

Antakya Devlet Hastanesi Yoğun Bakımda Takip Edilen Motosiklet Kazalarının Değerlendirilmesi

Evaluation of Motorcycle Accidents Followed by Antakya State Hospital Intensive Care

Arsal ACARBAŞ

Antakya Devlet Hastanesi, Beyin Cerrahisi Bölümü, Hatay, Türkiye

Yazışma Adresi: Arsal ACARBAŞ / E-posta: arsal5@hotmail.com

ÖZ

AMAÇ: Çalışmamızda, motosiklet kazası ile acil servisimize başvuran ve yoğun bakımda tedavi gören hastaların retrospektif analizini yaparak neden sonuç ilişkisini ortaya koymayı amaçladık.

YÖNTEM ve GEREÇ: Bu çalışma 2009-2011 yılları arasında motosiklet kazası nedeniyle yoğun bakımda yatırılarak tedavi gören 58 hastanın (54 erkek, 4 bayan, ortalama yaş 21; 14 ile 79 yaş aralığında) retrospektif yorumlanması ile gerçekleştirildi.

BULGULAR: Yaralanma bulgularının oranlarına bakılırsa kas-iskelet sistemi yaralanması (40 hasta %68,9), kafa travması 854 hasta, %93,1), maksillofasial yaralanma (54 hasta, %93,1), göğüs yaralanması (3 hasta, %5,1), omurilik yaralanmaları (2 hasta, %3,4) ve karın içi rgan yaralanması (6 hasta, %10,3) izlendi. Motosiklet kazaları içerisinde 4 bayanın (%100) da bulunduğu 42 hasta (%72,4) mortalite ile sonuçlandı.

SONUÇ: Motosiklet kazalarına bağlı yaralanmaları önlemek için sürücü eğitimine önem verilmeli, alkollü araç kullanılması engellenmeli, sürücü ve yolcuların kask kullanımı özendirilmelidir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Motosiklet kazaları, Retrospektif, Yoğun bakım

ABSTRACT

AIM: In this study we aimed to evaluate the features of motorcycle injuries and explore the relationship between cause and effect. admitted to our emergency department and treated in intensive care.

MATERIAL and METHODS: The study was performed retrospectively between the dates of 2009 and 2011 and this retrospective study included 58 patients (54 males, 4 females; mean age 21 years; range 14 to 79 years) who were hospitalized for injuries caused by motorcycle accidents. and required intensive care.

RESULTS: The frequencies of injuries in descending order were as follows: musculoskeletal system injuries (n=40, 68,9%), skull injuries (n=54, 93,1%), maxillofacial injuries (n=54, 93,1%), thoracic (n=3, 5,1%), vertebral (n=2, 3,4%), and abdominal (n=6, 10,3%) injuries. Motorcycle accidents resulted in mortality in 42 patients (72,4%) including 4 female patient (100%).

CONCLUSION: To prevent the injuries due to motorcycle accidents; driver education must be considered, drunk drivers must be prevented from driving, helmet usage must be encouraged by drivers and passengers.

KEYWORDS: Motorcycle accident, Intensive care, Retrospective

GİRİŞ

Türkiye’de hem yolcu hem de yük taşınmasında en sık kullanılan ulaştırma türü kara yoludur. Ülkemizde tüm ulaştırmanın %90’ından fazlası kara yolu ile yapılmaktadır. Motorlu taşıt kazaları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de mortalite ve morbiditenin önemli bir nedenidir. Motosiklet kazaları sonucu oluşan ölüm ve yaralanmalar ciddi sorun oluşturmaktadır. Tüm motorlu araç sürücülerine oranla motosiklet sürücülerini daha fazla yaralanma ve ölüm riskine sahiptirler (6,7).

Hatay Antakya Devlet Hastanesi 282.000 merkez nüfusa hizmet vermekle beraber ayrıca Kırıkhan, Samandağ, Reyhanlı, Altınözü, Hassa ve Kumlu ilçeleri ile beraber ortalama 500.000 nüfusa ulaşan hasta sayısına hizmet veren merkez hastahane

olarak çalışmaktadır. 550 yataklı hastahane; çalışmanın söz konusu olduğu dönemde; bölgede tek yoğun bakım ünitesi olan devlet hastahanesi olma özelliği nedeniyle ayrı bir öneme sahipti. Bu özellik nedeniyle çevre ilçelerden yoğun bakım ihtiyacı gösteren hastaların özellikle sevk edildiği hastahaneimizde özellikle bu hastaların takip ve tedavi sonuçları değerlendirildi.

GEREÇ ve YÖNTEM

Hastanemiz acil servisine başvuran hastalardan sadece yoğun bakımda tedavi gören 58 hasta yaş, cinsiyet, kazanın oluş şekli, organ yaralanma sınıflaması, ehliyetinin olup olmaması, tedavi sonucu gibi klinik parametreler ile ilgili tüm dosya bilgileri tarandı.

BULGULAR

Motosiklet kazasına bağlı yaralanmalar incelendiğinde 58 hastanın 54'ü erkek 4 tanesi bayan hastaydı. Bayan hastaların 2'si motosiklette yolcu iken diğer ikisi motosiklet çarpmasına bağlı olarak yaralandı. Ayrıca 60 yaş üzerindeki 3 hastanın biri yolcu iken 2'si motosiklet çarpması sonucu yaralandı.

Tablo I: Motosiklet Kazası Hastaların Demografik İncelemeleri

	sürücü	yolcu	yaya
sayı	49	5	4
ortalama yaş	21	35	49
cinsiyet	49 erkek	2 kadın	2 kadın
60 yaş üzeri hasta	-	1 erkek	2 erkek
60 yaş altı	49 erkek	2 erkek	-

Kazanın oluş biçimi açısından motosiklet çarpışması ve kontrolü kaybederek düşme en sık izlenen kaza şekliydi. Kaza sonucu yaralanmalarda tüm sürücüler erkek bireylerden oluşuyordu ve en ilginç nokta kazaya karışan tüm hasta grubunda kask takma oranı %0 idi.

Hastaların organ yaralanması incelendiğinde; kafa yaralanması ön plandaydı %93,1 ve tüm kafa yaralanmaları aynı zamanda maksillofasial yaralanma ile beraber izlendi. Sürücülerin 45'i ehliyetsizdi %91,8.

Kazanın oluş günü incelendiğinde; 42 hastanın cuma, cumartesi ve pazarı içeren hafta sonu günlerinde olduğu (%72,4); bu günlerde kaza yapan sürücü sayısının 40 iken bu sürücülerin 32'sinin (%80'inin) alkollü olduğu izlendi.

Hastaların tıbbi tedavi ve tetkikleri incelendiğinde toraks yaralanması olan 3 hastadan biri ileri merkeze sevk edildi. Biri ex olurken biri salah ile taburcu edildi. Abdominal yaralanması olan 6 hastanın hemen tamamı aynı zamanda kafa travması bulguları da vardı ve bu hastaların tamamı ex oldu.

Kranial travmalar; 54 hasta ile yoğun bakımda tedavi gören en büyük grubu oluşturuyordu ve hepsi maksillofasial travma ile beraberdi (Tablo II).

Tablo II: Organ Yaralanmalarına Göre Dağılım

kraniofasial	54 (%93,1)
batın	6 (%10,3)
toraks	3 (%5,1)

Tablo III: Kranial Yaralanmaların Sınıflaması ve Tedavi Sonuçları

	BBT bulguları	tedavi şekli	GKS durumu	sonuç
yaygın beyin ödemi ve travmatik SAK	45	konservatif	42 hasta GKS 5ve altındaydı 3 hasta GKS 5 üzeriydi	42 hasta ex 3 hasta servise alındı
epidural hematoma	6	operasyon uygulandı	GKS 5 üzeri	tamamı servise alındı
subdural hematoma	3	operasyon uygulandı	1 hasta GKS 5 ve altı 2 hasta GKS 5 üzeri	1 hasta ex 2 hasta servise alındı

Kranial yaralanmalar incelendiğinde mortaliteyle sonuçlanan 42 hastanın BBT incelemelerinin 41'inde (%70,6) yaygın beyin ödemi, travmatik SAK (subaraknoid kanama) ile uyumlu bulgu izlendi. Mortaliteyle sonuçlanan hasta grubu içerisinde bir hasta subdural hematoma nedeniyle opere edildi. Mortaliteyle seyreden hasta grubunun tümünde GKS 5 ve altındaydı.

Mortal seyreden tüm hastalar hastanemiz yoğun bakımında tedavi olduğu halde sadece bir yolcu kazazede bayan beyin ölümü gerçekleşmesi ve 26 hafta üzeri hamile olması sebebiyle postmortem doğumun etik kurul onayı ile yapılabileceği ileri merkeze sevki yapıldı. Beyin ölümü tanısı doğrulandığı için çalışmaya mortal sonuç değerlendirilerek dahil edildi.

Kranial yaralanması olup yoğun bakım tedavisinden fayda gören hastalardan 6'sı (%10,3) epidural hematoma, 2'si (%3,4) subdural hematoma nedeniyle opere edildi. Travmatik SAK ve beyin ödemi gibi non-operatif hasta bulguları içeren ve tedavi sonrası iyileşen hasta sayısı 4'idi (%6,8) (Tablo III) .

TARTIŞMA

Motosikletler ucuz ve masrafsız olmaları, kullanım kolaylıkları gibi sebeplerle tercih edilmekle beraber özellikle Antakya gibi ılıman iklime sahip bölgelerde kullanımı daha yoğunluk göstermektedir. Bununla beraber özellikle bilinçsiz kullanımı nedeniyle hem kullanıcıya hem de çevredekilere yaşam tehdidi oluşturabilmesi bakımından kontrolü önemli binek araçlarıdır.

Araştırmamızda hiçbir hastanın kask takmamış olması ve sürücülerin %91,8'inin ehliyetsiz olması özellikle çarpıcı bulgu olarak ön planda izlenmektedir. Artan motosiklet sayısı ile beraber deneyimsiz sürücülerin sayısındaki artış da kaza sayısını artıran faktörlerden birisi olabilir. Kask kullanımı motosiklet kazalarını önleyen önemli faktörlerden birisidir (1,8,9).

Yaş ortalaması 21 bulundu. Çetinus ve ark. ile Özkan ve ark'nın çalışmalarında yaş ortalaması 31 olarak bulunmuştu. Yaş ortalamasının ülkemizde yapılan bu iki çalışmadan daha genç nüfusu göstermesi bizim çalışmamızda sadece yoğun bakım ihtiyacı olan yüksek riskli yaralanmaları incelememiz olabilir. Bu da genç, tecrübesiz ve muhtemel ehliyetsiz grupta söz konusu kazaların daha mortal olabileceğini göstermektedir (2,7).

Dur ve ark. yaptıkları çalışmada hayatını kaybedenlerde GKS 5,1 olarak buldular. Yapılan bir çok çalışma düşük GKS skoru ile yüksek mortalite arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır. Ağır travması olan hastalarda GKS'nin 8'in altında olması

mortaliteyle istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bizim çalışmamızda da GKS 5 ve altı hayatını kaybedenler için önemli bir sınır olarak izlendi. Malesef bu hastalarda da cerrahi dışı antiödem tedavi gibi sınırlı seçeneğimiz olan travmatik SAK ve yaygın beyin ödemi gibi bulguların izlenmiş olması bu travma hastalarında tedavi ediciden ziyade koruyuculuğun daha önemli olduğunu bir kere daha göstermiştir (3,5,4).

SONUÇ

Trafik kazalarının önlenmesi için sürücü eğitiminin arttırılması, hız sınırlaması, trafik kurallarına uyulmasının sağlanması, motorsiklet sürücülerinin kask takma alışkanlığının kazandırılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

1. Auman KM, Kufera JA, Ballesteros MF, et al: Autopsy study of motocyclist fatalities: The effect of the 1992 Maryland motorcycle helmet use law. *Am J Public Health* 92: 1352-1355, 2002
2. Çetinus E, Ekerbiçer H: Antakya ili Kırıkhan ilçesindeki motorsiklet kazalarının analizi. *Ulusal Travma ve Acil Cerrahi Dergisi* 6:216-221, 2000
3. Dur A, Cander B, Koçak S ve ark: Acil yoğun bakımda çoklu travma hastaları ve skorlama sistemleri. *Akademik Acil Tıp Dergisi* 8:24-27, 2009
4. Karasu A, Sabancı PA, Cansever T, Hepgül KT, Imer M, Dolaş I, Taviloğlu K: Epidemiological study in head injury patients. *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg* 15:159-163, 2009
5. McNett M: A review of the predictive ability of Glasgow Coma Scale scores in head-injured patients. *J Neurosci Nurs* 39: 68-75, 2007
6. Oktay HÖ, Cenker E: Motorlu taşıt satışlarının trafik kazaları üzerine olan etkileri. *SDÜ Tıp Fak Derg* 13:12-15, 2006
7. Özkan S, İkizceli İ, Akdur O, Durukan P, Güzel M, Vardar A: Motorsiklet kazalarına bağlı yaralanmalar. *Akademik Acil Tıp Dergisi* 8:25-29, 2009
8. Sauter C, Zhu S, Allen S, et al: Increased risk of death or disability in unhelmeted Wisconsin motorcyclists. *WMJ* 104:39-44, 2005
9. Sosin DM, Sacks JJ: Motorcycle helmet-use laws and head injury prevention. *JAMA* 25:1649-1651, 1992