

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA ZDRAVOTNICKÝCH STUDIÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2024

Jakub Vondrouš

Univerzita Pardubice
Fakulta zdravotnických studií

První pomoc při výkonu profese řidiče zdravotnické dopravní služby

Bakalářská práce

2024

Jakub Vondrouš

Univerzita Pardubice
Fakulta zdravotnických studií
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Jakub Vondrouš**
Osobní číslo: **Z21186**
Studijní program: **B0913P360008 Zdravotnické záchranářství**
Téma práce: **První pomoc při výkonu profese řidiče zdravotnické dopravní služby**
Téma práce anglicky: **First aid in the profession of a driver of a non-emergency medical transport service**
Zadávací katedra: **Katedra klinických oborů**

Zásady pro vypracování

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

Rozsah pracovní zprávy: **35 stran**
Rozsah grafických prací: **dle zadání vedoucího práce**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška č. 55/2011 Sb.: Vyhláška o činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků. In: Sběrka zákonů. 2011, 20/2011.

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška č. 296/2012 Sb.: Vyhláška o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky. In: Sběrka zákonů. 2012, 105/2012.

ČERNÝ, Jiří. Zajímavosti z historie dopravních zdravotních služeb I. Hojení ran [online]. Nakladatelství GEUM, 2013a, 7(2), 38-40 [cit. 2023-11-12]. ISSN 1802-6400. Dostupné z: <https://www.prosestru.cz/casopisy/hojeni-ran/2013-2/zajimavosti-z-historie-dopravnich-zdravotnich-sluzeb-i-40755>.

ČERNÝ, Jiří. Zajímavosti z historie dopravních zdravotních služeb II. Hojení ran [online]. Nakladatelství GEUM, 2013b, 7(3), 29-31 [cit. 2023-11-12]. ISSN 1802-6400. Dostupné z: <https://www.prosestru.cz/casopisy/hojeni-ran/2013-3/zajimavosti-z-historie-dopravnich-zdravotnich-sluzeb-ii-47715>.

Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky: Ročník 2019. In: MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY [online]. b. r. [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/wp-content/uploads/wepub/17620/38199/V%C4%9Bstn%C3%ADk%20MZ%20%C4%8CR%207-2019.pdf>

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Filip Cicák**
Katedra ošetřovatelství
Konzultant bakalářské práce: **Mgr. Zuzana Červenková, Ph.D.**
Katedra klinických oborů

Datum zadání bakalářské práce: **1. prosince 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2024**

doc. RNDr. ThLic. Karel Sládek, Ph.D., MBA v.r.
děkan

L.S.

Mgr. Zuzana Červenková, Ph.D. v.r.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 5. března 2024

PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji:

Práci s názvem *První pomoc při výkonu profese řidiče zdravotnické dopravní služby* 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 4. 2024

.....

Jakub Vondrouš

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych vyjádřil upřímné poděkování vedoucímu mé bakalářské práce, panu Mgr. Filipu Cicákovi, za jeho vedení, odborné rady a podporu během celého procesu tvorby této práce. Zároveň chci poděkovat mojí rodině, za podporu po celou dobu mého studia.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zaměřuje na řidiče zdravotnické dopravní služby a jejich znalosti v oblasti laické první pomoci. Skládá se z teoretické a průzkumné části. Teoretická část práce popisuje historický vývoj zdravotnické dopravní služby, shrnuje možnosti a proces vzdělávání tohoto povolání. Práce charakterizuje legislativní rámec upravující pracovní náplň řidičů zdravotnické dopravní služby a požadavky na vybavení vozidel určeným k jejich účelu. Hlavním cílem této práce bylo prostřednictvím dotazníkového šetření mezi respondenty pracujícími na pozici Řidič zdravotnické dopravní služby zjistit, zda disponují znalostmi v oblasti laické první pomoci. V průzkumné části bakalářské práce jsou shrnuty výsledky celého šetření.

KLÍČOVÁ SLOVA

Zdravotnická dopravní služba, řidič, první pomoc, historie, kvalifikační kurz

TITLE

First aid in the profession of a driver of a non-emergency medical transport service

ANNOTATION

This bachelor's thesis focuses on medical transport service drivers and their knowledge in the field of lay first aid. It consists of a theoretical and research part. The theoretical part of the thesis describes the historical development of the medical transport service, summarizes the possibilities and the process of education of this profession. The work characterizes the legislative framework regulating the workload of medical transport service drivers and the requirements for the equipment of vehicles intended for their purpose. The main goal of this work was to find out whether they have knowledge in the field of lay first aid through a questionnaire survey among respondents working in the position of Driver of the medical transport service. The research part of the bachelor's thesis summarizes the results of the entire investigation.

KEYWORDS

Medical transport service, driver, first aid, history, qualification course,

OBSAH

Úvod	12
1 CÍLE PRÁCE.....	13
1.1 Teoretický cíl:	13
1.2 Průzkumné cíle:.....	13
I. TEORETICKÁ ČÁST.....	14
2 HISTORIE SYSTÉMU ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY V ČESKÉ REPUBLICE.....	14
3 ZDRAVOTNICKÁ DOPRAVNÍ SLUŽBA V SOUČASNOSTI.....	15
4 PRACOVNÍ NÁPLŇ ŘIDIČŮ ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY	16
4.1 Vyhláška č. 55/2011 Sb. (Vyhláška o činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků)	17
5 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY	20
5.1 Akreditovaný kvalifikační kurz v oboru Řidič zdravotnické dopravní služby	21
5.2 Charakteristika akreditovaného kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby.....	22
5.3 Akreditovaná zařízení	23
5.4 Teoretická část kurzu	24
5.5 Teoreticko-praktická část kurzu.....	25
5.6 Odborná praxe.....	26
6 VOZIDLO S PRÁVEM PŘEDNOSTI V JÍZDĚ	27
6.1 Vozidla v kategorii s právem přednosti v jízdě.....	28
6.2 Jízda s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením.....	29
6.3 Uvolnění prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě	31
6.4 Vozidla užívající zvláštní výstražné světlo oranžové barvy	33
6.5 Vozidla zdravotnické dopravní služby.....	33
6.6 Vozidlo pro přepravu pacientů.....	34
6.7 Vozidla pro přepravu personálu a materiálu	36

6.8	Exteriér vozidla poskytující zdravotnickou dopravní službu.....	36
II.	PRŮZKUMNÁ ČÁST.....	39
7	CÍLE PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ A PRŮZKUMNÉ OTÁZKY	39
7.1	Cíle průzkumného šetření	39
7.2	Průzkumné otázky	39
8	METODIKA PRŮZKUMNÉ ČÁSTI PRÁCE.....	40
8.1	Zpracování a vyhodnocení dat	41
9	HODNOCENÍ PRŮZKUMNÝCH OTÁZEK.....	42
9.1	Mají řidiči ZDS teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci?.....	42
9.2	Znají řidiči ZDS všechny zákonem povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou?.....	42
9.3	Dle jaké odborné způsobilosti, řidiči ZDS vykonávají povolání?	42
10	INTERPRETACE DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	43
10.1	Dotazník část 1.....	43
10.2	Dotazník 2. část – znalostní test	54
11	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMNÉ ČÁSTI	66
11.1	Průzkumná otázka č. 1	67
11.2	Průzkumná otázka č. 2	68
11.3	Průzkumná otázka č. 3	69
12	DISKUZE	70
13	LIMITY PŘEDLOŽENÉHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ.....	73
14	DOPORUČENÍ PRO PRAXI.....	73
15	ZÁVĚR	75
16	POUŽITÁ LITERATURA	76
17	PŘÍLOHY	83
17.1	Dotazník k průzkumné části práce	83

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Laurin & Klement G4 12/14 HP (Škoda auto, 2023).....	15
Obrázek 2 – vozidlo RV (ZZS HMP, 2021).....	30
Obrázek 3 – průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě (GS PLUS, 2023)	32
Obrázek 4 – interiér vozidla ZDS (Liptrans s.r.o., 2023)	35
Obrázek 5 – vozidlo pro přepravu pacientů (Liptrans s.r.o., 2023).....	37
Obrázek 6 – GRAF č. 1 Věk respondentů	44
Obrázek 7 – GRAF č. 2 Dosažené vzdělání respondentů.....	45
Obrázek 8 – GRAF č. 3 Dosažená praxe respondentů	46
Obrázek 9 – GRAF č. 4 Odborná způsobilost respondentů.....	47
Obrázek 10 – GRAF č. 5 Správné úkony před jízdou	48
Obrázek 11 – GRAF č. 6 Četnost jednotlivých možností.....	49
Obrázek 12 – GRAF č. 7 Příprava vozidla před jízdou	50
Obrázek 13 – GRAF č. 8 Důvod neprovádění úkonů.....	51
Obrázek 14 – GRAF č. 9 Odpověď respondentů na otázku	52
Obrázek 15 – GRAF č. 10 Poznatky respondentů.....	53
Obrázek 16 – GRAF č. 11 Otázka č. 1	54
Obrázek 17 – GRAF č. 12 Otázka č. 3	55
Obrázek 18 – GRAF č. 13 Otázka č. 4	56
Obrázek 19 – GRAF č. 14 Otázka č. 5	57
Obrázek 20 – GRAF č. 15 Otázka č. 6	58
Obrázek 21 – GRAF č. 16 Otázka č. 7	59
Obrázek 22 – GRAF č. 17 Otázka č. 9	60
Obrázek 23 – GRAF č. 18 Otázka č. 10	61
Obrázek 24 –GRAF č. 19 Otázka č. 11	62
Obrázek 25 – GRAF č. 20 Otázka č. 12	63
Obrázek 26 – GRAF č. 21 Otázka č. 14	65
Obrázek 27 – GRAF č. 22 Otázka č. 15	66
Obrázek 28 – GRAF č. 23 Průzkumná otázka č. 1	67
Obrázek 29 – GRAF č. 24 Průzkumná otázka č. 2	68
Obrázek 30 – GRAF č. 25 Průzkumná otázka č. 1	69

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Rozsah akreditovaného kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby.....	22
Tabulka 2 – Pohlaví respondentů.....	43
Tabulka 3 – Vyhodnocení 1. dílčího cíle.....	67

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
FZS	Fakulta zdravotnických studií
UPCE	Univerzita Pardubice
ZDS	Zdravotnická dopravní služba
ÍZS	Integrovaný záchranný systém
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
VRZ	Výstražné zvukové a rozhlasové zařízení
ZZS HLMP	Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy
KPR	Kardiopulmonální resuscitace

ÚVOD

Zdravotnická dopravní služba je neodmyslitelnou součástí zdravotního systému v České republice. Denně je řidiči zdravotnické dopravní služby (dále jen ZDS) transportováno velké množství pacientů, na řidiče je tedy vyvíjen velký tlak, ať už v rámci hustého provozu silniční dopravy, či převzetí zodpovědnosti za pacienta po dobu jeho transportu. Každoročně se číslo transportovaných pacientů pomocí zdravotnické dopravní služby průměrně pohybuje kolem 4 milionů (ÚZIS, 2023).

Právě kvůli zmíněným skutečnostem o vytiženosti zdravotnické dopravní služby, by měl být kladen důraz na dostatečné vzdělávání řidičů zdravotně dopravních služeb, aby byli schopni správně vyhodnotit a případně reagovat na nenadále vzniklé situace při vykonávání jejich povolání. Řidiči zdravotnické dopravní služby jsou často v situacích, kde poskytovaná péče zahrnuje práci s pacienty, jejichž zdravotní stav může být oslabený. V důsledku toho je nezbytné, aby řidiči byli dostatečně erudováni v laické první pomoci a byli schopni se správně rozhodnout a určit vhodné kroky v případě potřeby. Je proto žádoucí zkoumat nastavené procesy ve vzdělávání řidičů ZDS, tak aby bylo zajištěno, že úroveň vzdělání bude kvalitní. Jsou konfrontováni s výzvami, které vyžadují nejen odborné dovednosti, znalosti a schopnosti spojené s řízením sanitních vozidel ZDS, ale také schopnost rychle a efektivně reagovat na neočekávané situace. Řidiči ZDS musí myslet na potřeby pacienta, minimalizovat rizika spojená s transportem a zajistit co nejvhodnější podmínky během transportu.

Zdravotnický záchranář se s prací řidičů ZDS setkává v rámci výkonu svého povolání, například při řešení mimořádných situací s hromadným postižením osob, kde zdravotnická dopravní služba zastává svoji roli, při transportu pacientů do zdravotnických zařízení (Česká republika, 2000). Dále i sám zdravotnický záchranář je způsobilý k práci na pozici Řidič zdravotnické dopravní služby (Česká republika, 2004). Zdravotnický záchranář se také může podílet na vzdělávání budoucích řidičů ZDS, a to jako školitel či lektor v rámci akreditovaného kvalifikačního kurzu (MZČR, 2019).

K průzkumu, který je součástí této bakalářské práce byla zvolena metoda kvantitativního šetření pomocí dotazníku a znalostního testu.

1 CÍLE PRÁCE

1.1 Teoretický cíl:

Cílem teoretické části práce je popsat systém zdravotnické dopravní služby v České republice, vzdělávání řidičů ZDS, pracovní náplň při výkonu tohoto povolání a vybavení, které je součástí jejich profese.

1.2 Průzkumné cíle:

Hlavní cíl:

Zmapovat teoretické znalosti řidičů zdravotnické dopravní služby v oblasti laické první pomoci.

Dílčí cíle:

Dílčí cíl č. 1: Zjistit, znalosti povinných úkonů řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou.

Dílčí cíl č. 2: Zjistit, s jakou odbornou způsobilostí řidiči ZDS vykonávají své povolání ve vybraných institucích.

I. TEORETICKÁ ČÁST

2 HISTORIE SYSTÉMU ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY V ČESKÉ REPUBLICE

Zdravotní dopravní služba má své kořeny v armádním prostředí, kde byla její nezbytnost zdůrazněna zejména v dobách válečných konfliktů. Během těchto událostí bylo nejen otázkou vedení vojenských operací, ale i efektivní péče o velké množství raněných vojáků, která vyžadovala rychlou a bezpečnou přepravu z bojiště k ošetření. Jako počátek zdravotnické dopravní služby (ZDS) v České republice, můžeme datovat rok 1838. V Praze bylo tehdy vydáno nařízení, které Magistrátu hl. města Prahy dávalo za úkol dopravu raněných a nemocných do tehdejší Všeobecné fakultní nemocnice. Magistrát musel zajistit, že v každé čtvrti bude k dispozici dostatečný počet nosítek a lidí pro jejich obsluhu. Občanům zajišťujícím tuto službu se říkalo „nosiči“. Požadavky na nosiče během této doby byly minimální. Jedním z klíčových kritérií pro nosiče bylo udržovat střízlivost a nosit neroztrhaný oděv. Tyto požadavky na nosiče odrážely snahu o profesionální a důstojnou prezentaci, ačkoliv samotné nároky na výbavu byly ve srovnání s moderními standardy značně jednodušší (Černý, 2013).

V druhé polovině 19. století zažívala dopravní služba v oblasti zdravotnictví významný rozmach. V tomto období začaly jednotlivé nemocnice zakládat své vlastní kapacity pro zajištění transportu pacientů, což znamenalo zásadní posun v organizaci a efektivitě přepravy pacientů. V počátcích této éry byli pacienti přepravováni pomocí ručních vozíků nebo kočárů tažených koňmi. Tyto tradiční metody přepravy poskytovaly základní prostředky, ale s rozvojem technologií a se zvyšující se potřebou rychlejší, pohodlnější a hlavně bezpečnější přepravy došlo k postupnému zavádění automobilů (Černý, 2013).

V roce 1910 přinesl nákup prvního sanitního automobilu od firmy Laurin a Klement v Českých zemích výraznou modernizaci v oblasti transportu pacientů. Postupná obměna vozového parku vedla k postupnému vyřazování sanitních kočárů, které dosáhlo svého vrcholu v roce 1926, kdy byl vyřazen poslední kočár. Tento přechod symbolizoval klíčový krok směrem k modernějším a efektivnějším sanitním prostředkům, což v konečném důsledku přispělo ke zvýšení rychlosti, kvality přepravy pacientů a poskytované zdravotní péči (Černý, 2013).



Obrázek 1 - Laurin & Klement G4 12/14 HP (Škoda auto, 2023)

Na obrázku je zachycen tehdejší sanitní automobil od automobilky Laurin & Klement.

3 ZDRAVOTNICKÁ DOPRAVNÍ SLUŽBA V SOUČASNOSTI

Specifika fungování zdravotnické dopravní služby v České republice v současné době je regulováno Zákonem č. 372/2011 Sb. (Zákon o zdravotních službách). Zdravotnická dopravní služba je tedy službou zdravotní. Mezi základní prvky, které ZDS zastává, patří přeprava pacientů mezi poskytovateli zdravotních služeb, kterými se rozumí jak fyzická, tak právnická osoba, která disponuje oprávněním k poskytování těchto služeb dle Zákona o zdravotních službách. Další složkou je transport z vlastního sociálního prostředí k poskytovateli a zpět. Pro nárok k využití ZDS musí být transport nezbytný k zajištění poskytnutí zdravotních služeb. Transport pacientů je v případě ZDS tedy jednou

z nejvytíženějších služeb, za rok 2020 bylo v rámci České republiky transportováno 2 728 904 pacientů, dlouhodobě se číslo převezených pacientů za rok pohybuje pod hranicí 4 milionů (ÚZIS, 2023). Další činností zdravotnické dopravní služby je nápomoc při zabezpečení neodkladné péče u poskytovatele zdravotních služeb, který nedisponuje potřebným zdravotnickým personálem (Arnoldová, 2012). ZDS je v tomto případě využita k rychlé přepravě požadovaného zdravotnického personálu na místo určení. Pod tím si můžeme představit např. převoz specialisty k provedení neodkladného výkonu, kterým daný poskytovatel nedisponuje. Účelem ZDS je také transport zemřelých související s transplantací, neodkladná přeprava tkání, buněk, léčivých přípravků, krve včetně jejich složek a zdravotnických prostředků nezbytných pro poskytnutí neodkladné péče nebo přeprava dalšího biologického materiálu (Česko, 2011).

Každý poskytovatel dopravně zdravotní služby musí pro provoz zajistit odpovídající dopravní prostředky. Prováděcí právní předpis obsažený ve Vyhlášce č. 296/2012 Sb. (O požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby) stanovuje kompletní požadavky na věcné i technické vybavení dopravních prostředků určených na vykonávání této činnosti. Vyhláška zároveň obsahuje kompletní seznam nutného vybavení (Česko, 2011).

V současné době je většina společností provozující dopravně zdravotní službu v České republice v soukromém vlastnictví (ÚZIS, 2023).

4 PRACOVNÍ NÁPLŇ ŘIDIČŮ ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY

Tato kapitola se zaměřuje na náročnou pracovní náplň řidičů, kteří nejenom řídí vozidla, ale zároveň zohledňují péči o pacienty a spolupráci s ostatními zdravotnickými profesionály, jako jsou lékaři, zdravotničtí záchranáři, všeobecné sestry a další. V rámci rozsáhlého zdravotnického systému hrají řidiči zdravotnické dopravní služby zásadní roli v zajištění rychlého a bezpečného transportu pacientů. Oblast práce řidičů ve zdravotnické dopravní službě je komplexní, vyžaduje rozsáhlé znalosti a dovednosti. Kromě dovedností řízení vozidla musí být řidiči schopni efektivně komunikovat s pacienty a zdravotnickými pracovníky. Musí rozumět specifickým požadavkům na péči o pacienty během transportu a zároveň být schopni reagovat na nepředvídatelné situace. Jedním z klíčových dokumentů, který definuje povinnosti a úkoly řidičů zdravotní dopravní služby, je Vyhláška č. 55/2011 Sb. (O činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků).

Tato vyhláška výslovně stanovuje právní rámec a očekávání, která jsou spojena s činností řidičů v této oblasti profese (Česko, 2011).

4.1 Vyhláška č. 55/2011 Sb. (Vyhláška o činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků)

Tato vyhláška stanovuje a upřesňuje rozsah a charakter činností, které mají provádět zdravotničtí pracovníci a další odborní pracovníci působící v oblasti zdravotnictví. Jedná se o důležitý právní předpis, který reguluje jejich práci a zodpovědnost v rámci zdravotnických zařízení a souvisejících oblastí. Zároveň slouží jako nástroj pro organizaci zdravotnických zařízení, k řízení a monitorování práce svých zaměstnanců a k udržení souladu s platnými právními předpisy a normami v oblasti zdravotnictví (Česko, 2011).

Vyhláška pro řidiče zdravotních dopravních služeb stanovuje tyto činnosti:

a) Transportovat nemocné, raněné a rodičky pomocí sanitního automobilu.

První z výčtu činností obsažených ve Vyhlášce č. 55/2011 Sb. (Vyhláška o činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků).

Tato činnost představuje jednu z hlavních úloh v pracovní náplni řidičů zdravotnických dopravních služeb v České republice. Tato klíčová činnost zabezpečuje bezpečný a pohodlný přesun pacientů do místa určení (Česko, 2011).

b) Provádět jednoduché výkony v rámci laické první pomoci.

Důležitým aspektem mimo provádění jednoduchých výkonů v rámci neodkladné přednemocniční péče, je schopnost provádět život zachraňující úkony, mezi které například patří zástava masivního krvácení, uvolnění dýchacích cest nebo kardiopulmonální resuscitace. Dostatečná znalost a jistota v provádění postupů laické první pomoci umožňuje řidičům zdravotnické dopravní služby rychle a efektivně reagovat na akutní situace, což může výrazně ovlivnit celkový průběh následné léčby a šanci na přežití pacienta (Petržela, 2016).

Je to zvláště klíčové, protože se řidiči každodenně setkávají s pacienty, kteří mohou být zdravotně indisponováni (Česko, 2011).

c) Spolupracovat s kvalifikovaným týmem při havarijních situacích ve spolupráci s ostatními složkami integrovaného záchranného systému.

Při své profesi se řidič zdravotnické dopravní služby pravidelně setkává se zdravotnickým personálem, zejména při předávání pacienta ve zdravotnických a sociálních zařízeních. Při této spolupráci je nutná dostatečná komunikace a předání důležitých informací o pacientovi. Kromě toho některé společnosti provozující zdravotnickou dopravní službu navazují partnerství se zdravotnickou záchrannou službou v rámci integrovaného záchranného systému. Tato širší spolupráce je klíčová pro koordinovanou reakci při mimořádných událostech s velkým množstvím postižených osob. Při těchto situacích, je dobrá spolupráce s ostatními zdravotnickými profesionály o to důležitější (Česko, 2011).

d) Transportovat tkáň a biologické materiály.

Poskytování služby transportu tkání a biologických materiálů hraje nezastupitelnou roli ve zdravotním systému České republiky. Tato důležitá služba zabezpečuje bezpečný a rychlý převoz lidských tkání a buněk mezi specializovanými zařízeními, která se zaměřují na jejich manipulaci a využití. Tímto způsobem je zajištěna spolehlivá distribuce biologických materiálů, což má zásadní význam pro lékařský výzkum, transplantace a další léčebné postupy. Schopnost bezpečného transportu tkání a biologických materiálů přispívá k celkovému pokroku v oblasti lékařství a zdravotnického výzkumu (Česko, 2011).

Jedna z významných českých společností poskytující zdravotnickou dopravní službu provedla za kalendářní rok 2022 na území České republiky celkem 622 takových převozů (Ambulance meditrans, ©2024).

e) Transportovat zdravotnický personál mezi zdravotnickými zařízeními.

Transportování zdravotnických pracovníků mezi zdravotnickými zařízeními je zásadním prvkem zdravotnické logistiky, zejména v kontextu Národního transplantačního programu. Tato činnost nejenže umožňuje optimalizaci dostupnosti odborníků pro transplantace na různých místech, ale také podporuje efektivní spolupráci mezi transplantačními centry a dalšími zdravotnickými zařízeními. Přeprava zdravotnických pracovníků je zásadní pro rychlou reakci na potřeby pacientů čekajících na transplantaci, a tím přispívá k úspěšnému provádění náročných operací, jako jsou transplantace (Česko, 2011).

f) Pečovat o vozidlo a kontrolovat jeho vybavení. Ovládat vozidlo v obtížných podmínkách jízdy s využitím Výstražného zvukového a rozhlasového zařízení (VRZ).

Pečování o vozidlo a jeho vybavení je podstatným prvkem zajištění bezpečné a efektivní přepravy, a to i v obtížných podmínkách jízdy. Řidiči sanitních vozidel zdravotnické dopravní služby mají na starosti lehkou údržbu, dle interních pravidel dané společnosti provozující ZDS nebo kontrolu technického stavu vozidla před jízdou. Při využívání výstražných zařízení je třeba nejen odbornost v řízení vozidla, ale také citlivost k okolnímu provozu a rychlou reakci na změny situace na silnici. Řízení pod výstražným zařízením patří mezi jednu z nejnáročnějších řidičských disciplín, vyžadující vysokou míru odbornosti a dovedností od řidičů vozidel s právem přednosti v jízdě (Česko, 2011).

Pravidelná údržba vozidla a pečlivá kontrola před každou jízdou jsou klíčové pro minimalizaci rizika selhání důležitých komponentů vozidla. Tímto způsobem lze předcházet neočekávaným poruchám a nehodám způsobeným technickými defekty (Minář, 2024).

g) V rozsahu své odborné způsobilosti manipulovat se zdravotnickými prostředky a prádlem, jejich dezinfekci a sterilizaci.

Tato odpovědnost zahrnuje manipulaci s těmito materiály s cílem zajistit bezpečnost a hygienické normy. Je nezbytné věnovat zvláštní pozornost infekčnímu materiálu, s nímž se řidič může setkat při transportu pacientů (Česko, 2011).

Odpovídající postupy a opatření jsou klíčové pro minimalizaci rizika šíření infekcí a ochranu vlastního zdraví a zdraví pacientů (Krause a Dolák, 2020).

Činnosti obsažené ve Vyhlášce č. 55/2011 Sb. představují základní rámec povinností a odpovědností řidičů zdravotnické dopravní služby. Vyhláška tímto způsobem zajišťuje, že řidiči ZDS mají jasně definované úkoly a povinnosti v oblasti poskytování zdravotnické péče a transportu pacientů. Tato právní regulace je klíčová pro zajištění kvalitní a bezpečné péče o pacienty a pro ochranu jejich zdraví a života.

Je však nezbytné poznamenat, že konkrétní pracovní náplň řidičů ZDS může být mírně odlišná v závislosti na konkrétní společnosti, pro kterou pracují. Každá společnost poskytující zdravotnickou dopravní službu může mít specifické požadavky, procedury a protokoly, které se mohou lišit v závislosti na regionu, druhu poskytované péče, nebo na specifických potřebách daného zdravotnického zařízení. Toto umožňuje flexibilitu a přizpůsobení se konkrétním podmínkám a požadavkům, zatímco zároveň zajišťuje

dodržování zákonných povinností a standardů péče o pacienty. Právní rámec stanovený vyhláškou stanovuje základní normy a očekávání pro činnosti řidičů ZDS, zatímco konkrétní pracovní náplň může být upravena společností, pro kterou pracují, aby lépe vyhovovala místním potřebám a podmínkám (Česko, 2011).

5 VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ ZDRAVOTNICKÉ DOPRAVNÍ SLUŽBY

V České republice jsou pro pozici řidiče zdravotnické dopravní služby stanovena specifická odborná vzdělávací kritéria, která nabízejí čtyři možné přístupy k dosažení kvalifikace pro možnost výkonu tohoto povolání (Česko, 2004).

První možností k dosažení kvalifikace je úspěšné absolvování akreditovaného kvalifikačního kurzu v oboru Řidič zdravotnické dopravní služby. Alternativně pak může uchazeč dosáhnout kvalifikace absolvováním akreditovaného kvalifikačního kurzu v oboru Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných. Tento kurz však v dnešní době není možné absolvovat (Česko, 2004). Od 1. září roku 2017 se přestal užívat vlastní název pro povolání „Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných“ a byl nahrazen současným a to, „Řidič zdravotnické dopravní služby“. Z toho důvodu byl dán do souladu i název kurzu. Pro absolventy se však nic nemění, nadále jsou způsobilí pro výkon povolání Řidič zdravotnické dopravní služby (Česko, 2017).

Další, kdo může vykonávat profesi řidiče zdravotnické dopravní služby je osoba s platnou kvalifikací řidič vozidla zdravotnické záchranné služby nebo zdravotnický záchranář. Na rozdíl od akreditovaného kvalifikačního kurzu v oboru Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných, či akreditovaného kvalifikačního kurzu v oboru Řidič zdravotnické dopravní služby, při jejich splnění, není získání způsobilosti k vykonávání profese Řidiče zdravotnické dopravní služby primárním cílem (Česko, 2004).

Řidiči vozidel zdravotnické záchranné služby, jsou pracovníci, kteří mají oprávnění k řízení vozidel s právem přednosti v jízdě podle speciálních předpisů nebo jsou starší 21 let, splňují požadavky pro řízení vozidel s předností v jízdě a absolvují každých 12 měsíců školení zaměřené na neodkladnou zdravotní péči. Zdravotničtí záchranáři jsou pak absolventi oboru diplomovaný zdravotnický záchranář z vyšší odborné školy nebo absolvovali bakalářský studijní program v oboru zdravotnického záchranářství na vysoké škole.

Obě tyto profese mají specifické úkoly a znalosti v oblasti poskytování přednemocniční péče (Boguská a kolektiv, 2023).

Absolvování akreditovaných kurzů vytváří pevný základ pro odbornou přípravu řidičů ZDS. V praxi lze pozorovat, že větší množství řidičů v oblasti zdravotnické dopravy disponuje kvalifikací získanou absolvováním jednoho z akreditovaných kvalifikačních kurzů. Tato kvalifikace představuje klíčový standard pro odborné dovednosti a povinnosti spojené s bezpečným a odpovědným řízením vozidel, zajištěním komfortu pacientů během přepravy a celkově pro efektivní fungování zdravotnické dopravy (Česko, 2004).

5.1 Akreditovaný kvalifikační kurz v oboru Řidič zdravotnické dopravní služby

Akreditovaný kvalifikační kurz v oboru Řidič zdravotnické dopravy představuje nezbytný prvek ve vzdělávání nových profesionálních řidičů v této oblasti. Tento kurz je pečlivě navržen s cílem poskytnout komplexní znalosti potřebné pro úspěšné zvládnání náročných úkolů spojených s poskytováním zdravotnické dopravy. Díky akreditaci nabízených kurzů je zaručena kvalita výuky, která odpovídá normám a standardům. Tento vzdělávací program nejenže vybavuje nové řidiče ZDS nezbytnými dovednostmi v oblasti bezpečného řízení sanitních vozidel, ale také je důkladně připravuje na specifika spojená s péčí o pacienty a manipulací se zdravotnickým materiálem. Přítomnost akreditovaného kvalifikačního kurzu ve vzdělávacím procesu zajišťuje, že noví řidiči zdravotnické dopravní služby mají přístup k aktuálním informacím, postupům a standardům v oboru, což je klíčové pro jejich schopnost poskytovat kvalitní a bezpečnou péči. Touto cestou se akreditovaný kvalifikační kurz stává nejen důležitým prvkem ve vzdělávání, ale i zárukou odborné přípravy nových řidičů ZDS, kteří hrají klíčovou roli ve zdravotnickém systému a zajišťují přepravu pacientů s maximální péčí a bezpečností (Česko, 2019).

Pro zajištění standardů a kvality výuky je nezbytné, aby každé zařízení, které vypisuje kvalifikační kurz, obdrželo akreditaci od Ministerstva zdravotnictví České republiky. Tato akreditace představuje důležitý dokument, který potvrzuje schopnost a kvalitu poskytování vzdělávacích programů pro daný obor. Platná akreditace Ministerstva zdravotnictví je tak zárukou kvality vzdělávacího procesu a zajišťuje, že budoucí řidiči zdravotnické dopravní služby budou odborně připraveni na svou náročnou práci (Česko, 2019).

5.2 Charakteristika akreditovaného kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby

Vzdělávací program se skládá z teoretického výukového bloku, části s teoreticko-praktickým zaměřením a odborné praxe v zařízení s akreditací. Tato struktura programu by měla poskytnout účastníkům komplexní soubor teoretických znalostí a praktických dovedností, které jsou nezbytné pro kvalifikované vykonávání povolání Řidiče zdravotnické dopravní služby. Kvalifikační kurz tedy připravuje jednotlivce k poskytování zdravotních služeb pod odborným dohledem. Akreditovaný kvalifikační kurz lze absolvovat formou denního prezenčního výukového programu, nebo prostřednictvím jiných alternativních forem, jako je např. kombinované studium. Bez ohledu na zvolenou formu je důležité zajistit, aby se zachovala dostatečná kvalita výuky (Česko, 2019).

Cílem je, aby účastníci získali potřebné znalosti a dovednosti bez ohrožení výukového standardu, a to i v případě, že se školení realizuje alternativními způsoby, které mohou zahrnovat například distanční výuku či kombinaci prezenčních a online prvků. Bez ohledu na konkrétní typ vzdělávacího systému je nutné respektovat následující stanovený časový rámec. Minimální stanovený časový rozsah kurzu činí 180 hodin, z toho nejméně 80 hodin je věnováno teoretické výuce, 64 hodin teoreticko-praktické výuce a 36 hodin odborné praxi v akreditovaném zařízení. Při této struktuře časové dotace trvá jedna hodina teoretické výuky 45 minut a jedna hodina odborné praxe 60 minut (Česko, 2019).

Tabulka 1 - Rozsah akreditovaného kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby (MZČR, 2019)

Časový rozsah akreditovaného kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby	
Teoretická výuka	80 hodin
Teoreticko-praktická výuka	64 hodin
Odborná praxe	36 hodin
Celkem	180 hodin

Přijetí uchazečů do daného programu vyžaduje splnění přijímacích kritérií, mezi něž patří úspěšné absolvování základního vzdělání, držení řidičského oprávnění minimálně ve skupině B, dobrý zdravotní stav, osobnostní charakteristiky a motivace nezbytné pro úspěšné a plnohodnotné výkon povolání v daném oboru. V rámci průběžného plnění podmínek

je požadováno dokončení teoretické části výuky v souladu s určeným rozsahem vzdělávacího programu, absolvování praktické části včetně odborné praxe v akreditovaném zařízení dle předepsaného rozsahu vzdělávacího programu. Je tolerována maximálně patnáctiprocentní omluvená absence z celkového počtu hodin praktického a teoretického vyučování. Po úspěšném splnění všech předepsaných podmínek v rámci celého vzdělávacího programu, je akreditovaný kvalifikační kurz zakončen závěrečnou zkouškou, která obsahuje jak praktickou, tak teoretickou část. Vyhláška o zkouškách podle zákona o nelékařských zdravotnických povoláních upravuje specifikace týkající se členů zkušební komise, obsahu zkoušky, stanovení termínů a dalších relevantních aspektů spojených s kvalifikační zkouškou. Po úspěšném absolvování závěrečné zkoušky, absolvent obdrží osvědčení, potvrzující získání odborné kvalifikace pro výkon povolání řidič zdravotnické dopravní služby. Jak již bylo zmíněno v předešlém textu, kurz poskytuje komplexní vzdělávací program, který zahrnuje teoretickou, teoreticko-praktickou výuku a praxi v akreditovaném zařízení (Česko, 2019).

5.3 Akreditovaná zařízení

Akreditované zařízení, které poskytuje kvalifikační kurz pro obor řidič zdravotnické dopravy, musí vyhovět náročným standardům a požadavkům v oblasti personálního obsazení, vybavení a organizace. Školitelé a lektori, kteří zde působí, musí být zkušení zdravotničtí odborníci s adekvátní praxí, zajišťující kvalitní výuku jak v teoretické, tak praktické části vzdělávání. U školitele je požadovaná praxe nelékařského zdravotnického pracovníka minimálně pět let. Lektori potřebují tři letou praxi. Vybavení zařízení musí být v souladu se stanovenými standardy a platnou legislativou. To zahrnuje modely a simulátory k výuce kardiopulmonální resuscitace u dětí a dospělých nezbytné pro efektivní výuku praktických dovedností. Učebny pro teoretickou část musí splňovat technické požadavky, včetně přítomnosti počítačů, dataprojektorů a přístupu k internetu. Důraz je také kladen na dostupnost odborné literatury. Organizační a bezpečnostní požadavky definované zákony a předpisy jsou klíčové pro zajištění kvalitního a bezpečného vzdělávání v oboru. Tyto požadavky zajistí efektivní průběh výuky a ochranu zdraví studentů. V souhrnu je akreditované zařízení nutným prvkem v procesu poskytování vzdělání pro budoucí řidiče zdravotnické dopravy, přičemž jeho role spočívá v plnění standardů a poskytování odborně kvalitní přípravy (Česko, 2019).

5.4 Teoretická část kurzu

V rámci teoretické výuky jsou studenti podrobni několika klíčovým učebním předmětům, přičemž každý z nich přispívá k získání nezbytných znalostí.

Mezi tyto předměty patří:

✓ **Zdravotnická dopravní služba**

V 20 hodinách výuky je cílem poskytnout studentům znalosti, které jim usnadní orientaci v struktuře zdravotnického systému ČR a v provozu zdravotnické dopravní služby. Zároveň studenti získávají informace o schopnostech, kompetencích a právní odpovědnosti, které s sebou nese vykonávání zdravotnické profese (Česko, 2019).

✓ **Zdravotnická psychologie, etika a komunikace**

Účelem je v celkem 10 hodinách teoretické výuky podnitit pochopení důležitosti psychologického a etického přístupu v poskytování zdravotní péče. Dále se zaměřuje na význam principů odborné komunikace a spolupráce v týmu, které přispívají k zajištění bezpečnosti poskytovaných zdravotních služeb (Česko, 2019).

✓ **Podpora a ochrana zdraví**

Hlavním účelem je v 6 hodinách výuky poskytnout základní znalosti o ochraně a podpoře zdraví, zejména v kontextu praktického uplatnění opatření pro ochranu zdraví během práce jako řidič v oblasti zdravotnické dopravy (Česko, 2019).

✓ **Somatologie**

Pro předmět Somatologie je vyhrazeno 22 hodin výuky. Tato část poskytuje hlubší porozumění anatomii a fyziologii, což je zásadní pro správný a bezpečný přístup k poskytování zdravotní péče (Česko, 2019).

✓ **Medicína katastrof**

Ve 14 hodinách výuky jsou studenti seznámeni s nezbytnými postupy a dovednostmi pro efektivní orientaci v oblasti mimořádných událostí a využívání znalostí o katastrofách při vykonávání svého povolání Řidič zdravotnické dopravní služby (Česko, 2019).

✓ **Technika jízdy vozidla s právem přednostní jízdy**

Tento předmět s dotací 8 vyučovacích hodin se zaměřuje na získání komplexního povědomí o specifikách ovládání vozidla s právem přednosti v jízdě, což zahrnuje nejen technické aspekty, ale i právní a psychologické faktory. Studenti budou seznámeni s používáním

výstražných zařízení a jejich významem z hlediska bezpečnosti a právních předpisů (Česko, 2019).

5.5 Teoreticko-praktická část kurzu

Teoreticko-praktická část kurzu má za cíl umožnit studentům získat teoretické a praktické dovednosti při poskytování zdravotní péče, a rovněž při poskytování laické první pomoci. Celkem 5 předmětů je dotováno 64 hodinami výuky.

Kurz obsahuje tyto předměty:

✓ Vybavení vozidla pro přepravu pacientů

Studenti mají 8 hodin výuky k seznámení s povinným vybavením zdravotnické dopravní služby, které zahrnuje přístroje a pomůcky stanovené Vyhláškou č. 296/2012 Sb. O požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby (Česko, 2019).

✓ Odborný transport pacientů

Studující v rámci 12 hodin výuky mají možnost si vyzkoušet práci s transportními prostředky, jako jsou nosítka, schodolezy, transportní křeslo a další. Dále jsou seznámeni s technikami polohování a transportem s ohledem na onemocnění a zdravotní stav, postupy při přenášení a přepravě pacientů, nouzová transportní zařízení, bezpečnostní opatření při přepravě, specifika transportu dětí, seniorů a dalších skupin pacientů. V předmětu má důležitou roli i bezpečnost a ochrana zdraví při práci, student je dále seznámen s indikacemi, při kterých může lékař vypsát příkaz k transportu. Do výuky jsou zahrnuta i praktická simulační cvičení (Česko, 2019).

✓ Ošetrovatelská péče ve zdravotnické dopravní službě

Uchazeči jsou v 10 hodinách výuky seznámeni s využíváním ochranných prostředků, příjmem, kontrolou a skladování zdravotnických pomůcek a prádla, manipulace s těmito prostředky, jejich dezinfekce a sterilizace, a zabezpečení dostatečného množství, základní péče o pacienta v rámci zdravotnické dopravní služby, jak bezpečně manipulovat s tlakovými lahvemi, použití prostředků pro inhalační terapii a oxygenoterapii, spolupráce s nelékařským zdravotnickým pracovníkem nebo lékařem. Výuka obsahuje i základní péči o rány, vstupy a obvazovou techniku (Česko, 2019).

✓ **Předlékařská první pomoc ve zdravotnické dopravní službě (28 hodin výuky):**

Nejvyšší počet hodin, 28, je věnováno první pomoci. Tento studijní předmět poskytne studentům ucelený přehled základů první pomoci. Během něj získají znalosti o zásadách poskytování první pomoci, racionálním zhodnocení vlastních možností a důležitosti spolupráce se zdravotnickou záchrannou službou. Důraz je kladen také na specifika péče o pacienty, se kterými se mohou často setkávat při výkonu povolání, mezi které například patří dialyzovaní, geriatrictí nebo intoxikovaní pacienti. Studenti budou schopni rozpoznat nestabilního pacienta, který vyžaduje vyšší úroveň péče, než je schopna poskytnout zdravotnická dopravní služba a s tím spojené odmítnutí pacienta k transportu v režimu zdravotnické dopravní služby. Důležitým aspektem výuky je také seznámení se život ohrožujícími stavy a příznaky, jako je náhlá zástava oběhu, bezvědomí, bolesti na hrudi, dušnost a mnoho dalších naléhavých situací. Studenti jsou instruováni, jak pracovat s důležitými nástroji a pomůckami v první pomoci, mezi které patří i samo rozpínací vak nebo automatický externí defibrilátor. Důraz je také kladen na techniky imobilizace fraktur za použití specializovaných pomůcek, jako jsou vakuové dlahy a další dostupné prostředky. Cílem tohoto předmětu je nejen poskytnout studentům teoretické znalosti o první pomoci, ale také je vybavit praktickými dovednostmi a schopnostmi, které budou klíčové pro úspěšné a bezpečné poskytování péče pacientům v různých situacích, včetně těch náročných při zdravotnickém transportu (Česko, 2019).

✓ **Exkurze u poskytovatele zdravotnické záchranné služby**

Během 6hodinové exkurze u zdravotnické záchranné služby získávají studenti podrobné informace o funkcích zdravotnického operačního střediska dále o vybavení pro události s hromadným postižením osob. Taktéž mají možnost prohlédnout si vozidla a materiální vybavení biohazard týmů a mnoho dalšího (Česko, 2019).

5.6 Odborná praxe

Pro úspěšné absolvování odborné praxe je vyžadováno absolvování celkem 36 hodin v akreditovaném zařízení, přičemž 24 hodin je vyhrazeno na stanoviště zdravotnické dopravní služby a zbývajících 12 hodin je věnováno stáži na výjezdové základně zdravotnické záchranné služby. Odborná praxe nabízí prostor pro rozvoj dovedností, zručnosti a podporuje vytváření pracovních návyků, přičemž klade důraz na samostatnost, odpovědnost a schopnost efektivní

spolupráce v týmu. Během této praxe jsou studenti aktivně zapojeni do kompletních výjezdů, což zahrnuje širokou škálu činností spojených s poskytováním péče (Česko, 2019).

V rámci obou stáží by měl student získat praktické zkušenosti s několika klíčovými oblastmi v oboru, jako je získávání informací o pacientovi, efektivní sdílení těchto informací, používání transportních technik, zajištění bezpečnosti během přepravy, manipulace s přístroji a péče o ně, komunikace pomocí radiokomunikace se zdravotnickým operačním střediskem, péče o vozidlo dále aplikace tepla, chladu. Student by měl být seznámen s náležitostmi manipulace s tlakovými lahvemi a s tím související aplikací kyslíku a mnoho dalšího v rámci stanovišť zdravotnické dopravní služby a výjezdových základů zdravotnické záchranné služby (Česko, 2019).

6 VOZIDLO S PRÁVEM PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

Vozidla, která slouží k poskytování zdravotnické dopravní služby, jsou zařazena do speciální kategorie vozidel s právem přednosti v jízdě, které určuje Zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o silničním provozu). Tato vozidla nejsou povinna se řídit zákonem vybranými pravidly silničního provozu, pokud užití speciální výstražné světlo modré nebo modré a červené barvy, případně doplněné o zvláštní zvukové výstražné znamení. Využití této výjimky mohou pouze v situacích, kdy vozidla plní úkoly související s výkonem zvláštních povinností, u zdravotnické dopravní služby to může být například v situacích v součinnosti se zdravotnickou záchrannou službou. Při využívání tohoto práva však řidič musí být povinen zachovat nezbytnou opatrnost, tak aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Je nezbytné upozornit, že právo přednosti v jízdě, jak je jasně vymezeno příslušnými zákony, by nemělo být zneužíváno pro jakékoli jiné účely než ty, pro které je stanoveno. Je klíčové, aby řidiči, kteří jsou oprávněni využívat toto právo přednosti, jednali v souladu s předpisy a výhradně v situacích, při kterých je to nutné. Další situace, při které mají vozidla s právem v jízdě přednost, je čerpání pohonných hmot na čerpacích stanicích nebo jiných místech s přístupem k palivům. Při této činnosti nemají řidiči těchto vozidel povinnost používat zvláštní výstražná znamení, která by informovala o jejich prioritě. Tato výjimka je zavedena s ohledem na zrychlení nutnosti doplnění paliva, aby byla vozidla a posádky co nejdříve k dispozici k plnění případných úkolů (Česko, 2000).

6.1 Vozidla v kategorii s právem přednosti v jízdě

Skupina vozidel s možností využívat právo v přednosti v jízdě zahrnuje širokou škálu vozidel různých organizací. Do této skupiny definované Zákonem č. 361/2000 Sb. (Zákon o silničním provozu) patří vozidla využívaná následujícími institucemi a organizacemi. Jsou to vozidla Ministerstva vnitra využívaná policií České republiky, dále vězeňské služby České republiky, obecní policie, hasičským záchranným sborem, jednotkami požární ochrany, důlní záchranné služby, vozidla poruchové služby plynárenských zařízení, poskytovatelů zdravotnické záchranné služby a zdravotnické dopravní služby, vozidla záchranných útvarů Armády České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů a vozidla zpravodajských služeb pro speciální účely. Tato skupina vozidel s právem na přednost v silničním provozu zohledňuje různorodé potřeby a úkoly, které tyto organizace plní ve prospěch veřejného zájmu a bezpečnosti. Jejich privilegovaný status v dopravě je důležitý pro rychlou a efektivní reakci na různé situace a naléhavé události (Česko, 2000).

Na začátku roku 2001 vláda České republiky vydala Nařízení č. 110/2001 Sb. (Nařízení vlády, kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy), které rozšířilo kategorii vozidel s právem přednosti v jízdě. Tato opatření byla navržena s cílem zajištění plynulého a bezpečného provozu na silnicích v rámci mimořádných situací a za účelem urychlené reakce v případě potřeby. Mezi přidaná vozidla s právem přednosti v jízdě například patří vozidla dopravních podniků. V tomto kontextu se jedná o vozidla, která mohou být využívána k řešení mimořádných dopravních situací, jako jsou nehody, nebo jiné události vyžadující okamžitou pozornost a intervenci. Další ze zmíněných vozidel ve vládním nařízení je vozidlo hlavního hygienika. Toto vozidlo slouží k zajištění bezpečnosti a rychlé reakce v situacích, které mohou ohrozit veřejné zdraví. Hlavní hygienik, jako vysoce postavený úředník v oblasti veřejného zdraví, může vyžadovat prioritní pohyb v případě epidemických hrozeb nebo jiných závažných událostí. Další z mnoha zmíněných jsou například vozidla členů vlády, pro členy vlády byla stanovena možnost využívání práva přednosti v jízdě. Tato opatření byla přijata s ohledem na potřebu rychlé a bezpečné dopravy klíčových vládních představitelů při výkonu svých funkcí. Tato rozšíření práva přednosti v jízdě pro uvedená vozidla byla implementována s ohledem na bezpečnost a efektivitu v situacích, kdy rychlá a prioritní doprava může být klíčová pro zachování veřejného pořádku, bezpečnosti a správného fungování státu (Česko, 2000).

6.2 Jízda s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením

Na řidiče vozidel s předností v jízdě jsou kladeny značné nároky, neboť jízda se zapnutým výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením představuje zvlášť náročnou disciplínu. Tato zařízení mají za úkol upozornit ostatní účastníky silničního provozu na přítomnost prioritního vozidla a vytvořit tak bezpečné podmínky pro jeho pohyb. Během jízdy s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením musí řidič nejen sledovat dopravní situaci kolem sebe, ale též udržovat vhodnou rychlost a přizpůsobit své manévry tak, aby minimalizoval ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. To vyžaduje výjimečné řidičské schopnosti, reflexy a zkušenosti. Celkově lze konstatovat, že jízda s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením vyžaduje od řidiče nejen vynikající řidičské dovednosti, ale též navigační schopnosti a rychlou adaptaci na měnící se situace na silnici. Jejich pečlivá a zodpovědná jízda je klíčem k bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. V zákonných požadavcích jsou stanovena specifická pravidla, která mají zajišťovat bezpečnost na silnicích. Řidičem vozidla s právem přednostní jízdy smí být pouze osoba starší 21 let, která však musí splňovat podmínky stanovené Zákonem 361/2000 Sb. (Zákon o silničním provozu) (Česko, 2000).

Toto ustanovení má za cíl zajistit, že řidič s přednostním právem jízdy disponuje potřebnými schopnostmi a znalostmi pro řízení vozidla s vyšším stupněm odpovědnosti. Dalším důležitým pravidlem je zákaz za jízdy jíst, pít a kouřit. Tato opatření mají za úkol minimalizovat možné rozptýlení pozornosti řidiče, což je klíčový faktor pro bezpečné řízení s neaktivním i spuštěným výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením vozidla. Tato pravidla jsou klíčovým prvkem bezpečného silničního provozu a mají za cíl chránit nejen samotného řidiče, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Je důležité, aby řidiči vozidel s právem v přednosti v jízdě respektovali a dodržovali je ve prospěch vlastní bezpečnosti a bezpečnosti ostatních (Česko, 2000).



Obrázek 2 - vozidlo RV (ZZS HMP, 2021)

Fotografie zachycuje průjezd vozidla Zdravotnické záchranné služby Hlavního města Prahy s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením.

Efektivní fungování silničního provozu vyžaduje nejen schopnosti a zodpovědnost řidičů obsluhujících vozidla s právem přednosti v jízdě, ale také spolupráci a ohleduplnost ze strany dalších účastníků silničního provozu. Při průjezdu vozidel s aktivním výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením je klíčové, aby všichni účastníci silničního provozu aktivně přispívali k co nejhladšímu průjezdu prioritních vozidel. Účastníci silničního provozu a chodci mají důležitou úlohu při poskytování prostoru a umožňování bezpečného pohybu vozidel s předností v jízdě. Jejich schopnost rychle reagovat na průjezd vozidel s právem v jízdě a podle nich jednat je klíčovým prvkem bezpečného silničního prostředí. Chodec má povinnost zdržet se vstupu na přechod pro chodce či překročení vozovky v situaci, kdy se blíží vozidla s právem přednostní jízdy. Je důležité, aby chodec respektoval tuto pravidelnost a vyčkal, až prioritní vozidla bezpečně projdou. Vstupem na přechod pro chodce či do prostoru, kde se blíží vozidla s právem přednostní jízdy, může chodec nejen omezit plynulý průběh vozidla, ale také způsobit dopravní nehodu. V případě střetu s vozidlem pak následky pro chodce mohou být fatální (Česko, 2000).

Jeho osobní bezpečnost a ochrana jsou klíčové, a proto je důležité, aby chodec byl obezřetný, respektoval pravidla silničního provozu a vyčkal vhodné chvíle pro bezpečné přecházení vozovky. Opatrný postoj chodců přispívá k celkové bezpečnosti na silnicích a minimalizuje riziko nebezpečných situací. Tímto způsobem chrání nejen svou vlastní bezpečnost, ale též přispívá k prevenci potenciálních nehod. Opatrný a ohleduplný postoj chodců je klíčový pro bezpečné interakce mezi chodci a řidiči na silnici. Řidiči by měli dodržovat pravidla silničního provozu a v případě přiblížení vozidla s právem přednosti v jízdě umožnit jeho průjezd a přizpůsobit svou jízdu aktuálním podmínkám (Česko, 2000).

Při velké hustotě provozu se často utvářejí kolony, což ztěžuje vytvoření prostoru pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy. Vytváření bezpečného koridoru pro tato vozidla vyžaduje vzájemnou ohleduplnost a schopnost rychlé reakce od všech účastníků silničního provozu. I na tyto situace zákon o silničním provozu myslí a jasně stanovuje, jak by měli účastníci silničního provozu vytvářet prostor pro průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě (Česko, 2000).

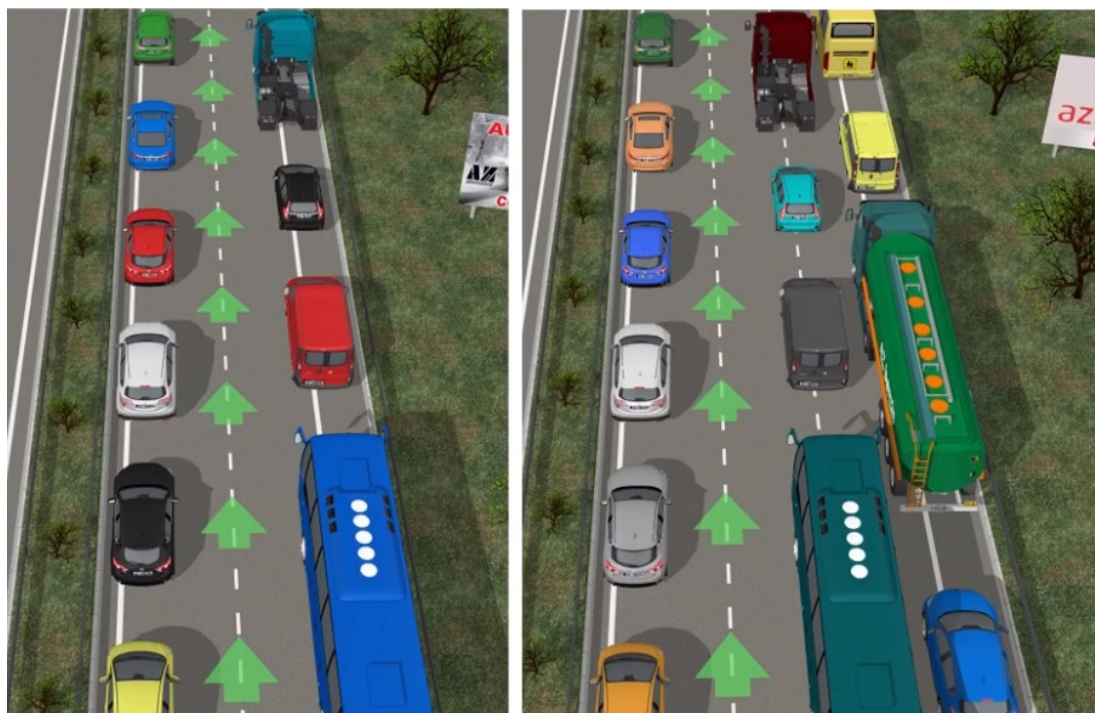
Je důležité, aby účastníci silničního provozu nezapomínali na vozidla s právem přednosti v jízdě i při parkování svých vozidel. Nesprávné parkování může totiž blokovat průjezd těmto vozidlům, což může mít fatální následky v situacích, kdy je každá vteřina drahocenná. Nedodržení tohoto pravidla může vést k závažným komplikacím při přístupu vozidel integrovaného záchranného systému k místu mimořádné události. V extrémních případech může tato situace dokonce ohrozit lidské životy a majetek, protože rychlý a neomezený přístup záchranných složek k místu neštěstí je zásadní pro poskytnutí okamžité pomoci postiženým osobám. Je proto nutné, aby řidiči vždy zvážili své umístění svého vozu s ohledem na možný průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě a dbali na to, aby nedocházelo k jejich zbytečnému zdržování (Minář, 2024).

6.3 Uvolnění prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě

V situacích, kdy na dálnicích či rychlostních silnicích s dvěma pruhy ve stejném směru vznikají kolony a je nezbytné vytvořit prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy. Ostatní účastníci provozu mají povinnost vytvořit vozidlům s právem přednostní jízdy prostor uprostřed mezi pruhy, a to tak aby vznikl prostor o šířce nejméně 3 metrů a to včetně využití středního dělicího pásu a krajnice. V případě, že v jednom směru jízdy existují

tři nebo více jízdnicích pruhů, zákon stanovuje, že se vytvoří prostor mezi pruhem umístěným nejvíce vlevo a přiléhajícím jízdnicím pruhem. Toto ustanovení má za cíl usnadnit plynulý a bezpečný průjezd vozidel, zejména v případě intenzivního dopravního toku na vícepruhových silnicích.

Je zásadní, aby ze strany řidičů vznikl prostor pro vozidla s právem přednosti v jízdě již při přibližování k stojící nebo pomalu pohybující se koloně vozidel ve dvou a více jízdnicích pruzích. V obou výše uvedených případech je důležité zdůraznit, že do vytvořeného prostoru smí vjet pouze omezený okruh vozidel. Tento prostor je vyhrazen vozidlům s právem přednostní jízdy, vozidlům spravující komunikaci nebo k odstranění dopravních nehod. Například speciální vozidla sloužící k odstranění následků nehody mají v tomto kontextu klíčovou roli v zachování plynulosti dopravy a v odstraňování případných překážek či rizik na silnici (Hábrová, 2023).



a) komunikace s dvěma pruhy

b) komunikace s třemi a více pruhy

Obrázek 3 - průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě (GS PLUS, 2023)

Na obrázku je graficky vysvětleno, jakým způsobem mají účastníci silničního provozu uvolnit prostor na komunikacích s dvěma a více pruhy. Obrázek vlevo znázorňuje situaci na pozemní komunikaci s dvěma jízdními pruhy. Pravý obrázek pak ukazuje složitější situaci, kdy pozemní komunikace je tvořena třemi jízdními pruhy.

6.4 Vozidla užívající zvláštní výstražné světlo oranžové barvy

Zmíněná vozidla spravující komunikace, vozidla k odstranění následků dopravních nehod a další vozidla provádějící pracovní činnost, která by mohla představovat riziko pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, mohou užívat zvláštní výstražné světlo oranžové barvy k upozornění ostatních účastníků silničního provozu na hrozící nebezpečí. Účastníci silničního provozu mají povinnost umožnit těmto vozidlům průjezd k provádění prací nebo provádění přímo pracovní činnosti. V souladu s okolnostmi jsou též povinni snížit rychlost jízdy, případně i zastavit své vozidlo. Tato opatření jsou zavedena s ohledem na zachování bezpečné interakce mezi provádějícím vozidlem a ostatními účastníky silničního provozu, což má za cíl minimalizovat potenciální rizika na pozemních komunikacích. Spolupráce a respekt mezi všemi účastníky silničního provozu jsou klíčové pro bezpečné a plynulé pohybování se na silnicích. Odpovědný přístup každého jednotlivce k dodržování pravidel a ohleduplnost vůči ostatním mohou výrazně přispět k prevenci nehod a zajištění bezpečného prostředí na cestách (Česko, 2000).

6.5 Vozidla zdravotnické dopravní služby

V dnešní době je v České republice upraveno standardizované věcné vybavení, které stanovuje zákon a týká se všech poskytovatelů zdravotnické dopravní služby. Toto legislativní opatření má klíčový význam pro zajištění jednotné úrovně a standardu péče v oblasti zdravotnické dopravy. Dodržením těchto standardů mají poskytovatelé zdravotnické dopravy povinnost zajistit, že jejich vozidla jsou vybavena odpovídajícím a certifikovaným zařízením. Tato opatření mají za cíl nejen zabezpečit bezpečnost pacientů při přepravě, ale také zaručit efektivnost poskytované zdravotnické péče. Důraz na standardizované věcné vybavení přináší výhody v podobě optimalizace procesů, rychlejší reakce v naléhavých situacích a posílení celkové kvality zdravotnické dopravy. Tímto způsobem se zajišťuje konzistentní a spolehlivý standard péče v oblasti zdravotnické dopravy v České republice. Stěžejním legislativním dokumentem je Vyhláška č. 296/2012 Sb. (O požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní

prostředky) ta vymezuje požadované vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby (Česko, 2012).

6.6 Vozidlo pro přepravu pacientů

První část vyhlášky o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky stanovuje požadavky na vybavení vozidel, která slouží k přepravě pacientů. Základním prvkem definujícím vozidlo pro přepravu pacientů je jeho kvalifikace jako sanitního vozidla, které splňuje stanovené podmínky pro legální provoz na pozemních komunikacích v souladu s dalšími právními předpisy. Tato vozidla musí být vybavena tak, aby zajistila bezpečný a komfortní transport pacientů, obsahovala vybavení potřebné k prevozu pacientů se speciálními potřebami, nebo vybavení k poskytnutí první pomoci (Česko, 2012).

Mezi toto vybavení patří nosítka se zádržným systémem pro děti a dospělé, zajišťující bezpečné a stabilní uložení pacientů během přepravy, zařízení pro přepravu sedícího pacienta sloužící pro pohodlnou přepravu pacientů v sedící pozici, pokud není funkce tohoto zařízení obsažena v nosítkách, transportní plachta sloužící k transportu pacientů například z těžko dostupných míst, příkrývky a lůžkoviny k zachování tepelného komfortu pacientů, další velice důležité vybavení je automatický externí defibrilátor pro pomoc u pacientů s náhle vzniklou zástavou oběhu, ruční dýchací přístroj s příslušenstvím pro novorozence, děti a dospělé, včetně možnosti připojení k medicínálnímu kyslíku, tlaková lahev na kyslík s obsahem minimálně dvou litrů s pomůckami k oxygenoterapii, včetně polomasky, průtokoměru a redukčního ventilu, pomůcky pro stavění krvácení, pro ošetření ran, zahrnující sterilní obvazy, náplasti a dezinfekční prostředky. Pro případy zlomenin je požadováno vybavení k fixaci horních a dolních končetin. Pohotovostní porodní soupravou pro pohotovostní porodní situace, zajišťující bezpečné a hygienické prostředí pro porod, nádobou na moč, pomůcky pro případ zvracení transportovaného pacienta, odpadkový koš, jednorázové a sterilní rukavice. K zamezení přenosu nákaz spojených se zdravotní péčí jsou nutné dezinfekční pomůcky na ruce a pomůcky (Česko, 2012).

Pro komunikaci je nutné, aby bylo vozidlo vybaveno radiostanicí nebo integrovaným připojením k veřejné mobilní telefonní síti. Pro bezpečnost je nutné, aby byla zajištěna

bezproblémová komunikace mezi řidičem a osobami v prostoru pro pacienty. Bodové světlo pro osvětlení při nočních nebo podmínkách s omezenou viditelností. Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, je důležité zdůraznit, že vozidla zdravotnické dopravní služby mají v rámci provozu na pozemních komunikacích status vozidel s právem přednosti v jízdě. Toto výsadní postavení je uděleno těmto vozidlům s ohledem na povahu jejich činnosti, která spočívá v poskytování zdravotní péče. Sanitní automobily jsou tedy vybaveny zvláštním výstražným světlem modré barvy, které doplňuje zvláštní zvukové výstražné zařízení. Tato výstražná světla a zvukové signály mají za úkol upozornit ostatní účastníky silničního provozu na průjezd těchto vozidel (Česko, 2012).



Obrázek 4 - interiér vozidla ZDS (Liptrans s.r.o., 2023)

Na obrázku číslo 4 je zobrazen interiér vozidla zdravotnické dopravní služby pro přepravu pacientů. Fotografie zobrazuje nosítka se zádržným systémem pro děti a dospělé, zařízení

pro přepravu sedícího pacienta, sedadla pro plně mobilní pacienty. Dále jsou viditelné skříně pro úschovu dalšího potřebného materiálu.

6.7 Vozidla pro přepravu personálu a materiálu

Druhá část vyhlášky o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky se týká vozidel pro přepravu zdravotnických pracovníků, přepravu tkání, buněk a dalšího biologického materiálu, léčivých přípravků a dalších zdravotnických prostředků v případech, kdy je to nezbytné k poskytování neodkladné péče, je požadované věcné vybavení těchto vozidel skromnější než u varianty pro přepravu pacientů, vychází to z podstaty pracovních úkolů, pro které jsou tato vozidla určena. Stejně jako u varianty vozidla pro přepravu pacientů, je zásadní, aby tato vozidla splňovala podmínky pro provoz na pozemních komunikacích dle platných právních předpisů pro motorová vozidla. U této varianty se jedná o osobní automobil s pevně uzavřenou karosérií. Vozidla musí být vybavena speciálně navrženým přepravním boxem pro přepravu, a krátkodobé skladování tkání, buněk, biologického materiálu a léčivých přípravků (Česko, 2012).

Tento přepravní box by měl být vybaven teploměrem pro monitorování podmínek během přepravy. Použití přepravního boxu není povinné v případě vozidel určených výlučně pro přepravu zdravotnických pracovníků. Vozidlo musí disponovat i adekvátním prostorem pro bezpečné uložení přepravovaného materiálu. Dále je jako nutnost uvedena radiostanice nebo integrované připojení k veřejné mobilní telefonní síti, pro možnost komunikace s operačním střediskem. I toto vozidlo patří do skupiny uvedené v Zákoně č. 361/2000 Sb. (Zákon o silničním provozu), tedy do skupiny vozidel s právem v přednosti v jízdě, to znamená, že musí být vybaveno zvláštním výstražným světlem modré barvy, doplněným o zvláštní zvukové výstražné zařízení (Česko, 2012).

6.8 Exteriér vozidla poskytující zdravotnickou dopravní službu

Pro obě varianty vozidel platí, že základní barvou karoserie vozidla sloužícího k zdravotnické dopravě je bílá, což je charakteristický a standardní prvek pro vozidla. Tato barva zajišťuje vysokou viditelnost a snazší identifikaci vozidla v rámci silničního provozu. Další prvky sloužící k označení příslušnosti daného vozidla k poskytovateli zdravotnické dopravní služby

jsou na bocích vozidla umístěny identifikační údaje obsahující obchodní firmu nebo název poskytovatele zdravotnických služeb. V případě, že je vozidlo vybaveno radiostanicí, je na střeše vozidla viditelně umístěna volací značka radiostanice (Česko, 2012). Volací znak poté slouží k snadné komunikaci mezi jednotlivými radiostanicemi. Pokud tedy z radiostanice řidič slyší svůj volací znak, ví, že následující zpráva je určena pro něho (Zemanová a kol., 2023). Tato volací značka musí být minimálně výškou 150 mm vysoká, tak aby byla zajištěna dobrá čitelnost a identifikace ze vzdálenosti. Celkový vzhled vozidla, včetně jeho barevného provedení a označení, může být reflexní, což zvyšuje jeho viditelnost zejména v nočních hodinách. (U.S. Fire Administration [USFA], 2024)

Tato reflexní podoba zároveň přispívá k jeho snazší identifikaci. Celkově tedy tyto prvky designu vozidla slouží nejen k bezpečnostním důvodům v rámci silničního provozu, ale také k vytvoření jednoznačného vizuálního identifikátoru poskytovatele zdravotnické dopravní služby (Česko, 2012).



Obrázek 5 - vozidlo pro přepravu pacientů (Liptrans s.r.o., 2023)

Na obrázku číslo 5 je znázorněn exteriér vozidla využívaného k poskytování ZDS v provedení požadované vyhláškou o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky se týká vozidel pro přepravu zdravotnických pracovníků, přepravu tkání, buněk a dalšího biologického materiálu, léčivých přípravků a dalších zdravotnických prostředků v případech, kdy je to nezbytné k poskytování neodkladné péče. Je vybaveno reflexními prvky, pro zvýšení bezpečnosti v rámci silničního provozu.

II. PRŮZKUMNÁ ČÁST

V této části práce bude pozornost věnována metodologii bakalářské práce, její průzkumné metodě a technice sběru dat, která byla využita v práci.

Nejprve jsou popsány cíle průzkumného šetření s průzkumnými otázkami stanovenými pro tuto práci. Následně v podkapitole Metodika průzkumné části práce jsou popsána kritéria pro výběr participantů do průzkumného šetření, organizace sběru dat a jejich následná analýza.

7 CÍLE PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ A PRŮZKUMNÉ OTÁZKY

7.1 Cíle průzkumného šetření

Hlavní cílem realizovaného průzkumného šetření bakalářské práce bylo zmapovat znalosti řidičů zdravotnické dopravní služby v oblasti laické první pomoci.

Dílčí cíl č. 1: Zjistit, znalosti povinných úkonů řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou.

Dílčí cíl č. 2: Zjistit, s jakou odbornou způsobilostí řidiči ZDS vykonávají své povolání ve vybraných institucích.

7.2 Průzkumné otázky

Průzkumná otázka č. 1: Mají řidiči ZDS teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci?

Průzkumná otázka č. 2: Znájí řidiči ZDS všechny zákonem povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou?

Průzkumná otázka č. 3: Dle jaké odborné způsobilosti, řidiči ZDS vykonávají povolání?

8 METODIKA PRŮZKUMNÉ ČÁSTI PRÁCE

Pro získání odpovědí na průzkumné otázky zvolena metoda kvantitativního šetření pomocí vytvořeného dotazníku vlastní tvorby. Cílem šetření bakalářské práce bylo zjistit, zda respondenti mají teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci.

Kvantitativní průzkum je založený na získávání tzv. tvrdých dat – numerických nebo statistických dat. Kvantitativní průzkum používá statistické metody k popisu společenských jevů. Určuje množství určitých postojů, názorů typů chování a dalších definovaných proměnných a poté zobecňuje výsledky. Kvantitativní průzkum pracuje s měřitelnými daty, pomocí kterých formuluje fakta a odkrývá vzorce ve výzkumu. Práce se zabývá průzkumem, nikoliv výzkumem, a tak nestanovuje hypotézy a není statisticky testováno. Avšak kvantitativní výzkum pomáhá testovat hypotézy (Hendl, 2015).

Metody sběru dat kvantitativního výzkumu jsou organizovanější než metody kvalitativního výzkumu, zahrnují různé formy dotazování – online dotazníky, papírové dotazníky, mobilní dotazníky, rozhovory tváří v tvář, telefonní rozhovory a systematické pozorování. Kvantitativního výzkumu se z pravidla účastní velký počet respondentů (Hendl, 2015).

Pro získání dat byl vytvořen dotazník, který, byl určen pro respondenty pracující na pozici Řidič zdravotnické dopravní služby s možností jakéhokoliv vzdělání. I přesto, že se předpokládalo příslušné vzdělání/absolvování akreditovaného kurzu jednotlivých participantů.

Před distribucí vyhotoveného dotazníku, byli osloveni vedoucí pracovníci jednotlivých společností provozující ZDS. Dotazník byl distribuován v tištěné verzi do společností provozující zdravotnickou dopravní službu na území Královéhradeckého kraje a Moravskoslezského kraje. V Královéhradeckém kraji bylo osloveno celkem pět společností a v Moravskoslezském kraji celkem dvě. Pro zachování anonymity nejsou jmenovány.

Byl vytvořen nestandardizovaný dotazník vlastní konstrukce sestavený z otázek zaměřených pro získání dat vztahující se k cíli průzkumných otázek této práce. Doplněný je o otázky sloužící k dokreslení situace pro vyhodnocení a diskuzi. Dotazník obsahuje dvě části. První část dotazníku se věnuje obecným informacím, jako je např. věk, dosažené vzdělání, délka praxe aj. Obsahuje celkem 10 otázek, s možností výběru a volby odpovědi u osmi otázek. Dvě z otázek nabízely možnost zvolit odpověď vlastní.

Druhá část dotazníkového šetření obsahovala znalostní test pro ověření znalostí v oblasti laické první pomoci. Znalostní test obsahoval 15 otázek. S možností volby z předdefinovaných odpovědí.

Samostatný sběr dat byl realizován od měsíce října do prosince roku 2023. Po souhlasu vedoucího pracovníka vybraných společností provozující ZDS pro uskutečnění šetření byl potřebný i souhlas jednotlivých respondentů s participací na průzkumné části práce. Za jejich souhlas byl považován jeho vyplnění a odevzdání. Hromadné vyplnění dotazníku organizoval vedoucí pracovník, kdy jednotlivé řidiče/participanty tohoto šetření sezval pomocí interní komunikace na danou hodinu do vybraných prostor jednotlivých společností. Časový limit pro vyplnění a odevzdání byl 30 minut. Při vyplňování znalostního testu byl vždy pověřen vedoucí pracovník, aby zajistil relevanci při vyplnění dotazníků respondenty. Sám autor byl přítomen při vyplňování znalostních otázek, a to u minimálně $\frac{3}{4}$ vybraných společností ZDS. Proto, lze považovat vyplněné znalostní testy za validní.

Dotazníky, jejich otázky a odpovědi byly přepsány do tabulky MS Office 365 – Excel pro přehlednou analýzu získaných dat.

8.1 Zpracování a vyhodnocení dat

Dotazník se znalostním testem byl vytvořen v programu MS Office 365 – Word. Výsledky byly vyhodnoceny nejprve pomocí čárkové metody. Metoda čárek je kvantitativní technika pro analýzu empirických dat. Při této metodě se sledují frekvence výskytu hodnot v určených intervalových kategoriích. Každý výskyt hodnoty je reprezentován jednou čárkou v odpovídajícím poli tabulky. Po každých pěti čárkách jsou původní čtyři čárky horizontálně přeškrtnuty (Forst, 2017).

Získaná data byla následně přenesena do programu MS Office 365 – Excel, kde byly pro přehlednější interpretaci získaných dat vytvořeny grafy.

Pro popis dat byly využity metody popisné statistiky. Celková **četnost (n)** reprezentuje počet respondentů v dané skupině. Absolutní **četnost (ni)**, která vyjadřuje počet jednotlivých odpovědí na danou otázku. **Relativní četnost (fi)**, převedená na procenta, je podíl absolutní četnosti a celkového počtu respondentů.

9 HODNOCENÍ PRŮZKUMNÝCH OTÁZEK

Průzkumné otázky byly hodnoceny tímto způsobem:

9.1 Mají řidiči ZDS teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci?

Pro zhodnocení, zda řidiči ZDS mají dobré teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci, sloužil znalostní test. Ten obsahoval celkově 15 otázek a byl hodnocen způsobem **prospěl** x **neprospěl**, k hodnocení **prospěl**, bylo nutné, aby respondent měl 0-2 chybné odpovědi z 15 otázek. K neúspěšnému splnění znalostního testu, tedy k vyhodnocení, že respondent **neprospěl**, musel v testu chybně odpovědět u 3 a více otázek z celkového počtu 15 otázek. Všichni respondenti, kteří byli hodnoceni **prospěl**, se považují za řidiče ZDS s dobrými teoretickými znalostmi v laické první pomoci.

9.2 Znají řidiči ZDS všechny zákonem povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou?

K vyhodnocení, zda řidiči ZDS znají všechny povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou, sloužil dotazník. Konkrétně otázka č. 7, ta měla dohromady 5 správných odpovědí ze 7 celkových. Hodnoceno bylo pomocí způsobu, **prospěl** x **neprospěl**. K tomu, aby byl respondent hodnocen kladně, tedy **prospěl**, bylo nutné zadat všech 5 správných odpovědí ze 7 a žádnou z 2 špatných odpovědí. Respondent byl hodnocen **neprospěl**, pokud zadal méně než 5 správných odpovědí nebo jednu z 2 špatných. Všichni respondenti, kteří byli hodnoceni **prospěl**, se považují za řidiče ZDS, kteří znají všechny povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou.

9.3 Dle jaké odborné způsobilosti, řidiči ZDS vykonávají povolání?

K vyhodnocení, dle jaké odborné způsobilosti, řidiči ZDS vykonávají povolání, sloužil dotazník, a to konkrétně otázka číslo 5. Zde respondenti vybírali, dle jaké zákonné povinnosti vykonávají profesi Řidič zdravotnické dopravní služby.

10 INTERPRETACE DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

10.1 Dotazník část 1.

Dotazník obsahoval celkově 10 otázek

Otázka č. 1: Jakého jste pohlaví?

Tabulka 2 - Pohlaví respondentů

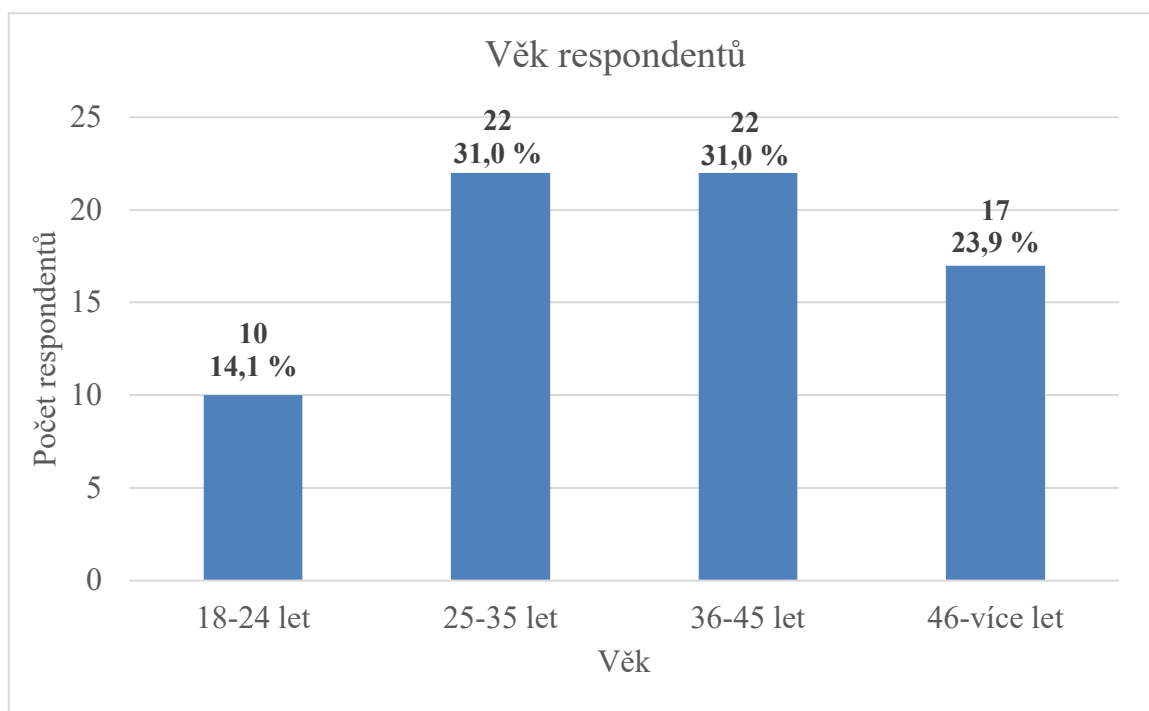
Pohlaví	Absolutní četnost (ni)	Relativní četnost v % (fi)
Muž	70	98,6 %
Žena	1	1,4 %
Celkem	71	100 %

Z tabulky č. 2 je zřejmé, že ze skupiny 71 respondentů dominuje mužská populace, do které se řadilo 70 respondentů, což odpovídá 98,6 %. Ženská populace měla pouze 1 zástupkyni, to odpovídá 1,4 %.

Otázka č. 2: Kolik je vám let?

Respondenti mohli vybírat ze 4 věkových skupin:

- a) 18-24 let
- b) 25-35 let
- c) 36-45 let
- d) 46-více let.



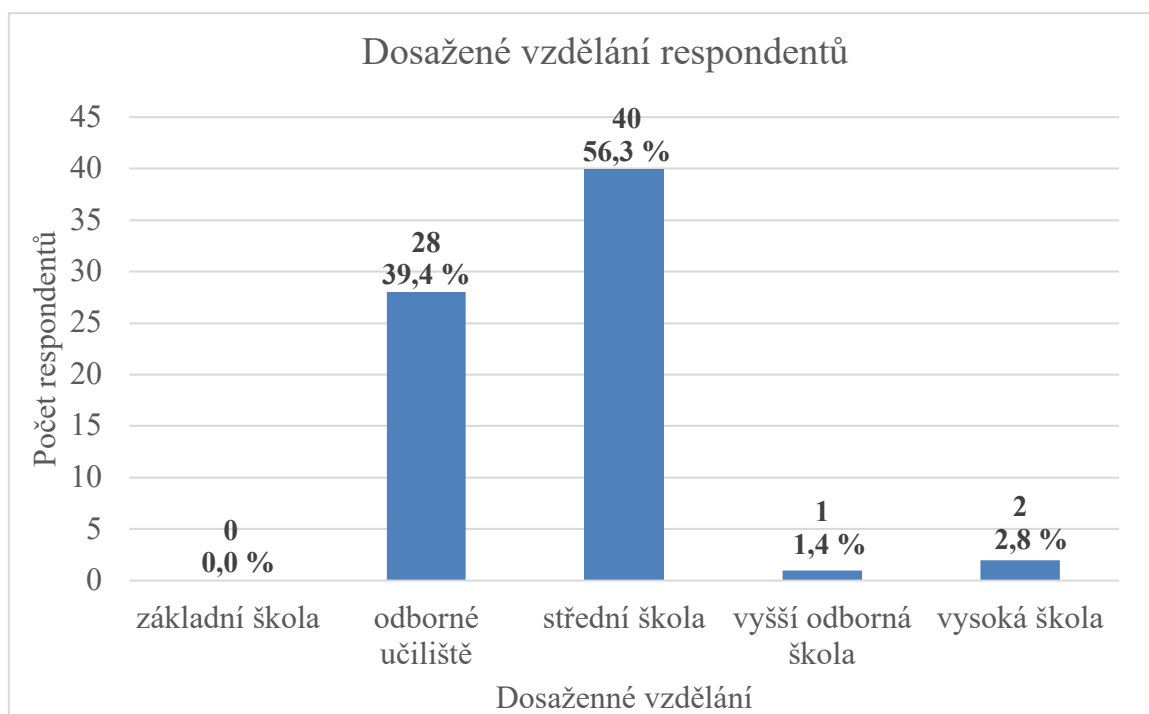
Obrázek 6 - GRAF č. 1 Věk respondentů

Graf znázorňuje, že nejmenší počet respondentů 10 (14,1 %) se zařadil do skupiny 18-24 let, dále dominuje skupina 25-35 let s počtem 22 (31,0 %) respondentů. Na stejný počet respondentů 22 (31,0 %) vystoupala skupina 36-45 let. Poslední a nejstarší skupina je tvořena 17 (23,9 %) respondenty.

Otázka č. 3: Jaké je Vaše dosažené vzdělání

Respondenti mohli vybírat z 5 nabízených možností:

- a) základní škola
- b) odborné učiliště
- c) střední škola
- d) vyšší odborná škola
- e) vysoká škola.



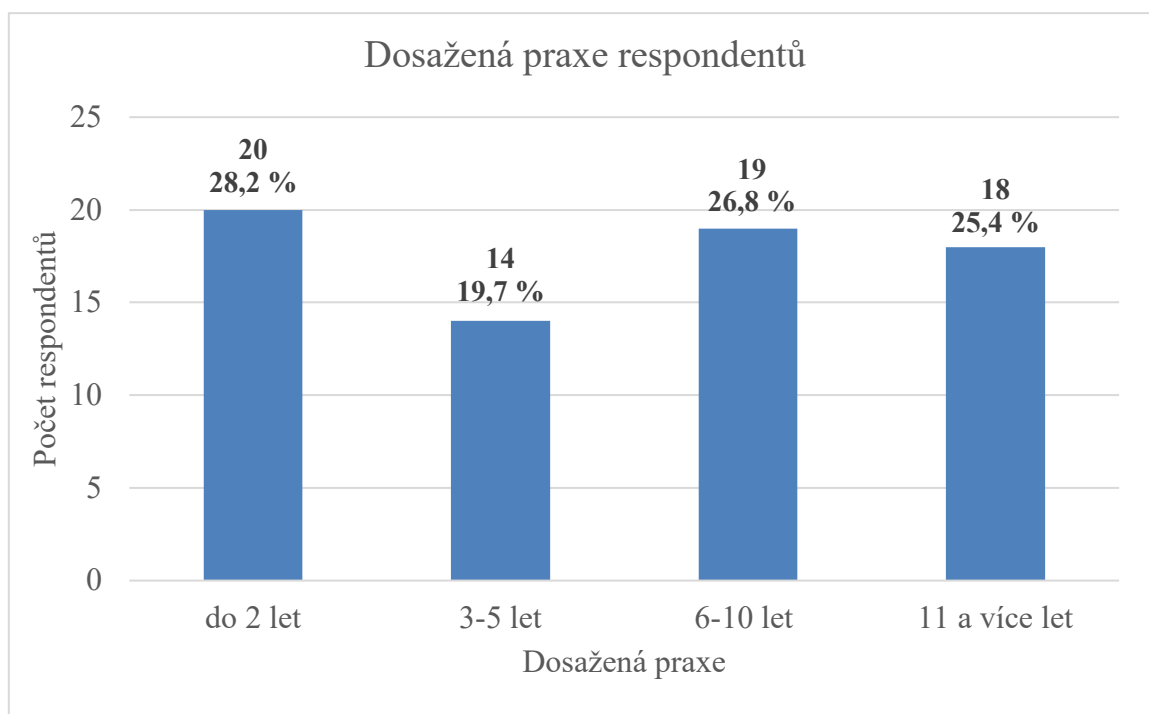
Obrázek 7 - GRAF č. 2 Dosažené vzdělání respondentů

Graf znázorňuje, že 0 (0,0 %) respondentů má pouze základní vzdělání. Druhé nejvyšší zastoupení má odborné učiliště s počtem 28 (39,4 %) respondentů. Nejpočetnější skupina respondentů 40 (56,3 %) dosáhla na středoškolské vzdělání ukončené maturitou. Vyšší odbornou školu absolvoval 1 (1,4 %) respondent. A nejvyšší vzdělání, tedy vysokoškolské mají 2 (2,8 %) respondenti.

Otázka č. 4: Jak dlouho vykonáváte povolání řidiče ZDS?

Respondenti mohli vybírat ze 4 možností:

- a) do 2 let
- b) 3-5let
- c) 6-10 let
- d) 11-více let.



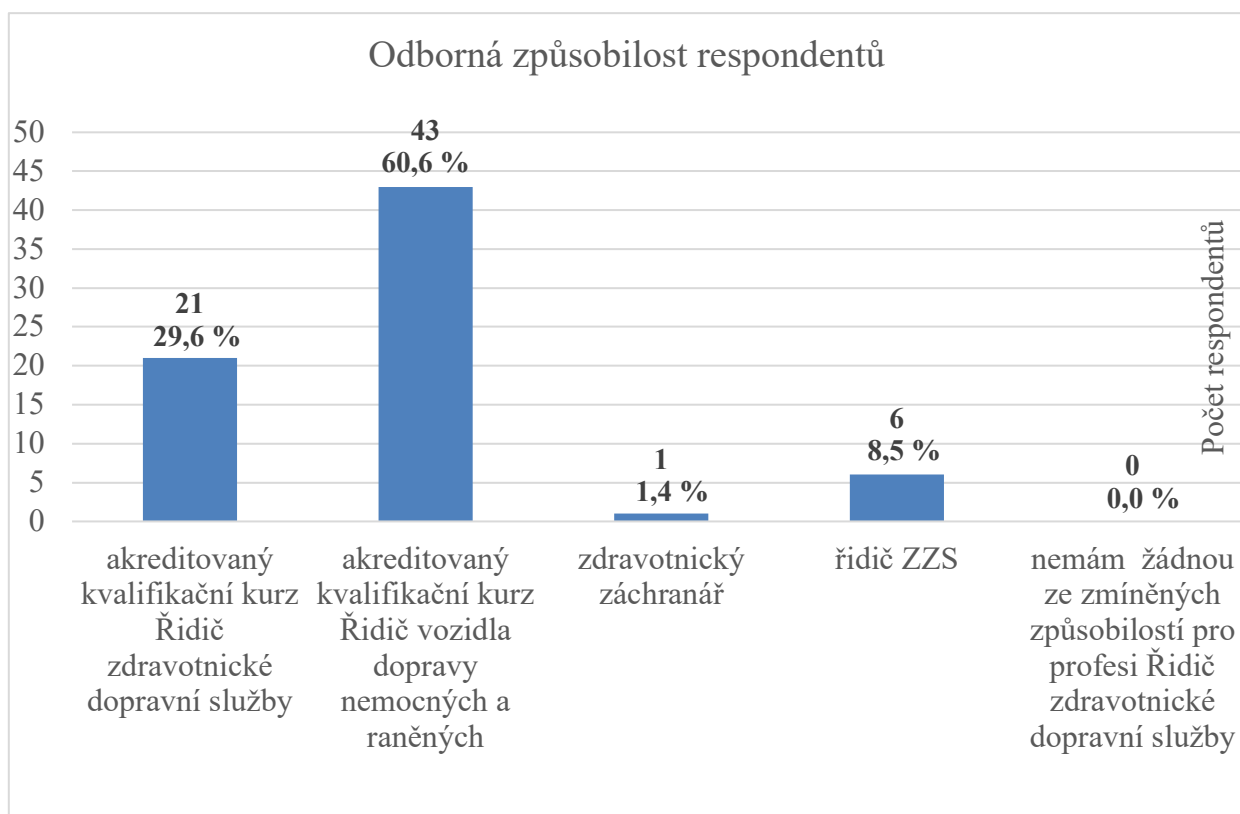
Obrázek 8 - GRAF č. 3 Dosažená praxe respondentů

Data ukazují, že skupina s praxí do 2 let je zastoupena 20 (28,2 %) respondenty, jedná se tak o nejpočetnější skupinu. Naopak ta nejméně zastoupená skupina se 14 (19,7 %) respondenty je ta s 3-5 lety praxe. Druhá nejpočetnější skupina s 19 (26,8 %) respondenty je s 6-10 lety praxe. Do druhé nejméně zastoupené skupiny patří 18 (25,4 %) respondentů.

Otázka č. 5 V rámci, jaké odborné způsobilosti pracujete na pozici Řidič zdravotnické dopravní služby?

Respondenti mohli vybírat z 5 možností:

- a) akreditovaný kvalifikační kurz Řidič zdravotnické dopravní služby
- b) akreditovaný kvalifikační kurz Řidič vozidla nemocných a raněných
- c) řidič vozidla ZZS
- d) zdravotnický záchranář
- e) nemám žádný ze zmíněných způsobilostí pro profesi Řidič zdravotnické dopravní služby.



Obrázek 9 - GRAF č. 4 Odborná způsobilost respondentů

Graf znázorňuje, že druhou nejpočetnější skupinou s počtem 21 (29,6 %) respondentů je ta, do které se řadí řidiči s akreditovaným kvalifikačním kurzem Řidič zdravotnické dopravní služby. Nejpočetnější skupina je s akreditovaným kvalifikačním kurzem Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných s celkovým počtem 43 (60,6 %) respondentů. 1 (1,4 %) respondent vykonává profesi s vzděláním zdravotnického záchranáře, 6 (8,5 %) respondentů je řidičem zdravotnické záchranné služby. Bez žádné způsobilosti k výkonu povolání řidič zdravotnické dopravní služby není ani jeden respondent 0 (0,0 %).

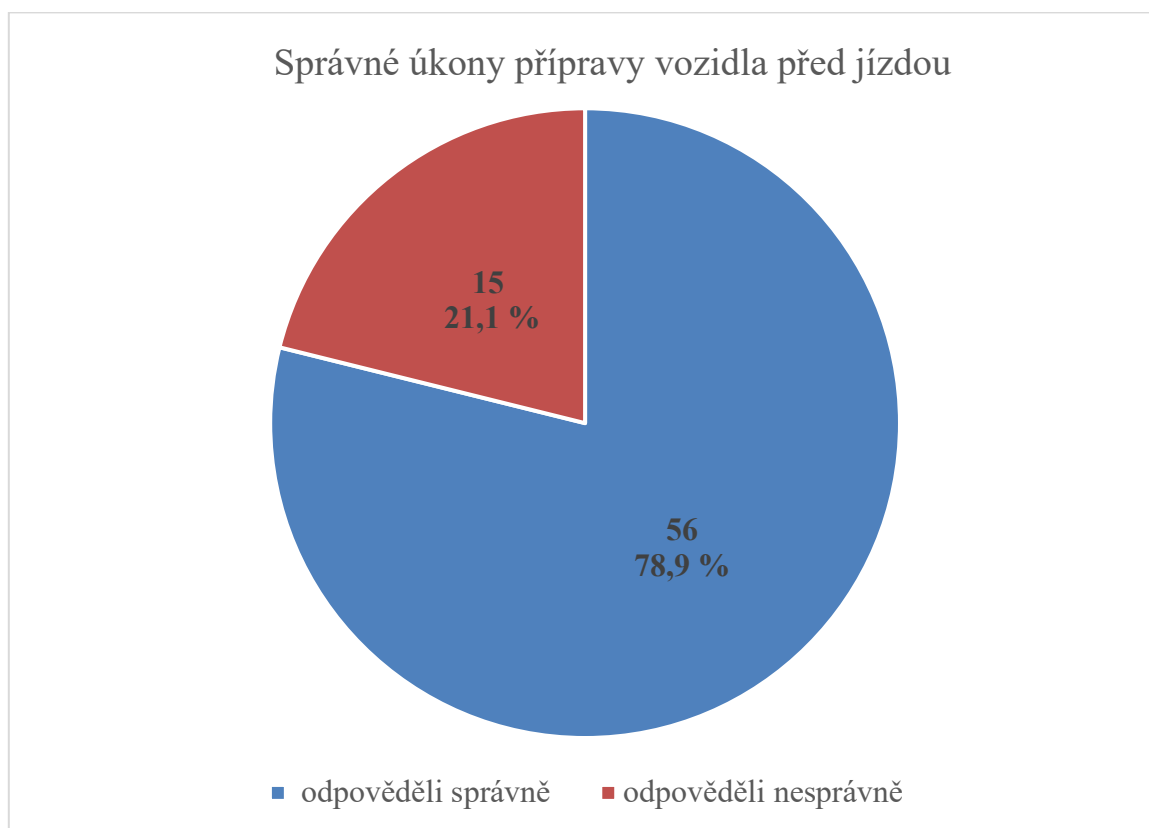
Otázka č. 6: Z jakého důvodu nemáte splněnou ani jednu ze zákona možných kvalifikací pro výkon profese řidič zdravotnické dopravní služby?

Tato otázka byla vyhrazena pouze pro respondenty, kteří zadali v otázce č. 5 (*V rámci, jaké odborné způsobilosti pracujete na pozici Řidič zdravotnické dopravní služby?*) odpověď e). Ze všech 71 respondentů, tuto odpověď nezadal jediný z nich. Z tohoto důvodu není tuto otázku možné vyhodnotit.

Otázka č. 7: Jaké jsou správné úkony přípravy vozidla před jízdou?

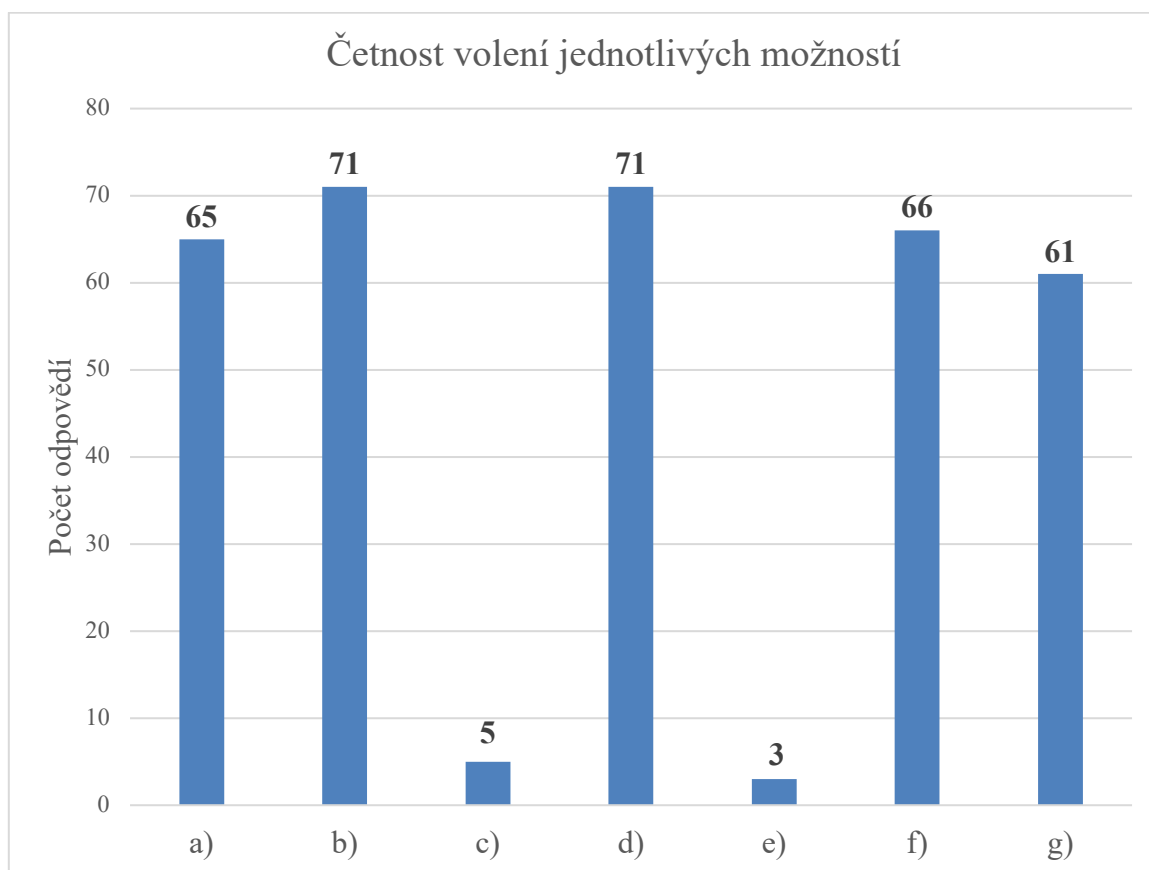
Tato otázka má více správných odpovědí. Celkem 5 ze 7 možných. Mezi správné odpovědi se řadí odpovědi **a), b), d), f), g)**. Pokud respondent odpověděl jinak než kombinací 5 správných možností, byl hodnocen, že odpověděl nesprávně. Respondenti vybírali z těchto možností:

- a) vizuální celková kontrola exteriéru**
- b) vizuální kontrola kol a pneumatik**
- c) kontrola správné funkce zámku dveří vozidla
- d) kontrola povinného vnějšího osvětlení a důležitých sdělovačů (kontrolky)**
- e) kontrola výkonnosti motoru
- f) kontrola množství provozních kapalin**
- g) kontrola povinné výbavy vozidel**



Obrázek 10 - GRAF č. 5 Správné úkony před jízdou

Na koláčovém grafu je znázorněno, že 56 (78,9 %) respondentů odpovědělo na otázku správně. Méně respondentů 15 (21,1 %) odpovědělo špatně.



Obrázek 11 - GRAF č. 6 Četnost jednotlivých možností

a) vizuální celková kontrola exteriéru

b) vizuální kontrola kol a pneumatik

c) kontrola správné funkce zámku dveří vozidla

d) kontrola povinného vnějšího osvětlení a důležitých sdělovačů (kontrolky)

e) kontrola výkonnosti motoru

f) kontrola množství provozních kapalin

g) kontrola povinné výbavy vozidel

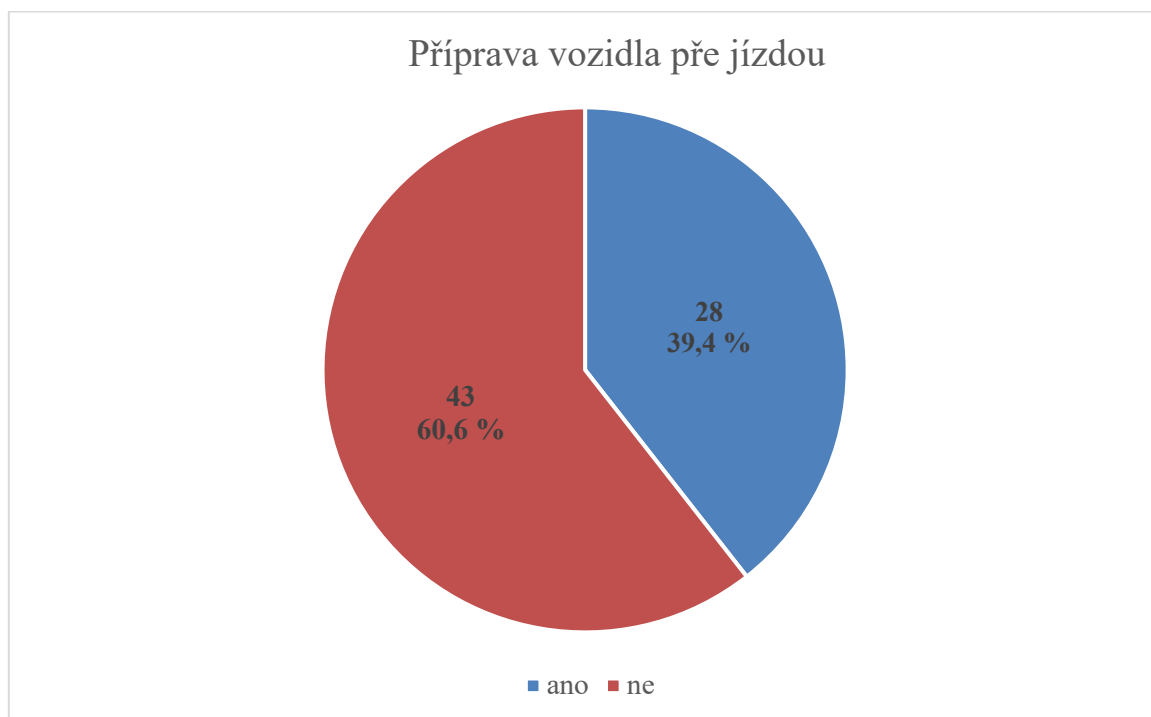
Sloupcový graf č. 6 znázorňuje četnost volených možností respondenty. Nejčastěji byla volena odpověď b) a d), celkem 71krát. Druhá nejčastější možnost byla odpověď a), celkem byla zadána 65krát. Odpověď f) byla volena 66krát. Z dat je tedy zřejmé, že 5 nejčastěji volených možností bylo správných. Nesprávná odpověď c) byla volena 5krát a nejmenší četnost volby měla odpověď e), ta byla volena respondenty 3krát.

Otázka č. 8: Provádíte všechny úkony přípravy vozidla před jízdou?

V této otázce měli respondenti na výběr ze dvou možných odpovědí:

a) ano

b) ne.



Obrázek 12 – GRAF č. 7 Příprava vozidla před jízdou

Graf znázorňuje, že většina respondentů 43 (60,6 %) neprovádí všechny úkony přípravy vozidla před jízdou. Menšina respondentů 28 (39,4 %) poté provádí všechny tyto úkony.

Otázka č. 9: Z jakého důvodu neprovádíte všechny úkony přípravy vozidla před jízdou?

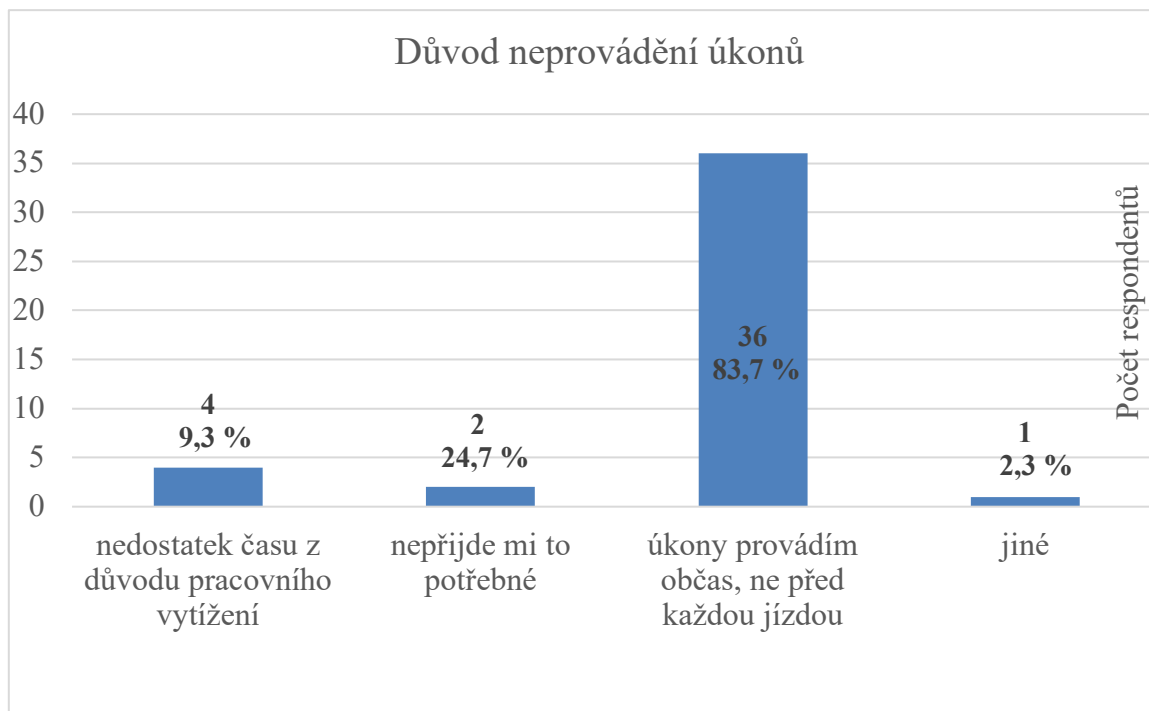
Tato otázka je výhradně pro respondenty 43 (60,6 %), kteří v předešlé otázce č. 8 odpověděli b) Ne. Na výběr měli ze 4 odpovědí:

a) nedostatek času z důvodu pracovního vytížení,

b) nepřijde mi to potřebné

c) úkony provádím občas, ne před každou jízdou,

d) jiné (uved'te:).

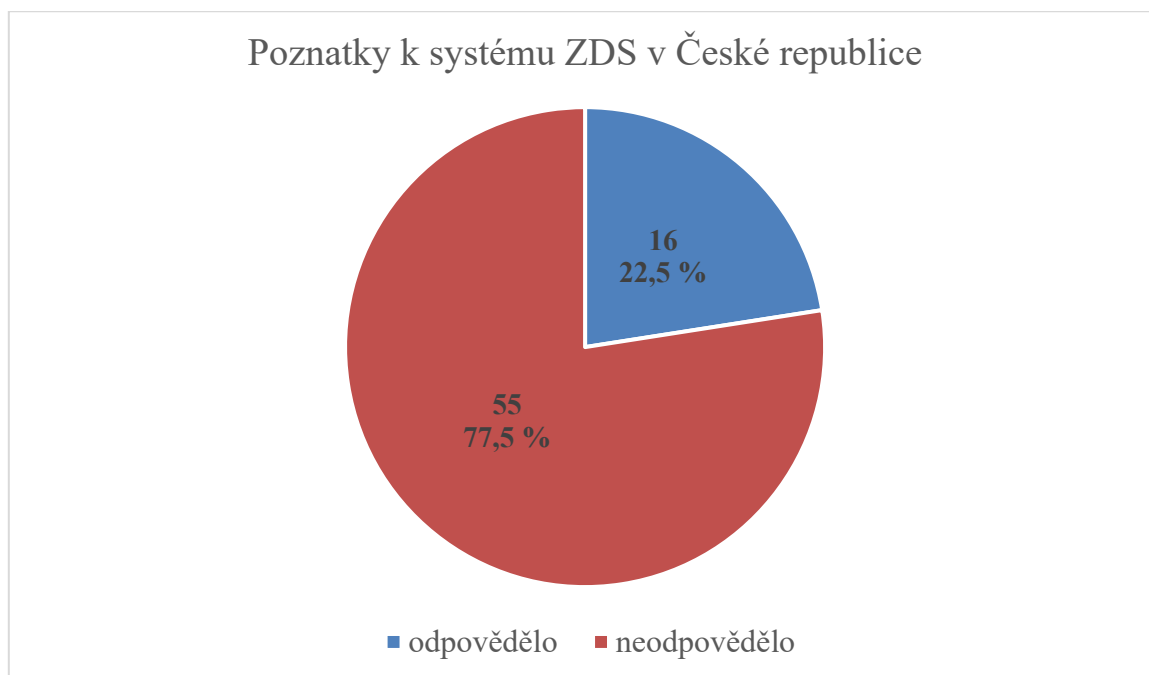


Obrázek 13 - GRAF č. 8 Důvod neprovádění úkonů

Graf znázorňuje, že nejvíce respondentů 36 (83,7 %) udává, že úkony provádí občas, ne před každou jízdou. 4 (9,3 %) respondenti úkony neprovádí z nedostatku času kvůli pracovnímu vytížení. 2 (24,7 %) respondentům to nepřijde vůbec potřebné a 1 (2,3 %) respondent udává „jiné“ vlastní odpověď neuvedl.

Otázka č. 10: Uved'te Vaše poznatky k systému ZDS v ČR

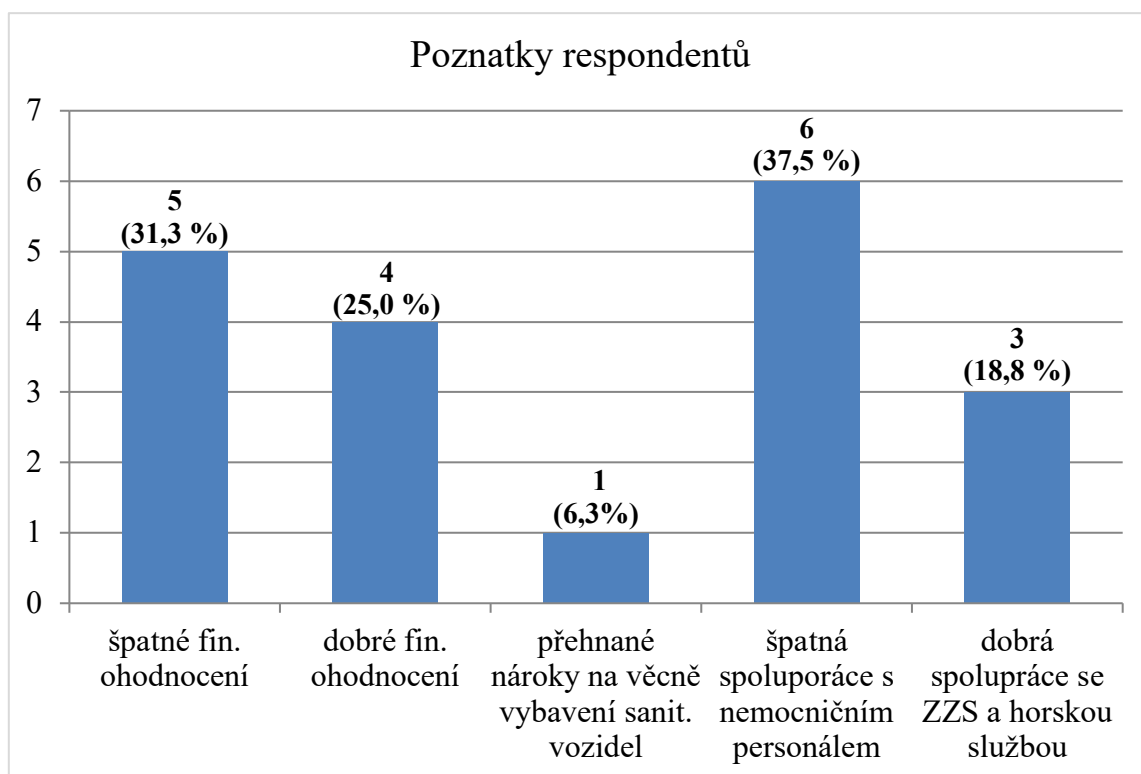
Odpověď na tuto otázku byla otevřená.



Obrázek 14 – GRAF č. 9 Odpověď respondentů na otázku

Odpovědět se rozhodlo 16 (22,5 %) respondentů. 55 (77,5 %) respondentů neodpovědělo

Volné odpovědi se často opakovali, někteří respondenti měli poznatků více. Celkem odpovědělo 16 (22,5 %) respondentů. Ve vyhodnocení této otázky se absolutní četnost respondentů (ni) rovná 16 (100)



Obrázek 15 – GRAF č. 10 Poznatky respondentů

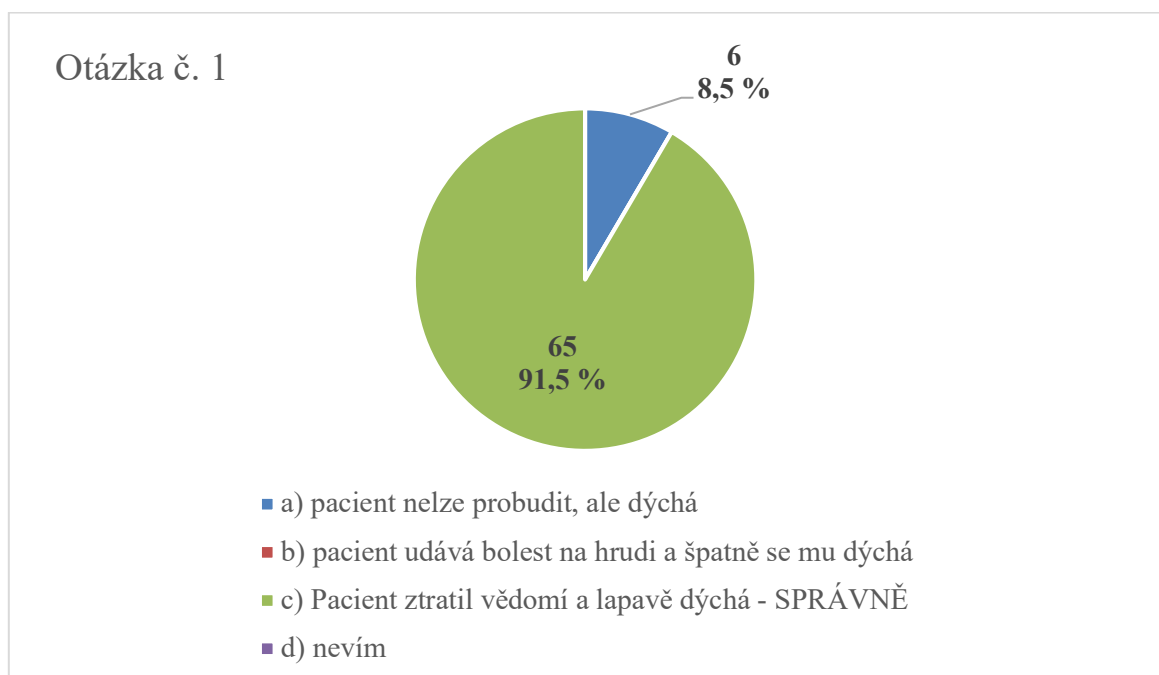
Graf ukazuje, že nejčastější poznatek zmíněn 6 (37,5 %) respondenty se týká špatné spolupráce s nemocničním personálem. Dále 5 (31,3 %) respondentů poukazuje na špatné finanční ohodnocení a naopak 4 (25,0 %) respondenti finanční ohodnocení hodnotí kladně. Dobrou spoluprací se ZZS a horskou službou zmiňují 3 (18,8 %) respondenti. 1 (6,3 %) respondent negativně vnímá nároky na věcné vybavení sanitních vozidel.

10.2 Dotazník 2. část – znalostní test

Znalostní test obsahoval celkem 15 otázek z oblasti laické první pomoci. Zvolit šla pouze jedna správná odpověď. Správné odpovědi jsou označeny **tučně**.

Otázka č. 1: Kdy je indikována neodkladná kardiopulmonální resuscitace (KPR)?

- a) pacient nelze probudit, ale dýchá
- b) pacient udává bolest na hrudi a špatně se mu dýchá
- c) pacient ztratil vědomí a lapavě dýchá**
- d) nevím



Obrázek 16 – GRAF č. 11 Otázka č. 1

U otázky č. 1 většina respondentů 65 (91,5 %) volila správnou odpověď, tedy za c). 6 (8,5 %) respondentů se rozhodlo pro odpověď a), která není správně.

Otázka č. 2: V jakém poměru kompresí a vdechů provádíme KPR u dospělého?

- a) 30:2**
- b) 100:2
- c) 15:2
- d) nevím

U druhé otázky volili všichni respondenti 71 (100,0 %) správnou odpověď a to za a).

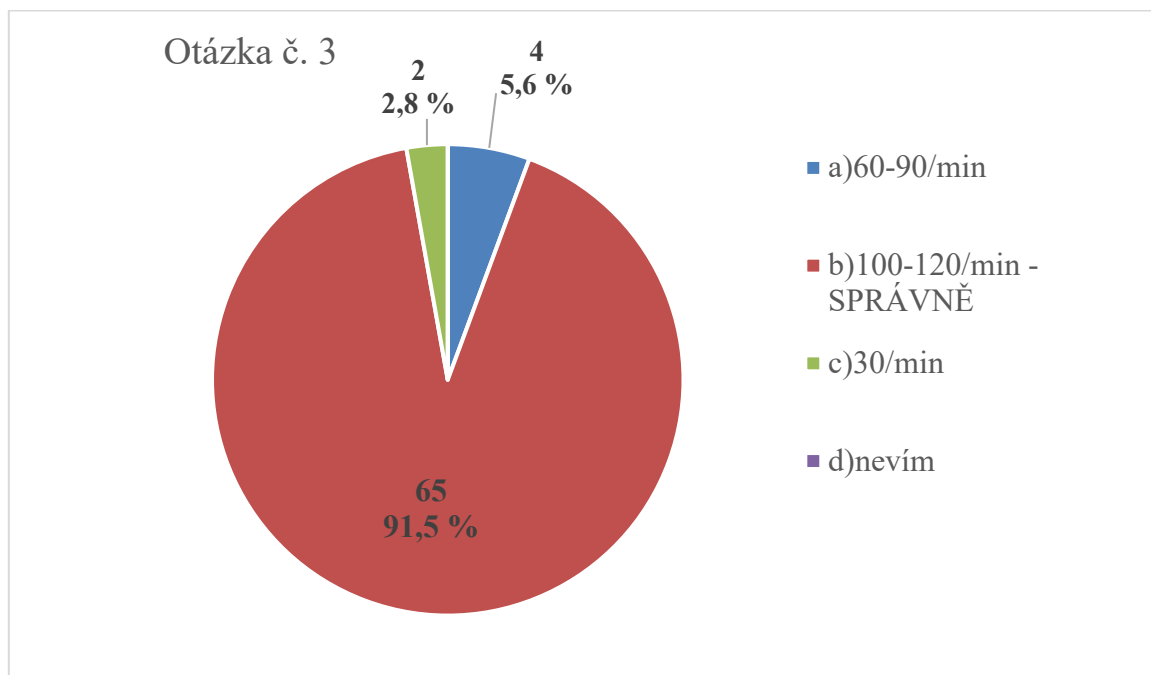
Otázka č. 3: V jaké frekvenci provádíme kompresi hrudníku u dospělého pacienta?

a) 60–90/min

b) 100–120/min

c) 30/min

d) nevím



Obrázek 17 – GRAF č. 12 Otázka č. 3

Opět většina respondentů 65 (91,5 %) volila správně, v této otázce se správná odpověď skrývala pod písmenem b). 4 (5,6 %) respondenti volili špatnou odpověď a) a 2 (2,8 %) respondenti volili druhou nesprávnou odpověď c).

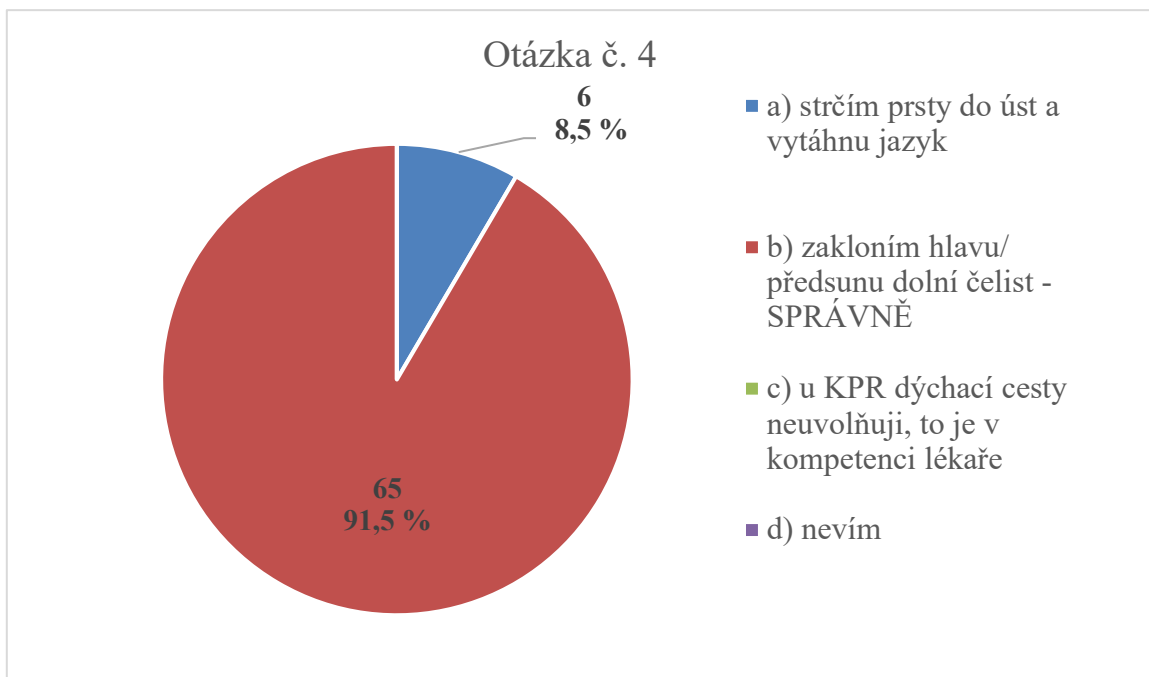
Otázka č. 4: Jakým způsobem mohu uvolnit dýchací cesty?

a) strčím prsty do úst a vytáhnu jazyk

b) zakloním hlavu/ předsunu dolní čelist

c) u KPR dýchací cesty neuvolňuji, to je v kompetenci lékaře

d) nevím



Obrázek 18 – GRAF č. 13 Otázka č. 4

Správná odpověď byla v otázce č. 4 b), zvolilo ji 65 (91,5 %) respondentů. 6 (8,5 %) respondentů se rozhodlo pro špatnou odpověď a)

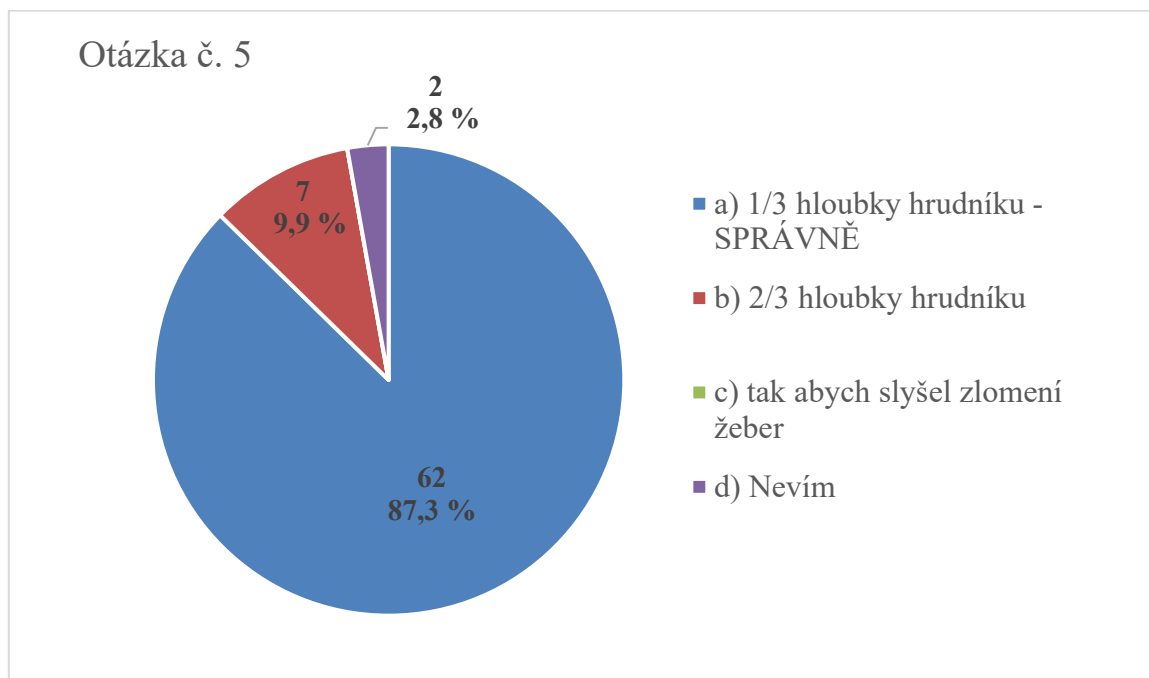
Otázka č. 5: Do jaké hloubky provádíme komprese hrudníku u dospělého pacienta?

a) 1/3 hloubky hrudníku

b) 2/3 hloubky hrudníku

c) tak abych slyšel zlomení žeber

d) nevím



Obrázek 19 – GRAF č. 14 Otázka č. 5

I v otázce č. 5 byla většina respondentů 62 (87,3 %) nakloněna ke správné odpovědi v tomto případě za a). 7 (9,9 %) respondentů pak vybralo špatnou odpověď za b) a 2 (2,8 %) respondenti na tuto otázku odpověď neznali, odpovídali za d), tedy „nevím“.

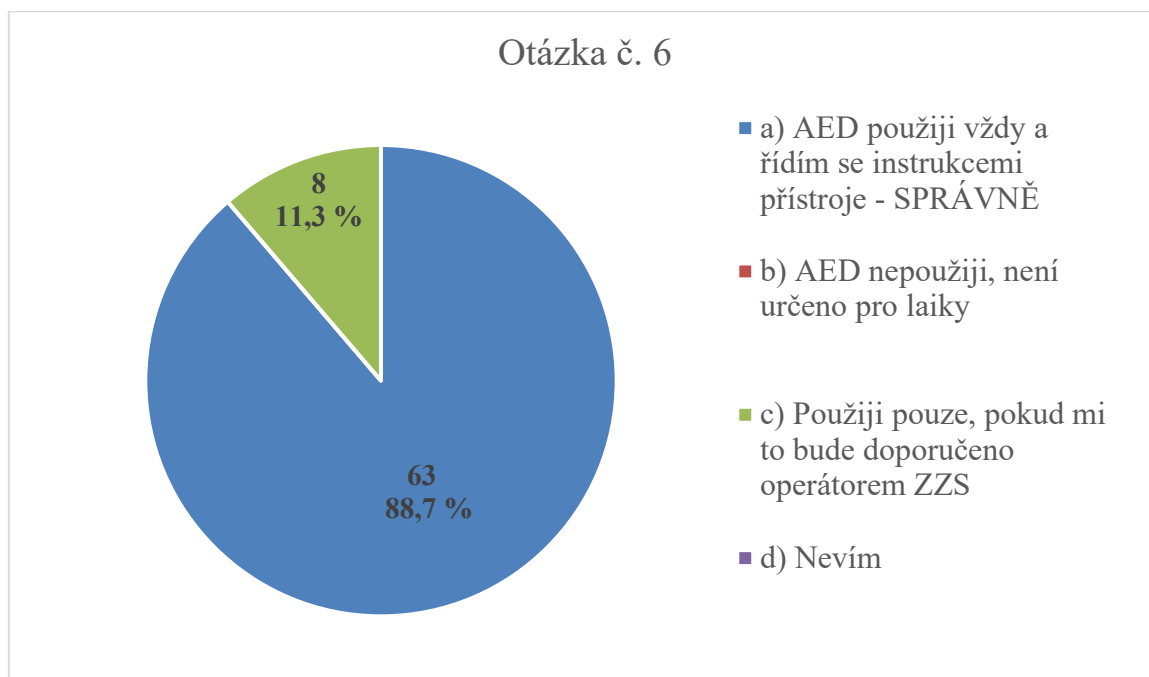
Otázka č. 6: Dojde k náhle zástavě oběhu u pacienta a mám k dispozici AED.

a) AED použiji vždy a řídím se instrukcemi přístroje

b) AED nepoužiji, není určeno pro laiky

c) použiji pouze, pokud mi to bude doporučeno operátorem ZZS

d) nevím



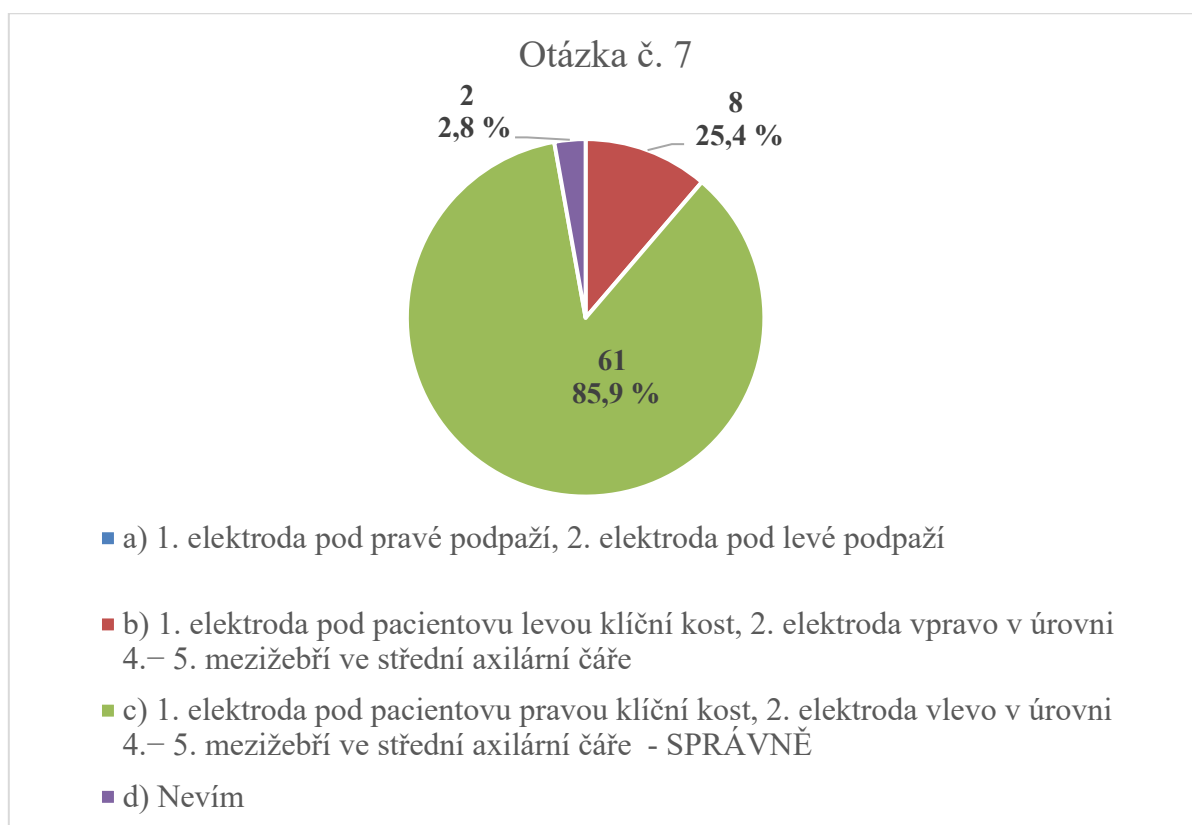
Obrázek 20 – GRAF č. 15 Otázka č. 6

V této otázce byla většina respondentů 63 (88,7 %) úspěšná, protože vybrali správnou odpověď

a). Pouze 8 (11,3 %) respondentů vybralo chybnou odpověď c).

Otázka č. 7: Na jaké místo byste přilepil/a elektrody automatického externího defibrilátoru u dospělého pacienta?

- a) 1. elektroda pod pravé podpaží, 2. elektroda pod levé podpaží
- b) 1. elektroda pod pacientovu levou klíční kost, 2. elektroda vpravo v úrovni 4.– 5. mezižebří ve střední axilární čáře
- c) 1. elektroda pod pacientovu pravou klíční kost, 2. elektroda vlevo v úrovni 4.– 5. mezižebří ve střední axilární čáře**
- d) nevím



Obrázek 21 – GRAF č. 16 Otázka č. 7

61 (85,9 %) respondentů se rozhodlo pro správnou odpověď c). Špatně tuto otázku vyhodnotilo 8 (11,3 %) respondentů, když zadali špatnou odpověď b). 2 (2,8 %) respondenti nevěděli odpověď na tuto otázku, proto zadali odpověď d) tedy „nevím“.

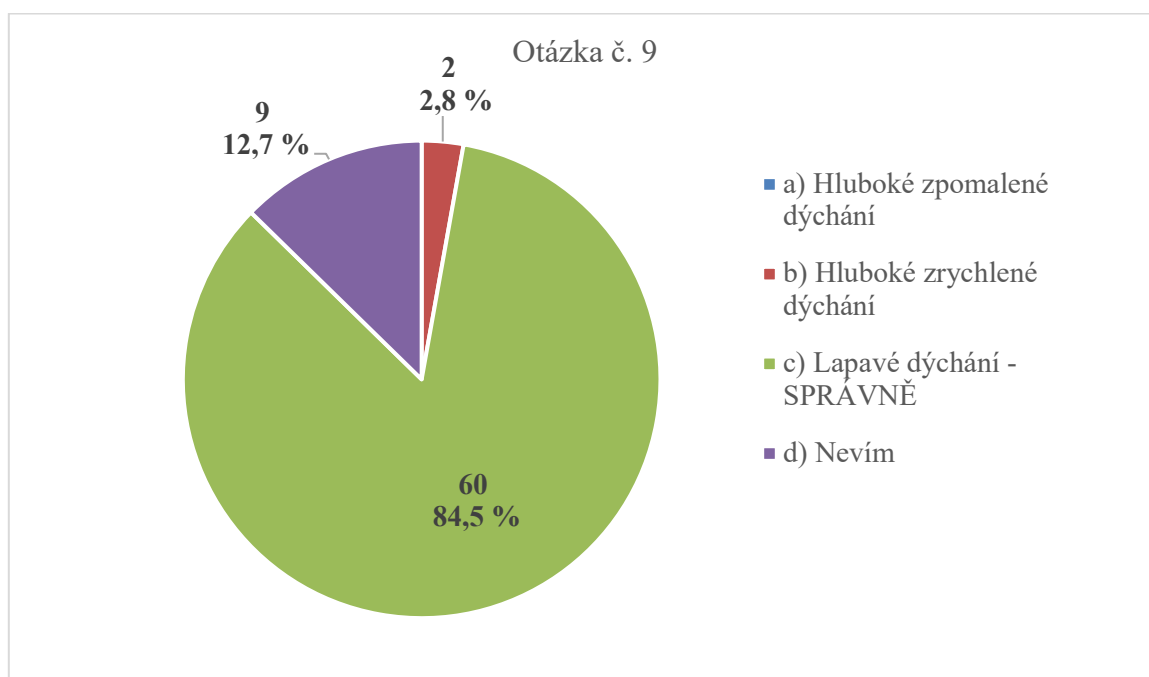
Otázka č. 8: Jakým způsobem zjistíte, že pacient nedýchá?

- a) při KPR se soustředím pouze na kvalitní komprese hrudníku, dýchání neřeším
- b) provedu záklon hlavy, přiložím ucho k ústům a kontroluji pohyb hrudníku**
- c) pouze pomocí saturačního čidla
- d) nevím

V otázce č. 8 volilo všech 71 (100,0 %) respondentů správně, tedy odpověď b)

Otázka č. 9: Co je to „gasping“?

- a) hluboké zpomalené dýchání
- b) hluboké zrychlené dýchání
- c) lapavé dýchání**
- d) nevím



Obrázek 22 – GRAF č. 17 Otázka č. 9

Graf znázorňuje, že většina respondentů 60 (84,5 %) volilo odpověď c), což je správně. 9 (12,7 %) respondentů na otázku nedokázalo odpovědět, proto volili za d). Z celkového počtu 71 (100,0 %) respondentů pak 2 (2,8 %) z nich zvolili špatnou odpověď za b).

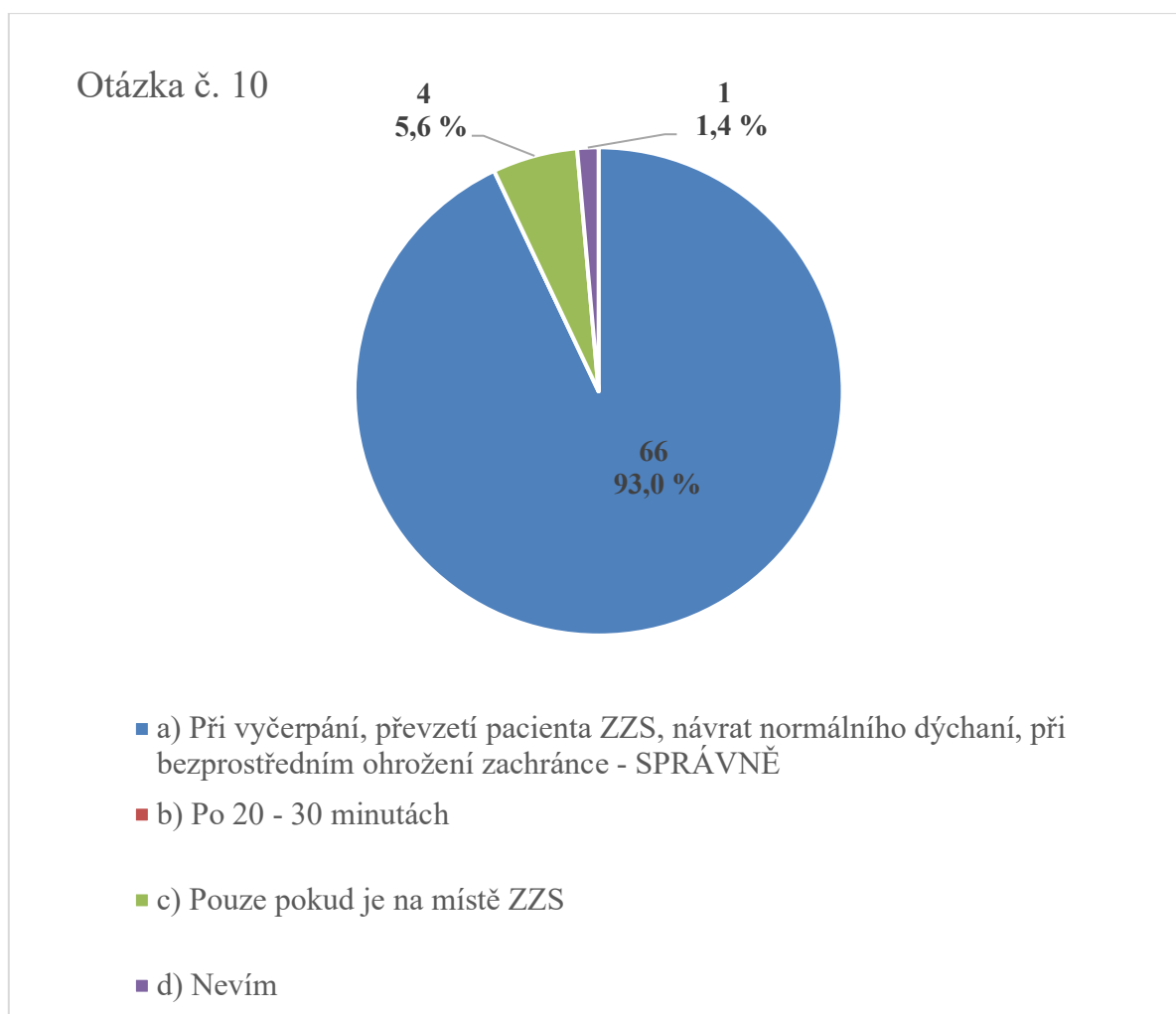
Otázka č. 10: Kdy může být ukončena KPR?

a) při vyčerpání, převzetí pacienta ZZS, návrat normálního dýchání, při bezprostředním ohrožení zachránce

b) po 20–30 minutách

c) pouze pokud je na místě ZZS

d) nevím



Obrázek 23 – GRAF č. 18 Otázka č. 10

66 (93,0 %) respondentů odpovědělo za a), což je správně. Špatně pak odpověděli 4 (5,6 %) respondenti, když vybrali odpověď c). Na otázku nedokázali odpovědět 1 (1,4 %) respondenti zvolili proto odpověď d) „nevím“.

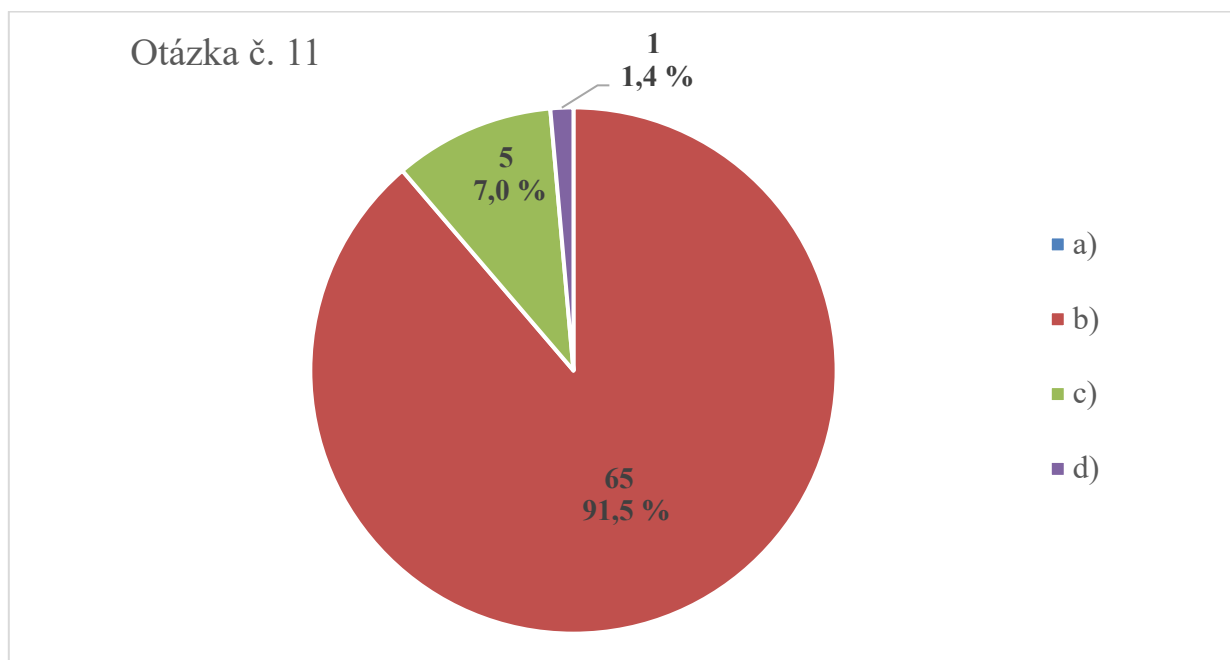
Otázka č. 11: Transportujete pacienta k vyšetření do nemocnice, v sanitním voze ještě snídá, v tu chvíli aspiruje sousto pečiva, toho si všimáte, v zrcátku vidíte, jak se usilovně pokouší nadechnout, ale bez úspěchu. Ihned zastavujete na přilehlé čerpací stanici, otevřete dveře, pacient se zvedá a vystupuje z vozu, ruce má u krku, vystrašený výraz v obličeji, na žádné vaše otázky není schopen odpovědět. Jak budete dále postupovat?

a) ihned volám ZZS, do příjezdu záchranářů jako laik nemohu pomoci

b) vyzvu pacienta, ať začne kašlat, pokud to nepomůže, provedu 5 úderů mezi lopatky (Gordonův manévr) a pokud ani to není úspěšné, mohu provést 5 rázných stlačení v místě pod mečovitým výběžkem hrudní kosti (Heimlichův manévr)

c) vyzvu pacienta, ať začne kašlat, pokud to nepomůže, provedu 5 úderů mezi lopatky (Gordonův manévr), rázné stlačení v místě pod mečovitým výběžkem hrudní kosti (Heimlichův manévr) neprovádím, mohl bych způsobit závažné vnitřní poranění

d) nevím



Obrázek 24 - GRAF č. 19 Otázka č. 11

Většina respondentů 65 (91,5 %) se rozhodla pro správnou odpověď b). Špatné rozhodnutí pak udělalo 5 (7,0 %) respondentů zadáním odpovědi c). Na otázku pak nedokázal odpovědět 1 (1,4 %) z respondentů, zvolil tedy odpověď d) ve znění „nevím“

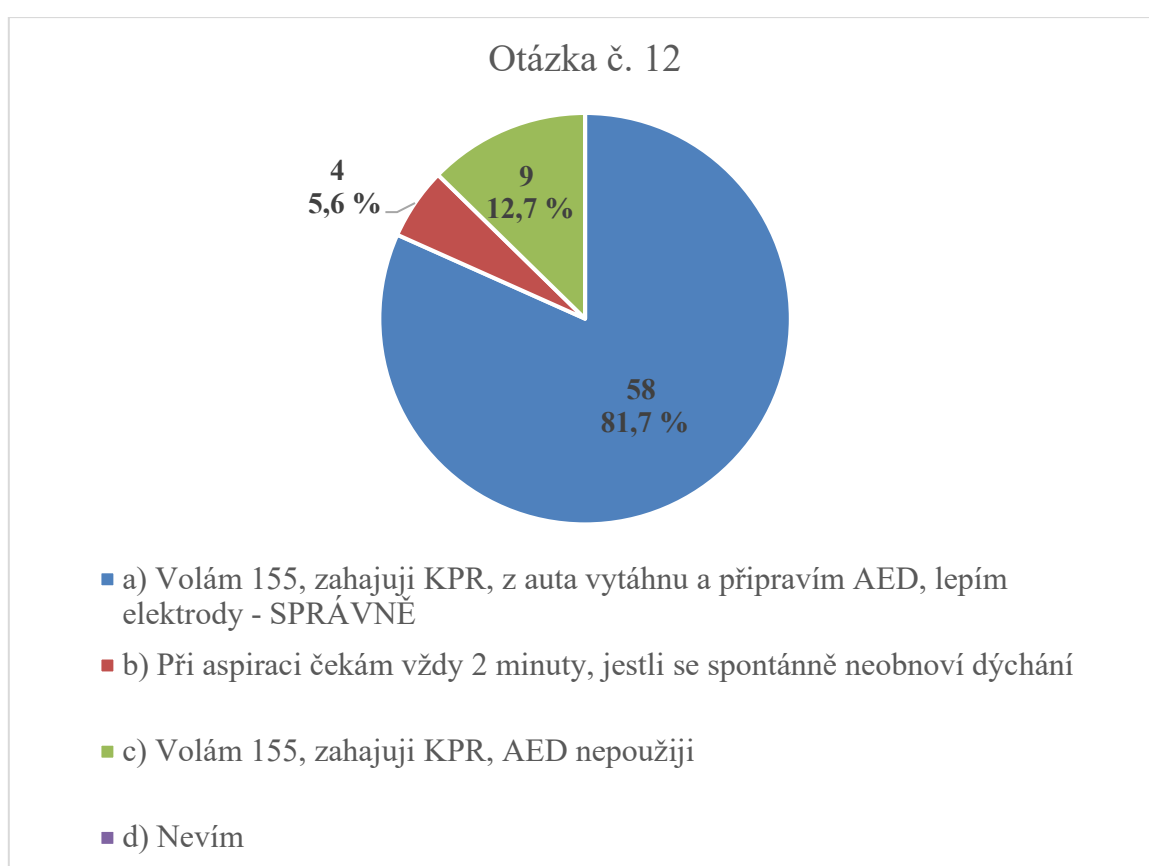
Otázka č. 12: Aspirované sousto se bohužel nepodařilo vykašlat a ani Vaše intervence nepomohla ke zlepšení stavu pacienta. Pacient již má promodralou kůži a upadá do bezvědomí, pacienta pomalu položíte na zem. Kontrolujete dýchání, pacient nedýchá. Situace si všímají dva svědci a přibíhají Vám na pomoc. Jak budete postupovat?

a) volám 155, zahajuji KPR, z auta vytáhnu a připravím AED, lepím elektrody – správná odpověď

b) při aspiraci čekám vždy 2 minuty, jestli se spontánně neobnoví dýchání

c) volám 155, zahajuji KPR, AED nepoužiji

d) nevím



Obrázek 25 - GRAF č. 20 Otázka č. 12

Graf znázorňuje, že většina respondentů 58(81,7 %) se rozhodla správně a to pro odpověď a). Druhé nejvyšší zastoupení s 9 (12,7 %) respondenty měla odpověď c), která však správná není. I poslední 4 (5,6 %) respondenti odpověděli špatně s výběrem odpovědi b).

Otázka č. 13: Na co je důležité myslet při podání výboje?

a) na dostatečné stlačení elektrod pro vyšší účinnost

b) aby se nikdo ze záchránců nedotýkal pacienta

c) nepřestávat v kompresích hrudníku

d) nevím

Odpověď na otázku č. 13 neudělalo problém žádnému z respondentů, všichni 70 (100,0%) se rozhodli pro správnou odpověď b).

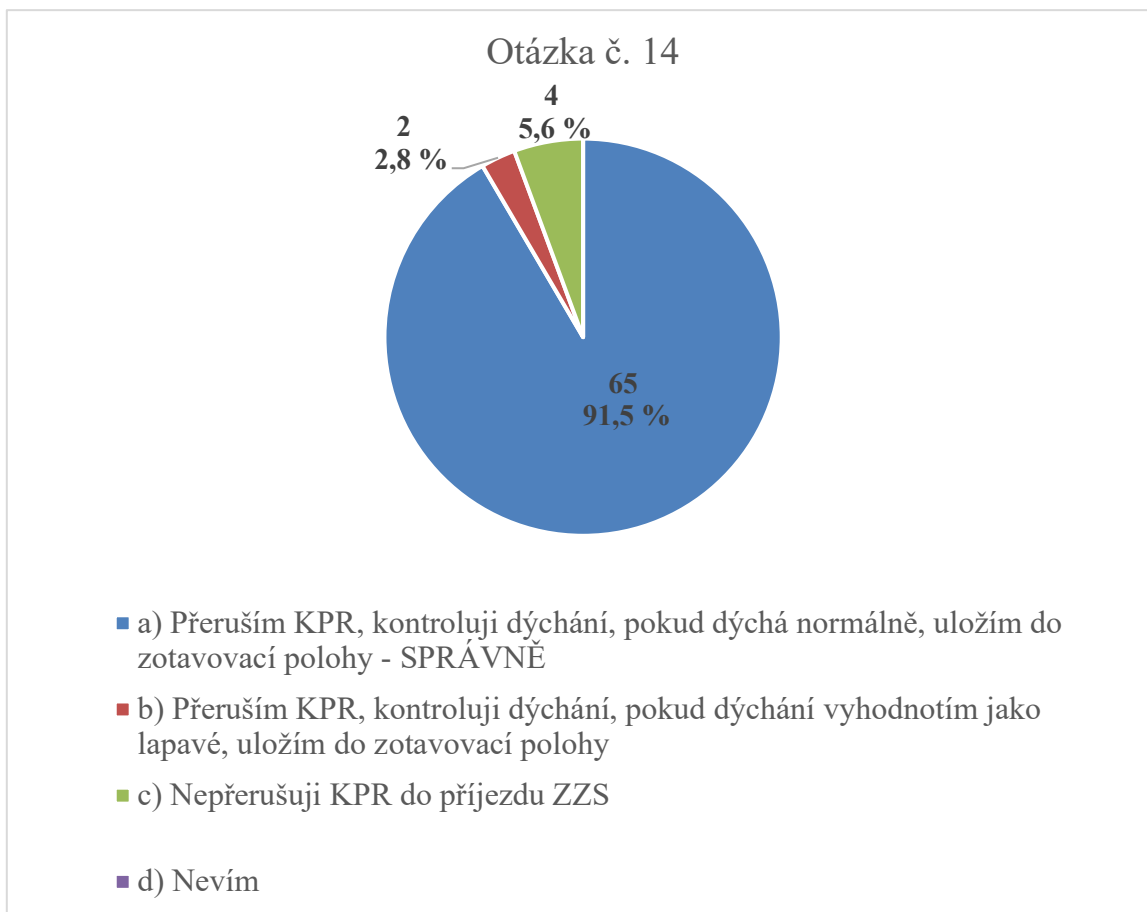
Otázka č. 14: Pokud dojde k obnovení dechové aktivity před příjezdem ZZS

a) přeruším KPR, kontroluji dýchání, pokud dýchá normálně, uložím do zotavovací polohy (poloha na boku, ze které není snadné se překulit na záda)

b) přeruším KPR, kontroluji dýchání, pokud dýchání vyhodnotím jako lapavé, uložím do zotavovací polohy (poloha na boku, ze které není snadné se překulit na záda)

c) nepřerušuji KPR do příjezdu ZZS

d) nevím



Obrázek 26 - GRAF č. 21 Otázka č. 14

Pro správnou odpověď a) se rozhodla většina 65 (91,5 %) respondentů. Zbývající respondenti se rozhodli pro špatné odpovědi. 4 (5,6 %) respondenti pro odpověď c) a 2 respondenti pro odpověď b) (2,8 %).

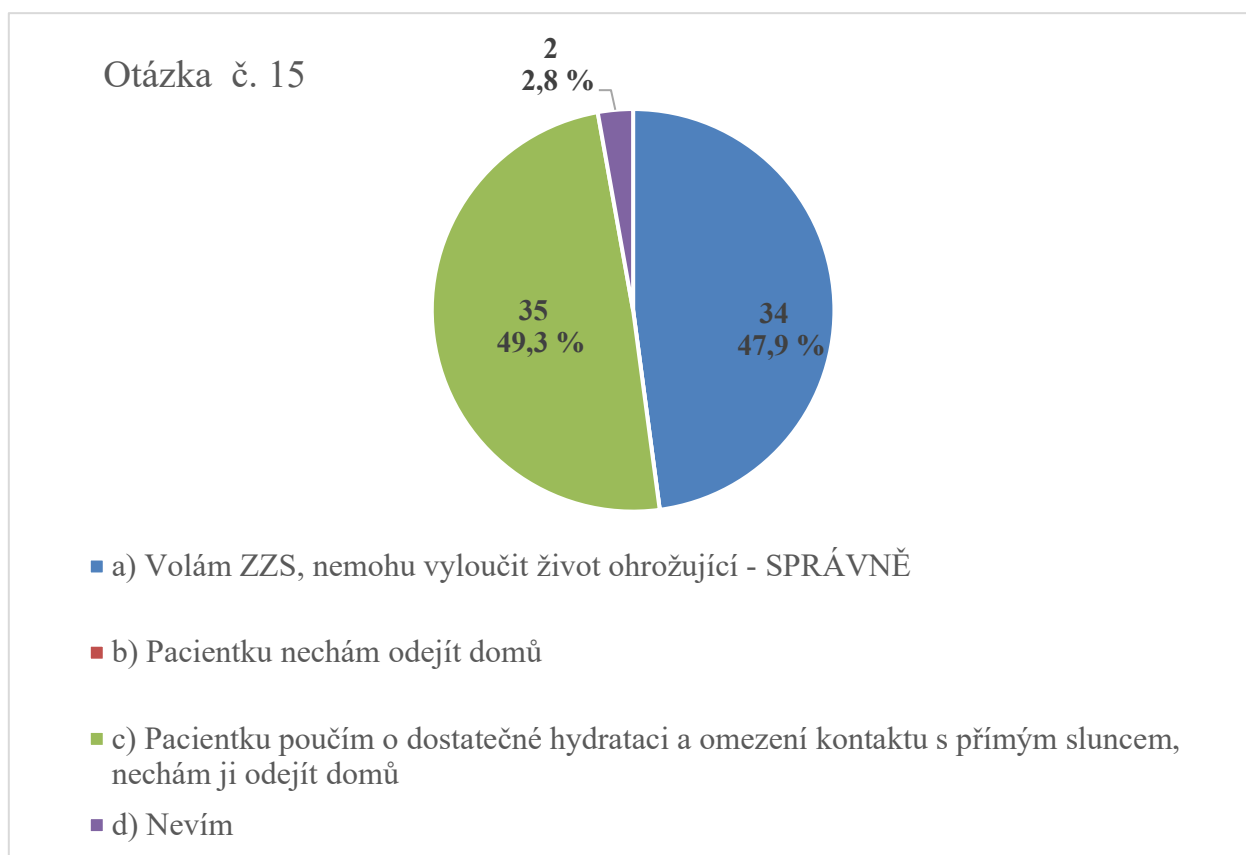
Otázka č. 15: Pacientka před domovem po vystoupení ze sanitního vozu kolabuje, naštěstí ji přidržujete, opatrně ji položíte na zem, pacientka se hned vrací do plného vědomí, na vše si pamatuje a nic ji nebolí, cítí lehkou slabost. V sanitce byl vydýchaný vzduch a venku je přes 30°C. Jak můžeme postupovat?

a) volám ZZS, nemohu vyloučit život ohrožující stav

b) pacientku nechám odejít domů

c) pacientku poučím o dostatečné hydrataci a omezení kontaktu s přímým sluncem, nechám ji odejít domů

d) nevím



Obrázek 27 - GRAF č. 22 Otázka č. 15

Poslední otázka byla pro většinu respondentů 35 (49,3 %) problémová, protože se rozhodli pro špatnou odpověď c). Pro správnou odpověď a) se pak rozhodlo 34 (47,9 %). Na otázku nedokázali odpovědět 2 (2,8 %) respondentů, proto označili odpověď d), tedy „nevím“.

11 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMNÉ ČÁSTI

U dvou z celkových tří průzkumných otázek byla posuzována úroveň znalostí vztahující se k danému tématu. Pro vymezení pojmu "znalost" lze vycházet z různých charakteristik. Krbálek (2008) definuje: "Znalost lze definovat jako porozumění získané zkušeností nebo studiem." Podle Bureše (2007) pak, "Znalost je informace, která je organizována a analyzována, aby se stala srozumitelnou a použitelnou k řešení problému nebo k rozhodování." "Znalosti jsou možnosti účinného jednání." Takto pak definuje Truneček (2004)

V rámci bakalářské práce byl formulován jeden hlavní cíl a tři dílčí cíle, na základě toho byly vytvořeny tři průzkumné otázky.

11.1 Průzkumná otázka č. 1

Mají řidiči ZDS teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci?

K zhodnocení této otázky sloužil v celé míře znalostní test. Test obsahoval **15 otázek** z oblasti laické první pomoci. Každá otázka byla hodnocena jedním bodem, to znamená, že pokud byl znalostní test vyplněn bez jediné chyby, respondent získal **15 bodů**.

Znalostní test byl hodnocen **prospěl x neprospěl**. K tomu, aby se vyplněný test mohl vyhodnotit, jako **prospěl**, musel respondent získat alespoň **13 bodů** z celkových **15 možných**.

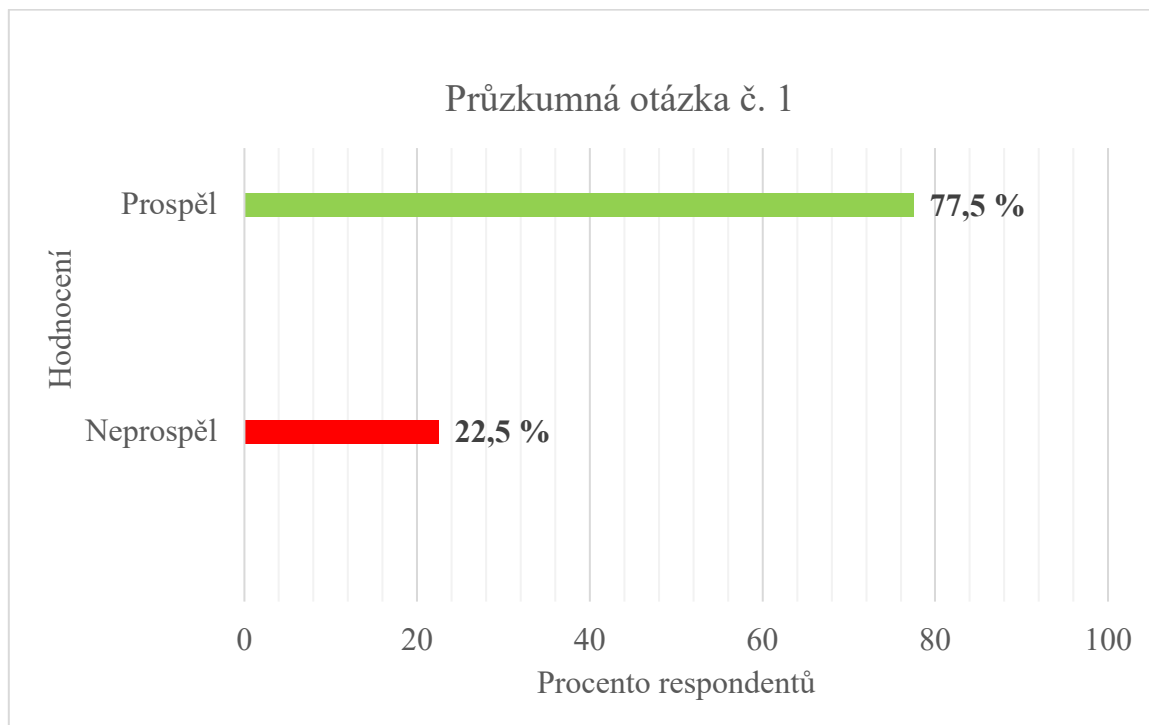
Pokud respondent získal **12 a méně bodů**, byl hodnocen jako **neprospěl**.

Znalostní test vyplnilo celkem 71 respondentů z celkem 100 rozdaných dotazníků

Tabulka 3 – Vyhodnocení 1. dílího cíle

Počet chyb	0	1	2	3	4	5	6	7
Počet respondentů	20	17	18	3	8	2	2	1

Tabulka č. 3 znázorňuje, kolik chybných odpovědí zvolili respondenti.



Obrázek 28 – GRAF č. 23 Průzkumná otázka č. 1

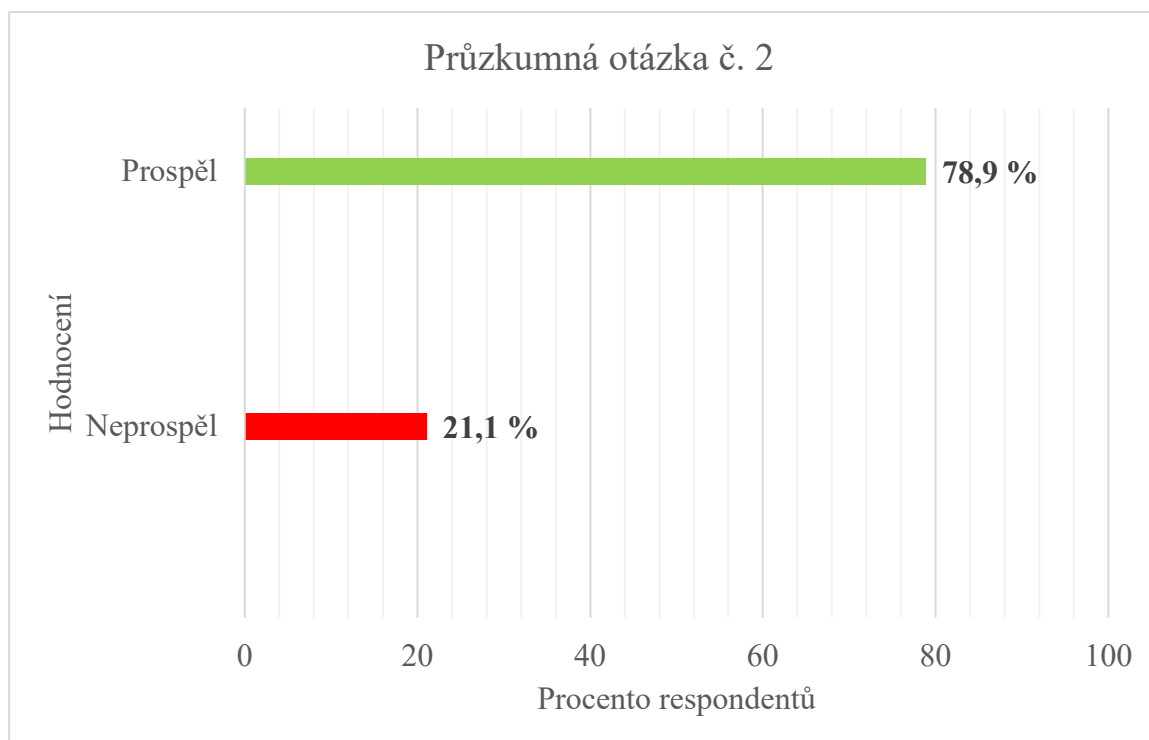
Z grafu č.22 je patrné, že většina ze všech respondentů, tedy **77,5 % (55)** byla hodnocena **prospěl**, tito respondenti získali **13** a více bodů. Znalostní test pak nedopadl dobře pro **22,5 % (16)** respondentů, kteří byli hodnoceni **neprospěl**, ti získali **12** a méně bodů.

Odpovědí na tuto průzkumnou otázku je, že **řidiči ZDS mají dobré teoretické znalosti v oblasti laické první pomoci**. Pouze **22,5 %**, **16** lidí ze **71** respondentů, nemá dostatečné znalosti v oblasti laické první pomoci.

11.2 Průzkumná otázka č. 2

Znají řidiči ZDS všechny povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou?

K odpovědi na tuto otázku sloužila v dotazníku otázka č. 7 „*Jaké jsou správné úkony přípravy vozidla před jízdou?*“. Zde bylo na výběr z celkových **7** možností, jenom **5** však bylo správných. Pro správné vyplnění pak tedy respondent musel zadat odpovědi **a), b), d), f), g)**, jenom takto mohl být hodnocen **prospěl**. Všechny ostatní varianty odpovědi na tuto otázku byly hodnoceny, jako **neprospěl**.



Obrázek 29 – GRAF č. 24 Průzkumná otázka č. 2

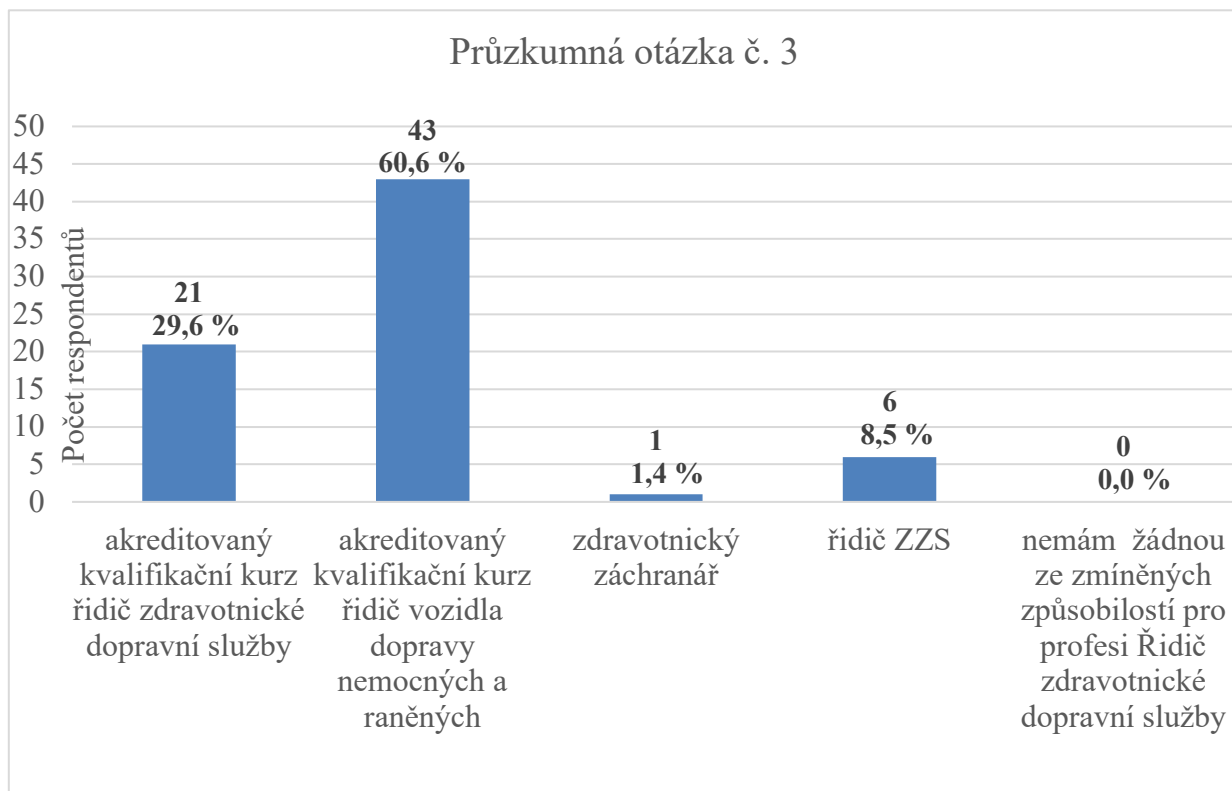
Graf č. 23 znázorňuje, že většina respondentů **78,9 % (56)** byla v dotazníkové otázce č. 7 hodnocena jako **prospěl**. Správně pak nedokázalo odpovědět **21,1 % (15)** respondentů, proto museli být hodnoceni, jako **neprospěl**, protože nedokázali správně odpovědět na položenou otázku.

Odpovědí na tuto výzkumnou otázku je, že **řidiči ZDS znají všechny povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou**. Pouze **21,1 %**, **15** respondentů z celkových **71**, nezná všechny povinné úkony řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou.

11.3 Průzkumná otázka č. 3

Dle jaké odborné způsobilosti, řidiči ZDS vykonávají povolání?

K odpovědi na tuto otázku sloužila v dotazníku otázka č. 5. V této otázce bylo na výběr z 5 nabízených odpovědí. Čtyři sloužili pro zákonem určené pracovních způsobilostí k výkonu povolání řidič zdravotnické dopravní služby. Zbylá možná odpověď byla pro případ, že respondent nedisponuje ani jednou z odborných způsobilostí.



Obrázek 30 – GRAF č. 25 Průzkumná otázka č. 1

Odpovědí na tuto průzkumnou otázku je, že **60,6 % (43)** respondentů pracuje na pozici řidič zdravotnické dopravní služby s absolvovaným akreditovaným kvalifikačním kurzem řidič vozidla dopravy nemocných a raněných, **29,6 % (21)** respondentů s akreditovaným kvalifikačním kurzem řidič zdravotnické dopravní služby. **8,5 % (6)** respondentů se způsobilostí řidič ZZS a **1,4 % (1)** respondent pak jako zdravotnický záchranář.

12 DISKUZE

Zvolená metodologie pro zkoumání znalostí řidičů ZDS v oblasti první pomoci hrála klíčovou roli při zajištění relevance získaných dat. Pro tento účel jsem se rozhodl využít kvantitativní přístup, konkrétně jsem provedl dotazníkové šetření a znalostním testem. Tato kombinace metod mi umožnila získat komplexní vhled a poznatky o znalostech a postojích řidičů ZDS k laické první pomoci na širším vzorku respondentů, kdy se šetření účastnilo celkem 71 respondentů

Je třeba si uvědomit, že zvolená metoda může přinášet určitá zkreslení výsledků. Respondenti, kteří se rozhodli zúčastnit tohoto šetření, mohou být v určitém ohledu odlišní od těch, kteří se do průzkumu k bakalářské práci nepřihlásili. Toto zkreslení by mohlo vést k nedostatečnému zastoupení určitých perspektiv nebo k tomu, že získaná data neodrážejí skutečnou situaci. Je nutné brát v úvahu, že subjektivita respondentů při poskytování informací může ovlivnit výsledky šetření. Respondenti se mohou snažit odpovídat tak, jak si myslí, že je "správně", což může vést ke zkreslení výsledků. Tyto odpovědi nemusí vždy zcela odpovídat jejich skutečnému chování v reálných situacích. Ačkoliv byly přijaty opatření k minimalizaci těchto zkreslení, nelze je zcela eliminovat.

Při interpretaci výsledků posuzování znalostí řidičů ZDS v oblasti první pomoci je důležité reflektovat jejich význam a implikace pro praxi a teorii. Zjištění této studie mohou poskytnout užitečné informace o současném stavu znalostí a postojů řidičů k poskytování první pomoci, což může mít důsledky pro návrh školení a osvěty v této oblasti.

Vzhledem k tomu, že v osnovách akreditovaného kvalifikačního kurzu Řidič zdravotnické dopravní služby, který je popsán v teoretické části práce zahrnuje výuku první pomoci, je známo, že všichni respondenti pracující na této pozici se s výukou první pomoci setkali. Ať v rámci studia tohoto kurzu, či v rámci studia ostatních možností k získání

kompetence pro práci na pozici řidiče ZDS. Nicméně z provedeného průzkumu jednoznačně nevyplývá, zda respondenti získali své znalosti v oblasti laické první pomoci přímo v rámci přípravy na výkon tohoto povolání, nebo z jiných zdrojů. Je možné, že respondenti mohli získat znalosti první pomoci díky školením a kurzům poskytovaným jejich zaměstnavatelem, ale také existuje šance, že si tyto dovednosti osvojili mimo pracovní prostředí, například v rámci osobního zájmu nebo prostřednictvím veřejně dostupných kurzů první pomoci. K získání přesného pochopení tohoto fenoménu by bylo vhodné provést další průzkum nebo dotazníkové šetření, které by se zaměřilo specificky na zdroje, z nichž respondenti čerpali své znalosti v oblasti první pomoci. Taková data by mohla poskytnout důležité informace pro optimalizaci výuky a školení v této oblasti v rámci vzdělávání řidičů ZDS.

V průběhu šetření bylo zjištěno, že většina zkoumaných respondentů/řidičů ZDS prokázala solidní znalosti v oblasti laické první pomoci. Konkrétně 77,5 % respondentů z počtu 71 řidičů dosáhlo pozitivního hodnocení, zatímco 22,5 % neprokázalo dostatečné znalosti. Pro porovnání relevance získaných dat jsem analyzoval výsledky průzkumu provedeného Ondřejem Matějkou (2021), který se zaměřil na úroveň znalostí předlékařské první pomoci u pracovníků zotavovacích akcí v rámci jeho bakalářské práce. Tato skupina respondentů, stejně jako řidiči ZDS je povinna absolvovat určité formy školení v oblasti první pomoci. Matějka (2021) dospěl k závěru, že 74,3 % dotazovaných prokázalo solidní úroveň laické první pomoci. Na základě této komparace lze konstatovat, že výsledky mého šetření se do značné míry shodují s těmi uvedenými v bakalářské práci Matějky (2021). Tato shoda posiluje důvěryhodnost a validitu získaných informací prostřednictvím mého výzkumu.

Petr Zámečník et al. (2014) se ve svém šetření věnovali důležitosti výuky první pomoci v autoškolách. Provedli dotazníkové šetření mezi laickou veřejností, kdy respondenti odpovídali na otázky související s poskytnutím první pomoci v rámci silničního provozu, kdy otázky byly zaměřeny na rozpoznání život ohrožujících stavů, které se vyskytují u dopravních nehod. Z šetření vyplynulo, že pouze 23 % respondentů by vědělo, jak se zachovat při dopravní nehodě. Zarážející pak je, že potenciálně život ohrožující stav by byli schopni rozpoznat pouze jednotlivci z celkem 370 respondentů. Lze předpokládat, že řidiči zdravotnické dopravní služby (ZDS) budou mít vyšší úroveň znalostí v oblasti první pomoci než laická veřejnost. Tento předpoklad lze odvodit z povahy jejich práce a ze zahrnutí výuky

první pomoci do osnov akreditovaných kvalifikačních kurzů pro řidiče ZDS. Při tvorbě bakalářské práce bylo zjištěno, že řidiči zdravotnické dopravní služby (ZDS) tráví většinu svého pracovního času na silnicích a jsou často svědky dopravních nehod, je klíčové, aby výuka první pomoci v rámci jejich profesionálního vzdělávání reflektovala tuto skutečnost.

Celkově hodnotím formulaci otázek k dotazníku a znalostnímu textu kladně. Během sběru zpětné vazby na mé dotazníkové šetření jsem nezaznamenal žádné negativní reakce, což je povzbudivé. Z dotazníku mě zaujala otázka č. 1 *Jakého jste pohlaví?* týkající se pohlaví respondentů. Z výsledků vyplývá, že se na šetření zapojila pouze jedna žena a sedmdesát mužů. Tato nerovnováha může naznačovat, že faktory jako vyžadovaná fyzická zdatnost mohou být jedním z důvodů, proč ženy nejsou tolik zastoupeny v tomto povolání. Dále bych chtěl zdůraznit otázku č. 3 *Jak dlouho vykonáváte povolání řidiče ZDS?* I když výsledek této otázky nebyl pro mé šetření klíčové, je důležité podotknout, že délka praxe může ovlivnit úroveň znalostí řidičů ZDS v oblasti laické první pomoci. To by mohl být zajímavý podnět pro budoucí výzkum.

Otázka č. 5 *V rámci, jaké odborné způsobilosti pracujete na pozici řidič ZDS?* odpovídající na 1. dílčí cíl hodnotím pozitivně, odpověděla jasně. Na 2. dílčí cíl byla vyhrazena otázka č. 7 *Jaké jsou správné úkony přípravy vozidla před jízdou?* I tato otázka k splnění dílčího cíle posloužila dobře. Ohledně otázky č. 8 *Provádíte všechny úkony přípravy vozidla před jízdou?* která se zabývala důvody, zda respondenti provádějí všechny úkony přípravy vozidla před jízdou, jsem uvažoval o možnosti navázat tuto otázku na dílčí cíl mé práce. Nakonec jsem však od tohoto záměru ustoupil, protože jsem předpokládal, že odpovědi na tuto otázku nemusí být zcela pravdivé a výsledek by tak nebyl relevantní. Závěrem bych rád poznamenal, že znalostní test, který sloužil k odpovědi na hlavní cíl šetření, splnil svůj účel kvalitně. Pokud bych měl navrhnout budoucí změny, zvažoval bych vytvoření kategorií zaměřených na jednotlivé naléhavé stavy z oblasti laické první pomoci. Z těchto kategorií by pak byl jasně definovaný počet otázek. Těmito kroky bych mohl lépe identifikovat, které oblasti respondentům přinášejí potíže a nasměrovat tak možné další výzkumné úsilí.

13 LIMITY PŘEDLOŽENÉHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Tato kapitola se zabývá identifikací možných omezení, která by mohla mít vliv na interpretaci výsledků provedeného šetření o znalostech řidičů ZDS v oblasti laické první pomoci.

Jedním z potenciálních omezení je fakt, že během analýzy výsledků nebylo zvlášť zkoumáno, jak délka praxe řidičů ZDS ovlivňuje úroveň jejich znalostí v oblasti první pomoci. Tento aspekt by mohl přinést další pochopení rozdílů v odborné připravenosti řidičů. Dalším možným omezením je nízká zkušenost autora s kvantitativním výzkumem. Přestože byly podniknuty kroky k zajištění přesnosti a spolehlivosti dat, nedostatek zkušeností v této oblasti může představovat potenciální riziko zkreslení interpretace výsledků.

Hlavním negativním faktorem je také skutečnost, že vzorek respondentů byl vybrán s omezeným geografickým dosahem, což může ovlivnit reprezentativnost výsledků. Nepokrytí celého území České republiky může znesnadnit obecné závěry a generalizaci nalezených trendů na celostátní úroveň. Z tohoto důvodu nejsou generalizované a zobecněné na celou populaci řidičů ZDS na území České republiky.

Kombinace těchto faktorů může ovlivnit celkovou platnost a obecnost výsledků provedeného šetření, a je třeba je vzít v úvahu při interpretaci a využití získaných dat.

14 DOPORUČENÍ PRO PRAXI

Výsledky této práce mohou být využity v praxi několika způsoby.

Osvěta a informační kampaně: Výsledky této práce mohou sloužit jako základ pro tvorbu osvětových materiálů a kampaní zaměřených na zvýšení povědomí a znalostí řidičů ZDS v oblasti první pomoci. Tyto kampaně by mohly podpořit řidiče, aby se účastnili dalšího vzdělávání v této oblasti.

Spolupráce s výcvikovými institucemi: Výsledky této práce mohou být sdíleny s výcvikovými institucemi, které poskytují školení pro řidiče ZDS. Tato spolupráce by mohla vést k vylepšení obsahu a metodiky výuky první pomoci, což by mělo pozitivní dopad na schopnosti řidičův této oblasti.

V návaznosti na tuto bakalářskou práci by mohly být zpracovány práce na následující témata:

Efektivita školení v oblasti první pomoci pro řidiče ZDS: Tato práce by se zaměřila na hodnocení účinnosti různých forem školení v oblasti první pomoci pro řidiče ZDS.

Mohlo by to zahrnovat porovnání tradičních výukových metod s novými technologiemi, jako jsou například simulační programy nebo interaktivní online kurzy.

Analýza faktorů ovlivňujících znalosti a postojů řidičů ZDS k první pomoci: Tato práce by se zaměřila na identifikaci faktorů, které ovlivňují úroveň znalostí a postojů řidičů ZDS v oblasti první pomoci. Mohlo by to zahrnovat například věk, pohlaví, délku praxe nebo úroveň vzdělání.

Srovnání legislativních a vzdělávacích požadavků na první pomoc pro řidiče v různých zemích: Tato práce by se zaměřila na porovnání legislativních požadavků a postupů v oblasti školení první pomoci pro řidiče ZDS v různých zemích. To by mohlo vést k identifikaci osvědčených postupů a možností zlepšení v této oblasti.

Tyto témata by mohla přinést nové poznatky a přispět k rozvoji oblasti školení první pomoci pro řidiče ZDS.

15 ZÁVĚR

Bakalářská práce ve své první části pojednává o systému zdravotnické dopravní služby v České republice z pohledu historie a současnosti. Jsou popsány možnosti vzdělávání budoucích řidičů zdravotnických dopravních služeb, požadavky na vybavení sanitních automobilů pro fungování v režimu ZDS. Dále je jedna z kapitol věnována vozidlům s právem přednosti v jízdě.

Druhou část bakalářské práce tvoří průzkumná část. Cílem průzkumu bylo zjistit, na jaké úrovni jsou znalosti řidičů zdravotnických dopravních služeb v oblasti laické první pomoci. Samotné výsledky šetření jsou povzbudivé. Většina 77 % z respondentů má dobré znalosti laické první pomoci a lze tak předpokládat, že v případě nutnosti využít laickou první pomoc, budou schopni efektivně reagovat. I přes úspěšnou většinu, číslo neúspěšných respondentů je poměrně vysoké a bylo by na místě vést diskuzi, zda výuka první pomoci v rámci přípravy k povolání řidič zdravotnické dopravní služby je dostatečná. Dále je na zodpovědnosti řídicích pracovníků jednotlivých společností provozujících ZDS, zda pro své zaměstnance zařídí nějakou formu školení laické první pomoci, tak aby se řidiči mohli nadále průběžně vzdělávat a zlepšovat.

V rámci odpovědi na **1. dílčí cíl** byla provedena analýza znalostí povinných úkonů řidiče v rámci kontroly vozidla před jízdou. Výsledky šetření odhalily, že 78,9 % řidičů zdravotnické dopravní služby projevilo znalost povinných úkonů před jízdou. Tento výsledek je povzbudivý a naznačuje, že většina řidičů ZDS disponuje dostatečnými znalostmi a povědomím o tom, jak správně provádět kontrolu vozidla před každou jízdou.

2. dílčí cíl této bakalářské práce se zaměřil na zjištění odborné způsobilosti řidičů zdravotnické dopravní služby. Výsledky šetření ukázaly, že většina respondentů, konkrétně 60,6 %, absolvovala akreditovaný kvalifikační kurz "Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných". Dalších 29,6 % respondentů absolvovalo akreditovaný kvalifikační kurz "Řidič zdravotnické dopravní služby". Zajímavým zjištěním bylo, že pouze 1,4 % respondentů mělo odbornou způsobilost jako zdravotnický záchranář a 8,5 % jako řidiči zdravotnické záchranné služby.

Tato data naznačují, že převažujícím kurzem, kterým prochází řidiči ZDS, je kurz "Řidič vozidla dopravy nemocných a raněných". Avšak, s ohledem na legislativní změny, které byly popsány v teoretické části práce, lze očekávat, že kurz "Řidič zdravotnické dopravní služby" bude v budoucnosti primárním kurzem pro tuto profesi.

16 POUŽITÁ LITERATURA

AMBULANCE MEDITRANS, c2024. Aktivity. *Ambulance-meditrans* [online]. [cit. 2024-04-02]. Dostupné z: <http://www.ambulance-meditrans.cz/aktivity/>

ARNOLDOVÁ, Anna, 2012. *Sociální zabezpečení I*. 1. Grada Publishing, 356 s. ISBN 978802473724.

BESIP [online]. c2023 [cit. 2023-12-23]. Dostupné z: <https://www.besip.cz/>

BOGUSKÁ, Danka, a kol, 2023. *Záchranářské techniky a postupy*. Praha: Grada Publishing, 192 s. ISBN 9788027133888.

BUREŠ, Vladimír, 2007. *Znalostní management a proces jeho zavádění* [online]. Praha: Grada Publishing [cit. 2024-04-02]. ISBN 978-80-247-1978-8. Dostupné z: https://www.grada.cz/znalostni-management-a-proces-jeho-zavadeni-4504/?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMI3PuH0OK1hAMVpj4GAB2CTgBpEAAYASA AEgLgy_D_BwE

ČERNÝ, Jiří, 2013. Zajímavosti z historie dopravních zdravotních služeb I. *Hojení ran* [online]. GEUM, 7(2), 38-40 [cit. 2024-04-02]. ISSN 1802-6400. Dostupné z: <https://www.prosestru.cz/casopisy/hojeni-ran/2013-2/zajimavosti-z-historie-dopravnich-zdravotnich-sluzeb-i-40755>

ČERNÝ, Jiří, 2013. Zajímavosti z historie dopravních zdravotních služeb II. *Hojení ran* [online]. Nakladatelství GEUM, 7(3), 29-31 [cit. 2023-11-12]. ISSN 1802-6400. Dostupné z: <https://www.prosestru.cz/casopisy/hojeni-ran/2013-3/zajimavosti-z-historie-dopravnich-zdravotnich-sluzeb-ii-47715>

ČESKO, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/hledani?text=361%2F2000>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2001. Nařízení vlády č. 110/2001 Sb.: Nařízení vlády, kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy. Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-111>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2001. Vyhláška č. 189/2009 Sb.: Vyhláška o atestační zkoušce, zkoušce k vydání osvědčení k výkonu zdravotnického povolání bez odborného dohledu, závěrečné zkoušce akreditovaných kvalifikačních kurzů a aprobační zkoušce a o postupu při ověření znalosti českého jazyka (vyhláška o zkouškách podle zákona o nelékařských zdravotnických povoláních). Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-110>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2004. Zákon č. 95/2004 Sb.: Zákon o podmínkách získávání a uznávání odborné způsobilosti a specializované způsobilosti k výkonu zdravotnického povolání lékaře, zubního lékaře a farmaceuta. Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-95?text=95%2F2004>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2004. Zákon č. 96/2004 Sb.: Zákon o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti k výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činnosti souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o nelékařských zdravotnických povoláních). Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-96?text=96%2F2004>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2011. Vyhláška č. 55/2011 Sb.: Vyhláška o činnostech zdravotnických pracovníků a jiných odborných pracovníků. Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-55?text=55%2F2011>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2011. Zákon č. 372/2011 Sb.: Zákon o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách). Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-372?text=372%2F2011>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2012. Vyhláška č. 296/2012 Sb.: Vyhláška o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky. Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-296>. [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2017. Zákon č. 201/2017 Sb.: Zákon, kterým se mění 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 (zákon o nelékařských zdravotnických povoláních), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 95/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání odborné způsobilosti a specializované způsobilosti k výkonu zdravotnického povolání lékaře, zubního lékaře a farmaceuta, ve znění pozdějších předpisů. Online. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, ©2010–2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-55?text=201%2F2017>. [cit. 2024-01-14].

FILIPOVÁ, Magdaléna. Znalost. In: *Wikiknihovna* [online]. 2022, 13.4.2022 [cit. 2024-02-18]. Dostupné z: https://wiki.knihovna.cz/index.php/Znalost#cite_note-3

FORST, Václav. Čárkování. In: NEŠPOR, Zdeněk, ed. *SOCIOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR. Sociologická encyklopedie* [online]. Praha, 2017, editováno 8. 8. 2022 [cit. 2024-03-24]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/%C4%8C%C3%A1rkov%C3%A1n%C3%AD>

HÁBROVÁ, Martina. Vozidla s právem přednostní jízdy. In: *POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. c2023 [cit. 2023-12-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vozidla-s-pravem-prednostni-jizdy.aspx#:~:text=Pokud%20hustota%20provozu%20na%20d%C3%A1lnici%20a%20rychlostn%C3%AD%20silnici,%C5%A1irok%C3%BD%20nejm%C3%A9n%C4%9B%20t%C5%99i%20metry%20pro%20pr%C5%AFjezd%20t%C4%9Bchto%20vozidel>.

HENDL, Jan. 2015. *Přehled statistických metod: analýza a metaanalýza dat*. Páté, rozšířené vydání. Praha: ISBN 978-80-262-0981-2.

In: *Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky*. Částka 5, s. 15-21. ISSN 1211-0868. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/wpcontent/uploads/wepub/6452/36190/V%C4%9Bstn%C3%ADk%20MZ%20%C4%8CR%205-2012.pdf>. [cit. 2023-12-01].

Jízda vozidel s právem přednostní jízdy. In: *MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY*. Ministerstvo dopravy [online]. c2023 [cit. 2023-12-23]. Dostupné z: <https://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Jizda-vozidel-s-pravem-prednostni-jizdy>

Již 135 let s pražskou městskou hromadnou dopravou. In: Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. c2023 [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/data/leaflets/documents/2020-04-17-12-14-23_00-135-let-MHD-v-Praze.pdf

KRAUSE, M. a F. DOLÁK, 2020. Rizikové předměty a plochy z hlediska přenosu infekcí při poskytování zdravotní péče. *General Practitioner / Praktický Lékař* [online]. **100**(4), 203-206 [cit. 2024-02-17]. ISSN 00326739. Dostupné z: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&an=147241342&scope=site>

KRBÁLEK, Pavel, 2008. Tvoření znalostní společnosti. In: ZELENKA, Josef a Karel MLS. UNIVERZITA HRADEC KRÁLOVÉ. KATEDRA EKONOMIE A MANAGEMENTU. *Kognice 2008*. Hradec králové: Gaudameus, s. 257. ISBN 978-80-7041-023-3.

MATĚJKA, Ondřej, 2021. *Úroveň znalostí předlékařské první pomoci u pracovníků zotavovacích akcí* [online]. Praha, 82 s. [cit. 2024-04-04]. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/151479/130313600.pdf?sequence=1>. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Pedagogické fakulta, Katedra tělesné výchovy. Vedoucí práce Ladislav Pokorný.

MATOUŠOVÁ, Kristýna, 2022. *Možnosti využití AED dopravních zdravotnických služeb při náhlé zástavě oběhu* [online]. Kladno, [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/104815/FBMI-DP-2022-Matousova-Kristyna-prace.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>. Diplomová práce. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva. Vedoucí práce Roman Říha.

MINÁŘ, Václav, 2024. *Autoškola 2024: Moderní učebnice a testové otázky*. Grada Publishing, 360 s. ISBN 8027152844.

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY, c2024. Akreditovaný kvalifikační kurz – základní informace. *MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. [cit. 2024-04-02]. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/akreditovany-kvalifikacni-kurz/>

NÁRODNÍ ZDRAVOTNICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM – AMBULANTNÍ PÉČE: ZDRAVOTNICTVÍ ČR: Stručný přehled činnosti oboru zdravotnická dopravní služba za období 2007–2020 NZIS REPORT č. K/32 (08/2021). In: Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR [online]. [cit. 2023-12-128]. Dostupné z: <https://www.uzis.cz/res/f/008404/nzis-rep-2021-k32-a095-zdravotnicka-dopravni-sluzba-2020.pdf>

PETRŽELA, Daniel, 2016. *První pomoc pro každého. 2.*, doplněné vydání. Grada Publishing, 104 s. ISBN 8024755564.

Pro veřejnost. Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb [online]. [cit. 2023-12-18]. Dostupné z: <https://nrpzs.uzis.cz/index.php?q=&Submit=Vyhledat&kraj=CZ041&okres=&obec=&obvod=&obor=&forma=&druh=N2%C2%A2rum=&pg=vyhledavani-poskytovatele--pro-verejnost&token=5f19005947b5b22b40f150ffb98c033565d9b16b61abb5313904a267ba9105ff>

První pomoc jako další šance na život. *Florence* [online]. Praha: Care Comm, 2015, XI(10), 39 [cit. 2024-01-17]. ISSN 2570-4915. Dostupné z: <https://www.florence.cz/casopis/archiv-florence/2015/10/prvni-pomoc-jako-dalsi-sance-na-zivot/>

Řidič zdravotnické dopravní služby. In: MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ. Národní soustava povolání [online]. c2017 [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://nsp.cz/jednotka-prace/f8e3606289>

Řidiči s právem přednostní jízdy. In: Bokto00. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI, FILOZOFICKÁ FAKULTA, KATEDRA PSYCHOLOGIE. DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE - Wiki: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2000, aktualizováno 25. 5. 2020 21:31 [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: https://psych.ff.upol.cz/dp/index.php?title=%C5%98idi%C4%8Di_s_pr%C3%A1vem_p%C5%99ednostn%C3%AD_j%C3%ADzdy

TRUNEČEK, Jan, 2004. *Management znalostí* [online]. 1. Praha: C. H. Beck [cit. 2024-04-02]. ISBN 80-7179-884-3. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=UVOlp4V-KWoC&printsec=copyright&hl=cs&source=gbs_pub_info_r#v=onepage&q&f=false

U.S. FIRE ADMINISTRATION [USFA], 2024. Emergency Vehicle Visibility and Conspicuity Study. In: U.S. FIRE ADMINISTRATION. *USFA* [online]. [cit. 2024-04-02]. Dostupné z: https://www.usfa.fema.gov/downloads/pdf/publications/fa_323.pdf

Výroční zpráva tkáňového zařízení. In: Ambulance Meditrans [online]. c2022 [cit. 2023-12-04]. Dostupné z: <http://www.ambulance-meditrans.cz/wp-content/uploads/2023/03/Vyrocnizprava-TZ2022.pdf>

ZÁMEČNÍK, Petr, Veronika KUREČKOVÁ, Kateřina BÖHMOVÁ a Matuš ŠUCHA, 2014. Výuka první pomoci v autoškolách - zbytečnost nebo relevantní opatření s velkým potenciálem? *Psychology* [online]. 5, 107-115 [cit. 2024-04-14]. ISSN 18039278. Dostupné z: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&an=101950517&scope=site>

ZEMANOVÁ, Jitka, Roman GŘEGOŘ, Petr MATOUCH a Vlasta VAŘEKOVÁ, 2023. *Technika v přednemocniční neodkladné péči v kostce*. Praha: Grada Publishing, 124 s. ISBN 9788027133888.

Obrázky

Obrázek 1

Škoda auto. Laurin & Klement G4 12/14 HP, 2023. In: *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/nejstarsi-ceske-sanitce-je-111-let-podivejte-se-na-nejzajima/r~21a6bcf62deb11e7b7fa0025900fea04/r~eccfe1642c0b11e782e8002590604f2e/>

Obrázek 2

Vozy RLP, 2021. Online. In: ZZS HMP. Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy. C2021. Dostupné z: <https://www.zzshmp.cz/vozovy-park/vozy-rychle-lekarske-pomoci/#bwg24/1305>. [cit. 2023-12-20].

Obrázek 3

Záchranářská ulička. Online. In: GS PLUS: Dopravní značení. C2023. Dostupné z: <https://www.gsplus.cz/blog/co-je-to-zachranarska-ulicka-a-jaka-ma-pravidla-question>. [cit. 2023-12-23].

Obrázek 4

Interiér vozidla ZDS. In: LIPTRANS S.R.O. *Liptrans: Zdravotnická dopravní služba* [online]. c2023 [cit. 2023-12-24]. Dostupné z: <https://www.zdravotnidoprava.cz/ambulance-preprava-pacientu/>

Obrázek 5

Vozidlo pro přepravu pacientů. In: LIPTRANS S.R.O. *Liptrans: Zdravotnická dopravní služba* [online]. c2023 [cit. 2023-12-24]. Dostupné z: <https://www.zdravotnidoprava.cz/ambulance-preprava-pacientu/>

17 PŘÍLOHY

Dotazník k průzkumné části práce 83

17.1 Dotazník k průzkumné části práce

Znalosti řidičů zdravotně dopravních služeb v oblasti laické první pomoci

Vážené respondentky, Vážení respondenti,

jmenuji se Jakub Vondrouš a jsem studentem 3. ročníku studijního programu Zdravotnické záchranářství na Fakultě zdravotnických studií Univerzity Pardubice.

Obracím se na Vás s žádostí o vyplnění mého dotazníku, který je určen výhradně pro zaměstnance na pozici řidič zdravotně dopravních služeb (ZDS). Dotazník se skládá ze dvou částí, první část je věnována dotazníkovému šetření a druhá část obsahuje znalostní test. Dotazník poslouží jako podklad k mé bakalářské práci na téma „Znalosti řidičů zdravotně dopravních služeb v oblasti laické první pomoci“. Participace na dotazníku je zcela anonymní a dobrovolná.

Pokud není uvedeno jinak, tak je možná pouze jedna správná odpověď z nabídky, správnou odpověď prosím zakroužkujte. V případě volného řádku, uveďte odpověď vlastní.

Předem Vám velice děkuji za Vámi vyplněný dotazník.

Část 1. – dotazníkové šetření

1. Jakého jste pohlaví?

- a) muž b) žena

2. Kolik je Vám let?

- a) 18–24 b) 25–35 c) 36–45 d) 46–více

3. Jaké je Vaše dosažené vzdělání?

- a) základní škola b) odborné učiliště c) střední škola
d) vyšší odborná škola e) vysoká škola

4. Jak dlouho vykonáváte povolání řidiče ZDS?

- a) do 2 let b) 3–5 let c) 6–10 let d) 11 a více let

5. V rámci, jaké odborné způsobilosti pracujete na pozici řidič ZDS?

- a) akreditovaný kvalifikační kurz řidič dopravně zdravotní služby
- b) akreditovaný kvalifikační kurz řidič vozidla dopravy nemocných a raněných
- c) řidič vozidla zdravotnické záchranné služby
- d) zdravotnický záchranář
- e) nemám kurz pro výkon tohoto povolání

6. Z jakého důvodu nemáte splněný kvalifikační kurz?

(Otázka pouze pro respondentky/ty, kteří v otázce č. 5 zadali odpověď e), pokud je vaše odpověď a) - d) pokračujte na otázku č.7).

Uveďte:

.....
.....

7. Jaké jsou správné úkony přípravy vozidla před jízdou?

(Pro tuto otázku je možné zadat více správných odpovědí)

- a) vizuální celková kontrola exteriéru vozidla
- b) vizuální kontrola kol a pneumatik
- c) kontrola správné funkce zámku dveří vozidla
- d) kontrola povinného vnějšího osvětlení a důležitých sdělovačů (kontrolky)
- e) kontrola výkonnosti motoru
- f) kontrola množství provozních kapalin
- g) kontrola povinné výbavy vozidla

8. Provádíte všechny úkony přípravy vozidla před jízdou?

a) ano b) ne

9. Z jakého důvodu neprovádíte všechny úkony přípravy vozidla před jízdou?

(Otázka pouze pro respondenty, kteří v otázce č. 8 zadali odpověď ne, pokud je Vaše odpověď ano, pokračujte na otázku č. 10)

a) nedostatek času z důvodu pracovního vytížení

b) nepřijde mi to potřebné

c) úkony provádím občas, ne před každou jízdou

d) jiné (uveďte:)

.....
.....

10. Uveďte Vaše poznatky k systému ZDS v ČR.

(např.: finanční ohodnocení, vybavení, co podle Vás funguje dobře atd.)

.....
.....

Část 2. – znalostní test

Z nabídky odpovědí zakroužkujte jednu správnou odpověď. V případě volného řádku, uveďte odpověď vlastní.

1. Kdy je indikována neodkladná kardiopulmonální resuscitace (KPR)?

- a) pacient nelze probudit, ale dýchá
- b) pacient udává bolest na hrudi a špatně se mu dýchá
- c) pacient ztratil vědomí a lapavě dýchá
- d) nevím

2. V jakém poměru kompresí a vdechů provádíme KPR u dospělého?

- a) 30:2
- b) 100:2
- c) 15:2
- d) nevím

3. V jaké frekvenci provádíme kompresi hrudníku u dospělého pacienta?

- a) 60–90/min
- b) 100–120/min
- c) 30/min
- d) nevím

4. Jakým způsobem mohu uvolnit dýchací cesty?

- a) strčím prsty do úst a vytáhnu jazyk
- b) zakloním hlavu/ předsunu dolní čelist,
- c) u KPR dýchací cesty neuvolňuji, to je v kompetenci lékaře
- d) nevím

5. Do jaké hloubky provádíme komprese hrudníku u dospělého pacienta?

- a) 1/3 hloubky hrudníku
- b) 2/3 hloubky hrudníku
- c) tak abych slyšel zlomení žeber
- d) nevím

6. Dojde k náhle zástavě oběhu u pacienta a mám k dispozici AED.

- a) AED použiji vždy a řídím se instrukcemi přístroje
- b) AED nepoužiji, není určeno pro laiky
- c) použiji pouze, pokud mi to bude doporučeno operátorem ZZS
- d) nevím

7. Na jaké místo byste přilepil/a elektrody automatického externího defibrilátoru u dospělého pacienta?

- a) 1. elektroda pod pravé podpaží, 2. elektroda pod levé podpaží
- b) 1. elektroda pod pacientovu levou klíční kost, 2. elektroda vpravo v úrovni 4.–5. mezižebří ve střední axilární čáře
- c) 1. elektroda pod pacientovu pravou klíční kost, 2. elektroda vlevo v úrovni 4.–5. mezižebří ve střední axilární čáře
- d) nevím

8. Jakým způsobem zjistíte, že pacient nedýchá?

- a) při KPR se soustředím pouze na kvalitní komprese hrudníku, dýchání neřeším
- b) provedu záklon hlavy, přiložím ucho k ústům a kontroluji pohyb hrudníku
- c) pouze pomocí saturačního čidla
- d) nevím

9. Co je to „gaspig“?

- a) hluboké zpomalené dýchání
- b) hluboké zrychlené dýchání
- c) lapavé dýchání
- d) nevím

10. Kdy může být ukončena KPR?

- a) při vyčerpání, převzetí pacienta ZZS, návrat normálního dýchání, při bezprostředním ohrožení záchránce
- b) po 20–30 minutách
- c) pouze pokud je na místě ZZS
- d) nevím

11. Transportujete pacienta k vyšetření do nemocnice, v sanitním voze ještě snídá, v tu chvíli aspiruje sousto pečiva, toho si všímáte, v zrcátku vidíte, jak se usilovně pokouší nadechnout, ale bez úspěchu. Ihned zastavujete na přilehlé čerpací stanici, otevřete dveře, pacient se zvedá a vystupuje z vozu, ruce má u krku, vystrašený výraz v obličeji, na žádné vaše otázky není schopen odpovědět. Jak budete dále postupovat?

- a) ihned volám ZZS, do příjezdu záchranářů jako laik nemohu pomoci
- b) vyzvu pacienta, ať začne kašlat, pokud to nepomůže, provedu 5 úderů mezi lopatky (Gordonův manévr) a pokud ani to není úspěšné, mohu provést 5 rázných stlačení v místě pod mečovitým výběžkem hrudní kosti (Heimlichův manévr)
- c) vyzvu pacienta, ať začne kašlat, pokud to nepomůže, provedu 5 úderů mezi lopatky (Gordonův manévr), rázné stlačení v místě pod mečovitým výběžkem hrudní kosti (Heimlichův manévr) neprovádím, mohl bych způsobit závažné vnitřní poranění
- d) nevím

12. Aspirované sousto se bohužel nepodařilo vykašlat a ani Vaše intervence nepomohla ke zlepšení stavu pacienta. Pacient již má promodralou kůži a upadá do bezvědomí, pacienta pomalu položíte na zem. Kontrolujete dýchání, pacient nedýchá. Situace si všímají dva svědci a přibíhají Vám na pomoc. Jak budete postupovat?

- a) volám 155, zahajuji KPR, z auta vytáhnu a připravím AED, lepím elektrody
- b) při aspiraci čekám vždy 2 minuty, jestli se spontánně obnoví dýchání
- c) volám 155, zahajuji KPR, AED nepoužiji
- d) nevím

13. Na co je důležité myslet při podání výboje?

- a) na dostatečné stlačení elektrod pro vyšší účinnost
- b) aby se nikdo ze záchránců nedotýkal pacienta
- c) nepřestávat v kompresích hrudníku
- d) nevím

14. Pokud dojde k obnovení dechové aktivity před příjezdem ZZS

- a) přeruším KPR, kontroluji dýchání, pokud dýchá normálně, uložím do zotavovací polohy (poloha na boku, ze které není snadné se překulit na záda)
- b) přeruším KPR, kontroluji dýchání, pokud dýchání vyhodnotím jako lapavé, uložím do zotavovací polohy (poloha na boku, ze které není snadné se překulit na záda)
- c) nepřerušuji KPR do příjezdu ZZS
- d) nevím

15. Pacientka před domovem po vystoupení ze sanitního vozu kolabuje, naštěstí ji přidržujete, opatrně ji položíte na zem, pacientka se hned vrací do plného vědomí, na vše si pamatuje a nic ji nebolí, cítí lehkou slabost. V sanitce byl vydýchaný vzduch a venku je přes 30°C. Jak můžeme postupovat?

- a) volám ZZS, nemohu vyloučit život ohrožující stav
- b) pacientku nechám odejít domů
- c) pacientku poučím o dostatečné hydrataci a omezení kontaktu s přímým sluncem, nechám ji odejít domů
- d) nevím

Prostor pro Vaši zpětnou vazbu k celému šetření:

.....
.....