

KONCEPTUALNI OKVIR SONARAVNE MOBILNOSTNE STRUKTURACIJE V RAZMERAH NADNACIONALNEGA POVEZOVANJA**

Povzetek. Strukturna dinamika družbene (vertikalne) mobilnosti je pomemben kazalec za pojasnjevanje družbenih sprememb. Prostorska mobilnost kot element vertikalne mobilnosti je v sociologiji šibko prisotna. V prispevku zagovarjamo trditev, da je v procesih zmanjševanja sedentarnosti in krepitev fluidnosti družbenoprostorskih procesov potrebno iskati argument za integrirano obravnavo mobilnosti. Analiziramo neskladnost med rigidno časovno prostorsko organiziranostjo nacionalne družbe s procesi deteritorializacije, nadnacionalne integracije in sonaravnega razvoja. Na primeru izobraževanja in zaposlovanja pokažemo, zakaj mobilnost postaja osrednji vidik socialnega vključevanja. Pri pojasnjevanju se naslanjamo na izvorni Giddensov koncept časovno-prostorske distanciacije, ki pomeni raztezanje družbenih sistemov v prostoru in času ter tako relativizira pojmovanje strukture in delovanja. S preliminarno zasnovo mobilnostne strukturacije postavimo okvir za razreševanje dileme v razmerju med nacionalno integracijo in nadnacionalno mobilnostjo v kontekstu strukturne kohezivnosti EU. Prispevek zaključujemo s slovenskim primerom. Ugotavljamo nizko stopnjo mobilnostnega kapitala, ki je posledica rigidne, nesonaravne teritorialne organiziranosti, usmerjene k bivanjski sedentarnosti.

Ključni pojmi: *prostorska mobilnost, teritorialna kohezija, mobilnostna strukturacija, mobilnostni kapital*

Uvod

Družbena (vertikalna) mobilnost je ena najpomembnejših tematik v sociologiji vse od njenega nastanka. Vsaka raziskovalna artikulacija vertikalne mobilnosti predpostavlja teoretično konceptualizacijo družbenega

* Dr. Marjan Hočevar, izredni profesor, Fakulteta za družbene vede, Univerza v Ljubljani, Slovenija.

** Izvirni znanstveni članek.

razslojevanja, tj. neenake porazdelitve virov, moči in položajev v družbi (Erikson, Goldthorpe, 1992). Strukturna dinamika družbene mobilnosti v času je pomemben kazalec pojasnjevanja institucionalnih, ekonomskih in kulturnih sprememb, zlasti pa skladnega trajnostnega razvoja družbe. Na ravni akterja so pri empiričnem raziskovanju najpogosteje uporabljeni kazalci znotraj- ali medgeneracijskih poklicnih prehodov in gibanje med poklicnimi skupinami. Prostorska (geografska, migracijska, lateralna) mobilnost kot element vertikalne mobilnosti je v sociologiji tako konceptualno kot empirično raziskovalno šibko prisotna. Vprašanja, ali in kako na družbeno dinamiko vpliva normativna prostorska organiziranost družb(e) in ali prostorsko mobilnostne vrednote opredeljujejo trajnostni družbeni razvoj, sta slabo raziskani. Študije prostorske mobilnosti in migracij se osredotočajo na gibanje v prostoru/času – namesto na vzajemno delovanje med akterji, strukturo in razširjenim kontekstom družbene integracije v sedanjem času.

Običajno je prostorska mobilnost le ena od »inferiornih« odvisnih spremenljivk vertikalne mobilnosti ob ključnih, kot so izobrazba, starost in spol. Povezave in/ali korelacije med spremenljivkami so zato nejasne. Vprašanje, ali, denimo, sposobnost ali pripravljenost (»prožna motivacija«, »motilnost«) na preselitev ali na oddaljeno vozaštvo vpliva na poklicne prehode, je redko predmet mobilnostnih analiz (Savage, 1988; Kaufmann, 2004; Payne, 2017).

V prispevku najprej obravnavamo razloge za dve prevladujoči značilnosti pri preučevanju mobilnosti znotraj sociologije in družboslovja nasploh. Prvič, sedentarni pristop pri konceptualizaciji in raziskovanju, ki izhaja iz determinističnega pojmovanja hierarhično in teritorialno organizirane nacionalne družbe kot samoumevnega okvira večine družbenih razmerij. Drugič, razdrobljenost subdisciplinarnih obravnav t.i. vertikalnih in horizontalnih vidikov mobilnosti. Ugotavljamo, da je bilo v preteklosti ločeno in nepovezano raziskovanje družbene in prostorske dinamike ter širše družbenoprostorskih procesov še razumljivo. Večina »družbenih premikov« v času je bilo namreč bolj inkrementalnih, z izjemo občasnih ter cikličnih pretresov, kot so revolucije, vojne ter posledično potiski k množičnim migracijam. Družbena in prostorska mobilnost sta bili v splošnem skladni ali pa so bile neskladnosti pojasnljive. Obenem pa so bili, denimo, tudi izobraževalni kurikulumi, poklicni položaji in zaposlitve bolj stabilni. Zagovarjali bomo trditev, da je prav v procesih zmanjševanja ali vsaj rekonfiguracije sedentarnosti in krepitve fluidnosti družbenoprostorskih praks potrebno iskati argument za integrirano obravnavo mobilnosti – »mobilnosti z veliko začetnico«. In sicer: a) na ravni družbene strukturiranosti, b) družbene organizacije in c) individualnih življenjskih potekov. Povečana ali vsaj prerazporejena mobilnost predstavlja za trajnostni razvoj družbe mehanizem teritorialnega uravnoteževanja velikih in vse bolj nevzdržnih razlik v obremenjevanju družbenih in okoljskih resursov.

Pri tem se v izhodišču naslanjamo na izvorni Giddensov koncept *časovno-prostorske distanciacije* (znotraj njegove teorije strukturacije, 1984, 1990), ki pomeni raztezanje družbenih sistemov v prostoru in času ter tako relativizira pojmovanje strukture in delovanja. Na primeru izobraževalnih in zaposlitvenih (ne)stabilnosti pokažemo, da večina razprav o manifestnih pojavih, kot so deindustrializacija, postfordizem, fleksibilizacija, hibridizacija, konvergenca, globalizacija, tveganje ipd., opisuje ali anticipira globlje družbene spremembe, ki so posledica povečevanja dostopnosti v prostoru in času. Te spremembe nakazujejo povsem nova, bolj fluidna razmerja med družbeno strukturo (institucionalno integracijo) in delovanjem posameznikov (njihovo adaptabilnostjo) v prostoru in času. Predlagamo preliminarno zasnovo hevrističnega pripomočka – *mobilnostno strukturacijo*, ki bi konceptualno in metodološko omogočala povezano raziskovanje družbene in prostorske mobilnosti. Pri tem se ob Giddensu naslanjamo še na razvijajoči koncept *motilnosti in mobilnostnega kapitala*. Gre za analitični konstrukt, ki opisuje potencialne, pripravljenost in izvedbeno sposobnost ljudi, informacij in dobrin, da so geografsko in družbeno gibljivi (Kaufmann, Bergman, 2004). S tega vidika je *motilnost* kot oblika kapitala sistemska operacionalizacija težnje po uravnoteženem razvoju medsebojno povezanih (nacionalnih) družb, kar sodi v okvir prizadevanj k evropski kohezivnosti. Širši kontekst so še razprave v okviru *mobilnostne paradigme* (Urry, 2000; Bergman, 2003), ki predstavljajo radikalni zasuk od sedentarne sociologije nacionalnih družb.

Na primeru izobraževanja in zaposlitev analiziramo neskladnost med rigidno časovno prostorsko organiziranostjo nacionalne družbe, procesi deterritorializacije ter evropske integracije. *Mobilnostna strukturacija*, kot jo opredeljujemo, predpostavlja postopno konvergenco evropske institucionalne integracije, ki je hkrati mediator in posledica razširjenih omrežij akterjev skozi čas, na različnih teritorialnih ravneh. Če je časovno prostorska organiziranost rigidna, npr. spodbuja bivanjsko sedentarnost (lastništvo nasproti najemanju, deljenju bivališča), mehanizmi integracije ne delujejo. Rigidnost omejuje oz. pogojuje mobilnostne potencialne (izbire, strategije) ali vsaj ne spodbuja »gradnje« mobilnostnega kapitala posameznikov in skupin. Ker problematika preteklih politik prostorskega načrtovanja oz. njen vpliv na vzroke sedentarnosti presega tematiko tega prispevka, jo umestimo v razpravo o povezanosti prostorske organiziranosti (poselitve) in mobilnosti zgolj s kratko retrospektivo.

Na koncu razpravo umestimo v značilen slovenski primer rigidnosti teritorialne organiziranosti, ki (med drugim) vpliva na nizko stopnjo znotraj- in nadnacionalne mobilnosti izobraževanja in delovne sile. Ta argument podkrepimo s prispodobno življenjskih prioritet: »*najprej štal'ca, potem krav'ca*«, ki močno opredeljujejo življenjske poteke posameznikov in življenjskih skupnosti, npr. družin. Kot argument podajamo primer visokega deleža

razpršenih lastniških bivališč (družinskih hiš) glede na izrazito nizek delež najemniških in strnjenih večstanovanjskih bivališč (Uršič in Hočevar, 2007). Naša predpostavka je, da izrazita bivanjska sedentarnost – poleg zoženega vrednotenja kvalitete življenja (narava, izraba časa) – pogojuje mobilnostne vzorce populacije, vključno z zaposlitvenimi. Ugotavljamo visoko stopnjo družbeno strukturne pogojenosti delovanja akterjev in posledično nizko stopnjo izražene motilnosti – mobilnostnega kapitala.

Zaključimo z ugotovitvijo, da kljub preliminarni in eksemplarični naravi tega prispevka, opiranje na Giddensov model *časovno-prostorske distanciacije* in Kauffmanov uvid v *motilnost* – kapaciteti akterjev in družbe v dinamičnem prežemanju strukture in delovanja, ponuja možnost nadaljnje debate o uporabnosti *mobilnostne strukturacije* pri preučevanju sodobne trajnostne mobilnosti.

Trajnostne obravnave mobilnosti z vidika strukture in delovanja

Kot za mobilnost slikovito ugotavlja Vincent Kaufmann, je že sam pojem etimološko metaforičen, večpomenski, zato je konceptualno težko opredeljiv (2014: 1), tako z vidika družbene strukturiranosti, časovno-prostorske organiziranosti družbe kot delovanja akterjev. Tako je lahko mobilnost v eni skrajnosti ohlapen in najsplošnejši okvir za razumevanje tipa družbe ter družbenega delovanja: npr. tradicionalne, sedentarne nasproti moderni, mobilni družbi. Mobilnost pa je lahko v drugi skrajnosti povsem konkreten pripomoček npr. za raziskovanje stopnje zasebne (avto)mobilnosti nasproti rabi javnih prevoznih sredstev. Vmes je še cela vrsta pomenov, ki jih vsaka subdisciplina razume in raziskovalno uporablja po svoje.

Razdrobljenost raziskovanja mobilnosti onemogoča celovit zajem problematike prav v obdobju »hitre družbe« ter »mobilizacije družbenosti« prek zamišljene in dejanske zamejenosti nacionalnega teritorija (Hočevar in Zorman, 2013)¹. Na podlagi retrospektivnega pregleda literature in spremljanja empiričnega raziskovanja o mobilnosti je mogoče izluščiti dve problematični značilnosti, ki sta v zadnjem desetletju, poleg »pospešene« družbene dinamike same, privedli k novim poudarkom preučevanja mobilnosti:

- a. subdisciplinarna razdrobljenost: posledica je bolj aditivna akumulacija, manj pa povezanost vedenja in znanja o mobilnosti,

¹ *Glede na to, da je tematika mobilnosti neizogibno povezana s širšimi procesi globalizacije (nacionalne integracije), tu zgolj ilustrativno navajamo izsek obravnave problema fragmentacije vedenja sociologa Zdravka Mlinarja: »Vendar pa je ravno ob največji stopnji kompleksnosti hkrati najbolj očitno, da se z naštevanjem in dodajanjem še tako številnih posameznosti ali fragmentov ne bomo približali celoti. Celo najširše sprejeta teorija svetovnega sistema, ki pa ni presegla sektorske (ekonomske) omejenosti, predstavlja bolj zorni kot gledanja, znotraj katerega imamo velike bloke agregiranih posameznosti, kot pa podlago za visoko stopnjo organizirane kompleksnosti v spoznavnem procesu.« (2007: 577)*

- b. konceptualni in metodološki sedentarizem: posledica je prevelika osredinjenost na teritorialno zamejeno, hierarhično organizirano nacionalno in premalo na nadnacionalno družbeno integracijo.

V sociologiji na eni strani prevladuje položajno razumevanje vertikalne mobilnosti. Ta problematizira in meri strukturno družbeno neenakost, distribucijo moči ter reprodukcijo različnih hierarhij. Znotraj subdisciplin študij izobraževanja, dela in zaposlovanja (deloma v migracijskih študijah) je fizični premik v prostoru (od točke A k B) razumljen instrumentalno ali lateralno, kot eden od morebitnih dejavnikov pri doseganju ali ohranjanju zaposlitvenega položaja (Recchi *et al.*, 2006; Ng *et al.*, 2007). Na drugi strani so prostorske in transportne študije, ki so usmerjene k preučevanju ravni teritorialne organizacije, dostopnosti, bližine in oddaljenosti, ki v splošnem vplivajo na družbeno strukturo in delovanje ter konkretno na zaposlitvene premike (Boden in Molotch, 1994; Aybek *et al.*, 2015). Vmes so še interpretativne subdiscipline, ki mobilnost motrijo z vidika komunikacij, medijskih prezentacij, spolnih diskurzov, življenjskih slogov in oblikovanja identitet (Cresswell, 2006; Salazar in Smart, 2011; Kalčić *et al.*, 2013). Raziskovalno prepletanje posamičnih vidikov, ne da bi le-tem vnaprej pripisali »vertikalne« ali »horizontalne« lastnosti mobilnosti, pa je v sociologiji malo. Toda poizkusi konceptualnih povezovanj (npr. Urry, Kaufmann, Kellerman, Sheller) vzporedno s kritikami le-teh in začetek izdajanja kvalitetne čez-disciplinarne periodične publikacije *Mobilities* leta 2006 (Taylor & Francis, založnik)² obetajo interdisciplinarni napredek.

Razdrobljenost raziskovanja mobilnosti razumemo predvsem kot ločeno, nepovezano in vzporedno preučevanje t.i. vertikalnih ter horizontalnih vidikov in, bolj specifično, družbene in prostorske mobilnosti. Splošne, celo samoumevne predpostavke o medsebojni povezanosti med družbeno in prostorsko gibljivostjo so sicer v jedru vsakega sociološkega razmisleka ne glede na epistemološko izhodišče od nastanka discipline v devetnajstem stoletju naprej. Obstaja splošno soglasje, da so, denimo, prehodi iz tradicionalne v moderno (in nato postmoderno) družbo posledica medsebojno pogojenih procesov industrializacije in urbanizacije ali kasneje deindustrializacije in dezurbanizacije. Dokler sta bila produkcijski način in poselitev samoumevno ter relativno trajno pogojena – npr. s koncentracijo delovnih mest v tovarnah znotraj industrijskih središč ali ob njih in posledično strnjenim načinom poselitve –, ni bilo posebnih dilem o mehanizmu delovanja mobilnosti. Strukturne determinante so močno pogojevale

² Revija je v osmih letih dosegla visoko lestvico vpliva citiranja (Thomson Reuters Journal citation reports); faktor vpliva za 2015 je bil 1.569. Zanimiv se nam zdi poudarek, da je revija zlasti visoko uvrščena v kategorijah geografija in transportne študije, nižje pa znotraj socioloških periodičnih publikacij.

delovanje akterjev. Toda že premik od industrijske (fordistične) produkcije k manj časovno-prostorsko stabilnim storitvenim dejavnostim prinese nova razmerja, ki vplivajo na strukturo, organizacijo in distribucijo delovne sile v času in prostoru. Vprašanje je, ali te spremembe ohranjajo nedotaknjenost med strukturno pogojenostjo akterjevega delovanja ali pa se njuno razmerje spreminja v smeri povečevanja avtonomnega delovanja posameznikov ter kolektivov.

Kljub tej daljnosežni spremembi sta se, denimo, če se tu omejimo samo na dve subdisciplinarni področji, ki obravnavata delo, izobraževanje in prostor, industrijska in urbana sociologija divergentno razvijali s skromnim in ohlapnim povezovanjem. Prožnost zaposlitve ali vseživljenjsko izobraževanje sta očitna primera problematiziranja sedentarnosti in gibljivosti. Geograf David Harvey je že od začetka sedemdesetih let prejšnjega stoletja eden redkih konsistentnih kritičnih opazovalcev in teoretikov reprodukcije neenakosti v prostoru. Njegovo opažanje pomanjkanja povezav med sociološko in geografsko imaginacijo pri preučevanju reprodukcije neenakosti v kapitalističnih družbah (1990) dobiva dandanes, ko so prostorsko-časovni odtisi očitnejši del razslojevalne kompleksnosti, nov pomen v »mobilnostni imaginaciji«, ki prinaša nestabilnost in tveganja v priložnostih (Kesselring, 2008: 77).

V kratkem prikazan širok razpon razumevanja mobilnosti je primer heterogene, pa tudi nejasne metodološke, pojasnjevalne, izkustvene, diskurzivne in etimološke prakse v sociologiji. Ravni družbene realnosti se obravnavajo nepovezano, sektorsko, teritorialno in hierarhično po posamičnih subdisciplinah (Urry, 2007). Ni torej naključje, da se z namenom redukcije kompleksnosti v različnih družboslovnih disciplinah in znotraj njih mobilnost večinoma uporablja s pridevniki, kot so npr. družbena, prostorska, izobraževalna, trajnostna ali zaposlitvena. Kot smo nakazali, že medsebojna relacija dveh očitnih pomenov, gibanja v fizičnem prostoru in gibanja v družbenem (socialnem) prostoru, v sociologiji konceptualno ni povsem jasna, čeprav je v izhodišču samoumevna. Če k tej relaciji dodamo še naraščajoči pomen virtualne oz. telekomunikacijske mobilnosti, tako v smislu komplementarnosti kot nadomestljivosti fizičnemu gibanju ali gibanju družbenih položajev, se pridevniški nabor še poveča.

Za obravnavano tematiko v tem prispevku je pomenljiva dvojnost pomena sedentarnosti in gibljivosti sociologije same in družbe, ki je predmet njenega preučevanja. O pomanjkanju analitične anticipacije, ki bi sociologijo moralo razlikovati od drugih družboslovnih disciplin in jo ohranjati relevantno v razmerah »post-družbenosti«, vizionarsko razpravlja John Urry v delih Sociologija onkraj družb: mobilnosti za 21. stoletje (2000), Mobilnosti (2007) in Mobilna življenja (2010). Njegov argument je, da v sociologiji od njenega nastanka prevladuje »metodološki nacionalizem«, ker je kontekst obravnave institucionalne integracije predvsem nacionalna družba. Avtor

se poleg problematike sedentarnosti dotika tudi razdrobljenosti tematiziranja mobilnosti.

Veliko sociologije dvajsetega stoletja je temeljilo na študijah dela, dohodka, izobraževalne in družbene mobilnosti. Ti avtorji obravnavajo družbo kot uniformirano površino, pri tem pa ne uspejo zaznati geografskih križišč regije, mest in krajev z družbenimi kategorijami razreda, spola in etničnosti. Še več, odvijajo se ključni tokovi ljudi znotraj, predvsem pa izven teritorialnosti vsake posamične družbe. Ti tokovi se nanašajo na različna pričakovanja in želje, na delo, stanovanje, prosti čas, vero, družinska razmerja, kriminal, iskanje azila itd. (Urry, 2000: 2-3)

Predlaga dopolnjeno, če že ne povsem spremenjeno sociološko agendo, ki bi vsaj toliko pozornosti kot sedentarni (»kontejnerski«) družbeni integraciji namenjala preučevanju prepleta mobilnosti ljudi, objektov, podob, idej in informacij. To ne bi bila disciplina, ki je, kot sedaj, osredotočena zgolj na človeško družbo, temveč bi bila organizirana okrog omrežij, mobilnosti in horizontalnih fluidnosti. Šele takšna sociologija bi bila lahko resna kandidata za sodelovanje v nastajajočih postdisciplinarnih konfiguracijah. S tem bi se otesla strahu pred begom »družbenega« v druge discipline in lamentiranja o trivializaciji njenega osnovnega objekta preučevanja s strani drugih disciplin, celo naravoslovnih. Razen redkih preglednih člankov (Stjernström, 2004) pa, presenetljivo, v literaturi nismo zasledili primerjalne obravnave Urryjevega poizkusa združevanja strukturne integracije in mobilnosti akterjev z Giddensovo teorijo strukturacije, katere podlaga je časovno-prostorska distanciacija kot značilnost prežemanja strukture in delovanja v modernih družbah. Prav smiselnost povezave fenomena trajnostne mobilnosti s strukturo in delovanjem je naš osrednji analitični argument v tem prispevku.

Urryjeva naziranja, kot so bila v preteklosti Giddensova, so razumljivo predmet kritične presoje. Kritike se najprej nanašajo na obrambo »klasične« sociologije kot discipline, ki mora še naprej kritično in humanistično, vendar realistično obravnavati človeško združevanje in delovanje (Turner, 2007). Drugi del kritik je osredotočen na zavračanje Urryveve epistemološke »razpuščenosti« ter paradigmatške nedoslednosti (Faist, 2013). Močna kritična ost je usmerjena še v avtorjevo relativizacijo reprodukcije neenakosti ter tveganj, povzročenih z ideološkim diktatom mobilnosti (Shove, 2002). Ta del kritike spominja na očitke Giddensovi strukturaciji kot preoblečeni reaffirmaciji pozitivizma in širjenja neoliberalne ideologije. Za razpravo o zaposljivosti in izobraževanju so posebej zanimiva kritična opažanja, ki zadevajo naš predlagani konceptualni razmislek o *mobilnostni strukturaciji* v nadaljevanju. Tu zlasti mislimo na družbene implikacije časovno-prostorske

dostopnosti, ki pod vprašaj postavljajo poudarjeno afirmativno razumevanje mobilnosti nasproti zavračanju sedentarnosti (Kesselring, 2008). Če upoštevamo vpliv informacijsko komunikacijske tehnologije, namreč ni povsem jasno, ali se bomo gibal bolj ali manj ali zgolj drugače. Tako sedentarnost kot mobilnost imata lahko danes povsem nasprotujoče učinke, če kot nazoren primer vzamemo, denimo, virtualno izobraževanje, delo doma oz. različne oblike oddaljenega dela.

Preliminarno torej lahko ugotovimo, da je razmerje med gibanjem in mirovanjem ter bližino in oddaljenostjo – bodisi prostorskim bodisi položajnim – vse bolj kompleksno, zato je tudi manj samoumevno. Mobilnost je sicer res lahko razumljena zgolj kot gibanje (premikanje, potovanje) v fizičnem prostoru, ki ima, lahko pa tudi ne, družbene učinke in obratno. Gibanje v fizičnem (ali virtualnem) prostoru ni nujno povezano ali simultano z gibanjem v družbenem prostoru. Družbena mobilnost, npr. doseganje višjega zaposlitvenega položaja, iz različnih razlogov pogosto ne vključuje, ne zahteva ali ne predvideva fizične mobilnosti. Toda za vedno več zaposlitev, zlasti za visoke zaposlitvene položaje, je t. i. horizontalna mobilnost ali pripravljenost nanjo, sestavni del »opisa dela in nalog« (Ng *et al.*, 2007). Če upoštevamo, da t. i. vertikalna mobilnost ni več pretežno linearna (regresivna ali progresivna) in ni več zgolj hierarhična v klasičnem smislu položajev, temveč je vse bolj spremenljiva v času, je lahko prav sposobnost ali pripravljenost na trajno, občasno ali začasno premikanje v prostoru dejavnik celotne »mobilnostne infrastrukture«, tako posameznika, skupin kot družbe. Tako se, denimo, izzivi napredovanja v zaposlitveni karieri posameznika spreminjajo iz klasičnega vzpenjanja po položajni lestvici znotraj hierarhične strukture s preusmeritvijo v sposobnost drsenja iz enega v drug razvijajoči se delovni projekt brez klasične spremembe položaja, vendar v različnih geografskih okoljih. Sposobnost, da se »orientirano premikamo«, ni bistvenega pomena samo za karijerne perspektive, temveč tudi za družbeno integracijo nasploh. »Mobilnost z veliko začetnico« postaja osrednji vidik socialnega vključevanja, trajnostnega razvoja družbene kohezivnosti. Vpetost posameznikov v razširjene, prostorsko razpršene relacijske modalitete (Boltanski in Chiapello, 2001) nakazuje spremembe v razumevanju družbene integracije in avtonomije akterjev. Razširjene modalitete se nanašajo na širše procese deterritorializacije nacionalne družbe in dehierarhizacijo ravni teritorialne organiziranosti znotraj nacionalnih družb, kar vpliva na spremenjeno, individualizirano delovanje akterjev (Mlinar, 1994). Prežemanje osamosvajanja in povezovanja na ravni posameznika in družbe predstavlja izziv za globlje razumevanje mobilnostnih metafor »gnezdenja« in »grozdenja« v prostorih krajev in v prostorih tokov. Toda, ali tu morda ne zadenemo ob klasično sociološko dilemo strukture in delovanja, v ožjem smislu mehanizmov družbene integracije z obsegom življenjskega okolja akterjev? To v razmerah

izginjanja trdnosti, trajnosti in gotovosti od nas zahteva vklop medsebojno povezane geografske in sociološke imaginacije. Kako torej razreševati dilemo razmerja med integracijo in mobilnostjo?

Nadnacionalna mobilnost in evropska integracija: izobraževanje in zaposlovanje

Če se od problematiziranja sprememb strukturnih determinant in vsakdanjih življenjskih praks posameznikov prestavimo v »kontekstualni okvir razširjenih modalitet mobilnosti«, kot jih praktično in v razumljivem jeziku formulira politično podprta strategija evropske integracije, je indikativen naslednji manifest:

Občuten delež globalnih družbenih, ekonomskih, političnih in demografskih sprememb vodi k večji zahtevi po mobilnosti in fleksibilnosti posameznikov ter institucij. Posledica tega je vznik novih vzorcev nepredvidljivosti in trajnosti, gibanja in povezovanja dela ter družin. Razširjena mobilnost zaposlenih se šteje hkrati kot zahteva in predpogoj razvoja na znanju temelječe družbe in je dejavnik družbene ter teritorialne kohezivnosti v Evropi. (EC, CORDIS, 2008)

839

Čeprav obravnavamo isti fenomen, je akademski način razpravljanja, kakršen je v tem prispevku, bolj abstrakten in neživljenjski za »zunanje opazovalce«, ko ga primerjamo z zgornjim manifestom. Medtem ko je manifest deklarativni način mobilizacije evropske integracije, ki v citiranem delu med drugim samoumevno predvideva nadnacionalne politike izobraževanja in zaposlovanja, je naš namen pojasnjevanje procesualne logike družbenih sprememb in mehanizmov strukturiranja družbenosti, ki omogočajo (in zavirajo) uresničevanje tega manifesta. Naše izhodišče je, da se okvir družbenosti, tako strukturno kot z vidika vsakdanjega delovanja akterjev, razširja prek normativnih meja nacionalne družbenosti, kar vključuje spremenjene mehanizme strukturiranja institucij. V naši analitični perspektivi mobilnost ni primarno motrena kot migracijsko gibanje odhodov od doma in prihodov domov (iz tujine). Mobilnost razumemo kot dinamično razmerje med občasnimi, začasnimi in trajnejšimi življenjskimi aranžmaji (delovanji) v razširjenem življenjskem prostoru ljudi v Evropi. Ta dinamika postopno spreminja strukturno integracijo, vključno s teritorialno reorganizacijo nacionalne družbe ... Pri takšnem naziranju se v nadaljevanju opiramo na Giddensovo teorijo strukturacije (1984) in Kaufmannovo idejno zasnovo koncepta motilnosti (2004).

Adrian Favell in Virginie Guiraudon v izčrpni ter nazorni analizi evropske prostorske in družbene mobilnosti ugotavljata, da t. i. metodološki

nacionalizem v družboslovju zavira možnosti longitudinalnega testiranja dolgoročne evropske integracije, torej tudi manifestov, kakršen je zgornji. Gre za testiranje strukturne verjetnosti, da bo prostorska mobilnost spremenila relativno stabilne vzorce družbene mobilnosti in družbene reprodukcije v Evropi nacionalnih družb« (2011: 58). Toda raziskave, vezane na raven države, ne omogočajo evropskih primerjalnih empiričnih preverb na regionalnih in lokalnih ravneh (npr. med francosko in špansko Katalonijo). Pri tem sta avtorja prepričana, da je potrebno razviti empirično sociologijo EU, ki bi pojasnjevala integracijske procese evropskih družb in verjetnosti nastajajoče evropske družbenosti na subnacionalnih in nadnacionalnih ravneh. Za implementacijo evropskih politik kohezivne in sonaravne integracije je ključna mobilnost delovne sile, ne zgolj merjena znotraj, temveč med državami na vseh administrativno teritorialnih ravneh.

Mobilnostna paradigma je v tem primeru pravzaprav teorija kohezivnosti, sonaravnega razvoja in integracije EU v širšem kontekstu globalizacije. Spreminjanje, povezovanje in dehierarhizacija teritorialnih ravni, vključno s tekmovanji med njimi, je sestavni del procesov evropske (nadenacionalne) integracije. Pristojnosti osrednjih državnih institucij se prestavlja navzgor, v smeri nadenacionalnih regulativnih sistemov, in navzdol k subnacionalnim ravnam upravljanja, na regionalne, lokalne ali urbane institucije. Gre za primer dialektike procesov teritorialne avtonomije in povezovanja (Mlinar, 1994). Spremenjeno prostorjenje in institucionalna integracija neizbežno proizvajata strukturne in systemske spremembe ter spremenjene modalitete delovanja akterjev. Te spremembe so, kot se izkazuje v vsakodnevem življenju ljudi, poslovanju podjetij, izvajanju politik ipd., neuravnotežene in v začetnih obdobjih transformacije tudi protislovne (Hočevar, 2000: 67 68). Na to opozarjata raziskovalca evropske teritorialne kohezivnosti in sonaravnih politik razvoja:

Čeprav ne gre za povsem splošno sprejeto idejo, je najpogostejše razumevanje teritorialne kohezije v naslavljanju teritorialne soodvisnosti in solidarnosti, ki vključuje urbano-ruralne ali proizvodno-bivanjske dimenzije. Pomembno je poudariti, da teritorialna kohezija ne zadeva samo razvoj posameznih območij; prav tako pomemben poudarek je vključevanje lokalnih teritorijev v širši prostorski kontekst, do ravni EU. Teritorialna kohezija torej pomeni zagotavljanje uravnotežene – ne enake – prostorske razporeditve dejavnosti in ljudi po celotnem teritoriju, kar vzpodbuja soodvisnost med regijami in s tem splošno skladnost vseh politik razvoja. (Andreas Feludi in Jean Peyrony, 2011: 5)

Zgornja ilustracija je uvod v naš konceptualni razmislek o mobilnostni strukturaciji, torej prepletanja struktur in delovanja akterjev na primeru

izobraževalne in zaposlitvenih mobilnosti. Mobilnosti delovne sile v kontekstu procesa evropske institucionalne integracije³ in skladnega trajnostnega razvoja vsaj v dolgoročnejši perspektivi ne bo produktivno obravnavati zgolj s klasičnimi migracijskimi *push-pull* pristopi mednarodnosti in čezmejnosti. Ne glede na sedaj še velik prepad med dejanskim delovanjem in proklamacijo mehanizmov »štirih prostih pretočnosti« v EU že sedaj niso več primerni diskurzi *čezmejnosti* in nadnacionalne mobilnosti (npr. »*dela-vec na začasnem delu v tujini*«). Nazoren je primer strukturno-institucionalnih vzrokov nizke stopnje mobilnosti delovne sile v EU, ki jo v svojem raziskovalnem poročilu podaja Walter Nonneman:

Velik del zaposlitvene mobilnosti v EU nima nič opraviti s kulturnimi in zgodovinskimi dejavniki, pač pa je posledica povojnega institucionalnega razvoja in vladnih politik. Socialna varnost in sistemi zagotavljanja socialnega varstva so bili izdelani na podlagi nacionalne ali regionalne solidarnosti brez medsebojnega usklajevanja. Selitev iz ene evropske regije v drugo pogosto pomeni izgubo pravic iz naslova socialne države, pokojninskih zagotovil in davčnih ugodnosti. (Nonneman, 2007: 4)

Podobno velja za teritorialne ravni znotraj nacionalnih držav in »obmejnih« območij. Prav Slovenija je nazoren primer potrebe po spremembi državocentričnih diskurzov in »metodološkega nacionalizma« o mednarodnih in medregijskih mobilnostih. Gre za neupoštevanje okoliščin, da centripetalni mobilnostni magnet sedanje osrednjeslovenske regije⁴ izhaja iz družbenoteritorialne organizacije slovenske nacionalne države. Razen širšega ljubljanskega območja (regije) so vsa »obmejna« in so bila v preteklih obdobjih, v različnih politično teritorialnih aranžmajih organsko že povezana in mobilnostno pretočna. Kot na konkretnem primeru ugotavljamo drugje, migracijske študije in demografske študije gibanja prebivalstva ne morejo zajeti vse kompleksnosti mobilnosti, prav tako študije neenakosti in revščine ne morejo pojasniti vseh strukturnih in razvojnih problemov družbe. Migracij in gibanja prebivalstva danes ne moremo več obravnavati

³ Predpostavljamo dolgoročno, evolutivno perspektivo evropske integracije kot širšega procesa nadnacionalnih soodvisnosti vseh ravni družbenoprostorske organiziranosti s pričakovanimi oscilacijami, tudi v smeri sunkov dezintegracije. Čeprav politični in ekonomski pretresi v smeri retrogradne nacionalne homogenizacije občasno in začasno lahko značilno upočasnijo integracijo (npr. z normativno dezintegracijo sedanjih politično institucionalnih okvirov EU), to ne pomeni procesualne reverzibilnosti. Več o problematizaciji »sociologije evropske integracije« glej v Favell in Guiraudon (2007), dostopno preko <http://aei.pitt.edu/7892/1/guiraudon-v-09a.pdf>.

⁴ Tu se ne moremo izčrpnje zadrževati pri normativno administrativnih opredelitvah (ali neobstoju) regij v slovenskem teritorialnem sistemu, čeprav bi vprašanje med- in čezregijske mobilnosti v procesih evropske integracije zaslužilo posebno raziskovalno pozornost.

zgolj kot posledice strukturnih neskladij v teritorialno opredeljeni oz. zamejeni družbi in med družbami (Hočevar in Zorman, 2013). Na to opozarjajo tudi avtorji, ki raziskujejo križanja med klasičnimi migracijami in nadnacionalnimi življenjskostilskimi mobilnostmi (Kalčič *et al*, 2013; Cohen *et al*, 2015; Benson in Osbaldiston, 2014)⁵. Podobno je s študijami izobraževanja, zaposlovanja in kariernih strategij, kjer prostorsko (geografsko) mobilnostna kompetentnost in pripravljenost na selitev ali na oddaljeno vozaštvo običajno niso pomemben del empirične evidence, zato so ugotovitve parcialne (Recchi *et al*, 2006). Gibanje ali, bolje, pretočnost ljudi, stvari in informacij je ne glede na strukturne omejitve vse bolj sestavni del kompleksne mobilnostne dinamike na različnih družbenih ravneh. Na eni strani gre za sposobnost selektivnega delovanja akterjev oz. njihovih mobilnostnih strategij: prostorskih, časovnih, bivanjskih, izobraževalnih, kariernih in drugih. Na drugi strani pa gre za sposobnost sistemske operacionalizacije družbe, da mobilnost akterjev umesti v strategije trajnostnega razvoja. To pa zahteva integrirano obravnavo vertikalnih in horizontalnih dimenzij mobilnosti, kjer je prežemanje povezovanja in avtonomije strukturna lastnost družbenosti.

»Motilnost« kot potencial kohezivnosti v procesu evropske integracije

842

Politični manifest o »štirih pretočnostih« v EU je lahko dolgoročno realističen ob medsebojno pogojeni preobrazbi družbenih struktur in delovanja akterjev. Načelo mobilnosti vsebuje tako mehanizme povezovanja kot samostojnosti, tako družb kot akterjev. Vsaka povezana obravnava družbene (vertikalne) in prostorske (horizontalne, lateralne) mobilnosti v mikro- ali makroskopski perspektivi implicitno trči ob dve vprašanji vzrokov in učinkov:

- a. integracije, tako družbene (v ožjem smislu socialne), institucionalne kot prostorske,
- b. diferenciacije, tako družb (npr. v smislu razvojne pogojenosti) kot posameznikov in kolektivov.

Obe vprašanji se neposredno nanašata na eno najbolj problematiziranih vprašanj družbenih odnosov oz. procesov tako na spoznavni ravni kot v različnih kontekstih tematizacij družbene realnosti. To je razmerje med relativno statičnostjo in trajnostjo družbenih struktur ter naravo delovanja družbenih akterjev, posamičnih ali kolektivnih. Ali je (in v kolikšni meri) posameznikova sposobnost avtonomnega in selektivnega delovanja ter

⁵ *Problematičnost enačenja mobilnosti in migracij se kaže v številnih študijah t. i. življenjskostilskih mobilnosti, ki jih ti avtorji obravnavajo tudi v kontekstu »življenjskih strategij«.*

opolnomočenja pogojena z utrjenimi, ponavljajočimi državocentričnimi institucionalnimi vzorci – strukturami? Ali se akterjevo opolnomočenje v razmerah pospešene časovno-prostorske dinamike, tj. relativizacije med bližino in oddaljenostjo, krepi ali celo zmanjšuje zaradi »železnih zakonov« moči in hierarhij ter s tem reproducira družbeni red (neenakost)? Na drugi strani: kako se na pospešeno nadržacionalno dinamiko in spremenjena delovanja akterjev odzivajo ter prilagajajo institucije, vgrajene v teritorialno zamejeni sistemski integraciji?

Dilema mehanizmov avtonomije (individualnosti, tveganja) in povezo- vanja (integracije, solidarnosti), v abstraktnejšem diskurzu kot delovanja in strukture, je stalnica, toda razprave so silovitejše takrat, ko so na obzorju večje, dolgoročneje družbene spremembe. Tovrstne razprave se intenzivi- rajo v drugi polovici dvajsetega stoletja s tematizacijo o prehodu v postindu- strijsko in postmaterialno družbo, nadaljujejo se z Giddensovo dekonstruk- cijo klasičnega sociološkega razumevanja družbene modernizacije, ki se veže na diskurze o sonaravnem razvoju družb. Refleksivna modernizacija, ki avtonomnemu delovanju akterjev pripisuje večjo težo ali vsaj spreminja mehanizme ravnotežja med strukturnim determinizmom ter avtonomnim delovanjem, v osnovi ni sporna. Nesoglasja so pri razumevanju posledic družbenih razmerij, zlasti reprodukcije družbene neenakosti in integracije. Tako na ravni teorije kot politik razvoja družbe soglasja (konvergence) ni pričakovati. Teoretiki, razpravljavci, raziskovalci in oblikovalci politik izha- jajo iz različnih vrednotnih in pojasnjevalnih usmeritev, ki v sami naravi zavračanja konformizma in eklekticizma ne omogočajo absorpcije nevtral- nih pozicij ter morebitne sinteze mikro- in makropristopov. Do sedaj najbolj optimističen poizkus je Giddensova eklektična strukturacijska teorija (1979, 1984)⁶. Giddensovo konceptualno nameri lahko poenostavimo kot ponu- jeno »srednjo pot« med strukturnim determinizmom in voluntarizmom. Takšna razlaga je bolj razvnela kritiška čustva, zlasti pripadnikov »čistih« vrednot« tako z leve kot z desne – pojasnjevalno in ideološko, kot pa zbli- žala konceptualne osnove za preučevanje družbenih sprememb.

Nesoglasje o družbenem ustroju je po našem prepričanju tudi eden ključ- nih razlogov za zgoraj prikazano divergentnost preučevanja sodobne ver- tikalne in horizontalnih mobilnosti ter družbene in prostorske mobilnosti nasploh. V nadaljevanju predstavljamo argumentacijo v prid Giddensovemu konvergentnemu razumevanju družbene strukture in delovanj akterjev prav na primeru mobilnosti v dinamičnih razmerah avtonomije in povezovanja

⁶ V tem prispevku se ne moremo podrobneje zadrževati s pojasnjevanjem Giddensove teorije struk- turacije, niti s podrobnostmi o splošnih kritičnih ali afirmativnih pogledih na uporabnost v konkretnih obravnavah družbene realnosti, temveč se osredotočamo na uporabnost strukturacije pri integraciji študij mobilnosti. Za izčrpen kritičen vpogled v teorijo strukturacije glej Christopher G. A. Bryant in David Jary (1997).

razširjenega v nadnacionalno okolje. Prežemanje sodobnega prostorjenja družbenih razmerij in podružbljanja prostorskih ravni po našem prepričanju omogoča jasnejše razumevanje mobilnostnih sprememb. Predlagamo hevristični okvir, ki omogoča odmik od prevladujočih teritorialnih, državo-centričnih strukturnih in akcijskih kontekstov mobilnosti. V izhodišču se torej naslanjamo na izvorni Giddensov koncept *časovno-prostorske distanciacije*, ki na zelo abstraktni ravni označuje raztezanje družbenih sistemov v prostoru in času. Primer sodobnih izobraževalnih poti in poklicnih ter zaposlitvenih (ne)stabilnosti pa na konkretniji ravni dobro ponazarja dileme »mobilnosti z veliko začetnico«. Sodi k širšim manifestnim pojavom, kot so: deindustrializacija, postfordizem, fleksibilizacija, hibridizacija, konvergenca, fluidnost, globalizacija, individualizacija, refleksivnost, tveganja, sonaravnost ipd. Ti pojavi opisujejo in anticipirajo globlje družbene spremembe osamosvajanja in povezovanja, ki so posledica povečevanja dostopnosti v prostoru/času ter relativizacije bližine in oddaljenosti. Z zaposlitvenimi »potmi« je, denimo, mogoče nakazati bolj fluidna razmerja med družbeno strukturo (institucionalno integracijo) in delovanjem posameznikov, zlasti njihovi refleksivni prilagodljivosti v prostoru in času.

Idejna zasnova *mobilnostne strukturacije* se opira na Giddensovo razlikovanje struktur in sistemov ter na njegovo razumevanje resursov, ki jih to razlikovanje pogojuje. Resursi so rekurzivno vgrajeni v institucije. »Resursi so posredniki, prek katerih se izvaja moč kot element rutine družbene reprodukcije« (1984: 16). Avtonomna delovanja akterjev so s pravili (normami) in resursi hkrati omogočena in omejena. Giddens razume strukture hkrati kot institucionalna pravila in kot resurse skozi čas in v prostoru, sistem interakcij pa je časovno prostorska mreža oz. prizorišče rutiniziranih, institucionaliziranih družbenih delovanj. Ker pravila omejujejo delovanja akterjev, zagotavljajo strukturno trdnost. Resursi sicer delovanja omogočajo, vendar jih družbeni sistemi, npr. posamične nacionalne družbe, nujno ali vedno v celoti ne zagotavljajo. Sistem interakcij je strukturna lastnost le, dokler je vezana na resurse za delovanje akterjev v sistemu (npr. v okvirih slovenske družbe). Tako je formalna izobrazba posameznika za delodajalca in za družbo »koristna« le, če bo ta z njeno pomočjo lahko opravljal delo oz. se zaposlil. Obveznost, da se posameznik izobražuje, je (strukturno) pravilo, resurs pa, da z znanjem pridobi spretnost za zaposlitev (sistemska interakcija). Bolj kot je delovanje akterjev omejeno zgolj na sistem soprisotnih lokaliziranih prizorišč (mesto, regijo, nacionalno družbo) in na »črpanja« resursov v njem, npr. tako da se posameznik lahko izobražuje in zaposli v njem, bolj se utrjujejo ter reproducirajo obstoječe strukture in manj je možnosti »uhajanja« pravilom. Časovno prostorska distanciacija, ki je lastnost modernih družb, relativizira lokalizirano soprisotnost in razširja prizorišča črpanja resursov tudi zunaj sistema (nacionalne družbe),

npr. z oddaljenim neformalnim pridobivanjem znanja in informacij ali z zaposlovanjem zunaj meja sistema. Oddaljena delovanja akterjev (fizično ali virtualno), ki ne temeljijo na prostorski bližini in omejitvah utrjenih časovnih okvirov, dolgoročno širijo (nadnacionalne) sisteme interakcij in spreminjajo strukturna pravila oz. norme. Nastajajoča evropska družba širi horizont strukturiranosti, saj je slovenska družba del evropske. Utrjeni oz. obvezni izobraževalni nacionalni kurikulumi zagotavljajo in tudi predstavljajo vedno manjši delež tistega, kar posameznik za karierno pot potrebuje. Vgradnja »vseživljenjskega učenja« v strukturna pravila je, denimo, primer institucionalnega odzivanja na potrebe po razširjenem naboru resursov, vendar gre tu zgolj za časovni element. Pomemben element je motilnost, tj. adaptabilnost za opolnomočenje delovanja akterjev, ki povečuje njihovo avtonomijo (vključno s tveganjem) pri iskanju in izrabi resursov onkraj lokaliziranih prizorišč. Primer je študentska izmenjava *Erasmus*, kjer se hkrati sproža več razširjenih mehanizmov družbene strukture in delovanja akterjev v zvezi z izobraževanjem in zaposlovanjem: krepitev refleksivnosti posameznika glede oddaljenega dosega in izrabe resursov, strukturno prilagajanje pa z vključevanjem nadnacionalnih pravil izobraževanja v nacionalni sistem. Izobraževalna mobilnost zunaj okvirov lokaliziranega okolja nacionalne družbe razširja sistem interakcij in hkrati – ob vključljivosti pravil iz okolja v svoj institucionalni okvir pravil – vgrajuje elemente nadnacionalne integracije. Življenjsko okolje posameznika tako ne korespondira več nujno z vpetostjo v samo eno sistemsko okolje, zato se pojavljajo različne ravni t. i. izpreženosti (*disembedding*). Mobilnost Erasmus je ilustracija mehanizma prežemanja strukturnih pravil in resursov ter delovanja akterjev v razširjeni časovno-prostorski mreži sistema interakcij. Evropska izobraževalna mobilnost postaja del izobraževalnega sistema slovenske nacionalne družbe in je resurs posameznikove zaposljivosti v Sloveniji in v nadnacionalnem okolju.

Mobilnostna strukturacija je proces, ko je časovno-prostorska mobilnost hkrati strukturno pravilo sistemskih interakcij in resurs delovanja akterjev pri njihovi družbeni mobilnosti. Gre za mobilnost (prožnost, gibljivost, inkluzivnost) institucij in akterjev. Na strani institucij stopnjo usposobljenosti lahko merimo s prilagajanjem nacionalnega normativnega reda in nato z implementacijami politik v smeri čezsistemskih integracij. Na strani akterjevih avtonomnih delovanj pa stopnjo usposobljenosti lahko merimo z dejanskimi akcijami ali pripravljenosti nanje pri izkoristku mobilnostnih resursov vzdolž prostora in v času. S prostorsko prisposodbo bi ta proces lahko opisali kot prehod iz družbene integracije, osnovane na bližini, v družbeno integracijo, osnovano na povezavah. Dialektika mobilnosti predpostavlja, da refleksivno, ne vsako gibanje v fizičnem (ali virtualnem) prostoru, vključuje družbene učinke oz. spremembe.

Prostor ni prazna dimenzija, ob kateri se družbeno združevanje strukturira, temveč mora biti privzet v smislu njegove vključitve v zgradbo sistema interakcij. (Giddens, 1984: 396)

Vincent Kaufmann mehanizme mobilnostnega delovanja akterjev opredeli kot »mobilnostni kapital«, izražen v dejanskih akcijah in pripravljenosti nanje. Naslanja se na kritično bourdieuevsko in pozitivistično putnamovsko razumevanje človeškega kapitala, vključno z referenco na Giddensovo razumevanje refleksivnosti (Kaufmann, 2002, 2004; Kesselring *et al.*, 2008). Kaufmann se nasloni še na dodatno referenco, vzeto iz biologije, kot na sposobnost gibalne prilagodljivosti živih organizmov – *motilnost*. Ta v družbenem kontekstu označuje mobilnostni potencial, tako družbeni kot prostorski, ter vključuje elemente dostopa, kompetentnosti in izkoristka. Kaufmann navaja:

Vsi trije elementi motilnosti so bistveno povezani s socialnimi, kulturnimi, ekonomskimi in političnimi procesi ter strukturami, znotraj katerih je vpeta mobilnost (2004: 750). Medsebojna povezanost teh treh elementov očitno nakazuje tudi na našo izhodiščno namero, da z Giddensovim abstraktnim razumevanjem vzajemnosti družbene strukture in delovanja akterjev naslavljamo vprašanje 'mobilnosti' z veliko začetnico.

Kaufmann nadalje pojasnjuje:

Spremembe v naravi in stopnjah prostorske ter družbene mobilnosti pogojujejo temeljne družbene spremembe, ki prežemajo vse vidike družbe. Trdimo, da dejansko in potencialno družbeno-prostorsko mobilnost, poimenovano motilnost, lahko štejemo kot prednost. Posamezni akterji, skupine in institucije se, odvisno od konteksta, razlikujejo po dostopnosti, kompetentnosti in zmožnostih ter imajo zato različne motilnostne (z)možnosti. Tako kot je ekonomski kapital vezan na znanje, kulturno ozadje in družbeni položaj, tako motilnost predstavlja obliko kapitala, ki lahko tvori vezi z drugimi oblikami kapitala in je tudi zamenljiv z drugimi oblikami kapitala. Za razliko od ekonomskega, kulturnega in socialnega kapitala, ki so večinoma obravnavani v kontekstu hierarhij položajev, se motilnost nanaša tako na vertikalne kot horizontalne dimenzije družbenega položaja. Motilnost predstavlja novo obliko družbene neenakosti. Veže se na družbeno in/ali prostorsko mobilnost, vendar je ne zajema v celoti (str. 754).

Obravnavo v tem razdelku smo začeli s splošno ugotovitvijo, da vsaka povezana obravnava družbene (vertikalne) in prostorske (horizontalne) mobilnosti v mikro- ali makroperspektivi trči ob vprašanji vzrokov in učinkov integracije in diferenciacije. Ali je in za koga je družbeno sidro še vedno

nacionalna družba? To pomeni, da mobilnostna strukturacija, kot tudi izvorna Giddensova zamisel, na katero se naslanja, ne odvrta pozornosti od ključnega problema v procesih človekovega združevanja, reprodukcije neenakosti in distribucije moči v družbenih razmerjih. Kot poudarja Kaufmann, mobilnostni kapital oz. raven *motilnosti* nedvoumno predstavlja tudi podlago za razumevanje novih oblik neenakosti in problematičnih oblik družbenega razlikovanja. Vendar pa reprodukcija neenakosti le-te ni tako močno pogojena z zamejenim »kontejnerskim« tipom nacionalno-centrične družbenosti, kar daje slutiti, da je časovno-prostorski horizont delovanja akterjev v omrežju interakcij potencialno razširjen. To je osnova za sklepanje, da se potencialno povečuje avtonomna kapaciteta delovanja in povezovanja ob vseh (novih) tveganjih, ki jih ta povzroča. Giddensovo razumevanje strukturacije in Kaufmannovo razumevanje motilnosti je kljub kritikam o nejasnosti precej neposredno. Izraziti jo je mogoče v skrajno poenostavljeni obliki: strukturni okovi nacionalne integracije v splošnem omogočajo večjo varnost, skupnostno pripadnost, ukoreninjenje in stabilnost, bolj pa omejujejo svobodo in izbiro⁷.

Vzroke in učinke integracije in diferenciacije je bilo v razmerah relativne statičnosti oz. stabilnosti družb (sedentarnosti), npr. v zgodovinski perspektivi v pred- in industrijskih družbah, lažje ugotavljati. Ni naključje, da so temeljna spoznanja socioloških klasikov o ustroju in delovanju (nacionalnih) družb in (lokalnih) skupnosti ne glede na njihove konceptualne razlike nepresežena. Vprašanje, okrog katerega je sedaj precej nesoglasij, pa je, če se oblike človekovega združevanja in osamosvajanja ne gibljejo v smer, ko bomo potrebovali tudi radikalno drugačne pojasnjevalne temelje družbenosti onkraj teh, v katerih sedaj pretežno še živimo. Agenti »potiska« so v klasičnem pojasnjevalnem družbeno-prostorskem slovarju relativno stabilne, dolgotrajne, zamejene in linearne strukturne silnice: npr. vzročnost industrijskega načina produkcije in dela s preseljevanjem v mesta. To so bile družbene spremembe, na katere so se akterji vsaj v inicialni fazi bolj odzivali, kot pa jih sooblikovali. Tudi večina oblik človeškega kapitala je bila praviloma šibkih (npr. znanje, delež višje izobraženih) in manj reflektivnih. Temu potisku je sledila uniformna prostorska morfologija, infrastruktura in hierarhična teritorialna organiziranost družb: ločitev delovnega od bivanjskega prostora, koncentracija dejavnosti, centralizacija upravljanja, vzorci poselitve, centralizacija dejavnosti itd. Posameznikovo rutinizirano delovanje – njegove časovno-prostorske poti – so torej v veliki meri ali

⁷ Zavedamo se, da so kritiška nasprotovanja tej trditvi številnejša od tistih, ki to trditev zagovarjajo, tako pojasnjevalno, metodološko kot ideološko. Kritike so, če jih strnemo v dve točki, naslednje: prvič, krepitev avtonomije akterjev je navidezna, saj se moč, hierarhije, podrejanja in neenakosti le prerazporejajo; drugič, t. i. voluntarizem, ki izhaja iz nautnega humanističnega pripisovanja reflektivnosti (in opolnomočenosti) individualnega delovanja (več glej npr. v C. Bryant in D. Jary, D., ur. (1997)).

dolgotrajnejše določali družbeno-prostorska struktura, zakoni dostopnosti in institucionalna pravila znotraj nacionalne družbe, celo ljudi ter skupine z višjimi družbenimi položaji.

Tako sedentarnost kot mobilnost pa imata lahko danes povsem nasprotujoče kolektivne in individualne učinke, če kot nazoren primer vzamemo, denimo, delo od doma oz. različne oblike oddaljenega dela v primerjavi z rutiniziranim delom v tovarni. Individualna kombinatorika premikanja v družbenem, fizičnem in virtualnem prostoru, in ne količina premikanja, prinese skupen mobilnostni učinek bolj ali manj reflektivnih, z znanjem opolnomočenih akterjev. Takó delovno mesto in narava dela vse pogosteje ne predvidevata (stalne) soprisotnosti na »delovnem mestu«, ki je lahko fizično locirano kjerkoli. Zahtevana soprisotnost je lahko le občasna ali začasna, omogoča sedentarnost bivanja in dela, predpostavlja pa sposobnost oz. prilagoditveno kapaciteto na različne časovno-prostorske modalnosti tistega, ki takšno delo opravlja. S tem se relativizira razumevanje prostorske in položajne mobilnosti. To je mobilnostni kapital ali raven *motilnosti*, ki postane pomemben resurs avtonomnega delovanja posameznika. Spodbuda, morda celo zahteva, da študenti del izobraževanja opravijo v okviru mehanizma Erasmus, postane tak del normativne institucionalne prakse, kakršno je bilo v predhodnih obdobjih obvezno osnovnošolsko izobraževanje. Ta okoliščina postane tudi dejavnik položajnega razslojevanja, torej reprodukcije neenakosti. Družbeni sistemi z vgrajenimi mehanizmi za zmanjševanje neenakosti morajo to okoliščino upoštevati na podoben način, kot je sedaj že klasično spodbujanje k trajnejšem (vseživljenjskem) izobraževanju.

Časovno prostorska distanciacija, če jo tu apliciramo na konkretno mikroraven, vključuje relativizacijo fizične oddaljenosti in bližine (dostopnosti) ter zmanjšuje potrebo po soprisotnosti. Ta relativizacija pojavnim oblikam sedentarnosti in mobilnosti izobraževanja in zaposlovanja dodaja elemente kompleksnosti. Koordinacija družbenih aktivnosti in interakcij v času brez nujne reference na posamično fizično krajevnost omogoča rekonfiguracijo modelov delovanja. Ljudje, dogodki, organizacije in končno celotne družbe niso več nujno vezani na posamične lokalizirane prostore in časovne intervale. Ta proces je ključen za izpreženje družbenih razmerij iz lokaliziranih oz. nacionalnih kontekstov (Giddens, 1990: 21) v nadnacionalno integracijo. Sodobna mobilnostna strukturacija idealnotipsko predvideva, da nove mobilnostne modalnosti in razširjeni teritorialni okviri postajajo del strukturnih pravil družbe. Ti omogočajo razširjene sistemske interakcije kot resurs delovanja akterjev. Vključljivost strukturnih pravil v razširjene družbeno-prostorske horizonte (npr. teritorij EU) predstavlja razvojni potencial družbe, prostorska razširitev resursov delovanja akterjev pa izkoristek človeških potencialov. Nove oblike mobilnostne modalnosti so mogoče, če prostorska in časovna organiziranost nacionalne družbe,

zlasti skozi politike prostorskega načrtovanja ter prostorskih politik, vgrajuje nove institucionalne mehanizme spodbud za relativizacijo sedentarnosti individualnih in kolektivnih akterjev (posameznikov, gospodinjstev, družin, organizacij, podjetij ipd.). Kot smo navedli v uvodu, razširjanje obzorij, tj. modalitet mobilnostne strukturacije eksplicitno nakazuje Evropska komisija (CORDIS) v svojih dokumentih za mobilizacijo evropske integracije: »Razširjena mobilnost zaposlenih se šteje hkrati kot zahteva in predpogoj razvoja na znanju temelječe družbe in je dejavnik družbene ter teritorialne kohezivnosti v Evropi.« (EC, CORDIS, 2008)

V zadnjem razdelku razpravo o sodobni mobilnostni strukturaciji umeščamo v značilen slovenski primer družbene sedentarnosti. Osredotočimo se na vidik rigidne teritorialne organiziranosti, ki ob drugih dejavnikih vpliva na nizko stopnjo znotraj- in nadv nacionalne mobilnosti delovne sile. Ta argument sedentarnosti podkrepimo s prisposodobno urejanja ključnih življenjskih prioritet bivanja in dela, ko visok delež lastništva bivališč ter nizka stopnja najemništva pogojujeta izrazito nizko stopnjo bivanjske selitve. Prisposodba, izražena v prioriteti trajnega bivanja pred zagotavljanjem zaposlitve – *»najprej stal'ca, potem krav'ca«*, močno oži razumevanje življenjskega okolja ter določa življenjske strategije in življenjske poteke posameznikov in življenjskih skupnosti, npr. družin.

Rigidnost teritorialne organiziranosti in šibka »motilnost« v Sloveniji

Značilna ovira, ki vpliva na šibkost sodobne mobilnostne strukturacije, je rigidna in obenem fragmentirana prostorska organiziranosti Slovenije v smislu lokaliziranih avtarkij. Pomembni elementi prostorske organiziranosti so način bivanja, lokacijska situiranost bivališč in v ožjem smislu tipologija bivanjskih enot. V raziskovalni literaturi je dovolj dokazov o povezavi med stopnjo bivanjske mobilnosti glede na stanovanjski status in tip bivalne enote. Bivanjska mobilnost je tipično nižja, ko so bivališča lastniška, locirana na podeželju in v predmestjih ter samostoječa in enogospodinjjska (npr. družinske hiše)⁸. To potrjujejo tudi statistični podatki EUROSTAT za države EU. Če je ta ugotovitev skoraj samoumevna, pa v teoriji in med raziskovalci ni soglasja o ključnih razlogih za bivanjsko nemobilnost, razen tega, da večina poudarja naraščajočo kompleksnost in ambivalentnost problematike. Toda lastništvo bivanjske enote, lokalna navezanost (pripadnost) in krajevno zasnovana omrežja so dejavniki, ki jih avtorji praviloma navajajo kot ključna

⁸ Podrobneje glej v Gil Viry in Vincent Kauffman, ur., 2015. *Gre za evropsko longitudinalno študijo mobilnosti na osnovi analize omrežij, ki je sicer osredotočena na karierno in družinsko mobilnost, s številnimi referencami na kompleksnost bivanjske mobilnosti. Glej še Can. M.Aybek et al., kjer se avtorji osredotočajo na mednarodno zaposlitveno mobilnost in migracije.*

za pojasnjevanje bivanjske nemobilnosti (Ravalet *et al*, 2015). Podobno smo ugotavljali tudi sami za Slovenijo v javnomnenjski raziskavi o vrednotah v prostoru (Hočevar *et al*, 2004). Več kot 92 % vprašanih preferira prebivanje v enodružinski hiši na samem ali v manjšem kraju, pripadnost kraju pa je dvakrat višja od pripadnosti nacionalni državi in štirikrat višja od pripadnosti Evropi. Podatek, da bi 38 % vprašanih gradilo, 60 % pa kupilo hišo, kaže, da želja po samograditeljstvu, ki je bila tudi v obdobju socializma najpogostejši način reševanja stanovanjskega vprašanja, ostaja praktično nespremenjena. V kontekstu dolgoročnejšega predvidevanja bivanjske mobilnosti je pomenljiv tudi podatek, da bi več kot 60 % vprašanih gradilo hišo takšne velikosti, ki bi omogočala večgeneracijsko bivanje (vprašanje: »Če bi gradil(a) hišo, bi gledal(a) na to, da bi bila zadosti velika tudi za družino mojih otrok.«) Na vprašanje, če razmišljajo o preselitvi v naslednjih petih letih, je pritrdilno odgovorilo 6,5 % vprašanih, od teh pa jih 88 % predvideva preselitev znotraj občine, 10 % v drugo statistično regijo, 2 % pa v tujino. Kot ugotavljamo drugje, ima razpršena poselitev in ekstenzivna potrošnja bivanjskega prostora za samostojne družinske hiše izrazite negativne okoljske posledice ter je neskladna s sonaravnim razvojem družbe (Hočevar, 2012: 141–146).

Naši javnomnenjski rezultati se precej ujemajo s statističnimi podatki o selitveni mobilnosti iz zadnjega popisa prebivalstva (SURSTAT, 2013). Primerjalni podatki kažejo, da je slovenska selitvena mobilnost na vseh teritorialnih ravneh (lokalni, regijski, nacionalni in nadnacionalni) med najnižjimi v EU. Razen Hrvaške ima Slovenija v EU najvišji delež prebivalstva (65,1 %), ki prebiva v samostojni stanovanjski enoti, povprečje v državah EU pa je 33,3 %. Slovenija ima skupaj z večino vzhodno- in srednjeevropskih držav visok delež lastniških bivališč (skupaj z bivališči s subvencionirano najemnino). V Sloveniji v najemniških bivališčih s tržno najemnino živi 3,1 % prebivalstva (EUROSTAT)⁹.

Teritorialna organiziranost Slovenije z vsemi njenimi elementi odraža preteklo medsebojno usklajenost med družbeno strukturo in delovanjem akterjev, tj. usklajenost med sistemskimi resursi, na katere so se lahko zanašali akterji s hkratno omejitvijo v njihovem delovanju, če pri argumentaciji nadaljujemo z oporo na Giddensovo teorijo strukturacije. V razmerah relativne sistemske zaprtosti in samozadostnosti glede na nadnacionalno okolje je imela omejena družbena dinamika pozitivne učinke na različne vidike družbene integracije, zlasti na vzdrževanje nizke stopnje razslojenosti. Poudarjeni fenomen egalitarizma slovenske družbe, trajne socialne vezi, osnovane na bližini, ozka družinocentrična omrežja znotraj socialnega kapitala, močna krajevna pripadnost in navezanost na zemljo ter izražen

⁹ Podatki so pridobljeni v februarju 2017 in se nanašajo na stanovanjsko statistiko v letu 2015. Dostopno preko http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Housing_statistics.

»kolektiviziran socialni kapital« (Iglič, 2004; Vehovar, 2010) so kontekstualne značilnosti, ki kažejo na medsebojno usklajenost med strukturo družbe in delovanjem akterjev.

Abstraktno »Giddensovo« strukturacijo, tj. konvergentno razumevanje strukture in delovanja, je na slovenskem primeru mogoče konkretizirati prav z upoštevanjem sedentarne prostorske organiziranosti in njenih družbenih implikacij, kot je prevladujoči način bivanja. Takšna konvergentnost se je v razmerah nizke stopnje družbene dinamike izražala v sorazmerno močnem družbenem konsenzu, nizki stopnji konfliktnosti in majhni razslojenosti družbe. Značilno slovensko samograditeljstvo in prebivanje v lastniških samostojnih družinskih hišah v razpršenih naseljih sta postali reproducirani, rutinizirani in institucionalizirani družbeni praksi. Hiše so bili resursi delovanja, ki so bili rekurzivno vgrajeni v ustroj institucij. Pri tem je pomembna navezava teh resursov na usklajenost dostopnega sistema interakcij z drugimi resursi, predvsem lokaliziranih zaposlitvenih možnosti, prostorske infrastrukture in javnih storitev (zdravstvo, šolstvo, potrošnja). To pomeni enako dostopnost javne oskrbe in ne nižje ali izrazito različne kakovosti komunalnih storitev glede na tip poselitve in glede na tip bivališča. Razpršenost poselitve v družinskih hišah je bila vsaj deloma s »socializacijo stroškov« (komunalnih in okoljskih) pozitivno sankcionirana, zato tudi ni povzročala razslojevanja kakor v zahodnih kapitalističnih družbah, temveč prej nasprotno: bila je celo eden od dejavnikov vzdrževanja nizke razslojenosti prebivalstva. Lastniške hiše, v katerih v Sloveniji (trajno) živi približno dve tretjini populacije, kar predstavlja enega najvišjih deležev v EU, prispeva k pojasnjevanju pogoste dileme o značilnem vrednotnem prepletanju slovenske skupnostne tradicionalnosti in individualizirane družbene modernosti (Hočevar, 2012). Dodaten implicitni argument v kontekstu prepletanja tradicionalnosti in modernosti prostorske organiziranosti, ki razkriva mehanizme strukturacije slovenske družbe, je tudi evolucija administrativno-teritorialne urejenosti. Izrazita fragmentacija oz. množitev občin je obenem strukturno vgrajena lastnost avtarkičnih lokalnih avtonomij. V slovenskem primeru ni šlo za razvojni proces funkcionalne diferenciacije območij, ki je sicer običajen mehanizem vzdrževanja moderne družbenoprostorske integracije, temveč za preplet partikularnih interesov tako kolektivnih kot individualnih akterjev. Tradicionalni avtarkični lokalizem kot strukturna lastnost družbe in kot rekurzivna družbena praksa (delovanje) je reproducirala sedentarnost in ni v skladu s sodobnimi načeli prepletanja avtonomij in povezovanja. Sistem pretežno lokaliziranih interakcij in mreženj je bila lahko vzdržna strukturna lastnost družbe, le dokler je bila vezana na resurse za delovanje akterjev pretežno v njenem nacionalnem sistemskem okviru.

V razmerah specifične slovenske industrijske (ob)modernosti, ko so bili izobraževalni, zaposlitveni in drugi resursi države blaginje sistemsko

zagotovljeni ali vsaj v večji meri omogočeni znotraj lokaliziranih prizorišč, je bila vrednotna usmeritev populacije k trajni naselitvi in lastništvu bivališč usklajena s strukturnimi pogoji in prostorsko organiziranostjo družbe. Rigidnost prostorske organiziranosti, vključno s tipologijo poselitve in krajevne navezanosti, je sicer zgodovinsko, politično-ideološko, morfološko in razvojno pogojena ter vrednotno in kulturno ukoreninjena (Hočevar, 2004). Stanovanjske (ne)politike in politike prostorskega načrtovanja so to rigidnost reproducirale. Neučinkovite in politično oportunistične prostorsko načrtovalske politike so z omogočanjem razpršene poselitve, šibkega sankcioniranja pollegalnih in nelegalnih individualnih gradenj ter spodbujanja bivanjske sedentarnosti vplivale na ohranjanje tradicionalne mobilnostne strukturacije. Posledica je omejevanje ali vsaj nevzpodbujanje mobilnostnih resursov in šibkih motilnostnih potencialov populacije.

Naš ključni argument, ki bi sicer zahteval obširnejšo, bolj aktualno in bolj natančno empirično preverjanje, je, da izrazita bivanjska sedentarnost v Sloveniji še naprej pogojuje mobilnostne vzorce slovenske populacije, vključno z izobraževalnimi in zaposlitvenimi¹⁰. Močna (na)vezanost na attribute fizičnega prostora in organiziranost fizičnega prostora določa naravo družbene integracije. Visoka stopnja strukturne določenosti delovanja akterjev v prostoru nato botruje nizko izraženi *motilnosti* – mobilnostnem kapitalu ljudi, skupin in organizacij (npr. podjetij). Glede na to da je nizka tudi stopnja individualiziranega socialnega kapitala, ki se izraža skozi prevladujoča družinocentrična in lokalizirana omrežja, sklepamo tudi na skromne izkoristke potencialov nadnacionalne mobilnostne integracije. Manj ko delovanje akterjev zaznamuje izkoristek resursov nadnacionalno razširjenih mobilnostnih modalitet in je še naprej omejeno zgolj na sistem soprisotnih lokaliziranih prizorišč (mesto, regijo, nacionalno družbo) ter na »črpanja« resursov v njih, bolj se utrjujejo in reproducirajo obstoječi načini znotrajnacionalne institucionalne integracije in manj je možnosti za spremembo družbenih položajev.

Sklep

V tem prispevku smo z zavzemanjem za bolj povezano preučevanje družbene (vertikalne, položajne) in prostorske (horizontalne, lateralne) mobilnosti skušali prikazati sodobno mobilnostno kompleksnost, ki je posledica novih načinov prežemanja družbeno-prostorske integracije in

¹⁰ Tu se ne moremo podrobneje zadrževati pri kompleksnem fenomenu bivanjskosti, bivanjske mobilnosti nasploh ter stanovanjskih politik in stanovanjskih razmer v Sloveniji. Več glej v pregledni študiji (magistrskem delu) A. R. Bryan, 2012. Avtorica se v večjem delu sklicuje na ugotovitve raziskovalnega opusa Srne Mandič o stanovanjski problematiki v Sloveniji. Glej še S. Mandič, 2001, kjer avtorica kritizira mobilnostno naravnane pristope v kontekstu razprav o bivanjski izbiri in bivanjski mobilnosti.

osamosvojenega delovanja akterjev, tako posameznikov kot skupin. Ta se na ravni strukturiranosti in organiziranosti družb izraža v večji »prepustnosti« do nadnacionalnega okolja, na ravni akterjev pa s širjenjem mobilnostnih potencialov prek utrjenih lokaliziranih prizorišč nacionalne države. *Strukturacija*, tj. dualno razmerje med družbeno strukturo in delovanjem akterjev, dolgoročno slabi sedentarnost v prid mobilnosti. Pojav sedentarnosti postavimo v večravenski časovno-prostorski in pojasnjevalni kontekst. Najprej orišemo historično pogojenost sedentarnosti samih socioloških teorij in »metodološkega nacionalizma«, ki družbo obravnava v »kontejnerskem« kontekstu teritorialne nacionalne družbe. V takšnem kontekstu prostorski vidiki družbenih razmerij nimajo večje pojasnjevalne teže, zlasti ko gre za analizo družbenih sprememb. Pri argumentaciji za nujnost razširitve analitičnega okvira družbenosti se naslonimo na Giddensov koncept časovno-prostorske distanciacije in na avtorje iz kroga »mobilnostne paradigme«. Preliminarno zasnujemo hevristični pripomoček – *mobilnostno strukturacijo*. Ta omogoča doslednejše, tako konceptualno kot metodološko bolj povezano raziskovanje družbene in prostorske mobilnosti – »mobilnosti z veliko začetnico«. Izhajamo iz trditve, da je razmerje med gibanjem in mirovanjem ter bližino in oddaljenostjo, bodisi prostorsko bodisi položajno, vse bolj kompleksno in prepleteno. Vertikalna mobilnost ni več pretežno linearna in posledično hierarhična v klasičnem smislu položajev (regresivna ali progresivna), temveč vse bolj spremenljiva v času. *Motilnost*, tj. potencial, sposobnost ali pripravljenost na trajno, občasno ali začasno premikanje v prostoru, postaja dejavnik celotne trajnostno naravnane »mobilnostne infrastrukture«, tako posameznika, skupin kot družbe. Na primeru izobraževanja in zaposlovanja pokažemo, zakaj *motilnost* postaja osrednji vidik socialnega vključevanja, zlasti z vpetostjo akterjev v razširjene relacijske modalitete in omrežja nadlokalnih, predvsem pa nadnacionalnih povezav. Mobilnostna strukturacija predvideva, da nove mobilnostne modalnosti in razširjeni teritorialni okviri postajajo del strukturnih pravil družbe. Omogočajo razširjene systemske interakcije kot resursa delovanja akterjev. Vključljivost strukturnih pravil v razširjene institucionalne in prostorske horizonte v okviru EU predstavlja trajnostni razvojni potencial družbe, teritorialna razširitev resursov delovanja akterjev pa izkoristek človeških potencialov.

Na koncu analiziramo tradicionalno mobilnostno strukturacijo v Sloveniji, ki vsaj v določenem delu izhaja iz rigidnosti teritorialne organiziranosti družbe, kar onemogoča tako trajnostni razvoj družbe kot razvoj človeških potencialov. Rigidnost vpliva na življenjske strategije in urejanje ključnih življenjskih prioritet bivanja in dela. Kaže se v visokem deležu lastništva in samostoječih družinskih bivališč, kar pogojuje izrazito nizko stopnjo bivanjske selitve. Avtarkični lokalizem kot strukturna lastnost družbe in kot rekurzivna družbena praksa reproducira sedentarnost. To ni

v skladu s sodobnimi načeli uravnoveženosti posameznikove avtonomije z integracijo v evropsko okolje, ki dolgoročno omogoča kohezivnost razvoja družbe. Posameznikovo življenjsko okolje in črpanje resursov sovпада s teritorialnimi mejami slovenske družbe, zato človekovo (akterjevo) delovanje močno determinira družbena struktura. Izrazita bivanjska sedentarnost v Sloveniji še naprej pogojuje tradicionalne, državocentrične mobilnostne vzorce populacije, ki niso usmerjeni tako, da bi pripomogli k nadnacionalni integraciji kot elementu trajnostnega razvoja družbe.

LITERATURA

- Aybek, Can M., Johannes Huinink, Raya Muttarak, eds. (2015): *Spatial Mobility, Migration, and Living Arrangements*. Springer.
- Benson, Michaela, Nick Osbaldiston (2014): *Understanding Lifestyle Migration: Theoretical Approaches to Migration and the Quest for a Better Way of Life*. Palgrave Macmillan.
- Bergman, M. Manfred (2003): *Pauvrete, exclusion et territoire dans les societes modernes: les limites des approches multinationales*. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 93: 87-97.
- Boden, Deirdre, Harvey L. Molotch (1994): *The Compulsion to Proximity*, v: R. Friedland in D. Boden (urd): *Nowhere. Space, Time and Modernity*. University of California, Berkley.
- Boltanski, Luc, Eve Chiapello (2001): *Le nouvel esprit du capitalisme*. *Revue française de sociologie*, 42 (1): 171-176.
- Bryant, G. A., Jary David Christopher (1997): *Anthony Giddens: Critical Assessments*. Volume 3, Routledge.
- Cohen, A. Scott (2015): *Lifestyle Mobilities: The Crossroads of Travel, Leisure and Migration*. *Mobilities*, 10 (1): 155-172.
- Cresswell, Tim (2006): *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Taylor & Francis.
- Dolenc, Danilo, Erna Miklič, Barica Razpotnik, Darja Šter, Tina Žnidaršič (2013): *Ljudje, družine in stanovanja*. SURS (Statistični popis 2011).
- Erikson, Robert, John H. Goldthorpe (1992): *Intergenerational Inequality: A Sociological Perspective*. *Journal of Economic Perspectives*, 16 (3): 31-44.
- Faist, Thomas (2013): *The Mobility Turn: a New Paradigm for the Social Sciences? Ethnic and Racial Studies*, 36 (1.1): 1637-1646.
- Favell, Adrian, Virginie Guiraudon (2007): *The Sociology of European Integration*. EUSA 2007 Montréal.
- Giddens, Anthony (1979): *Central Problems in Social Theory*. University of California Press.
- Giddens, Anthony (1984): *The Constitution of Society*. University of California Press, Berkeley.
- Giddens, Anthony (1990): *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, Stanford.
- Harvey, David (1990): *Between Space and Time: Reflections on Geographical Imagination*. *Annals of the Association of American Geographers*, 80: 418-434.

- Hočevar, Marjan, Drago Kos, Jan Makarovič, Franc Trček, Janez Štebe, Matjaž Uršič (2004): Vrednote prostora in okolja: 3. fazno in končno poročilo: sumarnik javnomnenjske raziskave – ankete in interpretacija rezultatov, FDV.
- Hočevar, Marjan (2012): Dispersed Settlement in Detached Houses: Attitudes Over the Residential Space Consumption in Slovenia. *Sociologija*, 14 (1), 123–152.
- Hočevar, Marjan, Anže Zorman (2013): Contextual Mobility and the New Mobility Paradigm: the Nature of Travel Mode Choices Reconsidered, *Civitas-Elan*, 33–65.
- Iglič, Hajdeja (2004): Dejavniki nizke stopnje zaupanja v Sloveniji. *Družboslovne razprave*, 46/47: 149–175.
- Kalčič, Špela, Marko Juntunen, Nataša Rogelja (2013): Marginal Mobility: a Heuristic Tool for Comparative Study of Contemporary Mobilities. *Dve domovini – Two homelands*, 38: 7–21.
- Kaufmann, Vincent (2002): *Re-thinking Mobility*, Contemporary Sociology. Aldershot: Ashgate.
- Kaufmann, Vincent, M. Manfred Bergman, Dominique Joye (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4): 745–756.
- Kellerman, Aharon, Maria Paradiso (2007): Geographical Location in the Information Age: From Destiny to Opportunity? *Geo journal*, 70 (2–3): 195–211.
- Kesselring, Sven, Veert Canzler, Vincent Kaufmann (ed.) (2008): *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Ashgate.
- Mandič, Srna (2001): Residential Mobility versus 'In-place' Adjustments in Slovenia: Viewpoint from a Society 'Transition'. *Housing Studies* 16 (1): 53–73.
- Mlinar, Zdravko (1994): Individuacija in globalizacija v prostoru, SAZU.
- Mlinar, Zdravko (2012): Globalizacija: bogati in/ali ogroženi? *Živiljenjsko okolje v globalni informacijski dobi*, 2. knjiga, FDV.
- Ng, W. H. Thomas, L. Kelly Sorensen, T. Lillian Eby, C. Daniel Feldman (2007): Determinants of Job Mobility: An Integration and Extension. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 80: 363–386.
- Nonneman, Walter (2007): *European Integration and the Labor Market. The Transatlantic Task Force on Immigration and Integration*; Migration Policy Institute, Bertelsmann Stiftung.
- Payne, Geof (2017): *The New Social Mobility*. University of Chicago Press.
- Ravalet, Emanuel, Jann Dubois, Vincent Kaufman (2015): *Territories of High Mobility: Micro and Macro Analysis*. Palgrave, Macmillan.
- Recchi, Ettore in Adrian Favell (2009): The Social Mobility of Mobile Europeans. V *Pioneers of European Integration: Citizenship and Mobility in the EU*. Ettore Recchi in Adrian Favell, ur.: 72–98.
- Savage, Mike (1988): The Missing Link? The Relationship Between Spatial Mobility and Social Mobility, *British Journal of Sociology*, 39: 554–77.
- Sheller, Mimi (2013): *Sociology After the Mobilities Turn*. Routledge. V Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman, Mimi Sheller, Mimi, ur.: *The Routledge Handbook of Mobilities*, Routledge: 45–54.

- Turner, S. Bryan (2007): *The Enclave Society: Towards a Sociology of Immobility*. *European Journal of Social Theory, The British Journal of Sociology* 57 (1): 287–304.
- Urry, John (2000): *Sociology Beyond Societies*, Psychology Press.
- Urry, John (2007): *Mobilities, Polity*.
- Urry, John (2010): *Mobile Sociology*. *The British Journal of Sociology*, 61 (1): 347–366.
- Uršič, Matjaž in Marjan Hočevar (2007): *Protiurbanost kot način življenja*, FDV, Ost. Vehovar, Urban (2010): *Socialna država v okolju retradicionalizirane družbe*. V *Nesocialna Slovenija: smo lahko socialna, obenem pa gospodarsko uspešna družba?*, Univerzitetna založba Annales: 197–226.
- Virry, Gil, Vincent Kaufmann, ur. (2015): *High Mobility in Europe: Work and Personal Life*. Palgrave – Macmillan.

VIRI

- CORDIS (2008): *Job Mobilities and Family Lives in Europe Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life*. Dostopno preko http://cordis.europa.eu/project/rcn/78638_en.html (2. 1. 2017).
- Bryan, R. Ashley (2012): *Identifying with Permanence: Residential Mobility and Place-Based Identity Construction in Post-Socialist Slovenia*. OhioLink: Electronic Theses and Dissertations center. Dostopno preko https://etd.ohiolink.edu/pg_10?0::NO:10:P10_ACCESSION_NUM:ucin1336490459 (23. 2. 2017).
- Faludi, Andreas, Jean Peyrony (2011): *Cohesion Policy Contributing to Territorial Cohesion – Future Scenarios*. *Cohesion Policy Contributing to Territorial Cohesion – Future Scenarios*; *European Journal of Spatial Development* 43. Dostopno preko [http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed articles/refereed43.pdf](http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/refereed43.pdf) (10. 3. 2017).
- Kaufmann, Vincent (2014): *Mobility as a Tool for Sociology*. Sociologica, Società editrice il Mulino, Bologna. Dostopno preko <http://www.sociologica.mulino.it/doi/10.2383/77046> (23. 12. 2016).
- Salazar, B. Noel, Alan Smart (2011): *Anthropological Takes on (Im)Mobility*. *Identities*, 18/6. Dostopno preko <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1070289X.2012.683674> (17. 12. 2016).
- Sheller, Mimi (2014): *Mobility Justice*. *Mobile Trash*, 8/1. Dostopno preko <http://wi.mobilities.ca/mimi-sheller-mobility-justice/> (12. 1. 2017).
- Stjernström, Olof (2004): *Theory and Migration: Towards a Framework of Migration and Human Actions*. *Cybergeo: Revue Européenne de Géographie*, 254. Dostopno preko https://www.researchgate.net/publication/30440039_ (13. 1. 2017).