

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

اسکندر مؤمنی^۱، حمیدرضا حیدری^۲

از صفحه ۱۱ تا ۳۵

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۲/۰۵ تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۵/۰۵

چکیده

پژوهش حاضر با هدف شناسایی شیوه‌های روان‌شناختی رانندگان پرخطر در تصادفات رانندگی و با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران انجام شد. روش پژوهش از نوع توصیفی-همبستگی بود. جامعه آماری پژوهش، کلیه ۳۸۴ راننده مناطق ۹ و ۱۵ شهر تهران بودند و نمونه تحقیق شامل ۱۶۵ راننده از مناطق ۹ و ۱۵ بود که با روش نمونه‌گیری تصادفی (خوشه‌ای یک مرحله‌ای و یا تصادفی ساده) برای انجام پژوهش انتخاب شدند و به‌وسیله ابزارهای مقیاس هیجان‌خواهی زاکرمن و مقیاس خطرپذیری مورد ارزیابی قرار گرفتند. نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها حاکی از آن بود که هیجان‌خواهی نزدیک به ۱۶ درصد از تغییرات واریانس رفتار پرخطر را تبیین می‌کند. نتایج نشان داد که بین بازداری با رفتار پرخطر، بین ماجراجویی با رفتار پرخطر، بین تجربه‌طلبی با رفتار پرخطر و بین هیجان‌خواهی نیز با رفتار پرخطر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد؛ ولی بین ملال‌پذیری با رفتار پرخطر رابطه معناداری وجود ندارد.

کلیدواژه‌ها

رانندگان، رفتارهای پرخطر، شیوه‌های روان‌شناختی و مدیریت هیجان.

۱. استادیار دانشگاه علوم انتظامی امین.

۲. کارشناس ارشد فرماندهی و مدیریت، H.heidari1406@gmail.com

مقدمه

حادثه، رویداد غیرمنتظره و برنامه‌ریزی نشده‌ای است که می‌تواند به آسیب منجر شود. سازمان جهانی بهداشت^۱، حادثه را رویدادی بی‌سابقه که سبب آسیب قابل تشخیص می‌شود، تعریف کرده است (باقیانی مقدم و همکاران، ۱۳۸۹: ۵۳). حوادث از یک طرف سبب آسیب‌های جسمی و روانی و از طرف دیگر باعث اتلاف سرمایه و زیان اقتصادی می‌شود (چوبینه، ۱۳۷۸). بررسی‌های سازمان جهانی بهداشت نشان می‌دهد که ۳/۵ میلیون مرگ سالیانه در اثر آسیب‌های ناشی از حوادث و خشونت رخ می‌دهد که از این تعداد، ۱ میلیون مرگ در اثر صدمات عمدی و ۲/۵ میلیون مورد باقی‌مانده در نتیجه حوادث رانندگی ایجاد می‌شوند که طی آن‌ها ۲۰ الی ۵۰ میلیون نفر هم دچار معلولیت می‌شوند (زمانی، ۱۳۸۸: ۹۹). از لحاظ آماری در طول پنج سال گذشته میزان تصادف‌های منجر به مرگ رو به افزایش بوده است و در بسیاری از کشورها به نگرانی عمومی تبدیل شده است. کشورهایی مانند ایالات متحده آمریکا (مویلنبرگ^۲ و همکاران، ۲۰۰۷: ۱۰۸۳)، دانمارک (مولر و گرگرسن^۳، ۲۰۰۸) و ایران (مهماندار، ۱۳۸۹) از جمله این کشورها هستند. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۹ میلادی، سالانه در اثر تصادف‌های رانندگی بیش از یک میلیون نفر کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند. در کشور ایران نیز سالانه بیش از ۲۰۰ هزار فقره تصادف فوتی و جرحی در ۱۱۷ هزار کیلومتر و ۱۰۱۷ پیکره شهری اتفاق می‌افتد (مهماندار، ۱۳۸۹) و همچنان یکی از بالاترین آمارها در جهان است؛ به طوری که تقریباً دو برابر میزان مرگ در کشورهای اروپایی است (رسولی و همکاران، ۱۳۸۷: ۱۳۵).

از نظر سازمان جهانی بهداشت، مسئله حوادث رانندگی به صورت عمده، رفتاری است و با اصلاح رفتارهای فردی و اجتماعی تا حدود زیادی قابل پیشگیری است. جیمز و نهل^۴ (۲۰۰۱) با استفاده از گزارش‌های خودسنجی از صدها راننده، دنیای درونی مضطرب و نگران

1. WHO
2. Mollinberg
3. Moller & Gergesen
4. James & Nehel

رانندگی را آشکار کردند که پر از هیجان‌ها و تکانه‌های شدید بود که به‌ظاهر با اعمال کوچک آغاز می‌شد. رانندگان معمولی می‌توانند افکار شدیدآگونه، احساسات شدید، سخن تلخ (تند) و نشانه‌های روان‌شناختی حاکی از استرس بالا را نشان دهند. انواع واکنش‌های منفی عادی ذکر شده در گزارش خودسنجی رانندگی در سه حوزه واکنش‌های روان‌شناختی شدید، واکنش‌های هیجانی شدید و پیامدهای فکری غیرمنطقی شدید قرار دارند. این یک حقیقت است که انجام رفتارهای خطرناک رانندگی، یکی از عوامل مهم و مؤثر در تصادفات رانندگی است. این عوامل شامل رفتارهای رانندگی (مثل تخطی از قوانین رانندگی و سرعت غیرمجاز) و اختلال در مهارت‌های رانندگی (مانند خستگی، نداشتن تمرکز و ناتوانی‌های فیزیکی و غیره می‌شود (زمانی، ۱۳۸۸: ۹۹).

مطالعات و بررسی‌ها نشان می‌دهد که در بخش قابل توجهی از تصادفات ترافیکی، اشتباهات انسانی دخیل است؛ بنابراین آنچه اهمیت بیشتری می‌یابد، شناخت هرچه بیشتر عامل درونی انسان است که به‌نوبه خود مجموعه قابل توجهی از عوامل را دربرمی‌گیرد. در حقیقت هر انسانی باید برای حضور در جامعه و برای رعایت حقوق اولیه انسانی در اجتماع، رفتارهای خود را ریشه‌یابی نموده و عوامل تأثیرگذار رفتاری را بازباید تا بتواند به‌درستی این رفتارهای غیرنرم و ناهنجار را مدیریت کند تا حقوق خود و دیگران را تضییع ننماید (ابراهیمی قوام، ۱۳۸۸).

نامنی روانی، نگرانی، اضطراب، افسردگی، احساس خلأ عاطفی، استرس و فشار روانی، احساس ناکامی و درماندگی، احساس خشم و خصومت، احساس انتقام و برتری‌جویی، احساس سلطه و سیطره، نگرش‌های ناپخته اجتماعی، باورهای نادرست فرهنگی، برداشت‌های ناقص فردی از روابط بین فردی، سوءظن و نگرش‌های خصمانه و مخرب می‌تواند زمینه‌های آسیب‌پذیری‌های شخصیتی را مضاعف نموده و رانندگی‌های تهاجمی به‌ویژه در جوانان را بیشتر کند. در مجموع، احساس سرخوردگی با رفتار تهاجمی می‌تواند برآیندی از یک احساس ناخوشایند و خصمانه درونی باشد (جیمز و نهل، ۲۰۰۱).

با توجه به آمارهای ذکر شده، در سال‌های اخیر بررسی رفتارهای پرخطر و ایمنی عبور و مرور، یکی از موضوعات مورد بحث روان‌شناسی بوده و در این حیطه، عوامل هیجانی

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

رانندگی و درگیری در تصادف‌ها مورد توجه قرار گرفته است که مدیریت هیجان یکی از این عوامل است. آیزنک، مسئله هیجان‌خواهی را از مؤلفه‌های برون‌گرایی می‌داند؛ افراد هیجان‌خواه، افرادی هستند که فعالانه به دنبال موقعیت‌های خطرناک می‌روند (سوری و باغانی، ۱۳۸۸: ۷۱).

هیجان‌خواهی یکی از ابعاد شخصیتی است که افراد به میزان متفاوتی از آن برخوردارند؛ برخی بسیار هیجان‌طلبند و برخی بسیار کم و تعدادی در میان این دو گروه قرار می‌گیرند (ممتاز و همکاران، ۲۰۰۲). هیجان‌خواهی به صورت نیاز به تجارب و هیجان‌های متنوع، جدید و پیچیده و همچنین تمایل به پذیرش خطرات جسمی و اجتماعی برای دستیابی به این‌گونه تجارب تعریف شده است (زاگرمین^۱، ۲۰۰۷) و شامل مؤلفه‌های خطرجویی، تجربه‌جویی، بازداری‌زدایی و حساسیت به یکنواختی است (هیتنر و سویکرت^۲، ۲۰۰۶: ۱۳۸۵).

آرنِت^۳ (۱۹۹۴) هیجان‌خواهی را به صورت صفتی تعریف می‌کند که ویژگی آن، جست‌وجوی هیجان‌ها و تجربه متنوع، تازه، پیچیده و شدید و میل اقدام به خطرهای جسمانی، اجتماعی، قانونی و مالی به خاطر خود این تجربه‌ها است. هیجان‌خواه‌ها، افرادی ماجراجو و برون‌گرا هستند، از تکرار و یکنواختی خسته، کسل، بی‌حوصله و بی‌قرار می‌شوند و در جست‌وجوی تجارب جدید، تازه، متنوع و هیجان‌انگیزند؛ این افراد به ورزش‌های خطرآفرین از قبیل سقوط آزاد و پرش از ارتفاع بلند، کوه‌نوردی، موتورسواری، چتربازی، خلبانی و اتومبیل‌رانی بیشتر علاقه دارند (رجبی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۱).

تحقیقات مختلف نشان داده است که اغلب هیجان‌ها به نوعی با رفتارهای پرخطر به خصوص در میان جوانان در ارتباط است. هر هیجان، عواقبی دارد که خود را در رفتار نشان می‌دهد؛ رفتارهای سالم و مثبت یا رفتارهای ناسالم و پرخطر (مختاری و میرمهدی، ۱۳۹۳: ۲۳)؛ لذا این مسئله موجب شد که برخی تحقیقات، هیجان‌خواهی راننده را به منزله یک متغیر مهم در رانندگی مورد بررسی قرار دهند. با توجه به اینکه پژوهش‌های مختلف

1. Zackerman

2. Hitner & Soikret

3. Arnett

نشان دادند هیجان‌خواهی با رانندگی بی‌محابا رابطه دارد (دانلوپ و رومر^۱، ۲۰۱۰: ۹۳، شوپل^۲ و همکاران، ۲۰۰۶: ۸۰۲)، هیجان‌خواهی به منزله یکی از متغیرهای پیش‌بین رفتار پرخطر در رانندگان مدنظر قرار گرفت.

شرایط رانندگی به‌ویژه شرایط روانی، اخلاقی و اجتماعی بسیار متعدد هستند. امور مربوط به رانندگی از آن‌جهت که اموری غیرقابل‌پیش‌بینی بوده و دائماً اتفاق می‌افتند و امور خطرناکی را شامل می‌شوند، مسائل هیجانی چالش‌برانگیزی هستند. رانندگان در این امر بسیار متفاوت هستند. بسیاری از رانندگان، این شرایط را تنش‌های هیجانی تلقی کرده و در نتیجه، مقابله و برخورد با آن را دشوار می‌دانند؛ ازسوی دیگر، رانندگان اغلب دارای انگیزه رقابت‌جویی بوده و از آزردهی هیجانی خود، آگاه نیستند. این امر، انگیزه‌ها و اهداف آنان را متأثر ساخته و موجب تحریف تفکر راننده و افزایش هیجانات خارج از کنترل فرد می‌شود. رانندگانی که درگیر این‌گونه هیجانات می‌شوند، به رفتارهای تکانش‌گرانه و پرخطر دست می‌زنند که این هیجانات نیز رانندگان را به تکروری و خودپسندی ترغیب می‌کند (سوری و باغانی، ۱۳۸۸: ۷۱).

هر تلاشی که بتواند در زمینه تغییر رفتار و بهبود رانندگی مؤثر باشد، به نجات تعداد زیادی از انسان‌ها و کاهش هزینه بسیار درمان و تعمیر و نوسازی وسایل نقلیه منجر خواهد شد. روابط بین توانایی‌ها و مهارت‌ها و خصوصیات شخصی افراد با رفتار رانندگی و درگیری در تصادف آن‌ها پیچیده است و درک سازوکار بین این موارد با کمک روان‌شناسان به سیاست‌گذاران و مهندسان ایمنی جاده‌ای کمک می‌کند تا راهکارهای مناسبی را برای کاهش تصادفات اتخاذ نمایند. در سال‌های اخیر، محققان بیش‌ازپیش بر عوامل انسانی مربوط به رانندگی تأکید کرده‌اند؛ چراکه تغییرات کوچک در رفتار رانندگی می‌تواند به کاهش تصادفات و به‌خصوص کاهش جراحات و مرگ‌ومیرها منجر شود (گلمن، ۱۹۹۹). حال آنکه نداشتن شخصیت متعادل و وجود هرگونه اختلال روانی و ناامنی درونی، فراوانی رانندگی‌های تهاجمی را افزایش می‌دهد؛ بنابراین حوادث و سوانح جاده‌ای و خیابانی را مضاعف می‌کند (پاکدین امیری، ۱۳۹۰). درمقابل، صاحبان شخصیت متعادل و رشدیافته، رفتار مطلوب خود را

1. Dunlop, SM. and Romer

2. Schwebel

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

به هنگام رانندگی در سطوح مختلف عاطفی، شناختی و حسی و حرکتی به نمایش می‌گذارند (جیمز و نهل، ۲۰۰۱).

اداره راهنمایی و رانندگی با وجود تغییر رویکرد و روی آوردن به روش‌های نرم‌افزاری در تأمین امنیت، نتوانسته است از کلیه ظرفیت‌ها و سرمایه‌های بالقوه موجود اجتماعی در تولید، حفظ و ارتقای امنیت اجتماعی استفاده کند. از آنجاکه راهنمایی و رانندگی، یک سازمان اجتماعی است که وظیفه تولید و تأمین بخشی از امنیت اجتماعی را بر عهده دارد؛ بنابراین، وجود عوامل تأثیرگذار بر امنیت افراد از یک طرف و وجود عواملی از جمله پایین بودن میزان احساس امنیت در مقوله‌های جانی، مالی، روانی و اخلاقی، ضعف در انجام وظیفه و ایفای نقش توسط نهادها و سازمان‌های دولتی و خصوصی در تأمین امنیت اجتماعی، ضعف در استفاده از ظرفیت‌های مشارکت مردمی و جلب آن در تأمین امنیت، مشخص نبودن دقیق مرزهای مفهومی و ادبیات امنیتی در سطوح مختلف امنیت از جمله امنیت عمومی، اجتماعی و فردی در مأموریت‌های ناجا، ضعف در تعیین دقیق مسئولیت‌ها و وظایف ناجا و سایر نهادها در مقوله امنیت اجتماعی و نحوه ارتباط آن نهادها با ناجا، ضعف در بهره‌گیری از سرمایه‌های اجتماعی توسط ناجا و اداره راهنمایی و رانندگی، فقدان الگوی مشخص، از عمده‌ترین مسائل و چالش‌های موجود در تأمین امنیت اجتماعی هستند که این پژوهش تلاش دارد تا بخشی از آن‌ها را مورد نظر قرار دهد.

با توجه به اهمیت متغیر هیجان‌خواهی در بروز تصادف‌ها و اندک بودن پژوهش در مورد ابعاد فردی تصادف رانندگی در ایران، نیاز به پژوهش‌های بیشتر در این زمینه احساس می‌شود تا در نهایت با انجام تمهیدات لازم بر پایه نتایج چنین پژوهش‌هایی، نرخ مرگ‌ومیر سوانح رانندگی و خسارات ناشی از آن در کشور به نحوی محسوس کاهش یابد. بدین ترتیب پلیس می‌تواند به کنترل و مدیریت هیجان در جوانان کمک کند که پژوهش‌آتی نیز در همین راستا انجام می‌گیرد. بر این اساس، پژوهش حاضر به منظور نیل به هدف شناسایی شیوه‌های روان‌شناختی رانندگان پرخطر در تصادفات رانندگی با توجه به نقش هیجان‌خواهی در بین رانندگان شهر تهران، به دنبال بررسی این مسئله است که آیا هیجان‌خواهی قادر به پیش‌بینی رفتارهای پرخطر در رانندگان می‌باشد یا خیر؟

پیشینه تحقیق

در رابطه با عوامل مؤثر بر تصادفات، مطالعاتی صورت گرفته است. رجبی و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی با هدف مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی رانندگان تصادف‌کرده با رانندگان عادی نشان دادند که میانگین نمره‌های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف‌های رانندگی در عامل ادواری‌خویی متهورانه، بی‌اعتمادی اضطراب‌آمیز و کنترل‌نداشتن بر اراده و تنش عصبی معنادار است. همچنین در متغیر هیجان‌خواهی تفاوت معناداری در دو گروه مشاهده شد.

طهماسبی و همکارانش (۱۳۹۱) پژوهشی با هدف بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پرخطر رانندگان تاکسی شهر اهواز در سال ۱۳۹۱ انجام دادند. یافته‌های حاصل از این پژوهش نشان داد که از میان عوامل پنج‌گانه مطرح شده در حوزه رفتارهای پرخطر رانندگان تاکسی، عوامل فردی با تبیین ۲۶/۲۳ درصد تغییرات بیشترین تأثیر را در رفتار مخاطره‌آمیز رانندگان تاکسی داشته است. رضائی (۱۳۸۴) پژوهش خود را تحت عنوان بررسی عوامل مؤثر بر رعایت‌نکردن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر تهران انجام داد. نتایج پژوهش وی حاکی از آن بود که ۲۱ درصد رانندگان، ریشه تخلفات رانندگی خود را مشکلات اقتصادی، ۱۶ درصد مشکلات فرهنگی و ۱۴ درصد هم مهم‌ترین عامل را مشکلات روانی دانسته‌اند. همچنین خطاها و تخلفات رانندگی به میزان بالایی با استرس تجربه‌شده در محیط ترافیکی مرتبط بود.

در رابطه با عنوان پژوهش، مطالعاتی نیز در خارج از کشور صورت گرفته است. سالمانا، توماس و استفن^۱ (۲۰۱۲) در پژوهشی نشان دادند که افرادی که بیشتر درگیر تصادفات هستند، رفتارهای هیجان‌طلبی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تری نشان می‌دهند. در مطالعه عبدالشاکر و فاجی (۲۰۱۱) با عنوان تأثیر متغیرهای روان‌شناختی در رفتارهای خطرناک رانندگی موتورسواران در مسیرهای مختلف موتورسیکلت‌ها، نتایج نشان داد که متغیرهای مختلفی از جمله تمایل به سرعت، نگرش، کنترل رفتاری ادراک‌شده، الزامات اخلاقی، ادراک خطر، ترس از دستگیر شدن و ادراک رفتارهای دیگران در رفتارهای خطرناک رانندگان موتورسیکلت

1. Salmana, Tommas & Estephan

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

مؤثر هستند. جیمز^۱ (۲۰۰۹) رانندگی را رفتار پیچیده‌ای می‌داند که از سه مؤلفه شناختی، عاطفی و حسی حرکتی تشکیل شده است که شامل ارزیابی نادرست خطر، رشد اخلاقی پایین و خودمحوری، با ارزش دانستن رقابت، برتری‌طلبی و قلمروطلبی در رانندگی، پذیرش اجتماعی خطر کردن و پرخاشگری، بی‌احترامی و بی‌طاقتی، خطای ادراکی در تخمین سرعت و فاصله و لغزش یا کاستی در عملکرد می‌شود.

شاپ (۲۰۱۰) و شاپ و بینگام^۲ (۲۰۰۸) توانایی رانندگان، عوامل رشدی، رفتاری، شخصیتی، ویژگی‌های جمعیت‌شناختی، محیط ادراک‌شده و محیط رانندگی را در تصادفات وسیله نقلیه موتوری تأثیرگذار می‌دانند. نتایج مطالعه پری^۳ (۲۰۰۸) با عنوان الگوی رفتاری رانندگان موتورسوار نشان داد که افرادی با تیپ شخصیتی A (تیپ شخصیتی که تحریک‌جویی و هیجان‌پذیری بالایی دارد)، بیشتر تصادف می‌کنند و به علت رانندگی بدشان بیشتر جریمه می‌شوند. دهلن^۴ و همکارانش (۲۰۰۵) نشان دادند که هیجان‌خواهی بالا نسبت به هیجان‌خواهی پایین با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد.

در مطالعه اسمیت و هکرت^۵ (۲۰۰۸) بین رفتارهای خطرجویی و رفتارهای خودتخریبی مزمن با تصادفات رابطه معنی‌داری یافت نشد. ایورسن و راندمو^۶ (۲۰۰۲) نیز نشان دادند که کسانی که نمره بالایی در متغیرهای هیجان‌خواهی، بی‌هنجاری و خشم رانندگی کسب کرده‌اند، رانندگی پرخطر فراوان‌تری در مقایسه با آن‌هایی که در این متغیرها نمره‌های پایینی کسب کرده‌اند، گزارش کرده‌اند. لایونن^۷ (۲۰۰۱) در پژوهشی نشان داد که هیجان‌طلبی احتمال انجام خشونت در رانندگی را پیش‌بینی می‌کند.

نتایج مطالعه مرور این تحقیقات، اهمیت پرداختن به اصلاح رفتارهای خطرناک رانندگی و تلاش برای تغییر این رفتارها در برنامه‌های کاهش تصادفات و عوارض آن را نشان می‌دهد.

1. James
2. hop & Bingam
3. Perry
4. Dehlen
5. Smith & Hekret
6. Iversen & Randemo
7. Livenen

در مورد عوامل انسانی و این‌که چگونه می‌توانند باعث کاهش خطر تصادف شوند و همچنین عوامل مؤثر بر بروز رفتارهای پرخطر رانندگان وسایل نقلیه، این پژوهش در صدد است تا به بررسی شیوه‌های روان‌شناختی مدیریت رانندگان پرخطر در تصادفات درون‌شهری بپردازد و بررسی می‌کند که آیا هیجان‌خواهی می‌تواند پیش‌بینی‌کننده رفتارهای پرخطر رانندگان باشد؟

جدول ۱. جمع‌بندی و گزارش پیشنهادها

تفاوت معنادار هیجان‌خواهی بین دو گروه	۱۳۹۱	مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی رانندگان	رجبی و همکاران	۱
تأثیر عوامل فردی بر رفتار پرخطر در رانندگان	۱۳۹۱	بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پرخطر رانندگان تاکسی	طهماسبی و همکاران	۲
رفتارهای هیجان‌طلبی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تر در تصادفات	۲۰۱۲	بررسی عوامل روان‌شناختی در رانندگانی که تصادف زیاد دارند	سالمانا، توماس و استفن	۳
رانندگانی که تیپ شخصیتی A یعنی تحریک‌جویی و هیجان‌پذیری بالایی دارند، بیشتر تصادف می‌کنند.	۲۰۰۸	الگوی رفتاری رانندگان موتورسوار	پری	۴
بین رفتارهای خطرجویی و رفتارهای خودتخریبی مزمن با تصادفات رابطه معنی‌داری یافت نشد.	۲۰۰۸	بررسی تأثیر رفتارهای پرخطر در تصادفات رانندگان	اسمیت و هکریت	۵
هیجان‌خواهی بالا نسبت به هیجان‌خواهی پایین، با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد.	۲۰۰۵	بررسی تأثیر خشم و تکانش‌گری در رفتارهای پرخطر در رانندگان	دهلن و همکاران	۶
کسانی که نمره بالایی در متغیرهای هیجان‌خواهی، بی‌هنجاری و خشم رانندگی کسب کرده‌اند، رانندگی پرخطر فراوان‌تری داشته‌اند.	۲۰۰۲	نگرش به ایمنی ترافیک، رفتار رانندگی و مشارکت تصادف در میان مردم نروژی	ایورسن و راندمو	۷

مبانی نظری تحقیق

هیجان‌خواهی

طبق نظریه ماروین زاکرمن، هیجان‌خواهی تحت عنوان نیاز به تجارب و احساس‌های گوناگون، پیچیده، بدیع و بی‌سابقه و تمایل به خطرجویی تعریف شده است. نکته مهمی که باید در اینجا متذکر شد، آن است که یکی از عناصر اصلی هیجان‌خواهی، تمایل یا اشتیاق به خطرجویی است؛ درحالی‌که نتیجه رفتار کاوشی به این نکته اشاره دارد که خطرجویی اغلب برانگیزاننده ترس است و ترس با رفتار کاوشی، ناهمساز یا تلفیق‌نشده است (رجبی، ۱۳۹۱).

نظریه هیجان‌خواهی ماروین زاکرمن

از اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی، ماروین زاکرمن، یکی از روان‌شناسان دانشگاه دله ویر پژوهش‌های وسیعی در جنبه محدودی از شخصیت که هیجان‌خواهی می‌نامد، آغاز کرده است. او معتقد است که این پدیده، یک صفت ارثی است که با نیاز به احساس‌ها و تجربه‌های متنوع، بدیع و پیچیده و میل به خطرجویی جسمانی و اجتماعی به خاطر چنین تجربه‌هایی تعریف می‌شود (شولتز و شولتز، ۱۹۹۴، ترجمه سیدمحمدی، ۱۳۸۱).

زاکرمن به‌منظور سنجش میزان هیجان‌خواهی مقیاس‌هایی را به وجود آورد. تحقیقات انجام‌شده با استفاده از مقیاس هیجان‌خواهی نشان داد که بین انسان‌ها از لحاظ میزان هیجان‌خواهی، تفاوت‌های زیادی وجود دارد. به‌علاوه به نظر می‌رسد که هیجان‌خواهی، خصالتی است که در موقعیت‌های گوناگون از همسانی برخوردار است (اتکینسون، اتکینسون و هیلگارد، ۱۹۸۳، ترجمه براهنی و همکاران، ۱۳۶۸).

مقاله پروفیسور ماروین زاکرمن در مورد هیجان‌خواهان (۱۹۷۱) یکی از مؤثرترین و برجسته‌ترین آثار در تاریخ روان‌شناسی است که با آثار محققانی همچون سایمون فروید، اسکینر و جین پایگت هم‌زمان می‌باشد. مقاله زاکرمن، ابعاد هیجان‌خواهی یک ابزار سنجش

1. Schultz

2. Atkinson & Heligard

شخصیتی جامع و فراگیر معروف به مقیاس هیجان‌خواهی «SSS» را توضیح می‌دهد. وی شرکت‌کنندگانی را که با این بیانات «من گاهی اوقات دوست دارم کارهایی انجام دهم که کمی ترسناک هستند» و «من بعضی از چیزها را فقط به خاطر هیجان‌ش دوست دارم» موافق هستند، راهنمایی می‌کند. مقیاس هیجان‌خواهی «SSS» به روان‌شناسان کمک می‌کند تا گرایش‌های هیجان‌خواهی را ارزیابی کنند. زاگرم‌ن اولین بار در سال ۱۹۶۴ میلادی، یک طبقه‌بندی شخصی (فردی) ارائه داد؛ وی توضیح داد که افراد هیجان‌گرا به هیجان‌ات شدید، تجربه‌های پیچیده، بدیع و متفاوت علاقه شدیدی دارند.

رفتارهای پرخطر

رفتارهای پرخطر^۱ به رفتارهایی گفته می‌شود که سلامت و بهزیستی نوجوانان، جوان و سایر افراد جامعه را در معرض خطر قرار دهند (ماهر، ۱۳۹۳). گاتفردسون و هیرشی^۲ (۱۹۹۰) نظریه خود را در چارچوب نظریه کلاسیک رفاه‌طلبی طبیعی رفتار انسان مطرح کردند. بر اساس این نظریه، انحراف و جرم، راه‌های سریع و ساده و کوتاه‌مدت رسیدن به آرامش دلخواه است. از این رو این نظریه مانند دیدگاه‌های سنتی کنترل در پی تبیین علت جرم و انحراف نیست، بلکه به دنبال عوامل کنترل‌کننده آن است. با این حال، از نظر گاتفردسون و هیرشی، پاسخ این مسئله، کنترل اجتماعی نیست، بلکه خودکنترلی است. افراد با خودکنترلی قوی می‌توانند در برابر خشنودی کاذب ناشی از انحراف مقاومت کنند؛ بالعکس، خودکنترلی ضعیف باعث رفتارهای منحرفانه می‌شود. گاتفردسون و هیرشی ضعف خودکنترلی را در دوران اولیه زندگی به منزله عامل پایدار و متشکل از شش جزء تشریح کردند. این شش جزء عبارتند از:

تکانشی و آنی بودن؛

ترجیح وظایف ساده و راحت بر وظایف مشکل که مستلزم پایداری است؛

جهت‌گیری خودمحورانه درباره علائق دیگران؛

1. High Risk Behaviors

2. Gottfredson & Hirschi

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

ترجیح دادن فعالیت‌های فیزیکی بر فعالیت‌های ذهنی و ادراکی که به مهارت و طراحی نیاز دارد؛

رفتارهای مخاطره‌جویانه؛

ناشکیبایی به علت کم‌تحملی در برابر ناکامی‌ها (زود از کوره در رفتن)؛

بر اساس نظر گاتفردسون و هیرشی، افرادی که خودکنترلی ندارند، به رفتارهای هیجانی و احساسی و اعمال فیزیکی به جای اعمال ذهنی، کارهای پرخطر، عجولانه و غیرزبانی‌گرایش می‌یابند؛ به همین دلیل، به اعمال مجرمانه و قانون‌شکنانه دست می‌زنند (گاتفردسون و هیرشی، ۱۹۹۰).

نظریه‌ها و الگوهای رفتار راننده

در روان‌شناسی ترافیک، چارچوب واحد و کاملی از نظریه وجود ندارد و هریک از نظریه‌ها روی موضوع خاصی متمرکز شده و بخشی از وظایف راننده را مورد بررسی و تحلیل قرار داده‌اند. بدین ترتیب الگوهای تخصصی فراوانی نظیر الگوهای ادراکی، توجهی، شناختی، اجتماعی، انگیزشی و تعیین‌کننده‌های عوامل هیجانی تحرک و رفتار ترافیکی به وجود آمده است. هریک از دیدگاه‌ها می‌تواند نقطه‌شروعی در شناخت ابعاد روان‌شناختی راننده تلقی شود (امانوئیل و کلوتر، ۲۰۰۱).

به‌طور کلی الگوهایی که برای پیش‌بینی عملکرد راننده طراحی می‌شوند، در بیشتر موارد راننده را بسان پردازشگر اطلاعاتی با ظرفیت محدود به تصویر می‌کشند و الگوهایی که برای توزیع و پیش‌بینی رفتار واقعی و پیچیده‌تر در جاده طراحی می‌شوند، فرض را بر این می‌گذارند که رفتار واقعی رانندگی نمایانگر آن سبک و راهبرد است که راننده برای نیل به اهداف خود اتخاذ می‌کند. به معنای وسیع‌تر، الگوها عملاً مکمل همدیگرند؛ دسته اول عملکرد راننده یا بهترین کاری را که راننده در موقعیتی به‌خصوص انجام می‌دهد، توصیف می‌کند و دسته دوم رفتار یا آنچه راننده مایل است در موقعیتی خاص و در محدوده عملکرد خود انجام دهد، توصیف می‌کند (شاینر، ۲۰۰۷).

مبانی الگوهای دسته اول در روان‌شناسی شناختی و فیزیولوژیک قرار دارد؛ درحالی‌که مبانی

الگوهای دسته دوم در نظریه‌های شخصیت، روان‌شناسی اجتماعی و رفتار سازمانی جای دارد. الگوهای عملکردی برای پیش‌بینی محدودیت‌های رفتار مطلوب مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ درحالی‌که الگوهای انگیزشی برای پیش‌بینی رفتار خاص مناسب هستند. در واقع، رفتار راننده در جاده، ترکیبی از هر دو رفتار خاص (همان شیوه‌ای که در بیشتر مواقع رانندگی می‌کند) و عملکرد مطلوب (زمانی که خود را در موقعیت‌های بسیار دشوار می‌یابد) است. این دو دسته از الگوها هر چند از چشم‌اندازهای مختلفی به موضوع می‌پردازند؛ اما با یکدیگر در تعارض نبوده و مکمل یکدیگرند؛ و هر دو برای درک رفتار راننده سودمند هستند (همان منبع).

نظریه و الگو، اصطلاحات مترادف برای موضوع واحدی نیستند. نظریه در واقع سازمان‌دهی ادراکی مفاهیم، سازوکارها و فرایندهایی است که در عملیات سیستم دخالت دارند؛ مانند راننده در روند عبور و مرور؛ اما در الگو، میزان فرضی بودن امور کمتر است؛ بدین معنی که الگو فرض را بر این نمی‌گذارد که سازوکارها و فرایندها واقعاً وجود دارند، بلکه فقط در صورتی که آن‌ها فرض گرفته شوند، می‌توان رفتار انسانی را بر مبنای آن‌ها توضیح داد. اغلب، الگویی از رفتار انسانی تهیه می‌شود؛ سپس تحقیقی صورت می‌گیرد تا معلوم کند که آیا سازوکارهای آن واقعاً وجود دارد یا خیر. بدین ترتیب الگو می‌تواند غالباً مبنایی برای نظریه باشد. این نکته مهم نیز قابل ذکر است که الگوهای موجود که غالباً در کشورهای صنعتی و با شرایطی متفاوت از لحاظ وضعیت ترافیک، راه‌ها، خصوصیات اجتماعی - اقتصادی مطرح شده است، عیناً در ایران قابل استفاده نبوده و مستلزم انجام تحقیقات دیگری است (شرقی و دهقان، ۱۳۸۲).

روش تحقیق

روش‌شناسی

پژوهش حاضر یک مطالعه توصیفی - همبستگی است که به پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران پرداخته است.

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

جامعه آماری و جامعه نمونه

جامعه آماری این پژوهش، کلیه ۳۸۴ راننده مناطق ۹ و ۱۵ شهر تهران بود که ۱۶۵ راننده از همین مناطق ۹ و ۱۵ برای نمونه به منظور انجام پژوهش به روش نمونه‌گیری تصادفی (خوشه‌ای یک مرحله‌ای و یا تصادفی ساده) انتخاب شدند.

تعریف عملیاتی متغیرهای مستقل

متغیر مستقل، متغیری است که متغیر وابسته از طریق آن تبیین و پیش‌بینی می‌شود. متغیر مستقل در این پژوهش، هیجان‌خواهی می‌باشد. هیجان‌خواهی در این پژوهش، نمره‌ای است که از پرسش‌نامه هیجان‌خواهی زاکرمن کسب می‌شود.

تعریف عملیاتی متغیر وابسته

متغیر وابسته، متغیری است که از متغیر مستقل تأثیر می‌پذیرد و بر اثر تغییرات آن تغییر می‌کند و هدف محقق، تشریح یا پیش‌بینی تغییرپذیری در آن است. متغیر وابسته در این پژوهش، رفتارهای پرخطر است. منظور از رفتارهای پرخطر، نمره‌ای است که به وسیله مقیاس خطرپذیری (IARS) کسب می‌شود.

ابزار گردآوری داده‌ها

ابزارهای گردآوری اطلاعات شامل پرسش‌نامه مقیاس خطرپذیری (IARS) و مقیاس هیجان‌خواهی زاکرمن بود.

مقیاس هیجان‌خواهی زاکرمن: این مقیاس، چهار مؤلفه هیجان‌زدگی و ماجراجویی، تجربه‌طلبی، گریز از بازداری و ملال‌پذیری را می‌سنجد که برای هر یک از مؤلفه‌ها، ده ماده آزمون در نظر گرفته شده است. مجموع مواد مقیاس شامل ۴۰ ماده آزمون دو جزئی الف و ب است. ضریب اعتبار مقیاس هیجان‌خواهی از روش دونیمه‌کردن توسط محقق ۷۹ درصد برآورد شد (محوی شیرازی، ۱۳۸۷).

مقیاس خطرپذیری (IARS): این پرسش‌نامه دارای ۳۸ سؤال بوده و هدف آن، سنجش

میزان خطرپذیری از ابعاد مختلف (گرایش به مواد مخدر، گرایش به الکل، گرایش به سیگار، گرایش به خشونت، گرایش به رابطه و رفتار جنسی، گرایش به رابطه با جنس مخالف و گرایش به رانندگی خطرناک) می‌باشد. شیوه نمره‌دهی آن بر اساس طیف لیکرت پنج‌گزینه‌ای است. نمره بین ۳۸ تا ۷۶ میزان خطرپذیری کم، نمره بین ۷۶ تا ۱۱۴ میزان خطرپذیری متوسط و نمره بالاتر از ۱۱۴ میزان خطرپذیری زیاد نوجوانان را نشان می‌دهد. در پژوهش زاده‌محمدی و همکاران (۱۳۹۰)، روایی سازه این مقیاس مورد ارزیابی قرار گرفت. تحلیل عاملی اکتشافی با مؤلفه‌های اصلی نشان داد که این پرسش‌نامه، مقیاسی هفت‌بعدی است که ۶۴/۸۴ درصد واریانس خطرپذیری را تبیین می‌کند. میزان آلفای کرونباخ برای کل مقیاس، ۰/۹۴ و برای خرده‌مقیاس‌های آن در دامنه ۰/۹۳ تا ۰/۷۴ قرار داشت که بیانگر پایایی خوب این مقیاس است.

روش تجزیه و تحلیل

پرسش‌نامه‌ها بعد از جمع‌آوری با نرم‌افزار اسپاس اس نسخه ۱۹ در دو سطح توصیفی و استنباطی تجزیه و تحلیل شدند. در این پژوهش از دو روش آمار توصیفی برای تحلیل اطلاعات جمعیت‌شناختی و آمار استنباطی برای آزمون سؤالات و فرضیات استفاده شد. در سطح توصیفی به محاسبه شاخص‌های توصیفی نظیر میانگین، انحراف استاندارد، مینیمم و ماکزیمم متغیرهای پژوهشی پرداخته شده و در سطح استنباطی با آزمون ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون به بررسی فرضیه‌ها پرداخته شد.

یافته‌های تحقیق

جدول شماره ۲، فراوانی و درصد گروه‌های شرکت‌کننده را بر اساس متغیرهای جمعیت‌شناختی (جنسیت، تحصیلات و وضعیت تأهل) نشان می‌دهد.

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

جدول ۲. فراوانی و درصد متغیرهای جمعیت‌شناختی شرکت‌کنندگان

متغیر	گروه	تعداد	درصد
جنسیت	مرد	۱۳۹	۸۷
	زن	۲۱	۱۳
تحصیلات	دیپلم	۴۶	۲۹
	فوق‌دیپلم	۲۳	۱۵
	لیسانس	۸۳	۵۲
	فوق‌لیسانس و بالاتر	۷	۴
وضعیت تأهل	مجرد	۷۱	۴۶
	متاهل	۸۴	۵۴

جدول شماره ۳، یافته‌های توصیفی مربوط به متغیرهای پژوهش را نشان می‌دهد. با توجه به جدول شماره ۲ مشخص می‌شود که میانگین و انحراف استاندارد گریز از بازداری ۴/۳۸ و ۱/۸۵، میانگین و انحراف استاندارد ملال‌پذیری ۳/۸۹ و ۱/۴۴، میانگین و انحراف استاندارد ماجراجویی، ۵/۴۷ و ۲/۴۱، میانگین و انحراف استاندارد تجربه‌پذیری ۳/۴۴ و ۱/۸۲ و همچنین میانگین و انحراف استاندارد هیجان‌خواهی کل برابر ۱۷/۳۴ و ۴/۹۸ می‌باشد. میانگین و انحراف استاندارد مربوط به رفتارهای پرخطر شرکت‌کنندگان برابر ۷۵/۲۱ و ۲۹/۰۸ می‌باشد.

جدول ۳. آمار توصیفی مربوط به مؤلفه‌های پژوهش

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	کمترین	بیشترین	
مدیریت هیجان	بازداری	۴/۳۸	۱/۸۵	۰	۸
	ملال‌پذیری	۳/۸۹	۱/۴۴	۱	۷
	ماجراجویی	۵/۴۷	۲/۴۱	۰	۱۰
	تجربه‌طلبی	۳/۴۴	۱/۸۲	۰	۸
	هیجان‌خواهی	۱۷/۳۴	۴/۹۸	۷	۲۶
رفتار پرخطر	۷۵/۲۱	۲۹/۰۸	۳۸	۱۸۹	

جدول شماره ۴، میزان ضرایب همبستگی بین متغیرهای پژوهش را نشان می‌دهد. با توجه به جدول ۳ همان‌گونه که مشاهده می‌شود، بین بازداری با رفتار پرخطر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد ($r=0/429, p=0/000$)؛ بین ملال‌پذیری با رفتار پرخطر رابطه معناداری وجود ندارد ($r=0/073, p=0/073$)؛ بین ماجراجویی با رفتار پرخطر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد ($r=0/181, p=0/035$)؛ بین تجربه‌طلبی با رفتار پرخطر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد ($r=0/280, p=0/001$) و بین هیجان‌خواهی با رفتار پرخطر نیز رابطه مثبت و معناداری وجود دارد ($r=0/354, p=0/000$)

جدول ۴. جدول ماتریس همبستگی پیرسون بین متغیرهای پژوهش

۶	۵	۴	۳	۲	۱	
					۱	بازداری
				۱	۰/۱۴۷	ملال‌پذیری
			۱	۰/۰۴۰	۰/۳۱۷ ^{**}	ماجراجویی
		۱	۰/۲۴۸ ^{**}	۰/۳۱۵ ^{**}	۰/۴۰۱ ^{**}	تجربه‌طلبی
	۱	۰/۷۵۷ ^{**}	۰/۶۸۷ ^{**}	۰/۴۹۲ ^{**}	۰/۶۹۰ ^{**}	هیجان‌خواهی
۱	۰/۳۵۴ ^{**}	۰/۲۸۰ ^{**}	۰/۱۸۱ [*]	۰/۰۷۳	۰/۴۲۹ ^{**}	رفتار پرخطر

یافته‌های استنباطی تحقیق

به منظور بررسی فرضیه تحقیق از آزمون رگرسیون چندگانه به روش هم‌زمان استفاده شد. با توجه به نتایج جدول ۴ مشخص شد که مقدار R برای پیش‌بینی رفتار پرخطر رانندگان از روی مدیریت هیجان، $0/404$ می‌باشد؛ مقدار مجذور R برابر $0/164$ است که نشان می‌دهد مدیریت هیجان در کل نزدیک به ۱۶ درصد از تغییرات واریانس رفتار پرخطر را تبیین می‌کند و میزان F و P به دست آمده نشان می‌دهد که این مدل، معنی‌دار می‌باشد. همچنین مؤلفه بازداری به صورت مثبت و معناداری قادر به پیش‌بینی رفتار پرخطر رانندگان است.

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

جدول ۵. آزمون تحلیل رگرسیون چندگانه

متغیر ملاک	متغیر پیش‌بین	B	T	P	R	R ^۲	F	P
رفتار پرخطر	بازداری	۰/۳۱۳	۳/۰۱۲	۰/۰۰۳	۰/۴۰۴	۰/۱۶۴	۴/۶۴۴	۰/۰۰۲
	ملال‌پذیری	۰/۰۰۹	۰/۰۸۴	۰/۹۳۳				
	ماجراجویی	۰/۱۵۳	۱/۵۲۲	۰/۱۳۱				
	تجربه‌طلبی	۰/۰۳۸	۰/۳۴۲	۰/۷۳۳				

نتایج و پیشنهادهای تحقیق

همان‌گونه که در قسمت یافته‌های تحقیق مشاهده شد، به‌منظور پیش‌بینی بین رفتارهای پرخطر بر اساس مدیریت هیجان طبق جدول ۴ از تحلیل رگرسیون چندگانه استفاده شد. همان‌گونه که در این جدول مشاهده می‌شود، مقدار R برای پیش‌بینی رفتار پرخطر رانندگان از روی مدیریت هیجان، ۰/۴۰۴ است؛ مقدار مجذور R برابر ۰/۱۶۴ می‌باشد که نشان می‌دهد هیجان‌خواهی در کل نزدیک به ۱۶ درصد از تغییرات واریانس رفتار پرخطر را تبیین می‌کنند و مقدار F و P به‌دست‌آمده نشان می‌دهد که این مدل، معنی‌دار است. همچنین مؤلفه‌ی بازداری به‌صورت مثبت و معناداری قادر به پیش‌بینی رفتار پرخطر رانندگان می‌باشد. در کل، نتایج حاکی از آن است که افزایش هیجان‌خواهی در رانندگان باعث افزایش رفتارهای پرخطر در رانندگان می‌شود. نتیجه‌ی این آزمون با برخی تحقیقات صورت‌گرفته، همسو می‌باشد. ایورسن و راندمو (۲۰۰۲: ۵۵۸) نیز نشان دادند کسانی که نمره‌ی بالایی در متغیرهای هیجان‌خواهی، بی‌هنجاری و خشم رانندگی کسب کرده‌اند، رانندگی پرخطر فراوان‌تری در مقایسه با آن‌هایی که در این متغیرها نمره‌های پایینی کسب کرده‌اند، گزارش کردند.

نتایج مطالعه‌ی ده‌لن و همکارانش (۲۰۰۵: ۳۴۵) نشان داد که هیجان‌خواهی بالا نسبت به هیجان‌خواهی پایین با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد. سالمانا، توماس و استفن (۲۰۱۲) در پژوهشی نشان دادند که افرادی که بیشتر درگیر تصادفات هستند، رفتارهای

هیجان‌طلبی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تری نشان می‌دهند. لایونن (۲۰۰۱) در پژوهشی نشان داد که هیجان‌طلبی احتمال انجام خشونت در رانندگی را پیش‌بینی می‌کند. هیجان‌طلبی و خطرکردن بالا با مصرف الکل رابطه مستقیم دارد و افرادی که تکانش‌گری و جرئت خطرآفرینی بیشتری دارند، میزان مصرف مواد بیشتری دارند؛ چنین افرادی به ندرت از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند.

عملکرد تحصیلی ضعیف با عوامل خطر ماجراجویی و هیجان‌طلبی، ارتباط مستقیم دارد (جوناه، ۱۹۹۷: ۶۸۲). لاجونن (۲۰۱۲) در مطالعه‌ای نشان داد که نمره بیشتر در صفت شخصیتی هیجان‌طلبی، احتمال انجام خشونت در رانندگی را افزایش می‌دهد. گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) در پژوهشی نشان دادند که نمره کلی تحریک‌جویی و خرده‌مقیاس‌های آن (تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی و تنوع‌طلبی) با رفتارهای رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی) همبستگی مثبت و معنادار دارد و تحریک‌جویی می‌تواند رفتارهای رانندگی پرخطر و سرعت زیاد را پیش‌بینی کند.

در تبیین این یافته می‌توان گفت که در مورد برخی افراد، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر بر هر تنبیه احتمالی غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های شدید، گرایش ذاتی به خطرجویی و خطرپذیری دارند؛ اما به نظر رابرتی، این قاعده در مورد افراد دارای هیجان‌خواهی زیاد الزاماً صادق نیست؛ زیرا خطرپذیری، منبع انگیزشی اصلی این افراد نبوده و آن‌ها تلاش دارند تا جای ممکن، احتمال بروز خطر را با اقدامات احتیاطی به حداقل برسانند. در مقابل، زاگرمین و هورواس و زاگرمین تأکید کرده‌اند که افراد با هیجان‌خواهی زیاد، موقعیت‌های پرخطر را کمتر تهدیدآمیز تفسیر کرده و همین امر به درگیری بیشتر آن‌ها در رفتارهای پرخطر منجر می‌شود. راورت و همکاران نیز بیان کردند که درگیری در این نوع رفتارها و فعالیت‌ها می‌تواند مستلزم نادیده‌گرفتن یا ناتوانی در شناسایی خطرات مرتبط با آن مثل آسیب، بیماری، دستگیری و مرگ باشد. در تأیید این مطلب، پژوهشگران نشان دادند که سطوح بالاتر هیجان‌خواهی به تخمین زدن مزایای رفتار پرخطر بیش از معایب آن منجر می‌شود و این به نوبه خود سطوح بالاتر رفتار پرخطر را پیش‌بینی می‌کند.

به نظر کاس و ودانوویچف، از آنجاکه افراد دارای نمرات بالا در هیجان‌خواهی، محرک‌های

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

بیرونی و محیطی را ترجیح می‌دهند و به یکنواختی حساس‌اند، از نبود این‌گونه محرک‌ها خسته شده و تلاش می‌کنند تا با روی آوردن به مواد مخدر و الکل، به‌عنوان تجارب با بار هیجانی زیاد، کمبود تحریک در منابع محیطی را جبران کنند. پژوهش‌های متعدد نشان داده‌اند که این قاعده حداقل در مورد نوجوانان و جوانان هیجان‌خواه صادق است (کومه، ۲۰۰۱). به نظر فرانکن نیز میل به تجربه، سطوحی از خطر برای افزایش شادی، بازی‌زدایی نسبت به محدودیت‌ها، قوانین و الزامات اجتماعی و احساس کسالتی که دانشجویان از فعالیت‌ها و برنامه‌های یکنواخت زندگی خود می‌کنند، علت گرایش آن‌ها به رفتارهای پرخطر است. این یافته‌ها با نتایج پژوهشگران دهلن^۱ و همکارانش (۲۰۰۵) و دیسریچارد و دیناری^۲ (۲۰۰۵) همخوانی دارد که نشان دادند هیجان‌خواهی بالا با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط دارد. همچنین دانلاپ و رومر^۳ (۲۰۱۰) در مطالعه‌ای نشان دادند که هیجان‌خواهی، نقش برجسته‌ای در تصادف‌های جوانان با موتورسیکلت دارد؛ درحالی‌که بررسی هاک^۴ و همکاران (۲۰۱۰) نشان داد که هیجان‌خواهی تکانشی ارتباط معناداری با میزان آسیب‌پذیری موتورسواران ندارد. توجه به این نکته مهم است که در ۴۰ مطالعه‌ای که جونا، تیسن و او-یانگ^۵ (۲۰۱۰) بازبینی کرده‌اند، متذکر شده‌اند که هیجان‌خواهی برای ۱۰ تا ۱۵ درصد از آریانس در رانندگی خطرناک محسوب می‌شود. آن‌ها همچنین خاطرنشان کردند که بیشتر مطالعات دریافته‌اند که رابطه مثبتی بین هیجان‌خواهی و بروز تصادف وجود دارد.

همچنین آیورسن^۶ (۲۰۰۵: ۱۳۷) و اولتدال و راندمو^۷ (۲۰۰۶: ۶۲۵) نیز بین حالت‌های منفی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه معناداری به دست آوردند. این یافته نیز به این واقعیت اشاره دارد که هیجان‌خواه‌ها افرادی ماجراجو و برون‌گرا هستند، از تکرار و یکنواختی خسته، کسل، بی‌حوصله و بی‌قرار می‌شوند و در جست‌وجوی تجارب جدید،

1. Dahlen
2. Desrichard & Denarie
3. Dunlop & Romer
4. -Haque
5. Jonoh, Thiessen & Au-YEUNG
6. Iverson
7. Oltedal & Rundmo

تازه، متنوع و هیجان‌انگیزند. این افراد، رفتار و تجربه جنسی بیشتر و متنوع‌تری دارند؛ به ورزش‌های خطرآفرین از قبیل سقوط آزاد و پرش در ارتفاع بلند، کوهنوردی، موتورسواری، جت‌بازی، خلبانی و اتومبیل‌رانی بیشتر علاقه دارند (مازارول^۱ و همکاران، ۲۰۱۰: ۱۷۰).

بنابراین نیاز به تازگی و شدت محرک در رانندگان هیجان‌خواه موجب گرایش بیشتر آنان به تجربه رفتارهای مختلف در حین رانندگی و راندن غیرعادی و پرسرعت می‌شود که نتیجه این روند، ناتوانی راننده در تصمیم‌گیری درست و به‌موقع به هنگام حوادث حین رانندگی است.

همان‌گونه که در این پژوهش مشاهده شد، نتایج حاکی از تأثیرات هیجان‌خواهی در میزان رفتار پرخطر رانندگان بود. چنانچه هیجان‌خواهی بالا باعث افزایش رفتارهای پرخطر می‌شود؛ بنابراین از آنجاکه مشخص شد که وجود هیجان‌خواهی در رفتار رانندگان تا این حد مؤثر است؛ بنابراین می‌توان پیشنهادهای زیر را به سازمان ناجا و راهنمایی و رانندگی ارائه کرد.

در معاینات اولیه و قبل از ارائه گواهی رانندگی به متقاضیان، آزمون‌های مربوط به هیجان‌خواهی از داوطلبان دریافت گواهی رانندگی به عمل آید و به افرادی که در هیجان‌خواهی نمرات بالایی را به دست می‌آورند، محدودیت‌های رانندگی در نظر گرفته شود.

پیشنهاد می‌شود که پلیس راهنمایی و رانندگی پس از ارائه گواهی رانندگی به افراد، آن‌هایی را که به کرات دچار تخلفات رانندگی می‌شوند، برای ارزیابی‌های دقیق روان‌شناختی به متخصصان مربوطه ارجاع دهد تا در صورت بالابودن هیجان‌خواهی و روان‌رنجوری و یا پایین‌بودن میزان وظیفه‌شناسی در آن‌ها، محدودیت‌های رانندگی در مورد آنان اعمال شود. در مورد امکان صدور گواهی موتورسواری به افراد هیجان‌خواه و روان‌رنجور تجدیدنظر صورت گیرد. با توجه به فراوانی زیاد تخلفات رانندگی در بین رانندگان خیلی جوان، قوانین مجازات تخلفات رانندگی در مورد متخلفان جوان بازبینی شود.

کلاس‌های آموزشی اجباری در حوزه هیجان‌خواهی و هوش هیجانی برای رانندگان متخلف برگزار شود.

پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران

سیاسگزاری

در پایان از کلیه افرادی که پژوهشگر را در امر گردآوری داده‌ها یاری نمودند و با همکاری صمیمانه خود، امکان اجرای این پژوهش را فراهم کردند، سپاسگزاری می‌شود.

منابع

- اتکینسون، ریتال آل و دیگران. (۱۳۷۸). زمینه روان‌شناسی هیلگارد (ترجمه دکتر محمدنقی براهنی و دیگران). چاپ سیزدهم، تهران: رشد.
- تابش، فهیمه؛ زارع، حسین. (۱۳۳۱). تأثیر آموزش مهارت‌های هوش هیجانی بر سبک‌های تصمیم‌گیری عقلایی، شهودی، اجتنابی، وابسته و آنی. نشریه علوم رفتاری. (۲۲)، ۳۲۳.
- چوبینه، ع؛ امیرزاده، ف. (۱۳۷۸). کلیات بهداشت حرفه‌ای. شیراز: دانشگاه علوم پزشکی شیراز.
- رجبی، سوران؛ نیرمانی، محمد؛ حسینی، سید سامان. (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی رانندگان تصادف‌کرده با رانندگان عادی. فصلنامه روان‌شناسی کاربردی، سال ۷، ۲۵-۱، ۳۹-۵۳.
- رضایی، علی. (۱۳۸۴). بررسی عوامل مؤثر بر عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان در شهر تهران. اداره کل مطالعات اجتماعی، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران معاونت اجتماعی.
- رضضانی، ولی‌اله؛ عبدالهی، محمدحسین. (۱۳۸۵). بررسی ارتباط هوش هیجانی با بروز و مهار خشم در دانشجویان. فصل‌نامه روان‌شناسی، (۳۷)، ۶۶-۸۴.
- شولتز، دوان؛ شولتز، سیدنی آلن. (۱۳۷۵). نظریه‌های شخصیت (ترجمه یحیی سیدمحمدی). چاپ چهارم، تهران: ویرایش.
- طهماسبی، فریبا؛ زمانی علویجه، فرشته؛ رستم نیاکان، شراره؛ اسداللهی، عبدالرحیم (۱۳۹۳). بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پرخطر رانندگان شهر اهواز در سال ۱۳۹۱. مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی ایلام، ۲۲ (۶)، ۱۴۳-۱۵۰.
- گلמן، دانیل. (۱۹۹۵). هوش هیجانی (ترجمه نسرین پارسا). تهران: رشد.

گودرزی، محمدعلی؛ شیرازی، ملیحه. (۱۳۸۴). بررسی رابطه بین تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر. مجله روانشناسی، سال نهم، (۱).

محوى شیرازی، مجید. (۱۳۸۷). بررسی اعتبار پایایی و هنجاریابی مقیاس هیجان خواهی زاگرمین با تغییرات بسته به فرهنگ. دانشور رفتار، ۵ (۲۸)، ۳۵-۴۸.

مختاری، زهرا؛ میرمهدی، سید رضا. (۱۳۹۳). رابطه هیجان خواهی با رفتارهای پرخطر در نوجوانان شهرستان همدان. فصلنامه دانش انتظامی همدان، سال دوم، (۱)، ۲۱-۴۴.

مهماندار، محمدرضا. (۱۳۸۹). درآمدی بر قوانین و تصادف‌های تهران. تهران: انتشارات مرکز پژوهش‌های راهبردی پلیس راهور.

- Baghianimoghadam, M. H., Zolghadr, R., Ghafarzadeh, J., Dashty, M., Aram, M. (2010). A su-rvey about attitude and practice of yazd motorcycle drivers on using helmet. *J toloo-e-behdasht*. 9 (28):51-7. (Persian).
- Comeau, N., Stewart, S. H., Loba, P. (2001). The relations of trait anxiety, anxiety sensitivity and sensation seeking to adolescents motivations for alcohol, cigarette and marijuana use. *Journal of Addictive Behaviors*, 26: 803-25.
- Dahlen, E., R, Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Journal of Accident Analyses&prevents*, 37(2): 341-348.
- Desrichard, O., & Denarie, V. (2005). Sensation seeking and negative affectivity as predictors of risky behaviors: A distinction between occasional versus frequent risk-taking. *Journal of addiction Behavior, short communication*, 30(7): 1449- 1453.
- Dunlop, S. M., & Romer, D. (2010). Adolescent and young adult crash Risk: sensation seeking, substance use Propensity and Substance use behaviors. *Journal of AdolescentHealth*, 46, 90-92.
- Emmanuel, P. & Klwer, B. (2001). *Traffic Psychology today*. Academic publisher. EOS Gallup Europe (2003). Aggressive behaviour behind the

- wheel. EOS Gallup Europe, Wavre, Belgium.
- Gohm, Carol, H. (2003). Mood regulation and emotional intelligence: Individual differences *Journal of Personality and Social Psychology*, 84(3), 594-607.
- Goleman, D. (1995). *Emotional intelligence*. Newyork: bantam.
- Haque, M. M., Chin, H. C., & Lim, B. Ch. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2):165-180.
- Hittner, J. B., Swickert, R. (2006). Sensation seeking and alcohol use: A meta-Analytic review. *Journal of Addictive Behavior*, 31:1383 -40.
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), 555-572.
- Iversen, H. (2005). Risk-taking attitudes and risky driving behavior. *Journal of transport. Research*, 7(3): 135-150.
- James, L., & Nahl, D. (2002). Dealing with stress and pressure in the vehicle. Taxonomy of driving behaviour: Affective, cognitive, sensorimotor. In Journal Peter Rothe, Editor. *Driving Lessons-Exploring Systems That Make Traffic Safer*. University of Alberta Press, Edmonton, Canada.
- Jonoh, A. B., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adoption. *Journal of accident Analysis & prevents*, 33(5): 679- 684.
- Kass, S. J., Vodanovich, S. J. (1990). Boredom proneness:Its relationship to type A behavior pattern and sensation seeking. *Journal of Human Behaviors*, 27:7-16.
- Mayer, J. D., Salovey, P., & Caruso, D. R. (2000). Selecting a measure of emotional intelligence, In Bar-On & et al. (eds). *Handbook of emotional intelligence*, (pp320-342). Callifornia, Bass Inc.
- Mazharul, H. M., Chorchon, H. & Chyelim, B. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2): 165-180.
- Moller, M. & Gregersen, N. P. (2008). Psychosocial function of driving

- as predictor of risk-taking behavior. *Journal of Accident Analysis and Prevention*, 40, 209-215.
- Muilenburg, J.L., Usdan, S.L., Annang, L. & Clayton, D. L. (2007). Prevalence of impaired driving behaviors in a diverse, rural, southern middle school. *Journal of Accident Analysis and Prevention*, 39 (6):1080-1087.
- Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of Personality and gender on risky driving Behavior and accident involvement. *Journal of Safety Science*, 44, 621-628.
- Rasouli, M. R., Nouri, M., Zarei, M. R., Saadat, S., & Rahimi-Movaghar, V. (2008). Comparison of road traffic fatalities and injuries in iran with other countries. *Journal of Chinese Journal of Traumatology*, 11, 131-34.
- Rozel, E.J., & Quebbman, A. J. (2002). An empirical evaluation of emotional intelligence. *Journal of Management Development*. Vol 21.
- Schutte, N.S., Malouff, J., Bobik, C., Coston, T., Greeson, C., Jedlicka, C., & Wendorf, G. (2001). Emotional intelligence and interpersonal relations. *Journal of Social Psychology*, 141(4), 523-536.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Journal of Accident Analysis and Prevention*, 38:801-10.
- Shiner, D. (2007). *Traffic Safety & Human behavior*. First edition Elsevier Ltd.
- Smith, L., Heaven, P.C.L., Ciarrochi, J. (2001). Trait emotional intelligence, conflict communication patterns and relationship satisfaction. *Personality and Individual Differences*, 44:1314-1325.
- Zamani, A.F. (2009). Design and evaluation of educational model in order to prevent harm risky driving behaviors in motorcycle drivers. *J Tarbiat Modares Uni* 2009, 5:98- 100. (Persian).
- Zuckerman, M. (2007). *The Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington DC: American Psychological Association.