

## بررسی رابطه بین تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر

دکتر محمد علی گودرزی\*، ملیحه شیرازی\*\*

### چکیده

هدف مطالعه حاضر بررسی رابطه بین تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر بود. گروه نمونه متشکل از ۱۲۰ مرد (میانگین سنی = ۳۰/۹) بود که به طور داوطلبانه در این پژوهش شرکت کردند. به منظور اندازه گیری میزان تحریک جویی داوطلبین از «مقیاس تحریک جویی زاگرمن» و به منظور سنجش رفتار رانندگی آنها از «پرسشنامه عادات رانندگی منچستر» استفاده شد. نتایج نشان داد که نمره کلی تحریک جویی و سه خرده مقیاس های آن (تجربه جویی، هیجان طلبی و تنوع طلبی) با رفتارهای رانندگی پرخطر (لغزش ها، خطاها و تخلفات رانندگی) همبستگی مثبت و معنی دار دارد. همچنین، افراد دارای تحریک جویی کم، نسبت به افراد دارای تحریک جویی زیاد، سرعت رانندگی خود را در یک شرایط ایده آل بیشتر تخمین زدند. با وجود این، میزان تصادفات افراد دارای تحریک جویی زیاد نسبت به افراد دارای تحریک جویی کم تفاوت معنی داری با یکدیگر نداشت، ولی افرادی که تصادفات بیشتری داشتند نسبت به آنها که تصادفی نداشتند از لحاظ رفتارهای نادرست رانندگی، نمره بالاتری را کسب کردند و بیشتر توسط پلیس متوقف و جریمه شده بودند یا گواهینامه شان توقیف شده بود. نتایج این تحقیق نشان می دهد که به وسیله سازه تحریک جویی می توان رفتارهای رانندگی پرخطر و سرعت زیاد را پیش بینی

\*\* کارشناس روانشناسی بالینی دانشگاه شیراز

\* استادیار بخش روانشناسی بالینی دانشگاه شیراز

کرد. بنابراین، به نظر می‌رسد یکی از اهداف پلیس در جهت کاهش رفتارهای رانندگی پرخطر، باید شناخت افراد تحریک‌جو و نحوه برخورد با آنها باشد.  
کلید واژه‌ها: تحریک‌جویی، رفتار رانندگی، تصادف رانندگی

○ ○ ○

#### ● مقدمه

از پدیده‌هایی که با پیشرفت فن آوری و صنعتی شدن جوامع گسترش یافته و زیان‌ها و خسارات جانی و مالی زیادی را به جوامع بشری وارد می‌کند، تصادفات رانندگی است. سازمان بهداشت جهانی، سومین عامل مرگ و میر در جهان را، جراحات ناشی از تصادفات ذکر کرده است. تصادفات یکی از شایع‌ترین عوامل مرگ و میر در میان نوجوانان و بزرگسالان است (کاپلان<sup>۱</sup> و سادوک<sup>۱</sup>، ۱۳۷۶).

ایمنی جاده بستگی به نحوه رفتار استفاده‌کنندگان از آن در هنگام رانندگی با وسیله نقلیه خود دارد. رفتار راننده در اکثر سوانح و تصادفات رانندگی در ایران و جهان به عنوان عامل اصلی بروز حادثه شناخته شده است. ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات جاده‌ای در ایران به نوعی با عامل انسانی و به ویژه رفتار راننده مرتبط بوده است (آیتی، ۱۳۷۱). یعقوبی (۱۳۷۹)، عوامل انسانی را شامل خطاها و تخلفات رانندگی، نگرش‌ها، خواب آلودگی، خستگی و مصرف الکل و مواد مخدر دانسته است. با وجود این، یکی دیگر از عواملی که به عنوان عامل علی در رفتار رانندگی مورد بررسی قرار گرفته است، عامل شخصیت است. از زمانی که تیل من<sup>۲</sup> و هابز<sup>۳</sup> (۱۹۴۹)، به نقل از جونا، تیزن و اوپانگ<sup>۴</sup> (۲۰۰۱) بیان کردند که: «انسان آن گونه رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند»، شخصیت راننده به عنوان یک عامل بالقوه اساسی در رفتارهای رانندگی مورد توجه قرار گرفت. پرخاشگری، اضطراب، انحرافات اجتماعی و تفاوت‌های فردی در سبک ادراکی و پردازش اطلاعات از جمله عوامل شخصیتی هستند. یکی از رگه‌های شخصیت که اثر آن بر رفتار رانندگی به تفصیل مورد مطالعه قرار گرفته است، سازه «تحریک‌جویی»<sup>۵</sup> است (جونا، تیزن و اوپانگ، ۲۰۰۱). مفهوم تحریک‌جویی به عنوان یکی از رگه‌های شخصیتی، اولین بار در سال ۱۹۶۴ توسط زاگرن من مطرح گردید. افراد تحریک‌جو، کسانی هستند که در زندگی به دنبال هیجان، تنوع، تازگی و تجربه‌های جدید می‌روند و از خطرات استقبال می‌کنند. تحریک‌جویی را می‌توان به عنوان نیاز به تنوع جویی برای دریافت‌های حسی و شورانگیز و تمایل به پذیرش خطرات جسمانی و اجتماعی به منظور کسب تجارب مشابه تعریف کرد (زاگرن من، ۱۹۷۹).

جونا (۱۹۹۷). به منظور بررسی تأثیر «تحریک‌جویی» بر رفتار رانندگی پرخطر ۴۰ مطالعه را

مورد بازنگری قرار داد. او نتیجه‌گیری کرد که تقریباً در همه این مطالعات - به جز ۴ مورد - رابطه مثبتی بین «تحریک‌جویی» و «رفتار رانندگی پرخطر» گزارش شده است و بسته به ابزاری که برای اندازه‌گیری رفتار رانندگی به کار رفته است، شدت همبستگی‌ها در دامنه  $0/40 - 0/30$  پراکنده است. نیرومندترین رابطه، بین مؤلفه «هیجان‌طلبی»<sup>۵</sup> و «ماجرای جویی»<sup>۶</sup> با رانندگی مخاطره‌آمیز وجود داشت. این رابطه در رانندگان کشورهای کانادا، ایالات متحده آمریکا، انگلستان، هلند، سوئد و فنلاند و در بین زنان و مردان مشاهده شده است، اگر چه چنین رابطه‌ای در مورد زنان ضعیف‌تر بوده است (به نقل از جوننا و همکاران، ۲۰۰۱).

نظریه‌های متفاوتی در مورد این که چرا افراد تحریک‌جو رفتار رانندگی پرخطرتری دارند مطرح شده است. هورو و زاگرم (۱۹۹۳) معتقدند که افراد تحریک‌جو نسبت به افراد غیر تحریک‌جو ارزش بیشتری برای پاداش فعالیت‌ها قائل می‌شوند. اعمالی مانند سبقت‌جویی در یک جاده شلوغ، برانگیختگی خوشایندی را برای افراد تحریک‌جو فراهم می‌کند و این نتیجه ممکن است بر پیامدهای منفی چنین خطراتی غلبه یابد. تسوآننگ، بور و فلمینگ (۱۹۸۵)، معتقدند که تمایل افراد تحریک‌جو به درگیر شدن در رفتار پر مخاطره، مکانیسم دفاعی است که احساسات ناکامی، اضطراب و یأس را التیام می‌بخشد. برانگیختن یک موقعیت پر مخاطره موجب افزایش ارزش شخصی افراد تحریک‌جو می‌شود و از این طریق آنها یک احساس موفقیت به دست می‌آورند.

دلیل دیگر درگیر شدن افراد تحریک‌جو در رفتار رانندگی پرخطر را می‌توان به نظریه «سطح بهینه‌برپایی»<sup>۷</sup> (زاگرم، ۱۹۷۹) نسبت داد. بر اساس این نظریه، هنگامی که فردی از سطح بهینه‌برپایی برخوردار نباشد، تلاش می‌کند که با جستجوی تحریکات حسی در محیط خود به سطح بهینه‌برپایی دست یابد. فرد تحریک‌جو کسی است که برای نگاهداری سطح بهینه‌ای از برپایی به تحریکات و تجارب جدید، متنوع و پیچیده نیاز دارد. رفتار رانندگی پرخطر نمونه‌ای از تحریکاتی است که می‌تواند فرد تحریک‌جو را به سطح بهینه‌برپایی نزدیک کند.

روزن بلوم (۲۰۰۳)، طی بررسی خود نشان داد که افراد دارای تحریک‌جویی زیاد بر عکس افراد دارای تحریک‌جویی کم، بیشتر دست به رفتارهای پرخطر می‌زنند و کمتر رفتارهای پرخطر خود را خطرآمیز ارزیابی می‌کنند. به عبارت دیگر، افراد تحریک‌جو خطر را کمتر از حد طبیعی آن ارزیابی می‌کنند و احتمالاً به همین دلیل نیز بیشتر درگیر رفتار پرخطر می‌شوند.

زاگرم (۱۹۷۹)، رابطه مثبتی را بین سرعت رانندگی و سطح تحریک‌جویی گزارش داد. افراد دارای تحریک‌جویی بالاتر معمولاً با سرعت زیاد رانندگی می‌کنند، بی‌ملاحظه‌تر هستند و از

سبقت‌جویی در خیابان‌ها لذت می‌برند، حتی اگر این امر به قیمت از دست دادن گواهینامه رانندگی و جان و مال آنها تمام شود (به نقل از خدا پناهی، ۱۳۷۸).

جونای، تیزن و اویدنگ (۲۰۰۱)، نشان دادند که همبستگی معناداری بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر و پرخاشگرانه وجود دارد و وقتی تحریک‌جویی بالاست، احتمال بیشتری وجود دارد که فرد با سرعت بیشتری رانندگی کند، از کمربند ایمنی استفاده نکند و پس از مصرف مشروبات الکلی رانندگی کند. متیوز، تسودا، این و اوزکی (۱۹۹۹) نیز نشان دادند که تحریک‌جویی با فراوانی تخلفات و نه میزان تصادفات رابطه دارد. یافته‌های مشابهی نیز به وسیله فرنهام، سیپ (۱۹۹۳) و کلمنت و جونای (۱۹۸۴) گزارش شده است.

چپمن و همکاران (۱۹۹۳) همینطور لپوتی و همکاران (۱۹۹۶)، نشان دادند که (الف) - به طور متوسط رانندگان جوان نسبت به رانندگان بزرگسال احتمال بیشتری دارد که تصادف کنند، (ب) - میزان تصادفات به نسبت راه طی شده (کیلومتر در سال) افزایش می‌یابد و (ج) - خطر تصادف (تصادفات/کیلومتر) به طور همزمان با افزایش تعداد کیلومترهای رانندگی (از زمان اخذ گواهینامه به بعد) کاهش می‌یابد.

در ایران خداپناهی (۱۳۷۸)، با استفاده از «مقیاس تحریک‌جویی آرنت»<sup>۹</sup> و پرسش در مورد سرعت رانندگی افراد، رابطه دو متغیر فوق را در پوشش تحقیقی در زمینه «رابطه سطح تهییج‌طلبی دانشجویان با فعالیت ورزشی، سرعت رانندگی و شرکت در مراسم مذهبی» بررسی کرد و گزارش داد که اگر چه سطح تحریک‌جویی دانشجویانی که با سرعت زیاد (بیشتر از ۱۰۰ کیلومتر) رانندگی می‌کنند از سطح تحریک‌جویی دانشجویانی که با سرعت کم رانندگی می‌کنند بیشتر است، ولی این تفاوت معنی‌دار نبوده است. نتایج خداپناهی (۱۳۷۸)، برخلاف یافته‌هایی است که نمونه‌هایی از آن در سطور بالا گزارش شد. او دلیل این تفاوت در نتایج را به سن آزمودنی‌های خود ارتباط داده است. آزمودنی‌های خداپناهی دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی بوده‌اند و سنین آنها نیز بین ۱۸ تا ۲۴ سال بوده است. با وجود این، یافته‌های دیگر (مانند چپمن و همکاران، ۱۹۹۳، لپوتی و همکاران، ۱۹۹۶) نشان داده است که میزان تحریک‌جویی در چنین سنینی بالاتر می‌باشد و بنابراین انتظار می‌رود که میزان تحریک‌جویی در افراد سنین ۱۸ تا ۲۴ ساله با سرعت رانندگی رابطه داشته باشد. یکی از دلایل احتمالی دیگر نتایج خداپناهی (۱۳۷۸) ممکن است، ابزار مورد استفاده او برای سنجش رفتار رانندگی بوده باشد.

چون اغلب نتایج ذکر شده به وسیله «مقیاس تحریک‌جویی زاگرمین»<sup>۱۰</sup> سنجیده شده است و نتایج مربوط به تحلیل عاملی این آزمون در ایران هم متفاوت گزارش شده است (گودرزی الف و ب،

۱۳۸۲)، به همین دلیل تصمیم گرفته شد که در این تحقیق با استفاده از «مقیاس تحریک‌جویی زاگرمن» و «پرسشنامه عادات رانندگی منچستر»<sup>۱</sup> که رفتار رانندگی را به تفصیل مورد بررسی قرار می‌دهد جستجوی دقیق‌تری از نوع ارتباط تحریک‌جویی و عامل‌های آن با ابعاد مختلف رفتار رانندگی به عمل آید.

### ● روش

#### □ آزمودنی‌ها

آزمودنی‌ها، ۱۲۰ نفر رانندهٔ مرد بودند که با مراجعهٔ تصادفی به ادارات مستقر در شیراز، پارک‌ها و مؤسسات تاکسی‌رانی به صورت داوطلبانه در این پژوهش شرکت کردند. همهٔ آزمودنی‌های مورد بررسی دارای گواهینامهٔ رانندگی بودند و شرط ورود آنها به مطالعه، گذشتن حداقل سه سال از زمان اخذ گواهینامه بود. متوسط سن آنها ۳۰/۹ (انحراف معیار ۶/۲۴) بود که جوانترین آنها ۱۹ سال و مسن‌ترینشان ۴۲ سال داشت. از لحاظ تحصیلات، ۲۳ نفر این افراد دارای تحصیلات زیر دیپلم، ۶۲ دارای تحصیلات دیپلم، ۳۱ نفر دارای تحصیلات کارشناسی و ۴ نفر دارای تحصیلات کارشناسی به بالا بودند. ۵۲ نفر آنها مجرد و ۶۸ نفر آنها متأهل بودند و ترکیب شغلی گروه نمونه به شرح زیر بود: ۲۳ نفر دانشجو، ۸ نفر کارگر و کشاورز، ۵۵ نفر کارمند یا راننده، ۳۰ نفر آزاد، ۳ نفر مهندس و ۱ نفر بیکار.

### ● ابزارها

□ پرسشنامه اطلاعات زمینه‌ای: از آزمودنی‌ها خواسته شد اطلاعات شخصی خودشان شامل سن، تحصیلات، شغل، وضعیت تأهل و اطلاعاتی راجع به شغل، تحصیلات و سن همسر، تعداد فرزندان و شغل و تحصیلات والدینشان را در یک پرسشنامهٔ خود ساخته درج کنند.

□ مقیاس تحریک‌جویی زاگرمن: نسخهٔ چهارم مقیاس تحریک‌جویی زاگرمن (فرم IV، ۱۹۷۱) در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفت. این نسخه مقیاس ۷۲ ماده دارد. ماده‌های مقیاس زاگرمن به شکل دو وجهی است. اگر آزمودنی وجهی را انتخاب کند که نشان دهندهٔ تحریک‌جویی او باشد نمرهٔ ۱ و اگر وجهی را انتخاب کند که نشان دهندهٔ تحریک‌جویی او نباشد نمره صفر به او داده می‌شود. جمع نمرات آزمودنی در ماده‌ها، نمرهٔ کلی تحریک‌جویی آزمودنی را تشکیل می‌دهد. زاگرمن (۱۹۷۱) با انجام تحلیل عاملی روی مقیاس چهار عامل زیر را از آن استخراج کرد: هیجان‌جویی و ماجراجویی، تجربه‌جویی، ملال‌پذیری و بازداری زدایی.

«اعتبار»<sup>۱۲</sup> و «روایی»<sup>۱۳</sup> این مقیاس توسط گودرزی (۱۳۸۲ الف) در شیراز مورد بررسی قرار گرفته است. اعتبار مقیاس با استفاده از روش «همسانی درونی»<sup>۱۴</sup> (آلفای کرونباخ) برابر ۰/۸۴ برای کل آزمودنی‌ها، ۰/۸۳ برای مردان و ۰/۸۵ برای زنان بود. ضریب همبستگی حاصل از تنصیف مقیاس برحسب ماده‌های زوج و فرد برای کل آزمودنی‌ها برابر ۰/۸۲، برای مردان برابر ۰/۸۳ و برای زنان برابر ۰/۸۰ بود. همه این ضرایب در حد مطلوب و حاکی از اعتبار مقیاس می‌باشند. روایی مقیاس تحریک‌جویی زاگرم‌ن نیز با استفاده از روش «روایی همزمان»<sup>۱۵</sup> محاسبه شد. نتایج نشان داد که مقیاس تحریک‌جویی زاگرم‌ن در جهت پیش‌بینی شده با خرده مقیاس‌های Pd<sup>۱۶</sup> و Ma<sup>۱۷</sup> «سیاهه شخصیتی چند وجهی مینه‌سوتا»<sup>۱۸</sup> همبستگی مثبت و معنی‌دار دارد (به ترتیب برابر با  $r=0/23$ ،  $r=0/26$ ). علاوه بر این، نمرات مقیاس تحریک‌جویی زاگرم‌ن با خرده مقیاس‌های «آزمون‌های خلاقیت‌تورنس»<sup>۱۹</sup> همبستگی مثبت و معنی‌دار بین ۰/۲۵ تا ۰/۴۰ را نشان داد. در نسخه فارسی مقیاس تحریک‌جویی زاگرم‌ن به دلیل اشکال در محتوی نوشتاری ماده‌های ۱۶ و ۴۵ مقیاس، این ماده‌ها از مقیاس حذف شده‌اند (گودرزی، ۱۳۸۲ الف). بنابراین، در مطالعه حاضر تحلیل‌ها تنها با ۷۰ ماده مقیاس انجام شد.

«ساختار عاملی»<sup>۲۰</sup> مقیاس تحریک‌جویی زاگرم‌ن نیز در تحقیقی دیگر روی ۶۰۶ دانشجوی دانشگاه شیراز توسط گودرزی (۱۳۸۲ ب) مورد بررسی قرار گرفت. خرده مقیاس‌های گزارش شده توسط گودرزی (۱۳۸۲ ب) به تفکیک جنس به شرح زیر می‌باشد: مردان؛ تجربه‌جویی (۰/۸۲=آلفا)، تنوع‌طلبی (۰/۵۳=آلفا)، هیجان‌طلبی (۰/۶۴=آلفا)، ماجراجویی (۰/۶۸=آلفا). زنان؛ ماجراجویی (۰/۷۳=آلفا)، تجربه‌جویی (۰/۶۴=آلفا)، مخاطره‌جویی و تنوع‌طلبی (۰/۶۴=آلفا)، هیجان‌طلبی (۰/۵۶=آلفا). همان‌گونه که مشاهده می‌شود این عامل‌ها با عامل‌های گزارش شده توسط زاگرم‌ن تفاوت دارند و این امر احتمالاً نشانگر اثرات تفاوت‌های فرهنگی است.

□ آزمون عادات رانندگی: این آزمون یک آزمون خود-گزارشی و دارای ۳۹ ماده می‌باشد. ۲۸ ماده این آزمون برگرفته از «پرسشنامه عادات رانندگی منچستر» بود و ۱۱ ماده آن توسط محقق به ماده‌های فوق اضافه شد. این آزمون در یک مقیاس ۶ درجه‌ای (هرگز، به ندرت، گاهی اوقات، تقریباً زیاد، اغلب و همیشه) به بررسی رفتارهای رانندگی می‌پردازد. پاسخ هرگز نمره صفر، به ندرت نمره ۱، گاهی اوقات نمره ۲، تقریباً زیاد نمره ۳، اغلب نمره ۴ و همیشه نمره ۵ را می‌گیرد. هیچ کدام از سؤالات نمره‌گذاری معکوس ندارد. این پرسشنامه دارای سه خرده مقیاس شامل «لغزش‌ها»<sup>۲۱</sup>، «خطاها»<sup>۲۲</sup>، «تخلفات»<sup>۲۳</sup> یا نقض قوانین است که توسط استرادلینگ و

میدوز (۲۰۰۰)، تفکیک شده است. اعتبار «پرسشنامه عادات رانندگی منچستر» در این مطالعه با روش همسانی درونی، ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۷۹ را به دست داد. همچنین، همسانی درونی کل آزمون عادات رانندگی، آلفای کرونباخ برابر ۰/۹۲ را به دست داد. این بدان معنی است که سؤالات اضافه شده به همسانی درونی آزمون کمک کرده‌اند. روایی این پرسشنامه بر اساس نظریه دو نفر افسر راهنمایی رانندگی حاصل شد. در مورد مربوط بودن ماده‌ها به رفتارهای رانندگی پرخطر ضریب توافق ۰/۹۸ و در مورد مربوط بودن ماده‌های خرده مقیاس‌ها به سه مقوله لغزش‌ها، خطاها و تخلفات نیز ضرایب توافق ۰/۹۵، ۰/۹۲ و ۰/۹۶ به دست آمد.

□ پرسشنامه خود ساخته اطلاعات لازم در مورد وضعیت رانندگی آزمودنی‌ها؛ در این پرسشنامه که توسط محقق، اول با مشورت با جونا (۱۳۸۱)، مشاوره با پست الکترونیک تهیه شد، وضعیت رانندگی، سرعت تخمینی در شرایط ایده‌آل، میزان راه طی شده در سال، تعداد تصادفات، صدمات و خسارات ناشی از تصادفات، جرایم و سرعت رانندگی مورد بررسی قرار گرفت.

□ روش آماری: به منظور تحلیل داده‌های این پژوهش از روش‌های تحلیل واریانس، همبستگی و «آزمون تی استودنت»<sup>۲۴</sup> استفاده گردید.

## ● نتایج

### □ یافته‌های کلی

○ جدول ۱ نتایج توصیفی حاصل از آزمون عادات رانندگی را نشان می‌دهد. در این جدول میانگین و انحراف معیار نمرات آزمودنی‌ها در آزمون عادات رانندگی بر حسب میزان تخلفات، خطاها و لغزش‌های رانندگان در طول سه سال گذشته بر حسب تحصیلات نشان داده شده است.

جدول ۱ - میانگین و انحراف معیار (داخل پرانتز) نمرات آزمودنی‌ها در خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی بر حسب تحصیلات در طول سه سال گذشته و مقایسه آنها با استفاده از تحلیل واریانس یک راه

شاخص‌ها	سطح تحصیلی							
	p	f	df	بالاتر از کارشناسی (۴)	کارشناسی (۳)	دیپلم (۲)	زیردیپلم (۱)	عادات رانندگی
لغزش‌ها	۰/۰۰۴	۴/۶	۳	(۶/۸) ۸/۵	(۳/۹) ۸/۱	(۳/۷) ۷/۳	(۳/۶) ۱۰/۸	
خطاها	۰/۲۲	۱/۵	۳	(۶/۸) ۹/۸	(۵/۹) ۹/۴	(۳/۷) ۷/۶	(۴) ۹/۳	
تخلفات	۰/۱۵	۱/۸	۳	(۶/۹) ۱۱/۸	(۷/۱) ۱۴/۸	(۶/۵) ۱۱/۶	(۵/۲) ۱۳/۳	
کل	۰/۰۸	۲/۴	۳	(۲۴/۶) ۵۰/۳	(۲۳/۸) ۵۳	(۲۰/۸) ۴۴/۷	(۲۱/۱) ۵۷/۷	

توجه: نمره کل برابر مجموع نمرات خرده مقیاس‌ها نیست.

تحلیل واریانس یک راه نشان داد که چهار گروه تحصیلی تنها در خرده مقیاس لغزش‌ها با



یکدیگر تفاوت معنی‌دار آماری داشتند ( $p < 0/001$ ،  $f=4/6$ ،  $df=3$ ،  $116$ ). آزمون تعقیبی شفه نشان داد که تنها میانگین لغزش‌های رانندگی گروه زیر دیپلم از دو گروه دیپلم و کارشناسی بیشتر بود. این بدان معناست که گروه زیر دیپلم نسبت به گروه‌های بالاتر از دیپلم مرتکب لغزش‌های رانندگی بیشتری شده‌اند.

○ جدول ۲ نتایج توصیفی حاصل از آزمون عادات رانندگی را بر حسب لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی در چهار گروه سنی مختلف در طول سه سال گذشته نشان می‌دهد.

جدول ۲ - میانگین و انحراف معیار (داخل پرانتز) نمرات آزمودنی‌ها در خرده‌مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی برحسب

چهار گروه سنی و مقایسه آنها با استفاده از تحلیل واریانس یک راهه

شاخص‌ها			دامنه سنی (تعداد)				خرده‌مقیاسها
p	f	df	۳۵-۴۰ (۳۷)	۳۰-۳۴ (۳۲)	۲۹-۲۵ (۳۳)	۱۹-۲۴ (۱۸)	رفتار رانندگی
۰/۲	۱/۶	۳	(۴/۳)۹	(۳/۶)۷/۶	(۴/۴)۷/۴	(۳/۲)۹/۳	لغزش‌ها
۰/۵	۰/۸	۳	(۴/۱۵) ۷/۸	(۴/۷) ۸/۷	(۴) ۸/۳	(۵/۸) ۹/۶	خطاها
۰/۲	۱/۶	۳	(۷/۳) ۱۱/۸	(۵) ۱۱/۹	(۷) ۱۳/۳	(۶/۱۱) ۱۵/۵	تخلفات
۰/۴۲	۰/۹۳	۳	(۲۳/۲) ۴۷/۳	(۲۱/۲) ۵/۴۶	(۲۴/۲) ۵۱/۳	(۱۷/۳) ۵۶/۲	کل

همان‌گونه که در جدول ۲ مشاهده می‌شود، میزان لغزش‌ها، خطاها و تخلفات با افزایش سن تا حدودی کاهش یافته است، اما مقایسه این عوامل در چهار گروه سنی مورد بررسی با استفاده از تحلیل واریانس یک راهه، هیچ تفاوت معناداری را بین گروه‌ها نشان نداد. این بدان معناست که رفتارهای رانندگی در چهار گروه سنی فوق با یکدیگر تفاوتی ندارد. ضرایب همبستگی بین نمرات خرده‌مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی و سن نشان داد که تنها بین سن و میزان تخلفات رابطه منفی و معنی‌دار وجود دارد ( $p < 0/000$ ،  $n=120$ ،  $r=-0/19$ ). این بدان معنی است که با بالا رفتن سن میزان تخلفات کاهش یافته است.

در مجموع، آزمودنی‌ها ۱۴ مورد تصادف رو در رو، ۴۸ مورد تصادف از عقب، ۴۸ مورد تصادف عرضی، ۳۴ مورد تصادف از گوشه و ۴۷ مورد تصادف یک اتومبیل (یعنی از جاده خارج شدن اتومبیل) را گزارش دادند.

○ به منظور بررسی رابطه بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر رابطه مثبت وجود دارد، ضرایب همبستگی پیرسون بین نمرات آزمودنی‌ها در «مقیاس تحریک‌جویی زاگرمن» (و خرده‌مقیاس‌های آن) و نمرات آزمون عادات رانندگی (و خرده‌مقیاس‌های آن) محاسبه گردید. نتایج این تحلیل‌ها در جدول ۳ نمایش داده شده است.



جدول ۳- ضرایب همبستگی پیرسون بین نمرات آزمودنی‌ها در مقیاس تحریک‌جویی زاگرمین، آزمون عادات رانندگی و

مقیاس خودگزارشی سرعت ایده‌آل

عوامل	تجربه‌جویی	تنوع‌طلبی	هیجان‌طلبی	ماجراجویی	نمره کلی
لغزش‌ها	$r = 0/32^{**}$	$r = 0/24^{**}$	$r = 0/24^{**}$	$r = -0/03$	$r = 0/32^{**}$
خطاها	$r = 0/33^{**}$	$r = 0/26^{**}$	$r = 0/20^*$	$r = -0/04$	$r = 0/32^{**}$
تخلفات	$r = 0/29^{**}$	$r = 0/31^{**}$	$r = 0/36^{**}$	$r = -0/02$	$r = 0/40^{**}$
نمره کلی	$r = 0/40^{**}$	$r = 0/38^{**}$	$r = 0/39^{**}$	$r = -0/03$	$r = 0/46^{**}$
سرعت	$r = 0/26^{**}$	$r = 0/23^{**}$	$r = 0/19^*$	$r = -0/16$	$r = 0/47^{**}$

\* در سطح ۰/۰۵ معنی‌دار است، \*\* در سطح ۰/۰۱ معنی‌دار است

○ نتایج جدول ۳ نشان می‌دهد که نمره کلی و نمره خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی با نمره کلی و سه تا از خرده مقیاس‌های تحریک‌جویی رابطه مثبت و معنی‌داری را نشان داده‌اند، اما خرده مقیاس ماجراجویی با هیچ یک از خرده مقیاس‌ها یا نمره کلی آزمون عادات رانندگی رابطه همبستگی معنی‌داری را نشان نداده است. این بدان معناست که افراد ماجراجو لزوماً رفتارهای رانندگی پرخطر ندارند.

○ به منظور بررسی رابطه سرعت رانندگی با تحریک‌جویی، ضرایب همبستگی سرعت گزارش شده آزمودنی‌ها در شرایط ایده‌آل با خرده مقیاس‌ها و نمره کلی مقیاس تحریک‌جویی محاسبه گردید. نتایج این محاسبات در سطر آخر جدول ۳ درج شده است. همان‌طور که از این نتایج آشکار است، سرعت رانندگی با خرده مقیاس‌های تجربه‌جویی، تنوع‌طلبی و هیجان‌طلبی و نمره کلی آزمون عادات رانندگی همبستگی مثبت و معنی‌دار داشته است. این بدان معناست که هرچه فرد تجربه‌جویی، تنوع‌طلبی و هیجان‌طلبی بیشتری داشته باشد با سرعت بیشتری نیز رانندگی می‌کند. تنها بین خرده مقیاس ماجراجویی و سرعت رانندگی همبستگی منفی مشاهده می‌شود که به سطح معنی‌داری نرسیده است. این مطلب به این معنی است که افرادی که ماجراجویی بیشتری دارند لزوماً رفتارهای رانندگی پرخطر ندارند. همچنین، سرعت رانندگی همبستگی مثبت و معنی‌داری (در سطح آلفای ۰/۰۵) با خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی (لغزش‌ها، خطاها، تخلفات) به ترتیب زیر داشت:  $r = 0/43$ ،  $r = 0/26$ ،  $r = 0/38$ . این بدان معنی است که هرچه سرعت رانندگی بالاتر رفته است، میزان لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی نیز افزایش یافته است. این همبستگی‌ها، می‌تواند شاهد دیگری بر روایی آزمون عادات رانندگی باشد.

○ به منظور مقایسه میزان تصادفات رانندگی در افراد تحریک‌جو بیشتر از افراد غیر تحریک‌جو می‌باشد، نمونه مورد بررسی بر اساس میانگین گزارش شده در تحقیق گودرزی (۱۳۸۲)، برای مقیاس تحریک‌جویی زا کرمن در شیراز، به دو گروه تقسیم شدند: گروه دارای تحریک‌جویی بالا و تحریک‌جویی پایین. سپس، تعداد تصادفات رانندگی در این دو گروه با استفاده از آزمون تی استودنت برای گروه‌های مستقل مقایسه گردید. نتایج هیچ‌گونه تفاوت معنی‌دار آماری را بین دو گروه از لحاظ میزان تصادفات نشان نداد. این بدان معنی است که افراد دارای تحریک‌جویی بالا و پایین از نظر تعداد تصادفات با یکدیگر متفاوت نبودند (جدول ۴).

○ به منظور مقایسه تخلفات و خطاهای افراد تحریک‌جو نسبت به افراد غیر تحریک‌جو به هنگام رانندگی ابتدا نمونه مورد بررسی بر اساس میانگین نمره تحریک‌جویی (گودرزی، ۱۳۸۲) به دو گروه زیر تقسیم شد: گروه دارای تحریک‌جویی بالا و گروه دارای تحریک‌جویی پایین. سپس، با استفاده از آزمون تی استودنت برای گروه‌های مستقل نمرات آنها در خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی با یکدیگر مقایسه شد (جدول ۴).

جدول ۴ - مقایسه افراد دارای تحریک‌جویی بالا و پایین در زمینه لغزش‌ها، خطاها، تخلفات و تعداد

تصادفات رانندگی در سه سال گذشته

خرده مقیاسها	گروه دارای تحریک‌جویی بالا (N=۶۰)	گروه دارای تحریک‌جویی پایین (N=۵۶)	درجه آزادی	مقدار t	سطح معنی‌داری
لغزش‌ها	(۳/۸)۹	(۴)۷/۳	۱۱۸	۲/۴	۰/۰۲
خطاها	(۴/۵)۹/۴	(۴/۴)۷/۵	۱۱۸	۲/۴	۰/۰۲
تخلفات	(۶/۴)۱۴/۴	(۶/۴)۱۰/۸	۱۱۸	۳/۱	۰/۰۰۱
نمره کلی	(۴۰/۳)۵۶/۳	(۲۱/۸)۴۲	۱۸۸	۳/۸	۰/۰۰۱
تعداد تصادفات	(۱/۴)۱/۶	(۱/۷)۱/۵	۱۱۸	۰/۲۲	n.s

○ همان‌گونه که در جدول ۴ مشاهده می‌شود، میانگین نمرات افراد دارای تحریک‌جویی بالا در خرده مقیاس‌ها و آزمون عادات رانندگی با افراد دارای تحریک‌جویی پایین تفاوت معنی‌دار آماری دارد. این بدان معنی است که افراد دارای تحریک‌جویی بالا نسبت به افراد دارای تحریک‌جویی پایین مرتکب لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی بیشتری می‌شوند.

○ به منظور مقایسه رفتار رانندگی افرادی که در گذشته تصادف رانندگی داشته‌اند با رفتار رانندگی افرادی که تصادف کم داشته‌اند، میانگین تعداد تصادفات کل گروه نمونه محاسبه گردید (میانگین = ۱/۶ انحراف معیار = ۱/۶). سپس، افرادی که تعداد تصادفات آنها بالاتر از میانگین بود

به عنوان دارای سابقه تصادف زیاد در گذشته و افرادی که تعداد تصادفات آنها پایین تر از میانگین بود به عنوان افراد دارای سابقه تصادف کم در نظر گرفته شدند. سپس، نمرات این دو گروه در خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی با استفاده از آزمون تی استودنت برای گروه‌های مستقل مقایسه شد. نتایج این مقایسه‌ها در جدول شماره ۵ درج شده است.

جدول ۵- مقایسه افراد سابقه تصادف زیاد و کم در خرده مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی

خرده مقیاسها	سابقه تصادف زیاد (۵۵ نفر)	سابقه تصادف کم (۶۵ نفر)	df	مقدار t	سطح معنی داری
لغزش‌ها	(۳/۷)۹/۵	(۴)۷/۱	۱۱۸	۳/۳۳	۰/۰۰۱
خطاها	(۴/۲)۱۰/۱	(۴/۴)۷/۱	۱۱۸	۳/۸۵	۰/۰۰۱
تخلفات	(۶/۹)۱۴/۴	(۵/۹)۱۱/۴	۱۱۸	۲/۵	۰/۰۱۴
کل	(۲۱/۶) ۵۸/۲	(۱۹/۹)۴۲/۱	۱۸۸	۴/۲۲	۰/۰۰۱

توجه: نمره کل رفتار رانندگی برابر مجموع نمرات لغزشها، خطاها و تخلفات نیست.

همان‌گونه که در جدول ۵ مشاهده می‌شود، افراد دارای سابقه تصادف زیاد نسبت به افراد دارای سابقه تصادف کم در خرده مقیاس‌های لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی نمره بالاتری را کسب نموده‌اند.

#### □ یافته‌های دیگر

نتایج نشان داد که بین نمرات آزمودنی‌ها در آزمون عادات رانندگی با شدت صدمه وارده به اتومبیل رابطه مثبت و معنی‌دار آماری وجود دارد ( $r=0/32$ ,  $ap < 0/01$ ). این بدان معنی است که با افزایش رفتارهای پرخطر، احتمال بیشتری وجود دارد که به اتومبیل آسیب اساسی تری وارد آید.

شدت صدمه به اتومبیل در نتیجه تصادف فقط با خرده مقیاس تجربه‌جویی رابطه مثبت و معنی‌دار داشت و با بقیه خرده مقیاس‌های تحریک‌جویی زا کرمن رابطه‌ای معنی‌داری نشان نداد. این بدان معنی است که هر چه نمره افراد در خرده مقیاس تجربه‌جویی بالا رفته است شدت صدمه اتومبیل نیز بیشتر شده است.

بین نمرات آزمودنی‌ها در مقیاس تحریک‌جویی زا کرمن و تعداد «ایست و اخطار توسط پلیس» یا «تعداد جریمه و توقیف گواهینامه توسط پلیس» رابطه همبستگی مثبت و معنی‌دار وجود داشت (به ترتیب،  $r=0/26$ ،  $t=0/24$ ). این بدان معنی است که هر چه فرد تحریک‌جویی بالاتری داشته

باشد احتمال بیشتری وجود دارد که توسط پلیس مورد پیگرد قرار بگیرد. بدیهی است این افراد لغزش‌ها، خطاها و تخلفات بیشتری هم انجام می‌دهند.

بین تعداد «توقیف‌گو اهینامه توسط پلیس» یا «جریمه و توقیف‌گو اهینامه توسط پلیس» یا «ایست و اخطار توسط پلیس» و تعداد تصادفات رانندگی به ترتیب رابطه مثبت و معنی‌دار وجود داشت ( $r=0/34$ ،  $r=0/26$ ،  $r=0/25$ ). این بدان معنی است که افرادی که اخطارهای بیشتری توسط پلیس دریافت کرده بودند، تصادفات بیشتری نیز داشته‌اند. بنابراین، شاید بتوان اخطار توسط پلیس را به عنوان یکی از پیش‌بینی‌کننده‌های تصادفات جاده‌ای در نظر گرفت.

بین تعداد «توقیف‌گو اهینامه توسط پلیس» یا «جریمه و توقیف‌گو اهینامه توسط پلیس» یا «ایست و اخطار توسط پلیس» و نمره کلی رفتارهای پرخطر رانندگی همبستگی مثبت و معنی‌دار وجود داشت (به ترتیب:  $r=0/23$ ،  $r=0/36$ ،  $r=0/25$ ).

○ شدت صدمه به اتومبیل تصادفی تنها با میزان لغزش‌ها و خطاها- و نه تخلفات- همبستگی مثبت و معنی‌دار نشان داد (به ترتیب:  $r=0/40$ ،  $r=0/29$ ). این بدان معنی است که هر چه میزان لغزش‌ها و خطاها بیشتر باشد شدت صدمه به اتومبیل بیشتر است.

### ● بحث و نتیجه‌گیری

○ هدف اصلی این پژوهش، بررسی رابطه بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر بود. نتایج به دست آمده نشان داد که بین نمره کلی تحریک‌جویی و رفتارهای پرخطر رانندگی (لغزش‌ها، خطاها و تخلفات) رابطه‌ای مثبت و معنی‌دار وجود دارد. این بدان معنی است که هر چه نمره کلی تحریک‌جویی افراد بالاتر باشد احتمال بیشتری وجود دارد که مرتکب لغزش، خطا و تخلف رانندگی شوند. این یافته با نتایج به دست آمده توسط زاگرمین (۱۹۷۹)، جونان (۱۹۹۷)، متیوز، تسودا، این و اوزکی (۱۹۹۹)، ریمو (۱۹۹۹)، جونان، تیزن و اوایانگ (۲۰۰۱)، روزن بلوم (۲۰۰۳)، هماهنگ می‌باشد. از سوی دیگر، سه تا از خرده‌مقیاس‌های تحریک‌جویی (تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی، و تنوع‌طلبی) با هر سه خرده‌مقیاس آزمون عادات رانندگی (لغزش‌ها، و خطاها و تخلفات) رابطه مثبت و معنی‌دار داشتند. ولی خرده‌مقیاس ماجراجویی با هیچ‌یک از خرده‌مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی رابطه‌ای را نشان نداد.

○ این یافته‌ها از چند جهت قابل توجه است. اول این که در بین خرده‌مقیاس‌های مقیاس تحریک‌جویی زاگرمین، خرده‌مقیاس «تجربه‌جویی» شدت همبستگی بالاتری را با دو خرده‌مقیاس لغزش‌ها و خطاها و عادات رانندگی نشان داد. این بدان معنی است که عامل «تجربه‌جویی» با

قدرت بیشتری می‌تواند لغزش‌ها و خطاهای رانندگی را پیش‌بینی کند. علاوه بر این، عامل تجربه‌جویی با شدت صدمه به اتومبیل نیز رابطه مثبت داشته است. اما، این عامل نسبت به عامل «هیجان‌طلبی» شدت همبستگی کمتری را با تخلفات رانندگی نشان داد. بنابراین، به نظر می‌رسد افرادی که هیجان‌طلبی بیشتری دارند تمایل بیشتری نسبت به نقض قوانین رانندگی پیدا می‌کنند. علت رابطه نیرومندتر عامل «تجربه‌جویی» با لغزش‌ها و خطاها ممکن است در این نکته نهفته باشد که عامل «تجربه‌جویی» تمایل فرد به انجام کارهای جدید و غیر معمول را نشان می‌دهد. و با فقدان دانش و اطلاعات لازم در ارتباط باشد. فقدان اطلاعات و دانش ممکن است شامل مواردی مانند ناآگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی، فاصله عمل ترمز، استحکام جاده در شرایط مختلف آب و هوایی و ویژگی‌های کلی رانندگی با اتومبیل باشد. همچنین، رانندگان جوان در مورد الگوهای رفتاری سایر رانندگانی که از جاده استفاده می‌کنند فاقد دانش لازم هستند و این امر ممکن است خطرات و تضادهای غیرضروری را برای آنها ایجاد کند. این تفسیر با یافته‌های بریم و هدمن (۱۹۹۵)، که گزارش دادند عملکرد رانندگی با سطح تجربه راننده مرتبط است هماهنگ است.

○ دوم این که خرده‌مقیاس «ماجراجویی» - برخلاف انتظار - همبستگی معنی‌داری را با هیچ کدام از رفتارهای رانندگی پرخطر نشان نداد. این خرده‌مقیاس شامل ماده‌هایی نظیر «۴۳. دوست دارم چتر بازی را آزمایش کنم»، «۱۰. اغلب آرزو می‌کنم که ای کاش می‌توانستم یک کوه نورد باشم»، «۳۱. دوست دارم موج‌سواری روی آب را امتحان کنم» و «۱۴. دوست دارم که به مکان‌های عجیب و دور از دسترس مثل قطب شمال سفر کنم» می‌باشد. یکی از تفسیرهای ممکن برای عدم ارتباط ماجراجویی با رفتار رانندگی پرخطر این است که ممکن است میزان ماجراجویی در افراد گروه نمونه از پراکنندگی یا واریانس کافی برخوردار نبوده است تا بتواند با تغییرات مربوط به رفتار رانندگی پرخطر همبستگی پیدا کند. احتمال دیگر این است که افراد ماجراجو با دست زدن به ماجراجویی‌های مختلف، خود را به سطح بهینه برپایی می‌رسانند و دیگر نیازی به انجام رفتارهای پرخطر رانندگی ندارند. تفسیر دیگر ممکن است این باشد که احتمال دارد این افراد با دست زدن به کارهای مختلف ماجراجویانه آثار اعمال خود را به اندازه کافی تجربه کرده باشند و به همین خاطر سعی نمی‌کنند نیازهای ماجراجویانه خود را در موقعیت‌های پرخطر رانندگی ارضاء کنند، بلکه سعی می‌کنند این نیازها را در موقعیت‌های کنترل‌شده برآورده کنند. در تحقیقات مربوط به کشورهای دیگر، نتایج مشابهی وجود نداشت زیرا این عامل در تحقیقات دیگر به عنوان یک عامل مستقل در نظر گرفته نشده است، بلکه همواره در ترکیب با هیجان‌طلبی

مورد بررسی قرار گرفته است. بنابراین، برای بررسی احتمالات فوق باید تحقیقات جداگانه‌ای صورت گیرد.

○ سوم این که، یکی از ابعاد تحریک‌جویی که می‌تواند رفتار رانندگی را پیش‌بینی کند عامل یا خرده‌مقیاس تنوع‌طلبی است. در تحقیقات کشورهای دیگر این خرده‌مقیاس به این نام وجود ندارد، اما چون بعضی از ماده‌های آن همان ماده‌هایی است که در عامل‌های بازداری‌زدایی (مثلاً ماده ۱۹. دوست‌دارم بعضی از داروهای جدیدی را که اثرات عجیبی روی جسم می‌گذارند، امتحان کنم) و ملال‌پذیری (مثلاً ماده ۲۶. طبیعی است که بعد از مدتی زندگی با همسر خود، آدم از او خسته شود) گزارش شده است شاید بتوان این نتیجه را با نتایج مربوط به این دو عامل مقایسه کرد. با وجود این، تنها اگر فرض کنیم که عامل تنوع‌طلبی به نوعی بیانگر به استقبال خطر رفتن بدون در نظر گرفتن عواقب آن باشد شاید بتوان نتیجه حاضر را با جونا، تیزن و اوپانگ (۲۰۰۱)، مقایسه کرد که همبستگی معناداری را بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر و پرخاشگرانه نشان دادند و گزارش که وقتی تحریک‌جویی بالاست، احتمال بیشتری وجود دارد که فرد با سرعت بیشتری رانندگی کند، از کمربند ایمنی استفاده نکند و پس از مصرف مشروبات الکلی رانندگی کند.

○ نتایج همچنین نشان داد که نمره کلی تحریک‌جویی و سه تا از خرده‌مقیاس‌های آن (تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی و تنوع‌طلبی) با سرعت رانندگی تخمینی در شرایط ایده‌آل رابطه‌ای مثبت و معنی‌داری داشتند. سرعت رانندگی تخمینی در شرایط ایده‌آل نیز رابطه‌ای معنی‌دار و مثبت را با رفتارهای پرخطر رانندگی (لغزش‌ها، خطاها و تخلفات) نشان داد. این بدان معنی است که هر چه سرعت تخمینی رانندگی در شرایط ایده‌آل بالاتر می‌رود میزان رفتارهای پرخطر رانندگی نیز بالاتر می‌رود. این نتایج با یافته‌های زاگرم (۱۹۷۹)، جونا (۲۰۰۰) و متیوز، تسودا، این و اوزکی (۱۹۹۹)، هماهنگ است، ولی با یافته‌های خدایناهی (۱۳۷۸)، همسو نمی‌باشد. البته، در این جا ذکر این نکته ضروری است که نتایج خدایناهی (۱۳۷۸)، نیز نشان داده است که سطح تحریک‌جویی دانشجویانی که با سرعت زیاد (بیشتر از ۱۰۰ کیلومتر) رانندگی کرده‌اند از سطح تحریک‌جویی دانشجویانی که با سرعت کم رانندگی کرده‌اند، بیشتر است، ولی این تفاوت معنی‌دار نبوده است. بنابر این، ممکن است علت معنی‌دار نشدن نتایج خدایناهی و ویژگی‌های خاص گروه نمونه وی یا احتمالاً حساس نبودن «مقیاس هیجان‌طلبی آرنت» برای سنجش بعضی از جنبه‌های تحریک‌جویی باشد که سرعت رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. مثلاً، ممکن است سؤالات «مقیاس آرنت» بیشتر ویژگی‌های ماجراجویانه را بسنجند که در این تحقیق دیدیم که رابطه معنی‌داری را با سرعت تخمینی رانندگی در شرایط ایده‌آل نشان ندادند.

○ نتایج تحقیق حاضر تائید نمی‌کند که میزان تصادفات افراد دارای تحریک‌جویی بالا، بیشتر از افراد دارای تحریک‌جویی پایین است. با وجود این، بین رفتارهای رانندگی پر خطر و تعداد تصادفات رابطه مثبت و معنی‌داری وجود داشت. همچنین، افراد دارای تحریک‌جویی بالا نسبت به افراد دارای تحریک‌جویی پایین لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی بیشتری را مرتکب شده بودند. این بدان معنی است که هر چه لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی بیشتر باشد احتمال بیشتری وجود دارد که فرد مرتکب تصادفات بیشتری شود و افراد دارای تحریک‌جویی بالاتر نیز نسبت به افراد دارای تحریک‌جویی پایین لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی بیشتری را از خود نشان می‌دهند. این نتایج با یافته‌های متیوز، تسودا، این و اوزکی (۱۹۹۹)، فرهنگ و سیپ (۱۹۹۳) و کلمنت و جونا (۱۹۸۴) که نشان دادند تحریک‌جویی با فراوانی تخلفات و نه میزان تصادفات رابطه دارند، هماهنگی دارد و نشان می‌دهد که با استفاده از میزان تحریک‌جویی نمی‌توان به طور مستقیم تعداد تصادفات را پیش‌بینی کرد. بنابراین، به نظر می‌رسد که لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی نقش واسطه را بین تصادفات و تحریک‌جویی بازی می‌کنند. این نتیجه‌گیری با یافته‌های سومر (۲۰۰۳)، در این زمینه که عوامل شخصیتی از طریق اثرشان روی رفتارهای مرتبط با رانندگی بر تصادفات جاده‌ای تأثیر داشتند، هماهنگی دارد.

هنگامی که نمرات داوطلبین دارای تصادفات کم و زیاد در خرده‌مقیاس‌های آزمون عادات رانندگی (لغزش‌ها، خطاها و تخلفات) با یکدیگر مقایسه شد، مشخص گردید که داوطلبین دارای تصادفات زیاد در مقایسه با داوطلبین دارای خطاهای کم لغزش‌ها، خطاها و تخلفات رانندگی بیشتری داشته‌اند. این یافته‌ها با آنچه که عقل سلیم می‌گوید هماهنگی دارد و نیاز به توضیح بیشتری ندارد.

به طور کلی، نتایج این تحقیق نشان داد که با استفاده از سازه کلی تحریک‌جویی و عامل‌های آن (تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی و تنوع‌طلبی) می‌توان رفتارهای پرخطر رانندگی را پیش‌بینی کرد. عامل هیجان‌طلبی، تخلفات رانندگی و عامل تجربه‌جویی، لغزش‌ها و خطاهای رانندگی را بهتر پیش‌بینی می‌کنند. بنابر این، به نظر می‌رسد افزایش تجربه رانندگی و ارضاء انگیزه‌های تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی و تنوع‌طلبی آنها در محیط‌های کنترل شده می‌تواند به کاهش تخلفات رانندگی کمک کند. احتمال دارد که با گذاشتن مسابقات اتومبیل‌رانی، اسب‌دوانی، موتورسواری و غیره که نیازهای تجربه‌جویی، هیجان‌جویی و تنوع‌طلبی را در محیط‌های کنترل شده ارضاء می‌کنند بتوان رفتارهای رانندگی خطرناک را کاهش داد. علاوه بر این، نیروی انتظامی



می‌تواند با استفاده از سازه تحریک‌جویی افرادی را که احتمال دارد رانندگی خطرناک‌تری داشته باشند شناسایی کند و برای آنها آموزش‌های اختصاصی‌تری فراهم نماید تا از این طریق به کاهش تصادفات رانندگی کمک شود.

#### یادداشتها

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 1- Kaplan, H.  | 2- Saduk, B.                          |
| 3- Tilman  | 4- Hobbs                              |
| 5- Sensation seekin                                    | 6- Adventure                          |
| 7- Thrill seeking                                      | 8- Optimum level of arousal           |
| 9- Arnett's Sensation Seeking Scale                    | 10- Zuckerman Sensation Seeking Scale |
| 11- Manchester's Driving Habits Questionnaire          | 12- Reliability                       |
| 13- Validity   | 14- Internal consistency              |
| 15- Concurrent validity                                | 16- Psychopathic deviation            |
| 17- Hypomania  |                                       |
| 18- Minnesota Multiphasic Personality Inventory (MMPI) |                                       |
| 19- Torrance Tests of Creative Thinking                | 20- Factorial structure               |
| 21- Lapses   | 22- Errors                            |
| 23- Violations   | 24- Student's tests                   |

#### منابع

- آیتی، اسماعیل. (۱۳۷۱). تصادفات جاده ای ایران. مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.
- خداپناهی، محمدکریم. (۱۳۷۸). بررسی رابطه تهییج طلبی دانشجویان با فعالیت ورزشی، سرعت رانندگی و شرکت در مراسم مذهبی. مجله روانشناسی، سال سوم، شماره ۱، صص ۳۲-۲۳.
- کاپلان، هارولد. سادوک، بنیامین. (۱۳۷۶). خلاصه روانپزشکی علوم رفتاری، ترجمه نصرت‌الله پور افکاری، تهران: انتشارات شهر آب.
- گودرزی، محمد علی. (۱۳۸۲ الف). بررسی ویژگی‌های روان‌سنجی مقیاس تحریک‌جویی زاگرن در شیراز. (تحقیق منتشر نشده).
- گودرزی، محمد علی. (۱۳۸۲ ب). بررسی ساختار عاملی مقیاس تحریک‌جویی زاگرن در شیراز. (تحقیق منتشر نشده).
- یعقوبی، حمید. (۱۳۷۹). بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران. مجله اندیشه و رفتار، سال ششم، شماره ۱، صص ۶۷-۶۵.
- Briem, V. & Hedman, L. (1995). Behavioral effects of mobile telephone use during simulated driving. *Ergonomics*, 38, 2536-2562.
- Clement, R. & Jonah, B. A. (1984). Field dependence sensation seeking and driving behavior, *Personality and Individual Differences*, 5, 87-93.

- Chapman, M. L. MacGregor, C. G. Smiley, A. M.; & Lee-Gosselin, M. (1993). The role of exposure in comparisons of crash risks among different drivers and driving environment. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 2, 207-221.
- Furnham, A.; & Saipe, J. (1993). Personality characteristics of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, 14, 329-336.
- Horvath, P.; & Zuckerman, M. (1993). Sensation seeking, risk appraisal, and risky behavior. *Personality and Individual Differences*, 14, 41-52.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 5, 651-65.
- Jonah, B.A.; Thiessen, R.; & Au-Yeung E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Laapotti, S. Keskinen, E. Hatakka, M.; & Katila, A. (1996). Violation and thrill in predicting types of road traffic crashes. *International Conference on Traffic and Transportation Psychology*, Valencia, Spain, May 22-25 1996.
- Mathews, G.; Tsuda, A. Xin; G.; Ozeki, Y. (1999). Individual differences in driver stress vulnerability in a Japanese sample. *Ergonomics*, 42, 3, 401-415.
- Rimmo, P. A. (1999). *Modeling of self-reported aberrant driving behavior*. Uppsala: Acta universitatis upsaliensis. Comprehensive summaries of Uppsala dissertations from the faculty & social sciences 84. Uppsala.
- Rosenbloom, T. (2003). Risk evaluation and risky behavior of high and low sensation seekers. *Social Behavior & Personality*, 31, 4, 375-386.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 6, 949-965.
- Stradling, S. G.; & Meadows, M. L. (2000). *Highway code and aggressive violations in UK drivers*. Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. Transport Research Institute.
- Tsuang, M. T. Boor, M. & Fleming, J. A. (1985). Psychiatric aspects of traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 42, 538-546.
- Zuckerman, M. (1971). Dimensions of sensation seeking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 36, 1, 45-52.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation seeking beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale, NG: Erlbaum.