

Beküldte mosz - 2018, december 8 - 18:45

Minden rémhírterjesztés ellenére a közvélemény elégedett a Mentőszolgálat munkájával.

Az egészségügyről hajlamosak vagyunk úgy beszélni, mint az oktatás mellett a másik olyan területről, ahol a szakpolitikának az elmúlt években nem sikerült látványos, könnyen kommunikálható eredményeket felmutatni. Itt természetesen nem mehetünk el szó nélkül azon mutatók (például a születéskor várható élettartam, az egészségveszteséggel korrigált életévek száma és a korai halálozások) és ciklusokon átívelő rendszerszintű anomáliák (mint az alulfinanszírozottság, a várakozási idők, a várólisták vagy a paraszolvencia) mellett, amelyek kétségtelenül ezt a vélekedést erősítik.

Ugyanakkor azt is szükséges számításba venni, hogy országunk honnan indult, milyen hagyatékcal kell megküzdenie – és hogy mindezek ellenére milyen dinamika jellemzi a mutatók alakulásában. Azonban nem az előbbi tényezők kibontása a célja ennek az írásnak. Bármely ország egészségügyi rendszerét nézzük, mindenhol találunk rém- és sikertörténeteket. Lássunk egyet hazánkban az utóbbiból!

Négy év, két kutatás: mindegyik a mentők iránt táplált elégedettséget és az Országos Mentőszolgálat (OMSZ) felé mutatkozó bizalmat prezentálja. Mind a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 2015-ben készült felmérése (Európai lakossági egészségfelmérés, KSH, 2015), mind a Nézőpont Intézet idén októberben készült közvélemény-kutatása (Országos Mentőszolgálattal való elégedettség, Nézőpont Intézet, 2018) azt mutatja, hogy hazánkban az állampolgárok igen elégedettek az OMSZ munkájával.

Bár a két kutatás módszertana eltér, mégis hasonló képet adnak a mentőszolgálat tevékenységéről. A 2014-es adatok szerint a lakosság több mint háromnegyede volt inkább elégedett a mentők sürgősségi ellátásban nyújtott tevékenységével, míg több mint kétharmaduk a betegszállítással.

A Nézőpont felmérése az elégedettséget hat indikátorra bontva vizsgálta azok körében, akiknek az elmúlt három évben közvetlen tapasztalata volt a mentőszolgálat munkájával kapcsolatban. A hat mutatót összesítve az látható, hogy a megkérdezettek átlagosan 85 százaléka elégedett a mentők tevékenységével. A legkevésbében – ami még mindig majdnem a megkérdezett érintettek négyötöde – a mentőautók felszereltségével voltak elégedettek, míg legtöbbször – több mint az érintett válaszadók 90 százaléka – a mentők szakértelmével. A legnagyobb elégedetlenség – ami viszont alig több mint a válaszadók 15 százaléka – a helyszínre érkezés gyorsaságával szemben mutatkozott.

Mi lehet az oka ennek az elégedettségnek? Áll-e az adatok alakulásának hátterében valamilyen dinamika, amelyre méltán büszkék lehetünk, tanulhatunk belőle, elégedettségre adhat okot, vagy esetleg a tapasztalatokat hasznosítani lehet az ágazat egyéb - területein is? E kérdések megválaszolására a négyéves intervallumnál tágabb visszatekintésre van szükség.

Az OMSZ a mai formájában 2005-ben kezdte meg működését, amikor az 1960 óta működő megyeszékhelyi központú struktúrát felváltotta egy centralizáltabb, hét régióra bontott szervezeti felépítés. Az 1960-as alapításakor hetvenhat mentőállomást számláló országos hálózat jelentős bővítésen esett át: a mentőállomások száma mára eléri a kétszázötvennégyet, ami mindenhol lehetőséggé teszi a riasztást követő tizenöt perces helyszínre érkezést.

Az eredményeket vizsgálva elmondható, hogy e tekintetben a legutóbbi ciklus volt a legtermékenyebb a rendszerváltás óta: 2014 és 2018 között huszonhárommal bővült a mentőállomások száma. A gépjárműpark bővülése hasonló trendet mutat: a kezdeti száznegyven darabos flotta mára mintegy ezer darabosra duzzadt, melyből a KSH 2017-es adatai szerint hétszáznyolcvankettő mentőegység teljesít napi szolgálatot.

Az utóbbi években, ha a mentőszolgálattal kapcsolatban rossz híreket olvastunk, akkor azok vagy a mentők flottájára (a túlkoros járművek miatt), vagy a kapacitáshiányra (a mentőorvosok számának csökkenése) vonatkoztak. A két problémás területtel kapcsolatos tényadatokat megvizsgálva azonban egyik állapota sem ad okot különösebb aggodalomra.

Az aktív mentőkocsik száma az előző kormányzati ciklusban növekedést mutatott, tavaly pedig – a 2014-ig jellemző stagnálást követően – meghaladta a 2010-es szintet. Ugyanakkor 2008 és 2010 között, a Gyurcsány-kormány utolsó évében és a Bajnai-kormány alatt – részben a válsággal indokolhatóan – nem történtek új beszerzések a mentőszolgálat járműparkjában, ami annak előregedéséhez, a járművek futási idejének tízről tizenhárom évre való kényszerű kitolásához és a későbbi járműparkbeli leépítésekhez vezetett.

Bár 2010 óta folyamatos az új gépjárművek hadrendbe állítása, az első években ezek a régi, leharcolt kocsikat váltották, így az aktív járművek száma nem növekedett. Ugyanakkor a vonuló autók átlagéletkora a 2011-es 8,3 évről 2017-re 6,9 évre csökkent, az idei beszerzések nyomán pedig az év végére akár hat év alá is csökkenhet.

A mentőorvosok számát érintő aggodalmak az adatokat tekintve részben jogosak is lehetnek: a KSH adatai szerint a mentőorvosok száma 2009-ben volt a csúcsponton, akkor kétszázkét főállású mentőorvost foglalkoztatott az OMSZ. Ezután ez a szám csökkenni kezdett, és a legfrissebb (Országos Mentőszolgálat, 2018. április 30.) adatok szerint ma csupán százötvenkilenc

főállású mentőorvos tartozik az intézmény kötelékébe.

Erre az sem mentség, hogy a 2009-es csúcspont előtt legutóbb 2003-ban haladta meg ezt az értéket a főállású mentőorvosok száma, a két időpont között pedig százhuszonöt és százötven között mozgott. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a rendszerváltástól 2009-ig terjedő időszakban csupán öt olyan év volt, amikor a mainál magasabb volt a mentőorvosok száma. De számít ez egyáltalán?

Amennyiben a nemzetközi trendeket nézzük, akkor az látható, hogy a legtöbb nyugati országban nincs is ilyen kategória. Vagy nem szokás ezt mérni, illetve más képzéssel végzik a mentőorvosi feladatok ellátását. Példának okáért Magyarországon az utóbbi években jelentősen bővült a mentőtisztek kompetenciája, így ma már néhány, ritka beavatkozás kivételével gyakorlatilag orvosi szintű mentőellátást képesek nyújtani.

Ha viszont ez így van, akkor érdemesebb lehet megnézni a más pozíciókban dolgozók számának alakulását is. 2009-ről 2018 tavaszára 662-ről 842-re nőtt a mentőtisztek, 2958-ról 3334-re az ápoló-mentésirányítók, 2563-ról 2761-re a gépkocsivezetők, összességében pedig az OMSZ teljes állománya 6882-ről 7599-re bővült az intervallum alatt. A mentőorvosok számának csökkenését tehát egyidejű növekedés kíséri a többi pozícióban.

A mentőorvosok csökkenése annak ellenére is tendencia, hogy a bruttó átlagkeresetük 2010-ben több mint 314 ezer forint volt, ami a tavalyi évben megközelítette az 570 ezer forintot, az idei év végére pedig várhatóan 626 ezer forint (tehát a 2010-es érték majdnem duplája) körül alakul majd. Ugyanakkor azt látjuk, hogy a mentőápolók és mentőtisztek létszámnövekedésének garanciája lehet az egészségügyi dolgozók béremelése, amelynek révén a mentőápolók bruttó átlagbére a 2010-es 174 ezer forintról az év végére elérheti a 304 ezer forintot, míg a mentőtisztek esetén a 2010-es 243 ezer forintról a 419 ezer forintot.

Az itt felsorolt személyzet szakértelme garancia arra, hogy miközben a mentést végző jármű eljut a kórházba, addig a jármű személyzetét alkotó csapat megfelelő ellátásban részesítse, életben tartsa a sérültet/beteget, ahonnan átvehetik őt az adott problémára szakosodott orvosok. A mentőorvosok szakértelme és az ennek köszönhető hozzáadott érték bár megkérdőjelezhetetlen, létük korántsem magától értetődő, és számuk csökkenése egyáltalán nem vonja maga után a mentőszolgálat összerokadását. A mentőorvosok számontartása tehát egyfajta hungarikum, de nem ez az egyetlen.

A korábban taglalt 2005-ös strukturális átalakítások mellett a 2000-es években komoly törekvések voltak egy ennél jóval nagyobb léptékű átalakításra, a betegszállítás privatizálására. A reform hatására több betegszállításra szakosodott cég is megjelent a piacon, amelyek ezzel biztos jövedelemre tehettek szert. Ez a jelenség azonban inkább hasonlítható egy zéró összegű játszmaéhoz: ami a létrejött cégeknél bevételként jelent meg, az a mentőszolgálatnál az addigi biztos bevételektől való elesést jelentette, ráadásul a betegszállítás színvonalának romlását vonta maga után.

A terület privatizációja korántsem ördögötől való, számos európai országban sikeresen működnek ilyen rendszerek, azonban hazánkban – tekintve annak szakszerűtlen előkészítését – komoly veszélyeket rejtett. A mentők azonban nemcsak túléltek, hanem az utóbbi két évben még dinamikusabb fejlődésbe kezdtek, amit az új autók, a modern munkaruhák, a szakmai protokollok és az innovatív kommunikációs megoldások is bizonyítanak. Ma a szakszerűség reményében a betegszállítás, a rendezvénybiztosítás, az oktatás terén is sokan inkább őket választják, és ezzel hazánkban egy állami, központosított és sikeres mentőszolgálati rendszer működik, amely a mentés mellett hatékonyan látja el a magas szintű betegszállítás feladatát is.

Forrás: <https://magyaridok.hu/velemen/az-egeszsegugy-sikeragazata-3737066/>

Like

- [up](#)
54%

- [down](#)
46%

- A hozzászóláshoz [be kell jelentkezni](#)

-  **Print**

- 6408 olvasás