

MOBILNOST STAROSTNIKOV GLEDE NA NJIHOV KRAJ BIVANJA TER SPOL IN STAROST

Maja Hadner 

Magistrica profesorica geografije in slovenskega jezika in književnosti, asist.
Oddelek za geografijo
Filozofska fakulteta
Univerza v Mariboru
Koroška cesta 160, SI – 2000 Maribor, Slovenija
e-mail: maja.hadner1@guest.um.si

DOI: <https://doi.org/10.18690/rg.17.2.2728>

UDK: 911.3:314:331.556.2

COBISS: 1.01

Izvleček

Mobilnost starostnikov glede na njihov kraj bivanja ter spol in starost

Prispevek prinaša nekaj spoznanj o mobilnosti starostnikov, ki bivajo v različnih naseljih, se razlikujejo po spolu in starosti. Na osnovi podatkov, zbranih z anketiranjem, so bile ugotovljene pogostnosti odhodov od doma, najpogosteje prepotovane razdalje in pogosti načini premagovanja razdalj pri starostnikih. Zbrane podatke smo primerjali in iskali razlike glede na kraj bivanja, spol in starost.

Gljučne besede

Kraj bivanja, mobilnost, spol, starost, starostniki

Abstract

Mobility of the Elderly According to Their Place of Residence and Gender and Age

The article provides some insights into the mobility of elderly people living in different settlements, differing in gender and age. Based on the data collected by the survey, the frequencies of departures from home, the most frequently travelled distances and the common ways of overcoming distances in the elderly were determined. We compared the collected data and searched for differences in place of residence, gender and age of elderly people.

Keywords

Age, elderly, gender, mobility, place of residence

Uredništvo je članek prejelo 8. 12. 2022. / The article was submitted for publication on December 8, 2022.

Besedilo / Text © 2022 Avtor(ji) / The Author(s)

To delo je objavljeno pod licenco Creative Commons CC BY Priznanje avtorstva 4.0 Mednarodna.
/ This work is licensed under a Creative Commons CC BY Attribution 4.0 International.
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

1. Uvod

Starost je obdobje v človeškem življenju od zrelih let do smrti (Medmrežje 1); starostnik je človek v starosti. Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) je določila, da se obdobje starosti začne, ko človek dopolni 65 let. Starostniki so torej vsi, ki so stari 65 let ali več. To mejo za začetek starosti, 65 let, upošteva večina gerontologov, nanjo se nanašajo tudi podatki statističnih uradov. Tudi v geografiji z delitvijo prebivalstva v tri velike starostne skupine (mlado prebivalstvo do 15 let, zrelo prebivalstvo od 15 do 64 let) uvrščamo tiste, ki so stari 65 let ali več, med staro prebivalstvo. Ob tej določitvi, kdaj človek postane star, se strinjamo s Stoppardovo (1991), ki meni, da so telesna, duševna in socialna starost veliko pomembnejše od števila let, ki smo jih preživeli, hkrati pa svetuje, da se izogibamo opredelitvam, temelječih na starosti, kot na primer »biti prestar« za neko dejavnost.

Opredelitev starosti je več, mi jo bomo pojmovali kot socialno kategorijo. Starostniki danes v razvitem svetu predstavljajo hitro naraščajočo, heterogeno socialno skupino, ki jo lahko tvori več različnih (pod)skupin prebivalcev. Med njimi obstajajo razlike v oblikah delovanja, potrebah, dejavnostih (Drozg 2020, 57–58).

Ena izmed dejavnosti, ki se odraža v prostoru, je mobilnost. Mobilnost pomeni zmožnost gibanja oz. prehajanja med kraji z namenom zadovoljevanja potreb. Pojma mobilnost ne smemo zamenjevati s pojmom promet, saj se le-ta nanaša na prevoz ljudi in blaga, vozila, prometno infrastrukturo in prometna pravila. Drži pa, da s svojo mobilnostjo sodelujemo v prometu. Sodelovanje v prometu oz. mobilnost umeščamo med osnovne človekove dejavnosti. Te v socialni geografiji razumemo kot delovanje človeka v prostoru, ob tem, ko zadovoljuje svoje temeljne potrebe.

Mobilnost starostnikov je pomembna, saj omogoča prehod med kraji, s tem pa zadovoljevanje potreb, ki so lahko zelo različne (velikokrat odvisne od psihofizičnega stanja, socialnih lastnosti, bivalnih razmer). Mobilnost veliko doprinese tudi k neodvisnosti starostnikov. Danes veliko starejših ljudi vozi avto, predvsem veliko žensk v primerjavi z obdobjem pred pol stoletja, precej jih uporablja kolo ali javni promet. Starostniki se vožnji običajno odpovejo, ko jim začne pešati vid, jim gibanje predstavlja napor oz. imajo težave z gibanjem ali jih začnejo pestiti bolezni. Med vozniki zato upada, med pešci pa narašča delež starejših starostnikov. Z višanjem starosti se zmanjšuje število izletov na osebo, ugotavlja Hojnik-Zupanc (1999), ki pojasnjuje tudi, da je mobilnost starostnikov povezana z dnevnim vedenjskim vzorcem, in sicer je ta mobilnost usmerjena v lokalni prostor, kamor je do življenjsko nujne infrastrukture mogoče priti peš ali s kolesom. Zmožnost gibanja v prostoru je pri večini starostnikov v soodvisnosti z njihovo kronološko starostjo. Starejši kot je posameznik, ožji je prostor, ki ga lahko samostojno obvlada. Z gotovostjo lahko trdimo, da so starostniki danes bolj mobilni v primerjavi s starejšimi ljudmi v preteklosti.

V nadaljevanju bomo predstavili nekaj ugotovitev o mobilnosti starostnikov. Zanimalo nas je, kako pogosto odhajajo od doma, kolikšno razdaljo prepotujejo in na kak način potujejo. Ugotoviti smo želeli, ali na področju mobilnosti obstajajo razlike med starostniki, ki bivajo v mestu, na podeželju ali suburbaniziranem podeželju. Mesto pojmuje kot večje naselje, središče širše okolice, za katero so značilni mestni način življenja, razčlenjenost na mestne četrti, osredotočenost različnih dejavnosti in

ustanov. Podeželje pojmuje kot kultivirano pokrajino, kjer prevladujeta kmetijstvo in gozdarstvo, visok pa je tudi delež kmečkega prebivalstva. V podeželskih naseljih je pogosto opazna tudi prilagojenost položaja naselja in objektov naravnim razmeram. Kot suburbanizirano podeželje razumemo prostor »med mestom in podeželjem«. Pogosto gre za okolico mesta, ki je imela v preteklosti več značilnosti podeželja in kjer so danes številne novogradnje (Medmrežje 2). Zanimalo nas je tudi, ali na področju mobilnosti med starostniki obstajajo razlike glede na njihovo starost, zato smo jih razdelili v štiri starostne skupine. V najmlajšo starostno skupino smo uvrstili tiste, ki sicer še niso dopolnili 65 let, vendar so izpolnjevali druge pogoje. V drugo starostno skupino smo uvrstili starostnike, stare od 65 do 74 let, v tretjo starostno skupino tiste, ki štejejo med 75 in 84 let in v zadnjo, najstarejšo starostno skupino, starostnike, ki so dopolnili 85 let ali več.

2. Metode dela

2.1 Pridobivanje podatkov in raziskovalni vzorec

Podatke smo zbrali z anketiranjem (terensko osebno anketiranje z vprašalnikom na papirju) med starostniki, ki bivajo v različnih naseljih severovzhodne Slovenije. Z anketnim vprašalnikom smo zbirali kvantitativne podatke, spraševali smo po socialnih lastnostih (spol, starost), kraju bivanja, pogostnosti odhodov od doma, približni prepotovani razdalji ob odhodu od doma, načinih premagovanja razdalj.

Anketiranje je temeljilo na obliki neslučajnostnega vzorca, in sicer na namenskem vzorcu. Raziskovalni vzorec po strukturi ni natančno usklajen z značilnostmi populacije, smo pa zasledovali zagotavljanje ustrezne heterogenosti vzorca, kar je eden izmed kriterijev kakovosti namenskega vzorčenja (Crossman 2020). Takšen vzorec ni reprezentativen v smislu zagotavljanja zanesljivih ocen glede frekventnosti merjenih pojavov na ravni celotne populacije, nedvomno pa omogoča ugotavljanje raznovrstnih pojavnih oblik delovanja starostnikov v prostoru in razmerij med njihovimi posameznimi značilnostmi. Iz praktičnih razlogov (stroški, dostopnost) smo se pri anketirancih omejili na člane društev, krožkov, organizacij oz. ustanov (društva upokojencev, seniorska pevska in športna društva, UTŽ, ZUF, tečajji tujih jezikov za seniorje ipd.).

Vsi anketiranci so morali v času anketiranja izpolnjevati še naslednji pogoj: morali so biti upokojeni. Zaželeno je bilo, da so stari 65 let ali več, vendar smo ob izpolnjevanju prvega pogoja zaradi majhnosti vzorca ($n = 252$) anketirali tudi mlajše.

Potencialne anketirance smo pred začetkom zbiranja podatkov obvestili o naši nameri in jih prosili za sodelovanje. Sodelovanje v postopku zbiranja podatkov je bilo prostovoljno in anonimno.

2.2 Obdelava podatkov

Zbrane podatke smo kodirali in jih združili v smiselne skupine. Nato smo jih večkrat, v različnih kombinacijah, filtrirali ter jih med seboj primerjali. Zaradi precej raznovrstnih podatkov smo pri interpretaciji rezultatov generalizirali oz. posplošili posamezne spremenljivke.

3. Rezultati

3.1 Pogostnost odhodov od doma

Ugotoviti smo želeli, kako pogosto se starostniki odpravijo od doma. Zanimalo nas je, ali obstajajo razlike v pogostnosti odhodov od doma glede na kraj bivanja, spol in starost starostnikov.

Odgovore glede pogostnosti odhodov od doma smo zapisali v Preglednici 1. Anketiranci se najpogosteje od doma odpravijo nekajkrat na mesec. Najmanj se jih od doma odpravi vsak dan. Nekateri, približno trije odstotki sodelujočih, doma ne zapuščajo več.

Preglednica 1: Pogostnost odhodov od doma.

Odgovori	Število in odstotki odgovorov
Vsak dan	9 (3,57 %)
Nekajkrat na teden	56 (22,22 %)
Enkrat na teden	51 (20,24 %)
Nekajkrat na mesec	62 (24,60 %)
Enkrat na mesec	33 (13,09 %)
Redkeje kot enkrat na mesec	34 (13,50 %)
Nikoli	7 (2,78 %)
<i>Skupaj</i>	252 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

V Preglednici 2 smo zapisali odgovore o pogostnosti odhodov od doma glede na kraj bivanja anketirancev. Anketiranci vseh naselij se najredkeje od doma odpravijo vsak dan. Med anketiranci, ki bivajo v mestu, se jih največ odpravi od doma enkrat na teden ali nekajkrat na mesec. V tej skupini anketirancev je, v primerjavi z anketiranci s podeželja in suburbaniziranega podeželja, največ takih, ki doma ne zapuščajo. Med tistimi, ki bivajo na podeželju, jih največ dom zapusti enkrat na teden, med anketiranci, ki bivajo na suburbaniziranem podeželju, pa nekajkrat na mesec. Iz natančnega pregleda podatkov lahko sklepamo, da sodelujoči anketiranci, ki bivajo na podeželju, najpogosteje odhajajo od doma.

Preglednica 2: Pogostnost odhodov od doma glede na kraj bivanja.

Odgovori	Mesto	Podeželje	Suburbanizirano podeželje
Vsak dan	6 (6,32 %)	1 (1,45 %)	2 (2,27 %)
Nekajkrat na teden	16 (16,84 %)	18 (26,09 %)	22 (25,00 %)
Enkrat na teden	21 (22,11 %)	18 (26,09 %)	12 (13,63 %)
Nekajkrat na mesec	21 (22,11 %)	15 (21,74 %)	26 (29,55 %)
Enkrat na mesec	11 (11,58 %)	6 (8,69 %)	16 (18,18 %)
Redkeje kot enkrat na mesec	15 (15,79 %)	10 (14,49 %)	9 (10,23 %)
Nikoli	5 (5,26 %)	1 (1,45 %)	1 (1,14 %)
<i>Skupaj</i>	95 (100,00 %)	69 (100,00 %)	88 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

Iz Preglednice 3 lahko razberemo, da so na vprašanje o pogostnosti odhodov od doma moški največkrat odgovorili nekajkrat na mesec (več kot ena četrtnina), ženske pa

nekajkrat na teden (skoraj ena četrtnina). Posplošeno lahko rečemo, da se sodelujoče anketirance od doma odpravijo pogosteje kot anketiranci.

Preglednica 3: Pogostnost odhodov od doma glede na spol.

Odgovori	Moški	Ženske
Vsak dan	3 (3,33 %)	6 (3,70 %)
Nekajkrat na teden	16 (17,78 %)	40 (24,70 %)
Enkrat na teden	20 (22,22 %)	31 (19,14 %)
Nekajkrat na mesec	24 (26,67 %)	38 (23,46 %)
Enkrat na mesec	12 (13,33 %)	21 (12,96 %)
Redkeje kot enkrat na mesec	13 (14,44 %)	21 (12,96 %)
Nikoli	2 (2,22 %)	5 (3,09 %)
Skupaj	90 (100,00 %)	162 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

Odgovore o pogostnosti odhodov od doma glede na starost smo zapisali v Preglednici 4. Anketiranci iz prve starostne skupine (do vključno 64 let) so največkrat izbrali odgovora enkrat na teden in nekajkrat na mesec. Med starostniki v drugi starostni skupini (65–74 let) je bil najpogostejši odgovor nekajkrat na mesec, sledil je odgovor nekajkrat na teden. Anketiranci, uvrščeni v tretjo starostno skupino (75–84 let), so najpogosteje odgovorili, da se od doma odpravijo nekajkrat na mesec in enkrat na mesec. Med najstarejšimi starostniki jih je polovica odgovorila, da dom zapustijo enkrat na mesec ali redkeje kot enkrat na mesec. Za skupino sodelujočih anketirancev velja, da pogostnost odhodov od doma s starostjo upada. V vseh štirih starostnih skupinah je najmanj (ali celo nič) anketirancev odgovorilo, da se od doma odpravijo vsak dan.

Preglednica 4: Pogostnost odhodov od doma glede na starost.

Odgovori	Do vključno 64 let	65–74 let	75–84 let	85 let ali več
Vsak dan	1 (2,13 %)	6 (4,69 %)	2 (3,08 %)	/
Nekajkrat na teden	12 (25,53 %)	30 (23,44 %)	13 (20,00 %)	1 (8,33 %)
Enkrat na teden	14 (29,79 %)	25 (19,53 %)	11 (16,92 %)	1 (8,33 %)
Nekajkrat na mesec	14 (29,79 %)	33 (25,78 %)	14 (21,54 %)	1 (8,33 %)
Enkrat na mesec	3 (6,38 %)	13 (10,16 %)	14 (21,54 %)	3 (25 %)
Redkeje kot enkrat na mesec	3 (6,38 %)	20 (15,63 %)	8 (12,31 %)	3 (25,00 %)
Nikoli	/	1 (0,78 %)	3 (4,62 %)	3 (25,00 %)
Skupaj	47 (100,00 %)	128 (100,00 %)	65 (100,00 %)	12 (99,99 %)

Vir: Hadner 2022.

3.2 Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma

Zanimalo nas je, kolikšno razdaljo približno prepotujejo anketiranci, ko se odpravijo od doma. Ugotoviti smo želeli, kolikšna je približna prepotovana razdalja anketirancev ob odhodu od doma glede na pogostnost odhodov od doma. Zanimalo nas je še, ali se približna prepotovana razdalja anketirancev razlikuje glede na to, kje bivajo ter katerega spola so in koliko so stari.

Odgovore o približni prepotovani razdalji ob odhodu od doma smo zapisali v Preglednici 5. Največ anketirancev, ena četrtnina, je odgovorilo, da ob odhodu od doma prepotujejo med pet in deset kilometrov. Najmanj jih ob odhodu od doma prepotuje

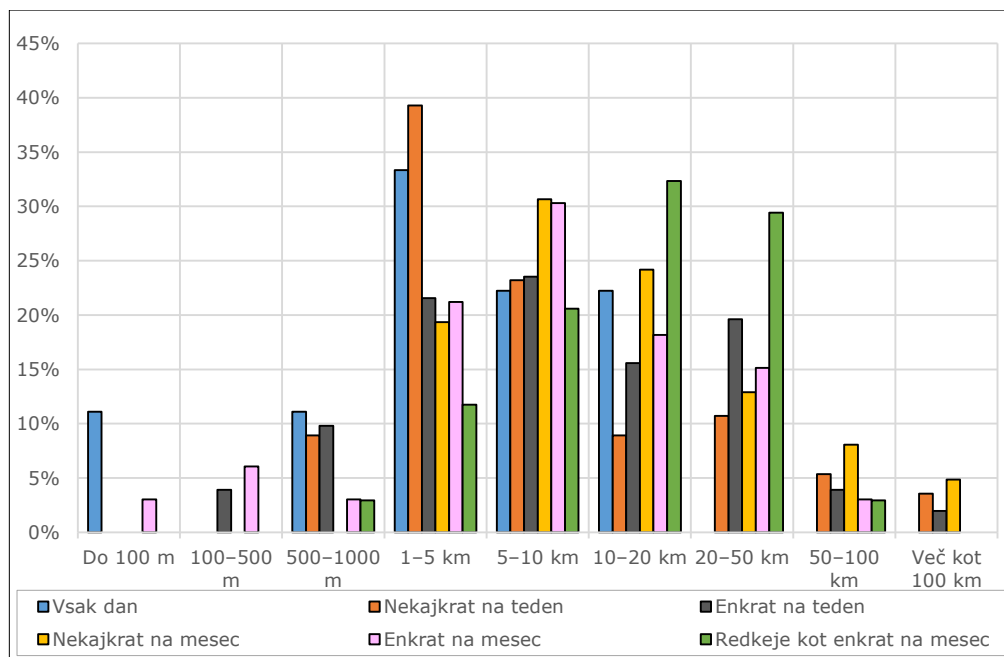
kratke razdalje, do sto metrov oz. do pol kilometra, in precej daljše razdalje, več kot sto kilometrov.

Preglednica 5: Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma.

Odgovori	Število in odstotki odgovorov
Do 100 m	2 (0,79 %)
100–500 m	4 (1,59 %)
500–1000 m	13 (5,16 %)
1–5 km	59 (23,41 %)
5–10 km	63 (25,00 %)
10–20 km	47 (18,65 %)
20–50 km	39 (15,48 %)
50–100 km	12 (4,76 %)
Več kot 100 km	6 (2,38 %)
Ne zapuščajo doma	7 (2,78 %)
Skupaj	252 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

Glede na pogostnost odhodov od doma je največ anketirancev, skoraj 40 odstotkov, odgovorilo, da nekajkrat na teden prepotujejo razdaljo od enega do petih kilometrov. Sledijo anketiranci, ki to razdaljo prepotujejo vsak dan. Zanimiv je tudi podatek, da več kot 20 odstotkov anketirancev vsakodnevno prepotuje razdaljo med deset in dvajset kilometrov. Najmanj anketirancev je navedlo, da ob odhodu od doma prepotujejo med sto in petsto metrov; sodelujoči, ki so izbrali ta odgovor, razdaljo prepotujejo enkrat tedensko ali enkrat mesečno (Slika 1).



Slika 1: Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma glede na pogostnost odhodov od doma.

Vir: Hadner 2022.

V Preglednici 6 smo zapisali odgovore o približni prepotovani razdalji glede na kraj bivanja anketirancev. Med tistimi, ki stanujejo v mestu, jih je največ odgovorilo, da ob odhodu od doma prepotujejo od enega do pet kilometrov, najmanj pa jih prepotuje najkrajše (do sto metrov) ter najdaljše (več kot sto kilometrov) razdalje. Anketiranci, ki bivajo na podeželju, so najpogosteje navedli, da ob odhodu od doma prepotujejo med deset in dvajset kilometrov; najkrajše razdalje (do sto metrov) ni izbral nihče. Sodelujoči, stanujoči na suburbaniziranem podeželju, najpogosteje prepotujejo med pet in deset kilometrov; najmanj jih je navedlo, podobno kot anketiranci, ki bivajo v mestu, da ob odhodu od doma prepotujejo najkrajše (do sto oz. do petsto metrov) razdalje. Med sodelujočimi starostniki, ki bivajo na suburbaniziranem podeželju, je delež tistih, ki premagujejo najdaljše razdalje (več kot sto kilometrov), najvišji.

Preglednica 6: Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma glede na kraj bivanja.

Odgovori	Mesto	Podeželje	Suburbanizirano podeželje
Do 100 m	1 (1,05 %)	/	1 (1,14 %)
100–500 m	2 (2,11 %)	1 (1,45 %)	1 (1,14 %)
500–1000 m	4 (4,21 %)	2 (2,90 %)	7 (7,95 %)
1–5 km	29 (30,53 %)	13 (18,84 %)	17 (19,32 %)
5–10 km	25 (26,32 %)	14 (20,29 %)	24 (27,27 %)
10–20 km	10 (10,53 %)	21 (30,43 %)	16 (18,18 %)
20–50 km	11 (11,58 %)	13 (18,84 %)	15 (17,05 %)
50–100 km	7 (7,37 %)	3 (4,35 %)	2 (2,27 %)
Več kot 100 km	1 (1,05 %)	1 (1,45 %)	4 (4,55 %)
Ne zapuščajo doma	5 (5,26 %)	1 (1,45 %)	1 (1,14 %)
Skupaj	95 (100,00 %)	69 (100,00 %)	88 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

Razlike med spoloma glede na prepotovano razdaljo smo zapisali v Preglednici 7. Posplošimo lahko, da je delež žensk nekoliko višji pri krajših razdaljah in delež moških nekoliko višji pri daljših razdaljah. Sicer je največ anketirank navedlo, da ob odhodu od doma prepotujejo od enega do pet kilometrov; največ anketirancev je odgovorilo, da prepotujejo od pet do deset kilometrov. Najmanj sodelujočih, tako moških kot žensk, je odgovorilo, da ob odhodu od doma prepotujejo zelo kratko razdaljo (do sto metrov).

Preglednica 7: Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma glede na spol.

Odgovori	Moški	Ženske
Do 100 m	1 (1,11 %)	1 (0,62 %)
100–500 m	2 (2,22 %)	2 (1,23 %)
500–1000 m	4 (4,44 %)	9 (5,56 %)
1–5 km	14 (15,56 %)	45 (27,78 %)
5–10 km	24 (26,67 %)	39 (24,07 %)
10–20 km	18 (20,00 %)	29 (17,90 %)
20–50 km	18 (20,00 %)	21 (12,96 %)
50–100 km	5 (5,56 %)	7 (4,32 %)
Več kot 100 km	2 (2,22 %)	4 (2,47 %)
Ne zapuščajo doma	2 (2,22 %)	5 (3,09 %)
Skupaj	90 (100,00 %)	162 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

V Preglednici 8 smo zapisali odgovore o približni prepotovani razdalji ob odhodu od doma glede na starost anketirancev. Anketiranci iz prve starostne skupine (do vključno 64 let) so največkrat navedli, da prepotujejo med pet in deset kilometrov. Najkrajše (do sto metrov) in najdaljše (več kot sto kilometrov) razdalje niso izbrali. Med anketiranci te starostne skupine ni nikogar, ki doma ne zapušča. Med starostniki v drugi starostni skupini (65–74 let) je bil najpogostejši odgovor, da ob odhodu od doma prepotujejo od enega do pet kilometrov. Ob podrobnejšem pregledu podatkov smo ugotovili, da so v tej starostni skupini vsi anketiranci, ki ob odhodu od doma prepotujejo najdaljše razdalje, torej več kot sto kilometrov. Anketiranci, uvrščeni v tretjo starostno skupino (75–84 let), so najpogosteje odgovorili, da ob odhodu od doma prepotujejo od pet do deset kilometrov. Med najstarejšimi starostniki jih je četrtnina odgovorila, da prepotujejo od enega do pet kilometrov, prav tako četrtnina od dvajset do petdeset kilometrov. V tej starostni skupini je delež anketirancev, ki doma ne zapuščajo, najvišji (ena četrtnina). Za sodelujočo skupino anketirancev velja, da s starostjo narašča delež tistih, ki doma ne zapuščajo.

Preglednica 8: Približna prepotovana razdalja ob odhodu od doma glede na starost.

Odgovori	Do vključno 64 let	65–74 let	75–84 let	85 let ali več
Do 100 m	/	1 (0,78 %)	1 (1,54 %)	/
100–500 m	1 (2,13 %)	/	3 (4,62 %)	/
500–1000 m	4 (8,51 %)	7 (5,47 %)	2 (3,08 %)	/
1–5 km	12 (25,53 %)	30 (23,44 %)	14 (21,54 %)	3 (25,00 %)
5–10 km	17 (36,17 %)	26 (20,31 %)	19 (29,23 %)	1 (8,33 %)
10–20 km	2 (4,26 %)	28 (21,88 %)	16 (24,62 %)	1 (8,33 %)
20–50 km	8 (17,02 %)	23 (17,97 %)	5 (7,69 %)	3 (25,00 %)
50–100 km	3 (6,38 %)	6 (4,69 %)	2 (3,08 %)	1 (8,33 %)
Več kot 100 km	/	6 (4,69 %)	/	/
Ne zapuščajo doma	/	1 (0,78 %)	3 (4,62 %)	3 (25,00 %)
Skupaj	47 (100,00 %)	128 (100,00 %)	65 (100,00 %)	12 (99,99 %)

Vir: Hadner 2022.

3.3 Načini premagovanja razdalj

Ob ugotavljanju pogostosti odhodov od doma med starostniki nas je zanimalo tudi, na kak način oz. s katerim prevoznim sredstvom najpogosteje premagujejo razdalje. Preveriti smo želeli, ali med starostniki iz različnih naselij, različnega spola in različne starosti obstajajo razlike pri izbiri načinov potovanja. Sodelujoči anketiranci, ki doma ne zapuščajo več, so navedli, kako so najpogosteje premagovali razdalje, ko so se še odpravljali od doma. Ob tem je treba izpostaviti še, da med uporabnike avta nismo uvrstili le voznikov, ampak tudi sopotnike.

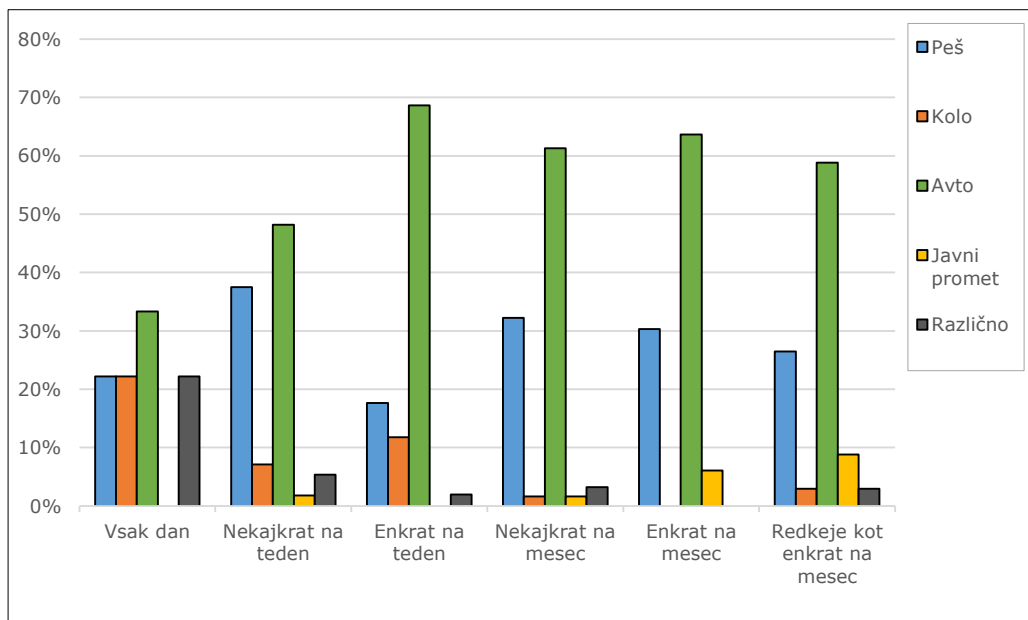
V tabeli 9 smo zapisali odgovore o najpogostejšem načinu premagovanja razdalj. Iz tabele lahko razberemo, da več kot polovica anketirancev najpogosteje potuje z avtom, sledijo tisti, ki so običajno pešci. Najmanj anketirancev je navedlo, da najpogosteje potujejo na druge načine (npr. električni skuter ali skiro ipd.).

Tudi pri ugotavljanju načinov premagovanja razdalj glede na pogostnost odhodov od doma se je izkazalo, da sodelujoči anketiranci najpogosteje potujejo z avtom. Avto je prva izbira ne glede na to, kako pogosto se odpravijo od doma. Najmanjkrat so anketiranci navedli, da razdalje premagujejo s posluževanjem javnega prometa; pri vsakodnevnih odhodih od doma te oblike transporta sploh ne uporabljajo.

Preglednica 9: Najpogostejši načini premagovanja razdalj.

Odgovori	Število in odstotki odgovorov
Peš	75 (29,46 %)
Kolo	14 (5,56 %)
Avto	145 (57,54 %)
Javni promet	7 (2,78 %)
Motor	/
Drugo	2 (0,79 %)
Različno	9 (3,57 %)
Skupaj	252 (100,00 %)

Vir: Hadner 2022.

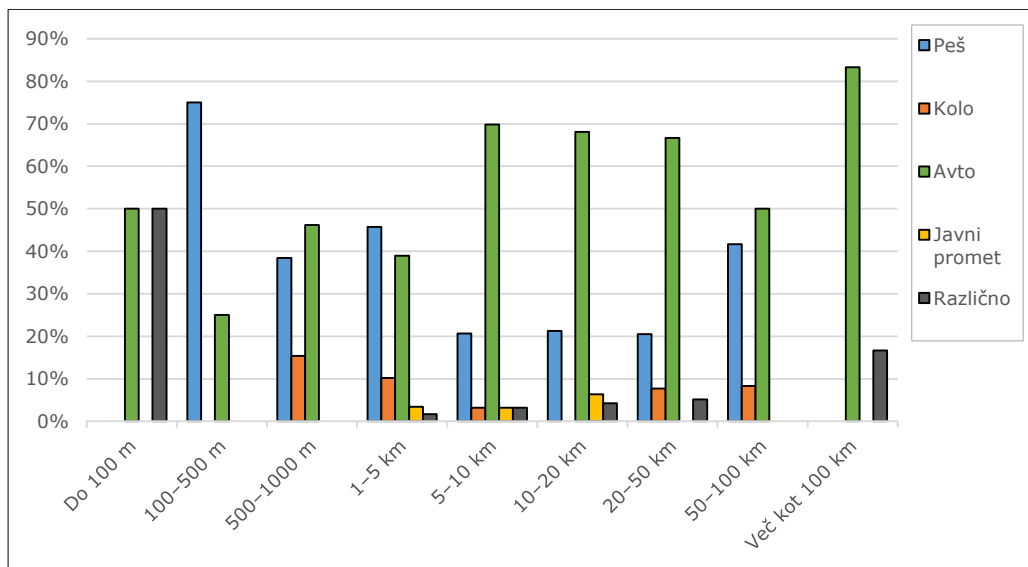


Slika 2: Načini premagovanja razdalj glede na pogostnost odhodov od doma.

Vir: Hadner 2022.

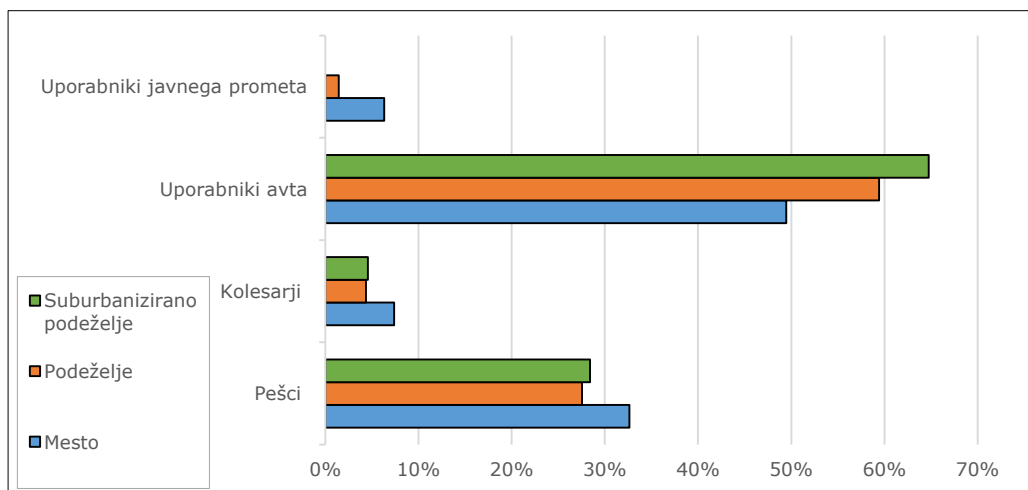
Glede na ugotovljeno približno prepotovano razdaljo ob odhodu od doma smo skušali ugotoviti, katera prevozna sredstva anketiranci najpogosteje izbirajo oz. na kak način najpogosteje potujejo. Najpogosteje izbrano prevozna sredstvo je ponovno avto. Zgolj pri krajših razdaljah (od sto do petsto metrov) so tri četrtine anketirancev navedle, da jih najpogosteje premagajo peš. Kolo najpogosteje izberejo anketiranci, ki se odpravijo na pot, dolgo od pol do enega kilometra (Slika 3).

Anketiranci so, ne glede na kraj bivanja, kot najpogostejši način premagovanja razdalj, izbrali vožnjo z avtom (Slika 4). Delež uporabnikov avtomobila je najvišji med starostniki, ki bivajo na suburbaniziranem podeželju. Sledijo anketiranci, ki razdalje premagujejo peš. Delež le-teh je najvišjih med starostniki, ki bivajo v mestu. Nekaj anketirancev (približno 3,5 odstotka vseh) je odgovorilo, da enako pogosto (odgovor različno) uporabljajo različna prevozna sredstva oz. pešačijo. Delež le-teh je najvišji med starostniki, ki bivajo na podeželju.



Slika 3: Načini premagovanja razdalj glede na približno prepotovano razdaljo ob odhodu od doma.

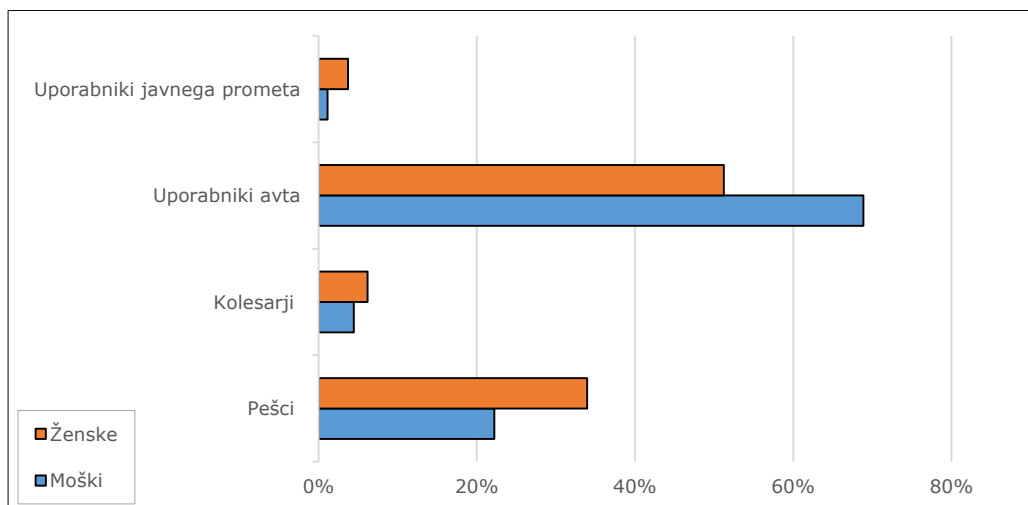
Vir: Hadner 2022.



Slika 4: Delež pešcev, kolesarjev in uporabnikov avta ter javnega prometa glede na kraj bivanja.

Vir: Hadner 2022.

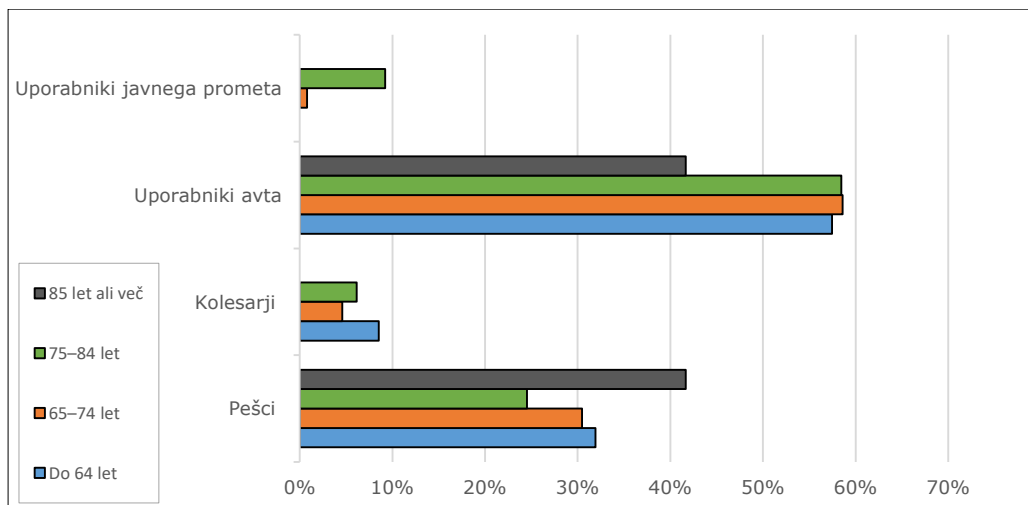
Najbolj priljubljena oblika transporta med anketiranci in anketirankami je avto. Kot najpogostejši način transporta ga je navedlo skoraj 70 odstotkov moških in več kot polovica žensk. Pri tem izpostavljamo, da je med uporabniki avta delež moških višji, pri vseh ostalih načinih premagovanja razdalj pa je višji delež žensk. Pri obeh spolih je najnižji delež med uporabniki javnega prometa (Slika 5).



Slika 5: Delež pešcev, kolesarjev in uporabnikov avta ter javnega prometa glede na spol.

Vir: Hadner 2022.

Med uporabniki avta je najvišji delež anketirancev, ki smo jih uvrstili v starostni skupini 65–74 let in 75–84 let. Ugotovili smo, da je najnižji delež uporabnikov avta med najstarejšimi anketiranci, ravno med njimi pa je najvišji delež pešcev. Med kolesarji je največ tistih sodelujočih, ki so mlajši od 65 let. Uporabniki javnega prometa so anketiranci druge (65–74 let) in v največji meri anketiranci tretje (75–84 let) starostne skupine. Najmlajši in najstarejši sodelujoči starostniki se javnega prometa ne poslužujejo.



Slika 6: Delež pešcev, kolesarjev in uporabnikov avta ter javnega prometa glede na starost.

Vir: Hadner 2022.

4. Diskusija

Starostniki veljajo za heterogeno socialno skupino, takšni so bili tudi pridobljeni odgovori. Na podlagi rezultatov smo izpeljali nekaj spoznanj o mobilnosti starostnikov.

Sodelujoči anketiranci se vsakodnevno od doma odpravijo redko. Razdalje, ki jih najpogosteje prepotujejo, znašajo približno do petdeset kilometrov, na daljše poti se odpravijo redkeje. Najpogosteje razdalje premagujejo z avtom, nato peš. Kratke razdalje (od sto do petsto metrov) premagajo peš, daljše z avtom. Storitve javnega prometa koristi le malo anketirancev, za vsakodnevne poti javnega prometa sploh ne uporabljajo. Največ se jih od doma odpravi nekajkrat na teden, in sicer najpogosteje na pot, dolgo od enega do pet kilometrov.

Pri spoznavanju mobilnosti glede na kraj bivanja smo ugotovili, da se od doma najpogosteje odpravijo tisti anketiranci, ki bivajo na podeželju. Le-ti največkrat premagujejo tudi najdaljše razdalje. Sklepamo, da je oboje povezano z manjšim številom dejavnosti, ki so prebivalcem na voljo na podeželju (v primerjavi z mestnimi naselji). Med anketiranci, ki bivajo na suburbaniziranem podeželju je najvišji delež uporabnikov avta. Predpostavljamo, da je tudi ta ugotovitev delno povezana z nekoliko manjšim številom dejavnosti in da so le-te toliko oddaljene, da niso dostopne peš. Delno bi se lahko ugotovitev nanašala na višji materialni položaj. Najnižji delež uporabnikov avta je med anketiranci, ki bivajo v mestu; med temi je najvišji delež pešcev. To spoznanje je povezano s koncentracijo dejavnosti na manjšem prostoru. V mestih so dejavnosti oz. funkcije veliko bolj skoncentrirane, kot na primer na podeželju, in tudi več jih je. Večino opravkov anketiranci opravijo v bližini doma in na razdalji, ki jo je mogoče premagati peš. V mestih biva tudi največ anketirancev, ki doma ne zapuščajo.

Spoznavanje mobilnosti glede na spol je prineslo naslednje ugotovitve: anketiranke se od doma odpravljajo pogosteje, vendar prepotujejo nekoliko krajše razdalje kot anketiranci. Predvidevamo, da bi se to spoznanje lahko nanašalo na razlike v delovanju moških in žensk, ki izhajajo iz delitve dela. Delež sodelujočih moških je najvišji pri izbiri avta kot načina za premagovanje razdalj in je tudi višji od deleža sodelujočih žensk. To spoznanje se nanaša na dejstvo, da je v preteklosti vozniški izpit opravljalo bistveno manj žensk kot moških oz. manj žensk, kot jih vozniški izpit opravlja danes. Pri vseh ostalih načinih premagovanja razdalj je delež anketirank višji kot delež anketirancev.

Pri spoznavanju mobilnosti glede na starost smo dognali, da s starostjo upada pogostnost odhodov od doma. Spoznanje je bilo pričakovano, saj s starostjo upadajo psihofizične sposobnosti, kar lahko močno zmanjša mobilnost. Med najstarejšimi anketiranci je delež uporabnikov avta najnižji in delež pešcev najvišji. Tudi ta ugotovitev nas ni presenetila, saj se starostniki vožnji pogosto odpovedo, ko jih začnejo pestiti zdravstvene težave. Najstarejši sodelujoči se sicer ne poslužujejo storitev javnega prometa, je pa delež uporabnikov le-tega višji pri tretji starostni skupini (75–84 let), medtem ko ga najmlajši sodelujoči prav tako ne koristijo. Najvišji delež uporabnikov avta je med anketiranci iz druge starostne skupine (65–74 let),

najvišji delež kolesarjev pa med anketiranci prve starostne skupine (do vključno 64 let).

5. Zaključek

Spoznavanje mobilnosti starostnikov je večplastno. V prispevku smo se dotaknili nekaterih možnih vidikov, kot so mobilnost glede na kraj bivanja, spol in starost. Naša spoznanja se nanašajo predvsem na mobilnost, ki se odvija v fizičnem prostoru, torej na oblike in načine sodelovanja v prometu. Po navedbah Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa starostniki sodijo med najbolj ogrožene udeležence v prometu, sploh kot pešci in kolesarji (Medmrežje 4). Ker sodelovanje v prometu vsem, ne le starostnikom, omogoča mobilnost, s tem pa zadovoljevanje najrazličnejših potreb, je nujno poskrbeti za varnost vseh.

Ob sodelovanju v prometu pa lahko mobilnost razumemo tudi kot prenos najrazličnejših informacij. Te v današnji digitalni družbi potujejo predvsem digitalno, virtualno. Mobilnost starostnikov v smislu prenosa informacij je gotovo eno izmed področij, ki v socialni geografiji še ni natančno raziskano.

Literatura

- Drozg, V. 2020: Vpogled v socialno geografijo. Prostori. Maribor: Univerza v Mariboru.
- Hojnik-Zupanc, I. 1999: Samostojnost starega človeka v družbeno-prostorskem kontekstu. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Stoppard, M. 1991: Življenje po petdesetem: vodnik za starejše. DZS. Ljubljana.
- Medmrežje 1: <https://www.fran.si/iskanje?View=1&Query=starost> 23. 1. 2022.
- Medmrežje 2: <https://isjfr.zrc-sazu.si/si/terminologisce/slovarji/geografski> 23. 1. 2022.
- Medmrežje 3: Crossman, A. 2020: Understanding Purposive Sampling. An Overview of the Method and Its Applications. <https://www.thoughtco.com/purposive-sampling-3026727> 24. 1. 2023.
- Medmrežje 4: <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/starejsi-udelezenci/> 24. 1. 2022.

MOBILITY OF THE ELDERLY ACCORDING TO THEIR PLACE OF RESIDENCE AND GENDER AND AGE

Summary

In the article we presented some findings on the mobility of the elderly. We were interested in how often they leave home, how far they travel and how they travel. We wanted to find out whether there are differences in mobility between the elderly living in the city, in the countryside or in the suburbanised countryside. We were also interested in whether there are differences in mobility between the elderly according to their gender and age, we divided them into four age groups.

The data were collected by surveying the elderly living in various settlements in north-eastern Slovenia. The survey was based on the form of a non-probability sample, namely a purposive sample. All respondents had to meet the following condition at the time of the interview: they had to be retired. It was desirable that they were 65 years of age or older, but when fulfilling the first condition due to the small size of the sample ($n = 252$), we also surveyed younger ones. We have encoded the collected data and grouped them into meaningful groups. Then, several times, in different combinations, we filtered them and compared them with each other. Due to a large variety of data, we generalized individual variables in the interpretation of the results. Based on the results, some lessons were drawn about the mobility of the elderly. Respondents rarely leave home on a daily basis. The distances they travel most often are about fifty kilometres, and on longer journeys they go less often. Most often, the distances are overcome by car, then on foot. Short distances (from one hundred to five hundred meters) are overcome by foot, longer by car. Only a few respondents use public transport services, and they do not use public transport for daily traveling. Most of them leave home several times a week, most often on a journey of one to five kilometres. When learning about mobility by place of residence, we found that those respondents who live in the countryside leave home most often. Most often, they also cover the longest distances. We conclude that both are related to the smaller number of activities available to residents in rural areas (compared to urban areas). The highest share of car users is among the respondents residing in the suburbanised countryside. The lowest share of car users is among respondents residing in the city; among them the highest share of pedestrians. The majority of respondents who do not leave home also live in cities. Learning about mobility by gender led to the following findings: female respondents leave home more often, but travel slightly shorter distances than male respondents. The share of participating men is the highest in choosing a car as a way to overcome distances and is also higher than the share of participating women. In all other ways of overcoming distances, the share of female respondents is higher than the share of male respondents. When learning about mobility by age, we found that with age, the frequency of departures from home decreases. The realization was expected, as with age, psychophysical abilities decline, which can greatly reduce mobility. Among the oldest respondents, the share of car users is the lowest and the share of pedestrians the highest. This finding did not surprise us either, as the elderly often give up driving when they are distressed by health problems. The oldest participants do not use public transport services, but the share of users is higher in the third age group (aged 75–84 years), while the youngest participants also do not use it. The highest share of car users is among respondents from the second age group (aged 65–74 years), and the highest share

of cyclists among respondents from the first age group (aged up to and including 64 years).

Learning about the mobility of the elderly is multi-dimensional concept. In the article, we touched on some possible aspects, such as mobility by place of residence, gender and age. Our findings mainly relate to mobility that takes place in the physical space, i.e. the forms and ways of participating in transport. In addition to participation in transport, mobility can also be understood as the transmission of a wide variety of information.

