به کارگیری مدل رفтар برناهمزی شده توسعه یافته
در پیش بینی استفاده از کالاه ایمنی در کارمندان موتور سوار شهر یزد (۱۳۸۵)

دکتر سید سعید مظلوموی محمودآباد۱ - علی مهروی۲ - دکتر محمد علی مروتی شریف آباد۳ - دکتر حسن فلاحزاده۳

چکیده
زمینه و هدف: در ایران، حدود ۲۴٪ مرگ و میرهای حوادث ترافیکی به موتورسواران اختصاص دارد. علت اصلی مرگ و انحرافات وارد، بر اساس منابع، اینکه کل ایمنی حرف خواندگان وارد. البته، تعادل کمی از موتورسواران از کالاه ایمنی استفاده می‌کند. مدل رفثار برناهمزی شده، یکی از مدل‌های مهم است که فردان اصلی رفثار هماهنگی که توسعه یافته را در پیشگوئی استفاده از کالاه ایمنی موتورسوار شهر یزد مورد بررسی قرار می‌دهند.

روش تحقیق: در این مطالعه توصیفی-تخمینی، تحلیل نهایی به‌صورت مقطعی انجامش شد. ۱۲۰ نفر از کارمندان اداره شهر یزد که به روش تصادفی-خونهای از شش اثراده استحباب بودند، مورد بررسی قرار گرفتند. این آزمودنی در پست‌های رفثار با دقت ۳.۵/۶ به‌طور معموله رفثار جدید که در بین این دیده‌ها یکی از نمونه‌های مورد بررسی قرار گرفتند. درک رفثار در کمترین بیشتری از سایر مدل‌ها بود. درک رفثار در کمترین بیشتری از سایر مدل‌ها بود. درک رفثار در کمترین بیشتری از سایر مدل‌ها بود.

بیشترین نتایج مشابه، قصد استفاده از کالاه ایمنی در موتورسواران می‌باشد. این نتایج مشابه، درک رفثار در کمترین بیشتری از سایر مدل‌ها بود. درک رفثار در کمترین بیشتری از سایر مدل‌ها بود.

پیشنهادات: در این تحقیق نشان داد که برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد. با توجه به اینکه برای رفع مشکل، برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد. با توجه به اینکه برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد. با توجه به اینکه برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد. با توجه به اینکه برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد. با توجه به اینکه برای رفع مشکل، استفاده از مدل‌های مناسب در جامعه مورد بررسی دیده می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: مدل رفثار برناهمزی، شده توسعه یافته، استفاده از کالاه ایمنی، کارمندان موتورسوار

مجله علمی دانشگاه علوم پزشکی بیرجند (دوره ۱۴، شماره ۳، نسخه سال ۱۳۸۵)

نویسندگان مؤسول: دانشیار دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدیقه زاده

mazloomy_s@yahoo.com

ادرس: بلوار حسن نوش، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدیقه زاده، ۱۳۸۵/۱۱/۲۶

کارشناس ارشد روان‌شناسی، دانشکده آزمایش‌های کلنی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سارع

استاد دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدیقه زاده
مقیده

آسیب‌های ترافیکی یکی از برگرتن مشکلات بهداشتی است که در بین سایر سیلیس بهداشتی مورد غفلت واقع شده و نیازمند اقدامات مؤثر و پیشگیری است. (1) با توجه به هرود موجود، پیشی‌بری می‌شود تا سال 2020 تعداد مرکز و نمونه‌های ناشی از آسیب‌های ترافیکی رشد ۴۵ تا ۵۰ درصد خواهد یافت و جایگاه سوم علی‌عمده بار جهانی بیماری‌ها و صدمات را به خود اختصاص خواهد داد. در حالی که در سال ۱۹۹۰ در جایگاه نهم قرار داشت (۲).

در بین کاربران جاده‌ای، موتورسواران به همراه بیشترین تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای، به عنوان کاربران ریسک‌های این خونه می‌شوند. خطر مرگ برای یک فرد موتورسوار در مقایسه با یک سرنشین اتوپیل ۲۰ برابر بیشتر می‌باشد (۳). به دیل ضریب این پایین موتورسیکلت‌های سال‌های زمانی‌ای از تلفات سوانح رانندگی به موتورسواران اختصاص دارند (۴). در کشورهای صنعتی ایران مرگ‌ومیرهای موتورسواران ۵-۸٪ کل مراکز جراحی می‌باشد (۴). در حالی که در ایران این میزان ۲۴٪-۳۴٪ می‌باشد (۵).

در شهر یزد سال ۱۳۸۳، تعداد ۳۹۴ نفر در اثر حوادث ترافیکی کشته شدند (۶) که از این تعداد ۱۱۳ نفر (۲۸٪) موتورسوار بودند. از آنجا که رشد متوسط تصادفات سالانه کشور ۱۱٪ می‌باشد، پیش‌بری می‌شود جوان‌های این روند ادامه پدیدا تا سال ۱۳۹۰ در شهر یزد حدود ۹۹۳ نفر بر اثر تصادفات با موتورسیکلت کشته خواهد شد.

(۴) علت اصلی (۲۷٪-۳۵٪) در موتورسواران در مرکز رفتاری سایر
(۵) درک رفتاری درک
(۶) مدل رفتاری برنازیری
پدیداری مشکلات بهداشتی
خطر جراحات سر را ۸۸٪ و خطر ضربه مغزی را ۴۵-۸۸٪.
در راکان و سایل نقلیه دوچرخه کاهش می‌یابد.
در ایران تعداد کمی از موتورسواران که ایمنی استفاده می‌کند (۹). نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که هر ماه داشتن کلاه ایمنی زمینه می‌شود از آن نمی‌شود بکه افراد با یاد قصد استفاده از کلاه ایمنی داشته باشد (۵۱).

شکل ۱- شماپایی از مدل رفتاری برنازیری توسعه یافته

۳۴
روش تحقیق
در این مطالعه تصویفی - تحلیلی که به صورت مقطعی انجام شد، تمامی کاربرداران موتورسوار شهر یزد در سال 1385 مورد بررسی قرار گرفتند. تعداد نمونه مورد بررسی شمل 1٣٠ مورد بود. مدل SPSS 1٥(۱١/۱) و آزمونهای ضرب هم‌ستاگی اسپرمن و ANOVA-ها رگرسیون در طرح معنی‌داری P≤0/0۵ Mورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

جدول ۱- تعداد سوالات، آگاهی کرونیاک، نمونه سوالات، مقیاس، دانه‌های امتیازات، میانگین و انحراف معیار اجباری مدل رفتار بر بنام‌بری‌زی شده

<table>
<thead>
<tr>
<th>آگاهی کرونیاک</th>
<th>تعداد سوالات</th>
<th>تعداد</th>
<th>امتیازات</th>
<th>مقیاس</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کنترل رفتاری</td>
<td>۳</td>
<td>۶۷/۲</td>
<td>۲/۰۰۰±۳/۶۲</td>
<td>۱/۰۰۰±۴/۲۷</td>
</tr>
<tr>
<td>درک شده</td>
<td>۵</td>
<td>۷۶/۲</td>
<td>۱/۰۰۰±۳/۶۲</td>
<td>۱/۰۰۰±۴/۲۷</td>
</tr>
<tr>
<td>بنگش</td>
<td>۷</td>
<td>۸۷/۸</td>
<td>۰/۰۰۰±۳/۶۲</td>
<td>۱/۰۰۰±۴/۲۷</td>
</tr>
<tr>
<td>همسرکارهای انتزاعی</td>
<td>۹</td>
<td>۹۵/۸</td>
<td>۰/۰۰۰±۳/۶۲</td>
<td>۱/۰۰۰±۴/۲۷</td>
</tr>
</tbody>
</table>

انگلیسی ۱۴۳(شماره۶، وزارت علوم پزشکی بیرجند)

نفر از کاربرداران که در زمینه علم پزشکی درس خوانده بود، به روش نمونه‌گیری تصادفی خوشه‌ای از یک شرکت تعداد سنگین داده‌ها از طریق پرسشنامه‌ای که روی آن از طریق پنل اینترنت و پایان آن از طریق مطالعه مقدماتی (۴۰ نفر) مورد تایید قرار گرفته بود (۹۵/۷۲۱۵±۶۲).

به روش مصاحبه جمع‌آوری گردید.

بر پرسشنامه از دو بخش تشکیل شده بود: بخش اول شامل متغیرهای سن، مدت زمان استفاده از موتورسکوت، داشتن گواهینامه، جریمه شدید توسط پلیس و سایر تصادف و بخش دوم شامل سوالاتی در مورد کنترل رفتاری درکرده، هنگامی که رفتارات افتاده از کلاه ایمنی و قصد استفاده از کلاه ایمنی پیش از خود در افزایش استفاده از کلاه ایمنی.

اگر رفتار جامعه مورد بررسی و مورد گزارش شد (۱۷) در مطالعه حاضر نیز با اضافه کردن متغیر «درک استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسواران» به مدل رفتار بر بنام‌بری، شده بهتر گردید. مدل رفتار بر بنام‌بری و سایر مدل‌های دیگر توسط پایه‌ی پیشگویی قصد و استفاده از کلاه ایمنی مورد بررسی قرار گرفت.

دانشگاه علوم پزشکی دانشکده علوم پزشکی و جراحی بیرجند (۱۷/۵)
یافته‌ها
جامعه آماری مورد بررسی 130 نفر از کارمندان ادارات شهر یزد بود که 15 نفر (11.5%) دارای تحصیلات ابتدایی و راهنمایی، 45 نفر (34.6%) دیپلم و دیپلم و 70 نفر (53.8%) بالاتر از دیپلم بودند. میانگین سنی آنها (R=0.1/0.04876/64) سال (R=0.1/0.04570/64) و مدت زمان استفاده آنها از موتورسیکلت 70/64% از جامعه مورد بررسی در اکثر موارد برنامه راهنما گزارش نگرفته بود. 55 نفر (43.4%) از افراد مورد بررسی سابقه تصادف با موتورسیکلت داشتند که از این تعداد تنها 4 نفر (7/64%) در زمان تصادف از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند.

در مطالعه اجرای مدل رفتار برنامه‌ریزی شده با قصد و استفاده از کلاه ایمنی همیشگی متغیر دارای مشاهده گردید (جدول 2). در بین متغیرهای نگرش، هنرجاهای انتزاعی و کنترل رفتاری درک شده، کنترل رفتاری درک شده جدول 2 - ماتریس ضریب همیشگی متغیرهای مدل رفتار برنامه‌ریزی توزیع یافته

<table>
<thead>
<tr>
<th>متغیر مورد بررسی</th>
<th>استفاده از کلاه ایمنی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کنترل رفتاری درک شده</td>
<td>68/54</td>
</tr>
<tr>
<td>هنرجاهای انتزاعی</td>
<td>68/54</td>
</tr>
<tr>
<td>نگرش</td>
<td>68/54</td>
</tr>
<tr>
<td>درک استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکلت</td>
<td>68/54</td>
</tr>
<tr>
<td>قصد استفاده از کلاه ایمنی</td>
<td>68/54</td>
</tr>
</tbody>
</table>

همه متغیرها در سطح 0.01 می‌باشند.

جدول 3 - آنالیز رگرسیون عوامل تعیین کننده استفاده از کلاه ایمنی براساس مدل رفتار برنامه‌ریزی توزیع یافته

<table>
<thead>
<tr>
<th>متغیر مستقل</th>
<th>ضریب مسیر</th>
<th>سطح معناداری</th>
<th>R²</th>
<th>ضریب واپسه</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کنترل رفتاری درک شده</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
</tr>
<tr>
<td>نگرش</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
</tr>
<tr>
<td>هنرجاهای انتزاعی</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
</tr>
<tr>
<td>درک استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکلت</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
</tr>
<tr>
<td>درک استفاده از کلاه ایمنی</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
<td>0/147</td>
</tr>
</tbody>
</table>

همه متغیرها در سطح 0.01 می‌باشند.
بحث

طبق نتایج حاصله، 87% از افراد مورد بررسی دارای گواهی‌نامه مهارت به موتورسیکلت بودند. نتایج یک بررسی مشابه در سطح شهر بزرگ نشان داد که 57% موتورسیکل‌دار افراد گواهینامه رانندگی به موتورسیکلت می‌باشند. این اختلاف نتایج می‌تواند به دلیل الزامات و فرهنگ سازمانی کارمندان باشد.

نتایج پژوهش حاضر نشان داده که افرادی که سابقه تصادف با موتورسیکلت داشتند، در زمان تصادف از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کردند. این نتیجه با یافته‌های Wick و Reeder Hundley و رودسایر (9) همخوانی دارد ولی با نتایج بررسی‌های Wang (19-21) ناهم‌بود.

از نتایج مطالعات مشابه مخاطبان در این مطالعه استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکل‌داران، زمان تصادف از کلاه ایمنی و استفاده از کلاه ایمنی در افراد مورد بررسی تأثیر داشت. بنابراین این نتایج باید در طراحی برنامه‌های ارتقاء ایمنی موتورسیکل‌داران از کلاه ایمنی در موتورسیکل‌داران به نشان‌داده که افراد ایمنی برای ایمنی ارتقاء ایمنی در موتورسیکل‌داران مانند رهبران غیررسمی آنها و افراد ایمنی استاده انتخاب کارمندان مانند رهبران غیررسمی آنها و سایر افراد مورد اعتماد جامعه مانند علمای توجه شود.

نتیجه‌گیری

در این تحقیق میزان استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی یافتنی بود که با توجه به آمار بالای موتورسیکل‌داران در استان یزد (54) و و (4) در و. همچنین نشان می‌دهد که افراد ایمنی در کاهش مرگ و میرهای ناشی از ضربه‌های ضخیم (8) باید توجه ایمنی استفاده از کلاه ایمنی در موتورسیکل‌داران ارتقا بیابد. در برنامه‌های موتورسیکل‌داران ارتقا استفاده از کلاه ایمنی در موتورسیکل‌داران مبتنی بر برنامه‌ریزی شده توصیه ایمنی می‌تواند به عنوان چهارچوب
نظری برای توضیح و پیشگویی استفاده از کلاه اینمی در دوک شده هنگامهای انتزاعی و نگرش به کار رود موتورسواران بر اساس عوامل قابل اصلاح کنترل رفتاری

منابع:
2- سازمان جهانی بهداشت منطقه مدیرانه شرقی. راه ایمن بدون تصادف. جاب یک ترمجع جغرافیایی م. کریمی م. یوزد. مرکز بهداشت استان: 1382.
3- نوبتی فر ه. ایمنی و ترافیک. جاب یک ترمجع. انتشارات ورق: 1383.
4- شهرداری بزرگ بررسی عوامل جایگذاری برای موتورسیکلت سواران شهر بزرگ و ارائه راهکارهای عملی جهت کاهش شناسایی وارد. 1385.
5- پایگاه مقدم ج. خوانی اول راه آموزشی ج. بررسی تب شناسی و وضعیت جاده در موتورسواران حادثه دیده شهروندان بزرگ در سال 1383. مجله هشتگاه علم پزشکی مازندران: 1385; 10- دوره 16 (شماره 51): 52-69.
6- سایتی ول پر ه. شریعت مهندیسی ل بررسی تحلیل آمار موتورسیکلت در ایران. دوماهانه علمی تخصصی راهور: 1383; شماره 10: 22-32.
16- http://www.people.umass.edu/aizen-constructing questionnaires based on the model of planned behaviour.
18- زارع شادابی ع. نقش موتورسیکلتها شهر زیر در تلفات موتورسواری در آین شهر. فصلنامه فرهنگی گوشه فرهنگ بزد 1385; دوره 8 (شماره 38-37)


Title: Application of extended model of planned behavior in predicting helmet wearing among motorcyclist clerks in Yazd (2006)

Authors: SS. Mazloomy MahmoodAbad1, A. Mehri2, M. Morovati SharifAbad3, H. Fallahzadeh3

Abstract

Background and Aim: In Iran about 24% of mortalities due to traffic accidents are brought about by motorcyclists. Head injury is accounted as the main cause of this (65.7%-75%) fatality. Although helmet wearing can significantly decrease the risk of head injury, few motorcyclists make use of it. Planned Behavior Model is one of the important models which explains the major mechanism for accepting health behaviors. In the present study the Extended Model of Planned Behavior was applied in predicting helmet wearing among motorcyclist clerks in Yazd.

Materials and Methods: In this descriptive-analytical and cross-sectional study 130 motorcyclist clerks from six offices in Yazd selected through clustered random sampling were surveyed. Questionnaires which were filled out during individual interviews were used for data collection. A panel of experts approved the validity of the questionnaire and its reliability was verified by means of Cronbach Alpha test (α=0.71-0.95). The obtained data was analyzed by SPSS (11.5) using Spearman Coefficient and Regression Analysis.

Results: Fifty-six subjects (43.1%) reported a history of motorcycle accident; only six cases of them had worn helmets at the time of the accident. According to the results, there was a significant correlation between all the the variables of Extended Model of planned behavior and wearing/intention to wear helmet (P<0.01). Regression analysis indicated that attitude, Perceived behavior control and being aware of wearing helmet by other motorcyclists accounted for 59% of variance of intention to wear helmet among the subjects. Among the variables, the effect of perceived behavior control was the strongest predictor. Besides, perceived behavior control together with intention to use helmet on the part of other motorcyclists accounted for 49% of variance on Helmet wearing among subjects (P<0.05).

Conclusion: The results indicated a low level of helmet wearing among the subjects. Regarding the high prevalence of mortality due to head injury among motorcyclists, making more use of helmets should be recommended and promoted. Extended Model of planned behavior could be used as a theoretical framework in the instructional programs in order to predict the intention and wearing of helmets by motorcyclists.

Key Words: Extended model of planned behavior; Helmet use; Motorcyclist; Clerk

1 Corresponding Author, Associate Professor, Department of Control of Disease, Shahid Sadoughi Yazd University of Medical Sciences, Yazd, Iran. mazloomy_s@yahoo.com
2 M.Sc. of Health Education; Islamic Azad University of Sabzevar Unit. Sabzevar, Iran
3 Assistant Professor, Shahid Sadoughi Yazd University of Medical Sciences, Yazd, Iran