Změny v sociálním postavení ve stáří – sociální exkluze a ageismus ve vztahu k mobilitě

Publikováno: 4. 4. 2007

Hrozba sociální izolace

Nejlepší prevencí předčasného stárnutí a prostředkem k prodloužení aktivního života je, kromě zdravého způsobu života a prevence vzniku onemocnění, aktivní využívání zkušeností, schopností, které byly získány v průběhu celého života. Se zvyšujícím se věkem klesá fyzický potenciál, psychický potenciál se však tak rychle nesnižuje, může dokonce i růst a starý člověk může dlouhou dobu získané zkušenosti a vědomosti využívat.

Zavázalová upozorňuje na to, že dosažení důchodového věku neznamená automaticky důvod pro odchod do důchodu. Je třeba postupovat zcela individuálně a přihlížet ke skutečným tělesným a duševním schopnostem a přáním starého člověka. Nucený odchod do důchodu je problematický, pro starého člověka mnohdy stresující, období odchodu do důchodu je závažným rizikovým momentem. Zavázalová mluví dokonce i o smrti z penzionování. (2001: 44)

Odchodem do důchodu se mění životní stereotyp, přerušují kontakty, sníží se finanční zdroje a člověk mnohdy začíná žít osaměle – reálnou se stává hrozba sociální izolace. Ta představuje ztrátu kontaktů s prostředím, ve kterém člověk žije. Také starý člověk je závislý na společnosti a sociálních kontaktech. Jejich ztráta je pro něj velkým stresem a může vést až ke smrti. Do sociální izolace se dostává starý člověk (i starší manželská dvojice) tehdy, žije-li sám, neudržuje-li kontakty s rodinou nebo známými. Většinou se sociální izolace objevuje u osaměle žijících starých jedinců, jejichž rodina je vzdálena nebo nemají rodinu a nemají žádné kontakty s příteli, sousedy a okolím.

Podle Zavázalové žije v naší seniorské populaci v sociální izolaci asi 20% osob. Tato skupina je výrazně riziková a musí být pod trvalým dohledem zdravotnických i sociálních pracovníků. (Zavázalová 2001: 45)

Hrozba sociální izolace starších lidí je výzvou pro změnu společenské atmosféry. Úkolem každé vyspělé společnosti je staré osoby integrovat, a ne je segregovat. V otázkách zaměstnávání je problém spojen s nabídkou pracovních míst, změnou na trhu pracovních míst, s nezaměstnaností a také vhodností práce. Zájmem každé komunity by podle různých autorů mělo být také rozšiřování nabídek možností pro rozvoj aktivity starších lidí (např. univerzity třetího věku apod.) Sociální izolace je rovněž výzvou pro zavádění vhodných adaptací dopravního systému pro potřeby starších lidí. Zabránění jejich sociální izolaci znamená zvýšení jejich životní a sociální aktivity, a tedy v důsledku i jejich prostorové mobility.

Ageismus

Dnes již i v České republice významné a komplexní téma stárnutí společnosti má kromě ekonomických také mnohem širší sociální souvislosti. Jedním z nejvýraznějších aspektů moderních stárnoucích společností, a tedy i České republiky, je problém věkové diskriminace – ageismu. Ageismus se stává po rasismu a sexismu hlavním tématem v diskusi o rovnosti práv a příležitostí. Tato nová forma systematické stereotypizace a diskriminace jedinců kvůli jejich, obvykle vyššímu, věku nabývá řady forem a je specifická tím, že kdokoliv může být její potencionální obětí, neboť každý člověk stárne od dne svého narození. To dává zkoumání ageismu nesmírnou důležitost. Věk jedince není jen časový údaj, váže na sebe celý soubor sociálních charakteristik, rolí a očekávání z nich plynoucích. Diskriminační postoj často poškozuje celý tento soubor a ovlivňuje funkčnost jak společenské jednotky, tak celé společnosti. Dnes již existuje několik přesvědčivých zahraničních studií

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

ukazujících, že negativní sebehodnocení starších osob jako jeden z důsledků ageismu zkracuje jejich naději na dožití. Ve svém konečném důsledku ageismus ovlivňuje funkčnost řady společenských sfér, včetně sociální politiky.

Koncept ageismu je v české sociální vědě a výzkumu zcela novým pojmem. Nebyl dosud komplexně zkoumán a jeho existence byla zaregistrována pouze českými gerontology, kteří tento koncept nezřídka omezují na problém zneužívání ve stáří (abuse), např. Tošnerová (2002) nebo klasické mýty o stáří, např. Haškovcová (1989) zmiňuje ageismus jako nepřátelské a agresivní chování vůči starým lidem. Největší pozornosti se této problematice dostává ve Spojených státech amerických, kde je mu dosud věnována velká pozornost a odkud se začíná tento zájem postupně šířit do Evropy.

Pro anglický pojem ageism dosud nebyl v českém jazyce zaveden příhodný ekvivalent. Pouhý překlad „věkismus" se nezdá příliš příhodný, a proto se užívá počeštěný anglický název ageismus – podobně jako jsme zvyklí používat pojmy rasismus a nověji také sexismus. Těmito pojmy byl také vznik ageismu – pojmu a do značné míry i teorie – inspirován. Setkáme se občas i s opisem „věková diskriminace", který však přece jen poněkud zužuje významovou komplexnost pojmu ageismus.

Samotný pojem ageismus zavedl již koncem 60. let minulého století americký gerontolog Roberta N. Butler. Podle vlastních slov vytvořil tento pojem v roce 1968, aby popsal stereotypy a mýty obklopující stáří a hluboké předsudky vůči stáří, které lze do jisté míry najít v každém z nás.

„Ageismus můžeme chápat jako proces systematického stereotypizování a diskriminace lidí pro jejich stáří, podobně jako se rasismus a sexismus vztahují k barvě pleti a pohlaví. Staří lidé jsou kategorizováni jako senilní, rigidní ve svém myšlení a způsobech, staromódní v morálce a dovednostech... Ageismus dovoluje mladším generacím vidět starší lidi jako odlišné od nich samých, a proto jim brání aby se se staršími lidmi identifikovali jako s lidskými bytostmi. Ageismus je manifestován širokým spektrem fenoménů jak na individuální, tak na institucionální úrovni: stereotypy a mýty, otevřené opovržení a averze, nebo jednoduše vyhýbání se kontaktu, diskriminační praktiky v bydlení, v zaměstnání a službách všeho druhu, přídomky, kreslené seriály a vtipy. Někdy se ageismus stává účelnou metodou, jakou společnost propaguje pohledy na starší s cílem setřást část vlastní zodpovědnosti vůči nim. Jindy ageismus slouží jako vysoce osobní záměr, chránící mladší (obvykle ve středních letech) - často za vysokou emocionální cenu - před přemýšlením o věcech, kterých se bojí (stárnutí, nemoc, smrt)." (Butler 1975: 12; cit. podle Palmore 1999)

Palmore vypracoval na základě tohoto Butlerova opisu analytickou definici: Ageismus je „jakýkoliv předsudek nebo diskriminace proti, nebo ve prospěch věkové skupiny. Předsudky vůči věkové skupině jsou negativní stereotypy vůči této skupině nebo negativní postoje založené na stereotypu. Diskriminace vůči věkové skupině je nepatřičné, nemístné negativní zacházení se členy dané věkové skupiny" (Palmore 1999: 4). Příkladem předsudku je víra, že většina starších lidí jsou senilní, příkladem negativního postoje je pocit, že stáří je obvykle nejhorším stádiem života a příkladem diskriminace je pevná hranice odchodu do důchodu bez ohledu na zdraví a schopnosti pracovníka. Předsudky lze rozdělit na negativní stereotypy (chybné nebo nepřiměřené povědomí o skupině) a negativní postoje. Stereotypy jsou spíše kognitivní, zatímco postoje afektivní. Je zde však vzájemná souvislost. Předsudky ve většině případů ústí v diskriminaci. Extrémními polohami vztahu ke starším jsou gerontofobie a gerontofilie.

I když vidíme, že Palmorova definice hovoří o věkových skupinách obecně, konotace ageismu odkazuje ke stáří. Diskriminace mladých věkových skupin uznána jako legitimní součást konceptu ageismu, není jí však věnována taková pozornost. Teorie předpokládá že tato forma není tak častá jako diskriminace stáří a má méně negativních důsledků, jak pro jednice, tak pro společnost.

Existuje u nás ageismus v dopravě? Každý jistě z každodenního života zná některé předsudky či negativní postoje vůči starším lidem. Je možné se setkat se zesměšňujícími názory, že „důchodci sprintují na volná místa" ve vozidlech hromadné dopravy, že hromadnou dopravou „jezdí ve špičce, i když nemají co na práci". Vyjádřením negativního postoje je názor, že „starým lidem by se měly sebrat řidičáky", protože „zdržují dopravu a jsou nebezpeční" – což je názor, který byl vyvrácen empirickým výzkumem (viz např. Hoskovec, Štikar, Štikarová 2004).

Jak však upozorňuje McHugh (2003), ageismus není jen individuální negativní postoj či předsudek. Je to totiž i strukturální záležitost, která je zakódována do celého společenského systému. McHugh vychází z pozic sociální geografie a sociologie kultury a zaměřuje svou pozornost na interpretaci prostorů a míst (spaces and places). V jeho pohledu nejsou místa a prostory jen netečným pozadím, jsou sociální konstrukcí a jsou zatíženy určitými sdílenými významy, přestože v každodenním životě je považujeme za dané a přirozené. Tato prostorová perspektiva chápe společnost a prostor jako neoddělitelné a vzájemně konstitutivní. Považuje triádu společnost – význam – prostor za nerozdělitelné znaky sociálního světa. Ageismus je podle McHugha nedílnou součástí některých míst a prostorů, i jejich sociálních a kulturních interpretací a sdílených významů.

Pokusme se nyní nalézt a interpretovat ta místa v dopravním systému, v nichž by mohl být zakódován společenský ageismus. Která místa jsou pro staré lidi tabu? Která místa jsou utvořena tak, že nepočítají se staršími lidmi? Již jsme se zmínili o negativních postojích ke starším řidičům. Obecně řečeno není starý člověk v silničním provozu vítaným účastníkem. Je to prostor, který není pro seniory s jejich častými omezenými schopnostmi pohybu zařízen. V tomto prostoru u nás dominuje rychlost, dravost a agresivita, což jsou vlastnosti, které rozhodně nejsou spojovány se stářím. Oprávněně se zde senioři mohou cítit ponižováni či diskriminováni.

V hromadné dopravě vyjadřuje naprostý nezájem o staré pasažéry například bezbariérovost. Vztah mezi seniory a místy a prostory, které obývají, odhaluje hluboce zakořeněné postoje a hodnoty. Naprostá nevhodnost systému veřejné dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí, tedy i pro starší lidi, bývá u nás řešena zaváděním bezbariérových linek. V extrémním pohledu to lze vnímat jako stigmatizující akt, který způsobuje exkluzi nemohoucích a starších lidí ze systému veřejné dopravy, a přispívá tak k věkové dez-integraci a segregaci společnosti. Jistě lze argumentovat tím, že u nás nejsou peníze na obnovu vozového parku atd., ovšem často v českých městech vidíme, že jen malá část nově pořízených vozidel hromadné dopravy je bezbariérových. Našim cílem zde navíc není kritizovat politiku veřejné dopravy, ale pouze ukázat jednu z možných interpretací některých jevů.

Ageismus jako forma exkluze

Věk lze považovat za diskriminační charakteristiku. V tzv. věkově integrovaných strukturách/společnostech není chronologický věk považován za kritérium pro vstup, výstup nebo participaci (Uhlenberg 2000). Opak věkově integrovaných struktur jsou struktury věkově segregované, které prokazatelně zvyšují riziko diskriminačních postojů. Dosáhnout absolutně věkově integrované společnosti není možné. Stále budou existovat skupiny, které se budou přirozeně sdružovat na základě příbuzného věku (např. jesle, ročníky na základních školách). Cílem však je, aby - tam kde je to možné a účelné - byly segregační bariéry odstraněny a byla zvýšena propustnost sociálních skupin pro všechny věkové vrstvy. Jsou-li sociální skupiny příliš exkluzivní v rámci jedné věkové kohorty, je-li jednání a postoj determinován příslušností ke konkrétní věkové kohortě, a je-li toto jednání či postoj emotivně zabarven, hovoříme o ageismu. Většinu forem sociální exkluze ve stáří lze dobře charakterizovat právě v pojmech vstupu, výstupu a participace.

Strukturální zdroje exkluze, spíše než individuální plynoucí z osobního selhání, uvádí také Mareš (1999: 165). Sociální vyloučení je často vnímáno jako selhání některého z následujících systémů: demokratický a legislativní (občanská integrace); trh práce (ekonomická integrace); sociální stát (sociální integrace); rodina a pospolitostní systém (osobní integrace). Jak uvidíme při rozboru jednotlivých oblastí ageismu, bylo by možné každou z nich identifikovat v rámci tohoto rozdělení.

Sociální exkluze v dopravě

Britská vládní zpráva o dopravě a sociální exkluzi konstatuje, že problémy s dopravou mohou tvořit významnou bariéru sociální inkluzi. To, že lidé nemají přístup k různým službám, je důsledkem sociální exkluze. Nemohou například využívat dopravu kvůli nízkým příjmům, nebo trasy veřejné dopravy nevedou do patřičných míst. Věk a invalidita také mohou vést k tomu, že lidé přestanou využívat veřejnou dopravu.

Problémy s poskytováním dopravy a s lokací služeb mohou posilovat exkluzi. Zabraňují lidem

v přístupu ke klíčovým lokální službám a aktivitám, např. k práci, škole, zdravotní péči, nákupu potravin či jiným volnočasovým aktivitám. Problémy se mohou lišit podle typu území (venkov – město) či mezi různými skupinami osob – nejvíce znevýhodněni jsou invalidé, starší lidé, rodiny s dětmi.

Důsledky silničního provozu mají také disproporční vliv na sociálně exkludovaná území a individua, ať už jde o dopravní nehody s chodci, znečištění vzduchu, hluk, nebo o rušné silnice, které procházejí obytnými zónami a negativně ovlivňují život lokální komunity.

Pro zprávu, ze které čerpáme, je klíčový koncept přístupnosti – accessibility. Tento pojem reflektuje, zda mají lidé možnost dostat se ke klíčovým službám za přiměřenou cenu, dobu a přiměřeně snadno. Přístupnost závisí na několika věcech, např. na existenci dopravy mezi lidmi a službou, zda lidé vědí o dopravních možnostech nebo důvěřují spolehlivosti a bezpečnosti dopravy, zda jsou lidé fyzicky a finančně schopni přístupu k dopravě a zda jsou služby a činnost lidí v dostupné vzdálenosti. Řešení problému přístupnosti mohou být zaměřena na dopravu, ale též na umístění či přesunutí klíčových služeb a aktivit tak, aby byly pro lidi lépe dosažitelné.