

ZPRAVODAJ



02/2023
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4

Nemoci a léky při
řízení vozidel

6

Co dělat při
srážce se zvířím?

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhá od roku 2018 do současnosti 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

účincích léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

V rámci turné navštívíme vybraná města, kde projekt představíme široké veřejnosti formou edukativních přednášek, doprovázených divadelními scénkami, spojenými 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.



0 mrtvých a zraněných na silnicích



Platforma VIZE 0 je společenstvím partnerů, jejichž dlouhodobým cílem je 0 mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích. Vzděláváme veřejnost, prosazujeme systémové změny, a tím přispíváme ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



VIZE

Každá ztráta života je nepřipustná. Naší vizí je 0 obětí při dopravních nehodách.



MISE

Zvýšení bezpečnosti na silnicích díky změnám systému i chování jednotlivce.



HODNOTY

Lidský život má nejvyšší hodnotu a naše odpovědnost je udělat maximum pro jeho záchranu.

NEMOCI & LÉKY



Obvyklé nemoci ve stáří s sebou nesou nutnost pravidelného užívání různých léků. Řada léků však otupuje pozornost nebo prodlužuje reakci řidiče. Lidé si tak neuvědomují, že léky mohou být nejen pro řidiče za volantem nebo řídítky motocyklu, či kola nebezpečné. Léky negativně ovlivňují jejich pozornost, schopnost koncentrace, motoriku a koordinaci pohybů, kvalitu zrakového vnímání, zpomalují reakce, navozují spavost či naopak pocitu vnitřního napětí nebo dokonce agresivitu, nejednou i pocitu zmatenosti či závratí. Tyto léky mají varování před řízením vozidla pod jejich vlivem uvedené v příbalovém letáku. Jednat se ale může také o zcela „běžné“ léky, které jsou prodávány bez lékařského předpisu. A zrádná může být i vzájemná kombinace zdánlivě neškodných preparátů či léků s alkoholem. Lidé si často neuvědomují, že negativní účinek léčiv může přetrvávat ještě řadu hodin po jejich podání. Na nevhodnost užívání některých léků a řízení vozidla by měli upozornit lékaři a také lékárníci při výdeji léků v lékárnách. Každopádně konzultujte tyto vlastnosti s předepisujícím lékařem, který může zvolit třeba i neovlivňující léky. Nejrozšířenějšími prostředky, které snižují pozornost při řízení, jsou například léky a spreje proti alergickým reakcím organismu a na tlášení bolestí. Mnohdy však může být důvodem pro neusednutí za volant i banální nachlazení nebo chřipka. I takové obyčejné kýchnutí řidiče vyřadí téměř na tři vteřiny z řízení vozidla, jenž pak navíc musí chvíli koncentrovat rozmazaný zrak. Při rychlosti 60 km/h se stává z vozidla na 50 metrů „neřízená střela“.



PŘI ŘÍZENÍ VOZIDEL

ČTYŘI KATEGORIE LÉKŮ

Léky je možné rozdělit zhruba do čtyř kategorií - na ty, které nemají na bezpečnost žádný měřitelný vliv; na léky vyžadující opatrnost a pečlivé přečtení příbalového letáku, neboť mohou zvýšit riziko zavinění nehody až o 14 %; na přípravky, které vyžadují vysokou pozornost, zde by řidiči měli jejich užívání konzultovat s lékařem či lékárníkem, neboť zvyšují riziko zavinění nehody až o 30 %; a konečně na medikamenty, které nesmějí řidiči užívat vůbec, při jejich užití narůstá riziko vzniku zaviněné nehody až o 86 %.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu jsou rizikové především léky, jejichž používání je třeba konzultovat s lékařem či lékárníkem. Spadá sem široká škála skupin medikamentů, jejichž potenciál přispět ke vzniku nehody je opravdu vysoký, jedná se například o:

- antiepileptika (léky k zabránění vzniku epileptických záchvatů), zvyšují riziko účasti na nehodě o 41 %,
- psychoanaleptika (látky stimulující centrální nervový systém) o 31 %,
- psycholeptika (látky tlumící centrální nervový systém) o 27 %,
- další léky na léčbu nervového systému (vč. léků používaných při léčbě závislosti na alkoholu či opiátech) 46 %,
- léky na léčbu diabetu o 20 %,
- antiparkinsonika (k tlumení projevů Parkinsonovy choroby) o 15 %,
- léky používané při léčbě hypertenze o 7 %,
- antihistaminika (léky proti alergii) o 5 %,
- analgetika (léky k tlumení bolesti) o 4 %.

Před lety bývaly v České republice rizikové léky na obalu označovány varovným trojúhelníčkem. Motoristé tak byli účinně varováni před užitím preparátu, který mohl negativně ovlivnit jejich kondici k řízení vozidla. Dnes nezbývá než si povzdechnout nad tím, že tato praxe byla u nás opuštěna a nezbývá nic jiného, než pečlivě prostudovat příbalový leták.

MOMENTÁLNÍ ZDRAVOTNÍ STAV JE DŮLEŽITÝ

Pro řízení vozidla je důležitý i momentální zdravotní stav a fyzická kondice. Zdravotní stav nejen řidičů se nepochybně může podepsat na schopnosti bezpečně se pohybovat v silničním provozu. Nakolik mohou případné zdravotní problémy zvýšit pravděpodobnost účasti na dopravní nehodě? Závěry evropského projektu ElderSafe spolufinancovaného Evropskou komisí naznačují, že řada chorob zvyšuje riziko havárie. Mnohdy významně:

spánková apnoe – o 271 %

schizofrenie – o 101 %

alkoholismus – o 100 %

epilepsie – o 84 %

psychiatrická onemocnění – o 72 %

deprese – o 67 %

diabetes mellitus – o 56 %

demence – o 45 %

cerebrovaskulární onemocnění – o 35 %

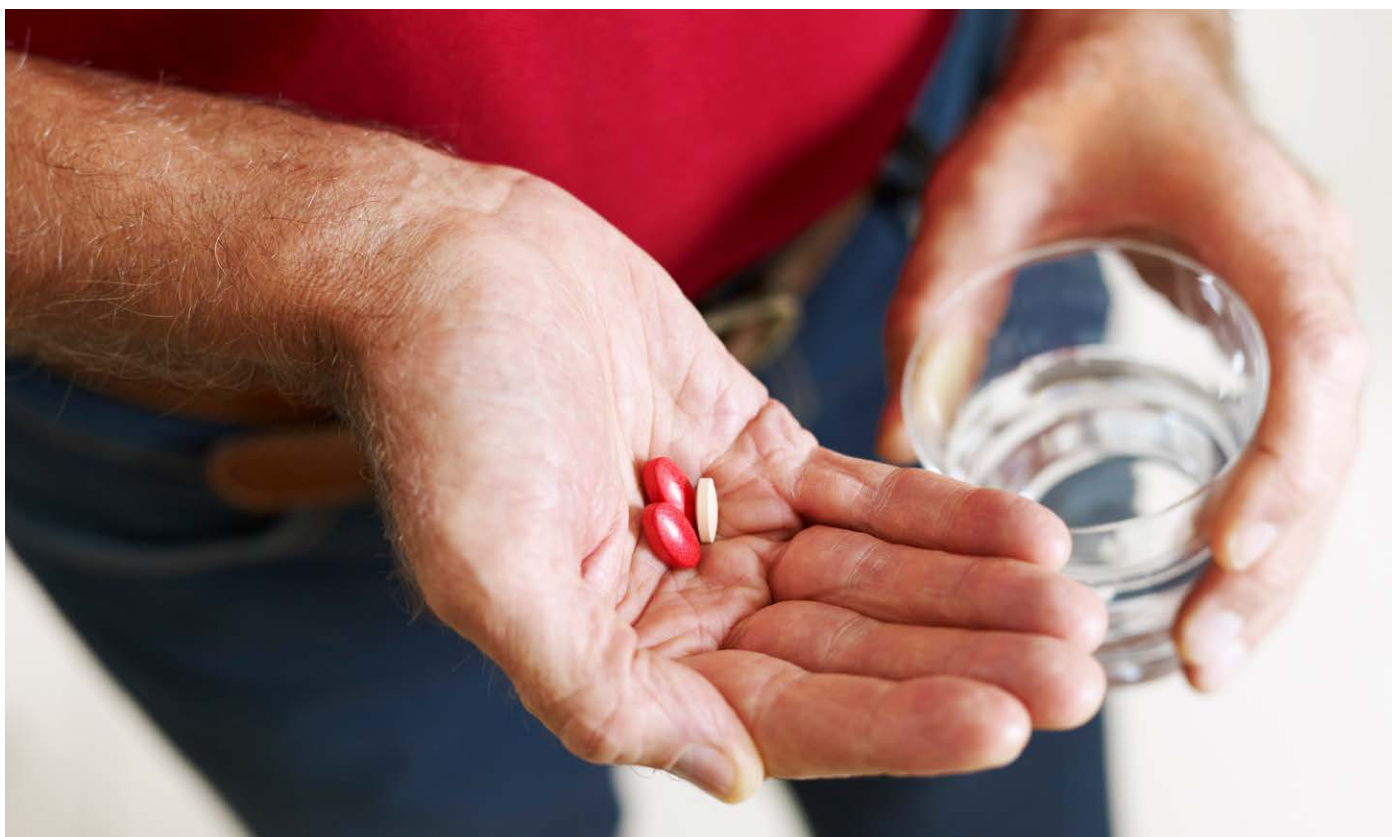
kardiovaskulární nemoci – o 23 %

problémy se sluchem – o 19 %

problémy s motorikou – o 17 %

ZRAK JE POTŘEBA PRAVIDELNĚ KONTROLOVAT

S věkem se mění i zrakové vnímání. Nejčastější a nejdříve postřehnutelná změna organismu vlivem věku je kvalita zraku. Vyšetření očí už jen upřesní, do jaké míry je zrak oslaben. Pokud vám tedy lékař doporučí používat při řízení vozidla dioptrické brýle, uposlechněte ho. Zrak je nejdůležitějším orgánem při získávání informací při pohybu v dopravě. Stárnoucí zrak bývá mnohem náchylnější na oslnění. K tomu dochází obvykle v noci od reflektorů protijedoucího vozidla, od některých druhů pouličních lamp, při jízdě proti slunci nebo od jeho odlesků. Zatímco proti slunečnímu oslnění se lze bránit vhodnými slunečními brýlemi, proti oslnění reflektory v noci je to velmi obtížné. Pokud řidič potřebuje při řízení brýle, je vhodné mít v automobilu ještě jedny náhradní. Vlivem věku se také zmenšuje úhel periferního vidění, které je důležité pro vnímání pohybu. Může tak snadno dojít k přehlédnutí předjíždějícího řidiče nebo chodce vstupujícího do vozovky.



SRÁŽKY SE ZVĚŘÍ JAK JIM PŘEDCHÁZET A CO DĚLAT PO NEHODĚ

V poslední době se na našich komunikacích stáváme svědky celé řady kolizí se zvěří, či zvířaty. Na vysokém počtu nehod se zvěří a zvířaty se podepisují neustále rostoucí intenzita silniční dopravy (a ta je stále vyšší i v nočních hodinách, kdy bývá nadprůměrně vysoký počet střetů s divokými prasaty a srnci obecnými), a také přemnožení některých druhů zvěře. Na silnicích se také pohybují stále dražší automobily, kdy výše ceny jejich opravy následkem střetu se zvěří je pak také úměrná pořizovacím nákladům vozu i náhradních dílů. V neposlední řadě pak je stále více motoristů pojištěno pro případ střetu se zvěří či zvířaty. K těmto událostem tak volají policisty, aby měli celou škodní událost řádně zadokumentovanu.



JAK SE VYHNOUT STŘETU

Ke kolizi se zvěří či zvířetem může dojít v každou denní dobu. Pozornost je třeba zvýšit zejména za soumraku a svítání, kdy se vysoká zvěř pohybuje v blízkosti silnic. Vběhne-li zvíře za snížené viditelnosti před projíždějící vozidlo, bývá oslněno jeho světlomety. To má za následek, že místo aby z pozemní komunikace uteklo, zůstává strnule stát. Proto raději opatrně s používáním dálkových světel v rizikových úsecích. „V lokalitách se zvýšeným výskytem zvěře je třeba zvolnit tempo jízdy. V místech, kde je zeleň v těsné

blízkosti vozovky, je dobré – pokud to provozní podmínky dovolí – jet blíže ke středu vozovky. Při neočekávaném vyběhnutí zvířete z pravé strany má řidič delší dobu, aby na ně zareagoval. Zejména u vysoké je dobré pamatovat, že zvířata bývají málokdy osamocena. Přeběhne-li jedno, můžeme očekávat, že vzápětí se za ním vydá celé stádo,“ vysvětluje Roman Budský z Platformy VIZE 0.

Co dělat, je-li střet nevyhnutelný? Naplno brzdit a držet směr jízdy!

Pokud už je střet nevyhnutelný, měl by se řidič snažit jet přímo a intenzivně brzdit. Toto řešení je podle výsledků testů provedených německým autoklubem ADAC pro posádku automobilu nejbezpečnější. Naopak velmi nebezpečné je snažit se střetu zabránit stržením řízení na stranu. Ke střetu se zvířetem tak sice nemusí dojít, ale následuje daleko horší kolize se stromem či jinou pevnou překážkou. Taková nehoda už může mít za následek těžké či dokonce smrtelné zranění některého z cestujících.

JAK SE ZACHOVAT PO NEHODĚ

Prvním krokem, zejména za snížené viditelnosti, je neprodleně označit místo nehody. Rozsvítit varovná světla a na vhodné místo umístit výstražný trojúhelník. Po střetu s větším zvířetem bude třeba informovat místně příslušné myslivecké sdružení. Myslivci zajistí odvoz a následnou likvidaci mrtvého kusu, případně

zraněné zvíře, které po kolizi odběhlo, dohledají. Jednodušší alternativou bude nahlásit incident policii, její příslušníci se o vše potřebné postarají sami. Je-li automobil příslušně pojištěn, měl by řidič ihned kontaktovat asistenční linku pojišťovny. V případě střetu se zvířím je dobré předem se rozloučit s možností, že bude vzniklá škoda na vozidle uhrazena někým jiným než případně pojišťovnou. Zvěř je totiž považována za „věc ničí“. Naopak v případě kolize se zvířetem (například dobyt看kem či větším psem) přichází v úvahu možnost reparace následků jeho majitelem. Pro případné další řízení je ovšem třeba mít dopravní nehodu řádně zadokumentovanou, nejlépe v podobě policejního vyšetřovacího protokolu. „A v každém případě je třeba vyvarovat se naložení usmrčeného kusu zvěře do auta. To by mohlo skončit obviněním z trestného činu pytláctví. Podle hodnotového sazebníku společně vytvořeného Ministerstvem zemědělství a Policií ČR udělají z doposud bezúhonného občana pytláka již dva bažanti. Jejich celková cena totiž přesahuje desetitisícový limit,“ uzavírá Roman Budský.



ROK 2023 PŘINESE MOTORISTŮM V EVROPSKÉ UNII ŘADU ZMĚN

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SKUPINY B BUDE STAČIT I NA TĚŽŠÍ AUTA

Evropská unie chce v roce 2023 přijmout novou směrnici o řidičských průkazech. V mnoha ohledech bude převratná, například sníží věk potřebný k řízení kamionů a autobusů z 21 na 18 let. Změnou, která se dotkne většiny řidičů, je posun horní hmotnostní hranice motorového vozidla nebo jízdní soupravy z 3,5 na 4,25 tuny, které bude možné řídit s běžným průkazem skupiny B. Úpravu si vyžádal nástup elektromobility, zejména u velkých SUV nebo mikrobuseů mají výrobci problém dostat se do v současnosti platných 3,5 tuny. Nové možnosti se otevřou i zájemcům o karavan - dosud byli majitelé řidičských průkazů skupiny B omezeni ve výběru pouze na nejmenší z dostupných modelů.

AUTOŠKOLU BUDE MOŽNÉ ABSOLVOVAT V LIBOVOLNÉ ZEMI EVROPSKÉ UNIE

Až dosud nebylo možné složit teoretickou a praktickou řidičskou zkoušku v jiném členském státu Evropské unie, než ve kterém má žadatel trvalý pobyt. S novou směrnicí EU o řidičských průkazech se to má změnit, řidičák bude možné

získat ve kterékoliv zemi unie. Novinkou má být i možnost složit alespoň část zkoušky na jízdním simulátoru. Získání řidičského průkazu však nově nebude definitivní, rok od jeho udělení bude muset řidičský začátečník absolvovat povinný doškolovací kurz.

ODEBRÁNÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU BUDE PLATIT VE VŠECH STÁTECH EU

Až dosud platilo, že zákaz řízení vyslovený v jedné členské zemi Evropské unie nebylo vždy možné účinně vymáhat i v jiných státech. To se má v letošním roce změnit. Pokud za rychlost přijde český motorista o řidičský průkaz například v Rakousku, nebude smět řídit ani v České republice. Standardizována má být i délka odebrání řidičáku, například z důvodu řízení pod vlivem alkoholu. Nově by měla být délka trestu ve všech státech EU stejná.

SNAŽŠÍ CESTA DO CHORVATSKA

Od 1. ledna vstoupilo Chorvatsko do schengenského prostoru. Na hranici se Slovinskem tak skončí hraniční kontroly. Zhruba milionu Čechů, kteří do Chorvatska vyrážejí každým rokem na dovolenou, se tím zkrátí čas strávený v autě. Zejména v letních



NOVĚ BUDE PLATIT ODEBRÁNÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU VE VŠECH STÁTECH EU

měsících byly kolony na hraničních přechodech běžným jevem, neboť chorvatští, maďarští i slovinští pohraničníci většinou kontrolovali cestovní doklady všech projíždějících. V Chorvatsku se s prvním dnem letošního roku také začalo platit eurem. Turisté, kterým z dovolené zbyly doma kuny, je mohou bezplatně vyměnit na pobočkách chorvatské pošty, nejpozději však do konce roku 2023. V obchodech se s nimi dalo zaplatit pouze do 14. ledna.

POZOR NA RYCHLOST U SOUSEDŮ

Slovensko až dosud nevyužívalo stacionární radary a za překročení rychlosti zde rychlí řidiči nesbírali

trestné body. To se však má urychleně změnit. Slovensko chce letos nakoupit 270 z celkového počtu jednoho tisíce radarů, které hodlá v příštích letech rozmístit na vytipovaná místa. Kromě rychlosti budou radary kontrolovat také jízdu na červenou a dodržování zastavení auta na stopce. Výběr pokut chtějí tamní úřady co nejvíce zjednodušit. Motoristé, kteří státu umožní peníze stáhnout z bankovního účtu automaticky, mají platit jen polovinu z vyměřené pokuty.



DĚTI JEN V AUTOSEDAČCE

Děti při jízdě vždy jen v odpovídající dětské autosedačce

Pokud vezete v automobilu dítě, přepravujte je vždy jen v dětské autosedačce, která odpovídá jeho věku. Na tuto povinnost nezapomeňte, i když náhodně vezete dítě třeba jen jednou za čas, například do školky či do školy. Velká řada nehod s těžkými poraněními dětí se stává právě při takovýchto „náhodných“ a krátkých přepravách. Autosedačky plní podobnou funkci jako bezpečnostní pás - pevně podrží dítě v sedačce. Dítě v ní ale musí být vždy řádně připoutáno.

Kam sedačku umístit?

Obecně se předpokládá, že nejméně bezpečným místem v autě je sedadlo vedle řidiče, tedy pravé přední sedadlo. V okamžiku kolize s jiným autem nebo překážkou totiž většinou řidič podvědomě následuje přirozený pud sebezáchovy a otočí volantem, aby se ochránil. Tímto způsobem však vystavuje cestujícího vedle sebe většímu nebezpečí. Z tohoto důvodu se po celá léta traduje, že nejbezpečnější místo v autě je na zadním sedadle hned za řidičem. Protože řidič chrání sám sebe, tím pádem nevědomky chrání i spolujezdce za sebou. V takové situaci pak řidič inkasuje značnou část nárazu a osoba za ním o něco men-

ší. Tuto skutečnost však vyvrací řada studií provedených v posledních letech. Studie v Evropě a Americe ukazují, že nejbezpečnější místo v autě je skutečně na zadním sedadle, ale uprostřed. Tato sedačka však bývá nejméně pohodlná a lidé se jí obvykle vyhýbají. Dává však nejlepší šanci případnou srážku přežít, samozřejmě, pokud je cestující řádně upnut bezpečnostním pásem, případně je dítě v odpovídajícím zádržném systému.

Američtí vědci, kteří analyzovali havárie během tří let v New Yorku, zjistili, že sedadla na zadních sedadlech jsou o 59 až 86 procent bezpečnější než přední sedadla. A prostřední sedadlo na zadním sedadle je o 25 % bezpečnější než ostatní zadní sedadla. Pro účely této studie bylo zohledněno mnoho faktorů, jako je použití opěrky hlavy, typ vozidla, hmotnost automobilu, věk řidiče a cestujících, počasí, osvětlení, airbagy atd. Jedním z důvodů bezpečnosti místa vzadu uprostřed je podle odborníků fakt, že cestující při srážce nečelí tlaku z žádné ze stran. Americká pediatrická organizace provedla podobnou osmiletou studii, aby zjistila, kde je nejvhodnější umístit dětskou sedačku. Její představitelé i v tomto případě dospěli k závěru, že nejbezpečnější místo je uprostřed zadního

sedadla, protože je nejdále od bočních dveří a tím pádem i od následků potenciálního nárazu ze strany. Dítě však musí být bezpečně připoutáno k sedačce i sedadlu. Nebezpečí úrazu dítěte při srážce s automobilem je sedmkrát vyšší, pokud není zajištěno v dětské sedačce. Podle Německé organizace pro bezpečnost silničního provozu zůstalo 83 % správně ukotvených dětí po autonehodě nezraněno. Většina nehod se projevuje čelní nebo boční srážkou. Malý cestující by tedy měl být vždy připoután v dětské sedačce.

Obecně je nejvhodnější, aby děti do 4 let cestovaly v dětské sedačce proti směru jízdy. Důvodem je, že tímto způsobem je síla nárazu absorbována bočními měkkými částmi dětské sedačky a síla nárazu na hlavu a krk je snížena. Aby toto fungovalo, sedačka musí mít správnou velikost, například hlava dítěte by neměla vyčnívat nad opěradlo. Nedoporučují se ani takzvané podsedačky, které nemají opěradlo.

Co byste měli brát v úvahu při umístění autosedačky?

Nejbezpečnější místo pro autosedačku je prostřední zadní sedadlo, protože je nejdále od bočních airbagů a jakéhokoli potenciálního nárazu. I když je to

statisticky nejbezpečnější místo, víme, že mnohdy není možné použít – třeba kvůli velikosti či tvaru středního sedadla, nepřítomnosti isofixových úchytlů apod.

Sedadlo vpravo vzadu - ačkoliv podle statistiky to není nejbezpečnější umístění, rodiče ho často upřednostňují. Boční náraz je méně pravděpodobný z této strany, rodičům toto místo poskytuje snadnější přístup k dítěti ze strany chodníku.

Zadní sedadlo za řidičem je stále bezpečným místem, ale na této straně může pravděpodobněji dojít k bočnímu nárazu.

Přední sedadlo vedle řidiče by mělo být vždy až poslední volbou kvůli možnému většímu rozptýlení řidiče a protože je to statisticky nejpravděpodobnější místo bočního nárazu. Vždy se ujistěte v návodu k použití vozidla, jakým způsobem se ve vozidle na tomto místě vypíná airbag. Ten je nutné deaktivovat vždy, když vezeme malé dítě v tzv. kolíbece na přední sedačce proti směru jízdy.

Nejnebezpečnější situace při přepravě dítěte v osobním automobilu:

- dítě v náručí (zadní, přední sedadlo);
- nepřipoutané dítě na předním a zadním sedadle;

- zádržný systém a aktivní airbag na předním sedadle;
- dítě stojící vzadu mezi sedadly.

Dětské autosedačky podle věku a hmotnosti dítěte:

- děti o hmotnosti do 10 kg zhruba ve věku do 6 - 8 měsíců - skupina 0;
- děti o hmotnosti od 9 do 18 kg zhruba ve věku od 9 měsíců do 4 let - skupina 1;
- děti o hmotnosti od 9 do 25 kg zhruba ve věku od 4 do 7 let - skupina 2;
- děti o hmotnosti od 15 do 36 kg zhruba ve věku od 4 do 12 let - skupina 3



**NEJBEZPEČNĚJŠÍ MÍSTO PRO
AUTOSEDAČKU JE ZADNÍ
PROSTŘEDNÍ SEDADLO**

SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsme rádi, že zájem o projekt neustále roste a děkujeme vám za vaše reakce na sociálních sítích. I nadále vás budeme informovat o aktuálním dění v našem projektu.



ULIČKA PRO ŽIVOT



besip



ibesip



**KDYŽ NA DÁLNICI
VZNIKÁ KOLONA, JE VAŠÍ
POVINNOSTÍ VYTVOŘIT
PRŮJEZDNOU ULIČKU
PRO SANITKY, HASIČE ČI
POLICII.**





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 fondů
zábrany škod
Česká kancelář
pojistitelů

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

**MP
SV**
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

**MP
SV**
MINISTERSTVO PRÁCE
A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

BESIP

**POLICIE
ČESKÉ
REPUBLIKY**

**RS
ČR** Rada seniorů
České republiky
zapsaný svaz spolek

SMO
SVAZ MĚST A OBČÍ ČESKÉ REPUBLIKY

**VÍZE
0**

MAGNESIA

Marlenka
PŘÍLOŽNOSTNÍ PRÁVNÍ ZÁKLADY

**BIG LED
SCREEN**

e
echopix