



**Открытый междисциплинарный семинар  
«Научная среда»**

**Пятая встреча весенней сессии 2016**

**Социоматериальность и пользователи городских инфраструктур:  
новые подходы в городских исследованиях**

**18 мая, среда**

**Факультет социологии СПбГУ, ауд. 229**

**19.00**

*Анастасия Головнева (ЕУ СПб)*

**Консолидация городской инфраструктуры отдельного сбора мусора: социотехническая борьба и дисциплинирование пользователя**

Представление о городской жизни вне опыта использования той или иной инфраструктуры кажется фантастическим. Являясь фоновыми социотехническими системами, инфраструктуры упорядочивают и стабилизируют опыт горожанина, облегчая доступ к самым разнообразным благам и услугам. Но что происходит в ситуации отсутствия такой общегородской системы? В докладе мы обратимся к случаю процесса консолидации инфраструктуры отдельного сбора мусора в Санкт-Петербурге. На основании эмпирических данных, собранных в 2014-2016 гг. методами интервьюирования, включенного наблюдения, цифровой этнографии и анализа дневниковых записей сортирующих мусор горожан, мы исследуем попытки создания единой и стабильной сети отношений, позволяющих производимому в домохозяйствах мусору беспрепятственно превращаться во вторичное сырье.

Возможность эмпирического следования за процессом «построения» инфраструктуры, успешного или безуспешного, позволяет нам реконструировать всю сложность социальных и материальных отношений, делающих городскую инфраструктуру возможной, но воспринимаемых в качестве само собой разумеющейся реальности в контексте сложившихся технологических систем. В ходе такой реконструкции мы обратимся к ряду исследовательских вопросов. Во-первых, мы рассмотрим, каким образом мусор проблематизируется разными городскими публикациями, как он становится или не становится повесткой дня и предметом политических переговоров в последнее десятилетие. Этот анализ позволит эксплицировать роль таких «невидимых» в большинстве сложившихся инфраструктур акторов, как государство, городская власть, крупный и малый бизнес. Во-вторых, мы разберем, как складываются локальные инициативы по сбору сортированных отходов от населения в ситуации отсутствия закрепленной модели отдельного сбора мусора, которая бы поддерживалась обладающими доступом к власти и влиянию акторами (городская администрация, крупный бизнес). Мы также обратимся к процессу коммодификации городских отходов и проанализируем те неопределенности, с которыми сталкиваются коммерческие организации в процессе извлечения

экономической прибыли из до-этого-не-нужной материи. Наконец, мы рассмотрим, как меняется повседневный мир сортирующего свои отходы горожанина, вынужденного совершать ряд непривычных для себя процедур и дисциплинируемого требованиями экологической и экономической рациональностей. В итоге мы увидим, как «угнетающая» практика позволяет горожанину переопределять, что такое «мусор», «ненужное» и «грязное».

В концептуализации хрупких и нестабильных отношений, складывающихся вокруг создания городской инфраструктуры, нам поможет подход «ассамбляжного урбанизма» (*англ.* – *assemblage urbanism*), инспирированный акторно-сетевой теорией (ANT). Этнографическая чувствительность этого подхода позволяет рассматривать процессы самого разного статуса и природы: от процесса политических переговоров и борьбы социальных групп за определение того, что есть правильный способ сбора мусора, до роли материальных характеристик городской среды, технологических артефактов и самих отходов в создании «успешной» технологии раздельного сбора мусора.

*Любовь Чернышева (ЕУ СПб)*

### **Создавая новую городскую мобильность: как появление велопроката «Велогород» реформировало городское пространство и сообщество**

Системы городского велопроката (*англ.* – *bikesharing*) третьего поколения (DiMaio 2009) можно встретить на улицах более пятисот городов по всему миру (Larsen 2013). В июне 2014 г. Санкт-Петербург стал третьим городом России, в который перенеслась эта «мобильная» технология. Опирающийся на экономическую модель совместного потребления (Keumolen 2013; Belk 2014), находящийся во владении частных компаний, субсидируемый государством и воспринимаемый горожанами как общее благо, коллективно используемый, но позволяющий совершать индивидуальные поездки, городской велопрокат представляет собой неустойчивую технологию, которая плохо «вписывается» в существующие категории научного анализа и обыденного языка. Частная или общая? Коллективная или индивидуальная? Транспорт или досуг? Подобная неоднозначность системы городского велопроката в целом и проблематичная история появления системы «Велогород» в Петербурге – в частности превращает «Велогород» в интересный исследовательский кейс, в котором велопрокат может рассматриваться как новая городская технология мобильности.

Наше исследование, представленное в докладе, выстроено на пересечении двух направлений – социологии города и STS – и опирается на концепцию городских ассамбляжей (*англ.* – *urban assemblages*), позволяющую переосмыслить город как децентрализованный объект, находящийся в процессе «сборки» в конкретных городских практиках (Fariás, 2009). Стартовой точкой исследования стала попытка разобраться в том, что происходит с городским пространством и сообществом в тот момент, когда в нем появляется новая технология городской мобильности. В докладе будут представлены результаты эмпирического анализа процесса выстраивания инфраструктуры городского велопроката «Велогород» с 2013 по 2015 гг., раскрывающие, во-первых, изменения городского порядка в связи с появлением новых материальных объектов; во-вторых, особенности способа «проживания» города пользователем новой технологии мобильности; в-третьих, отношения, которые выстраиваются между велопрокатом как инфраструктурой мобильности и пользователями. К числу эффектов появления велопроката в городе относятся формирование нового пространственно-временного режима проживания города, перераспределение пространства в пользу нового материального объекта и в то же время обживание этого объекта теми, кто не рассматривается создателями как пользователи. Наконец, пользователь технологии становится не просто получателем услуги, но «живой» частью инфраструктуры, осуществляющей заботу о технологии. Перевод велосипеда из технологии индивидуальной мобильности в технологию коллективной мобильности и сопутствующее ему включение в общую систему разнородных человеческих, материальных, институциональных элементов, сопряжены с возникновением сообщества пользователей, проявляющего себя в ситуациях преодоления неопределенностей в работе инфраструктуры.