

آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران شهر بجنورد نسبت به استفاده از کلاه ایمنی در پیشگیری از حوادث

جواد رضازاده^۱، رضوان رجب زاده^۲، صدف جباری^۳، علی سلیمانی^۴، امید امامی^۵، سید حمید حسینی^{۶*}

۱. دانشکده پرستاری شیروان، دانشگاه علوم پزشکی خراسان شمالی، شیروان، ایران
۲. مرکز تحقیقات بیماری‌های منتقله به وسیله ناقلین، دانشگاه علوم پزشکی خراسان شمالی، بجنورد، ایران
۳. دانشگاه علوم پزشکی خراسان شمالی، بجنورد، ایران
۴. دانشگاه علوم پزشکی شیراز، شیراز، ایران
۵. دانشگاه علوم پزشکی مشهد، مشهد، ایران

چکیده:

سابقه و هدف: آسیب‌های سوانح رانندگی شایع‌ترین علت آسیب‌های جدی و کشنده در تمام سنین است در بین کاربران جاده ای، موتورسواران به دلیل متحمل شدن بیشترین خسارت‌ها به عنوان کاربران پرخطر راه‌ها شناخته می‌شوند. با توجه به نقش بسزای کلاه ایمنی در کاهش مرگ و میر موتورسواران، این مطالعه با هدف بررسی آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران شهر بجنورد نسبت به استفاده از کلاه ایمنی انجام گرفت.

روش بررسی: این مطالعه توصیفی - تحلیلی در سال ۱۳۹۱ بر روی ۳۶۰ نفر از موتورسواران شهر بجنورد که به صورت نمونه‌گیری از پمپ بنزین‌های مناطق مختلف شهر بجنورد انتخاب گردیدند انجام شد. اطلاعات با استفاده از پرسشنامه ای دو قسمتی (دموگرافیکی و اطلاعات آگاهی و نگرش و عملکرد) توسط کارشناسان تکمیل گردید. داده‌ها پس از جمع‌آوری توسط نرم افزار آماری SPSS نسخه ۱۶ و آزمون آماری آنالیز واریانس یک طرفه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

یافته‌ها: میانگین سنی موتورسواران مورد بررسی $1,12 \pm 30,06$ بود. ۵۵/۴ درصد موتورسواران فاقد گواهینامه بودند. ۵۲,۸٪ از افراد مورد مطالعه در زمان تکمیل پرسشنامه از کلاه ایمنی استفاده می‌نمودند. میانگین نمره آگاهی موتورسواران مورد بررسی $14,28 \pm 2,38$ از ۱۷ و میانگین نمره نگرش $30,90 \pm 4,03$ از ۵۰ بود. نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی و نگرش و سن، وضعیت تأهل، شغل، تحصیلات، محل سکونت و گواهینامه رابطه معنی دار آماری وجود داشت در حالی که رابطه ای بین آگاهی و نگرش و سابقه تصادف در ۱۲ ماه گذشته وجود نداشت.

نتیجه‌گیری: با توجه به نقش تأثیر گذار کلاه ایمنی در پیشگیری از مرگ و میر ناشی از تصادفات و سطح متوسط آگاهی و نگرش موتورسواران در این مطالعه لازم است مسئولین اقدامات آموزشی و قانونی جهت افزایش آگاهی جامعه انجام دهند.

واژگان کلیدی: آگاهی، نگرش، عملکرد، موتورسواران، کلاه ایمنی

مقدمه

اساسی بهداشتی در جهان، به خصوص در کشورهای در حال توسعه قلمداد می‌شود. بر اساس گزارشات و پیش‌بینی‌ها با

امروزه بدون تردید حوادث رانندگی از مشکلات و معضلات

روند موجود در سال ۲۰۲۰ تصادفات جاده ای به سومین عامل مرگ در جهان تبدیل خواهد شد (۱ و ۲). طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت در کشور های در حال توسعه بر خلاف کشور های پیشرفته در تصادفات اغلب مرگ و میرها در افراد پیاده و استفاده کنندگان از موتورسیکلت رخ می‌دهد. این در حالی است که بسیاری از کشورهای در حال توسعه درباره مرگ و میر در کشور خود اطلاعات کاملی ندارند (۳ و ۴). طبق آمار میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات در سال ۲۰۰۹ در ایران ۳۱ در ۱۰۰۰۰۰ گزارش گردیده است و این میزان حدود ۴۵ در هر ۱۰۰۰ تصادف می‌باشد (۵). بر اساس آمار پزشکی قانونی کشور در سال‌های ۹۱ و ۹۲ تصادفات رانندگی با اختلاف زیادی نسبت به جمع تمامی موارد دیگر عوامل نظیر سوء مصرف مواد مخدر، سوختگی‌ها، مسمومیت‌ها مهم‌ترین عامل مرگ و میر غیر طبیعی کشور گزارش گردید. به نحوی که تنها در ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۲، ۱۴ هزار ۴۷۵ نفر بر اساس تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده‌اند (۶). هرچند آمار دقیقی از سوانح و حوادث موتورسیکلتی در دست نیست اما بر اساس

مطالعات در نزدیک به نیمی از تصادفات مرگبار دخالت موتورسواران مشهود بوده است (۷). افراد پیاده رو و به خصوص موتورسواران به دلیل نوع و ساختاری که دارند از نظر حفاظتی آسیب پذیر بوده و بیشترین قربانیان را به خود اختصاص می‌دهند به نحوی که حوادث ناشی

از تصادفات موتورسیکلت عمدتاً منجر به آسیب جدی یا مرگ می‌شوند و متأسفانه استفاده کنندگان از موتورسیکلت عمدتاً افراد جوان جامعه می‌باشند و در سنین کار بوده و مولد اقتصادی خانواده و جامعه می‌باشند و با بروز تصادف علاوه بر درد و رنج، هزینه های زیاد پزشکی و اقتصادی، خانواده های این افراد نیز دچار مشکلات زیادی می‌شوند. طبق مطالعات این افراد اغلب با تحصیلات پایین و در بسیاری از موارد به صورت تفریحی و بدون داشتن آگاهی و فرهنگ استفاده درست از این وسیله و نگرش‌های غلط در رابطه با استفاده از وسایل حفاظتی نظیر کلاه ایمنی روی به استفاده از این وسیله آورده‌اند به نحوی که در مطالعه باقیانی مقدم در یزد نزدیک به نیمی از افراد عنوان نموده بودند که احساس می‌کنند با استفاده از کلاه ایمنی حین

رانندگی از سوی دیگران مسخره می‌شوند (۱۳-۸). صدمات وارده به سر در تصادفات موتورسیکلت شایع‌ترین علت مرگ در بین موتورسواران می‌باشد که استفاده از کلاه ایمنی می‌تواند صدمات وارده به سر را کاهش دهد (۱۴). حوادث ترافیکی به خصوص در موتورسواران در کنار حوادث ناشی از ضربه های انفجاری و آتش بازی‌ها از مهم‌ترین علل صدمه به سر و اجزای صورت قلمداد می‌شود (۱۷-۱۵) آسیب‌های جدی جمجمه از مهم‌ترین علل مرگ آنی در تصادفات می‌باشند که استفاده از وسایل محافظتی سر نظیر کلاه ایمنی موجب کاهش این مهم می‌گردد (۷) و (۸) توجه به درصد وقوع حوادث در موتورسواران و مرگ و میر آنان نشان می‌دهد که فراوانی مرگ و میر موتورسواران نه به دلیل فراوانی وقوع حادثه، بلکه به دلیل فقدان ایمنی و شدت تروما می‌باشد همچنین غیرمعمول بودن استفاده از لوازم ایمنی در دوچرخه سواران توجه کننده بیشترین وقوع ترومای مغزی در آنان می‌باشد (۱۸). طبق بررسی‌های انجام گرفته عواملی همچون محدودیت دید، سنگینی و احساس گرمای زیاد از عوامل مهم عدم استفاده موتورسواران از کلاه ایمنی بوده است که می‌توان جز معایب استفاده از کلاه ایمنی دانست (۸). آموزش و قانون گذاری ۲ راهکار خیلی خوب جهت افزایش استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران است و توجه به این که استفاده از کلاه ایمنی در کاهش صدمات وارده به موتورسواران، کاهش مرگ‌ومیر و ناتوانی حاصله از تصادفات مؤثر است و نظر به این که قانون اجباری استفاده از کلاه ایمنی در کشور سال‌هاست که تصویب شده است ولی هنوز استفاده از این وسیله در سطح کشور خیلی پایین می‌باشد. به طوری که در مطالعات ترابی در خرم آباد که به بررسی وضعیت تصادفات موتورسیکلت پرداخته بود میزان استفاده از کلاه ایمنی ۸٪ بود (۱۹). با توجه به اینکه مطالعات بسیار محدودی در این رابطه در ایران انجام گرفته است بنابراین مطالعه حاضر با هدف سنجش آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران شهرستان بجنورد در خصوص استفاده از کلاه ایمنی انجام شد تا بتواند با دادن اطلاعات بیشتر در زمینه نواقص و دلایل احتمالی عدم استفاده از کلاه ایمنی به مسئولین مربوطه در بالا بردن میزان استفاده از این وسیله مؤثر واقع شود.

مواد و روش‌ها

در این مطالعه مقطعی، ۳۶۰ نفر از موتور سواران شهرستان بجنورد که در مدت اجرای طرح برای سوخت‌گیری به پمپ بنزین‌های شهر مراجعه کرده بودند به صورت نمونه‌گیری آسان و در دسترس وارد مطالعه شدند. که با توجه به وجود ۶ پمپ بنزین در سطح شهرستان از هر پمپ بنزین ۶۰ نمونه بر اساس مطالعه ای که در یزد در همین زمینه انجام شده انتخاب گردید (۸). داده‌ها از طریق پرسشنامه ای ۲۷ سؤالی مشتمل بر دو قسمت جمع‌آوری گردید. که قسمت اول آن با ۱۰ سؤال شامل اطلاعات و خصوصیات دموگرافیک نظیر سن، جنس، شغل، میزان تحصیلات و دارا بودن یا نبودن گواهینامه و قسمت دوم ۱۷ سؤال و شامل اطلاعات آگاهی، نگرش و عملکرد شرکت کننده بود. حدود امتیاز ۵ سؤال آگاهی بین صفر تا پنج، ۱۰ سؤال نگرش که به صورت لیکرت ۵ گزینه ای بود حداقل امتیاز صفر و حداکثر چهار و در مورد عملکرد نیز حداقل امتیاز صفر و حداکثر هفت بود. روایی و پایایی پرسشنامه مذکور در مطالعه یزد با میزان آلفای کرونباخ برابر با ۷۶ درصد، استفاده شده بود، با این حال در این مطالعه نیز روایی پرسشنامه با روش روایی محتوا سنجیده شد و پرسشنامه توسط کارشناسان و متخصصان بررسی و اشکالات، اصلاح گردید. پایایی با روش آزمون مجدد سنجیده شد و آلفای کرونباخ ۷۸ درصد محاسبه

گردید (۸). برای سنجش آگاهی و نگرش از روش مصاحبه و سنجش عملکرد به عملکرد شخص (مشاهده و مصاحبه) در هنگام تکمیل پرسشنامه توجه گردید و سؤالات این بخش به صورت نامحسوس توسط خود پژوهشگر ثبت گردید. برای جمع‌آوری داده‌ها ۶ پرسشگر که آموزش‌های لازم را در زمینه تکمیل پرسشنامه دیده بودند به صورت همزمان در ۶ جایگاه سوخت شهرستان حضور یافتند و با اطمینان به مصاحبه شوندگان که اطلاعات آنان کاملاً محرمانه بوده و بدون ذکر نام آن‌ها جهت استفاده پژوهشی به کار می‌رود، و شرکت آن‌ها در این مطالعه کاملاً داوطلبانه می‌باشد پرسشنامه‌ها را تکمیل نمودند. در طی جمع‌آوری داده‌ها تعداد ۱۲ نفر از موتورسیکلت سواران به دلایل مختلف از همکاری امتناع و یا این که به صورت ناقص همکاری نمودند که این تعداد جایگزین گردیدند. پس از جمع‌آوری داده‌ها و ورود داده‌ها در SPSS نسخه ۱۶ برای تجزیه تحلیل داده‌ها از آزمون‌های آماری آنالیز واریانس یک طرفه وتی تست استفاده شد.

یافته‌ها

میانگین سنی موتور سواران مورد بررسی $30/06 \pm 1/12$ بود. بیشتر موتور سواران شرکت کننده در این مطالعه بین ۲۰ تا ۳۰ سال سن داشتند. ۶۰/۸ درصد شرکت کنندگان متأهل و ۳۹/۲

جدول ۱. توزیع فراوانی متغیرهای مورد بررسی بر حسب مشخصات دموگرافیک

متغیر	تعداد(درصد)	متغیر	تعداد(درصد)
کمتر از ۲۰ سال	۷۳ (۲۰/۳)	شهر	۲۱۷ (۶۰/۲۷)
۲۰-۳۰ سال	۱۵۵ (۴۳/۱)	محل سکونت	روستا
بیشتر از ۴۰	۷۰ (۱۹/۴)	مجرد	۱۴۳ (۳۹/۷۳)
کل	۳۶۰ (۱۰۰)	وضعیت تأهل	متأهل
کارمند	۳۰ (۸/۴)	بی‌سواد	۲۸ (۷/۸)
کشاورز	۵۹ (۱۶/۶)	ابتدایی	۷۲ (۲۰/۲)
کارگر	۹۲ (۲۵/۸)	راهنمایی	۷۹ (۲۲/۱)
محصل	۹۷ (۲۷/۲)	دبیرستان	۶۲ (۱۷/۴)
بیکار	۱۳ (۳/۷)	دیپلم	۵۱ (۱۴/۳)
آزاد	۶۵ (۱۸/۳)	دانشگاهی	۶۵ (۱۸/۲)
کل	۳۶۵ (۱۰۰)	کل	۳۵۷ (۱۰۰)

اکثر اوقات، ۲۲/۶ درصد گاهی اعلام نمودند که از کلاه ایمنی استفاده می‌نمایند و فقط ۱۳/۴ درصد هیچ وقت از کلاه ایمنی استفاده نمی‌نمایند. همچنین در مورد مسافران طبق اظهار نظر رانندگان موتور سیکلت ۵/۶ درصد همیشه، ۱۳/۶ درصد اکثر اوقات، ۲۱/۷ درصد گاهی از کلاه ایمنی استفاده می‌نمایند و ۵۹/۲ درصد اعلام نمودند که مسافران آن‌ها از کلاه ایمنی هیچ وقت استفاده نمی‌کنند. میانگین نمره آگاهی موتورسواران مورد بررسی ۱۴,۲۸±۲,۳۸، میانگین نمره نگرش ۳,۰۳±۴,۹۰ و میانگین نمره عملکرد ۱,۸۱±۲,۴۸ بوده است.

نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی و عملکرد موتور سواران و سن آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد به طوری که افرادی که در گروه سنی ۲۰-۳۰ سال قرار داشتند آگاهی بیشتری نسبت به سایر گروه‌های سنی داشتند در حالی که افراد گروه سنی کمتر از ۲۰ سال کمترین آگاهی را داشتند. در زمینه عملکرد افراد گروه سنی بیشتر از ۴۰ سال بهترین عملکرد و گروه سنی کمتر از ۲۰ سال بدترین عملکرد را داشتند (جدول ۲).

بین آگاهی و عملکرد موتور سواران و وضعیت تأهل آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد. به طوری که افراد متأهل نسبت به افراد مجرد آگاهی و عملکرد بهتری داشتند (جدول ۳).

بین آگاهی، نگرش و عملکرد موتور سواران و شغل آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد. به طوری که در زمینه آگاهی، نگرش و عملکرد افرادی که شغل کارمندی داشتند بیشترین سطح آگاهی، بهترین نگرش و قوی‌ترین عملکرد را نسبت به

درصد مجرد بودند ۲۷/۲ درصد افراد محصل و فقط ۳/۷ درصد بیکار بودند (جدول ۱). ۱۸/۲ درصد افراد دارای مدرک دانشگاهی بودند. محل سکونت ۶۰/۲۷ درصد افراد موتورسوار شهر بود. ۱۶/۸ درصد افراد تصادف با موتور سیکلت را در طی ۱۲ ماه گذشته اعلام نمودند. ۴۴/۶ درصد افراد دارای گواهینامه و ۵۵/۴ درصد فاقد گواهینامه بودند.

افراد شرکت کننده در این مطالعه نقش حفاظتی استفاده از کلاه ایمنی در کاهش خطر ضربه به سر، صورت و خطر مرگ را به ترتیب ۹۶/۴، ۹۲/۲ و ۷۷/۲ درصد ذکر نمودند. ۶/۶ درصد افراد اعلام نمودند در تمام رانندگی‌ها با موتور سیکلت، استفاده از کلاه ایمنی برای رانندگان اجباری است. در حالی که ۱۲/۵ درصد در بزرگراه‌ها را اجباری اعلام نمودند و ۹/۲ درصد استفاده از کلاه ایمنی را اختیاری و ۱۷/۸ درصد از قوانین استفاده از کلاه ایمنی در رانندگی با موتور سیکلت اظهار بی‌اطلاعی نمودند. اما در مورد قانون استفاده از کلاه ایمنی برای مسافران موتور سیکلت، ۶/۳۸ درصد رانندگان اعلام نمودند در تمام رانندگی‌ها باید مسافران نیز از کلاه ایمنی استفاده نمایند. ۱۴/۴ درصد استفاده از کلاه را در بزرگراه‌ها برای مسافران اجباری و ۱۰ درصد اختیاری دانستند و ۳۶/۹ درصد اظهار بی‌اطلاعی نمودند. ۲۸/۸ درصد افراد در زمینه فواید استفاده از کلاه ایمنی در پیشگیری از خطر ضربه به سر و صورت در تصادفات به وسیله موتورسیکلت نگرش کاملاً مثبت و موافقی داشتند. ۵۲/۸ درصد افراد در هنگام توقف در پمپ بنزین جهت تکمیل پرسشنامه‌ها از کلاه ایمنی استفاده می‌نمودند. طبق اظهار نظر موتورسواران ۱۳/۴ درصد افراد موتور سوار همیشه، ۴۵ درصد

جدول ۲. رابطه بین سن با آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران مورد بررسی در مورد استفاده از کلاه ایمنی

عملکرد	نگرش	آگاهی	
Mean± Std	Mean± Std	Mean± Std	
۱,۸۰±۱,۷۴	۳,۰۸±۳,۹۸	۱۳,۱۲±۲,۶۱	کمتر از ۲۰ سال
۲,۶۶±۱,۸۲	۳,۰۶±۴,۳۸	۱۴,۷۴±۲,۱۷	۲۰-۳۰ سال
۲,۴۶±۱,۵۲	۳,۱,۲۸±۳,۳۱	۱۴,۵۰±۲,۳۶	۳۰-۴۰ سال
۲,۸۰±۱,۹۴	۳,۰,۸۹±۳,۸۷	۱۴,۲۷±۲,۲۸	بیشتر از ۴۰ سال
۰,۰۰۳	۰,۰۷۶	۰,۰۰۰	P

سایر افراد داشتند. افرادی که بیکار بودند کمترین سطح آگاهی، نگرش و عملکرد نسبت به سایرین داشتند. نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی و عملکرد موتورسواران و محل سکونت آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد به طوری که افرادی که در روستا زندگی می‌کردند نسبت به افرادی که در روستا زندگی می‌کردند آگاهی و عملکرد بهتری داشتند. بین آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران با سابقه تصادف در ۱۲ ماه گذشته رابطه معنی دار آماری وجود نداشت. بین آگاهی و عملکرد موتورسواران و داشتن گواهینامه رابطه معنی دار آماری وجود داشت به طوری که افراد دارای گواهینامه نسبت به افراد فاقد گواهینامه آگاهی و عملکرد بهتری داشتند (جدول ۴).

جدول ۳. رابطه بین وضعیت تأهل و محل سکونت با آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران مورد بررسی در مورد استفاده از کلاه ایمنی

متغیر	آگاهی	نگرش	عملکرد
	Mean± Std	Mean± Std	Mean± Std
مجرد	۱۳,۸۵±۲,۵۸	۳۰,۴۲±۴,۱۵	۲,۰۵±۱,۷۷
متأهل	۱۴,۵۵±۲,۲۲	۳۱,۲۱±۳,۹۲	۲,۷۶±۱,۷۸
P	۰,۰۰۷	۰,۰۷	۰,۰۰۰
شهر	۱۴,۴۹±۲,۲۲	۳۱,۰۴±۴,۱۹	۲,۷۰±۱,۸۴
روستا	۱۳,۹۱±۲,۵۷	۳۰,۶۶±۳,۸۷	۲,۱۵±۱,۶۹
P	۰,۰۲	۰,۳۹	۰,۰۰۶

جدول ۴. رابطه بین گواهینامه و تحصیلات با آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران مورد بررسی در مورد استفاده از کلاه ایمنی

متغیر	آگاهی	نگرش	عملکرد
	Mean± Std	Mean± Std	Mean± Std
بلی	۲,۰۱±۱۵,۱۹	۴,۴۳±۳۰,۹۲	۱,۷۹±۳,۰۵
خیر	۲,۴۱±۱۳,۵۳	۳,۶۸±۳۰,۸۹	۱,۶۹±۲,۰۲
P	۰,۰۰۰	۰,۹۳	۰,۰۰۰
بی‌سواد	۱۳,۱۰±۲,۴۹	۲۹,۷۱±۳,۴۶	۲,۶۷±۲,۱۹
ابتدایی	۱۴,۴۹±۲,۲۳	۲۹,۶۷±۴,۱۲	۲,۲۲±۱,۷۲
راهنمایی	۱۴,۱۰±۲,۵۱	۳۱,۶۲±۴,۱۸	۲,۱۲±۱,۵۸
دبیرستان	۱۳,۲۷±۲,۵۱	۳۱,۴۰±۳,۶۴	۲,۱۷±۱,۸۱
دیپلم	۱۴,۸۶±۲,۱۵	۳۱,۵۱±۴,۲۴	۲,۹۶±۱,۸۱
دانشگاهی	۱۵,۲۷±۱,۸۲	۳۱,۰۴±۳,۸۴	۳,۰۰±۱,۸۵
P	۰,۰۰۰	۰,۰۱۷	۰,۰۰۹

بحث

میانگین سنی موتورسواران مورد بررسی $1,12 \pm 30,06$ بود اکثر مطالعات در تأیید یافته‌های بررسی حاضر هستند و نشان می‌دهند که کاربران موتورسیکلت، قشر جوان و مولد جامعه هستند. متأسفانه مطالعات نشان می‌دهد در سنین کمتر از ۲۵ سال استفاده از کلاه ایمنی به مراتب کمتر از موتورسوارانی است در سنین میان‌سال و بالاتر قرار دارند که این خود یک نگرانی عمده می‌باشد چرا که نسبت افراد جوان استفاده کننده از موتورسیکلت به مراتب بیشتر می‌باشد (۲۰). در کل بیش از ۵۰٪ مرگ‌های ناشی از سوانح ترافیکی راه‌ها مربوط به بالغین ۱۵ تا ۴۴ ساله می‌باشد که ۷۵٪ آن‌ها را مردان تشکیل می‌دهند. بنابراین، در برنامه‌های آموزشی باید به عنوان گروه دارای اولویت در نظر گرفته شوند (۲۱). ۵۲,۸٪ از افراد مورد مطالعه در زمان تکمیل پرسشنامه از کلاه ایمنی استفاده می‌نمودند در مطالعه انجام شده در شهر یزد ۴۳,۳٪ و در مطالعه انجام شده در ویتنام و نیجریه به ترتیب ۲۳,۸٪ و ۳۰٪ موتورسواران از کلاه ایمنی استفاده می‌نمودند. (۸ و ۲۲ و ۲۳). متأسفانه مطالعات نشان می‌دهد جوانان خصوصاً در سنین کمتر از ۲۵ سال استفاده از کلاه ایمنی به مراتب کمتر از موتورسوارانی است که در سنین میان‌سال و بالاتر قرار دارند که این خود یک نگرانی عمده می‌باشد چرا که نسبت افراد جوان استفاده کننده از موتورسیکلت به مراتب بیشتر می‌باشد (۲۰). همچنین در مطالعه انجام شده در شهر تبریز ۲۵,۹٪ افراد مورد پژوهش اعلام کردند که همیشه از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند و ۲۲٪ هرگز از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کردند (۲۱). بررسی‌های ذکر شده در گروه‌های سنی و شغلی خاص انجام گرفته‌اند و به طور کامل منطبق بر یافته‌های پژوهش حاضر نیستند. به هر حال، میزان استفاده از کلاه ایمنی در این پژوهش نسبت به برخی از آمارهای موجود بهتر است، که این خود می‌تواند به دلیل تصویب قوانین سخت‌گیرانه راهنمایی و رانندگی نسبت به سال‌های اخیر باشد. در تایوان پس از تصویب و اجرای قوانین سخت‌گیرانه برای استفاده از کلاه ایمنی، استفاده از آن به میزان قابل توجهی افزایش یافت به نحوی که در عرض یک

سال استفاده از کلاه ایمنی از ۳٪ نزدیک به ۵۰٪ افزایش یافت و متعاقب آن صدمات سر و گردن و مرگ و میر نیز کاهش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرد (۲۴). سخت‌گیری‌های پلیس می‌تواند به استفاده بیشتر از وسایل حفاظتی کمک کند. در مطالعه‌ای که در سال ۲۰۰۶ در ویتنام انجام گرفت ترس از جریمه توسط پلیس از عوامل اصلی استفاده از کلاه ایمنی قلمداد گردید (۲۵).

در این مطالعه میزان شیوع تصادف در موتورسواران تقریباً ۱۷٪ می‌باشد و در صورت عدم استفاده از وسایل ایمنی نظیر کلاه ایمنی احتمال مصدومیت شدید وجود دارد. حدود ۵۶٪ موتورسواران فاقد گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت می‌باشند و این بدین معنی است که احتمالاً فاقد مهارت لازم برای رانندگی می‌باشند و همچنین آموزش‌های لازم در این زمینه را ندیده‌اند و در صورت بروز حادثه به عنوان متخلف محاکمه می‌شوند. این میزان در مقایسه با مطالعه تراب در خرم‌آباد که ۸۶ درصد دارای گواهینامه بودند آمار وضعیت بدتری را نشان می‌دهد (۱۹). راهنمایی و رانندگی با ساده‌سازی و تسریع روند اخذ گواهینامه و همچنین وضع قوانین و کنترل بیشتر موتورسواران می‌تواند تعداد افراد دارای گواهینامه را افزایش دهد. وضعیت آگاهی موتورسواران در زمینه خطر ضربه به سر و صورت مناسب می‌باشد اما آگاهی در زمینه خطر مرگ از تصادفات موتورسیکلتی پایین می‌باشد و تنها ۷۷,۲٪ در زمینه اثر کاهشی خطر مرگ با استفاده از کلاه ایمنی اطلاعات داشتند. که این میزان در مطالعه‌ای که سال ۲۰۰۵ در جنوب چین انجام پذیرفت ۹۰٪ بیان گردید (۲۰). طبق نتایج این مطالعه ۲۷٪ از افراد از اجباری بودن استفاده از کلاه ایمنی برای رانندگان و ۴۶,۹٪ از اجباری بودن استفاده از کلاه ایمنی برای مسافران اطلاعی نداشتند که می‌تواند به دلیل نداشتن گواهینامه و عدم آموزش به این افراد باشد و نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی و عملکرد موتورسواران و داشتن گواهینامه رابطه معنی‌دار آماری وجود دارد به طوری که افراد دارای گواهینامه نسبت به افراد فاقد گواهینامه آگاهی و عملکرد بهتری داشتند. در این مطالعه نگرش افراد شرکت کننده نسبت به استفاده از کلاه ایمنی

موتور سواران و شغل آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد به طوری که در زمینه آگاهی، نگرش و عملکرد افرادی که شغل کارمندی داشتند بیشترین سطح آگاهی، بهترین نگرش و قوی‌ترین عملکرد را نسبت به سایر افراد داشتن و افرادی که بیکار بودند کمترین سطح آگاهی، نگرش و عملکرد نسبت به سایرین داشتند. همچنین نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی، نگرش و عملکرد موتور سواران و تحصیلات آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد به طوری که در زمینه آگاهی و عملکرد افرادی که تحصیلات دانشگاهی داشتند بیشترین آگاهی و عملکرد و افراد بی‌سواد کمترین آگاهی و عملکرد را داشتند. بنابراین به نظر می‌رسد در هنگام اخذ گواهینامه رانندگی باید برای افراد با تحصیلات پایین شرایط آموزشی جامع‌تری در نظر گرفته شود. به طور کلی با توجه به اینکه میانگین نمره آگاهی موتورسواران مورد بررسی $14,28 \pm 2,38$ ، میانگین نمره نگرش $30,90 \pm 4,03$ و میانگین نمره عملکرد $1,81 \pm 2,48$ بوده است، این ارقام بیانگر نیاز به برنامه ریزی در زمینه آموزش جامعه در مورد استفاده از کلاه ایمنی می‌باشد. برای افزایش آگاهی و ارتقاء نگرش افراد جامعه می‌توان برنامه‌های آموزشی را در مدارس اجرا نمود و برای افزایش استفاده از کلاه ایمنی، راهنمایی و رانندگی می‌تواند طرح‌های خرید کلاه ایمنی استاندارد با قیمت مناسب را در سطح شهر اجرا نماید.

نتیجه گیری

با توجه به نقش تأثیر گذار کلاه ایمنی در پیشگیری از مرگ و میر ناشی از تصادفات و سطح متوسط آگاهی و نگرش موتورسواران در این مطالعه لازم است مسئولین اقدامات آموزشی و قانونی جهت افزایش آگاهی جامعه انجام دهند.

تشکر و قدردانی

از کلیه کسانی که ما را در انجام این مطالعه که نتیجه طرح تحقیقاتی مصوب معاونت تحقیقات و فناوری دانشگاه علوم پزشکی خراسان شمالی بود، یاری نمودند تقدیر و تشکر می‌گردد.

برای پیشگیری از مرگ منفی می‌باشد به طوری که $46,3\%$ از افراد مخالف این عقیده هستند که کلاه ایمنی خطر مرگ را در تصادفات موتورسیکلتی کاهش می‌دهد اما نگرش آن‌ها در زمینه نقش پیشگیری کننده کلاه ایمنی برای ضربه به سر مثبت است و این می‌تواند به دلیل باشد که موتورسواران احتمال تصادف شدید و منجر به مرگ را برای خود ضعیف می‌دانند و ضرورتی در استفاده از کلاه ایمنی نمی‌بینند. به نظر می‌رسد یکی از موانع استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران عوامل جانبی و موثر بر استفاده از کلاه ایمنی باشد به طوری که به عقیده موتورسواران مورد بررسی در این مطالعه قیمت بالای کلاه ایمنی و کاهش دید هنگام استفاده از کلاه و همچنین وزن بالای کلاه از عواملی هستند که مانع استفاده از کلاه توسط موتورسواران می‌شود در بررسی باقیانی مقدم و همکاران 69% افراد معتقد بودند که کلاه ایمنی باعث احساس گرما می‌شود (۸). در مطالعه انجام شده در چین و ویتنام نیز نیمی از افراد اعتقاد داشتند استفاده از کلاه ایمنی محل دید آن‌ها می‌باشد و همچنین هنگام استفاده از آن احساس راحتی ندارند (۲۰ و ۲۵). در مطالعه عروجی و همکاران در شهر خمین، کاهش شنوایی و عرق کردن از مهم‌ترین موانع استفاده از کلاه ایمنی به دست آمد (۲۶) در بررسی رانی و همکاران افرادی که به طور نامرتب از کلاه ایمنی استفاده می‌کردند، اعتقاد به محدودیت دید و کاهش شنوایی کلاه ایمنی داشتند (۲۷). در این زمینه تغییر نگرش و باور موتورسواران در زمینه بیشتر بودن مزایای استفاده از کلاه ایمنی نسبت به معایب آن از طریق آموزش موثر می‌باشد. در کشورهای با درآمد بالا سعی می‌کنند که آموزش در مورد استفاده از کلاه ایمنی را به سمت دانش و هم زمان افزایش نگرش به استفاده از کلاه ایمنی سوق دهند. دیگر یافته‌ها نیز تایید می‌کنند که نگرش مثبت نسبت به استفاده از کلاه ایمنی بسیار مهم‌تر از دانش در مورد فواید استفاده از کلاه ایمنی می‌باشد. نتایج آنالیز واریانس یک طرفه نشان داد بین آگاهی و عملکرد موتور سواران و وضعیت تأهل آن‌ها رابطه معنی دار آماری وجود دارد به طوری که افرادی که متأهل بودند نسبت به افراد مجرد آگاهی و عملکرد بهتری داشتند. همچنین نتایج نشان داد بین آگاهی، نگرش و عملکرد

REFERENCES

1. Roberts I, Mohan D, Abbasi K. War on the roads. *BMJ (Clinical research ed)*. 2002;324(7346):1107-8.
2. Murray CJ, Lopez AD. Alternative projections of mortality and disability by cause 1990–2020: Global Burden of Disease Study. *The Lancet*. 1997;349(9064):1498-504.
3. Kapp C. WHO acts on road safety to reverse accident trends. *The Lancet*. 2003;362(9390):1125.
4. Chi G, Wang S-Y. Pattern of road traffic injuries in China. *Zhonghua liu xing bing xue za zhi= Zhonghua liuxingbingxue zazhi*. 2004;25(7):598-601.
5. Bahadorimonfared A, Soori H, Mehrabi Y, Delpisheh A, Esmaili A, Salehi M, et al. Trends of fatal road traffic injuries in Iran (2004-2011). *PloS one*. 2013;8(5):e65198.
6. Available from: <http://www.lmo.ir/index.aspx?siteid=1&pageid=2316&newsview=16311>.
7. Quddus MA, Noland RB, Chin HC. An analysis of motorcycle injury and vehicle damage severity using ordered probit models. *Journal of safety research*. 2002;33(4):445-62.
8. Baghianimoghadam MH, Zolghadr R, GHfarzadeh G, Dashty M, Aram M. A Survey about Attitude and Practice of Yazd Motorcycle Drivers on Using Helmet. *TolooBehdasht journal*. 2011; 9(28): 51-57
9. Pai CW, Saleh W. Exploring motorcyclist injury severity in approach-turn collisions at T-junctions: Focusing on the effects of driver's failure to yield and junction control measures. *Accident Analysis and Prevention*. 2008;40:479-86.
10. Krug E, ed. *Injury: a leading cause of the global burden of disease*. Geneva: WHO, 1999.
11. Zargar M, Sayyar Roudsari B, Shadman M, Kaviani A, Tarighi P. Pediatric transport related injuries in Tehran: the necessity of implementation of injury prevention protocols. *Injury*. 2003;34(11):820-4.
12. Peden M, Toroyan T. Counting road traffic deaths and injuries: poor data should not detract from doing something! *Annals of emergency medicine*. 2005;46(2):158-60.
13. Rezazadeh J, Jabbari S, Kavyani A, Ganji R, Arzmani K, Alavinia S. Factors contributing to driver's condition after fatal and injury vehicle accidents in North Khorasan province-New Year 1391. *safety promotion and injury prevention*. 2013;1(1):19-25.
14. Yazd municipality, a survey about accident factors for motor cycle drivers In Yazd and presentation of a scientific strategic to reduce damages.
15. Maharshak I, Bourla D, Grinbaum A, Weinberger D, Axer-Siegel R. Airbag-induced bilateral corneal graft dehiscence. *Cornea*. 2005;24(1):110-1.
16. Aziz M, Rahman M. Corneal foreign body--an occupational hazard. *Mymensingh medical journal: MMJ*. 2004;13(2):174-6.
17. Loncarek K, Brajac I, Filipovic T, Caljkusic-Mance T, Stalekar H. Cost of treating preventable minor ocular injuries in Rijeka, Croatia. *Croatian medical journal*. 2004;45(3):314-7.
18. Fanian H, Ghadipasha M, Goddousi A, Abedi MH, Farajzadegan Z, Kazemi Robati A. Epidemiologic evaluation of traffic accidents in Isfahan (2002-2003). *SJFM*. 2007;13(2):87-91.
19. Torabi A, Tarrahi M, Mahmoudi G. Epidemiology of motorcycle accident in Khoramabad, Iran. *Payesh Journal*. 2009;8(3):9.
20. Li L-P, Li G-L, Cai Q-E, Zhang AL, Lo SK. Improper motorcycle helmet use in provincial areas of a developing country. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(6):1937-42.
21. Soltani R, Sharifi Rad Gh R. Use of Helmets by Motorcycle Drivers Based on Health Belief Model. *Journal of Health System Research*. 2012; 8(4):688.
22. Hung DV, Stevenson MR, Ivers RQ. Prevalence of helmet use among motorcycle riders in Vietnam. *Injury Prevention*. 2006;12(6):409-13.
23. Oginni FO, Ugboko VI, Adewole RA. Knowledge, attitude, and practice of Nigerian commercial motorcyclists in the use of crash helmet and other safety measures. *Traffic injury prevention*. 2007;8(2):137-41.

-
24. Chiu WT, Kuo CY, Hung CC, Chen M. The effect of the Taiwan motorcycle helmet use law on head injuries. *American journal of public health*. 2000;90(5):793-6.
 25. Hung DV, Stevenson MR, Ivers RQ. Barriers to, and factors associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(4):1627-33.
 26. Oruogi M A, Charkazi A, YazdanPourF, Naemi M. The attitude of Motorcycle Drivers about Helmet Use Based on Health Belief Model (HBM) in Khomein City, 2010. *Journal of Research Development in Nursing & Midwifery* 2011-2012; 8(2): 14-23.
 27. Ranney ML, Mello MJ, Baird JB, Chai PR, Clark MA. Correlates of motorcycle helmet use among recent graduates of a motorcycle training course. *Accident Analysis & Prevention*. 2010;42(6):2057-62.

Knowledge, Attitude, and Practice of the Motorcyclists of Bojnourd Regarding using Helmets

Rezazadeh J¹, Rajabzadeh R², Jabbari S³, Soliymani A⁴, Emami O⁵, Hosseini SH^{2*}

Abstract

Background and Objectives: Traffic crashes are the most common causes of serious fatal injuries in all age groups. Yet, motorcyclists are known as the roads high risk group because of being exposed to most damages. Considering the crucial importance of wearing helmets in reducing motorcyclists' death, the present study aimed to assess knowledge, attitude, and performance of motorcyclists in Bojnourd regarding utilization of helmets.

Materials and Methods: In this cross-sectional study, 360 motorcyclists were selected from different fuel stations of Bojnourd in 2012. The data were collected using a questionnaire including demographic characteristics and information regarding knowledge, attitude, and performance. Then, the data were entered into the SPSS statistical software (v. 16) and analyzed using one-way ANOVA and T student test.

Results: The mean age of the motorcyclists was 30.06+1.12 years. Besides, 55.4% of the motorcyclists did not have driver's license and 52.8% did not use helmets. The motorcyclists' mean score of knowledge was 14.28+2.38 out of 17 and that of attitude was 30.90+4.03 out of 50. The results of one-way ANOVA showed a significant relationship between knowledge and attitude and age, marital status, occupation, level of education, place of residence, and having driver's license. However, no significant relationship was found between knowledge and attitude and history of accident in the past 12 months.

Conclusion: Considering the fact that using helmets has preventive effects on death and severity of injuries and that the present study motorcyclists had moderate knowledge and attitude in this regard, authorities are required to plan for increasing the society's level of knowledge regarding utilization of helmets.

Keywords: *Knowledge, Attitude, Performance, Motorcyclists, Helmet*

1. Shirvan nursing faculty, North Khorasan University of Medical Sciences, Bojnourd, Iran.
 2. Health Science Vector-borne Diseases Research Center, North Khorasan University of Medical Sciences, Bojnourd, Iran.
 3. North Khorasan University of Medical Sciences, Bojnourd, Iran
 4. SHIRAZ University of Medical Sciences, SHIRAZ, Iran.
 5. Mashhad Khorasan University of Medical Sciences, Mashhad, Iran.
- * **Corresponding Author:** Hamid.ho60@yahoo.com