ZPRAVODAJ

www.seniorbeznehod.cz

SENIOR BEZ NEHOD

12/2018
ZDARMA



ROZHOVOR S HLAVNÍMI PROTAGONISTY PROJEKTU

Dopravní expert Roman Budský se ptá paní Jaroslavy Obermaierové a pana Jiřího Štědroně.

3 TÉMA VIDITELNOST

6 ROZHOVOR

10 PTÁME SE DIVÁKŮ

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů proběhne v letech 2018 a 2019 osvětový neziskový projekt s názvem Senior bez nehod, jehož cílovou skupinou budou lidé starší 65 let.

VÝCHOZÍ STAV:
Senioři jsou v silničním provozu ve srovnání s ostatními věkovými skupinami nadprůměrně ohroženi. Představují 18 % z celkové populace České republiky, ale jejich podíl na počtu obětí dopravních nehod je více jak 24 %! Očekává se, že v roce 2030 bude až 24 % populace starší 65 let.



Zvláště alarmujícím faktem jsou fatálnější následky nehod seniorů. Dle statistik skončí nehoda jedince ve věku 65 až 74 let s dvakrát vyšší pravděpodobností jako smrtelná než u osob ve věku 30 až 49 let. U osob starších 74 let je tato pravděpodobnost až 16 x vyšší!

HLAVNÍ CÍLE PROJEKTU:
- Snížení nehodovosti seniorů a rozšíření povědomí o této problematice.
- Seznámení se specifiky chování seniorů v provozu a doporučení opatření, jež přispějí ke zvýšení jejich bezpečnosti nejen na silnicích.
- Představení potenciálu moderních asistenčních systémů motorových vozidel.
- Připomenutí pravidel silničního provozu pro řidiče, cyklisty a chodce.
- Upozornění na zdravotní omezení vyplývající z věku účastníka silničního provozu.
- Informování o vedlejších účincích léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:
Po celé České republice se uskuteční 300 edukativních přednášek formou divadelních scének spojených s odborným výkladem a audiovizuální prezentací.

Do měst a obcí, ve kterých se turné přednášek neuskuteční, budou distribuovány vzdělávací balíčky a ty poslouží k edukaci seniorů v režii místních samospráv či klubů seniorů.

MEDIÁLNÍ KAMPAŇ:

Součástí projektu bude i mediální kampaň (TV, rádio, tisk, internet). Kampaň není zaměřena pouze na seniora v roli řidiče, ale také chodce, cyklisty a cestujícího prostředky hromadné dopravy. Předpokládá se mediální dosah kampaně na většinu ze zhruba 1 900 000 seniorů žijících v ČR a účast přibližně 18 000 seniorů na přednáškách.

300 EDUKATIVNÍCH PŘEDNÁŠEK

MEDIÁLNÍ DOSAH KAMPANĚ až **1 900 000 SENIORŮ**

ÚČAST SENIORŮ V KAMPANI přibližně **18 000 SENIORŮ**

CHODCI SE MUSEJÍ PŘI CHŮZI MIMO OBEC VYBAVIT REFLEXNÍMI DOPLŇKY NEJEN ZA TMY!





Noční silnice jsou nebezpečné. Zahraniční výzkumy prokazují, že po setmění je riziko vzniku dopravní nehody až 4x vyšší než za dne. Řidiči hůře odhadují průběh silnice, dostatečně si neuvědomují zhoršenou viditelnost potenciálních překážek, obecně pak neradi mění svůj způsob jízdy, který volí za nesnížené viditelnosti.

Noční silnice jsou nebezpečné i pro chodce. Zahraniční výzkumy prokazují, že většina chodců si nepřipouští svou neviditelnost pro motorizované kolegy. Přitom čtvrtina řidičů přiznává, že si chodce jdoucího v tmavém po okraji vozovky vůbec nevšimla. Ani bílé oblečení nelze považovat za řešení. Řidiči si takto oblečených postav všimnou zhruba dvě vteřiny před možným střetem. To je málo na to, aby se dalo srážce zabránit. Je tak především v zájmu chodců pamatovat na svou dostatečnou viditelnost. Riziko jejich úmrtí v noci je totiž až čtyřikrát vyšší než za denního světla. Pro chodce mohou být ovšem rizikové i nedostatečně osvětlené komunikace ve městech.

NA REFLEXNÍ DOPLŇKY REAGUJÍ ŘIDIČI AŽ 30X DŘÍVE

Po zásluze jsou za účinné řešení problému „neviditelnosti“ chodců za snížené viditelnosti považovány reflexní doplňky. Kvalitní reflexní materiály jsou až 1 500x jasnější než běžné oblečení v bílé barvě. Za nejlepší kombinaci lze považovat světlé oblečení doplněné reflexními pásky. Na takto oblečeného chodce reagují řidiči až 30x dříve než na postavu v tmavém oblečení bez reflexních doplňků a 8-9x dříve než na osobu jen v bílém. Chodec za tmy, svítání a soumraku je bez reflexních doplňků pro řidiče téměř neviditelný.

POUŽÍVAT REFLEXNÍ DOPLŇKY JEN ZA TMY NEPOSTAČÍ

Na začátku roku 2016 se Česká republika zařadila mezi země, ve kterých pro chodce platí povinnost nosit za snížené viditelnosti vhodné reflexní doplňky. Konkrétně to stanoví odstavec č. 9 paragrafu 53 zákona o silničním provozu: “Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.” Reflexní prvky tedy chodci musí používat za snížené

viditelnosti. Zákon o silničním provozu definuje sníženou viditelnost jako situaci, „kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu“. Chodci tedy musí pamatovat na své zviditelnění za využití reflexních prvků nejen za tmy, ale i za soumraku či svítání, dokonce i za dne v případě mlhy či hustého deště.

JAK SE SPRÁVNĚ ZVIDITELNIT

Není stanoveno, jak přesně má reflexní doplněk vypadat a kde má být umístěn. Rozhodně je třeba pamatovat na jeho dostatečnou plochu. Za minimum je třeba považovat rozměry kvalitního reflexního pásku, ten je třeba umístit nad zápěstí, případně i nad kotník na straně přivrácené ke středu vozovky. Za snížené viditelnosti totiž řidiči nejlépe vnímají chodce s reflexními doplňky umístěnými na pohyblivých částech těla – ideálně právě nad zápěstím a nad kotníkem. Na pohybující se světélkující body reagují zhruba 3x dříve než na reflexní plošky staticky umístěné na trupu. Používat je možno i kvalitní reflexní přívěsky. Měly by být umístěny na straně ke středu vozovky a současně musí být viditelné pro řidiče přijíždějící nejen k čelu, ale i k zádům chodce.

Nejednou se můžeme setkat s reflexními páskami v bílé barvě. Je zde ovšem úskalí, že chodec – ač řádně označen - nebude řidičem včas rozpoznán, neboť postava jdoucí po krajnici může snadno splynout s bílým vodorovným dopravním značením, svou roli sehrává i bílá barva veřejného osvětlení či světlometů protijedoucích vozidel. Důležitá je totiž nejen viditelnost chodce, ale i jeho kontrast vůči okolí, kde se pohybuje. Zahraniční experti se proto shodují na tom, že za nejlepší barvy reflexních doplňků lze považovat červenou, červenooranžovou a oranžovou, v úvahu připadá i zářivě žlutá, případně se zelenkavým odstínem.

ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOST VARUJE ŘIDIČE – ZDALEKA NE VŠICHNI CHODCI SE PŘEDPISOVĚ ZVIDITELNÍ!

Například v Estonsku byla pro chodce povinnost používat vhodné reflexní prvky při chůzi mimo obec zavedena již v roce 1993, od roku 2011 je jejich používání povinné i v obci. Nicméně ještě v roce 2002 používalo reflexy jen 38 procent chodců. V roce 2011 byla situace znatelně lepší, to bylo označeno již 73 %, a o dva roky později 79 % dospělých chodců (děti pak až v 90 - 95 %). Ne vždy tedy chodci pamatují na svou povinnost řádně se označit za snížené viditelnosti.

Na to by měl pamatovat každý řidič. Zkrátka zdaleka ne každý chodec bude za zhoršené viditelnosti dbát na svou bezpečnost. Vždy tak musí přizpůsobit rychlost jízdy vzdálenosti, na kterou má rozhled. Finští odborníci došli k závěru, že řidič jedoucí s rozsvícenými potkávacími světly spatří chodce na vzdálenost max. 50 metrů, chodce s reflexními prvky na 100 až 150 m. Při rozsvícených dálkových světlech může chodce vidět maximálně na 100 m, chodce s reflexy až na 300 metrů. Rozdíly jsou markantní. Je tedy třeba pamatovat na nutnost snížit rychlost jízdy při přepnutí z dálkových světel na potkávací. Jízda za zhoršené viditelnosti na hranici povoleného rychlostního limitu tak zdaleka nebude tím správným a bezpečným řešením.

NEVIDITELNOST SE MŮŽE CHODCI CITELNĚ PRODRAŽIT

Chodcům, kteří nedodrží novou povinnost, hrozí finanční postih ve výši až 2 000 korun. Chodci by ale měli pamatovat na to, že se vystavují nejen hrozbě finančního postihu, ale případně také možné povinnosti uhradit část léčebných či dalších nákladů vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou.



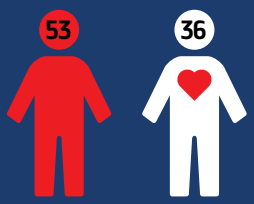
REFLEXY

Viditelnost chodců za snížené viditelnosti

Během posledních deseti let umíralo 6 z 10 chodců za tmy.



Jen loni za tmy zemřelo 53 chodců. Pokud by byli řádně vidět, polovina z nich mohla žít.



Kvalitní reflexní materiály jsou až 1 500x jasnější než běžné oblečení v bílé barvě. Za nejlepší kombinaci lze považovat světlé oblečení doplněné reflexními pásky. Na takto oblečeného chodce reagují řidiči až 30x dříve než na postavu v tmavém oblečení bez reflexních doplňků a 8-9x dříve než na osobu jen v bílém. Chodec za tmy, svítání a soumraku je bez reflexních doplňků pro řidiče téměř neviditelný.



NOVÁ POVINNOST

Označení jen za tmy nepostačí

Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

CO JE TO SNÍŽENÁ VIDITELNOST

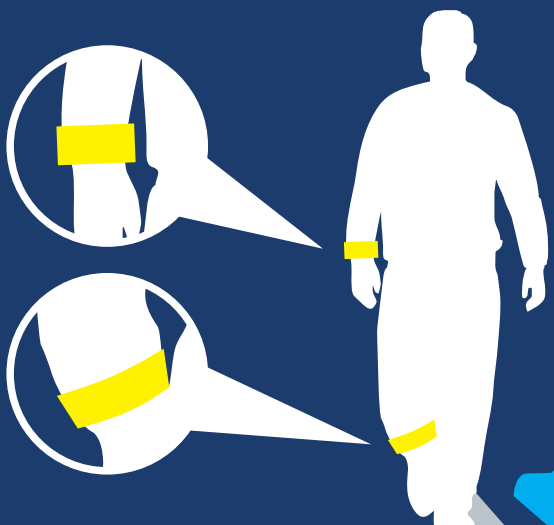
Nejen tma, ale i soumrak či svítání, ve dne za hustého deště nebo mlhy...



KAM NEJLÉPE UMÍSTIT REFLEXNÍ MATERIÁLY

- zápěstí, případně nad kotníky na straně ke středu vozovky
- viditelný ze všech stran
- velikost minimálně běžného reflexního pásku
- nejlepší barvy:

ZELENO ŽLUTÁ | ŽLUTÁ | ORANŽOVÁ | ČERVENÁ



ROZHOVOR S HLAVNÍMI PROTAGONISTY



Zkrácená a upravená verze rozhovoru, kdy si povídali tváře projektu Senior bez nehod paní Jaroslava Obermaierová a pan Jiří Štědroň s dopravním expertem panem Romanem Budským. Řeč byla o tom, jak se postupem času mění člověk jako řidič. A také došlo na to, jak se mění naše silnice i automobily, nakolik jsou dnes lidé v silničním provozu navzájem vstřícní a co udělat pro to, abychom i na silnicích stárnuli bezpečně.

Roman Budský: Budeme si povídat o dopravní nehodovosti, ale hlavně o zkušenostech nejen řidičských tváří projektu Senior bez nehod. O zkušenostech dvou umělců, které dlouhodobě velmi dobře znáte - paní Jaroslavy Obermaierové a pana Jiřího Štědroně. Budeme si povídat o tom, co se děje na našich silnicích. Oba jste dlouholetí řidiči. Jak vlastně vnímáte dění na českých silnicích ve srovnání s léty dřívějšími. Je to lepší, je to horší?

Jaroslava Obermaierová: Já si myslím, že to je daleko horší, než když jsem se učila řídit. Je to nějakých padesát let, doprava ale nebyla tak intenzivní. Dnes je moc aut a hlavně ve městech je to problém. Já sice pořád ještě aktivně řídím, ale když to jde, tak se nechávám vozit.

Jiří Štědroň: Já už se také trošku vyhýbám řízení. Bývaly doby, kdy jsem jezdil padesát tisíc kilometrů měsíčně. Takže řízení už mám nad hlavu a hlavně jenom ve vzpomínkách. Ale myslím si, že skutečně je to podstatně jiné, než když jsme jezdili my.

Roman Budský: Automobilů přibylo, jezdí se více, silnice jsou plné, rozhodně asi nejsou v optimálním stavu. Stav infrastruktury je dlouhodobě kritizovaný. Já si myslím, že po zásluze. Ale co třeba řidiči nebo další účastníci silničního provozu? Jsou ti lidé jiní? Chovají se k sobě lépe, nebo hůře?

Jiří Štědroň: Nerad bych to nějak generalizoval, ale samozřejmě, že zásluhou všech těch okolností, co jste jmenoval, jsou lidé nervóznější, spěchají, tlačí se jeden na druhého víc a víc. Ale myslím si, že lidé jsou pořád stejní, hodní i zlí.

Jaroslava Obermaierová: Jiří má pravdu, ale podle mě se zhoršilo chování na silnicích. Příklad? Já jsem třeba jednou jela na padesátce předpisově padesát a předjela mě slečna, která na mě dělala příšerné posunky, protože jsem jí překážela. Mimochodem, já jsem



tam jela těch padesát, protože jsem tam předtím dostala pokutu. Roman Budský: Samozřejmě máte bohaté řidičské zkušenosti. Ale vzpomenete si vůbec na svoje první auto? Ona ta auta byla přece jen trochu jiná než dnes, žádné asistenční systémy, žádné posilovače. Všechno bylo takové bezprostřední...

Jiří Štědroň: Já měl veterána, aerovku, pořád jsem něco opravoval. Takže to bylo moje první auto a už tehdy to byl veterán. Pak jsem už měl embéčko.

Roman Budský: Auta byla poruchovější a navíc neměla žádné asistenční systémy.

Jiří Štědroň: Tak to jsme ještě řadili s meziplynem, nerozlišovali jsme zimní a letní gumy. Jezdilo se opatrněji, ale taky to šlo.

Jaroslava Obermaierová: Já jsem měla žigulíka, teď mám maličkou Škodu Citigo. Stačí mi, protože v ní bývám většinou sama. A já ráda řídím a ráda řadím, mě automat nebaví. Mimochodem ten žigulík byl bezvadný. Když mi na dálnici vběhl do cesty kanec, tak jsem to přežila já jen s malou modřinkou na koleně a žigulík mě jen trochu ohnutý blatníček. A on to přežil i ten divočák, ale oni ho pak dostřelili.

Jiří Štědroň: Já mám teď yettiho. Výhodou je už jen to, že se v něm sedí výš. Lépe se do takového auta nastupuje.

Roman Budský: Dnes už jsou nová auta velmi spolehlivá, minimálně poruchová. Řidiči mnohdy nevědí, kde se dolévá motorový olej či chladicí kapalina. Nová auta jsou k řidičům přátelštější, i k těm dřívějšího data narození. Auta se nám mění, jsou stále dokonalejší, sofistikovanější. Ale jak se mění postupem věku řidiči? Každý začíná jako mladý, bujarý, všechno vidí, všechno slyší, všechno zná, na všechno okamžitě reaguje. A s postupujícím věkem?

Jaroslava Obermaierová: Když jsem začínala řídit, jeden dobrý kamarád mi řekl, abych si nemyslela, že hned po autoškole umím opravdu řídit. Řekl mi, abych byla opatrná hlavně během prvních čtyř pěti let. No asi měl pravdu, protože jsem měla takové ty drobné ťukance, mívala jsem problémy s parkováním. Ale jednu věc musím říct, že čím jsem starší, tím jsem opatrnější.

Jiří Štědroň: Určitě je to i těmi zkušenostmi. Starší člověk jezdí opatrněji a počítá i s chybami druhých.

Roman Budský: Starší šofér je řidičsky i lidsky zkušenější, počítá s chybami druhých, na řadu věcí se dívá s nadhledem, nenechá



se jen tak vytočit. Na cestu vyráží včas s časovou rezervou. A co dálkové cesty? Dnes se běžně jezdí autem do Španělska, na jih Itálie, do Chorvatska. Řada šoférů se chlubí, že to zvládli na jeden zátah. Myslíte si, že to je rozumná taktika?

Jaroslava Obermaierová: Já si myslím, že to je naprosto nerozumné. Člověk si přece musí po určité době odpočinout. Udělat si zastávku a třeba si hned také prohlédnout nějaké zajímavé místo. Vždyť je to vlastně příjemné, pojmout takovou prohlídku jako součást dovolené.

Jiří Štědroň: Já jako začátečník vyrazil na dálkovou cestu stylem start-stop a už bych to nikdy neudělal, to si člověk musí prožít. Dojel jsem do Splitu úplně mrtvý a rodina byla naprosto „splavená."

Roman Budský: Rozumné je rozdělit si dálkovou cestu na úseky, každé dvě či dvě a půl hodiny si dát pauzu, kávičku, trošku si prohlédnout okolí, projít se. Trasu plánovat s ohledem na svoje schopnosti, brát ohled i na spolujezdce. Bavili jsme o řidičích, ale co chodci? Jak je vnímáte jako řidiči a naopak jak jako chodci vnímáte řidiče? Jsou k chodcům ošklivi, nebo naopak jsou chodci lehkomyslní?

Jiří Štědroň: Pořád je hodně řidičů, kteří se k chodcům chovají agresivně. Ovšem přibývá těch, kteří jezdí jako v Německu a skutečně dávají všem přednost. Já si myslím, že to je cíl, takhle by to mělo vypadat, ale vždy tomu tak není.

Jaroslava Obermaierová: Když vidím přechod, dávám přednost. Když vidím starší paní či dědu s hůlkou, no tak je samozřejmě pustím. Ale pak jdou třeba mladí lidé, mají v uších sluchátka, vůbec se nevšímají provozu, povídají si a jdou, co noha nohu mine. A to je docela bezohledné.

Roman Budský: Možná překvapivé zjištění je, že dlouhodobě celá čtvrtina chodců, kteří zemřou na silnicích, umírá na zebře, na přechodu pro chodce. Chodci by se rozhodně měli před vstupem na zebru pořádně rozhlédnout a zvážit, nakolik je reálné, že řidič s ohledem na vzdálenost od přechodu a rychlost jízdy stihne zastavit či zpomalit. A zapomenout na nebezpečný mýtus o tzv. absolutní přednosti chodců. Na druhou stranu šoféři musí pamatovat, že chodce na zebře nesmějí nejen ohrozit, ale dokonce ani omezit. Pojďme si ještě něco říct o cyklistech. Řada motoristů říká, že jsou nebezpeční, jejich chování často nevyzpytatelné, jezdí bez světel i bez odrazek.

Jaroslava Obermaierová: Já když vidím cyklistu, tak dávám dvojnásobně pozor. Často mě udivují, že se vypraví do hustého provozu.

Jiří Štědroň: Ono je to všechno o vzájemné ohleduplnosti a porozumění. Pamatuji si, že v Japonsku cyklisté běžně jezdí po narvaných chodnících, a přesto se nikomu nic nestane, Vzájemně si cyklisté i chodci vyjdou vstříc. Jenom když je někde nějaké zúžení, tak tam stojí policista a nechá bicyklistu sesednout z kola. Prostě všichni koexistují tak nějak v klidu.

Roman Budský: Ano, vzájemná ohleduplnost a zdvořilost. U nás často cyklisté jezdí po chodnících, ačkoliv se to nesmí, jedou rychle, chodce nevnímají. Navíc si mnohdy vůbec neuvědomí, že chodec, který jde stejným směrem, ho nevidí, může udělat nějaký nečekaný úkrok a může z toho být docela vážný úraz. Paní Obermaierová zmínila, že když vidí cyklistu, je opatrná. V některých státech, jako jsou třeba Belgie nebo Francie, je stanoveno přímo zákonem, jaký je minimální odstup od cyklisty, když ho předjíždíme automobilem. Ve Francii je to ve městech alespoň jeden metr, mimo města ještě o půl metru více. Tak mě napadlo, jak často jezdíte hromadnou dopravou?

Jaroslava Obermaierová: Někdy využívám městský autobus, protože nerada jedu do centra, kde pracuji, autem. Je totiž problém zaparkovat. Tramvaje moc ráda nemám, ale musím přiznat, že jsou někdy rychlejší a praktičtější než jízda autem.

Jiří Štědroň: Já používám takřka výhradně městskou hromadnou dopravu. Mám bydliště i divadlo, ve kterém nejčastěji hraji, na stanicích metra. A pokud jedu po Praze někam jinam, opravdu volím raději tramvaj. Je to lepší než nějaké složité parkování.

Roman Budský: Blížíme se k závěru. Možná by bylo dobré se zeptat, jak jste se s postupujícím časem změnili jako řidiči. Co třeba pohled na takové ty nedostatky ostatních účastníků silničního provozu? Když je člověk mladý, tak mu leccos vadí a leckomu chce poradit, říct svůj názor. S postupem času už se na život – a nejen na silnicích - určitě díváte s nadhledem. Co se vlastně mění v řidiči, který se blíží do seniorského věku. Říká se, že řidiči senioři jsou například pomalejší, ale na druhou stranu jsou zodpovědnější, nechtějí ublížit, raději se třikrát podívají, než provedou nějaký složitější manévr.

Jaroslava Obermaierová: Já mám jedno heslo – pospíchej pomalu. A toho se držím. A vlastně tomu tak bylo, i když jsem byla mladší.

Jiří Štědroň: No já tvrdím totéž, ale prostě člověk je člověk a řidič v jednom, čili jak zraje jako člověk, tak zraje i jako řidič. Nad řadou věcí často mávne rukou.

Roman Budský: Co byste vzkázali svým vrstevníkům - chodcům, řidičům i cyklistům?

Jaroslava Obermaierová i Jiří Štědroň: Prostě se chovejte slušně a hlavně - stárněte bezpečně!

Roman Budský: A to byla poslední otázka, poslední odpověď. Já vám oběma velice děkuji za to, že jste přijali pozvání do diskuze. Co říci závěrem? Chování na silnici, to je otázka nejenom pravidel psaných, ale i těch nepsaných. Silnice je totiž společenské prostředí a i tam platí základní pravidla etiky a etikety. Záleží jenom na nás, jak se budeme k sobě v silničním provozu chovat a nakolik budou naše silnice bezpečné.

Pražské Divadlo Na Maninách 25. října 2018

Celý rozhovor můžete shlédnout na www.seniorbeznehod.cz



PTÁME SE DIVÁKŮ...



Josef Kittel je ve svých 79 letech nejen vášnivý řidič, ale také cyklista. Rád vyráží na svém kole na delší trasy v okolí Vítkova, proto naše první otázka po našem představení v Kulturním domě ve Vítkově se týkala bezpečnosti. Jak se stará o vlastní bezpečnost v silničním provozu? "To víte, že se snažím jezdit opatrně, už taky nejsem nejmladší," ale vzápětí se přiznal, že tomu tak nebylo vždycky. „Helmu jsem začal na kole používat teprve před třemi lety. Nikdy se mi na kole nic nestalo, ale pak jsem měl jednou velmi ošklivý pád a skončil jsem dokonce na pár týdnů v nemocnici. Kdybych měl helmu, tak by to takový malér nebyl." Po této zkušenosti se už pan Kittel na kolo bez helmy vůbec neodvažuje. Zeptali jsme se, proč přišel na naši divadelní přednášku? „Zaujalo mě hlavně to téma. Když vidím ostatní seniory, jak se chovají na cestách, tak si říkám, že by přednáška měla být povinná. Důchodce na kole s helmou prakticky neuvidíte. Často nechodí přes přechod," míří do vlastních řad pan Kittel. „Na přednášce se mi líbí, že není taková suchopárná. Informace jsou sice vážné, ale kombinace hereckých scének a videa je velmi záživná. Řadu věcí sice vím, ale v běžných situacích si je neuvědomuji, proto jsem rád, že jste mi to připoměli."

SENIOR BEZ NEHOD

KDE NÁS MŮŽETE VIDĚT

09. 01. 19	Břeclav
14. 01. 19	Strakonice
15. 01. 19	Prachatice
16. 01. 19	Vimperk
21. 01. 19	Blansko
22. 01. 19	Letovice
23. 01. 19	Praha Senioři ČR
29. 01. 19	Opava
30. 01. 19	Hlučín/Závada
31. 01. 19	Dolní Benešov
04. 02. 18	Olomouc
05. 02. 19	OC Olomouc
06. 02. 19	Bruntál
07. 02. 19	Brno
11. 02. 19	Brno
12. 02. 19	Moravské Budějovice
13. 02. 19	Brno
18. 02. 19	Brno
19. 02. 19	Brno
20. 02. 19	AAA Auto
25. 02. 19	Česká Třebová
26. 02. 19	Vysoké Mýto
27. 02. 19	Svitavy

3	4	9	6	1	7	8	2	5
1	5	6	2	9	8	7	4	3
2	7	8	3	4	5	6	1	9
6	2	4	1	7	9	5	3	8
5	1	3	8	2	6	9	7	4
8	9	7	4	5	3	2	6	1
9	6	5	7	3	4	1	8	2
7	3	1	5	8	2	4	9	6
4	8	2	9	6	1	3	5	7

1	4	9	7	3	2	6	5	8
6	8	3	5	1	9	4	7	2
7	2	5	4	6	8	3	1	9
2	5	7	3	8	4	9	6	1
3	9	8	6	5	1	2	4	7
4	6	1	2	9	7	8	3	5
9	3	6	8	7	5	1	2	4
5	1	4	9	2	6	7	8	3
8	7	2	1	4	3	5	9	6

	4	9	6		7	8		
1				9			4	
		8	3			6		
	2	4						
5			8		6			4
						2	6	
		5			4	1		
	3			8				6
		2	9		1	3	5	

	4			3	2		5	
6		3		1				2
				6	8		1	
2		7						
3			6		1			7
						8		5
	3		8	7				
5				2		7		3
	7		1	4			9	

SENIOR BEZ NEHOD

PÁR FOTOGRAFIÍ Z NAŠEHO DIVADELNÍHO PŘEDSTAVENÍ.















MAGNESIA®

SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke snížení míry únavy a vyčerpání

OBSAHUJE PŘÍRODNÍ HOŘČÍK Mg s nízkým obsahem sodíku

Projekt **SENIOR BEZ NEHOD** je financován z **fondu zábran škod České kanceláře pojistitelů**. Generálním partnerem projektu je **Pojišťovna Kooperativa**. Záštitu nad akcí převzali **Ministerstvo zdravotnictví ČR, Policie ČR, BESIP, Svaz měst a obcí České republiky, Senioři ČR**. Partneři projektu jsou **společnost AAA Auto** a **Magnesia**. Pořadatelem je společnost **Echopix**.

Financováno z fondu zábrany škod
ČKP Česká kancelář pojistitelů

Kooperativa VIENNA INSURANCE GROUP

echopix creating new reality

BESIP

Policie České republiky

Ministerstvo zdravotnictví České republiky

Senioři České republiky

Svaz měst a obcí České republiky SMO

AAA AUTO

MAGNESIA