

## بررسی میزان استفاده از کمربند ایمنی و عوامل مؤثر بر آن در جمعیت ۱۵ تا ۴۴ ساله شهر کرمان

مرتضی اکبری<sup>۱</sup>، امیررضا نبی پور<sup>۱</sup>، مریم حسام پور<sup>۲</sup>، نرگس خانجانی<sup>۳\*</sup>

۱- اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی کرمان، ایران

۲- آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت، دانشکده بهداشت و تغذیه، دانشگاه علوم پزشکی شیراز، ایران

۳- اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی کرمان، ایران

\* آدرس نویسنده مسئول مکاتبات: n\_khanjani@kmu.ac.ir

### چکیده

**سابقه و هدف:** بیش از ۵۰٪ فوتی‌های ناشی از حوادث جاده‌ای در گروه سنی ۱۵ تا ۴۴ ساله اتفاق می‌افتد. یکی از راه‌های مؤثر در کاهش این تلفات، استفاده از کمربند ایمنی است. در مطالعه حاضر، میزان استفاده از کمربند ایمنی و عوامل مؤثر بر آن در جمعیت ۱۵ تا ۴۴ ساله شهر کرمان بررسی گردیده است.

**روش بررسی:** این مطالعه مقطعی و از نوع توصیفی-تحلیلی است که در سال ۱۳۹۱ و روی ۵۰۶ نفر از مراجعین ۱۵ تا ۴۴ ساله به تنها مرکز مشاوره قبل از ازدواج در شهر کرمان انجام شد. نمونه‌گیری به روش آسان انجام گردید و داده‌ها به کمک نرم‌افزار SPSS - ۱۶ و با آزمون آماری رگرسیون لجستیک، تحلیل گردید.

**یافته‌ها:** میزان استفاده همیشگی از کمربند ایمنی در این مطالعه ۵۴/۴ درصد برآورد گردید. میزان استفاده از کمربند ایمنی در افرادی که دارای وسیله شخصی بودند، به صورت معنی‌داری بیشتر از افرادی بود که وسیله شخصی نداشتند ( $P < 0.001$ ). شرکت‌کنندگان مهم‌ترین دلیل استفاده از کمربند ایمنی را حفظ سلامتی و کاهش آسیب (۵۹/۱٪) و مهم‌ترین دلیل استفاده نکردن از آن را فراموش کردن به دلیل مشغله زیاد (۳۳٪) بر شمردند.

**نتیجه‌گیری:** با وجود آمار بالای تصادفات جاده‌ای و با گذشت چندین سال از شروع طرح اجباری کردن استفاده از کمربند ایمنی، هنوز میزان استفاده از آن در جامعه و به ویژه جمعیت جوان، نسبت به بسیاری از کشورهای دنیا پایین‌تر است، و باید تدابیر لازم اندیشیده شود.

**واژگان کلیدی:** کمربند ایمنی، عوامل خطر، کرمان.

### مقدمه

۲۰ سال آینده، صدمات و جراحات ناشی از حوادث جاده‌ای به ویژه در کشورهای در حال توسعه تا ۶۵ درصد افزایش یابد. حوادث ترافیکی یکی از مهم‌ترین مشکلات بهداشت عمومی در ایران نیز به شمار می‌رود تا جایی که هر ساله ۲۷۰۰۰ مرگ بر اثر این حوادث اتفاق می‌افتد که معادل ۶۵ مرگ در روز است و حدود ۱۰ برابر این میزان، معلولیت اتفاق می‌افتد (۴)

آسیب‌ها و صدمات، یکی از دلایل عمده مرگ و میر در دنیا به شمار می‌آیند؛ به طوری که سالانه ۵/۸ میلیون نفر را به کام مرگ می‌کشانند (۱). در میان علل مرگ و میرهای ناشی از این آسیب‌ها، حوادث جاده‌ای از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند (۲) به طوری که هر ساله نزدیک به ۳/۱ میلیون نفر بر اثر این حوادث از بین می‌روند و ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر دچار مصدومیت و معلولیت می‌شوند (۳). تخمین زده می‌شود که در طی

سال های ۸۵ تا ۸۸ (۱۲) و ۵۳ درصد در شهر کرمان در سال ۱۳۸۸ (۱۳) اشاره کرد اما تاکنون برآوردی بر اساس پرسشنامه روی جمعیت کرمان صورت نگرفته است. به دلیل اهمیت نقش کمربند ایمنی در پیشگیری از صدمات و معلولیت‌ها و همچنین مرگ و میر بالا در گروه‌های فعال جامعه ناشی از حوادث جاده‌ای، لزوم انجام مطالعات پیاپی در مورد استفاده از کمربند ایمنی بدیهی به نظر می‌رسد. هدف اصلی این مطالعه بررسی میزان استفاده از کمربند ایمنی و عوامل مؤثر بر آن در جمعیت ۱۵ تا ۴۴ ساله شهر کرمان در سال ۱۳۹۱ می‌باشد. امید است که این قبیل مطالعات راه‌گشایی برای مسئولین مربوط و محققین طرح‌های ترافیکی در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، قانون‌گذاری و پژوهش‌های بیشتر گردد.

### مواد و روش‌ها

این مطالعه، یک مطالعه توصیفی- تحلیلی و از نوع مقطعی است که روی جمعیت ۱۵ تا ۴۴ ساله شهر کرمان انجام گرفته است. جامعه آماری ما در این مطالعه، مراجعه‌کنندگان به مرکز مشاوره دادبیین بود. این مرکز تنها مرکز مشاوره قبل از ازدواج در شهر کرمان است و همه افرادی که قصد ازدواج دارند و همراهان آن‌ها، به این مرکز مراجعه می‌کنند. این مرکز می‌تواند نماینده به نسبت خوبی برای جمعیت جوان شهر کرمان باشد. نمونه‌گیری به روش آسان در چند روز راندام انتخاب شده و تا رسیدن به حجم نمونه مورد نظر، انجام گردید. معیار ورود و خروج به مطالعه، رضایت افراد بود و افرادی که تمایل به همکاری نداشتند وارد مطالعه نشدند.

حجم نمونه‌ی مورد نیاز در این مطالعه با در نظر گرفتن مقدار احتمالی حدود ۵۴ درصد (۱۳) و با دامنه اطمینان ۹۵٪ و  $d=0/054$ ،  $n=506$  نفر محاسبه گردید. جمع‌آوری داده‌ها به وسیله پرسشنامه‌ی محقق ساخته‌ای که از دو بخش تشکیل شده است، انجام گردید. بخش اول آن مربوط به ویژگی‌های دموگرافیک افراد (سن، جنس، شغل، میزان تحصیلات و...) و بخش دوم آن مربوط به اطلاعاتی در مورد میزان استفاده از کمربند ایمنی و عواملی که بر آن مؤثر است (از قبیل

بعضی مطالعات نشان می‌دهد که عوامل انسانی از قبیل رفتارهای راننده و سرعت و شدت قوانین ترافیکی، مهم‌ترین اثر را بر روی این حوادث دارند (۵). استفاده از کمربند ایمنی یکی از مؤثرترین راه‌های کاهش فوتی‌های ناشی از حوادث ترافیکی است (۶) به طوری که در مقایسه با هر مداخله دیگری، بیشترین تأثیر را در حفظ جان سرنشینان دارد و استفاده از آن ۶۷ - ۲۵ درصد فوتی‌های ناشی از حوادث جاده‌ای را کاهش می‌دهد (۷،۴). در سال ۲۰۱۰ میزان استفاده از کمربند ایمنی در ایالات متحده، ۸۶ درصد بوده است (۸). این میزان در کشورهای پیشرفته‌ی دیگر بالاتر است؛ برای مثال این میزان در استرالیا ۹۵٪، آلمان ۹۴٪ و انگلستان ۹۳٪ درصد می‌باشد (۹).

افراد جوان و فعال جامعه، قربانیان اصلی تصادفات منجر به مرگ و معلولیت هستند به طوری که بیش از ۵۰٪ فوتی‌های ناشی از حوادث جاده‌ای در گروه سنی ۱۵ تا ۴۴ ساله اتفاق می‌افتد و این میزان در کشورهای با درآمد متوسط و کم، از این هم بالاتر است. متأسفانه روند حوادث جاده‌ای در منطقه مدیترانه شرقی نیز مشابه با روند جهانی به گونه‌ای است که بیشترین تأثیر آن روی گروه فعال اقتصادی جامعه، بین سنین ۴۴-۱۵ ساله است. این حوادث، اولین دلیل مرگ برای گروه سنی ۲۹-۱۵ ساله و دومین عامل مرگ برای گروه‌های سنی ۱۴-۵ و ۴۴-۳۰ می‌باشد (۱۰). بررسی‌ها نشان می‌دهد که بالابودن میزان استفاده از کمربند ایمنی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته به علت اعمال قوانین و مجازات شدید و ارتقاء فرهنگ ترافیکی جامعه می‌باشد (۱۱).

در ایران قوانین اجباری کردن استفاده از کمربند ایمنی از سال ۱۳۸۴ به اجرا در آمده است. اگرچه چند سال است که از تصویب و اجرای این قانون می‌گذرد، اما در مورد این که اجرای این قانون تا چه حد بر افزایش میزان استفاده از کمربند ایمنی اثرگذار بوده، مطالعات چندانی صورت نگرفته است. برخی مطالعات در بعضی از شهرهای ایران، میزان استفاده از کمربند ایمنی در جمعیت عمومی را برآورد کرده‌اند که از آن جمله می‌توان به میزان ۸۶/۴ درصد در استان گلستان بین

**یافته‌ها**

در مجموع ۵۰۶ نفر در این مطالعه شرکت کردند که ۵۱ درصد مرد و ۴۹ درصد زن بودند و میانگین سنی آن‌ها  $27/7 \pm 9/3$  بود.

در میان شرکت‌کنندگان ۶۴/۴ درصد دارای گواهینامه بودند که ۵۱/۲ درصد آن‌ها دارای وسیله شخصی بودند. نزدیک به ۷۵ درصد افراد در مسیرهای درون‌شهری و ۶۶ درصد در مسیرهای برون‌شهری از وسیله نقلیه سواری استفاده می‌کردند (جدول شماره ۱).

استفاده از وسیله نقلیه شخصی یا غیرشخصی، دارا بودن یا نبودن گواهینامه و نوع آن، تردد در مسیرهای برون شهری و درون شهری، استفاده از وسیله نقلیه در ساعات مختلف شبانه‌روز و ...، بود. روایی صوری و محتوایی این پرسشنامه توسط تعدادی از اساتید و اعضای هیأت علمی بررسی و مورد تأیید قرار گرفت.

پایایی پرسشنامه در پایلوت و به روش test-retest مورد ارزیابی قرار گرفت، همبستگی مشاهده شده در حد قابل قبولی بود ( $r=0.78$ ). داده‌ها به کمک نرم‌افزار SPSS-16، بررسی و تجزیه و تحلیل شد و برای این منظور از آزمون رگرسیون لجستیک استفاده گردید.

جدول ۱- خصوصیات دموگرافیک شرکت‌کنندگان در این مطالعه

متغیر	تعداد	درصد	متغیر	تعداد	درصد
<b>وضعیت سنی</b>			<b>وضعیت سنی</b>		
۲۵ سال <	۷۹	۱۵/۶	وضعیت گواهینامه		
۲۵-۳۵ سال	۳۱۰	۶۱/۳	دارد	۳۲۶	۶۴/۴
۳۵ سال >	۱۱۷	۲۳/۱	ندارد	۱۸۰	۳۵/۶
<b>وضعیت تأهل</b>			<b>نوع گواهینامه در بین کسانی که گواهینامه داشتند</b>		
مجرد	۲۸۱	۵۵/۵	پایه یک	۳۷	۷/۳
متاهل	۲۲۵	۴۴/۵	پایه دو	۲۸۸	۵۶/۹
<b>جنسیت</b>			<b>وسیله شخصی</b>		
مرد	۲۵۸	۵۱	دارد	۲۵۹	۵۱/۲
زن	۲۴۸	۴۹	ندارد	۲۴۷	۴۸/۸
<b>وضعیت تحصیلی</b>			<b>میزان استفاده از کمربند ایمنی در مسیر های مختلف</b>		
بی سواد	۱۳	۲/۶	بیشتر برون شهری	۱۸۸	۳۷/۲
دیپلم و پایین تر	۱۹۶	۳۸/۷	بیشتر درون شهری	۵۶	۱۱/۱
فوق دیپلم و لیسانس	۲۴۵	۴۸/۴	هر دو مسیر (درون شهری و برون شهری) به یک میزان	۲۵۳	۵۰
فوق لیسانس و بالاتر	۵۲	۱۰/۳	عدم استفاده	۹	۱/۸
<b>وضعیت شغلی</b>			<b>میزان استفاده از کمربند ایمنی در شبانه روز</b>		
بیکار	۵۰	۹/۹	بیشتر روز	۱۰۷	۲۱/۱
کلاس پایین درآمد ماهانه کمتر از ۵۰۰۰۰۰۰ ریال	۲۳۳	۴۶	بیشتر شب	۷۷	۱۵/۲
کلاس متوسط درآمد ماهانه ۱۰۰۰۰۰۰-۵۰۰۰۰۰۰ ریال	۱۵۱	۲۹/۸	هر دو به یک میزان	۳۰۴	۶۰/۱
کلاس بالا-درآمد ماهانه بالای ۱۰۰۰۰۰۰ ریال	۷۲	۱۴/۲	عدم استفاده	۱۸	۳/۶

افرادى بود که وسیله شخصی نداشتند ( $P < 0/001$ ). مجردین به طور معنی‌داری کمتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند ( $P < 0/001$ ). نتایج این مطالعه نشان داد که حدود ۵۰ درصد افراد هم در مسیرهای شهری و هم برون‌شهری همیشه از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند. نزدیک به ۶۰ درصد افراد هم در شب و هم در روز همیشه از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند (جدول ۱). اگرچه میزان استفاده از کمربند ایمنی در روز بیشتر از شب بود ولی این میزان از نظر آماری معنی‌دار نبود ( $P = 0/42$ ). ارتباط برخی از عوامل مورد بررسی در مورد استفاده از کمربند ایمنی در جدول ۲ آمده است.

میزان استفاده از کمربند ایمنی در این مطالعه بر اساس گزارش خود شرکت‌کنندگان ۵۴/۴ درصد برآورد گردید، این میزان در مردان ۵۶/۶ درصد و در زنان ۵۲/۴ درصد بود ( $P = 0/77$ ). بیشترین زمانی که شرکت‌کنندگان از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند زمانی بود که به عنوان راننده از وسیله نقلیه استفاده می‌کردند (۶۵/۴٪) و بعد از آن مربوط به زمانی بود که از صندلی جلو اتومبیل استفاده می‌کردند (۶۲/۳٪). حدود ۴۵/۳ درصد افراد می‌دانستند که برای ایمنی کودکان، باید آن‌ها را در صندلی عقب نشاند. همچنین میزان استفاده از کمربند ایمنی در افرادی که دارای وسیله شخصی بودند، نزدیک به ۲ برابر بیشتر از

جدول ۲- آنالیز تک‌متغیره و چند متغیره عوامل مرتبط با میزان استفاده از کمربند ایمنی

متغیر	Crude OR (CI)	P.value	Adjusted OR (CI)	P.value
<b>جنسیت</b>				
مرد	۰/۹۷ - ۱/۹۷	۰/۰۶	۰/۶۹ - ۱/۱۶	۰/۷۷
زن	ref			
<b>گروه های سنی</b>				
< ۲۵ سال	۰/۷۶ - ۲/۴	۰/۳۰	۰/۳۶ - ۱/۱۶	۰/۳۶
۲۵ - ۳۵ سال	۰/۷۶ - ۱/۱۸	۰/۴۶	۰/۵۱ - ۱/۱۴	۰/۵۱
< ۳۵ سال	ref			
<b>وضعیت اشتغال</b>				
بیکار	۰/۳ - ۱/۳	۰/۲۱	۰/۳۱ - ۱/۱۴	۰/۳۳
کلاس پایین	۰/۳۴ - ۰/۹۸	۰/۰۴	۰/۳۳ - ۱/۰۵	۰/۰۷
کلاس متوسط	۰/۳۹ - ۱/۲۱	۰/۲	۰/۳۷ - ۱/۲	۰/۲۱
کلاس بالا	ref			
<b>وضعیت تأهل</b>				
مجرد	۰/۳۱ - ۰/۶۴	* < 0/001	۰/۳۱ - ۰/۷۶	* 0/002
متأهل	ref			
<b>وضعیت تحصیلات</b>				
بی سواد	۰/۳۷ - ۴/۲	۰/۷	۰/۳۵ - ۵/۴	۰/۶۴
دیپلم <	۰/۵۲ - ۱/۱۸	۰/۹۳	۰/۵ - ۲/۱	۰/۹۲
فوق دیپلم و لیسانس	۰/۸۳ - ۲/۱۸	۰/۱۶	۰/۷۶ - ۲/۱۸	۰/۲۴
فوق لیسانس و بالاتر	ref			
<b>وضعیت گواهینامه</b>				
دارد	۱/۵ - ۳/۱	* < 0/001	۰/۱۶ - ۲/۱	۰/۴۲
ندارد	ref			
<b>نوع گواهینامه</b>				
پایه یک	۰/۵۴ - ۰/۷۹	* < 0/001	۰/۳۲ - ۱/۱۳	۰/۱۱
پایه دو	ref			
<b>وسیله شخصی</b>				
دارد	۱/۸ - ۳/۹	* < 0/001	۱/۲۸ - ۳/۲	* 0/002
ندارد	ref			

\* Significant at the 0.05 level

### بحث

در این مطالعه، میزان استفاده از کمربند ایمنی در بین جمعیت ۱۵ تا ۴۴ ساله شهر کرمان ۵۴/۴ درصد برآورد شد. این مطالعه، اولین مطالعه از نوع پرسشنامه‌ای در این باره در جمعیت جوان کشور می‌باشد؛ به همین دلیل مقایسه مستقیم این میزان با سایر مطالعات، امکان‌پذیر نیست. این میزان در مقایسه با مطالعه از نوع پرسشنامه‌ای در جمعیت عمومی استان گلستان بین سال‌های ۸۵ تا ۸۸ که ۸۶/۴٪ گزارش شده بود (۱۲) و همچنین در قیاس با مطالعه‌ی مشاهده‌ای ریاض عربستان (که ۶۰٪ گزارش شده بود) در سطح پایین‌تری قرار دارد (۱۴)، ولی نسبت به شهر نانجینگ چین (مشاهده‌ای) با ۴۹/۹ درصد (۹) و ترینیداد و توباگو (پرسشنامه‌ای) با ۳۱/۶ درصد (۱۵) در سطح بالاتری قرار دارد. این نسبت تقریباً برابر با میزان به دست آمده در مطالعه انجام شده از نوع مشاهده‌ای در همین شهر (کرمان) در سال ۸۸ است و نشان می‌دهد که میزان استفاده در طول این زمان، با وجود اعمال قانون شدیدتر از اردیبهشت سال ۹۰ چندان تغییری نکرده است. در مطالعه سال ۱۳۸۸ کرمان محققین با مشاهده مستقیم رانندگان در ۹ نقطه مختلف شهر به این نتیجه رسیدند که ۵۳/۱ درصد از رانندگان وسایل نقلیه سبک در کرمان از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند (۱۳).

در این مطالعه همانند مطالعه‌ی گلستان، میزان استفاده از کمربند ایمنی در مردان بیشتر از زنان گزارش شد که دلیل آن می‌تواند این باشد که زنان بیشتر در محدوده‌ی شهر رانندگی می‌کنند تا در جاده‌های برون شهری (۱۲). البته مطالعه مشاهده‌ای که در سال ۸۸ روی رانندگان شهر کرمان انجام گرفت، نشان داد که این میزان در زنان بیشتر از مردان بوده است (۱۳). همچنین در این مطالعه، متأهلین نسبت به مجردها بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند که مشابه با مطالعه ترینیداد و توباگو (۱۵) است و دلیل آن می‌تواند تعهد بیشتر نسبت به خانواده و خطرپذیری پایین‌تر این گروه باشد.

شرکت‌کنندگان مهم‌ترین دلیل استفاده از کمربند ایمنی را حفظ سلامتی و کاهش آسیب می‌دانستند و احترام به قانون و ترس از جریمه شدن توسط پلیس، در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند. شرکت‌کنندگان از میان عوامل مؤثر بر افزایش استفاده از کمربند ایمنی، نقش پلیس و جریمه‌ها را به عنوان تأثیرگذارترین و بعد از آن تبلیغات و اطلاع‌رسانی در مورد مزایای کمربند ایمنی و توصیه خانواده و دوستان را به عنوان عوامل بعدی در افزایش استفاده از کمربند ایمنی بر شمردند. مهم‌ترین دلایل عدم استفاده از کمربند ایمنی، فراموش کردن به دلیل مشغله زیاد و در مرحله بعد، احساس محدودیت و کاهش آزادی عمل بود (جدول ۳).

جدول ۳- دلایل شرکت‌کنندگان برای استفاده و عدم استفاده از کمربند ایمنی

متغیر	تعداد	درصد
دلایل استفاده از کمربند ایمنی		
سلامتی و کاهش آسیب	۲۹۹	۵۹/۱
ترس از جریمه شدن توسط پلیس	۱۵۰	۲۹/۶
احترام به قانون	۱۷۲	۳۴
اصرار خانواده و دوستان	۴۲	۸/۳
عوامل مؤثر بر افزایش استفاده از کمربند ایمنی		
پلیس و جریمه‌ها	۲۳۷	۴۶/۸
تبلیغات و اطلاع‌رسانی	۲۲۱	۴۳/۷
خانواده و دوستان	۱۲۹	۲۵/۵
دلایل عدم استفاده از کمربند ایمنی		
فراموش کردن به دلیل مشغله زیاد	۱۶۷	۳۳
احساس محدودیت و کاهش آزادی عمل	۱۳۲	۲۶/۱
مرتب سوار و پیاده شدن	۱۲۱	۲۳/۹
مجهز نبودن خودرو به کمربند ایمنی	۶۳	۱۲/۵
نا آشنا بودن به مزایا	۲۸	۵/۵
ترس از مسخره شدن توسط دیگران	۲۱	۴/۲

شرکت‌کنندگان معرفی کرده بودند و دلیل پرسش را تنها انجام کار تحقیقاتی بیان کردند و همچنین متعهد شده بودند که اطلاعات محرمانه می‌ماند، به نظر می‌رسد که این خطا در حداقل باشد. همچنین نتایج این مطالعه شبیه به مطالعه مشاهده‌ای سال ۱۳۸۸ کرمان (۱۳) شده که نشان می‌دهد نتایج نزدیک به واقعیت است.

میزان استفاده از کمربند ایمنی در این مطالعه ۵۴/۴ درصد برآورد گردید که در مقایسه با شهرهای مختلف کشور از میزان کمتری برخوردار است. عوامل مختلفی بر افزایش یا کاهش میزان استفاده از کمربند ایمنی مؤثر هستند که با شناخت و مدیریت آن‌ها می‌توان به افزایش سطح استفاده از کمربند ایمنی در کشور و کاهش تلفات ناشی از استفاده نکردن از آن دست یافت. همچنین با وجود آمار بالای تصادفات و مرگ و میر در کشور و با گذشت چندین سال از شروع طرح اجباری کردن استفاده از کمربند ایمنی در کشور، هنوز میزان استفاده از آن در جامعه و به ویژه گروه سنی جوان کشور، نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه و دنیا پایین‌تر است. با توجه به اظهار نظر شرکت‌کنندگان، ترس از پلیس و جریمه‌ها، همچنان نقش قابل توجهی در استفاده افراد از کمربند ایمنی ایفا می‌کنند و این نکته، ضرورت فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی هر چه بیشتر توسط سازمان‌ها در این زمینه را متذکر می‌نماید. بنابراین باید علاوه بر اعمال قانون با جدیت بیشتر، با کمک آموزش‌های دسته جمعی چه در مدارس و چه از طریق صدا و سیما، سطح آگاهی و فرهنگ ترافیکی جامعه را ارتقاء بخشید.

### تشکر و قدردانی

نویسندگان از آقای دکتر رضا شمسی مسئول درمانگاه دادبین که با ما در اجرای این طرح همکاری کردند، تشکر می‌نمایند. این طرح در کمیته تحقیقاتی پزشکی محیطی دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی کرمان تصویب و توسط معاونت پژوهشی دانشگاه تأمین اعتبار شده است.

نتایج نشان داد افرادی که دارای وسیله نقلیه شخصی هستند، بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند. این نکته شاید به این دلیل باشد که استفاده متوالی از کمربند ایمنی در افرادی که وسیله نقلیه شخصی دارند و به طور مرتب از وسیله نقلیه خود استفاده می‌کنند منجر به نوعی عادت نسبت به بستن کمربند ایمنی شده است. از طرفی افراد موقع استفاده از تاکسی یا وسایل نقلیه عمومی به دلایلی نمی‌خواهند یا نمی‌توانند از کمربند استفاده کنند. به عنوان مثال اکثر تاکسی‌ها در صندلی عقب کمربند ایمنی ندارند یا آن را زیر صندلی مخفی کرده و در دسترس نگذاشته‌اند.

در این مطالعه، بیشترین میزان استفاده از کمربند ایمنی مربوط به زمانی بود که فرد به عنوان راننده از وسیله نقلیه استفاده می‌کرده است. این نتایج هم‌سو با نتایج مطالعه‌ای که در ژاپن انجام گرفته، نشان می‌دهد که سرنشینان صندلی عقب کمتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند (۱۶).

شرکت‌کنندگان در این مطالعه، مهم‌ترین دلیل استفاده نکردن از کمربند ایمنی را فراموش کردن به دلیل مشغله زیاد و در مرحله بعد، احساس محدودیت و کاهش آزادی می‌دانستند ولی در مطالعه ترینیداد و توباگو (۱۵) در مرحله اول توقف‌های مکرر و سوار و پیاده شدن‌های زیاد و بعد از آن، احساس محدودیت و کاهش آزادی، بیان گردیده است.

اگرچه در زمینه میزان آگاهی و نگرش نسبت به کمربند ایمنی، پژوهش‌های گسترده‌ای در کشور انجام گرفته ولی در مورد میزان استفاده از کمربند ایمنی و این‌که این استفاده، تحت تأثیر چه عواملی می‌تواند باشد، مطالعه چندانی صورت نگرفته و اطلاعات کافی در این زمینه در دست نیست. این مطالعه از محدود مطالعاتی است که به شناسایی و بررسی این عوامل در جمعیت جوان پرداخته است.

مطالعه ما چند کاستی داشت. از جمله این‌که همیشه در مطالعات پرسشنامه‌ای، احتمال ارائه اطلاعات نادرست توسط شرکت‌کنندگان وجود دارد. اما با توجه به این‌که محققین در این مطالعه خود را به

**REFERENCES**

1. World Health Organization. Injuries and violence: the facts. Geneva, Switzerland 2010-2011.
2. Puvanachandra P, Hoe C, Özkan T, Lajunen T. Burden of Road Traffic Injuries in Turkey. *Traffic Inj Prev*. 2012;64-75.
3. World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety*. Geneva, Switzerland 2009.
4. Soori H, Nasermodeli A, Ainy E, Hassani SA, Mehmandar MR. Association between mandatory seatbelt laws and road traffic injuries in Iran. *Southeast Asian Journal of Tropical Medicine and Public Health*. 2011;42(6):1540-5.
5. Hasselberg M, Laflamme L. *Road traffic injuries among young car drivers by country of origin and socioeconomic position*. *Int J Pub Health*. 2008;53(1): 40-5.
6. Koushki PA, Bustan MA, Kartam N. Impact of safety belt use on road accident injury and injury type in Kuwait. *Accid Anal and Prev*. 2003;35(2):237-42.
7. Williams AF, Wells JAK. *The role of enforcement programs in increasing seat belt use*. *J Saf Res*. 2004;35(2):175-80.
8. Shults RA, Beck LF. *Self-reported seatbelt use, United States, 2002–2010: Does prevalence vary by state and type of seatbelt law?* *J Saf Res*. 2012;43(5-6): 417-420.
9. Routley V, Ozanne-Smith J, Li D. *Pattern of seat belt wearing in Nanjing, China*. *Inj Prev*. 2007; 13(6): 388-93.
10. Puvanachandra P, Hoe C, El-Sayed H. *Road Traffic Injuries and Data Systems in Egypt: Addressing the Challenges*. *Traffic Injury Prevention*. 2012;13: 44-56.
11. Beck LF, Shults RA, Mack KA. *Associations between sociodemographics and safety belt use in states with and without primary enforcement laws*. *Am j pub health*. 2007;97(9): 16-19.
12. Sedaghat M, Vaghari GH, Banihashem S. *The Trend of Using Safety Seat Belt in Golestan Province from 2007 to 2010: an Epidemiologic Study*. *Journal Of Gorgan Bouyeh Faculty Of Nursing & Midwifery*. 2011;8(1): 59-66.
13. Borghebani R, Dehahgni L, Khanjani N. (2013). The rate of safety belt use and some of its related factors among Kerman, Iran car drivers. *Payesh*. 2013;12(2):159–65.
14. Bendak S. *Seat belt utilization in Saudi Arabia and its impact on road accident injuries*. *Accid anal and Prev*. 2005;37(2): 367-72.
15. Abiodun O, George L, Abayomi O. *Pattern of seat belt use by drivers in Trinidad and Tobago, West Indies*. *BMC Research Notes*. 2011;4(1): 1-6.
16. Shimamura M, Yamazaki M, Fujita G. *Method to evaluate the effect of safety belt use by rear seat passengers on the injury severity of front seat occupants*. *Accid anal and Prev*. 2005;37(1): 5-18.

## The rate of safety belt use and its associated factors in 15 to 44-years old of Kerman in 2012

Akbari M<sup>1</sup>, Nabipour AR<sup>2</sup>, Hesampour M<sup>3</sup>, Khanjani N<sup>3\*</sup>

### Abstract

**Background and Aim:** More than 50% of road fatalities occur in the 15 to 44-years old which are the young and active group of the society. One of the effective ways to reduce road accidents is using safety belts. In this study the rate of seat belt use and its associated factors have been estimated in the 15 to 44-years old of Kerman.

**Materials and Methods:** This study was a cross-sectional descriptive and analytical study performed in 2012 and on 506, 15 to 44 years old people visiting the pre-marriage consulting center in Kerman. Sampling was done by convenient sampling. Data was analyzed by SPSS 16 and by using logistic regression.

**Results:** The rate of seat belt use was estimated to be %54.4. People who owned private vehicles used safety belts more than non-owners ( $P < 0.001$ ). Participants claimed that their own safety and preventing injury was the most important reason (59.1%) for using safety belts and forgetting due to mind occupation (33%) were the most important reasons for not using safety belts.

**Conclusion:** Despite the high incidence of road accidents in Iran and despite years passed the first compulsory safety belt regulation, the rate of safety belt use among the society and especially the youth (which are a high percent of the population) is still lower than other countries. These results emphasize the importance of implementing initiatives in this regard.

**Keywords:** Safety Belt, Risk factors, Road Fatalities, Kerman

---

1 Department of Epidemiology and Biostatistics, Faculty of Public Health, Kerman University of Medical Sciences

2 Department of Health Education and Promotion, Faculty of Health and Nutrition, Shiraz University of Medical Sciences

3 Department of Epidemiology and Biostatistics, Faculty of Public Health, Kerman University of Medical Sciences

\* Corresponding Author: n\_khanjani@kmu.ac.ir