به کارگیری مدل رفتار برناوری‌زی شده توسه‌یافت
در پیش‌بینی استفاده از کلاه ایمنی در کارمندان موتور سوار شهر زیبد (۱۳۸۵)

دکتر سید سعید مظولی معمودی‌آباد ۱ - علی مهری ۲ - دکتر محمد علی مروتی شریف آباد ۳ - دکتر حسین فلاحزاده ۴

چکیده
زمینه و هدف: در ایران، حدود ۲۴٪ مرگ و میرهای حوادث ترافیکی به موتورسواران اختصاص داده‌اند و این امار طی سال‌های اخیر نیز افزایش یافته‌است. این افزایش به داشتن کم‌کمی از کلاه‌های ایمنی استفاده‌کننده می‌باشد. در این پژوهش بر روی رفتار برناوری‌زی شده توسه‌یافت در کارمندان موتورسوار شهر زیبد و روش تعیین این متغیر تحقیقی تحلیلی که به صورت معنی‌داری انجام شد. ۱۳۰ کارمند از کارمندان اداره شهر زیبد به روش تصادفات- خودآگاهی از دلایل انتشار در این پژوهش شرکت کردند. کارگیری مدل رفتار برناوری‌زی شده توسه‌یافت در پیشگویی استفاده از کلاه ایمنی در کارمندان موتورسوار شهر زیبد مورد بررسی قرار گرفت.

روش تحقیق: در این مطالعه توصیفی-تحلیلی که به صورت معنی‌داری انجام شد. ۱۳۰ نفر از کارمندان اداره شهر زیبد به روش تصادفات- خودآگاهی از دلایل انتشار در این پژوهش شرکت کردند. کارگیری مدل رفتار برناوری‌زی شده توسه‌یافت در پیشگویی استفاده از کلاه ایمنی در کارمندان موتورسوار شهر زیبد مورد بررسی قرار گرفت.

یافته‌ها: ۵۵ نفر (۳۹/۱٪) از افراد مورد بررسی، سطح تصداف با موتورسواران داشتند که این تعداد نهایی ۶ نفر (۴٪) در زمان تصادفات از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند. طبق نتایج، همیشه برای بین ممکن‌ترین مدل رفتار برناوری‌زی توسه‌یافتگان بر کل کارمندی اثرگذاری گرفتند. در نتیجه، کنترل رفتاری در کلاه شده از کلاه ایمنی در سایر موتورسواران در مجموع ۵۹٪ و روانی قصد استفاده از کلاه ایمنی در کلاه ایمنی ۳۹٪ را به سبب تغییر در شرایط کاری و کارمندان ایمنی در سایر موتورسواران در مجموع ۴۹٪ و روانی قصد استفاده از کلاه ایمنی در کارمندان مورد بررسی بود.

پیش نمایش کنترلی برای کارمندان در کلاه ایمنی در موتورسوار شهر زیبد

نتایجی که نتایجشان نشان داد که مبتنی استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی باشد یا خیرین که با توجه به آمار

واژه‌های کلیدی: مدل رفتار برناوری‌زی شده توسه‌یافتگان و استفاده از کلاه ایمنی، کارمندان موتورسوار

مجله علمی دانشگاه علوم پزشکی بیرجند (دوره ۱۴ شماره ۴ زمستان سال ۱۳۸۶)

دربDRV: ۳۰۳/۱۳۸۵/۱۱/۲۵

پذیرش: ۱۳۸۵/۱/۲۸

اصلاح نهایی: ۱۳۸۵/۱۲/۲۵

م. دمیرمیری

۱ توصیه مسئول: دانش‌آموز دانشکده پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد

2 مکزاب: البرز دانشجوی دانشکده پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد

3 مکه: دانش آموز دانشکده پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد

4 استادیار دانشکده پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد

5 mazloomy_s@yahoo.com
مقمهد
آسیب‌های ترافیکی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات هدایش است که در بین سایر مسائل هدایشی مورد غفلت و واقع شده و نیازمند اقدامات مؤثر و پیشگیری است (1). با توجه به روند موجود، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ تعداد مرگ و ناپیدایی ترافیکی در سراسر جهان به نمایش گذاشته شود و در ایران این‌گونه افزایش خواهد یافت و جایگاه سوم عمده بار جهانی به پیمانها 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 دوچرخه‌سواران به دلیل متحمل شدن بیشترین تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای، به عنوان کاربران برخی راه‌های خود را می‌شوند. خطر مرگ برای یک فرد موتورسوار در مقایسه با یک پرسنل نیروی مسلح ۲۰ برابر بیشتر می‌باشد (۳). بنابراین، ایمنی پایین موتورسیکلت‌های سایر علائم و وقایع زیادی از نظر سویل خط ریزی شده (۴). در کشورهای صنعتی مانند مشاهده موتورسواران ۵% تا ۱۸% کل موتورسواری‌های ناشی از حوادث ترافیکی می‌باشد (۱)؛ در حالی که در ایران این میزان ۲۷٪ می‌باشد (۶).

در شهر یزد در سال ۱۳۸۲، تعداد ۳۹۴ نفر در اثر حوادث ترافیکی کشته شدند (۴) که از این تعداد ۱۱۳ نفر (۲۸٪) موتورسوار بوده‌اند. از آنجا که رشد مستمر تصادفات سالانه گاهی بیش از ۱۱٪ می‌باشد، پیش‌بینی می‌شود جانشین این روند ادامه پاید. تا سال ۱۳۹۰ در شهر یزد حدود ۹۹۳ نفر بر اثر تصادفات با موتورسیکلت کشته خواهد شد (۴). پایتخت اصلی (۷۲٪) مرگ موتورسواران در نگرش

درک رفتاری سایر

کنترل رفتاری درک

قصد

مفهوم

هم‌جناحیت انتزاعی

شکل ۱- شماپی از مدل رفتار برنامه‌ریزی توسعه پایه‌ای
روش تحقیق
در این مطالعه توصیفی-تحلیلی که به صورت مقطعی انجام شد، تمامی کاراکترین موثرات شهر زندگی در سال 1385 مورد بررسی قرار گرفتند. تعداد نمونه مورد بررسی شامل 130 مورد بود. جدول 1- تعداد سوالات، اتفاق کرونا، نمودار سوالات، مقایسه، دامنه امتیازات، میانگین و انحراف معیار اجزای مدل رفتار برنامریزی شده.

<table>
<thead>
<tr>
<th>میانگین و انحراف معیار</th>
<th>دامنه</th>
<th>امتیازات</th>
<th>مقایسه</th>
<th>رفتار امکانی</th>
<th>تعداد سوالات</th>
<th>آفتاب</th>
<th>تعداد</th>
<th>کنترل رفتاری</th>
<th>درک شده</th>
<th>نگرش</th>
<th>هجوم و انتظامی</th>
<th>قصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>9/42</td>
<td>6-10</td>
<td>3-15</td>
<td>1 = کامل</td>
<td>استفاده از کالا امینی جهت مربوط به خلیف</td>
<td>0 انازلی</td>
<td>0/87</td>
<td>0/71</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>9/14</td>
<td>3-4</td>
<td>5-25</td>
<td>2 = کمال</td>
<td>استفاده از کالا امینی جهت مربوط به خلیف</td>
<td>0 انازلی</td>
<td>0/27</td>
<td>0/72</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>14/43</td>
<td>0-7</td>
<td>4-30</td>
<td>3 = کمال</td>
<td>استفاده از کالا امینی جهت مربوط به خلیف</td>
<td>0 انازلی</td>
<td>0/87</td>
<td>0/71</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>14/43</td>
<td>0-7</td>
<td>4-30</td>
<td>3 = کمال</td>
<td>استفاده از کالا امینی جهت مربوط به خلیف</td>
<td>0 انازلی</td>
<td>0/27</td>
<td>0/72</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

اندیشه و محور تحقیق
مشروط بر این که فرد قصد انجام رفتار را داشته باشد، طبق این مدل، قصد انجام یک رفتار توسط سه عامل پیشینی می‌شود:
1. فرد دیدگاه مثبت به انجام رفتار داشته باشد (نگرش).
2. فرد احساس کن برای انجام دادن رفتار تحت فشار اجتماعی می‌باشد (هنجارهای انتظامی).
3. فرد احساس کن قادстаشت رفتار را انجام دهد (کنترل رفتاری درک شده) (16/15).

در مطالعه Liselotte و همکاران، درک رفتاری سایر افراد رفتار جامعه مورد بررسی و مورد گزارش شد (17).

در مطالعات حاضر نیز با اضافه کردن معتبر «درک استفاده از کالا امینی در سایر موثرات» به مدل رفتار برنامریزی شده، به کارگیری مدل رفتار برنامریزی شده توسه به دنبال پیشگوی قصد و استفاده از کالا امینی مورد بررسی قرار گرفت.

نفر از کاراکترین آثار شهر زندگی به روش نمونه‌گیری تصادفی خانواده ایشان از شش این پژوهش شدند. داده‌ها از طریق پرسشنامه‌ای که روی‌های آن از روش پیش‌بینی گزارش و پایانی آن از طریق مطالعه مقدماتی (50 نفر) مورد تایید قرار گرفته بود (95/)

(مجله علمی دانشگاه علوم پزشکی پیشگیری)
یافته‌ها
جامعه آماری موردهای بررسی ۱۲۰ نفر از کارمندان آدارت شهر یزد بودند که ۱۵ نفر (۱۲/۵۳٪) دارای تحصیلات ابتدایی و راهنمایی، ۴۵ نفر (۳۷/۶۲٪) دیپلم و دیپلم و ۶۰ نفر (۵۰/۰۰٪) بالاتر از دیپلم بودند. میانگین سنی آنها ۳۰ سال (R=۳۶±۶) و مدت زمان استفاده آنها از موتورسیکلت ۷۰۰/۵±۶ سال (R=۶/۲±۷) بود. ۱۰۸ نفر (۸۳/۷٪) از جمعی موردهای بررسی در امکانات رساندگی با سابقه تصادف با موتورسیکلت داشتند که این تعداد تنها ۶ نفر (۵/۷٪) در زمان تصادف از کالاهای پرستاری استفاده کرده بودند.

بین‌تام اجزای مدل رفتار برنامه‌ریزی شده با قصد و استفاده از کالاهای پرستاری مثبت می‌باشد مشاهده گردید (جدول ۲). در بین متغیرهای نگرش، هنرجه‌های انتزاعی و رفتاری در کلاه، کنترل رفتاری در کلاه شده با قصد متفاوت می‌باشد. میزان ارزیابی استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکلتران در مجموع ۲۴۹/۰٪ و این نتایج نشان می‌دهد که در این مغایرها اثر قصد بر استفاده از کلاه ایمنی بیش از سایر متغیرها بود (P<۰/۰۰) (۲/۴۱) (جدول ۲- ماتریس ضریب همبستگی میانگین مدل رفتار برنامه‌ریزی توسط یافته)

<table>
<thead>
<tr>
<th>متغیر مورد بررسی</th>
<th>استفاده از کلاه ایمنی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>قصد استفاده از کلاه ایمنی</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۰۶</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۱۶</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۱۹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۲۱</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۲۳</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۳۹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۴۹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۵۷</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۶۲</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۶۹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۰/۰۰۰۷۶</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

همه متغیرها در سطح ۰/۰۱ می‌باشد.

جدول ۲- آنالیز رگرسیون عوامل تعیین کننده استفاده از کلاه ایمنی براساس مدل رفتار برنامه‌ریزی توسط یافته

<table>
<thead>
<tr>
<th>متغیر مستقل</th>
<th>ضریب ضریب صورت بیش از استاندارد شده</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کنترل رفتاری در کلاه</td>
<td>۰/۶۷۶</td>
</tr>
<tr>
<td>نگرش</td>
<td>۰/۳۴۲</td>
</tr>
<tr>
<td>هنرجه‌های انتزاعی</td>
<td>۰/۱۱۲</td>
</tr>
<tr>
<td>درک استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکلتران</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>کنترل رفتاری در کلاه</td>
<td>۰/۵۷۶</td>
</tr>
<tr>
<td>نگرش</td>
<td>۰/۳۰۱</td>
</tr>
<tr>
<td>هنرجه‌های انتزاعی</td>
<td>۰/۱۵۳</td>
</tr>
<tr>
<td>درک استفاده از کلاه ایمنی در سایر موتورسیکلتران</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

۳۶
بحث

طرح تحقیق حاصله 88/1 از افراد مورد بررسی دارای گواهی‌نامه رانندگی با موتورسیکلت بودند. تناوب یک بررسی مشابه در سطح شهر بند نشان داد 67/5% موتورسواران دارای گواهی‌نامه رانندگی با موتورسیکلت می‌باشد (18). این اختلاف تناوبی می‌تواند به دلیل الزامات و فرهنگ سازمانی کارمندان باشد.

نتایج پژوهش حاضر نشان داد که افراد که سابقه تصادف با موتورسیکلت داشته باàn, در زمان تصادف از کلاه ایمنی، رانندگی کرده بودند، این تناوب به یافته‌های Wick (29)، همکنار وارد و یکتاوانی بررسی Reeder و Hundle (19-21) و اصلاح اثرات مناسبگرایی در موتورسواران با توجه به رابطه بین این افراد و تعداد مشابه مطالعات مشابه می‌باشد (23). لاکز است مسئولین اجرایی استان با انجام اقدامات الوم و فرهنگ‌سازی مناسب‌السازی استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران ارتفا دیده.

در این بررسی، همچنین می‌تواند دارای بین اجزای مدل رفتار برناهمی‌ی شده با کنار و سطح از کلاه ایمنی در موتورسواران مشابه‌گرایی (جدول 4) این بافت در مطالعات مشابه نیز گزارش شده است (23). این همچنین های مثبتی و معنی‌دار شواد اوایل می‌باشد، بر حیث افراد تعداد نیز از مدل رفتار برناهمی رزیدنا را فراهم می‌کند (16.15).

در این تحقیق میزان استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی برای بوده که از آرزو بالای می‌گردد و دارای موتورسواران در استان بند (54) و کل کشور (6) دراث ضریب منفی و همچنین نقص کلاه ایمنی در کاهش می‌گردد و منفی‌نیاتی از ضریب منفی (87) باود میزان استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران ارتفا باید. در برناهمی‌ای از افراد داشته استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران، مدل رفتار برناهمی‌ی شده به‌طور پیش‌گیرانه متوده می‌تواند در این تناوب با گزارشی همکنار دارد (28).

نتایج گیری

در این تحقیق میزان استفاده از کلاه ایمنی در جامعه مورد بررسی با بوده که از آرزو بالای می‌گردد و دارای موتورسواران در استان بند (54) و کل کشور (6) دراث ضریب منفی و همچنین نقص کلاه ایمنی در کاهش می‌گردد و منفی‌نیاتی از ضریب منفی (87) باود میزان استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران ارتفا باید. در برناهمی‌ای از افراد داشته استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران، مدل رفتار برناهمی‌ی شده به‌طور پیش‌گیرانه متوده می‌تواند در این تناوب با گزارشی همکنار دارد (28).
نظری برای توضیح و پیشگویی استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران بر اساس عوامل قابل اصلاح کننده رفتاری

منابع:
2- سازمان جهانی بهداشت منطقه مدیرانه شرقی، راه ایمن بدون تصادف. جاپ، 10، ثبت: جهان زاده، م. کریمی. م. یزد مرکز بهداشت استان: 1382.
3- توریفرم ج. ایمنی و ترافیک. چاپ اول، تهران: انتشارات ورق: 1383.
4- شهرداری یزد بررسی عوامل حادثه‌زایی موتورسکات سواران شهر یزد و ارائه راهکارهای عملی جهت کاهش خسارات واردتش. 1385.
5- باقی‌اند مقدم ج. حوالی در احراز می‌توان یک شخص را و ضعیت جاده‌ای در موتورسواران حادثه سه‌شانس یزد در سال 1383. مجله دانشگاه علم پزشکی مرند، 1385، سپه 16، (شماره 51-69): 27-29.
6- ستایش وی‌پر، شریفت مهمنی. بررسی تحلیل آمار موتورسکات دریایی. دومانه‌نامه علمی تخصصی راهور. 1383، شماره 10، صفحات 23-33.
16- http://www.people.umass.edu/aizen-constructing questionnaires based on the model of planned behaviour.
18- زارع شادابدی، غ. نقش موتورسیکلتی شهری یزد در تخلفات موتورسواری در این شهر، فصلنامه فرهنگی پژوهشی فرهنگی پژوهشی، شماره 8، دوره 1385، صفحات 99-101.


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. Health Education; Islamic Azad University of Sabzevar Unit. Sabzevar, Iran
3 Assistant Professor, Shahid Sadoughi Yazd University of Medical Sciences, Yazd, Iran