

ZPRAVODAJ



12/2020
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

Edukativní materiál, ve kterém se dozvíte, jak můžete být i v seniorském věku aktivními účastníky silničního provozu. Materiál vznikl pod dohledem dopravních expertů.



6 | Vybíráme si elektrokolo

8 | Medailonky našich herců

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhal v letech 2018 a 2019 osvětový neziskový projekt s názvem **Senior bez nehod**, jehož cílovou skupinou jsou 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 účinných lécích 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 je 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.



Co je vlastně Platforma VIZE 0?



Platforma VIZE 0 je neziskový apolitický subjekt sdružující organizace, které svou činností mohou a chtějí napomáhat zvyšování úrovně bezpečnosti a kultury chování na českých silnicích.

Svou činnost zaměřujeme na oblasti, které dlouhodobě mají zásadní vliv na bezpečnost silničního provozu:



INFRASTRUKTURA



MODERNÍ VOZIDLA A JEJICH ASISTENČNÍ SYSTÉMY, AUTONOMIE VOZIDEL



LIDSKÝ FAKTOR – EDUKACE A MOTIVACE



MEDIALIZACE A MARKETING



PRÁVO A LEGISLATIVA

Aktuální činnosti a témata



MLADÍ A ZAČÍNÁJÍCÍ ŘIDIČI

- odborná a mediální podpora projektů **MOJE VIZE NULA: Studenti pro bezpečné silnice** a **START DRIVING** financovaných z fondu zábrany škod ČKP
- aktivní členství a součinnost s Radou vlády pro bezpečnost silničního provozu, zejména s výborem pro autoškolství a začínající řidiče, s akcentem na zavedení vícefázového způsobu přípravy nových řidičů (rakouský model)



ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

- podpora realizace komplexních i dílčích technických opatření za využití příslušných odborných materiálů



MEDICÍNA V DOPRAVĚ

- projekt **Whiplash syndrom neboli opěrkové trauma – efektivní prevence vzniku, diagnostika i terapie** financovaný z fondu zábrany škod ČKP



RYCHLOST A BEZPEČNÁ VZDÁLENOST

- podpora zavedení právní úpravy definice bezpečné vzdálenosti mezi vozidly
- bezpečnostní kampaně (2 sekundy pro život ve spolupráci s Autoklubem ČR)
- podpora zklidňování dopravy
- vymahatelnost práva



BEZPEČNOST SENIORŮ V SILNIČNÍM PROVOZU

- úzká spolupráce na dvou projektech **Jedu s dobou** a **Senior bez nehod** financovaných z fondu zábrany škod ČKP



SMART CITIES

- spolupráce s podvýborem pro dopravu při Hospodářském výboru i pracovní skupinou „SMART CITIES“ Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky

CYKLISTA

Jízdní kolo není jen dopravním prostředkem, ale v současnosti je také důležitým sportovním náčiním pro využití volného času. Základním pravidlem pro cyklistu by mělo být to, že vždy dodržuje pravidla pohybu na pozemních komunikacích a má jízdní kolo vybavené dle platných předpisů. Správný cyklista je rovněž řádně oblečen tak, aby byl dostatečně viditelný, a je vybaven bezpečnostními prvky, které jej ochrání, případně mohou zmírnit následky nepředvídatelných událostí.

Dbejte na stav kola a jeho vybavu

Používejte odpovídající velikost kola, mějte kolo funkční a seřízené s důrazem na brzdy, přední bílé a zadní červené odrazky a světla, zvonek, vhodné je mít nářadí a rezervní duši. Při jízdě vždy použijte cyklistickou přilbu (do 18 let věku je povinná) a ochranné brýle (proti slunci a hmyzu). Nezapomínejte na vhodný pitný režim.



Snažte se vidět a být viděni

Na kole i na sobě mějte reflexní prvky a přinejmenším za snížené viditelnosti zapněte osvětlení vpředu i vzadu.

Vyhnete se alkoholu a omamným látkám

Alkohol a omamné látky neužívejte před jízdou, ale ani během ní. Jízdou pod vlivem alkoholu či omamných látek ohrožujete sebe i ostatní. I cyklista je řidič – řídí nemotorové vozidlo.

Vydejte se jen na cestu, kterou zvládnete

Trasu, na kterou se vydáváte, volte podle svých zkušeností a možností. Nezapomínejte, že chodník je pouze pro chodce. V maximální míře využívejte vyznačené cyklopruhy, koridory a stezky.

Buďte předvídatelní

Při jakékoliv změně směru jízdy dávejte včas znamení paží, obzvlášť při odbočování vlevo a ujistěte se,



že jej ostatní zaregistrovali, teprve potom provedte potřebnou změnu. Sledujte stav vozovky, koleje, příčné prahy či mříže kanálů a v případě potřeby se jim včas vyhybejte, vždy však s ohledem na bezpečnost vlastní i ostatních. Vyvarujte se poslechu hlasité hudby či telefonování a psaní sms za jízdy.

Jezděte vpravo

Na silnici i na stezce jezděte vpravo, dodržujte bezpečný odstup od překážek, zejména od parkujících automobilů. Při jízdě ve skupině jezděte za sebou s dostatečnými rozestupy a ve velké skupině se rozdělte na několik menších.

Používejte cyklistické přilby

Jedno ze čtyř vážných cyklistických zranění je zranění hlavy. A vážná cyklistická nehoda se může stát kdekoli, kdykoli, kdekoli a v jakékoli rychlosti. V polovině všech cyklistických nehod je zasažena jezdcova hlava – buď střetem s autem, dlažbou nebo obrubníkem. Cyklistické přilby mohou předejít okolo 80 % vážných poranění hlavy u cyklistů a 75 % všech úmrtí je způsobeno úrazem hlavy.

Pokud cyklista jede rychlostí 15 km/h a spadne po hlavě dolů, odpovídá jeho pád skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru.

Pokud cyklista jede rychlostí 25 km/h a spadne z kola na hlavu, rovná se jeho pád skoku z výšky 2,5 m hlavou dolů na beton.

Pokud dojde ke kolizi cyklisty s automobilem a kolo jelo rychlostí 15 km/h a auto 35 km/h, síla nárazu cyklisty se rovná rychlosti 50 km/h a odpovídá skoku z výše 10 m.

Jízdní kolo musí být vybaveno:

1. dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdového účinku
2. volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetmi apod.),
3. zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo musí být zakřivené; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny

materiálem pohlcujícím energii, nebo musí mít zakřivené hrany,

4. matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
5. zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítlnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností;
6. přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností;
7. odrazkami oranžové barvy na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,
8. na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy na každé straně kola.

Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

1. světlomatem svítícím dopředu bílým světlem, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlo nahrazen svítlnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
2. zadní svítlnou červené barvy, zadní červená svítlna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy, zadní červená svítlna může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy,
3. zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel po dobu nejméně 1,5 h bez přerušení.



VYBÍRÁME SI ELEKTROKOLO



Asi jen těžko najdeme člověka, který by pochyboval o vzrůstajícím zájmu o elektrokola. Jejich pořizovací cena je dostupná a umožňují soběstačnost i zážitky z výletů i lidem, kteří už na klasické jízdní kolo nemohou usednout z důvodu zdravotní komplikace, či nižšího fyzického fondu těla. Počty prodaných elektrokol se počítají na desítky tisíc, přinášejí svým majitelům radost, ale při nesprávném používání s k nim váží i mnohá negativa. Otázky jsme položili krajské koordinátorce BESIP pro Kraj Vysočina, paní Veronice Vošické Buráňové, která se dlouhodobě věnuje aktivitám právě i se zaměřením na starší účastníky provozu.

Když vybíráme elektrokolo, na co se zaměřit na začátek?

Určitě by mělo splňovat vyhlášku Ministerstva dopravy a být vlastně schváleno pro provoz na pozemních komunikacích. Za nejdůležitější parametry považujeme maximální výkon a maximální rychlost kola, kterou dosáhne za pomoci elektromotoru. Výkon nesmí být vyšší než 250 W (wattů) a rychlost nesmí překročit 25 km/h. Pokud tyto parametry elektrokolo splňuje, je na něho z hlediska zákona pohlíženo jako na klasické jízdní kolo a tudíž nemusíme být držitelem řidičského oprávnění.

Proč jsou v cenách takové rozdíly?

Měli bychom si uvědomit, že je třeba si koupit elektrokolo, které je také kvalitním jízdním kolem bez ohledu na to, zda má, či nemá pohon. Cenu dále výrazně ovlivňuje samotné řešení konstrukce. Kolo, které má pohon v zadním kole a baterii umístěnou například na zadním nosiči, bude levnější, než kolo s pohonem středovým a baterií uloženou na rámu. Kromě peněženky tento rozdíl poznáme zejména na jízdních vlastnostech. Druhý ze zmiňovaných typů má lepší těžiště a je více blízký kolu bez elektropohonu. Posledním faktorem, který cenu ovlivňuje, je i typ pohonu.

Jsou rozdíly i v typech baterií?

Rozhodně ano, baterie je další důležitá součást, která tvoří cenu kola, protože čím kvalitnější, s delší výdrží – tedy delším dojezdem kola, tím dražší. V souvislosti s baterií ještě upozorňuji na to, aby se lidé vždy informovali o správném skladování baterie v zimě.

Který typ je vhodnější pro staršího člověka?

Při výběru kola pro starší osobu bych se zaměřila nejprve na tvar rámu. Čím níže bude, tím pohodlněji se na kolo bude nastupovat a naopak z něj i vystupovat. Konstrukce klasického lichoběžníkového rámu není úplně vhodná. Jinak pro klasickou jízdu postačí i levnější kolo s baterií vzadu. V případě, že nám to finanční možnosti dovolí, je lepší volit typ pohonu s okamžitým nástupem výkonu – ten je z hlediska bezpečnosti cyklisty lepší než ten, při kterém musíte nejprve několikrát šlápnout, než nastoupí pohon.

Jak je to s cyklistickou helmou?

Po dosažení hranice 18 let můžeme helmu odložit, ale pokud nám záleží na zdraví a životě, tak to rozhodně neuděláme. Je třeba si uvědomit, že jako cyklista jsme nechráněným účastníkem silničního provozu, nemáme žádnou karoserii. Při pádu z kola

nedochází jen k častým odřeninám, zlomeninám zápěstí, ale velmi často je nárazu vystavena hlava. Z dlouhodobého průzkumu vychází, že pokud by cyklisté nosili helmy, nehody by přežilo až 37 % usmrčených. Pro pád z kola platí jedno velmi snadné přirovnání – i při rychlosti 25 km/h (běžná rychlost elektrokola) je hlava při pádu vystavena stejnému nárazu, jak kdybyste po hlavě skočili do 2 m hlubokého betonového bazénu bez vody.

Mohu při jízdě chránit nejenom sebe, ale i svoji „peněženku“?

Osobně si myslím, že žijeme v době, kdy musíme velmi často předvídat rizika. Ve chvíli, kdy se staneme nejenom účastníkem, ale hlavně viníkem dopravní nehody, že může být po nás žádáno uhrazení škody. Poškodit můžeme jen dopravní značku, ale také můžeme například omylem srazit dítě. Automobily mají své zákonné pojištění, které hradí škodu poškozenému, ale to v případě elektrokol neexistuje. Každý cyklista je tak odpovědný sám za sebe a je na jeho svobodné vůli, zda je pojištěn. Osobně však doporučuji oslovit svého pojišťovacího makléře a doptat se na možnost nějaké formy „pojištění odpovědnosti“. Dávejte si však pozor na to, aby se plnění vztahovalo i na jízdu na elektrokole a jím způsobenou újmu. Zároveň je však nutné provozovat tzn. nečipované kolo.

Kam na kole zamířit?

Vše záleží na tom, jak zdatný je člověk cyklista. Pokud mění kolo za elektrokolo je riziko nehody nižší, než když se někdo po mnoha letech vrací „do sedla“. Je vhodné zvážit návrat k základním pravidlům silničního provozu v teoretické rovině. I cyklista je účastníkem silničního provozu, protože řídí nemotorové vozidlo. První zkušební jízdu a i těch několik dalších bych realizovala někde v ulicích s minimálním provozem. Osobně pro nácvik doporučuji i tzv. dětské dopravní hřiště. Měli bychom si pečlivě natrénovat manévrování, zastavení, nastoupení a vystoupení z kola, reakce na nějakou náhlou situaci, ale třeba i nástup samotného pohonu.

Kde končí elektrokolo?

Legislativní rámec hovoří zcela jasně. Kolo nesmí jet s asistencí rychleji než 25 km/h a nesmí mít vyšší výkon než je 250 W. Můžeme se setkat ještě s výkonem 1000 W, ale to jen u kol, která mají pohon dodatečně montován. Vše ostatní není způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích jako

klasické jízdní kolo. Ráda bych upozornila zejména na speciální koloběžky, které jsou postavené na silných pneumatikách a velmi často jsou komunikovány jako kolo/koloběžka. Bohužel však přesahují výkon i přes 1000 W a nabízejí rychlost třeba i 50 km/h. Čím dál častěji tyto stroje potkáváme například i na cyklostezkách. Před jejich nákupem opravdu zvedám ukazováček a doporučuji, aby Vám prodejce potvrdil, že kupujete vozidlo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Děkujeme za rozhovor.



**Jana Čerňavová**

Personalistka, mzdová účetní, certifikovaná lektorka jógy a jógy ve vzduchu, herečka, předsedkyně Divadla U Lípy. Divadlu se začala věnovat na gymnáziu v roce 1986. V letošním roce si užívá novou životní roli babičky.

V roce 2018 vstoupila do unikátního projektu Senior bez nehod, na kterém se se svými kolegy podílí do dnes z pozice herečky.

Hlavní přínos tohoto projektu spatřuje v tom, že napomáhá seniorům na praktických příkladech oživit si zásady bezpečnosti v silničním provozu.

Touto poutavou formou divadelních přednášek se senioři seznamují s úskalími nebezpečných situací v dopravě, dozví se spousty nových informací, mají prostor i pro komunikaci s moderátorem. Je skvělé vidět jak jsou aktivní. Je radost podílet se na něčem, co vás baví a má smysl.

**Pavlína Šostá**

Projekt senior bez nehod je pro mě velkou výzvou.

Jsem ráda, že jsem zapojena do projektu, který pomáhá seniorům. 5 let jsem členem ochotnického divadla, pro které jsem napsala a zrežiovala úspěšnou hru. Nyní se věnuji převážně hereckému umění pro divadlo.

**Táňa Zapletalová**

Ochotnické divadlo hraju od 15ti let. Je to pro mě zábava a příjemné setkání s přáteli. Příležitost, kterou jsem dostala v projektu „Senior bez nehod“ mi rozšířila obzory a mého koníčka povýšila na cosi, co pomáhá našim babičkám a dědečkům. Cosi nového a smysluplného, co funguje a mi přináší potěšení.

**Jiří Horkel**

Do projektu „Senior bez nehod“ jsem se z a - spojil po výzvě, že se hledají herci pro divadelní scénky. Jelikož hraji amatérské divadlo, rád jsem výzvu přijal.

Projekt mne zaujal především tím, pro jako cílovou skupinu je určen – tedy pro seniory, kteří jsou v silničním provozu jednou z nejohroženějších skupin. Projektů pro tuto věkovou skupinu mnoho není a už vůbec ne v takovém duchu, jako je „Senior bez nehod“.

Přednášky o bezpečnosti seniorů v dopravě jsou doprovázeny divadelními scénkami, které zábavnou formou doplňují mluvené slovo a projekci.

Věřím, že díky veselým hereckým scénkám odcházejí senioři z přednášek obohaceni nejen o cenné zkušenosti, ale také s dobrou náladou.

**Miloš Hlavica**

„Od střední školy se věnuji divadlu, ke kterému mne přivedla sestra.

Za sebou mám několik desítek divadelních rolí, produkční i režisérskou zkušenost.

Ve volném čase se převážně věnuji rodině a sportu.

Účinkování v první řadě projektu Senior bez nehod pro mne bylo obohacením po stránce odborné, profesní i zážitkové. Odborné, neboť jsem nabyl mnoho znalostí z problematiky dopravy. Profesní, protože formát divadelní přednášky jsem do této chvíle nerealizoval. Zážitkové, neboť jsem navštívil mnoho krásných míst naší republiky, které jsem doposud nepoznal. Věřím, že druhá řada projektu bude minimálně stejně tak úspěšná, jako ta první, a zároveň diváci se budou dobře bavit a odcházet s pocitem, že se něco nového a užitečného dozvěděli.“

**Martin Šostý**

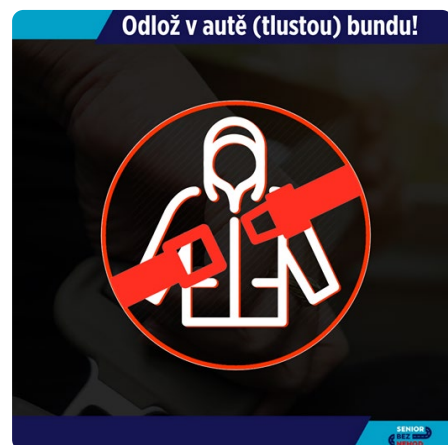
Hereckému koníčku se věnuji přes dvacet let, ať už jde o účinkování v několika filmech, seriálu, tak i v ochotnickém divadle. Nabídku účastnit se v projektu „Senior bez nehod“ jsem přijal s potěšením. Nejenže jde o společensky přínosnou aktivitu věnovanou seniorům, tak i mne spolupráce na tomto projektu obohatila. Ať už jde o setkání s odborníky na dopravní problematiku, tak poznání krás naší republiky, a v neposlední řadě utužení přátelství s kolegy „na place“.

FOTO Z PROBĚHLÉ TOUR 2020



SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsme rádi, že i o prázdninách sledujete náš projekt na sociálních sítích jako je Facebook a Instagram, a počet sledujících překročil dokonce číslovku tisíc. Děkujeme vám za vaše reakce a budeme vás i nadále informovat o aktuálním dění v našem projektu.





MAGNESIA®

SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke
snížení míry únavy
a vyčerpání





SENIOR BEZ NEHOD

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ



**PROJEKT NA ZVÝŠENÍ
BEZPEČNOSTI SENIORŮ
V DOPRAVĚ**

KONTAKTY

Tel.: +420 725 429 796

Email: info@seniorbeznehod.cz

www.seniorbeznehod.cz

Projekt **SENIOR BEZ NEHOD** je financován z **fondů zábran škod České kanceláře pojistitelů**. Generálním partnerem projektu je **Pojišťovna Kooperativa**. Záštitu nad akcí převzali **Ministerstvo zdravotnictví ČR, Policie ČR, BESIP, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Svaz měst a obcí České republiky**.

Partneři projektu jsou **společnost Marlenka, Magnesia, Víze 0 a BigLedScreen**.

Pořadatelem je společnost **ECHOpix**.

ckp
Financováno z fondu
zábrany škod
Česká kancelář
pojistitelů

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

**MP
SV**
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

**MP
SV**
MINISTERSTVO PRÁCE
A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

BESIP



SMO
SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

vizenula

MAGNESIA

Marlenka
Jítová z města
PODLE STAROARMÉNSKÉ RODINNÉ RECEPTURY

BIG LED SCREEN

echopix