

# Aktivní formy dopravy jako výzva sedavé společnosti

ALEŠ SEKOT

Pohyb i v dnešní moderní době hraje důležitou roli v životě každého člověka. Pomáhá udržet lidský organismus v dobrém zdravotním stavu a náležitě tělesné i duševní kondici. Lidské tělo je k pohybu velice důmyslně uzpůsobeno, a jestliže je nepoužíváme, ztrácí svalovou hmotu, která je pak snadno nahrazována tukem. *Pohybová aktivita* je forma pohybu člověka založená na svalové činnosti a provázená zvýšeným energetickým výdejem. V praktickém životním provozu může nabývat podobu bazálního, běžného každodenního, zdraví podporujícího či sportovního, dovednostního kondičního pohybu. Pohybová aktivnost zahrnuje široké spektrum aktivit, které zahrnují např. chůzi, herní činnosti, jízdu na kole, práci na zahradě či kondiční běh nebo aerobik. Odborná literatura ji nahlíží zejména mírou její organizovanosti s důrazem na rozlišení její frekvence, intenzity, doby trvání a druhu.

Pohybová aktivita je předpokladem k saturaci požadavků organismu cestou pracovních činností, domácích prací, aktivních forem dopravy, zájmové činnosti či individuálně nebo kolektivně vykonávaných tělovýchovně sportovních aktivit. Kardinální otázka „proč je pohyb důležitý“ má zcela jasnou a zásadní odpověď: Protože člověk je geneticky na pohyb naprogramován a sedavý způsob života mu škodí. Kritický odborný zájem o sedavý způsob života je dnes umocňován jednak stále zřetelnějšími příznaky pasivního způsobu života ve smyslu fyzické inaktivity, jednak rostoucím výskytem civilizačních chorob, jako jsou srdeční infarkt, cukrovka a vysoký krevní tlak, přímo či zprostředkovně se sedavým způsobem života souvisejícím.

Jsmo si vědomi, že rozdíly mezi jedinci, jejich kulturní úroveň, volní vlastnosti a životní zkušenosti, sehrávají v prevenci pohybové nedostatečnosti a sedavého životního stylu velkou úlohu. Sociologie v tomto kontextu zpravidla naráží na hradbu individuálních dispozic a sociálních podmínek. Právě v tomto kontextu problematika sedavé společnosti je odbornou literaturou sledována zejména v zemích tradičního rozšíření individuální automobilové dopravy. Automobil v rukou mas lidí je považován za přirozenou bariéru pravidelné zdravé aktivní dopravy a pohybových aktivit vůbec. Především ve Spojených státech a Austrálii si odborníci stále více všímají stavu, kdy v běžném materiálním prostředí měst a obcí postupně ubývá možností pro chůzi či jízdu na kole. Bloky domů a celé ulice nerámují klasické chodníky: chůze, běh či jízda na kole se tak stává téměř nebezpečnou, či dokonce nemožnou. Nedávné výzkumy tak potvrdily, že *materiální prostředí* bez možnosti bezpečné chůze

snižuje již tak nízkou úroveň pravidelného pohybu se všemi negativními zdravotními důsledky, zejména obezitou. V této souvislosti je zdůrazňována nezbytnost rozvíjet mezinárodně koordinované úsilí na podporu rozvoje materiálního životního prostředí podporujícího pohybové aktivity a aktivní formy dopravy.

Máme-li na mysli provázanost materiálního prostředí a rozsahu a kvality sportovněpohybových aktivit, pak musíme vedle stále silněji uvědomovaných pozitivních účinků aktivního životního stylu směrem k jedinci i společnosti připomenout i význam *komunální rekreace*. Ta má smysl zejména tehdy, když pružně reaguje na potřeby a požadavky občanů za situace rychle se vyvíjejícího životního stylu, který vytváří tlak na permanentní zdokonalování volnočasových služeb. V této souvislosti se zdůrazňuje nutnost uspokojit široké spektrum klientů, nabídnout služby i pohybově inaktivním. Vedle neziskových organizací zaujímají při zajišťování služeb v oblasti sportu významné místo i komerční subjekty nabízející prostor pro aktivní volnočasový pohyb v oblasti fitness, aerobiku, kondičních cvičení a masáží, specializovaných sportovních škol, sportovních zařízení (např. při hotelech a penzionech) a nejrůznějších typů sportovních služeb. Právě v rovině komunální rekreace se silně aktualizuje nutnost reagovat na rozšiřující se prostor volného času, místo pro nabídku jeho smysluplného zhodnocení jako prevence sociálněpatologických či dokonce kriminálních jevů, imperativ využít tělocvičné rekreace jako účinné a levné formy v oblasti péče o zdraví. Obecně tak jde o specifickou formu rozvíjení lidské kvality života s posilováním hodnotových základů občanské společnosti. Novější dokumenty Světové zdravotnické organizace v této souvislosti opakovaně zdůrazňují nutnost otevřít nabídku komunální rekreace i seniorům, obezitou ohroženým dětem a teenagerům a nositelům typických sedavých zaměstnání. Za volnočasovou aktivitu „první kategorie“ je pak považována z hlediska dostupnosti chůze a jízda na kole, která je však spojená se zvyšujícími se nároky na počet a kvalitu bezpečných a esteticky přijatelných cyklotras, pěších stezek a běžeckých tras. V kontextu negativních dopadů urbanizace se zvyšuje i zájem o *outdoorové aktivity*, což klade nároky na rostoucí poptávku po parcích a volných prostranstvích (*green grass*). Ke spíše vysoce nákladným a z hlediska masového či dokonce rekreačního sportovního využití sporným zařízením lze v našich podmínkách zařadit rozvoj víceúčelových hal či dokonce výstavby „arén sportu a zábavy“.

Významným ukazatelem frekvence a kvality pohybových aktivit je existence *individuálních aktivních forem dopravy do zaměstnání*. Aktivní fyzicky náročné formy dopravy do zaměstnání v naší kulturní sféře obecně slábnou, na druhé straně jsou logicky ožívovány tam a tehdy, když lidé pro chůzi a jízdu na kole mají příznivé podmínky a mají zejména možnost využívat vhodných a bezpečných zařízení podporujících tuto formu dopravy. Ukazuje se tak, že zlepšující se podmínky pro nemotorizovanou dopravu mohou přispívat jejím aktivním formám a přinášet tím jak individuální, tak celospolečenský prospěch ve formě

zvyšování fyzické kondice a upevnění žádoucího zdravotního stavu, zlepšení životního prostředí a úspor energií. Aktivní forma dopravy cestou chůze a jízdy na kole nikoli „pouze“ součtem individuálních benefitů, ale synergickými efekty zdravotními, ekonomickými, ekologickými a obecně kulturními tak může přispívat ke kvalitě života a jeho přirozené kultivaci.

Plánování pěších a cyklistických tras formou výstavby chodníků, stezek, pěších zón, cyklostezek a cyklotras, bezpečného parkování pro kola a budování veřejně dostupných a vhodně lokalizovaných půjčoven kol ve veřejném prostoru může významně posílit popularitu a význam aktivních forem dopravy. Tato forma strategického plánování se v prostředí, kde je integrální součástí sociálního marketingu, podílí i na generování žádoucích a všeobecně prospěšných forem chování podporujících přímo či zprostředkovaně hodnotu zdraví a nestradičních forem sousedské komunikace.

Je všeobecně známo, že jsme v současném kontextu sedavé společnosti konfrontováni se zásadním snižováním podílu pohybu v rámci většiny zaměstnání, v domácnosti a v neposlední řadě i v rovině převažujících individuálních forem dopravy do zaměstnání. Nedávný „Výzkum pohybových aktivit dospělé populace České republiky“ organizovaný Fakultou sportovních studií MU na vzorku více jak 5 000 respondentů se zaměřil na toto téma, když na otázku „Jak se dopravujete do zaměstnání?“ nabídl respondentům spektrum variant odpovědí – pěšky, na kole, veřejnou hromadnou dopravou (autobusem, vlakem, MHD) či autem. Většina dotazovaných se dopravuje do zaměstnání „neaktivními formami dopravy“, tedy veřejnou dopravou a autem, téměř čtvrtina aktivními formami dopravy (pěšky či na kole). Přitom nejmladší a nejstarší věkové kategorie vykazují nejmenší zájem o aktivní formy dopravy do zaměstnání či školy, což platí zejména o jízdě na kole. V případě seniorů se jedná zpravidla o přirozený úbytek sil vynakládaný na tuto formu pohybové aktivity, u nejmladších respondentů ve věku 18–28 let pak jde zpravidla o výraz touhy využívat vlastní automobil jako „image úspěšného mládí“ či snahy být i na poli individuální dopravy „in“. Vcelku tak jde o jeden z významných projevů reflexe negativních dopadů sedavé společnosti projevující se v zásadním úbytku pohybu v zaměstnání, domácnosti a v tomto případě i v dopravě, kde zejména děti a mládež mnohdy „neudělají krok nad rámec nezbytnosti“.

Pěší chůze do práce je nejužívanější ve věkové kategorii padesátníků, stejně jako i jízda na kole (spolu s čtyřicátníky). Individuální automobilová doprava je nejvíce preferovaná mezi 29.–38. rokem věku, kdy se výrazně projevuje vše prostupující pohybová pasivita spojená s ekonomickou schopností využívat každodenně nikoli levnou individuální automobilovou dopravu. Pozoruhodná (a pravděpodobně zarážející) je tedy celkově jasná převaha preferencí nákladného využití automobilu před nesporně ekonomičtější veřejnou hromadnou dopravou. Tuto skutečnost můžeme koneckonců běžně sledovat zejména v našich příjezdových komunikacích směrem do městských a průmyslových center,

a denně tak zaznamenávat naprostou převahu obsazenosti aut pouze řidičem postupujícím pomalu v nekonečném proudu opakující se dopravní zácpy. Vysoká preference individuální formy pasivní dopravy autem (nejen do zaměstnání) je tak jedním z průvodních projevů sedavé společnosti a reflexí obecné absence racionálního, aktivního, ekonomického a ekologického přístupu k životu.

Jízda na kole a chůze jsou „spojité nádoby“ v tom smyslu, že absence jízdy na kole přináší i absenci chůze a vysoká frekvence jízdy na kole koreluje s vyšší denní dávkou chůze. Nejčastěji jezdí na kole respondenti praktikující jednu až dvě hodiny chůze denně, nejméně pak ti, kteří deklarují chůzi do 30 minut. Existence jízdy na kole signalizuje zvýšenou oblibu chůze. Jde o dvě základní, nejpřirozenější a nejdostupnější formy pohybové aktivity v řádu každodennosti. Potvrzuje to i nejvyšší, téměř 15% podíl maximálního objemu chůze právě pro „každodenní cyklisty“.

Šetření pohybových aktivit dospělé populace ČR se zaměřilo i na individuální intenzitu pohybových aktivit ve smyslu jejich náročnosti. Předpoklad pozitivního vztahu k aktivním formám dopravy do zaměstnání a vyšší frekvence intenzivních pohybových aktivit se potvrdil právě vzájemnou korelací míry intenzivních pohybových aktivit a frekvence aktivních forem dopravy. Intenzivní pohybové aktivity maximálně do jedné hodiny týdně jsou naopak typické spíše pro vyznavače pasivních forem dopravy do zaměstnání. Přitom je však třeba vzít v úvahu, že způsob dopravy do práce nemusí být jedinou pohybovou aktivitou v denním režimu respondenta. Někteří respondenti, pro které je typická pasivní doprava do zaměstnání, mohou po návratu domů kompenzovat částečně svůj nedostatek pohybu v práci a dopravě do zaměstnání aktivní návštěvou sportovních zařízení nebo např. prací na zahrádce či pravidelným venčením psa; týká se to téměř třiceti procent dotazovaných.

Pravidelná chůze a jízda na kole představují v našem kulturním prostředí nejpřirozenější, nejekologičtější a nejekonomičtější a zároveň nejdosažitelnější formu pohybových aktivit. Nejenom jako formy dopravy do školy, zaměstnání, za nákupy, k přátelům či za kulturním vyžitím. Přitom jsme svědky spíše rostoucí obecné nechuti k pohybovým aktivitám nad rámec nezbytnosti a zároveň čelíme negativním ekologickým, ekonomickým a zdravotním důsledkům individuální automobilové dopravy. V tomto ohledu prezentovaný výzkum především naznačil, že:

- Aktivní formy dopravy do práce provozuje zhruba čtvrtina respondentů.
- Chůze a jízda na kole je nejpoblárnější v sídlech s 1 000–30 000 obyvateli.
- Nejmladší a nejstarší generace jsou nejodtažitější k praktikování aktivních forem dopravy do zaměstnání.
- Ženy preferují zejména veřejnou dopravu, muži osobní automobil.
- Chůze a jízda na kole jako formy dopravy do zaměstnání jsou nejméně preferované ve velkoměstech.

- Pravidelný pohyb a zejména chůze jsou preferovány zejména vzdělanějšími respondenty.
- Cyklistika je populárnější spíše jako volnočasová rekreační či kondiční aktivita, nikoli jako aktivní forma dopravy do školy či do zaměstnání.

Aktivní formy dopravy zaznamenávají v některých evropských zemích jisté znovuoživení. Zatímco například v bohatnoucí Číně se obraz velkoměstských komunikací rychle proměnil z neprostopné masy cyklistů na nekonečné dopravní zácpy automobilů příslušníků středních a vyšších společenských tříd, naopak v bohatých zemích Evropy jako je Dánsko, Holandsko, Velká Británie či Německo lidé stále využívají aktivních forem dopravy zejména tam, kde jsou k tomu vhodné a dostatečně příznivé podmínky. Zlepšující se situace pro podporu nemotorizovaných forem dopravy tak přispívají k individuálním a celospolečenským benefitům v rovině fyzické a duševní kondice, zdravotní péče, životního prostředí či energetické udržitelnosti. A navíc jde o jeden z nejhmatatelnějších a nejviditelnějších projevů aktivního přístupu k životu a výrazu osobní zodpovědnosti za individuální zdraví. V této souvislosti se stále častěji ozývají hlasy po vytváření takových urbanistických koncepcí a strategií sociálního marketingu, které by odstraňovaly bariéry pro chůzi a jízdu na kole a přispívaly tak k synergickému procesu podpory sociálních forem chování podporujících veřejné a individuální zdraví a posilování pocitů sounáležitosti v kontextu životodárných sousedských forem komunikací.

Je neoddiskutovatelné, že zejména chůze je součástí zdravého, normálního, ekonomicky a ekologicky uvažujícího jedince. Silně znečištěné životní prostředí, kontaminované ovzduší, jedovatý opar časově devastující dopravní zácpy – to vše brání v řadě možných ohledů radostnému praktikování chůze či jízdy na kole. O mnohostranně škodlivých účincích automobilového provozu, zejména znečištění ovzduší a extrémního hluku a zvýšené dopravní nehodovosti, nemluvě. Ne náhodou se tak otevírá prostor pro ožívání aktivních forem dopravy: Pěší turistika a cyklistika se stávají jedněmi z nejrozšířenějších sportovně pohybových aktivit, které vedle praktických funkcí navíc nekladou větší finanční, materiální a organizační nároky na běžné provozování (na rozdíl třeba od dnes tak populárního a individuální image utvářejícího sjezdového lyžování či pobytu v ne zcela přirozeném prostředí fitness center). I zde však pravidelná účast jedince vyžaduje osobní iniciativu spojenou zpravidla s individuálně různě náročnými stadii překonávání pasivního sedavého způsobu života, zvažování aktivních forem trávení volného času, pevného rozhodnutí pro pravidelný aktivní pohyb a dostatek vůle být trvale pohybově aktivní. Odměnou pak bývá, přinejmenším, jedinečný úlevný pocit osobní svěžesti, smysluplnosti denního režimu a navození trvalého stavu, který je běžně nazýván a chápán jako wellness, tedy stav celkové životní pohody.