



بررسی نگرش و عملکرد موتورسواران شهر یزد نسبت به استفاده از کلاه ایمنی در سال ۱۳۸۹

نویسندگان: دکتر محمدحسین باقیانی مقدم* راضیه ذوالقدر** جواد غفارزاده*** مهدی

دشتی*** محمد آرام***

*نویسنده مسئول: دانشیار گروه خدمات بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی - دانشکده بهداشت یزد
تلفن: ۰۹۱۳۱۵۲۰۷۳۲ Email: baghianimoghdam@yahoo.com
** دانشجوی کارشناسی ارشد آموزش بهداشت دانشکده بهداشت - دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد
*** کارشناس بهداشت عمومی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد

چکیده

سابقه و اهداف: حادثه به عنوان رویداد غیر منتظره و برنامه ریزی نشده ای تعریف می شود که می تواند موجب آسیب شود. ترافیک و مشکلات مربوط به آن یکی از مهمترین مسائل جوامع صنعتی بوده که حل آن منجر به توسعه پایدار و حفظ و تامین سلامت نیروی انسانی می گردد. در بین کاربران جاده ای، موتورسواران بدلیل متحمل شدن بیشترین خسارتها به عنوان کاربران پرخطر راهها خوانده می شوند. درحالی که استفاده از کلاه ایمنی میزان مرگ و میر و آسیبهای جدی ناحیه سر موتورسواران را ۴۵-۲۰٪ کاهش می دهد آمار سازمان جهانی بهداشت نشان می دهد که حدود ۲۵٪ قربانیان حوادث ترافیکی از آسیبهای مربوط به ضربه های مغزی رنج می برند. لذا بر آن شدیم تا میزان نگرش و عملکرد موتور سواران شهر یزد را نسبت به استفاده از کلاه ایمنی جهت برنامه ریزی آموزشی بسنجیم.

مواد و روشها: این مطالعه توصیفی و از نوع مقطعی می باشد که در آن ۲۱۰ نفر از موتورسواران شهر یزد به صورت نمونه گیری خوشه ای از ۵ بخش شهر یزد به طور تصادفی انتخاب شدند. در این بررسی، داده ها از طریق پرسشنامه جمع آوری گردید. پرسشنامه های تکمیل شده به صورت کد وارد کامپیوتر شد. داده ها بوسیله نرم افزار آماری SPSS11.5 تجزیه و تحلیل گردید و از جدول توزیع فراوانی و تست ANOVA برای تجزیه تحلیل داده ها استفاده شد.

یافته ها: نتایج گویای آن است که از نظر سنی بیشتر موتورسواران با ۳۷/۶٪ در گروه سنی ۲۰-۱۷ سال قرار داشته اند و ۴۸/۶٪ از آن ها دارای گواهی نامه و ۵۱۴٪ فاقد گواهی نامه بوده اند. همچنین نتایج نشان می دهد که بیش از ۹۸/۱٪ عقیده داشتند که استفاده از کلاه ایمنی احتمال صدمه به سر را کاهش می دهد. داده ها گویای آن است که فقط ۴۳/۳ درصد از افراد جامعه مورد بررسی از کلاه ایمنی استفاده می کنند و همچنین ۵۶/۷٪ نیز فاقد کلاه ایمنی هستند و لی از کسانی که از کلاه ایمنی استفاده نمی کنند ۵۸/۹٪ از آنها قصد استفاده از کلاه ایمنی در آینده را دارند طبق نتایج میانگین امتیازات نگرش افراد زیر ۱۷ سال ۲۸+۴/۵۷ و عملکرد این گروه سنی ۱/۵۷+ از ۳ بود همچنین میانگین امتیازات نگرش افراد ۱۷-۲۰ برابر ۵۵/۰۸+۶/۷۷ می باشد و نمره عملکرد افراد ۱۷-۲۰ نیز ۱/۷۴+ ۱/۵۴ می باشد.

نتیجه گیری: یافته دال بر آن است که استفاده از کلاه ایمنی ماهیتاً رفتارهایی هستند که تمامی افراد جامعه عقاید نسبتاً مطلوبی را نسبت به آن داشته و نشانه رشد آگاهی عمومی نسبت به این مقوله می باشد. این نتایج نشان دهنده آن است که میزان استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی نسبتاً پایین می باشد. لازم است مسئولین اجرائی کشور با انجام اقدامات لازم میزان استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران را ارتقاء دهند.

واژه های کلیدی

نگرش، عملکرد، موتورسواران، کلاه ایمنی

طلوع بهداشت

فصلنامه پژوهشی

دانشکده بهداشت یزد

سال نهم

شماره: اول

بهار ۱۳۸۹

شماره مسلسل: ۲۸

تاریخ وصول: ۸۹/۸/۲۴

تاریخ پذیرش: ۸۹/۹/۲



مقدمه

در ایران آمار تصادفات رانندگی روندی روبه افزایش داشته به طوری که رشدی ۱۰ درصدی دارد و میزان مرگ و میر حوادث رانندگی ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است (۴).

در بین کاربران جاده ای، موتورسواران بدلیل متحمل شدن بیشترین خسارتها به عنوان کاربران پرخطر راهها خوانده می شوند. معمولاً در کشورهای صنعتی، تعداد موتورسواران کشته شده حدود ۱۸٪-۵٪ کل کشته شدگان ترافیکی را تشکیل می دهند (۱). در حالی که در ایران این میزان ۲۳/۸٪ می باشد (۵).

استان یزد به علت داشتن تعداد زیاد موتورسیکلت دارای بیشترین آمار تصادفات و حوادث ترافیکی است، به طوری که در سال ۱۳۸۴ موارد مرگ ناشی از حوادث ترافیکی در استان یزد براساس گزارش استانداری یزد تعداد ۴۰۹ نفر بوده است و بیش از ۱۴۰۰۰ نفر نیز در اثر حوادث ترافیکی مجروح شده اند. از تعداد ۴۰۹ نفری که بر اثر حوادث ترافیکی کشته شده اند، حدود ۱۲۹ نفر از آنها موتورسوار بوده اند و علت اصلی (۷۳٪) مرگ آنان ضربه به سر بوده است. سهم تصادفات موتورسیکلت نیز از کل تصادفات وسایل نقلیه حدود ۱۸٪ بوده است. ضمناً آن سال شرکت های بیمه بیش از ۱۷ میلیارد ریال هزینه های غرامتی پرداخت نمودند (۶).

در حالی که استفاده از کلاه ایمنی میزان مرگ و میر و آسیبهای جدی ناحیه سر موتورسواران را ۴۵-۲۰٪ کاهش می دهد، آمار سازمان جهانی بهداشت نشان می دهد که حدود ۲۵٪ قربانیان حوادث ترافیکی از آسیبهای مربوط به ضربه های مغزی رنج می برند (۵) بررسی kulanthayan و همکارانش نشان داد: موتورسوارانی که از کلاه ایمنی استفاده نمی کنند در هنگام تصادف احتمال جراحت سر آنها سه برابر بیش از کسانی می باشد که از کلاه ایمنی استفاده می کنند (۷). Jonathan در مطالعه خود که به عنوان "موانع استفاده از کلاه" بر روی ۳۹۷۰ نفر دوچرخه سوار در

حادثه به عنوان رویداد غیر منتظره و برنامه ریزی نشده ای تعریف می شود که می تواند موجب آسیب شود. سازمان جهانی بهداشت (WHO) نیز آن را به صورت رویدادی بی سابقه که موجب آسیب قابل تشخیص می شود، تعریف نموده است. حادثه در هر شرایطی که اتفاق بیفتد منجر به آسیبهای جسمانی، عوارض روحی و روانی و خسارت اجتماعی می شود، بنابراین دامنه خسارات بهداشتی و درمانی ناشی از آن می تواند مدت زمانی طولانی فرد و جامعه را با خود درگیر کند (۱).

ترافیک و مشکلات مربوط به آن یکی از مهمترین مسائل جوامع صنعتی بوده که حل آن منجر به توسعه پایدار و حفظ و تامین سلامت نیروی انسانی می گردد.

آسیبهای ناشی از وسایل نقلیه جاده ای یکی از بزرگترین مشکلات بهداشتی می باشد که در بین سایر مسائل بهداشتی مورد غفلت واقع شده است و پیگیری از آن نیازمند اقدامات موثر و پایدار می باشد. سازمان جهانی بهداشت شعار سال ۲۰۰۴ خود را "جاده ایمن تصادف ندارد" انتخاب نموده است (۴-۲). بررسی های WHO نشان می دهد که سالانه ۳/۵ میلیون مرگ به علت صدمات حاصل از حوادث و خشونت اتفاق می افتد که از این تعداد یک میلیون مرگ ناشی از صدمات عمدی و ۲/۵ میلیون مورد دیگر نتیجه حوادث رانندگی می باشد (۲).

بر طبق اطلاعات سازمان جهانی بهداشت WHO، مرگ و میر و حوادث ترافیکی از حدود ۹۹۹۰۰۰ نفر در سال ۱۹۹۰ به حدود ۱۲۰۰۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۲ افزایش یافته است. یعنی مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی از رشد ۱۰٪ برخوردار بوده است. بیشترین رشد این مرگ و میرها در کشورهای با درآمد کم و متوسط بوده است. همچنین در هر ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه و در هر دو ثانیه یک حادثه رخ می دهد. برآورد شده است که در سال ۲۰۲۰ سومین عامل مرگ و میر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده ای می باشد.



۳ سؤال بود که امتیاز بین ۰-۳ را شامل می شد. ضمناً روایی و پایایی پرسشنامه ها از طریق پائل خبرگان و test-Retest با تکمیل ۱۰ پرسشنامه بررسی گردید و الفا کرونباخ بخش نگرش برابر ۰/۷۶. محاسبه گردید. پرسشنامه های تکمیل شده به صورت کد وارد کامپیوتر شد. داده ها بوسیله نرم افزار آماري ۱۱/۵ SPSS تجزیه و تحلیل گردید و نتایج به صورت جدول توزیع فراوانی و تست ANOVA برای تجزیه و تحلیل نتایج استفاده شد.

نتایج

نتایج گویای آن است که از نظر سنی بیشتر موتور سواران در گروه سنی ۲۰-۱۷ سال (۳۷/۶٪) قرار داشته اند و ۴۸/۶٪ از آن ها دارای گواهی نامه و ۵۱/۴٪ فاقد گواهی نامه بوده اند.

نتایج جدول شماره ۱ نشان می دهد که بیش از ۹۸/۱٪ عقیده داشتند که استفاده از کلاه ایمنی احتمال صدمه به سر را کاهش می دهد و بیش از ۸۷/۶٪ نیز اظهار داشتند که پوشیدن کلاه ایمنی نوعی احترام به قانون است و ۴۲/۴٪ نیز احساس می کنند که هنگام استفاده از کلاه ایمنی مسخره می شوند. ضمناً ۶۳/۳٪ معتقد بودند که با پوشیدن کلاه ایمنی احساس امنیت می کنند.

داده های دیگر گویای آن است که ایمنی و حفظ سلامت (۶۵/۲٪) و قوانین الزام آور راهنمایی و رانندگی از مهمترین عواملی هستند که باعث می شوند جامعه مورد بررسی در هنگام رانندگی با موتورسیکلت از کلاه ایمنی استفاده کنند (جدول شماره ۲).

احساس گرمای زیاد هنگام پوشیدن کلاه ایمنی (۴۰٪) و محدودیت هنگام دید (۳۸/۶٪) از مهمترین عواملی هستند که باعث می شود موتور سواران در هنگام رانندگی با موتورسیکلت از کلاه ایمنی استفاده نکنند (جدول شماره ۳).

مینه سوتا انجام داد مهمترین دلایل عدم استفاده از کلاه ایمنی را گرم بودن، نیاز نبودن، رنجش آور بودن و نداشتن آن ذکر کردند (۸).

سایر نتایج نشان داد که استفاده آنها از کلاه ایمنی به طور عمده با استفاده همسن و سالان شان از کلاه ایمنی ارتباط داشت. موقعی که والدین از کلاه استفاده می کردند فرزندان نیز بیشتر احتمال داشت تا از کلاه ایمنی استفاده کنند. هر تمام نمونه ها معتقد بودند که کلاه ایمنی به طور متوسط یا زیاد از آسیبهای وارده به سر آنها حفاظت می کند. علیرغم این اعتقاد اکثر آنها اظهار کردند که در هنگام دوچرخه سواری بدون کلاه ایمنی خطری آنها را تهدید نمی کند.

با توجه به زیاد بودن تعداد موتور سواران در یزد و اهمیبت استفاده از کلاه ایمنی در هنگام رانندگی و نیاز به در اختیار بودن اطلاعات برای برنامه ریزی بر آن شدیم تا مطالعه ای تحت عنوان بررسی نگرش و عملکرد موتورسواران یزد در استفاده از کلاه ایمنی انجام دهیم.

روش بررسی

این مطالعه توصیفی و از نوع مقطعی بود که در آن ۲۱۰ نفر از موتورسواران شهر یزد که به صورت نمونه گیری خوشه ای از ۵ بخش یزد (۱- امام شهر، ۲-آزادشهر، ۳- مرکز شهر، ۴- میدان مارکار، ۵- صفائیه) به طور تصادفی انتخاب شدند.

در این بررسی، داده ها از طریق پرسشنامه جمع آوری گردید. پرسشنامه از بخش های مختلف تشکیل شده بود از جمله:

سؤالات بخش اول شامل مشخصات دموگرافیک مشتمل بر سن، وضعیت تأهل، شغل و مدت زمان استفاده از موتورسیکلت بود و همچنین دارای سؤالاتی در زمینه نگرش و عملکرد موتور سواران که سؤالاتی نگرشی از ۱۴ سوال تشکیل شده که حداقل و حداکثر امتیازهای مکتسبه که براساس امتیازبندی لیکرت امتیازبندی شده بود ۱۴ و ۷۰ بود. سؤالات عملکردی



جدول شماره ۱: توزیع فراوانی نگرش جامعه مورد بررسی از فواید کلاه ایمنی

| جمع | | اصلا صحیح نیست | | صحیح نیست | | نمی دانم | | تا حدودی صحیح | | کاملا صحیح | | پاسخ فواید |
|------|-------|----------------|-------|-----------|-------|----------|-------|---------------|-------|------------|-------|---|
| درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | — | — | ۱/۴ | ۳ | ۱/۴ | ۳ | ۱۴/۳۰ | ۳۰ | ۸۲/۹ | ۱۷۴ | استفاده از کلاه ایمنی برایم مفید است |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۲/۴ | ۵ | ۴/۸ | ۱۰ | ۲/۹ | ۶ | ۲۶/۷ | ۵۶ | ۶۳/۳ | ۱۳۳ | با پوشیدن کلاه ایمنی احساس امنیت می کنم |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۱/۴ | ۳ | — | — | .۵ | ۱ | ۲۱ | ۴۴ | ۷۷/۱ | ۱۶۲ | کلاه ایمنی احتمال صدمه به سر را کاهش می دهد |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۳/۳ | ۷ | ۴/۸ | ۱۰ | ۴/۳ | ۹ | ۲۳/۳ | ۴۹ | ۶۴/۳ | ۱۳۵ | پوشیدن کلاه ایمنی نوعی احترام به قانون است |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۲۲/۴ | ۴۷ | ۱۰ | ۲۱ | ۲۵/۲ | ۵۳ | ۲۲/۴ | ۴۷ | ۲۰ | ۴۲ | احساس میکنم در هنگام استفاده از کلاه ایمنی مرا مسخره می کنند |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۳/۴ | ۹ | ۶/۲ | ۱۳ | ۲/۹ | ۶ | ۲۸/۱ | ۵۹ | ۵۸/۶ | ۱۲۳ | قوانین الزام آور راهنمایی و رانندگی برای استفاده از کلاه مفید است |

جدول شماره ۲: توزیع فراوانی نگرش جامعه مورد بررسی نسبت به تاثیر هر یک از عوامل استفاده از کلاه ایمنی

| جمع | | اصلا | | خیلی کم | | کم | | زیاد | | خیلی زیاد | | پاسخ عوامل |
|------|-------|------|-------|---------|-------|------|-------|------|-------|-----------|-------|-------------------------------------|
| درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۳/۳ | ۷ | ۱/۹ | ۴ | ۶/۲ | ۱۳ | ۳۳/۳ | ۴۹ | ۶۵/۲ | ۱۳۷ | ایمنی و حفظ سلامت |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۱۱/۴ | ۲۴ | ۲/۹ | ۶ | ۲۵/۷ | ۵۴ | ۳۲/۹ | ۶۹ | ۲۷/۱ | ۵۷ | اصرار خانواده |
| ۱۰۰ | ۲۱۰ | ۶/۷ | ۱۴ | ۴/۸ | ۱۰ | ۱۳/۸ | ۲۹ | ۲۷/۶ | ۵۸ | ۴۷/۱ | ۹۹ | قوانین الزام آور راهنمایی و رانندگی |



جدول شماره ۳: توزیع فراوانی نگرش جامعه مورد بررسی نسبت به تاثیر هر یک از عوامل موثر بر عدم استفاده از کلاه ایمنی

| عوامل | پاسخ | | خیلی زیاد | | زیاد | | کم | | خیلی کم | | اصلا | | جمع | |
|---|------|-------|-----------|-------|------|-------|------|-------|---------|-------|------|-------|------|-------|
| | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد | درصد | تعداد |
| محدودیت دید هنگام رانندگی | ۳۸/۶ | ۸۱ | ۲۷/۶ | ۵۸ | ۱۹/۵ | ۴۱ | ۶/۲ | ۱۳ | ۸/۱ | ۱۷ | ۲۱۰ | ۱۰۰ | ۲۱۰ | |
| احساس گرمای زیاد هنگام پوشیدن کلاه ایمنی | ۴۰ | ۸۴ | ۲۹/۵ | ۶۲ | ۲۰ | ۴۲ | ۴/۸ | ۱۰ | ۵/۷ | ۱۲ | ۲۱۰ | ۱۰۰ | ۲۱۰ | |
| سنگینی وزن کلاه ایمنی | ۲۹ | ۶۱ | ۲۵/۲ | ۵۳ | ۳۱ | ۶۵ | ۴/۳ | ۹ | ۱۰/۵ | ۲۲ | ۲۱۰ | ۱۰۰ | ۲۱۰ | |
| گران بودن قیمت کلاه ایمنی | ۱۵ | ۳۲ | ۱۶/۲ | ۳۴ | ۳۴/۸ | ۷۳ | ۸/۱ | ۱۷ | ۲۵/۷ | ۵۴ | ۲۱۰ | ۱۰۰ | ۲۱۰ | |
| احساس مسخره شدن توسط دیگران هنگام استفاده از کلاه ایمنی | ۱۶/۲ | ۳۴ | ۱۸/۱ | ۳۸ | ۲۷/۶ | ۵۸ | ۱۳/۸ | ۲۹ | ۲۴/۳ | ۵۱ | ۲۱۰ | ۱۰۰ | ۲۱۰ | |

مو تور سواران بر حسب سن و شغل هیچکدام از نظر آماری معنی دار نیست و $p > 0.05$ می باشد.

بحث و نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف تعیین نگرش و عملکرد موتورسواران شهر یزد نسبت به استفاده از کلاه ایمنی در سال ۸۹ انجام گردید.

در خصوص داشتن گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت نتایج این بررسی نشان داد که تعداد ۱۰۲ نفر (۴۸/۶٪) از جامعه مورد بررسی دارای گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت بودند این بررسی با نتایج بررسی علی مهتری هماهنگی ندارد. در بررسی وی ۸۴/۲٪ از موتورسواران مورد بررسی دارای گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت بودند. این نتیجه احتمالاً به دلیل بالاتر بودن حس مسئولیت پذیری و تعهد اجتماعی کارمندان نسبت به سایر اقشار جامعه است. در این بررسی ۳۰٪ از افرادی

نتایج گویای آن است که ۴۳/۳ درصد از مو تور سواران از کلاه ایمنی استفاده می کنند و ۵۶/۷٪ نیز فاقد کلاه ایمنی هستند و لی از کسانی که از کلاه ایمنی استفاده نمی کنند ۵۸/۹٪ قصد استفاده از کلاه ایمنی در آینده را دارند داده ها نشان می دهد که ۷۲ نفر (۳۴/۳٪) از جامعه مورد بررسی به علت عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط پلیس جریمه شده اند. که از این تعداد ۳۱ نفر (۴۳٪) بیان کردند که جریمه شدن آنها به دلیل عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط پلیس بر استفاده از کلاه ایمنی توسط آنها تاثیر داشته است.

میانگین امتیازات نگرش افراد زیر ۱۷ سال $4/57 \pm 28/55$ از ۷۰ و عملکرد این گروه سنی $1 \pm 57/57$ می باشد. همچنین میانگین امتیازات نگرش افراد ۲۰-۱۷ برابر $6/77 \pm 55/08$ می باشد و نمره عملکرد افراد ۲۰-۱۷ نیز $4/74 \pm 54/1$ می باشد. نتایج گویای آن است که رابطه بین نگرش و عملکرد



تعداد ۳۱ نفر (۴۳٪) اظهار کردند که جریمه شدن توسط پلیس بر استفاده از کلاه ایمنی آنان در هنگام رانندگی با موتور یکلت مؤثر بوده است. که این نتایج با نتایج بررسی سروادی و چپو همسو است که آنها بیان کردند که استفاده از کلاه ایمنی باعث شده است میزان استفاده از کلاه ایمنی از کمتر از ۲۰٪ به بیش از ۹۶٪ افزایش یابد (۱۰ و ۱۱).

در این بررسی بیش از ۹۸٪ معتقد بودند که اجبار در استفاده از آن احتمال صدمه به سر را کاهش می دهد. این یافته دال بر رشد آگاهی عمومی نسبت به این مقوله می باشد. تامسون (۱۲) و سروادی (۱۰) نیز در بررسی خود نشان دادند که استفاده از کلاه ایمنی خطر جراحات سر را از ۸۵٪ به ۴۵/۸۸٪ در راکبان وسایل نقلیه دوچرخ کاهش می دهد.

بین میانگین نگرش و عملکرد موتورسواران نسبت به استفاده از کلاه ایمنی برحسب گروه سنی، شغل، داشتن گواهینامه و تعداد سالهای رانندگی رابطه معنی دار آماری مشاهده نگردید که نشان دهنده آن است که این متغیرها تأثیری بر نگرش و عملکرد موتورسواران نسبت به استفاده از کلاه ایمنی ندارد.

از نتایج حاصل از این بررسی مشخص می شود که برنامه ریزی های آموزشی جهت ارتقاء نگرش و در نهایت عملکرد موتور سواران از مسائل مهم و اولویت دار جامعه است تا از این طریق از میزان مرگ و میر و جراحات حاصل از حوادث کاسته شود.

که سابقه تصادف داشتند در زمان تصادف از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند. که این نتیجه نیز با نتیجه علی مهروی و هندلی هماهنگی ندارد.

در بررسی علی مهروی (۹) حدود ۱۱/۱٪ از جامعه مورد بررسی از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند و در بررسی هندلی ۶۹/۲٪ از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند.

این نتایج نشان دهنده آن است که میزان استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی نسبتاً پایین می باشد و لازم است مسئولین اجرائی کشور با انجام اقدامات لازم میزان استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران را ارتقاء دهند.

طبق نتایج بررسی حاضر ۱۴۶ نفر (۶۹٪) معتقد بودند که استفاده از کلاه ایمنی باعث احساس گرمای زیاد در سر می شود که شاید این احساس به علت گرم بودن هوای یزد و به خصوص در فصل تابستان باشد که در جه گرمی هوا تا حد ۴۵ درجه هم می رسد (۵).

به طور کلی احساس گرمای هوا هنگام استفاده از کلاه ایمنی یکی از مهمترین عوامل مانع استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی می باشد.

این نتایج، نتایج بررسی Jonathan را تایید می کند که نشان داد گرمای هوا یکی از موانع استفاده از کلاه ایمنی می باشد (۸).

در پاسخ به سؤال آیا تا حالا توسط پلیس به خاطر عدم استفاده از کلاه ایمنی جریمه شده اید ۷۲ نفر (۳۴/۳٪) از موتور سواران اظهار کردند که تا حالا توسط پلیس به خاطر استفاده از کلاه ایمنی جریمه شده اند. از این

References

1-Farhadi S, Taghdisi MH, Solhi M. The Efficacy of Two Procedures (lecturing and story telling) On Knowledge and Attitude of the Third Grade Boy Pupils in Shahrekord on Accident Prevention. Toolebehdasht Journal Health School 2005;(1):12 [Persian].

2- wells S, Mullin B, Norton R, Langleg J, Connor J, Jackson R. Motorcycle rider conspicuity and crash related injury. BMJ 2004; 328:857. Available from: [Http://www.bmj.com](http://www.bmj.com)



- 3-Murray C,Lopez A, A compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for over 200 condition, Global health statistic: Boston Harvard University press,1996.
- 4- Odero W, khayesi M, Road traffic injuries in Kenya: Magnitude causes and status. Injury control and safety promotion.2003: 10(1):53-61.
- 5-Yazd municipality, a survey a bout accident factors for motor cycle drivers In Yazd and presentation of a scientific strategic to reduce damages.
- 6-Moheby GO. A survey about demographics of traffic accidents and its' results in Kalantry orjans of Yazd city. A tassis of public medicine in Medical University of Yazd
- 7-kulaanthayan Set, Umar RS,Hariza HA,Nasir MT,Harwant S.compliance of proper safety helmet usage in motorcyclists.MedicalJournal malaysia, 2000: 55(1):40-44 Available from:Http:// www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmend
- 8-Jonthan T, finnoff, Edward R,Laskowski,Kathryn L, Altman and Nancy N et al.Barriers to bicycle helmet use .PEDIATRICS 2001: 108:e4.
- 9-Mehri A. Studying the effect of an education program based on the theory of planned behavior, on the helmet usage status among motor cycle driver, employees in Yazd.[M.sc the sis]yazd university of medical science.2006:2-4
- 10-Servadei F,Begliomini C,Gardini E,Giustin m,Taggi F,Kraus J. Effect of Italys motorcycle helmet law on traumatic brian injuries.InjuryPrevention, 2003:9; 257-260 Available from:Http:// www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc
- 11-Chiu WT ,Kuo CY,Hung CC,Chen M.The effect of the Taiwan motorcycle helmet use law on head injuries[Comment in ;American Journal of public Health 2001;91:1919-1920].American Journal of public Health 2000: 90:793-796.
- 12-Hompson DC, Rivara FP, Thampson R. Helmets for preventing head and ficial injuries in biycclists.Ann Emerge Med.2003: May;41(5):738-40.



A A Survey about Attitude and Practice of Yazd Motorcycle Drivers on Using Helmet

Baghianimoghadam MH* (Ph.D), Zolghadr R** (BS), GHfarzadeh G** (BS), Dashty M** (BS), Aram M ** (BS)

*Corresponding Author: Associate Professor, Dept. of Health Education, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran

** BS, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran

Abstract

Background: Traffic and problems around it is one of the important problems of industrial countries the prevention of which can develop the country and determine the health people's. Cycle drivers are considered as high risk drivers of the roads for sustaining most loss. While putting on helmet can decrease roads deaths and injuries up to 20%-45%, WHO statistics reports the suffering of 25% of traffic victims from head injuries.

Method: This is a descriptive study conducted on 210 cycle drivers of Yazd city. The subjects were selected by cluster sampling method in 5 sections of the city. The data were collected by a questionnaire and were then analyzed by SPSS software. Different tests were used to analyze the data.

Results: The results indicate that most of the cycle drivers (37.6%) was at the age group of 17-20. Those who enjoyed a driving certificate was 48.6% while 51.4% lacked it. Of them 43.3% used a helmet while 56.7% did not. Also 58.9% of the drivers intended to use a helmet in future. The mean grade score of the attitude of the drivers in the age group under 17 was 55.28 ± 4.57 and their practice stood at 1 ± 5.57 . Also the mean grade score of the attitude of the age group 17-20 was 55.08 ± 6.77 while that for their practice score came to 1.54 ± 7.4 .

Conclusion: The results indicate that using helmet by cycle drivers can have an appropriate effect on their health. It is also shown that using helmet by these drivers is rather low so calling for a need to draw attention of the authorities to the idea.

Key words: Attitude, Practice, Cycle drivers, Helmet

Survey about Attitude and Practice of Yazd Motorcycle Drivers on Using Helmet

Baghianimoghadam MH* (Ph.D), Zolghadr R** (BS), GHfarzadeh G** (BS), Dashty M** (BS), Aram M ** (BS)

*Corresponding Author: Associate Professor, Dept. of Health Education, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran



** BS, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran

Abstract

Background: Traffic and problems around it is one of the important problems of industrial countries the prevention of which can develop the country and determine the health people's. Cycle drivers are considered as high risk drivers of the roads for sustaining most loss. While putting on helmet can decrease roads deaths and injuries up to 20%-45%, WHO statistics reports the suffering of 25% of traffic victims from head injuries.

Method: This is a descriptive study conducted on 210 cycle drivers of Yazd city. The subjects were selected by cluster sampling method in 5 sections of the city. The data were collected by a questionnaire and were then analyzed by SPSS software. Different tests were used to analyze the data.

Results: The results indicate that most of the cycle drivers (37.6%) was at the age group of 17-20. Those who enjoyed a driving certificate was 48.6% while 51.4% lacked it. Of them 43.3% used a helmet while 56.7% did not. Also 58.9% of the drivers intended to use a helmet in future. The mean grade score of the attitude of the drivers in the age group under 17 was 55.28 ± 4.57 and their practice stood at $1 \pm .57$. Also the mean grade score of the attitude of the age group 17-20 was 55.08 ± 6.77 while that for their practice score came to $1.54 \pm .74$.

Conclusion: The results indicate that using helmet by cycle drivers can have an appropriate effect on their health. It is also shown that using helmet by these drivers is rather low so calling for a need to draw attention of the authorities to the idea.

Key words: Attitude, Practice, Cycle drivers, Helmet