

## علل صدمات در نوجوانان (۱۹-۱۵ سال) مراجعه کننده به بخش اورژانس بیمارستان شفیعیه زنجان

نویسندگان:

رقیه حاتمی<sup>۱</sup>، نسرین جعفری<sup>۲</sup>، پوران اخوان اکبری<sup>۳</sup>، رأفت کاظم زاده<sup>۴</sup>، پریسا حاجی آقا محمدی<sup>۵</sup>، عدیله عالی<sup>۶</sup>، شهلا پورقهرمان<sup>۷</sup>، مهرناز مشعوفی<sup>۸</sup>

۱ و ۴ و ۵ و ۶ و ۷. مربی پرستاری مامایی دانشکده پرستاری و مامایی اردبیل

۲. کارشناس ارشد پرستاری - مربی دانشکده پرستاری و مامایی زنجان

۳. کارشناس ارشد مامایی - مربی دانشکده پرستاری و مامایی اردبیل

۸. عضو هیئت علمی دانشکده پزشکی و پیراپزشکی اردبیل

### چکیده

**زمینه و هدف:** حادثه پیش آمد نامطلوب و غیر منتظره ای است که اغلب در هر سنی ممکن است رخ دهد لیکن در گروه سنی جوانان بیشترین تعداد مرگ و میر را موجب می گردد. سوانح ناشی از وسایل نقلیه موتوری در حدود نصف مجموع حوادث و سوانح را تشکیل می دهد. این مطالعه با هدف بررسی علل صدمات در نوجوانان (۱۹-۱۵ سال) مراجعه کننده به بخش اورژانس بیمارستان شفیعیه زنجان در سال ۱۳۸۵ انجام گرفت.

**روش کار:** این مطالعه از نوع گذشته نگر بوده و تمامی پرونده های مراجعین به بخش اورژانس بیمارستان شفیعیه زنجان در گروه سنی ۱۹-۱۵ سال که به علت تصادفات رانندگی (حوادث رانندگی) در سال ۱۳۸۵ مراجعه نموده بودند استخراج و سپس اطلاعات مربوط به علل خارجی حوادث و نوع صدمه آنها جمع آوری گردید. تجزیه و تحلیل داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS و از طریق آمار استنباطی میانگین و فراوانی داده ها انجام گرفته است.

**یافته ها:** نتایج حاصل نشان داد که از کل ۳۷۸ نفر (در سنین ۱۹-۱۵ سال) مراجعه کننده به بخش اورژانس اکثریت (۸۱٪) افراد مذکر بوده و فقط ۱۹ درصد را افراد مونث تشکیل می دادند. از این تعداد ۴۷ درصد ساکن مرکز استان، ۹ درصد ساکن شهرستانهای دیگر و ۴۴ درصد ساکن روستاهای استان بوده اند. همچنین ۷۴ درصد مراجعات به علت حوادث موتوری بوده که نزدیک به نیمی از این موارد (۴۹٪) مربوط به موتور سیکلت بوده است. صدمات ناشی از آن حوادث به ترتیب مولتیپل تروما (۲۵٪)، ضربه به سر (۲۲٪)، شکستگی اندام تحتانی (۱۸٪)، شکستگی اندامهای فوقانی (۸٪)، شکستگی ستون فقرات (۱٪)، قطع عضو (۱٪) و زخم (زخم باز و سطحی) (۲۵٪) می باشد.

**نتیجه گیری:** یافته ها نشان می دهد حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری سهم قابل ملاحظه ای از کل سوانح و حوادث را تشکیل می دهد. لازم است که توجه و تأکید بر برنامه های پیشگیری از تروما در مورد مردان جوان و وسیله نقلیه موتور سیکلت متمرکز شود.

**واژه های کلیدی:** صدمات، نوجوانان، اورژانس

**مقدمه**

حادثه، پیش آمد نامطلوب و غیرمنتظره ای است که اغلب اوقات باعث ایجاد ضرب و جرح و یا مرگ و میر انسانی می گردد (۱). جراحات وارده ممکن است شخص را برای همیشه از فعالیت و کار محروم سازد (۲). سوانح و حوادث در هر سنی ممکن است اتفاق بیفتد لیکن در گروه سنی جوانان بیشترین تعداد مرگ و میر را موجب می گردد (۳). میزان وقوع حوادث نزد مردان احتمالاً برای اینکه بیشتر در معرض خطرات قرار دارند بیش از زنان است (۴). سوانح ناشی از وسایط نقلیه موتوری در حدود نصف مجموع حوادث و سوانح را تشکیل می دهند (۵). طبق برآورد سازمان بهداشت جهانی، سالانه حدود ۷۸ میلیون نفر در جهان دچار حادثه می شوند که نیازمند خدمات بهداشتی درمانی هستند و اولین قدم در جهت پیشگیری از حوادث افزایش آگاهی عمومی نسبت به خطراتی است که در کمین آنهاست (۶). آگاهی از علل صدمات و حوادث جهت طرح اقدامات مناسب جهت پیشگیری از حوادث از نیازهای ضروری است (۷). لذا پژوهش حاضر باهدف بررسی علل صدمات در نوجوانان (۱۹-۱۵ سال) مراجعه کننده به بخش اورژانس بیمارستان شفیعیه زنجان در سال ۱۳۸۵ انجام گرفت.

**روش کار**

روش مطالعه گذشته نگر بود و روش نمونه گیری مبتنی بر هدف می باشد برای این منظور ابتدا پرونده های تمام مراجعین به بخش اورژانس بیمارستان شفیعیه زنجان در گروه سنی مورد

نظر در سال ۱۳۸۵ مورد بررسی قرار گرفت که از کل مراجعین به بخش اورژانس ۳۷۸ نفر بدلیل سوانح به این بخش مراجعه داشتند. سپس اطلاعات مربوط به کل واحدها از نظر سن، جنس، محل سکونت علل صدمات و حوادث و نوع صدمه اشاره شده (نظیر سوختگی، خفگی، خودکشی، سقوط از بلندی، ضرب و جرح و غیره)، از روی پرونده افراد استخراج و مورد بررسی قرار گرفت. جهت تجزیه و تحلیل داده ها از آمار توصیفی بصورت جدول فراوانی و میانگین داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS استفاده گردید.

**یافته ها**

نتایج حاصل نشان داد که از کل ۳۷۸ نفر در سنین (۱۹-۱۵ سال) مراجعه کننده به بخش اورژانس، اکثریت (۸۱٪) افراد مذکر بوده (نمودار شماره ۱) و فقط ۱۹ درصد را افراد مونث تشکیل می داده اند. از این تعداد ۴۷ درصد ساکن مرکز استان، ۹ درصد ساکن شهرستانهای دیگر و ۴۴ درصد ساکن روستاهای استان بودند (نمودار شماره ۱). همچنین ۷۴ درصد (۳۷۸ نفر) به علت حوادث و فقط ۲۶ درصد به علت بیماری به بخش اورژانس مراجعه نموده بودند. علل اکثریت حوادث مربوط به وسایل نقلیه موتوری بوده که نزدیک به نیمی از این موارد (۴۹) مربوط به موتورسیکلت بوده است (نمودار شماره ۲). صدمات ناشی از این حوادث به ترتیب مولتیپل تروما (۲۵٪)، ضربه به سر (۲۲٪)، شکستگی اندام تحتانی (۱۸٪)، شکستگی اندامهای فوقانی (۷٪)، شکستگی ستون فقرات (۱٪)، قطع عضو (۱٪) و زخم و جراحت (۲۵٪) بود (نمودار شماره ۳).

نفر مرد بودند و بیشترین فراوانی مربوط به صدمات نیز مربوط به تروما (۳۵٪) بوده است که با مطالعه ما همخوانی دارد (۹). در مطالعه حاضر تصادفات موتور سیکلت در گروه سنی ۱۵-۱۹ سال بیشترین میزان را داشته و اکثریت رانندگان موتور از کلاه ایمنی در هنگام سانحه استفاده نمی کردند. ضربه به سر در میان مصدومین مورد مطالعه ما (بعد از مولتیپل تروما و زخم جراحات باز) درصد بالایی را به خود اختصاص داده است که بیشتر در افرادی که از کلاه ایمنی استفاده نکرده بودند اتفاق افتاده است. یافته فوق ضرورت استفاده از کلاه ایمنی را برای کاهش میزان صدمه به سر در جوانان استفاده کننده از موتورسیکلت، بیشتر روشن می سازد. در پژوهش دیگری که توسط صادقیان و همکاران در سال ۱۳۸۷ انجام شد، یافته ها نشان می دهد که گروه سنی ۲۰-۲۹ و ۱۳-۱۹ سال به ترتیب دارای بیشترین مصدومیت (۳۰/۳٪) و (۱۹/۶٪) هستند. در داخل شهر، موتور سواران با ۵۳/۷ درصد و در خارج شهر، مسافری و رانندگان خودرو با ۶۲ درصد بیشترین فراوانی مصدومین را تشکیل می دادند (۱۰). در مطالعه دکتر شهلا و همکاران افزایش آمار تصادفات موتورسیکلت مورد مطالعه قرار گرفته بطوریکه افزایش ۱۶/۶ درصد تصادفات با موتور سیکلت در سال ۱۳۸۳ نسبت به سال ۱۳۸۲ به دلیل افزایش رغبت جوانان به این وسیله عنوان شده است؛ به طوریکه در گروه سنی ۱۵-۲۴ سال میزان تصادفات از ۱۶۲ مورد در سال ۱۳۸۲ به

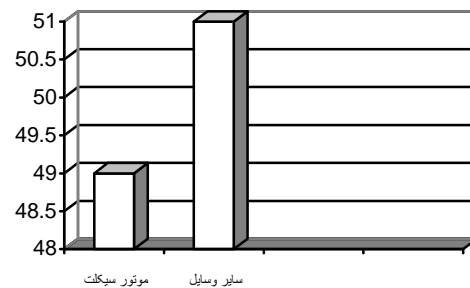
نمودار شماره ۱ توزیع فراوانی درصد نمونه های مورد پژوهش بر

حسب جنس و محل سکونت

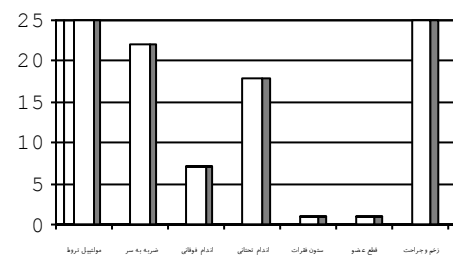


نمودار شماره ۲ فراوانی نمونه های مورد پژوهش بر حسب نوع

وسیله نقلیه



نمودار شماره ۳ فراوانی صدمات در نمونه های مورد پژوهش



## بحث

ترومای رانندگی خصوصاً موتور سیکلت، شایع ترین عامل ایجاد تروما بوده که نزدیک به نیمی از این موارد را تشکیل می دهد. در مطالعه خاتمی و همکاران که در سال ۱۳۸۲ انجام شد نشان داده شد که در اکثر تصادفات رانندگی، موتور سواران، سرنشینان اتومبیل و عابران پیاده به ترتیب با ۴۲/۱ درصد، ۲۸/۱ درصد و ۲۵/۶ درصد بخش اعظم قربانیان تروما را به خود اختصاص دادند (۸). در پژوهش سلیمی و همکاران در سال ۱۳۸۷ نیز نشان داده شده است که از میان ۱۱۴۱ بیمار مورد مطالعه ۹۵۲

۲۲۹ مورد در سال ۱۳۸۳ رسیده است (۴۱٪ افزایش) که تا حدودی با مطالعه حاضر مطابقت دارد (۱۱). همچنین در اغلب مطالعات بیشترین ترومای موتورسواران را شکستگی‌های اندام تحتانی و به میزان ۵۲-۴۰ درصد تشکیل می‌دهد که در مطالعه حاضر شکستگی اندام تحتانی ۱۸ درصد و اندام فوقانی ۸ درصد بوده است. آسیب‌پذیری بسیار بالای موتورسواران نسبت به سایر استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه موتوری در جاده‌ها، در مطالعات متعددی نشان داده شده است. این گروه افراد به دنبال کوچکترین برخورد، دچار صدمه می‌شوند. این مهم در مطالعه خلجی و همکاران که در یکی از بیمارستانهای کاشان انجام شد و نشان داد که ۵۶ درصد بستری‌شدگان حوادث ترافیکی، موتورسواران بودند (۱۲)، با یافته‌های مطالعه ما همخوانی دارد.

### نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان داد از نظر جنسیت، اکثریت موارد مذکر بوده‌اند. همچنین اکثریت حوادث مربوط به وسایل نقلیه موتوری به ویژه

موتورسیکلت بوده است. به این ترتیب حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری، سهم قابل ملاحظه‌ای از کل سوانح و حوادث را تشکیل می‌دهد. دسترسی سهل و آسان قشر جوان به موتورسیکلت و استفاده بی‌قید و شرط از این وسیله و همچنین عدم رعایت موارد ایمنی از جمله عدم استفاده از کلاه ایمنی سبب ایجاد حوادث متعدد گردیده است. توجه و تاکید ویژه به اجرای برنامه‌های پیش‌گیری از تروما در مورد مردان جوان و استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت ضروری بنظر می‌رسد. در ضمن رعایت اصول صحیح جاده‌سازی و تدوین استراتژی‌هایی جهت کاهش شدت سرعت و اجباری نمودن استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران و بهبود فرآیند امداد رسانی به مصدومین جاده‌ها، برای کاهش حوادث جاده‌ای و کاهش عوارض ناشی از تصادفات، به ویژه در استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت که نیروهای جوان و فعال و تاثیرگذار بر سلامت و اقتصاد جامعه می‌باشند، ضروری به نظر می‌رسد.

- ۱- ایلدر آبادی، اسحاق. درسنامه پرستاری بهداشت جامعه ۱۳۸۱ و ۳. تهران. انتشارات جامعه نگر. ۱۳۸۳. ص: ۴۴۸
- 2- Dunning KK, Davis KG, Kotowski SE, Elliott T, Jewell G, Lockey J. Can a transitional work grant program in a workers' compensation system reduce cost and facilitate return to work. *Journal of occupational and environment hygiene*. 2008 Sep;5(9):547-55.
- 3- Kramer AF, Cassavaugh N, Horrey WJ, Becic E, Mayhugh JL. Influence of age and proximity warning devices on collision avoidance in simulated driving. *Hum Factors*. 2007 Oct;49(5):935-49
- ۴- فلاح زاده ، حسین. اپیدمیولوژی توصیفی تصادفات در استان یزد. مجله علمی پزشکی قانونی پاییز ۱۳۸۵؛ ۱۲ (۳ مسلسل ۴۳)، ص: ۱۵۸-۱۶۱
- ۵- خسروانی، مسعود. صادقی پور، حمیدرضا. خطرات تهدیدکننده سلامت در جهان و ایران و راهبردهای آن نسخه الکترونیکی کتاب جامع بهداشت عمومی. ویرایش دوم، دکتر حسین خاتمی و همکاران. انتشارات ارجمند تهران ۱۳۸۵، ص: ۱۴۱۳
- 6- Morrison, DS; Petticrew, M; Thomson, H. What are the most effective ways of improving population *Journal of Epidemiology & Community Health*: Volume 57(5) May 2003: 327-333.
- ۷- یعقوبی، حمید. بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران. مجله روانپزشکی و روانشناسی بالینی ایران، اندیشه و رفتار ۶ (پیاپی ۲۱) تابستان ۱۳۷۹، ص: ۶۷-۶۰
- ۸- خاتمی سید مسعود، کلانتر معتمدی سید محمدحسین، محبی حسن علی، طریقی پیام، فرزنانگان غلامرضا، رضایی یداله، بخشنده هومن، شکیبا مجید، اپیدمیولوژی تروما در بیمارستان بقیه الله (عج)
- ۹- سلیمی جواد، زارعی محمدرضا، بررسی اپیدمیولوژیک ترومای مراجعه کننده به بیمارستان گلستان اهواز ۱۳۸۷، ص: ۱۱۵-۱۲۰
- ۱۰- صادقیان فریده، خسروی احمد، امامیان محمد حسین، یونسسیان ربابه. الگوی آسیب های حوادث ترافیکی و عوامل مرتبط در شاهرود، پایش تابستان ۱۳۸۷، ص: ۲۳۳-۲۲۵
- ۱۱- شهلا احمد، چاره ساز سعید، بررسی آسیب های ناشی از تصادفات موتورسیکلت در مدت دو سال در مرکز آموزشی درمانی شهید مطهری دانشگاه علوم پزشکی ارومیه، مجله علمی پزشکی قانونی دوره ۱۲ شماره ۲، تابستان ۱۳۸۵
- ۱۲- خلجی کاظم، مجد زاده سید رضا، اشراقیان محمد رضا، متولیان عباس، هلاکویی نایینی کورش، عوامل خطر وقوع صدمات ناشی از تصادفهای ترافیکی در رانندگان جاده قزوین- لوشان. ۱۳۸۴ ص: ۲۷-۳۵