

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Luka Gominšek

**Novi pomeni mobilnosti: Ljubljanski potniški promet kot potencialno
družabno okolje starejših**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Luka Gominšek

Mentor: izr. prof. dr. Marjan Hočevar

**Novi pomeni mobilnosti: Ljubljanski potniški promet kot potencialno
družabno okolje starejših**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

Zahvaljujem se ...

... mentorju izr. prof. dr. Marjanu Hočevanju za vse konstruktivne nasvete ter izkazano mero profesionalnosti in strokovnosti

... družini, ki mi je omogočila študentska leta

... puncu, ki je z zanimanjem prenašala moje sociološke vzgibe

... prijateljem, ki so znali biti prijatelji

Novi pomeni mobilnosti: Ljubljanski potniški promet kot potencialno družabno okolje starejših

V pričujočem diplomskem delu se avtor ukvarja s povezavami med mobilnostjo starejših ter družabnostjo v okvirih javnega potniškega prometa. Avtor prav tako problematizira način raziskovanja starejših, ki pogosto temelji na grobem posploševanju. Teorije in koncepti mobilnosti, starejših in družabnosti so aplicirani na okolje Ljubljanskega potniškega prometa. Avtor v delu zagovarja tezo, da je z vidika mobilnostne paradigme o vozaštvu mogoče razmišljati tudi z vidika družabnosti. Starejši se v sistemu javnega potniškega prometa pogosteje kot druge starostne skupine znajdejo v pogovoru z ostalimi osebami, kar nakazuje na željo po družabnosti. Ker starejši niso pogosti uporabniki novih informacijski tehnologij, ne zastirajo pogleda pred neznanci. S tem so povečane možnosti za trenutek družabnosti. Avtor sistem Ljubljanskega potniškega prometa označi kot družabno okolje starejših, ki ga je v prihodnje potrebno še bolj natančno raziskati in ugotavlja, da je pri raziskovanju starejših potreben bolj celosten pristop, ki bo zastopal tako ranljivejše starostnike kot tudi še vedno aktivne starejše.

Ključne besede: mobilnost, starejši, javni potniški promet, družabnost, Ljubljana.

New meanings of mobility: Ljubljana public city transport system as the potentialy sociable enviroment of the elderly

In this thesis the author examines the correlations between mobility of the elderly and sociability in the context of public city transport. The author also problematises the research area of the elderly which is often biased and is based on unproper generalisations. Theories and concepts of mobility, elderly and sociability are applied on the system of Ljubljana city transport. The author argues that the mobility paradigm enables us to reflect on the process of commuting in the context of sociability. The group of elderly users of public city transport find themselves in interactions with other users more often than other age groups. Desire for sociable conduct among the elderly is therefore implied. Because the elderly are not frequent users of new technologies their view on other users is not blocked. As a result chances for a moment of sociability are increased. The author states that Ljubljana city transport system can be interpreted as a sociable enviroment. Further detailed researches are required to grasp the volume of this phenomena. The Author argues that the research area of the elderly is in need of a more integrated approach, which will equally represent the vulnarable elderly as the still active elderly.

Key words: mobility, elderly, public city transport, sociability, Ljubljana.

KAZALO

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | UVOD | 7 |
| 2 | STAREJŠI V 21. STOLETJU | 8 |
| 2.1 | NARAVA PREUČEVANJA STAREJŠIH..... | 9 |
| 2.2 | OPOLNOMOČENJE STAREJŠIH..... | 10 |
| 2.3 | ZNAČILNE DEJAVNOSTI STAREJŠIH PO UPOKOJITVI | 11 |
| 2.4 | KONCEPT AKTIVNEGA STARANJA | 12 |
| 3 | MOBILNOST..... | 13 |
| 3.1 | STAREJŠI IN MOBILNOST..... | 13 |
| 3.2 | NOVA PARADIGMA MOBILNOSTI | 15 |
| 3.3 | USMERJENA MOBILNOST | 16 |
| 3.4 | MOBILNOSTI STAREJŠIH V PROSTOČASOVNIH DEJAVNOSTIH | 17 |
| 4 | VOZAŠTVO KOT SISTEM REFLEKSIVNOSTI..... | 18 |
| 4.1 | VOZAŠTVO KOT OKVIR DRUŽENJA..... | 19 |
| 4.2 | POTOVALNE NAVADE UPORABNIKOV JAVNEGA PROMETA NA NOVI ZELANDIJI..... | 20 |
| 5 | OD TRAMVAJA DO SODOBNIH MESTNIH AVTOBUSOV | 22 |
| 5.1 | VLOGA LJUBLJANSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA V VSAKDANJIKU STAREJŠIH | 23 |
| 5.2 | DRUŽABNA NARAVA LJUBLJANSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA..... | 24 |
| 5.2.1 | KOMPLEMENTARNO SOCIABILNA FUNKCIJA STORITVE <i>KAVALIR</i> 25 | |
| 5.2.2 | GEM ZASLONI KOT ELEMENT INTERAKTIVNOSTI NA MESTNIH AVTOBUSIH..... | 26 |
| 6 | TRENDI PRIHODNOSTI..... | 27 |
| 7 | SKLEP..... | 29 |
| 8 | LITERATURA..... | 31 |
| | PRILOGA: Transkript intervjuja s prometnikom analitikom LPP, gospodom Gregorjem Cundrom | 33 |

SEZNAM TABEL

| | |
|--|----|
| Tabela 3.1: Aktivnosti starejših..... | 15 |
| Tabela 4.2: Dejavnosti med uporabo vlakov ali avtobusov po starosti uporabnikov v mestih Wellington in Auckland | 21 |

1 UVOD

Sodobne družbe so zaradi svoje dinamičnosti predmet nenehnih sprememb in izzivov, ki zahtevajo rešitve. Vseskozi se ukvarjamo z razmerji vzroka in posledic, problemov in rešitev, ki jih visoko globalizirana družba proizvaja. Eno izmed področij, ki je prekosilo marsikatero predstavo o tem, kaj je mogoče, je gotovo napredek v zdravstvu. Slednji je v kombinaciji z množico drugih dejavnikov, ki zadevajo področja družbenega življenja postmodernih družb, privedel do izrazitih sprememb v sestavi svetovnega prebivalstva. Delež starostnikov se neizmerno povečuje, kar zahteva tudi povečano pozornost raziskovalcev tako področij družboslovja kot naravoslovja.

Raziskovanje starejših z vidika skupine, ki jo še posebej prizadenejo splošno znani problemi neenakosti, dostopnosti do storitev itd., je obsežno. Kakor je tudi prav. Hkrati pa je potrebno starejše prebivalstvo vse bolj dojemati kot enakovrednega in aktivnega partnerja v vsakdanjem družbenem življenju, kar bomo v pričujočem delu tudi poizkusili doseči. Starejše prebivalstvo postaja vse pomembnejši dejavnik v vsakdanjem družbenem življenju. Javni potniški promet je eno izmed področij vsakdanjega življenja, v katerem starejši prav tako postajajo vse bolj nepogrešljiv del pri oblikovanju politik in ukrepov. Mobilnost v sodobni družbi ima naraščajoče različne pomene in funkcije. Prerasla je okvire dostopnosti in premagovanja prostorskih ovir. O mobilnosti je mogoče razmišljati precej širše, tudi z vidika druženja.

Ukvarjali se bomo s starejšim prebivalstvom in njegovo uporabo javnega potniškega prometa. Skušali bomo opredeliti dnevne navade starejših ter jih povezati s širšim konceptom družabnosti ter ugotoviti ali bi lahko Ljubljanski potniški promet postal ali je že družabno okolje starejših. Naša osrednja teza se glasi: *Z vidika mobilnostne paradigme je vozaštvo lahko opredeljeno tudi kot oblika sociabilnosti. Mestni potniški promet je primerno okolje za druženje starejših ljudi.* Tezo bomo potrdili ali ovrgli na podlagi izbranih teorij in konceptov ter kvalitativne in kvantitativne analize.

V diplomskem delu se bomo ukvarjali predvsem s teorijami avtorjev s področja gerontologije, mobilnosti, javnega potniškega prometa ter družabnosti. Obstoječim podatkom bomo skušali dodati novo dimenzijo ter jih obravnavati v razmerju do Ljubljanskega potniškega prometa. V sklepnem delu bomo podali naše ugotovitve ter poizkusili prepoznati področja, za katera bodo potrebne nadaljnje poglobljene raziskave.

2 STAREJŠI V 21. STOLETJU

Definicije, razlage in interpretacije starejšega prebivalstva, starostnic in starostnikov so zelo različne. Mnogokrat je to odvisno od samega vira informacij, kot so različne organizacije, politiki, raziskovalci itd. Popolno soglasje o tem še ni bilo doseženo, vendar se vse bolj uveljavlja delitev, kjer se starost začne z upokojitvijo. V Sloveniji se starejše v kontekstu let opredeljuje kot posameznike, ki so stari 65 let ali več. Pogosto tudi 60 let ali več (Vertot 2010, 9). Glede na podaljšano življenjsko dobo, je morda res najbolj ustrezna in fleksibilna opredelitev upokojitve kot glavne ločnice.

Staranje je nepremostljiv del življenja. Delež starejših žensk in moških skokovito narašča, kar je posledica široke prizme izboljšav v zdravstveni in socialni sferi. Če temu dodamo še nizko rodnost, je povečevanje deleža starejšega prebivalstva neizogibno. Vse pogostejši pojav je tudi potencirana obremenjenost s staranjem oziroma starostjo, kar se manifestira kot protiutež sodobnim trendom povečevanja, mistifikacije in mitizacije mladosti, lepote ter uspešnosti. (Vertot 2010, 9). Boj za vzpostavitev enakovrednosti med starejšim prebivalstvom ter tako imenovanim aktivnim prebivalstvom je tako inherenten življenju samemu.

Smernice družbeno-ekonomskega razvoja morajo biti tako zastavljene na temeljih vključevanja vseh družbenih skupin. Še posebej pomembna dimenzija družbeno-ekonomskega razvoja je participacija starostnikov ter zmanjševanje stopenj diskriminacije in osamitve med starejšimi. Ker so starejši neločljiv del družbe, jim je potrebno omogočiti dolgo, polno ter predvsem zadovoljno življenje. Skupna obravnava ter sodelovanje vseh starostnih skupin je tako integralen del kvalitetnega razvojnega procesa (Vertot 2010, 8). Raziskave kažejo, da bo prebivalstvo Slovenije ne le skromnejše v številčnosti, temveč tudi starejše.

Leta 2008 je bilo starejših od 65 let 16 odstotkov, leta 2060 pa bi naj delež zrasel na tretjino oziroma 33, 4 odstotke prebivalstva (Vertot 2010, 14). Podobna predvidevanja in trende je mogoče zaznati tudi v drugih evropskih državah, zato preučevanje starejših ter njihovih navad, postaja vse pomembnejša in raziskovana tema v znanstveni sferi. Prav tako se raziskovalci intenzivno ukvarjajo z vprašanji, ki zadevajo vzdrževanje aktivnosti starejših ter s tem ohranjanje njihove vključenosti v družbo.

2.1 NARAVA PREUČEVANJA STAREJŠIH

Kot smo že omenili, delež starejšega prebivalstva strmo narašča. Starejši postajajo vse pomembnejša družbena skupina. Skupina, ki postaja ubikvitarna ter bo s svojo eksistenco vse bolj vplivala na družbene, ekonomske in kulturne dimenzije vsakdanjega življenja. Kot navaja Kavčič, je »sociologiji imanentno pojasnjevanje družbenih pojavov, umeščanje novih pojavov v družbeni kontekst ter reinterpretacije obstoječih in produkcija novih spoznanj in teorij« (Kavčič 2011, 20). Preučevanje in razmišljanje o starejših je nujno in potrebno za samo razumevanje skupine.

Staranje prebivalstva ter posledično spremenjena starostna struktura močno odseva v ekonomskih in družbenih posledicah v obliki povečanih javnih izdatkov ter pritiskov na državo blaginje. Globalna-finančna kriza še bolj kot kdajkoli prej pozornost raziskovalcev usmerja na kvaliteto življenja starejših ljudi, ki jih številne značilnosti opredeljujejo kot eno najbolj ranljivih družbenih skupin (Kavčič 2011, 21). Njihova vključenost v družbo ter nemoteno delovanje v jeseni življenja so postavljeni center raziskovanja. Starejše se največkrat preučuje skozi prizmo kvalitete življenja, ki obsega številne dimenzije tveganja, oskrbe, dostopnost do raznovrstnih storitev, spoprijemanja z novimi tehnologijami, stanovanjskimi težavami, izobraževanjem ter nenazadnje nadaljnjim zaposlovanjem.

Pri tem se v večini primerov pozornost raziskovalcev usmerja na specifičen delež starejšega prebivalstva. Na drugi strani se mnogokrat pozablja na starejše prebivalstvo, ki je v svojem delovanju še vedno avtonomni, ustvarjalni akter s svojimi življenjskimi dejavnostmi, ki niso zaznamovane s tveganji, revščino ali širše s splošno slabo kvaliteto življenja. S tem absolutno ne želimo spodbijati pomembnosti raziskovanja nebogljenih in socialno ogroženih starejših, ampak želimo zgolj opozoriti na segment starejšega prebivalstva, katerega dnevne prakse, navade in delovanje še niso v znanstveni sferi zastopani v zadostni meri.

2.2 OPOLNOMOČENJE STAREJŠIH

Ko je govora o starosti in starostnikih, se mnogokrat poudarjajo problemi družbene skupine ter predvsem negativni aspekti. S tem poudarjanjem problemov, tegob, deficitov manjšine starejšega prebivalstva se ustvarja stereotipno, negativno podobo starih ljudi, ki je nastala na podlagi nekaterih parcialnih raziskav (Hojnik Zupanc 1997, 50). Medtem je aktiven, dejaven del starejšega prebivalstva v raziskovalnem procesu ostal spregledan. S tega vidika večino starejšega prebivalstva splošna javnost, kakor tudi znanstvena sfera, obravnava kot posameznike, katerih funkcionalne in senzorne funkcije so v upadu. Raziskovanje starejših je tako stereotipno, saj pozitivne lastnosti, kot so modrost in zrelost starejšega prebivalstva, ostajajo spregledane.

H konceptu aktivnega staranja tako lahko dodamo še idejo o uravnovešenem staranju. Hojnik Zupanc izpostavlja dva dejavnika, ki sta v procesu individualizacije pridobila na pomenu, in sicer preventivna dejavnost zdravstvene in socialne politike za ohranjanje zdravja ter izobraženost prebivalstva, ki prispeva k ozaveščeni skrbi za zdravje. Dejavnika starejšemu prebivalstvu podeljujeta aktivno vlogo v odnosu do samega sebe (Hojnik Zupanc 1997, 56). Podeljevanje atributa aktivnosti starejšim, jim hkrati podeljuje avtonomnost, samostojnost v njihovem ravnanju ter se združi z idejo aktivnega staranja, ki poseduje preventivno noto. Vse navedene značilnosti nakazujejo na idejo individualnosti posameznikov ter kažejo vrata v postmoderno ero.

Ozaveščenost predstavlja tisti del individualnosti, ki starejšim omogoča prepoznavanje možnosti za dostop do sistemskih ureditev, s pomočjo katerih lahko manifestirajo svojo samostojnost. Samostojnost, ki v postmodernejši družbi ni v domeni manjšinam, temveč množicam (Hojnik Zupanc, 56). S prepoznavanjem individualnosti, avtonomnosti in samostojnosti starejših dobimo popolnoma novo perspektivo družbene skupine, ki je dejavna, ustvarjalna in v svojem delovanju vse prisotna. Tako je nujno raziskovanje starejšega prebivalstva z vseh možnih perspektiv in segmentov. Šele tako bomo dobili celovitejšo predstavo o kompleksni družbeni skupini, kar starejši zagotovo so.

2.3 ZNAČILNE DEJAVNOSTI STAREJŠIH PO UPOKOJITVI

Starejši se po upokojitvi znajdejo v situaciji, ki je nekaterim bolj pisana na kožo kot drugim. Ravno cilji in aspiracije so ključni za kvalitetno nadaljevanje življenje po upokojitvi. V tem življenjskem obdobju si cilje lahko postavljajo sami, v okviru in soglasju z okoljem in razmerami. Cilji in aktivnosti omogočajo primerno naprežanje, ki skrbi za ohranjanje zdravja in duševnega ravnotežja (Krajnc 2005). Stopnja dejavnosti po upokojitvi spada med verodostojne pokazatelje (ne)samostojnosti v starosti. Izražanje aktivnosti v obliki dolgočasje starejših ali praznine, lahko interpretiramo kot indikator nesamostojnega življenja v starosti (Hojnik Zupanc 1999, 85). Nekateri se na življenje po upokojitvi temeljito pripravijo, veliko energije in pozornosti posvetijo aktivnostim, ki so v času, ko jim je delo predstavljalo centralno dejavnost v vsakdanjem življenju, ostale zgolj želja.

Jezernik je aktivnosti starejših po upokojitvi razdelil v štiri skupine: množično-komunikacijske, medosebne odnose, konjički ter kulturno-rekreativne in zabavne dejavnosti (Jezernik v Hojnik Zupanc 1999, 87). Raziskave kažejo porast dejavnosti v starosti med aktivnostmi bolj pasivne narave, in sicer: gledanje televizije, poslušanje radia, branje, več časa za dnevne obroke, obiskovanje prijateljev in sorodnikov, pomoč družini in prijateljem, popravila v stanovanju, sprehodi, igre z vnuki, obiski knjižnice, varovanje domačih živali. Druge skupine aktivnosti imajo komponento družabnosti ter integracije v različne vrstniške skupine in dejavnosti, katerih glavna značilnost je aktivno preživljanje prostega časa. Mannell izpostavlja, da so tisti »kateri vlagajo veliko energije v svoje dejavnosti bolj zadovoljni s svojim življenjem kot drugi« (Mannell v Hojnik Zupanc 1999, 87).

Življenje po upokojitvi mora nujno vsebovati novo socialno mrežo, ki nadomesti tisto, ki jo je posameznik pustil za sabo ali je prišlo do njene delne disolucije. Posameznik potrebuje pomembne druge dejavnosti, saj z njimi krepí svoj socialni čut in identiteto. Potrebno je vzpostaviti nove stike z vrstniki, ki niso trivialne narave kot na primer občasna srečanja z ljudmi na avtobusu, zdravniški čakalnici ali trgovini (Krajnc 2005).

2.4 KONCEPT AKTIVNEGA STARANJA

Sam koncept skuša poudariti, da starosti ne smemo *ad hoc* opredeliti kot obdobja v posameznikovem življenju, ko je le-ta zaznamovan z odvisnostjo od pomoči in dobre volje drugih, nemoči, nedejavnosti, skratka pasivnega življenja. Koncept predpisuje ravno nasprotno. Želi poudariti nove priložnosti, ki jih prinaša čas po upokojitvi, in sicer življenje v novih oblikah dejavnosti. S tem se aktivno staranje lahko opredeli kot kontinuirano delovanje na mnogoterih družbenih področjih, ki se raztezajo od ekonomskega, socialnega, kulturnega in civilnega področja (Vertot 2010, 9). Velike zasluge za implementacijo koncepta aktivnega staranja gredo k WHO (World Health Organisation). Njen namen pa najslikovitejše opiše stavek: »Leta so bila dodana življenju, sedaj je potrebno dodati življenje letom« (Walker, 124).

Walker koncept aktivnega staranja razdeli na sedem ključnih premis. Prvič, termin aktivnost mora vključevati vse pomenljive načine, ki prispevajo k dobrobiti starejših ter njihovih družin, lokalnih skupnosti ter same družbe. Drugič, obsegati mora vse starejše, tako tiste, ki so nebogljeni in pomoči potrebni kot tiste, ki so še vedno aktivni akterji v družbenem življenju. Tretjič, delovati mora kot preventivni koncept pravzaprav vseh starostnih skupin skozi celotno življenjsko obdobje. S tem se ne izključuje starejših, ampak se dodaja preventivna komponenta. Četrto, vzdrževanje medgeneracijske solidarnosti kot ključen del pristopa k aktivnemu staranju in implicira ter poziva k pravičnosti med generacijami. Petič, koncept vključuje pravice in dolžnosti. Pravico do socialne varnosti, vse življenjskega izobraževanja, usposabljanja. Dolžnost vseh posameznikov je maksimalno izkoriščanje pravic do izobraževanja, usposabljanja ter ohranjanja aktivnosti na najrazličnejše načine. Šestič, koncept mora imeti participatorno naravo ter naravo opolnomočenja. Vsebovati mora konstruktivno politiko od zgoraj, ki bo motivirala delovanje od spodaj ter s tem prispevala k ustvarjanju novih oblik aktivnosti. Sedmič, aktivno staranje mora biti transnacionalno in vsebovati pravico do kulturne raznolikosti. Vrednotno obarvane sodbe o ustreznosti enih aktivnosti ter neustreznosti drugih niso primerne (Walker 2002, 124 – 125).

Aktivno ali celo uravnovešeno staranje je odsev posameznikovih kapacitet ter usmerjanja v dejavnosti, ki so potrebne za kvalitetno življenje (Hojnik Zupanc 1997, 56). Cilj družbe mora biti vzpostavitev senzibilnega sistema, ki bo omogočal realizacijo vseh kapacitet starejših ter njihovo kontinuirano delovanje.

3 MOBILNOST

O mobilnosti lahko razmišljamo na mnogotere načine. Mobilnost kot lastnost, kvaliteta posameznika ali predmeta. Nazoren primer so dan danes vse obsegajoči in prisotni mobilni telefoni. Mobilni so lahko tudi osebe, domovi, bolnišnice itd. Mobilnost je tako lastnost predmetov in posameznikov (Urry 2007, 7). Koren besede mobilnost ima v angleškem jeziku pomen nemirne množice, ki poseduje kvaliteto mobilnosti. V nemirnost množice je tako integrirana značilnost mobilnosti, ki se na primer lahko manifestira preko aktualnih multitud, ki za svoje razpršeno delovanje uporabljajo elektronske tehnologije (Thrift v Urry 2007, 8). Najbolj raziskovano področje mobilnosti v sociologiji je zagotovo paradigma vertikalne mobilnosti, ki deluje v sistemu določenega hierarhičnega sistema. Goldthorpe izpostavlja idejo a-mobilnosti v tem konceptu, saj naj bi se večina premikov v hierarhije odvijala pri samem vrhu, medtem ko povečanega gibanja med samimi skupinami v hierarhiji ni (Goldthorpe v Urry 2007, 8). Mobilnost vsebuje tudi horizontalno komponento, katera raziskuje dejavnost v okvirih migracij ali drugih oblikah premikanja ter ima lahko najrazličnejše motive, kot so aspiracije po boljši kvaliteti življenja, do pobega pred različnimi naravnimi katastrofami in nesrečami, vojnami, revščino itd. (Urry 2007, 8). Koncept mobilnost je tako izredno bogat v svoji širini, enako velja za njegovo aplikativno naravo, ki omogoča vpogled v dogajanja, dejavnosti in spremembe, ki so bile prej spregledane ali jih je pozornost raziskovalcev obšla.

3.1 STAREJŠI IN MOBILNOST

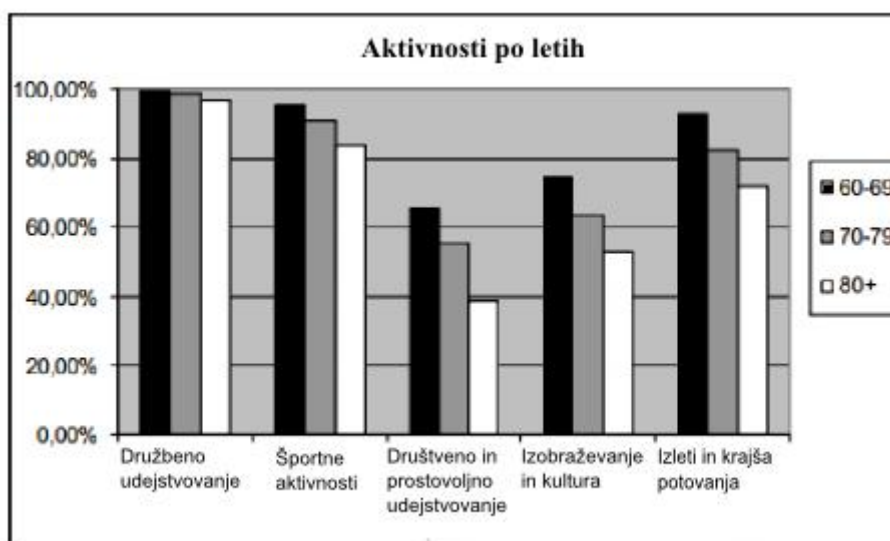
Domneve o dejavnostih in značilnostih starejšega prebivalstva so pogosto zdrava razumska posploševanja na podlagi značilnosti manjšine znotraj skupine starejšega prebivalstva. Hojnik Zupanc navaja, da so slednje generalizacije plod »kategorialnih kriterijev, ki določeno skupino opredeljujejo zgolj na posploševanju značilnosti in potreb manjšine« (Hojnik Zupanc 1999, 30). S tovrstnim odnosom raziskovalcev do skupine starejših se producirajo ter reproducirajo stereotipi o skupini starejšega prebivalstva kot izrazito nesamostojni ter odvisni skupini. Socialni ter predvsem zdravstveni delavci se pretežno soočajo in ukvarjajo z različnimi dimenzijami težav in problemov starejših, ker so z njimi na ta način največ v stiku. Preveč se poudarjajo težave v starosti, medtem ko dobre stvari ostanejo spregledane (Hojnik Zupanc 1999, 31).

Neodvisno življenje starejših je močno povezano z mobilnostjo in je pomemben predpogoj pri zagotavljanju socialne varnosti starejših. S staranjem je zagotovo čedalje bolj ogrožena mobilnost ter zmožnost biti mobilen. S tem je posledično ovirano vsakdanje življenje starostnikov, opravljanje dnevnih potreb ter zmožnost obiskovanja sorodnikov in prijateljev (Tacken 1998, 380). Povezava med vsakodnevnim vedenjskim vzorcem starejših ter mobilnostjo implicira na gibanje starejših predvsem v lokalnem prostoru. Kamor štejejo dostop do življenjsko potrebne infrastrukture (Hojnik Zupanc 1999, 59).

Raziskave so pokazale, da so gibalne sposobnosti starejših v prostoru negativno soodvisne s kronološko starostjo (Hojnik Zupanc 1999, 59). Premo sorazmerno s starostjo se tako zmanjšuje okolje, ki ga posameznik še lahko obvladuje. Vendar staranje ni nujno pogojeno s procesom zmanjševanja fizičnih in psihičnih sposobnosti. Asmussen opredeli razliko med motnjami in nezmožnostjo. Motnje starejših opredeli kot občasno poslabšano delovanje fizičnega sistema posameznika. Na drugi strani je nezmožnost opredeljena kot sklop omejitev pri opravljanju vsakodnevnih dejavnosti in kazalec ogroženosti normalnega delovanja (Asmussen v Tacken 1998, 381).

De Long vzrok za zmanjšano ali omejeno gibanje išče v kombinaciji motoričnega in senzornega *outputa*. Tako na mobilnost starejših vpliva zmanjševanje gibalnih kapacitet ter senzorni deficit, ki posamezniku preprečuje pridobivanje zadostnih informacij iz okolja, zato se tudi v znanem okolju počuti vse bolj negotovega (De Long v Hojnik Zupanc 1999, 60). Vprašanje je ali je nižja stopnja mobilnosti posledica upada v želji po mobilnosti v starosti ali v vse večjih naporih pri uporabi transportnih sredstev. Glavna vrednost ter prednosti tehnološkega napredka se bodo tako pokazale v vzdrževanju mobilnosti starejših. Kajti vzdrževanje določene ravni mobilnosti pri starejših ter s tem dnevnih vedenjskih vzorcev je smotrnejše, kakor reaktivacija ali ponovna socializacija starejših v okvire mobilnosti (Tacken 1998, 392). Najpogostejše aktivnosti starostnikov so vidne v tabeli spodaj. Iz tabele 3.1 je jasno razvidno, da aktivno udejstvovanje starejših z leti postopoma upada.

Tabela 3.1: Aktivnosti starejših



Vir: Kasper in Lubecki v Kasper in Scheiner (2002, 8).

3.2 NOVA PARADIGMA MOBILNOSTI

Preučevanje mobilnosti se je v zadnjih desetletjih s tehnološkim in raziskovalnim napredkom izstrelilo med najbolj eminentna področja sociologije. Urry je dolgo časa poskušal in na koncu uspel v vzpostavitvi nove, postdisciplinarne teorije mobilnosti. Urry je z novo paradigmo mobilnosti zapolnil vrzel v prostorskih študijah ter odprl vrata novim področjem raziskovanja. Vzpostavil je alternativno teoretsko in metodološko krajino, ki svojim aparatusom omogoča razumevanje družbenega sveta kot tudi širok nabor ekonomskih, družbenih in političnih praks. Skratka ideologij, ki vsaka na svoj način vsebuje gibanje posameznikov, idej, informacij in predmetov (Urry 2007, 18). Ideja mobilnosti namreč obsega široko paleto perspektiv, katerih uporabnost je še posebej izpostavljena v kompleksnem vsakdanjem življenju. Novi paradigmi mobilnosti imanentna je transformativna narava, ki neposredno vpliva na razmišljanja o družboslovju preko povečevalnega stekla mobilnosti.

Življenje posameznikov tako vse bolj zaznamujejo materialne spremembe, katerih funkcionalnost se manifestira v dematerializaciji povezav, posameznikov, naprav, podob, informacij, denarja, idej in nevarnosti, ki so vse skozi v gibanju. Človeška zavest 21. stoletja bo organizirana okrog novih strojev, tehnologij, ki bodo posameznikom omogočali izražati

svojo individualnost v prostoru. Ponotranjenje orodij nove dobe posameznikom tako omogoča individualno izražanje in delovanje (Urry in Sheller 2006, 221). Napredek novih tehnologij je tako privedel do stanja, ko posameznik z njihovo pomočjo sodeluje in soustvarja v multitudi svetov, ki mu omogočajo izražanje individualnosti na različnih ravneh vsakdanjega življenja.

3.3 USMERJENA MOBILNOST

Motility ali usmerjena mobilnost, kot bi jo lahko poimenovali, prav tako implicira novo mišljenje o posamezniku v prostoru. Lahko jo opredelimo kot kapaciteto možnosti posameznika v domeni mobilnosti, ki jih realizira preko svojega lastnega potenciala, *outputa* za njegovo ali njeno dejavnost ali aktivnost. Med sestavne dele usmerjene mobilnosti lahko štejemo fizični vidik, aspiracije, dostopnost do različnih virov transporta in komunikacij, časovno-prostorske omejitve, znanje, dovoljenja itd. Pomembni so torej vidiki dostopnosti, spretnosti in sposobnosti, ki so strukturirane glede na sistem, v katerem se nahajajo (Kaufmann v Urry 2007, 38). Usmerjena mobilnost tako opisuje prej neraziskana področja in pojave v znanstveni sferi, prav tako skuša obstoječe pojave opisati in razlagati na način, ki je noviteta in preizkuša meje konceptov prostorske in družbene mobilnosti. Koncept vsebuje strukturalno in kulturno dimenzijo gibanja in dejavnosti, tako omogoča realizacijo dejanske ali potencialne kapacitete v okvirih časovno-prostorske mobilnosti, na načine, ki imajo različne učinke v različnih družbeno-prostorskih okoljih (Bergman, Kaufmann in Joye 2004, 750). Usmerjena mobilnost hkrati deluje kot samosvoja oblika kapitala, ki se je vzpostavila poleg že znanih, ustaljenih in raziskovanih oblik ekonomskega, socialnega in kulturnega kapitala. Raven kapitala usmerjene mobilnosti posameznikov predstavlja nov potencialno neusahljiv vir, ki predpostavlja obhod vseh ali večine prostorskih omejitev. Visoka stopnja kapitala usmerjene mobilnosti lahko nadomesti deficit ekonomskega, socialnega in kulturnega kapitala. Rezultat je lahko pridobivanje povsem novih oblik kapitala (Kaufmann v Urry 2007, 39). Kvaliteta življenja posameznikov je neločljivo povezana z njihovimi rešitvami in spretnostmi, ki jih aplicirajo v okvir usmerjene mobilnosti.

3.4 MOBILNOSTI STAREJŠIH V PROSTOČASOVNIH DEJAVNOSTIH

Kasper in Scheiner sta v okviru projekta (FRAME) raziskovala mobilnost posameznikov starih 60 let ali več, ki sta jo postavila v okvir prosto časovnih aktivnosti. Geografsko je projekt temeljil na primerjavi pridobljenih podatkov na treh lokacijah. Primerjala sta dejavnosti v Bonnu, ki predstavlja urbano okolje, levi breg reke Ren kot suburbano okolje ter relativno ruralno okolje Eifel v bližini Bonna. V središče raziskave pa so bile postavljene aktivnosti starejših, njihova frekventnost ter omejitve (Kasper in Scheiner 2002, 1). Raziskovalci v projektu (MOBILATE) se ravno tako trudijo promovirati avtonomijo in aktivnost starejših. Projekt se je realiziral v kar petih državah (Nizozemska, Italija, Nemčija, Madžarska, Finska) s precej različnimi družbenimi in kulturnimi značilnostmi. Izpostavljali so kompleksno povezavo med vsakodnevno mobilnostjo starih 55 ali več let v kontekstu dostopa do virov in sredstev storitev v njihovih fizičnih in družbenih okoljih (Mollenkopf in drugi 2004, 45).

Rezultati prve raziskave so pokazali precejšnje odstopanje Bonna od preostalih dveh raziskovalnih območij. V Bonnu intervjuvanci niso pogosto obiskovali cerkva, se ukvarjali z dejavnostmi na vrtu, obiskovanjem festivalov, delovali v društvih, kolesarili, plesali ali se udeleževali športnih prireditev. So pa med drugim pogosto obiskovali muzeje, umetniške razstave, kulturne dogodke itd. Razlike lahko iščemo v značilnostih ruralnega Eifela, kjer je povezanost z lokalno skupnostjo v obliki cerkva, društev in poljudnih prireditev višja kot v Bonnu. Hkrati za prebivalce Eifela obiskovanje visoko kakovostnih kulturnih ustanov predstavlja večji napor in strošek kot prebivalcem Bonna, ki so v večini tudi višje izobraženi in imajo različne kulturne predizpozicije in potrebe kot prebivalci Eifela. Levi breg reke Ren kot suburbano okolje se je znašel nekje na sredini (Kasper in Scheiner 2002, 6-7). Raziskovalci so v projektu MOBILATE prav tako naleteli na diskrepance med urbanim in ruralnim okoljem v smislu dostopnosti. V ruralnih okoljih so ustrezni pogoji za prosto časovno mobilnost pogosto postavljeni pod vprašaj. Mnogokrat starejšim ni bil omogočen dostop do zelenih storitev in uslug. Rezultati v urbanem okolju kažejo povsem drug značaj, in sicer pomembne storitve za starejše, kot so trgovine z živili, lekarne, splošni zdravniki, javno prometna infrastruktura in drugo, so pogosto zgolj 15 minut oddaljena od posameznikov (Mollenkopf in drugi 2004, 52).

Osebni avtomobil se je zaradi svojih fleksibilnih značilnosti ter udobja izkazal kot najbolj priljubljeno prevozno sredstvo v vseh okoljih. Hkrati je v Bonnu opaziti visoko raven uporabe javnih prometnih sredstev, kar je posledica značilnosti urbanega okolja. Zelo pogost del urbanega življenja je prav tako hoja. V Eifelu ter na levem bregu reke Ren uporaba javnih prevoznih sredstev seveda ni tako visoka (Kasper in Scheiner 2002, 8–9). Pomen hoje je očitno pri starejših še kako pomemben. Hoja je glede na pogostost v petih državah, ki so sodelovale v projektu MOBILATE, na prvem mestu, sledi vožnja z avtomobili in kolesi, na zadnjem mestu pa je uporaba javnega prometa (Mollenkopf in drugi 2004, 48).

4 VOZAŠTVO KOT SISTEM REFLEKSIVNOSTI

Vse oblike mobilnosti delujejo na temeljih ter okvirih določenega sistema. Slednji omogočajo gibanje in kreirajo prostore pričakovanj. Producirajo in realizirajo ideje, da je gibanje povsem možno in da bodo sporočilo, paket ter ideja prišli do naslovnika. Zaupanje v sisteme je visoko, zaradi neskončnih možnosti repetitive gibanja, migracij, ki jih spremlja nizka raven tveganja. Sistemi so v vsakdanjem življenju postali ključen dejavnik pri organizaciji dnevnih, tedenskih, mesečnih ali letnih časovno-prostorskih vzorcev. So nepremostljiv del organizacije družbenega življenja (Urry 2007, 14–15). Sisteme je potrebno reflektivno obravnavati. Čeprav zavesti o reflektivnosti ne moremo enačiti s sposobnostjo transformacije vsake dane situacije v vsakem kontekstu, lahko pa v posameznih in družbenih svetovih prepoznamo dogajanje ter ukrepamo. Posameznikom včasih sposobnost reflektivnega mišljenja dopušča prepoznavanje situacije, a ne omogoča odprave pomanjkljivosti (Craib v Adams 2006, 522).

Slednje lahko apliciramo tudi na starejše v sistemu, kot je vozaštvo, kjer se pogoji konstantno prilagajajo starejšemu prebivalstvu, vendar je vprašanje v kolikšni meri so ti ukrepi in regulative sprejeti s konsenzom starejših prebivalcev samih. Lash in Urry o reflektivnosti razmišljata z vidika zmagovalcev in poražencev, kjer je ključno zavedanje in dostop do reflektivnega delovanja. Porazenci reflektivnosti so tako tisti, ki so marginalizirani s strani družbene strukture, saj slednja kapacitete reflektivnosti podeljuje drugim (Lash in Urry v Adams 2006, 523).

Življenje in delovanje v sodobnih družbah vključujeta prepleteno gibanje, bivanje z drugimi posamezniki, kjer so stiki v specifičnih prostorih in okoljih neizbežni. Okolja so posledično

napolnjena z najrazličnejšimi motivi ter občutenji posameznikov (Urry 2007, 274). Vozaštvo kot sistem omogoča neskončno število ponavljanj ter tako poseduje izredno instrumentalno komponento. Hkrati pa se med uporabo odvijajo reflektivne dejavnosti, kot so branje knjig, časopisov, uporaba prenosnih računalnikov ter telefonov, pogovori s sopotnikom, branje z raznih ekranov itd. Sistemi vozaštva vsebujejo instrumentalno in reflektivno komponento, uporabljajo se lahko v instrumentalne namene (nakupovanje hrane, obisk zdravnika, lekarne itd.) kot tudi reflektivne namene (druženje s sovrstniki, delovanje v društvih, razne športne aktivnosti, konjički itd.).

4.1 VOZAŠTVO KOT OKVIR DRUŽENJA

Železniški sistem je v 19. stoletju v Veliki Britaniji družbenemu življenju posameznikov predstavil dve novi prizorišči druženja ali sociabilnosti, in sicer prostore na vlaku ter železniške postaje. Izpostaviti gre, da so bili posamezniki pravzaprav vrženi v prostore z drugimi osebami, ki jih niso poznali, ki niso bili nujno iz enakega družbenega sloja kot sami, ki so bili drugačni. Sistem je vseboval izrazito demokratično kvaliteto (Urry 2007, 104). Pri vlakih in letalih dandanes lahko opazimo segregacijski značaj, kjer so potniki razdeljeni po različnih (cenovnih) razredih. Demokratičen značaj javnega prometa se je morda še najbolj ohranil pri avtobusih in tramvajih oziroma prevoznih sredstvih, kjer so vsi potniki v istem prostoru.

Kako so posamezniki reagirali v zaprtih prostorih s popolnimi neznanci? Pomembno vprašanje je postalo ohranjanje socialne distance. Kako ne strmeti v drugo osebo? Pred pojavom javnih prometnih sredstev so imeli posamezniki velike težave s funkcioniranjem v prostoru z neznanci, brez vzpostavljanja kakršnegakoli vizualnega in verbalnega stika. Moderen promet je tako reduciriral večino čutilnih razmerij zgolj na poglede (Schivelbusch v Urry 2007, 104). Razvili so se novi mehanizmi ohranjanja socialne distance ali kot pravi Goffman *vljudnostne nepozornosti*, ki vključuje biti v javnosti, na očeh drugih, vendar hkrati minimalizirati pozornost do drugih. Brzdati se pred strmenjem v druge zahteva velik napor, zato so posamezniki pričeli zastirati pogled s časopisi, revijami, knjigami. Z uporabo prenosnih računalnikov, mobilnih telefonov usmerjamo pogled od drugih. Slušalke v ušesih so jasen pokazatelj nezainteresiranosti za pozornost drugih. Če že pride do pogovora med

neznanci, je le-ta v veliki meri neformalen in neosebne narave, kjer osebni podatki ostajajo skriti (Goffman v Urry, 106).

K raziskovanju družbene ali družabne komponente sistemov, kot je javni promet, je ogromno prispeval koncept Oldenburga *Third Places (Tretji prostori)*. Slednji označuje idejo neformalnega družbenega življenja, kjer se posamezniki družijo v prostorih in okoljih, ki se ne omejujejo na domače ali delovno okolje. *Tretji prostori*, med katere Oldenburg uvršča kavarne, knjigarne, bare, frizerske salone ter druga okolja v skupnostih, imajo svojo primarno vlogo, kateri ni imanentna dimenzija družabnosti, pa vendar do nje prihaja preko vsakodnevnih interakcij (Oldenburg v Russell 2012, 68). Če koncept apliciramo na področje javnega prometa, dobi njegovo raziskovanje nove razsežnosti. Preko njega lahko analiziramo družbeno in družabno raven prostorov, kot so železniške, avtobusne postaje, vlaki, avtobusi itd. Raziskovanje praks uporabnikov v teh okoljih in prostorih samemu sistemu poleg njegove instrumentalne komponente dodaja še družabno.

Javni promet je tako prizorišče neosebnih stikov in komunikacij ter boja za osebni prostor. Kljub temu lahko številne vidike, kot je recimo koncept ali mehanizem vljudnostne nepozornosti slednja, še vedno štejemo kot del družabnosti sistema. Čeprav so sistemi še kako predvidljivi, zanesljivi, neosebni, še vedno predstavljajo prostor, kjer prihaja do refleksij ali pa je sistem le sredstvo, ki posameznika privede do točke, kjer bo izražal svojo refleksivno naravo.

4.2 POTOVALNE NAVADE UPORABNIKOV JAVNEGA PROMETA NA NOVI ZELANDIJI

Avtorica Russel je opravila kompleksno raziskavo področja javnega prometa. Iskala je povezave med pogostimi aktivnostmi uporabnikov vlakov in avtobusov ter njihovim splošnim počutjem. Zbiranja podatkov se je lotila s triangulacijo metod opazovanja z udeležbo, polstrukturiranimi (telefonskimi) intervjuji ter vprašalniki (število udeležencev: 1039). Vseh oblik pridobivanja podatkov se je posluževala v dveh mestih, in sicer Aucklandu in Wellingtonu. (Russell 2012). Obe mesti imata približno dvakrat več prebivalcev kot Ljubljana. Zanimalo nas je predvsem, katere aktivnosti so se med uporabniki javnega prometa izkazale kot najpogostejše (Tabela 4.2).

Tabela 4.2: Dejavnosti med uporabo vlakov ali avtobusov po starosti uporabnikov v mestih Wellington in Auckland

| Dejavnost med potjo | 24 let in manj (N=156) | 25-44 let (N=389) | 45-64 let (N=351) | 65 let in več (N=133) |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| | Odstotek % | Odstotek % | Odstotek % | Odstotek % |
| Gledanje skozi okno | 67.3 | 53.2 | 50.1 | 70.7 |
| Razmišljanje | 66.0 | 56.8 | 51.6 | 45.9 |
| Opazovanje posameznikov | 50.6 | 42.9 | 39.3 | 39.8 |
| Dnevno sanjarjenje | 55.1 | 34.7 | 27.1 | 21.8 |
| Sproščanje | 33.3 | 28.3 | 31.9 | 51.9 |
| Branje | 11.5 | 34.4 | 37.6 | 12.8 |
| Pisanje, delo SMS/telefoniranje | 50.0 | 31.9 | 17.1 | 3.8 |
| Uporaba slušalk | 44.9 | 25.4 | 10.5 | 2.3 |
| Pogovor z znancem | 22.4 | 16.7 | 17.1 | 19.5 |
| Spanje ali dremež | 17.3 | 10.8 | 12.8 | 4.5 |
| Dolgočasje | 32.1 | 10.8 | 5.7 | 2.3 |
| Načrtovanje poti | 15.4 | 10.8 | 8.5 | 13.5 |
| Trema pred potjo | 12.8 | 7.2 | 3.4 | 3.0 |
| Pitje/prigrizek | 14.1 | 5.4 | 4.6 | 0.8 |
| Preverjanje elektronske pošte | 2.6 | 8.7 | 5.1 | 1.5 |
| Igranje igrice | 9.0 | 6.7 | 3.1 | 0.0 |
| Pogovor z neznancem | 2.6 | 3.3 | 4.8 | 12.0 |
| Brskanje po internetu | 5.1 | 7.5 | 1.4 | 0.8 |
| Uporaba družabnih omrežij | 5.8 | 4.4 | 0.3 | 0.0 |
| Gledanje raznih posnetkov | 1.9 | 1.0 | 0.6 | 0.0 |
| Drugo | 3.8 | 7.7 | 6.8 | 2.3 |

Vir: Russel (2012, 242).

Iz tabele 4.2 je razvidno, da so v splošnem najpogostejše aktivnosti uporabnikov vlakov in avtobusov gledanje skozi okno, opazovanje posameznikov, razmišljanje, sanjarjenje (od 50 – 70 odstotkov). Med mlajšimi od 44 let je pogosta uporaba mobilnih telefonov ter uporaba slušalk (poslušanje glasbe). Slednji mehanizmi *vljudnostne nepozornosti* služijo zakrivanju pogledov ter vzpostavljanju zasebnosti. Pogovori z znanci so v vseh starostnih kategorijah približno enakomerno porazdeljeni, medtem ko je v najstarejši kategoriji 65 let ali več frekventnost pogovora z neznanci (12 odstotkov) precej višja, kakor v drugih kategorijah. Za starejše od 65 let so prav tako značilne aktivnosti gledanja skozi okno, razmišljanja, opazovanja posameznikov, sanjarjenja, sproščanja. Starejši pa so izrazito neaktivni v uporabi informacijsko komunikacijske tehnologije (IKT) med samo potjo.

Če primerjamo najstarejši skupini z najmlajšimi z vidika uporabe informacijske tehnologije in pogovorov z neznanci med potjo, ugotovimo, da se prvi v zelo majhnem deležu poslužujejo IKT in se pogosto znajdejo v interakciji z neznanci med uporabo javnega prometa. Drugi med potjo pogosto uporabljajo IKT in le redko pride do interakcije z neznancem. Uporaba IKT se tako izkaže za učinkovit mehanizem vzpostavljanja zasebnosti med uporabo javnega prometa. Javni promet se tako izkaže kot potencialno družabno okolje starejših, saj med njimi tudi največkrat prihaja do interakcij in posledično do pojava raznolikih oblik družabnosti.

Iz podatkov lahko razberemo, da so različne oblike javnega prometa (vlak in avtobus) zelo dinamična okolja, v katerih nenehno potekajo interakcije in pogajanja med uporabniki.

Javni promet in prakse njegovih uporabnikov, samoiniciativno manifestirajo koncept *motilnosti* oziroma *usmerjene mobilnosti*, ki jo Lofland opredeljuje kot »kooperativno sposobnost posameznikov in posameznic v urbanih okoljih, kjer s sodelovanjem drug drugim omogočajo nemoteno gibanje« (Lofland v Russell, 65). Ker se v delu ukvarjamo s starejšimi uporabniki javnega prometa, je za nas izredno pomemben delež pogovora z znanci in neznanci med starejšimi, kar implicira na željo po interakciji ter posledično prostorom in okoljem, ki jih sistem javnega prometa obsega, podeljuje mandat mnogoterih oblik družabnosti.

5 OD TRAMVAJA DO SODOBNIH MESTNIH AVTOBUSOV

Življenje prebivalcev in prebivalk Ljubljane je že od nekdaj tesno povezano z javnim prometom, ki predstavlja integralen del urbanega, aktivnosti polnega mestnega življenja. Brez njega si tako rekoč ne gre predstavljati sodobnega mesta. Z razvojem tehnologije je tudi javni promet v Ljubljani naredil že precej velik korak naprej, saj se v okviru raznih urbanističnih projektov konstantno išče področja, ki jih je mogoče narediti uporabnikom bolj prijazna.

Ob prelomu iz 19. v 20. stoletje je Ljubljana dobila s tramvajem svoj prvi javni prometni sistem, katerega implementacija v infrastrukturo mesta je bila posledica hitro rastočega prebivalstva. V septembru 1901 je bila z njim opravljena prva vožnja po ulicah Ljubljane. Maksimalna hitrost tramvaja je znašala približno 30 kilometrov na uro. Do konca leta 1901 so tramvaji na različne naslove pripeljali 330 000 potnikov.

Naslednji pomemben korak v zgodovini javnega prometa v Ljubljani se je zgodil po drugi svetovni vojni, ko so osebni avtomobili postajali vse pogostejši pojav na ulicah mesta. Mestni ljudski odbor Ljubljane je tako pripravil predlog za prehod na trolejbus in avtobuse. Izkušnje s trolejbusi so bile precej mešane, saj je pogosto prihajalo do neljubih zapletov. Predvsem zaradi tokovnega odjemalnika, ki je pogosto zatajil. Leta 1971 je trolejbus odpeljal zadnjo vožnjo, nato so jih v celoti zamenjali avtobusi.

Ljubljanski potniški promet deluje kot družba z omejeno odgovornostjo in je nepogrešljiv del vsakdana večine Ljubljančanov in prebivalcev okoliških občin. Odvija se na 23 progah v skupni dolžini 292 kilometrov ter pokriva 93 odstotkov urbanega območja Mestne občine Ljubljana (MOL) (LPP 2012).

Sodobne individualizirane oblike mobilnosti si brez mestnega potniške prometa ne gre predstavljati, saj je postal integralen del vsakdanjika njegovih uporabnikov. Predstavlja orodje, ki posameznikom omogoča doseči določene destinacije ter s tem njihovo nadaljnje delovanje v družbi.

5.1 VLOGA LJUBLJANSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA V VSAKDANJIKU STAREJŠIH

Uporaba sistema, kot je Ljubljanski potniški promet (LPP), družbenim skupinam, predvsem pa starostnikom, omogoča manifestiranje in realizacijo svojih individualnih potencialov. Prometni analitik LPP pojasnjuje, da je med uporabniki storitev LPP približno slaba četrtnina starejših uporabnikov (Priloga, 33). Mobilnost je tako orodje, s katerim lahko starejši udeležijo svojo aktivnost na najrazličnejše ustvarjalne in manj ustvarjalne načine. Naloga mestnega potniškega prometa je predvsem vzpostavljati pogoje, v katerih lahko posamezniki izražajo svojo individualnost.

Individualizacijo lahko opredelimo kot večdimenzionalen proces. Proces posamezniku pomaga razvijati svojo samostojnost, oblikovanje vsebin in raziskovanje svojih meja zasebnosti ter razvoja kot subjekta. Omogoča mu nenehno interakcijo z okoljem, sprejemanje informacij in njihovo vrednotenje, s katerimi lahko vpliva na delovanje svojega sveta. Tako oblikuje svojo samostojnost in usmerja delovanje v družbenem prostoru (Hojnik Zupanc

1999, 28). Ker starejši postajajo vse pomembnejši del družbe, jih je tudi v primeru uporabe mestnega potniškega prometa potrebno obravnavati kot resne udeležence in stranke. Ponudniki storitev morajo ves čas korigirati svojo ponudbo, se prilagajati situaciji ter se vsak dan soočati z zahtevami in pričakovanji starejših. Slednji so že ali bodo še postali ključna skupina uporabnikov, ki si želi visoke stopnje mobilnosti in udejstvovanja v družbenem svetu (Link in drugi 2010, 25–26). Hkrati se zavedamo, da je mobilnost in zmožnost biti mobilen s starostjo čedalje bolj ogrožena. Povečuje pa se tudi število negativnih dejavnikov, ki ovirajo proces mobilnosti, kot so težave s hojo, sluhom, vidom itd. (Tacken 1998, 380). Neodvisno življenje starejših je močno povezano z mobilnostjo.

Ključno je vzdrževanje mobilnosti oziroma integracija starejših v sisteme mobilnosti, kot je mestni potniški promet. Slednji so ves čas predmet izboljšav, kot so na primer avtobusi z nizkimi podi, rumeni pasovi za avtobuse, prostori za invalide, enostavna uporaba Urbane kartice, prikazovalniki prihodov in odhodov itd. Tega se zavedajo tudi pri Ljubljanskem potniškem prometu. Cunder izpostavlja, da *»če hočemo vsakega posameznika vključiti v življenje, je tudi uporaba javnega prometa eden ali pa eden izmed delčkov v mozaiku. Mi kot prevoznik se trudimo čimbolj ustreči. Vsaka skupina potrebuje drug pristop«* (Priloga, 40). Nato pa so na potezi starejši, ki morajo te spremembe sprejeti, se z njimi seznaniti, da lahko vzdržujejo svojo stopnjo mobilnosti.

5.2 DRUŽABNA NARAVA LJUBLJANSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Družabnost je nujna komponenta v življenju vsakega starostnika, saj deluje kot vezivo, ki ga vključuje v vsakdanje aktivnosti, ki zbujejo občutek notranjega zadovoljstva. Mobilnost in družabnost sta koncepta, ki se tesno prepletata in vplivata drug na drugega. O družabnosti znotraj koncepta mobilnosti in ljubljanskega potniškega prometa lahko mislimo na dva načina, in sicer kot samo okolje avtobusov in postajališč, kjer se odvijajo mnogotere interakcije ter na način, da ljubljanski potniški promet razumemo kot infrastrukturo, ki omogoča udeležanje številnih aktivnosti instrumentalne in refleksivne narave. V obeh pa lahko najdemo elemente družabnosti.

Avtobusi kot prostori v gibanju so vedno polni posameznikov. Glede na demografske spremembe in trende bo v prihodnosti vse več starejših prebivalcev prisotnih na mestnih

avtobusih, ki so vse bolj opremljeni z informativno-komunikacijskimi sredstvi. Časopisi so postali stalnica, vse več avtobusov Ljubljanskega potniškega prometa pa je tudi opremljenih z GEM zasloni, kjer se vsebine konstantno spreminjajo. Vsebine, ki smo jim priča na avtobusih, so namenjene najširšemu spektru potnikov. Ker bodo potniki vse starejši, se bodo morale temu prilagoditi tudi vsebine, ki bodo na voljo. Avtobusi tako kmalu ne bodo več zgolj prizorišče *vljudnostne nepozornosti*, kot jo imenuje Goffman, ampak bodo postali družabno in reflektivno okolje starejših, kjer bodo s časom pogovori neformalne narave prešli v pristne stike in posledično širjenje mreže poznanstev ter množenje raznolikih oblik kapitala.

Ljubljanski potniški promet tako starejšemu prebivalstvu pomaga realizirati svoje instrumentalne in reflektivne potrebe. Zdravje in dobro počutje sta tesno povezana z družabnim življenjem. Vključevanje starejših v zabavne družabne, kulturne in duhovne aktivnosti znotraj družinskega kroga in širšega bivalnega prostora, implicira na željo starejših po realizaciji svojih sposobnosti ter vzdrževanju človeških stikov. Voljč v izsledkih raziskave 2008–2009 izpostavlja, da med starejšimi obstaja konsenz, da je v Ljubljani dovolj možnosti za vključevanje ter obiskovanje različnih oblik aktivnosti. Mednje starejši štejejo kulturne prireditve, Univerzo za tretje življenjsko obdobje, prostovoljstva, društva, sodelovanje v nevladnih organizacijah ter vse bolj pomembnih dnevnih centrih aktivnosti, kjer se srečujejo pripadniki skupne starostne skupine (Voljč 2010, 56). Dobro organiziran mestni potniški promet predstavlja platformo, je orodje mobilnosti, preko katere se odvijajo najrazličnejše oblike družabnosti med starejšimi, ki presegajo zadovoljevanje instrumentalnih potreb.

5.2.1 KOMPLEMENTARNO SOCIABILNA FUNKCIJA STORITVE *KAVALIR*

Implementacija storitve *Kavalir* je posledica kritik, naslovljenih na ukrep Mestne občine Ljubljana, ki se je pred leti odločila mestno jedro zapreti za mestni avtobusni promet. Mobilnost starejših prebivalcev Ljubljane, predvsem delno ali popolnoma gibalno oviranih, je bila ogrožena. Posledično je bilo ogroženo tudi udejstvovanje starejših v vsakodnevni dejavnostih ter s tem družbenem življenju.

Storitev je pod imenom *Kavalir* zaživela leta 2008. Navdih za njeno realizacijo so strokovnjaki črpali iz sistema prevozov gibalno oviranih oseb in starejših *Paratransit* v San Franciscu ter nekaterih drugih ameriških mestih. Skratka cilj je bil vzpostavitev mreže,

sestavljene iz pol taksijev in pol avtobusov, ki bi starejšim omogočali gibanje po mestnem jedru Ljubljane. Kot najpogostejše destinacije uporabnikov v dopoldanskih urah so se izkazale ljubljanska tržnica in pošta, popoldan pa ravno tako pošta, Vodnikov trg ter Breg. Starejši pogosto s sabo po opravkih pripeljejo tudi vnuke, *Kavalir* tako najstarejšim in najmlajšim omogoča lažje gibanje v mestnem jedru (Priloga, 37). Dostop do prej naštetih ciljev omogočata dve vozili na električni pogon, katerih kapaciteta znaša pet oseb ter obratuje od aprila do oktobra z izjemo deževnih dni. Poleg starejših prebivalcev so storitev *Kavalir* najbolj z odprtimi rokami sprejeli tudi turisti (Siol.net 2012).

Uporaba zastonske storitve je od svojih pričetkov doživela ogromen porast v številu uporabnikov. Podatki za leto 2010 beležijo v povprečju okoli 60 potnikov na dan, medtem ko je številka v letu 2011 narasla na približno 180 potnikov na dan, v letu 2012 pa kar 300 do 360 potnikov dnevno. Kar je tudi delna posledica podaljšanega delovnega časa voznikov, medtem ko število vozil ostaja enako (Priloga, 37). Storitve *Kavalir* zelo izpostavlja tudi prijaznost voznikov, ki so jih starejši precej hitro spoznali in z njimi navezali stike in postali redni uporabniki. (Siol.net 2012). Število uporabnikov, predvsem starejših, je vsako leto večje. *Kavalir* spontano ustvarja množico interakcij med uporabniki ter tako moment družabnosti. Kontinuirana instrumentalna uporaba storitve *Kavalir* ponuja možnost prehoda v reflektivno dejavnost posameznika, saj posredno lahko privede do novih poznanstev. Prav tako obstaja možnost namenske reflektivne uporabe, ko posameznik ali posameznica storitev uporablja v namen sklepanja novih poznanstev. Storitve je tako postavljena v kontekst dinamičnega okolja, katerega značilnosti je še potrebno odkriti in raziskati. Zato pa so potrebne nadaljnje poglobljene raziskave.

5.2.2 GEM ZASLONI KOT ELEMENT INTERAKTIVNOSTI NA MESTNIH AVTOBUSIH

Tovrstne zaslone je mogoče zaslediti na avtobusih Ljubljanskega potniškega prometa, v trgovskih središčih in na drugih javnih mestih. Upravitelji tehnologijo GEM opisujejo kot »napredno rešitev digitalnega sporočanja, ki vključuje vso potrebno programsko in strojno opremo, namestitve zaslonov, njihovo upravljanje in multimedijško produkcijo« (GEM 2012, 10. avgust). Zaslone predstavljajo korak naprej v razvoju posodobitev mestnih avtobusov ter implicirajo na dodaten interaktiven element. Slednji deluje kot mehanizem enosmerne

komunikacije. Potnikom je na voljo širok spekter sicer zelo splošnih informacij, kot so področja novic iz sveta in Slovenije, vremena, športa ter drugih trivialnih vsebin.

Prometni analitik Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) Gregor Cunder omenja, da se za tehnologijo GEM zaslonov ne skrivajo nobeni drugi nameni, kakor zgolj oblika oglaševanja oziroma trženja prostora. LPP je namreč kot prevoznik oddal oglaševalne površine, kakor to že dalj časa počne z zunanjimi površinami avtobusov. Cunder prav tako meni, da nova tehnologija GEM zaslonov ne koristi dosti starejšim uporabnikom mestnega potniškega prometa, »aktivnim upokojevcem lahko da, starejšim, kot starejšim okoli 75 let in starejšim te nove tehnologije ne pomagajo prav veliko« (Priloga, 38).

GEM zasloni predstavljajo zanimivo platformo, ki bi lahko realizirala mnogotere možnosti. Glede na vse večje število starejših uporabnikov, bi razvijalci lahko več pozornosti posvetili sodelovanju z njimi ter ugotovili, če se tehnologija lahko prilagodi do te mere, da bo tudi naraščajočemu številu starejših uporabnikov prijazna ter predvsem koristna. Tako z vidika tehničnih prilagoditev, kot je na primer velikost pisave, do vsebinskih prilagoditev, ki bi bile starejšim relevantne. Kot smo omenili, se tehnologija zaenkrat izkorišča zgolj v oglaševalne namene in trenutno ne obstaja imperativ po prilagajanju številnim starostnim skupinam oziroma v našem primeru starejšim uporabnikom.

6 TRENDI PRIHODNOSTI

Čeprav starejše prebivalstvo morda izgleda kot precej statična, celo pusta skupina, kažejo raziskave ravno nasprotje. So zelo dinamična skupina, ki s svojimi aktivnostmi ustvarja novo realnost družbenega življenja. Pojavljajo se kreativne oblike starejših, ki se odsevajo v novih načinih organiziranja, sobivanja. Prav tako velja omeniti dejstvo, da vse več starejših poseduje vozniški izpit in na ta način vzdržuje individualno mobilnost, ki za starejše prebivalstvo do sedaj ni veljala za tipično.

Voljč izpostavlja stališče starejših, ki poudarjajo pomembnost individualnega bivališča. Omogoča jim namreč vključenost v dnevne aktivnosti ter s tem družabnost na način, ki v drugih institucionalnih oblikah bivanja, kot so domovi za starejše občane, niso omogočeni.

Hkrati pozdravljajo ideje »družine« starejših, nove oblike sobivanja, ki je v Evropi že precej razširjena (Voljč 2010, 54). Če bi nov način organiziranja starejših zaživel, bi to predstavljalo novo inovativno obliko bivanja, ki bi bila alternativna bivanju v domu za starejše občane. Omenili smo že, da starejši izpostavljajo pomen individualnih bivališč. Za tem stoji argument vključenosti v domače okolje, ki bi ga s potencialno preselitvijo v dom za starejše občane izgubili. Izpostavimo lahko tudi, da se gradnja tovrstnih domov poslužuje novih praks, saj se vse bolj upošteva značilnosti starejšega prebivalstva, katerega želje in zdravje se hitro spreminjajo. Fleksibilnost v prilagajanju okolja ter samih prostorov v domovih željam starejših je ključa za uspešno delovanje sodobnih domov za starejše občane.

Srečujemo se tudi s pojavom, da starejši vse dlje vztrajajo pri uporabi osebnih avtomobilov, kar implicira na nov aspekt ali kvaliteto mobilnosti starejših. Le-ta pogosto bremeni raziskovalce, ki se zavedajo ekoloških posledic, kakor tudi nevarnosti situacije, ko starejši dokončno izgubijo voziško dovoljenje, javno prometne infrastrukture pa niso vzpostavljene na dovolj visokem nivoju (Kasper in Scheiner 2002, 22–23). Pojavi se nevarnost izgube lastnosti mobilnosti starejših, kar bi lahko delno rešili tudi na načine, kot so organizirani prevozi (www.prevozi.org), kjer bi starejši, ki voziško dovoljenje še posedujejo, objavljali ponudbe prevoza v zameno za zmerno plačilo. Delovanje bi prispevalo k širjenju mrež starejših občanov. Na ta način bi slednji ohranjali mobilnost, reproducirali kapital usmerjene mobilnosti ter posledično ostalih oblik kapitala.

7 SKLEP

V delu smo se ukvarjali s povezavami med pojmi mobilnosti, starejšega prebivalstva, mestnega potniškega prometa ter družabnosti. Vsak izmed pojmov je že sam po sebi samostojno znanstveno področje, ko pa konceptualno vsebino mobilnosti, mestnega potniškega prometa ter družabnosti združimo pod skupnim imenovalcem starejšega prebivalstva, se kmalu soočimo z množico novih idej in interpretacij.

Starejši postajajo vse pomembnejša družbena skupina, zato so tudi vse pogostejši predmet raziskovanja. Ugotovili smo, da raziskovalci starejše mnogokrat preučujejo zgolj z negativnih vidikov raznovrstnih oblik fizičnih, psihičnih in socialnih problemov, ki jih prinaša staranje (psihične in fizične motnje v delovanju, revščina, težave z dostopnostjo, bivanjske, zaposlitvene težave itd.). Iz tovrstnega raziskovanja manjšine starejšega prebivalstva, ki je sicer nujno, izhajajo grobe posplošitve in stereotipi o ranljivosti ter šibkosti skupine starejših prebivalcev. V raziskovalnem procesu na ta način izostanejo aktivni starejši, ki so še vedno dejavni v svojih vsakodnevnikih rutinah in sooblikujejo družbeno realnost. Zato predlagamo bolj komplementarno raziskovanje skupine starejših, ki bi vsebovalo raziskovanje tako negativnih kot pozitivnih vidikov staranja. Potrebno je narediti korak naprej in začeti o starejših razmišljati s širšega vidika *vsakdanjega življenja starejših*, ki je termin brez vrednotnih sodb in vključuje tako pozitivne kot negativne značilnosti pojavov in praks v življenju starejših.

S pomočjo analize že obstoječe literature in raziskave, smo ugotovili, da starejši med uporabo javnega potniškega prometa najpogosteje gledajo skozi okno, opazujejo druge posameznike, razmišljajo itd. (glej tabelo 4.2). Izmed vseh starostnih skupin se največkrat zapletejo v pogovor z neznanci, kar implicira na željo po družabnosti med starejšimi v okolju javnega prometa. Vzrok najdemo v izraziti ne uporabi novih tehnologij, kot so mobilni telefoni, glasbeni predvajalniki, branje z GEM zaslonov itd. Starejši se posledično ne zatekajo k zastiranju pogleda pred drugimi, temveč stremijo k interakciji.

Torej lahko potrdimo tezo, da bi Ljubljanski potniški promet lahko postal družabno okolje starejših, kajti kot smo že navedli, slednji že predstavljajo slabo četrtnino uporabnikov. S komplementarnimi sistemi, kot je *Kavalir*, pa se družabnost starejših v javnem prometu v Ljubljani nadaljuje tudi v zaprtem mestnem centru. Starejši morajo ostati vključeni v sisteme

mobilnosti, saj lahko le tako vzdržujejo svojo vključenost v skupnost ter ohranjajo zelo pomembne družbene stike.

Za opredelitev in pojasnitev natančnejših dnevnih potovalnih navad in aktivnosti starejših med uporabo sistema Ljubljanskega potniškega prometa, bo v prihodnje potrebno izvesti večdimenzionalno raziskavo. Na ta način bomo ideje in razmišljanja o starejših in mobilnosti z vidika družabnosti, ki smo jih zastavili v tem delu, lahko nadaljevali na bolj aplikativen in konkreten način. Z našim delom smo skušali predvsem opozoriti na nov pristop k preučevanju starejših, ki je doslej v raziskovalni sferi, sploh v Sloveniji, pogosto ostal v senci prevladujočih, pogosto negativnih diskurzov o starejših.

8 LITERATURA

Adams, Matthew. 2006. Hybridizing Habitus and Reflexivity: Towards an Understanding of Contemporary Identity? *Sociology* (40): 511–528.

Bergman, Manfred Max, Dominique Joye in Vincent Kaufmann. 2004. Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745–756.

GEM. Dostopno prek: <http://www.gem.si/> (11. avgust 2012).

Hojnik Zupanc, Ida. 1997. Uravnovešeno staranje kot izziv (post)moderne družbe. *Družboslovne razprave* 8 (24–25): 49–58.

Hojnik Zupanc, Ida. 1999. *Samostojnost starega človeka v družbeno-prostorskem kontekstu*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Kavčič, Matic. 2011. *Družbena in individualna tveganja starejših – vloga omrežij socialne opore*. Doktorska disertacija. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Kasper, Birgit in Joachim Scheiner. 2002. *Leisure Mobility and Mobility Problems od Elderly People in Urban, Suburban and Rural Enviroment*. Dostopno prek: <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa02/cd-rom/papers/264.pdf> (29. maj 2012).

Krajnc, Ana. 2005. *Kako doseči polno življenje po upokojitvi*. Dostopno prek: <http://www.univerzazatretjeobd-drustvo.si/strokovniClanki/Krajnc-Kakodosecipolnoziviljenjepoupokojitvi.pdf> (6. junij 2012).

Link, Johannes, Matthieas Fiedler in Andreas Schuster. 2010. *A Trip Through Europe About Mobility Management in Ageing Societies*. Dostopno prek: http://www.aeneas-project.eu/docs/AENEAS_StudyTourCatalogue.pdf (18. junij 2012).

LPP. Dostopno prek: <http://www.jhl.si/lpp> (12. junij 2012).

Mollenkopf, Heidrun., Fiorella Marcellini, Isto Ruoppila, Zsuzsa Széman, Mart Tacken in Hans-Werner Wahl. 2004. Social and Behavioral Science Perspectives on Out-of-Home Mobility in Later Life: Findings From the European Project MOBILATE. *European Journal of Ageing* 1 (1): 45–53.

Siol.net. Dostopno prek:

http://www.siol.net/avtomoto/zanimivosti/reportaze/2012/06/rep_kavalir.aspx (10. avgust 2012).

Russel, Marie. 2012. *Travel time use on public transport: what passengers do and how it affects their wellbeing*. Dostopno prek: <http://otago.ourarchive.ac.nz/bitstream/handle/10523/2367/RussellMarieL2012PhD.pdf?sequence=1> (15. julij 2012).

Sheller, Mimi in John Urry. 2007. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning* (38): 207–226.

Tacken, Mart. 1998. Mobility of the Elderly in Time and Space in the Netherlands: An Analysis of the Dutch National Travel Survey. *Transportation* 25 (4): 379–393.

Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Vertot, Nelka. 2010. *Starejše prebivalstvo v Sloveniji*. Ljubljana: SURS.

Voljč, Božidar. 2010. *Starosti prijazna Ljubljana*. Ljubljana: Inštitut Antona Trstenjaka za gerontologijo in medgeneracijsko sožitje.

Walker, Alan. 2002. A Strategy for Active Ageing. *International Social Security Review* 55 (1): 121–139.

PRILOGA

PRILOGA: Transkript intervjuja s prometnikom analitikom LPP, gospodom Gregorjem Cundrom

VPRAŠALNIK za diplomo: NOVI POMENI MOBILNOSTI: LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET KOT POTENCIALNO DRUŽABNO OKOLJE STAREJŠIH

Pozdrav in nagovor o smotrnosti intervjuja, o njegovih raziskovalnih namenih

Intervju sem izvedel 13.8.2012 v pisarni intervjuvanca Gregorja Cundra, ki je zaposlen pri ljubljanskem potniškem prometu kot prometni analitik. Intervju je trajal dobrih štirideset minut.

L.G.: *»Lep pozdrav, moje ime je Luka Gomišček. Naj se vam že v naprej zahvalim za sodelovanje. Danes bova opravila intervju na temo Ljubljanskega potniškega prometa z vidika starejših uporabnikov.«*

L.G.: *»Kakšna je približna številka uporabnikov LPP?«*

G.C.: *»Zadeva je zelo enostavna in ni enostavna. Imamo več načinov merjenja. Število uporabnikov kot število potnikov, ali število validacij kot število potovanj, ali število uporabnikov na splošno. Zato je to relativen pojem. Če gledamo samo število potovanj, kar bi lahko rekli za število potnikov, bi imeli okrog 80 milijonov potnikov, ampak jih nimamo ne. Realno gledano od vsega tega je, da imamo 650 000 uporabnikov. Se pravi toliko nekje je bilo izdanih Urban. Se pravi kartic takšnih in drugačnih. Okoli številke je relativen pojem. Glede na število potnikov, potovanj in uporabnikov. Je pa res, da v skupino teh lastnikov ali uporabnikov urban pašejo pa vse skupine. Se pravi od dijakov do upokojencev, invalidov. Se pravi do zdaj je bilo izdanih 450 000 kart prenosnih in terminskih. Od tega je nekje 270 000 mam pa imenskih. Se pravi Urban vezanih na dotično osebo.«*

L.G.: *»Lahko na grobo ocenite, koliko uporabnikov je potem recimo starejših uporabnikov?«*

G.C.: »Starejši so spet relativen pojem. Eni lahko pašejo pod invalide, se pravi, da so to osebe, ki imajo več kot 65 odstotni oziroma so 100 odstotni invalidi, ali so to upokojenci. Lahko so to zaposleni ali brezposelni, ki že pašejo v skupino starostnikov. Js bi se tle omejil zgolj na upokojence, čeprou tut upokojenci so, zdej težko jih opredeliš kot starostnike, ker so aktivni upokojenci, taki ki jim praktično nič ne manjka fizično, jim nobena stvar ne predstavlja ovir. So praktično mlajši upokojenci ranga 60 let. In potem so upokojenci, ki so starosniki, tisti seniorji, se pravi 75 let in starejši. Da bi ugotovili koliko je katerih, ne vem. Je pa upokojencev, starostnikov tm slaba tretjina. Za vseh naših uporabnikov lahko zatrdim tko, slaba četrtnina je sigurno starostnikov. Se pravi skupina starostnikov je relativen pojem, ker upokojenec pri šestdesetih in upokojenec pri osemdesetih, sta oba potnika, oba upokojenca, ampak potrebe, naš servis je drugačen za ene ali za druge starostne skupine, kakorkol. Ker za starostnike, še ne rabmo met posebnega pristopa, dodelanga pristopa. Je pač potnik, pride na vozilo oziroma avtobus, se validira. Za gibalno ovirane, pa mora biti voznik bolj pozoren.«

L.G.: »S kakšnimi ukrepi starejšim omogočate ohranjanje mobilnosti starejšim, tudi gibalno oviranim?«

G.C.: »Recimo zdej v zadnjih petih letih se ukvarjamo s problematiko starejših. Začel smo v bistvu z vprašanjem ponudit prevoz gibalno oviranim. Nekdo, ki se ne ukvarja s tem bi preprosto rekel, aha gibalno ovirane povezujemo z invalidskim vozičkom in zadeva je zaključena. Ko pa enkrat se začneš ukvarjat s temi skupinami, potem zadeva postane nekoljk drugačna. Eno so starostniki, ki imajo težavo s tem, da je že hoja problem, nimajo pa težav recimo s stopnicami. Zdej mamu tuki starostniki in pa invalidi, to sta dve skupini, ki jih na grobo lahko ločimo. Potem med invalidi mate pa spet kr precej različnih, eni so senzorsko ovirani, ti so ponavadi zelo zapostavljeni pri teh obravnava h v javnem življenju, to so ponavadi ti gluhi, potem z motnjami v duševnem razvoju , s temi se praktično nihče ukvarja, da bi reku, da se fokusno z eno skupino ukvarja. Potem so pa tuki invalidi, ki so tuki fizično ovirani. Se pravi invalidski vozički. Mamu spet dve skupini. Eni so klasični vozički, ponavad so to paraplegiki, ki so čist mobilnih. Potem mamu tu tetraplegike, ki že rabijo pomoč. Potem mamu tu tetraplegike in distrofike, ki so na električnih vozičkih. To sta dve skupini, ki rabta vsaka čist svoj pristop. To smo pač v zadnjih treh letih spoznal. Potem mamu tu še skupino, ki so delno ovirani, se pravi, ki so s poškodbami glave pa majo težave z orientacijo pa ravnotežjem. Tudi starejši, ki so vezani na razne hojce, bergle, to so stvari, ki vsaka od teh

skupin rabi svoj pristop in tega je kr neki. K se enkrat začneš ukvarjat s tem vidiš, da so potrebe posameznikov zelo raznolike.«

L.G.: *»Koliko pa k temu prispevajo projekti kot so Civitas Elan ali s kom sodelujete največkrat v teh primerih?«*

G.C.: *»Dobro Civitas Elan je res nadaljevanje projekta, ki smo ga začeli že pred osmimi leti. Takrat smo se ukvarjali z alternativnimi pogonskimi gorivi. Verjetno ste slišal za biodiesel in podobno. Zdej kok se je tist izplačal to mogoče kdaj drugič. Je pa biu nadaljevanje Civitas Elana bistvo, da smo predstavil novo pogonsko gorivo, to je metan. To je teh zadnih 20 avtobusov. Mamo tut pet hibridnih avtobusov, smo mel na testu. Ampak smo se pač odločil za drugo pogonsko gorivo za metan iz tehničnih razlogov. Glede sodelovanja pri Civitas Elan je pa kr nekaj področij, eno so servisi za manj ovirane, displayi oz informacijski sistemi za uporabnike. Najbol se vidi po teh displayi na postajališčih, kjer se da prebrat, kdaj avtobus pride. Potem so tu še dostopi, možnosti informiranja preko Bus Info, prek Wap oziroma internetnega portala. Za najbolj tehnološko nerazgledane ljudi. Je postajališčni vozni red. Vsako postajališče nima več intervalnika, ampak je točno določeno, kdaj vozilo pride, ali je to določena linija, to pomen, če gremo zdej pogledat na katero kol postajališče...Ne vem zdele je ura 12.10 minut na postališče Slovenija avto pa pa piše, da pride bus 12.15 minut pride ob linija 12.15 minut. Tako, da tudi za tudi tiste, ki niso najbolj večji novih tehnologij, je to korak naprej.«*

L.G.: *»Lahko na kratko opišete, kako je prišlo do vzpostavitve storitve Kavalir na klic?«*

G.C.: *»Hja, kavalir je splet različnih okoliščin. Ko smo začel s samim projektom Civitasom, ni se to začel leta 2008, ampak že prej, ker je blo treba prijavit ukrepe. Začel smo razmišljat v takšni smeri, kar se tiče gibalno oviranih. Mislili, smo naredit mrežo Paratransit, tko k majo recimo rešeno zadevo v San Franciscu, al pa recimo v katerih drugih ameriških mestih. Tako da, imajo gibalno ovirani ene vrste svoj avtobus. Oziroma svojo mrežo, kjer bi jim nudil prevoz s prilagojenimi vozili, tako kot klasičen mestni avtobus, pa a je uporabnik ali ne. Temveč na klic. Tako rekoč na pol taksi na pol avtobus. Bom reku taksi z definiranimi linijami, potem je pač pršu nov župan, zapru je center mesta. Naenkrat se je usul precej kritik v smislu dostopnosti. Tega predvsem vidika gibalno oviranih, starejših ter rezidentov starega mestnega jedra. So po večini vsi starejši. Takrat je Zavod Ljubljana oziroma Turizem*

Ljubljana imel idejo o širitvi teh ogledov tko k je biu prej vlakec, ki je vozu do grada pa nazaj, ampak so hotel uvest za po centru neki družga. So nabavl ta vozila, ampak ker niso mel niti znanja niti nč so se nas obrnil v smislu kaj pa zdej. Nam je pa to zlo prou pršlo. Kavalir je dejansko prva oblika in pa isto testni poligon vse nadaljne prekate, ki smo jih razvil za gibalno ovirane. Gre za to. Vozi po centru, je na klic, ker se ga praktično kliče po telefonu. Slabost je le, da je relativno mejhn prostor in se ne da, naročit vozila. Vsak uporabnik komunicira direktno z voznikom. Smo pa seveda na Kavalirju lahko probal rezervacijo sedeža, sledenje samga vozila, sledenje potniških tokov, kjer je največ vstopov, izstopov, da se nekje nrđi en model oziroma povpraševanje oziroma ponudbo, kjer ponudba sledi povpraševanju. Brez statističnih podatkov je brezveze karkol ocenjevat, vse smo lahko probal. Vozniki so tako ali tako šli na mesto povpraševanja pa vozil potnike oziroma te, ki so bili zainteresirani, tudi če je sistem naročanja padu, se v ponudbi to ni poznal. Ko pa smo aplikacijo s Telargom tko daleč prpelal, smo jo pa lahko apliciral tut na ostala vozila. Če nekomu, floti 217 avtobusov ponudiš neko možnost prevoza, pa potem ta ne deluje. Ne morš potem riskirat, sploh pa pri invalidih. Neki ponudiš potem pa ne izpolneš tega, je slabš, če neki ponudiš oziroma kot, če sploh ne bi ponudu. Ker potem se bojo že v osnovi obrnal proti tebi in dejansko zgubiš kontakt s potencialnimi potniki, ker se oni v bistvu branijo, ker imajo slabe izkušnje. Zadevo smo le privedl tko daleč, da smo jo lahko apliciral še na mestne avtobuse.«

L.G.: *»Imate morda grobo oceno o številu uporabnikov?«*

G.C.: *»Tle je pa spet tako. Imamo dve skupini uporabnikov, ki uporabljajo mestni promet. Eni so taki, ki uporabljajo sistem prevoza na klic. Se pravi, da so registrirani uporabniki. Jih imamo v sistemu. Ne za to, da bi zbirali podatke. Recimo Jože je pa karkol že pa pač je. Ampak, da imamo različne tipe uporabnikov. Gibalno ovirani, invalidi, ki imajo različne potrebe. Vsakmu od teh uporabnikov dodelimo eno identifikacijsko število. Ne za to, da bi ga hotl v številko spravt, ampak vsaka številka nosi za sabo eno zahtevo, potrebo. Na primer številka sedem je distrofik, potrebuje rampo. Potnika na primer, ki je gibalno oviran s psom, potem pa potnika 24, ki je dejansko avtist. Ni gibalno oviran, ampak še vedno potrebuje posebn pristop. To pomen, da je voznik pozorn na njegove potrebe. Če je potniku treba dvignt rampo je ena stvar, za nas prevoznika je popolnoma vseeno, če je pozorn na potnika, ki rab samo kontrolo, pri posameznikih z motnjami v duševnem razvoju je ravno ta varovalka, da je voznik pozorn na potnika, dejansko omogoča uporabo javnega prevoza. Gre za to, da primer*

mamo z varovanci Janeza Levca, ki hodjo od tega dnevnega centra pa nazaj, ampak rabjo kontrolo v smislu, da jih voznik, če ne izstopjo na pravilni postaji na to opozori. Gre za to, da so ti varovanci izučeni, vejo točno kaj in kako, ampak če pride do neljubega dogodka, karambola itd. in ne izstopjo na pravi postaji, zna bit pa problem. Preko teh primerov smo dojel dejansko, da je tle precej več skupin ljudi, ki rabjo poseben tretma. Istočasno je treba pa povedat, da uporabniki, ki pa niso registrirani, uporabljajo pa informacijski sistem, pri napovedovanju prihodov avtobusov, so zraven še nekatere črke. Če vzamemo zdej sistem, ki deluje še od začetka, ni še posodobljen, je pa zelo zelo na nakon, da se posodobi. Vsak prihod ima zraven število n, če je potnik recimo paraplegik, je za njega pomembno samo, da ni stopnic. Se pravi, da lahko vstopi, ker mu tista stopnica ali lukna med robnikom in avtobusov ne dela nepremostljive težave. Lahko gre prek stopnice, lahko neka nivojska križanja z vozičkom se dajo, sploh, če ma spremljevalca. Paraplegiki so mogoč, bi reku elastični in ne rabjo določenga posebnega tretmaja. Recimo pri izstopu se bojo znal pripraviti, pravilno odreagirat. Skratka pomembno je samo, da je avtobus nizkopoden. Tega mamok precej. Pri Urbani nimamo klasificirano kater invalid je. Lahko samo povem, koliko imamo uporabnikov sistema na klic in koliko imamo uporabnikov, ki spadajo v skupino invalidov in ima tako brezplačen prevoz. Lahko samo povem, da na dan imamo približno štiristo do petsto validacij invalidnih oseb. Zdej spet smo tle, ker nam zakon prepoveduje zbiranje podatkov, takih ali drugačnih, sploh osebnih, kako zdej določimo ali je trikrat uporabu avtobus za eno potovanje ali so to bili trije. Tko, da lahko povem samo število validacij.«

L.G.: »A to je je bilo zdej za kavalirja?«

G.C.: »Ne to je blo zdej za avtobus. Za Kavalirja mamok pa tkole. Ker so vse poti relativno kratke. Kavalir je tut zastoj. Se pravi praktično ni validacij, namenjen je predvsem starejšim, kasnej smo tudi ugotovil, da je popularen tudi precej pri turistih, predvsem v popoldanskem času. Vozniki določene dneve štejejo število potnikov, ki so so se presedel. Probaval smo na začetku beležit izstope in vstope oziroma se je potrdil, da je največ potovanj od pošte do tržnce in nazaj, kar se tiče dopoldanskih voženj. To so večinoma starejši ljudje, ki hodijo na tržnco in tko naprej ali v center mesta Popoldne so pa destinacije pošta, Vodnikov trg, Breg. Popoldne je težko rečt, ker turisti niso predvidljivi kot redni dnevni uporabniki Kavalirja. Potem so pa še rezidenčni uporabniki. Šest, sedem rednih uporabnikov imamo, za ktere vozniki že vejo, kam jih pridejo iskat, kdaj in uporabljajo prevoz, da sploh lahko pridejo od stanovanja od avtobusne postaje. Treba je vedet, da je center, ki je zaprt za motorn promet tut

taksiji ne morejo. In ljudje, ki so na primer pri Filipovem dvorcu je praktično onemogočeno življenje, ker, če hoče pridet do zdravnika, ponavad avtomobila nimajo. Taksi ne more pridet zraven. Mamo ene šest, sedm takih uporabnikov v centru mesta, ki praktično dnevno uporabljajo Kavalirja dnevno, da pridejo do avtobusne postaje.«

L.G.: *»A imate mogoče podatek, koliko je uporabnikov med aktivnimi starejšimi?«*

G.C.: *»Ja ponavad, starejši. Mi ne gledamo ali je nekdo starejši ali je gibalno oviran. Je to prevoz za vse. Načeloma majo vozniki nepisano pravilo, da mlajših se niti ne vozi. Zdj smo mel primere, da so sploh študenti pa dijaki so klical, da so se vozil od kafiča do kafiča. Zdej glede na to, da imamo več al manj isto skupino ljudi, ki vozi Kavalirja so že navajeni in poznajo način, kako mlajšim dopovedat, da se je lepše sprehodit po Bregu kot se pelat. Kar se tiče pa starejših aktivnih se pa z vnuki dostikrat zapeljejo po Bregu al pa od avtobusa do tržnce, pa grejo tam ne vem v lutkovno gledališče, na grad. Sam tega posebi ne beležmo. Tako da ne morm rečt kakšen je delež. Lahk sam to povem tri leta nazaj v povprečju, se prav leta 2010 smo mel nekje 60 ljudi na dan. Lansko leto v povprečju, to je ocena, to ni fiksna številka, ko smo gledal dneve štetja pa pol po ključu meril zasedenost je blo nekje 180 potnikov na dan. Letos se ne da primerjat z lanskim letom, ker je želja župana, da bi čas obratovanja podaljšal do 20. ure. Beležmo pa letos že tm od 300 do 360 potnikov na dan. Se prav tok je uporabnikov na dan. Kilometrina se je praktično podvojila. Lansk let smo delal nekje 36 kilometrov na dan, letos eno vozilo nrđi na dan 36 kilometrov.«*

L.G.: *»Vozil je pa?«*

G.C.: *»Zaenkrat sta dva.«*

L.G.: *»So v planu še kakšne izboljšave?«*

G.C.: *»V smislu česa. LPPja ali Kavalirja?«*

L.G.: *»Kavalirja.«*

G.C.: *»Kavalir ni čist LPPjeva zadeva. Tle je tko vpeta tko MOL kot Turizem Ljubljana. Mi smo samo izvajalci te storitve. Tako da, to je vprašanja na višjem nivoju. Glede na*

povpraševanje bo verjetno potrebna širitev. Ampak to ni vprašanje za LPP. Mi smo pač izvajalci te storitve.«

L.G.: *»Če se dotakneva še GEM zaslonov, ki so se pojavili na mestnih avtobusih. Kako je prišlo do njih?«*

G.C.: *»Gre za to, da je oglaševanje na avtobusu in to je to. Mi smo kot prevoznik oddal oglaševalne površine. Zdej za kakšno obliko gre, ali je to na zunanji strani vozila ali zaslon v vozilu. To ni stvar vezana na niti Civitas ali kaj drugega, zgolj poslovna odločitev, kako tržiti avtobus.«*

L.G.: *»Potem v prihodnosti mogoče nimate načrtov, uporabljati za svoje lastne namene?«*

G.C.: *»Mi mamo tko al tko pri GEMu oziroma podjetju, ki upravlja s temi zadevami, mi samo nudimo prostor oziroma napajanje. Imamo tut neki svojga časa zakupljenga, zdej točno ne vem kolk je tega v minutah, urah, številu oglasnih sporočil. Se pa GEM uporablja tudi za promocijo novosti, obvestila potnikov, za tekoče informiranje potnikov notranjosti vozila. Poleg tistega displeja, ki ga imamo v notranjosti vozila, to je ta na led diode, kjer se pišejo kratka sporočila. Predefinirana. Sporočila se istočasno uporabljajo v funkciji napovedovanja postajališč. Treba je vedet sploh nizkopodna so opremljena z displeji na led diode in glasovnimi sporočili. To je bilo sploh namenjeno za skupino z ovirami, za slepe in slabovidne je namenjen zvočni posnetek, za gluhe in naglušne pa display. Pa tudi veliko Ljubljancev ne ve, kje so določeni predeli Ljubljane. Če povem iz osebnih izkušen tut sam nisem poznal Ljubljane po teh starih imenih Friškovec, itd. Dokler ne voziš, ne spoznaš nekega dela. Ko nekdo pride v Ljubljano pogleda, kje izstopi in gleda in posluša napovednik. Se uporablja tudi za ostale prebivalce Slovenije, ki niso iz Ljubljane. Ko pridejo recimo na informativne dneve, se na displayu napiše na tej in tej postaji izstopite za Ekonomsko fakulteto. Ob napovedi, da se približujemo postajališču recimo AMZS, potem se pa še izpiše na tej postaji izstopite za Fakulteto za družbene vede ali Fakulteto za šport, tko nekak.«*

L.G.: *»Kako mislite, da to pomaga starejšim uporabnikom?«*

G.C.: *»Tko bom spet reku. Tem aktivnim upokojencem lahko ja, starejšim, kot starejšim ranga 75 let in starejšim te nove tehnologije ne pomagajo prou velik. Za te res starejše je zelo*

pomembno, da imajo na postajališču vozni red. Za te k pa še mau bol obvladajo nove tehnologije pa lahko uporabo v najbolšem primeru SMS napovednik. Js gledam to z vidika moje stare mame, ki se ni naučila niti mobitela uporablat. Za njo je pomembno, ker hodi, že 20 let s 14ko do mesta, da ve točno, kdaj avtobus pride. In za njo je to dovolj. Kar se tiče pa teh starejših smo pa v sklopu Civitas Elana smo spelal program Varno na Bus, kjer smo se ukvarjal predvsem uporabo avtobusa z vidika nekoga, ki je še vedno aktiven, ampak rabi istočasno konkretna navodila. Konkretno, če vzamemo svetujemo starejšim, kako se pripraviti, kaj so novosti, kaj so naprave v vozilu, kako jih uporablat, kako se gibati po vozilu, kako je pravilno vstopiti in izstopiti iz vozila. Kako se pripraviti doma, da ima torbe, ki jih nosi v eni roki, tako da so omejeni na eno roko, da se lažje gibajo. Odziv je bil seveda tak, kaj bom po 50ih letih vožnje z avtobusom novga zvedu. Ko pa se nardi delavnica z skupino starejših pa vidjo, da je precej precej novosti. To ni neki, kar je na našem zelniku zrastal, mi smo to dejansko vidli, primere dobrih praks drugje, predvsem v Zahodni Evropi. Smo šli pogledat Avstrijo Salzburg in pa seveda Amerika so na določenih področjih zelo zelo napredni. Prej bolj ali pa naprej od nas. Je pa treba vedet, da so vse te stvari pogojene z dnarjem. Pri nas so vse te zadeve praktično zastoj, medtem ko v Ameriki so to hudi hudi dnarji, konkretno Paratransit. Pri nas dobijo invalidi subvencionirano karto, za njih je to zastoj. V Ameriki tega ni, če maš dnar maš, si lahko še tako velik revež, pa ti noben ne bo nič dal. Vidmo pa samo dobre strani lastnosti ukrepov. Pri nas smo zlo socialni in je vsem namenjen to. Edin pri Kavalirju morm povedat. Verjetno je blo v časopisu pa televiziji. So brezdomci, posebneži, ki ne zadostujejo osnovnemu higienskemu standardu, take potnike moramo zavrnt oziroma jih informirat, da zadeva ni mišljena za nekoga, ki je enostavno preveč umazan. Nekdo, ki cel dan živi na cesti in se en teden ni umil, more sedet zraven nekoga...S Kavalirjem mammo največ težav z brezdomci, ki so ga vzeli za svojga in se vozijo dobesedno od svojga prenočišča do roba peš cone. To smo mel dve tri leta nazaj precej težave. Letos zaenkrat ni.«

L.G.: »Z večino vprašanj sva zaključila, bi morda še kaj dodali za konec?«

G.C.: »Ne vem, morm rečt tole, da Kavalir konkretno je stvar k smo jo nrdil, mislim, da prvi na svetu. Zastoj vožnje po peš coni tega ni nikjer, to je neki, kar tut turisti ne morjo dojet, da je zadeva praktično brezplačna, da se enostavno usedeš in peleš. Druga zadeva, ki pa tut ena od novosti, ki smo jo potegnili s samim razvojem Prevoza na klic so pa osebe s posebnimi potrebami, to je pršlo spet kot posledica ene druge dejavnosti. Konkretno delovni varstveni center Janeza Levca. Njihovi varovanci so stari tm od nekje 18 do 25 tut 30 let, ki so do

določene mere samostojni. Do zdej so jih več ali manj vozil s svojimi kombiji ali so jih starši vozil. Njihov program vključevanja v javnost, so jih probal spravit, to da so bli mal samostojni, da niso bli pod nadzorom. Avtobus kot potovanje od točke A do B, se prav od doma do mesta, kjer delajo oziroma dnevnega centra, se je pokazal, kot idealna rešitev. Samo, da smo mi vedl, za kakšnega potnika gre. Kot pravim, rabimo določeno kontrolo, če nekoga držiš za roko pa ga kr naprej vožš, ne bo nikol samostojen. Ko bo pa enkrat postavljen v situacijo, ko se mora mal sam najdit in nekateri od teh varovancev so sposobni samostojnega potovanja. Je samo vprašanje tega, kaj mi kot prevoznik lahko še storimo, ga sprejmeš, v navednicah nadzoruješ in po potrebi spomneš, da izstopi. Potem itak že ve k se nauči. S temi osebami z motnjami v duševnem razvoju, ponavadi osebami z Downovim sindromom in avtisti, je zelo pomembno, kakšna je ta oviranost. Kakšna je stopnja samostojnosti. Zankrat mam štiri redne uporabnike tega varstvenega centra in oni so naši poskusni uporabniki in se je v prvem letu samostojne uporabe to izkazal za dobro rešitev. Vmes so se seveda oni preselil na Tržaško in so te naši uporabniki bli primorani presedat. To je še ena velika prepreka, velik izziv, da konkretno iz linije 3 presedejo na linijo 6 in pri vračanju s 6 na 3 in nazaj. Istočasno smo pa, so pa te uporabniki ponosni sami nase, da so samostojni. To dokler ne spoznaš teh ljudi in njihovga vsakdana in dnevnih dosežkov, kaj za njih dosežek je, to ne morš dojet. Kot sm reku, js se s tem ukvarjam kakšna tri leta, konkretno z varovanci Janeza Levca dve leti. To dokler jih ne spoznaš, ne vidiš vse njihove perspektive.«

L.G.: »Na ta način se podaljšuje njihova mobilnost, realizacija.«

G.C.: »Mobilnost niti ni tok, kot pa njihovo vključevanje v družbo. Treba je vedet, da zadnjih deset let ali pa kolikor js sledim, se tut te otroke, ki so drugačni vključuje v normalno življenje, oni in družba sprejema to kot neki normalnega. Če bi pred petnajstimi leti postavil nekoga z Downovim sindromom na avtobus, bi se ga vsi ogibal, k enmu kužnmu. Danes je pa to nekaj čist normalnega. Če hočmo vsakega posameznika vključit v življenje, je tut uporaba javnega promet ena od ali pa eden izmed delčkov v mozaiku. Mi kot prevoznik se trudmo čimbolj ustrezit. Vsaka skupina potrebuje drug pristop. Lahko bi še kej rekl o izobraževanju voznikov, ampak je to tema za kdaj drugič.«

L.G.: »Še enkrat se vam zahvaljujem za izčrpen intervju in upam, da bom podatke lahko čimbolj koristno uporabil.«