

خط شکن ثانیه‌های مرگ وزندگی

روایتی از فعالیت موتورلانس ها به عنوان واحدهای پیشرو

امدادی که در شریان های شلوغ مشهد، اقدام امدادسانی را سرعت بخشیده اند

گزارش روز



خبرنگار
معمومه فرمانی کیا

حرکت و تکان خوردن عقربه‌های ساعت برای نگاه ما و لایه‌لای روزمرگی‌هایمان، عادی و معمولی است اما برای چشم‌های منتظر حکم دیگری دارد و زمان را کشدار، سخت و طولانی می‌کند. انگار روی یک عدد ثابت می‌مانند و تکان خوردنشان به چشم نمی‌آید؛ مثلاً وقتی که حال عزیزت خوش نیست و تو منتظر امداد هستی، اما زمان از حرکت ایستاده است و نگاهت مدام بین حرکت عقربه‌ها و باز شدن دری برای نجات در حرکت است، صدای آژیر، خیالت را کمی راحت می‌کند.

صدای آژیر کوچکی که از پشت موتورهای مجهز به گوش می‌رسد، برای خیلی‌ها شاید فقط عبور شتابان یک موتورسوار با لباس شبرنگ باشد، اما برای کسی که در یک‌دکمه مرگ ایستاده است، «موتورلانس‌ها» خط شکن ثانیه‌های مرگ و زندگی‌اند. طرح ملی «موتورهای پیشرو و امدادی» که خاستگاه آن پانچت بود، حالا در شرایط بحران، در کلان‌شهری مثل مشهد نیز گره‌گشاست و توسعه آن ضرورتی انکارناپذیر در حوزه سلامت به‌شمار می‌رود. در ادامه سلسله روایت‌های خدمت‌رسانی کادر درمان، این بار گزارشگر ما بین همان مأموریت‌های فوری، در جمع خدمتگزارانی حاضر شده است که هر لحظه، آغاز یک مأموریت برای نجات جان یک نفر را پیش‌رو دارند. آن‌طور که از همان گفت‌ووشنود اولیه با فعالان شبکه امداد موتوری دستان می‌آید، هر پایگاه اورژانس، مجهز به یک موتور پیشرو و امدادی است و موتورها، در دو شیفت صبح و عصر فعال‌اند.

نجات جان با موتورهای امدادی

چند نفری دورهم جمع‌اند اما گوش به‌زنگ و آماده‌اند؛ مثل هر روز و همیشه، بین حاضران جمع، پوشش یک نفر متفاوت با بقیه است. او لباس شب‌رنگی به تن دارد. موتور امدادی جلوی خودروست. به ظاهرش نمی‌آید که مجهز به دستگاه‌های مختلف برای امدادسانی باشد اما به قول یکی از حاضران همان جمع، همه چیز دارد جز برانکارد برای حمل بیمار. حتی برای ما هم تصویر نجات، همان تصویر سنتی خودرو سفیدرنگ است که با صدای آژیرش، دلگرمی می‌آورد. اما در سال‌های اخیر، معادلات امدادسانی هم تغییر کرده و البته این تغییر، هنوز خیلی درمیان شهروندان جان‌نقشاده است. گپ‌وگفت ما با مرتضی نورمحمدی، راننده موتور امدادی، با همین اشاره کوچک به نام‌آنوس بودن مردم با موتورلانس‌ها شروع می‌شود.

نورمحمدی، کارشناس فوریت‌های پزشکی اورژانس ۱۱۵ مشهد است. حتماً با تجربه هفت سال خدمت روی کابین آمبولانس و سه سال برزین موتورلانس، حرف برای گفتن زیاد دارد، اما وقت صحبت کردن با ما هم گوش به‌زنگ صدای هشدار است. «سال خدمت مستمر، از او یک شهرشناس واقعی ساخته است؛ به‌ویژه در حوزه فعالیتشان. خیابان‌های شهر را می‌شناسد و می‌داند که کدام مسیر زودتر به مقصدش می‌رساند. نورمحمدی از روزهای نخست ورودش به این

چالش ما و خانواده‌ها

«موتورلانس یک اتاق عمل سیار برای تثبیت وضعیت بیمار است.» این تعبیر احمد شریفی است؛ امدادگر پایگاه سجادی، از آن نیروهای کارکنشته و قدیمی که سردوگرم این حرفه را چشیده است. عمری بیست‌ساله پشت فرمان آمبولانس نشسته‌است اما به قول خودش حالا موتورلانس سوار است در منطقه وسیع و گسترده الهیه. اوروزی پنج تا شش مأموریت را انجام می‌دهد و تمام تجهیزات حیاتی همراهش است؛ از دستگاه شوک گرفته تا دارو و ست احیا که داخل باکس و کوله‌پشتی‌اش است. تعریف می‌کند: طرح موتورلانس‌ها برای حل یک بحران ساختاری، اجرایی شده است؛ ترافیک‌های قفل‌شده، زمان‌رازدست می‌دهد و موتورلانس می‌تواند زمان رسیدن به بالین بیمار را به نصف و حتی

یک سوم کاهش دهد.

شریفی دستش را روی دسته‌های گاز موتور می‌گذارد. آماده برای مأموریت بعدی است و با لبخندی که شیرینی سال‌ها دویدن برای نجات جان آدم‌ها را چاشنی‌اش کرده است، می‌گوید: مردم هنوز به دیدن ما عادت ندارند و گاه پیش می‌آید که من داخل منزل درحال امدادسانی به بیمار هستم، درحالی‌که خانواده بیمار بیرون منتظر رسیدن خودرو آمبولانس هستند. تصور عامه بر این است که فعالیت اورژانس، مترادف با حضور خودرو سفید است و هنوز سر این موضوع و قانع کردن خانواده‌ها چالش داریم. گاه با تعجب و ناپاوری نگاهمان می‌کنند، خیلی وقت‌ها معترض می‌شوند که ما به آمبولانس زنگ زدیم، موتور فرستاده‌اید؟ ما موتور، بیمار ما را می‌برید؟

آمبولانس‌های کوچک

حجت امیری شکیب، مسئول ناحیه یک اورژانس مشهد، هم درباره هندسه امداد و نجات در کلان‌شهر مشهد حرف می‌زند. او با اشاره به ساختار گسترده اورژانس این ناحیه که ۱۸ پایگاه عملیاتی را تحت پوشش دارد، از مرکز ارتباطات و فرماندهی به عنوان «مغز متفکر» امداد یاد می‌کند و توضیح می‌دهد: مادر مرکز ارتباطات، با استفاده از نرم‌افزاری دقیق، هر کوچه و خیابان را تعریف کرده‌ایم. وقتی تماسی برقرار می‌شود، سامانه بلافاصله براساس آدرس، منطقه جغرافیایی را شناسایی می‌کند و می‌گوید که کدام پایگاه باید اعزام شود. این یعنی پایگاه‌ها منطقه‌بندی شده‌اند تا هدررفت زمان به حداقل برسد و علاوه بر این در مأموریت‌های فوری، ما فقط به آمبولانس اکتفا نمی‌کنیم. سیستم به‌گونه‌ای طراحی شده است که نزدیک‌ترین «پیشرو» یا همان موتورلانس را به همراه آمبولانس اعزام می‌کند. موتورلانس می‌رود تا پیش از رسیدن آمبولانس، بروسه درمان و تثبیت وضعیت بیمار را آغاز کند؛ این یعنی طلایی‌ترین ثانیه‌ها از دست نمی‌رود.

شاید برای بسیاری از شهروندان، تصور تجهیزات پیشرفته پزشکی روی یک موتورسیکلت دشوار باشد، اما امیری شکیب این تصور را اصلاح می‌کند: «موتورلانس‌های ما عملاً یک آمبولانس کوچک و متحرک هستند. از الکتروشوک تا دستگاه نوارقلب همراه موتور است. دستگاه نوارقلب بلافاصله نوار را گرفته، برای کارشناس مستقر در مرکز فرماندهی ارسال می‌کند تا تشخیص دقیق پزشکی قبل از رسیدن آمبولانس صورت گیرد. کیف احیا، تجهیزات آتل بندی و تمام ملزومات حیاتی در این موتورها تعبیه شده است.»



عکس: عیلا دستگانی شهرآر



۳۱ پایگاه اورژانس، مجهز به موتورلانس

که بیمار بدحال است و شرایط حاد دارد، موتورلانس به عنوان واحد پیشرو، هم‌زمان با آمبولانس اعزام می‌شود. او ادامه می‌دهد: موتورلانس‌ها به خاطر سهولت در رفت‌وآمد، زودتر از آمبولانس به صحنه می‌رسند و اقدامات حیاتی اولیه را آغاز می‌کنند و درحقیقت زمان طلایی را برای بیمار می‌خرند. در برخی مواقع، موتورلانس به‌تنهایی اعزام می‌شود و امدادگر پس از بررسی صحنه، از طریق رابط‌های هوشمند روی گوشی تلفن همراه، نیاز به حضور آمبولانس را اعلام می‌کند و با این روش می‌توانیم آمبولانس‌ها را برای مواقع واقعا اورژانسی آزاد نگه داریم و این یعنی کاهش تردد غیرضروری آمبولانس‌ها و صرفه جویی در سوخت و هزینه‌های تعمیر و نگهداری. مهم‌تر از همه، آزاد ماندن آمبولانس برای بیماران نیازمند انتقال. خلأیی از ماجرایی می‌گوید که خانم بارداری در مسیر رسیدن به بیمارستان، اسیر ترافیک شهری شده بود و مأموریتی که اعلام شد: «همکاران در اتاق مانیتورینگ سازمان ترافیک، موضوع را رصد می‌کردند تا موتورهای پیشرو به موقع برسند. بچه‌ها از استیصال و اضطراب همسران خانم حرف می‌زدند که کاری از دستش برنمی‌آید و با رسیدن نیروی موتوری، خیالش جمع شد؛ نوزاد هم بین همان ترافیک و شلوغی به دنیا آمد.»

مسیر سبز برای نجات جان

حرف به اینجا که می‌رسد، خلأیی صحبت «مسیر سبز» را پیش می‌کشد: «درست در همان لحظاتی که راننده آمبولانس در تقاطع‌های شلوغ چشم‌به‌راه گشایشی است، در چند کیلومتر آن سو تر و در اتاق مانیتورینگ سازمان ترافیک، چشمانی هوشیار کنترل خیابان را به‌دست می‌گیرند تا راه را برای نیروهای امدادی اورژانس باز کنند. طرح «مسیر سبز» سال ۱۳۹۰ کلید خورد و حالا با گذشت حدود پانزده سال، به یکی از شریان‌های نجات‌بخش امداد و درمان در شهر تبدیل شده است.»

او توضیح‌حاشی را با این عبارات تکمیل می‌کند: «نماینده مستقر در مرکز کنترل ترافیک، شریان‌های شهری را می‌سنجد. اگر تقاطع‌ها قفل باشند، مسیر جایگزین را به تکنسین‌های اورژانس پیشنهاد می‌دهد و به عبارتی «مسیر سبز» فعال می‌شود؛ هماهنگی فناورانه‌ای که طی آن، تقاطع به تقاطع تا خود درگاه بیمارستان، چراغ‌های راهنمایی برای خودرو امداد سبز نگه داشته می‌شوند و جریان ترافیک متقاطع، مهار می‌شود تا راه باز بماند.»

مسعود خلأیی، مسئول واحد موتورلانس مرکز اورژانس پیش بیمارستانی دانشگاه علوم پزشکی مشهد است؛ یکی از پیشکسوت‌های بخش اورژانس ۱۱۵ که ۲۸ سال سابقه فعالیت در این حوزه را در کارنامه کاری دارد و از پشت‌پرده یک تحول ساختاری حرف می‌زند؛ طرحی که از چند مأموریت فصلی و موردی در سال‌های گذشته به ساختاری منسجم تبدیل شده است؛ به‌ویژه در ترافیک سنگین بافت پیرامون حرم مطهر رضوی و شریان‌های مرکزی شهر.

او تعریف می‌کند: از دست رفتن زمان طلایی در گیرودار گره‌های کور ترافیکی، چالش همیشگی اورژانس بوده است و حضور موتورلانس‌ها بخشی از این گره‌کور را باز می‌کند؛ طرح سال‌ها پیش در مشهد به شکلی محدود و مقطعی اجرا می‌شد؛ به این صورت که در ایام خاص و مناسبت‌های ویژه، موتورلانس‌ها در اطراف حرم مطهر برای امدادسانی به زائران، فعال می‌شدند اما شروع رسمی و ساختاریافته آن، تقریباً از چهار سال گذشته و با سیزده دستگاه کلید خورد و امروز به ۳۱ دستگاه موتورلانس فعال در سطح شهر رسیده است. البته برنامه توسعه این ناوگان هم مد نظر است.

خلأیی صحبت را می‌کشانند به فعالیت ۸۰ پایگاه اورژانس ۱۱۵ مشهد که ۳۱ پایگاه آن مجهز به موتورلانس هستند و اخیراً ۲۰ دستگاه دیگر هم خریداری شده است که شمار پایگاه‌های مجهز به ۵۱ خواهد رسید. علاوه بر این، پایگاه‌های برخی شهرستان‌های استان هم مجهز شده‌اند. کاشمر دارای سه دستگاه است و در طبقه نیز یک دستگاه موتورلانس فعال است و تجهیزات سایر شهرستان‌ها نیز در جریان است. او می‌گوید: موتورلانس‌ها فقط وسیله‌ای برای میان‌برد زدن در ترافیک نیستند، بلکه بازوهای اجرایی نظام تریاژ محسوب می‌شوند. متخصصان حوزه پرستاری و افراد با تجربه، عهده‌دار این مأموریت‌ها هستند.

خریدن زمان حیاتی برای بیمار

خلأیی برای روشن‌تر شدن موضوع در ادامه، مأموریت‌های محوله به اورژانس، را تقسیم‌بندی می‌کند و می‌گوید: بر اساس شرح حال دریافتی بیمار، مأموریت‌ها سطح‌بندی می‌شوند. سطح اول یا سطح سفید، تماس‌هایی است که مشکل بیمار با راهنمایی تلفنی کارشناسان ما حل می‌شود؛ در سطح سبز، بیمار نیاز به مداخله دارد و موتورلانس‌ها اعزام می‌شوند اما وضعیت حاد نیست. اما در سطح زرد و قرمز

۵شنبه

۲۲ مرداد ۱۴۰۵
۱۴۰۵ خرداد ۱۴۰۵
شماره ۲۸۵۵

۱۳



گزارش روز