

PAGYVENUSIŲ LIETUVOS KAIMO GYVENTOJŲ NUOSTATOS DĖL VIEŠOJO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ

*Gediminas Kuliešis, Lina Pareigienė,
Lietuvos agrarinės ekonomikos institutas*

Anotacija

Vis didesnę dalį kaimo gyventojų sudaro pagyvenę žmonės, kurie dėl su amžiumi susijusių veiksnių ir gyvenamosios vietovės ypatumų susiduria su mobilumo problemomis. LAEI atlikta kaimo gyventojų apklausa parodė, kaip pagyvenę kaimo gyventojai vertina viešojo transporto sistemą ir sprendžia mobilumo problemas.

Raktiniai žodžiai: *kaimas, pagyvenę žmonės, transporto infrastruktūra, viešosios paslaugos.*

Įvadas

Lietuvoje, kaip ir visose išsivysčiusiose valstybėse, vis didesnę gyventojų dalį sudaro pagyvenę žmonės. 1989 m. 65 m. ir vyresni gyventojai sudarė 10,6 proc., 2004 m. – 15,0 proc., o 2014 m. – jau 18,4 proc. visų gyventojų. Eurostato duomenimis, prognozuojama, kad 2050 m. pastarųjų dalis sudarys daugiau kaip 27 proc. Lietuvos kaime 65 m. ir vyresnio amžiaus gyventojai 2014 m. sudarė 19,4 proc. visų gyventojų. Demografinio senėjimo procesus lemia mažėjantis gimstamumas, ilgėjanti tikėtino gyvenimo trukmė, jaunesnių gyventojų grupių perėjimas į vyresnio amžiaus grupes. Migracijos procesai – pagyvenusio amžiaus gyventojų imigracija ir/ar jauno amžiaus gyventojų emigracija taip pat prisideda prie tam tikrų vietovių, regionų senėjimo.

Keičiantis demografiniai situacijai, keičiasi iki tol buvę įprasti procesai visuomenėje, atsiveria naujų nišų, kyla naujų galimybių, o kartu ir naujų iššūkių. Socialiniai institutai sukurti tada, kai visuomenė buvo jaunesnė, nebeatitinka naujų gyventojų amžiaus proporcijų, visuomenės sandaros, sukelia iššūkius ekonominėje, politinėje, švietimo, socialinės apsaugos, socialinių paslaugų, sveikatos apsaugos sistemose, darbo rinkos ir kitose srityse (Mikulionienė, 2011, Kanopienė, 2006). Visuomenės senėjimas Europoje ir Lietuvoje yra svarbi socialinė, ekonominė, politinė problema. Senstant visuomenei, pagyvenusio amžiaus gyventojų gyvenimo kokybės tyrimai įgyja vis didesnę reikšmę, atliekama vis daugiau tyrimų demografinio senėjimo sukeliams problemoms analizuoti ir spręsti, nes pagyvenę žmonės dėl savo amžiaus ir su juo susijusių veiksnių laikomi viena iš pažeidžiamiausių grupių, kuriai gali grėsti socialinė atskirtis, izoliacija.

Pagyvenę žmonės kaime – dar vienas tyrinėjimo aspektų, kadangi susilieja du rizikos faktoriai – kaimas, kaip tam tikrų apribotų galimybių gyvenamoji vietovė, bei senyvas amžius. Pati kaimiškumo dimensija nebūtinai sukelia riziką, tačiau prideda rizikos faktorių potencialiai pažeidžiamoms grupėms. Keliamas klausimas – ar gera senti kaimo vietovėse? Didėjanti pagyvenusių gyventojų dalis kaime kelia poreikį išsiaiškinti, kas leistų šiems gyventojams senti kokybiškai.

Viena iš sąlygų, užtikrinančių kokybišką pagyvenusių žmonių gyvenimą kaime – atitinkama socialinė infrastruktūra, paslaugų, tarp jų ir viešųjų, prieinamumas. Nepakankamai išvystyta socialinė infrastruktūra neigiamai veikia gyventojų gyvenimo kokybę. Pastaruoju metu vyksta kaimo paslaugų sektoriaus centralizacija, blogėja socialinės infrastruktūros paslaugų pasiekiamumas bei prieinamumas kaimo gyventojams (Atkočiūnienė, 2011). Pagyvenusių kaimo žmonių paslaugų prieinamumą kaimo vietovėse nagrinėjo JAV (Butler, Cohen, 2010), Didžiosios Britanijos (Philip, Gilbert, 2003; Scharf, 2006), Kinijos (Shen, Li, 2011), Airijos (Heenan, 2010) ir kitų šalių mokslininkai, Lietuvos mokslininkai (Atkočiūnienė, 2011, Kuliešis, 2008, Marcinkevičiūtė, 2007 ir kt.) dažniau analizuoja viešųjų paslaugų, kaimo socialinės infrastruktūros prieinamumą apskritai kaime, neišskiriant pagyvenusių žmonių.

Viešasis transportas identifikuojamas kaip viena aktualiausių viešųjų paslaugų kaime pagyvenusiems kaimo gyventojams (Rural isolation..., 2012) dėl su senatve susijusių veiksnių: sumažėjusio mobilumo, mažesnių pajamų ir galimybių išlaikyti nuosavą automobilį, suprastėjusios sveikatos, neleidžiančios naudotis nuosavu transportu ar pasiekti viešąjį. Viešojo transporto paslauga yra aktuali ir reikšminga kaimo pagyvenusių žmonių kokybiškam gyvenimui

užtikrinti, poreikiams tenkinti. Tai ypač aktualu kalbant apie siekį užtikrinti aktyvų, visavertį, orų senėjimą.

Keičiantis ūkio struktūrai kaimo vietovėse, mažėjant žemės ūkio vaidmeniui, didėjant paslaugų sektoriaus svarbai keičiasi ir kaimo infrastruktūros plėtros ir tobulinimo supratimas. Anksčiau daugiau dėmesio buvo skiriama fizinės infrastruktūros kaime plėtrai, tačiau keičiantis ekonominės sistemos bruožams vis daugiau dėmesio skiriama paslaugų teikimo kaime klausimams (Kuliešis, 2008).

Tyrimo tikslas – identifikuoti pagyvenusių Lietuvos kaimo žmonių nuostatas dėl viešųjų transporto paslaugų teikimo, išsiaiškinti jiems išskylančių susisiekimo problemų sprendimo būdus.

Tyrimo objektas – pagyvenusių kaimo gyventojų nuostatos dėl susisiekimo paslaugų kaimo vietovėse.

Tyrimo metodika. Pagyvenusių kaimo vietovių gyventojų nuostatomis dėl transporto problemų identifikuoti parengta anketa. Ją užpildyti buvo paprašyti Lietuvos kaimiškujų seniūnijų seniūnų atsitiktinai parinktiems pagyvenusio amžiaus gyventojams (asmenims) skambinant ar kitokiu prieinamu būdu. Anketa buvo sudaryta iš dviejų klausimų grupių: a) 2 klausimai apie viešąjį transportą: ar tenkina viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kaip sprendžiamos susisiekimo problemos ir b) asmeninė informacija apie respondentą. Remiantis PSO (Pasaulio sveikatos organizacijos) rekomendacijomis (Socialinių tyrimų..., 2004), pagyvenusiais asmenimis laikyti 65 m. ir vyresni gyventojai. Tai amžius, glaudžiai besisiekiantis su pensiniu amžiumi, kai ir fiksuojami didžiausi skirtumai, lyginant su kitų amžiaus grupių asmenimis.

Tyrimo rezultatai

Atlikus apklausą buvo gauti 233 respondentų atsakymai iš 135 seniūnijų, kurios reprezentuoja maždaug proporcingai visas Lietuvos savivaldybes. Respondentų pasiskirstymas pagal asmeninių duomenų rodiklius parodytas 1 lentelėje.

1 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal asmeninius duomenis, proc.

Sveikatos būklė	<i>Gera</i>	<i>Vidutiniška</i>	<i>Silpna</i>	
	12	74	15	
Amžius	<i>65–69</i>	<i>70–74</i>	<i>75–79</i>	<i>80 ir vyresni</i>
	44	26	16	14
Gyvenamoji vieta	<i>Centrinė gyvenvietė</i>	<i>Kita</i>		
	52	48		
Gyvenimo sąlygos	<i>Vienas (a)</i>	<i>Su sutuoktiniu</i>	<i>Kelios kartos</i>	
	36	43	21	

Tyrimas parodė, kad net daugiau nei 85 proc. respondentų savo sveikatos būklę vertina vidutiniškai ir gerai ir tik apie 15 proc. mano, kad ji silpna. Kiek mažiau kaip pusės respondentų amžius buvo 65–69 m., beveik po trečdaliį 70–74 metų ir 75 metų ir vyresnių. Gyvenančių centrinėse ir ne centrinėse seniūnijų gyvenvietėse skaičius pasiskirstė maždaug po lygiai. Gyvenančių po vieną buvo kiek daugiau kaip trečdalis, o gyvenančių su giminaičiais – du trečdaliai. Šie duomenys artimai koreliuoja su Lietuvos kaimo gyventojų pasiskirstymo ir gyvenimo kokybės rodikliais, kurie pateikiami Lietuvos statistikos departamento duomenų bazėse 2014 m. sausio 1 d.

Respondentų buvo prašoma atsakyti, ar juos tenkina viešojo transporto paslaugų prieinamumas suteikiant galimybę pasirinkti 4 atsakymus: taip, iš dalies, ne ir neaktualu. Atsakiusiųjų „iš dalies“ ir „ne“ dar buvo prašoma atsakyti, o kaip šie asmenys sprendžia savo susisiekimo problemas. Gauti bendrieji rezultatai pateikiami 2 lentelėje.

2 lentelė. Respondentų atsakymai dėl transporto paslaugos prieinamumo

	<i>Iš viso</i>	<i>TAIP</i>	<i>IŠ DALIES</i>	<i>NE</i>	<i>NEAKTUALU</i>
Atsakymų skaičius, vnt.	233	46	85	52	50
Dalis, proc.	100	20	37	22	21

41 proc. respondentų atsakė, kad viešojo susisiekimo teikiamos paslaugos juos tenkina (20 proc.) arba yra jiems neaktualios (21 proc.). Likę 59 proc., arba 75 proc. besinaudojančių šiomis paslaugomis, respondentų viešojo transporto paslaugą įvardijo kaip iš dalies tenkinančią arba netenkinančią jų poreikių.

Kaipgi sprendžia susiekimo problemas tie, kuriuos galiojanti viešojo susisiekimo sistema arba tenkina iš dalies arba visai netenkina? 91 proc. respondentų pažymėjo, kad juos paveža kaimynai, draugai ar artimieji 11 proc. naudojami geltonojo autobusiuko paslaugomis. Tik 7 proc. respondentų nurodė besinaudojantys tik viešojo transporto teikiamomis paslaugomis. 2 respondentai nurodė, kad esant reikalui samdo mašiną. Šie rezultatai leidžia daryti išvadą, kad pagyvenę kaimo gyventojai, kuriems aktuali susisiekimo problema, naudojami viešojo transporto paslauga, tačiau yra priklausomi nuo artimųjų, draugų pagalbos. Be pavėžėjimo jie susidurtę su rimtomis mobilumo problemomis, kitų viešųjų paslaugų pasiekiamumo ribojimu. Darytina išvada, kad labai mažai besinaudojančių alternatyvomis. Jų teikiama mažai arba neteikiama visai, sistema nėra lanksti. Pagrindinis pagyvenusių kaimo gyventojų ramstis yra artimieji, kaimynai, draugai.

Didelis pavėžėjimų mastas rodo, kad pagyvenę žmonės prisitaiko prie mažėjančių viešojo transporto teikimo paslaugų regionuose. Kiti tyrimai (Kuliešis, 2014) rodo, kad kaimiškose vietovėse sparčiau nei kitur Lietuvoje daugėja asmeninių automobilių, o tai galėtų reikšti pasiryžimą būtent taip spręsti mobilumo kaimo regionuose problemas.

Anketoje siekta nustatyti, kokį poveikį pagyvenusių kaimo žmonių nuostatomis dėl viešųjų susisiekimo paslaugų turi tokie rodikliai, kaip sveikatos būklė (anketoje buvo leista pasirinkti: gera, vidutiniška, silpna), amžius (65–69, 70–74, 75–79, daugiau nei 80), gyvenamoji vieta (centrinė seniūnijos gyvenvietė ir kita) ir gyvenimo sąlygos (gyvena vienas, su sutuoktiniu /sutuoktine, kita).

Tyrimo rezultatai neparodė, kad būtų stipri priklausomybė tarp naudojimosi viešuoju transportu ir amžiaus ar gyvenamosios vietovės (kalbant apie tuos, kurie atsakė, kad transporto paslaugos jų netenkina arba tenkina tik iš dalies). Juo naudojami apie penktadalis respondentų. Skirtumai yra tik tarp tų, kurie vertina savo sveikatos būklę kaip gerą. Tarp tokių respondentų viešuoju transportu besinaudojančių yra 50 proc. Prieš projektuodami tyrimą manėme, kad daugiau susiekimo problemų turėtų turėti asmenys, kurie gyvena vieni, atlikus tyrimą, paaiškėjo, kad viešuoju transportu daugiausia naudojami (29 proc.) respondentų, kurie gyvena kaip šeima, o vienišus asmenis dažniausia paveža kiti (75 proc. respondentų).

66 proc. respondentų, įvardijusių savo sveikatos būklę kaip gerą teigė, kad jiems viešojo transporto paslaugų prieinamumas tinka arba yra neaktualus ir juo nesinaudoja. Galima teigti, kad didžiajai daliai žmonių, kurie nesiskundžia savo sveikata, susiekimo problemų kaip ir nėra. Įdomi tyrimo išvada pasirodė ta, kad mažiausiai aktuali viešojo susiekimo problemos asmenims vyresniems nei 80m. (54 proc. respondentų) ir 65–69 m. amžiaus grupės asmenims (42 proc. respondentų), o didžiausios vidurinėms amžiaus grupėms 70–79 m. (37 proc. respondentų). Susisiekimo problemos, kaip ir galima buvo tikėtis, aktualesnės buvo tiems, kurie gyvena ne centrinėje seniūnijos gyvenvietėje (atitinkamai tik 36 proc. respondentų ne centrinėje ir 47 proc. centrinėje).

Apibendrinant galima daryti išvadą, kad pagyvenę Lietuvos kaimo vietovių gyventojai, nors ir turėtų pageidavimų dėl transporto viešosios infrastruktūros regionuose gerinimo, bando patys ieškoti alternatyvų susisiekimo problemoms spręsti. Šiuo aspektu yra labai įdomių užsienio šalių patirčių, kaip sprendžiamos kaimo vietovių gyventojų (tarp jų ir pagyvenusių) susisiekimo problemos.

Gerosios praktikos pavyzdžiai

Vienas iš problemos sprendimo būdų galėtų būti naujų, alternatyvių įprastų viešojo transporto paslaugų tiekimui galimybių paieška ir pritaikymas sprendžiant pagyvenusių žmonių susisiekimo problemas. Didelis vaidmuo tenka bendruomenėms, pasitelkiant kūrybišką mąstymą, kaip kuo geriau palaikyti ir užtikrinti pagyvenusių žmonių kokybišką senėjimą.

Pasaulinė praktika rodo, kad šalyse įvairiai sprendžiama susisiekimo problema kaime. JAV, Didžiojoje Britanijoje šalia įprastinio viešojo transporto paslaugų teikiamos pavėžėjimo alternatyvos. Rytų Anglijoje, Peterborough regione nuo 1982 m. teikiama S.T.A.R.T. (Specialised Transport And Road Travel) (The S.T.A.R.T <http://www.octane-ltd.co.uk>) paslauga „dial a ride“ (paskambink ir važiuok), teikianti pavėžėjimą nuo durų iki durų, tais atvejais, kai susiduriama su sunkumais pasiekiant įprastinę transporto paslaugą. Gyventojai nėra vežami tais maršrutais, kuriais dažniai ir reguliariai važiuoja įprastinis viešasis transportas. Norint naudotis paslauga būtina narystė, kurios metinis abonementas kainuoja 10 svarų nariui, arba 15 svarų porai. Kelionės metu mokama įprastinė transporto bilieto kaina. Paslaugą teikia ne pelno siekianti organizacija, todėl bilietų kainos yra minimalios. Kelionės laikas, trukmė, maršrutas priklauso nuo tuo pačiu metu keliaujančių asmenų. Paslauga užsakoma telefonu ar internetu dieną prieš planuojamą kelionę. Naudodamiesi šia paslauga kaimo gyventojai, o ypač pagyvenę gali planuoti apsilankymus gydymo įstaigose, parduotuvėse, kavinėse, ekskursijas ar nuvykimą į tam tikrą vietą. Per savaitę pavežama apie 2000 keleivių. Naudojami 12–16 vietų autobusiukai, kuriuos bendruomenės grupės, ne pelno siekiančios organizacijos gali nusisamdyti socialinės gerovės, rekreacijos, kultūriniais ar panašiais tikslais. Šios organizacijos tikslas – palaikyti ir didinti mobilumą, socialinius kontaktus ir nepriklausomybę.

Panašiu principu veikia ir kita organizacija D. Britanijoje „Nene & Welland CallConnect“. Pavėžimo paslauga „nuo durų iki durų“ finansuojama išskirtinės 4 vietos valdžios partnerystės pagrindu. Bilietams taikomos įprastinės nuolaidos. Keliaujantiems reguliariai yra galimybė įsigyti ilgalaikius bilietus ir taip papildomai sutaupyti (<http://www.wellandcallconnect.co.uk/information.phtml>). Lincolnshire „Call Connect“ suteikia galimybę gyventojams paskambinti centrinium numeriu, autobusas išsiunčiamas į vietovę surinkti grupės žmonių, kurie turi gyvybiškai svarbių poreikių ir kuriose transporto veikla nevyksta. Organizacija Lincolnshiro regione veikia nuo 2001 m. (<http://www.lincsinterconnect.com/>).

NEED (North East Equality and diversity) (<http://www.needltd.co.uk/>) kompanija, įkurta 2002 m., siūlo mišrias bendruomenės transporto paslaugas, kurios padeda maksimizuoti įvairių paslaugų gyvybingumą. NEED savo žinioje turi mini autobusų autoparką. Paslaugos teikiamos geografiškai izoliuotiems, neįgaliesiems ir senyvo amžiaus gyventojams. Ši paslauga nekonkuruoja su mokamos paslaugos tiekėjais, kadangi teikia paslaugas tose vietovėse, kurių didesnių autobusų savininkai neaptarnauja, ir teikia paslaugą „nuo durų iki durų“. Personalą sudaro apmokami darbuotojai ir grupė savanorių. NEED taip pat sudaro komercinius sandorius su mokyklomis, turi 12 mini autobusų. Komercinė verslo pusė leidžia subsidijuoti socialinę/bendruomeninę transporto pusę.

Alternatyvos įprastoms pavėžėjimo paslaugoms teikiamos ir JAV valstijų kaimo vietovėse (<http://arrowheadtransit.com/services/>, <http://www.nwcttransit.com/aboutus.html>)

Dar viena iš paslaugų teikimo alternatyvų – autobusų parkų nenaudojamų, laisvų tuo metu autobusų panaudojimas pagyvenusių gyventojų transporto paslaugų poreikiams tenkinti. Įdarbinant autobusų vairuotojus būtų sprendžiama ir nedarbo problema.

Išvados

Senėjant Lietuvos, o ypač kaimo vietovių gyventojams, vis daugiau dėmesio skiriama jų gyvenimo kokybės analizei, sprendimų, užtikrinančių aktyvią, kokybišką senatvę paieškomis. Viena iš svarbesnių viešųjų paslaugų – transporto infrastruktūra.

Pagyvenę kaimo gyventojai nėra patenkinti viešojo susisiekimo paslaugomis ir dėl alternatyvų iki šiol įprastai sistemai trūkumo jie yra priklausomi nuo kaimynų, draugų, artimųjų pagalbos, pavėžėjimo. Ypač su mobilumo problemomis susiduria gyvenantys ne centrinėje seniūnijos gyvenvietėje ir vienkiemiuose, silpnesnės sveikatos gyventojai.

Atsižvelgiant į kitų šalių kaimo gyventojų, o ypač pagyvenusių, pavėžėjimo alternatyvų kūrimo pavyzdžius, juos pritaikius būtų galima sėkmingiau užtikrinti pagyvenusių žmonių mobilumą, tuo pačiu – savarankiškumą ir galimybes. Tai ypač aktualu labiau nutolusių nuo centro gyvenviečių, vienkiemų atvejais.

Literatūra

1. ATKOČIŪNIENĖ, V., VABOLYTĖ, K. 2011. Alytaus rajono socialinės infrastruktūros paslaugų prieinamumas kaimo gyventojams. Management theory and studies for rural business and infrastructure development. Research papers. Nr. 2 (26). P.14–2.
2. BUTLER, S. S., COHEN, A. L. 2010. The importance of nature in the well-being of rural elders. Nature and culture. Vol. 5. No. 2: p.150–174.
3. HEENAN, D. 2010. Rural ageing in Northern Ireland: quality of life amongst older people. [interaktyvus] Prieiga per internetą: http://www.ofmdfmi.gov.uk/rural_ageing_in_ni___quality_of_life_amongst_older_people.pdf [žiūrėta 2014 07 01].
4. KANOPIENĖ, V., MIKULIONIENĖ, S. 2006. Gyventojų senėjimas ir jo iššūkiai sveikatos apsaugos sistemai. Gerontologija. Nr. 7(4), p.188–200.
5. KULIEŠIS, G., PAREIGIENĖ, L. 2014. Susisiekimo infrastruktūros vystymosi tendencijos Lietuvos regionuose. Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development. Vol. 36. No. 2,3, p.346–354.
6. KULIEŠIS, G., VIDICKIENĖ, D. 2008. Lietuvos kaimo gyventojų nuomonės tyrimai dėl kaimo infrastruktūros gerinimo. Management theory and studies for rural business and infrastructure development. Nr. 12(1), p. 92–100.
7. MARCINKEVIČIŪTĖ, L., PETRAUSKIENĖ, R. 2007. Socialinių paslaugų teikimo tobulinimo aktualijos kaimiškoje seniūnijoje. Viešoji politika ir administravimas. Nr. 21: 28–37.
8. MIKULIONIENĖ, S. 2011. Population ageing in Lithuania: the need of a new attitude towards population ageing. Population Ageing in Central and Eastern Europe– Societal and Policy: MKB books group, p. 33–52.
9. PHILIP, L., GILBERT, A., IR KT. 2003. Scoping Study of Older People in Rural Scotland. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/47034/0029650.pdf> [žiūrėta 2014 07 08].
10. Rural isolation and access to services. 2012. Facts and figures. [interaktyvus] Prieiga per internetą: http://factsandfigures.herefordshire.gov.uk/docs/SoH/Summary_Rural_isolation_and_access_to_services.pdf [žiūrėta 2014 10 05].
11. SCHARF, T., BARTLAM, B. 2006. Rural disadvantage: quality of life and disadvantage amongst older people: a pilot study. – Commission for Rural Communities. 92 p.
12. SHEN, S., LI, F. IR KT. 2011. Quality of life and old age social welfare system for the rural elderly in China. Ageing Int. No. 37, p.285–299.
13. Socialinių tyrimų institutas. 2004. Lietuvos gyventojų politikos strategijos metmenys. Vilnius: Socialinių tyrimų institutas.
14. Internetiniai alternatyvių transporto paslaugų svetainių šaltiniai: <http://www.octane-ltd.co.uk/>; <http://www.wellandcallconnect.co.uk/information.phtml>; <http://www.lincsinterconnect.com/>; <http://www.needltd.co.uk/>), <http://arrowheadtransit.com/services/>; <http://www.nwcttransit.com/aboutus.html>

LITHUANIAN ELDERLY PEOPLE PROVISIONS FOR THE PUBLIC TRANSPORT SERVICES IN RURAL AREAS

Gediminas Kuliešis, Lina Pareigienė

Summary

The ageing of population is the tendency in many countries. The changing demographic situations changes the usual processes in society, opens new possibilities and new challenges. The ageing of population is especially significant in rural areas of Lithuania. The question arises “is it good to get old in rural areas”, because being old – is a risk, live in rural areas – double risk factor. Appropriate rural infrastructure is one of the conditions, ensuring quality life for elders. The purpose of this article is to identify attitudes of elder residents toward transport infrastructure and the ways they are solving mobility problems. The results of questionnaire survey have showed that elder rural dwellers are not satisfied with traditional transport service, provided in rural areas especially living in remote villages and having a poor health. They are dependent on the help of relatives, neighbors in the mobility sense. The need of alternative transport service arises to ensure the independent, comfortable ageing in rural areas.

Key words: rural area, elderly people, transport infrastructure, public service.