Jihočeský kraj

Poděkování patří všem, kteří se podíleli nejen na vzniku, ale i na činnosti ZZS v uplynulých letech.

Obsah

Úvodní slovo hejtmana Jihočeského kraje	5
Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje 2005 - 2015	8
Mapy, grafy, statistiky a organizační struktura ZZS JčK	18
Rozhovor s ředitelem ZZS JčK MUDr. Markem Slabým	28
Historie zdravotnické záchranné služby v Jihočeském kraji	39
Zakladatelé a vedoucí pracovníci ZZS	106
Vozový park ZZS JčK	110
Příběh jednoho vozu	120
Historie letecké záchranné služby v Českých Budějovicích v letech 1991-2015	127
ZZS JčK v médiích	140
Seznam použitých zkratek	146

Úvodní slovo

Vážení spoluobčané, Jihočeši, před deseti lety převedl stát zdravotnickou záchrannou službu na kraje. Tehdejší vlády se tak rázem zbavily zákonem dané povinnosti zajistit dostupnost rychlé lékařské pomoci na území ČR a přehodily ji na regionální samosprávy. Jak se s touto situací vyrovnal Jihočeský kraj? S plnou zodpovědností mohu konstatovat, že přes všechny těžkosti na jedničku.

Nejenže jsme dokázali zajistit financování základních potřeb ZZS na území celého kraje, ale současně jsme s detailní znalostí regionu celý systém zmodernizovali a rozšířili. Pro ilustraci použiji pár čísel.

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje zajišťuje území o rozloze více než deset tisíc kilometrů čtverečních. Ještě v roce 1990 muselo k obsluze tohoto území stačit osm výjezdových základen a třináct posádek. V současné době je zde devětadvacet výjezdových základen a padesát posádek. Jestliže ještě v roce 2003 ošetřili záchranáři na jihu Čech 30 tisíc pacientů, loni to bylo již 75,6 tisíce pacientů. V současné době činí výjezdový průměr jihočeské záchranky 200 zásahů denně.

Je zřejmé, že takto zásadní rozšíření ZZS nebylo zadarmo. Příspěvek kraje na provozní náklady ZZS od roku 2008 činil více než 1,6 miliardy korun, dalších bezmála 140 milionů korun směřovalo do investic. ZZS JčK využívá v současné době 60 plně vybavených sanitních vozů a šest záložních. Dalších deset osobních vozů využívá pro přepravu lékařů v rámci takzvaného Rendez vous sytému. A to stále ještě nejsme u konce. Například letos v únoru začala fungovat nová výjezdová základna v Kunžaku, jejíž vybudování si vyžádalo 5,6 milionu korun.

Základna vznikla v lokalitě z jedné strany sevřené Krajem Vysočina a z druhé strany Rakouskem, která byla dosud na hranici dojezdových časů z okolních základen. Její umístění tak přinese významné zkrácení dojezdových časů nejen obyvatelům Kunžaku, ale i občanům okolních obcí a návštěvníkům této oblasti. Je tedy důkazem toho, že kraj si všímá i odlehlých míst na své mapě.

Dost ale bylo čísel. Dovolte mi, abych touto formou poděkoval především těm, kteří se o současný, perfektně fungující systém jihočeské záchranky nejvíce

zasloužili, tedy záchranářům. Jsem si velice dobře vědom, kolik úsilí, rizik a nezřídka i osobních obětí musejí denně podstupovat při péči o naše životy a zdraví. Nepracují v teple svých kanceláří, ale v terénu za každého počasí bez ohledu na čas. Jsou to lidé, kteří s právem zaslouží naši velkou úctu.

Život a zdraví jsou tím nejcennějším, co máme. Před všemi, kteří o tyto hodnoty bojují v první linii, před celým týmem Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje, jejím vedením, veškerým lékařským i nelékařským personálem hluboce smekám.

Mgr. Jiří Zimola,
hejtman Jihočeského kraje

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje 2005 - 2015

AMBULANCE
155
WWW.ZZSJCK.CZ
PNEUSERVIS
JANKOVSKÝ
155
www.zzsjck.cz
CZ
5C3 2401

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje 2005 - 2015

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje byla zřízena, stejně jako ostatní krajské ZZS v důsledku vzniku krajského uspořádání s vizí efektivního a finančně udržitelného přístupu k organizaci a financování přednemocniční neodkladné péče na území kraje. Předchozí systém zahrnující okresní příspěvkové organizace, oddělení nemocnic a soukromé subjekty se začal jevit jako organizačně nevýhodný, rozdrobený, profesně nesjednotitelný a finančně náročný. V roce 2003 se objevily první úvahy o sloučení jednotlivých záchranných služeb do jedné organizace s celokrajskou působností, která by měla být zřízena jako příspěvková organizace kraje. Postupné slučování bylo zahájeno již v roce 2004. Územní středisko záchranné služby v Českých Budějovicích se k 1. 7. 2004 procesem delimitace rozšířilo o ZZS v Jindřichově Hradci, která byla součástí anesteziologicko-resuscitačního oddělení místní nemocnice. K uvedenému datu došlo též k připojení ZZS Třeboň, která byla zřizována městskou poliklinikou. Přípravy organizace na budoucí sloučení pokračovaly zahájením provozu ZZS na nově otevřených základnách

v Suchdole nad Lužnicí a ve Frymburku k 1. 8. 2004. Posádka na základně ve Frymburku byla na základě smlouvy poskytována firmou Trans Hospital Řevnice. Koncem roku 2004 byla dokončena stavba výjezdové základny v Mladé Vožici, umístěné v rekonstruovaném zdravotním středisku.

Aquapark

Koupaliště v Hradci se dnes otevírá

Strana C2

JIŽNÍ ČECHY

Vydání pro České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor

Centrum IGY

Bazilika potřebuje ještě 20 milionů

Strana C11

TŘEDA 1. ČERVNA 2005 DNES budejovice.idnes.cz • sešit

BONGO. Bezplatné zázemí tam najde mládež, která není ochotna zapojit se například do sportovních klubů nebo domu dětí a mládeže. (lim)

Koroseky

Smrt potkala muže na stavbě

Smrti skončil pád z lešení na stavbě rodinného domu v Koroskách nedaleko Českých Budějovic. V pondělí večer vyzdíval sedmačtyřicetiletý muž s kolegou štítnu domu a chodil přitom po lešení na úrovni povrchu. Pak však ztratil rovnováhu a spadl do výkopové jámy. Příčinu smrti i pádu - například nevolnost - určí pitva. (mih)

Rozhovor Novým šéfem Zdravotnické záchranné služby je Marek Slabý z Tábora

Všichni pacienti záchranky dostanou stejné podmínky

České Budějovice - Krajští radní včera jmenovali ředitelem příspěvkové organizace Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje nynějšího šéfa táborské záchranky Marka Slabého. Tento pětačtyřicetiletý lékař se tak stal historicky prvním ředitelem jednotné záchranné služby na území celých jižních Čech, která začne fungovat od začátku července.

Proč se všechny záchranky v kraji sloučují do jednoho celku?

Zdravotní péče není levná a o předmnohonásobní to platí dvojnásob, protože my si nemůžeme určovat, zda budeme dělat výkony cenově lukrativnější, nebo levnější. Proto se snažíme péči zefektivnit tak, aby všechny záchranky, které kraj zřizuje, fungovaly stejným způsobem pokud možno s co nejnižšími náklady. A zároveň abychom dostali záchranku co nejblíž a co nejrychlejí k pacientovi.

Počítáte s tím, že přímudou další výjezdová stanoviště?

Výjezdová stanoviště byla doplněna především vlomi, kdy dostali vlastní záchranku lidé v Kaplici, ve Frymburku na Kramlovsku i v Suchdole nad Lužnicí na Jindřichohradecku. Letos jsme doplnili výjezdové stanoviště v Mladé Vožici na Táborsku a chceme otevřít v Čimelice na Písecku.

Jak velkou záchrannou síl vlastně budete řídit?

Jihočeský kraj buduje čtvrtou největší zdravotnickou záchrannou službu v republice, která má hodně výjezdových stanovišť. Nyní je v provozu denně od sedmi ráno do pěl čtvrté odpoledne 24 výjezdových stanovišť, které mají 39 posádek. V nočním provozu pracuje 22 výjezdových míst a třicítkou posádek. Omezení přes noc je v Mladé Vožici a na budějovickém sídlišti Vltava.

Kolik lidí přijde o práci po sloučení záchranek?

Přesné číslo si budeme moci dovolit říct až v příštím roce, protože nyní musí zaměstnanci na jednotlivých záchrankách pracovat na tom, aby vůbec vznikla nová organizace. To změnu, že nejdřív musíme vybudovat jednotnou informační síť a určit, jakým způsobem se uskuteční účtování i čerpání pro pojišťovny.

A co bude dál s ředitelů oblastních záchranek?

Počítáme s nimi rovněž jako s vedoucími lékařů oblastí. Nemůžeme si představovat, že se sloučením propustíme vedoucí pracovníky. Někdo musí dál vést záchranku, aby stále fungovala jako akutní přednemocniční péče a pomáhala lidem v akutních stavech, ve stresu, v ohrožení života.

Takže vlastně rozvážete léčbu oblastí roen, aby se mohli vše starat o pacienty?

Tím, že se vedoucí lékaři v okresech nebudou muset tolik věnovat administrativní práci od mezd přes ekonomiku až po nákup a vybavení sanitek, budou mít víc času na léčebnou práci nebo na akutní medicínu. Kromě toho se budou záchranky víc profilovat, bude snazší vyjet ze záchranku do jiného okresu.

LUDMILA MLSOVÁ

Rok 2005

V úvodu roku 2005 postupné rozšiřování organizace pokračovalo sloučením ÚSZS České Budějovice s okresním střediskem ZZS v Prachaticích. Podobně jako v Jindřichově Hradci, tak i v Českém Krumlově byla ZZS vedena pod oddělením ARO v tamní nemocnici a k 1. 1. 2005 byla delimitována a sloučena s ÚSZS Č. Budějovice. Dne 1. 2. 2005 přechází pod zřizovatelskou funkci ÚSZS České Budějovice ZZS Dačice, která doposud byla součástí oddělení ARO nemocnice v Dačicích.

Od ledna 2005 probíhala řada administrativních prací včetně výběrového řízení na ředitele organizace, který měl nastoupit k 1. 7. 2005. Zastupitelstvo Jihočeského kraje na svém zasedání 17. 5. 2005 schválilo sloučení příspěvkových organizací Zdravotnické záchranné služby Písek, Zdravotnické záchranné služby Strakonice a Zdravotnické záchranné služby Tábor s Územním střediskem záchranné služby České Budějovice ke dni 1. 7. 2005. Tyto kroky byly v daném termínu realizovány a nově vzniklá organizace nese název Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje. Ředitelem se na základě výběrového řízení stal MUDr. Marek Slabý.

Během letních a podzimních měsíců roku 2005 došlo vytvoření organizační struktury, která do té doby existovala pouze v připraveném organizačním řádu, vznikly jednotlivé odbory, do nichž byli vybráni vedoucí pracovníci, kteří zahájili sjednocování činností na jednotlivých úsecích, vytvářeli vnitřní předpisy a normy. Došlo k založení společných účtů v bankách, převodu finančních prostředků z jednotlivých oblastí do centra a jednotné výplatě mezd, stanovení limitů pro financování, byly nastartovány jednotlivé celokrajské investiční projekty. Jednou z prvních investičních akcí stavebního charakteru bylo vybudování šaten pro pracovníky USZS CB v budově B, kde sídlí PZS a LSPP a stabilizace základů budovy ZZS v Třeboni, která je postavena na dně bývalého rybníka a dochází k propadu části zdiva a narušení statiky

budovy. Posádka ZZS tak dočasně vyjíždí v první polovině roku 2006 z Lázní Třeboň, kde umožnil její umístění starosta obce. Během prvního roku bylo započato sjednocení radiofonní sítě na frekvenci 160 MHz, sjednotily se volací znaky vozidel a posádek, byly zahájeny přípravy k vytvoření jednotného krajského operačního střediska, neboť v této době ještě pracovalo ZOS v Českých Budějovicích, Táboře, Písku, Strakonicích a Prachaticích.

Současně s poskytováním neodkladné péče přešly z bývalých okresů na krajskou organizaci i veškeré další činnosti, tedy provozování PZS v ČB, a řada ordinací LSPP v krajském i okresních městech: České Budějovice, Tábor, Písek, Strakonice, Prachatice, Soběslav, Vodňany, Blatná a Vimperk. V některých městech šlo o ordinace pro dospělé nebo smíšené. Někde však byly ordinace pro dospělé, děti a dorost i zubní. Některé oblasti s sebou přinesly do společné organizace i Dopravní zdravotní službu. Různorodost a rozsah činností provozovaných nově vzniklou organizací a řada okresních specifik samozřejmě přinášela obrovskou řadu organizačních, administrativních a technických problémů. Množství problémů způsobovaly i zavedené zvyky a psychologické bariéry vzniklé historickým vývojem. Během roku bylo nutno zásadně přehodnotit i financování organizace na další roky, vytvořit to, co se později nazývá plánem plošného pokrytí, plán investic, plán obměny vozového parku a přístrojového vybavení, plán obměny a dovybavení ochrannými oděvy a stanovení priorit v oblasti likvidace mimořádných událostí a katastrof. ZZS JčK měla v této době 430 kmenových zaměstnanců a za rok 2005 vykázala 48 tisíc výjezdů.

Rok 2006

Rok 2006 přinesl další administrativní práci, ale bylo možno se již více soustředit na rozvoj přednemocniční neodkladné péče a činností posádek ZZS. Podařilo se dokončit systém přenosu dat mezi posádkami ZZS na celém území Jihočeského kraje a kardiocentrem v Českých Budějovicích, který byl rozpracován již v roce 2003, IT oddělení zahájilo definitivní práce na dokončení sítě 160 MHz, které byly doposud blokovány čekáním na vydání souhlasu zahraničních sousedů, a současně byly zahájeny práce na vybudování paralelní radiofonní sítě Matra Pegas, která by umožnila zálohování stávající sítě, neboť síť 80 MHz využívaná původně některými oblastmi a dopravními zdravotními službami nebyla kompatibilní s ostatními složkami IZS.

Změna nejviditelnější pro běžného občana se stala v podobě nově pořizovaných sanitních vozidel, která získala nový vzhled v rámci zahájení projektu Bezpečná sanita. Nejen že sanity dostaly novou zdravotnickou zástavbu skříňo-

vého typu z hliníkového sendviče, která zaručuje posádkám i pacientům nebývalou bezpečnost a prostor, ale současně i nový vzhled a polepy podle tzv. Battenburgského protokolu, užívaného z důvodů zvýšení bezpečnosti v řadě evropských zemí.

Dochází též k vytvoření školicího střediska s akreditací pro školení lékařů a nelékařského personálu, je vytvořena skupina pro řešení mimořádných událostí a dovybaven biohazard team a výškové záchranné družstvo. Začínají přípravy projektových prací na výjezdové základně Čimelice a uskutečňují se první jednání se zástupci Letiště České Budějovice a.s. o případném přemístění LZS do Plané u Českých Budějovic v budoucnosti. Počet výjezdů se v tomto roce přiblížil téměř 50 tisícům.

Rok 2007

Rok 2007 navazuje dalším doplněním vozového parku, přístrojového vybavení a sjednocením odborných postupů. Je vykoupen pozemek pro výstavbu nového výjezdového místa v Čimelicích a zahájeny přípravné práce pro rekonstrukci budovy B v Českých Budějovicích, včetně vybudování nového krajského zdravotnického operačního střediska. Zaměstnanci ZZS JčK se pravidelně účastní odborných akcí, nácviků a kongresů a současně vyučují na středních odborných školách a Jihočeské univerzitě a provádějí školení příslušníků HZS, PČR, žáků škol a zaměstnanců úřadů a podniků.
V Českých Budějovicích je zaveden rendez-vous systém. V závěru roku dochází k zahájení implementace GPS navigačního systému do vozidel ZZS a rekonstrukci mapových podkladů KZOS, které umožňují spolehlivou on-line navigaci vozidel. Kromě pravidelné obměny vozového parku a přístrojového vybavení je provedena rekonstrukce budovy oblastního střediska v Jindřichově Hradci. K pacientům vyjíždí čtyřicet posádek z 25 výjezdových základen a počet výjezdů překročil 50 tisíc.

Rok 2008

V roce 2008 dochází k doplnění informačních technologií na výjezdových základnách, je ukončena implementace GPS navigací do všech vozidel ZZS, pokračuje program Bezpečná sanita, jsou pořízena nová vozidla pro systém rendez-vous v Českých Budějovicích. Počet výjezdů přesáhl 55 tisíc.

Na mezinárodní soutěži Rallye Rejvíz získává záchranář-operátor Michal Petrů z Prachatic 1. cenu v soutěži Zlaté sluchátko.

Rok 2009

Rok 2009 přináší vybudování základny v Čimelicích a 22. 7. 2009 je předáno staveniště pro zahájení rekonstrukce budovy B v Českých Budějovicích, kde bude umístěno krajské operační středisko, ředitelství a zejména administrativní část ZZS JčK, která je doposud umístěna v pronajatých prostorách krajského úřadu. Během podzimu 2009 se uskutečnila závěrečná příprava na implementaci normy ISO 2001/ 2008. Organizace získala certifikát v 1. čtvrtletí následujícího roku.

Rok 2010

V roce 2010 je dokončena rekonstrukce budovy B, kam je přesunuto ZOS ČB a provedena příprava na sloučení všech čtyř doposud existujících OS do jednoho celokrajského.

Současně dochází k úspěšnému dokončení výběrového řízení na pořízení čtyř vozidel pro mimořádné události, která budou umístěna na základě plánu řešení mimořádných událostí na území Jihočeského kraje, tak aby jej svým dojezdem pokryla. Dochází k dalšímu navýšení počtu posádek, počet výjezdů překročil 60 tisíc za rok. Kromě pravidelných nácviků a taktických cvičení v rámci IZS, kterých se ZZS JčK účastní pravidelně, organizuje ZZS JčK společné cvičení s rakouskými záchranáři v Českých Velenicích, resp. Gmundu – Autobus 2010, které se stává první větší společnou akcí v rámci přeshraniční spolupráce. Počet zaměstnanců se blíží 490 a průměrná mzda překračuje 30 tis. Kč.

Rok 2011

Rok 2011 se stává pro všechny ZZS v České republice velmi významným, neboť po cca deseti letech práce, opakovaných rekonstrukcích a změnách je přijat Zákon 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě, který zcela jednoznačně definuje ZZS, její místo v IZS, indikace k výjezdu, organizační náležitosti, povinnosti v krizovém řízení i její dostupnost a způsob financování. Na zákon pak navazuje v rychlém sledu vyhláška č. 240/2011 Sb., která je prováděcí vyhláškou k tomuto zákonu

a vyhláška č. 296/2012 Sb. o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, zdravotnické záchranné služby a poskytovatele PPNP dopravními prostředky a o požadavcích na tyto prostředky.

V roce 2011 byla ukončena činnost pomocných operačních středisek v Písku a Strakonicích a jejich úkoly byly předány krajskému ZOS. V polovině roku byla převzata čtyři speciální vozidla pro řešení mimořádných událostí s vybavením pro ošetření přibližně

sta osob a logistickým zázemím, čímž byla završena snaha o vybudování dostatečně kapacitního systému pro řešení podobných událostí na území Jihočeského kraje.

Během roku vzniká i nová výjezdová základna, vybudovaná v prostorách psychiatrické nemocnice v Opařanech, jejíž umístění umožnuje zásah na území

okresů Tábor, Písek a České Budějovice. V návaznosti na koncepci zdravotnictví Jihočeského kraje a problémy s jejich organizováním předává ZZS JčK ordinace LSPP v okresních a krajském městě jednotlivým nemocnicím.

V červenci 2011 se ZZS JčK připojila ke společnému projektu Asociace ZZS ČR a společnosti Kapitol „Kryštůfek záchranář dětem“, jehož cílem je vytvořit pocit bezpečí a potěšit dětské pacienty, kteří se ocitnou v péči záchranářů.

Počet výjezdů v tomto roce dosahuje téměř 63 tisíc a 48 posádek vyjíždí z 26 výjezdových základen. Letecká záchranná služba slaví dvacáté výročí vzniku. Opatření provedená v oblasti krizového řízení se zúročují při srážce vlaků u Vodňan v únoru 2011 nebo při nehodě autobusu u obce Rybník, kde došlo ke zranění 36 rakouských turistů. Tam se prověřila i výborná spolupráce s rakouskými kolegy. Celkový počet zaměstnanců dosáhl pěti set.

Rok 2012

Rok 2012 se stává rokem, kdy došlo k definitivnímu vytvoření jednotného krajského operačního a krizového řízení.

Opět narostl počet posádek, ve spolupráci s obcí Vacov zde byla v obcí rekonstruované budově zdravotního střediska vybudována výjezdová základna

pro posádku RZP, která zahájila provoz 2. dubna 2012.

V tomto roce dochází k rozšíření rendez-vous i na další oblasti: Písek, Tábor, Strakonice a Prachatice. Dne 25. dubna 2012 byl zprovozněn v budově ZZS v Českých Budějovicích padesátý baby-

box v ČR. V listopadu došlo k setkání s dolnorakouskými koleg v Gmündu. Počet výjezdů překročil 66 tisíc.

Rok 2013

V roce 2013 se opět rozšířil počet výjezdových základen. Přibyla k nim výjezdová základna ve Vyšším Brodě, která je umístěna v budově Policie České republiky. Dne 4. dubna podepsal ministr zdravotnictví ČR, doc. MUDr. Leoš Heger, Csc., a jeho německý kolega Smlouvu o přeshraniční

spolupráci v oblasti zdravotnických záchranných služeb.

Díky možnosti financování z Fondu pro krizovou připravenost MZ ČR pokračují školení řidičů na polygonu v Gmündu a je doplněno vybavení ZZS JčK pro krizové řízení. Počet výjezdů přesahuje 72 tisíc, výjezdové činnosti se

účastní padesát posádek z 28 základen. Počet zaměstnanců dosahuje číslovky 520.

Rok 2014

Rok 2014 byl zahájen dokončením základny Integrovaného záchranného systému ve Frymburku, kde kromě

hasičského záchranného sboru sídlí ve velice komfortních prostorách i posádka ZZS JčK, kterou i v tomto roce tvoří na základě smlouvy dle zákona 374/2011 Sb. posádka RZP firmy Transhospital, která se přestěhovala po dlouhých letech z prostor pronajatých v bývalém kulturním domě.

Došlo ke kompletnímu dokončení rendez-vous systému na území kraje a vybavení všech posádek RV jedním typem vozidla. V červenci byl díky financím nadace ČEZ spuštěn pagerový systém, umožňující z dosud využívaného systému prostřednictvím radiostanic vytvořit systém záložní, a zbavil výjezdové posádky poměrně velké přítěže, kterou musely v podobě radiostanice nosit při sobě. Současně však přibylo na základě zkušeností z minulých let ve vybavení každé posádky čidlo na měření oxidu uhelnatého, které alarmuje jeho přítomnost již při vstupu do místnosti a umožní tak velmi záhy stanovit diagnózu, kterou je mnohdy velmi obtížné stanovit, a ochrání posádku ZZS i další osoby přítomné na místě události.

Dochází k další konsolidaci vzdělávacího a výcvikového střediska, jehož vybavení je doplněno o sofistikovaný programovatelný simulátor poruch vitálních funkcí s možností nácviku jejich řešení. Velkou radostí se stává precizní systém organizace péče o cévní mozkové příhody na území kraje a výborná spolupráce s iktovým centrem v Českých Budějovicích, stejně jako dobudování urgentního příjmu v Nemocnici Jindřichův Hradec a.s. a těsná spolu-

práce s tímto oddělením, včetně personálního provázání. Probíhá i trvalá obměna vozového parku sanitními vozidly se skříňovou zástavbou na podvozku VW T5, včetně přístrojového vybavení.

Celý rok je ve znamení příprav čerpání prostředků z evropských fondů ve výzvě IOP 11 a 23 a příprav projektové dokumentace pro stavbu výjezdové základny v Horní Plané, garáže RV v Českém Krumlově a garáže v Týně nad Vltavou, kde se po cca deseti letech podařilo získat pozemek pro stavbu a dosáhnout stavebního povolení. Po několikaleté přestávce je dokončen projekt základny letecké záchranné služby na letišti v Plané u Českých Budějovic a zahájena jeho výstavba. Na podzim je navázán kontakt se samosprávou obce Lhenice, kde by v rekonstruovaném zdravotním středisku měla sídlit od roku 2016 posádka ZZS JčK. Stavebně

je na konci roku dokončena výjezdová základna v Kunžaku.

V rámci Dostálových dnů je v 1. ročníku Udělování cen AZZS ČR za Jihočeský kraj udělena tato cena MUDr. Juljo Hasíkovi in memoriam. Na celostátní úrovni probíhá urputný boj se zdravotními pojišťovnami o uznání výkonu RV, TANR a TAPP a aplikace medicinálního kyslíku, který ukončuje pro ZZS příznivě až vydání úhradové vyhlášky a seznamu výkonů. Na základě požadavků ZZS a dopravců vzniká zatím pouze v interním číselníku VZP nová odbornost 799 – přeprava pacientů neodkladné péče, která snad umožní kvalitní odlišení plánovaných sekundárních transportů a jejich úhradu dalším provozovatelům. Vzhledem k trvalému úbytku lékařů v ZZS a stále striktnějším požadavkům na dodržování Zákoníku práce i tam, kde to objektivně nelze a Zákoník práce se dostává do konfliktu se zákonem 374/2011 Sb., probíhá celoroční urputný boj Asociace zdravotnických záchranných služeb ČR a Společnosti urgentní medicíny a medicíny katastrof ČLS JEP s MZ ČR, lékařskou komorou a dalšími orgány o zpětné zařazení oboru urgentní medicína do základních oborů, aby bylo možné získávat pro práci na ZZS i absolventy lékařských fakult. Počet výjezdů překročil 75 tisíc.

Rok 2015

Rok 2015 začíná ZZS JčK slavnostním otevřením základny v Kunžaku, které se koná 11. února. V lednu byl zahájen provoz posádky RZP na Modravě, kterou provozuje ZZS Plzeňského kraje a po vzájemné dohodě se na jejím provozu podílí finančně i Jihočeský kraj. Tato posádka pokrývá

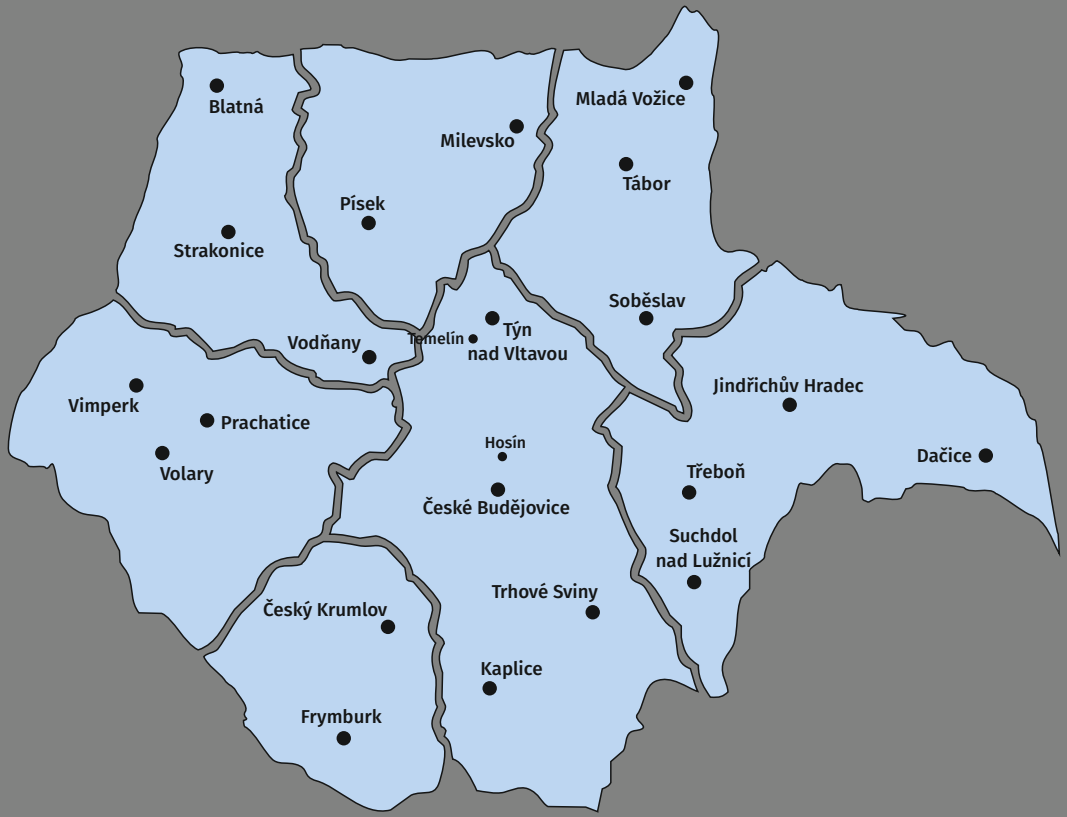
svými výjezdy i nejzápadnější část jihočeské části Šumavy v turisticky exponované oblasti Kvildy a spolupracuje s našimi posádkami z Vimperka a Volar. Dne 26. 2. 2015 navštívil Zdravotnickou záchrannou službu

během svého pracovního pobytu na jihu Čech ministr zdravotnictví MUDr. Svatopluk Němeček MBA, doprovázený hejtmanem Jihočeského kraje Mgr. Jiřím Zimolou a náměstkyní hejtmana Mgr. Ivanou Stráskou.

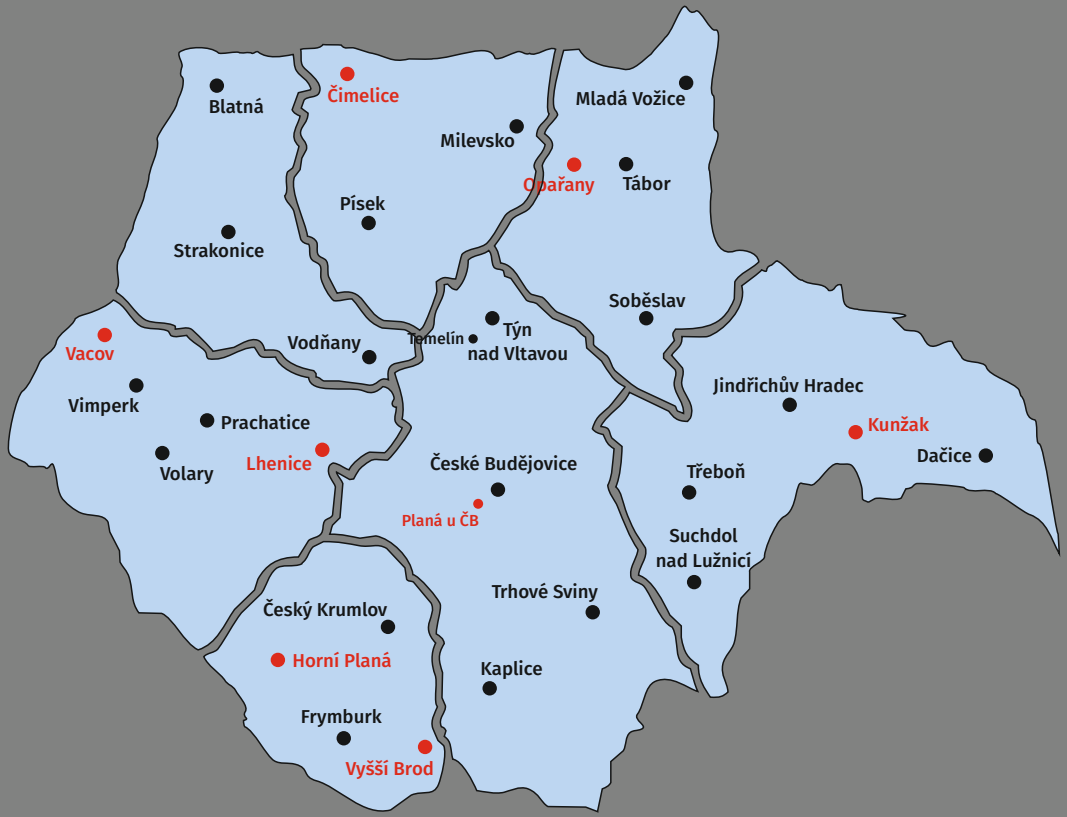
Intenzivně pokračuje výstavba základny letecké záchranné služby v Plané u Českých Budějovic, kde krom LZS bude umístěna i pozemní posádka RZP určená pro obsluhu nejen jižní části Českých Budějovic, ale i oblasti Křemežska, Homolí a části rychlostní komunikace směřující k hranicím a Čes-

kému Krumlovu. Na základně bude umístěno i vozidlo pro řešení mimořádných událostí a další vybavení. Dokončení stavby je limitováno 30. červnem a uvedení do provozu předpokládáme během července 2015. Základnu slavnostně otevře hejtman Jihočeského kraje Mgr. Jiří Zimola u příležitosti oslav desátého výročí vzniku ZZS JčK dne 12. září 2015. Při této příležitosti obdrží ZZS JčK z rukou hejtmana vlastní prapor. Po několikaměsíčních rozhovorech se podařilo v dubnu 2015 uzavřít nájemní smlouvu s Českými radiokomunikacemi a v rámci plánu redislokace posádek a plánu plošného pokrytí území Českých Budějovic zahájit 4. května provoz posádky RZP na Pražské ulici v budově Českých radiokomunikací. Tato posádka je určena pro oblast České Budějovice sever a výjezdy směr Třeboň a rychlostní komunikace směr Tábor – Praha. Velmi konstruktivně probíhá i spolupráce s obcí Lhenice na přípravách prostor pro výjezdovou základnu ZZS, kterou bychom společně chtěli otevřít v roce 2016.

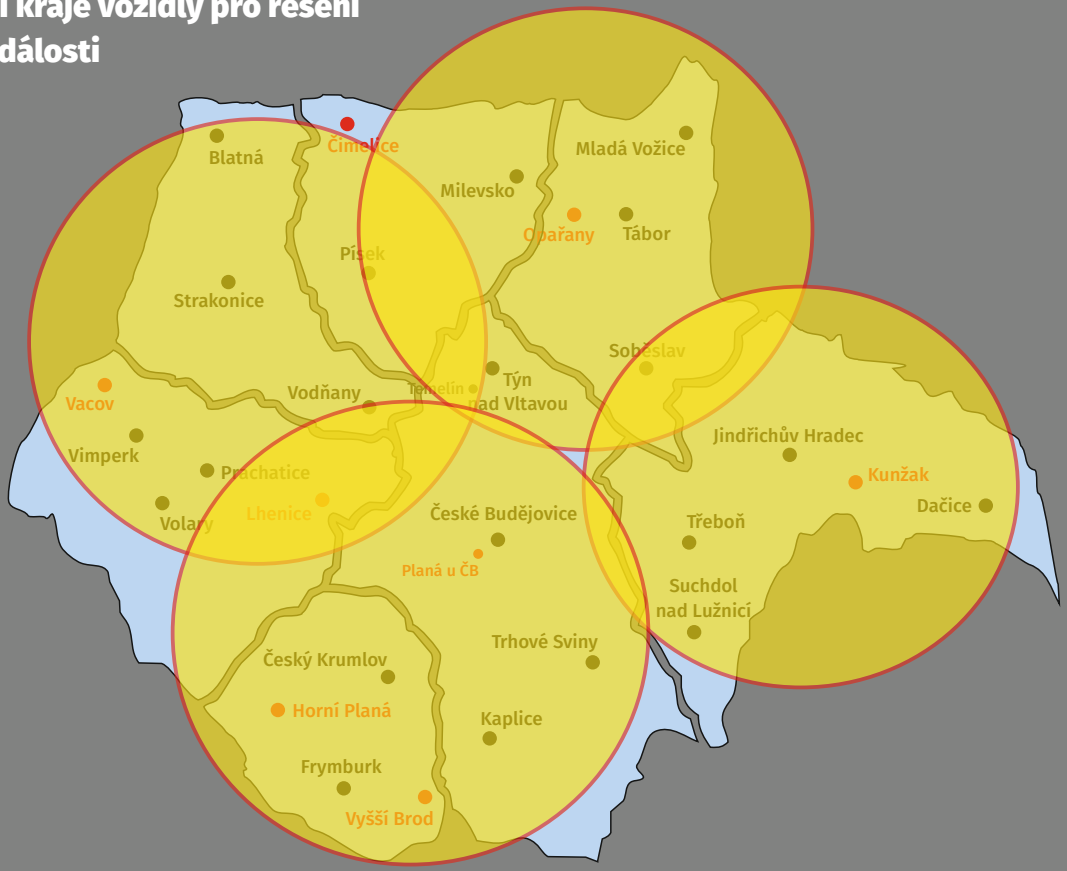
Výjezdové základny ZZS JčK 2005



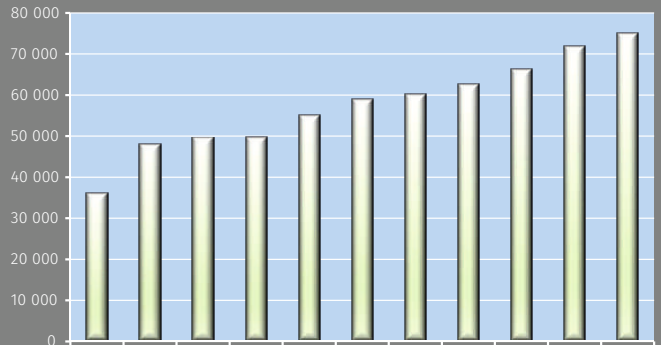
Výjezdové základny ZZS JčK 2016



Pokrytí území kraje vozidly pro řešení mimořádné události

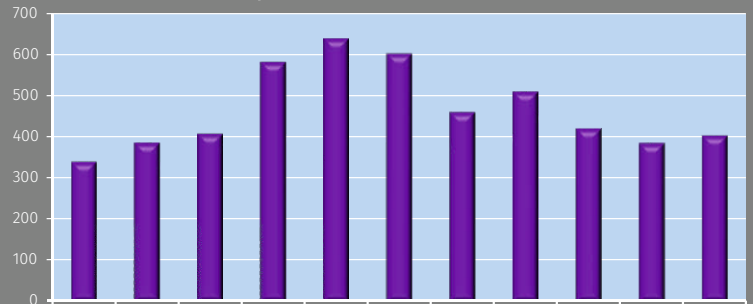


Výjezdy ZZS Jčk v letech 2004 - 2014



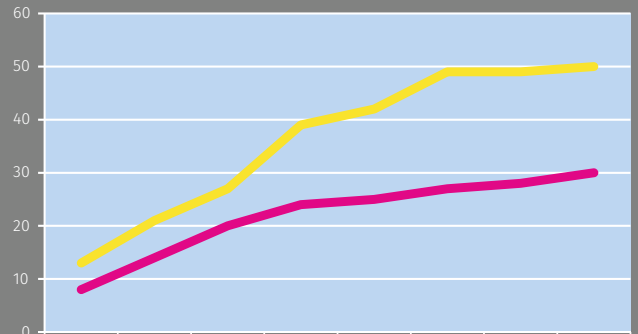
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Celkový počet výjezdů	36 193	48166	49 653	49 839	55 028	59 083	60 221	62 715	66 304	72 010	75 220

Zásahy LZS v letech 2004 - 2014



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
LZS	339	385	407	581	638	601	459	509	420	384	403

Výjezdové základny ZZS - vývoj 1990 - 2015



	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2014	2015
Počet výjezdových míst	8	14	20	24	25	27	28	30
Počet posádek	13	21	27	39	42	49	49	50

Počet výjezdových míst ZZS JčK

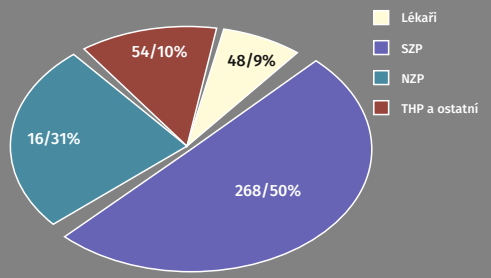
	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2014	2015
České Budějovice	2	4	6	7	7	7	7	7
Tábor	1	2	2	3	3	4	4	4
Písek	1	2	2	2	3	3	3	3
Strakonice	1	3	3	3	3	3	3	3
Prachatice	1	1	3	3	3	4	4	4
Český Krumlov	1	1	1	2	2	2	3	4
Jindřichův Hradec	1	1	3	4	4	4	4	5
Celkem	**8**	**14**	**20**	**24**	**25**	**27**	**28**	**30**

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2014	2015
Počet výjezdových míst	8	14	20	24	25	27	28	30
Počet posádek	13	21	27	39	42	49	49	50

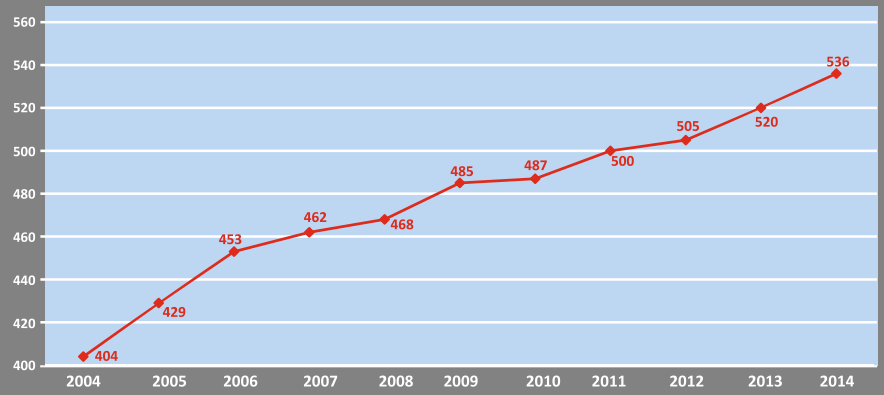
Obsazení výjezdových základen ZZS JčK 2015

Oblast	DEN			NOC		
ÚS České Budějovice						
České Budějovice		5x RZP	1x RV		5x RZP	2x RV
České Budějovice - Vltava			1x RV			
Týn nad Vltavou	1x RLP			1x RLP		
Trhové Sviny	1x RLP			1x RLP		
Jaderná elektrárna Temelín		1x RZP			1x RZP	
Letecká záchranná služba	1x RLP					
OS Český Krumlov						
Český Krumlov		2x RZP	1xRV		2x RZP	1xRV
Kaplice		1x RZP			1x RZP	
Horní Planá	od 1.7. 2015					
Vyšší Brod		1 x RZP				
Frymburk		1 x RZP			1 x RZP	
OS Tábor						
Tábor	1x RLP	2x RZP	1 x RV		3x RZP	1 x RV
Soběslav	1x RZP/RLP				1x RZP	
Mladá Vožice		1x RZP			1x RZP	
Opařany		1x RZP			1x RZP	
OS Jindřichův Hradec						
Jindřichův Hradec		3x RZP	1xRV		2xRZP	1xRV
Dačice	1x RLP	1x RZP		1x RLP		
Kunžak	1 x RZP			1 x RZP		
Třeboň	1x RLP			1x RLP		
Suchdol nad Lužnicí	1x RZP/RLP				1x RZP	
OS Písek						
Písek		2x RZP	1x RV		2x RZP	1x RV
Milevsko	1x RLP			1x RLP		
Čimelice		1x RZP			1x RZP	
OS Strakonice						
Strakonice		3x RZP	1x RV		2x RZP	1x RV
Blatná	1x RLP			1x RLP		
Vodňany	1x RLP			1x RLP		
OS Prachatice						
Prachatice		3x RZP	1x RV		2x RZP	1x RV
Vacov		1 x RZP			1x RZP	
Vimperk		1x RZP	1x RV		1x RZP	1x RV
Volary		1x RZP			1x RZP	
30 výjezdových základen den - 51 posádek noc - 45 posádek	**9 x RLP**	**34 x RZP**	**9 X RV**	**7 x RLP**	**30 x RZP**	**9 x RV**

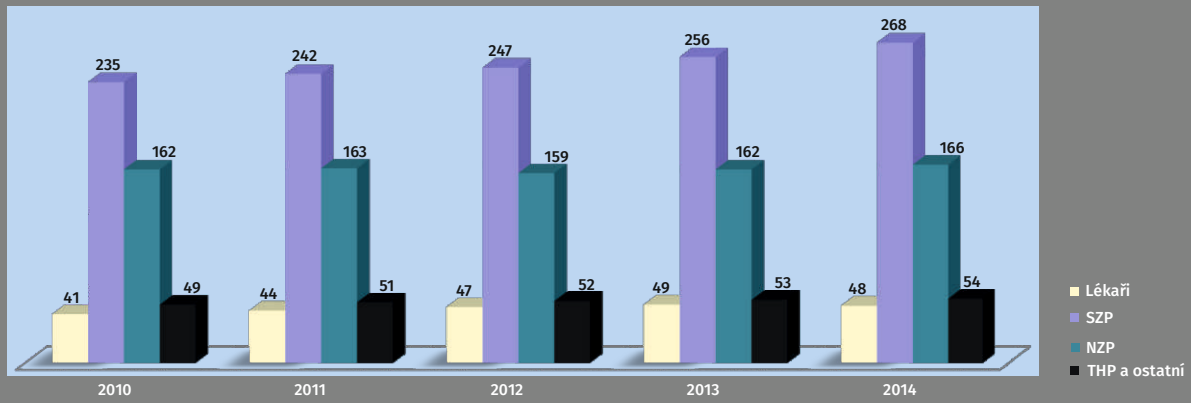
Zaměstnanci ZZS JčK v roce 2014



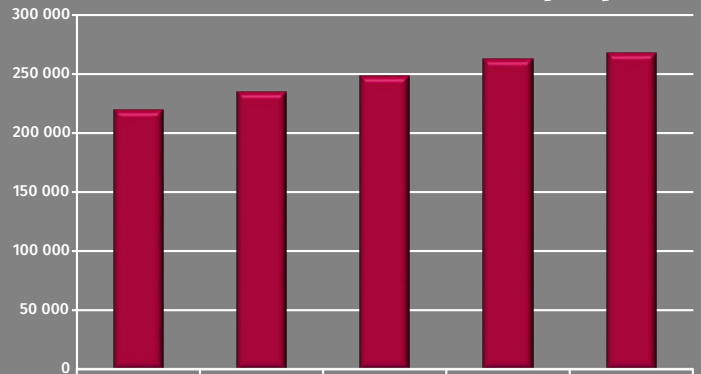
Průměrný evidenční počet zaměstnanců



Struktura zaměstnanců ZZS JčK

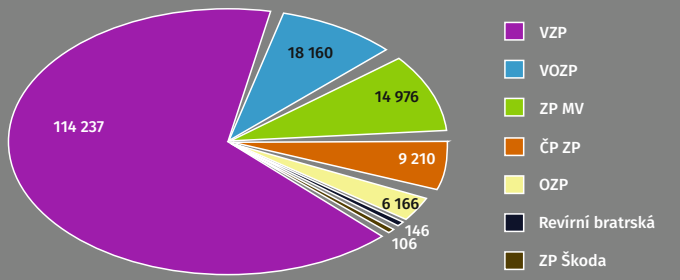


Provozní příspěvek

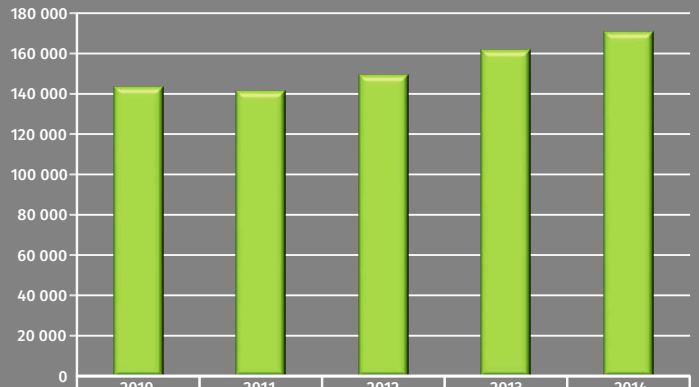


	2010	2011	2012	2013	2014
Provozní příspěvek	220 000	234 460	248 000	263 000	268 000

Výnosy od zdravotních pojišťoven v roce 2014



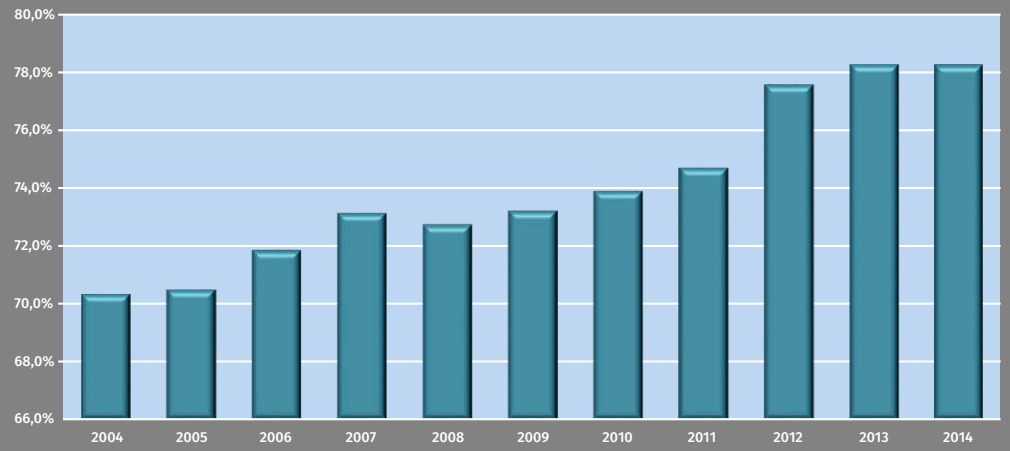
Tržby z prodeje služeb



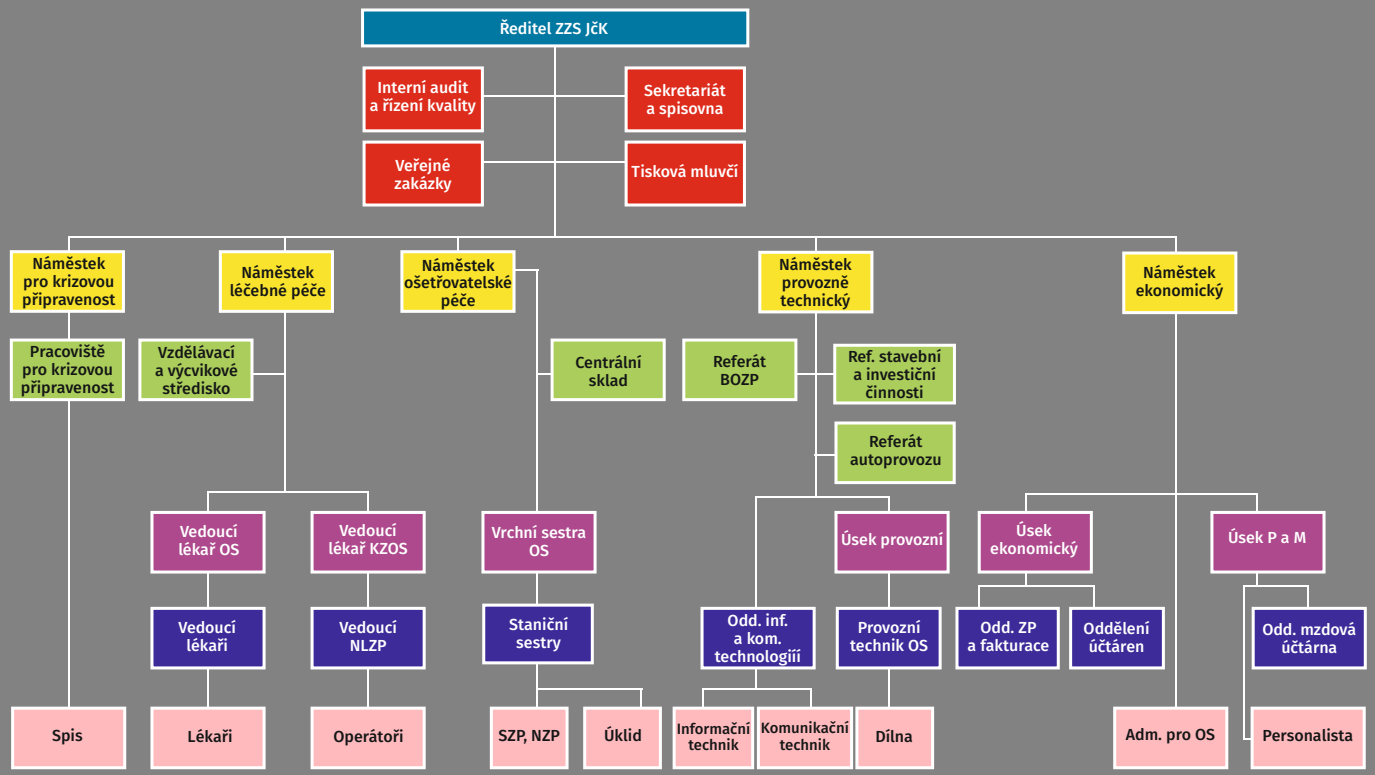
	2010	2011	2012	2013	2014
Tržby z prodeje služeb	143 303	141 539	149 537	161 791	170 855

Náklady v tis. Kč

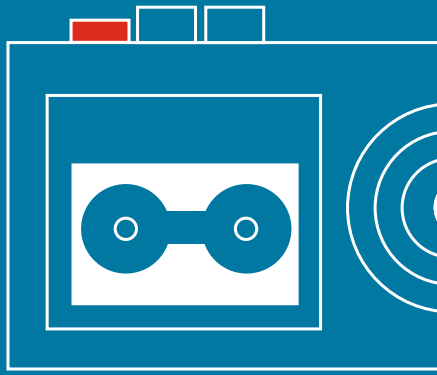
Podíl osobních nákladů na celkových nákladech



Organizační struktura ZZS JčK



Rozhovor s ředitelem ZZS JčK



Rozhovor s ředitelem ZZS JčK MUDr. Markem Slabým

V době, kdy MUDr. Marek Slabý nastupoval na záchranku, stačil se ještě učit v praxi od lékařů, kteří rozjížděli rychlou zdravotnickou pomoc v Táboře. Záhy poté odstartovala nová éra a systém záchranky se více profesionalizoval. Ukázalo se však, že je ekonomicky neudržitelný. Když v Čechách vznikly krajské samosprávy, ovlivnil rozpad okresů i jednotlivé zdravotnické záchranné služby, které se sjednotily v krajskou organizaci. Tímto procesem provedl záchranky v jižních Čechách MUDr. Marek Slabý, který se stal jejich ředitelem, později i šéfem Asociace zdravotnických záchranných služeb České republiky. Při svém manažerském postavení si stále udržuje kontakt s realitou v terénu tím, že vyjíždí v Táboře k případům. S odstupem času teď bilancuje, co se za více než deset posledních let stalo.

Co vás vedlo k tomu, že jste si přihlásil do výběrového řízení na post ředitele zdravotnické záchranné služby?
Rozhodl jsem se po dlouhých diskusích s kolegy z okresních záchranek, byť řada z nich byla zkušenější, protože působili na vedoucích postech daleko delší čas. Já se stal ředitelem okresní záchranky až v roce 2000, ale jezdil jsem ji celá devadesátá léta. Bylo předvídatelné, že k slu-

čování záchranné služby musí dojít. Kdyby nevznikly kraje, vyžadoval by to stát. Sjednocovací tendence byly na území nejen republiky, ale i Evropy zcela markantní.

Takže jste přebíral hlavně cizí zkušenosti?

Některé změny už jsem si vyzkoušel na okresní úrovni, kde také nestačilo, že u dvou telefonů seděla paní v bílém plášti s blokem a propiskou. Vše se lámalo na přelomu druhého tisíciletí nástupem pokročilých technologií, kdy například bylo nutné vybudovat fungující dispečinky s tísňovými telefony, radiofonní a počítačovou sítí. Po svém vzniku daly kraje najevo, že k sjednocování dojde, proto se začalo připravovat bez příkazu a od roku 2002 to bylo zcela cíleně. Snažili jsme se načíst a zjistit, jak to vypadá v okolních evropských zemích, abychom zavedli podobný systém u nás. Podobu sjednocení záchranky jsem předkládal ve výběrové komisi.

Daly se přesto najít nějaké výhody, které měla záchranka pouze na okresní úrovni?

Dokonalá orientace v terénu, místní znalost názvů a specifik jednotlivých lokalit. Dispečeři i posádky znali, kam, kudy a mnohdy i ke komu jezdíme a proč. Nicméně převládl celostátní pohled, že záchranky mají být centralizovány do větších celků krajské a jejich zřizovatelem bude kraj. Do této doby byla situace z organizačního hlediska pro stát poněkud nepřehledná. Územní střediska záchranné služby zřizovalo a financovalo Ministerstvo zdravotnictví ČR, řadu záchranek zřizovaly nejen okresy, ale i nemocnice jako svá oddělení nebo soukromé, a dokonce i městské polikliniky. Komunikace vedení kraje se zřizovateli by byla obtížná. Důležitým aspektem se stalo financování, které je teď přehlednější pro pojišťovny i ministerstvo zdravotnictví. Především pro kraj je klíčové mít na starosti jednu organizaci, protože je hlavním donorem financí záchranné služby. Platí pětapadesát procent nákladů, veřejné zdravotní pojištění pokrývá pětatřicet procent a ministerstvo zdravotnictví deset procent, v nichž je i čtvrt miliardy na leteckou záchrannou službu. To však je jediná služba z činnosti záchranky, kterou si objednává a zřizuje ministerstvo zdravotnictví. Kdybychom ji tedy z rozpočtu vyňali, je poměrově finanční zátěž kraje ještě vyšší. Proces slučování však prošel složitým vývojem.

Asi na něj nebylo moc času?

Když se krajská samospráva stabilizovala, teprve poté došlo na to, že přebírala svou zřizovatelskou funkci vůči nemocnicím, sociálním a jiným zařízením. Byla to dlouhá a složitá jednání, jakým způsobem dospět ke krajskému systému záchranky, aby nenastal kolaps. Záchranná služba není podnik, v němž se sloučí papíry a něco se stane, ale je to živý organismus, který musí fungovat čtyřiadvacet hodin denně a poskytovat pomoc v řádech minut. Uvažovalo se například, že si záchranka rozdělí kraj na sever a jih. Na operační střediska se totiž vázalo velké množství techniky, bylo třeba nechat zřídit radiofonní síť, získat mnoho povolení, postavit převaděče a spousta dalších věcí, které si člověk dopředu ani neuvědomoval. Bylo

třeba připravit organizační strukturu, zajistit financování, připravit převody majetku, finančních prostředků, zajistit plynulé vyplácení výplat, uzavření smluv se zaměstnanci, dodavateli zdravotnického materiálu, dodavateli různých služeb, nájemní smlouvy a řadu dalších kroků a při tom neporušit žádný zákon nebo předpis.

Jak to tedy trvalo dlouho, než záchranka zahájila svou činnost pod hlavičkou kraje?

V řádech měsíců vznikly v republice krajské organizace záchranné služby a mezi sebou se lišily v podstatě jen počtem dispečinků, zaměstnanců, typem vybavení, vozovým park a navenek vzhledem uniforem a sanitních vozidel. Někde centralizace proběhla definitivně v jednom kroku, někde probíhala postupně. Některé záchranné služby sloučily v jednom kroku ekonomické jednotky, personálie, postupy, zrušily všechna menší operační střediska a sloučením přešly rovnou na jeden dispečink a jednotné řízení veškerých procesů.

V jižních Čechách také?

Tady existoval jeden krajský dispečink v Českých Budějovicích. Tam, kde byly nové dispečinky z posledních let, jsme je zpočátku ponechali a postupně je rušili podle technických, materiálních a organizačních možností. Až poté se tedy všechny oblasti kompletně navázaly na České Budějovice, kde je jedno centrální operační středisko. Stejně jsme postupovali třeba i u účetních jednote. Z toho vzešel nový jednotný systém.

V čem byl ten starý ještě nejednotný a zranitelný?

Někde byl vedoucím lékařem primář, jinde vedla záchranku inženýrka ekonomie, třeba v Krumlově ředitelství vůbec neexistovalo. Jindřichohradecko se dělilo na tři podoblasti, které fungovaly zcela samostatně. V jedné oblasti se střetávala různá okresní vedení.

Zaměstnanci brali různé platy, i když pracovali ve stejných kategoriích, ale pouze v jiném okrese. Záchranáři nosili odlišné uniformy. Polovina kraje chodila v červené, druhá v reflexně červené s modrými prvky, někde i v bílých šatech z nemocnice. Lišilo se přístrojové vybavení i vzhled a úroveň vozidel. Rapidně narůstal počet výjezdů, organizace se zvětšovala a ocitla se na hranici toho uřídit ji finančně na jednotlivých okresech i kvůli nároku na vyšší počet administrativních pracovníků.

A dnes?

Občan tohoto kraje nepozná, jestli pro něj jede táborská nebo prachatická záchranka. Obě se chovají úplně stejně, posádky mají stejné oblečení, stejně postupují a neliší se ani vybavením. Skutečný náběh sjednocení však trval řadu let, protože někde bylo nutno nechat dosloužit přístroje, které byly celkem nové, stejně jako auta a další vybavení. Jinak by vše stálo kraj nepříčetné množství peněz.

Z jakého systému vychází náš systém záchranné služby?

Historicky patříme do střední Evropy a Rakousko-Uhersko nás nikdy v hloubi duše neopustilo. Takže nejvíce se podobáme bezpochyby Rakousku a některým německým zemím. Před rokem 1993, kdy se záchranka osamostatnila, jsme si byli na hony vzdálení. Tenkrát se ale

najelo na velice dobrý, však velmi drahý sofistikovaný systém. V každé sanit s vybavením v plném rozsahu seděl lékař, což už v Rakousku nebo Německu neměli. Na druhou stranu bylo u nás malé plošné pokrytí. Rakušané a Němci využívají dobrovolníky. Vyšli tam ze systému Červeného kříže, který u nás v roce 1953 režim rozmetal na anionty a kationty, takže chyběla návaznost. V pozdních sedmdesátých letech se křísily záchranky tím, že znovu vznikaly z oddělení ARO, takže sloužili nejpovolanější doktoři, kteří ovládali režim záchrany života a vitálních funkcí. Nový systém z poloviny devadesátých let byl ale dlouhodobě neudržitelný. To v té době nikdo netušil. Jak se začala měnit doba a zvyšovalo se množství požadavků na záchrannou službu, nebylo možné mít v každé sanitě doktora. Celá posádka včetně záchranáře a řidiče byli profesionálové, kterých se samozřejmě nedostává. Proto se začal uplatňovat kolem roku 2010 celoplošně tzv. rendez-vous systém. V něm pracuje výjezdová skupina s lékařem v samostatném vozidle. Skupina dle závažnosti zásahu spolupracuje s několika skupinami bez lékaře, které doprovází podle závažnosti případu. Vrátili jsme se oklikou k systému okolních zemí, který využívají Rakušané, Němci, částečně Holanďané, Francouzi nebo Angličané.

Evropu tedy spojuje podobný historický vývoj?

U nás šel vývoj cestou Červeného kříže, vznikly samaritské hlídky a samostatné záchranky ve Vídni stejně jako v Praze. Část odborníků vychovával Červený kříž a část hasiči. V padesátých letech do toho vstoupily nové technologie, zdravotnické prostředky a měnil se i pohled na záchranku, která však v Československu po roce 1953 vymizela až do pozdních sedmdesátých let, kdy se opět objevila při odděleních ARO. Personál sloužil s velkým nasazením, odborností a gustem, takže se podařilo deficit postupně smazat. Pamatuji si, jak mě navštívili v Táboře vojáci americké armády, kteří sloužili záchranku, a divili se, jaké máme vybavení v autech. Přístroje byly shodou okolností americké.

Chybí nám dobrovolnický systém?

Ten zůstal v zemích západní Evropy, kde se vývoj záchranky nepřerušil. Asi bychom neřešili takové personální tlaky a měli bychom lepší plošné pokrytí, ale je to vyváženo vysokou profesní úrovní našich pracovníků.

Odlišujeme se nějak zásadně od jiných zemí?

Byli jsme na všech možných záchrankách po světě. U každé z nich platí stejné postupy, jejichž cílem je zachránit život, stabilizovat vitální funkce, zajistit je a dopravit pacienta v co nejkratší rozumné době na místo, kde ho definitivně ošetří. Všude je základním výrobním prostředkem vozidlo záchranné služby. Seděl sem v takových vozech ve Francii, Spojených státech, Itálii, Rakousku nebo v Izraeli. Zásadně se od sebe nelišily.

Jmenujte nějaké další parametry.

Když jsme slučovali záchrannou službu v Jihočeském kraji, uvažovali jsme, co kromě odbornosti a profesionality má charakterizovat takovou organizaci navenek. Nerad vytvářím a upínám se na

regionální specifika. Záchranář ve Švédsku musí dodržovat stejné postupy jako v Česku, ale oba by měli být pro lidi jasně identifikovatelní a nezaměnitelní s jinou profesí. Proto jsme se u nás nakonec shodli na tom, že opustíme lokální nápady a budeme nosit podobné oděvy, jaké používá Evropa. Proto jsme se sjednotili v uniformě do reflexní červené s modrými prvky. Nejmarkantnější v tomto trendu je však jednotný vzhled sanitních vozidel.

To v něm byly takové rozdíly?

Jednoznačně. Vozidla v každém okrese vypadala jinak, některá byla bílá, někde žlutá, na zástavbě byly červené pruhy, modré pruhy a podobně. Po dlouhých diskusích jsme sáhli po batenburgském systému, který vychází z rozsáhlých studií ve Spojených státech, Austrálii nebo v Anglii. Výzkum vedl ke zjištění, že nejlépe je na silnici vidět auto s reflexní žlutou RAL 1016, k tomu retroreflexní fólie, která nejen odráží paprsky, ale ještě je vyzařuje. Nejdál to dotáhli Angličané. Jejich příklad byl dalším důvodem, proč změnit sanity. Retroreflexní polep s velkými kostkami odlišuje jednotlivé složky integrovaného záchranného systému. Naše jsou zelenožluté. Tento systém se začal používat na konci devadesátých let minulého století zejména v anglicky mluvících zemích. V řadě dalších zemí světa to tehdy vzali jako doporučení. Jihočeská záchranka

byla první v republice, která začala auta polepovat tímhle způsobem. Všichni nadšení nesdíleli. Byli jsme označováni za zelináře nebo distributory zmrzliny. Nejde však jen o zbarvení. Na výstavě sanitních vozů v německé Fuldě nás zaujala s kolegy sanitka, která nevychází z klasické dodávky, ale tzv. skříňová nástavba pro transport je samostatně posazena na podvozek.

Jaké to má výhody?

Je neuvěřitelně prostorná oproti klasické sanitce, ale i neskutečně bezpečná. Prostorový aspekt dává větší pohodlí pacientovi, kterého personál může ošetřit ze všech stran, nikde nevyčuhují přístroje. K vypsání výběrového řízení na tato auta nás přimělo i zajištění větší bezpečnosti, protože do té doby se stalo několik vážných nehod, bohužel skoro smrtelných. Jedna sestřička nese trvalé následky dodnes. Nástavba je z hliníkopěnového sendviče, umí absorbovat kinetickou energii při nárazu a rozložit ji. Jediné takové auto jezdilo na pražském letišti a záchranka ho začala zavádět jako novinku po roce 2005. Nejvýhodnější

nabídku podal český dodavatel, který vozy dal dohromady ve spolupráci s německým výrobcem. Vozidlo je sice v nákupu dražší než dodávka, ale nástavba se dá znovu použít, což šetří náklady při obnově vozového parku. Potěší mě, když jedu například po Německu a uvědomím si, že člověk nepozná, zda potkal sanitku ze Stuttgartu nebo z jižních Čech. Je to někdy i legrační. Když jsem vystoupil v Anglii na letišti a dojel do Oxfordu, stály tam stejné sanitky, jako máme my. Vybavením i vizuálně.

Přineslo sjednocení záchranky i lepší spolupráci se všemi složkami integrovaného záchranného systému?

Vazby mezi těmito složkami byly vždy těsné.

Z výpovědí jiných záchranářů ale vyplývá, že především v začátcích si museli často pomoci bez asistence ostatních složek.

Ano, ale osobní vztahy tam existovaly vždy. Pochopitelně když se policie, hasiči a záchranka stali krajskými zařízeními, je jednodušší vyžádat si vzájemnou pomoc. K tomu přispěla i linka 112, která měla původně sloužit jen pro cizince. Vytvoření jednoho operačního střediska a setření okresních hranic umožnilo, že u případů zasahují posádky, které jsou blíž. Včetně lékařů, kteří běžně přejíždějí přes pomyslné hranice okresů.

A nechybí ta zmiňovaná místní znalost?

Dispečeři vidí pohyb sanitek na mapě, což dříve nebylo. Operátoři vkládají bod přímo ze souřadnic do GPS, která vede posádku přímo na místo. Může se stát, že posádka chvíli bloudí, když přijede do nové zástavby, kde ještě chybějí názvy ulic a čísla popisná. Zvlášť když volající nedokáže vysvětlit, kde se přesně nachází. Lidé se na nás občas zlobí, že je nemůžeme najít někde uprostřed lesa, ale to by sami museli mít GPS. Máme několik vrstev map, to znamená železniční, turistické nebo letních táborů, ale nemůžeme se někdy orientovat úplně dokonale. I přes moderní technologie máme někdy problémy. Jsou však méně časté, protože systém se neustále zdokonaluje.

Dříve se problémy s orientací díky místní znalosti nevyskytovaly?

Pamatuji si dobu, kdy paní s blokem u telefonu řekla: „Tak pojedete, je to nějaká Lhota číslo 5 a najděte si to." To bylo třeba v noci. Bloudili jsme po vesnici tak dlouho, než jsme místo našli. K malým obcím a samotám neexistovaly mapy jako u měst, které jsme vozili v autě a visely v garáži. Také nebylo tolik výjezdů. Zhruba pětina nebo desetina v porovnání s dneškem. Dříve měla dispečerka čas povídat si s lidmi a třeba někomu zavolat o radu. V této době, kdy vyjíždí sanita každou minutu, bychom si s místní znalostí nevystačili.

Technika záchrance pomáhá. Nevytváří ale na ni zároveň tlak, protože personál je sledovaný na každém kroku?

Samozřejmě jsme sledovaní nejen sami sebou, ale pokud si někdo stěžuje, jsme schopni detailně rozfázovat a popsat celý výjezd. Technika pomáhá i v komunikaci například s popáleninovými nebo iktovými centry, umíme přenášet údaje

po vyšetření pacienta na dálku.

Vidíte v moderní technologii i nějaká rizika?

Čím modernější technika, tím více se na ni spoléhá. Vidím to všude. Zvlášť ti, kteří nově nastupují, neznají starou medicínu, kdy jsme měli po ruce jen tonometr, fonendoskop a pár základních věcí. Technika může překážet většímu vcítění se do stavu pacienta, což je jedno z rizik, ale v každém případě je převážně ku pomoci.

Jak rychle vlastně musíte být u pacienta?

V této souvislosti je přelomový rok 2011 a zákon zákon č. 374/2011 Sb., který jednoznačně definuje, co je záchranná služba. To například znamená, proč je zřízena, kdo je zřizovatelem, jakou má organizaci, jak je napojena na složky integrovaného systému, řeší mimo jiné vybavení, vzhled vozidel i dojezdové časy, které vycházejí z plánu plošného pokrytí. Zjednodušeně řečeno, základny musí být od každé obce umístěny tak, aby dojezdové vzdálenosti umožňovaly zásah posádky nejdéle do dvaceti minut. Systém tím zohledňuje periferní části republiky, aby tam měli lidé stejné právo na záchrannou službu jako všichni ostatní. Tedy nárok na záchranku do dvaceti minut. Plán plošného pokrytí navíc umožňuje zřizovatelům předpovídat, jaké náklady bude záchranka mít. Plán slouží tedy i jako organizační a stabilizační nástroj financí. Má být dokončený se všemi změnami do konce roku 2015, ale základen už mnoho nepřibude. Jihočeská záchranka přijala od roku 2005 téměř 150 zaměstnanců. Před deseti lety jich bylo čtyři sta. Poměrově lékařů sice ubývá, ale záchranáři jsou dnes většinou lidé specializovaní na urgentní medicínu a často s vysokoškolským vzděláním, minimálně s vyšší odbornou školou. Máme za sebou nejen kvantitativní ale i kvalitativní posun. K tomu jsme sjednotili i systém krizového řízení. V kraji existují čtyři centra pro řešení mimořádných událostí, k nimž tedy mohou přijet až čtyři vozidla vybavená obrovským množstvím materiálu i stany. Takže na místě neštěstí může vzniknout téměř menší nemocnice. Zvláštní složkou je ještě záchranná letecká služba. Nemá nijak lepší vybavení než pozemní záchranka, ale pacienty velmi rychle a šetrně dopraví i na značně vzdálené specializované pracoviště.

Jak jste dále připraveni na hromadná neštěstí?

Řešení mimořádných událostí je samozřejmě součástí naší činnosti, takže se této oblasti věnujeme velice poctivě. Připraveni musíme být jak po stránce

materiální a technické, tak po stránce vlastní připravenosti, znalostí a dovedností, abychom při hromadném postižení osob byli schopni jednat účelně,

smysluplně a rychle. Každá taková událost je nahodilý, zcela originální stav, doprovázený chaosem, strachem z neznámého a ohrožení života.
V obrovském stresu jsou jak postižení, tak zasahující. Zasahující jednotky pak musí do této situace vnést řád, systém a účelné jednání vedoucí k záchraně života, zdraví i majetku co největšího počtu postižených.

Absolvujete tedy i speciální cvičení?

Řešení a připravenost na řešení mimořádných událostí se bez nácviků neobejde, protože se jedná o ojedinělé, zcela

odlišné události vyžadující nesmírné soustředění, souhru mnoha týmů, které spolu běžně nepracují, a řadu dalších nepříznivých okolností. Z tohoto důvodu jsou pravidelně pořádána cvičení, která modelují ty nejpředvídatelnější typy mimořádných událostí, jako jsou nehody autobusů, vlaků, lodí, letadel, lyžařských lanovek nebo průmyslových havárií a taky hromadných nehod na rychlostních silnicích. Tato cvičení umožňují vyzkoušet a zažít předepsané postupy, procvičit postupy, které se liší od běžné praxe, a naučit se součinnosti s ostatními záchrannými sbory a jednotkami integrovaného záchranného systému, především s hasičským záchranným sborem. Zvláštní kapitolou jsou cvičení leteckých záchranářů, kteří se připravují pro práci s lanovými technikami v podvěsu pod vrtulníkem a podobně.
Součinnostní cvičení jsou pořádána každoročně jak na krajské, tak na místní úrovni, pravidelně provádíme i nácviky s kolegy z Dolního Rakouska, abychom se poznali osobně a věděli, jaké postupy a techniku používají, a nebáli se např. jazykové bariery. Vlastní opakovaná cvičení s ostatními složkami absolvuje i tým pro řešení vysoce nebezpečných nákaz. V rámci těchto cvičení bych jmenoval nácvik řešení železničního neštěstí

u Strakonic, nehody autobusu u Veselí nad Lužnicí, v Českých Velenicích, nehodu letadla u Hluboké nad Vltavou, v rakouském Gmündu, nehodu parníku na přehradě v Hněvkovicích a další a další. Letečtí záchranáři organizují pravidelně celostátní cvičení složek IZS na lomech Amerika, dojíždějí cvičit s rakouskými kolegy do předhůří Alp nebo pořádají již více než deset let i pro ostatní složky cvičení Černá věž v Českých Budějovicích.

Účastníte se některých soutěží?

Posádky ZZS JčK se pravidelně účastní

i celostátních akcí a soutěží. Největší obsazení máme na Mezinárodní soutěži posádek Zdravotnických záchranných služeb Rallye Rejvíz, která se koná od roku 1997 v Jeseníkách. I přes adrenalinový název jde o soutěž posádek ve znalostech a dovednostech v kombinaci s nácviky postupu při mimořádné události, kardiopulmonální resuscitaci nebo nových postupů v urgentní medicíně. Této soutěže se každoročně účastní desítky posádek z celého světa: z USA, Kanady, Japonska, Nizozemí, Turecka, Chorvatska, Slovinska, Polska, Slovenska a dalších zemí. Jihočeši jsou účastníky této soutěže od prvního ročníku a soutěže se účastní pravidelně několik posádek s lékařem i bez lékaře, pracovníci operačního střediska, psychosociální interventi, letečtí záchranáři a řada z nás jako rozhodčí, technický personál nebo řidiči pro zahraniční posádky.

Šlo vám někdy ve službě o život?

O život jde každému člověku dnes a denně, ale samozřejmě náš způsob práce generuje řadu situací, kdy se jistě nejeden z nás zhluboka nadechl a zavřel oči. Je třeba si uvědomit, že se pohybujeme poměrně rychle ve stále houstnoucím a chaotičtějším silničním provozu, kde ne každý je schopen rychle reagovat na sanitní vozidlo, často jej nevidí, neslyší, nepočítá s ním a kolizní situace je pak nasnadě. Řada kolegů již utrpěla při nehodě na silnici zranění, bohužel i smrtelná nebo s následky na celý život. Také samozřejmě pracujeme i ve velice složitých podmínkách, které právě vygenerovaly náš zásah – tma, mlha, úrazy ve výškách, na silnici, na železnici, tonutí v řekách, jezerech a podobně, takže riziko ohrožení zdraví samozřejmě stoupá, ale snažíme se jej eliminovat jak technickými opatřeními, tak pečlivými nácviky, postupy a vnitřními předpisy. Pokud byste se ptal přímo mě, asi nejblíže ohrožení života jsem byl při nehodě vrtulníku v roce 2010, která se nám přihodila v zimě při zásahu na Vysočině a skončila totální devastací vrtulníku, přičemž celá posádka zůstala naštěstí bez jediného škrábnutí, pominu-li dvousetmetrový pochod ve sněhu do pasu a naboso.

Jihočeská záchranka existuje deset let. K jaké reflexi vás to vede?

Můžeme zhodnotit, zda jsme ji sjednotili smysluplně a úspěšně, nebo kde jsme udělali chyby. Zároveň musíme pohlédnout do historie na práci svých kolegů. Z čeho současná záchranka vzešla, ať už jsou to faktické i radostné či vtipné vzpomínky. Nikdo nesloučí záchranku lousknutím prstů. Tomu musí předcházet historický vývoj vystavěný na práci bývalých i současných zaměstnanců záchranky. Změnily se však demografické, geografické i politické podmínky a služba se tomu musí přizpůsobit. Teď jsme srovnali krok s Evropou, musíme vědět, co chceme dál, ale považoval bych při bilancování za hloupé zapomenout, co bylo před dvaceti, klidně i třiceti nebo padesáti lety.

Historie zdravotnické záchranné služby v Jihočeském kraji

České Budějovice
Tábor
Písek
Strakonice
Prachatice
Jindřichův Hradec
Třeboň
Dačice
Český Krumlov

České Budějovice

Jen několik desítek metrů dělí dnešní sídlo Záchranné zdravotnické služby Jihočeského kraje od nemocničního areálu, z něhož dříve vyjížděly posádky vozů za záchranou lidských životů. Porovnání historie se současností vypovídá o podstatných rozdílech na záchrance. Organizace se osamostatnila, spolupracuje se svými pobočkami v celém kraji, disponuje moderním vybavením a vlastním zázemím. Celé to kontrastuje s daleko provizornějšími podmínkami původního stanoviště, které se nacházelo ve stejné ulici Boženy Němcové, ale na její druhé straně. Ještě dodnes slouží ti, kteří si obnovení činnosti záchranky pamatují od začátku.

Služba patřila pod nemocnici, ale nebyla pro ni prioritou. Zdravotnický personál držel směny ve sklepě pod chirurgií.

U záchranné služby sloužili lékaři z krčního, interního, kožního nebo zubního oddělení, a dokonce i patolog, který předtím pracoval na anesteziologii. Mezi nimi byl i anesteziolog MUDr. Jan Tuček, ten později záchranku vedl a podílel se na její proměně.

Ze sukní do kalhot

Ta spočívala i ve zdánlivých drobnostech, jakými byl oblek členů týmu. Sestřičky nosily uniformy a krátké sukně, v nichž se obtížně ohýbaly k pacientům. Lékaři si oblékali bílé pláště. Oděv byl však nepraktický. Změnu pro všechny znamenala červená bunda a kalhoty.

Sametová revoluce – demonstrace na náměstí v Č. Budějovicích, Škoda 1203 a MUDr. Ivan Fanta /listopad 1989/

MUDr. Jan Tuček, ředitel ÚSZS ČB /začátek 90. let/

„Abych nové oblečení zařídil, potřeboval jsem mnoho razítek, včetně toho na ROH," vzpomíná MUDr. Tuček.

Tehdy neexistovala ani užší spolupráce s hasiči nebo policií. „Chybělo nám i spojení mezi sebou. První vysílačky jsme si půjčili z okresního ústavu národního zdraví," doplňuje MUDr. Tuček zlomek z toho, co bylo nutné zařídit.

Olga Svobodová, Hana Vydrová a vrchní sestra Jitka Knotková /začátek 90. let/

Jen rok po něm se v polovině sedmdesátých let minulého století přidal k záchrance anesteziolog Lumír Mraček a Jiří Zoubek. Velký podíl na vybudování ZZS měla i vrchní sestra Jitka Knotková.

Pamětníci si vybavují atmosféru sklepních prostor, kde čekali na výjezd a bylo tam i umístěno operační středisko (dispečink), když došlo k oddělení ZZS od nemocniční dopravy. „Říkali jsme tomu kutloch, kde lezli švábi, ale měl svoje kouzlo. Odpoledne jsem tam přešel z anestezie a do rána čekal na povel k výjezdům. Jako nezkušení elévové jsme se celou cestu báli a potili, protože nebylo jisté, co nás na místě čeká. Nebo jsme se jednoduše chtěli bát. To byl ten adrenalin, který o sobě dal vědět už ve chvíli, kdy se člověk ocitl v suterénu nemocnice," vzpomíná MUDr. Mraček.

Baroni mezi řidiči

Posádku po telefonu instruoval pan Mrázek. „Legendární postava záchranky, ale i celého špitálního telefonování. Budějovický rodák, který ve městě všechny znal, dokázal specifickým způsobem zjistit, k jakému případu jedeme a kam přesně," přibližuje MUDr. Mraček talent tehdejšího dispečera, i když jeho první slova s volajícím občas připomínal spíše přátelský hovor.

„Ahoj, Karle. Jak se má máma? Tak já ti tam někoho pošlu," snaží se dále nastínit MUDr. Mraček styl komunikace svého bývalého kolegy a vzpomíná

Sanitka Rover, vrchní sestra Jitka Knotková, Hana Vydrová, Olga Svobodová, Jiří Vaněček /začátek 90. let/

i na další. „Za volant záchranky usedali baroni mezi řidiči, kteří si brali doktory a sestřičky velkomožně do svého vozu. Jednou z výrazných postav byl pan Svoboda, staromilný elegán, vždy s vyžehlenými puky u kalhot," pokračuje ve vyprávění.

Mezi řidiče, kteří vynikali rychlou jízdou, patřil Pavel Weis. Ten totiž za volantem zužitkoval své zkušenosti z rallye.

„Neboj, mám rychlou reakci, člově-

če," krotil řidič obavy doktora, když se na sedadle spolujezdce bál o své zdraví.

Jízdu, kdy ručička tachometru překračovala na svou dobu nezvyklé rychlosti, zažívaly posádky od roku 1976. Tehdy získaly záchranky v jižních Čechách vozy značky Range Rover. „Pražáci málem vypadli z okna, když je poprvé viděli," vzpomíná si na reakci MUDr. Tuček.

Škoda 1203, Zuzana Tesaříková a Jan Vávra /1999/

Předtím převládaly ve vozových parcích záchranek Škody 1203 a jejich předchůdci, takzvané dvanáctsetdvojky.

„Bylo to jednoduché auto, na kterém jsme si dokázali hodně věcí udělat sami. Třeba ze dvou motorů jeden nový. Náhradních dílů bylo málo," vzpomíná Jiří Vaněček z Českých Budějovic, současný vedoucí vozového parku.

Jeho součástí byly dříve i dvě avie. Jedna svážela nedonošence z celého kraje, druhá sloužila pro dálkové převozy. Například do Pelhřimova, kde je nemocnice na kopci. „Pamatuji si, jak jsem se tam jednou v zimě hrabal ve tři ráno. Sestřička musela ven na stupačky, držela se za kliku a snažila se houpat s avií, protože jsme se nemohli na dětské oddělení dostat," popisuje peripetii Vaněček.

Řidiči museli pamatovat i na to, aby si před noční směnou ohlídali stav paliva v nádrži. Třeba na trase z Pelhřimova měli čerpací stanice v noci zavřeno.

Kanystr s sebou

Dramatické chvíle nastávaly často. Především u dvanáctsettrojek kvůli technickým problémům.

„Zažil jsem případ s utopeným dítětem, kdy nám nešel natočit motor. Nikdy jsme v létě nevěděli, jestli ho máme nechat běžet. Vozili jsme s sebou kanystr s vodou a polévali s ní čerpadlo, aby se chladilo. Jednoho mého kolegu dokonce roztahoval fekální vůz," přidává další vzpomínku Vaněček.

František Jankovský /začátek 90. let/

Nedostatky ale trpěl i Range Rover. „Všechno se na něm například udávalo ve whitworthech, takže se těžko hledaly české klíče a šrouby, aby pasovaly. Ani doktoři uvnitř vozu toho nemohli příliš za jízdy udělat. Ale musím uznat, že když jsme rover dostali, byla to tady bomba. Osmiválec motor, tři a půl litr obsah, to auto jelo nádherně," dodává emotivně Vaněček.

Moby Dick na zakázku

Dnes se dají vozy zdravotnické záchranné služby přirovnat k pojízdným nemocnicím.

„Technika doznala obrovských změn. My jsme vozili bílý kufr z umělé hmoty. Přezdívalo se mu Moby Dick. Dělali

Jiří Hovorka, Martin Rajnoha, Jana Linhartová, Lenka Dosková, Jana Maternová, Petra Kočvara, MUDr. Martin Hudeček, MUDr. Lumír Mraček /1996/

nám ho na zakázku v DUP Pelhřimov. Navrhovali jsme do něj poutka a úchyty na věci, které se dnes vidí v muzeu. Vždyť když jsme uspávali v krajské nemocnici, věčně nebyl k dispozici monitor na pacienta, protože existoval jeden na osm sálů," připomíná si MUDr. Mraček zážitky z praxe anesteziologa, ale k tomu dodává, že na provizorní podmínky dokázali vytvořit silné pouto mezi lidmi.

Nástrahy poslední doby

Změnu do života záchranky vnesly nové technologie. Radost ze zachráněných životů a schopnost vypořádat se s případy, kterým se nedalo pomoci, však zůstávají základními rysy pro všechny.

Zásah u dopravní nehody /začátek 90. let/

Traumatizujících zážitků ale mají za sebou hodně. Všichni se shodují, že nejotřesnějšími případy, s nimiž se musejí vyrovnávat, zůstávají nehody dětí.

„Jedna z nich z mé paměti nikdy nevymizí," naráží Mraček na havárii, při níž zahynuly posádky dvou aut u Dynína.

„Stala se blízko vodárny, takové té páky socialismu, kde severní kopeček namrzá, i když jinde sníh roztaje. Střetla se tam česká rodina s německou posádkou. Na místě bylo pět mrtvých, z toho dvě holčičky a syn německého řidiče," popisuje MUDr. Mraček.

I když doba se podle něj mění a s ní i lidé v náhledu na medicínu. Po roce 1989 ho na tento jev upozorňoval kolega, který dělá stejnou práci v zahraničí. „Počkej, za chvíli budou přibývat stížnosti. Lidi se na vás budou hojit se svými problémy," cituje MUDr. Mraček svého známého.

Jiří Vaněček /začátek 90. let/

Přitom lidé si dnes volají záchranku i kvůli banálním problémům. Výjezdů přibylo také z důvodu zrušení pohotovostí obvodních lékařů, záchranka řeší i bezdomovce. Navíc proplést se provo-

František Jankovský /začátek 90. let/

zem je daleko obtížnější než dřív. Řidič s modrým světlem a zapnutou sirénou však může ostatní v provozu jen omezit, ne ohrozit.

Takže teoreticky musí zastavit i na červenou, pokud by měl příliš riskovat při vjezdu do křižovatky. Mnohé tedy záleží na ohleduplnosti okolí.

„Teď se standardně stává, že téměř v jeden okamžik zasahuje tolik záchranek, kolik jich dříve vyjelo za celou směnu," poukazuje na rozdíly Vaněček.

První na řadě je telefon

Stres působí na každého aktéra zásahu. Všechny jeho aspekty se však koncentrují na dispečinku, odkud dispečerky řídí rychlou pomoc na území celého kraje. Mezi nimi je na záchrance služebně nejstarší Hana Vydrová.

Dispečink ÚSZS ČB /2009/

„Oproti Mrázkovi máme výhodu, že díky navigaci vidíme i detaily trasy a můžeme řidiče správně navést," srovnává Vydrová, která začínala v nemocnici na anestezii, jezdila jako sestra na záchrance, nastoupila i do týmu letecké záchranné služby a po otevření soukromého oboru zdravotnické školy v Českých Budějovicích pracovala i jako pedagožka.

Posledních šest let se věnuje dispečin-

Hana Vydrová /začátek 90. let/

ku, kde zásadně záleží i na spolupráci s volajícím.

„Někteří jsou naprosto fantastičtí," zmiňuje dispečerka a jmenuje několik vzorových příkladů.

Někdy ale dostává dispečink zmatené informace, slyší do telefonu urážky, nebo se snaží přimět k lepší komunikaci opilce, aby dokázal zajistit rychlou pomoc, v níž jde o vteřiny.

Hana Vydrová na dispečinku těží ze své dlouholeté praxe, některé zážitky

Stavba budovy ÚSZS ČB /1999/

jsou hodně staré a šokující.

K nejhorším řadí dispečerka výjezd v do areálu továrny, kde v rozlehlé hale spadla na jednoho zaměstnance těžká traverza a zmáčkla ho tak, že mu koukaly nohy za hlavou. Muž křičel, aby ho zabili. „Bylo to hrozné. Pánovi umřela půl roku předtím manželka a staral se o tři děti. Člověka kolikrát zasáhne i celý příběh, který se k poslední tragédii váže. Musí mít ale stále na paměti své poslání – a tím je zachraňovat životy," dodává Vydrová, která je vděčná osudu za to, že jí dopřál sloužit u záchranné služby celý svůj profesní život.

Z historie ZZS České Budějovice do roku 2005

1923 Okolo tohoto roku se datuje forma podoby Zdravotnické záchranné služby, která se považuje za předchůdce dnešní služby.

1924 V tomto roce koupila obec za 122.000,- Kč první sanitní automobil značky Laurin-Klement.
Pozdější Záchranná stanice města Českých Budějovic byla nejprve vázána na místní hasičský sbor, který ji dodával vybavení. Původní sídlo měla v zadním traktu radnice s výjezdem do České ulice v bývalé stanici koněspřežky. Zřízenci nosili pásky i na levých rukávech, kde měli písmena ZSM, což znamenalo Záchranná stanice městská. Lékař však nebyl stálým členem záchranné stanice, ale příslušná diecéze ho poskytovala tam, kde sloužil. Tento model fungoval ve městě až do 2. světové války. Celkový počet členů Záchranné stanice byl osm.

Do konce 2. Světové války vydržela i auta značky Laurin – Klement, která však nejdříve jezdila na ráfových kolech, než se na automobilovém trhu objevily první pneumatiky. Bylo tedy na místě jít s dobou a kola přezout, což se tehdy dalo nejblíže v Praze. V ústním podání existují vzpomínky na to, že skupině, která se do Prahy za úkolem vypravila, trvala cesta tři dny. Při návratu ji totiž zdržela návštěva hospody v Bystřici u Benešova. Vozy plnily své poslání i při bombardování Českých Budějovic a pojí se s nimi i první nehoda řidiče ve službách záchranky. Ten dostal smyk u Modrého mostu a spadl do Malše. Po vytažení však pokračoval dál v cestě.
Dodnes existují korespondence, které dokumentují objednávky magistrátu na vozy pro záchranou stanici. Pobídku dostaly i americké firmy. Automobilky nabízely, že splní zakázku do dvou až třech týdnů. Specifikem objednávkových listů byl například požadavek na nosítka, ale i třeba plivátko.

Za 2. světové války byl ve městě zřízen lazaret a Záchranná stanice se podílela na řešení zdravotních problémů. Německá armáda, která zde sídlila, měla však svoji „svozovou“ jednotku pro své složky. Po bombardování na konci války jí byl zkonfiskován majetek a materiál, který po ní zůstal (zejména obvazový), byl využíván Záchrannou stanicí ještě dlouho po válce.
Po 2. světové válce se ujal řízení Záchranné stanice magistrát města s tím, že pokračoval v modelu práce z 1. republiky.

1948 Dochází ke změně v dopravě pacientů. Tuto službu přebírá Československý červený kříž. Oficiální název byl Zdravotnická dopravní služba. Nejprve se na výjezdech účastnili pouze řidiči, což nebyli žádní specialisté, a posléze se jejími členy stávali dobrovolní zdravotníci s výcvikem, kteří zároveň byli členy Československého červeného kříže. Pokud bylo potřeba lékaře, dojelo se pro něj na příslušný obvod nebo do nemocnice. Na místě se pacient neléčil, jak tomu je dnes, ale rychle se naložil a vezl do nemocnice.

1952 Transformuje se socialistické zdravotnictví do ústavů národního zdraví (OÚNZ, KÚNZ). Červený kříž je v této době nucen vydat veškerá sanitní vozidla a tím ztrácí Zdravotnickou dopravní službu. Zároveň zanikají tzv. Stanice Červeného kříže a s tím poskytování první pomoci na vesnicích.

V Českobudějovickém KÚNZ se začala koncipovat dopravní služba, která převzala úkoly do té doby stávající Zdravotnické dopravní služby. V této době se již začíná mluvit o Záchranné službě. Byli vyčleněni řidiči, kteří kromě toho, že jezdili dopravní službu pro nemocnici, jezdili také pro Záchrannou službu. Když byl ohlášen výjezd pro Záchrannou službu, vzali „svá“ připravená vozidla a dojeli na chirurgickou ambulanci, kde se k nim připojil vyčleněný lékař. Jednalo se vlastně o lékaře z oddělení chirurgie, ortopedie, traumatologie a urologie, protože tato oddělení měla jednu příjmovou ambulanci. Obvykle vyjížděl nejmladší lékař nebo stážista.

1957 Byli vypisováni lékaři ze všech oddělení KÚNZ na tzv. „lítačku“, jak se Záchranné službě říkalo. Tito lékaři drželi po celý den a noc pohotovost k výjezdu se sanitním vozem vybaveným přenosným lékovým kufrem a potřebnými pomůckami. Vykonávali takovou práci, aby ji mohli kdykoli přerušit, když bylo třeba vyjet na zásah. Postupně byli vyčleňováni lékaři specialisté jen pro zásahy na Záchranné službě. Pod vedením primáře MUDr. Bárty, který vedl Anesteziologicko-resuscitační oddělení, to byli MUDr. Tuček z oddělení chirurgie a MUDr. Gruber z oddělení traumatologie.

1978 Osamostatnilo se oddělení ARO od chirurgických oborů. Pro Záchrannou službu začali přes den jezdit výhradně lékaři anesteziologové. V dalších hodinách to byli lékaři z různých oddělení. Existovaly dvě výjezdové skupiny, dva obyčejné sanitní vozy, lékový kufr a zpočátku dokonce chyběla sestra.

1983 Záchranná služba má vlastního a zároveň vedoucího lékaře MUDr. Jana Tučka.

1985 Záchranná služba se koncipuje jako samostatné oddělení. Primářem se stal MUDr. Jan Tuček, který byl současně jmenován krajským lékařem pověřeným řízením záchranné služby v rámci kraje. Na poloviční pracovní úvazek zde sloužili jako lékaři MUDr. Mraček a MUDr. Zoubek. Řidiči stále náleželi pod dopravní službu KÚNZ, ale se zaměřením na Záchrannou službu, a sestry patřily k chirurgické ambulanci. Bylo vybudováno oddělení RZP – rychlé zdravotnické pomoci, které se skládalo z odpovědného lékaře a sestry v jednom voze a druhé výjezdové skupiny, v níž vyjížděli lékaři z chirurgického oddělení jako tzv. druhý zálohový vůz a dále speciální vůz pro převoz nedonošenců.

1993 Byla zřízena vlastní organizace a to Stanice záchranné služby KÚNZ – NsP. Tomu v roce 1991 předcházelo zahájení činnosti Letecké záchranné služby na vojenském letišti v Plané u ČB. Tímto je vlastně zahájeno novodobé budování Záchranné služby do dnešní podoby. Dle vyhlášky 434/92 Sb. přechází Územní středisko záchranné služby pod zřizovací pravomoc MZ ČR a je jím přímo financováno.

2003 ÚSZS měla pět výjezdových stanovišť - dvě v Českých Budějovicích, od 1.1.1993 jedno v Týně nad Vltavou, od 1.11.1997 další v Trhových Svinech a speciální stanoviště v Temelíně. Provozuje Lékařskou službu první pomoci, Akutní detoxikační centrum a Protialkoholní záchytnou stanici. ÚSZS České Budějovice s ostatními středisky záchranné služby v kraji pod zřizovatelskou pravomoc Jihočeského kraje.

2005 ÚSZS se sloučilo s ostatními ZZS do celokrajské organizace ZZS JčK.

1 Vrchní sestra J. Knotková a O. Svobodová /začátek 90. let/
2 MUDr. Lázníček a Range Rover - Týn nad Vltavou /1992/
3 Předávání nového sanitního vozu v Týně nad Vltavou, MUDr. J. Tuček a zástupci města Týn n. Vltavou a Jčk
4 ZZS Týn nad Vltavou – řidiči J. Růžička, M. Brož, V. Vornay, P. Vrchota a nová sanita VW T4 /2006/
5 Zásah u dopravní nehody, J. Maternová, D. Pokorný, MUDr. L. Mraček /1999/
6 Vozový park ÚSZS ČB /1998/
7 Sanitky Citroen I. a II. ZZS ČB, motokrosové závody v Jiníně, D. Pokorný, J. Hambergerová, T. Suchý /1998/
8 Předávání pacienta na letišti v Plané u ČB, B. Suchý /1995/

1 Předávání pacienta mezi Týnem nad Vltavou a Č. Budějovicemi, Jaroslav Růžička, Petra Kocmoudová, Zdeněk Marek
2 Lukáš Vyhlídal /1998/
3 Dopravní nehoda /začátek 90. let/
4 Sanitka Citroen, Petr Kočvara /1997/
5 Range Rover, Týn nad Vltavou /1992/
6 Milan Chaloupek /1999/
7 Předávání pacienta posádce LZS, MUDr. Aleš Vlček, pilot Miloš Markes,

1 Cvičení „Černá věž“, Petra Kocmoudová + příslušníci zásahové policie ČR /2000/
2 První sanitní vozidlo typu VW Transporter na ÚSZS ČB, Milan Chaloupek, František Jankovský, Pavel Komárek, Zdeněk Marek, Václav Kochta /1995/
3 Zleva: student xx, Zdeněk Marek, Radka Krygarová, Tomáš Vrchota, Lukáš Vyhlídal, Václav Urban /1995/
4 Zásah LZS u dopravní nehody, MUDr. Marek Slabý, Jan Vávra /2006/
5 Předání nových sanitek veoducím OSVZ Mgr. Petrem Studenovským /2015/
6 Cvičení „Černá věž“, Zdeněk a Mareček Kafka /2008/
7 Jana Pokorná /2014/

ZÁCHRANNÁ SLUŽBA
AMBULANCE
2C4 5724
HASIČI
HASIČI
HASIČI

Tábor

Rozjezd Rychlé zdravotnické pomoci v Táboře symbolizuje auto značky Range Rover. K jeho přesunutí z Českých Budějovic došlo po nehodě, která se stala přímo před výjezdem z nemocnice. Poté následovaly zhruba dvouleté opravy, aby se vůz od začátku léta 1978 pustil za záchranou lidských životů v Táboře a jeho okolí.

Záchranka fungovala pod oddělením ARO s primářem MUDr. Luďkem Zikmundem, kde pracoval i MUDr. Karel Šmejkal.

„Bylo málo personálu, proto se služby různě střídaly. Většinou připadly nejmladšímu doktorovi a jedné sestře ze stejného oddělení. Ať už to byla gynekologie, interna nebo chirurgie," popisuje MUDr. Šmejkal, který na záchrance působil ještě do podzimu 2014 a také ji nějaký čas vedl.

Moc dobře si vybavuje pohled do téměř prázdného rovera bez vybavení, když dorazil do Tábora. „Nebylo v něm vůbec nic. Jen taková lavice, žádné lehátko ani skříňky. To všechno jsme si museli nechat udělat. A ještě jednu židli, aby mohli sedět doktor se sestrou vedle pacienta," vzpomíná MUDr. Šmejkal.

Rychleji než prezident

Mezi prvními usedl za volant rovera Jaroslav Havelka. K autu se váže řada příhod, na nichž se dá ilustrovat atmosféra života na záchrance, což ovlivňovaly i společenské události. Například otevření hotelu Palcát, kterého se účastnil

Jarda Havelka a Rover /1976/

Range Rover /1974/

československý prezident Gustáv Husák.

Když se komunistický státník vracel zpátky do Prahy, musel tam i táborský rover kvůli převozu dvou dětí.

ARO Tábor /80. léta/

„U Mirošovic jsme konvoj dojeli. Jenže zabíral moc místa, takže jsme ho předjeli po trávníku. Druhý den už jsme za to stáli na koberečku u táborského tajemníka OVKSČ," usmívá se Havelka.

Posádka se zpovídala na výboru vícekrát. Třeba když řidič projel s roverem motokrosovou trať v táborských Struhách.

„V Budějovicích kolegové tvrdili, že vyjedou na sjezdovku. Neváhali jsme a pod špitálem projeli trať, co se na ní pořádalo mistrovství světa v motokrosu. Jen andělské schody jsme vynechali, abychom na spodku něco neutrhli," vybavuje si kousek Havelka.

Předvolávání k tajemníkovi skončilo poté, co i pro něj musela záchranka.

„Vracel se odněkud z Ruska ve vlaku plném papalášů. Chudák se nějak víc unavil. Muselo se pro něj jet a já jsem

Renault Master - táborská nemocnice /1990/

shodou okolností sloužil," připomíná historku Havelka.

Technické parametry umožňovaly roveru nebývalé manévry. Například když nákladní souprava táhla jeřáb přes Písecké rozcestí, zablokovala tím cestu sanitce.

„Strhli jsme to do parku, projeli křovím, skočili, vyjeli u Ráje a byli pryč,"

Jan Cuřín a Zdena Dolejšová /1991/

vzpomíná Havelka, kterému k pozici řidiče záchranky pomohlo, že jezdil rallye. S trabantem dokonce získal dva republikové tituly.

Na silný výkon roveru dokonce doplatili policisté v Praze. S volhou čekali na táborskou záchranku, aby ji doprovodili na Ruzyň. Když u letiště zastavili, vypadl jim motor na silnici.

S roverem ale byly i těžkosti. Jedna z vážnějších situací se stala MUDr. Šmejkalovi s řidičem Bohuslavem Drdou.

„Vezli jsme do Prahy otrávené dítě. Z kopce u Votic jsem si říkal, že Bohouš jede nějak divně," vypráví doktor, na něhož se řidič otáčel se slovy: „Ono to nějak nebrzdí, co budeme dělat?"

Autu vytekly brzdy, řidič ve velké rychlosti ani nemohl řadit motorem, což se podařilo až na horizontu za Olbramovicemi. Přes vysílačku dostali informaci nejdříve kolegové v Příbrami, kam dosáhl signál, poté pomohli

HZS Měšice /1994/

s náhradním autem v Benešově, což zařídil člověk, kterého si posádka stopla.

Pomoc vlastními silami

Záchranka si musela často poradit sama bez pomoci hasičů nebo policie, jak je dneska běžné.

„Takhle třeba kolega Benda zastavoval Elinku, když jsme vyzvedávali zraněného člověka mezi náspy, kudy vedou koleje na Větrovy," přibližuje improvizaci v terénu MUDr. Šmejkal.

Nejhorší byly pro něj výjezdy ke smrtelným nehodám, ještě hůře, když na místě zemřely děti nebo mladí lidé.

„U Drhovic se stala taková bouračka. Kluci jeli škodovkou, řidiči zřejmě spadla cigareta, ohnul se pro ni a srazil se s nákladním autem. Když jsme přijeli na místo, nikde jsem neviděl těla. Ti kluci byli nacpaní v kufru," popisuje smutný zážitek MUDr. Šmejkal.

U jiného případu si pamatuje, jak zachraňoval čtyři děti a otevíraly se pod ním v roveru zadní dveře, na kterých klečel. Raději však vzpomíná na chvíle, kdy se s kolegy nebo i pacienty mohl zasmát.

K tomu byla příležitost, když do Veselí nad Lužnicí jel pro staršího muže, kterého bránil vlastní pes. Zalezl pod postel, ale nakonec ho majitel vyhnal. „Vystartoval ven a běžel tak rychle, že jsme ho dojeli až u Soběslavi," odlehčuje vzpomínky na vážné situace MUDr. Šmejkal.

Renault Master /1998/

Infuze do ruky

I jeho manželka pracovala na ARU a zažila ještě jízdy Škodou 1203 ve službách záchranky.

„Podmínky uvnitř vozu byly původně takové, že se musela držet infuze v ruce. Jednou jsem ji takhle svírala z Tábora až do Budějovic," přidává se.

Prvním autem, které už více odpovídalo potřebám záchranky a odvíjel se od něj další standard, byl od roku 1991 Renault Master. I tyto modely však časem dosloužily. Jeden bývalý táborský

renault nyní rozváží v kladenské nemocnici prádlo, další získal do vlastnictví táborský zelinář.

Z nemocnice k hasičům

Od založení Rychlé zdravotní pomoci v Táboře vedly postupně kroky až k jejímu osamostatnění a přesunu k Hasičskému záchrannému sboru do Měšic v roce 1993. Tehdejší ředitel záchranky MUDr. Lubor Tůma v písemných dokladech poukazoval na rizika, která by mohla nastat, pokud se stěhování příliš uspěchalo.

Zmiňuje například, že k zajištění základní činnosti chyběly čtyři sesterské úvazky, scházel minimálně jeden lékař a obsazení dalších míst bylo nedostatečné.

MUDr. Lubor Tůma a Plk. Ing. Dvořák /Měšice 1994/

„Záchranná služba funguje jen díky nárazníkovému systému, jímž jsou lékaři, sestry a vozy nemocnice. Současný personální stav může při případném onemocnění dvou pracovníků vést ke kolapsu činnosti záchranné služby," vysvětluje mimo jiné MUDr. Tůma a navrhuje harmonogram, jehož dodržení podle něj zajistí bezpečný přesun záchranky do Měšic, kde táborská zdravotnická záchranná služba sídlí i přes významné rozšíření. K tomu došlo po roce 2000 po personální i technické stránce pod vedením jeho následníka MUDr. Marka Slabého a MUDr. Naděždy Dobrovodské.

Po přesunu záchranné služby k hasičům do Měšic je vytvořen vlastní dispečink, který obsluhují brilantně zejména dámy Jana Navrátilová, Jana Chlebcová a Olga Vonešová s Jitkou Vozábalovou a řada sloužících sester. Poslední dvě jmenované opustily dispečink až při jeho zrušení a přechodu operačního řízení do Českých Budějovic. Postupně je doplňován stav sester, záchranářů a řidičů. Z lékařů pracují na trvalý úvazek na ZZS MUDr.Lubor Tůma a MUDr.Milan Kratochvíl, později

Měšice 1994

MUDr.Renata Burianová. Doplňují je lékaři z táborské nemocnice- MUDr. Lubor Hynek, Josef Balík, Jan Hušek, Karel Šmejkal, Josef Nágel, Marek Slabý, Miroslav Pšenička, Ladislav Kuchař, Ladislav Tichý, Zdeněk Brandejs, Eduard Šebek a řada dalších.Na konci roku 1994 vzniká díky výborné spolupráci s HZS výjezdová základna v Soběslavi, vozový park doplňuje další Renault Master, vozy Ford

Transit a postupně dva terénní vozy Nissan Patrol, schopné za nízkého stavu vody přebrodit i Lužnici, což je k velké radosti veškerého osazenstva vyzkoušeno na Soukeníku. Objevují se též první vozy Mercedes Benz Sprinter.V roce

Ivana Bernátová, Jan Šanda /90. léta/

2000 odchází ředitel MUDr.Lubor Tůma a vrchní sestra Zdena Dolejšová. Vedením je pověřena na několik měsíců MUDr.Renata Burianová a od 1.září na základě výběrového řízení MUDr.Marek Slabý, který vede spolu s vrchní sestrou Ing.Romanou Svobodovou ZZS Tábor do roku 2005. V období 2000-2005 dochází k nárůstu počtu posádek, je obměněn vozový park na páteřní typ Mercedes Benz Sprinter v několika typových řadách, doplněný o VW Transporter T4 a nový Nissan Patrol. Lékařský tým je posílen o MUDr. Eduarda Šebka, MUDr. Naďu Dobrovodskou a MUDr. Jána Krajčího. Dochází k přestěhování do významně větších prostor v areálu HZS, kde je

Vozový park /90. léta/

vybudován nový dispečink, v roce 2003 je přebudován areál LSPP u Nemocnice a v budově zdravotního střediska v Mladé Vožici vzniká další základna pro posádku RZP. V roce 2004 jsou zahájeny přípravy na sloučení do krajské organizace.

Z historie ZZS Tábor do roku 2005

V polovině 80. let při oddělení ARO OÚNZ Tábor a pod vedením primáře MUDr. Zikmunda vzniká rychlá zdravotnická pomoc se sanitním vozem Range Rover a Škodou 1203. Tato služba byla provozována pouze v pracovní době a většinou personálem ARO.

V roce 1988 do vozového parku přibyl nový vůz Latvija, který nahradil Škodu 1203.

V roce 1991 dostává Nemocnice s poliklinikou v Táboře pod vedením primáře ARO MUDr. Cheníčka nový vůz Renault Master, který v té době vytvořil standard ve vybavení sanitních vozů v současnosti. Přes den výjezdovou skupinu tvořila posádka zaměstnanců ARO, v ÚPS byla posádka sestavena z lékařů a sester z různých oddělení NsP.

V květnu 1993 vzniká samostatná záchranná služba v prostorách HZS okresu Tábor v Táboře- Měšicích. Organizace byla zřizována Okresním úřadem v Táboře a ředitelem byl MUDr. Tůma. K samostatnému vzniku ZZS dochází delimitací pracovníků z oddělení ARO, vozidel a řidičů DZS NsP Tábor. Od této doby se modernizuje vozový park, sanitní vozidla jsou vybavována novou přístrojovou technikou.

V roce 1995 je zřízeno výjezdové místo v Soběslavi.

V roce 2005 probíhá sloučení s ÚSZS České Budějovice do ZZS JčK.

1 Monika Žatecká a Karel Žatecký /90. léta/
2 Dispečink /90. léta/
3 Nácvik MU - požár hotelu Palcát /1998/
4 MUDr. Renata Burianová, Richard Živnůstka, Katka Dušková /2000/
5 Tábor /90. léta/
6 Rallye Rejvíz 2001 - Klára Zasadilová, Ladislav Dusík, MUDr. Mark Slabý
7 Lenka Hynková na dispečinku /2001/
8 Dopravní nehoda Hlinice u Tábora /2002/

1 Rallye Rejvíz 2003
2 Soutěž veteránů Ražice /2003/
3 Nový mazlík /2003/
4 Vozový park /2003/
5 Nemocnice Tábor /2004/
6 Nehoda Mercedesu v Táboře /2003/
7 MUDr. Milan Kratochvíl - nácvik HN, zimní stadion v Táboře /2003/
8 Rallye Rejvíz 2004 - MUDr. Dobrovodská, Michaela Najmanová, Petr Mareš

1 Jarda Havelka a nosítka Stryket /2004/
2 Rallye Rajvíz 2004 - MUDr.Ján Krajči, Marek Šteker, František Bečka
3 Dopravní nehoda Malšice /2004/
4 Patrol na Radvánovské sjezdovce /2005/
5 Marek Šteker - Dopravní nehoda Zaluží u Tábora /2005/
6 Dopravní nehoda Veselí nad Lužnicí /2008/
7 Opařany /2008/
8 Marek Peterka - nehoda autobusu Planá Nad Lužnicí /2014/

Plocha
155
ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA
JIHOČESKÉHO KRAJE
LANCE

Písek

Když se písecká záchranka ocitala v rané fázi svého vývoje, potýkala se jako v mnoha dalších městech s tím, že ji některý personál vnímal jako přívěšek nemocnice a polikliniky. Projekt vznikal jako politický úkol. Rychlá zdravotnická pomoc vyjížděla pouze od rána do odpoledne.

Až po sedmi letech, v roce 1985, se služba rozprostřela na celých čtyřiadvacet hodin. Zhruba v té době začal intenzivně vnímat poměry v nemocnici MUDr. Vratislav Němeček, který nejdříve nastoupil na ARO.

„Jedna sestra zajišťovala zázemí, aby byl někdo, kdo by dával například dohromady výjezdové karty. Převážně jezdili lékaři hned po atestaci. Po krátké době jsme absolvovali kurz RZP v Českých Budějovicích. Se záchrankou vyjížděli i gynekologové, internisté, prostě kdokoliv z mladých v Písku. Poté nastalo intermezzo, kdy ortopedi chtěli udělat svoji službu, ředitelství souhlasilo, ale jako podmínku jim dalo, že budou k tomu sloužit záchranku," popisuje MUDr. Němeček, jak se personál různě střídal o směny, a zároveň přiznává, že záchranka se v začátcích ocitala na vedlejší koleji práce, kterou chtěli doktoři dělat. „Jako mladí jsme prostě museli," dodává.

Na dvou židlích najednou

V roce 1989 dostal MUDr. Němeček příležitost vést záchranku. „Ještě po několika letech jsem dostal oficiálně smlouvu s polovičním úvazkem na ARO

Skoda 1203, předělaná pro RLP /1995/

Přestavba budovy ZZS Písek, r. 1995

a půl dalšího na RZP. Primář mi řekl, že moje polovina úvazku začíná v okamžiku, kdy se vrátím z operačního sálu. To nemá být kritika pana primáře či jeho výroku, jen ilustrace situace, ve které záchranka byla," vysvětluje MUDr. Němeček.

Renault Master, motokárová dráha Písek – Hradiště, MUDr. Přibán, F.Machůrka

Revoluční, ale pomalé

Kvalitativní skok a zřejmě i celospolečenský pohled na záchranku nastal podle něj už v roce 1989, kdy Písek získal z ministerské zakázky nový vůz Renault Master.

„Na tehdejší dobu měl vynikající vybavení s jednou závažnou chybou. Byl

Dispečerky - J.Košvancová, M.Novotná, M.Volfová, řidič Kučera

prostě slabý a pomalý," konstatuje MUDr. Němeček.

S výkonem renaulta mají zkušenosti i jeho kolegové z jiných měst. „Jeli jsme do kopečka kolem botanické zahrady, houkali, a kolem nás běžel chlap, který byl rychlejší než my," přidává s úsměvem svůj postřeh Marek Slabý, ředitel zdravotnické záchranné služby, který začínal na táborské záchrance.

Pohotová přestavba

Po roce 1989 odstartovala série změn ve zdravotnictví i v oblasti záchranné služby. Jejím prvním vrcholem bylo, že se v roce 1995 osamostatnila.

Delimitací ZZS a DZS vznikla organizace s názvem Záchranná a dopravní zdravotnická služba, jejímž zřizovatelem byl okresní úřad. Prakticky se v ní spojily čtyři subjekty.

„Nikdo s tím neměl zkušenosti a za

Výjezdové stanoviště ZZS Písek

Heliport Písek, MUDr Kott, MUDr.Zbořil, r. 1997

dva tři měsíce nato začala rekonstrukce budovy záchranky. Krátce po vzniku organizace přišel projektant s otázkou, jak to chceme. Dovolím si tvrdit, že se sice za dvacet let udělala řada změn třeba kvůli nárůstu počtu výjezdových skupin a zavedení RV systému, ale základ byl položen správně," hodnotí MUDr. Němeček, který přiznává, že

Milevsko náměstí, předvedení nového vozu starostovi města /1998/

záchranka je pro něj čtvrté dítě.

Zároveň si však uvědomuje, že medicíně obecně škodí, když se na jedné straně přehnaně glorifikuje a na druhé ji občas provází bezmezné očekávání. „Někdy adrenalin pochopitelně doslova teče. Pro pacienta jde většinou o mimořádnou situaci, ale pro nás je řada případů rutina. Už při jízdě na místo mám v hlavě nějaký algoritmus, který nejspíš dodržím. Musíme umět pokaždé reagovat na specifickou situaci, ale základ zůstává. Podstatné je mít ke každému pacientovi etický přístup, být profesionální a zároveň maximálně empatický," zdůrazňuje na závěr MUDr. Němeček.

Z historie ZZS Písek do roku 2005

2. 1. 1978 byla zřízena RZP v nemocnici Písek ,spadající pod OÚNZ Písek. Organizačně patřila RZP pod ARO, kde byl primářem MUDr. Josef Reitinger. Provozní zajištění měl na starosti MUDr. Milan Rataj. Činnost byla poskytována od 7.00 do 15.00 vozidlem Škoda 1203.

2. 1. 1982 jezdí již pouze sestry ARO.

1. 7. 1984 byl za podpory České státní pojišťovny pořízen nový vůz RZP Avia Furgon.

1. 11. 1985 RZP zavádí čtyřiadvacetihodinový provoz.

1. 9. 1986 Ordinář ARO pro úsek RZP je MUDr. Vlastimil Kott.

1.1.1988 Ordinářem ARO pro úsek RZP je MUDr. Vlastimil Kuhn.

V roce 1988 je v Milevsku vyčleněna pro RZP samostatná sanita.

15. 12. 1988 jsou zavedeny do provozu první ruční radiostanice Tesla PR 22.

1. 6. 1989 ordinářem ARO pro úsek RZP je MUDr.Vratislav Němeček.

Na podzim 1990 pracuje ve službě samostatná denní sestra a záchranka získává vůz Renault Master.

1. 1. 1991 zahajuje dispečink čtyřiadvacetihodinový provoz.

1991 RLP Milevsko má k dispozici nový vůz VW T2.

1992 U RZP Milevsko pracuje ve službě stálá sestra a řidič pro RZP.

1. 1. 1993 Zřízení samostatné lékařské pohotovostní služby pro RLP Písek – delimitací z OÚNZ organizace Dopravní zdravotnická služba a Nemocnice Písek. Do té doby sloužil RLP lékař, který držel pohotovostní službu na ortopedii.

1. 6. 1993 se stává RZP samostatným nákladovým střediskem nemocnice, je zřízeno 0,5 pracovního úvazku kmenového lékaře.

1. 1. 1994 vzniká samostatné oddělení záchranné služby v Nemocnici Písek včetně personálu.

1. 3. 1995 vzniká delimitací ZZS a LSPP k DZS organizace s názvem Záchranná a dopravní zdravotnická služba pod vedením MUDr. Vratislava Němečka. Zřizovatelem je OkÚ. V témže roce začíná rekonstrukce budovy v Písku.

Na přelomu let 1998–1999 byla v Milevsku provedena rekonstrukce části hasičárny pro potřeby ZZS a postavena nová moderní dvojgaráž.

1. 1. 2003 přechází zřizovatelská funkce ZZS na Jihočeský kraj a mění se název organizace na Zdravotnická záchranná služba Písek.

V roce 2005 sloučení s ÚSZS České Budějovice do ZZS JčK, zahájeny kroky ke zřízení výjezdového místa v Čimelicích.

1 Kulturní dům Písek, MUDr. Rataj
2 Avia Furgon, svatba s.Valdmanová-Humlová /1988/
3 Volkswagen T3 u zásahu
4 Zvíkov,čekání na svatebčany /1997/
5 F. Machůrka a B. Neubauer 50.narozeniny /2004/
6 Havárie vrtulníku, Okrouhlá /2001/
7 VW T4 a Mercedes v garážích ZZS Milevsko /2004/
8 Výhled na Písek /2010/

SCANIA
AMBULANCE
155
ZDRAVOTNÍ SLUŽBA

ZÁCHRANNÁ SLUŽBA

Strakonice

Strakonická záchranka si podobně jako v jiných městech v jižních Čechách prošla obdobím, kdy na konci 70. let fungovala jen na jednu směnu dopoledne. Poté pomoc poskytovala lékařská služba první pomoci. Na směnách se střídal zdravotnický personál různých oddělení. Od roku 1985 pracoval tým rychlé zdravotnické pomoci od sedmi ráno do desíti večer a o víkendech.

V této době už vedl záchranku MUDr. Martin Kubíček, který v jejím čele dodnes.

„V pracovní době zabezpečovali službu RZP, stejně jako předtím, výhradně lékaři ARO. V mimopracovní době se ve službě pravidelně střídalo pětadvacet lékařů, které určilo ředitelství OÚNZ," zapsal tehdy do zprávy MUDr. Kubíček, když hodnotil činnost rychlé zdravotnické pomoci od června do září roku 1985.

Strakonice jako jedno z mála měst získalo v roce 1982 vůz Mercedes – Reanimobil, který odpovídal vyšším standardům. „Byla to opravdu velká sanitka, která se dala dobře vybavit. Od té doby jsme zvyklí jezdit ve velkém voze, což umožnilo větší komfort personálu i pacientům, protože jsme je nemuseli ošetřovat venku mimo vůz, ale uvnitř," popisuje MUDr. Kubíček.

Tlak na řidiče

Se Škodou 1203 to bylo podstatně horší ježdění než s mercedesem. Hodně však jízdu ovlivňovaly geografické pod-

Mercedes Reanimobil /1982/

Strakonice 26.10.2000

mínky. Několikrát se stalo, že sanitka někde uvízla nebo vůbec nedojela kvůli

Stávková pohotovost 1998

špatnému počasí. Především pro jihozápadní stranu od Strakonic je typický obtížnější terén, který se zvedá do osmi set metrů nadmořské výšky. Krajinu protkávala nepravidelná síť úzkých silniček, některé nebyly v zimě sjízdné, jiné se vůbec neudržovaly.

Práce neodkladné medicíny vyvíjela tedy tlak i na řidiče. Proto si MUDr. Kubíček přál stabilizaci počtu vhodných řidičů a úpravu jejich střídání. Dopravní zdravotní služba totiž střídala trojici řidičů po třech měsících. „Vždy zpočátku je patrná jejich nezkušenost v této činnosti a v ovládání pro ně nezvyklého vozidla," poukazoval MUDr. Kubíček.

Posádka s řidiči však dokázala ve většině případů zvládat výjezd od dvou do tří minut od převzetí výzvy. V několika případech došlo ke zpoždění do sedmi až osmi minut v mimopracovní době. Za to mohla někdy nezkušenost celého

Oblastní operační středisko 2001

týmu i obsazenost telefonní sítě.

První měsíc provozu záchranky na dvě směny v roce 1985 vyjela rychlá pomoc jednašedesátkrát. Jen pro srovnání, v prosinci 2014 to bylo přes sedm set výjezdů. Je pravda, že dříve to byly dvě směny a jedno stanoviště, teď je to nepřetržitý provoz a další dvě stanoviště, byť s menším počtem obyvatel spádové oblasti oproti Strakonicím. „Přesto je ten rozdíl obrovský," hodnotí MUDr. Kubíček.

Na tenké linii

Lékař si sice nepamatuje na svůj úplně první výjezd, ale jeden hodně starý mu v paměti utkvěl.

Bohužel není se šťastným koncem.

Nový VW Vodňany /2001/

Pacient jevil známky infarktu, proto se lékař připravil na podání látky, která měla za úkol prevenci poruchy srdečního rytmu. Těsně před vpichem látky do žíly muž zemřel. „Tenkrát jsem si uvědomil, že kdyby zemřel o půl minuty

Naši vítězové - rallye Rejvíz 2000

déle, těžko by někdo rodině vysvětloval, že jsem ho nezabil," popisuje zkušenost ve své kariéře MUDr. Kubíček.

Dnes, kdy je zdravotnická záchranná služba pod neustálým dohledem veřejnosti, přidává MUDr. Kubíček další poznatek.

„Někdy nám lidé paradoxně děkují ve chvíli, kdy jsme jim až tolik neprospěli. Jindy nás odsuzují a kritizují, i když jsme v tom absolutně nevinně."

Z historie ZZS Strakonice do roku 2005

1. 9. 1977 zahájena činnost služby rychlé zdravotnické pomoci ve Strakonicích v době 7.00 – 15.30 hodin. Vedením pověřena MUDr. Anna Kolářová, přednostka ARO.

Od 1. 3. 1980 rozšířena služba i na polikliniky v Blatné a Vodňanech. Název RZP je podle tehdejší terminologie. Jednalo se však o tříčlennou posádku: lékař, sestra, řidič.

3. 6. 1985 rozšíření služby ve všední den do 22.00 hodin. Ve dnech pracovního volna na 7.00–19.00 hodin. Vedením služby pověřen MUDr. Kubíček.

1. 1. 1987 zaveden nepřetržitý provoz.

1. 1. 1993 zřízeno Oddělení zdravotnické záchranné služby Sdruženého zdravotnického zařízení Strakonice.

1. 5. 1993 pod toto oddělení přiřazeny i služby v Blatné a ve Vodňanech.

1. 9. 1994 zřízena příspěvková organizace Zdravotnická záchranná služba Strakonice.

V roce 2005 dochází ke sloučení s ÚSZS České Budějovice do ZZS JčK.

1 Uvnitř Mercedesu /1982/
2 Stávková pohotovost /1998/
3 Otevírání operačního střediska /1999/
4 Rallye Rejvíz /2002/
5 Nový Mercedes /2000/
6 Povodně Blatná /2002/
7 Spolupráce s LZS /2000/
8 Nehoda na železnici Vodňany /2011/

Globetrotter
CAS 15-M2Z
AMBULANCE
STRAKONICE
1C2 5155
HASIČI

AMBULANCE
PT-21-85

Prachatice

Třiadvacet převozů zajistila Rychlá zdravotnická pomoc v Prachaticích za první měsíc po zahájení své činnosti v roce 1978. Někdy jich nebylo za měsíc ani osm. Dnes jsou to mnohonásobky podobných čísel. Většinou vyjížděl lékař z chirurgické ambulance se sestrou. Někdy to byla improvizace, kdo vlastně do terénu vyrazí, což se nedá srovnat se systémem záchranky dnes. Navíc provoz ZS byl pouze v pracovní době.

Změnily se i indikace k výjezdu. Zpočátku to byly podle prachatických statistik zejména nehody a astmatické záchvaty.

O tom, zda vyjede záchranka nebo obyčejná sanitka, rozhodoval dispečink dopravní služby. Ještě existovala přes noc lékařská služba první pomoci.

„Před zahájením provozu záchranky to vypadalo jako ve starších filmech. Vystoupil doktor s kulatým kufříkem, v němž měl nějaký lék, spíše výjimečně něco na místě aplikoval nebo pacienta převezla sanitka, a to bez jakéhokoliv zajištění," přibližuje atmosféru doby MUDr. Rudolf Heřman, který začínal jako anesteziolog na záchrance v roce 1977 v Klatovech.

Pokrok v technologiích

Poté se přestěhoval do Prachatic, kde je v současnosti vedoucím lékařem. Z Klatov si MUDr. Heřman pamatuje na svůj první výjezd. Ten byl k mozkové příhodě. Od té doby možnosti medicíny výrazně pokročily.

Zásahová vozidla Mercedes a Renault - základna Prachatice /1995/

Úprava nového vozidla - základna Volary /2002/

„Pacienta s mozkovou příhodou tehdy odvezli na interní či neurologické oddělení a kromě podání léků na případné snížení krevního tlaku, eventuelně zavedení infuze, se s ním v podstatě nic nedělalo a čekalo se, zda se stav nějak sám

Otevření nové základy ve Vimperku /1999/

upraví. Po infarktu leželi pacienti tři dny, aniž mohli opustit postel. Dnes už ve voze natočíme EKG, odešleme výsledek na kardiologické oddělení, případně se poradíme o postupu. Pacient s infarktem je pak přímo odvezen na kardiologické oddělení v Českých Budějovicích k výkonu, tj. zprůchodnění srdečního řečiště. Ještě větší tlak na čas je právě u mozkových příhod. Máme výhodu dvou iktových center. Po vyšetření a konzultaci pak dle nálezu a časového intervalu převážíme pacienta buď do iktového centra v Písku nebo do komplexního iktového centra v Českých Budějovicích, které za poslední dobu udělalo obrovský pokrok," naznačuje MUDr. Heřman rozdíly v profesi s odstupem více než třiceti let.

Pomáhá horská služba

Prachatický okres je celkem rozlehlý a žije v něm jen zhruba 52 tisíc obyvatel. Nápor však znamenají turisté.

„Časté jsou úrazy cyklistů. Někdy máme problém, abychom je vůbec v terénu našli, protože často ani oni přesně nevědí, kde se nalézají. V tom nám výborně pomáhá horská služba. Její členové mají navíc školení jako naši záchranáři a disponují i poloautomatickým defibrilátorem a dalším potřebným vybavením," vyzdvihuje spolupráci MUDr. Heřman.

Ten se na konci osmdesátých let minulého století stal ředitelem okresního ústavu národního zdraví a jedním z úkolů, které si dal, bylo zajistit rychlou pomoc i v čase, kdy už měla záchranka po pracovní době.

„Na Prachaticku není těžký průmysl, aby se děly nějaké vážné nehody přes den. Často potřebovali pomoc lidé v pozdějších odpoledních, zejména večerních

Ředitel MUDr. J.Hasík slaví 50 let /1994/

a nočních hodinách," připomíná problém MUDr. Heřman.

Nonstop provoz

Se zavedením nepřetržité služby pomohl tehdejší vedoucí zdravotnického odboru z okresního národního výboru. Prosadil ji na jakési stranické

konferenci. „Připravili jsme pro něj argumentaci, která byla velmi konkrétní. Ostatní od něj například slyšeli: V lese štípne vaše dítě vosa do jazyka, začne se dusit, nikdo pro něj nepřijede a umře," parafrázuje MUDr. Heřman proslov.

Podobných a naprosto faktických příkladů uvedl vedoucí odboru několik, obratem získal peníze a služba se mohla rozjet nonstop. „Určitě to dělal i pro svou pochvalu, na druhou stranu však správně pochopil, co je nutné," usmívá se MUDr. Heřman.

Do Budějovic za dvacet minut

Při zahájení provozu záchranné služby v Prachaticích jezdil jako zásahový vůz záchranky Range Rover.

„Byla to obrovská výhoda. Auto zdolalo každý kopec, jelo rychle. Jeden řidič zvládl cestu do Českých Budějovic za dvacet minut, ale nutno podotknout, že nebyl zdaleka tak hustý provoz. Infuze v něm slušně kapaly. Pouze se často členům posádky vzadu dělalo špatně od žaludku. Auto navíc mělo velmi vysokou spotřebu," vrací se k legendárnímu roverovi MUDr. Heřman.

Dalším přelomovým autem se stal mercedes. Ředitel si tehdy požádal o dva, i když na ně neměl devizové prostředky. Nakonec přišly oba, jeden do Vimperka a další následně i do Prachatic.

„Poprvé jsme měli v autě infuzní pumpu, dýchací přístroj nebo kvalitní EKG, což předtím byl jen těžký přístroj bez paměti a možnosti záznamu. Mercedes sice byl trochu vratký, ale jinak to bylo na přelomu devadesátých let skvělé auto," hodnotí MUDr. Heřman.

Zásahové vozidlo Mercedes – základna Vimperk /1993/

Profesionalizace záchranky se výrazně zlepšila zejména příchodem MUDr. Julji Hasíka v roce 1991, který se dlouhodobě věnoval problematice urgentní medicíny. V Prachaticích začínal jako vedoucí lékař ZS v rámci nemocnice. V roce 1993 došlo k osamostatnění záchranné služby, zřizovatelem byl Okresní úřad v Prachaticích.

MUDr. Hasík se tehdy stal ředitelem Záchranné služby Prachatice, plně se věnoval organizaci ZS, včetně potřebného vybavení a dokumentace.

Dvě nové základny

MUDr. Heřman přikládá kromě jiného MUDr. Hasíkovi velké zásluhy na tom, že se mu podařilo prosadit stavbu vlastní základny záchranné služby ve Vimperku (1999) a následně i v Prachaticích (2003), a to v rámci integrovaného záchranného systému, vždy s potřebným zázemím. I v republice to bylo unikátní. Jinde většinou existovaly záchranky v improvizovaných prostorech.

Obdiv MUDr. Heřmana mají ze zaměstnanců záchranky také pracovníci dispečinku.

„Tlak na ně je skutečně velký. Vedou například resuscitaci po telefonu nebo musejí rozhodovat o tom, kam pojede doktor, aby nechyběl při dalším eventu-

Vůz Škoda Forman Medica – pro návštěvní službu LSPP /90. léta/

álním výjezdu. K tomu se často zasahuje u psychicky nemocných, u opilců apod. Získat validní informace po telefonu a rychle rozhodnout je jistě velmi obtížné," uvádí MUDr. Heřman.

Ten se opět shoduje se svými kolegy a za nejhorší případy považuje zraněné nebo mrtvé děti. Z paměti mu nevymizí ani zásahy u lidí s těžkými rozsáhlými popáleninami.

„Mluvíte s nimi a na hodně procent

Pravidelná kontrola vozu po nástupu do služby /2001/

víte, že jim již nemůžete více pomoci. Často vlastně zemřou za plného zdraví. Přitom nemusí ani cítit tolik bolest," popisuje MUDr. Heřman.

Za dlouhé roky u záchranky se MUDr. Heřman snaží srovnat i s negativními jevy, které reflektují situaci ve společnosti.

„Mrzí mě, že se lidé nechávají mnohdy vést některými médii. Stěžují si, a jiní dokonce podávají rovnou trestní oznámení, aniž by k tomu měli důvod", dodává na závěr.

Z historie ZZS Prachatice do roku 2005

19. 10. 1978 Zahájení provozu RZP – systém RLP v Nemocnici Prachatice. Organizačně RZP spadala pod nelůžkové ARO, rozpis služeb lékařů dělal buďto primář ARO, případně ředitel Nemocnice Prachatice. Jako SZP byla většinou využívána druhá sestra z chirurgické ambulance. Dva řidiči byli přímo vyčleněni pouze pro RZP. Vozidlo Range Rover, služba byla od 7.00 do 15.30.

Od 1. 4. 1989 byl zahájen provoz i v Nemocnici Vimperk s vozidly Škoda 1203. Na obou základnách byl zahájen čtyřiadvacetihodinový provoz.

V letech 1989 a 1990 byly pořízeny vozy Mercedes 280GE pro obě výjezdové základy. Výjezdy byly zadávány dispečerkou DRNR, v mimopracovní době sestrou LSPP.

V roce 1991 zřízena funkce vedoucího lékaře RZP – MUDr. Juljo Hasík.

Od 1. 3. 1993 vzniká samostatná organizace ZZS pro prachatický okres. Zřizovatelem je Okresní úřad Prachatice, ředitelem MUDr. J. Hasík. Na obou základnách (Prachatice, Vimperk) jsou zřízeny samostatné dispečinky s čtyřiadvacetihodinovým provozem. Postupně je změněna a zdokonalena i dokumentace, a to včetně výjezdových karet, sjednocuje se vybavení vozů.

V průběhu 90. let se postupně opakuje obměna vozů ZS – vesměs značky VW. Umístění základen je improvizované – v nemocnicích, posléze v náhradních objektech v Prachaticích a ve Vimperku.

V rámci základny Vimperk je provozována i DRNR pro oblast Vimperska. Součástí obou základen je LSPP – zajištěno obvodními lékaři.

Od září 1999 je dána do provozu nově zbudovaná výjezdová základna ve Vimperku (v rámci IZS), a to s odpovídajícím zázemím – místnosti pro personál, dispečinky, garáže, sklady.

V roce 2002 je zahájen provoz základny ve Volarech (RZP).

V roce 2003 dána do provozu nově zbudovaná základna v Prachaticích (v rámci IZS), a to opět s komplexním odpovídajícím zázemím (navíc i s přednáškovým sálem). Na základnách Prachatice a Vimperk jsou ustanoveny posádky RLP a RZP. Je zrušen dispečink ve Vimperku, celý okres řídí dispečink z Prachatic.

V roce 2004 dochází ke sloučení s ÚSZS České Budějovice.

1 Havárie vozu Range-Rover /1993/
2 Vánoční setkání základna Prachatice /1993/
3 Úklid a doplnění vozu po výjezdu /2002/
4 Provizorní základna Prachatice /2001/
5 Garáže nové základny ve Vimperku /1999/
6 Zahájen provoz základny Volary /2000/
7 Vozový park s novými sanitkami v popředí

OK-EMI
AMBULANCE
ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA
6C3 3702

Jindřichův Hradec • Třeboň • Dačice

Tři stanice zdravotnické záchranné služby se zhruba od 70. let minulého století začaly rozvíjet v okrese Jindřichův Hradec. Než přišly na řadu Dačice s Třeboní, zahájila v roce 1975 svou existenci jindřichohradecká záchranka.

Jindřichův Hradec

Anesteziologové drželi nad chodem záchranky metodický dohled, ostatní doktoři se u nich střídali na školeních, aby se naučili řešit akutní situace. První auto, které sloužilo rychlé pomoci, byla na krátkou dobu Škoda 1203.

Poté nastala éra, kdy k případům vyjížděl rover a ruský vůz značky Latvija. Až na konci 80. let přibyl poněkud neohrabaný Renault Master, který byl zničen při dopravní nehodě. Převrátil se na sněhu na bok.

Začátky záchranky v Jindřichově Hradci si pamatuje MUDr. Miroslav Vlasák.

„Vyjíždělo se málo, ale převážně jen tehdy, pokud šlo vážně o život," poznamenává lékař, pro něhož byla nejhorším zážitkem dopravní nehoda se třemi mrtvými dětmi, ale ve vzpomínkách mu utkvěl i nejabsurdnější výjezd. Rychlou pomoc si zavolal muž ve středním věku, protože se dusil. Nakonec se ukázalo, že číslo 155 vytočil jen kvůli tomu, že mu uvízl vlas v puse.

Mezi zážitky se řadila i jízda roverem. „Rychlé auto, skvělé do terénu, ale nesmírně měkce pérované. Proto bylo dost nešťastné pro lidi, kteří trpěli kine-

MUDr. Tomáš Kaisler vpravo, řidič pan Zahrádka vlevo /80. léta/

MUDr. Vokáč, MUDr. Štrobl, pan Kadlec /1982/

tózou. To znamená, že se jim dělalo v autě na zvracení. Vzadu ve stísněném prostoru to vyžadovalo silnou povahu. Občas personál vypadal hůře než pacient," usmívá se Vlasák, který se po smrti svého učitele MUDr. Vladimíra Moravce stal šéfem ARO, ale záhy dal přednost vedení záchranky, když vedení

Tým ARO zleva: MUDr. Vlasák, sestra Trachtová, vrchní sestra Vokáčová, prim. MUDr. Moravec, MUDr. Boček, Mudr. Kasiler, sestra Doležalová, MUDr. Kopecký, sestra Krásná, sestra Kalinová, pan Kadlec /1989/

nemocnice oddělilo činnost záchranné služby od ARO.

„Měl jsem k tomu několik důvodů. Z ARO odešel můj kamarád, čímž by mi chyběl nejbližší článek, o který bych se mohl opřít. Také jsem celých dvacet let jen stál za hlavami pacientů a uspával je. Scházela mi větší komunikace s nimi," vysvětluje MUDr. Vlasák.

„Ale pořád jsme neměli svůj rozpočet a o vše bylo nutné žádat ředitele nemocnice. Ať už to bylo rozšíření personálu nebo řešení situace vozového parku. Sídlili jsme ve třech místnostech, já měl pracovnu na patologii a musel jsem přeběhnout, pokud na mě vyšel výjezd," popisuje MUDr. Vlasák.

I Rover stárne

O tom, v jakém stavu se například

Vrtulník Kania na heliportu nemocnice v Jindřichově Hradci

vozový park nacházel, svědčí poznámky MUDr. Vladimíra Moravce z roku 1990. „Po jedenácti letech na zestárlého

Nehoda a předávání pacienta LZS

rovera stále častěji doléhají technické neduhy a pan Bártů v autodílně při obstarávání náhradních dílů má stále větší obtíže. Mladší latvije zase zlobí na mokrém, zasněženém a zledovatělém terénu, klouže, smykuje a je špatně ovladatelná. Opakovaně nám slibovaný a vybavený renault snad konečně bude k dispozici koncem léta 1990," psal MUDr. Moravec a zároveň si přál a plánoval řadu dalších zlepšení.

Výraznější obrat nastal v roce 2000, kdy přestavbou původního skladu civilní obrany v areálu nemocnice získala záchranka vlastní budovu. Krajský úřad nakonec oddělil činnost ZZS od nemocnice.

Třeboň

O dva roky déle než v Jindřichově Hradci čekali na zřízení záchranné zdravotní služby obyvatelé Třeboně. Psal se tedy rok 1976, kdy pod vedením

Ing. Bínová-zakladatelka Záchranné služby Třeboň /1992/

MUDr. Žampacha dorazila první rychlá pomoc k pacientovi.

Jen o něco později nastoupila k záchrance Věra Šimánková, dnes vrchní zdravotní sestra v Třeboni.

„V září to bude třicet let. Fungovali jsme při poliklinice. Jezdil ten, kdo měl ruce nohy," naznačuje s nadsázkou Šimánková, jak si službu bral personál z různých oddělení na poliklinice.

Vybavení rychlé pomoci se zpočátku skládalo jen z několika málo věcí, které v porovnání se současností působí až primitivně. Jednorázových pomůcek bylo poskrovnu.

Srdeční záležitost řidičů z Třeboně-Tatry /1998/

V jedné obrovské tašce, kterou si záchranka nechala ušít, se nacházel obvazový materiál, léky v krabičkách, jehly se stříkačkami, k tomu patřil defibrilátor o váze zhruba 25 kilogramů.

„Byl to takový obrovský krám, který se musel pořád nabíjet. Jenže byla jsem mladá a člověk se tehdy dokázal se vším snadněji vypořádat," usmívá se s odstupem času Šimánková.

Sbírka na tatru

Služba na záchrance nabourávala personálu polikliniky zaběhlý systém a někomu mohla být tak trochu na obtíž. Stejné to bylo v jiných městech. Neustále se však tomuto povolání zvedala prestiž, což v Třeboni vyvrcholilo nákupem nové Tatry 613 v roce 1992. Tento vůz si občané ve spolupráci s většími podniky zaplatili sami.

Zaměstnanci RLP Třeboň v celé své kráse /2010/

Nevyzpytatelná „dvanáctsettroska"

Třeboňsko je krajem rybníků, kde je často podmáčená zem a uprostřed luk vedou nezpevněné cesty k samotám. To zvyšovalo riziko, že auto někde uvízne.

„Jednou nás musel dokonce tahat lakatoš (lesní kolový traktor, poznámka autora). Tatra, i když byla nízká, nám takhle vynechala jen jednou. Byli jsme na ni pyšní. Všude jinak dojela, odevšad se vrátila. Daleko horší byla dvanáctsettroska," připomíná Šimánková Škodu 1203, která snad po celé republice dostala kvůli svým vlastnostem přiléhavou přezdívku.

Dvanáctsettrojka zkomplikovala i jeden z vážných zásahů, kdy rozvedený manžel vezl své tři děti na prázdniny.

„Děti se asi mezi sebou vzadu hádaly, otec se na ně otočil. Nezvládl řízení a naboural s nimi. Měly vážná zranění a myslím, že jedna holčička nepřežila. Na místě nám naštěstí pomáhal ještě lékař z Lomnice se svou sestrou. Když už se vše zvládlo tak, abychom mohli vyjet, 1203 stávkovala. Otec ještě s dalšími lidmi nás museli roztlačovat. Hrozný zážitek," vzpomíná Šimáková.

Z pošty na dispečink

I v Třeboni hrála důležitou roli při výjezdech dispečerka, která nejen že domlouvala lidem převoz sanitkami, ale vyřizovala i rychlou pomoc.

„U nás to byla paní Nehodová, která sice neměla zdravotnické vzdělání, ale uměla se vyptat. Navíc dříve pracovala jako listonoška a Třeboňsko, po kterém jezdila na kole, dokonale znala. Přehled měli i řidiči, kteří nejdříve rozváželi pacienty v sanitkách, než přestoupili na záchranku," říká Šimánková, která při té příležitosti navazuje na své kolegy z jiných měst a připomíná, že se důvody k výjezdům zdravotnické záchranné služby oproti minulosti značně změnily.

Bývá totiž obvyklé, že někteří lidé dnes po dispečerkách žádají sanitku, aby ji využili jako rychlejší taxi službu.

Dačice

Znovuobnovení rychlé zdravotnické pomoci v Dačicích připadá na rok 1978. Provoz se zpočátku omezil na pracovní dny i dobu od sedmi ráno do půl čtvrté odpoledne. Posádka zasahovala na celém spádovém území nemocnice v Dačicích, které zahrnovalo i část okresů Jihlavy a Třebíče, což znamenalo zhruba 45 tisíc obyvatel. Dačicko samo je velkou oblastí, ale poměrně řídce osídlenou.

S jednoduchým vybavením

Na prvních službách u rychlé pomoci jezdili anesteziolog MUDr. Řičánek nebo MUDr. Fabešová s anesteziologickou sestrou ve Škodě 1203. Vybavení se skládalo jen z dlah a obvazového materiálu. Základní resuscitační pomůcky a léky speciálně připravené v kufříku brala sestra z operačního sálu. Řidiči postupně svépomocí vybavovali sanitku několika přihrádkami k uložení základních léků, stojánkem k aplikaci infuzí, pomůckami k zajištění dýchacích cest.

Zpočátku bylo možné skloubit výjezdy záchranky s anesteziemi, protože posádka rychlé pomoci zasahovala jen u nejzávažnějších poruch zdraví nebo u havárií.

To znamenalo jet několikrát do týdne, průměrně to bylo 130 výjezdů ročně. Výkony, které zachraňovaly život, limitovalo vybavení sanitky.

„Přesto docházelo k významnému

zlepšení péče o pacienty se stavy, které ohrožovaly život. Ostatní odkladnou péči zajišťovali obvodní lékaři v rámci návštěv nebo lékařská služba první pomoci se sanitkou Škoda 1203 a s řidičem nemocnice," zdůrazňuje MUDr. Ladislava Fabešová.

Po roce 1989 dochází k významným

Dispečink /2001/

změnám ve společnosti i ve zdravotnictví, postupně se privatizují obvodní praxe, nemocnice i dopravní zdravotnické služby. V lednu 1990 je zahájen nepřetržitý čtyřiadvacetihodinový provoz záchranné služby v Dačicích jako samostatného oddělení nemocnice, které metodicky vedla primářka ARO MUDr. Ladislava Fabešová.

Lékařský personál tvoří většinou lékaři anesteziologického oddělení, mimo běžnou praxi pracovní dobu i lékaři z jiných oborů nemocnice i část obvodních lékařů.

„V týmu je i pět speciálně vyškolených řidičů sanitek a zdravotní sestry se specializací ARIP. Ročně je ošetřeno kolem patnácti set pacientů," podotýká MUDr. Fabešová.

V roce 1993 nahradil nevyhovující

Fiat Ducato 4x4 /1993/

sanitku vůz Fiat Ducato s velkým vnitřním prostorem, který již umožňoval lepší přístrojové vybavení: monitor EKG s defibrilátorem, odsávačku, ventilátor a kufr se základní sadou léků. Tatra 613 ve speciální úpravě zajišťovala převozy na vyšší pracoviště, nejčastěji do Jindřichova Hradce, Jihlavy a Českých Budějovic. V té době už byl vybudován heliport v areálu dačické nemocnice pro letecký transport nejtěžších stavů.

Přestup na volkswageny

V roce 1999 došlo k další obnově vozového parku. Fiat, který dosluhoval, nahradil sanitní vůz Volkswagen. V roce 2001 byla vyřazena Tatra 613. Zastoupil

Střídání směny s úsměvem /2003/

ji další volkswagen se speciální nástavbou a lékařským vybavením, které plně odpovídalo zákonné normě.

Následujících několik let zajišťují lékaři záchranné služby i lékařskou pohotovostní službu, přibylo zdravotních sester, které obsluhují dispečink a zároveň vykonávají funkci sestry pro LSPP. Dopravní zdravotní službu privatizuje firma APROPO.

Zásadní změna nastává po vzniku čtrnácti samostatných krajů v České republice, což se promítá i do organizace záchranné služby v Dačicích.

Tvoří se nová výjezdová místa, aby splnila dojezdový limit patnácti minut. Posádky zasahují jen na Dačicku, sousední Kraj Vysočina zřizuje své výjezdové stanoviště v Telči, v Moravských Budějovicích a v Jemnici.

„I tak zůstaly některé pohraniční lokality našeho okresu vzdálené až pětadvacet kilometrů," upřesňuje MUDr. Fabešová.

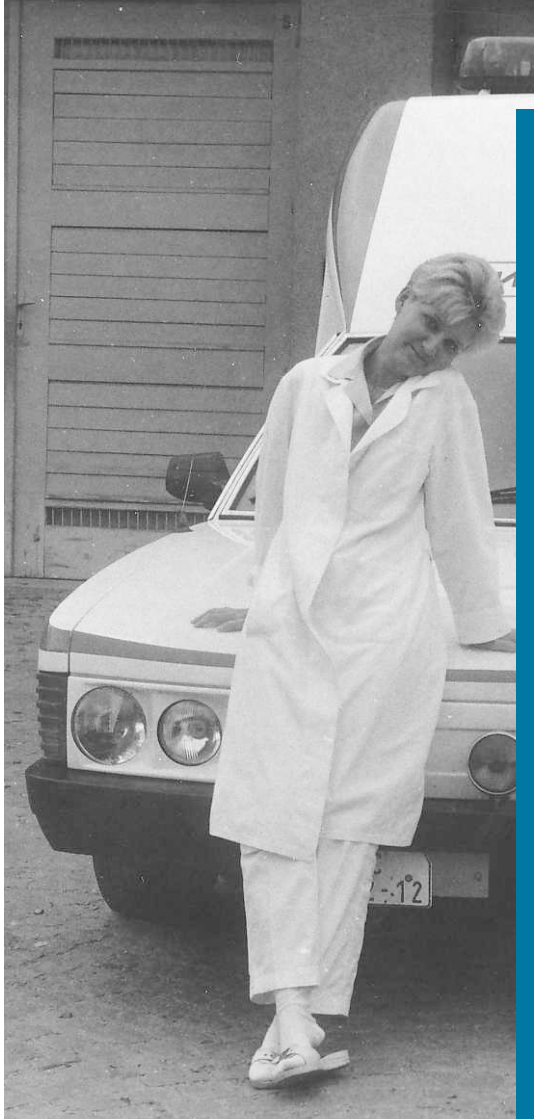
Oddělení záchranky

V únoru 2005 přebírá provoz dačické nemocnice soukromá firma PP Hospitals, záchranka se od nemocnice oddělila a stala se součástí jednotné celokrajské organizace se sídlem v Českých Budějovicích. Záchranná služba na výjezdovém místě v Dačicích pokračuje ve čtyřiadvacetihodinovém režimu s kompletní posádkou v sestavě: lékař, řidič, sestra. Pro případ převozu na vyšší pracoviště jsou na takzvané domácí příslužbě připraveni na telefonu řidič a sestra.

Dačická nemocnice se transformuje na lůžka dlouhodobě nemocných a rehabilitační, jednotlivá oddělení tedy končí. Tím vzniká potřeba rozšíření činnosti záchranné služby, aby zajistila časově delší transporty ošetřených pacientů do nemocnice v Jindřichově Hradci.

V letech 2007–2009 nahrazují dosluhující sanitky dva nové vozy VW.

Od roku 2015 je otevřeno výjezdové stanoviště Kunžak, kde zasahuje posádka s atestovanou sestrou bez lékaře. Na dačické záchrance zůstává nepřetržitě lékař, sestra, řidič. Při kumulaci tísňových výzev je v záloze výjezdová skupina Kraje Vysočina z Telče. Recipročně vyjíždí dačická posádka do sousedních spádových oblastí.



Z historie ZZS Jindřichův Hradec do roku 2005

Do roku 1975 neexistovala v Jindřichově Hradci institucionálně zdravotnická záchranná služba. Akutní ošetření v terénu prováděli obvodní lékaři. Zcela výjimečně vyjeli lékaři z nemocnice. Traduje se např. sfárání MUDr. Voldána či MUDr. Vokáče do tehdejšího uranového dolu v Okrouhlé Radouni.

18. 11. 1974 začínají prvé kroky k zavedení činnosti záchranné služby v Jindřichově Hradci.

Dne 14. 4. 1975 bylo projednáno konkrétní zřízení služby rychlé zdravotnické pomoci na ředitelství OÚNZ J. Hradec s odvoláním na plnění úkolů XIV. sjezdu KSČ. Na 5. 5. 1975 se stanovilo její zahájení. Tato služba byla v provozu v pracovní dny od 6.30 do 15.00. Odborným vedením byl pověřen primář nelůžkového ARO MUDr. Vladimír Moravec.

Dispečink prováděl vedoucí dopravní zdravotní služby spolu s dispečerkou. Na dopravní dispečink byla v pracovní době propojena linka 155. Služba byla zajištěna speciálně vybaveným vozem RZP (sanita Škoda 1203 s defibrilátorem, ventilátorem Respirex /fakultativně instalován ventilátor Chirolog/, AMBU vakem a vybavenými kufry). Prvními řidiči byli pánové Kadlec a Bareš.

Lékařské zajištění výjezdů zabezpečovali tzv. žurnální lékaři chirurgického a interního oddělení, kteří vyjížděli podle povahy příhody. V této fázi bylo doporučeno, aby si na výjezd přibrali sestru z ambulance příslušného oddělení. Vyjížděli ve standardním zdravotnickém oblečení té doby. Za prvý měsíc této služby se uskutečnilo 13 výjezdů.

2. 9. 1985 příkazem ředitele nemocnice s poliklinikou č. 1/985 došlo k tomu, že v pracovní době převzalo dispečink této služby ARO a s vozem vyjížděli ZS lékař a sestra nelůžkového ARO. V mimopracovní době tuto činnost plně přecházela na lékařskou službu první pomoci. U výjezdů byla zavedena speciální dokumentace – výjezdová karta. Sídlem této služby byl výklenek chodby v suterénu chirurgického pavilonu, oddělený jen prosklenou dřevěnou přepážkou. První dispečerkou ZS se stala sestra Z. Pugnerová

4. 9. 1989 se rozšířil provoz záchranné služby v J. Hradci na celých 24 hodin. Došlo ke vzniku nového areálu se čtyřmi místnostmi, kde byl i dispečink a přibyl další personál. Na vzniku se významně vedle primáře Moravce podíleli i MUDr. Petr Kopecký (návrh stavebních úprav) a vrchní sestra ARO K. Vokáčová.

V listopadu 1992 vzniklo samostatné oddělení ZZS, jako samostatný primariát jej vedl prim. MUDr. Vlasák a vrchní sestra J. Valková. Byl obměněn vozový park dvěma vozy Renault Traffic, které později nahradily vozy značky Volkswagen.

V zimě 1999 byl otevřen nynější areál ZZS. Vzniknul přestavbou původního skladu civilní obrany.

V roce 2000 se vrchní sestrou stala Marie Dobešová.

V roce 2004 došlo k delimitaci oddělení ZZS a jeho sloučení s ÚSZS České Budějovice.

Z historie ZZS Třeboň do roku 2005

V roce 1976 vzniká v Třeboni záchranná služba pod vedením MUDr. Žampacha. Zřizovatelem byl OÚNZ Jindřichův Hradec do roku 1991. Začínalo se v 7.00 a končilo v 15.30 pouze v pracovní dny. Posádka jezdila Škodou 1203 a v prvních létech absolvovala v průměru 250 výjezdů ročně. Pro srovnání, v roce 2010 jich bylo 2372.

V letech 1984–1994 nastoupil jako vedoucí lékař záchranné služby MUDr. Šteffl. Stále sloužila Škoda 1203. Lékaři jezdili dle odbornosti a diagnosy pacienta. MUDr. Kopačková a Hocková interní případy, MUDr. Šteffl zbytek. Odpoledne výjezdy zajišťovali lékaři, sestry a řidiči LSPP.

V roce 1988 zakoupen sanitní vůz Latvie. RLP se prodloužila na 12 hodin.

V roce 1994 vznikl nový subjekt SAZ Třeboň.

V roce 1992 byla uskutečněna sbírka na nový sanitní vůz Tatra 613, který si občané Třeboňska ve spolupráci s většími podniky zaplatili sami. V této době již záchranná služba začala fungovat 24 hodin. Byly uzavřeny smlouvy se školenými lékaři z Jindřichova Hradce a Českých Budějovic, sestrami z vlastních zdrojů a čtyřmi řidiči. Postupně se dokoupily ještě tři vozy Tatra 613. Ty sloužily do roku 1999, kdy přibyly vozy Volkswagen T4.

Od roku 1993 se stal vedoucím lékařem MUDr. Janda.

V roce 1996 vzniká po privatizaci polikliniky samostatný subjekt Záchranná služba Třeboň pod vedením Ing. Bínové. Zřizovatelem byl OkÚ J.Hradec.

Od roku 1997 záchranná služba sídlí v nových prostorech bývalých kasáren v Třeboni. Nadále byla provozována výjezdová LSPP, která zajišťovala zálohu pro výjezdy RLP. LSPP se ruší v roce 2008.

Rok 2004 znamená přechod pod zřizovatelskou pravomoc kraje. Byl zakoupen vůz Wolsvagen T5 bez přispění jiné organizace.

1. 7. 2004 je sloučena ZZS Třeboň s ÚSZS České Budějovice. O rok později byl zakoupen další vůz Wolsvagen T5.

1. 8. 2004 bylo otevřeno výjezdové středisko RZP v Suchdole nad Lužnicí v prostorách Salvus Suchdol.

Z historie ZZS Dačice do roku 2005

Začátkem minulého století bylo Dačicko málo rozvinutou oblastí se slabým průmyslem, nepříliš výnosným zemědělstvím a omezenými dopravními spoji. Zdravotní péči obyvatelstvu zajišťovalo jen několik lékařů, kteří působili v Dačicích, Telči a Slavonicích. Většina obcí se musela spokojit jen s péčí místních ranhojičů. Nejbližší nemocnice byla třicet kilometrů daleko v Počátkách a sloužila jen pro vážně stavy, které ohrožovaly život. Kdo nemocnici potřeboval, musel cestovat různými dopravními prostředky po nevyhovujících cestách.

V roce 1919 přineslo pokrok založení Československého červeného kříže prezidentem T. G. Masarykem. ČČK organizoval dopravní zdravotní službu, řidiči absolvovali samaritánský kurz. Zajišťoval výchovu ošetřovatelek a úzce spolupracoval s hasičskými spolky.

Z roku 1932 se dochovala dobová fotografie, která v Dačicích zachycuje první sanitní auto ČČK *(viz foto v kapitole „Vozový park" str. 112)*. Úkolem bylo co nejrychleji dopravit nemocného nebo zraněného k odbornému vyšetření. To znamená funkci dopravní. Zprvu jezdil řidič, až po roce 1948 i dobrovolní zdravotníci. Pamětníci předválečných let vzpomínají, že často k transportu vážných případů půjčoval bryčku s kočím i hrabě Dalberg. Historickým mezníkem v lékařské péči bylo vybudování nemocnice v Dačicích. Toto úsilí celých generací přerušila druhá světová válka.

1. 10. 1951 zahájila provoz nová nemocnice s interním, chirurgickým, gynekologickým a dětským oddělením a dopravní službou. Prvními řidiči byli Mašek, Zábrodský, Dvořáček v sanitních vozech Škoda Tudor 1101 a 1102.

Od roku 1952 vznikají ústavy národního zdraví – OÚNZ a zdravotnické obvody s lékařem. V padesátých letech zahajuje činnost lékařská služba první pomoci. Sanitní vůz nebyl vybavený, lékař měl k dispozici lékařskou brašnu se základními léky a obvazy.

Začátkem 60. let získala dopravní zdravotní služba v nemocnici nové sanitky Škoda 1201.

1978 RZP zahajuje svůj provoz.

1990 Dačická záchranka zavádí čtyřiadvacetihodinovou službu, která pracuje jako samostatné oddělení nemocnice.

Do roku 2004 součást Nemocnice Dačice, záchranná služba v dikci oddělení ARO, pod vedením prim. MUDr. Fabešové.

V roce 2004 došlo k delimitaci oddělení ZZS a jeho sloučení s ÚSZS České Budějovice.

1 Dáša s Tatrou 613 /Dačice 1994/
2 Nehoda autobusu v Nové Olešné v roce 2006 /J.Hradec/
3 Nehoda motocyklisty na Českobudějovicku /JH/
4 I na lodi jezdíme za pacientem /Staňkov 2014/
5 MUDr. Marek a předávání pacienta LZS
6 Úderníci z Třeboně /2014/
7 Část kolektivu před provozní schůzkou /Dačice 2010/
8 Vozový park 2010 /Třeboň/

alfa

AMBULANCE
BN-449 J

Český Krumlov

Rozsáhlé diskuse a pochybnosti provázely zavedení rychlé záchranné (RZP) pomoci v Krumlově v roce 1974. Existovala k tomu řada důvodů. Nedostatek peněz, přístrojů, vozidel i odborníků komplikoval situaci. Motivace k vytvoření rychlé pomoci však převážila.

Říkala si o to specifika pohraničního území. To bylo řídce osídlené, vyskytovalo se v něm plno rekreačních oblastí, pionýrských táborů, pravidelně se tam pořádaly školy v přírodě. U začátků RZP pod krumlovskou nemocnicí stála MUDr. Marie Fošumová.

„Vybudováním této významné služby nedošlo k nárůstu pracovníků, tedy ve svých počátcích ji zajišťoval stejný počet zaměstnanců, lékaři počínaje a řidiči konče," zmiňuje doktorka Fošumová ve své písemné analýze, v níž se vrací ke vzniku záchranky v Krumlově.

Pracovníci ARO navrhli úpravy sanitního vozu Škoda 1203, ale jeho jízdní vlastnosti nešly ovlivnit a zůstaly nevyhovující.

„Přesto v té době tyto nedostatky byly nahrazeny nadšením a kvalitní prací zdravotníků, kteří záhy po vybudování služby docenili její význam," doplňuje doktorka a za jeden z úspěchů považuje, že RZP hned fungovala v nepřetržitém provozu.

Přesto existovalo mnoho pracovníků, kteří se museli do služby zapojit, ale chyběla jim dostatečná erudice, chuť a pochopení. Situace se záhy změnila díky viditelným výsledkům. Stoupl

Mercedes G 90. léta

Českokrumlovská základna

počet výjezdů, jen malé procento z nich bylo zbytečných.

„Hlavně se začaly objevovat výsledky nejcennější, což byli zachránění pacienti," zdůrazňuje doktorka Fošumová.

Službu odborně vedl anesteziolog. Jedním z důležitých úkolů bylo proškolení lékařů v urgentní medicíně. Kvůli nedostatku lékařů v okrese nastupovali do služby u rychlé pomoci převážně chirurgové a část internistů.

Vyšší zátěž v sezoně

Oblast, kterou RZP v Českém Krumlově zabezpečovala, byla rozsáhlá. Od jejího stanoviště vedlo zhruba čtyřicet kilometrů k nejvzdálenějšímu místu v okrese.

Vytížení služby se zvyšovalo v letním období, kdy velké množství rekreantů navštěvovalo oblast Lipna. Se situací pomáhala čtyři rovnoměrně rozmístněná stanoviště lékařské služby první pomoci (LSPP), odkud vyjížděli lékaři k případům, které se staly ve vzdálenosti nad 25 kilometrů od stanice RZP v Českém Krumlově. Lékař na místě zhodnotil, zda je nutný i výjezd RZP.

Její posádka vyjížděla do dvou až pěti minut od oznámení případu, i když zpočátku na dispečinku pracovali vyškolení laici. I přes nedostatek peněz a lidí bylo třeba také zajistit, aby posádku RZP, kterou tvořil lékař s řidičem, doplnila i sestra.

Procento zbytečných výjezdů se drželo velmi nízko. Podle doktorky Fošumové se na tom podílel odpovědný přístup veřejnosti, dobrá práce dispečinku a fakt, že o indikaci zhruba pětiny výjezdů RZP rozhoduje lékař LSPP, tedy oproti veřejnosti vysoce erudovaný pracovník.

Více zásahů pro mercedes

Vzestup počtu zásahů rapidně vzrostl v letech 1986–1987, kdy se zrovna do služby rychlé zdravotnické pomoci zapojil na svou dobu jeden z nejmodernějších typů vozidel značky Mercedes.

K posádce, kterou tvořili lékař, sestra a řidič, se nakonec přidal ještě sanitář. Až na něj byli ostatní do služby přímo vyčleněni s tím, že lékař současně vypomáhal na chirurgické ambulanci.

Když došlo současně k další příhodě, vyjíždělo jiné sanitní vozidlo s lékařem, a to buď z LSPP nebo dalším chirurgem. Toho nahradil jiný kolega, který držel takzvanou příslužbu.

Krumlovský Mercedes G 90. léta

Postupně se zkvalitňovalo vybavení, které umožňovalo například umělou ventilaci plic, srdeční masáž nebo infuzní terapii. Ještě před příjezdem do nemocnice mohla posádka vyšetřit krevní vzorek, což například urychlilo vyšetření krevní skupiny před příjezdem do nemocnice.

V údolí bez signálu

Ve svém hodnocení se doktorka Fošumová věnuje období v rozmezí let 1974–1988. V roce 1992 začal u rychlé pomoci v Českém Krumlově sloužit MUDr. Ctibor Vojta. Ještě pamatuje na bílý mercedes, který ve vozovém parku doplnilo žluté auto stejné značky.

MUDr. René Papoušek a MUDr. Ctibor Vojta

Oproti Škodě 1203 se dostalo téměř všude. „Pamatuji si, že řidič se s ním zvládl zajet i k úrazu v téměř nedostupném lesním terénu," vzpomíná doktor Vojta, ale vybavuje si jiné svízelné situace, které záchrance komplikovaly práci.

Příkladem byla například nespolehlivost vysílaček, jejichž signál se v níže

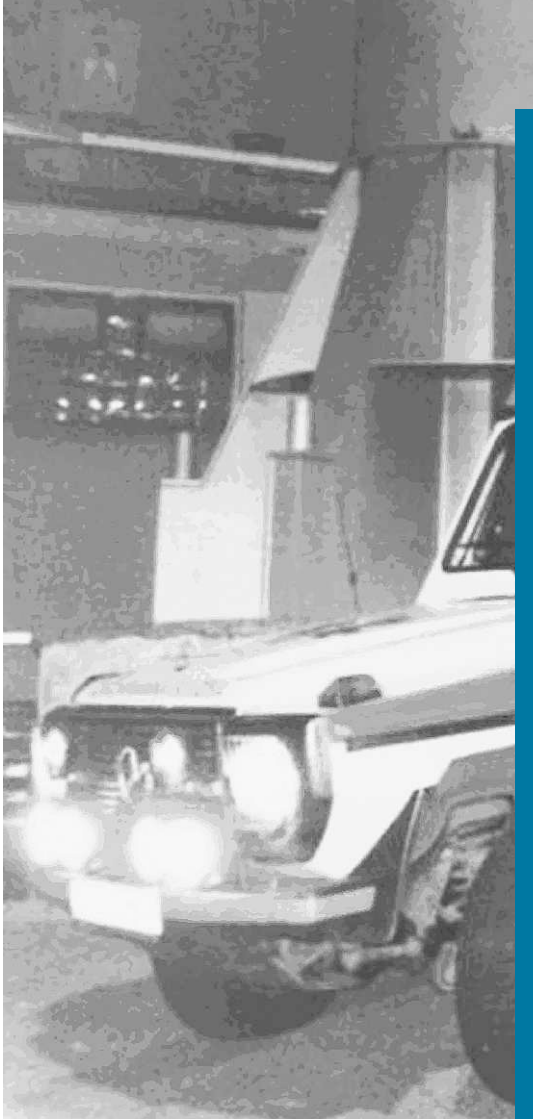
Volkswagen T4 kolem roku 2000

položeném území ztrácel. To vyřešilo až nové zařízení na Kleti.

Respekt na Západě

V letech 2004–2008 se MUDr. Vojta ujal vedení krumlovské záchranky, ale poté odešel za prací do Lince, kde působí jako anesteziolog v nemocnici, slouží u letecké záchranné služby a je zástupcem vedoucího lékaře záchranné služby. Nejen on stále chová k jihočeské záchrance úctu.

„Když se o ní bavím s kolegy, hodnotí náš systém jako lepší a kolegové z Čech u nich vzbuzují respekt," dodává MUDr. Vojta.



Z historie ZZS Český Krumlov do roku 2005

1974 Rychlá zdravotnická pomoc zahajuje v Českém Krumlově svou činnost v Okresním ústavu národního zdraví

1974 –1975 Počet výjezdů byl sto až 150 za rok. O pět let později se počet navýšil na 240.

Zhruba od roku 1980 po rozšíření počtu pracovníků nelůžkového ARO bylo prováděno proškolování lékařů a sester ostatních oddělení v resuscitačních postupech. Dále se začalo s proškolováním obvodních lékařů, kteří sloužili LSPP. Další zkvalitnění nastalo po rozšíření počtu pracovníků posádek RZP.

1986 MUDr. Marie Fošumová se stává ředitelkou OÚNZ. Primářkou ARO byla jmenována MUDr. Vlasta Klosseová, čímž převzala vedení nad provozem RZP.

1987 Byl zakoupen speciální vůz RZP značky Mercedes. V této době došlo ke zvýšení počtu výjezdů RZP zhruba o 30 %. Součástí zdravotnické dokumentace pacienta se stal speciální tiskopis k záznamu o výjezdu RZP.

1979– 1988 Finanční náklady na RZP v letech 1979–1988 činily 1 673 511 Kč. Náklady na jeden převoz vycházely v této době na 485,08 Kčs.

Do roku 2004 je provozována záchranná služba v rámci oddělení ARO a ostatních odborností.

V roce 2004 delimitace několika SZP, řidičů a jednoho sanitního vozidla a sloučení s ÚSZS České Budějovice.

1 Mercedesy řady G /90. léta/
2 Vánoční besídka
3 Život na zámku
4 Nehoda motocyklu u Vyššíhi Brodu
5 Spolupráce s LZS
6 Cvičení na věži krumlovského zámku /prosinec 2009/
7 Krumlovský tým /2010/

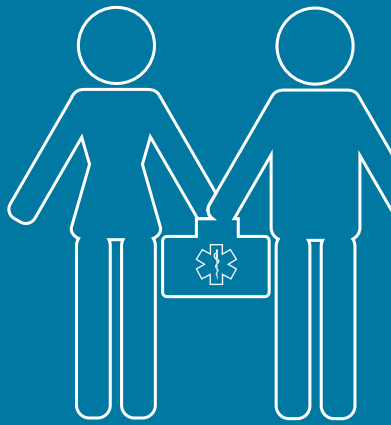
AMBULANC
ZDRAVOTNICKÁ NNÁ SLUŽBA
OBLASTNÍ STŘEDISKO
ČESKÝ KRUMLOV
HASIČI

Slovo autora

Událo se toho mnohem víc, než mi lékaři při rozhovorech o záchrance stačili předat. Možná je to dobře. Chyběl by k tomu prostor na těchto stránkách almanachu, na kterém jsem se podílel. Při mých návštěvách ani nebylo mnoho času. O to intenzivněji se mi připomínala ústřední píseň původního seriálu Sanitka, jehož děj pasoval na lidi, kteří mi vyprávěli o počátcích záchranky v okresech. V tomto almanachu chybějí mnohá jména záchranářů, ale publikace alespoň symbolicky myslí na všechny. Díky nim máme vysoké šance na to, abychom byli zítra, čím jsme dnes.

Martin Donát

Zakladatelé a vedoucí pracovníci ZZS



Zakladatelé a vedoucí pracovníci ZZS

Zakladatelé a vedoucí pracovníci ZZS

České Budějovice

Vedoucí lékaři: MUDr. Jan Tuček, MUDr. Karel Bláha
Vrchní sestry: Jitka Knotková, Bc. Lukáš Vyhlídal, Bc. Zdeněk Kafka

Tábor

Vedoucí lékaři: Prim.MUDr. Luděk Zikmund, MUDr. Karel Tomša, Prim.MUDr. Jaromír Cheníček, MUDr. Lubor Tůma, MUDr. Marek Slabý, MUDr. Naděžda Dobrovodská
Vrchní sestry: Alena Janurová, Božena Burgerová, Marie Drsová, Zdena Dolejšová, Ing. Romana Svobodová, Mgr. Jaroslava Kotalíková, Bc. Ivana Bernátová, Iva Marešová, Bc. Marek Peterka

Písek

Vedoucí lékaři: prim. MUDr. Josef Reitinger, MUDr. Milan Rataj, MUDr. Vlastimil Kott, MUDr. Vítězslav Kuhn, MUDr. Vratislav Němeček
Sestry organizující ZZS: Zdena Šmehlíková, Pavla Šťastná
Vrchní sestra: Jana Sádlová

Strakonice

Vedoucí lékaři: MUDr. Anna Kolářová, MUDr. Martin Kubíček
Vrchní sestry: Helena Jehlíková, Hana Peterková, Mgr. Monika Spudilová

Prachatice

Vedoucí lékaři:
Prachatice: MUDr. Juljo Hasík, MUDr. Rudolf Heřman
Vimperk: MUDr. Luboš Kovář
Vrchní sestry: Jana Matějková, Miroslava Nováková, Mária Pilná

Jindřichův Hradec

Vedoucí lékaři: MUDr. Vladimír Moravec, MUDr. Evžen Boček, MUDr. Miroslav Vlasák, MUDr. Vendula Mazancová
Vrchní sestry: Kristína Vokáčová, Lubomír Lepič, Marie Dobešová

Třeboň
Vedoucí: Ing. Jana Bínová
Vedoucí lékaři: MUDr. Janda Kamil, MUDr. Martin Hudeček, MUDr. Vladimír Smrčka
Vrchní sestra: Věra Šimánková

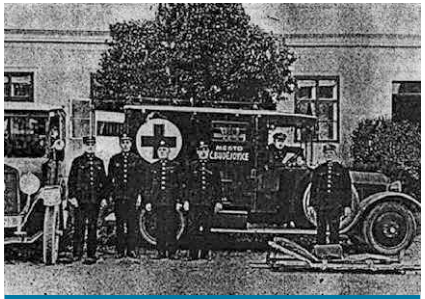
Dačice
Vedoucí lékařka: MUDr. Ladislava Fabešová
Vrchní sestra: Dagmar Chocholová

Český Krumlov

Vedoucí lékaři: MUDr. Marie Fošumová, MUDr. Jarmila Soukupová, MUDr. Ctibor Vojta, MUDr. Lubomír Pábl, MUDr. Andrea Pradeniaková
Vrchní sestry: Jaroslava Čechová, Petra Valnohová, Dagmar Anderlová

Vozový park ZZS JčK

Vozový park ZZS JčK



Laurin a Klement
České Budějovice

Laurin a Klement
Dačice 1932

Škoda 1101 Tudor
Dačice po 1946

Chevrolet nebo Dodge ?
Tábor 1948

Škoda 1200 Sedan
Dačice po 1952

Škoda 1203
Písek po 1970

Range Rover Lomas
Prachatice 1976

Range Rover Lomas
Tábor 70. léta 20. stol.

Range Rover
Týn nad Vltavou 80. léta 20.stol.

Avia Furgon
Písek po roce 1980

Tatra 613
Třeboň 80.léta 20.stol.

Tatra 613
Dačice 80.léta 20.stol.

Latvia
Jindřichův Hradec 1990

Škoda 1203
České Budějovice 90. léta 20.stol.

Mercedes Benz G
České Budějovice 90. léta 20.stol.

Mercedes Benz G
Prachatice 90. léta 20.stol.

Mercedes Benz 310
Strakonice 80. a 90. léta 20. stol.

Škoda Forman
Prachatice 90. léta 20. stol.

Renault Master
Tábor 90. léta 20. stol.

Volkswagen Transporter T3 Miesen
Písek 1991

Peugeot J5
Písek 1995

Renault Master
Písek 1996

Citroen Ambulance
Č.Budějovice 90. léta 20. stol.

Volkswagen Transporter T4
Strakonice 90. léta 20. stol.

Ford Transit
Tábor 90.léta 20.stol.

Ford Transit
Tábor 90.léta 20.stol.

Nissan Patrol
Tábor 90.léta 20.stol.

Volkswagen Passat
České Budějovice 1995

Volkswagen Transporter T4
Písek 1996

Volkswagen Transporter T4
Strakonice 2002

Mercedes Benz 312 4x4
Tábor 1999

Mercedes Benz 312 D
Tábor 1996

Renault Laguna
Tábor 1999

Nissan Patrol
Tábor 1993

Mercedes Benz 312 D, Miesen
České Budějovice 2003

Land Rover Discovery II
České Budějovice 2003 - 2013

Mercedes Benz 316
Milevsko 2004

Volkswagen Transporter T4
Písek 2004

Škoda Octavia
České Budějovice 2004

Volkswagen Transporter T5
České Budějovice 2005

Volkswagen Transporter T5
Jindřichův Hradec 2007

Volkswagen Crafter
Tábor 2007

Škoda Octavia
České Budějovice 2008

Volkswagen Transporter T5
Prachatice 2011

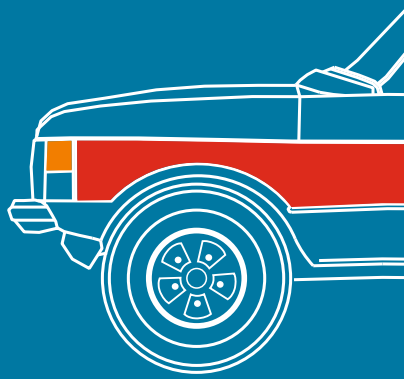
Iveco 4x4
České Budějovice 2011

Škoda Yeti
České Budějovice 2011

Škoda Yeti
České Budějovice 2014

Volkswagen Transporter T5
České Budějovice 2015

Příběh jednoho vozu



MSA

RANGE ROVER

RANGE ROVER – LOMAS 1976

Toto vozidlo bylo prvním opravdovým speciálem pro záchranné služby na území Jihočeského kraje a v té době zřejmě i jediným typem vozidla „západní“ provenience, používaném na jihu ČSSR.

Páteří vozového parku „záchranných služeb“, které v 70. letech byly součástí nemocnic, nejčastěji anesteziologických nebo chirurgických oddělení po celé republice byla vozidla Škoda 1203, Avia, Latvija a UAZ, více či méně upravená pro rychlou zdravotnickou pomoc. Z vozidel „západní“ provenience byla v této době používána ojediněle různými službami vozidla Mercedes a Renault v různých typech zástaveb.

V Českých Budějovicích, Táboře, Prachaticích a Jindřichově Hradci se vůz Range Rover stal hvězdou vozového parku a dodnes je vzhledem k tehdy nebývalému vzhledu, zvuku sirény a rychlosti (a také chování za jízdy) pro širokou veřejnost symbolem záchranné služby. Dokonce se dodnes setkáváme s žargonovým označením vozidla ZZS s posádkou „roura“ – odvozeno od zkomoleného Rover.

Vozidlo Range Rover se zástavbou Lomas, jež je doposud ve stavu ZZS JčK, má poměrně pestrou minulost.

Automobil byl vyroben v roce 1976 britským výrobcem British Leyland Motor Co s výrobním číslem podvozku 2-1-8472. Následovala úprava zástavby u firmy Herbert Lomas Ltd., která se specializovala na úpravy sanitních vozidel , jež byly dodávány do celého světa

Jarda Havelka a Rover 1978

„Bohoušek“ na Rallye Rejvíz 2003

(včetně arabských zemí a např. Indie). Vozidlo bylo dodáno během srpna a září 1976 do ČSSR na základě kontraktu podepsaného již v roce 1975 tehdejším MZ ČSSR. Dne 15. 10. 1976 je vozidlo uvedeno do provozu v KÚNZ České Budějovice – krajské nemocnici s poliklinikou a přiděleno dopravní zdravotnické službě se SPZ CB 67-10. (Vozidla tohoto typu byla dodána dvě do Českých Budějovic, jedno do Prachatic a Jindřichova Hradce a jedno do Chomutova).

V této době zřejmě dochází k prvním úpravám zařízení a změnám výbavy (majáky , radiostanice, přídavná světla atd.

Vozidlo se účastní výjezdů rychlé zdravotnické pomoci a je ze všech nejkrásnější, nejoblíbenější a nejrychlejší. Bohužel ke konci roku 1976 po ujetí cca 22 tisíc kilometrů dochází během zásahu RZP přímo před výjezdem z nemocnice na ulici Lidická v Českých Budějovicích ke střetu s osobním vozidlem. Při nehodě zahynul řidič osobního vozu. Konec roku 1976 a rok 1977 jsou ve znamení rozsáhlé opravy karoserie a dalším drobným úpravám.

Po celkové opravě bylo vozidlo předáno OÚNZ Tábor, v jehož stavu je od 16. 12. 1977 se SPZ TA 41-00, pod kterou je registrováno doposud. Dochází ještě k několika drobným úpravám exteriéru (majáky, nástřik, popis, osvětlení) a změnám výbavy vozidla. Počátkem léta 1978 začíná toto vozidlo, které je ve stavu dopravní zdravotní služby, plnit úkoly v rámci RZP.

Prvními řidiči vozu byli pánové Bohuslav Drda, Oldřich Bouček,

Hana Vydrová, Jiří Vaněček a Olga Svobodová a Rover /České Budějovice -začátek 90. let/

Jaroslav Havelka, Bojmír Novák a další. Posádku vozidla tvořily zdravotní sestry a lékaři OÚNZ přidělení do posádky RZP dle rozpisu. (prim. MUDr. Luděk Zikmund, MUDr. Karel Tomša,

Jarda a „Bohoušek" 2009

MUDr. Lubor Tůma, MUDr. Karel Šmejkal , MUDr. Jaromír Cheníček, MUDr. Josef Balík).

V roce 1990 byla provedena oprava karoserie, rámu a podlahy vozidla, neboť její dřevěné součásti byly narušeny hnilobou.

Dne 11. 10. 1993 je vozidlo převedeno z nemocnice s poliklinikou (když bylo předtím málem prodáno do soukromých rukou) na nově vzniklou organizaci Zdravotnická záchranná služba Tábor. Současně jsou převedena sanitní

vozidla Renault Master a Latvija.

V roce je 1994 provedena generální oprava motoru (po ujetí 156 956 km) a karoserie za využití náhradních dílů z vozidla téhož typu, vyřazeného ze stavu ÚSZS České Budějovice, a sice po nehodě, při které vinou náhle propadlého kanálu došlo k čelnímu střetu s autobusem. Při této nehodě byli lékař a řidič těžce zraněni, utrpěli zlomeniny žeber, kontuze plic, zlomeniny dvou krčních obratlů a zdravotník byl zraněn lehce. Poté bylo vozidlo vyřazeno, neboť již nebylo provozuschopné. Dále byla provedena rozsáhlá rekonstrukce zástavby – vymontována nosítka s portálem, lavice a sedačka, zastavěno zdravotnickým nábytkem, zastavěn defibrilátor, ventilátor, nosítka Ferno s portálem, změněna elektroinstalace, instalován nový výstražný maják (rampa)... Vyřazené původní zařízení se ocitá v majetku soukromých dopravců po okrese, ve skladech CO, technickém skladu ZZS a na půdách zaměstnanců ZS .

V roce 1994, již po provedených úpravách, dochází k doufejme snad poslední nehodě vozidla, jež se při nácviku jízdy na náledí ocitá na boku. Šrámy z této nehody nese zejména pravý bok vozu dodnes.

Vozidlo poté slouží jako záloha a je určeno zejména pro nasazení v rámci hromadného neštěstí, neboť vozový park

Rover byl ozdobou Rallye Rejvíz

ZZS Tábor je doplněn o vozidla Renault Master, Nissan Patrol a Ford Transit s novým vybavením a parametry vyhovujícími podmínkám provozu moderní záchranné služby.

V běžném provozu již není Range Rover nasazován, účastní se zdravotních asistencí při sportovních akcích (motokrosu, mistrovství světa v cyklokrosu a dalších), ojediněle je pronajímán na asistenci při natáčení filmařům. Tato situace je zapříčiněna nejen stářím vozidla, ale i obrovskými náklady na jeho provoz, neboť spotřeba je při plném zatížení kolem 25 litů benzinu Super na sto kilometrů. Dále je samozřejmě vozidlo udržováno v plně provozuschopném stavu jako záloha pro použití v rámci hromadných neštěstí.

Během roku 2002 bylo zhodnoceno využití vozidla v provozu ZZS. Vzhledem k tomu, že se jedná o poslední funkční sanitní vozidlo tohoto typu v České republice a nejspíše i v Evropě, bylo rozhodnuto, že k desátému výročí vzniku samostatné ZZS Tábor bude vozidlo v mezích možností „renovováno“ a vráceno do pokud možno původního stavu odpovídajícího době, kdy bylo uvedeno do provozu.

Veškeré práce na vozidle byly prováděny zaměstnanci ZZS Tábor v jejich volném čase, za pomoci sponzorů a díky majitelům kdysi vyřazených součástí, které tito pánové dohledali ve stodolách,

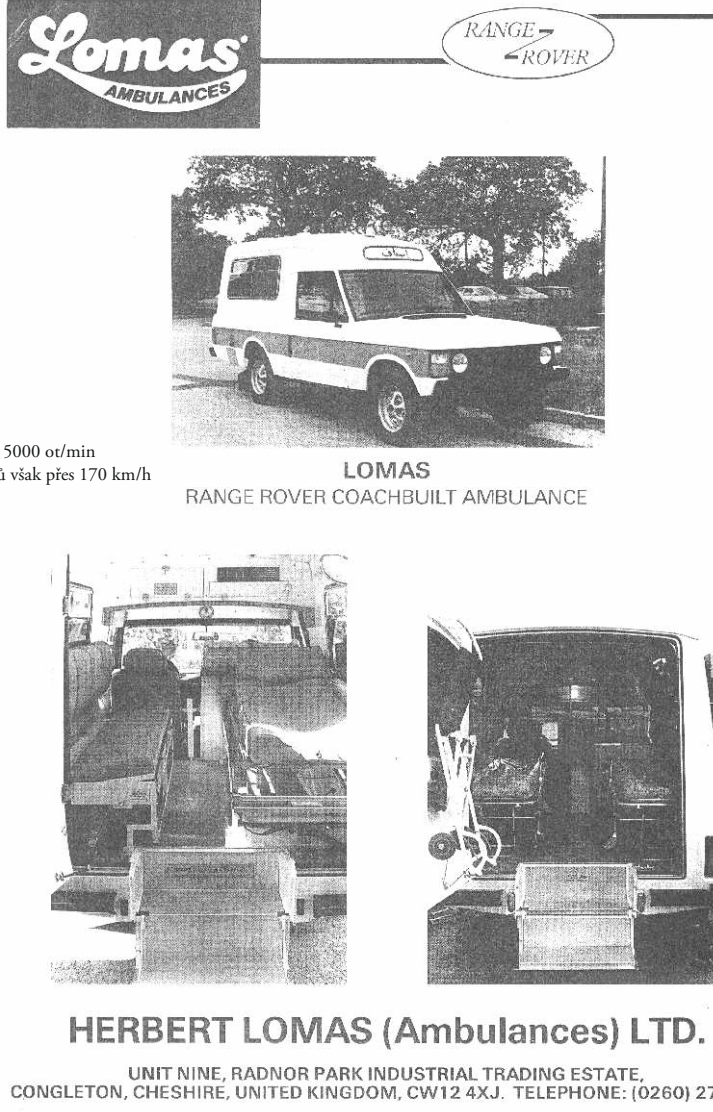
na půdách a ve skladech po celém území táborského okresu.

Po renovaci je vozidlo nadále využíváno k reprezentaci ZZS JčK při různých příležitostech, po doplnění výbavy pak ke zdravotnickým asistencím při jízdách veteránů a obdobných akcích. Poslední „ostrou“ akci zažil Bohoušek, jak je vůz nazýván, při velikonoční jízdě veteránů, když jej zastavil protijedoucí řidič, který vezl maminku s kardiálním selháním do nemocnice. Po objevení se mužů v bílých pláštích a placatých čepicích se vyděsil, ale posádka vybavená standardním vybavením provedla profesionální zajištění vitálních funkcí a při příjezdu přivolané RLP byla již pacientka při vědomí, citovaně ventilovaná a oběhově relativně stabilní. Následně byla předána na JIP interního oddělení v Táboře.

Technické parametry

Výrobce
British Leyland motor Co.
Rok výroby
1976
Výrobní číslo podvozku
2-1-8472
Sanitní úprava
Herbert Lomas Ltd. , VB

Motor
4 dobý OH
počet válců: 8 do V
zdvihový objem válců: 3528 ccm
plný výkon: 95,61 kW resp 130 k při 5000 ot/min
nejvyšší rychlost: 140 km/h, dle řidičů však přes 170 km/h
Rozměry
délka: 4 927 mm
šířka: 1 778 mm
výška: 2 133 mm
Celková hmotnost
2500 kg



AMBULANCE
RANGE ROVER
1C9 9328

Historie letecké záchranné služby v Českých Budějovicích v letech 1991-2015

AIR AMBULANCE ČESKÉ BUDĚJOVICE

KRYŠTOF 13

Historie LZS v ČB v letech 1991 - 2015

Stručná historie letecké záchranné služby v Českých Budějovicích

Oficiálním datem začátku LZS v Českých Budějovicích je 1. květen 1991. K prvním kontaktům mezi vedením záchranné služby v Nemocnici České Budějovice a velením Západního vojenského okruhu Tábor došlo již počátkem roku 1990.

Armáda ČR

Od 1. září 1990 prováděla československá armáda na jihu Čech sekundární lety vrtulníky Mi 8 z Bechyně. Vrtulník pro záchrannou službu byl k dispozici pouze od pondělí do pátku a byly realizovány výhradně sekundární převozy pacientů po celé republice. Vrtulníky s personálem poskytovala jednotka Bechyně, zdravotnický personál dodávala Nemocnice České Budějovice.

Lékařský personál tvořili lékaři, kteří se pravidelně střídali: pondělí – MUDr. Tuček, úterý – MUDr. Zoubek, středa – MUDr. Houser, čtvrtek – MUDr. Fanta, pátek – MUDr. Mraček a pak se vše opakovalo.

Od května1991 začíná oficiální kapitola LZS České Budějovice. Byl zahájen zkušební provoz a vrtulníky z 31. smíšené letky velení a průzkumu v Bechyni sloužily ve středisku LZS v Českých

Vrtulník Mi 2 -0715 /1993/

Heliport nemocnice Č. Budějovice, MUDr. Jiří Škopek, MUDr. Miroslav Houser, Jiří Štěpánek, Eva Stráská /1998/

Budějovicích na vojenském letišti Planá u Českých Budějovic, kde vznikla základna LZS. Vrtulníky Mi-2 od odřadů v Bechyni byly určeny pro primární zásahy. Vrtulníky Mi-8 pro sekundární lety nadále startovaly přímo z bechyňského letiště. Stroje Mi-2 byly v žluto-černém provedení s volacím znakem „Záchrana 215“, nastříkaném na trupu stroje.

Přelet z Bechyně na letiště Planá, nad zámkem Hluboká nad Vltavou, pilot Ing. Ladislav Peis /1991/

Zkušební provoz byl ukončen k 31. 7. 1991. V průběhu tří měsíců bylo uskutečněno velké množství rekognoskačních letů po celém okruhu budoucího působení. Byla typována místa přistání, jejich velikost, lokalizace a to vše v úzké spolupráci s místními úřady a majiteli.

Bylo velmi obtížné nalézt plochu pro přistávání vrtulníku v Českých Budějovicích. Úspěch přineslo až jednání mezi nemocnicí a českobudějovickými papírnami, které umožnily vybudovat heliport na jejich pozemku u čističky.

K 1. lednu 1993 se oficiálním volacím znakem všech leteckých záchranek na území České republiky stává „Kryštof“ a pro České Budějovice „Kryštof 13“.

V květnu 1993 přebírá středisko LZS v Českých Budějovicích 11. vrtulníkový pluk Plzeň-Líně . Pluk poté zajišťuje kromě Českých Budějovic také středisko LZS v Plzni. Pro potřeby LZS nasazuje celkem šest vrtulníků Mi-2 a podle potřeby také dva Mi-17 Obě střediska pak 11. VRP zajišťoval až do 31. 12. 1994, kdy byl přesunut do Přerova

V lednu 1995 převzala středisko LZS České Budějovice firma HELICOPTER s.r.o.

Helicopter s.r.o.

Letecká společnost byla založena 1. 6. 1994 Ing. Stanislavem Ambrožem za účelem provádění leteckých revizí sítě vedení vysokého napětí na celém území ČR.

Poslední služba na letišti Planá; 31.12 1994

Společnost získala v lednu 1995 středisko LZS v Českých Budějovicích a poté došlo k přesunu z letiště v Plané do západní části letiště v Hosíně.

Společnost používala pro LZS vrtulníky Mi-2 a od června 1995 byl do služby zařazen první vrtulník PZL-Kania OK-WIM a v červnu1996 byl zařazen do služby nový vrtulník Kania OK-VIL.

Vrtulník OK VIL na Hosíně; 18.9.1997

Při povodních na Moravě v roce 1997 již v pondělí 7. 7. 1997 odletěl první vrtulník s posádkou ve složení Miloš Markes, technik Jiří Pivec ve funkci naváděče, MUDr. Vlček Aleš a záchranář Vít Koupal s vrtulníkem PZL Kania. Záchranné práce prováděli v obci Zátor, Široká Niva, Brantice a v okolí. Druhým vrtulníkem Mi-2 OK-PIB odletěli druhý den Ing. Zdeněk Svoboda a technik Josef Žemlička, aby prováděli zásobování odříznutých obcí, objektů a dětských táborů.

Od roku 1997 létal další vrtulník Kania OK-MIK, pronajatý z výrobního závodu ve Swidniku.

Třicátého září 1997 došlo při komerční činnosti (geofyzikální práce) k letecké nehodě s tragickými následky.

Vrtulník PLZ Kania – OK VIL s přídavným boxem na zdravotnický materiál /1997/

Při přeletu ze Špindlerovky vlétl pilot do oblačnosti a při nárazu do svahu Kozích hřbetů (v Krkonoších) v nadmořské výšce 1350 m došlo k zničení stroje OK WIM. Posádku tvořili pilot ing. Josef Galčík (†), technik Josef Žemlička a pracovníci externí firmy RNDr. Viktor Höschl (†) a Radim Roudný (†).

V průběhu roku 1998 došlo k přestěhování sídla LZS ze západní na východní část letiště Hosín.

V roce 2001 firma upravila kabát vrtulníku Kania OK-MIK na tmavě modrý se žlutými pruhy.

Během povodní v srpnu 2002 v jižních Čechách byla na letišti Hosín držena několik dní pohotovost k zajištění záchrany vrtulníkem pomocí lanových technik. Na té se pracovníci záchranné služby podíleli s příslušníky zásahové jednotky Policie ČR .

Koncem roku 2003 se uskutečnilo nové výběrové řízení pro zajištění středisek LZS na území ČR na období následujících pěti let. Společnosti Helicopter s.r.o. se nepodařilo obhájit svoji pozici a k 31. prosinci 2003 společnost ukončila činnost na středisku LZS České

Vrtulník PLZ KANIA - SP SSA + sanita Renault na heliportu nemocnice Č. Budějovice, pilot Ján Sokol, řidič David Pokorný /1997/

Budějovice.

Piloti: Markes Miloš, Ing. Galčík Josef (†), Ing. Svoboda Zdeněk, Krestýn Jaromír, Ing. Kontura Peter, Sokol Ján, Votřel Miroslav, Ing. Šašek Jiří, Ing. Štokr Otakar.

Technici: Pivec Jiří, Janda Bohuslav, Honzík Josef

Alfa Helicopter s.r.o.

Sanita VW T4 a vrtulník Bell 206 OK – ZIU, motokros Jinín /2005/

Společnost působí v podmínkách LZS nepřetržitě od roku 1992, kdy se stala prvním nestátním poskytovatelem této služby v ČR.

V současné době provozuje LZS na střediscích v Brně, Českých

Vrtulník Bell 427 OK – AHB; 5.6.2005

Budějovicích, Jihlavě a v Olomouci.

Od ledna 2004 zahájila společnost provoz na stanici LZS České Budějovice s vrtulníkem typu Bell 206 L4T OK-ZIU. Ten vystřídal 30. 12. 2004 vrtulník Bell 427 OK-AHB.

V případě, kdy se zraněný nachází na obtížně dostupném místě, kam se pozemní technika buď nedostane vůbec nebo jen za nepřijatelně dlouhou dobu, je společnost schopna provádět výsadky záchranářů slaněním z vrtulníku a přepravu osob v podvěsu pod vrtulníkem. Pokud vrtulník nemůže v blízkosti postiženého přistát, provede záchranář výsadek slaněním v těsné blízkosti zachraňované osoby.

Následný transport postiženého, po poskytnutí nezbytné pomoci, může být proveden s využitím lanového podvěsu pod vrtulníkem. Postižený absolvuje transport v podvěsu pod vrtulníkem v doprovodu k tomu vyškoleného záchranáře na nejbližší místo, kde je možné vrtulníkem přistát a osoby z podvěsu přemístit do kabiny vrtulníku nebo

Heliport Č. Budějovice, vrtulník Bell 427 OK – AHB + sanitka VW T5, pilot Ladislav Kačerovský /2008/

je předat k dalšímu pozemnímu transportu. Podvěsu pod vrtulníkem se ve specifických případech může využít (vedle dopravy nákladů) i k dopravě specialistů na určené, jinak nepřístupné místo.

V říjnu 2007 se uskutečnil první výcvik leteckých záchranářů na vrtulníku Bell 427, kterého účastnilo šest záchranářů ZZS JčK.

V březnu 2009 ZZS JčK po zdravotní stránce zajišťovala setkání ministrů zahraničních věcí EU na zámku Hluboká. Společnost Alfa-Helicopter na potřebné dva dny vyčlenila vrtulník OK AHD, který zajistil se zdravotnickou posádkou tuto akci mimo rámec běžného provozu LZS. Kromě vrtulníku na letišti v Hosíně byly na zámku Hluboká přítomny dvě posádky ZZS JčK. V červnu proběhl výcvik leteckých záchranářů ZZS JčK, za účasti sedmi záchranářů a pilotů jednotlivých typů vrtulníků. Po ukončení výcviku všichni obdrželi certifikát opravňující k provádění záchran v podvěsu pod vrtulníky Bell 206 a Bell 427.

Dne 5. 2. 2010 v odpoledních hodinách došlo při sekundárním letu na trase Hosín – Jihlava v prostoru východně od obce Horní Olešné k letecké nehodě vrtulníku Bell 427, poznávací značky OK-AHB, v té době nasazeného ve službě HEMS v Českých Budějovicích. Členové posádky nebyli zraněni. Během letu se pilot po zhoršení povětrnostních podmínek rozhodl pro návrat na základnu. Při snížení rychlosti

Heliport Strakonice; cca r. 2010

a výšky došlo ke kontaktu s terénem, následnému odtržení podvozku a po kontaktu rotorových listů se zemí k převrácení vrtulníku na levou stranu. Během necelé hodiny byl v Hradci Králové připraven záložní vrtulník EC 135 partnerské společnosti DSA a.s. a krátce na to v Olomouci u společnosti Alfa-Helicopter, spol. s r. o., další záložní vrtulník, Bell 206 L4T. Ani jeden z vrtulníků nemohl uskutečnit přelet kvůli nepříznivému počasí. Po několika dnech byl na stanoviště LZS České Budějovice dislokován vrtulník Bell 427 OK-AHE.

V říjnu 2010 se konal opakovací výcvik leteckých záchranářů a výcvik LZ pro kvalifikaci LZ-vysazovač. Výcvik se uskutečnil na vrtulníku ZZS JčK disponuje po ukončení výcviku sedmi pracovníky s kvalifikací LZ a jedním pracovní-

Vybavení vrtulníku Bell 412 – OK EMI; 1.8.2011

kem LZ-V.

V únoru 2011 si letečtí záchranáři ZZS JčK poprvé vyzkoušeli záchranu z vodní hladiny, přesněji zamrzlé vodní hladiny, který se opakuje každoročně.

IMZ Amerika; 26.9.2013 (zleva Jiří Majstr, Petr Muf, Jan Vávra, pilot Petr Čihák, Ladislav Podlaha, Petra Kafková, Karel Jandera, Zdeněk Kafka, Jan Trázník)

Od 1. 3. 2011 došlo ke změnám ve snížení počtu sloužících NLZP na středisku LZS České Budějovice (Kryštof 13) na cca deset osob, kdy jednou z podmínek je platné osvědčení leteckého záchranáře (LZ) s oprávněním práce a záchrany v podvěsu pod vrtulníkem Bell 206 a Bell 427. Od 1. 4. 2011 garantujeme přítomnost záchranáře s kvalifikací pro práci a záchranu nad volnou hloubkou a zároveň s kvalifikací LZ na palubě vrtulníku LZS po dobu letových hodin.

V říjnu roku 2011 byla na palubu umístěn první přístroj pro nepřímou srdeční masáž LUCAS. Ten poskytuje výraznou pomoc při stavech bezprostředně ohrožujících život, pro zajištění dlouhotrvající srdeční masáže (KPR) a posádka LZS absolvovala premiérový let s využitím lanových technik na Orlíku při záchraně rybáře.

V roce 2012 byly zavedeny pravidelné výcviky leteckých záchranářů, a to každý měsíc v délce trvání 1–1,5 hodiny. Výcviku se účastní vždy minimálně jedna třetina personálu.

V září 2013 se uskutečnil úspěšný zásah za pomoci lanových technik na Lipně poblíž Frymburku při záchraně rybáře s poruchou vědomí. Několik dnů na to se konalo v lokalitách lomů „Mexiko“ a „Velká Amerika“ instruktážně metodické zaměstnání (IMZ) krizové připravenosti lezeckých skupin a leteckých záchranářů složek IZS. Pořadatelem této akce byla Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje. IMZ se zúčastnili zástupci složek IZS z celé republiky. Cvičilo se ve vzduchu, na skalních stěnách, podzemních štolách i ve vodě. V přírodním polygonu se během tří dnů vystřídalo více než 250 lezců a záchranářů.

V roce 2013 bylo z finančních prostředků pro krizovou připravenost zdravotnických záchranných služeb pořízeno vybavení, které umožňuje kvalitní

Za kniplem Ing.Petr Čihák

Jana Pokorná ve vrtulníku Bell 427

výcvik leteckých záchranářů. Byly pořízeny např. suché obleky pro záchranu z vody, dokoupeny OOPP pro práci ve výškách jednotlivým pracovníkům, záchranná síť, speciální kombinézy, obuv a další.

Na jaře roku 2014 byla zahájena výstavba nové základny LZS na letišti Planá u Českých Budějovic. Sedmého července 2014 se uskutečnil nejkratší zásah leteckých záchranářů LZS ČB. Ze střechy papíren byl za pomocí lanového podvěsu a vaku transportován muž vykazující známky poranění v oblasti kyčle. Jak a proč se na střechu dostal, nebyl schopen vysvětlit. Dotyčná střecha se nachází cca 200 m od heliportu Nemocnice ČB a.s.

V srpnu 2014 umožnila společnost ALFA-HELICOPTER s.r.o. třem instruktorům LZS ČB vyzkoušet si záchranu v prostředí Alp – v obci Hochfilzen v Rakousku. Společně s rakouskými záchranáři se cvičila evakuace ze skalní stěny a evakuace osoby z nepřístupného terénu. Společnost na tento výcvik poskytla i vrtulník EC 135.

Na konci roku 2014 LZS České Budějovice disponuje devíti záchranáři

Výstavba základny letecké záchranné služby v Plané u Českých Budějovic

s oprávněním práce a záchrany ve výškách a nad volnou hloubkou a zároveň s kvalifikací letecký záchranář (LZ) i LZ-vysazovač. Tři pracovníci také mohou vykonávat činnost jako LZ-instruktoři.

Rok 2015 je ve znamení dokončení stavby nové základny LZS v Plané u Českých Budějovic, kde bude umístěna i posádka RZP a technika pro řešení mimořádných událostí. Definitivní přesun letecké záchranné služby bude ukončen slavnostním otevřením této základny v září 2015.

Piloti: Ing. Čihák Petr, Ing. Svoboda Zdeněk, JUDr. Müller Pavel, Ing. Valenta Lubomír, Ing. Lizano Felix, Ing. Tarasovič Stanislav, Ing. Kačerovský Ladislav a další.

Technici: Golecki Jerzy (†), Palatka Aleš, Březina Josef, Kelar Jaromír, Stradiot Miroslav, Dvořák Petr, Kořínek Zdeněk.

Za 24 let bylo provedeno cca 10 293 záchranných akcí. Téměř 10 217 pacientů bylo ošetřeno a minimálně polovina z nich vděčí pracovníkům LZS České Budějovice za záchranu života či zdraví.

Literatura

Letecká záchranná služba v České republice a ve Slovenské republice, Katalog Letecké záchranné služby, pro Asociaci leteckých záchranných služeb vydala redakce časopisu Letectví + kosmonautika, vydavatelství MAGNET-PRESS s.p., 1992;

Letecká záchranná služba České republiky 1987–1997, vydala Asociace zdravotnických záchranných a dopravních služeb ČR, MUDr. Jiří Wachsmuth, Naše vojsko s.p., 1998;

O létání v Bechyni, Jiří Havel, nakladatelství Svět křídel, 83. publikace, první vydání v červnu 2002, ISBN-80-85280-82-5;

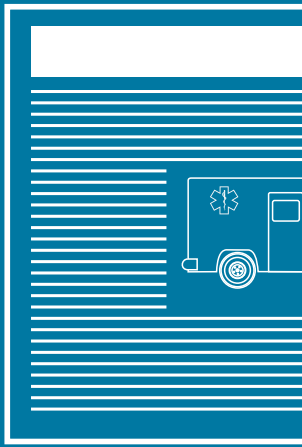
Časopis Zápisník, č. 23/1990.

Jerzy Golecki

1 Přelet MIG 23 do Čáslavi /1994/
2 Zásah u požáru Jitony v Lišově, MUDr. Lumír Mraček, Václav Urban, Tomáš Vrchota, Markéta Láchová, MUDr. Ivan Fanta /1994/
3 Vrtulník PLZ Kania – OK MIK na Hosíně /1997/
4 Zdravotnická zástavba vrtulníku PLZ Kania – OK MIK
5 Vrtulník Mi 2 – 0749 /1994/
6 společný zásah LZS (vrtulník PLZ Kania – OK MIK) a ZZS Tábor u dopravní nehody u Malešic /2002/
7 ZZS Písek, heliport /1997/
8 Zásah na náměstí v Bechyni /2003/

1 Spolupráce LZS (vrtulník Bell 427 OK – AHB) s HS Šumava, Jan Vávra a pilot Petra Čihák /2009/
2 Zásah u dopravní nehody autobusu u Plané nad Lužnicí /2014
3 Zásah LZS ve Volarech /2015/
4 Patrol na Radvánovské sjezdovce /2005/
5 Kryštůfek záchranář na palubě vrtulníku LZS
6 Ukázka činnosti LZS - Lipno, Stezka korunami stromů /2013/
7 Pilot Stanislav Tarasovič při plnění paliva na letišti Kbely /2014/

ZZS JčK v médiích



RAVODAJ OÚNZ

acujících Okresního ústavu národního zdraví
v Jindřichově Hradci

ČÍSLO 175

řichohradecká RZP

si za úkol provést ana-
RZP v Jindř. Hradci za
RZP už vyjíždí po celých
. od 4. 9. —31. 12. 1989.
nám bylo jasné, že pouze
oz prověří a ukáže, co je
t či zlepšit ku prospěchu
včasné pomoci lidem, kte-
zejí v život ohrožující (tís-
aci (to je vlastní poslání

jsme provedli z hlediska
ého, odborného, organizač-
nického a statistického.
omického pohledu to není
iliš laciná (stojí pokladnu
00 Kčs ročně), nicméně ve
s perfektně zajištěnou noční
nemocničních lékařů (dva na
3 na chirurgii, 2 na gyneko-
pediatři, 1 na ARO. 1 na zub-
víkendech navíc 1 neurolog

a 1 pediatr na ambulanci) předsta-
vuje RZP jedinou výjezdovou posilo-
vou službu do terénu vedle LSPP.

O opodstatněnosti a smysluplnosti
RZP v Jindřichohradeckých podmín-
kách nelze pochybovat. Vyplývá to i
ze statistického pohledu. Za období
sledovaných čtyř měsíců jsme vyjeli
407× včetně 15 akutních převozů ri-
zikových nemocných do Č. Budějovic,
Prahy a Brna. Z hodnocených 392
„nepřevozových" výjezdů bylo 259
v mimopracovní době (66 %), což
představuje významné ulehčení pře-
tížené LSPP, která v té době uskuteč-
nila 854 návštěv v bytě.

RZP reprezentuje jednu z nespor-
ných předností pro obvodní, závodní
i poliklinické lékaře a samozřejmě i
pro lékaře LSPP, kdy tito lékaři cítí
v RZP bezpečné zázemí pro řešení
krizových (tísňových) situací.

Rychlá a spolehlivá dosažitelnost
RZP vyniká zvláště při pokrývání vý-
jezdů v době mezi 6.45—7.30 a mezi
15.→16. hodinou — či
ku a konce pracovní
lékařů a LSPP.

V péči o rizikové
železný zákon. Lékař
předávají osobně nem
vozu na nemocniční o
nému lékaři. Očekává.
lékař vyčká v bytě
příjezdu přivolané RZ

Tabulka č. 1
čas volání s následn

24 — 01	6×
01 — 02	7×
02 — 03	2×
03 — 04	7×
04 — 05	5×
05 — 06	16×
06 — 07	15×
07 — 08	20×
08 — 09	25×
09 — 10	27×
10 — 11	24×
11 — 12	21×

Tabulka č. 1 předst
jezdů během 24 hodi
hodinový
předpokl
dá na d
jich 374
9.00 — 1
bylo 31
a 21.00
dů me
očeká
kardi
IM. T
co v
till,
chtě
„ob

Tal
vý
na
k
r
i

"Roura" - táborská legenda 70. let - dostala naději také v třetím tisíci

Pozornost budí všude, kam přijede. Nejinak tomu bylo i začátkem října na srazu historických vozidel Tábor - Čekanice. Na slávu je ostatně zvyklý. V Táboře se stal vůz Range Rover Lomas hvězdou vozového parku OÚNZ již v sedmdesátých letech a je stále i jakýmsi symbolem Záchranné služby v Táboře. Dodnes se setkáváme s jeho žargonovým označením "roura" (zkomolené Rover), kterým ho přezdili řidiči záchranky.

Vozidlo, jehož posádky přinášely pomoc potřebným na Táborsku téměř čtyřicet let, bylo prvním opravdovým speciálem pro záchranné služby v tehdejším Jihočeském kraji a zřejmě i jediným vozem západní provenience používaným na jihu Čech. Bylo vyrobeno v roce 1976 britským výrobcem British Leyland Motor Co a upraveno speciální nástavbou firmou Herbert Lomas Ltd, specialistou na úpravy sanitních vozů dodávaných do celého světa. Do KÚNZ České Budějovice se dostalo na základě vládního kontraktu v roce 1976. Zde sloužilo až do havárie koncem tohoto roku a do Tábora přišlo po celkové opravě v prosinci 1977. Po drobných úpravách exteriéru poprvé Land Rover vyjel k zásahům na Táborsku počátkem léta 1978.

Prvními řidiči vozu byli pánové Bohuslav Drda, Oldřich Bouček, Jaroslav Havelka, Mojmír Novák a další. Posádku vozidla tvořili zdravotní sestry a lékaři OÚNZ dle rozpisu - např. doktoři Luděk Zikmund, Karel Tomša, Libor Tůma, Karel Šmejkal, Jaromír Cheníček, Josef Balík a další. Ti všichni ocenili jeho chování za jízdy, nebývalý vzhled, výraznou sirénu a zejména rychlost.

Po mnohaleté službě došlo v roc
2002 k zhodnocení využití toho
vozidla a vzhledem k tomu, že
jedná o poslední funkční sanitku
hoto typu v ČR a nejspíše i v Evro

bylo rozhodnuto, že k 10. výročí vzniku samostatné ZZS Tábor bude vozidlo renovováno a vráceno do původní podoby. Veškeré práce na "rouře" odváděli a odvádějí zaměstnanci táborské záchranky pánové Havelka, Žatecký, Dusík, Živnůstka a další ve svém volném čase a za pomoci sponzorů.

Vzhledem k moderntímu vozovému parku záchranky je dnes veterán Range Rover nasazován jen na zdravotní asistence při sportovních akcích, ojediněle pronajímán při natáčení filmařům, ale je stále určen jako záloha pro nasazení v rámci hromadných neštěstí.

I věci (automobily obzvlášť) mají svou historii. Natož sanitka, na jejíž

života ve třetím tisíciletí. Třeba se
Land Rover jednou stane technickou
Křížkova Elin-

*Zaměstnanci
chranky Žatecký a
těm, díky jejichž p
volna Land Rover b*

Strakoničtí záchranáři jsou první v republice

SOUTĚŽ / Sedmadvacet sanitek se o víkendu sjíždělo k nahraným haváriím. Při soutě
získávají posádky rychlé lékařské pomoci zcela nové zkušenosti.

■ PETR PUČELÍK

Strakonická posádka rychlé lékařské pomoci ve složení lékař Pavel Vojta, zdravotní sestra Blanka Kotálová a řidič – záchranář Jindřich Radula zvítězila o tomto víkendu v soutěži zdravotnických záchranných služeb Rallye Rejvíz '99. Navíc Blanka Kotálová skončila v soutěži zdravotních sester na třetím místě.

O trestné body není nouze

"Loňské druhé umístění naší posádky bylo velmi úspěšné, a tak jsem ani nepřepokládal, že by letos mohlo být lepší. Rallye Rejvíz je náročnou soutěží, ve které malé zaváhání přináší řadu trestných bodů," poznamenal ředitel strakonické Zdravotnické záchranné služby Martin Kubíček. Radost z mimořádného úspěchu svého týmu přitom neskrýval.

Ze sedmadvaceti posádek z České republiky, jež se v Jeseníkách utkaly, byly jen tři jihočeské - dvě táborské a jedna strakonická. Svou zdatnost musely prověřit v několika denních i nočních etapách, které vyžadovaly jak splnění odborných úkolů, tak zručnou jízdu v časových limitech.

"Jedeme Hasiči

které se tahá dříví. Dodržet limit nebylo jednoduché," ulehčovali trasy řidič – záchranář Jindřich Radula.

"Na soutěži je podstatné, že v ní nejde o běžnou rutinní práci výjezdového

zkušenost, kterou jsem dosud neměl. Při soutěži jsem si mohl ověřit, co by mě asi čekalo, kdyby k něčemu takovému došlo v realu," poznamenal k odborné části Pavel Vojta. Ten

lenka záchranářů, chtěli setkávat a v si své zkušenosti. Org tou setkání zpestřili vili už v prvním roč

Vítězná posádka po návratu z Rallye Rejvíz. Zleva řidič – záchranář Jindřich zdravotní sestra Blanka Kotálová a lékař Pavel Vojta.

Foto: [illegible]

Zdravotníci oceňují nové svolávací zařízení

*Prospěšnost nového svolávacího zařízení Zdravotnické záchranné služby Tábor si pochvaluje nej
Olga Vonešová (v popředí), ale i (zleva) ředitel MUDr. Lubor Tůma, zdravotník – záchranář Karel
záchranář Richard Živnůstka, hlavní sestra Zdeňka Dokyšová a řidič – záchranář Bojmír Novák.*

Foto [illegible]

trauma-
jsme přivezli na chir-
lanci.

pokračování na str. 2

Novým šéfem Zdravotnické záchranné služby je Marek Slabý z Tábora

zhovor

chni pacienti záchranky dostanou stejné podmínky

dějovice – Krajští radní
ovali ředitelem příspěvko-
ace Zdravotnická záchran-
Jihočeského kraje nynější-
áborské záchranky Marka
Tento pětačtyřicetiletý lé-
stal historicky prvním ředi-
notné záchranné služby na
lých jižních Čech, která za-
ovat od začátku července.

**všechny záchranky v kraji
o jednoho celku?**

otní péče není levná a o před-
ční to platí dvojnásob, proto-
nemůžeme určovat, zda bu-

péči zefektivnit tak, aby všechny záchranky, které kraj zřizuje, fungovaly stejným způsobem pokud možno s co nejnižšími náklady. A zároveň abychom dostali záchranku co nejblíž a co nejrychleji k pacientovi.

Marek Slabý

Počítáte s tím, že přibudou další výjezdová stanoviště?

Výjezdová stanoviště byla doplněna především vloni, kdy dostali vlast-

nad Lužnicí na Jindřichohradecku. Letos jsme doplnili výjezdové stanoviště v Mladé Vožici na Táborsku a chceme otevřít i Čimelice na Písecku.

Jak velkou záchrannou síť vlastně budete řídit?

Jihočeský kraj buduje čtvrtou největší zdravotnickou záchrannou službu v republice, která má hodně výjezdových stanovišť. Nyní je v provozu denně od sedmi ráno do půl čtvrté odpoledne 24 výjezdových stanovišť, které mají 39 posádek. V nočním provozu pracuje 22 výjezdových míst s třicítkou posádek. Omezení přes noc je v Mladé Vožici a na budějovickém

Kolik lidí přijde o práci po sloučení záchranek?

Přesné číslo si budeme moci dovolit říct až v příštím roce, protože nyní musí zaměstnanci na jednotlivých záchrankách pracovat na tom, aby vůbec vznikla nová organizace. To znamená, že nejdřív musíme vybudovat jednotnou informační síť a určit, jakým způsobem se uskuteční účtování i účtování pro pojišťovny.

A co bude dál s řediteli oblastních záchranek?

Počítáme s nimi nadále jako s vedoucími lékaři oblastí. Nemůžeme si představovat, že se sloučením propus-

musí dál vést záchranku.
fungovala jako akutní před
ní péče a pomáhala lidem
stavech, ve stresu, v ohroz

**Takže vlastně rozvážete
lastí ruce, aby se mohli
pacienty?**

Tím, že se vedoucí lék
sech nebudou muset tolik
ministrativní práci od mez
nomiku až po nákup a výb
tek, budou mít víc času n
práci nebo na akutní med
mě toho se budou záchran
nat, bude snazší vyjet ze záchrankou
do jiného okresu

• PÁTEK 5. LEDNA 2007 • ČÍSLO 4 • 11 Kč / PŘEDPLATNÉ 10,50 Kč

Vožice už sní o záchrance

ALENA ŠATROVÁ

Mladá Vožice – V péči o záchranu životů občanů by mohl nastat významný posun. Radní Miroslav Smažík (SNK) informoval v pondělí kolegy o schůzce s ředitelem Zdravotnické záchranné služby (ZZS) Tábor Markem Slabým.

"Doktor Slabý nám nabízí, aby po Táboře a Soběslavi vzniklo ve Vožici třetí výjezdové místo záchranné služby," sdělil. Záchranka by sídlila ve zdravotním středisku, které bude patřit do majetku města. "Snahou je zajistit i v zimě patnáctiminutové dojezdy také do okrajových míst Mladovožicka, které nám zatím pokrývají kolegové z Pacova. Zřídit výjezdové místo je ale drahé a my musíme najít kompromis mezi náklady a možnostmi," řekl včera Slabý. Dodal, že vicehejtman pro zdravotnictví Vladimír Pavelka sice na věc nahlíží pozitivně, nicméně měl by to být p
vě on, kdo bude finance h
dat. "V této fázi chceme p
pravit půdu, aby až se p
středky najdou, mohli js
rychle přistoupit k realiz
záměru," dodal ředitel ZZS

Záchrannou službu by
městě zajišťovali v době o
do 19 hodin sestra a řidič
nitky. Zastupitelé byli z
vou očividně potěšeni. "Z
ho by profitovali předev
naši občané," shodli se.

Jihočeskou záchranku povede Marek Sla

Jižní Čechy – Dosavadní šéf záchranné služby v Táboře Marek Slabý se z rozhodnutí rady kraje stal ředitelem Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje. Druhý kandidát, ředitel Územního střediska zdravotnické záchranné služby v Českých Budějovicích Jan Tu-

Záchranná služba kraje má z rozhodnutí krajského zastupitelstva začít fungovat od 1. července. Nový ředitel však nastoupil do funkce již včera. Jeho úkolem nyní bude pracovat zejména na administrativním sloučení záchranných služeb. Na počet výjezdových míst, jichž je nyní 24, nebude mít

připravit integraci, která by měla začít fungovat od prvního července. Jednám proto s ekonomy a účetními a připravujeme potřebné náležitosti. Sloučení považuji za efektivní krok, který bude mít pozitivní dopad na ekonomiku a posléze i na pacienty, neboť bude možné budovat lepší technologie," řekl

Táboře bude vyhlášen
rové řízení.

Pod jednotné středis
votnické záchranné s
Českých Budějovicích
kraj sloučil záchranné
Prachaticích, Dačicích
Českém Krumlově a
vě Hradci. V nejbližší
připojí zatím samo
coviště v Písku, Tá

Jihočeské záchranc
chybí padesát lékařů

Nový zákoník práce komplikuje zdravot

RADEK GÁLIS

Jižní Čechy – Nový zákoník práce komplikuje život lékařům. Určuje přesčasy, které však pracovníci ve zdravotnictví musí překračovat. Je jich nedostatek. Podle nového zákoníku práce je výkon práce v době pohotovosti přesčasem. Zaměstnanec může mít jen osm hodin práce přesčas týdně či 150 ročně. Doktoři, kteří slouží měsíčně desítky hodin, zákoník poruší.

„V jižních Čechách nám chybí 50 lékařů do optimálního stavu," tvrdí Marek Slabý, ředitel Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje. „Nedostatek řešíme externími lékaři z nemocnic. Nový zákoník nám přidělal obrovské problémy, jeho dopady budeme muset řešit."

Jan Tuček z českobudějovické záchranné služby říká, že lékařů u záchranky je málo. „O službu není zájem, vždyť to znáte ze seriálu Sanitka. Jde o

Zdravotníků není dostatek, narazili na přísný zákoník práce. Ilustrační foto

práci u záchranky můžete dostat blechy, je to nejmenší. Nosíme pacienty ze 4. patra bez výtahu. V padesáti letech vás boli záda, nemůžete se ohnout do sanitky. Jenže co s

chodí dřív do penze, my ne." Lékaři slouží nepřetržitě. „Na Českobudějovicku potřebujeme 25 doktorů. Mladí se nehlásí, starším se nechce do terénu. Nebudou-li přesčasy, budou chybět doktoři."

lékaře, nebo zákon obch
vystavovat se postihům
kde pracují lékaři z Výcl
„Nemám nic proti cizin
ale musejí umět česky,
Tuček. „Bakteriolog si s
povídat nemusí, ale lék

Dispečink záchranky bude asi až v roc

Přijde na patnáct až dvacet miliónů korun a kraj na něj ještě peníze ani nepřislíbil

Pavel Orholz

Po sloučení výjezdních míst záchranné služby v kraji zbývá vybudovat ještě centrální dispečink v Českých Budějovicích. Ten však bude stát 15 až 20 miliónů korun a kraj jako zřizovatel záchranky na něj ještě peníze ani nepřislíbil.

Právo o tom informoval ředitel jihočeské záchranné služby Marek Slabý. „Stávající dispečink by byl jako centrální pro všechna místa v kraji nevyhovující. Proto se musí přebudovat objekt českobudějovické záchranné služby," uvedl Slabý. Dále upozornil, že centrální dispečink by mohl vzniknout teprve v příštím roce nebo až v roce 2008.

„Zatím nemáme ani přislíbené peníze od kraje. Dělo bie ale také je, že dispečinky na jednotlivých místech kraje fungují tak, jak mají. Centrální dispečink se proto bude budovat postupně tak, aby byl po uvedení do provozu stoprocentní. Nemůžeme si dovolit jakkoli selhání, jde o zdraví lidí," konstatoval Slabý.

Také lékař záchranné služby v Českých Budějovicích a radní kra-

Foto Pavel Tichý

*V neděli musela v Klášterubech na Táborsku zasahovat i záchranná letecká služba. Opilý třiadvacetiletý mladík narazil z osobního automobilu n
Po lékařské pomoci musel mladík transportovat do Českobudějovické nemocnice jeho sedmadesátiletou spolujezdkyni.*

Jihočeští záchranáři mají nový dispečink

pomůže hlavně při hromadných haváriích a usnadní práci posádkám zdravotnické záchranné služby

Pavel Orholz

Zdravotnická záchranná
žba Jihočeského kraje ote-
la včera nový centrální dis-
ink v českobudějovické uli-
Boženy Němcové. Měl by
azně zjednodušit koordina-
posádek na celém území kra-
především při hromadných
tětích. Jihočeský kraj za
zaplatil 29 miliónů korun.

„Díky novému dispečinku bu-
me moci postupně během
ou let zrušit stávající okresní
pečinky. Budeme moci řídit
ech čtyřicet posádek na třiceti
jezdových místech v Jihočes-
m kraji. Vzhledem k novému
ftwaru se propojíme i s někte-

Pavel Orholz

Vedoucí operačního střediska Radim Joichna u nových moni-

muset zvládnout 50 až 60 tisíc výjezdů za rok a pětkrát tolik telefonních hovorů.

Slabý dále upozornil na další výhodu technologie, když operátor komunikuje s posádkou přímo přes vylepšenou navigaci GPS.

„Operátor na operačním středisku přijme výzvu, zadá data pacienta do počítače a druhý dispečer souběžně aktivuje posádku. Když nastoupí do sanity, objeví se na displeji potřebné informace k výjezdu. Dispečer pak na obrazovce vidí, kudy sanita jede, zda už je na místě a kdy dorazil vůz s pacientem do nemocnice," konstatoval ředitel. Na nový dispečink se včera přišli podívat i další záchranáři, kterým by měl výrazně usnadnit p
„Určitě nám to hodně por
především při vyhodnoce
výjezdů a bude vše rych
včetně lepší spolupráce s op
ním střediskem," pochvalov
novinku záchranářka Petra
nářková.

Dispečink vznikl rekonst
vojenských skladů poblíž c
Českých Budějovic, kde k
záchranáři sídlí. Dosud vyu
jí jen několik místností, je v
umístěna třeba protialkohol
chytná stanice. Do projekto
ze dotáhlo záměr krajského
pečinku minulé vedení kraj
nepodařilo se na něj získat
ze z Evropské unie.

„Musíme ocenit především
že současné vedení kraje
v rozpočtu na tento dispečn
níze. Rychlá záchranná p
na jihu Čech se tak posun
o kus dopředu," dodal Slab

Záchranka má vozy proti teroristům

RYCHLEJI, VÍCE, SILNĚJI. Čtyři vozidla Iveco Daily určená na zásahy při mimořádných událostech – přírodní katastrofy, teroristické útoky, velké nehody, hromadné akce – převzala včera v Českých Budějovicích Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje. Sloužit budou v Č. Budějovicích, Strakonicích, Táboře a J. Hradci. Každý vůz dokáže ošetřit 50 až 100 pacientů. Foto: Deník/ Václav Pancer

každých osm minut vyráží
do terénu jedna záchranka

záchranáři napočítali za loňský rok přes
výjezdů, což je nejvíc za posledních sedm let.
na bude k akutním případům vyjíždět
a i z Opařan na Táborsku.

Obyvatelé kraje stár-
počítá nemocnými, a lidé
ší na zdraví. Také pro-
jodů záchranářů. Do-
ních čerstvá statistika.
du záchranka na jihu
60 222 zásahů, což je
ažé výjezdů více než
e
záchranáři se snaha lid
problémy po práci.
hu obyvate. i různí
vnim: tráveni on-
d ředitel Jihočeských
ranek Slab

STATISTIKA

Počty výjezdů záchranky v kraji

rok	výjezdy
2010	60 22
2009	59 083
2008	57 658
2007	49 035
2006	49 633
2005	[illegible]

ky nejvíc práce v nejlidnatějším českobudějovickém okrese, kde žije téměř třetina všech obyvatel kraje a rych. záchranka tam vyjíždělo do terénu ve 24 410 případech. O druhé a třetí místo ve vytíženos v rychlých záchranek se dělí Tábor ko a Jindřichův Hradec. Kde je pu- čet výjezdů téměř osm tisíc ročně.

Operační středisko posílalo vozy pro posádky záchranky k pacientům po celém kraji v průměru každých osm až devět minut.

„Přitom nepřetíží
chemické choroby srdeční, vysoký mu krevnímu tlaku a jeho komplikacím. Následují ostatní interní choroby, neurologická a plicní onemocnění," vypočítal Slaby.

Průměrné získávání a místě bojují posádky záchranky o život lidí při zástavě srdečního, k níž dochází třeba při infarktu nebo úrazu. Zranění pětin a výjezdů tvoří úrazy.

„Stále přibývá nejen výjezdů, ale i agresivních reakcí od lidí, kterým přijdeme pomoci. Často na nás pod drobnem sledují televizních seriálů lidé – dělejte něco nebo dělejte něco víc. Neuvědomují si, že v televizi vidí všechno pěkně očesané a podle toho posuzují naši práci," popsal lékař Lumír

min: však zůstává latická pomoc před příjezdem sanitky jakkoli a honorárem zůstáváme stále nedostatečná.

„Další věcí teď lidem za rozsáhlá nedůvěry v novými lékařickách. Jsou z nich zmatení, nevědí, k čemu s a jak je použít. Je to další věc, s zoprocentní povede k justé- ignoraci první pomoci," pod Mrček.

Jihočeští záchranáři vyjíž vozů do terénu ze 25 výjezdov rátí u o pacienty se stavilo ok 42 posádek. Už v květnu dopa svých stanovišť o další místo.

„Další posádka bude sídlit v zn

Záchranka z

„Po deseti letech provozu jsou na hranici

Jižní Čechy - Pacienti jihočeské záchranky se mohou těšit na novější vozový park.

V následujících pěti letech nakoupí Zdravotnická záchranná služba potřebných nových sanitek, ještě letos jich záchranáři dostanou šest. Krajští radní tento týden schválili zadání výběrového řízení na jejich nákup.

„Rozhodli jsme se zvolit delší horizont na dodávku sanitních vozů. Tuto cestu mají vyzkoušenou například v Středočeském kraji a dalších krajích. Nebudeme zohledňovat jen
lší kritéria, například
pečení," řekl hejtman
raje Jan Zahradník.
raj vypisoval na nákup
rok zrušilní výběrové
edobná zakázka má je-
yrazně zrychlit.

nitky mají
tisíc kilometrů

čnima plána kraje bylo
rové řízení vypsat nej-
jinů dobu je třeba na do-
My pak v prosinci trae-
ahychom je stihli pře-
ze roka. V tomto případě
o pružější. Odebereme
k, na kolik budeme mít v
peníze," vysvětlil ředi-
nické záchranné služby
oy.

ském kraji je nyní 55 vy-
chodu 40 dopravních

NOVÁ A LEPŠÍ. Ředitel českobudějovické záchranky Marek Slabý prochází kolem jedné z nových sanitek. Ty staré mají najeto tisíc kilometrů a záchranka už je musí vyměnit. FOTO: MAFA - ŠLAVOBI

záchranáři umějí postavit polní nemocnici

Jiří Falout

rovizovanou nemocnici,
nůže být sestavena až ze
břích nafukovacích stanů,
ři v ní budou mít k dispozi-
ebné zázemí a zdravotnický
ál až pro 400 pacientů, jsou
ni postavit a obsluhovat
otničtí záchranáři.

to systém, který budou po-
v terénu při hromadných
tích, jako jsou například ha-
autobusu nebo vlaku, popří-
při masových akcích, jako

ty, předvedli záchranáři v úterý v Českých Budějovicích při slavnostním předání čtyř speciálních dodávkových terénních vozidel, která jsou zmíněnými pomůckami vybavena.

„Skladba a objem materiálového vybavení jednoho setu jsou limitovány pro 50 až 100 postižených," řekl Právu ředitel Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje Marek Slabý. Jedno auto vyšlo i s vybavením na asi na čtyři milióny korun.

Novinku záchranářů si na par-

nama prohlédli i ředitelé některých nemocnic. Byli spokojeni. „Pokud tento systém zachrání minimálně jeden lidský život nebo významně pomůže při ošetřování, bude to vyborné," pochválil v rozhovoru s Právem ředitel Nemocnice Strakonice Tomáš Fiala.

Záchranka vybrala terénní vozy, zejména kvůli členitosti Jihočeského kraje. „Už u tragické nehody u Nažidel se ukázala potřeba jednotného řešení a již od této doby jsme hledali způsob, jak na to," podotkla náměstkyně jiho-

tví Ivana Stráská (ČSSD). Vozidla jsou kromě zdravotnického materiálu a stanem vybavena ještě elektrocentrálou, tyčemi s halogenovým osvětlením a systém otevírání bočních dveří vytvoří střechu pro zasahující záchranáře.

„Přál bych si, aby potřeba použít vozidla pro zásahy při mimořádných událostech byla co nejmenší. Na druhou stranu jsem rád, že se podařilo zajistit prostředky, které přispějí k bezpečnosti obyvatel regionu," uzavřel ukázku vozidel jihočeský hejtman Jiří Zimola (ČSSD).

sanitek dostala do problémů. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jí udělil pokutu 30 tisíc korun kvůli příliš úzké specifikaci jedné zadané podmínky, které vyhověla jen jedna firma.

„Odvolali jsme se, ale úřad nám
Myslíme si, že pod-

le současného plánu trvá deset let. Cena jedné sanitky se pohybuje okolo dvou miliónů korun.

„Potřebovali bychom je obměňovat už po šesti letech. Po deseti letech provozu záchranné

ká šest nových sanitek, které budou rozmístěny na jednotlivých stanovištích v kraji. Například v Táboře nedávno havarovali řidiči dvou sanitek. Jedna z nich musela záchranka vyřadit. Nahradilo ji vozidlo z Čes-

du," řekl Slabý. Úřad už nem
dr ani zrušit, protože bo
zdravotnická záchrana
ukončila.

Podobný problém se
stupně kraje letos už opako
de. „Zadání je ošetřeno
bylo vše v pořádku," uve
LENKA ZIM

Hromadné neštěstí prověřilo záchra

Tábor – Při letošním mezinárodní soutěži sádek zdravotnické záchranné služby Rallye Rejvíz, o víkendu uskutečnil seniku, se táborští záchr neztratili.

V silné konkurenci obs la táborská posádka ve sl ní lékař Ján Kraiči, záchr Marek Šteker a řidič Frant Bečka šesté místo. "Každ pěti etap obsahovala dva čtyři úkoly zabývající se tuální problematikou chranných služeb s důraz na bezpečnost zasahující záchranářů. Tradiční náv pomoci při hromadném r chrupavčitých tentokráte přesun do noční etapy," uvedl

Počty výjezdů jihočeských záchranářů strmě narůstaj

ČESKÉ BUDĚJOVICE (ČTK) Počet zásahů jihočeských záchranářů v prvním pololetí za poslední dva roky strmě narůstá. Letos v prvních šesti měsících vyjížděli k 35 833 případů. Loni to bylo za stejné období 32 598 událostí a v roce 2011 se jednalo o 29 481 zásahů.

„Největší procento případů tvořili pacienti s interními a obě mi potížemi," vypočítala mluvčí jihočeské záchranné služby Marka Kafková.

Velká část výjezdů tak při na starší lidi, které trápí srdeční potíže nebo nevolnosti. „To platí už po několik let," řekla Kafková. Letos jen v prvním pololetí vyjeli jihočeští záchranáři k 29 161 případů s takzvanou neúrazovou diagnózou.

Lidé také často těchto služeb svým způsobem zneužívají. Stále

STATISTIKA

Výjezdy záchranářů za 1. polovinu roku

rok	počet výjezdů
2009	29 089
2010	29 897

chranné služby Marka Slabého by přitom takoví lidé klidně mohli jít až druhý den ráno ke svému praktickému lékaři. „Jenže když si zavolají nás, mají to mnohem pohodlnější," uvedl Slabý před časem s tím, že záchranná služba takovým lidem nemůže odmítnout po-

nejtragičtější případy, u nic šinou zasahujeme," řekla K

Připomněla, že jihoče chranná služba už druhým využívá vrtulník s podvěs zasahuje u událostí na špa stupných místech. Napos záchranáři použili např

Pacienty a zraněné vozil do emocnice také koňský potah

Markem Slabým, ředitelem Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje, o její historii

100 let

DEK GÁLIS

ské Budějovice – Lékaři z ukajících sanitek, kteří přidějí ke zraněným a nemocm lidem jako první a svou vednosti zachraňují životy draví, patří mezi opomíjené diny všedních dnů. Historií ádělů v pláštích se zabýval kař **Marek Slabý** (1965), erý je od roku 2005 ředitem Zdravotnické záchranné žby Jihočeského kraje.

„Záchranná služba vznikla ž před rokem 1918, kdy město hělo několik svých lékařů, teří se činnosti věnovali." říká Marek Slabý.

Dobrovolný zdravotní sbor znikl v roce 1923 a nemocné ehdy tahal koňský potah, který se ohlašoval hlasitým troubením.

Pomáhali i hasiči

„Sbor založil Václav Bitzan a o rok později byl zakoupen první sanitní automobil značky Laurin a Klement. Záchranná stanice města České Budějovice byla vázána na

PLYŠOVÝ PATRON. Ředitel Zdravotnické záchranné služby Jiho- kraje Marek Slabý s kolegyní Petrou Kafkovou společně

pravní služby KÚNZ, ale byli zaměřeni na záchrannou službu, sestry patřily na chirurgickou ambulanci.

Bylo vybudováno oddělení Rychlé zdravotnické pomoci, které mělo dvě vozidla a také speciální vůz pro převoz nedonošenců.

V roce 1993 byla zřízena Stanice záchranné služby KÚNZ – nemocnice s poliklinikou a stanoviště Letecké záchranné služby na Hosíně.

V roce 2003 má budějovické územní středisko záchranné služby pět výjezdních stanovišť – dvě v Českých Budějovicích (ulice B. Němcové a sídliště Vltava), Týně nad Vltavou, Trhových Svinech a na Temelíně. Provozuje lékařskou službu první pomoci a také záchytnou stanici.

V roce 2003 přechází územní středisko s okresními středisky pod zřizovatelskou pravomoc Jihočeského kraje.

Padesátka posádek

„V roce 2005 dochází ke sjednocení záchranných služeb do jedné Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje," vysvětluje Marek Slabý, který se stal ten rok i ředitelem. Pět let předtím vedl záchrannou službu v Táboře.

„Ve České Budějovicích

Sanitkám scházejí lékaři. Chybí jich stovky

...žby jsou závislé na externistech z nemocnic a přesčasech. Ty se ale od příštího roku omezí o více než polovinu

KDO JEZDÍ NA POMOC PACIENTŮM

89 % výjezdů dorazilo na místo do 15 minut.

295 bylo výjezdových stanovišť.

779 vozidel jezdilo pacientům na pomoc.

1003 lékařů sloužilo u záchranky.

1864 záchranářů jezdilo v sanitkách.

316 operátorek sedělo u příjmu.

767 099 lidí záchranáři ošetřili (o 2,8 % více než v roce 2010).

5901 misí měla letecká záchranka.

92 % **707 026** lidí mimo ohrožení života

4 % **33 461** lidí v ohrožení života

1 % **5347** resuscitace

3 % **21 265** úmrtí

KRAJ	LÉKAŘI	OŠETŘENÍ PACIENTŮ
Praha	48	101 992
Středočeský	204	92 929
Jihočeský	96	52 084
Plzeňský	60	39 075
Karlovarský	26	21 671
Ústecký	58	61 576
Liberecký	66	57 803
Královéhradecký	38	35 507
Pardubický	65	32 322
Vysočina	58	32 490
Jihomoravský	104	65 828
Olomoucký	39	43 192
Zlínský	48	38 660
Moravskoslezský	93	91 979

S JAKÝMI PŘÍPADY SE ZÁCHRANÁŘI POTYKALI

ZDROJ: ÚZIS

FOTO: SHUTTERSTOCK

PŘIPRAVILI: MICHAELA KOUBOVÁ

INFOGRAFIKA: BENÍŠKUMA TUSKOVÁ

...skoleném schází 60 doktorů, v Jihočeském skoro 49.

Naopak v Plzni se zatím daří záchrance 25 lékařů, nyní jich potřebuje jen deset.

„Další tři lékaře si navíc nyní vychováváme. Jde o absolventy lékařské fakulty, kteří ještě nemohou sloužit sami," říká ředitel záchranné služby Plzeňského kraje Roman Sviták. Tento vzdělávací program funguje na záchranné stanici od letošního roku. A podle Svitáka se už další zájemci sami hlásí, a to i z řad ostrovských doktorů. „Do roka budeme mít lékařů dostatek," věří šéf plzeňské záchranky.

V té středočeské chybí lékařů na stálý úvazek nejméně třicet. „Nyní čekáme, co s celým systémem udělá omezení přesčasové práce, protože se týká celého zdravotnictví," popisuje situaci její šéf Martin Houdek. Končící vrchlíma EU snížil současné maximální přesčasy ve výši 1000 hodin ročně na 416 hodin. Problém se nyní snaží vyřešit i ministerstvo zdravotnictví, které připravuje materiál, jak se s kontrolí výjimku vypořádat.

Nová stanoviště bez doktorů?

I když se RZS potýkají s nedostatkem lékařů, nikde se přesto chystají nová stanoviště. Třeba ve Zlínském kraji mají do roku 2016 vyrůst hned dvě. Řešení pro zdravotnictví Lubomír Nečas (SPOZ) to zdůvodňuje problémem dodržet v některých případech dvacetiminutovou dojezdovou dobu.

S tím nesouhlasí vedoucí lékař uherskohradišťské záchranky Anton Vaňo. „Všechny lokality v naší oblasti kromě jediné jsou v současnosti do dvaceti minut dostupné, pokud tedy nenapadne metr sněhu," uzavírá Vaňo.

...ový, šéf Asociace zdravotnických záchranných služeb ČR, Feki Deniku:

...ení? Aby s námi znovu mohli jezdit i mladí doktoři

DUBOVÁ

K systému s mini... chtěm lékařů se ča... ostaneme. Musí to ...volna," říká šéf sa... Marek Slabý.

...u u nás schválují lé... rokiém vznikl?

...ame pomalu více ...i net kmenových ...ů od několika roky se ...ména, je je na dok... brance potřeba dal... nikdy lékař ...nikde dělá pět let ...ebo chirurgii a ať ...nikde získat atestací ...anku. Ve finale ...ne nikdo.

Kolik vlastně máte kmenových lékařů?

Dnes je to 617, zbytek jsou externisté. A počet kleká - na každé záchrance přirozeně ubudou dva až tři roční. My sice snižujeme počet externích lékařů, ale rádi bychom zachovali rovnomnou mez. Zareagovali jsme systémem randěz-vous (lékař jezdí v auté zvlášť a pomáhá několika sanitkám u vážných případů, pozn. red.), který podvolné jezdil jen ve velkých městech. Teď už doktor v auto... funguje i v krajích a jedna doktorská posádka má na starosti dvě až čtyři posádky bez doktora. To je ale maximum, pak už by se to blížilo ...

Marek Slabý Foto: Denik

tak měli vážnocty. Jsou zvyklí, že přijede lékař a vytáhne nosítka. V Rakousku a Německu k tomu také téměř došlo, ale pak se vrátili k lékařům. Vyřešili to tak, že jsou domluvení s obvodlky. Jediný paramedický systém je v Německu a v Hamburku.

EU týkající se přesčasů. To se vás výrazně dotkne.

S externími lékaři to bude špatné, protože po práci v nemocnici nebudou moci dělat přesčasy u nás. Už teď naši... náme mít problém, protože pojišťovny řekly, že žádný lékař nesmí mít víc než 1,2 úvazku, a začínají to hlídat. Nepocítí to ale jen záchranky, pinou sílou změna dopadá na nemocnice. Už teď mají málo doktorů, ale maskují to tím, že jeden lékař slouží dvě v noci na dvou oddíleních.

Jak bychom se tedy měli s problémem vypořádat?

Do záchranek potřebujeme mladé lékaře. I kdybychom je tam nedostali a přešli živelně na systém, kdy je lékaři v rezervoáru minimum, budeme povolna - potřebujeme ještě dodělat vzdělávání záchranářů. Je ale pravda, že už dnes zastanou 80 až 90 procent práce bez problémů. My teď pojednáváme po ministerstva, aby převedlo lékaře v zá... dokumentaci do základní atestace. Tak bychom získali mladé doktory. Pak by ministerstvo mělo lékařům z ARO, interny, chirurgie či urgentní medicíny po třech letech povolit práci v sanitě.

Od dubna platí vyhláška upravující výhled záchranek. Pocítíte ho?

Jde o sjednocení vzhledu, který již dříve zavedlo šest záchranek v republice. Když případ na místo policisté či hasiči, hned je poznáte. Záchranka ale vypadá i s kolem bílá, nebou je žlutá. ...tak, aby to bylo hlavně o bezpečnosti a záchranky byly ...ažaleka vidět a slyšet. V situaci, kdy jsme na místě nehody v noci první, potřebujeme, aby nás při ošetřování pacienta nesrazil kamion.

Jak tedy mají sanitky vypadat?

Všechny studie prokazují, že žlutá barva je nejlepší vidět, takže budou žluté se žlutoslenými kostkami na boku. Nebude to ale na starých autech, ale jen na nově vyrobených od roku 2014. Povinné je jen nápis zdravotnická záchranná služba daného kraje. Kvůli opatření zuřil šéf pražské záchranky Zdeněk Schwarz, chápu ho – mají moc pěkný design sanitek. Takže ho teď buď předělají tak, aby normě odpovídal, ...cel se podle mne dá, anebo ...ude odvytné image vzdají.

Pacienty a zraněné vozil do nemocnice také koňský potah

Markem Slabým, ředitelem Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje, o její historii

Počty výjezdů jihočeských záchranářů strmě narůstají

Sanitkám scházejí lékaři. Chybí jich stovky

...ení? Aby s námi znovu mohli jezdit i mladí doktoři

HOVAJÍ JIHOČEŠTÍ ŘIDIČI, KDYŽ POTKAJÍ SANITU ČI HASIČE Vozy záchranky najezdí za rok po kraji přes mili
t nehody je při takovém množství prakticky nemožné. Jejich řidičům by nejvíce pomohla ohleduplnost ostatních účastní

eduj zrcátka. Uvidíš maják

ŠTÍ POVOLILA. Včerejší nehoda sanity po kolizi s BMW na křižovatce u OBI na Pražské třídě v Českých Budějovicích.

FOTO: MAFA - SLAVOMÍR KUBEŠ

- Vozy jihočeské zá-
zdí po kraji za rok přes
etrů. „Statisticky je jas-
aká nehoda stát prostě
atuje ředitel záchranné

policejní a hasičské vozy. Petr Petr z oddělení silničního dohledu jihočeské policie tvrdí, že úplně nejlépe reagují na zvuk sirén a majáky šoféři v Praze. „Jak slyší houkačku, vyjedou

Co dělat
když slyšíte za volantem auta houkačku

– Chovejte se předvídatelně, tedy

tunami v zádech to ani není možné," dodává Bureš.

Na českobudějovické křižovatce ulic Strakonická a Pražská si hasiči z dispečinku dokázou spustit zelenou.

„Stalo se nám, že jsme jeli v noci se zapnutými výstražnými světly za jedním řidičem z Borku až na Dlouhou louku, a on o nás vůbec nevěděl," stěžuje si Slabý.

Jak re houká

Zpomalím silnice. Jeí vozu neset proudé sil autokoly kám se na gramy BI má správ

Můj po ka setin entova zda je kuď zjí krajnic tím vý

Vacovští mají nově lékaře
záchranku pod jednou stře

jihu Čech začne od 2. dubna fungovat již
dmadvacáté výjezdové místo záchranné služby.
Vacově v podhůří Šumavy bude sídlit
podkroví opraveného zdravotního střediska.

cov Obyvatelé Vacova i okol-
ch obcí na Prachaticku dostali
oderně zrekonstruované zdra-
tní středisko. Radnice ho slav-
stně otevřela včera odpoledne a
é si mohou jeho nové interiéry
ohlédnout také dnes od 9 do 12
odin.

Díky rekonstrukci a přístavbě
storické budovy se obci podařilo
tvořit také kompletní zázemí
ro nové výjezdové místo záchran-
é služby, která tu začne od 2. dub-

jezdem na Vimperk a Zdíkov a na druhou stranu na Strakonice.

Šéf jihočeských záchranářů Marek Slabý nové výjezdové stanoviště, které je v pořadí už 27. na jihu Čech, uvítal.

„Vacov leží v pahorkatině v předhůří Šumavy, kde se nám dařilo jen obtížně dodržet 15 až 20minutové dojezdové časy. Podepisují se na tom i místní silnice, které jsou skutečně velice těžko průjezdné, takže na nich nemůžeme jezdit tak rychle, jak bychom potřebovali."

FAKTA

Kde sídlí záchranka v jižních Čechách

Blatná, České Budějovice (2 místa), Český Krumlov, Čimelice, Dačice, Frymburk, Hosín (letecká), Jindřichův Hradec, Kaplice, Milevsko, Mladá Vožice, Opařany, Písek, Prachatice, Soběslav, Suchdol nad Lužnicí, Strakonice, Tábor, Temelín, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou, Vacov, Vimperk, Vodňany, Volary

zeňským krajem, jsou obce daleko od sebe, navíc je to v létě i v zimě vyhledávaný ráj turistů. Pro záchranku je tu proto posádka důležitá.

aktivněji a jeho starosta dokázal po několikaletém úsilí sehnat peníze na vybudování komfortních prostor pro záchranáře.

„Na vacovské základně bude nepřetržitě fungovat posádka rychlé zdravotnické pomoci bez lékaře. Pokud ho ale posádka bude potřebovat, vyžádá si lékaře z Vimperka nebo Strakonic. Podle toho, který to bude mít na konkrétní místo výjezdu blíž," upřesnil Slabý.

Záchranka, která bude ve Vacově fungovat v nájmu, nemusela investovat žádné peníze do stavebních úprav. Za nábytek, sanitku a přístroje vydala zhruba tři miliony korun.

Vacovští začali uvažovat o přestavbě zdravotního střediska už v roce 2007. V následujících třech le-

Za 15 minut tam, kde lišky přejí dobrou n

Na zákon o zdravotnické záchranné službě a vyhlášku, která slibuje zřízení 44 nových výjezdových míst v celé republice, Jihočeši nečekají. Do 15 minut musí přivolaná sanitka přijet kamkoli již teď.

| Kristina Vrkočová

Zřízení výjezdového místa jihočeské záchranky v Mladé Vožici trvalo tři roky. I přes komplikace, které jejich otevření provázejí, ale v jižních Čechách vyjíždějí sanitky ještě z dalších čtyř nových stanovišť.

Například z osady Vosná u Šerbířova na Mladovožicku trvá cesta do nejbližší nemocnice nejméně půl hodiny. Stejně dlouho tam ještě před třemi lety trvalo i čekání na sanitku. Vyhláškou stanovený patnáctiminutový limit záchranáři často nemohli dodržet ani při cestách na Šumavu nebo Novohradsko a Dačicko. „Základní problém je obrovská rozloha kraje," vysvětlil pro Zdravotnické noviny ředitel ZZS jihočeského kraje Marek Slabý. „Je jedním z největších v republice, ale zároveň má prostoru, sanitky a vybavení stojí jihočeské záchranáře 5–7 milionů korun, pokud nevyužijí nájmu v prostorách obce nebo hasičského záchranného sboru. Zatím tato částka pochází výhradně z vlastních finančních prostředků ZZS a Jihočeského kraje.

Lékaři nejsou

Největší personální nedostatek pociťuje jihočeská záchranka v řadách lékařů. „Vím jen o jedné studentce, která by se tady chtěla po studiu věnovat urgentní medicíně," řekl zástupce hejtmana Jihočeského kraje (JČK) Vladimír Pavelka.

„Svůj podíl na tom má i nový systém vzdělávání ve zdravotnictví. Než tohoto vzdělání dosáhnou, nesmí se pacienta dotknout. Nevím, kdo by o něco takového stál," postěžoval si Pavelka. „Za poslední dva roky atestoval v jižních Čechách v oboru urgentní medicína jen jeden lékař," dodal.

V uplynulých třech letech přibyla v jižních Čechách čtyři nová stanoviště ZZS. Přesto ještě v kraji zůstávají oblasti, kde 15minutový limit dodržují záchranáři stěží. Proto „plán plošného pokrytí", který kraj má a který je v souladu s připravo-

Všechna výjezdová místa
obcích obsazená pouze zá
kou posádkou prodělává
provoz každého z nich do
ně 2–3 miliony korun. „Je
tence se ale ukázala jako
něná. Ročně počet výjezdů
růstá přibližně o 10 proce
už je zřejmé, že přesáhne h
tisíc," vysvětlil postoj kraje
hejtmana.

Rozhodující je jednotný dispečink

Návrh nového zákona o Z
je při zřizování nových výje
míst finanční spoluúčast st
vedení kraje, ani ZZS JČK
jeho schválení čekat nechtě
da je, že vyhláška o 15mir
dojezdu platí už teď. Proto
me čekat a musíme se ze v
snažit sami," konstatuje
Slabý.

Pro funkčnost jihočeské zá
ovšem není důležité jenom
lé plošné pokrytí. Rozhoduj
i jednotný krajský dispečink
vybudování chybí v jižních Č
technika, prostory a zhruba
onů korun, projekt je hotov

Záchranná služba na roztrhání, další sanitní vůz musí být

Slušivé červenožluté bundy posádek rychlých vozů nejsou tím jediným, co se změnilo od 1. května, kdy se Zdravotnická záchranná služba stala příspěvkovou organizací táborského okresního úřadu.

Počet výjezdů stoupl o 50 procent, o 60 procent počet najetých kilometrů. Příčina? Zvýšená nehodovost, zvýšený počet úrazů, zvýšený počet projevů ischemické choroby srdeční vzhledem k náhlým změnám počasí. Narůstá počet napadení občanů kriminálními živly, svůj podíl na úrazech mají alkoholici a také neopatrní cyklisté.

chranné služby došlo ke zefektivnění jejího provozu ve všech směrech," shrnuje dvouměsíční zkušenosti v nových podmínkách vedoucí lékař MUDr. Lubor Tůma.

Největším problémem však je vozový park. Nový zásahový vůz Nissan Patrol je do konce července přestavován a vybavován zdravotní technikou ve specializované firmě Foccus. Zbývají dvě obstaroržní Latvije na dožití, dvacetiletý staleček Range Rower a novější Renault Master. Ale právě ten opakovaně selhává. Při výjezdu k autohavárii mu "odešla" hydraulika a zdravotníci počítali minuty, než dojela další přivolaná sanita. Naštěstí včas, takže

MEDIKA zastupujíc
španělskou firmu PLAN
CHISTERIA BERGADA
NA, která promptně dala
dispozici ambulanci Fon
Transit. A tak bílá krasavio
s červenými pruhy a s vy
bavením, odpovídajícím po
žadavkům pro poskytnut
neodkladné přednemoc
niční péče, už jezdí na ces
tách a necestách okresu.
Kdeže se tak rychle našly
peníze?

K tomu MUDr. Tůma:
*"Snížením nákladů na pro
voz a na druhé straně
zvýšením příjmů od Všeo
becné zdravotní pojišťovny
je možné část dotačního pří
spěvku od okresního úřadu
převést do sféry investic, a
tuto ušetřenou část použít
na zaplacení nového vozu."*

Další finance zajistil okresní úřad, zálohou vydatně pomohla Všeobecná zdravotní pojišťovna. V jednání je možnost poskytnutí příspěvku od táborské Komerční banky a České pojišťovny.

Aby mohla zasáhnout včas i na vzdálených místech regionu, potřebuje Zdravotnická záchranná služba novou sanitu pro Soběslav. Proto se rozjela jednání o zřízení nadace. Neřešila by jen problém

Záchranářům vzrostly mzdy

ČESKÉ BUDĚJOVICE (CTK)
Průměrná hrubá mzda zaměstnanc
jihočeské záchranné služby lo
vzrostla na 24 835 korun. V roc
2004 byla o 3367 korun nižší. Zdr
votnická záchranná služba Jihočesk
kraje loni zaměstnávala 429 lid
z toho 37 lékařů. Průměrná měsíč
hrubá mzda v kraji se loni zvýšil
o 853 korun na 16 624.

„To ale není plat za 8.5 hodin
práce. Lidé si to mnohdy neuvědo
mují, ale jak doktoři, tak záchranář
mají nekonečné množství prác
přesčas nebo práce v noci," řekl ře
ditel záchranné služby Marek Slaby
Záchranáři by si podle něj zasloužil
mnohem větší platy, na které ale ne
jsou peníze.

Jihočeští záchranáři loni měl
50 666 výjezdů, což je o 9059 víc
než v roce 2004. Loni pomáhali kaž
dému 12. obyvateli jihu Čech.

Seznam použitých zkratek

AČR - Armáda České republiky
ČČK - Český červený kříž
DRNR - Doprava nemocných raněných a rodiček
HEMS - Helicopter emergency medical service
HS - Horská služba
HZS - Hasičský záchranný sbor
IZS - Integrovaný záchranný systém
KRYŠTOF - Volací znak vrtulníků LZS
KRYŠTOF 12 - Vrtulník ZZS KV (Jihlava)
KRYŠTOF 13 - Vrtulník ZZS JčK (Č. Budějovice)
KÚNZ - Krajský ústav národního zdraví (starší označení)
(K)ZOS - (Krajské) Zdravotnické operační středisko
LS PČR - Letecká služba Policie České republiky
LSPP - Lékařská služba první pomoci
LZS - Letecká záchranná služba
LZ - Letecký záchranář (kvalifikace pro práce ve výškách za využití vrtulníku)
LZ-V - Letecký záchranář – vysazovač (naváděč vrtulníku)
MZ ČR - Ministerstvo zdravotnictví České republiky
NLZP - Nelékařský zdravotnický pracovník (též SZP, nebo ZZ)
(O)DZS - (Okresní) Dopravní zdravotnická služba
OÚNZ - Okresní ústav národního zdraví (starší označení)
PČR - Policie České republiky
PNP - Přednemocniční neodkladná péče
RLP - Rychlá lékařská pomoc
RV - Rendez-vous (potkávací systém vozů ZZS)
RZP - Rychlá zdravotnická pomoc
SAR - Search and rescue (pátrání a záchrana, provozuje AČR)
SDH - Sdružení dobrovolných hasičů
SZP - Střední zdravotnický pracovník (též NLZP, nebo ZZ)
UM - Urgentní medicína
ÚZS - Územní záchranná služba (starší označení)
VZS - Vodní záchranná služba
ZZ - Zdravotnický záchranář (též NLZP, nebo SZP)
ZZS - Zdravotnická záchranná služba
ZZS JčK - Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje

Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, p.o.
B. Němcové 1931/6
370 01 České Budějovice

IČ: 48199931

ředitel : MUDr. Marek Slabý
e-mail: marek.slaby@zzsjck.cz

tel: +420 387 762 115,
fax: +420 387 762 148
e- mail: sekretariat@zzsjck.cz

web: www.zzsjck.cz

Vydala:
Zdravotní záchranná služba Jihočeského kraje v roce 2015

Autoři textů:
Martin Donát, Marek Slabý, Petra Kafková, Zdeněk Kafka, Michaela Málková

Vzpomínky a textové podklady:
Současní i bývalí vedoucí lékaři , vrchní sestry a pracovníci ZZS JčK

Fotografie:
Archív oblastních středisek ZZS JčK,
tisková mluvčí ZZS JčK Petra Kafková,
Marek Slabý
Osobní archivy pracovníků ZZS JčK

Grafická úprava a sazba:
Tomáš Bílý

Jazyková korektura:
Josef Musil

Tisk:
Rudi, a.s.