева О. (2007) Общие и общественные вещи современного города. *Неприкосновенный запас*, 5(55). [<http://magazines.russ.ru/nz/2007/55/ka19.html>] (дата обращения 11.03.2015).

Киселева А.М. (2008) Развитие территориального общественного самоуправления в крупном городе. *Социологические исследования*, 10: 73–80.

Клеман К., Мирясова О., Демидов А. (2010) *От обывателей к активистам: зарождающиеся социальные движения в современной России*. М.: Три квадрата.

Климов И. (2014) «Конструктивные» и «протестные» движения как ресурс изменения социальных практик. *Журнал исследований социальной политики*, 12(2): 201–216.

Махрова А.Г., Голубчиков О.Ю. (2012) Российский город в условиях капитализма: социальная трансформация внутригородского пространства. *Вестник Московского университета*, 5: 26–31.

Мохов С.В. (2016) Рынок ритуальных услуг в современной России: поломка похоронной инфраструктуры как властный ресурс. *Социология власти*, 28(4): 83–103.

Перезолова А.С. (2015) Городские электронные референдумы: опыт проекта «Активный гражданин». *Власть*, 2: 108–113.

Тыканова Е., Хохлова А. (2014) Траектории самоорганизации локальных сообществ в ситуации оспаривания городского пространства. *Социология власти*, 2: 104–122.

Усачева О. А. (2011) Экологический активизм в постсоветской России и западном мире (сравнительный анализ). *Социологические исследования*, 3: 23–31.

Akrich M. (1992) The de-scription of technical artifacts. In: Bijker W.E., Law J. (eds.) *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge MA: MIT Press: 205–224.

Aksenov K.E. (2011) Social segregation of personal activity spaces in a post-transformation metropolis (case study of St. Petersburg). *Regional Research of Russia*, 1(1): 52–61.

Aksenov K.E. (2012) Trends in the accessibility of public space in the post-Soviet metropolis: Shrinkage or expansion? *Regional Research of Russia*, 2(4): 329–338.

Aldred R. (2010) 'On the outside': Constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1): 35–52.

Anand N. (2011) PRESSURE: The PoliTechnics of water supply in Mumbai. *Cultural Anthropology*, 26(4): 542–64.

Anand N. (2012) Municipal disconnect: on abject water and its urban infrastructures. *Ethnography*, 13(4): 487–509.

Baptista I. (2015) 'We Live on Estimates': Everyday Practices of Prepaid Electricity and the Urban Condition in Maputo, Mozambique. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(5): 1004–1019.

Bennett J. (2009) *Vibrant matter: A political ecology of things*. Duke University Press.

Chalfin B. (2008) Cars, the customs service, and sumptuary rule in neoliberal Ghana. *Comparative Studies in Society and History*, 50(2): 424–53.

Chipkin I. (2007) *Do South Africans exist?: nationalism, democracy and the identity of 'the people'*. Johannesburg: Witwatersrand University Press.

Collier S.J. (2011) *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

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

Doughty K., Murray L. (2016) Discourses of mobility: institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities*, 11(2): 303–322.

Edwards P. N. (2003) Infrastructure and modernity: force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems. In: Misa T.J., Brey P. (eds.) *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press: 185–225.

Fennell C. (2011) «Project heat» and sensory politics in redeveloping Chicago public housing. *Ethnography*, 12(1): 40–64.

Galloway A. (2006) *Protocol: How Control Exists After Decentralization*. Cambridge, MA: MIT Press.

Gandy M. (2008) Landscapes of disaster: water, modernity and urban fragmentation in Mumbai. *Environment and Planning*, 40: 108–30.

Gandy M. (2006) Planning, anti-planning, and the infrastructure crisis facing metropolitan Lagos. *Urban studies*, 43(2): 371–396.

Graham S., Desai R., McFarlane C. (2013) Water wars in Mumbai. *Public Culture*, 25(1): 115–141.

Graham S., Marvin S. (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Psychology Press.

Graham S., Thrift N. (2007) Out of order: understanding repair and maintenance. *Theory, Culture & Society*, 24(3): 1–25.

Green J., Steinbach R., Datta J. (2012) The travelling citizen: emergent discourses of moral mobility in a study of cycling in London. *Sociology*, 46(2): 272–289.

Hawkins G. (2006) *The ethics of waste: How we relate to rubbish*. Rowman & Littlefield Publishers.

Hecht G (2011) *Entangled Geographies: Empire and Technopolitics in the Global Cold War*. Cambridge, Mass. & London, England: MIT Press.

Hecht G. (2001) Technology, Politics and National Identity in France. In: Allen M., Hecht G. (eds.) *Technologies of Power*. Cambridge and London: MIT Press: 253–294.

Holston J. (2009) Insurgent citizenship in an era of global urban peripheries. *City & Society*, 21(2): 245–267.

Humphrey C. (2005) Ideology in infrastructure: architecture and Soviet imagination. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 11(1): 39–58.

Jones P. (2005) Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK. *Social & Cultural Geography*, 6(6): 813–830.

Lefebvre H. (1996) *Writings on cities*. Blackwell, Cambridge, MA.

Mann M. (2008) Infrastructural power revisited. *Studies in Comparative International Development*, 43(3-4): 355–365.

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.

McFarlane C. (2008) Governing the contaminated city: Infrastructure and sanitation in colonial and post-colonial Bombay. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2): 415–435.

Meddin R., DeMaio P. (2015) *The bike-sharing world map* [[http:// www.bikesharingworld.com](http://www.bikesharingworld.com)] (available: 23.05.2016).

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

Pols J. (2006) Washing the citizen: washing, cleanliness and citizenship in mental health care. *Culture, Medicine and Psychiatry*, 30(1): 77–104.

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

Purcell M. (2003) Citizenship and the right to the global city: reimagining the capitalist world order. *International journal of urban and regional research*, 27(3): 564–590.

Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Tainio M., Nieuwenhuijsen M.J. (2011) The Health Risks and Benefits of Cycling in Urban Environments Compared with Car Use: Health Impact Assessment Study. *British Medical Journal*, 343: 356–363.

Schnitzler A. Von (2008) Citizenship prepaid: Water, calculability, and technopolitics in South Africa. *Journal of Southern African Studies*, 34(4): 899–917.

Secor A. (2004) «There is an Istanbul that belongs to me»: citizenship, space, and identity in the city. *Annals of the Association of American Geographers*, 94(2): 352–368.

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.

Smith M.P., McQuarrie M. (eds.) (2011) *Remaking urban citizenship: organizations, institutions, and the right to the city (Vol. 1)*. New Jersey: Transaction Publishers.

Star S.L. (1999) The ethnography of infrastructure. *American behavioral scientist*, 43(3): 377–391.

Wafer A. (2012) Discourses of infrastructure and citizenship in post-apartheid Soweto. *Urban forum*, 23(2): 233–243.

Wenger E. (2001) Communities of practice. *International encyclopedia of the social and behavioral sciences*. N. Y.: Cambridge University Press: 2339–2240.

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

Zeemering E. S. (2009) What does sustainability mean to city officials? *Urban Affairs Review*, 45(2): 247–273.

Источники

В 2015 году на велоинфраструктуру будет потрачено 0 рублей. «Планы на год: Как будет развиваться петербургский транспорт». *The Village*. 18.06.2013. [<http://www.the-village.ru/village/city/transport/127503-byudzhet>] (дата обращения 21.05.2015)

Велогород. Сайт велопроката, версия апреля 2015 г. [<https://web.archive.org/web/20150426074422/https://www.spb.velogorod.org/>] (дата обращения 04.12.2017)

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

Георгий Полтавченко: Открытие станций велопроката — новая страница в истории Петербурга. *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга*. 3.07.2014. [<http://gov.spb.ru/press/governor/50661/>] (дата обращения 28.04.2016)

Годовой отчет 2014. ОАО «Банк Москвы».

Информация о городском велопрокате. *Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга*. 5.05.2016. [http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr_infr_kom/informaciya-o-gorodskom-veloprokate-velobajk/] (дата обращения 04.12.2017)

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».

Livingstone plan for street-corner cycle hire stands. *Independent*. 12.02.2008. [<http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/livingstone-plan-for-street-corner-cycle-hire-stands-781025.html>] (дата обращения 28.04.2016)

Приложение

*Список интервью и дневниковых записей, представленных в статье
(некоторые имена и позиции информантов изменены)*

1. Лена, волонтер экологического движения «Раздельный сбор мусора»
2. Елена, волонтер экологического движения «Мусора больше нет»
3. Марина, пользователь «инфраструктуры» раздельного сбора мусора
4. Дарья, пользователь «инфраструктуры» раздельного сбора мусора

5. Яна, пользователь «инфраструктуры» раздельного сбора мусора
- 6 . Ольга, активистка движения «Велосипедизация»
7. Иван, чиновник Комитета по развитию транспортной инфраструктуры
8. Инна, пользователь велопроката, ездит несколько раз в месяц
9. Мария, пользователь велопроката, ездит несколько раз в месяц
10. Петр, пользователь велопроката, ездит почти каждый день
11. Сергей, пользователь велопроката, ездит почти каждый день

Наблюдения

1. Наблюдение на пункте приема сортированного мусора № 2
2. Наблюдение на экологической акции движения «Раздельный сбор мусора» № 1, № 5

PLASTIC, BICYCLES AND URBAN CITIZENSHIPS: TWO CASES OF INFRASTRUCTURAL REORGANIZATION IN ST. PETERSBURG

Anastasiya Halauniova^a, Liubov Chernysheva^{b}*

^a Department of sociology at the University of Amsterdam, Netherlands

^b European University at St. Petersburg, Russia

Citation: Halauniova A.V., Chernysheva L.A. (2017) Plastik, velosipedy i gorodskiye 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).

Abstract. The article is concerned with the scripts of urban citizenship' emergence in which residents are connected with communities of different scale through the usage of the infrastructures. We examine two cases of urban infrastructures' reorganization in St. Petersburg: the introduction of bike renting system in 2014 and efforts in the building of separate waste collection system. Based on the interviews with the users, city bureaucrats, activists, as well as participant observations and digital ethnography, we analyze several issues concerning the formation of urban citizenship. First, we illustrate the diversification of communities' scale that infrastructures connect its users to, which are the community of users and the city in general as an object of care. Second, we compare the performed practices of citizenship with the scripts and orientations built into the infrastructures by its

* Corresponding author. E-mail: lchernysheva@eu.spb.ru

producers. In contrast to the producers' expectations, infrastructures may acquire specific moral-political connotations that were not considered before. And finally, we show how various practices of infrastructure usage work as 'political drivers' capable of transforming an urban dweller into the 'responsible citizen'. We emphasize how the infrastructures are problematized by the city residents and how they become 'visible': it is not always preceded by the systems' breakage, but instead it may be problematized become of the particular moral framing in which some of the infrastructures are considered as 'dangerous' and their users as 'irresponsible' dwellers.

Keywords: citizenship, infrastructure, city, sustainability, community, collection of garbage, cycling

Acknowledgments

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). Additionally, the authors are grateful to the members of discussion meetings, organised by Science and Technology Studies Center at European University at St. Petersburg, and especially, to Olga Sezneva and Diana West, for their valuable advice on the first drafts of the analytical papers that later became a foundation for this article.

References

- Akrich M. (1992) The de-scription of technical artifacts. In: Bijker W.E., Law J. (eds.) *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge MA: MIT Press: 205–224.
- Aksenov K.E. (2011) Social segregation of personal activity spaces in a post-transformation metropolis (case study of St. Petersburg). *Regional Research of Russia*, 1(1): 52–61.
- Aksenov K.E. (2012) Trends in the accessibility of public space in the post-Soviet metropolis: Shrinkage or expansion? *Regional Research of Russia*, 2(4): 329–338.
- Aldred R. (2010) 'On the outside': Constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1): 35–52.
- Anand N. (2011) PRESSURE: The PoliTechnics of water supply in Mumbai. *Cultural Anthropology*, 26(4): 542–64.
- Anand N. (2012) Municipal disconnect: on abject water and its urban infrastructures. *Ethnography*, 13(4): 487–509.
- Anderson B. (2001) *Vobrazhayemyye soobshchestva* [Imagined communities]. M.: KANON-press-TS; Kuchkovo pole (in Russian).
- Baptista I. (2015) 'We Live on Estimates': Everyday Practices of Prepaid Electricity and the Urban Condition in Maputo, Mozambique. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(5): 1004–1019.
- Bennett J. (2009) *Vibrant matter: A political ecology of things*. Duke University Press.
- Chalfin B. (2008) Cars, the customs service, and sumptuary rule in neoliberal Ghana. *Comparative Studies in Society and History*, 50(2): 424–53.
- Chipkin I. (2007) *Do South Africans exist?: nationalism, democracy and the identity of 'the people'*. Johannesburg: Witwatersrand University Press.

Collier S.J. (2011) *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

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

Doughty K., Murray L. (2016) Discourses of mobility: institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities*, 11(2): 303–322.

Edwards P.N. (2003) Infrastructure and modernity: force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems. In: Misa T.J., Brey P. (eds.) *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press: 185–225.

Fennell C. (2011) «Project heat» and sensory politics in redeveloping Chicago public housing. *Ethnography*, 12(1): 40–64.

Galloway A. (2006) *Protocol: How Control Exists After Decentralization*. Cambridge, MA: MIT Press.

Gandy M. (2006) Planning, anti-planning, and the infrastructure crisis facing metropolitan Lagos. *Urban studies*, 43(2): 371–396.

Gandy M. (2008) Landscapes of disaster: water, modernity and urban fragmentation in Mumbai. *Environment and Planning*, 40: 108–30.

Gladarev B. (2011) Istoriko-kul'turnoye naslediyе Peterburga: rozhdeniye obshchestvennosti iz dukha goroda [Historical and cultural heritage in St. Petersburg: the birth of the public from the spirit of the city]. In: Kharkhordin O.V. (ed.) *Ot obshchestvennogo k publichnomu* [From common to public]. SPb.: EUSP Press: 71–304 (in Russian).

Gladarev B. (2013) Opyty preodoleniya «publichnoy nemoty»: analiz obshchestvennykh diskussiy v Rossii nachala XXI veka [Experiences of overcoming “public dumbness”: analysis of public discussions in Russia at the beginning of the XXI century]. In: *Rossiyskoye obshchestvo v poiskakh publichnogo yazyka: vchera, segodnya, zavtra* [Russian society in search of a public language: yesterday, today, tomorrow]. 15-17.01.2013, EUSP. SPb.: EUSP Press: 13–19 (in Russian).

Goryachev I.N. (2011) Model' razvitiya territorial'nogo obshchestvennogo samoupravleniya v regionakh Rossii [Model of the development of territorial public self-government in the regions of Russia]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Povolzhskiy region. Obshchestvennyye nauki* [Bulletin of higher educational institutions. The Volga region. Social science], 1(17): 77–84 (in Russian).

Graham S., Desai R., McFarlane C. (2013) Water wars in Mumbai. *Public Culture*, 25(1): 115–141.

Graham S., Marvin S. (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Psychology Press.

Graham S., Thrift N. (2007) Out of order: understanding repair and maintenance. *Theory, Culture & Society*, 24(3): 1–25.

Green J., Steinbach R., Datta J. (2012) The travelling citizen: emergent discourses of moral mobility in a study of cycling in London. *Sociology*, 46(2): 272–289.

Hawkins G. (2006) *The ethics of waste: How we relate to rubbish*. Rowman & Littlefield Publishers.

Hecht G (2011) *Entangled Geographies: Empire and Technopolitics in the Global Cold War*. Cambridge, Mass. & London, England: MIT Press.

Hecht G. (2001) Technology, Politics and National Identity in France. In: Allen M., Hecht G. (eds.) *Technologies of Power*. Cambridge and London: MIT Press: 253–294.

Holston J. (2009) Insurgent citizenship in an era of global urban peripheries. *City & Society*, 21(2): 245–267.

Humphrey C. (2005) Ideology in infrastructure: architecture and Soviet imagination. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 11(1): 39–58.

Jones P. (2005) Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK. *Social & Cultural Geography*, 6(6): 813–830.

Kalacheva O. (2007) Obshchiye i obshchestvennyye veshchi sovremennogo goroda [Common and public things of the modern city]. *Neprikosnovenny zapas* [Emergency ration], 5(55). [<http://magazines.russ.ru/nz/2007/55/ka19.html>] (available at 11.03.2015) (in Russian).

Kiseleva A.M. (2008) Razvitiye territorial'nogo obshchestvennogo samoupravleniya v krupnom gorode [Development of territorial public self-government in a large city]. *Sotsiologicheskiye issledovaniya* [Sociological research], (10): 73–80 (in Russian).

Kleman K., Miryasova O., Demidov A. (2010) *Ot obyvateley k aktivistam: zarozhdayushchiesya sotsial'nyye dvizheniya v sovremennoy Rossii* [From the philistines to the activists: the emerging social movements in modern Russia]. M.: Tri kvadrata (in Russian).

Klimov I. (2014) «Konstruktivnyye» i «protestnyye» dvizheniya kak resurs izmeneniya sotsial'nykh praktik [“Constructive” and “protest” movements as a resource for changing social practices]. *Zhurnal issledovaniy sotsialnoy politiki* [Journal of Social Policy Studies], 12(2): 201–216 (in Russian).

Lefebvre H. (1996) *Writings on cities*. Blackwell, Cambridge, MA.

Makhrova A.G., Golubchikov O.Y. (2012) Rossiyskiy gorod v usloviyakh kapitalizma: sotsial'naya transformatsiya vnutrigorodskogo prostranstva [Russian city in the conditions of capitalism: social transformation of the inner city space]. *Vestnik Moskovskogo universiteta* [Bulletin of Moscow University], 5: 26–31 (in Russian).

Mann M. (2008) Infrastructural power revisited. *Studies in Comparative International Development*, 43(3-4): 355–365.

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.

McFarlane C. (2008) Governing the contaminated city: Infrastructure and sanitation in colonial and post-colonial Bombay. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2): 415–435.

Meddin R., DeMaio P. (2015) *The bike-sharing world map* [<http://www.bikesharingworld.com>] (available: 23.05.2016).

Mokhov S.V. (2016) Rynok ritual'nykh uslug v sovremennoy Rossii: polomka pokhoronnoy infrastruktury kak vlastnyy resurs [The market of ritual services in modern Russia: the breakdown of the funeral infrastructure as an imperious resource]. *Sotsiologiya vlasti* [Sociology of power], 28(4): 83–103 (in Russian).

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

Perezolova A.S. (2015) Gorodskiye elektronnyye referendumy: opyt proyekta «Aktivnyy grazhdanin» [Urban electronic referendums: the experience of the project “Active citizen”]. *Vlast' [Power]*, 2: 108–113 (in Russian).

Pols J. (2006) Washing the citizen: washing, cleanliness and citizenship in mental health care. *Culture, Medicine and Psychiatry*, 30(1): 77–104.

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

Purcell M. (2003) Citizenship and the right to the global city: reimagining the capitalist world order. *International journal of urban and regional research*, 27(3): 564–590.

Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Tainio M., Nieuwenhuijsen M.J. (2011) The Health Risks and Benefits of Cycling in Urban Environments Compared with Car Use: Health Impact Assessment Study. *British Medical Journal*, 343: 356–363.

Schnitzler A. Von (2008) Citizenship prepaid: Water, calculability, and techno-politics in South Africa. *Journal of Southern African Studies*, 34(4): 899–917.

Secor A. (2004) «There is an Istanbul that belongs to me»: citizenship, space, and identity in the city. *Annals of the Association of American Geographers*, 94(2): 352–368.

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.

Smith M.P., McQuarrie M. (eds.) (2011) *Remaking urban citizenship: organizations, institutions, and the right to the city*. Vol. 1. New Jersey: Transaction Publishers.

Star S.L. (1999) The ethnography of infrastructure. *American behavioral scientist*, 43(3): 377–391.

Tykanova Ye., Khokhlova A. (2014) Trayektorii samoorganizatsii lokalnykh soobshchestv v situatsii osparivaniya gorodskogo prostranstva [Trajectories of self-organization of local communities in a situation of challenging urban space]. *Sotsiologiya vlasti* [Sociology of power], 2: 104–122 (in Russian).

Usacheva O. A. (2011) Ekologicheskiy aktivizm v postsovetsoy Rossii i zapadnom mire (sravnitel'nyy analiz) [Ecological activism in post-Soviet Russia and the Western world (comparative analysis)]. *Sotsiologicheskiye issledovaniya* [Sociological research], 3: 23–31 (in Russian).

Vlasova Ye.G., Antipina Z.S. (2015) Strit-art i dvorovoye blagoustroystvo kak formy osvoyeniya gorodskogo prostranstva (na primere sovremennoy Permi) [Street art and beatification as a form of urban space development (exemplified by modern Perm)]. *Etnograficheskoye obozreniye* [Ethnographic Review], 5: 73–82 (in Russian).

Wafer A. (2012) Discourses of infrastructure and citizenship in post-apartheid Soweto. *Urban forum*, 23(2): 233–243.

Wenger E. (2001) Communities of practice. *International encyclopedia of the social and behavioral sciences*. N.Y.: Cambridge University Press: 2339–2240.

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

Zakirova M. (2009). Obrazy goroda v mobilizatsii gorodskogo obshchestvennogo dvizheniya (na primere Sankt-Peterburga) [Images of the city in the mobilization of the urban social movement (on the example of St. Petersburg)]. In: Romanov P.V., Yarskaya-Smirnova Y.R. (eds.) *Obshchestvennyye dvizheniya v Rossii: tochki rosta, kamni pretknoveniya* [Social movements in Russia: points of growth, stumbling blocks]. M.: OOO «Variant»: TSSPGI: 180–205 (in Russian).

Zeemering E.S. (2009) What does sustainability mean to city officials? *Urban Affairs Review*, 45(2): 247–273.