



<https://jas.ui.ac.ir/?lang=en>

**Journal of Applied Sociology**

E-ISSN: 2322-343X

Vol. 36, Issue 1, No.97, Spring 2025, pp 1-22

Received: 28.09.2024 Accepted: 02.12.2024

**Research Paper**

**Thematic Analysis of Factors Influencing Helmet Non-Use among Motorcyclists in Gorgan**

**Vajiheh Jalaieian Bakhshandeh\*** 

Assistant professor, Department of Social and Political Sciences, Faculty of Humanities and Social Sciences, Golestan University, Gorgan, Iran  
v.jalaieian@gu.ac.ir

**Seyyed Rasoul Davoodi**

Associate professor, Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, Golestan University, Gorgan, Iran  
sra.davoodi@gmail.com

**Introduction**

In today's world, urban expansion and evolving lifestyles have accelerated the pace of life, making efficiency increasingly important. With population growth and these changes, the use of motorcycles has surged, particularly in the northern provinces of the country, including Golestan Province. This rise can be attributed to the compact size of motorcycles and their affordability, lower fuel consumption, and ease of navigation through traffic. However, this growth in motorcycle usage has not always been matched by adequate social and cultural infrastructure, leading to issues reflected in traffic behavior. The popularity of motorcycles, especially among young people, underscores the critical importance of safety when riding. This study aimed to explore the social and cultural factors contributing to the reluctance to wear helmets. Understanding these aspects is essential for developing effective policies and interventions to enhance safety and compliance.

**Materials & Methods**

This research employed a qualitative approach utilizing thematic analysis. Data were collected through semi-structured interviews with 15 motorcyclists in Gorgan City. Data analysis was conducted using the Depoy and Gitlin method. The validity and reliability of the study were ensured through auditing techniques and analytical comparisons. Ethical considerations were meticulously addressed throughout the research process.

**Discussion of Results & Conclusion**

The findings revealed 6 key themes: mental norms, creation of restrictions, motorcycling habitus, lack of institutional trust, self-exceptionalism, and a sense of agency. These socio-cultural factors significantly influenced the decision not to wear helmets. The primary reason for not wearing helmets was the mental norms prevalent among motorcyclists, who often chose to ride without helmets to avoid being labeled, humiliated, or ridiculed. Additionally, the perceived limitations associated with helmet use—related to design, aesthetics, comfort, and safety—further contributed to this

behavior. Another factor was the motorcycling habitus, which, due to insufficient training, fostered a negative attitude towards helmet use. A lack of trust in legislative institutions, law enforcement, and enforcement mechanisms was also a significant barrier to helmet compliance. In a stable social system, laws are expected to be upheld and individuals generally adhere to them. However, the inconsistent application of laws and existing legal loopholes regarding motorcyclist violations had led to diminished respect for the law, allowing personal decisions to override legal mandates. This erosion of legitimacy further undermined the credibility of laws and legislators. Moreover, a sense of agency and empowerment in controlling their environment had driven some motorcyclists to forgo helmets as they sought to express their skills and individuality in this manner.

Based on these findings, developing a comprehensive program to increase helmet use in Gorgan and other areas with high motorcycle usage could be highly effective. This program informed by the results of this research and studies from various countries consisted of 8 key steps:

\* Corresponding author

Jalaieian Bakhshandeh, V., & Davoodi, R. (2025). Thematic analysis of factors influencing helmet non-use among motorcyclists in Gorgan. *Journal of Applied Sociology*, 36(1), 1-22. <https://doi.org/10.22108/jas.2024.142800.2560>



1. Public awareness and education
  2. Community engagement through awareness campaigns
  3. Improving accessibility and affordability of helmets, including the establishment of manufacturing facilities and development of safety standards
  4. Commercial marketing of helmets
  5. Promotion and endorsement of helmet use by influential public figures
  6. Incentive policies (both internal and external) from governmental and private sectors to encourage helmet use and adherence to safety standards
  7. Consistent and effective enforcement of helmet laws
  8. Ongoing research, monitoring, and evaluation of helmet use initiatives.
- Implementing this comprehensive program could

significantly enhance helmet adoption and improve safety among motorcyclists.

#### **Acknowledgment**

This article was derived from a research project titled "Investigating the Reasons for Non-Use of Helmets among Motorcyclists in Gorgan City and Providing Practical Solutions to Increase Their Use", which was commissioned and financially supported by Golestan Province Government. We extend our heartfelt gratitude to them and all participants, who contributed to this research.


**Keywords:** Qualitative Analysis, Thematic Analysis, Institutional Trust, Mental Norms, Helmet, Gorgan.



مقاله پژوهشی

## واکاوی دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی در میان موتورسواران شهر گرگان به روش تحلیل

### مضمون

وجیهه جلائیان بخشنده\* ، استادیار، گروه جامعه‌شناسی و ارتباطات، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه گلستان،

گرگان، ایران

v.jalaeian@gu.ac.ir

سیدرسول داودی، دانشیار، گروه مهندسی عمران، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه گلستان، گرگان، ایران

r.davoodi@gu.ac.ir

#### چکیده

محبوبیت موتورسیکلت به‌خصوص در میان جوانان، اهمیت ایمنی این وسیله نقلیه و پیامدهای ناشی از رعایت نکردن موارد مرتبط با ایمنی به‌ویژه استفاده از کلاه ایمنی را پررنگ کرده است. هدف از این پژوهش، شناسایی دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی توسط راکبان موتورسیکلت در شهر گرگان است. این مطالعه با رویکرد کیفی و در قالب روش تحلیل مضمون انجام شده است. جامعه آماری پژوهش، موتورسواران شهر گرگان هستند که با استفاده از روش‌های نمونه‌گیری هدفمند و نظری انتخاب شده‌اند. داده‌های پژوهش حاصل پانزده مصاحبه نیمه‌ساخت یافته است که تا رسیدن به اشباع نظری ادامه پیدا کرده است. یافته‌های پژوهش در قالب شش مضمون اصلی استخراج شده است؛ این شش مضمون عبارت‌اند از: هنجارهای ذهنی با دو مضمون فرعی برجسب‌زنی و تحقیر و تمسخر، محدودیت‌های ایجادشده توسط کلاه ایمنی در قالب سه مضمون فرعی محدودیت‌های ظاهری، فیزیکی و ایمنی، منش موتورسواری شامل دو مضمون فرعی آموزش ناکافی و عادت‌های رفتاری، فقدان اعتماد نهادی با سه مضمون فرعی اعتمادداشتن به قانونگذار، مجریان قانون و سازوکار اجرای قوانین، خوداستثناپنداری شامل دو مضمون فرعی تقلیل خطر و فقدان تجربه مستقیم خطر و احساس عاملیت همراه با دو مضمون فرعی خودابرازی و ابراز توانمندی.

واژه‌های کلیدی: تحلیل کیفی، تحلیل مضمون، اعتماد نهادی، هنجارهای ذهنی، کلاه ایمنی، گرگان

\* نویسنده مسئول:

جلائیان بخشنده، وجیهه و داودی، سید رسول. (۱۴۰۴). واکاوی دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی در میان موتورسواران شهر گرگان به روش تحلیل مضمون. جامعه‌شناسی کاربردی، ۳۶(۴)، ۱-۲۲. <https://doi.org/10.22108/jas.2024.142800.2560>



## مقدمه و بیان مسئله

امروزه با گسترش شهرها، تغییر سبک و الگوهای زندگی و دگرگونی‌های حاصل از آن، زندگی شتاب بیشتری گرفته و در موارد متعددی سرعت انجام امور اهمیت بسیاری پیدا کرده است. هم‌راستا با تحولات ذکر شده و افزایش جمعیت و رشد روزافزون جمعیت جوان استفاده از موتورسیکلت نیز به دلیل کم‌حجم‌بودن، مناسب‌تر بودن قیمت در مقایسه با خودرو، مصرف سوخت کمتر، امکان عبور سریع‌تر از مسیرهای پرتردد، گذرگاه‌های باریک یا مسیرهای ممنوع برای عبور خودرو، هزینه تعمیر و نگهداری کمتر و پارک سریع‌تر رشد بسیاری داشته است و نقش بیشتری در سفرهای درون‌شهری و روستایی به‌ویژه در استان‌های شمال کشور و استان گلستان دارد.

اما این تغییرات الزاماً همراه با بسترسازی‌های مناسب اجتماعی و فرهنگی صورت نگرفته و مسائل و معضلاتی را ایجاد نموده است؛ زیرا افکار، عقاید، شیوه‌های زندگی و الگوهای رفتاری همگام با تحولات و ابداعات صورت‌گرفته ناشی از رشد فناوری‌ها و پیشرفت‌های تکنولوژیک تغییر نیافته است. یکی از جلوه‌های این امر را می‌توان در رفتارهای ترافیکی و فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه اعم از شخصی و عمومی مشاهده کرد.

محبوبیت موتورسیکلت به‌خصوص در میان جوانان، اهمیت ایمنی این وسیله نقلیه و پیامدهای ناشی از رعایت‌نکردن موارد مرتبط با ایمنی را پررنگ کرده است و به دلیل ضعف بسترهای قانونی، اجتماعی و فرهنگی متناسب با آن، موتورسیکلت به وسیله نقلیه‌ای خطرآفرین تبدیل شده است که درصد زیادی از تصادفات را به خود اختصاص داده است و علاوه بر آمار زیاد فوت و نقص عضو، اثرات اجتماعی و روانی بسیاری داشته و هزینه‌های اقتصادی بسیاری را نیز بر خانواده و جامعه تحمیل کرده است. چنانچه در میان ۲۰ کشوری که بیشترین تعداد موتورسیکلت را در هر هزار نفر دارند، ایران رتبه سیزدهم را به لحاظ بیشترین میزان مرگ‌ومیر از آن خود ثبت کرده است (Nguyen, 2013).

یکی از موارد نقض ایمنی توسط موتورسواران، استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی است. براساس آمارهای سازمان بهداشت جهانی نزدیک به یک‌چهارم قربانیان حوادث ترافیکی دچار ضربه مغزی شده‌اند که در این میان درصد عمده‌ای به موتورسوارانی اختصاص دارد که از کلاه ایمنی استفاده نکرده‌اند. چنانچه آمارها نشان می‌دهد که راکبان موتورسیکلت تقریباً ۲۸ برابر سرنشینان اتومبیل جان خود را از دست می‌دهند. گزارش‌ها نشان می‌دهد که بیشترین جان‌باختگان در تصادفات، عابری پیاده و موتورسیکلت‌سواران هستند و در برخی از استان‌ها تصادفات موتورسیکلت‌سواران و عابری پیاده حدود ۸۰ درصد از تصادفات را به خود اختصاص می‌دهد. سازمان پزشکی قانونی کشور آمار تلفات موتورسیکلت‌سواران در سال ۹۷ را ۲۱/۸ درصد از کل تلفات حوادث رانندگی عنوان کرد. مطابق آمارهای سال گذشته سهم تلفات موتورسواران در مقایسه با کل تلفات حوادث رانندگی در استان گلستان رقمی درخور توجه است و ۴۲/۶ درصد از کل تلفات را به خود اختصاص داده است؛ اما باین وجود شاهد این هستیم که درصد زیادی از موتورسواران با وجود خطرات بسیاری که به‌واسطه استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی آنها را تهدید می‌کند، از آن استفاده نمی‌کنند. چنانچه میزان استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران حدود ۳۰ درصد و سرنشینان ۱۰ درصد گزارش شده است که بیانگر کاربرد کم آن است (کوچکی‌نژاد و همکاران، ۱۴۰۱: ۹).

تصادفات با موتورسیکلت به‌ویژه به دلیل آسیب‌دیدگی در سر، علت اصلی مرگ‌ومیر حوادث جاده‌ای استان گلستان است و استفاده از کلاه ایمنی نقش مؤثری در محافظت در برابر آسیب‌های سر و صورت دارد (میرحسینی و همکاران، ۱۳۹۷) از طرفی استفاده از کلاه ایمنی احتمال مرگ‌ومیر را تا ۳۹ درصد و احتمال ضربه شدید به سر را تا ۷۲ درصد کاهش می‌دهد (World Health Organization, 2018). در سال ۲۰۱۵ حدود ۹ درصد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای در اروپا، ۲۰ درصد در آمریکا و ۳۴ درصد در کشورهای غربی اقیانوس آرام و جنوب شرقی آسیا است و در ایران بیش از ۲۵ درصد مرگ‌ومیر ناشی از

به دست آمده توسط محققین پیشین و از سوی دیگر متد و روش های نظری مطرح و متداول در انجام پژوهش های مرتبط (با محوریت دستیابی به اهداف پیشتر تعریف شده) شناسایی شوند. با توجه به آنکه بررسی پژوهش های متعدد نشان داد که شاخصه های توسعه انسانی و فرهنگی نقش پررنگی در موضوع بهره گیری از کلاه ایمنی در میان راکبین موتورسیکلت در کشورهای مختلف داشته است، در بررسی های این قسمت عمده تمرکز بر مطالعات داخلی قرار گرفت. مجموع مطالعات مختلف بررسی شده در سه دسته زیر تقسیم بندی شده اند:

- عوامل مؤثر بر استفاده از کلاه ایمنی؛

- نقش کلاه ایمنی در کاهش آسیب دیدگی؛

- طراحی و ساختار کلاه ایمنی.

در خصوص عوامل مؤثر بر استفاده از کلاه ایمنی می توان به پژوهش های شهباززاده و همکاران (۱۳۹۸)، شهیدی و همکاران (۱۳۹۸)، میرحسینی و همکاران (۱۳۹۷)، یزدان پناه و همکاران (۱۳۹۶)، اسماعیلی و همکاران (۱۳۹۴)، مرزبان راد و همکاران (۱۳۹۴)، سیدابریشمی و همکاران (۱۳۹۳) مختاری و همکاران (۱۳۹۳)، کولانتایان<sup>۱</sup> و همکاران (2020)، وادهوانیا<sup>۲</sup> و همکاران (2017)، عدنان و گزدر<sup>۳</sup> (2019)، مقصودی<sup>۴</sup> و همکاران (2018)، حقوردی و همکاران (2015)، اولاکولهین<sup>۵</sup> و همکاران (2015)، سیویروج<sup>۶</sup> و همکاران (2012) و زمانی و همکاران (2011) اشاره کرد. یافته های این پژوهش ها نشان می دهد که تغییر و بهبود فرایندهای رفتاری (آموزش، باورهای ذهنی و ویژگی های رفتاری)، زمینه ای (ساختار، سیستم های هوشمند، فرایندها، روش ها و قوانین و مقررات) و ساختاری (شرایط محیطی، عوامل ناراحتی و اقتصادی) و تجربه آسیب به سر در استفاده از کلاه ایمنی تأثیر دارند. از عوامل بازدارنده نیز می توان به آب و هوا و شرایط

موتورسواران بوده است. تصادفات در سال های اخیر به سرنشینان موتورسیکلت مربوط می شود که یک سوم از این افراد در گروه سنی ۱۸ تا ۲۴ سال هستند (Papadakaki et al., 2013).

توجه به سویه های اجتماعی و فرهنگی این مسئله که چرا با وجود خطر ساز بودن استفاده نکردن از کلاه ایمنی، کماکان بخش بزرگی از جمعیت موتورسوار از کلاه ایمنی استفاده نمی کنند، می تواند نقش بسیار مهمی در موفقیت و کارآمدی تصمیمات و سیاست گذاری های مرتبط با آن داشته باشد. به نظر می رسد آنچه در بیشتر موارد غالب است، اتخاذ رویکردی دستوری و مبتنی بر نگاهی از بالا به پایین است که منجر به مقاومت از سوی موتورسواران شده و پیامد آن حوادث تلخ منجر به فوت یا آسیب های جدی فیزیکی است. درک دلایل بازدارنده استفاده از کلاه ایمنی موجب می شود تا راهکارهای عملیاتی ارائه شود که برخاسته از نگاه مسئله مدار و در جهت فهم درست مسئله و حل آن است که به دور از سیاست گذاری ها و برنامه های تدوین شده مرسوم، به بهبود و تقویت زمینه های اجتماعی و فرهنگی بستر ساز برای استفاده از کلاه ایمنی کمک می کند. با اتخاذ سیاست های مناسب برای رفع این موانع می توان بسیاری از هزینه های مالی، عاطفی و روحی روانی کنشگران درگیر با این مسئله را اعم از نهادهای انتظامی، کادر درمان، راکبان موتورسیکلت و خانواده های آنها کاهش داد.

بنابراین، این پژوهش بر آن شد تا به شناخت پدیده و مسئله پژوهش از منظر درک و تفسیر خود موتورسواران بپردازد، تا با فهم عمیق دنیای ذهنی آنها و تفسیری که از چرایی ضرورت کلاه ایمنی و موانع استفاده از آن دارند، دلایل اجتماعی و فرهنگی را شناسایی کند که زمینه ساز استفاده نکردن از کلاه ایمنی است و بر مبنای آن، راهکارهای اجرایی برای سیاست گذاری مناسب تدوین شود.

### مبانی تجربی پژوهش

با مرور تحقیقات مختلف انجام شده در موضوع استفاده از کلاه ایمنی، تلاش شد از یک سو یافته ها و نظریات

<sup>1</sup> Kulanthayan

<sup>2</sup> Wadhvaniya

<sup>3</sup> Adnan and Gazder

<sup>4</sup> Maghsoudi

<sup>5</sup> Olakulehin

<sup>6</sup> Siviroj

که شرایط زندگی خود را فعالانه کنترل می‌کنند یا اینکه بیشتر کارهایشان نتیجه نیروهای اجتماعی کلی تری است که بیرون از اختیار آنها است. طیفی از جامعه‌شناسان مانند ویر یا نظریه پردازان کنش متقابل نمادین بر مؤلفه‌های فعال و خلاق رفتار انسان تأکید دارند؛ اما در مقابل رهیافت‌های دیگری مثل رهیافت دورکیم بر ماهیت جبری عوامل اجتماعی مؤثر بر کنش‌ها تأکید می‌کنند (گیدنز، ۱۳۸۶: ۹۶۰).

ساختار یکی از مفاهیم کلیدی جامعه‌شناسی است. از این مفهوم معمولاً برای اشاره به الگوهای تکرارشونده رفتار اجتماعی استفاده می‌شود. از آنجاکه این رفتارها فراگیر، مستمر و قاعده‌مند هستند، بر انسان‌ها تأثیر می‌گذارند و آنها را مقید و محدود می‌کنند. انسان‌ها معمولاً رفتارشان را با نشانه‌هایی هماهنگ می‌کنند که از سوی ساختار اجتماعی بر آنها وارد می‌شود (جلایی‌پور و محمدی، ۱۳۷۸: ۴۷۷). به اعتقاد گیدنز<sup>۴</sup> ساخت اجتماعی بیانگر این واقعیت است که زمینه‌های اجتماعی زندگی ما فقط از نظم و ترتیب تصادفی رویدادها و کنش‌ها تشکیل نمی‌شود؛ بلکه این زمینه‌ها به شیوه‌های متمایز ساخت یافته یا الگومند<sup>۵</sup> هستند. در شیوه‌های رفتار ما و در روابطی که با یکدیگر داریم، روال‌های تکراری و منظمی وجود دارد (گیدنز، ۱۳۸۶: ۸). پارسونز ساخت اجتماعی را نظامی از روابط انگاره‌دار کنشگران از لحاظ توانایی‌شان برای بازی کردن نقش‌هایی معرفی می‌کند که باید آنها را در برابر یکدیگر اجرا کنند (پارسونز، ۱۹۶۴ به نقل از تامپسون، ۱۳۹۲: ۱۰۸).

کنش نیز مفهوم کلیدی دیگر در جامعه‌شناسی است. به اعتقاد ویر کنش کلیه رفتارهای انسان را به هنگام و تا زمانی در بر می‌گیرد که کنشگر فردی معنایی ذهنی به آن نسبت می‌دهد. کنش بدین مفهوم ممکن است کاملاً درونی یا ذهنی باشد؛ ممکن است دخالت مثبت در وضعیتی را در برگیرد یا پرهیز آگاهانه از چنین دخالتی یا تسلیم منفعلانه در آن را شامل شود. کنش در صورتی اجتماعی است که کنشگر

جوی، طراحی و ساخت کلاه ایمنی، احساس خستگی و کلافگی از استفاده از کلاه ایمنی، امکان‌نداشتن پاسخگویی به موبایل و کشیدن سیگار، تمسخر دوستان، فشار گروه همسالان و برچسب‌زدن منفی و تقدیرگرایی اشاره کرد.

دسته‌ای دیگر از پژوهش‌ها به نقش کلاه ایمنی در کاهش آسیب‌دیدگی پرداختند و یافته‌های آنها نشان می‌دهد که استفاده از کلاه ایمنی تا حدود ۵۰ درصد خطر مرگ را کاهش می‌دهد و به میزان زیادی از آسیب به سر و صورت جلوگیری می‌کند (کوهی و سوری، ۱۳۹۷)، حنیف و همکاران، (۱۳۹۴) و سوتو<sup>۱</sup> و همکاران (2020).

طراحی و ساختار کلاه ایمنی نیز به‌عنوان یکی از عوامل مؤثر در استفاده از کلاه ایمنی در پژوهش‌های قاسم‌زاده و هاشمیان (۱۴۰۰)، ارمگان و همکاران (۱۳۸۹) و ربیعی و همکاران (۱۳۸۹). بررسی شد. این پژوهش‌ها با استفاده از مدل‌سازی به طراحی بهینه کلاه ایمنی پرداخته‌اند که شامل جنس کلاه ایمنی، ضخامت، وزن و تبادل حرارتی است، به طوری که با طراحی بهینه در شرایط جوی متنوع استفاده شود.

چنانچه بررسی مطالعات پیشین به‌ویژه پژوهش‌های داخلی نشان می‌دهد، این تحقیقات عمدتاً به شیوه پیمایشی و با استفاده از تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده انجام شده است و راهکار استفاده از کلاه ایمنی را بهبود فرایندهای رفتاری می‌داند؛ اما به زمینه‌ها و دلایل اجتماعی و فرهنگی بازدارنده استفاده از کلاه ایمنی از منظر راکبان موتورسیکلت توجه نشده است.

### رویکردهای نظری پژوهش

در تبیین پدیده‌ها و مسائل اجتماعی رویکردهای گوناگونی به کار گرفته می‌شوند که بعضاً محل اختلاف نظر جامعه‌شناسان هستند. یکی از دوراهی‌های مهم در جامعه‌شناسی دوراهی کنش<sup>۲</sup> و ساختار اجتماعی<sup>۳</sup> است. این دوراهی درباره این موضوع است که انسان‌ها تا چه حد کنشگران خلاق هستند

<sup>1</sup> Souto

<sup>2</sup> Action

<sup>3</sup> Social Structure

<sup>4</sup> Giddens

<sup>5</sup> Patterned

به عنوان یک مارکسیست ساختارگرا با اینکه برای فرایند اجتماعی کردن اهمیت قائل بود، تأکید می کرد که اهمیت اصلی در ساختارها است و نه در کنشگران و فرایند اجتماعی کردن آنها (ریترز، ۱۳۸۲: ۲۳۲). به عبارتی، ساختارهای زیربنایی کنش های ما را تعیین می کنند، از طریق آنها عمل می کنند و کنش های ما این ساختارها را بازتولید و حفظ می نمایند (کرایب، ۱۳۸۶: ۱۹۰). دورکیم به عنوان یک کارکردگرای ساختاری، بر ماهیت جبری عوامل اجتماعی مؤثر بر کنش های ما تأکید می کرد (گیدنز، ۱۳۸۶: ۹۶۰). مرتن جامعه را نظامی دارای اجزای مختلف می دید و برای ساختارهای اجتماعی و فرهنگ نقش اساسی قائل بود. از نظر او، انسان ها به الگوهای نقش نه تنها برای تقلید بلکه به عنوان مرجع ارزش های ارزیابی کنش خود، توجه می کنند (ریترز، ۱۳۸۲: ۱۴۹).

گروه دوم نظریات کنشگرا که بر اهمیت عوامل فردی و نقش کنشگر تأکید می کنند. از نظر این گروه، منشأ کنش اجتماعی کنشگرانی اند که کنش هایشان را از طریق فرایند تفسیر، همسو و هماهنگ می کنند و کنش گروهی چیزی نیست، جز کنش دسته جمعی همین افراد. از نظر وبر ساختارها مستقل از افراد یا بیرون از افراد وجود ندارند، بلکه ساختارهای جامعه توسط فعل و انفعال پیچیده کنش ها شکل می گیرند و این وظیفه جامعه شناسی است که معناهای نهفته در پس این کنش ها را بفهمد (گیدنز، ۱۳۸۶: ۲۱). به باور وی ما تنها در صورتی می توانیم به فهم کنش انسانی برسیم که به درون معانی ذهنی کنشگران از رفتار خودشان و رفتار دیگران راه پیدا کنیم (کوزر، ۱۳۸۳: ۳۰۳). هومنز دیگر نظریه پرداز کنشگرا معتقد است که رفتار اجتماعی به مثابه مبادله کنش، ملموس یا ناملموس و کمابیش دارای مزیت یا هزینه، دست کم میان دو شخص ملاحظه می شود (لالمان، ۱۳۹۴: ۲۹۲). او تأکید می کند که مدل های انتخاب عقلانی همیشه بر مفهوم کنشگران هدفدار و نیت مند تأکید دارند. این کنشگران دارای ترجیحات ارزشی یا انتفاعی هستند و به دنبال تأمین منفعت

فردی، برحسب معنای ذهنی که به آن نسبت می دهد، رفتار دیگران را در آن در نظر گیرد و به آن جهت دهد (وبر، ۱۹۴۷ به نقل از تامپسون، ۱۳۹۲: ۱۷۸). پارسونز کنش را دربرگیرنده فرایندهایی می داند که انسان ها با آنها نیت های معنی دار خود را شکل می دهند و آنها را کم و بیش با موفقیت در موقعیت های عینی تحقق می بخشند. نیت ها و تحقق آنها در مجموع، کنش فردی یا جمعی را شکل می دهند تا فرد در مسیری آگاهانه روابط خود را برحسب وضعیت یا محیط تعدیل کند (پارسونز، ۱۹۶۶ نقل از تامپسون، ۱۳۹۲: ۱۷۹). همچنین از مفهوم عاملیت<sup>۱</sup> برای بیان میزان اراده آزاد افراد در کنش های اجتماعی شان استفاده می شود. میزان عاملیت و اراده انسان ها به میزان فشارهایی بستگی دارد که ساختارها به آنها وارد می کنند (جلایی پور و محمدی، ۱۳۸۷: ۴۷۷).

نظریه های جامعه شناختی درباره عوامل مؤثر بر کنش اجتماعی را می توان براساس دیدگاه نظریه ها و مکاتب گوناگون جامعه شناسی درباره نسبت بین فرد و جامعه به صورت زیر تقسیم بندی کرد:

گروه اول نظریات ساختارگرا که در حوزه کارکردگرایی و کارکردگرایی ساختاری و مارکسیسم ساختارگرا قرار می گیرند و عوامل ساختاری و کلان را در کنش اجتماعی افراد تعیین کننده می دانند. ساختارگرایی به منزله نظریه ای درباره ساختارهای اجتماعی است که مستقل از معرفت ما و به تعبیری کنش های ما وجود دارد (کرایب، ۱۳۸۶: ۱۶۶). از نظر تفکر ساختارگرا انسان ها تنها سازواره های منظمی اند که به نیروهای مؤثر بر حیاتشان پاسخ می دهند. عموماً اعتقاد بر این است که این نیروها در ساختار جامعه جای دارند و استفاده از مفاهیمی مانند «نظام اجتماعی»، «ساختار اجتماعی»، «فرهنگ»، «شان و منزلت»، «نقش اجتماعی»، «آداب و رسوم»، «نهاد»، «موقعیت اجتماعی»، «هنجار اجتماعی» و ارزش ها نشانگر همین اعتقاد است (جلایی پور و محمدی، ۱۳۸۷: ۱۸۲). پولانزاس<sup>۲</sup>

<sup>1</sup> Agency

<sup>2</sup> Poulantzas

اجتماعی زمینه رفتار و کنش فردی را تعیین می‌کند، ولی در مرحله بعد، رفتار و کنش هدفدار و جهت‌مند کنشگران اجتماعی، جهت و شکل نظام اجتماعی را به صورتی به نسبت جدید مشخص می‌کند. اینکه افراد آن کنش‌هایی را انتخاب می‌کنند که با در نظر گرفتن سود و زیان آنها، فایده یا سودمندی‌شان را به حداکثر می‌رساند و چگونه انتخاب‌های آنها تا حد زیادی از هنجارهای اجتماعی، فشارهای گروه همگان و عوامل گروهی دیگر تأثیر می‌پذیرند (کلمن، ۱۳۹۰: ۸).

آنچه در پژوهش حاضر اهمیت دارد، مدنظر قرار دادن عوامل ساختاری و فردی در استفاده نکردن از کلاه ایمنی است؛ زیرا در تحلیل اجتماعی ما نیازمند آن هستیم که کنش را در ارتباط با ساختار ببینیم، تا دریابیم در چه بستری و به چه دلایلی افراد دست به کنش می‌زنند. درخصوص واکاوی دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی، فهم عوامل ساختاری که در انسان‌ها، نهادها و ارتباطات میان آنها نفوذ کرده است، اهمیت زیادی دارد تا تأثیر متقابل و پویای بین عوامل ساختاری و فردی نشان داده شود.

با توسل به این دو سطح مشخص می‌شود که چطور کنش افراد با جنبه‌های ساختاری جامعه ارتباط پیدا می‌کند. در اینجا فرض بر آگاهی راکبان موتورسیکلت از بستر و زمینه و دلایل کنششان است، هرچند اگر این درک مستقیماً قابل توضیح نباشد؛ اما روال‌هایی تکراری است که بخش عمده‌ای از زندگی روزمره آنها را شکل می‌دهد.

### روش پژوهش

باتوجه به اینکه هدف پژوهش فهم دلایل راکبان موتورسیکلت برای استفاده نکردن از کلاه ایمنی است، این پژوهش با رویکرد کیفی و روش تحلیل مضمون یا تماتیک انجام شده است که متعارف‌ترین و پرکاربردترین روش‌های تحلیل داده‌های کیفی است که در آن محقق از طریق طبقه‌بندی داده‌ها و الگویابی درون‌داده‌ای و برون‌داده‌ای به یک سنخ‌شناسی تحلیلی دست پیدا

شخصی خود هستند (آزاد ارمکی، ۱۳۸۶: ۲۹۸). از دید نظریه پردازان مکتب کنش متقابل نمادین، مؤلفه‌های ساختاری مانند فرهنگ، نظام‌های اجتماعی، قشربندی اجتماعی و نقش‌های اجتماعی با ایجاد شرایط خاصی، کنش کنشگران را مشروط می‌سازند؛ اما به هیچ وجه تعیین‌کننده آن کنش نیستند. در واقع کنشگران کنش‌هایشان را در مواجهه با موقعیت‌ها انجام می‌دهند، نه در مواجهه با فرهنگ و ساختار اجتماعی. چنانچه بلومر معتقد است که انسان‌ها نه در چارچوب ساختارهایی مانند جامعه، بلکه در موقعیت‌ها عمل می‌کنند (ریترز، ۱۳۸۲: ۳۰۱-۳۰۲). از نظر مید نیز، شکل‌گیری کنش بشری در فرایند تعریف و تفسیر چیزها، همواره در متنی اجتماعی اتفاق می‌افتد. در واقع کنش گروهی عبارت است از کنش‌های افرادی که با یکدیگر همسو و سازگار شده‌اند. هر فردی از طریق درک آنچه دیگران انجام می‌دهند یا قصد دارند انجام دهند، یعنی از طریق درک معنای کنش‌های آنان، کنش‌های خود را با کنش‌های دیگران هماهنگ می‌کند (جلایی پور و محمدی، ۱۳۸۷: ۱۸۱).

گروه سوم نظریات تلفیقی‌اند که عوامل ساختاری و فردی را هم‌زمان در کنش اجتماعی فرد مؤثر می‌دانند؛ از جمله نظریه ساخت‌یابی گیدنز، نظریه منش و میدان بوردیو<sup>۱</sup>، کنش ارتباطی هابرماس<sup>۲</sup> و پیوند میان عاملیت و فرهنگ آرچر<sup>۳</sup>. تمامی این نظریه‌پردازان تا حدودی با دیدگاهی مشابه به رابطه دیالکتیکی میان ساختار و عاملیت می‌پردازند. آنها معتقدند اگر چه عاملان اجتماعی محصول ساختارها هستند، درعین حال به پردازش مدام ساختارها مشغول‌اند و حتی این توانایی را دارند که در شرایطی ساختار را به‌طور ریشه‌ای تغییر دهند. (ریترز، ۱۳۸۲). چنانچه به‌زعم گیدنز نمی‌توان بین کنش و ساختار ارجحیتی قرار داد و این دو لازم و ملزوم یکدیگر هستند و به تعبیر او دو روی یک سکه‌اند (گیدنز، ۱۳۸۴ و ۱۳۹۶). کلمن نیز در رویکرد تلفیقی خود نشان می‌دهد نظام

<sup>1</sup> Bourdieu

<sup>2</sup> Habermas

<sup>3</sup> Archer



دیگری به ادبیات صورت گرفت تا مفاهیم نزدیک به موارد مطرح شده در مصاحبه‌ها در ادبیات پژوهش جست‌وجو شود؛ در نهایت در این فرایند، حدود ۲۰۰ کد شناسایی شد که برخی از کدها چندین بار تکرار شده بودند. پس از کدگذاری اولیه، در مرحله بعد که به تحلیل در سطح کلان‌تر تمرکز دارد، کدها در قالب مفاهیم ترکیب و تلفیق شدند و در نهایت مفاهیم شناسایی شده با توجه به اشتراک مفهومی در قالب مضمون‌های فرعی و اصلی دسته‌بندی شدند. این فرایند تا زمانی ادامه پیدا کرد که همه مفاهیم به مضمون‌های مرتبط تخصیص پیدا کنند. مضامین اصلی و فرعی چندین بار پالایش شد تا مضامین به اندازه کافی مجزا، کلان و غیر تکراری باشد؛ در نهایت نتایج در قالب شش مقوله اصلی و زیرمقولات آن در بخش یافته‌ها ارائه می‌شود.

برای دستیابی به اعتبار از تکنیک‌های مختلفی استفاده شد؛ از جمله اینکه محققان در فرایند تحقیق تلاش کردند تا حد امکان مشارکت طولانی و مشاهده مداومی در میدان تحقیق داشته باشند و با بررسی دقیق و جزئی، مقایسه‌های تحلیلی با مراجعه مستمر به داده‌های خام و درگیری مداوم با اطلاعات، داده‌ها را اعتباربخشی کنند. همچنین با استفاده از تکنیک ممیزی، دو پژوهشگر در حوزه روش‌های کیفی، کدگذاری و مقوله‌بندی و فرایند و یافته‌های تحقیق را ارزیابی و تفسیرهای منتج از داده‌ها را بررسی کردند تا اطمینان حاصل شود تفسیرها و نتیجه‌گیری‌ها توسط داده‌ها حمایت و تأیید می‌شود.

به منظور تعهد و مسئولیت اخلاقی پژوهشگر در قبال مشارکت‌کنندگان پژوهش، در ابتدای هر مصاحبه کوشش شد به‌طور کامل مشارکت‌کنندگان در جریان فرایند و هدف پژوهش قرار گیرند. همچنین چنانچه مشارکت‌کننده‌ای تمایل قلبی لازم برای مصاحبه ابراز نمی‌کرد، از ادامه مصاحبه با او صرف‌نظر و فردی مناسب برای این منظور جایگزین می‌شد. به مشارکت‌کنندگان اطمینان داده شد که آنچه از سوی آنان در باب موضوع بیان شده است، به‌طور کامل در کار درج خواهد

می‌کند. به‌عبارت‌دیگر محقق داده‌ها را کدگذاری می‌کند تا دریابد داده‌ها چه می‌گویند. در واقع این نوع تحلیل به دنبال الگویابی در داده‌هاست (محمدپور، ۱۳۹۲: ۶۷).

تحلیل تماتیک رویکردهای متعددی دارد که در این پژوهش، تحلیل داده‌ها با رویکرد دپوی و گیتلین<sup>۱</sup> انجام شده است که شامل چهار مرحله درگیری در تفکر قیاسی - استقرایی به‌طور هم‌زمان، ساخت و تدوین مقوله‌ها از طریق کدگذاری، گروه‌بندی مقوله‌ها در سطوح بالاتر انتزاع براساس مقایسه معنایی و کشف معانی و تفسیر و گزارش است (محمدپور، ۱۳۹۲: ۶۸).

میدان پژوهش حاضر، شهر گرگان و جامعه مورد مطالعه موتورسوارانی هستند که از موتور به‌عنوان وسیله اصلی حمل‌ونقل استفاده می‌کنند. برای انتخاب نمونه، از شیوه نمونه‌گیری هدفمند و نظری با حداکثر تنوع استفاده شده است و انتخاب موتورسواران در مناطق مختلف شهر و در زمان‌های متفاوت صورت گرفته است. گردآوری داده‌ها در پژوهش حاضر با استفاده از مصاحبه نیمه‌ساختاریافته صورت گرفته است که پس از انجام ۱۵ مصاحبه، داده‌ها و کدها به حد اشباع نظری رسیده و فرایند انجام مصاحبه‌ها به اتمام رسید. برای تحلیل داده‌ها پس از پیاده‌سازی مصاحبه‌ها در قالب فایل ورد و تولید داده متنی، با توجه به سؤالات پژوهش، داده‌ها بررسی و طبقه‌بندی شدند، تا مفاهیم مکنون در داده‌ها پیدا شوند و سپس با استفاده از رهیافت مبتنی بر مقایسه ثابت، تلاش شد تا مفاهیم اشباع شود. در این مرحله از پژوهش بازنمایی مفاهیم انجام شد و این کار تا زمانی که دیگر مفاهیم جدیدی کشف نشد، ادامه پیدا کرد. فرایند شناسایی کدها به‌صورت رفت و برگشتی انجام شد؛ به این معنی که ابتدا با بررسی ادبیات تجربی و نظری پژوهش، مفاهیم مرتبط با دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی شناسایی شد و سپس با انجام مصاحبه‌ها و طرح مفاهیم جدید و جزئی، بازگشت

<sup>1</sup> Depoy & Gitlin

### یافته‌های توصیفی

در این پژوهش با پانزده نفر از موتورسواران ساکن گرگان درخصوص دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی مصاحبه شد تا فهم عمیقی از دلایل، شرایط و مکانیسم‌های تصمیم‌گیری آنها درخصوص استفاده نکردن از کلاه ایمنی حاصل شود. جدول زیر مشخصات مشارکت‌کنندگان در پژوهش را نشان می‌دهد.

شد؛ بدین منظور ضروری بود تا مصاحبه‌ها ضبط گردد. در راستای رعایت اصل شفافیت تحقیق و رعایت اخلاق پژوهش این امر با مشارکت‌کنندگان در میان گذاشته شد و به آنان اطمینان داده شد که در پایان پژوهش فایل مصاحبه‌ها به‌طور کامل حذف می‌شود و در جایی انتشار داده نمی‌شود. در پایان برای احترام به حریم شخصی مشارکت‌کنندگان اسامی افراد در مصاحبه‌ها به‌صورت مستعار آورده شده است.

جدول ۱- مشخصات مشارکت‌کنندگان در پژوهش

Table 1- Characteristics of research participants

ردیف	نام <sup>۱</sup>	سن	وضعیت تأهل	وضعیت اشتغال	تحصیلات
۱	کریم	۲۸	مجرد	پرسنل بیمارستان	کارشناسی
۲	همایون	۳۱	متاهل	تعمیر لوازم خانگی	دیپلم ناقص
۳	مجید	۲۷	مجرد	حسابدار	کارشناسی
۴	سعید	۵۰	متاهل	شغل آزاد	سیکل
۵	محمد	۲۹	متاهل	کارمند	دیپلم
۶	اکبر	۵۸	متاهل	بازنشسته	کارشناسی ارشد
۷	کاوه	۴۵	متاهل	مغازه‌دار	دیپلم
۸	وحید	۲۸	مجرد	کار آزاد آپاراتی	دیپلم
۹	علی	۲۵	مجرد	کارمند	دیپلم
۱۰	اسماعیل	۲۶	مجرد	زن‌بورداری	فوق دیپلم
۱۱	یزدان	۳۰	متاهل	آزاد	کارشناسی
۱۲	رضا	۳۴	متاهل	اسنپ‌باکس و تئاتر	دیپلم
۱۳	عماد	۳۵	متاهل	مکانیک موتور	دیپلم
۱۴	محسن	۴۰	متاهل	پیک موتوری	سیکل ناقص
۱۵	کاوه	۳۵	متاهل	پمپ‌چی	پنجم ابتدایی

<sup>۱</sup> برای رعایت اصول اخلاقی پژوهش و حفظ حقوق مصاحبه‌شوندگان کلیه اسامی به‌صورت مستعار است.

اعضای گروه پذیرفته شده است. در واقع این از قدرت آن گروه نشئت می‌گیرد و هر چقدر فرد برای آن گروه اعتبار بیشتری قائل باشد، تأثیر قضاوت و برچسب‌های آنها بیشتر خواهد بود؛ از جمله مواردی که مشارکت‌کنندگان پژوهش در خصوص دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی بیان کردند، برچسب‌هایی است که از سوی دوستان و سایر موتورسواران به آنها اطلاق می‌شود؛ از جمله بچه سوسول، جون دوست،

قانونمند و ...؛ چنانچه اسماعیل در این مورد بیان می‌کند:

«شاید من احساس خجالت بکنم. رفیق‌ام می‌گن اینو ببین، نگاش کن. چه می‌دونم طرز فکرهای مختلفی دارن. می‌گن، اینو نگاه کن. چقدر جونشو دوست داره. اینو نگاه کن. چقدر می‌ترسه. چه می‌دونم موتورسوار باشی و کلاه بذاری. هیشکی دیگه نظر مثبتی به کلاه نداره. شنیدم و دیدم که گفتن اونو نگاه کن. کلاه گذاشته و این حرفا و هر دقیقه بیشتر مسخره و تمسخر می‌کنن».

### تمسخر و تحقیر

از جمله مکانیسم‌های دیگری که اطرافیان فردی که از کلاه ایمنی استفاده می‌کند به کار می‌برند، تحقیر و تمسخر است که باعث می‌شود رغبتی به استفاده از کلاه ایمنی نداشته باشند. آنها با متلک‌پرانی و ایرادگیری از مهارت موتورسوار به او احساس بدی می‌دهند و موجب شکل‌گیری احساس خجالت در فرد هنگام استفاده از کلاه ایمنی می‌شوند. یزدان از تجربه خود این‌گونه یاد می‌کند:

«شما فکر کن بین ۱۰ موتور همه دوترک سوار می‌شن که می‌شن ۲۰ نفر. اینا مثلاً می‌خوان برن په جنگلی یا دریایی و جمعشون خودمونیه و په نفر اگر مثلاً قانون‌مداری در بیاره، په چیزهایی بهش گفته می‌شه. همین متلک‌هایی که بین دوست و رفقا که کلاه می‌زارن، گفته می‌شه. تو سن جوانی انگار که مثلاً هیچ توجیهی برای این کار نمی‌بینم».

همان‌طور که جدول بالا نشان می‌دهد از میان مشارکت‌کنندگان، ۶۰ درصد متأهل و ۴۰ درصد مجرد بودند. میانگین سنی پاسخگویان به‌طور متوسط ۳۵ سال بود که پنج نفر از آنها در گروه سنی ۲۹-۲۴، چهار نفر در گروه سنی ۳۵-۳۰، یک نفر در گروه سنی ۴۰-۳۶ و سه نفر ۴۵ سال به بالا قرار داشتند. میانگین تحصیلات مشارکت‌کنندگان در پژوهش در حد دیپلم بود.

### یافته‌های تحلیلی

شش مضمون اصلی که به‌عنوان دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی شناسایی شدند، عبارت‌اند از: هنجارهای ذهنی موتورسواران، محدودیت‌های ایجادشده توسط کلاه ایمنی، منش موتورسواری، فقدان اعتماد نهادی، خوداستثناپنداری و احساس عاملیت. در ادامه هریک از این شش مضمون اصلی و مضامین فرعی و مفاهیم شکل‌دهنده هریک از مفاهیم به تفصیل شرح داده می‌شود.

### هنجارهای ذهنی

مضمون هنجارهای ذهنی اشاره به برداشت شخصی افراد از انگاره‌های ذهنی و فشارهای اجتماعی دارد و تا حد زیادی به این وابسته است که فرد چقدر تمایل دارد انتظارات دیگران را برآورده کند. این هنجارها که توسط فرد درک شده است، منجر به شکل‌گیری یک رفتار مشخص در او می‌شود. در واقع هنجارهای ذهنی نمایانگر تأثیر ذهنی دیگران بر رفتار فرد است. نتایج حاصل از تحلیل مصاحبه‌ها نشان می‌دهد که هنجارهای ذهنی از جمله دلایل بسیار مؤثر در استفاده نکردن از کلاه ایمنی توسط مشارکت‌کنندگان در تحقیق است که در قالب دو مضمون فرعی برچسب‌زنی و تحقیر و تمسخر از سمت دیگران به‌هنگام استفاده از کلاه ایمنی، خود را نشان می‌دهد.

### برچسب‌زنی

برچسب‌زنی از جمله مکانیسم‌هایی است که افراد گروه در قبال تخطی از هنجارها و قواعدی انجام می‌دهند که توسط

## جدول ۲ - مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون هنجارهای ذهنی

Table 2- Concepts and sub-themes of mental norms theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
هنجارهای ذهنی	برچسب‌زنی	برچسب‌زدن ویژگی‌هایی همچون مقرراتی/ سوسول/ ترسو، بچه‌ننه/ چون‌دوست/ قانونمند
	تمسخر و تحقیر	تمسخر همسالان/ انگشت‌نماشدن/ متلک‌پرانی/ شوخی‌های کلامی بیجا درباره‌ی گذاشتن کلاه/ نگاه قضاوتگر اطرافیان/ ایرادگیری دیگران/ حس بد دادن/ نظر منفی اطرافیان به کلاه/ دادن حس خجالت از گذاشتن کلاه ایمنی

## ایجاد محدودیت

از جمله محدودیت‌های دیگری که استفاده از کلاه ایمنی برای پاسخ‌گویان ایجاد می‌کند سنگینی، گرما، تهویه نامناسب، جابه‌جایی و حمل و نقل کلاه است که باعث شده است، قید استفاده از کلاه را به ویژه در فصول بهار و تابستان بزنند. کریم در این باره توضیح می‌دهد که:

«حمل و نقلش سخته؛ مثلاً موتور رو بخوای جایی پارک کنی و کلاه رو بگذاری، استرس داری؛ مثلاً یکی نبره کلاه رو یا شما مثلاً می‌خوان برین به آزمون استخدامی با موتور برین و بحث اینکه کلاه رو به موقع کسی نبره. مجبوری که کلاه رو با خودت به محل برگزاری آزمون ببری. بحث حمل و نقلش هست».

## محدودیت‌های ایمنی

از دیگر محدودیت‌های استفاده از کلاه، اختلال در شنوایی و دید، فشار به گردن یا زاویه دید نامناسب و به‌طور کلی محدودیت در رانندگی است که استفاده از کلاه ایمنی را برای پاسخ‌گویان سخت کرده است. همایون می‌گوید:

«گرمه. میدان دید هم کمه. هم قدرت شنوایی را کم می‌کنه. تلق کلاه ایمنی وقتی مات می‌شه، میدان دید کم می‌شه. وقتی می‌خوای به چپ و راست نگاه بکنی، میدان دید کمه. در مورد شنوایی هم، کسی یا ماشینی اگر پشت سر ما بوق بزنه خیلی صدا را ضعیف می‌شنویم».

پاسخ‌گویان در بیان دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی با فراوانی بسیار به مشکلات و محدودیت‌هایی اشاره کردند که استفاده از کلاه ایمنی برای آنها ایجاد می‌کند که شامل ویژگی‌های ظاهری و فیزیکی کلاه، محدودیت‌های فنی و محدودیت‌های ایمنی است.

## محدودیت‌های ظاهری

در واکاوی دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی به واسطه ویژگی‌های کلاه ایمنی، برخی از مصاحبه‌شوندگان به نقص طراحی، کیفیت ضعیف و ظاهر نامناسب کلاه اشاره کردند. برخی دیگر نیز علاوه بر مشکلات فیزیکی کلاه به محدودیت‌های استفاده از کلاه در خصوص به هم خوردن موها، عرق کردن و بوگرفتن بدن در محیط کار و محیط‌های عمومی اشاره کردند. چنانچه محمد بیان می‌کند:

«من الان صبح می‌رم سر کار تو این گرما. بخوام کلاه رو بذارم، بعد برم تو محیط اداری، بحث خیس شدن و عرق کردن تأثیر داره. کمتر استفاده کنم که خدای نکرده بوی بد عرق نداشته باشم. کلاه رو تجربه دارم. وقتی استفاده می‌کنم، خیس عرق می‌شم».

## محدودیت‌های فیزیکی

## جدول ۳- مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون ایجاد محدودیت

Table 3- Concepts and sub-themes of creating limitations theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
ایجاد محدودیت	محدودیت‌های ظاهری	زشت بودن ظاهر کلاه و طراحی آن / کیفیت ضعیف طراحی / شیک نبودن / به هم ریختن ظاهر / عرق کردن / نگرانی بابت عرق کردن و بوگرفتن بدن در محیط‌های عمومی و کار / محدودیت در استفاده از تلفن همراه
	محدودیت‌های فیزیکی	سنگینی / گرما / تهویه نامناسب / تنگی نفس / حس خفگی / احساس خستگی و درد / هزینه زیاد کلاه باکیفیت / جابه‌جایی کلاه / نبود فضای مناسب برای تعبیه کلاه / حمل بار اضافی / حمل و نقل کلاه / استرس دزدیدن کلاه
	محدودیت‌های ایمنی	فشار به گردن / زاویه دید ناکافی و نامناسب / نداشتن شنوایی مناسب / کیفیت ضعیف ایمنی / بخارگرفتن در زمستان و تاری دید / استاندارد نبودن کلاه‌ها / نداشتن ایمنی / دید ناکافی در شب و با نور ماشین‌ها / کورشدن دید سمت راست / تاری دید هنگام باران و برف / امکان برگشت به عقب نداشتن / ایجاد مزاحمت برای رانندگی

## منش موتورسواری

منش به نظام و مجموعه‌ای از خصایص نسبتاً ماندگار اطلاق می‌شود که به صورت قالب مشترک در بین افرادی وجود دارد که از جهاتی با یکدیگر شباهت دارند و مبنای ادراک، داوری و عملکرد آنان است. منش ساخت ذهنی به شمار می‌رود که انسان‌ها از طریق آن با جهان اجتماعی مواجه می‌شوند. این ساختمان ذهنی برآیند ملکه ذهن شدن ساختارهای بیرونی جهان اجتماعی در کنشگر است (ریترز، ۱۳۸۲). منش موتورسواران در این پژوهش که در قالب دو مضمون فرعی آموزش ناکافی و عادت‌های رفتاری موتورسواران شناسایی شده است، یکی از دلایل اصلی استفاده نکردن از کلاه ایمنی است.

## آموزش ناکافی

بین موتورسوارانی که در این پژوهش مشارکت داشتند این نگرش مشترک وجود داشت که به دلیل نبود آموزش و نهادینه نشدن استفاده از کلاه ایمنی، استفاده از آن در بین مردم رایج نبوده و در منطقه و محل زندگی آنها نگرش منفی نسبت به استفاده از کلاه ایمنی وجود دارد. همین امر موجب عدم استفاده از کلاه ایمنی می‌شود. چنانچه محسن می‌گوید:

«یه سری محله‌ها، از بچگی موتورسوار بودن و موتور

دست پدرهاشون بوده. اینا به همون سبک موتور رو دیدن؛ مثلاً حرکات نمایشی یا سرعت بالا یا کورس گذاشتن با موتورهای دیگه و بچه همین جوری رشد کرده. در شهرک محله‌مون بود که در مورد کلاه گفتن و کلاه ایمنی هدیه می‌دادن. من نگرفتم، ولی خیلی هاگرفتن؛ ولی بعد من ندیدم که کلاه رو روی سر بذارن. بهشون گفتم این همه رفتین، علاف شدین، چرا کلاه رو نمیدارین. این منطقه‌ها اصلاً براشون مهم نیست. براشون مهم نیست، اصلاً جریمه بشن. کلاه اصلاً براشون مهم نیست. اصلاً نمی‌دونن. یسری‌هاشون آخه بدون گواهینامه می‌شینن پشت موتور. از قانون سر در نمیارن. کلاهو یه چیز مسخره‌ای می‌دونن».

## عادت‌های رفتاری

نگرش منفی که به استفاده از کلاه ایمنی وجود دارد، بخشی از منش موتورسواری است که منجر به شکل‌گیری رفتار متناسب با این نگرش شده است و افراد یا فقط به صورت فصلی و پرهیز از سرما از کلاه استفاده کرده یا صرفاً برای فرار از جریمه و به طور موقت از آن استفاده می‌کنند. این امر سبب شده است، استفاده از کلاه ایمنی در منش موتورسواران نهادینه نشود.

## جدول ۴- مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون منش موتورسواری

Table 4- Concepts and sub-themes of motorcycling habitus theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
منش موتورسواری		جا نیفتادن استفاده از کلاه ایمنی/ نبود فرهنگ استفاده از کلاه ایمنی/ فرهنگ‌سازی نکردن/ ضعف فرهنگی/ واکنش نشان ندادن مردم/ نبود آموزش/ نهادینه‌نشدن استفاده از کلاه/ نبود تبلیغات مؤثر/ بی‌اهمیت بودن استفاده از کلاه/ رایج‌نبودن بین همه/ رایج‌نبودن استفاده از آموزش ناکافی کلاه ایمنی/ استفاده نکردن اطرافیان از کلاه/ استفاده نکردن از کلاه در محله و منطقه محل زندگی
		عادت‌نداشتن به استفاده از کلاه/ تنبلی در استفاده از کلاه/ هنجار استفاده فصلی از کلاه/ آموزش خودآموز و تجربی/ نبود کنترل از سمت خانواده/ یادگیری از اطرافیان/ استفاده موقتی برای فرار از جریمه

## فقدان اعتماد نهادی

گیدنز سه گونه اعتماد را مطرح می‌کند: اعتماد بنیادین، اعتماد بین شخصی و اعتماد نهادی. در تعریف از اعتماد نهادی، او از نظام‌های انتزاعی نام می‌برد و آنها را نظام‌های انجام کار فنی یا مهارت تخصصی می‌داند که حوزه‌های وسیعی از محیط مادی و اجتماعی زندگی کنونی ما را تشکیل می‌دهد؛ مثل نظام پزشکی، نظام قضایی و غیره. به نظر وی ما ناگزیر از اعتماد به نهادهای مدرن و نظام‌های انتزاعی در موقعیتی هستیم که بسیاری از جنبه‌های مدرنیت جهانی شده باشد (گیدنز، ۱۳۸۴). تحلیل یافته‌های حاصل از مصاحبه با شرکت‌کنندگان در پژوهش نشان می‌دهد یکی دیگر از دلایلی که آنها از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند، اعتمادنداشتن به قوانین، مأمورین اجرای قانون و سازوکار اجرای قانون است.

## اعتمادنداشتن به قانون‌گذار

مصاحبه‌شوندگان اعتقاد داشتند که قوانینی که برای موتورسواران وضع می‌شود در راستای منفعت‌طلبی بوده و سیاست‌ها و برخوردها با تخلفات موتورسواران از جمله استفاده کردن از کلاه ایمنی مقطعی و به‌منظور درآمدزایی است. محمد در توضیح این موضوع چنین می‌گوید:

«مردم به حرف مسئولین توجه نمی‌کنن. وقتی من می‌دونم که به نام‌های از بالا زده شده که موتورها رو جمع

کنید، من دیگه هیچ اعتمادی نه به مسئول شهرم می‌کنم، نه به افسر شهرم ... . براشون مهم نیست که فرهنگ‌سازی بشه و درآمدزایی مهم‌تره. مثلاً من می‌دیدم کسانی که گواهینامه ندارند، کلاه ندارند، مأموران نیروهای انتظامی موتورسوار رو تو ایست و بازرسی می‌گرفتن و موتور پارکینگ می‌رفت ... . شما پارکینگ‌ها رو ببینید، نگاه کنید شاید هزاران هزار موتور هست. نری دنبالش، فکر کنم نیروی انتظامی اون رو به مزایده می‌ذاره. الان هم موتور مزایده زیاد شده که موتورهایی هستن که اوراق می‌شن و می‌ره پارکینگ؛ ولی دوباره مزایده می‌ذارن و میاد تو بازار. الان تو منطقه ما گرگان تبعه افغانی زیاده و همشون موتور مزایده می‌خرن، بدون پلاک و خدایی نکرده به یک عابر بزنن مطمئناً نمی‌ایستن، چون نه گواهینامه دارن، نه پلاک دارن، نه بیمه دارن. چون پلاک هم ندارند، شناسایی هم نمی‌شن ... . قانون سفت و سخت نمی‌گیره و دوباره همون موتورهای اوراقی رو میاره مزایده می‌ذاره و با دوتومن و سه تومن می‌فروشه. یکی می‌خره میاره تو بازار گرون‌تر می‌فروشه و دوباره میاد تو بازار. برای نیروی انتظامی مهم نیست چه اتفاقی میفته و دنبال درآمدزایی خودشه».

## اعتمادنداشتن به مجریان قانون

مصاحبه‌شوندگان اعتقاد داشتند پلیس‌ها بعضاً نه تنها خودشان قوانین را رعایت نمی‌کنند، بلکه قاطعیت لازم در برخورد با متخلفان را نیز ندارند و اعمال قانون سلیقه‌ای است. آنها نیز از کلاه استفاده نمی‌کنند و از محل‌هایی عبور می‌کنند که پلیس نیست. تجربه همایون از اعمال سلیقه‌ای قانون چنین است:

می‌کنند و آنها را جریمه نمی‌کنند یا از عکس‌العمل خشونت‌آمیز موتورسواران می‌ترسند و بیشتر به تخلف‌های ماشین‌های سواری توجه دارند. این امر سبب شده است تا آنها تخلف ناشی از عدم استفاده از کلاه ایمنی را چندان جدی محسوب نکنند و معتقد باشند که به دلیل دلسوزی و ترحم به وضعیت مالی موتورسواران از جریمه صرف‌نظر می‌شود. نظر مجید در این خصوص چنین است:

«خیلی سطح پایین جریمه می‌کنن. میگن چون قشر مرفه جامعه نیستن که قشر ضعیف جامعه‌ان. بالطبع از اون ور، مثلاً نگاهی هم که به موتورسیکلت می‌کنن نگاهی همراه با بخشش و ترحم قاعدتاً؛ مثلاً میگن موتورسوار بدبخت چی داره. پول نداره، کلاه نداره و این همیشه اینقدر سخت‌گیری کرد.»

«قانون درست اجرا نمی‌شه. ممکنه پلیس با یکی که گواهینامه و بیمه داره، خیلی باهش بد برخورد کنه؛ ولی یکی هست که آشنا داره و باهش کاری ندارن که کلاه میذاره یا نه، پلاک داره یا نه. یه زمانی که طرح بود که سر چهارراه وایمیستادن که موتورها رو بگیرن که منجر به فوت چند نفر هم شد و طرف که می‌دید راه‌بندانه گاز رو می‌گرفت می‌رفت. می‌گفت یا رد میشم یا منو می‌گیرن. یک سرباز یکبار یه باتوم می‌ندازه لای چرخ موتور و موتور زمین می‌خوره و موتورسوار فوت می‌کنه. قانون باید درست اجرا بشه، برای همه اجرا بشه.»

### اعتمادناشتن به سازوکار اجرای قوانین

مشارکت‌کنندگان در پژوهش اعتقاد داشتند، در برخورد با تخلف‌ناداشتن کلاه ایمنی یکسان عمل نمی‌شود. به این معنی که با برخی به دلیل وضعیت مالی نامناسب با تساهل برخورد

### جدول ۵- مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون فقدان اعتماد نهادی

Table 5- Concepts and sub-themes of institutional trust theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
مضمون اصلی	اعتمادناشتن به قانونگذار	منفعت‌طلبی قانونگذار برای کسب پول / نبود اعتماد به قانونگذار / درآمدزایی از موتورسواران / برخوردها و سیاست‌های مقطعی / بی‌توجهی به موتورسواران رعایت نکردن قانون توسط خود پلیس‌ها / فقدان اعتماد به پلیس راهنمایی و رانندگی / اجرائشدن قوانین توسط پلیس‌ها / برخورد سلیقه‌ای پلیس‌ها / اعمال سلیقه‌ای قانون / اجرائشدن یکسان قوانین / نبود قاطعیت لازم در اجرای قوانین توسط پلیس / نظارت مقطعی پلیس / منفعت‌طلبی پلیس / رفتارهای بد پلیس / رفتارهای سهل‌گیرانه پلیس / ترسیدن پلیس از موتورسواران
	فقدان اعتماد نهادی	عواقب بد نظارت بر موتورسواران / گذشت کردن از تخلفات موتورسواران / نگاه توأم با بخشش و ترحم به موتورسواران / تناسب‌ناداشتن جریمه با تخلف / میزان کم جریمه / امکان فرار از جریمه با پوشاندن پلاک / هزینه زیاد گواهینامه / تعداد کلاس‌های آموزشی کم

مضمون خوداستثناپنداری در قالب دو مضمون فرعی تقلیل خطر و فقدان تجربه مستقیم خطر قابل شناسایی است.

### تقلیل خطر

از جمله مکانیسم‌هایی که مشارکت‌کنندگان پژوهش برای استثنا قائل‌شدن خود در مواجهه با حادثه و خطر به کار می‌بردند و به همین دلیل از کلاه استفاده نمی‌کردند، تقلیل احتمال خطر با

### خوداستثناپنداری

از جمله دلایلی که مصاحبه‌شوندگان برای پرهیز از استفاده از کلاه ایمنی بیان کردند، خوداستثناپنداری بود که در این شرایط آنها اعتقاد داشتند، اگرچه نداشتن کلاه ایمنی خطراتی دارد، برای آنها اتفاقی نمی‌افتد و می‌توانند به‌واسطه مهارت خود به خوبی شرایط را کنترل کنند. درواقع آنها از این طریق احتمال وجود هرگونه آسیب و حادثه را انکار می‌کردند.

می‌شود، نداشتن تجربه شخصی حادثه است. چنانچه علی‌دراین خصوص بیان می‌کند:

«همه فکر می‌کنند که تصادف فقط برای دیگران پیش می‌آید. فکر نمی‌کنم که واسه خودشون هم ممکنه پیش بیاد؛ مثلاً الان کرونا داره همه رو می‌کشه، ولی یه آدمی هم پیدا میشه ماسک نمی‌زنه. می‌گه من نمی‌گیرم. موتورسواری می‌گه برای من اتفاقی نمیفته؛ مثلاً من می‌گم واسه من اتفاق نمیفته. من خیلی حرفه‌ای هستم. چون هیشکی فکر نمی‌کنه، اون اتفاق براش پیش بیاد».

دلایلی چون کوتاه‌بودن مسافت موتورسواری، سرعت کم یا بی‌فایده‌بودن کلاه هنگام بروز حادثه است. عماد دراین خصوص چنین استدلال می‌کند:

«الان کلاه‌هایی که تو بازار هست، اسمش ایمنیه؛ اما ایمنی نداره. هم فیک و تقلبی هستن یا ضعیفه یا مشکل داره. در این حده که فقط پلیس بینه به کلاه‌های سرت گذاشتی. من مسافت کوتاه تردد دارم و خطری نداره».

### فقدان تجربه مستقیم خطر

از جمله دلایل دیگری که منجر به استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی

### جدول ۶- مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون خوداستثناپنداری

Table 6- Concepts and sub-themes of self-exceptionalism theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
خوداستثناپنداری	تقلیل خطر	کوتاه بودن مسافت/ کم بودن سرعت/ نیاز نداشتن به استفاده از کلاه/ انکار شدت خطر/ درک ناقص از آسیب و خطر/ بی‌فایده‌بودن کلاه/ ایمن بودن بدون کلاه
	فقدان تجربه مستقیم	نداشتن تجربه مستقیم از حادثه و میزان خطر/ درک خطر و استثنانکردن خود

### خودابرازی

پاسخ‌گویان در تشریح دلایل استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی، چنین اظهار داشتند که از این طریق می‌توانند توجه دیگران را جلب کنند و شجاعت خود را به نمایش بگذارند. درواقع از این طریق به‌نوعی ابراز وجود کرده و هیجانات خود را تخلیه کنند. هرچند ابراز وجود به این شکل نشانگر این است که آنها فرصت‌های لازم برای ابراز وجود سالم را ندارند و هنگام موتورسواری یکی از معدود فرصت‌هایی است که از این طریق می‌توانند خود را ابراز کنند. اکبر دراین باره می‌گوید:

«بالاخره یکی باید آدم رو ببینه دیگه؛ این یعنی همون جلب توجه. آره، اینکه کلاه‌های که میداری شناخته شده نیستی. ریسک‌پذیری انسان در دوره جوانی خیلی بیشتره؛ مثلاً بگی من این کار و کردم یا از روی فلان دیوار یا ... پریدم هیچیم نشد ...».

### ابراز توانمندی

از جمله دلایل دیگر درخصوص استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی،

### احساس عاملیت

منظور از احساس عاملیت توانایی کنترل رویدادهای بیرونی از طریق کنش‌ها و رفتارهای خودمان است. احساس عاملیت این امکان را برای فرد فراهم می‌سازد تا بر رویدادهای دنیای بیرون از خود اثر گذارد و از این طریق درواقع از فشارهای محیطی کاسته و نقش خود را پررنگ سازد. مشارکت‌کنندگان در این پژوهش با استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی احساس عاملیت داشتند و می‌توانستند از این طریق خود را ابراز و احساس قدرت کنند. عاملیت به رفتار و اعمالی اشاره دارد که به‌طور عمد و آگاهانه انجام می‌شود و می‌توان چنین استنباط کرد که مشارکت‌کنندگان پژوهش در سایر حوزه‌های زندگی خود از جمله شغلی، مالی و اجتماعی احساس عاملیت کمی داشتند و از این طریق احساس عاملیت را تجربه می‌کردند. از طریق اینکه به اندازه کافی مهارت لازم برای کنترل موتور را دارند و درواقع با نمایش خود بدون کلاه و نشان دادن توانایی‌های خود، به‌نوعی احساس قدرت خود را بازیابی می‌کردند.



نشان دادن توانمندی و مهارت و برانگیختن تحسین اطرافیان درباره کنترل و تسلط بر موتور است. در این خصوص مجید احساسش را چنین توصیف می‌کند:

«به حس قدرت به انسان دست می‌ده، حس تبحر یا حس مهارت؛ مثلاً کوه زیاد میرم با موتورم. وقتی کوهی رو

با موتور میری و به مقصدی رو میری خیلی به آدم حس خوبی دست می‌ده که من چقدر مهارت داشتم؛ مثلاً با موتور به اینجاها رسیدم یا من چه جاهایی رو با موتور رفتم. کلاه هم نداشتم، چیزی نشده.»

#### جدول ۷- مفاهیم و مضمون‌های فرعی مضمون احساس عاملیت

Table 7- Concepts and sub-themes of sense of agency theme

مضمون اصلی	مضمون فرعی	مفاهیم
احساس عاملیت	خودابرازی	نشان دادن شجاعت/ ابراز وجود و نشان دادن خود/ تخلیه هیجانات/ بیشتر دیده شدن/ توجه جلب کردن/ خودنمایی/ هیجان خواهی/ احساس رهایی و آزادی
		داشتن حس قدرت/ احساس توانا بودن/ احساس غرور بابت تبحر و مهارت/ نشان دهنده ریسک پذیری زیاد/ واکنش تحسین آمیز اطرافیان برای مهارت/ مهارت در ابراز توانمندی موتورسواری

#### بحث و نتیجه

در استان گلستان و در شهر گرگان موتورسیکلت به عنوان مد حمل و نقل شناخته می‌شود. آمارها نشان می‌دهد که رانندگان موتورسیکلت در مقایسه با رانندگان سایر وسایل نقلیه در معرض آسیب‌های بیشتری در حوادث جاده‌ای قرار دارند. مطالعات نشان داده است که در هر کیلومتر مسافت طی شده، راکبان موتورسیکلت در مقایسه با رانندگان سایر انواع وسایل نقلیه تقریباً ۳۰ برابر خطر مرگ و پنج برابر خطر آسیب دیدگی دارند که مهم‌ترین دلیل این مسئله استفاده نکردن از کلاه ایمنی است (National Highway Traffic Safety Administration, 2010). استفاده نکردن از کلاه ایمنی همچنان عامل اصلی آسیب‌های ناشی از حوادث جاده‌ای در گرگان است. از طرفی مطالعات نشان می‌دهد که استفاده از کلاه ایمنی، احتمال مرگ ناشی از استفاده نکردن از کلاه ایمنی را ۴۲ درصد کاهش می‌دهد و محافظت در خور توجهی در برابر صدمات سر با کاهش ۵۹ درصدی احتمال آسیب به سر دارد (Liu et al., 2013). با وجود کارایی اثبات شده کلاه ایمنی موتورسیکلت، در کاهش آسیب‌های وارده به سر و حفاظت آنها در حین حوادث، همه راکبان موتورسیکلت از کلاه ایمنی استفاده

نمی‌کنند و آمارها نشان می‌دهد که از ابتدای سال ۱۴۰۰ تا پایان شش ماهه اول سال، به طور میانگین ۵۰ درصد از جان باختگان و مجروح شدگان در تصادفات راکبین و ترک نشینان موتور هستند.

وضع قوانین کلاه ایمنی در افزایش استفاده از کلاه ایمنی و کاهش صدمات به سر بسیار مؤثر است (World Health Organization, 2015; Mayrose, 2008: 429-432; Chiu et al., 2000: 793-796) اما معمولاً تصویب قوانین به تنهایی کافی نیست (Hill et al., 2009: 789). در ایران، قانون استفاده از کلاه ایمنی اجباری برای همه موتورسواران و مسافران وجود دارد؛ اما همان‌طور که می‌بینیم، عده کمی از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند. همچنین میزان استفاده از کلاه ایمنی در مناطق روستایی در مقایسه با مناطق شهری کمتر است. در هر دو مناطق روستایی و شهری، میزان استفاده در طول روز در مقایسه با شب بسیار بیشتر است. یک قانون همراه با تلاش هماهنگ که شامل آگاهی، بازاریابی اجتماعی، تهیه راحت کلاه ایمنی و اجرای قوی اعمال مقررات است، می‌تواند موفقیت بهتری را به همراه داشته باشد (Bachani et al., 2013: 36).

کلاه ایمنی دارد، به دلیل نهادینه‌نبودن فرهنگ استفاده از کلاه ایمنی در میان سایر موتورسواران، از ترس برچسب‌خوردن و تحقیر و تمسخر از استفاده از کلاه خودداری می‌کند. چنانچه پژوهش‌های شهیدی و همکاران (۱۳۹۸)، سیدابریشمی و همکاران (۱۳۹۳) و عروجی و همکاران (۱۳۹۰) نیز مؤید باورهای ذهنی به‌عنوان مانعی برای استفاده از کلاه ایمنی است. دلیل دیگری که موتورسواران به آن اشاره داشتند، اعتمادنداشتن به نهادهای قانونگذار، مجریان قانون و سازوکارهای اجرای قانون است که از نظر محققان از جمله دلایل بسیار مهم و اثرگذار بر استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی است؛ زیرا دصورت نبود خلأهای قانونی در برخورد با تخلفات موتورسواران، اجرای قوانین به‌طور کامل و نه مقطعی، سلیقه‌ای و موردی‌نبودن اجرای آنها می‌تواند در کنار فرهنگ‌سازی مناسب و افزایش آگاهی راکبان موتورسیکلت منجر به نهادینه‌شدن این امر شود و از مشکلات و آسیب‌های برآمده از این مسئله بکاهد. اعتماد از جمله مضامینی بود که در پژوهش‌های پیشین، به آن اشاره نشده بود و یافته‌ها نشان داد، چطور فقدان اعتماد نهادی می‌تواند زمینه‌ساز استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی باشد.

در نظام اجتماعی در شرایط پایدار، قوانین حکم‌فرما هستند؛ در این شرایط، فرد نمی‌تواند قوانین را زیرپا بگذارد؛ در نتیجه، بستر اجتماعی کارآمدی خود را حفظ می‌کند و قابلیت آن را دارد تا با وضع قوانین و مقررات متناسب و قابلیت تطابق آن با شرایط زمان و مکان به اهداف خود دست یابد؛ اما به نظر می‌رسد، در حال حاضر ما با شرایطی روبه‌رو هستیم که اجرانشدن یکسان قوانین و خلأهای قانونی در برخورد با تخلفات موتورسواران به دلیل ملاحظات برآمده از شرایط اجتماعی و اقتصادی جامعه و به‌تبع آن مشکلات معیشتی و اقتصادی بیشتر موتورسواران باعث شده است، اصالت قانون جای خود را به اصالت اختیار دهد که خود موجب تضعیف و کاهش اعتبار هرچه بیشتر قوانین و قانونگذاران می‌شود.

شرکت‌کنندگان در این پژوهش برای استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی دلایل متعددی را برشمردند که در بخش یافته‌ها در قالب شش مضمون اصلی و چهارده مضمون فرعی به‌طور مفصل به آن اشاره شد. یافته‌های این پژوهش نشان داد که زمینه‌های اجتماعی \_ فرهنگی نقش به‌سزایی در استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی دارند. مهم‌ترین دلیل استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی نزد شرکت‌کنندگان در این پژوهش، هنجارهای ذهنی موتورسواران است که با توجه به اهمیتی که برای نظر دیگران به‌خصوص افراد نزدیک و دوستان خود قائل هستند، حتی با وجود داشتن کلاه ایمنی از استفاده از آن صرف‌نظر می‌کنند و ترجیح می‌دهند برای پرهیز از برچسب‌خوردن توسط دوستان خود و سایر موتورسواران و تحمل تحقیر و تمسخر آنها بدون استفاده از کلاه، موتورسواری کنند. این یافته، هم‌راستا با یافته‌های پژوهش‌های مقصودی و همکاران (2018) و اسماعیلی و همکاران (۱۳۹۴) است. در کنار این عامل، دلیل مهم دیگری که موتورسواران به کرات به آن اشاره داشتند، محدودیت‌های ایجادشده به‌واسطه استفاده از کلاه ایمنی چه به لحاظ طراحی و زیبایی ظاهری و چه به لحاظ فیزیکی و ایمنی است. به این شرح که استفاده از کلاه ایمنی از لحاظ دید و شنوایی اختلال ایجاد می‌کند و علاوه بر سنگینی و فشار بر گردن، به علت تهویه نامناسب و به هم ریختن وضعیت ظاهری موتورسوار موجب می‌شود که قید استفاده از کلاه ایمنی را بزنند یا در شرایط اجبار و برای ترس از جریمه‌شدن یا حفاظت از سرما به‌صورت فصلی از آن استفاده کند که در پژوهش‌های مقصودی و همکاران (2018)، میرحسینی و همکاران (۱۳۹۷) و اسماعیلی و همکاران (۱۳۹۴) نیز به آن اشاره شده است. منش موتورسواران نیز از دیگر دلایل استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی است که به‌واسطه آموزش ناکافی، موجب شکل‌گیری نگرش منفی به استفاده از کلاه ایمنی شده است و در نهایت در عادات رفتاری موتورسواران در استفاده‌نکردن از کلاه یا استفاده فصلی و موقت خود را نشان می‌دهد. حتی در مواردی که فرد نگرش مثبتی به استفاده از

### تقدیر و تشکر

این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان «بررسی دلایل عدم استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران شهر گرگان و ارائه راهکارهای اجرایی در جهت افزایش استفاده از آن» است که به سفارش و حمایت مالی استانداری گلستان انجام شده است. از ایشان و مشارکت کنندگان در پژوهش سپاسگزاریم.

### منابع فارسی

آزاد ارمکی، ت (۱۳۸۶). *نظریه‌های جامعه‌شناسی*. سروش.

ارمگان، ع؛ سپهری، ب؛ جبار زاده، م. و حریربافان، ا. (۱۳۸۹). *تحلیل مکانیکی کلاه ایمنی موتورسیکلت به وسیله مدل ویسکوالاستیک*. هفدهمین کنفرانس مهندسی پزشکی ایران، اصفهان.

<https://civilica.com/doc/203113>

اسماعیلی، ر؛ حبیبی، پ. و دهقان، ح. (۱۳۹۴). *بررسی علل استفاده و عدم استفاده از کلاه ایمنی در بین موتورسواران شهر اصفهان*. راهور، ۵(۳۴)، ۹۷-۱۰۹.

<https://www.magiran.com/p2105444>

تامپسون، ک. (۱۳۹۲). *نقل قول‌های کلیدی در جامعه‌شناسی* (نیره توکلی، مترجم). ثالث.

جلائی پور، ح. ر. و محمدی، ج. (۱۳۸۷). *نظریه‌های متأخر جامعه‌شناسی*. نی.

حنیف، ح؛ ایوبی، ع؛ کریمی یارندی، ک؛ اردلان، ع. و امیرجمشیدی، ع. (۱۳۹۴). *مقایسه تأثیر انواع کلاه ایمنی در پیشگیری از آسیب‌های سر، صورت و گردن در تصادفات موتورسیکلت: بررسی مشاهده‌ای آینده‌نگر*. *جراحی ایران*، ۲۳(۱۵)، ۱۹۸-۲۱۶.

<http://jmums.mazums.ac.ir/article-1-10856-fa.html>

ربیعی فرادنبه، م؛ اسمعی، م. ن؛ رضاییان کوچی، م. ا. و کریمی، غ. (۱۳۸۹). *ارتقای آسایش حرارتی کلاه ایمنی با استفاده از مواد تغییر فازدهنده - مطالعه پارامتری*. *کنگره ملی مهندسی شیمی ایران* (و اولین کنفرانس بین‌المللی منطقه مهندسی شیمی و نفت).

<https://sid.ir/paper/823825/fa>

در بین موتورسواران گرگان این باور رایج وجود دارد که در سرعت‌های کم یا در مسافت‌های کوتاه استفاده از کلاه ایمنی لازم نیست و این از جمله دلایل دیگر استفاده نکردن از کلاه ایمنی به واسطه خوداستناینداری در احتمال بروز خطر یا تقلیل خطر است. احساس عاملیت و قدرت در شرایطی که فرد فکر می‌کند کنترل آن را خود برعهده دارد، از دیگر دلایل استفاده نکردن از کلاه ایمنی است که باعث می‌شود، موتورسواران از این طریق خود و مهارت‌های خود را ابراز کنند و اندک عاملیتی برای خود قائل باشند. احساس عاملیت و ابراز خود نیز در بستر معدود شرایطی که فرد بر آن کنترل دارد، نیز از یافته‌های متمایز این پژوهش بود که در یافته‌های پژوهش‌های پیشین به آن توجه نشده بود.

باتوجه به یافته‌های پژوهش، تدوین برنامه‌ای جامع برای افزایش استفاده از کلاه ایمنی در گرگان و سایر شهرهای منطقه که استفاده از موتورسیکلت در آنها رواج زیادی دارد، می‌تواند بسیار اثرگذار باشد. این برنامه جامع، باتوجه به نتایج این پژوهش و مطالعات و کارهای مؤثر انجام‌شده در کشورهای مختلف در قالب هشت گام طراحی شده است که شامل (۱) آگاهی عمومی و آموزش؛ (۲) مشارکت عمومی از طریق کمپین آموزش و آگاهی‌بخشی؛ (۳) دسترسی و مقرون‌به‌صرفه بودن کلاه ایمنی، ساخت کارخانه تولید کلاه ایمنی و توسعه استانداردهای کلاه ایمنی، در دسترس بودن کلاه ایمنی مناسب؛ (۴) بازاریابی تجاری فروش کلاه ایمنی؛ (۵) تبلیغ استفاده از کلاه ایمنی توسط افراد سرشناس و معروف و حمایت از آن؛ (۶) سیاست‌های تشویقی (برون‌گرا و درون‌گرا) دستگاه‌های اجرایی، شرکت‌های دولتی و خصوصی برای استفاده از کلاه ایمنی و استانداردهای ایمنی کلاه ایمنی؛ (۷) اقدامات اجباری و اعمال قانون مداوم و تأثیرگذار برای افزایش استفاده از کلاه ایمنی و (۸) تحقیق، نظارت و ارزیابی تلاش‌ها برای بهبود استفاده از کلاه ایمنی است.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> جزئیات اجرایی هشت گام در گزارش نهایی طرح به صورت مبسوط ارائه شده است.

- ریتزر، ج. (۱۳۸۲). *نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر* (محسن ثلاثی، مترجم). علمی.
- سیدابریشمی، ا.؛ فوجانیان حقوردی، م.؛ میرزا بروجردیان، ا. و فلاح زواره، م. (۱۳۹۳). تحلیل و مدل‌سازی عوامل مؤثر بر استفاده موتورسواران از کلاه ایمنی، مطالعه موردی: شهر مشهد. *مهندسی حمل‌ونقل*، ۶(۲)، ۳۰۲-۲۸۹. [20.1001.1.20086598.1393.6.2.8.5](https://doi.org/10.22008/20086598.1393.6.2.8.5)
- شهباززاده، ف.؛ نریمانی، س.؛ احمدی، ش. و انوری، ز. (۱۳۹۸). بررسی عوامل مؤثر بر استفاده از کلاه ایمنی در بین موتورسواران شهر اردبیل در سال ۱۳۹۸. *ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها*، ۷(۳)، ۱۳۷-۱۳۱. <https://doi.org/10.22037/meipm.v7i3.29937>
- شهیدی، س. م.؛ حسینی، س. ت.؛ ترحمی، م. و تباشیر، ا. (۱۳۹۸). بررسی علل قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در استفاده از کلاه ایمنی با استفاده از مدل سه شاخگی. *راهور*، ۸(۳۰)، ۱۶۲-۱۳۵. <https://sidir/paper/231548/fa>
- عروجی، م. ع.؛ چرکزی، ع.؛ یزدان‌پور، ف. و ناعمی، م. (۱۳۹۰). نگرش رانندگان موتورسیکلت شهر خمین در استفاده از کلاه ایمنی براساس مدل اعتقاد بهداشتی در سال ۱۳۸۸. *دانشکده پرستاری و مامایی بویه گرگان*، ۸(۲)، ۲۳-۱۴. <http://nmj.goums.ac.ir/article-1-155-fa.html>
- قاسم‌زاده مقدم، م. و هاشمیان، ع. (۱۴۰۰). بررسی عددی اثر جنس و ضخامت پوسته در مکانیک برخورد کلاه ایمنی موتورسیکلت. *نشریه مهندسی مکانیک امیرکبیر*، ۵۳(۲)، ۲۱۷۰۸-۱۶۸۷. <https://doi.org/10.22060/mej.2020.16512.6379>
- کرایب، ی. (۱۳۸۶). *نظریه اجتماعی مدرن* (عباس مخبر، مترجم). آگه.
- کلمن، ج. (۱۳۹۰). *بنیادهای نظریه اجتماعی* (منوچهر صبوری، مترجم). نی.
- کوچکی نژاد ارم‌ساداتی، ل.؛ حیدری کمرودی، س.؛ همایی‌راد، ع.؛ حسین‌پور، م. و خدادادی حسن‌کیاده، ن. (۱۴۰۱). راهکارهای اجرایی کردن قانون بستن کلاه ایمنی: یک تحلیل محتوای طب انتظامی، ۱۱(۱)، ۱-۱۳. <http://jpmcd.ir/article-1-1101-fa.html>
- کوزر، ل. (۱۳۸۳). *زندگی و اندیشه بزرگان جامعه‌شناسی* (محسن ثلاثی، مترجم). علمی.
- کوهی، ف. و سوری، ح. (۱۳۹۷). میزان استفاده از کلاه ایمنی و اثربخشی آن در پیشگیری از مصدومیت در موتورسیکلت سواران: مرور سیستماتیک و متا‌آنالیز. *دانشگاه علوم پزشکی مازندران*، ۲۸(۱۶۸)، ۱۹۸-۲۱۶. <http://jmmums.mazums.ac.ir/article-1-10856-fa.html>
- گیدنز، آ. (۱۳۸۴). *مسائل محوری در نظریه اجتماعی: کنش، ساختار و تناقض در تحلیل اجتماعی* (محمد رضایی، مترجم). سعاد.
- گیدنز، آ. (۱۳۸۶). *جامعه‌شناسی* (حسن چاوشیان، مترجم). نی.
- گیدنز، آ. (۱۳۹۶). *ساخت جامعه* (اکبر احمدی، مترجم). علم.
- لالمان، م. (۱۳۹۴). *تاریخ اندیشه‌های جامعه‌شناسی* (ج. ۲: از پارسونز تا اندیشمندان معاصر). (عبدالحسین نیک‌گهر، مترجم). هرمس.
- میرحسینی، س. ن.؛ داوودی، س. ر. و عظیم محسنی، م. (۱۳۹۷). تحلیل مؤلفه‌های مؤثر در استفاده از کلاه ایمنی در موتورسواران، *راهور*، ۷(۲۷)، ۷۷-۱۰۰. <https://sid.ir/paper/231542/fa>
- محمدپور، ا. (۱۳۹۲). *روش تحقیق کیفی ضد روش ۲*. جامعه‌شناسان.
- مرزبان‌راد، ج.؛ رحیم‌نژاد باغچه‌جوقی، ش.؛ قجری، م. و شفیعیان، م. (۱۳۹۴). *تحلیلی بر مطالعات انجام‌شده پیرامون کلاه ایمنی موتورسیکلت در ایران*. راهور، ۸(۳۰)، ۳۲-۹. [B2n.ir/q24499](https://doi.org/10.22060/mej.2020.16512.6379)
- مختاری، ع. م.؛ صمدی، س.؛ حاتمی، س. ا.؛ جلیلیان، ح. و خانجانی، ن. (۱۳۹۳). میزان استفاده از کلاه ایمنی و بعضی عوامل مرتبط با آن در بین موتورسواران شهر کرمان در سال ۹۲-۱۳۹۱. *ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها*، ۲(۳)، ۲۰۹-۲۱۴. <https://journals.sbm.ac.ir/spip/article/view/7742>
- یزدان‌پناه، م. و مرداسی، غ. (۱۳۹۶). پیش‌بینی استفاده از کلاه ایمنی در بین کشاورزان موتورسوار با استفاده از مدل‌های روان‌شناسی در شهرستان شوشتر. *پژوهش‌های روستایی*

*Accident Analysis & Prevention*, 85, 102–110.  
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.09.007>

- Hanif, H., Ayubi, E., Karimi Yarandi, K., Ardalan, A., & Amir Jamshidi, A. (2015). Comparison of the effect of different types of helmet in preventing head, neck and ace njuries in Mmotorcycle crashes: An bservational prospective survey. *Iranian Journal of Surgery*, 23(2), 198-216. [In Persian]
- Hill, P. S., Ngo, A. D., Khuong, T. A., Dao, H. L., Hoang, H. T., Trinh, H. T., Nguyen, L. T. N., & Nguyen, P. H. (2009). Mandatory helmet legislation and the print media in Vietnam. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 789-797.  
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.04.001>
- Jalaeipour, H., & Mohammadi, J. (2008). *Late theories of sociology*. Ney Publication. [In Persian]
- Koohi, F., & Soori, H. (2019). Helmet use and its efficacy on preventing motorcycle injuries: A systematic review and meta-analysis. *Journal of Mazandaran University Medical Science*; 28(168), 198-216. [In Persian]
- Kouchakinejad, E. S. L., Heydarikamroodi, S., Homaierad, E., Hosseinpour, M., & Khodadadi, H. N. (2022). Solutions to implement wearing helmet legislation: A content analysis. *Journal of Police Med*, 11(1), 1-13. [In Persian]
- Kulanthayan, K. C. M., Teow, H. F., Selvan, H. K. T., Yellappan, K., & Ulaganathan, V. (2020). Determinants of standard motorcycle safety helmet usage among child pillion riders. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.*, 74, 408–417.  
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.08.029>
- Lalement, M. (2015). *Histoire des idées sociologiques* (A. h. Nikgozar, Trans). Hermes Publication. [In Persian]
- Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S., & Lo, S. K. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, (1), CD004333.  
[DOI: 10.1002/14651858.CD004333.pub3](https://doi.org/10.1002/14651858.CD004333.pub3)
- Maghsoudi, A. A., Boostani, D., & Rafeiee, M. (2018). Investigation of the reasons for not using helmet among motorcyclists in Kerman, Iran. *International Journal Injury Control Safety Promotion*, 25(1), 58-64.  
<https://doi.org/10.1080/17457300.2017.1323931>
- Marzbanrad, J., Rahimnezhad, S., Ghajari, M., & Shafieian, M. (2015). Assessing motorcycle helmet safety and usage in Iran: A comprehensive review of esearch and policies. *Rahvar Scientific Quarterly*, 1(30), 9-32. [In Persian]
- Mayrose, J. (2008). The effects of a mandatory motorcycle helmet law on helmet use and injury patterns among motorcyclist fatalities. *Journal of Safety Research*, 39(4), 429-32.  
<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.07.001>

10.22059/jrur.2017.221195.1018 :۶۸۸-۶۷۵ ،(۴)۸

## References

- Adnan, M., & Gazder, U. (2019). Investigation of helmet use behavior of motorcyclists and effectiveness of enforcement campaign using CART approach. *IATSS Research*, 43(3), 195-203.  
<https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2019.02.001>
- Armegan, A., Sepehri, B., Jabarzadeh, M., & Harirbafan, E. (2010). *Mechanical analysis of motorcycle helmet using viscoelastic model*. 17th Iranian Medical Engineering Conference, Isfahan. [In Persian]
- Azadarmaki, T. (1386). *Sociological Theories*. Soroosh Publication [In Persian]
- Bachani, A. M., Branching, C., Ear, C., Tum, S., Roehler, D. R., Parker, E. M., Tum, S., Ballesteros, M. F., & Hyder, A. A. (2013). Trends in prevalence, knowledge, attitudes, and practices of helmet use in Cambodia: Results from a two-year study. *Injury, International Journal of Care of the Injured*, 44(4), 31-37. doi: 10.1016/S0020-1383(13)70210-9
- Chiu, W. T., Kuo, C. Y., Hung, C. C., & Chen, M. (2000). The effect of the Taiwan motorcycle helmet use law on head injuries. *American Journal of Public Health*, 90(5), 793-796.  
[doi: 10.2105/ajph.90.5.793](https://doi.org/10.2105/ajph.90.5.793)
- Coleman, J. S. (2011). *Foundations of social theory* (M. Saboori, Trans). Ney Publication. [In Persian]
- Coser, L. A. (2004). *Masters of sociological thought* (M. Salasi, Trans). Elmi Publication. [In Persian]
- Craib, I. (2007). *Modern social theory: From parsons to habermas* (A. Mokhber, Trans). Agah Publication. [In Persian]
- Esmaeili, R., Habibi, P., & Dehghan, H. (2016). Investigate the causes use and non-use of helmets among motorcyclists in Isfahan city. *Rahvar Scientific Quarterly*, 5(34), 97-109. [In Persian].
- Ghasemzadeh, M. M., & Hashemian, S. A. (2021). Numerical investigation of the effect of shell material and thickness on the mechanics of motorcycle helmets impact. *Amirkabir Journal of Mechanical Engineering*, 53(2), 687-708. [In Persian]
- Giddens, A. (2007). *Sociology* (H. Chavoshian, Trans). Ney Publication. [In Persian]
- Giddens, A. (2005). *Central problems in social theory: Action, structure, and contradiction in social analysis* (M. Rezaei, Trans). Saad publication. [In Persian]
- Giddens, A. (2017). *The constitution of society* (A. Ahmadi, Trans.). Ney Publication. [In Persian]
- Haqverdi, M. Q., Seyedabrishami, S., & Groeger, J. A. (2015). Identifying psychological and socio-economic factors affecting motorcycle helmet use.



- Shahbazzadeh, F., Narimani, S., Ahmadi, S. H., & Anvari, Z. (2019). Factors affecting the use of helmets among motorcyclists in Ardabil city. *Safety Promotion and Injury Prevention*, 7(3), 131-137. [In Persian]
- Shahidi, S. M., Hoseyni, S. T., Tarahomi, M., & Tabashir, E. (2019). Investigating the escaping law causes of motorcyclists in the use of helmets using the triaxle model. *Rahvar Scientific Quarterly*, 8(30), 135-162. [In Persian]
- Siviroj, P., Peltzer, K., Pengpid, S., & Morarit, S. (2012). Helmet use and associated factors among Thai motorcyclists during Songkran festival. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 9(9), 3286-3297. <https://doi.org/10.3390/ijerph9093286>
- Souto, R. M. C. V., Corassa, R. B., Lima, C. M. D., & Malta, D. C. (2020). Helmet use and injury severity among crashed motorcyclists in Brazilian state capitals: An analysis of the violence an accidents survey 2017. *Rev Bras Epidemiol*, 23(1), 1-12. <https://doi.org/10.1590/1980-549720200011.supl.1>
- The Fia Foundation. *Joint statement: Motorcycle passengers, including children, must wear helmets. Phnom Penh, Cambodia: The Fia Foundation; 2013.* Available at: [https://www.fiafoundation.org/Documents/Joint%20Statement\\_09%20January%202013\\_English\\_final.pdf](https://www.fiafoundation.org/Documents/Joint%20Statement_09%20January%202013_English_final.pdf).
- Thompson, K. (2013). *Key quotations in sociology* (N. Tavakkoli, Trans.). Sales Publication. [In Persian]
- Wadhvaniya, S., Gupta, S., Mitra, S., Tetali, S., Josyula, L. K., Gururaj, G., & Hyder, A. A. (2017). A comparison of observed and self-reported helmet use and associated factors among motorcyclists in Hyderabad city, India. *Public Health*, 144, S62-S69. <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2016.11.025>
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018: summary* (No. WHO/NMH/NVI/18.20). World Health Organization.
- World Health Organization. (Ed.). (2015). *Helmets: A road safety manual for decision-makers and practitioners* (2<sup>nd</sup> edition). Geneva. 2006. Global status report on road safety <https://www.who.int/publications/i/item/9789240069824>
- Yazdanpanah, M., & Merdasi, G. R. (2017). Predicting helmet use among armers motorcycles drivers in hushtar district through psychological models. *Journal of Rural Research*, 8(4), 675-688. [In Persian]
- Zamaniajavijeh, F., Bazargan, M., Shafiei, A., & Bazarganhejazi, S. (2011). The frequency and predictors of helmet use among Iranian motorcyclists: A quantitative and qualitative study. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1562-1569. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.016>
- Mirhoseyni, S. A., Davoodi, S. R., & Azimmohseni, M. (2019). Analysis of effective parameters in the use of helmets in motorcyclists. *Rahvar Scientific Quarterly*, 7(27), 77-100. [In Persian]
- Mohammadpour, A. (2013). *Qualitative method, counter method 2*. Sociology Publication. [In Persian]
- Mokhtari, A. M., Samadi, S., Hatami, S., Jalilian, H., & Khanjani, N. (2014). Investigating the rate of helmet use and the related factors among motorcyclist in Kerman between 2012-13. *Safety Promotion and Injury Prevention*, 2(3), 209-214. [In Persian]
- National Highway Traffic Safety Administration, part od the U.S. Department of Transportation (2012). *Traffic Safety Facts 2010: Motorcycles*, (July 2012): <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811639.pdf>.
- Nguyen, H. (2013). A comprehensive review of motorcycle safety situation in Asian countries. *Journal of Society for Transportation and Traffic Studies*, 4, 20-29.
- Olakulehin, O. A., Adeomi, A. A., Oakanbi, O., Itie, C. J., Olanipekum, M. M., & Silori, O. (2015). Perception and practice of helmet use among motorcycle riders in a semi-urban community in Southwestern Nigeria. *IOSR Journal Dental and Medical Sciences*, 14(2), 120-124. <https://www.iosrjournals.org/iosr-jdms/papers/Vol14-issue2/Version1/Y01421120124.pdf>
- Orouji, M. A., Charkazi, A., Yazdanpoor, F., & Naemi, M. (2012). The attitude of motorcycle drivers about helmet use based on health belief model (HBM) in Khomein city, 2010. *Journal of Research Development in Nursing and Midwifery*, 8(2), 14-23. [In Persian].
- Papadakaki, M., Tzamalouka, G., Orsi, C., Kritikos, A., Morandi, A., Gnardellis, C., & Chliaoutakis, J. (2013). Barriers and facilitators of helmet use in a Greek sample of motorcycle riders: Which evidence? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 18, 189-198. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.01.002>
- Rabiei Faradanbeh, M., Asmani, M. N., Rezaian Kochi, M. A., & Karimi, G. R. (2010). *Improving thermal comfort of helmets using phase change materials - a parametric study*. National Iranian Chemical Engineering Congress (and the First International Conference on Chemical and Petroleum Engineering). [In Persian]
- Ritzar, G. (2003). *Contemporary sociological theory* (M. Salasi, Trans). Elmi Publication. [In Persian]
- Seyedabrishami, S. E., Ghouchanian, H. M., Mirzaboroujerdian, A., & Fallahzavareh, M. (2014). Analysis and modeling factors effecting helmet-use by motorcycle riders, a case study: City of Mashhad. *Quarterly Journal of Transportation Engineering*, 6(2), 289-302. [In Persian]