

## Zápis z 15. schůze Podvýboru pro oblast zdravotní péče, vzdělávání a prevenci v rámci společného výjezdního zasedání do Hradce Králové – 8. června 2017 na letišti v Hradci Králové.

**Přítomni za podvýbor pro oblast zdravotní péče, vzdělávání a prevenci:** Mackovík Stanislav, Brázdil Milan.

**Omluveni:** Kořenek Petr, Skalický Jiří, Heger Leoš, Pastuchová Jana, Plzák Pavel.

**Dále přítomni:** Hovorka Ludvík, Štětina Jiří.

### Program schůze:

- ✚ Současný problém LZS v ČR
- ✚ Priority v letecké záchranné službě pro blízkou budoucnost
- ✚ Nasazení LZS - vliv času na prognózu pacienta
- ✚ LZS včera, dnes a zítra
- ✚ Budoucnost LZS v ČR z pohledu provozovatele
- ✚ Financování Letecké záchranné služby

**Posl. Mackovík** – Zahájil společnou schůzi podvýborů Výboru pro zdravotnictví. Požádal pana generálního ředitele o úvodní slovo.

**Suchánek (Generální ředitel DSA)** – Přivítal všechny přítomné hosty na Hradeckém letišti, v případě nějakých provozních a technických dotazů se na něj může kdokoliv obrátit.

**Posl. Mackovík** – Na úvod přivítal pana náměstka Toma Philippa a přítomné poslance. Informoval o historii LZS a o průběhu projednávání letecké záchranné služby na vládě a v PS. Vláda v lednu shodila pod stůl to, co bylo připraveno Ministerstvem zdravotnictví. MZd rozhodnutí vlády respektovalo a začalo připravovat tender, který se odkládal o několik měsíců. Seznámil přítomné s dopisy, které dorazily na vládu od zástupců státních provozovatelů. Týkaly se technických a personálních věcí, které jsou bohužel u státních provozovatelů pod stavem. V současné době není připravován žádný tender. Upozornil, že LZS jak pro státní, tak i nestátních provozovatelé se létají podle civilních předpisů. Nechápe to, ale na Slovensku a v ČR začali státní provozovatelé nakupovat vrtulníky draž než privátní provozovatelé. Také informoval o nehodách na Slovensku, bohužel se jednalo o tragické následky. V posledním případě se jednalo o policejní vrtulník. Upozornil na technické problémy.

**MUDr. Vajdík** – Informoval o základních a zároveň velmi důležitých informacích o průběhu zásahu a o prodlevách. Znalost terénu je nutností. Pro pacienta je nejvíce důležitá rychlost. Uvedl příklady a grafické zpracování zásahů za rok 2017.

**MUDr. Langová** – Uvedla příklad zásahu u 6 leté dívky, která byla přejeta plně naloženým valníkem. Sdělila, jak se postupuje při takto závažných zásazích. Celkově je to velmi složitá záležitost. Pro záchranu je primární doba transportu (musí být proveden co nejrychleji).

**MUDr. Vajdík** – Informoval o výhodách letecké záchranné služby – jednou z nich je např. rychlost. LZS je závislá na povětrnostních podmínkách. Jedná se o práci, která je vysoce riziková a je náročná na personál.

**Posl. Mackovík** – Navrhl, aby se po přednesení prezentace otevřela diskuse, a poté by se pokračovalo dále.

**MUDr. Kratochvíl** – Přednesl prezentaci na téma: Priority Letecké záchranné služby pro blízkou budoucnost. Obecně shrnul v jaké stavu je LZS (prezentace součástí zápisu – Příloha č. 1). Od 5. června 2017 je v České republice 5 provozovatelů (z toho 2 jsou nové). Dvě stanoviště má Policie ČR, a také Armáda ČR. Tři má DSA, dvě má Rakouská společnost a jedno stanoviště má společnost Slovenská. V Ostravě je nově Rakouská společnost (léta se 24 hodin denně). V Olomouci je nově Slovenská společnost. V Brně nově létá Policie ČR (24 hodin denně). V Ostravě je též Rakouská společnost. V Jihočeském kraji došlo k největším změnám – přešlo se ze soukromého na státního provozovatele, kde létá Armáda ČR. Také došlo k přesunu LZS – momentálně se létá z Bechyně. K poslední změně došlo v Ústí nad Labem, kde je nově společnost DSA. Teď je ale otázkou co se bude dít po roce 2020.

**Posl. Mackovík** – Důvodem proč se rok a půl vybírali provozovatelé LZS, je možná proto, že zákon o zdravotnické záchranné službě neobsahuje žádná ustanovení. Ze sněmovny se k němu dostali nemilé informace, že na celou ČR by vystačili 2 vrtulníky, nebo že z jednoho „centrálního“ místa by se mohlo řídit všech 10 vrtulníků. Je patrné, že tohle by nemohlo v žádném případě fungovat a je to naprostý nesmysl. Když porovnáváme práci a sjednocení postupu, tak je zde velký rozdíl mezi Armádou a privátními provozovateli, a leteckou službou Policie. Otevřel diskusi.

**Posl. Brázdil** – Nezamlouval se mu stav na LZS v Olomouci, kde pracoval. Když se stal poslancem, měl za to, že teď musí něco změnit, udělat to pro to, co ho baví a co dělá už řadu let (zkrátka zlepšit stav LZS). Teď má pocit, že to dopadlo, že ještě hůř. Upřímně ho to mrzí. To co tu zde padlo, jak by to mělo být, jak jsou všichni připraveni pro tu nápravu něco dělat, to je hezké, ale nejdříve se tím musí začít někdo zabývat.

**MUDr. Mašek (ZZS KHK)** – Sdělil svůj názor na tuhle problematiku z pohledu financí.

**MUDr. Kratochvíl** – Tam, kde provozuje vrtulníky armáda ČR, to nemá s LZS nic společného. Dotázal se, zda má někdo vůbec představu, co bude po roce 2020?

**Posl. Mackovík** – Do vlády měl jít materiál, který tam ale bohužel stále není. Předal slovo panu náměstkovi Philippovi.

**Náměstek Philipp (MZd)** – MZd v tenderu postupovalo podle zákona. V téhle chvíli si netroufne říci, co bude po roce 2020. Počítá se s tím, že ten již zmiňovaný materiál by měl být předložen během června. Věc, která se také řeší – zda se to bude dávat k připomínkovému řízení.

**Posl. Mackovík** – Vláda moc dobře věděla, že se v novém volebním období bude realizovat tender na provozovatele LZS. 3 roky byl čas na to, aby tu byl vládní návrh zákona, který by řekl, že priorita nebude cena, ale bezpečnost a spolehlivost. Stát nemá připravenou akvizici na nákup vrtulníků pro státního provozovatele. Ekonomicky přínosné by jedině bylo, kdyby se létalo pouze s jedním typem vrtulníků.

**Tuček (DSA)** – Reagoval na pana náměstka ohledně výběrového řízení. Vláda svým postupem poškodila LZS. Nastínil situaci, která se stala v olomouckém kraji.

**Nám. Philipp (MZd)** – Vždy se dokázali nějak domluvit, i přesto, že to někdy bylo na poslední chvíli. Problémy, které nastali v Ústeckém kraji - po dobu výkonu své funkce se je snažil co nejvíce minimalizovat.

**Posl. Mackovík** – Reagoval na řeč pana náměstka.

**Nám. Philipp (MZd)** – Byl by nerad, aby to bylo interpretováno tak, že MZd nerespektuje rozhodnutí ÚOHS.

**Posl. Štětina** – Myslí si, že počet středisek je pro naši zemi dostatečný. Neslyšel, že by někdo chtěl redukovat střediska letecké záchranné služby. LZS má své opodstatnění v zákoně, který kdysi nachystal pan Julínek – kde stálo, že LZS mohou provozovat jen ti, kteří mají obchodní doložku – to je další nesmysl. LZS může provozovat ten, kdo to opravdu umí. Nesouhlasí s penězi, které se za pořízení a provoz vrtulníků vydají. Více o financích pohovoří ve své prezentaci. Nesouhlasí s kritikou, která se valí na státní provozovatele.

**Posl. Mackovík** – Pokud by to měl konkretizovat, že na ČR stojí 2 vrtulníky, tak to se dozvěděl z očí do očí přímo na Ministerstvu zdravotnictví dne 23. Prosince 2016. Nekritizoval státní provozovatele, pouze pojmenoval jejich problémy. Ty problémy má i Armáda a Policie, a samozřejmě se je také snažíme řešit na Výboru pro obranu.

**Posl. Hovorka** – Celá záležitost s rozdělením peněz mezi státní a nestátní provozovatele se táhne už delší dobu. Informoval o usnesení vlády ohledně LZS v letech od 1999 – 2016 (jaký byl její vývoj).

**MUDr. Truhlář** – Přednesl prezentaci na téma: LZS včera, dnes a zítra. (prezentace součástí zápisu – Příloha č. 2)

- Zasvětil přítomné do historie LZS.
- Od roku 2005 máme v ČR 10 středisek.
- Velké zlepšení nastalo v roce 2004, kdy byl Policií nasazen vrtulník „EC 135“.
- Oproti policii používá DSA 3 člennou posádku.
- Provoz ve 3 členné posádce mají určitá rizika a omezení.
- Model 3 členné posádky je v 90 % standardem.
- Letecké předpisy například příkazují, kde musí sedět letecký záchranář.

Je velice špatné stavět leteckou záchrannou službu na ceně. LZS je postavena na pacientech a záchranářích.

**Suchánek (Generální ředitel DSA)** – Navázal na pana poslance Štětinu, co se týče finančních problémů. Promluvil z pozice pilota. Upozornil, že ty čísla, které prezentuje pan poslanec Štětina, jsou vymyšlené a neodpovídají žádnému elementárnímu pohledu na ekonomiku.

**Posl. Brázdil** – Reagoval na MUDr. Truhláře. Myslí, že to není vše otázka peněz, je to především otázka lidského faktoru.

**Posl. Mackovík** – Rozhořčeně se dotázal – Co za poslední 3 roky udělal stát pro to, aby měl piloty? Co udělal stát pro nákup vrtulníků pro LZS? Ani jedna státní složka je nemá v akvizicích.

**Posl. Štětina** – Velmi pochválil přednášku pana doktora Truhláře. Jedinou připomínku vznesl k nosnosti heliportů.

**Posl. Mackovík** – V době kdy se stavěl v Liberci heliport, tak trvali na tom, aby tam mohl přistát ten nejtěžší vrtulník, kterým je tedy Sokol. Ten může přistát jak v Liberci, tak ještě ve Střešovicích. V Praze může přistát na zemi, ale do Motola na střechu se nemůže.

**Vaňátka (ZZS Vysočina)** – Co se týká letecké pohotovosti – stát nebo státní úředníci si neuvědomují, že rozdělují umístění traumacenter, a my jako Kraj Vysočina nemáme traumacentrum. Tudíž, jak bylo na příkladu hodinově uvedeno, že se stávají polytraumata na přelomu služby, tak ani nemohou využít rychlost vrtulníku, a tím pádem pacienti z kraje Vysočina se nedostávají do nemocnice do té hodiny, ale dostávají se tam později, protože musí jet po zemi. Okomentoval stav týkající se dopravy – traumacentrum mají až v Brně, eventuálně Střešovice. Proto by si moc přáli, aby se prodloužil čas letu právě na ty hodiny, aby pacienti měli možnost se dostat do nemocnice včas.

**MUDr. Langová** – Nemyslí si, že z většiny je to věc lidského faktoru. Je to bezpečný, protože jsou sehraný. Mají pocit, že něco co fungovalo, se teď najednou ničí. Než se opět lidé sehrají, vycvičí, a bude to vše fungovat, tak jak by mělo, tak to bude trvat dlouho.

**Tuček (DSA)** – Přednesl prezentaci na téma: Budoucnost LZS v ČR z pohledu provozovatele (prezentace součástí zápisu – Příloha č. 3).  
Řešení stále existuje, ale měla by se vytvořit jednoznačná koncepce např. na 10 let, ne jen na krátkou dobu.

**Nám. Philipp (MZd)** – Plně si tyto fakta uvědomuje. Jsou 2 řešení. 1. Vybere se státní podnik, který to bude zajišťovat na dlouhou dobu. 2. Řešení prostřednictvím zákona.

**Posl. Štětina** – Přednesl prezentaci na téma: Financování LZS (Prezentace součástí zápisu – Příloha č. 4)

Shrnul financování LZS od roku 1997 až do současnosti.

K tomuto tématu proběhla krátká diskuse.

**Posl. Mackovík** – Poděkoval všem přítomným hostům za diskusi. Pokud bude zvolen v dalším volebním období, byl by velice rád, aby vláda do roka přišla s nějakou jasnou koncepcí.

Věří, že tento problém nezapadne, ale aby vše fungovalo jak má, musím být funkční systém.

**Posl. Mackovík** – Ukončil společnou schůzi Podvýboru pro oblast zdravotní péče, vzdělávání a prevenci a Podvýboru pro ekonomiku ve zdravotnictví, zdravotní pojištění a lékovou politiku.

MUDr. Milan Brázdil, v. r.  
ověřovatel podvýboru

Bc. Stanislav Mackovík, v. r.  
místopředseda podvýboru



Příloha č. 1



## **Priority v letecké záchranné službě pro blízkou budoucnost**

MUDr. Jaroslav Kratochvíl, MUDr. Eva Smržová

Pracovní skupina pro LZS, Společnost urgentní medicíny a medicíny katastrof ČLS JEP

Konflikt zájmů:





## Letecká záchranná služba v ČR

**2009 – 2016**

4 provozovatelé

1x **PČR** – Ruzyně

1x **AČR** – Líně

4x **DSA** – HK, LBC, ÚL, Ostrava

4x **Alfahelicopter** – Brno,  
Olomouc, Jihlava, ČB

**2017 - 2020?**

5 provozovatelů (2 nově)

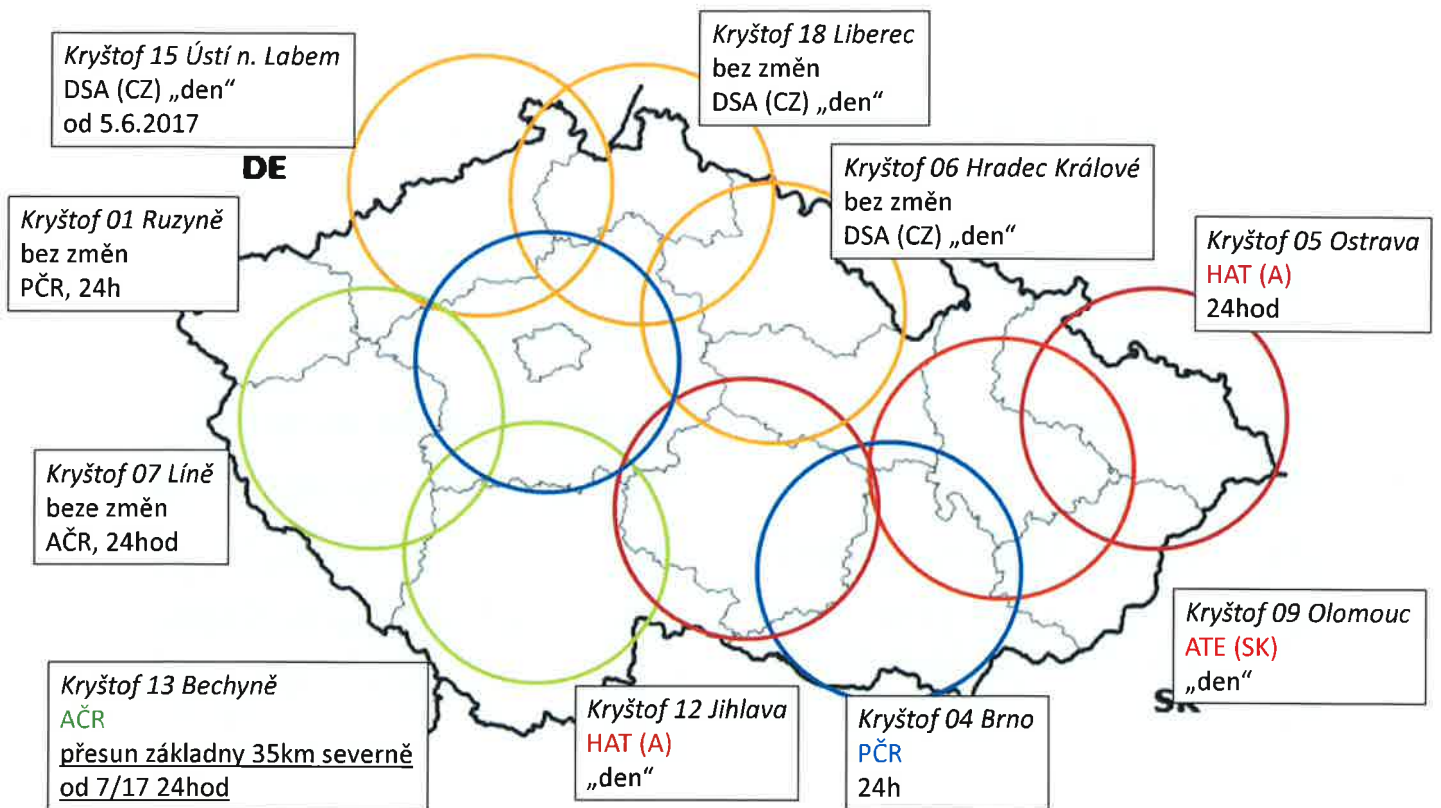
2x **PČR** – Ruzyně, Brno

2x **AČR** – Líně, Bechyně

3x **DSA (CZ)** – HK, LBC, ÚL

2x **HAT (A)** – Ostrava, Jihlava

1x **ATE (SK)** – Olomouc



## Letecká záchranná služba v ČR

2009 – 2016

4 provozovatelé

1x **PČR** – Ruzyně

1x **AČR** – Líně

4x **DSA** – HK, LBC, ÚL, Ostrava

4x **Alfahelicopter** – Brno,  
Olomouc, Jihlava, ČB

2017 - 2020?

5 provozovatelů (2 nově)

2x **PČR** – Ruzyně, Brno

2x **AČR** – Líně, Bechyně

3x **DSA (CZ)** – HK, LBC, ÚL

2x **HAT (A)** – Ostrava, Jihlava

1x **ATE (SK)** – Olomouc

2021 - ?

?

?

## **Hlavní priority v LZS z pohledu odborné zdravotnické veřejnosti**

- zachování kvality služby na úrovni alespoň z roku 2016
- sledování a řízení kvality, systematizace – organizační a řídicí role MZ
- stabilita a předvídatelnost, zajištění hladké návaznosti služby i po skončení stávajících kontraktů s provozovateli po roce 2020

**Cíl:** racionalizace, zvýšení efektivity, kvality a bezpečnosti služby

*PS pro LZS při SUMMK deklaruje připravenost ke spolupráci se všemi zainteresovanými autoritami v odborných tématech.*

## Aktuální otázky

- **Kdo má službu zajišťovat?**

Provozovatel(é) – státní? Soukromí? Role PČR a AČR?  
Počet a rozmístění stanovišť? Role krajů a krajských ZZS?



## Aktuální otázky

- **Kdo má službu zajišťovat?**

Provozovatel(é) – státní? Soukromí? Role PČR a AČR?  
Rozmístění stanovišť? Role krajských ZZS?

- **Provozní doba?**

24H? VFR den? Jinak?

Na všech stanovištích stejně? Využití „nočních“  
posádek - primární zásahy?



## Aktuální otázky

- **Kdo má službu zajišťovat?**

Provozovatel(é) – státní? Soukromí? Role PČR a AČR?  
Rozmístění stanovišť? Role krajských ZZS?

- **Provozní doba?**

24H? VFR den? Jinak? Na všech stanovištích stejně?  
Primární zásahy noční?

- **Speciální činnosti (záchrany s lanovými technikami)?**

Všude? Jen někde? Jednotná metodika?



## Aktuální otázky

- **Kdo má službu zajišťovat?**

Provozovatel(é) – státní? Soukromí? Role PČR a AČR?  
Rozmístění stanovišť? Role krajských ZZS?

- **Provozní doba?**

24H? VFR den? Jinak? Na všech stanovištích stejně?  
Primární zásahy noční?

- **Speciální činnosti (záchrany s lanovými technikami)?**

Všude? Jen někde? Jednotná metodika?

- **Vzdělávání a výcvik posádek – piloti, zdravotníci, spolupráce**





## Aktuální otázky

- **Kdo má službu zajišťovat?**

Provozovatel(é) – státní? Soukromí? Role PČR a AČR? Počet a rozmístění stanovišť? Role krajských ZZS?

- **Provozní doba?**

24H? VFR den? Jinak? Na všech stanovištích stejně? Primární zásahy noční?

- **Speciální činnosti (záchrany s lanovými technikami)?**

Všude? Jen někde? Jednotná metodika?

- **Vzdělávání a výcvik posádek – piloti, zdravotníci, spolupráce**

K těmto otázkám se musí vyjádřit ministerstvo/a, resp. vláda ČR;

PS LZS (resp. SUMMK a AZZS) připraveni odborně spolupracovat, dodat podklady pro fundované rozhodování.

**Děkuji za pozornost!**

[kratochvilj@zsjck.cz](mailto:kratochvilj@zsjck.cz)

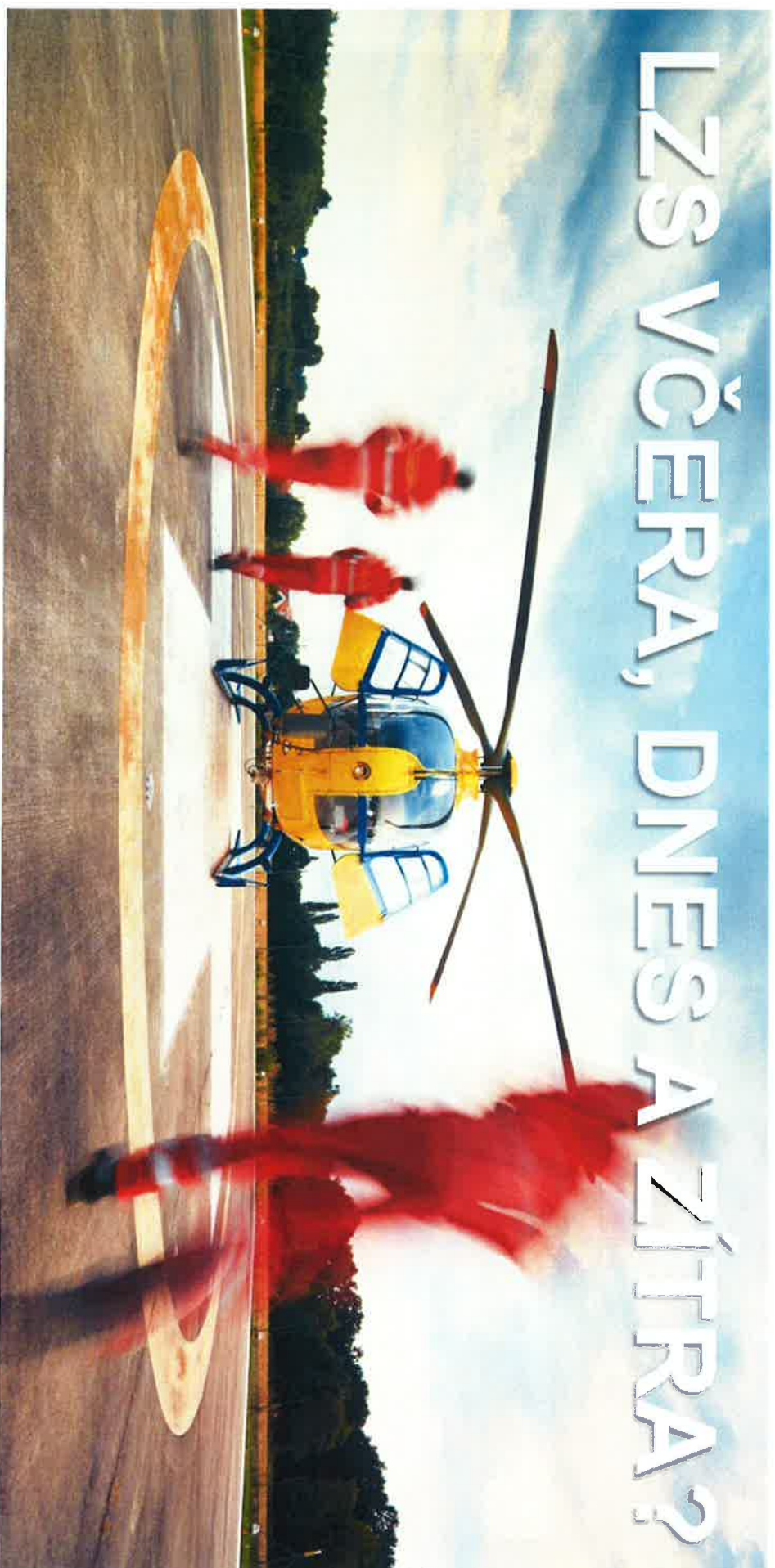


Příloha č. 2

Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje

Hradecká 1690/2A, 50012 Hradec Králové 12

[www.zzskhk.cz](http://www.zzskhk.cz)



# LZS VČEŘA, DNES A ZÍTRKA?

**MUDr. Anatolij Truhlář, Ph.D., FERC**



# Diverzita systémů LZS ve světě



ADAC Christoph 70, Jena, SRN, 2005



REGA 2, Basel, Švýcarsko, 2007

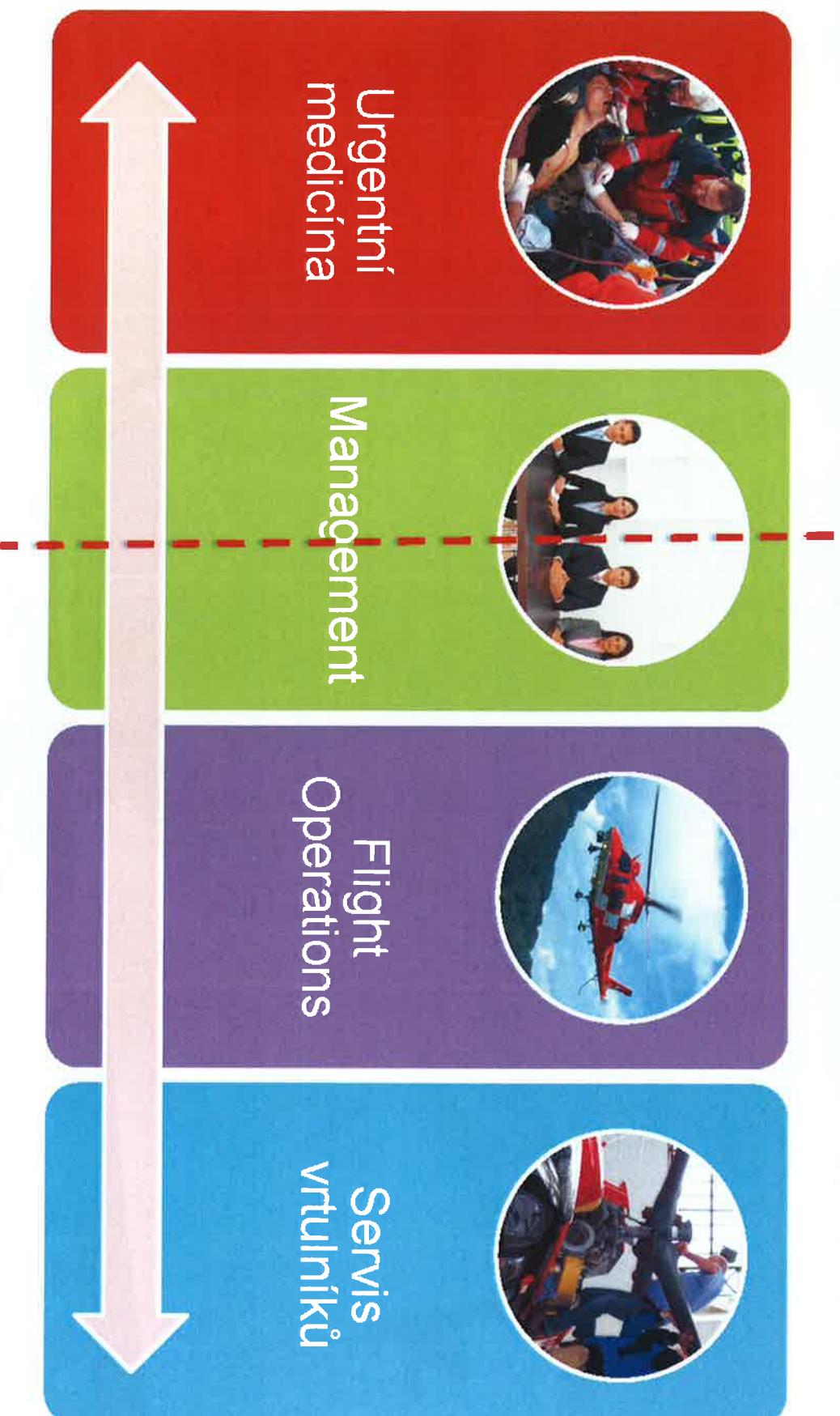


Mercy Air 5, Carlsbad, US, 2016



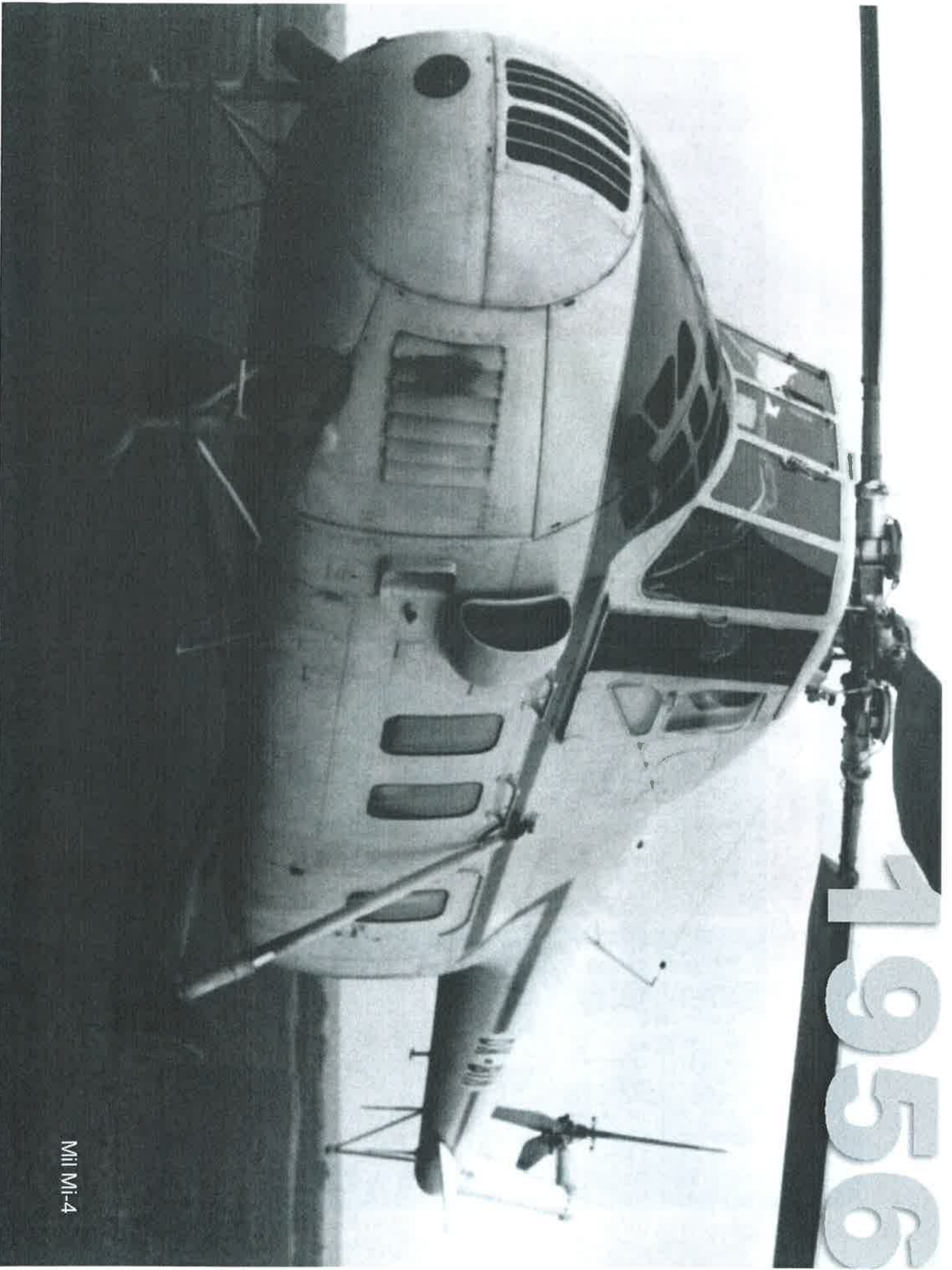
London's Air Ambulance, Velká Británie, 2016

# Struktura profesionální LZS





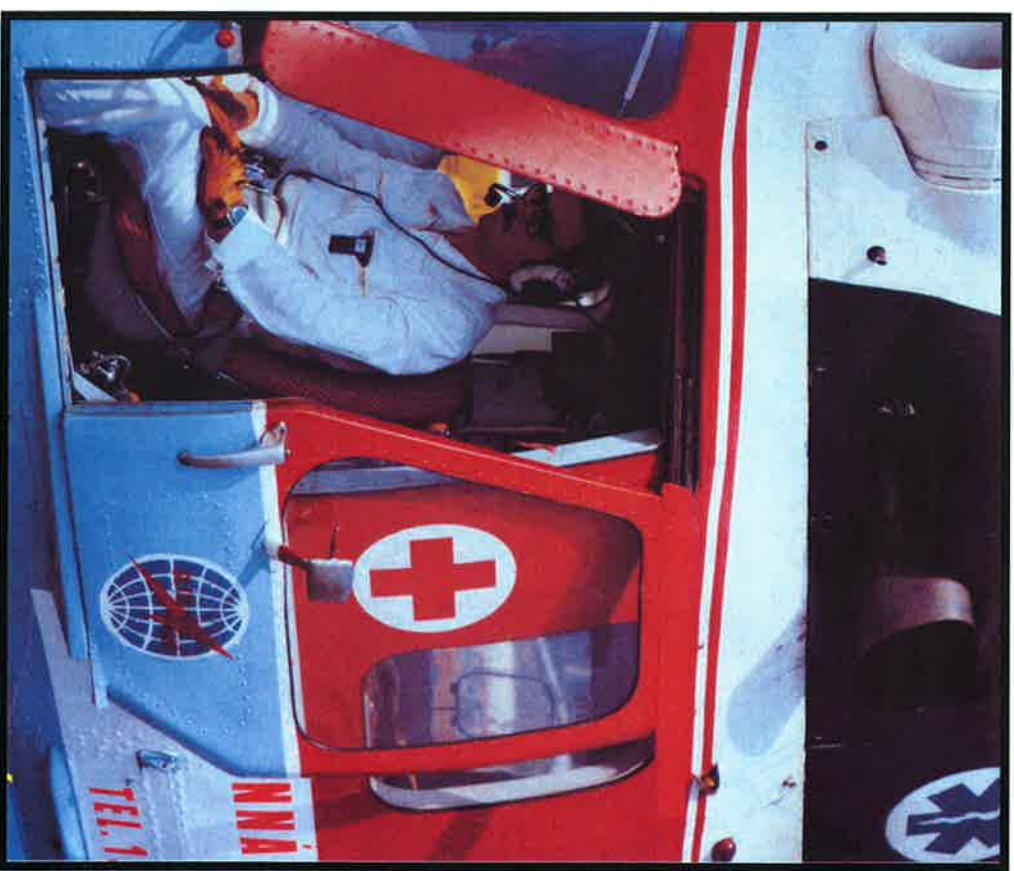
1956



Mi-4

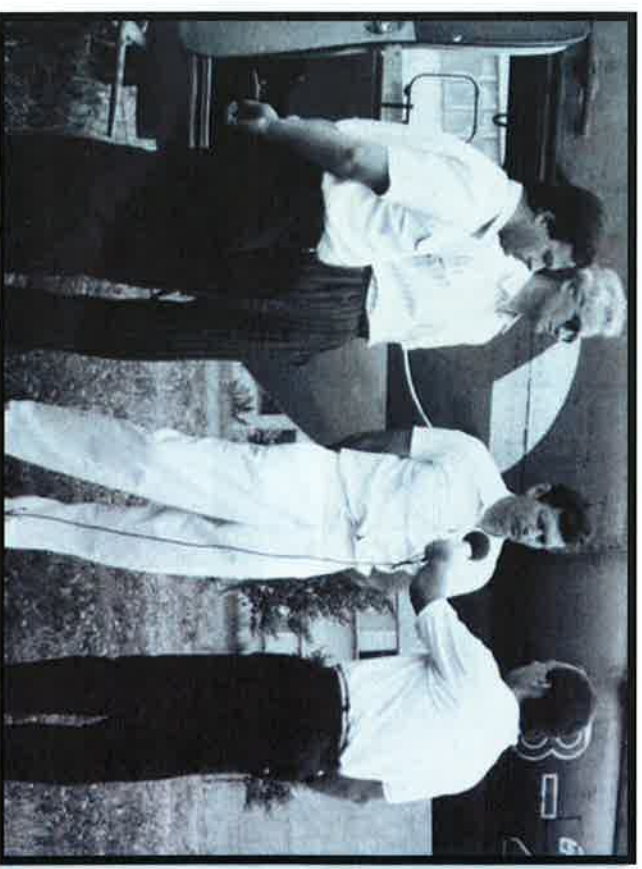
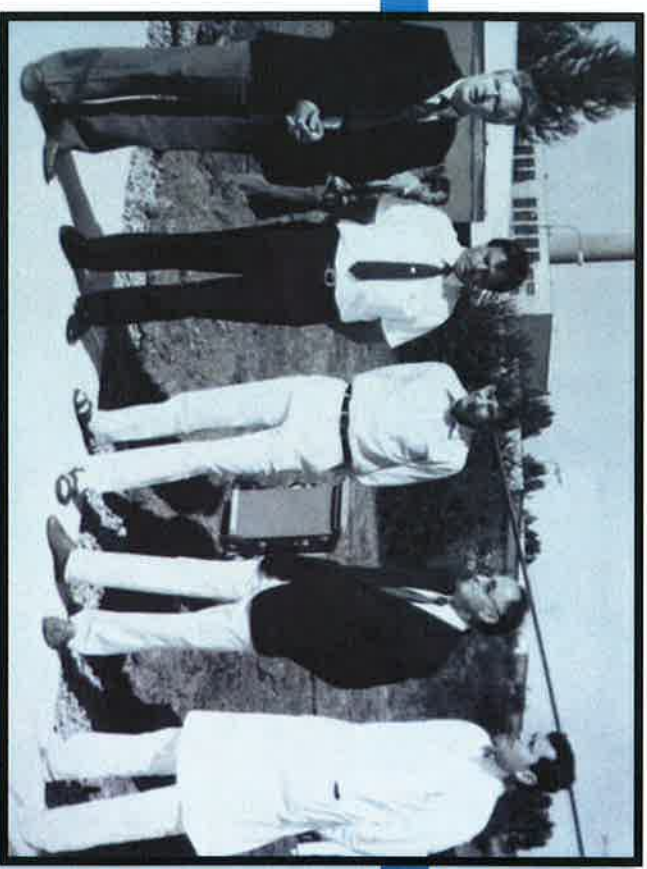
# Historie LZS

- **1965**
  - ▣ první nasazení vrtulníku k záchranné akci v Československu (Vysoké Tatry)
- **1. dubna 1987**
  - ▣ zahájení pravidelného provozu LZS Praha
- **1987**
  - ▣ LZS Banská Bystrica a Poprad



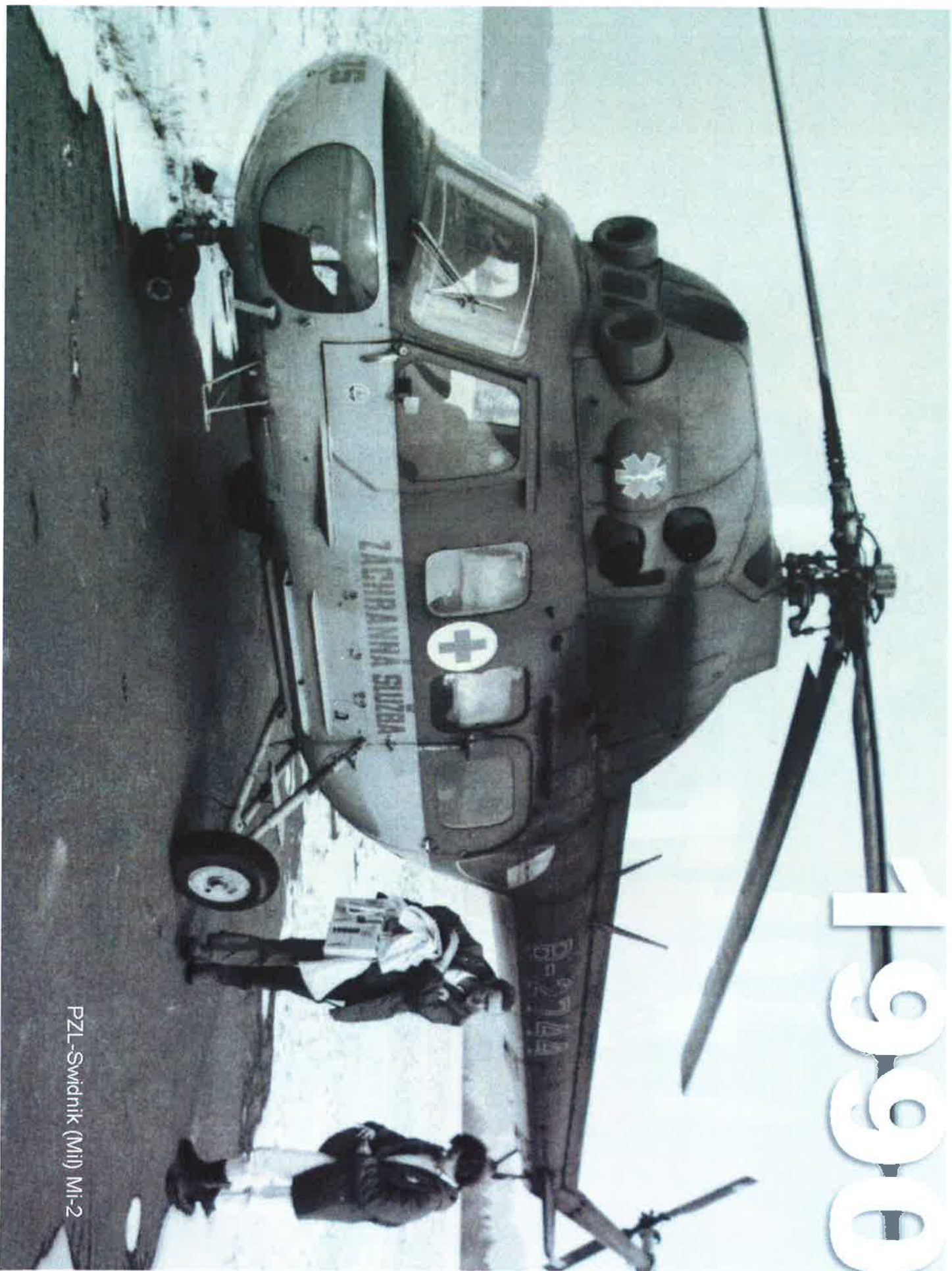
# Historie LZS

- **1988 a 1989**
  - ▣ LZS Brno
  - ▣ LZS Ostrava
- **3. července 1990**
  - ▣ LZS Hradec Králové
- **1992**
  - ▣ 18 středisek Československo
- **2005**
  - ▣ 10 středisek Česká republika





1990



PZL-Swidnik (Mi) Mi-2



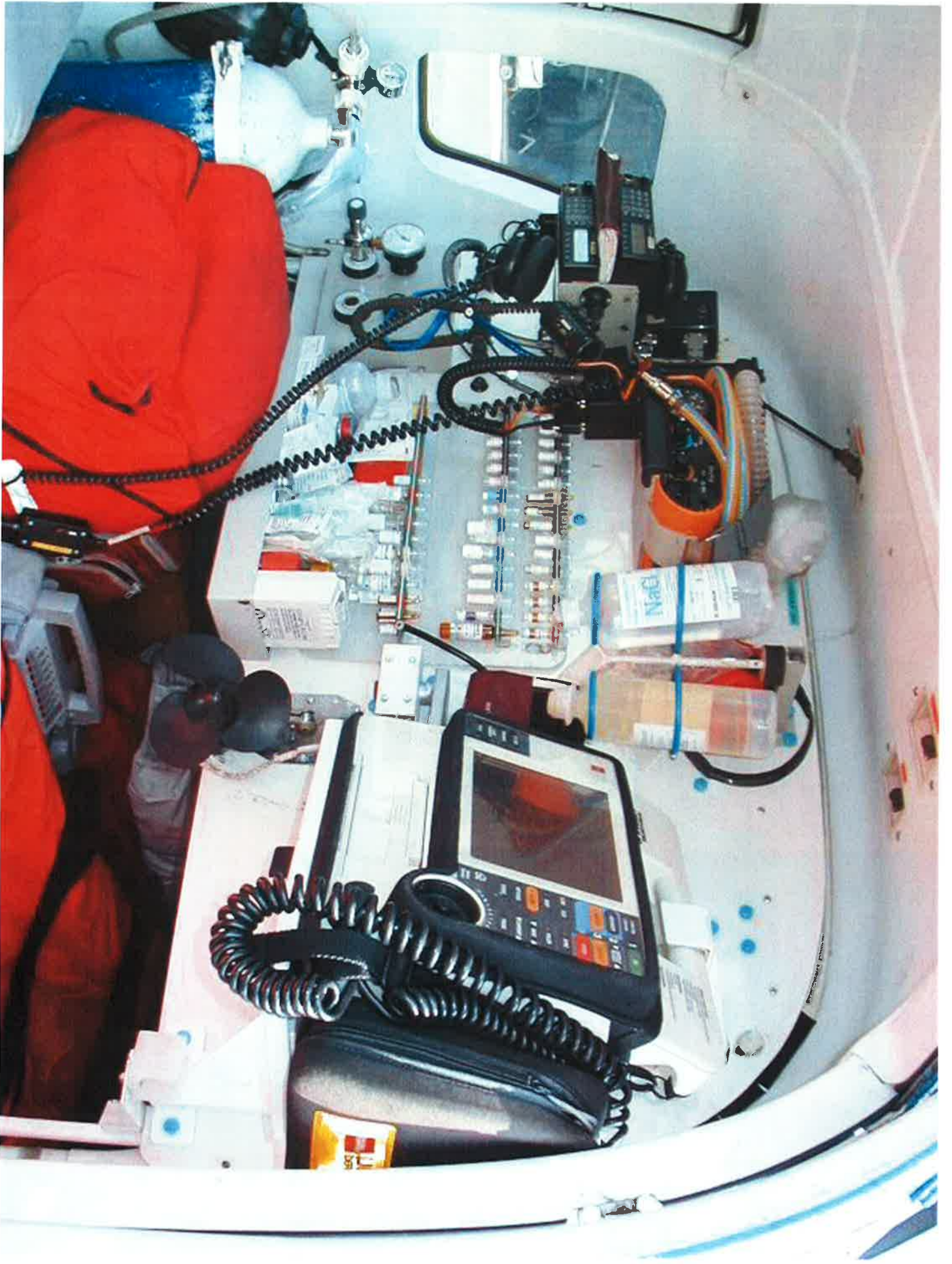


# 1997



Eurocopter (MBB) BO-105CBS







# 1992



Bell 412HP





Základnový heliport střediska LZS Hradec Králové



2004



Eurocopter EC135T2











2005



Výcvikové středisko HZS ČR Náchod-Velké Poříčí



# 2009



Airbus Helicopters EC135 T2+

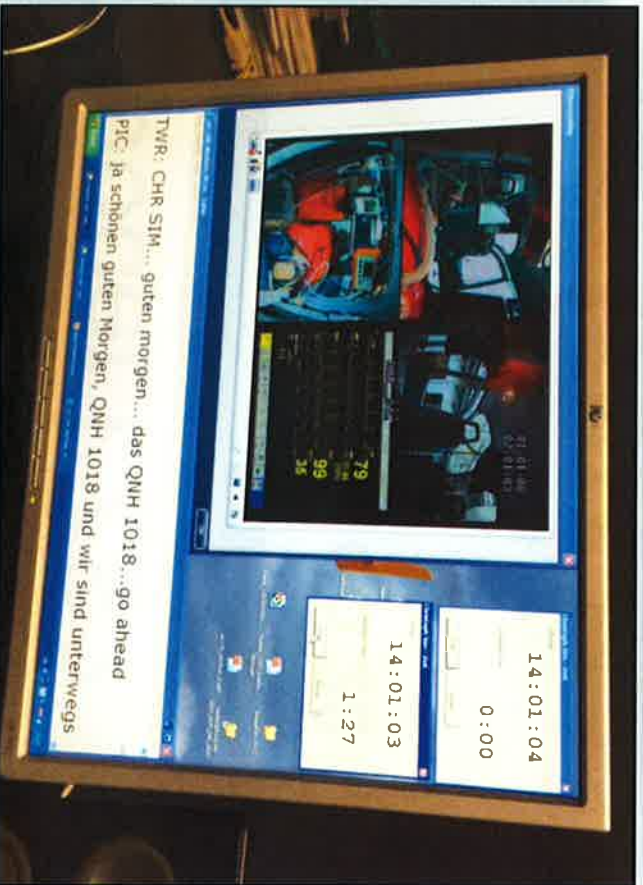
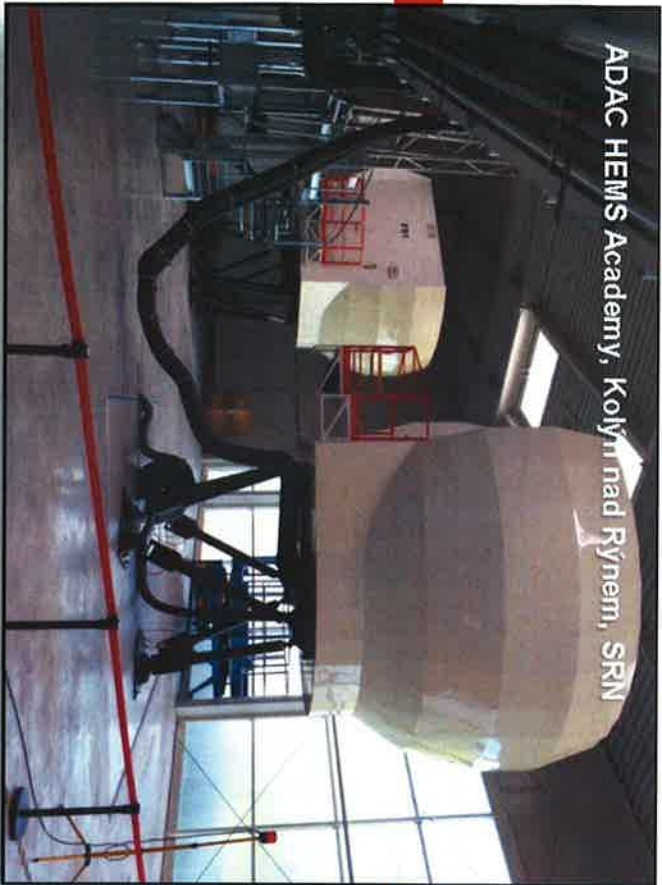
# HEMS regulations

- **(EU) 965/2012 Air Ops**
  - Part-CAT
  - Part-SPA Subpart J HEMS
  - Part-SPO Subpart E HESLO and HEC
- **HEMS crew member**
  - **technical crew member (TCM) who is assigned to a HEMS flight for the purpose of attending to any person in need of medical assistance carried in the helicopter and assisting the pilot during the mission** *vs. medical passenger*





ADAC HEMS Academy, Köln nad Rynrem, SRN





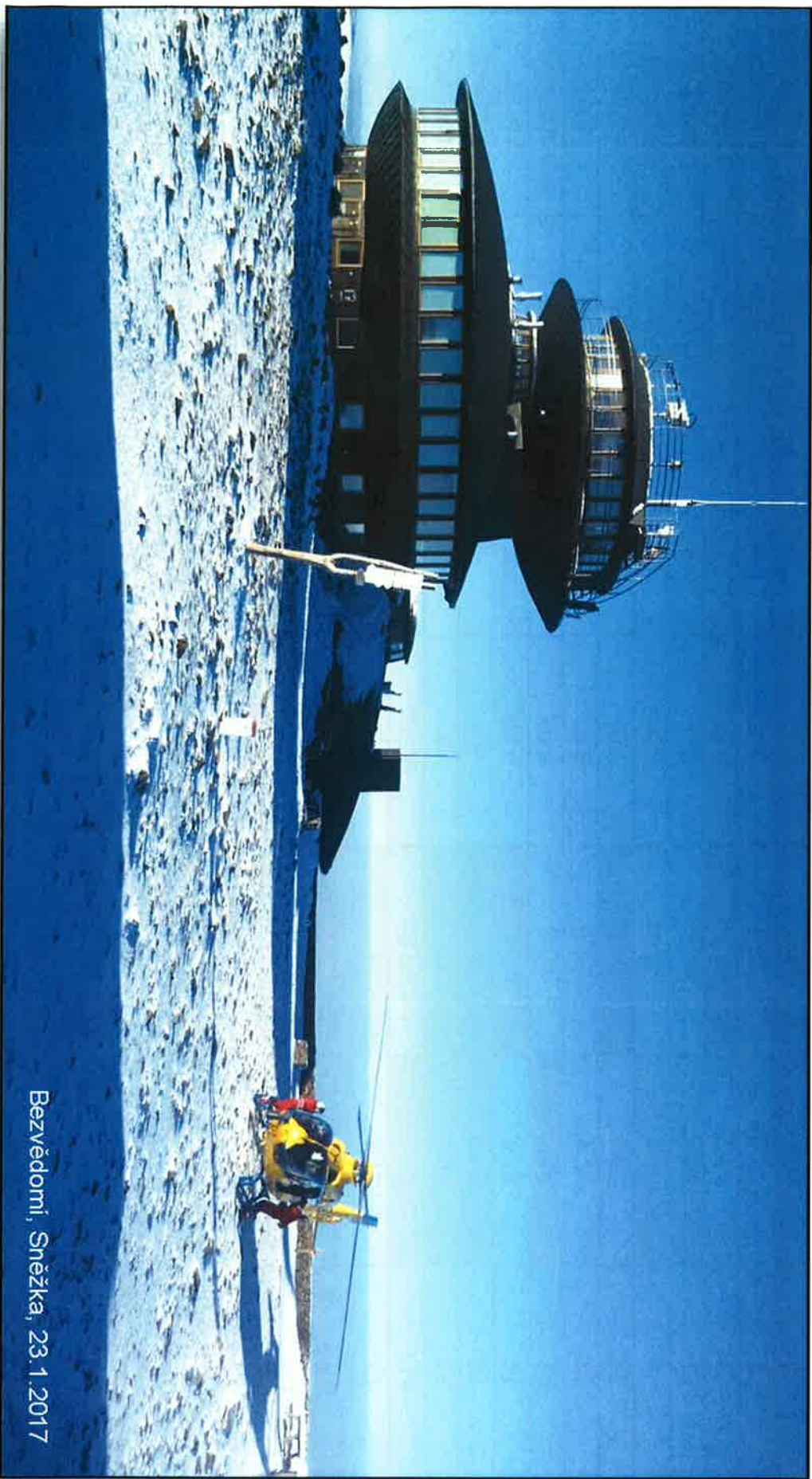


# Jaký je optimální počet LZS?

Stát	Zahájení provozu	Rozloha (tis. km <sup>2</sup> )	Počet obyvatel (mil)	Průměrná oblast na 1 LZS (tis. km <sup>2</sup> )	Průměrný počet obyvatel na 1 LZS (mil)	Počet středisek LZS
Německo	1970	357,2	80,2	4,96	1,11	72
USA	1972	9826,7	317,9	13,76	0,45	714
Švýcarsko	1973	41,3	8	3,18	0,62	13
Rakousko	1983	83,9	8,5	3,00	0,30	28
Francie	1983	551,7	63,9	18,39	2,13	30
Velká Británie	1987	229,8	60,8	8,84	2,34	26
Itálie	1987	301,3	59,9	6,28	1,25	48
Španělsko	1989	506,0	46,7	20,24	1,87	25
Nizozemí	1995	41,5	16,8	10,39	4,20	4
Japonsko	2001	377,9	128	14,54	4,92	26
Polsko		312,7	38,5	17,37	2,14	18
Slovensko	1987	49,0	5,4	7,01	0,77	7
Ceská republika	1987	78,9	10,5	7,89	1,05	10

Zdroj: Univerzita obrany, Fakulta vojenského zdravotnictví, 2014

# Jaký je optimální počet LZS?



Bezvědomí, Sněžka, 23. 1. 2017

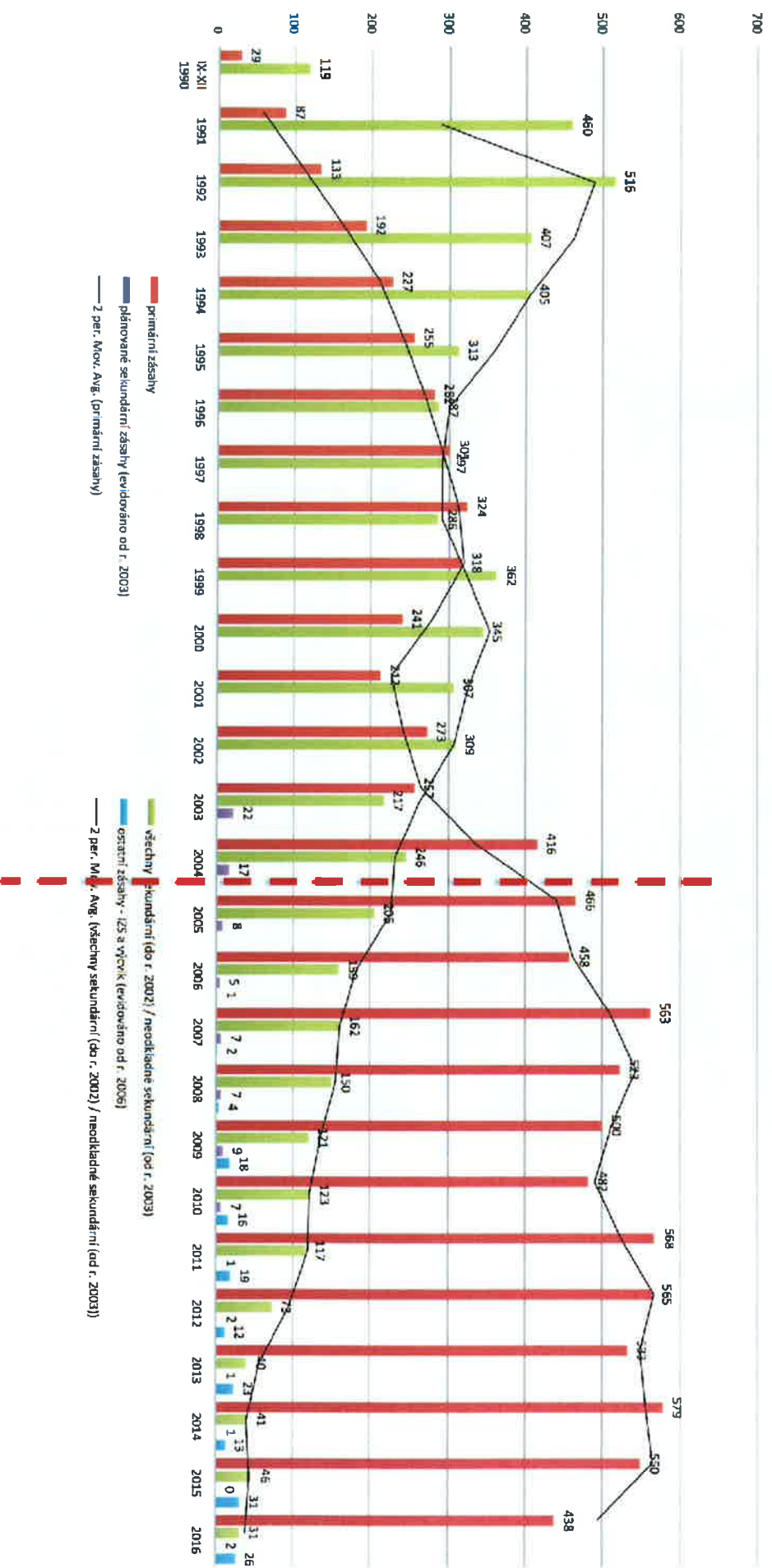


# Jaký je optimální počet LZS?



Dopravní nehoda (5 zraněných), Jicin, 16.4.2017

# Indikace nasazení LZS







# Indikace nasazení LZS



## □ **Závažné úrazy a popáleniny**

- celostátní indikační kritéria pro nasazení LZS

Truhlář A, Franěk O, Grigoř R et al. Doporučený postup SUMMIK ČLS JEP. Urgentní medicína 2013

## □ **Akutní koronární syndromy**

- primární transporty nemocných se STEMI do kardiocenter

## □ **Srdeční zástavy**

- koncepce center pro nemocné po srdeční zástavě

Ošťádal P et al. Cor et Vasa 2017

## □ **Cévní mozkové příhody**

## □ **Kritické stavy a úrazy u dětí**





## Main patient categories attended

- Severe trauma
- STEMI
- Cardiac arrest
- Stroke
- Critically ill/injured children











# Speciální letecké činnosti





# Speciální letecké činnosti

## Přehled zásahů LZS v roce 2016

Sřediško LZS	Provozovatel vrtulníku	Události za účasti LZS	Počet primárních zásahů (H1/I a H1/II)	Primární zásahy na základě tísňového volání (H1/I)	Počet letových minut	Počet zásahů s využitím lanových technik	Letová pohotovost léto	Letová pohotovost zima
LZS Plzeň	ACR	631	529	neuvezeno	496 hod 20 min	5	24	24
LZS Praha	PČR	550	524	412	376 hod 14 min	0	24	24
LZS Ostrava	DSA	555	478	280	425 hod 37 min	5	24	24
LZS Hradec Králové	DSA	497	438	343	298 hod 35 min	10	6:30-21:00	7:00-19:00
LZS Liberec	DSA	537	463	283	361 hod 24 min	13	6:30-21:00	8:00-16:00
LZS Ústí nad Labem	DSA	529	497	394	338 hod 4 min	16	7:00-21:00	8:00-16:00
LZS Brno	Alfa Helicopter	849	632	353	601 hod 20 min	0	24	24
LZS Jihlava	Alfa Helicopter	614	420	264	499 hod 53 min	0	VFR den	VFR den
LZS České Budějovice	Alfa Helicopter	457	422	340	335 hod 13 min	0	7:00-21:00	8:00-16:00
LZS Olomouc	Alfa Helicopter	575	492	276	411 hod 39 min	0	7:00-21:00	8:00-16:00
<b>Celkem</b>		<b>5794</b>	<b>4895</b>	<b>2945</b>	<b>4144 hod 19 min</b>	<b>49</b>		

Zdroj: Pracovní skupina pro LZS při SUMMK ČLS JEP

# Speciální letecké činnosti

Lokality zásahů s podvěsem v r. 2016

## Královéhradecký kraj

- Prachovské skály (4x)
- Adršpach, skalní město (2x)
- Broumovské stěny, Písková rokle
- Broumovská vrchovina, Ostaš
- Krkonoše, Velká Úpa

## Pardubický kraj

- Vlčkovice, Studený vrch



# Doba letové pohotovosti



Lyon and Sanders *CriticalCare* 2012, 16(1)38  
<http://ccforum.com/content/16/4/138>



## COMMENTARY

The Swiss bus accident on 13 March 2012: lessons for pre-hospital care

Richard M Lyon\* and Jon Sanders



# Doba letové pohotovosti



Daniel Lambert

8. října 2016 · 🌐

Informácie o mojom umrti boli predčasne. Po troch resuscitaciach a jednej tazkej srdcovej operácii som stále medzi vami.

Zobrazit překlad



29

34 komentářů



Daniel Lambert

15. března v 20:35 · 🌐

Ešte, že ja som umrel v pracovnej dobe a mohli ma odvieť.

Zobrazit překlad



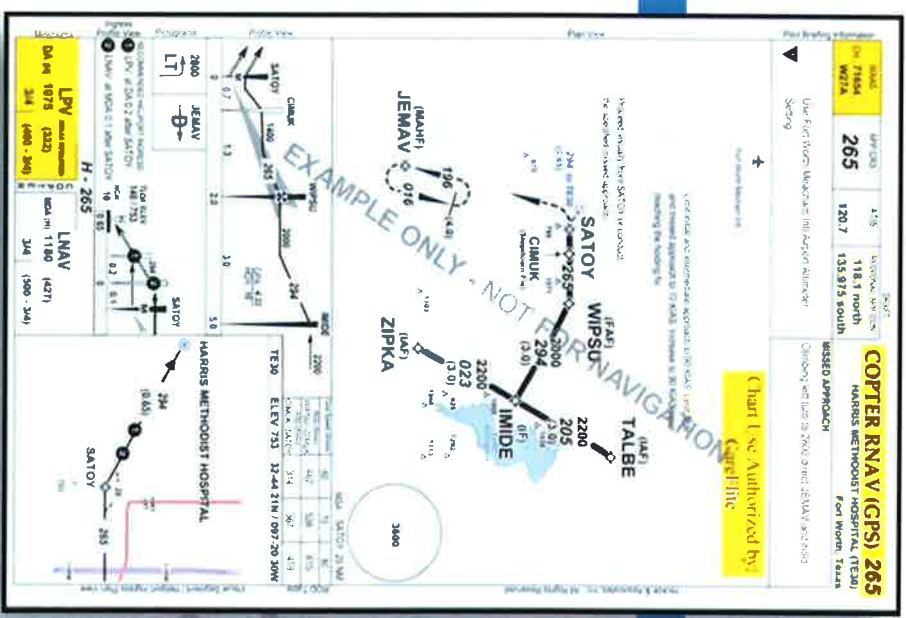
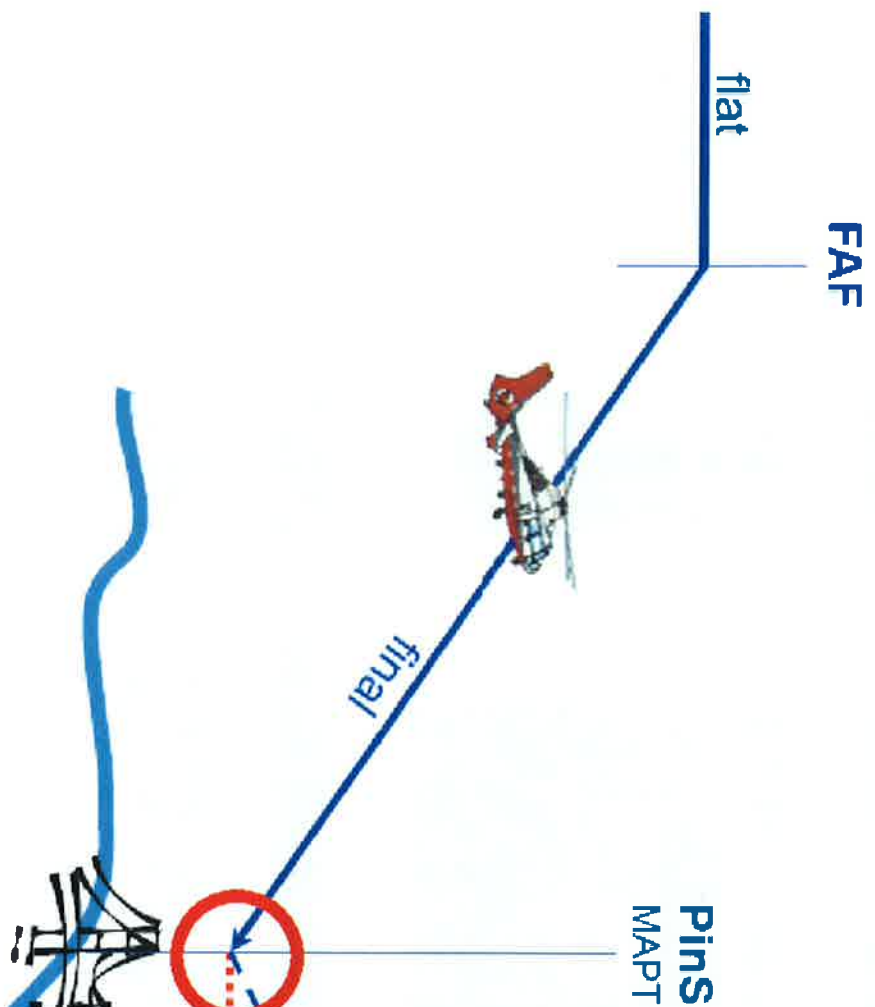
K dítěti v bezvědomí vzlétl vrtulník o minutu dříve. Ministerstvo odmítlo zásah proplatit

👉 zpravy.rozhlas.cz

# All-weather HEMMS



## Pins approach



# Optimální typ vrtulníku pro LZS



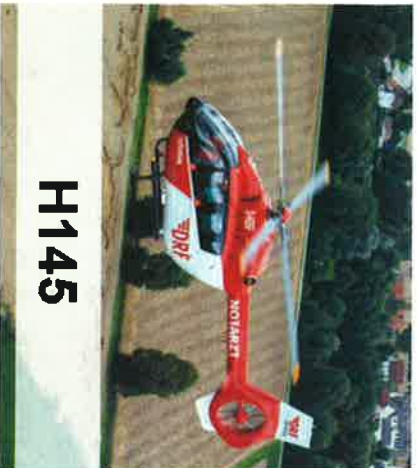
**EC135 / H135**



**EC145 (BK117-C2)**



**AW169**



**H145**



**AW109**



**BELL 429**



# Optimální typ vrtulníku pro LZS

- Vrtulníky musí být **plně certifikovány v kat. A** včetně schválené letové způsobilosti

Zadávací dokumentace Provozování vrtulníků pro LZS. Ministerstvo zdravotnictví ČR 2016

**AGUSTA**

## INTRODUCTION

## GENERAL INFORMATION

Though the helicopter is not certified to JAR 27 CAT - A, this Appendix provides procedures and performance data allowing the aircraft to be operated in an equivalent way.

**RPM 1100K2  
VFR**

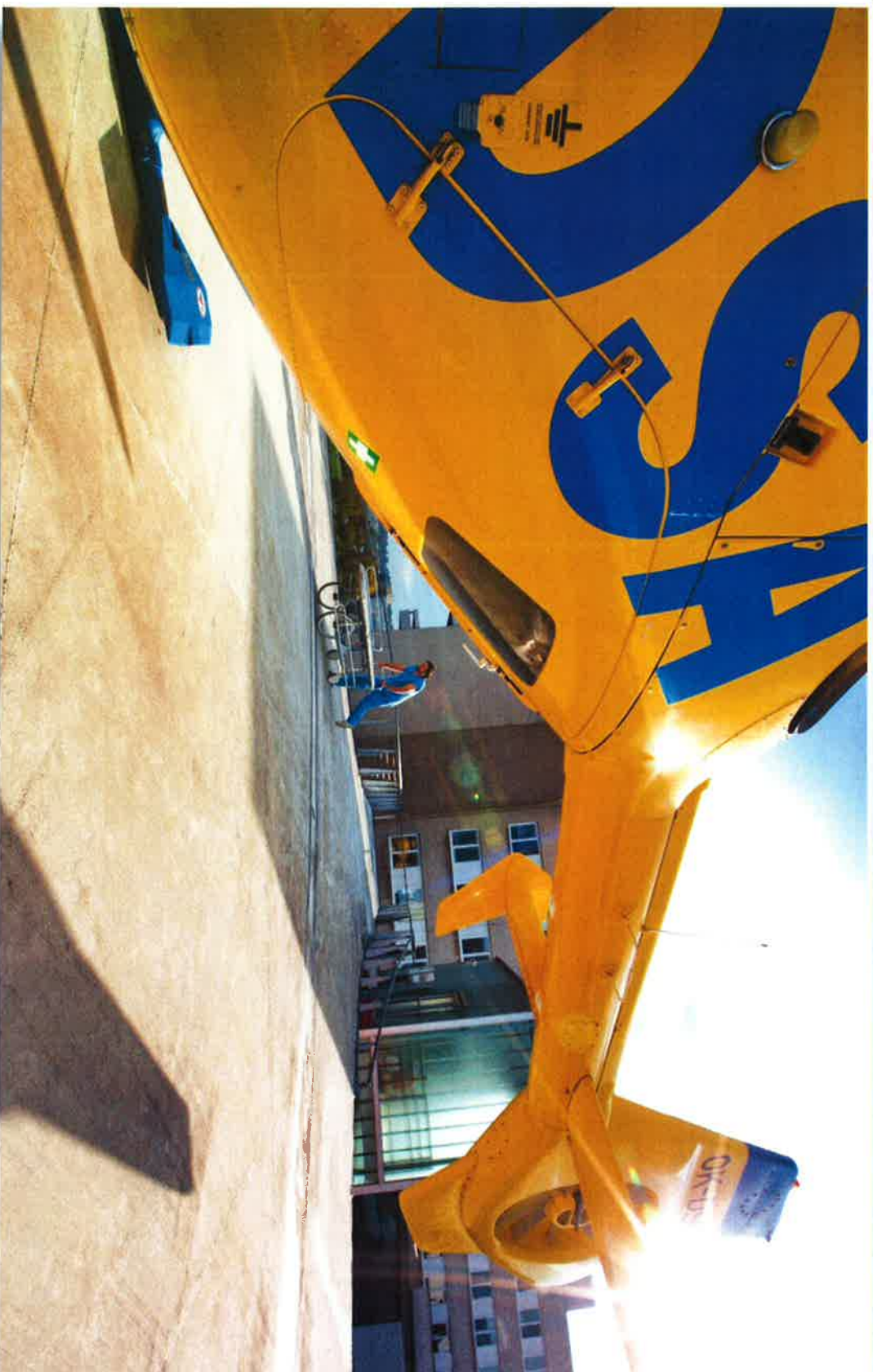
**APPENDIX 25**

# LZS v budoucnu



- Patients receive continuous, **state of the art medical care** through every mode of transportation while being provided **with the utmost level of safety** to maximize the medical outcome
- EHAAC's dedicated **medical service providers** act as competent, professional, respectful and passionate advocates **for patients**

Děkuji za pozornost







# **Budoucnost LZS v ČR z pohledu provozovatele**

Daniel Tuček

DSA a.s.

# 1. Exkurz do způsobu zabezpečení LZS v okolních evropských státech

- Německo: převážná většina spolkových zemí najímá k provozu LZS soukromé společnosti, které vlastní vrtulníky a LZS provozují
- Slovensko: jediný monopolní soukromý provozovatel LZS
- Rakousko: od roku 2000 zajišťují LZS soukromé společnosti vybrané na základě veřejné soutěže (do té doby zajišťovaly LZS MV a MO, z důvodu úspory finančních prostředků převedeno na soukromé společnosti)
- Ostatní země, kde LZS zajišťují soukromí provozovatelé:
  - Finsko – vrtulníky k zajištění LZS vlastní soukromé společnosti – vybírány ve veřejné zakázce
  - Francie, Nizozemsko, Španělsko, Belgie, Spojené království
- Polsko, Maďarsko – zajišťováno státem řízenou institucí – zde ale neexistuje žádný tamní soukromý provozovatel LZS a zahraniční neměli zájem (obdobná situace Slovinsko, Řecko – zajišťování policí, armádou)



## 2. Nevýhody státního podniku

- Časově náročný proces založení nové organizace, získání licence k provozování obchodní letecké dopravy a oprávnění k provozu HEMS s nulovými zkušenostmi v tomto procesu
- Jakékoliv materiální vybavení (zejména vrtulníky) – nutnost pořízovat v režimu veřejných zakázek
- MZ by muselo zakázku jako celek zadat v rámci některé z výjimek dle zákona o zadávání veřejných zakázek
- Finanční stránka – není ekonomicky výhodnější
- Personální zabezpečení – obecně velký nedostatek pilotů – disponuje jimi převážně jen soukromý provozovatel (platovými podmínkami státní podnik nekonkurenceschopný), který je může využít k provozování LZS v zahraničí
- Nízká efektivita fungování této instituce – nepružnost rozhodovacích procesů, neosobní zájem funkcionářů na řádném fungování podniku oproti soukromým společnostem

### 3. Úvaha: zajištění LZS příspěvkovou organizací

- zřízená organizační složkou státu (příp. krajem)
- výdaje hrazeny ze státního rozpočtu či dotací
- pokud není vyrovnaný rozpočet – úhrada ztráty ze státního rozpočtu (příp. rezervního fondu)
- za závazky této neziskové organizace ručí stát
- nesmí přijímat půjčky ani úvěry
- veškeré nákupy majetku podléhají režimu zákona o zadávání veřejných zakázek
- financování v konečném důsledku pokrývají převážně prostředky státního rozpočtu, v rámci doplňkové činnosti mohou vytvářet zisk

## 4. Uváděná rizika zajištění provozu LZS soukromým provozovatelem

- Nemožnost přímého ovlivnění parametrů fungování služby (např. změna počtu stanovišť) – není pravdivé tvrzení, zákon o zadávání VZ umí toto riziko ošetřit (tzv. vyhrazené změny závazku)
- Časově omezený smluvní vztah nevytváří tlak na kvalitu služby (modernizace techniky) – časové nastavení je jen v dikci MZ, zákon toto nijak neomezuje (může být i doba neurčitá s přísně stanovenými smluvními podmínkami umožňujícími MZ reakci na případné nekvalitní zajišťování LZS)
- Nelze efektivně řešit dlouhodobá personální rizika – na straně řádných soukromých provozovatelů tato neexistují (např. DSA si neustále zajišťuje výcviky nových pilotů samostatně bez nutnosti diktátu ze strany MZ – což je u soukromé společnosti v jejím podnikatelském zájmu), příp. lze smluvně ošetřit



## 5. Uváděná rizika zajištění provozu LZS soukromým provozovatelem

- Toto řešení neposkytuje dlouhodobou stabilitu (časové omezení tendru) – řešitelné tendrem na dobu neurčitou či dobu tak dlouhou, která požadovanou stabilitu přinese – rozhodnutí je jen v režii MZ
- Riziko úpadku soukromé společnosti – eliminace přísným nastavením kvalifikace → výběr velké a stabilní společnosti zkušené v oblasti LZS, navíc změna provozovatele řešitelná v souladu se zákonem o zadávání VZ
- Naopak provedení jediného kvalitního, časově dlouhodobého výběrového řízení na soukromého provozovatele LZS povede k veřejné úspoře nákladů na LZS (konkurenční prostředí – výhodná nabídková cena) a zachování kontinuity fungujícího systému na špičkové evropské úrovni po více než 23 let

## 6. Shrnutí

- Každé jiné řešení než použití soukromého provozovatele je finančně náročnější
- Oddalování rozhodnutí o způsobu zabezpečení způsobí kolaps LZS po roce 2020
- Pro nové provozovatele je zisk licence AOC záležitostí na více než jeden rok
- Počty personálu jsou omezené a necvičí se nový personál
- Nestabilita při řešení krátkodobými kontrakty se soukromými provozovateli bude znamenat útlum LZS bez rozvoje a postupný zánik
- Řešení pořád existuje

# DĚKUJI ZA POZORNOST

Daniel Tuček

DSA a.s.

8.6.2017

DSA a.s.



# **Financování Letecké záchranné služby klientelisticcko - korupční systém**

# Přehled financování LZS v České republice z rozpočtu kapitoly 335 (1997 - 2016)

Rok	Nestátní provozovatel	Počet středisek	MV - Police ČR	Počet středisek	MO Armáda ČR	Počet středisek
1997	160020000	8	22980000	2	-	1
1998	168240000	6	30491452	3	9645000	1
1999	181317000	7	29083000	2	17811000	1
2000	187273000	7	28472000	2	17811000	1
2001	190677000	7	32315000	2	15914730	1
2002	197904000	7	22179000	2	16663000	1
2003	202380000	7	23483800	2	15820000	1
2004	414270631	7	22323000	2	17816000	1
2005	381864940	6	34155000	3	14003000	1
2006	383713163	6	39916000	3	16864279	1
2007	379775222	6	41895000	3	16721000	1
2008	386289121	6	34499238	3	17498404	1
2009	457595791	8	11965483	1	18581000	1
2010	465329944	8	12678000	1	20335000	1
2011	465148519	8	12034000	1	20010000	1
2012	457847956	8	14524000	1	23014000	1
2013	483246394	8	14583000	1	20459000	1
2014	478487290	8	13862000	1	20658000	1
2015	476093861	8	14734000	1	23404000	1
2016	470825627	8	13529000	1	26628000	1
<b>Celkem</b>	<b>6988229459</b>		<b>469701973</b>		<b>349656413</b>	

# SOUČTY PŘEDCHOZÍ TABULKY

**NESTÁTNÍ PROVOZOVATELÉ LZS - 6 988 299 459 Kč**

**STÁTNÍ PROVOZOVATELÉ LZS - 819 358 386 Kč**



# Financování LZS podle dlouhodobých smluv

<b>• Nestátní Provozovatel</b>	<b>MV - Policie ČR</b>	<b>MO Armáda ČR</b>
<b>• 1997 – 2002</b>	1 085 431 000 Kč	165 520 452 Kč
		77 844 730 Kč
<b>• 2003 – 2008</b>	2 148 293 077 Kč	196 272 038 Kč
		98 722 683 Kč
<b>• 2009 – 2016</b>	3 754 575 382 Kč	107 909 483 Kč
		173 089 000 Kč

# Provozování vrtulníků pro střediska LZS

- byla smluvně podepsána opakovaně (nejméně třikrát) mezi MZ a soukromými provozovateli za cenu, u níž:
- - nikdy nebylo doloženo její ekonomické zdůvodnění,
- - nebyla provedena ekonomická analýza ani
- - předběžná a následná kontrola.
- V konečném důsledku tedy:
- - majetek státu nebyl využit účelně, hospodárně a
- - spravován s odbornou péčí, jak to ukládá příslušná legislativa (zák. č. 219/2000 Sb.).

- Při celém výběrovém procesu v roce 2008 nebyl brán zřetel na závěry NKÚ č. 01/27 a kontroly Min. Financí 17/41 153/2005, kterými bylo zjištěno, že v období po roku 2004 došlo ze strany privátních provozovatelů k podstatnému navýšení cen za dodržení pohotovosti vrtulníků.



# VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



## USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY  
ze dne 29. října 2007 č. 1211

o změně usnesení vlády ze dne 10. října 2001 č. 1029,  
k Současnému stavu plnění úkolů z usnesení vlády z 28. června 1999 č. 672,  
k organizačnímu a materiálnímu zajištění leteckých činností  
v Integrovaném záchranném systému

Vláda

**1. mění** usnesení vlády z 10. října 2001 č. 1029, k Současnému stavu plnění úkolů z usnesení vlády z 28. června 1999 č. 672, k organizačnímu a materiálnímu zajištění leteckých činností v Integrovaném záchranném systému tak, že se

1. zrušuje příloha č. 1 uvedeného usnesení - Zásady organizace a materiálního zajištění leteckých činností v Integrovaném záchranném systému,

2. v příloze č. 2 uvedeného usnesení - Harmonogram zabezpečení leteckých středisek Ministerstva vnitra a stanovišť letecké záchranné služby

a) v části Rok 2007

aa) Ministerstvo vnitra za bod 9 vkládá nový bod 10, který zní:

-10. Vyhodnotí průběh realizace projektu, dosavadní zkušenosti se zajišťováním leteckých činností na leteckých střediscích Ministerstva vnitra k plnění úkolů v IZS. „

ab) Ministerstvo zdravotnictví dosavadní text označí jako bod 1, za který se vkládá nový bod 2, který zní:

b) v části Rok 2008

ba) Ministerstvo vnitra bod 10 zrušuje,

bb) Ministerstvo zdravotnictví text bodu 2 nahrazuje textem, který zní:

„2. Vyhlásí zadávací řízení na zadání veřejné zakázky na provoz vrtulníkové techniky na stanovištích v Brně, Hradci Králové, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem, Ostravě, Jihlavě, Olomouci a Liberci na období od 1. ledna 2009,“;

II. **schvaluje** Zásady organizace a materiálního zajištění leteckých činností v integrovaném záchranném systému, obsažené v příloze tohoto usnesení;

### III. **ukládá**

1. ministru zdravotnictví zajistit vypsání veřejné zakázky podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, na provozovatele vrtulníkové techniky pro stanoviště letecké záchranne služby v Brně, Hradci Králové, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem, Ostravě, Jihlavě, Olomouci a Liberci na období od 1. ledna 2009, v termínu do 29. února 2008 a na základě výsledků zadávacího řízení uzavřít s vybranými provozovateli obchodní smlouvy na dobu ne kratší šesti let a ne delší než deset let,

2. ministrům zdravotnictví, vnitra a ministryni obrany zajistit uzavření či aktualizaci již uzavřených veřejnoprávních meziprovozních dohod k zajištění vrtulníkové techniky pro účely letecké záchranne služby na stanovištích v Praze a Plzni po 1. lednu 2009,

3. ministru vnitra zpracovat a předložit vládě do 31. prosince 2007 návrh zákona, kterým se mění zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, umožňující využití leteckých prostředků Ministerstva vnitra pro potřeby letecké záchranne služby v případech nebezpečí z prodlení a nestací-li síly a prostředky letecké záchranne služby,

4. ministrům zdravotnictví, vnitra, dopravy a ministryni obrany spolupracovat na zabezpečení úkolů tohoto usnesení.

V současnosti je třeba s povděkem konstatovat, že:

- - tato vláda se rozhodla pro neziskový způsob financování vrtulníků
- - připravila zásadní politickou změnu a navrhuje postupný přechod od soukromých provozovatelů ke státním, tedy Armádě ČR a Policii ČR.
- - Je to naprosto rozumné a hlavně ekonomické z hlediska provozu vrtulníků i výcviku pilotů, kteří nezajišťují jenom LZS, ale musí být připraveni pro krizové situace i obranyschopnost státu.



## V tendru neuspěla firma DSA,

- která provozuje leteckou záchrannou službu ze základen v Hradci Králové, Liberci a dočasně z Ústí nad Labem. Právě DSA na rozpor kolem doložení certifikace vrtulníku opakovaně upozorňovala.
- Ministerstvo zdravotnictví porušilo při tendru na provozovatele letecké záchranné služby v Olomouckém kraji zákon a má zaplatit pokutu 3,75 milionu korun. Vyplývá to z nepravomocného rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS).

# Ale co minulost?

- 1. Zadavatel – Česká republika – Ministerstvo zdravotnictví, IČO 00024341, se sídlem Palackého náměstí 4/375, 128 01 Praha 2 – se při zadávání veřejné zakázky „Provozování vrtulníků pro střediska letecké záchranné služby“ dopustil správního deliktu podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, tím, že stanovil lhůtu pro doručení žádosti o poskytnutí zadávací dokumentace v opravném oznámení o zakázce, které bylo odesláno do informačního systému o veřejných zakázkách dne 19. 6. 2008 v rozporu s ustanovením § 48 odst. 2 citovaného zákona, čímž současně nedodržel zásadu transparentnosti
- Č.j.: ÚOHS-S153/2013/VZ- 18323/2013/512/MH:
- 2. zákazu diskriminace uvedenou v § 6 citovaného zákona, přičemž tento postup mohl podstatně ovlivnit výběr nevhodnější nabídky, a zadavatel uzavřel s vybraným uchazečem – ALFA-HELICOPTER, spol. s r.o. IČO 19012802, se sídlem Příkop 838/6, 602 00 Brno, a DSA a.s., IČO 63216744, se sídlem letiště Kbely, Mladoboleslavská, hala č. 58, 197 21 Praha 9 – dne 23. 10. 2008 smlouvu na plnění předmětné veřejné zakázky.
- 
- II. Zadavatel – Česká republika – Ministerstvo zdravotnictví, IČO 00024341, se sídlem Palackého náměstí 4/375, 128 01 Praha 2 – se za zjištěný správní delikt uvedený v bodě I. ukládá podle § 120 odst. 2 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, pokuta ve výši 1 000 000,- Kč (jeden milion korun českých).
- Pokuta je splatná do dvou měsíců od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. **PRAVOMOCNÉ**

Je nanejvýš podivuhodné,

že i „návrh veřejné zakázky“ na období 2017 – 2024 je koncipován, v čl. 4 – předpokládaná hodnota, ve stejné filozofii, která byla uplatňována od roku 1995, a došlo ještě k inflačnímu nárůstu cca 360 mil. Kč a **celková cena včetně DPH činí 4 786 000 000,-.**



- Zcela evidentně se projevuji tlaky dvou, stále provozujících firem DSA, AH, od roku 1995, aby byl zachován stav, který jim umožňuje provozovat z peněz státu svoje další firmy.
- Není pravdou, že pokud tyto dvě firmy nedostanou to, co chtějí, nebude moci být provozována LZS v rámci přednemocniční neodkladné péče. **To je pouhé vydírání.**
- **Posudky – VŠE pro Policii ČR a ČVUT, dopravní fakulta.** Ten druhý byl zcela evidentně na objednávku obou firem, neboť lze doložit, že údaje, které tyto firmy dodaly Finančním úřadům, mají téměř stejné body, které jsou potom vyčísleny.
- Tento posudek, vůbec nebral v úvahu, **jak byla stanovena základní cena v roce 2008**, neboť byla dvě zadání, jedna pro VŘ a druhá pro smlouvu. Bylo zpochybněno UHOS a dosud není doloženo, kdo toto zavinil. Zásadně však nebyl brán v úvahu Kontrolní závěr NKU č. 1/27, č. 5/22 z roku 2004 (?) a dokumenty o provedené kontrole MF ČR z roku 2005. Z čeho tedy vycházel Znalecký posudek ČVUT ?
- Komentář znaleckého posudku ČVUT, který v části 3.6 Mzdové náklady uvádí celou administrativu obou firem a servisní zaměstnance (ředitel, účetní, asistentka, pomocná účetní, zásobovač, zaměstnanec pro řízení a plánování provozu, 4 dispečerů, 6 techniků).
- **To je naprosto skandální, když stát bude ještě platit celou byrokracií soukromé firmy. Jsou i další zásadní pochybnosti.**
- **Nájemné za provozní prostory! Záchranky si vybudovaly výjezdová stanoviště LZS a provozovatelé vrtulníků tam jsou zadarmo!** Alespoň tak to bylo v době, kdy jsem založil ZS, vybudoval hlavní budovu a heliport pro LZS. Pokud to privatní provozovatelé platí ZS, tak musí být domluveni s řediteli, v.s. za úplatů.
- **Hlavní důvod zpochybnění posudku: Nákup vrtulníků 1** Tyto byly již nakoupeny a zaplacený a znamená to tedy, že tyto „staré“ prodají a stát jim koupí nové? Vrtulník musí při dobré údržbě a péči letat nejméně 20 let, včetně malých i velkých revizí.
- **Velmi zajímavý postřeh:**
- **ČVUT má ještě vyšší kalkulační cenu v režimu VFR den a v režimu H24.**

## Není třeba se obávat,

- že služba LZS nebude zajištěna, jak uvádí dosavadní provozovatelé.
- LZS je minoritní, ale nejdražší, součástí systému poskytování přednemocniční neodkladné péče, včetně řešení hromadných neštěstí a katastrofi!
- Argumenty uvedené ve „Zdravotnickém deníku“ jsou úsměvné a zavádějící.
- Nebo si autoři těchto článků snad myslí, že občan neví, že životnost vrtulníku, při nalétání 430 hod. za rok je 8 let a pak se koupí nový stroj?

- **Děkuji za pozornost s tím,**
- že dnešní jednání podvýboru pro ekonomiku ve zdravotnictví
- považuji za **pokračování politické korupce**, která má počátek v roce 1994
- MUDr. Jiří Štětina

