

UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA ZDRAVOTNICKÝCH STUDIÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2019

Marek Klepešta

Univerzita Pardubice  
Fakulta zdravotnických studií

Příprava na pracovní pozici řidič – záchranář

Marek Klepešta

Bakalářská práce

2019

Univerzita Pardubice  
Fakulta zdravotnických studií  
Akademický rok: 2018/2019

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek Klepešta**  
Osobní číslo: **Z14011**  
Studijní program: **B5345 Specializace ve zdravotnictví**  
Studijní obor: **Zdravotnický záchranář**  
Název tématu: **Příprava na pracovní pozici řidič-záchranář**  
Zadávací katedra: **Katedra klinických oborů**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Studium literatury, sběr informací a popis současného stavu řešené problematiky.
2. Stanovení cílů a metodiky práce.
3. Příprava a realizace výzkumného šetření dle stanovené metodiky.
4. Analýza a interpretace získaných dat.
5. Zhodnocení výsledků práce.

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**

Rozsah pracovní zprávy: **35 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**


Seznam odborné literatury:

1. PILÁRIK, Milan a Jiří PABST. Automobily I: pro 1. ročník SOU. 2., přeprac. vyd. Praha: Informatorium, 2005. ISBN 978-807-3330-354.
2. ANDRŠOVÁ, Alena. Psychologie a komunikace pro záchranáře: v praxi. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4119-2.
3. REMEŠ, Roman a Silvia TRNOVSKÁ. Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4530-5.
4. BULÍKOVÁ, Táňa. EKG pro záchranáře nekardiology. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5307-2.
5. PILÁRIK, Milan a Jiří PABST. Automobily II: pro 2. ročník SOU. 2., přeprac. vyd. Praha: Informatorium, 2006. ISBN 80-7333-038-5.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jindra Holeková, DiS.**  
Katedra klinických oborů

Datum zadání bakalářské práce: **20. června 2019**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. srpna 2019**

  
doc. Ing. Jana Holá, Ph.D.  
děkanka

L.S.

  
Mgr. Jan Pospíchal, Ph.D.  
vedoucí katedry

## PROHLÁŠENÍ AUTORA

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 13.08.2019



Marek Klepešta

## **PODĚKOVÁNÍ**

Chtěl bych poděkovat Mgr. Jindře Holekové, DiS., za vedení mé bakalářské práce, nezdolnou trpělivost, tolerantní přístup a cenné rady, které jsem zhodnotil při jejím zpracování.

Také bych rád poděkoval vedení Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje za povolení využít jejich interní dokumentace při zpracování této práce.

Poděkování patří i mé rodině za trpělivost a podporu v těžkých chvílích studia i mimo něj.

## **ANOTACE**

Práce pojednává o studentech oboru Zdravotnický záchranář bakalářského a vyššího odborného studia z úhlu pohledu jejich řídičských zkušeností a dovedností. Shrnuje požadavky na pracovní pozici řidič záchranář a zkoumá připravenost absolventů na výkon této pozice. Práce pracuje s předpokladem, že v současné době jsou řídičské kompetence uchazečů o práci řidiče vozidla ZZS opomíjeny na úkor kompetencí ošetřovatelských.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

řidič, řidič záchranář, vozidlo s právem přednostní jízdy

## **TITLE**

Preparation for the driver-paramedic position

## **ANNOTATION**

The work examines bachelor college students of the Paramedic branch of study from the perspective of their driving skills and abilities. It summarizes the requirements for the Ambulance driver job title and examines the readiness for the job of fresh graduates. This work assumes that currently medical competence of Ambulance driver applicants is emphasised while their driver competence is neglected.

## **KEYWORDS**

Driver, driver-paramedic, a vehicle with the right of preferential passage

# OBSAH

Úvod.....	11
1 Cíl práce.....	13
1.1 Teoretické cíle práce .....	13
1.2 Praktické cíle práce .....	13
2 Teoretická část .....	14
2.1 Studium zdravotnický záchranář.....	14
2.1.1 Podmínky přijetí .....	15
2.1.2 Obsah studia.....	15
2.1.3 Požadavky k ukončení studia.....	16
2.2 Vozidla zdravotnických záchranných služeb .....	16
2.2.1 Automobil .....	16
2.2.2 Řidičská oprávnění .....	19
2.2.3 Vozidla s právem přednostní jízdy .....	21
2.2.4 Vozidla ZZS KHK a jejich jízda.....	22
2.2.5 Jízdní vlastnosti motorových vozidel .....	25
2.3 Adaptační proces řidiče ZZS KHK .....	30
2.3.1 Kurzy pro řidiče ZZS KHK .....	32
2.4 Adaptační proces zdravotnického záchranáře ZZS KHK .....	33
3 praktická část .....	36
3.1 Výzkumné otázky.....	36
3.2 Specifikace výběrového souboru .....	36
3.3 Metodika výzkumu.....	37
3.4 Vyhodnocení dotazníkového výzkumu.....	38
4 Diskuze .....	56
5 Závěr .....	64
6 Použitá literatura .....	65



7	Elektronické zdroje .....	66
8	Příloha A – Dotazník .....	68

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Smyk nedotáčivý

Obrázek 2: Smyk přetáčivý

Obrázek 3: Graf pohlaví respondentů

Obrázek 4: Graf studovaných škol

Obrázek 5: Graf délky držení řidičského oprávnění

Obrázek 6: Graf počtu ujetých kilometrů

Obrázek 7: Graf požadovaný řidičský průkaz

Obrázek 8: Graf typ vozidla v kurzu

Obrázek 9: Graf délky kondiční jízdy

Obrázek 10: Graf dostatečnost přípravy

Obrázek 11: Graf změny ve výuce

Obrázek 12: Graf řízení vozidla ZZS

Obrázek 13: Graf zkušenosti s řízením vozidla

Obrázek 14: Graf reakce na přetáčivý smyk

Obrázek 15: Graf povinná výbava

Obrázek 16: Graf autolékárnička ve voze ZZS

Obrázek 17: Vozidlo s právem přednostní jízdy bliká modrými majáky a houká výstražnou sirénou. Naléhavost N2 (zdroj: vlastní)

Obrázek 18: Graf předjíždění v křižovatce

Obrázek 19: Graf nehoda vozidla ZZS

Obrázek 20: Vozidlo s právem přednostní jízdy bliká modrými majáky a houká výstražnou sirénou. Naléhavost N2 (zdroj: vlastní)

Obrázek 21: Graf předjíždění před horizontem

## **SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK**

AP – Adaptační proces

BOZP – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

FZS UPCE – Fakulta zdravotnických studií Univerzity Pardubice

HZS – Hasičský záchranný sbor

IZS – Integrovaný záchranný systém

KZOS – Krajské zdravotnické operační středisko

LZS – Letecká záchranná služba

NLZP – Nelékařský zdravotnický pracovník

PČR – Policie České republiky

PNP – Přednemocniční neodkladná péče

RLP – Rychlá lékařská pomoc

RV – Vozidlo Rendez-vous

RZP – Rychlá zdravotnická pomoc

VIN – Identifikační číslo vozidla

VOŠ – Vyšší odborná škola

VVS – Vzdělávací a výcvikové středisko

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

ZZS KHK – Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje

ZZS LK – Zdravotnická záchranná služba Libereckého kraje

## ÚVOD

Náplně práce na pozicích zdravotnický záchranář a zdravotnický záchranář – řidič ve výjezdových posádkách zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS) mají svá specifika stejně jako příprava na tyto pozice. Právě těmito specifickými dovednostmi a znalostmi, jež jsou zapotřebí pro adekvátní plnění těchto funkcí, se zabývá tato práce. Na některých ZZS je možné zastávat obě tyto funkce a v jejich plnění se střídát. Není to však pravidlem a někdy to není z personálních či provozních důvodů ani možné. Soustředění se na každou pozici zvlášť a rozebrání jednotlivých specifik je náplní této práce. Tato bakalářská práce upřesňuje specifické požadavky, které jsou elementárními pilíři pro správné fungování zdravotnických záchranářů na těchto pozicích, a to jak stran studia, tak i samotných adaptačních procesů na ZZS. Mezi základní a nepostupitelné informace pro výkon těchto funkcí patří základní informace o automobilu, řídičských oprávněních a jízdních vlastnostech, stejně tak jako informace o vozidlech ZZS a znalost standardů a vnitřních předpisů příslušných ZZS. Také sem patří nároky kladené na uchazeče o studium oboru Zdravotnický záchranář i na stávající studenty, které jsou zaměřeny na znalosti a dovednosti bezpečné jízdy s vozidly s právem přednostní jízdy, na schopnosti řešit krizové situace a na základní informace o vozidle a jeho chování na silnici i mimo ni. Vymezení a specifikace těchto požadavků pro profesi zdravotnický záchranář – řidič má velký význam především pro správné pochopení nároků, jež jsou kladené na budoucí pracovníky ZZS. Vzhledem ke stále se zvyšujícímu počtu výjezdů a snaze o zlepšování kvality poskytované přednemocniční péče, zvedají se rovněž požadavky kladené na uchazeče o místo zdravotnického záchranáře – řidiče. Ve stále se vyvíjejícím prostředí ZZS je tedy důležité udržovat přehled těchto nároků a požadavků potřebných k získání výše zmíněných pracovních pozic. Nedostatečný přehled o těchto nárocích a požadavcích může vést k neúspěchu uchazečů o danou pozici nebo ke snižování kvality poskytované přednemocniční péče.

Teoretická část této práce je zaměřena na skutečnost, že studenti oboru Zdravotnický záchranář nemají zdaleka takové řídičské dovednosti, jakých je pro řízení vozidla s právem přednostní jízdy třeba. Praxe některých studentů je nedostatečná už jen z důvodu toho, že někteří z nich stále nemají řídičské oprávnění, anebo ho mají, ale s autem jezdí velmi málo a jejich praxe je zcela minimální. Nedokáží se správně rozhodnout v krizových situacích a jejich sebranost s vozidlem ještě není dostatečná, nehledě na to, že zkušenosti s většími automobily nemají téměř žádné. Po studiu je převážná většina studentů zaměstnána na pozici řidiče, přestože

předpoklad, že v adaptačním procesu lze získat všechny potřebné informace a zkušenosti, je naprosto nereálný.

Záleží sice na rozhodnutí školitele, zda uzná řidiče za připraveného na jízdy, avšak spoléhat se na řidiče, který má jen minimální praxi s řízením automobilu, je poměrně riskantní a také to může mít za následek vyšší nehodovost sanitních vozů.

Praktická část této práce vychází z výzkumu, který byl zaměřen na studenty oboru Zdravotnický záchranář – jako na možné budoucí řidiče vozidla s právem přednostní jízdy. U těchto respondentů byly zkoumány jejich řidičské znalosti, protože se lze domnívat, že někteří z nich brzy začnou pracovat jako řidiči vozidel s právem přednostní jízdy. Z tohoto důvodu byli jako respondenti zvoleni studenti třetích ročníků. Pro účely této práce bylo vytvořeno dotazníkové šetření, které proběhlo v rámci skupiny respondentů z různých škol s oborem Zdravotnický záchranář. Cílem výzkumu bylo zjistit řidičské znalosti studentů třetího ročníku po absolvování většiny studia a jejich případnou připravenost na řízení vozidla s právem přednostní jízdy.

Při zadávání výzkumu bylo předpokladem, že zkušenosti studentů z různých škol se budou lišit stejně, jako se liší jednotlivé kurzy a podmínky ukončení studia na jednotlivých školách. V dnešní době je kladen daleko větší důraz na teoretické znalosti a praktické dovednosti v rámci ošetrovatelských kompetencí na úkor řidičských dovedností.

# **1 CÍL PRÁCE**

Cílem práce je posoudit připravenost absolventů studia oboru Zdravotnický záchranář na pracovní pozici řidiče vozidla záchranné služby.

## **1.1 Teoretické cíle práce**

Shrnout obecné požadavky na zvládnutí pracovní pozice řidič – záchranář, informace o vozidlech používaných v podmínkách poskytování přednemocniční péče. Popsat jízdní vlastnosti těchto vozidel a zásady jejich bezpečné jízdy.

## **1.2 Praktické cíle práce**

Posoudit povědomí studentů oboru Zdravotnický záchranář o požadavcích příslušných vyšších odborných škol a vysokých škol v oblasti řídičských schopností.

Zjistit jejich zkušenosti s řízením motorových vozidel.

Ověřit znalosti studentů v oblasti vybavení, bezpečné jízdy s vozidly ZZS a jejich připravenost k výkonu pozice řidiče ZZS.

## 2 TEORETICKÁ ČÁST

V teoretické části práce jsou rozebrány předpoklady a náležitosti k přípravě na budoucí pracovní pozici – zdravotnický záchranář.

V první kapitole se popisuje samotné studium oboru Zdravotnický záchranář, jsou porovnány požadavky na vysokých školách a vyšších odborných školách s tímto oborem a podmínky úspěšného ukončení studia tohoto oboru.

Druhá kapitola teoretické části se věnuje vozidlům používaným v podmínkách zdravotnických záchranných služeb, potřebným znalostem a oprávněním k jejich řízení. Součástí této kapitoly je i seznámení s vozovým parkem Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje.

Ve třetí kapitole této části práce jsou porovnány adaptační procesy na pracovní pozici zdravotnický záchranář x řidič. Jsou zde popsány jednotlivé části procesu, včetně požadavků na přezkoušení a hodnocení nově přijímaných zaměstnanců, které je nezbytnou součástí zdárného ukončení celého adaptačního procesu. V závěru této kapitoly je zmínka o dalším vzdělávání řidičů, tak jak je nastaveno v ZZS KHK.

### 2.1 Studium zdravotnický záchranář

Zájemci o studium oboru Zdravotnický záchranář by si měli uvědomit, že profese záchranáře není obvyklé povolání. Mezi naprosto nezbytné podmínky k vykonávání tohoto zaměstnání patří kromě vzdělání i schopnost zvládat velkou psychickou zátěž. Záchranáři musí zvládat náročné situace ohrožení lidského života, pracovat v improvizovaných podmínkách, ovládat své emoce. Často jsou svědky životních tragédií a jsou nuceni spolurozhodovat o přežití či nepřežití pacientů.

*„Nastupující záchranáři jsou do praxe vybaveni bohatými vědomostmi a očekáváním, že budou zachraňovat lidské životy – dnes a denně. Doufají, že budou úspěšní. Vždyť to je jejich poslání – pomáhat lidem. V praxi se poté setkávají s neakutními stavy u „notoricky známých“ či intoxikovaných“ pacientů, řešením sociálních problémů seniorů, nebo nezvládnutí domácí péče o nemocné či postižené příbuzné. Činností na mnoha výjezdech se tak stává pouhé měření základních fyziologických funkcí a odvoz na příslušná oddělení spádových nemocnic.“<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> ANDRŠOVÁ, A. *Psychologie a komunikace pro záchranáře: v praxi*. Praha: Grada, s. 9

### **2.1.1 Podmínky přijetí**

Uchazeč o obor Zdravotnický záchranář musí pro úspěšné přijetí ke studiu splnit podmínky přijímacího řízení, které se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část přijímacího řízení se skládá z písemného testu orientovaného především na vědomosti z biologie, chemie a fyziky. Praktická část pak prověřuje fyzickou připravenost zájemců ke studiu i budoucímu výkonu tohoto náročného povolání. I v průběhu studia musí studenti splnit náročné limity v běhu, šplhu, plavání, ale mnohde i praktické znalosti lezení po skalách, lyžování, práce nad volnou hladinou a tak podobně.

### **2.1.2 Obsah studia**

Obsah studia z hlediska probíraného učiva je na všech školách podobný a stejně tak i vyučované předměty se příliš neliší. Velký rozdíl lze najít v podobě kurzů praktických dovedností, jejichž absolvování jednotlivé školy po studentech vyžadují. Kurzy se liší jak svým provedením a obsahem, tak i svojí existencí na jednotlivých školách. Na vyšších odborných školách je zákonem daný studijní obsah, takže je stejný i obsah kurzů. Tyto školy tak můžeme sjednotit do jediné vzorové skupiny. V této skupině lze pak konstatovat, že kurz řídičských dovedností ve svých osnovách nemají.

Vysoké školy mohou studijní plán upravovat a měnit tak obsah kurzů. Rozvoji řídičských dovedností se tak vysoké školy věnují odlišně. Například Fakulta zdravotnických studií Univerzity Pardubice po studentech třetího ročníku vyžaduje pro řádné ukončení studia získání řídičského oprávnění skupiny B, absolvování kurzu řídičských dovedností nebo prokázání praxe řízení vozidla od zaměstnavatele, řídičské oprávnění skupiny C, prokázání účasti na jiném kurzu řízení vozidla nebo absolvování školy smyku. FZS UPCE tedy jako jedna z mála škol bere v potaz to, že její absolventi jsou přijímáni na pozici řidič – záchranář. Absolventi jsou tedy alespoň minimálním způsobem připraveni usednou za volant vozidla s právem přednostní jízdy. V možnostech školy se ale jedná o maximum, co pro studenty může udělat, následně pak záleží pouze na individuálním sebezdokonalování. Obsah kurzů by sice mohl být rozsáhlejší, ale otázkou je, zda to lze realizovat.



Většina předmětů v oboru Zdravotnický záchranář je podobná. Základními předměty jsou interní medicína, chirurgie a urgentní medicína. Studium se dělí na část teoretickou, probíhající na přednáškách, a část praktickou, kde si na cvičeních studenti procvičí znalosti získané v teoretické části. Studenti podstupují i několik vzdělávacích kurzů, které jsou složeny z bloků teoretických a praktických. Obsah kurzů si každá škola volí vlastní, tak jako celý průběh kurzu.

Co mají vysoké a vyšší odborné školy společné je praxe v nemocnici, kde studenti střídají různá oddělení a zapisují si výkony, které si vyzkouší v praxi. Po absolvování části předmětu Odborná praxe v prvním ročníku jsou studenti vysláni na praxi do nemocnice. Studenti ze středních zdravotnických škol oboru Zdravotnický asistent nebo Praktická sestra jsou do nemocnice posláni bez odborného dohledu a studenti jiných škol bez zdravotnického zaměření pracují v nemocnici pod odborným dohledem. Až po absolvování předmětu Odborná praxe ve vyšších ročnících mohou studenti pracovat bez odborného dohledu. Předmět Odborná praxe podmiňuje i postup do dalších ročníků. Dalším společným vyučovacím předmětem je fyzická příprava a každý záchranář by měl disponovat dobrou fyzickou kondicí.

### **2.1.3 Požadavky k ukončení studia**

K ukončení studia musí student splnit všechny zkoušky a zápočty. Také musí splnit všechny kurzy a hodiny praxe. K ukončení studia může vyžadovat škola řidičské oprávnění, a to buď skupiny B nebo skupiny C. V požadavcích na praxi v řízení motorových vozidel či absolvování specializovaných řidičských kurzů se jednotlivé školy výrazně liší.

## **2.2 Vozidla zdravotnických záchranných služeb**

V této kapitole se věnuji základnímu popisu vozidel používaných v podmínkách přednemocniční péče na záchranných službách v České republice. Specifika této oblasti a požadavky na vybavení a jízdní vlastnosti vozidel způsobují, že používaná vozidla jsou zpravidla velmi podobná a jedná se z valné většiny o značky Volkswagen a Mercedes.

### **2.2.1 Automobil**

*„Název automobil je odvozen z řeckého slova **autos** (sám) a z latinského **mobilis** (pohyblivý).“<sup>2</sup>*

Dříve byla vozidla poháněna buď zvířaty, větrem nebo lidskou silou, ale díky vývoji spalovacího motoru se vše změnilo a lidstvo se mohlo ubírat novým směrem. Spalovací motor je výsledkem práce mnoha inženýrů a vynálezců.

---

<sup>2</sup> PILÁRIK, M., PABST J. *Automobily I: pro obor vzdělání Automechanik*. Praha: Informatorium, str. 7

Pokud se zaměříme na nejčastější typy vozidel, tak lze vozidla rozdělit na vozidla se zážehovými motory, které spalují benzín a vznětové motory, které spalující diesel. U záchranné služby jsou používány převážně motory vznětové, a to pro jejich vyšší výkonost a také z důvodu, že jejich výkon se projevuje už při nízkých otáčkách; oproti tomu je motor zážehový výkonnější až s vyššími otáčkami. Mohli bychom tak uvést, že pro vozidla ZZS, která nepřekračují provozní hmotnost čtyři tuny, je vznětový motor zbytečně nákladný a dostatečně nevyužitý.

Každé vozidlo musí být i řádně označeno nejen pro policii a státní správu, ale například i pro finanční instituce, pojišťovny, stanice technické kontroly, servisy apod. Jednotlivá vozidla se označují identifikačním číslem výrobce, a to přímo výrobcem podle daných mezinárodních norem, takovému označení se říká VIN kód. Jedná se zkratku z angl. Vehicle Identification Number. Takový kód je zcela jedinečný – používá se pro označení jednoho automobilu na světě a žádné jiné auto tedy nemá stejný kód. Kód obsahuje kombinaci písmen a číslic. Ve VIN kódu je uvedena země původu, výrobce, typ vozidla, daný modelový rok, montážní závod a sériové výrobní číslo.<sup>3</sup>

Vozidlo jezdící po pozemní komunikaci musí mít viditelně přidělanou státní poznávací značku, která je zápisem písmenných a číselných znaků (dále je registrační značka). Zákon rozlišuje několik druhů registračních značek (standardní, na přání a zvláštní) a určuje i jejich formu, provedení a obsah.

U standardních značek například následovně:

„§ 24

*Forma, provedení a obsah standardní registrační značky*

*(K § 7 odst. 6 zákona)*

*(I) Registrační značka je vyznačena na tabulce registrační značky formou prolisování, vyjma zvláštní registrační značky pro jízdu z místa prodeje do místa registrace silničního vozidla, která je vyznačena na tabulce formou vytištění. Registrační značka vydávaná za poškozenou registrační značku se na tabulku registrační značky vždy vyznačí formou prolisování bez ohledu na to, jak byla vyhotovena původní registrační značka a jakou měla formu.*

---

<sup>3</sup> PILÁRIK, M., PABST, J. *Automobily I: pro obor vzdělání Automechanik*. Praha: Informatorium, s. 9

*Pokud počet znaků původní registrační značky neodpovídá provedení registrační značky podle této vyhlášky, uspořádají se znaky tak, že se zleva vynechá nadbytečný počet znaků, a na takto uvolněném místě se znak nevyznačuje.*

*(2) Jednotlivé znaky registrační značky jsou provedeny nejméně 5 a nejvíce 8 velkými písmeny latinské abecedy a arabskými číslicemi. V registrační značce musí být vždy umístěno nejméně 1 písmeno a nejméně 1 číslice.*

*(3) Registrační značka diplomatická nebo cizinecká je složena z velkých písmen latinské abecedy „CD“, „XX“, „XS“ nebo „HC“ a u automobilů z 5, u motocyklů ze 4 a u mopedů se šlapadly ze 3 arabských číslic.*

*(4) Registrační značka pro vývoz je doplněna o červené pole sloužící k vyznačení její platnosti“<sup>4</sup>*

Registrační značky také zpravidla obsahují zkratku státu, ve kterém je vozidlo registrováno a záznam o platnosti technické kontroly.

Základní koncepce dělení automobilů zaujímá několik kritérií, pro potřeby této bakalářské práce si však vystačíme s rozdělením podle uložení motoru a hnané nápravy. Klasická koncepce vychází z uložení motoru vpředu a hnaná náprava je zadní. S tímto typem se můžeme setkat u automobilu značky Mercedes-Benz. Další možností je dnes velmi častá koncepce motoru vpředu s pohonem předních kol. Posledním a pro nás důležitým konceptem je pohon všech kol s motorem vpředu. ZZS KHK používá dva typy vozidel s pohonem všech kol.

U těchto vozidel není pohon všech kol stálý, to znamená, že se pohon všech kol elektronicky sepne až ve chvíli, kdy buď přední, nebo zadní hnaná náprava prokluzuje a vozidlo má problémy s jízdní stabilitou. Tato vozidla jsou vyrobena společnostmi Volkswagen a Mercedes-Benz a podstatným rozdílem je právě tzv. hnaná náprava do elektronického sepnutí všech kol. Vozidlo Volkswagen má motor vpředu a hnanou přední nápravu, kdežto vozidla Mercedes-Benz mají motor vpředu a hnanou zadní nápravu. Tento rozdíl má vliv na různé chování vozidla na silnici, především ohledně elektronického zapojení pohonu všech čtyř kol. Vozidlo Volkswagen s pohonem předních kol se při vjetí do zatáčky bude chovat tím způsobem, že auto pojedje stále rovně a nebude zatáčet. Proto se u tohoto typu vozidla smyku říká nedotáčivý – vozidlo nereaguje na odbočení do požadovaného směru. Zatímco vozidlo Mercedes-Benz s pohonem zadních kol po vjetí do zatáčky bude sice zatáčet, ale až příliš, což bude mít za následek i úplné otočení vozidla.

---

<sup>4</sup> Vyhláška č. 343/2014 Sb., dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-343](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-343)

Takovému smyku se říká smyk přetáčivý. Podrobněji jsou typy smyků probrány v kapitole jízdní vlastnosti motorových vozidel.

Automobily s pohonem všech kol mají podobný smyk jako smyk přetáčivý, ale jeho následné zvládnutí je mnohem jednodušší a bezpečnější, než jak je tomu u předchozích typů automobilů. Oba dva automobily – Volkswagen i Mercedes-Benz – jsou sice vybaveny pohonem všech čtyř kol, ale ty se spínají elektronicky, popřípadě elektro-mechanicky, a ne vždy se ve smyku pohon všech čtyř kol zapojí. Proto je důležité vědět, co můžeme od daných vozidel očekávat.

Při výběru vozidel pro záchrannou službu jsou důležitá i další kritéria. Například karoserie a její bezpečnost, která je rozdělena na aktivní a pasivní.

Pojmem aktivní bezpečnost karoserie se rozumí všechna opatření vedoucí ke snížení vzniku nehody. Patří sem především jízdní bezpečnost, aerodynamická stabilita a celkové zlepšení jízdních vlastností automobilu: výkon motoru, stabilita podvozku a účinnost brzd. Nutné je také mít řádný výhled z vozidla a zároveň je důležité také být viděn – k tomu slouží výstražná a signalizační zařízení. Pasivní bezpečností se pak rozumí všechna opatření vedoucí ke zmenšení následků nehody. Obrysy vozidla zmírňují následky pro případné chodce a účastníky nehody – to je bezpečnost karoserie vnější. Vnitřní bezpečnost karoserie má za úkol snížit nebo zabránit zranění uvnitř automobilu. Jedná se o deformační zóny v přední a zadní části vozidla, zadržovací systémy – bezpečnostní pásy, airbagy, ochrana proti vzniku a šíření požáru. Pro zjištění správnosti a účinnosti bezpečnosti prvků se provádí série nárazových zkoušek známých jako crash testy. Komplexní a nejpřísnější série testů se nazývá EURO-NCAP, která vozidlo testuje na různé možné střety, a to i na střety s chodci. Aby vozidlo obdrželo nejvyšší možný počet pěti hvězd, musí získat celkové skóre minimálně sedmdesát procent z několika kategorií.<sup>5</sup>

### **2.2.2 Řidičská oprávnění**

*„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou bylo řidičské oprávnění uděleno.“<sup>6</sup>*

Jak jsem zmínil v předchozí kapitole této práce, školy mají na studenty požadavek vlastnit řidičské oprávnění skupiny B nebo C. Z tohoto důvodu se v této kapitole věnuji pouze požadavkům pro udělení řidičského oprávnění těchto skupin.

---

<sup>5</sup> PILÁRIK, M., PABST, J. *Automobily I: pro obor vzdělání Automechanik*. Praha: Informatorium, s. 35

<sup>6</sup>Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 80, dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361)

Řidičské oprávnění pro skupinu vozidel skupiny B opravňuje jeho majitele k řízení motorových vozidel, jejichž nejvyšší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a jež jsou určena pro přepravu maximálně 8 osob kromě řidiče. Do skupiny C pak patří vozidla, jejichž nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg. Pro potřeby záchranných služeb by pak stačila podskupina C1, která je omezena nejvyšší povolenou hmotností 7 500 kg.

Řidičské oprávnění uděluje příslušný obecní úřad s rozšířenou působností po splnění požadovaných podmínek. Tyto podmínky definuje zákon.

*„Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která*

*a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,*

*b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,*

*c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,*

*d) má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,*

*e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,*

*f) není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,*

*g) není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,*

*h) není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby.“<sup>7</sup>*

Věk pro udělení řidičského oprávnění pro vozidla skupiny B i skupiny C1 je shodně 18 let. Vozidla skupiny C je pak možné řídit od 21 let věku. Řidičské oprávnění skupiny C1 nebo C lze však udělit pouze osobě, která již vlastní řidičské oprávnění skupiny B.

Zdravotní způsobilost posuzuje praktický nebo závodní lékař a vydává tím tak posudek o zdravotní způsobilosti. Pravidelné lékařské prohlídky pak podstupují řidiči, kteří jezdí pod modrými výstražnými světly, tedy řidiči, mající řízení motorového vozidla sjednané v pracovní smlouvě nebo řidiči, provádějící samostatnou výdělečnou činnost řízením motorového vozidla. Dále pak řidiči, mající řidičské oprávnění na vozidla překračující přípustnou hmotnost nad 3 500 kg. Tito řidiči jsou tedy povinni podstoupit pravidelné lékařské prohlídky.

---

<sup>7</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 82, dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361)

Pokud odmítnou, případně se na pravidelnou prohlídku nedostaví, může jim být vykonávání dané pracovní pozice omezeno nebo riskují ztrátu řidičského oprávnění.

Odborná způsobilost se uděluje po úspěšném absolvování testů týkajících se silničního provozu, ale také po úspěšném absolvování praktického výcviku a následném složení praktické zkoušky z řízení motorového vozidla dané skupiny či podskupiny.

### **2.2.3 Vozidla s právem přednostní jízdy**

Tato vozidla, způsob jejich jízdy, práva a povinnosti definuje zákon o provozu na pozemních komunikacích. Vozidla jsou označena speciálním způsobem a mají zákonem specifikované podmínky. Dělí se na dvě základní skupiny – na vozidla označená modrým, nebo modrým a červeným světlem a vozidla označená světlem oranžovým. Vozidla označená oranžovým světlem jsou například vozidla zajišťující dopravní služby, poruchové služby, vozidla převážející nadměrný náklad a další. Pro řidiče, kteří na pozemní komunikaci potkají vozidlo s oranžovým světlem, má toto výstražné světlo spíše informativní funkci, ale zároveň jsou řidiči povinni vozidlu s oranžovým světlem umožnit průjezd, popřípadě zastavit, aby vozidlo s oranžovým majákem mohlo vykonávat svoji pracovní činnost. Oranžový maják dovoluje také několik porušení zákona, aniž by byl řidič takového vozidla postižen. Jedná se především o jízdu do zákazu, jízdu po tramvajovém pásu, jízdu po pěší zóně, omezování plynulosti provozu atd. Vozidla oranžový maják mohou použít v případě, kdy svým počínáním mohou ohrožovat bezpečnost provozu. Hlavním rozdílem mezi modrým a oranžovým světlem je ten, že vozidlům s modrým světlem jsou řidiči povinni vždy umožnit plynulý a bezpečný průjezd, zatímco vozidlům se světlem oranžovým jsou jen povinni umožnit jízdu nebo pracovní činnost podle okolností, popřípadě musí snížit rychlost nebo zastavit vozidlo. Oranžovým světlem může být označeno kterékoli vozidlo, které splňuje požadavky dané zákonem. Oproti tomu vozidla, která mohou být vybavena modrým, nebo modrým a červeným výstražným světlem, popřípadě doplněným o zvláštní zvukové výstražné zařízení, jasně definuje zákon.<sup>8</sup>

*„(2) Zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy mohou být vybavena vozidla*

*a) Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu,*

*b) Vězeňské služby,*

---

<sup>8</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361)

- c) vojenské policie označená podle zvláštního právního předpisu,*
- d) obecní policie, která určí obec,*
- e) používaná Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany, které nejsou součástí Hasičského záchranného sboru České republiky,*
- f) důlní záchranné služby,*
- g) poruchové služby plynárenských zařízení,*
- h) poskytovatele zdravotnické záchranné služby, poskytovatele zdravotnické dopravní služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče,*
- i) ozbrojených sil používaná u vojenských záchranných útvarů pro plnění humanitárních úkolů civilní ochrany,*
- j) celní správy označená podle zvláštního právního předpisu,*
- k) Generální inspekce bezpečnostních sborů označená podle zvláštního právního předpisu,*
- l) zpravodajských služeb při přepravě nosičů utajovaných informací nebo osob, kterým poskytují ochranu.“<sup>9</sup>*

#### **2.2.4 Vozidla ZZS KHK a jejich jízda**

Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje disponuje různými vozidly, která můžeme rozdělit na dva základní typy. Prvním typem jsou osobní vozidla ZZS KHK, která slouží především jako služební vozy inspektorů provozu či jiných zaměstnanců ZZS KHK (nejsou předmětem této práce). Druhým typem jsou vozidla sanitní, která slouží k přepravě pacientů do zdravotnického zařízení a zdravotnických pracovníků na místo události a zpět. Tyto typy vozidel se liší jak svojí velikostí, tak i výkonem motoru. Hlavním a nejčastějším zástupcem sanitních vozidel ZZS KHK jsou vozy značky Volkswagen, následovány jsou značkou Mercedes-Benz. Jako služební vozidla jsou využívány vozy značky Škoda nebo Volkswagen.

Sanitní vozidla Volkswagen Transporter mají dieselový motor o objemu 2,0 l a jeho výkon zvyšují dvě turbodmychadla. Výkon vozidla činí 130 kW. Pro sanitní vozidlo je to dostačující výkon, který pohání všechna čtyři kola. Světla výška vozidla je dvacet čtyři centimetrů pro jízdu nad třicet kilometrů za hodinu, pro vyšší světlu výšku je vozidlo vybavenou vzduchovými měchy, které dokáží vozidlo zvednout výš. Pohotovostní hmotnost vozidla je 2 800 kg.

---

<sup>9</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 41, dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361)

Sanitní vozidlo Mercedes-Benz Sprinter 516 má diesellový motor o objemu 2,2 l s jedním turbodmychadlem a výkonem 120 kW. Vozidlo je s pohonem všech čtyř kol a světlá výška vozidla je třicet centimetrů s možností zvýšení. Pohotovostní hmotnost vozidla je 3 100 kg.

Vozidlo RV Volkswagen Touareg má motor o obsahu 3,0 l s výkonem 176 kW. Hmotnost vozidla činí 2 200 kg. Automobil má pohon na všechna kola a světlá výška vozidla je osmnáct centimetrů na jízdu, avšak v případě potřeby se dá korigovat. Vozidlo disponuje automatickou převodovkou DSG a je tak nejvýkonnějším vozidlem ZZS KHK.

Vozidlo RV Škoda Yeti o objemu motoru 2,0 l, výkonem 125 kW a pohonem všech čtyř kol má pohotovostní hmotnost 1 500 kg a manuální převodovku. Vozidlo má světlou výšku osmnáct centimetrů s možností nastavení.

Pro řízení všech vozidel ZZS KHK postačuje řidičské oprávnění pro skupinu vozidel B, a to je také požadavek této organizace pro nové zaměstnance na pozici řidiče. Není tomu tak ale u všech záchranných služeb. Například Zdravotnická záchranná služba Libereckého kraje disponuje ve svém autoparku vozidly Mercedes-Benz, které z důvodu jiné motorizace, nástavby a zástavby přesahují hranici pro vozidla skupiny B. Tyto sanitní vozy mají pohotovostní hmotnost přes 4 000 kg (podle výbavy). ZZS LK tak na pozici řidiče přijímá pouze držitele řidičského oprávnění pro skupiny vozidel C s náležitou praxí.

Pro jízdu sanitních vozidel ZZS KHK platí kromě zákonných pravidel i interní pravidla organizace. Ta určují řidičům některé další povinnosti a práva s ohledem na naléhavost tísňového volání, tak jak je definuje vyhláška, kterou se provádí zákon o zdravotnické záchranné službě.

## „§ 2

### *Stupně naléhavosti tísňového volání*

*(1) Tísňové volání má tyto stupně naléhavosti: a) první stupeň, jde-li o*

*1. osobu, u které došlo k selhání nebo bezprostředně hrozí selhání základních životních funkcí, nebo*

*2. mimořádnou událost s hromadným postižením osob,*

*b) druhý stupeň, jde-li o osobu, u které pravděpodobně hrozí selhání základních životních funkcí,*

*c) třetí stupeň, jde-li o osobu, které bezprostředně nehrozí selhání základních životních funkcí, ale jejíž stav vyžaduje poskytnutí zdravotnické záchranné služby*



*d) čtvrtý stupeň, nejde-li o případy uvedené pod písmeny a) až c), pokud operátor zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska rozhodne o vyslání výjezdové skupiny.*

*(2) Operátor zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska vysílá výjezdové skupiny na místo události podle stupně naléhavosti tísňového volání, a to v pořadí od prvního stupně naléhavosti. V případě prvního stupně naléhavosti tísňového volání je na místo události přednostně vyslána nebo přesměrována nejbližší dostupná výjezdová skupina; je-li touto výjezdovou skupinou výjezdová skupina rychlé zdravotnické pomoci, je na místo události současně vyslána nebo přesměrována výjezdová skupina rychlé lékařské pomoci.*

*(3) Při převzetí tísňového volání s vyhodnoceným stupněm naléhavosti od zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska jiného poskytovatele zdravotnické záchranné služby se přejímá již určený stupeň naléhavosti.*<sup>10</sup>

Interní směrnice ředitele ZZS KHK dále upravuje maximální možnou rychlost a použití výstražných světel a zvláštního zvukového zařízení v průběhu výjezdu.

Naléhavost N1 je naléhavost nejvyšší priority, kdy po celou dobu jízdy musí být zapnuta všechna výstražná znamení upozorňující řidiče okolního provozu. To znamená, že sanitní vozidlo musí mít zapnuté modré výstražné majáky a výstražnou sirénu po celou dobu jízdy.

Rychlost jízdy v této urgentní naléhavosti není omezena a záleží pouze na řidiči ZZS, jak rychle je schopen jet. Samozřejmě, že řidič musí mít na paměti život svůj i kolegův a vybavení sanitního vozidla.<sup>11</sup>

Naléhavost N2 je oproti N1 rozdílná v tom, že řidič ZZS má omezenou rychlost. Může si dovolit jet o třicet kilometrů za hodinu více, než je zákonem povolená maximální rychlost daného úseku. To znamená, že tam, kde je maximální povolená rychlost padesát kilometrů za hodinu, může řidič ZZS v naléhavosti N2 jet rychlostí osmdesát kilometrů za hodinu. Po celou dobu musí mít zapnuté výstražné majáky a použití výstražné sirény je na jeho vlastním uvážení.<sup>12</sup>

Naléhavost N3 je typ urgency, při níž dispečink vyhodnotil situaci tak, že nejde o bezprostřední ohrožení života a není potřeba, aby posádka vozidla ZZS zbytečně riskovala.

---

<sup>10</sup> Vyhláška č. 240/2012 sb., Vyhláška, kterou se provádí zákon o zdravotnické záchranné službě, § 2, dostupné z [www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-240](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-240)

<sup>11</sup> Směrnice ředitele č.14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>12</sup> Směrnice ředitele č.11/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

V dané situaci sanitní vozidlo nemá zapnutý modrý výstražný maják ani výstražnou sirénu a dodržuje dané silniční předpisy. Ovšem pokud by situace v provozu neumožňovala vozidlu ZZS dodržet zákonný limit dojezdu na místo události, smí řidič použít výstražná světla na dobu nezbytně nutnou k překonání neočekávané silniční komplikace.<sup>13</sup>

Poslední a nejméně naléhavá urgence je naléhavost N4, kdy nejde v první řadě o záchranu lidského života a jedná se například o asistenci při ohledání zesnulé osoby. V dané naléhavosti vozidlo ZZS nemá zapnutý maják ani sirénu a dodržuje předpisy silničního provozu.

### **2.2.5 Jízdní vlastnosti motorových vozidel**

Jízdní vlastnosti motorových vozidel se různí podle jejich typu. Jak již bylo zmíněno v této práci, Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje disponuje několika typy vozidel, která můžeme rozdělit do dvou velkých skupin, a to podle hnané nápravy. Typ hnané nápravy je pro nás základním rozdělením pro informovanost ohledně chování vozidla na silnici, řešení krizových situací a bezpečné jízdy s daným typem vozidla.

Vlastnosti motorového vozidla jsou buď dané výrobcem, nebo získané technickým stavem vozidla a jeho údržbou. Vlastnosti dané výrobcem nelze změnit. Jedná se o typ hnané nápravy, odpružení, výkon, rozložení váhy vozidla a tak podobně. Tyto vlastnosti nemůže řidič ovlivnit, může je pouze očekávat a předcházet tak ztrátě kontroly nad vozidlem. Vlastnostmi získanými mám na mysli ty vlastnosti, které může řidič ovlivnit. Jsou to například hloubka dezénu pneumatik, kvalita pneumatik, typ pneumatik, rozdílnost pneumatik na přední a zadní nápravě, kvalita tankovaného paliva a pravidelná kontrola technického stavu vozidla.<sup>14</sup>

Při pravidelné kontrole vozidla se zjišťuje správné množství oleje v motoru vozidla, v servu řízení a správné nahuštění pneumatik. Vše dohromady zajišťuje správné fungování vozidla, jeho ideální chování na silnici, předcházení nehodám, správné chování vozidla v krizových situacích a celkově bezpečnou jízdu s vozidlem.<sup>15</sup>

Bezpečnou jízdou se rozumí jízda přiměřená našim vlastním dovednostem, zkušenostem a vlastnostem našeho vozidla. Bezpečnou jízdou se rozumí maximální soustředění na dopravní situaci okolo nás, sledování okolního provozu a předvídání možnosti náhlé změny v provozu. Na řidiče záchranné služby je kladen větší tlak než na okolní řidiče, a to z důvodu vyšší rychlosti, předjíždění, používání zvláštních světel modré barvy a hlavně nutnosti neustálé

---

<sup>13</sup> Příkaz ředitele č. 4/2011, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>14</sup> Pilárik, Pabst, *Automobily I.*, 2014, s. 37-39

<sup>15</sup> Weigel, *Autoškola: pravidla, značky, testy.*, 2010, s. 98-105

kontroly situace v patientském prostoru. Řidič se musí plně soustředit na provoz na pozemní komunikaci, zároveň však musí vědět, co právě dělá jeho kolega v zadní části vozidla. Pokud záchranář vzadu ve vozidle stojí a stará se o pacienta, je zřejmé, že řidič nesmí náhle a prudce brzdit nebo prudce zatáčet. Důležité je i dodržení bezpečné vzdálenosti od vozidel před sanitou, aby mohl v případě nutnosti bezpečně zastavit sanitu bez kolize. Pokud vozu ZZS okolní řidiči neumožní bezpečný a plynulý průjezd, musí mít řidič dostatek času na zareagování a případné zastavení.

*„Bezpečná vzdálenost a její odhad během jízdy není snadný, ale existuje jednoduchá metoda, použitelná při každé rychlosti. Nazývá se „metoda dvou vteřin“. Určeme si na pravé straně vozovky zřetelné místo, například dopravní značku nebo sloup a v okamžiku, kdy vozidlo před námi bude zvolené místo míjet, začneme volně počítat: „jedenadvacet, dvaadvacet“. Pokud míjíme určené místo až po dvou odpočítaných vteřinách, máme bezpečnou vzdálenost od vozu jedoucího před námi. Jestli však ještě počítáme a už míjíme zvolené místo, jedeme nebezpečně blízko a měli bychom vzdálenost od vozidla před námi zvětšit.*

*Uvedená metoda platí u vozidla, které má v pořádku brzdy a pohybuje se na suché vozovce. Vlivem vody, sněhu ledu a bláta bude však naše brzdová dráha několikanásobně delší. O kolik? To zjistíme nejlépe až v praxi... nebudme však překvapeni, že někdy v zimním období budeme muset při počítání nějakou tu vteřinu přidat navíc.“<sup>16</sup>*

Bezpečná vzdálenost je důležitá i mezi vozidly ZZS při výjezdu RZP a RV, která jedou společně na místo zásahu, nebo v průběhu transportu pacienta do zdravotnického zařízení. V průběhu transportu pacienta pak řidič RV v ideálním případě najíždí do křižovatky, zastaví a umožní vozidlu RZP bezpečný průjezd. Za křižovatkou vozidlo RZP opět předjíždí, aby mu nadále dělal místo k bezpečnému projetí. Řidič vozidla RV musí mít na paměti, že vozidlo RZP jedoucí vyšší rychlostí v těsné blízkosti za ním, má delší brzdovou dráhu nežli vůz RV. Neměl by tedy prudce brzdit, aby řidič RZP měl dostatek času na reakci a zvládl bezpečně zastavit. Řidič vozu RZP musí taktéž počítat se svojí delší brzdovou dráhou a menší obratností vozidla ZZS. Řidič RZP si tedy musí nechat dostatečnou vzdálenost k bezpečnému zastavení vozu, také se musí vypořádat s větším stresem, který se vyskytuje, pokud jedou vozidla blízko u sebe.

---

<sup>16</sup> WEIGEL, O. *Autoškola: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, str. 100

Jedná se tedy o úzkou spolupráci obou řidičů vozidel ZZS, kdy oba musí předvídat neočekávaný scénář, který může nastat. Řidič RV nesmí prudce brzdit a musí si hlídat sanitní vozidlo ve zpětném zrcátku, aby mohl v případě nutnosti reagovat na za ním jedoucí vozidlo RZP.

Naopak vozidlo RZP musí mít dostatečnou vzdálenost a předvídat výskyt kolon a neočekávaných krizových situací a svojí jízdou nesmí zapříčinit střet vozidel ZZS KHK.

Krizové situace, především smyk a aquaplaning, lze předvídat. Aquaplaning je krizová situace, do které se vozidlo může dostat při dešti a na mokré vozovce. Jde o neschopnost pneumatiky odvádět přebytečnou vodu z důvodu rychlosti, malé hloubky dezénu pneumatik, nesprávného nahuštění pneumatik či absence odvodních drážek na pneumatice. Odvodní drážky jsou součástí většiny pneumatik a slouží právě odvádění vody, aby vozidlo neztratilo kontakt s vozovkou. Při vysoké rychlosti se může stát, že pneumatika již není schopna odvádět přebytečnou vodu.

Mezi pneumatikou a vozovkou se sníží tření, a toto snížení tření má za následek smyk a následnou krizovou situaci, kterou musí řidič řešit. Proto by měl možnost vzniku aquaplaningu řidič předvídat a předcházet tak nebezpečné situaci na vozovce.<sup>17</sup>

Smyk na sněhu, ledu nebo špinavé vozovce, to vše jsou možnosti, které mohou řidiče potkat na pozemní komunikaci. Jde opět o snížení tření mezi vozovkou a pneumatikou z důvodu přítomnosti sněhu, ledu, prachu nebo jiných nečistot. Samozřejmě, že nejhorší smyk je na ledu, který se velmi těžko koriguje a je nejsložitější pro udržení kontroly nad vozidlem. Jde hlavně o to, že led má nižší přilnavost oproti sněhu, na kterém mají pneumatiky vyšší přilnavost. Stejně tak kontakt pneumatiky se špinavou vozovkou se dá mnohem lépe korigovat než na ledu. Všechny tyto případy jsou závislé na kontaktu pneumatiky s vozovkou nebo ideálním tření, které nesmí být příliš nízké, aby se vozidlo dalo pár jednoduchými manévry zkorigovat.<sup>18</sup>

Jak bylo již zmíněno dříve, u vozidel Volkswagen a Škoda, které jsou ve výbavě Zdravotní záchranné služby Královéhradeckého kraje, která mají hnanou primárně přední nápravu, nás může potkat převážně smyk nedotáčivý. Smyk nedotáčivý je ten typ smyku, kdy se přední kola smýkají po vozovce, vozidlo nezatáčí do potřebného směru a pokračuje rovně vpřed. Kola vozidla jsou sice vytočená, ale vlivem ztráty kontaktu pneumatiky s vozovkou jde tzv. auto do smyku.

---

<sup>17</sup> Weigel, *Autoškola: pravidla, značky, testy.*, 2010, s. 101

<sup>18</sup> Weigel, *Autoškola: pravidla, značky, testy.*, 2010, s. 105

Tento typ smyku vyrovnáme tím, že ubereme plyn, sešlápneme spojku a kola necháme natočená stále stejně ve směru požadované jízdy. Sešlápnutí brzdového pedálu nemá v tomto případě žádný smysl a je spíše i nežádoucí, protože může celkovou situaci zhoršit. Tyto jednoduché úkony nám pomohou zvládnout krizovou situaci a projet zatáčku. Pro bezpečnou jízdu by bylo ideální tuto situaci předvídat, aby vůbec nenastala a řidič ZZS nemusel krizovou situaci řešit. Bezpečné zvládnutí závisí i na předpokladu, že na silnici bude dostatek místa pro zvládnutí manévru. Může se stát, že řidič zareaguje pozdě, v protisměru pojede jiný automobil a smyk zapříčiní čelní střet těchto dvou vozidel s možnými fatálními následky. Proto musí být řidič ZZS opravdovým profesionálem, který předvídá krizové situace a snaží se je omezit na minimum, aby okolní řidiče jen omezil a nijak je neohrozil svým počínáním na pozemní komunikaci.



Obrázek 1: Smyk nedotáčivý<sup>19</sup>

Oproti tomu má vozidlo Mercedes-Benz, které je taktéž ve výbavě Zdravotní záchranné služby Královéhradeckého kraje, smyk přetáčivý. Přetáčivý smyk má za následek, že vozidlo Mercedes-Benz, s převážně poháněnou zadní nápravou, se při najetí do zatáčky chová tím způsobem, že vozidlo zatačí, ale až příliš. To má za následek otočení vozidla až o sto osmdesát stupňů. Vozidlo je schopné zatočit, ale zadní hnaná náprava se smýká v odstředivém směru

<sup>19</sup> Smyk nedotáčivý, *kvalitnivyuka.cz* (online), 2018, dostupné z: <http://www.kvalitnivyuka.cz/jak-zvladnout-smyk/>

a předjíždí tak přední část vozidla. Tato situace opět nastane z důvodu snížení tření mezi vozovkou a pneumatikou, která již není schopna kontaktu s vozovkou. Tuto krizovou situaci řešíme ubráním plynu, sešlápnutím spojkového pedálu a vytočením předních kol proti směru zatáčení. Otočení kol proti směru požadované jízdy je zásadní změnou oproti smyku nedotáčivému. Přetáčivý smyk je složitější na korekci vozidla a vyžaduje větší zkušenosti řidiče.



Obrázek 2: Smyk přetáčivý<sup>20</sup>

Není však v moci autoškoly, aby řidiče připravila na všechny možné situace. Korekce smyku se nejlépe učí praxí. Praxe je důležitou dovedností řidiče pro předcházení a správné zvládnutí situace. Pro zdokonalení řídicích dovedností zajišťuje zaměstnavatel různá školení a kurzy. Důležitá je i iniciativa řidiče, který může sám podstoupit tzv. školy smyku a jiné kurzy řízení. Sám řidič musí vědět, jaké jsou jeho schopnosti a kde má své nedostatky. U řešení každé krizové situace je důležité nezmatkovat a zachovat si chladnou hlavu. Většinou nehoda vzniká následkem selhání lidského faktoru. Nikdy není důležité být na místě co nejrychleji, ale hlavně se v pořádku dostat na místo, což platí i o cestě z místa na cílové pracoviště.

<sup>20</sup> Smyk nedotáčivý, *kvalitivyuka.cz(online)*, 2018, dostupné z: <http://www.kvalitivyuka.cz/jak-zvladnout-smyk/>

### 2.3 Adaptační proces řidiče ZZS KHK

Adaptační proces je povinný pro všechny nastupující zaměstnance Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje a upravuje ho Směrnice ředitele č. 14/2016. „*Směrnice upravuje délku, průběh a řádné zakončení procesu adaptace nově přijatých nelékařských zdravotnických pracovníků (NLZP) a pracovníků Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje (ZZS KHK), kteří si zvýšili kvalifikaci ve formě pregraduálního a/nebo postgraduálního studia.*

*Účelem směrnice je nastavit individuální adaptační proces (AP) a proces zapracování pro plnohodnotné samostatné nasazení do výjezdů. Dále směrnice stanovuje požadované výstupy adaptačního procesu, včetně kontrolních kritérií. Směrnice definuje odpovědnost vedoucích pracovníků a Vzdělávacího a výcvikového střediska (VVS) za celou realizaci adaptačního procesu.*

*Cílem adaptačního procesu je poznat, prověřit, zhodnotit, doplnit, prohloubit a rozšířit schopnosti, dovednosti a znalosti NLZP k uplatnění pro praxi. S průběhem a kritérii hodnocení procesu je každý NLZP seznámen při nástupu.“<sup>21</sup>*

Řádná délka adaptačního procesu je stanovena na tři měsíce, mimořádná lhůta pak až v délce šesti měsíců. Na adaptačním procesu se podílí odpovědní pracovníci personalistiky a mzdového úseku, vedoucí pracovníci zdravotnického úseku, vedoucí záchranáři a střediskoví instruktoři, pracovníci úseku vzdělávacího a výcvikového střediska a vedoucí pracovníci administrativních oblastí. Pro řádné ukončení musí uchazeč prokázat své teoretické a praktické znalosti z legislativy, vnitřních předpisů organizace, organizační a provozní problematiky ZZS, standardů, daných kompetencí, připravenost na mimořádnou událost a musí mít řádně ukončené testy. Dále musí uchazeč prokázat znalosti z oblasti první pomoci, z provozního řádu v radiokomunikaci a radioprovozu, zásady spolupráce s dalšími složkami integrovaného záchranného systému. Řidič musí také prokázat své znalosti ohledně kardiopulmonální resuscitace, včetně zvládnutí práce s ručním křísícím vakem. Po řidiči se vyžaduje znalost sanitního vozidla i všeho, co se týká údržby, dále použití a jízdy pod modrým výstražným světlem s výstražnou sirénou a znalostí pravidel a předpisů BOZP a požární ochrany.

Po dobu adaptace v prvním měsíci je uchazeč ve vzdělávacím centru ZZS a nemá nárok na osobní ohodnocení.

---

<sup>21</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

Po uplynutí jednoho měsíce je přesunut na cílové pracoviště, kde je školen vedoucím řidičem, vedoucím záchranářem nebo střediskovým instruktorem, popřípadě jimi určeným zástupcem. V dalším průběhu pak jde o postupné stupňování nároků na jízdu podle naléhavosti. Výjezdy, které absolvuje řidič pod vedením školitele, si zapisuje do formuláře a přikládá je k dokumentaci, která se předává vedoucímu dopravy k posouzení nájezdu. Na základě hodnocení navrhují zodpovědní pracovníci konec adaptace. Souhlas s ukončením a veškerá dokumentace se archivuje na pracovišti personalistiky a mezd.

Na pozici řidiče může nastoupit i student oboru Zdravotnický záchranář, který byl přijat na základě směrnice o přijímání zaměstnanců. Zahajuje adaptační proces dohodou o bezplatné stáži. Stáž je realizována prostřednictvím VVS. Následně na cílovém pracovišti se adaptuje pouze na pozici řidič. Proces je obdobný jako v předchozím bodě a je ukončený zkouškou před hodnotící komisí. Výsledek zkoušky dokumentují členové komise do tiskopisu „Plán adaptačního procesu“.<sup>22</sup>

První měsíc adaptace na pozici řidič probíhá ve středisku v Hradci Králové, kde se uchazeč seznamuje s vozidly ZZS. Dochází na dvanáctihodinové denní směny, vždy pod vedením školitelů. V průběhu celého procesu adaptace je účastník povinen se aktivně zapojovat do všech vzdělávacích akcí. Během prvního měsíce se prezenční nebo kombinovanou formou seznamuje se základní legislativou vztahující se k ZZS, s vnitřními příkazy, směrnicemi a pokyny organizace. Probíhá výuka procesuálních a výkonových standardů pro NLZP a také jejich nácvik. Uchazeč se seznamuje s vybavením sanity, obsluhou techniky, včetně transportního programu. Absolvuje i informační exkurzi na LZS a KZOS a následně hodnotí získané znalosti z daných exkurzí. Absolvuje vstupní pohovor s vedoucím dopravy, včetně testovací jízdy, a je seznámen s postupem v případě dopravní nehody sanitního vozidla.

V rámci prvního měsíce se účastní výjezdů na sedadle spolujezdce, kde sleduje podmínky městského provozu, chování účastníků silničního provozu a řešení nestandardních situací řidičem ZZS. Během samostudia se učí znění zákona o silničním provozu, a to především částí zákona vztahující se k vozidlům s právem přednostní jízdy.<sup>23</sup>

Druhý měsíc adaptace je vedení oprávněno učinit změny v adaptaci na základě hodnocení a návrhu školícího pracovníka, pro účastníka adaptace to může mít za následek přeřazení na jiné pracoviště nebo prodloužení délky adaptace. Přeřazení na jiné pracoviště může být

---

<sup>22</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>23</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje



provedeno i na žádost vedoucího pracovníka daného pracoviště z důvodu nedostatku personálu. V druhém měsíci uchazeč řídí sanitní vozidlo z nemocničního střediska zpět na základnu a následně se učí couvat do garáže. Má povoleno – se souhlasem školitele – řídit i na výjezdech N3 a N4. Všechny absolvované výjezdy za volantem ZZS si uchazeč opět zapisuje do tabulky a přikládá k dokumentům adaptace. Ke konci druhého měsíce, po schválení školitelem, může řídit vozidlo i při transportu pacienta z místa zásahu do cílového zdravotnického zařízení v režimu N2.

Třetí, a pokud instruktoři neusoudí jinak i poslední, měsíc adaptace na ZZS se uchazeč plně zapojuje do komplexního pracovního procesu daného střediska. Má možnost pracovat se všemi pracovníky základny, tedy nejen s vedoucím záchranářem a střediskovým instruktorem na základě pověření. Absolvuje již všechny typy výjezdů – i s naléhavostí N1, a to jak cestou k zásahu, tak i do cílového zdravotnického zařízení a zpět na základnu ZZS. Je již připraven k ukončení adaptace a k následné samostatné práci řidiče. K závěrečné zkoušce adaptace přikládá dotazník o předpokladech k práci řidiče ZZS a celkový hodnotící dotazník, vyplněný střediskovým instruktorem. Tyto dotazníky jsou součástí Směrnice č. 14/2016. Nedílnou součástí hodnocení jsou i hodnocení mezilidských vztahů a aktivita při zapojení v rámci výjezdů ve směnách se školiteli.<sup>24</sup>

### **2.3.1 Kurzy pro řidiče ZZS KHK**

Ukončením adaptačního procesu však nekončí vzdělávání zaměstnanců na pozici řidiče vozidla ZZS KHK. Účast na kurzech a rozšiřování zkušeností patří k základním povinnostem práce řidiče a každý řidič ZZS KHK musí taková školení, popřípadě kurzy, absolvovat. Řidiči ZZS mají svá specifická školení a ZZS KHK pro své řidiče připravila například kurz bezpečné jízdy. Tento kurz je povinný a v průběhu několika příštích měsíců tak všichni řidiči získají na polygonu v Hradci Králové nové zkušenosti, které uplatní v praxi při řešení krizových situací na pozemní komunikaci i mimo ni. Získání nových zkušeností a určení správného řešení je důležitou povinností řidiče. Jde především o kurzy řízení pod modrými světly, kurzy bezpečné jízdy, kurzy smyku atd. Ale takovéto kurzy nejsou jen pro zaměstnance IZS, ale mohou je navštívit i lidé, kteří nejsou zaměstnaní ve složkách IZS, např. studenti nebo absolventi zdravotnických škol, kteří si chtějí rozšířit své zkušenosti a znalosti. Ne všechny školy, které vyučují obor Zdravotnický záchranář, nabízí kurz řidičských dovedností. Studenti těchto škol

---

<sup>24</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

by měli z vlastní iniciativy absolvovat obdobné kurzy a školení, obzvláště v případě zájmu pracovat na pozici řidiče.

Kurzy řízení vozidel pod modrými světly slouží pro školení řidičů ve složkách IZS. Na daných kurzech se řidiči učí strategii jízdy vozidlem s modrými výstražnými světly. V rámci kurzu se řidiči učí jak praktickým dovednostem, tak i těm teoretickým. Je kladen velký důraz na orientaci v legislativních základech a případných dopadech chování řidiče. Jde ale především o správnou taktiku jízdy, efektivní a bezpečnou pro všechny členy posádky a účastníky silničního provozu.

Názorná videa a následný rozbor krizových situací soudními znalci ukazují účastníkům kurzu možný dopad špatně zvoleného řešení krizové situace. Jde především o snahu předcházet chybám a poučit se z minulých chyb jiných řidičů, kteří za své počínání nesou následky.

***„Modrý maják může mnoho pravidel porušit, ale nese nejvyšší zodpovědnost za bezpečnost.“<sup>25</sup>***

Kurzy bezpečné jízdy mají řidiče naučit správným a bezpečným reakcím v krizových situacích. Kurzy jsou většinou jednodenní, případně dvoudenní akcí, kde se řidiči učí jak teorii, tak i praxi. Existují i kurzy bezpečné jízdy, které po zaplacení zbaví řidiče tří bodů v bodovém registru řidičů. Účastníci musí plnit pokyny lektorů, vlastnit příslušné řidičské oprávnění, strpět případné ověření technické způsobilosti vozidla a popřípadě i dechovou zkoušku. Takovýto kurz je ideální pro další rozšíření řidičových dovedností a pro nezkušené řidiče je dobrým začátkem k praxi řidiče na pozemní komunikaci.

## **2.4 Adaptační proces zdravotnického záchranáře ZZS KHK**

Adaptační proces na pozici zdravotnického záchranáře je, co se týká doby trvání, stejný jako u řidiče, ale náplň adaptace je odlišná. Také tento proces upravuje směrnice ředitele. Směrnice udává, jaká je pracovní náplň uchazeče v jednotlivém měsíci. Stejně jako u adaptačního procesu na pozici řidiče se na procesu podílí zodpovědní pracovníci personalistiky a mzdového úseku, vedoucí pracovníci zdravotnického úseku, vedoucí záchranáři a střediskoví instruktoři, pracovníci úseku vzdělávacího a výcvikového střediska a vedoucí pracovníci administrativních oblastí. Pro řádné ukončení procesu musí uchazeč splnit praktické a teoretické předpoklady k závěrečné zkoušce na základě shody pracovníků za průběh adaptace zodpovědných. Prokázat musí znalosti z oblasti legislativy a vnitřních předpisů, organizace a provozu ZZS, léčebných

---

<sup>25</sup> (S-Drive Modré majáky [online]. Dostupné z: <https://www.s-drive.cz/kurzy/modre-majaky/>)

standardů, svých kompetencí, první pomoci, radiokomunikace, komunikace s ostatními složkami IZS, zásadami s pořízením a nakládáním se zdravotnickou dokumentací a zásadami zacházení s omamnými látkami. Dále pak prokázání praktických dovedností týkající se kardiopulmonální resuscitace, kvalitní komprese hrudníku, umělé plicní ventilace ručním křísicím vakem, prokázání připravenosti na mimořádnou událost nebo hromadné neštěstí a samozřejmě i pravidla BOZP a požární ochrany.<sup>26</sup>

*„Hodnotící komise se stává ze stálých členů a členů přizvaných. Setkání hodnotící komise vdaný termín iniciuje doložené písemné hodnocení s návrhem na ukončení adaptačního procesu. Setkání koordinuje vedoucí VVS. Stálými členy hodnotící komise jsou: náměstek NLZP, vedoucí VVS, vedoucí záchranář a střediskový instruktor.*

*Přizvanými členy hodnotící komise je vedení organizace, vedení administrativní oblasti, vedoucí lékař výjezdového stanoviště, pracovníci úseku hodnocení kvality.“<sup>27</sup>*

Adaptační proces začíná dnem podepsání bezplatné smlouvy nebo dnem dle pracovní smlouvy, pokud má uchazeč podepsanou pracovní smlouvu. Nárok na osobní ohodnocení má až v druhém měsíci adaptace. Uchazeč dochází pouze na denní dvanáctihodinové směny pod vedením školitele a až v posledním měsíci adaptace může být adaptace realizována pověřeným pracovníkem, který má způsobilost k výkonu povolání bez odborného dohledu.<sup>28</sup>

První měsíc adaptace na pozici záchranář se, stejně jako na pozici řidič, seznamuje se základní legislativou k ZZS, s vnitřními příkazy, směrnicemi a pokyny organizace. Učí se navíc i standardům pro NLZP, nácviku mimořádné události a seznámení s obsahem kontejneru na mimořádnou událost. Od vedoucího VVS dostává zadání odborné písemné práce, kterou musí zpracovat do konce adaptačního procesu a u zkoušky ji před hodnotící komisí bude prezentovat. Seznamuje se s vedením zdravotnické dokumentace v situacích zadaných školitelem. Učí se nácviku předávání pacienta personálu cílového zdravotnického zařízení. Seznamuje se s harmonogramem práce, včetně hygienicko-epidemiologického řádu organizace. Dále musí zvládnout ředění desinfekcí, zásady komunikace s KZOS a manipulaci techniky související s prací záchranáře.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Směrnice ředitele č.14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>27</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>28</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

<sup>29</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

Ve druhém měsíci adaptace lze, dle případného rozhodnutí školitelů, prodloužit adaptační proces nebo přeradit uchazeče na cílové středisko. Průběžné hodnocení uchazeče záchranáře je pak realizováno formou hodnotícího pohovoru s vedoucím záchranářem střediska nebo střediskovým instruktorem, a to prověřením uchazečových teoretických znalostí a praktických dovedností. Minimálně jednou měsíčně se provádí takovéto hodnocení, které musí být zapsáno do příloh „Hodnocení adaptačního procesu“.

Třetí měsíc se již plně zapojuje uchazeč do chodu výjezdové skupiny ZZS a je schopen samostatnosti s možností konzultace s lektory adaptačního procesu.

Má také možnost pracovat se všemi pracovníky základny, absolvuje výjezd za přítomnosti inspektora provozu. Hlavními indikátory správné adaptace jsou taktéž dobré mezilidské vztahy se začleněním do cílové výjezdové základny, zapojení do všech výjezdů, podílení se na rozhodovacích procesech o směřování a terapii. Koncem měsíce je tedy již připraven plně samostatný záchranář a vedoucí záchranář střediska uděluje souhlas s ukončením adaptace. Po souhlasu a vyplnění všech potřebných dokumentů je vybrán termín závěrečné zkoušky adaptačního procesu. K závěrečné zkoušce přikládá žadatel vypracovanou práci, která mu byla zadána v prvním měsíci a obhajuje ji před hodnotící komisí. Poté je zkoušen z odborných teoretických znalostí – poskytování přednemocniční neodkladné péče – zkouškou z praktického scénáře.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Směrnice ředitele č. 14/2016, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje

## 3 PRAKTICKÁ ČÁST

V této části bakalářské práce se věnuji definici výzkumných otázek, které poté zodpovím pomocí provedeného dotazníkového výzkumu. Cílem bylo ověřit znalosti a zkušenosti studentů oboru Zdravotnický záchranář v oblasti řízení motorových vozidel. Jak bylo napsáno v úvodu této práce, předpokladem byla rozdílná náplň studia i zkušeností absolventů v této oblasti.

### 3.1 Výzkumné otázky

1. Bude mít alespoň pět škol s oborem Zdravotnický záchranář v osnovách výuky zařazen kurz řídičských dovedností?
2. Jaké zkušenosti s řízením vozidla mají studenti 3. ročníku oboru ZZ?
3. Budou mít všichni studenti oboru Zdravotnický záchranář povinnost vlastnit řídičské oprávnění pro skupinu vozidel B?
4. Zodpoví alespoň 50 % respondentů dotazníkového výzkumu správně všechny znalostní otázky?
5. Bude alespoň 50 % respondentů dotazníkového výzkumu přesvědčeno o své připravenosti k řízení vozidla ZZS?

### 3.2 Specifikace výběrového souboru

Vybranou skupinou respondentů dotazníkového šetření byli studenti třetích ročníků škol s oborem Zdravotnický záchranář. S žádostí o povolení provedení výzkumu byly osloveny konkrétně následující školy:

- Západočeská univerzita v Plzni
- České vysoké učení technické v Praze
- Vyšší odborná škola zdravotnická a Střední škola zdravotnická, Ústí nad Labem
- Masarykova univerzita Brno
- Ostravská univerzita, Ostrava
- Technická univerzita v Liberci
- Univerzita Palackého v Olomouci
- Univerzita Pardubice
- Vysoká škola zdravotnická, o. p. s., v Praze 5
- Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Z Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích se ani po opakovaných urgencích nepodařilo získat povolení k výzkumu a studenti této školy se tak nezúčastnili dotazníkového průzkumu. Na ostatních školách byl po schválení provedení výzkumu příslušným pracovníkem školy

dotazník distribuován elektronickou cestou. Potvrzené žádosti o provedení výzkumu jsou přiloženy jako přílohy této práce. Na základě přímého odkazu dotazník navštívilo celkem 231 osob. Správně vyplněných dotazníků pak bylo celkem 136, což představuje 58,9 % návštěv.

### **3.3 Metodika výzkumu**

Dotazníkový výzkum pro praktickou část bakalářské práce byl realizován pomocí polostrukturovaného dotazníku. Tento dotazník vlastní tvorby obsahuje celkem 17 otázek. Z těchto otázek je jedna otázka otevřená (č. 2), jedna polouzavřená (č. 9) a 15 uzavřených. U dvou otázek (č. 5, č. 9) byla respondentům dána možnost zvolit více odpovědí. U zbylých otázek byl předpoklad výběru pouze jedné odpovědi. Při vyhodnocování dotazníku bylo zjištěno pochybení v zadání jedné z otázek (č.16), kdy z možných odpovědí byly dvě správné. V tomto případě tak musely být jako správné brány obě možnosti.

Dotazník lze rozdělit na tři části. V první, úvodní části dotazníku, jsou dvě identifikační otázky, které specifikují pohlaví respondenta a studovanou školu. Druhá část dotazníku je zaměřena na zkušenosti respondentů s řízením motorového vozidla a jejich získáváním v průběhu studia. Poslední část dotazníku zjišťuje chování respondentů v konkrétních situacích a znalosti vybavení vozidel ZZS.

Dotazník byl odeslán na studijní oddělení s prosbou o potvrzení s výzkumem. Prostřednictvím studijního oddělení byl studentům odeslán odkaz na portál SURVIO, kde studenti přistoupili k vyplnění dotazníku. Portál SURVIO zajišťuje anonymitu respondentů a také byl nastaven časový limit pro vyplňování dotazníku. Čas byl nastaven na 20 minut, aby se respondentům zabránilo v případném vyhledávání vědomostních otázek. Dotazník byl na jednotlivých školách studentům zpřístupněn v období od 19.03.2019 do 30.04.2019.

Předvýzkum byl proveden pouze mezi 15 zaměstnanci ZZS, kteří jsou maximálně dva roky po ukončení studia. Bohužel ani během předvýzkumu nebylo zjištěno špatné položení otázky č. 16, toto bylo zjištěno až při zpracovávání většího počtu dotazníků.

### 3.4 Vyhodnocení dotazníkového výzkumu

V této kapitole jsou vyhodnocena data získaná v průběhu dotazníkového výzkumu. Každé otázce je přiřazena podkapitola, obsahující zadání otázky, v případě znalostních otázek správná odpověď v možných odpovědích zdůrazněna tučným písmem, včetně zpracování všech došlých odpovědí. Ke grafickému zobrazení je, pokud je to účelné, použito sloupcových nebo koláčových grafů. Jedná se pouze o sumarizaci výsledků, získaných z dotazníkového šetření. Vyvozování závěrů z těchto údajů je obsahem následujících kapitol.

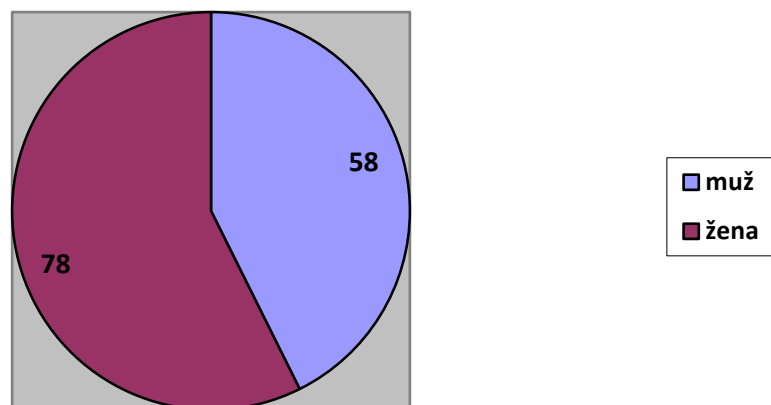
#### Otázka č. 1

*„Jaké je Vaše pohlaví?“*

Možné odpovědi:

- a) muž
- b) žena

**Pohlaví respondentů**



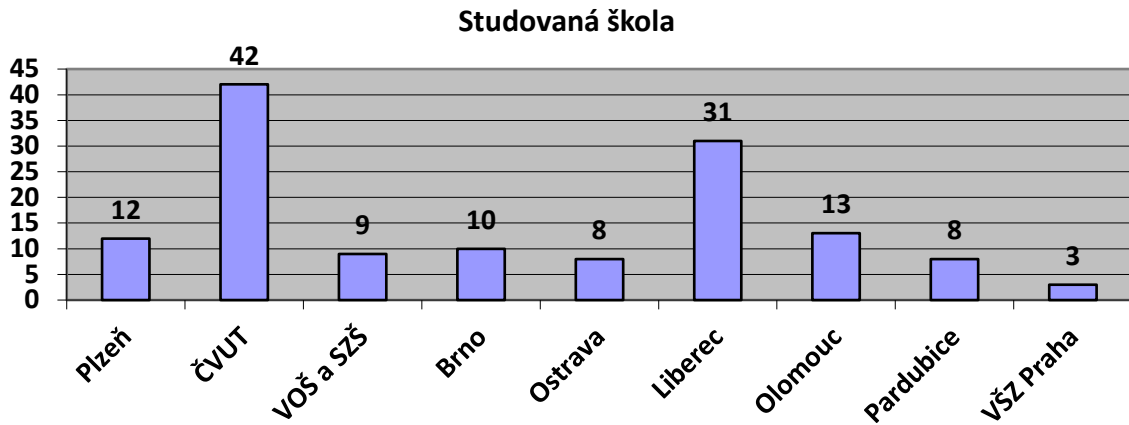
*Obrázek 3: Graf pohlaví respondentů*

Na obrázku číslo tři je vidět, že z celkového počtu 136 posuzovaných dotazníků byla v 58 (42,6 %) případech uvedena možnost „a) muž“. Ve zbývajících 78 (57,4 %) případech byla uvedena odpověď „b) žena“.

## Otázka č. 2

„Uveďte název školy, kterou studujete.“

Rozdělení respondentů ukazuje následující graf.



Obrázek 4: Graf studovaných škol

Obrázek číslo 4 vypovídá o souboru 136 respondentů z devíti škol s oborem Zdravotnický záchranář. Jak bylo již zmíněno výše, z taktéž oslovené Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích se nezúčastnil žádný ze studentů.

## Otázka č.3

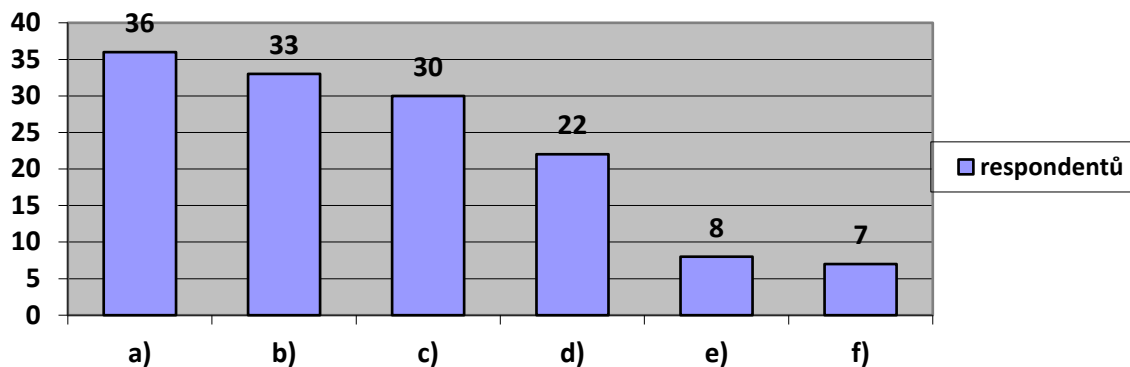
„Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění pro osobní automobil.“

Možné odpovědi:

- a) pět let a více
- b) čtyři roky
- c) tři roky
- d) dva roky
- e) jeden rok
- f) ještě nejsem držitelem řidičského oprávnění na automobil



### Délka držení řidičského oprávnění



Obrázek 5: Graf délka držení řidičského oprávnění

Z obrázku číslo 5 je patrné, že pět a více let vlastní řidičské oprávnění pro osobní automobil 36 respondentů (26,5 %). Možnost čtyři roky si pak zvolilo 33 respondentů (24,3 %), odpověď tři roky uvedlo 30 respondentů (22,1 %), dva roky 22 respondentů (16,2 %) a jeden rok 8 respondentů (5,9 %). Za pozornost stojí fakt, že 7 respondentů (5,1 %) uvedlo, že dosud nevlastní řidičské oprávnění pro osobní automobil.

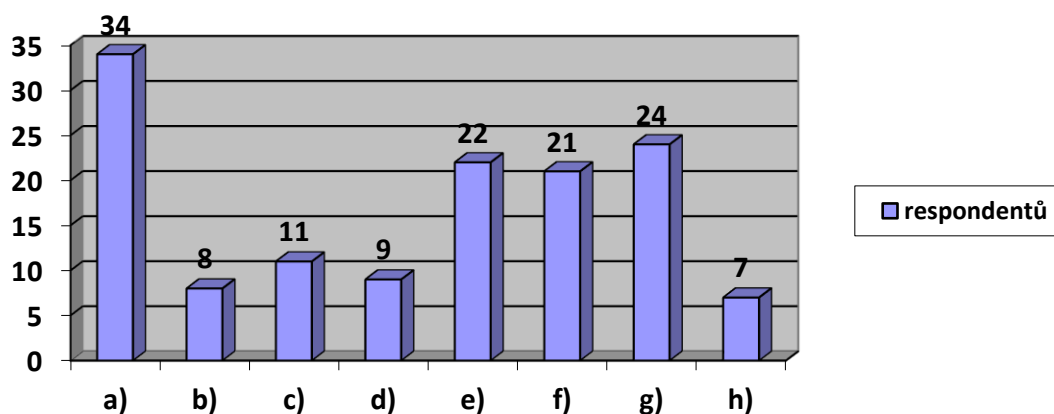
#### Otázka č. 4

„Kolik kilometrů ročně ujedete jako řidič“

Možná odpověď:

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| a) více jak 10 000 a více  | b) 8 000 až 9 999          |
| c) více jak 6 000 až 7 999 | d) více jak 4 000 až 5 999 |
| e) více jak 2 000 až 3 999 | f) více 1 000 až 1 999     |
| g) méně než 999            | h) nemám řidičský průkaz   |

Počet ujetých kilometrů



Obrázek 6: Graf počtu ujetých kilometrů

Z obrázku 6 vyplývá, že deset tisíc a více kilometrů ujede 34 respondentů (25 %). V následujících kategoriích je pak výrazný pokles. Odpověď devět až deset tisíc kilometrů zvolilo 8 respondentů (5,9 %), šest až osm tisíc kilometrů 11 respondentů (8,1 %) a pět až šest tisíc kilometrů 9 respondentů (6,6 %).

Výrazně vyššího počtu odpovědí bylo dosaženo v kategoriích s nižším počtem najetých kilometrů. 22 respondentů (16,2 %) udává roční nájezd tři až čtyři tisíce kilometrů, 21 respondentů (15,4 %) ujede ročně pouze tisíc až dva tisíce kilometrů a 24 studentů (17,6 %) udává dokonce roční nájezd méně než tisíc kilometrů.

7 (5,1 %) respondentů odpovědělo, že nemají řidičský průkaz. Toto číslo se shoduje s předchozí otázkou.

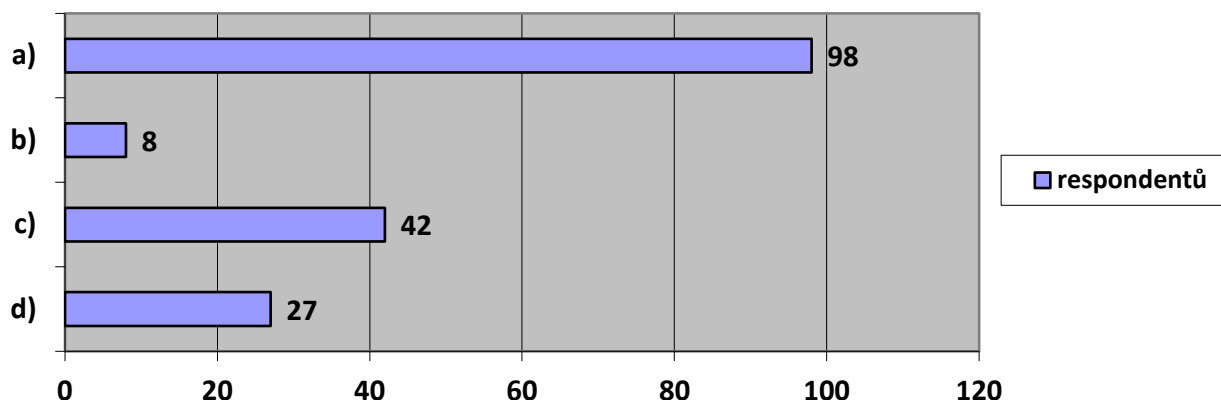
### Otázka č. 5

„Jaký řidičský průkaz pro ukončení studia po Vás škola vyžadovala?“

Možné odpovědi:

- a) řidičské oprávnění skupiny B
- b) řidičské oprávnění skupiny C
- c) minimálně skupinu B a absolvování kurzu řidičských dovedností
- d) nic nevyžadovala

### Požadovaný řidičský průkaz



Obrázek 7: Graf požadovaný řidičský průkaz

Z obrázku 7 je patrné, požadavek na vlastnictví řidičského oprávnění skupiny B uvedlo 98 respondentů dotazníkového výzkumu. 8 respondentů udává potřebu vlastnit řidičské oprávnění skupiny C. 42 studentů pak zaškrtno možnost c), což značí povinnost absolvovat kurz řidičských dovedností. 27 respondentů dotazníkového výzkumu udává, že škola nevyžaduje k ukončení studia žádné náležitosti, které se týkají řidičských schopností či vlastnictví řidičského oprávnění.

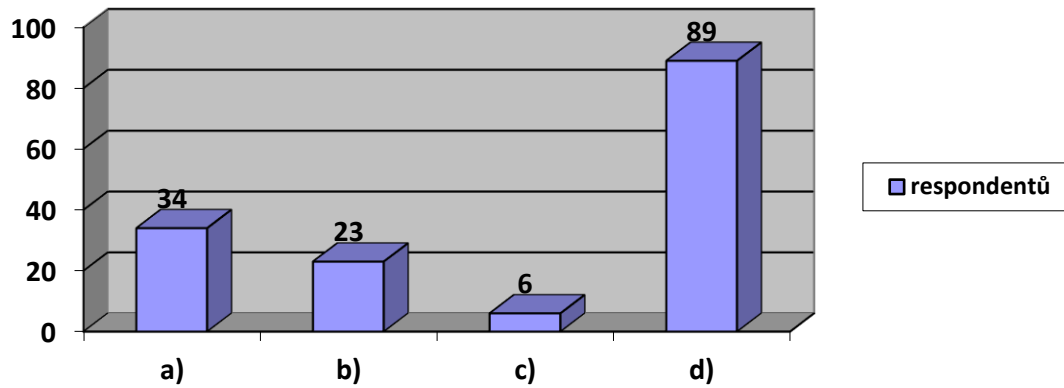
#### Otázka č. 6

*„Pokud jste absolvoval kurz řidičských dovedností, na jakém typu vozidla jste absolvoval kondiční jízdu?“*

Možné odpovědi:

- a) osobní automobil
- b) dodávka
- c) neměli jsme jízdu v automobilu
- d) neabsolvoval jsem kurz

**Typ vozidla v kurzu**



*Obrázek 8: Graf typ vozidla v kurzu*

Odpovědi respondentů jsou zřejmé z obrázku 8. 89 z nich neabsolvovalo žádný kurz řídičských dovedností v průběhu studia.

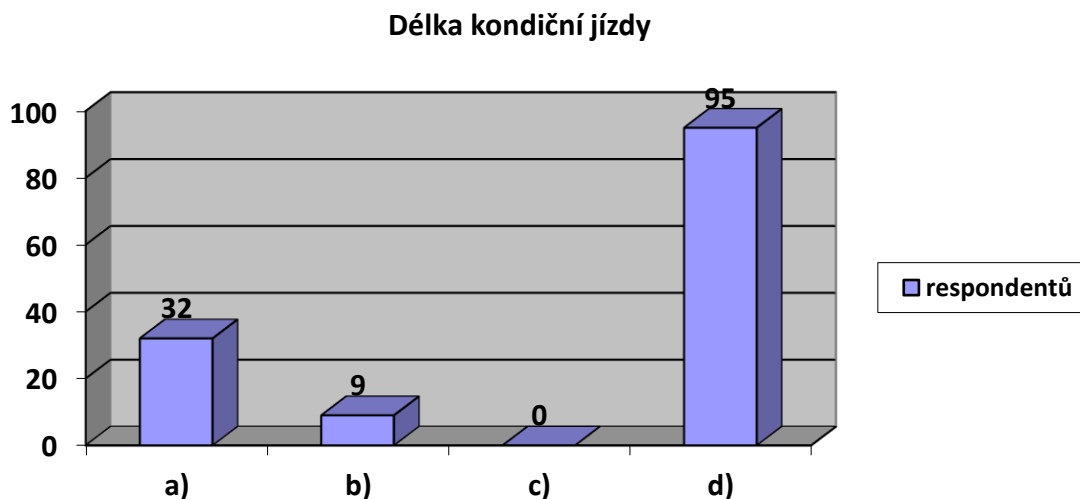
Vzhledem ke skutečnosti, že v této otázce bylo možno zvolit více odpovědí, dostaneme se v součtu respondentů nad 100 %. Při bližším posouzení odpovědí tak můžeme předpokládat, že pokud 95 respondentů neabsolvovalo kurz či kondiční jízdu, pak 16 respondentů naopak absolvovalo kurz na obou typech vozidel.

### **Otázka č. 7**

*„Jak dlouho trvala kondiční jízda?“*

Možné odpovědi:

- a) 20 a více minut
- b) 10 až 19 minut
- c) 5 až 9 minut
- d) neabsolvoval jsem kurz



Obrázek 9: Graf délky kondiční jízdy

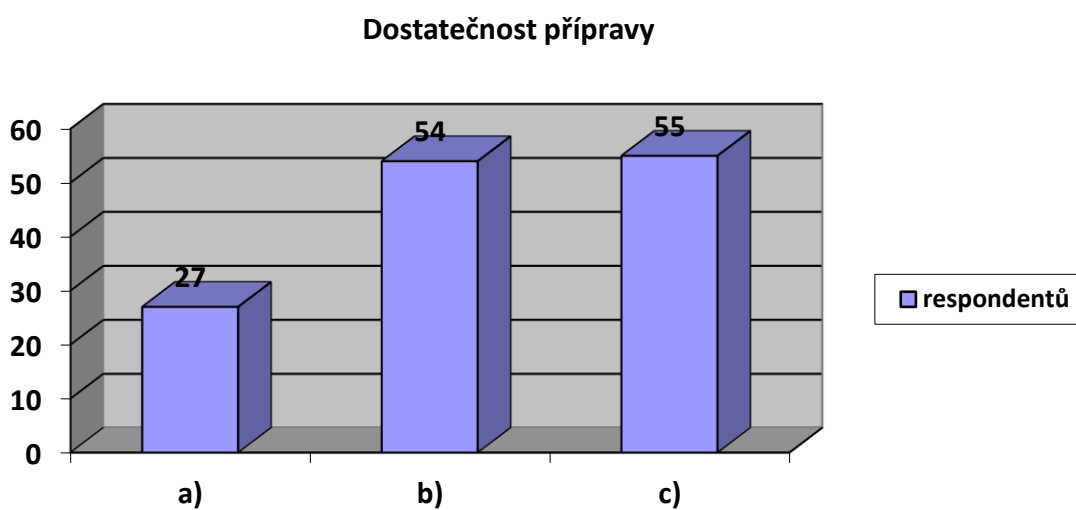
Z hodnocených odpovědí obrázku 9 vyplývá, že studenti uvádějící v předchozí odpovědi absenci kondiční jízdy se v této otázce přiklonili k odpovědi d). 9 respondentů uvedlo, že kondiční jízda trvala deset až dvacet minut a zbylých 32 respondentů absolvovalo kondiční jízdu delší než dvacet minut.

#### Otázka č. 8

„Myslíte si, že Vás škola dostatečně připravila na pozici řidiče ZZS?“

Možné odpovědi:

- a) ano
- b) ne
- c) nevím



Obrázek 10: Graf dostatečnost přípravy

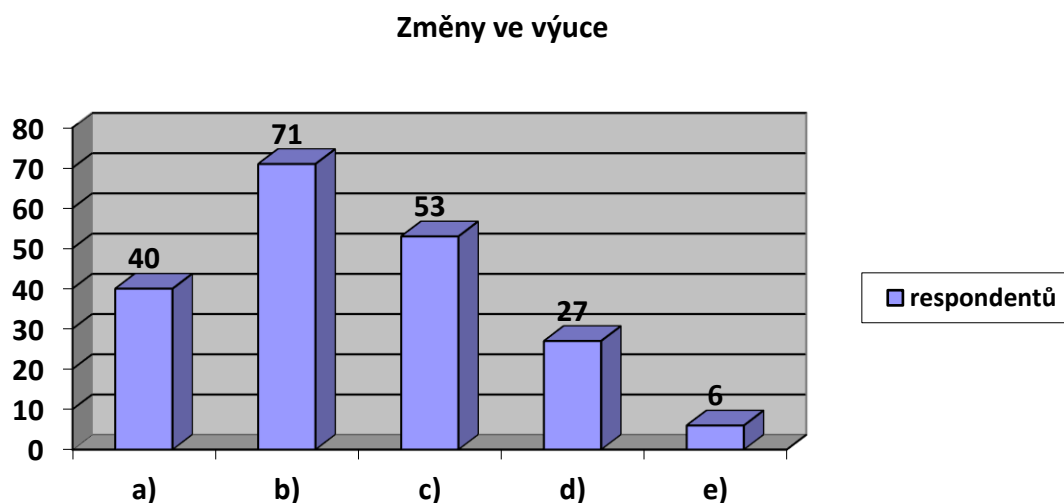
Z uvedených odpovědí na obrázku 10 vyplývá, že pouze 27 respondentů je přesvědčeno, že příprava na možnou pozici řidiče vozidla ZZS v průběhu studia byla dostatečná. 54 respondentů odpovědělo, že je škola dostatečně na tuto pracovní pozici nepřipravila a 55 respondentů si vybralo odpověď „nevím“.

### Otázka č. 9

„Co byste změnil ve studiu pro lepší připravenost na pozici řidič ZZS?“

Možné odpovědi:

- a) více teorie o řízení automobilu s právem přednostní jízdy
- b) povinné kondiční jízdy během studia
- c) rozsáhlejší kurz řidičských dovedností
- d) nic
- e) jiná.....



Obrázek 11: Graf změny ve výuce

Na obrázku 11 je vidět, že se opět jedná o otázku s možností volby více odpovědí, součet jednotlivých odpovědí dosahuje podstatně větší hodnoty, než je počet vyplněných dotazníků. Odpověď d), že by nic neměnili, zvolilo celkem 27 respondentů. Toto číslo koreluje s předchozí otázkou, kdy 27 dotazovaných si myslelo, že je dobře připraveno na pracovní pozici řidiče vozidla ZZS.

Respondenti, kteří nebyli přesvědčeni o připravenosti k zastávání pozice řidiče ZZS, nebo si tím nebyli jisti, pak vybírali ze zbylých možností. Přestože se jednalo o polootevřenou otázku, která dávala respondentům možnost vyjádření vlastního názoru či námětu, většina jich tuto možnost nevyužila.

Možnost e) si zvolilo pouze 6 respondentů, kteří do kolonky jiné dopsali:

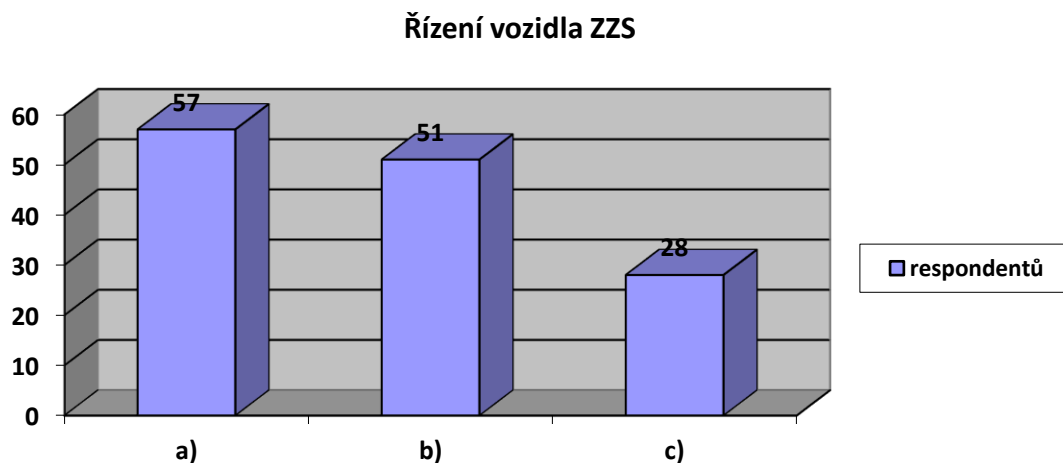
- zavedení kurzu bezpečné jízdy, tzv. školy smyku,
- bohužel kurz na škole vůbec nemáme,
- neabsolvoval jsem kurz,
- pro zájemce možnost kondičních jízd, či další kurzy,
- zvýhodnění pro studenty, kteří chtějí rozšíření na skupinu C,
- mám za to, že člověk nestuduje 3 roky na to, aby řídil.

### Otázka č. 10

„Chystáte se řídit vozidlo ZZS?“

Možné odpovědi:

- a) ano
- b) ne
- c) nevím



Obrázek 12: Graf řízení vozidla ZZS

Na obrázku číslo 12 uvedlo 57 (41,9 %) respondentů, že se chystá řídit vozidlo ZZS. 51 (37,5 %) respondentů pak uvedlo, že se nechystá a 28 (20,6 %) respondentů sdělilo, že neví.

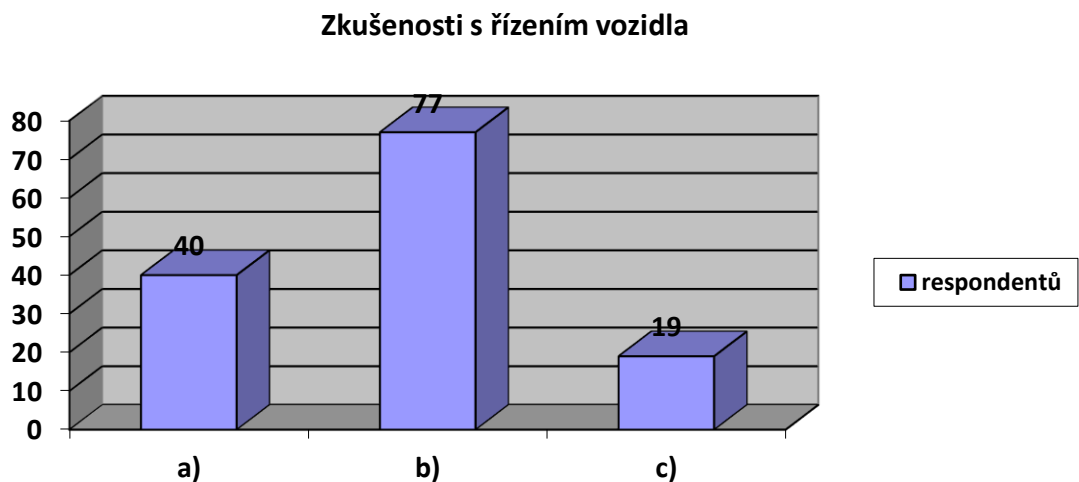
Z výše uvedených čísel odpovídá, že na pozici řidiče ZZS se s jistotou chystá pracovat pouze necelých 42 % respondentů.

### Otázka č. 11

„Myslíte, že jsou Vaše dosavadní zkušenosti dostačující pro řízení vozidla s právem přednostní jízdy?“

Možné odpovědi:

- a) ano
- b) ne
- c) nevím



Obrázek 13: Graf zkušenosti s řízením vozidla

Z obrázku 13 je patrné, že 40 (29,4 %) respondentů si je jisto svými dosavadními zkušenostmi a mohou tak bez obav obsadit pracovní pozici řidič vozidla ZZS. 77 (56,6 %) respondentů si myslí, že jejich dosavadní zkušenosti nejsou dostatečné pro řízení vozidla s právem přednostní jízdy. 19 (14 %) respondentů si pak není jistých a zvolili možnost nevím.

### Otázka č. 12

Správná odpověď ve znalostní otázce je zvýrazněna tučným písmem.

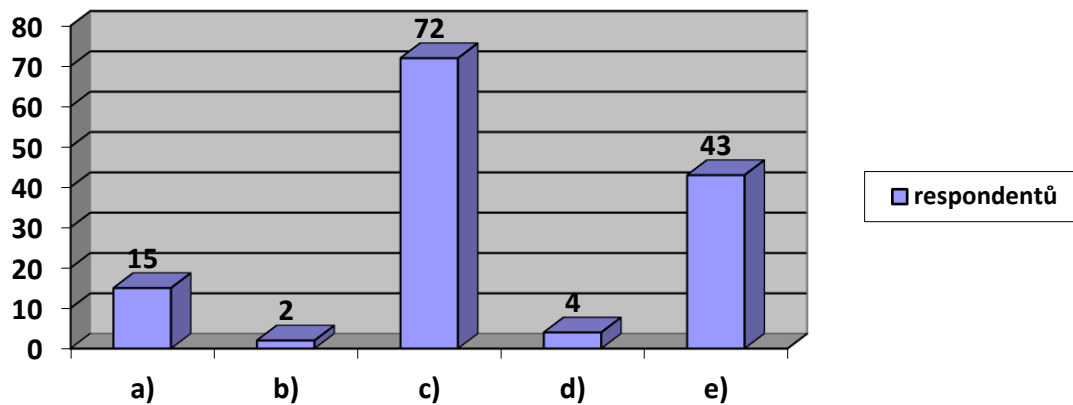
„Vjíždíte do pravotočivé zatáčky a v tu chvíli Vám jdou zadní kola do smyku. Co uděláte proto, abyste je opět srovnali do směru jízdy?“



Možné odpovědi:

- a) přidám plyn a volant držím pořád stejně
- b) sešlápnu prudce brzdu a otočím volant doleva
- c) **uberu plyn, sešlápnu spojku a vytočím volant doleva**
- d) mám vozidlo s pohonem všech kol, mě se to stát nemůže
- e) přidám plyn a vytočím volant doleva

Reakce na přetáčivý smyk



Obrázek 14: Graf reakce na přetáčivý smyk

V obrázku 14 za správnou odpověď na tuto vědomostní otázku byla považována možnost c) „uberu plyn, sešlápnu spojku a vytočím volant doleva“. Tuto možnost zvolilo 72 (52,9 %) respondentů. Zbýlých 64 (47,1 %) respondentů zvolilo některou ze špatných odpovědí.

### Otázka č. 13

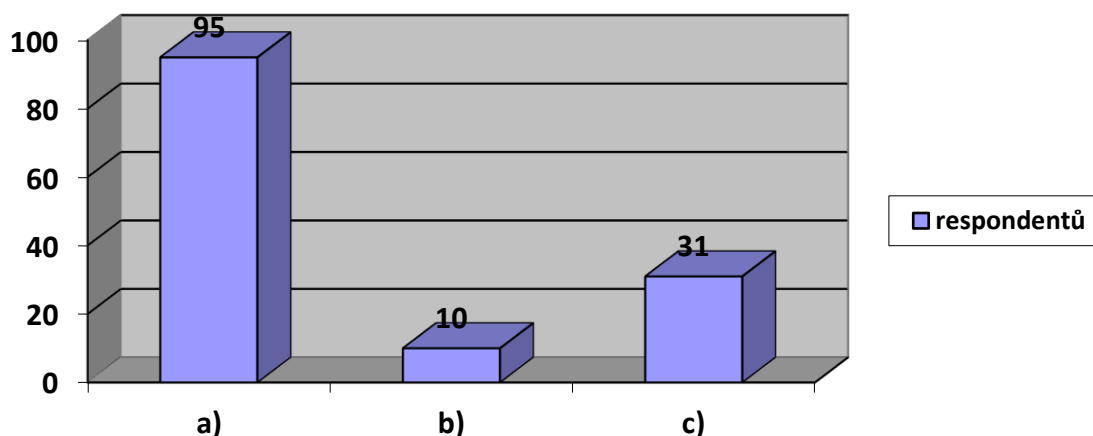
Správná odpověď ve znalostní otázce je zvýrazněna tučným písmem.

„Je vozidlo ZZS vybaveno výstražným trojúhelníkem, reflexní vestou, zvedákem na kola a klíčem na kola?“

Možné odpovědi:

- a) **ano**
- b) ne
- c) nevím

### Povinná výbava



Obrázek 15: Graf povinná výbava

V obrázku číslo 15 byla za správnou odpověď na druhou vědomostní otázku považována možnost a) „ano“. Tuto odpověď zvolilo 95 (69,9 %) respondentů. 10 (7,3 %) respondentů zvolilo možnost b) „ne“ a 31 (22,8 %) respondentů si pravděpodobně nebylo jisto a volilo možnost c) „nevím“.

#### Otázka č. 14

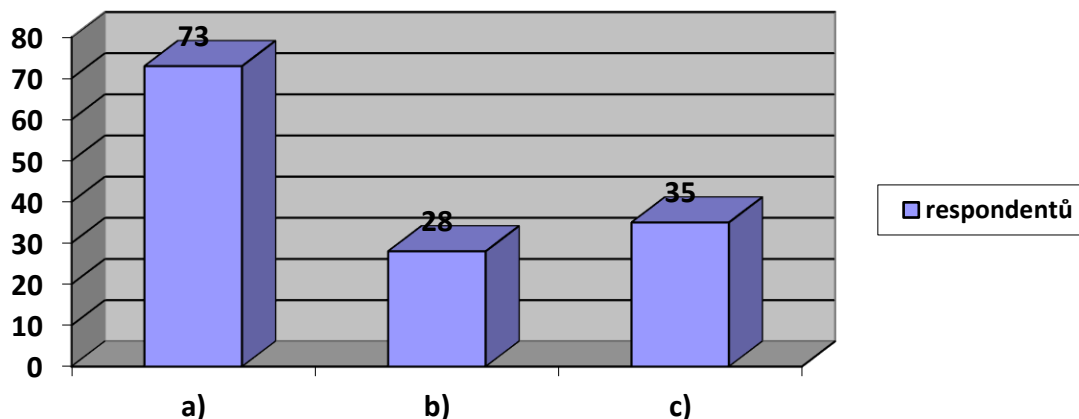
Správná odpověď ve znalostní otázce je zvýrazněna tučným písmem.

„*Musí mít vozidlo ZZS autolékárničku?*“

Možné odpovědi:

- a) **ano**
- b) ne
- c) nevím

### Autolékárnička ve voze ZZS



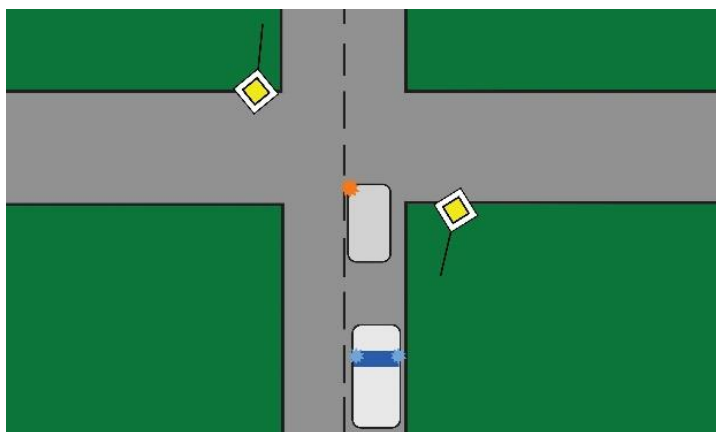
Obrázek 16: Graf autolékárnička ve voze ZZS

Na obrázku číslo 16 je správná odpověď zodpovězena pouze 73 (53,7 %) respondenty. Vyšší je počet špatných odpovědí, kdy 28 (20,6 %) respondentů zvolilo odpověď b) „ne“. Počet respondentů, kteří nevědí a zvolili odpověď c) „nevím“ je obdobný, jako v předchozí otázce (25,7 %).

### Otázka č. 15

Správná odpověď ve znalostní otázce je zvýrazněna tučným písmem.

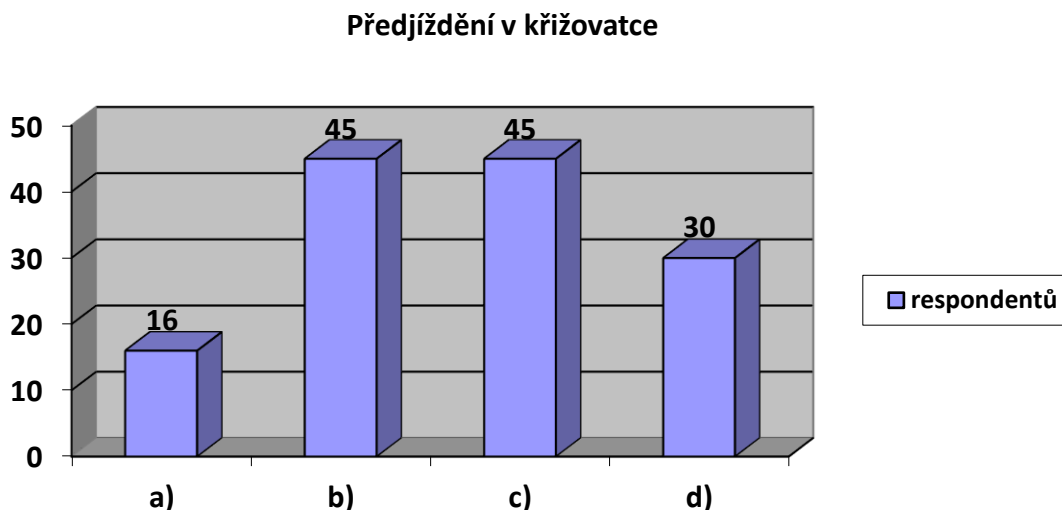
„Jste řidičem vozidla s právem přednostní jízdy a potřebujete předjet auto na obrázku. Jak to provedete?“



Obrázek 17: Vozidlo s právem přednostní jízdy bliká modrými majáky a houká výstražnou sirénou. Naléhavost N2 (zdroj: vlastní)

Možné odpovědi:

- a) předjedu ho zleva, protože mě určitě pustí
- b) počkám, až odbočí**
- c) objedu ho zprava, pokud tam bude místo
- d) všechny možnosti jsou správné



Obrázek 18: Graf předjíždění v křižovatce

Nejbezpečnějším manévrem by v tomto případě byla možnost b) „počkám, až odbočí“. Tato odpověď je také považována za správnou při vyhodnocování tohoto dotazníku.

Správnou odpověď tak označilo 45 (33,1 %) respondentů. Jak bylo popsáno výše, tato možnost se jeví jako nejbezpečnější. Nicméně při rozhovorech se zkušenými řidiči vozidel ZZS s mnohaletou praxí jsem byl upozorněn, že otázka (resp. odpověď na ni), není naprosto jednoznačná.

Odpověď c) „objedu ho zprava, pokud tam bude místo“ zvolilo také 45 (33,1 %) respondentů. Tuto odpověď by šlo považovat za správnou i s ohledem na zákonnou úpravu provozu

„§ 17 Předjíždění

*(1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného pruhu.“<sup>31</sup>*

<sup>31</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích

Je ovšem nutné počítat s možností, že řidič předjížděného vozidla ve snaze uvolnit prostor vozidlu s právem přednostní jízdy (obzvláště při použití výstražných světel a zvukového znamení) provede úhybný manévr doprava. V tom případě by mohlo dojít ke kolizi.

Ani možnost a) „předjedu ho zleva, protože mne určitě pustí“ není úplně špatná. Předjížděné vozidlo musí umožnit projetí vozidla s právem přednostní jízdy, a to zpomalením, popřípadě zastavením vozidla. Podle zkušeností řidičů vozidel ZZS je však velká pravděpodobnost, že řidič předjížděného vozidla toto neučiní a odbočovací manévr dokončí (naprosto stejná situace vedla k dopravní nehodě sanitního vozidla převážejícího pacienta v roce 2019). Tato možnost se tak jeví jako nejrizikovější, nikoliv však nemožná.

Z těchto důvodů vidím tuto otázku jako velmi problematickou a odpovědi nelze zcela jednoznačně hodnotit. V případě dalšího průzkumu bych tak navrhoval její vyřazení či nahrazení otázkou jinou.

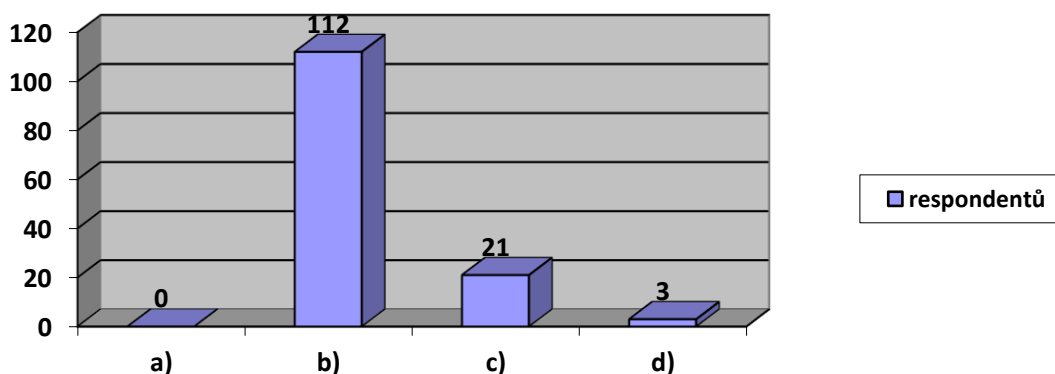
#### Otázka č. 16

*„Jste povinni při nehodě vozidla ZZS s jiným vozidlem volat PČR?“*

Možné odpovědi:

- a) ne, stačí mi záznam o nehodě
- b) ano, jedná se o škodu třetí osobě
- c) ano, pokud je výše škody vyšší než sto tisíc
- d) ne, když výše škody nepřesáhla sto tisíc korun

Graf 16 - nehoda vozidla ZZS



Obrázek 19: Graf nehoda vozidla ZZS

V této otázce je největší rozdíl mezi správnou odpovědí a odpovědí špatnou. Jak již bylo zmíněno v úvodu praktické části, za správnou odpověď musela být počítána možnost c) „ano, pokud je výše škody vyšší než sto tisíc korun“ i možnost d) „ne, když výše škody nepřesáhla sto tisíc korun“.

## § 47

### *Dopravní nehoda*

*(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*

*(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen*

*a) neprodleně zastavit vozidlo,*

*b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,*

*(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni*

*b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,*

*(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni*

*a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,*

*(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě*

*a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle.<sup>32</sup>*

---

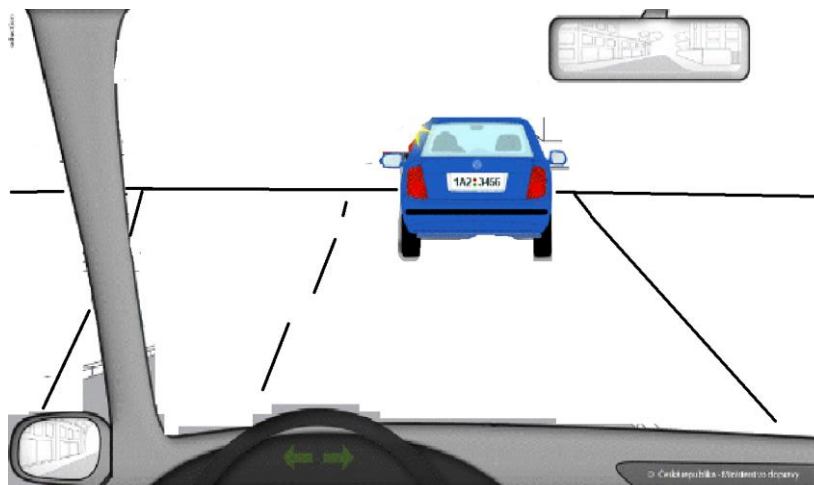
<sup>32</sup> Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Respondenti ve 112 (82,4 %) případech zvolili možnost b) „ano, jedná se o škodu třetí osobě“. Tato odpověď je špatná. Správně tak odpovědělo pouze 24 (17,6 %) respondentů. Odpověď a) „ne, stačí mi záznam o nehodě“ nezvolil nikdo.

### Otázka č. 17

Správná odpověď ve znalostní otázce je zvýrazněna tučným písmem.

„Jste řidičem vozidla s právem přednostní jízdy a na obrázku je znázorněn horizont. Potřebujete vozidlo předjet, jaká z uvedených možností je podle Vás nejlepší?“

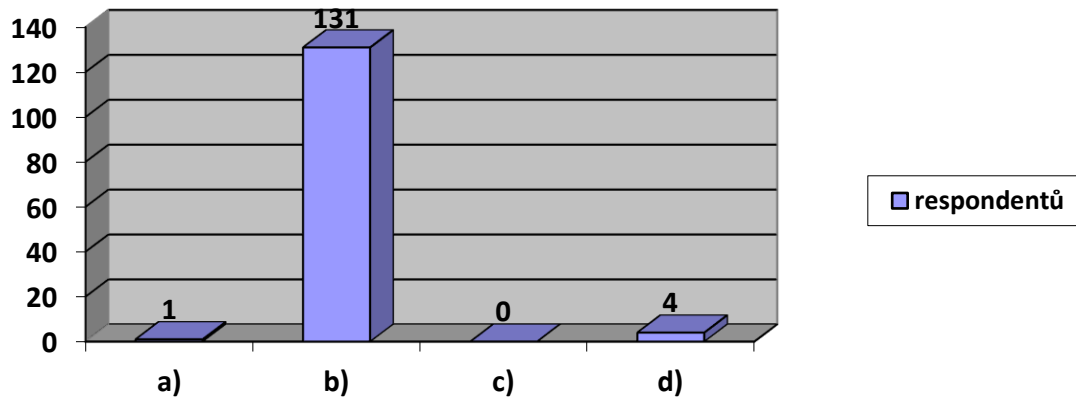


- 
- *Obrázek č. 20, Vozidlo s právem přednostní jízdy bliká modrými majáky a houká výstražnou sirénou*
- *Naléhavost N2 (zdroj vlastní)*

Možné odpovědi:

- a) přidám rychlost, protože chci automobil přede mnou co nejrychleji předjet
- b) nebudu ho předjíždět, dokud nebudu mít jistotu, že proti nejede žádné auto a mohu bezpečně předjíždět**
- c) jedu plynule dál bez ohledu na horizont, protože řidič automobilu přede mnou o mně ví
- d) předjedu auto zprava, pokud bude dostatek místa

Graf 17 - předjíždění před horizontem



Obrázek 21: Graf předjíždění před horizontem

Jako nejvhodnější a tudíž správná možnost byla v této otázce možnost b) „*nebudu ho předjíždět, dokud nebudu mít jistotu, že proti nejede žádné auto a mohu bezpečně předjíždět*“. Tuto možnost označilo za správnou 131 (96,3 %) respondentů. Jde tak o otázku s největším počtem správných odpovědí. Celkový počet špatných odpovědí v této otázce nedosahuje ani počtu respondentů bez řidičského oprávnění. Všechny špatné odpovědi uvedli respondenti ze škol, které nemají v osnovách kurz řidičských schopností.



## 4 DISKUZE

Výzkumná otázka č. 1

Otázka: „*Bude mít alespoň pět škol s oborem Zdravotnických záchranář v osnovách výuky kurzů řídičských dovedností?*“

Odpověď na tuto výzkumnou otázku nám poskytl provedený dotazníkový výzkum v otázkách č. 5, 6 a 7.

Otázka č. 5 zjišťovala požadavky škol na vlastnictví řídičského oprávnění studentem, případně absolvování kurzu řídičských dovedností, při ukončení studia oboru Zdravotnický záchranář. 42 studentů udává povinnost absolvovat výše zmíněný kurz. Jedná se o studenty Univerzity Pardubice, ČVUT Praha a Technické univerzity v Liberci. Jelikož TUL nemá v povinnostech vlastnictví řídičského oprávnění, je zde možnost si kurz řídičských dovedností nahradit týdenní praxí na odděleních nemocnice. 27 studentů pak v odpovědi na otázku č. 5 uvedlo, že škola nemá při ukončení studia žádné požadavky, týkající se řídičských dovedností.

Otázka č. 6 se věnovala typu vozidla, na kterém studenti absolvovali kondiční jízdy při kurzu řídičských dovedností. 89 respondentů neabsolvovalo kurz řídičských dovedností a 6 účastníků tohoto kurzu neabsolvovalo v jeho průběhu kondiční jízdu. Vzhledem ke skutečnosti, že v této otázce bylo možné zvolit více odpovědí, dostaneme se v součtu respondentů nad 100 %. Při bližším posouzení odpovědí tak můžeme předpokládat, že pokud 95 respondentů neabsolvovalo kurz či kondiční jízdu, pak 16 respondentů naopak absolvovalo tuto kondiční jízdu na obou typech vozidel.

Poslední dotazníkovou otázkou, která se týká kurzu řídičských dovedností, je otázka č. 7. Tato otázka zjišťuje dobu trvání kondiční jízdy v rámci zmíněného kurzu. Ze získaných údajů vyplývá, že pouze 32 respondentů dotazníkového šetření absolvovalo kondiční jízdu delší než dvacet minut. Pro osvojení si správných návyků, které jsou nutné při řízení vozidla s právem přednosti v jízdě, by však bylo zapotřebí mnohem delší doby (v řádu hodin).

Z výše uvedeného lze konstatovat, že pouze tři školy s oborem Zdravotnický záchranář mají v osnovách studia absolvování kurzu řídičských dovedností. Jedná se o Univerzitu Pardubice, ČVUT Praha a Technickou univerzitu v Liberci. Poslední z jmenovaných škol však nemá v požadavcích na absolventy studia povinnost vlastnictví řídičského oprávnění studentem. Kurz řídičských dovedností si může student nahradit odbornou praxí na oddělení zdravotnických zařízení.

Odpověď na první průzkumnou otázku je tak více než zřejmá: „Z devíti posuzovaných škol s oborem Zdravotnický záchranář mají kurz řídičských dovedností v osnovách pouze tři.“

Tato odpověď je přímo v rozporu s Vyhláškou č. 39/2005 Sb. Vyhláškou, kterou se stanoví minimální požadavky na studijní programy k získání způsobilosti k výkonu nelékařského zdravotnického povolání. V § 17 bodu (3) odstavci b) se mezi dovednostmi a znalostmi, které musí student získat v rámci studia při praktickém vyučování, výslovně uvádějí řídičské a navigační dovednosti. Jak tuto legislativní povinnost plní školy s oborem Zdravotnický záchranář, které nemají v osnovách žádný kurz řídičských dovedností, by mohlo být předmětem dalšího šetření a obsáhlé diskuse.

Výzkumná otázka č. 2

Otázka: „Jaké zkušenosti s řízením vozidla mají studenti 3. ročníku oboru ZZ?“

Tuto výzkumnou otázku můžeme zodpovědět na základě odpovědí respondentů dotazníkového šetření z otázek č. 3, 4, 5 a 11.

Dotazníková otázka č. 3 zjišťuje, jak dlouho vlastní studenti třetího ročníku oboru Zdravotnický záchranář řídičské oprávnění. Z odpovědí vyplývá, že pouze polovina studentů vlastnila řídičské oprávnění již před zahájením studia tohoto oboru. Druhá polovina studentů získala řídičské oprávnění těsně před zahájením studia nebo v jeho průběhu. V sedmi případech dokonce respondenti uvedli, že řídičské oprávnění pro osobní automobil nevlastní.

Otázka č. 4 se pak týkala ročního úhrnu najetých kilometrů. Respondenti si mohli vybrat z nabízeného rozpětí ročního nájezdu kilometrů, které ujeli jako řidiči. 10 000 a více kilometrů dle dotazníkové šetření najede 34 studentů (toto číslo je srovnatelné se skupinou studentů, kteří vlastní řídičské oprávnění déle jak pět let). Poté nastává výrazný pokles v počtu ročně najetých kilometrů a více než polovina respondentů udává, že najedou méně než 4 000 km ročně. 17,6 % studentů dokonce najede méně než 1 000 km ročně, 7 respondentů uvedlo, že nemá řídičský průkaz. Toto číslo se shoduje s předchozí otázkou.

Pátá dotazníková otázka se týkala povinnosti studenta vlastnit řídičské oprávnění při ukončení studia. 27 respondentů udává, že škola nevyžaduje pro ukončení studia vlastnictví řídičského oprávnění.

V pořadí jedenáctá otázka dotazníku zjišťuje subjektivní názor studentů na jejich dosavadní zkušenosti s řízením vozidla. Pouze 40 studentů uvedlo, že jejich zkušenosti jsou dostačující a mohou tak bez obav obsadit pracovní pozici řidič vozidla ZZS. 77 respondentů si pak myslí,

že jejich dosavadní zkušenosti nejsou dostatečné pro řízení vozidla s právem přednostní jízdy. Zbylých 19 účastníků dotazníkového průzkumu si není jisto a zvolili možnost nevím.

Na základě všech získaných informací tak lze zodpovědět v pořadí druhou výzkumnou otázku: *„Rozptyl množství praktických zkušeností s řízením vozidla je u studentů třetích ročníků veliký. Dá se předpokládat, že studenti s delší dobou vlastnictví řidičského oprávnění jsou aktivními řidiči, kteří najedou více než 10 000 km ročně. Ovšem studenti, kteří získají řidičské oprávnění až v průběhu studia, najíždějí ročně jako řidiči podstatně méně, někdy dokonce i méně než 1 000 km ročně.“*

Ti nejzkušenější řidiči tak mají na svém kontě maximálně několik desítek tisíc ujetých kilometrů. Některé ZZS však na pozici řidiče nevyžadují zdravotnické vzdělání, ale podmiňují přijetí vlastnictvím řidičského oprávnění skupiny C a dvouletou praxí. Tito řidiči pak mají ujetu několik set tisíc kilometrů a zkušenostmi ze silničního provozu tak vysoce převyšují studenty škol.

Výzkumná otázka č. 3

Otázka: *„Budou mít všichni studenti oboru Zdravotnický záchranář povinnost vlastnit řidičské oprávnění pro skupinu vozidel B?“*

Tuto výzkumnou otázku nám zodpoví pátá otázka dotazníkového šetření. Z výsledků vyplývá, že všechny zúčastněné školy, vyjma Technické univerzity v Liberci, mají povinnost vlastnit minimálně řidičské oprávnění pro skupinu vozidel B. Ostravská univerzita požaduje řidičské oprávnění pro skupinu vozidel C, čímž se částečně snaží eliminovat absenci kurzu řidičských dovedností.

TUL má sice ve svých osnovách i kurz řidičských dovedností, ale studentům, kteří nevlastní řidičské oprávnění, umožňuje nahradit tento kurz týdenní praxí v nemocnici. Pouze tuto školu tak lze absolvovat i bez vlastnictví řidičského oprávnění.

Odpověď na výzkumnou otázku č. 3 je tak zřejmá: *„Všichni studenti oboru Zdravotnický záchranář nemají povinnost vlastnit řidičské oprávnění pro skupinu vozidel skupiny B. Tuto povinnost nemají studenti TUL v Liberci. Z celkového počtu 136 respondentů jich však pouze 7 nemělo v době provádění dotazníkového průzkumu řidičské oprávnění, přestože z TUL v Liberci se dotazníkového průzkumu zúčastnilo celkem 31 respondentů.“*

Absence povinnosti vlastnictví řídičského oprávnění je dle mého názoru opět v přímém rozporu s požadavky Vyhlášky č. 39/2005. Jak již bylo zmíněno, v této vyhlášce jsou přímo zmíněny řídičské a navigační dovednosti, jejichž získání a rozšíření má být součástí praktického vyučování v programech pro získání odborné způsobilosti k výkonu povolání zdravotnického záchranáře. Jak tuto povinnost plní studenti bez řídičského oprávnění je velmi diskutabilní.

Výzkumná otázka č. 4

Otázka: *“ Z odpoví alespoň 50 % respondentů dotazníkového výzkumu správně všechny znalostní otázky? “*

Dotazník obsahuje celkem pět otázek týkajících se chování řidiče vozidla ZZS v silničním provozu a povinného vybavení sanitního vozidla.

Dotazníková otázka č. 12 hodnotí znalosti respondentů o zvládnutí smyku vozidla při průjezdu zatáčkou. Správnou odpověď, *„uberu plyn, sešlápnu spojku a vytočím volant doleva“*, zvolilo 72 respondentů (52,9 %). Jednalo se převážně o studenty, kteří uvedli nejdelší dobu vlastnictví řídičského oprávnění a nejvyšší roční nájezd kilometrů. Oproti tomu špatné odpovědi zvolili studenti s nízkou praxí, kteří neabsolvovali kurz řídičských dovedností spojený s kondiční jízdou.

Otázka č. 13 zjišťuje znalosti respondentů o vybavenosti vozidla ZZS výstražným trojúhelníkem, reflexní vestou, zvedákem na kola a klíčem na kola. Správnou odpověď zvolilo 95 respondentů (69,9 %). Špatné odpovědi zde volili studenti, kteří nevlastní řídičské oprávnění nebo neabsolvovali kurz řídičských dovedností.

Výrazně větší rozdíl mezi počtem správných a špatných odpovědí je u otázky č. 14, která se ptá na povinné vybavení vozidel ZZS autolékárničkou. Správnou odpověď zde zvolilo pouze 73 respondentů (53,7 %). I v tomto případě byly všechny špatné odpovědi uvedeny studenty, kteří neabsolvovali kurz řídičských dovedností a jejichž dosavadní zkušenosti s řízením vozidel jsou nízké.

Další otázkou, zjišťující chování řidiče vozidla ZZS v silničním provozu, je otázka č. 15, která se týká předjíždění doleva odbočujícího vozidla. Jak bylo popsáno výše, možnost *b) „počkám, až odbočí“* se jeví jako nejbezpečnější a tudíž byla považována za správnou. Zvolilo ji 45 respondentů (33,1 %). Nicméně při rozhovorech se zkušenými řidiči vozidel ZZS s mnohaletou praxí jsem byl upozorněn, že otázka (resp. odpověď na ni) není naprosto jednoznačná. Odpověď

c) „objedu ho zprava, pokud tam bude místo“ zvolilo také 45 (33,1 %) respondentů. Tuto odpověď by šlo považovat za správnou i s ohledem na zákonnou úpravu provozu

#### „§ 17 Předjíždění

*(1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného pruhu.“<sup>33</sup>*

Je ovšem nutné počítat s možností, že řidič předjížděného vozidla může ve snaze uvolnit prostor vozidlu s právem přednostní jízdy (obzvláště při použití výstražných světel a zvukového znamení) provede úhybný manévr doprava. V tom případě by mohlo dojít ke kolizi. Ani možnost a) „předjedu ho zleva, protože mne určitě pustí“ není úplně špatná. Předjížděné vozidlo musí umožnit projetí vozidla s právem přednostní jízdy, a to zpomalením, popřípadě zastavením vozidla. Podle zkušeností řidičů vozidel ZZS je však velká pravděpodobnost, že řidič předjížděného vozidla toto neučiní a odbočovací manévr dokončí (naprosto stejná situace vedla k dopravní nehodě sanitního vozidla převážejícího pacienta v roce 2019). Tato možnost se tak jeví jako nejrizikovější, nikoliv však nemožná.

Předposlední vědomostní otázkou testu byla otázka č. 16. Tato otázka ověřuje chování řidiče vozidla ZZS při nehodě, které byl účastníkem, a nutnosti přivolání PČR na místo nehody. V této otázce je největší rozdíl mezi správnou odpovědí a odpovědí špatnou. Jak již bylo zmíněno v úvodu praktické části, za správnou odpověď musela být počítána možnost c) „ano, pokud je výše škody vyšší než sto tisíc korun“ i možnost d) „ne, když výše škody nepřesáhla sto tisíc korun“.

#### § 47

##### *Dopravní nehoda*

*(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*

*(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen*

---

<sup>33</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích

*a) neprodleně zastavit vozidlo*

*b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5*

*(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni*

*b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby*

*(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni*

*a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi*

*(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě*

*a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle<sup>34</sup>*

Respondenti ve 112 (82,4 %) případech zvolili možnost b) „ano, jedná se o škodu třetí osobě“. Tato odpověď je špatná. Správně tak odpovědělo pouze 24 (17,6 %) respondentů. Odpověď a) „ne, stačí mi záznam o nehodě“ nezvolil nikdo.

Úplně poslední otázka dotazníku, otázka č. 17, se opět věnuje bezpečnému řešení situací v silničním provozu řidičem vozidla ZZS. Správnou odpověď, možnost b) „*nebudu ho předjíždět, dokud nebudu mít jistotu, že proti nejede žádné auto a mohu bezpečně předjíždět*“, označilo v dotazníku 131 (96,3 %) respondentů. Jde tak o otázku s největším počtem správných odpovědí. Celkový počet špatných odpovědí v této otázce nedosahuje ani počtu respondentů bez řidičského oprávnění. Všechny špatné odpovědi uvedli respondenti ze škol, které nemají v osnovách kurz řidičských schopností.

---

<sup>34</sup> Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Odpověď na čtvrtou výzkumnou otázku je po rozebrání vědomostních otázek zřejmá. Počet respondentů, kteří správně odpověděli na otázku č. 16, nedosahuje ani 18 % testovaného souboru.

Při podrobném rozboru odpovědí dotazníkového průzkumu bylo zjištěno, že z těchto 24 respondentů (kteří v otázce č. 16 uvedli správnou odpověď) jich 18 (13,2 %) zodpovědělo správně i zbylé vědomostní otázky. Z respondentů, kteří na tuto otázku odpověděli špatně, jich 37 správně zodpovědělo zbylé vědomostní otázky. Ani v případě, že bychom otázku č. 16 eliminovali, tak nepřesáhne počet respondentů se správnými odpověďmi na všechny vědomostní otázky 55 (40,4 %).

Výzkumná otázka č. 5

Otázka: *„Bude alespoň 50 % respondentů dotazníkového výzkumu přesvědčeno o své připravenosti k řízení vozidla ZZS?“*

Zjišťováním odpovědi se zabývá otázka č. 11. Na jasně specifikovanou otázku, týkající se dosavadních zkušeností pro řízení vozidla ZZS, odpovědělo kladně pouze 40 (29,4 %) respondentů. Ani pokud bychom připočetli všechny studenty, kteří z nějakých důvodů váhají a zvolili si tak možnost c) „nevím“, nedosáhneme předpokládané 50% hranice. O nedostatečných zkušenostech k řízení vozidla ZZS je přesvědčeno celkem 56,6 % respondentů.

Odpověď však potvrzuje i další otázky obsažené v dotazníku (resp. odpovědi na ně). V otázce č. 8 pouze 27 respondentů uvedlo, že je škola dostatečně připravila na pozici řidiče vozidla ZZS. To znamená, že studenti, přesvědčení o svých zkušenostech a vědomostech, museli tyto zkušenosti získat mimo školní výuku.

Otázka č. 9, která se dotazuje na změny ve výuce, které by studenti uvítali, nám ukazuje zájem studentů škol s oborem Zdravotnický záchranář na podstatné rozšíření praktické výuky zaměřené na řídičské schopnosti (tak jak je zakotveno ve vyhlášce č. 39/2005 Sb.) 89 respondentů v průběhu vyplňování dotazníku uvedlo, že neabsolvovali žádný kurz řídičských dovedností, 95 studentů pak neabsolvovalo kondiční jízdy.

Otázka č. 10 dotazníku zjišťuje, zda se respondenti chystají po dostudování ucházet o pracovní pozici řidiče vozidla ZZS. Svůj záměr potvrdilo celkem 57 studentů. To je o 17 studentů více, než kolik jich je přesvědčeno o svých schopnostech a zkušenostech, které jsou pro výkon této pracovní pozice potřeba.

## **Diskuse o výsledcích průzkumu**

Po vyhodnocení dat získaných z dotazníkového šetření a zodpovězení výzkumných otázek dostáváme ucelený přehled o připravenosti studentů třetího ročníku oboru Zdravotnický záchranář na pozici záchranář – řidič na ZZS. Tento přehled nám ukazuje, jak vnímají studenti svoji připravenost na danou pozici, jaké jsou jejich technické znalosti vozidla i praxe v řízení automobilu. Práce byla započata s teorií, že příprava studentů oboru Zdravotnický záchranář na pozici řidič – záchranář není dostatečná a je třeba zmapovat tuto problematiku z důvodu lepší přípravy uchazečů na danou pozici. Tuto teorii podporují i výsledky dotazníkového šetření. Pouze 27 (19,9 %) respondentů uvádí, že je ze škola připravila na tuto pracovní pozici. Oproti tomu 54 (39,7 %) respondentů uvedlo, že příprava nebyla dostatečná. Podobný výsledek výzkumu popisuje i Uhýrková (2013), jež uvádí, že většina respondentů nebyla přesvědčena o praktické připravenosti na pozici řidiče na ZZS.

Dále ze získaných dat můžeme vidět, že pouze 59 respondentů (41,9 %) chce po absolvování školy s oborem Zdravotnický záchranář po ukončení studia řídit vozidlo zdravotnické záchranné služby. Podobná data uvádí i Křemenová (2015), kdy necelých čtyřicet sedm celých sedm procent žen (47,7 %) a padesát devět celých sedm procent mužů (59,7 %) uvedlo, že by chtělo na tuto pozici nastoupit. S praktickou připraveností na tuto pozici souvisí i přípravný kurz řidičských dovedností. Z devíti škol, na kterých bylo dotazníkové šetření prováděno, bylo zjištěno, že pouze na třech školách existuje praktický kurz řidičských dovedností. Z celkového počtu 136 respondentů neabsolvovalo žádný kurz řidičských dovedností na škole 89 respondentů (65,4 %). Pouze 23 studentů (16,9 %) během kurzu řídilo vozidlo typu dodávky. Z těchto a dalších výsledků (podrobněji rozebraných v přechozích kapitolách této práce) vyplývá, že praktická příprava na danou pozici řidič – záchranář je na různých školách různá a rozhodně není dostačující. Na jedné ze zúčastněných škol existuje i absence potřeby vlastnit řidičské oprávnění, a to i přesto, že vyhláška č. 39/2005 Sb. jednoznačně definuje požadavky praktické výuky v řidičských a navigačních dovednostech. Pro studenta tak není ani právně možné tyto požadavky splnit.



## 5 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo posoudit připravenost absolventů studia oboru Zdravotnický záchranář na pracovní pozici řidiče vozidla záchranné služby.

Teoretická část práce měla za cíl shrnout obecné požadavky na pozici řidič – záchranář a seznámit s vozidly používanými záchrannými službami v ČR, včetně popisu jejich jízdních vlastností a zásad bezpečné jízdy vozidel ZZS.

Mezi cíle průzkumné části práce pak patřilo posouzení povědomí studentů o požadavcích příslušných VOŠ a vysokých škol v oblasti řídičských schopností a ověření zkušeností studentů s řízením motorových vozidel a znalostí v oblasti vybavení a bezpečné jízdy s vozidly ZZS.

Tyto cíle byly splněny zodpovězením pěti průzkumných otázek práce, jež naznačuje, že příprava studentů oboru Zdravotnický záchranář na pozici řidiče vozidel ZZS a jejich připravenost na tuto pozici po absolvování studia není dostatečná.

Výše popsaný výzkum, provedený v rámci praktické části bakalářské práce, ukazuje nedostatky ve výuce na jednotlivých vysokých a vyšších odborných školách, jejichž studijní plán a práva studentů nekorrespondují s reálnými požadavky ZZS na pozici zdravotnický záchranář – řidič. Tyto údaje rovněž ukazují, že studenti nemají adekvátní praktické i teoretické znalosti potřebné k výkonu této funkce. Tato zjištění jsou důležitá jak pro studenty oboru Zdravotnický záchranář, tak pro školy zaštiťující tento obor až k ZZS.

Se zvyšujícími se nároky na absolventy oboru Zdravotnický záchranář, kteří často nastupují na pracovní pozici záchranář – řidič vozidla ZZS, by bylo vhodné upravit studijní plány škol, aby studenty alespoň částečně připravily na tuto pracovní pozici. Dle mého názoru by vlastnictví řídičského oprávnění pro vozidla skupiny B a absolvování kurzu řídičských dovedností s výrazně navýšenou dotací praktického nácviku mělo být naprostým minimem pro všechny typy škol s oborem Zdravotnický záchranář.

Psaní této práce mi přineslo celou řadu pozitiv. Mezi ty, které stojí za zmínku, patří ucelený přehled znalostí a dovedností, potřebných pro správné fungování na pozici záchranář – řidič vozidla ZZS. Dále je to přínos ze spolupráce se ZZS a školami, které vedlo ke zlepšení mých komunikačních dovedností a znalostí v oblasti možných způsobů vzdělávání.

## 6 POUŽITÁ LITERATURA

1. ANDRŠOVÁ, Alena. *Psychologie a komunikace pro záchranáře: v praxi*. Praha: Grada, 2012. 120 s. ISBN 978-80-247-4119-2.
2. KŘEMENOVÁ, Karolína. *ŽENA VERSUS MUŽ V PROFESI ZDRAVOTNICKÉHO ZÁCHRANÁŘE – VÝHODY A NEVÝHODY POHLAVÍ*. Plzeň, 2015. Bakalářská práce. ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI, Vedoucí práce Mgr. Eva Pfefferová.
3. PILÁRIK, Milan a Jiří PABST. *Automobily I: pro obor vzdělání Automechanik*. 3., přeprac. vyd. Praha: Informatorium, 2014. 196 s. ISBN 978-80-7333-100-9.
4. PILÁRIK, Milan a Jiří PABST. *Automobily II: pro 2. ročník SOU*. 2., přeprac. vyd. Praha: Informatorium, 2006. 163 s. ISBN 80-7333-038-5.
5. Příkaz ředitele č.4, *Rychlostní limity a pravidla použití výstražných světelných, zvukových signálů a zádržných systémů*, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje
6. Směrnice ředitele č. 14, *Adaptační proces – zdravotnický záchranář/řidič*, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje
7. Směrnice ředitele č.11, *Adaptační proces nelékařských zdravotnických pracovníků – operátorů KZOS IZC*, interní dokument Zdravotnické záchranné služby Královéhradeckého kraje
8. UHÝRKOVÁ, Radana. *Adaptační proces zdravotnických záchranářů*. Olomouc, 2013. Diplomová práce. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Vedoucí práce Mgr. Anna Krátká, Ph.D.
9. Vyhláška č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě
10. Vyhláška č. 39/2005 Sb., vyhláška, kterou se stanoví minimální požadavky na studijní programy k získání odborné způsobilosti k výkonu nelékařského zdravotnického povolání
11. WEIGEL, Ondřej. *Autoškola: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, 2010. 300 s. ISBN 978-80-251-3079-7
12. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
13. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě
14. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

15. Zákon č. 96/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti k výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činností souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů

## 7 ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. Fakulta biomedicínského inženýrství ČVUT [online]. Praha, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <https://www.fbmi.cvut.cz/>
2. Jak zvládnout smyk. Kvalitnivyuka.cz [online]. 2018 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <http://www.kvalitnivyuka.cz/jak-zvladnout-smyk/>
3. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích [online]. České Budějovice, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://www.zsf.jcu.cz/cs>
4. Kurz bezpečné jízdy. Adrop.cz [online]. 2018 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <https://www.zzskhk.cz/cs/nase-technika>
5. Modrá Hvězda Života: Technika [online]. 2014 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <http://modrahvezdazivota.cz/kategorie/technika/>
6. Modré majáky. S-Drive.cz [online]. Hradec Králové, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <https://www.s-drive.cz/kurzy/modre-majaky/>
7. Masarykova Univerzita [online]. Brno, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <https://www.muni.cz/bakalarske-a-magisterske-obory/18664-zdravotnickyy-zachranar>
8. Ostravská Univerzita [online]. Ostrava, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://lf.osu.cz/>
9. Škola smyku – štěstí přeje připraveným. Mini-kurzy.cz [online]. 2018 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <https://www.mini-kurzy.cz/skola-smyku-stesti-preje-pripravenym/>
10. Technická univerzita v Liberci [online]. Liberec, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://www.fzs.tul.cz/cs/>
11. Univerzita Palackého v Olomouci [online]. Olomouc, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <https://www.fzv.upol.cz/>
12. Univerzita Pardubice [online]. Pardubice, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <https://fzs.upce.cz/>
13. Vysoká škola zdravotnická [online]. Praha 5, 2008 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://www.vszdrav.cz/cz/leve-menu/aktuality/>

14. Vyšší odborná škola zdravotnická a střední zdravotnická škola [online]. Praha 4, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://www.zdravotnickaskola5kvetna.cz/dzz-studium>
15. Západočeská univerzita v Plzni [online]. Plzeň, 2018 [cit. 2018-05-03]. Dostupné z: <http://www.fzs.zcu.cz/>
16. Zdravotnická záchranná služba Královehradeckého kraje: Naše technika [online]. 2017 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <https://www.zzskhk.cz/cs/nase-technika>

## **8 PŘÍLOHA A – DOTAZNÍK**

# Dotazník

Dobrý den,

Jmenuji se Marek Klepešta a jsem studentem bakalářského programu Zdravotnický záchranář na Univerzitě Pardubice. Prosím Vás o vyplnění dotazníku ke své bakalářské práci na téma „Příprava na pracovní pozici řidič – záchranář“. Dotazník je anonymní a data nebudou použita jinde než v bakalářské práci. V každé otázce vyplňte pouze jednu správnou odpověď, pokud nebude uvedeno jinak.

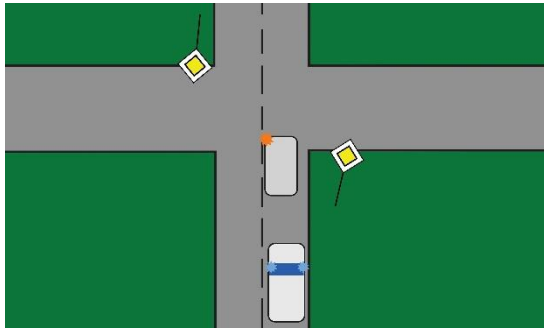
Děkuji za Vaši pomoc.

1. Jaké je Vaše pohlaví?
  - a. Muž
  - b. Žena
  -
2. Uveďte název školy, kterou studujete:
  - .....
  - .....
3. Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění pro osobní automobil?
  - a. Pět let a více
  - b. Čtyři roky
  - c. Tři roky
  - d. Dva roky
  - e. Jeden rok
  - f. Ještě nejsem držitelem řidičského oprávnění na automobil
4. Kolik kilometrů ročně ujedete jako řidič?

a. více jak 10 000 a více	e. 8000 až 9999
b. více jak 6000 až 7999	f. více jak 4000 až 5999
c. více jak 2000 až 3999	g. více 1000 až 1999
d. méně než 999	h. nemám řidičský průkaz
5. Jaký řidičský průkaz pro ukončení studia po Vás škola vyžadovala?
  - a. Řidičské oprávnění skupiny B
  - b. Řidičské oprávnění skupiny C
  - c. Minimálně skupinu B a absolvování kurzu řidičských dovedností
  - d. Nic nevyžadovala

6. Pokud jste absolvoval kurz řídičských dovedností, jakém typu vozidla jste absolvoval kondiční jízdu?
  - a. Osobní automobil
  - b. Dodávka
  - c. Neměli jsme jízdu v automobilu
  - d. Neabsolvoval jsem kurz
  
7. Jak dlouho trvala kondiční jízda?
  - a. 20 a více minut
  - b. 10 až 19 minut
  - c. 5 až 9 minut
  - d. neabsolvoval jsem kurz
  
8. Myslíte si, že Vás škola dostatečně připravila na pozici řidiče ZZS?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Nevím
  
9. Co byste změnil ve studiu pro lepší připravenost na pozici řidič ZZS? Zde můžete vyplnit více možností.
  - a. Více teorie o řízení automobilu s právem přednostní jízdy
  - b. Povinné kondiční jízdy během studia
  - c. Rozsáhlejší kurz řídičských dovedností
  - d. Nic
  - e. Jiné.....
  
10. Chystáte se řídit vozidlo ZZS?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Nevím
  
11. Myslíte, že jsou Vaše dosavadní dovednosti dostačující pro řízení vozidla s právem přednostní jízdy v plném provozu?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Nevím
  
12. Vjíždíte do pravotočivé zatáčky a v tu chvíli Vám jdou zadní kola do smyku. Co uděláte proto, abyste vozidlo opět srovnali do směru jízdy?
  - a. Přidám plyn a volant držím stále stejně
  - b. Sešlápnu prudce brzdu a otočím volant doleva
  - c. UBERU plyn, sešlápnu spojku a vytočím volant doleva
  - d. Mám vozidlo s pohonem všech kol, mě se to stát nemůže
  - e. Přidám plyn a vytočím volant doleva

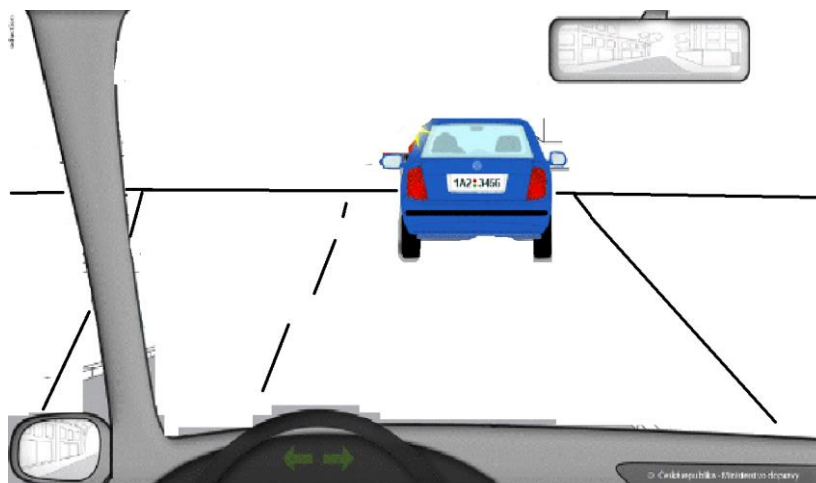
13. Je vozidlo ZZS vybaveno výstražným trojúhelníkem, reflexní vestou, zvedákem na kola a klíčem na kola?
- Ano
  - Ne
  - Nevím
14. Musí mít vozidlo ZZS autolékárničku?
- Ano
  - Ne
  - Nevím
15. Jste řidičem vozidla s právem přednostní jízdy a potřebujete předjet auto na obrázku č. 1. Jak to provedete?
- Předjedu ho zleva, protože mě určitě pustí.
  - Počkám, až odbočí
  - Objedu ho zprava, pokud tam bude místo
  - Všechny možnosti jsou možné



Obrázek č. 1 Vozidlo s právem přednostní jízdy bliká modrými majáky a houká výstražnou sirénou. Naléhavost N2 (zdroj: vlastní)

16. Jste povinni při nehodě vozidla ZZS s jiným vozidlem volat PČR?
- Ne, stačí mi záznam o nehodě
  - Ano, jedná se o škodu třetí osobě
  - Ano, pokud je výše škody vyšší než sto tisíc
  - Ne, když výše škody nepřesáhla sto tisíc korun
17. Jste řidičem vozidla s právem přednostní jízdy a na obrázku č. 2 je znázorněn horizont. Potřebujete vozidlo předjet, jaká z uvedených možností je podle Vás nejlepší?
- Přidám rychlost, protože chci automobil přede mnou co nejrychleji předjet
  - Nebudu auto předjíždět, dokud nebudu mít jistotu, že proti nejede žádné auto a mohu bezpečně předjíždět
  - Jedu plynule dál bez ohledu na horizont, protože řidič automobilu přede mnou o mě ví
  - Předjedu auto zprava, pokud bude dostatek místa





Obrázek č. 2 Vozidlo s právem přednostní jízdy blinká modrými majáky a houká výstražnou sirénou. Naléhavost N2 (zdroj vlastní)

