

Úvod

Éra automobilu se začíná více prosazovat v devadesátých letech devatenáctého století. Zejména ve Spojených státech postupovala automobilizace společnosti velmi rychle. Již v průběhu první dekády minulého století se stalo auto součástí amerického stylu života. Zatímco v Evropě bylo vlastnictví auta vyhrazeno jen těm nejbohatším, v Americe se je již koncem prvního desetiletí dvacátého století stalo předmětem masové spotřeby a bylo obecně vítáno jako nositel jedinečného technologického, ekonomického i sociálního pokroku. Tento rozvoj se brzy začal projevovat i svojí negativní stránkou a již ve třicátých letech minulého století byly statistiky plné nehod a úrazů způsobených vozidly. Se vzrůstajícím počtem automobilů na silnicích také úměrně narůstá agresivita v silničním provozu.

Nezodpovědnost, bezohlednost, neznalost pravidel, neúcta k životu, špatný technický stav pozemních komunikací či dopravních prostředků nebo různé kombinace těchto příčin stojí za vznikem dopravních nehod. Dopravní nehoda je nepředvídaná kolize jednoho nebo více dopravních prostředků, či účastníků silničního provozu, při níž dojde ke hmotné škodě nebo ke zranění. Doprava je místem, kde účastníci silničního provozu bez ohledu na svoji roli, mohou i za malé chyby platit závažnými důsledky a kde každé přecenění vlastních schopností a nedocenení nebezpečí může být tím posledním omylem v životě.

Riziko dopravních nehod pramení z mnoha individuálních rozhodnutí, přijímaných jako odpověď na mnohonásobnou interakci na stále se měnící situaci. Dopravní výchova proto není jenom o umění vyučovat, je to součást socializačního procesu. Je proto nutné, aby se školy do těchto aktivit zapojily a aktivně se jich účastnily.

Historie automobilismu

Historie vzniku pohonu vozidel sahá do starověku, kdy byl v Řecku objeven účinek páry. První skutečné vozidlo bylo sestrojeno na dvoře čínského panovníka již v roce 1666. Vývoj automobilu se datuje od prvního parovozu, který v roce 1769 zkonstruoval Francouz Nicolas Joseph Cugnota. Sestrojený parovůz jezdil rychlostí 3,6 km/h a byl sestaven ze dvou vojenských parních tahačů. V našich zemích proklestil cestu parovozům Josef Božek v roce 1815.

Předpoklad pro rozvoj automobilismu však dal až vynález spalovacího motoru Němce Nikolase Otta z roku 1863. Za vynálezce moderního automobilu je pokládán Karl Benz, který zkonstruoval v roce 1886 dvoumístnou tříkolku poháněnou spalovacím benzinovým motorem. K rozmachu automobilismu došlo na začátku 20. století, kdy se objevila v průmyslových zemích řada výrobců - Benz a Opel v Německu, Peugeot a Renault ve Francii, Fiat v Itálii, v českých zemích Laurin-Klement, později Škoda, Praga a Kopřivnická vozovka, později Tatra.

První automobil vyrobený v českých zemích se jmenoval President a vyrobila jej v roce 1898 Kopřivnická vozovka. Přelom ve výrobě automobilů znamenal rozvinutí masové sériové výroby ve Fordových závodech v USA, kdy se ustálila klasická konstrukce automobilu skládající se z motoru, převodovky, podvozku, elektrického systému, řízení a karoserie.

Počátky nehodovosti

Počátky nehodovosti ve světě

Za první doloženou dopravní nehodu při které bylo účastno „motorové vozidlo“, je považována nehoda z roku 1771 v Paříži, kdy havaroval parní traktor pana Nicolas Joseph Cugnota.

Zhruba o sto dvacet let později došlo k první smrtelné automobilové nehodě. Nehoda se stala v Británii Grove Hill, Harrow-on-Hill, Londýn, 25. února 1899 a měla za následek smrt řidiče. Pravděpodobně prvním motoristou, který stanul před soudem za použití motorového vozidla – tříkolky na silnici byl v roce 1895 John Henry Knight.

Dopravní nehodovost se do širšího povědomí veřejnosti dostala po tragické dopravní nehodě tanečnice Isadory Duncanové 14. 9. 1927.

Počátky nehodovosti u nás

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let spolu s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal. Historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů). Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reformy) se však vývoj bezpečnosti obrátil opět negativním směrem.

Počátky bezpečnosti v dopravě

Vlivem prosazující se „motorové“ mobilizace civilizace a zrodu dopravních nehod s úmrtím, se ve světě začaly zavádět opatření vedoucí k bezpečnosti silničního provozu.

Počátky bezpečnosti ve světě

Roku 1893 byla francouzskou policií vydána první „registrační“ značka vozu.

V Británii v 1. ledna 1904 vstoupil v platnost „Motoristický zákon“, který zaváděl, aby všechny automobily byly zapsány a opatřeny číslem. Dále také to, že motorista musí mít řidičský průkaz. Pro jeho získání nebylo nutné složit řidičské zkoušky. Licence se získala podáním formuláře a zaplacením poplatku na poště. Přesto byla nebezpečná jízda žalovatelný trestný čin.

První semafor pro chodce, sestrojil inženýr J. P. Knight v letech 1868, který se inspiroval semaforů na železnici. Byly to plynové lucerny v barvách zelená, červená, které obsluhoval strážník. Tento typ semaforu však sloužil pouhý rok a následujících 50 let řídili dopravu pouze dopravní strážníci.

Dalším počinem vedoucím ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu bylo instalování semaforu v roce 1914 ve státě Ohio. Nebyl však plynový, ale elektrický a neobsahoval ještě žlutou barvu, místo ní se ozýval zvukový signál. Žlutá signalizace, upozorňující řidiče na změnu barvy na semaforu se objevila v roce 1918 v New Yorku. Od roku 1922 byly semaforey, doplněné zvukovým signálem, rozšířeny na křižovatkách v Paříži a Hamburku. Do britské metropole se semafor vrátil opět v roce 1925.

První automobilový semafor, který začal řídit dopravu s použitím barev – červená, zelená, žlutá, byl uveden do provozu v britském Wolverhamptonu 5. listopadu 1927.

Začátkem 50. let dvacátého století byl v Mnichově použit systém umožňující řidičům projíždět více křižovatek bez zastavení, tzv. „zelená vlna“.

Počátky bezpečnosti u nás

Semafor, tedy přesněji „světelné signalizační zařízení“ s obsluhou byl instalován v Praze na křižovatce ulic Hyberská, Dláždění a Havlíčkova zhruba před 80 lety. První bezobslužný byl postaven v lednu 1930 uprostřed Václavského náměstí, mezi ulicemi Vodičkova a Jindřišská.



Obr.1 Semafor v Praze ve 20. letech minulého století, zdroj: <http://www.eltodo.cz>

Počátky dopravní výchovy v českých zemích

V Praze v roce 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké 1122 osob a 48 lidí na silnicích hlavního města zahynulo, ať jako řidiči, spolujezdcí či chodci. Tato skutečnost byla podnětem k uspořádání „týdne bezpečnosti“ v Praze v září roku 1932. Pro seznámení veřejnosti v co největším měřítku byl týden obohacen o výstavy, které se v té době těšily obrovské popularitě. Dopravní výchovou se zabývala expozice Autoklubu republiky Československé. V expozici byl prezentován bohatý materiál týkající se práce s cílem zvýšit povědomí o bezpečnosti na silnicích a ukázka všech druhů výstražných značek.

Na „Výstavě dopravní bezpečnosti“, která byla otevřena o tři roky později, bylo předvedeno, jak byla v uplynulém období uskutečňována dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kurzech přímo v budově Autoklubu, v tzv. „hodinkách bezpečnosti“, kde i mimo jiné poprvé použil F. A. Elstner v roce 1935 termín dopravní výchova. V Praze bylo proškoleny patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných škol, v ostatních městech potom dvacet tisíc. Pro venkov byly tyto „hodinky“ vedle přímých kurzů vysílány i rozhlasem pro školy. Postupující snahy školství o bezpečnost mládeže v dopravním prostředí je dobře patrná i z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ pro 1. až 5. ročník z roku 1934. V první a druhé třídě byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu prvouky, ve třetí třídě do vlastivědy, ve čtvrté třídě do občanské nauky a kreslení.

V letech 1969 – 2004 vydala domácí nakladatelství přes 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy. Ve většině případů šlo o dopravní výchovy, pracovní listy a sešity, hry a prvouky. Nejstarší vydaný a v roce 2005 ještě používaný materiál byla – Metodika dopravní výchovy v předškolním věku.

Přes slibný začátek dopravní výchovy v českých zemích došlo po roce 1989 k jejímu útlumu. Za zlepšení v oblasti dopravní výchovy lze považovat změnu v systému školství – Rámcový vzdělávací program, který umožňuje její začlenění do vzdělávacích oblastí.

Dalo by se říci, že i vývoj dopravní nehodovosti v ČR koresponduje se změnami v oblasti dopravní výchovy. Až do roku 1986 se počet usmrcených na našich silnicích dařilo snižovat. V této době patřila ČR (v rámci tehdejší ČSSR) dokonce k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě. Po roce 1986 se však vývoj v ČR opět obrátil nepříznivým směrem. Zatímco ve všech vyspělých evropských zemích pokračoval předchozí příznivý vývoj v následcích nehodovosti, v ČR začal jejich počet prudce narůstat. Tento trend se ještě prohloubil po roce 1989 a pokračoval až do roku 1994, kdy se teprve začala situace opět mírně zlepšovat. V současné době však patří ČR stále k zemím s nejhorší úrovní dopravní nehodovosti, jak v rámci EU, tak v rámci OECD.

Z výše uvedeného vyplývá, že výuka dopravní výchovy na českých školách je plně v působnosti každé školy. Proto i z těchto důvodů se v oblasti dopravní výchovy angažuje velké množství institucí. Mezi nejvýznamnější patří BESIP (BESIP - zkratka pro BEzpečnost SIlničního Provozu. Poprvé se tato zkratka objevila v roce 1967). Mezi další organizace zabývající se DV patří Městská policie, Policie ČR, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Český červený kříž, ÚAMK, Muzeum policie, Podaná ruka, Pražské matky, Nadace Partnerství a jiné.

Závěr

Výrazný podíl na zavinění dopravních nehod má lidský faktor. Tento prvek se podílí či spolupodílí na téměř 95 % všech nehod. Z vývoje v posledních letech a řady studií vyplývá, že zejména bezohlednost a agresivní chování účastníků silničního provozu je narůstajícím problémem.

Jednou z možností zvrácení nepříznivého vývoje je včasná aplikace dopravní výchovy dětí, od nejtělejšího věku, kdy je možnost nejvíce ovlivnit jejich další sociální chování. Dopravní výchova má vést k jednání, které zabrání vystavit sebe nebo své okolí riziku nehody. Mimo to by měla nabádat k uvědomění si faktu, jak doprava ovlivňuje život, zdraví, přírodu i životní prostředí v našich městech. Při výuce dopravní výchovy je důležitá spolupráce a ovlivňování postojů rodičů. Dítě by mělo vědět, že existují pravidla, která se nesmí porušit a rodiče by ani ve spěchu neměli dávat dětem špatný příklad.

Cílem prevence úrazů dětí v dopravě je ovlivnit děti, jako účastníky silničního provozu tak, aby se naučily v dopravním prostředí chovat bezpečně a neohrozili svůj život ani životy ostatních. Zaměřena je především na rizikové chování, vnímání rizikových faktorů a vliv interpersonálních a situačních faktorů, tak jak je obsaženo v projektu „Alarm“ na CDU, nebo v projektu „Škola a zdraví pro 21. století“ na PdF MU.