



ГОДИШНИК НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ
АСОЦИАЦИЯ НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ В СУ
КАТЕДРА СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ
СУ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
Том 3, 2006-2007

ТРАНСПОРТИРАНЕ И ИНФРА-СТРУКТУРИРАНЕ НА НЕРАВЕНСТВАТА

ЛЮБОМИР ПОЖАРЛИЕВ

Курсова работа по дисциплината "Социология на социалните неравенства:
класически и нови модели"

Ръководител: гл. ас. д-р Светла Маринова

1 . Какъв е проблемът?

Ежедневно ние се придвижваме от една точка до друга, отиваме на работа, отиваме до университета, срещаме се с различни хора на различни места, едни по-отдалечени, други по-близки от позицията, в която се намираме и от субективните ни представи за близко и далечно. Всичко това е в полето на всекидневните представи и някак се подразбира дали ще ни направят път като пресичаме като пешеходци, дали се блъскаме в рейса, в какъв рейс въобще се возим, дали ще попаднем в задръстване и т.н. и т.н. Същевременно може би именно на това всекидневно ниво има някакъв проблем, има някакво недоволство и усещане за несправедливост от определени групи, индивиди по различни поводи. Но социологическият поглед може да види много повече от тесните ни проблеми, които ни касаят и да се опита да открие някои вътрешни отношения и характеристики, които правят възможен този проблем. А той е на много пластове и се проявява по различен начин за различни агенти и по различни поводи. Само ще обърна още малко внимание на пъстротата на инфраструктурата и придвижването, като изброя някои наличности, характерни за София. От една страна има множество типове транспорт, които условно могат да бъдат разграничени на обществени и индивидуални. Например обществените – различните видове трамваи, тролей, автобуси, метро, дори влакове и други. Тук може би спадат и двата вида таксита – маршрутни и обикновени. Индивидуалните – различни марки и видове коли, колелета, ходенето пеш, придвижване със скейтборд, ролери, дори с каруца или кон и т.н. Инфраструктурата – различни по големина улици, булеварди, водещи до различни места, отсъствието на улици, дупки, асфалтирани и неасфалтирани улици, кръстовища, светофари, пешеходни пътеки, квартали, междублокови пространства, градинки, детски площадки и т.н. и т.н. Изброяването може да продължи едва ли не до безкрайност и дори непредполагаеми неща могат също да спаднат към инфраструктурата и транспорта. А отвъд, между и зад тях съществуват множество отношения, социални позиции, напрежения, различни стилове на живот, символи, престиж и какво ли още не. Тук трябва да добавим и външните обективни(в смисъл на мерни единици и стандарт) и вътрешните(лично

преживяни, разтеглени, забавени, колективни или строго субективни) времево-пространствени измерения на инфраструктурата и транспорта, които са тяхна главна характеристика и които ги правят както интересни, така и особено сложни и трудно поддаващи се на изследване. С тези думи искам от една страна да покажа колко мащабен е проблемът и полето за изследване, тъй като той може да обхване почти всичко налично в нашия социален свят и, струва ми се, че няма да е грешка да се каже, че чрез транспорта и инфраструктурата и всичките им присъщи отношения, символи, зависимости и т.н. може да бъде реконструиран целия социален свят, разбира се от различни социологически перспективи, от различна изследователска гледна точка, по различни проблемни области и с различни методи и понятия. От друга страна искам така да заявя невъзможността ми за изчерпателност и липсата на претенция за такава.

Настоящият проект цели да разкрие до някаква степен само частица от многопластовите отношения, в случая неравенства, които се разкриват в сферата на транспорта и инфраструктурата в София-град, и по-точно в един софийски квартал – Драгалевци.

2. Теоретичен подход и модел.

Мисля да използвам два теоретични подхода, анализиращи старите и нови неравенства – този на Пиер Бурдийо и на Райнхард Крекел за Център и Периферия, доколкото съм го разбрал от представянето на Яна Маркова.

Доколкото разбрах, Р. Крекел се интересува от достъпа до ресурси – обществени блага и услуги, но и достъп до работни места, които формират неравенства. Инфраструктурата и транспортът пряко засягат достъпа до ресурси и по този начин обуславят социални различия, които могат да се осъзнаят като неравенства, т.е. да произведат дискурс за социални различия /Светла Маринова/. Така могат да се установят скрити неравенства, немислени непременно през достъп до пазара на труда.

Подходът на Бурдийо пък ми е необходим, за да проверя как тези не толкова видими неравенства се обуславят от класически характеристики на позициите в социалното пространство, зависещи от типовете капитал – икономически, символен, културен, социален, които задават социални неравенства.

От гл.т. на Бурдийо има два критерия за това как може един ресурс да бъде мислен като капитал:

- 1) необходима е общоприета ценност на ресурса;

2) необходимо е този ресурс да не бъде общодостъпен;

Ако едното от тези две условия не е изпълнено, това не е капитал, а ресурс (няма дистинкция, отличителност).

Ценността на инфраструктурата допускам, че е общосподелена. Тя по принцип трябва да бъде общодостъпна, същевременно обаче ключова моя хипотеза е, че ако тя не е развита, то достъпа до бърз и мощен транспорт преодолява нейните недостатъци, т.е недостатъците на инфраструктурата могат да се капитализират, ако човек разполага с икономически капитал, позволяващ му закупуване на мощни транспортни средства, изграждане на допълнителна инфраструктура и облагородяване със собствени финансови средства.

Второ, от гл.т. на концепцията му за стила на живот ползването на определен тип транспорт е ясен дистинктивен белег, задаващ символически различия.

Трето, в ситуация на социална промяна, интересно е да се проследи трансформацията на различни типове капитали и утаяването им в определен стил на живот, включително от гл.т. на достъп до определени ресурси.

Ето какви са определенията за инфраструктура и транспорт, които открих в Уикипедия

И́нфраструктура (от латински *Infra* + от руски *Структура*) се нарича съвкупност, комплекс от съоръжения, система от отрасли и материални средства, които обслужват производството и осигуряват условия за функциониране и възпроизводство на обществото, оперативно оборудване на територия, включително и на театъра на военните действия.

Видове:

1. Производствена инфраструктура: пътища, канални, водохранилища, пристанища, мостове, летища, складове, транспортни съоръжения

2. Социална инфраструктура – училища, детски градини, здравни служби, магазини, заведения за обществено хранене и т.н.

3. Военна инфраструктура

В случая ще ме интересува част от производствената инфраструктура – пътища, канализация и социалната инфраструктура.

Транспортът включва в себе си няколко аспекта; грубо могат да се разбият на инфраструктура, транспортни средства и управление. Инфраструктурата включва използваните транспортни мрежи и пътища, въздушни коридори, канални, тръбопроводи, мостове, тунели, водни пътища и т. н.), а също транспортни възли или терминали, където се извършва товаро-разтоварни дейности или прехвърляне на пътници от едни на друг вид транспорт (например, летища, гари, автобусни спирки и пристанища).

Транспортните средства обикновено са автомобилите, велосипедите, автобусите, влаковете, самолетите. Под управление се разбира контролът над системата, например сигналите на светофарата, железопътните стрелки, управлението на полетите и т. н., а също така правилата (освен всичко останало и правилата за финансиране на системата: платени пътища, данъци и акцизи върху горивото и т. н.).

В случая ще ме интересува част от транспортната инфраструктура, както публичен и частен транспорт – в горната дефиниция описанието не е пълно. Публичният транспорт включва и трамваи, таксите, маршрутни таксите; частният може да включва и мотоциклети, каруци.

3. Предмет на изследването:

Ролята на инфраструктурата и транспортните средства за структурирането на дискурс за неравенства в един софийски квартал.

4. Обект на изследването:

Квартал Драгалевци.

Избирам Драгалевци поради следните причини: Както пише в един сайт /виж по-долу/ квартал Драгалевци е един от най-престижните и скъпи квартали в София. Той има интересна история. Драгалевци е било софийско село, след това вилна зона по времето на социализма, сега, както пише в сайта, той е «предпочитан за средите на бизнес- елита и хората с висок социален статус.» Така сега в него живеят местни хора, хора с висок социален статус по времето на социализма – например артисти, а в момента се заселват хора от “средите на бизнес елита”, т.е. можем да очакваме

различни дискурси за социални неравенства от гледна точка на сравняването на всички тези групи една с друга – местните, соцелита и новите богати. Тъй като Драгалевци е доста отдалечен от центъра на София, допускам, че инфраструктурата като пътища, както и транспортът, разбран като типове превозни средства, ще е значим индикатор за конструирането на разказа за неравенства.

5. Цел и задачи на изследването:

Целта на изследването е да установи до каква степен инфраструктурата и транспорта оформят, произвеждат и възпроизвеждат социални различия в един софийски квартал и до каква степен те формират дискурс, който задава неравенства.

Задачи:

Да се опише инфраструктурата на квартал Драгалевци: пътища, канализация, магазини, социална инфраструктура – училища, здравни служби и т.в.

Да се опише обществения транспорт в квартал Драгалевци – видове, регулярност на движението, степен на амортизация

Да се опишат частните превозни средства, видими в квартала

Да се провери до каква степен инфраструктурата и използването на различни типове транспорт обуславят разказ за социални различия, следователно лежат в основата на социални неравенства.

6. Хипотези:

1) Инфраструктурата и участието в движението изразяват, легитимират, формират и възпроизвеждат различни типове неравенства

2) Развитата инфраструктура гарантира равен достъп на всички участници в движението. Напротив, неразвитата инфраструктура формира и възпроизвежда социални различия, които могат да доведат до социални неравенства.

а) Не добре развитата инфраструктура засяга и неравнопоставя индивиди и групи с по-нисък икономически капитал и статус - инфраструктурата е непреодолима и не дава достъп до значими места

б) Не добре развитата инфраструктура привилегирова тези със значим икономически капитал, тъй като те могат да преодоляват инфраструктурните проблеми с по-мощни транспортни средства /джипове/ или с доизграждането на собствена инфраструктура и така имат достъп до всички места

3) Инфраструктурата и движението се възприемат като дистинктивни изразители на

а) престиж

б) културен и икономически, и по-малко социален капитал

с) различен статус

4) Определени типове транспорт, отсечки, квартали и работни места са по-престижни от други и имат различни символни значения за конструиране на неравенствата

а) За групи с по-нисък статус отдалечеността на работното място от жилищното и от други важни места води до ограничаване на достъпа от една страна и до загуба на време, респективно на пари, което затвърждава неравенството.

б) За групи с по-висок статус отдалечеността на работното място от жилищното и от други важни места е въпрос на престиж, стил на живот и символно разграничение и неограничава достъпа им.

7. Изследователски методи:

7.1. Включено наблюдение, регистриращо:

Типове строителство – селски къщи, соц вили, бараки, къщи на новите богати; къде са застроени – в регулирани или нерегулирани парцели

Канализация

Улици, пътища – има ли дупки, има ли селски пътища, до кои къщи водят, какво става с пътищата, когато вали дъжд и сняг

Магазини, кой пазарува в магазините, цени в магазините

Обществен транспорт – автобуси, степен на амортизация на автобусите, регулярност на движението на автобусите, кои се возят в тях (типизация на превозващите се); маршрутки, степен на амортизация, регулярност на движението, кои се возят с тях

Какви частни превозни средства се използват – коли, марка и модел на колите, степен на амортизация /година на произвеждане, външен вид/, велосипеди, мотоциклети, каруци

Засичане на време за достигане на определено място – до началната спирка на автобуса – чрез кола, чрез автобус, чрез маршрутка.

Връзки с други превозни средства от началните спирки на автобуса

7.2. Полуструктурирани интервюта:

С представители на различните групи, живеещи в квартала: местни жители – родени в квартала и с корен оттам; хора с вили, построени по време на социализма – „соцелит“; хора, заселили се в последните години – „новобогаташи“

Част от интервютата ще се проведат с хора, пътуващи в обществения транспорт.

Изследователски въпроси ще засягат ползването на определени транспортни средства, достъпа до определени обществени услуги и блага; оценка на инфраструктурата; оценка на социалните разлики от гл.т. на достъпа до различни места и ползването на определени превозни средства.

Използвана литература:

1. Маринова, Светла. 2007. Лекции
2. Протоколи от курса по социология на социалното неравенство, 2007
3. Robert, Jean. 2004. Archipel [Monatsblatt] , Nr. 113 (02/2004) GESTERN - HEUTE - MORGEN :Der Automobilverkehr Röntgenaufnahme der industriellen Kontraproduktivität

Приложение:

Квартал Драгалевци

[Вижте къде се намира на картата Имоти в град София - кв. Драгалевци](#)



„Драгалевци” е един от най-престижните и скъпи квартали на гр. София.

ИСТОРИЯ И МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ

Близостта му до центъра на града и планината „Витоша”, отличната панорама и комуникации го правят изключително атрактивен за живеене, предпочитан за средите на бизнес- елита и хората с висок социален статус. Възникнал преди векове, с годините се превръща в скъпа вилна зона на столицата. Кв. „Драгалевци” е разположен в подножието на планината, между кв. „Симеоново” и кв. „Бояна” в близост до „Околовръстния път” на гр. София.

АРХИТЕКТУРА

Кварталът е застоен преди всичко с луксозни къщи, вили с просторни дворове, еднофамилни къщи и малки семейни хотели. Тенденциите за строителство в района са насочени към строителство на комплекси от къщи с контролиран достъп. Такива има изградени вече в района, а други все още се строят. Цените на имотите в кв. „Драгалевци” поддържат едни от най- високите нива в столицата. Свободните терени намаляват.

ОБРАЗОВАНИЕ, ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ, СТОПАНСКА ДЕЙНОСТ И ОТДИХ

В квартала има едно държавно училище „В.Левски” на ул. “Белла Донна” №1 и едно частно училище с изучаване на английски език „Св. Георги”. Здравната служба е на адрес ул. “Хан крум” № 5-7, има и много частни детски градини, една от които е ЧДГ „Чуден свят” на ул. “Маточина” №2А. Кварталът има кметство и поща, разположени на пл. “Цар Иван Александър”. Близостта до Витоша и един от най-популярните манастири в района – „Драгалевския манастир”, правят мястото предпочитано за разходка през уикендите. В района има много добри ресторанти и няколко хотела /един от които 5 звезден/. В близост се намира и манастира “Св. Богородица”, строен през 13-ти век. В квартал “Драгалевци” е изградена двуседалкова въжана линия, която свързва квартала със ски–пистите на Витоша.

ТРАНСПОРТ

Основната транспортна връзка на квартала е центъра на града е бул. „Черни Врѣх”. Оттук минават:

- автобуси (А) № 98 № 64;
- както и маршрутни таксита - № 40, 25, 41.