

عوامل روان شناختی موثر در تصادفات رانندگی در ایران

ارسلان اشرافی^۱

ابوالحسن ابوالحسنی^۲

چکیده

از آنجایی که تصادفات جاده‌ای سی درصد کل حوادث کشور را به خود اختصاص داده و طبق آمار سازمان بهداشت جهانی کشور ایران از نظر وقوع تصادفات رانندگی مقام پنجم را در جهان احراز کرده است و بخش قابل توجهی از تصادفات ترافیکی نیز به دلیل اشتباهات انسانی است هر تلاشی که بتواند در زمینه تغییر رفتار و بهبود رانندگی مؤثر باشد به نجات تعداد زیادی از انسان ها و کاهش هزینه بسیار درمان و تعمیر و نوسازی وسایل نقلیه منجر خواهد شد. در پدید آمدن تصادف‌های رانندگی چهار عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط مؤثرند در این بین عامل انسانی نقش برجسته‌تری در تصادف‌های رانندگی ایران داشته است. همچنین از میان عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی باور رایج به تاثیر عوامل انسانی تأکید دارد. عدم تمرکز در اثر مسایل هیجانی یکی از عواملی است که افراد به میزان متفاوتی از آن رنج می برند. برخی بسیار هیجان طلبند و برخی بسیار کم و تعدادی در میان این دو گروه قرار می‌گیرند. امور مربوط به رانندگی از آن جهت که اموری غیر قابل پیش بینی بوده که دائماً اتفاق می‌افتند و امور خطرناکی را شامل می‌شوند، مسایل هیجانی چالش برانگیزی هستند. بررسی عوامل روان شناختی مؤثر بر تصادفات رانندگی اهمیت پرداختن به اصلاح رفتارهای خطرناک رانندگی و تلاش برای تغییر این رفتارها در برنامه‌های کاهش تصادفات و عوارض آن را نشان می‌دهد. این پژوهش با هدف بررسی عوامل روان شناختی مؤثر بر تصادفات رانندگی و ارائه الگوی مداخله در کاهش آن صورت گرفته است.

واژگان کلیدی: عوامل روان شناختی، تصادفات رانندگی، الگوی مداخله

^۱. معاون منابع انسانی دادگستری کل استان فارس، دانشجوی دکتری حقوق و جزا و جرم شناسی و مدرس

دانشگاه. amoozesh.fars@ahoo.com

^۲. دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم شناسی و مدرس دانشگاه a.abolhasani18@yahoo.com

مقدمه

به راستی اتومبیل، چه آسیبی به فرهنگ و پدیده های روان شناختی می تواند وارد کند؟ وقتی کسی بتواند به درون خودرویی رفته و با سرعت، از نقطه ای که هست دور شود، آیا همین امکان ویژگی های فرهنگی و روان شناختی او را تحت تاثیر خود نمی گیرد؟ آیا او را از جمع های بزرگ تر مانند فامیل و همشهریانش جدا نمی کند؟ آیا او به او این امکان را نمی دهد که به هر دلیل و بهانه ای از دیگران فاصله گرفته و از آنان دور شود؟ اگر چنین باشد، اتومبیل ضمن کم کردن فاصله های جغرافیایی، فاصله های انسانی را بسیار دور می کند. آیا نمی توان از نمودهای چنین فاصله هایی به کسی که با اتومبیل خود عابری را مصدوم کرده و به دلیل برخورداری از امکان جابه جایی، سریع از محل حادثه می گریزد و مصدوم را با تمامی مشکلات تنها می گذارد، اشاره کرد؟ یا حتی نباید به رانندگی های لجام گسیخته و سرعت های سرسام آور در خیابان ها و بزرگراه های درون و برون شهری، اشاره کرد و آن ها را به عنوان بخشی از برون ریزی های نابهنجار روان شناختی به شمار آورد که اتومبیل امکان آن را فراهم کرده است؟ آری باید به تمامی این ها با نگاهی تامل انگیز بنگریم. (حیدری، ۱۳۹۵، ۷۸)

تصادفات رانندگی امروزه به یکی از بزرگترین معضلات جامعه تبدیل شده است که ذهن و اندیشه بسیاری از محققین را به خود مشغول کرده است. در سال های اخیر آمار بالای مجروحین کشته شدگان در تصادفات رانندگی موجبات نگرانی خانواده ها و برنامه ریزان کشور را فراهم نموده است چرا که باعث از دست رفتن بسیاری از منابع انسانی می شود. (رمضانی، ۱۳۸۶، ۱۶)

در پدید آمدن تصادف های رانندگی چهار عامل انسانی، جاده، وسیله نقلیه و محیط مؤثرند در این بین عامل انسانی نقش برجسته تری در تصادف های رانندگی داشته است. (سوری و همکاران، ۶۹، ۱۳۹۳)

رفتار رانندگی جزیی از رفتار فرهنگی افراد در جوامع است زیرا به ارزش ها، عادت، نگرش ها و سایر عوامل مربوط است. لذا زمانی می توان میزان تصادفات را کاهش داد که رفتار رانندگی پر خطر و عوامل موثر بر آن در یک فرهنگ خاص بررسی شود. عوامل انسانی (موثر در تصادفات رانندگی) شامل دامنه وسیعی از عوامل بوده که حاوی خصایص جمعیت شناسی و مهارت های روانی حرکتی تا خصایص شخصیتی است. شیوه رانندگی منعکس کننده خصایص شخصیتی، نگرش ها و انگیزش های فرد است. تجزیه و تحلیل آمار تصادفات راه های بین شهری ایران نشان داده است که عامل طراحی با ۲ درصد عامل وسیله نقلیه با ۱۳ درصد، عامل جاده با ۲۲ درصد و عامل انسانی با ۶۳ درصد در تصادفات نقش دارند. (صنیعی، ۱۳۸۱)

این یک حقیقت است که انجام رفتارهای پر خطر هنگام رانندگی، یکی از عوامل مهم و مؤثر در تصادفات رانندگی است. این عوامل شامل رفتارهای رانندگی (مثل تخطی از قوانین رانندگی و سرعت

غیر مجاز) و اختلال در مهارت‌های رانندگی (مانند خستگی، عدم تمرکز و ناتوانی‌های فیزیکی و غیره می‌شود. (آیتی، ۱۳۸۱)

۱- انواع تخلفات رانندگی

۱-۱- تخلفات عمدی

رفتارهایی هستند که به قصد آسیب رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه توصیف می‌شود. (حیدری، ۱۳۹۵، ۸۱ به نقل از ریسون، ۱۹۹۰)

۱-۲- تخلفات غیر عمدی

رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند بدون این که در آن قصدی باشد. لذا در خطاها عوامل شناختی و پردازش اطلاعات و در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی، فرهنگی و زمینه‌ای نقش مهمی دارند. (انصاری، ۱۳۶۶)

در چرخه ترافیک سه عامل انسان، راه و ماشین در تعامل با یکدیگر هستند. اما عامل انسانی در مثلث ترافیک از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است به طوری که که دو راس دیگر مثلث از انسان تاثیر می‌پذیرند. علت این موضوع در آن است که طراحی، ساخت، نگهداری و به کارگیری ماشین و جاده توسط انسان صورت می‌گیرد. (انصاری، ۱۳۶۶)

دلایل پژوهشی درباره پردازش اطلاعات نشان داده است که عامل اصلی در ادراک و پردازش اطلاعات، معطوف کردن توجه کامل به سمت موضوع است. انسان پردازشگر تک کانالی است، وی نمی‌تواند در آن واحد به بیش از یک ماده توجه کامل داشته باشد اما قادر به تغییر سریع توجه از یک چیز به چیز دیگر در محیط رانندگی اقدام است. یکی از مهم‌ترین توانایی‌های پردازش اطلاعات که به رفتار رانندگی نیز مرتبط است جنبه‌هایی از فرایند توجه نظیر یک نواختی، انتخاب و تقسیم توجه است. مطالعات قبلی بین میزان تصادف و توجه راننده به محرک‌های پیچیده در محیط ترافیکی رابطه بالایی را نشان داده است، در منسجم‌ترین تعریفی که سازمان استانداردهای بین المللی پیشنهاد داده است، عدم تمرکز چنین تعریف شده است: عدم تمرکز در رانندگی یعنی توجه معطوف شده به کارهای نامربوط به رانندگی که معمولاً باعث زیان رساندن به عملکرد رانندگی می‌شود.

به غیر از سطوح بالای توجه مورد نیاز در حین رانندگی، راننده با فعالیت‌های متعددی از قبیل صحبت با سرنشینان دیگر، تنظیم وسایل صوتی، استفاده از تلفن همراه، خواندن و نوشتن، مرتب کردن سر و وضع خود و... نیز مواجه است. رانندگی با حواس پرتی بخشی از مبحث گسترده تر رانندگی بی توجه است عدم تمرکز هنگامی رخ می‌دهد که تجارب راننده در شناخت اطلاعات مورد نیاز برای رانندگی ایمن را به دلیل تاثیر چیزهای مختلف (از قبیل یک فعالیت یا رویداد و ...) که در خارج یا درون وسیله نقلیه است به تاخیر می‌اندازد. بنابراین توجه کامل و بی وقفه به رانندگی

هدفی تقریباً دست نیافتنی بوده و نیاز به تلاش فراوان دارد. متناقضاً توجه بی وقفه به جاده با افزایش تجربه و مهارت در رانندگی مشکل خواهد بود محققان حمل و نقل از دیر زمان از تاثیر منفی عدم تمرکز و حواس پرتی بر عملکرد رانندگی آگاهی دارند. تحقیقات مربوط به حوادث نشان داده است که عدم تمرکز راننده به طور تقریبی در بیست و پنج تا سی درصد تمامی حوادث مسلم جاده ای موثر است بیشتر تحقیقات اخیر درباره عوامل انسانی به تلفن همراه و سیستم حمل و نقل هوشیارانه داخل وسیله نقلیه پرداخته است هنگام رانندگی تمایل به استفاده از تلفن همراه در رانندگان جوان بیشتر است و همچنین تمایل و انگیزه ایمنی کمتری نسبت به افراد بی علاقه به تلفن همراه دارند.

۳- عوامل عدم تمرکز در رانندگی

- عوامل تصویری: عواملی هم چون توجه به اشیای غیر مرتبط با رانندگی به جای توجه به جاده، مانند تابلوهای تبلیغاتی کنار جاده، عابر پیاده و... می باشد.
- عوامل شناختی: عواملی هم چون سرگرم گفت‌وگوشدن با سرنشینان خودرو یا صحبت با تلفن همراه به جای تمرکز روی جاده برای تحلیل وضعیت آن و تعیین موقعیت خودرو است.
- عوامل فیزیکی: زمانی که راننده هنگام رانندگی وسیله دیگری به جز فرمان اتومبیل را در دست نگه می‌دارد، مانند شماره‌گیری با تلفن همراه یا خم شدن برای تعویض موج رادیو یا روشن کردن سیگار و استعمال دخانیات و... باعث می‌شود فرمان خودرو به چپ یا راست منحرف شود.
- عوامل شنوایی: صداهای بلند و ناگهانی دستگاه‌های داخل خودرو که هنگام رانندگی شنیده می‌شود، مثل زنگ تلفن همراه یا زیاد بودن صدای دستگاه پخش موزیک به طوری که صداهای دیگر مانند آژیر آمبولانس را محو کند.

۳-۱- نقش تلفن همراه

امروزه موارد بسیاری وجود دارد که باعث عدم تمرکز در رانندگان می‌شود تحقیقات انجام شده در طول سه سال نشان داده است شماره‌گیری تلفن همراه خطرناک‌ترین حواس‌پرتی است و احتمال تصادف راننده را دوازده درصد افزایش می‌دهد. پس از شماره‌گیری تلفن، خواندن یا نوشتن در رتبه دوم قرار می‌گیرد که احتمال تصادف را ده برابر افزایش می‌دهد. پس از آن، رسیدن به بخشی دیگر در تلفن همراه با افزایش نه برابری احتمال تصادفات، در رتبه بعدی قرار می‌گیرد. فرستادن پیام کوتاه احتمال تصادف را شش برابر افزایش می‌دهد، یافتن تلفن همراه در ماشین، باعث افزایش پنج برابری احتمال تصادفات شده و چرخیدن در تلفن‌های همراه یا خواندن ایمیل، احتمال تصادف افراد را حدوداً سه برابر می‌کند البته هیچ یک از این حواس‌پرتی‌ها با احتمال تصادف در شرایط رانندگی در حال مصرف دارو یا الکل رقابت نمی‌کند که نرخ تصادفات را ۳۶ برابر افزایش می‌دهد. محققان

همچنین دریافتند که رانندگی در حال گریه کردن و یا خشم زیاد، به اندازه خواندن یا نوشتن خطرناک است، یعنی احتمال تصادفات را ده برابر افزایش می‌دهد. (صنیعی، ۱۳۸۱)

۲-۳- نقش موسیقی

امروزه یکی از مهم ترین و بیشترین علل تصادفات ناگوار در راه های شهری و برون شهری عدم توجه راننده به اطراف خود است که البته پخش موسیقی های ناهنجار و به اصطلاح گوش خراش در عدم توجه راننده به جلو و اطراف خود نقش اساسی دارند. بنا بر عقیده روان شناسان رانندگان می بایست در انتخاب موسیقی داخل خودرو دقت نموده و از گوش دادن به موسیقی های هیجانی با ریتم بالا خودداری نمایند که موجب حواس پرتی و در نتیجه منجر به تصادفات رانندگی بعضاً دلخراش می گردد هر چقدر صدای موسیقی بلندتر و آهنگ شادتری پخش گردد حالت راننده و سرنشینان خوش تر می شود اما این هیجان وقتی از حد فراتر رود باعث می شود دیگر راننده مقابل خود را به خوبی ندیده و از حالت عادی خارج شود و این امر باعث بی توجهی کامل راننده به جلو، اطراف و جوانب و در نهایت وقوع حادثه گردد. بنابر این به نظر موسیقی های ناهنجار و ساختارشکن آن هم با صدای بلند که این روزها برخی از رانندگان حتی خودروهای خود را به بلندگوهای بزرگ که تولید لرزش در داخل خودرو می کند استفاده می کنند راننده را از حالت عادی خارج و تحریک به انجام حرکات رقص و جدا نمودن دستان از فرمان می کند این امر خطر بیشتر را متوجه راننده و سرنشینان خودرو می کند. (شرقی، ۱۳۸۲)

۴-۱- علل وقوع سوانح رانندگی

به طور کلی هر حادثه رانندگی را می توان نتیجه یک سلسله عوامل و شرایط دانست که از گستردگی و پیچیدگی خاصی برخوردارند. هنگام وقوع سانحه وقایع متعددی رخ می دهد که به لحاظ ارتباط و پیوستگی، آنها را سلسله وقایع یا زنجیره وقایع گویند. زمانی که دو واحد عبور و مرور، همراه با هم سبب یک سانحه رانندگی می شوند هر کدام از آن ها دارای یک زنجیره وقایع بوده که در لحظه وقوع سانحه از نظر زمان و مکان متلاقی می شود.

۱-۴- عامل سن

سن راننده یکی از عوامل موثر در تصادفات رانندگی است. بر اساس آمار منتشر شده، رانندگان جوان بیشترین سهم تصادفات را به خود اختصاص داده اند. چنان که کثرت تصادفات این سن موجب گردیده است که رتبه مرگ و میر را در ایران از نه به دو و با توجه به سال های از دست رفته عمر به یک برساند. (آیتی، ۱۳۸۱)

به طور کلی آسیب های ناشی از تصادفات جاده ای یکی از علل عمده مرگ در رانندگان جوان است. سن کم و بی تجربه بودن، هر دو سبب خطر بالا در این گونه افراد شود. خطر تصادف در رانندگان جوان بیشتر از رانندگان مسن است. در کشورهای صنعتی مردان خصوصاً مردان جوان در

سال های اول رانندگی در مقایسه با زنان شانس بیشتری برای تصادف دارند رانندگان جوان شانزده تا بیست و چهار ساله معمولا گروه رانندگان پر خطر را تشکیل می دهند. احتمال تلفات رانندگان زیر بیست و یک سال تقریبا دو و نیم برابر رانندگان بیست و پنج تا شصت و نه ساله است.

به دلیل افزایش جمعیت افراد مسن و با توجه به این که تخمین زده می شود که رانندگان مسن تا سال ۲۰۵۰ تا سی و نه درصد افزایش خواهد یافت و به خاطر اهمیت حفظ استقلال و تعامل اجتماعی بسیاری از آنان، پژوهش درباره این گروه سنی نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار شده است. بنابراین تا حد ممکن تلاش مداومی برای حفظ رانندگی در افراد مسن وجود دارد اما تضاد بین تحرک و امنیت راننده مسن برای مسافری و کاربران جاده ایجاد تضاد می کند خطرپذیری کشته و یا مجروح شدن برای رانندگان هفتاد و پنج سال و بالاتر به سرعت افزوده می شود. این خطرپذیری برای افراد ۷۹-۷۵ ساله دو برابر و در مورد افراد بالای هشتاد و پنج سال شش برابر می شود. (نایب آقا، ۱۳۸۱)

۲-۴- عامل سرعت

با توجه به این که سرعت وسیله نقلیه در بسیاری از تصادفات، یک عامل اصلی است. درک سرعت متضمن توانایی تصمیم گیری درباره سرعت وسیله نقلیه خود فرد و هم وسیله نقلیه دیگران و ارتباط بین این دو است. مثل هنگامی که راننده به یک وسیله نقلیه ای که آهسته حرکت می کند نزدیک می شود سرعت خود را کم می کند سرعت تردد وسایل نقلیه بر شدت حوادث اثر می گذارد و به همان اندازه ریسک درگیری در حوادث را نیز افزایش می دهد. با افزایش سرعت، تعداد و شدت جراحات سرنشینان خودرو نیز افزایش می یابد. مطالعات نشان می دهد سرعت بالاتر در لحظه برخورد سبب احتمال بیشتر جراحات جدی و منجر به مرگ می شود. از تحقیقات گسترده ای که در حوزه سرعت انجام گرفته چنین بر می آید که حتی کاهش جزئی در میزان سرعت وسیله نقلیه، باعث کاهش چشمگیر تعداد صدمات و مرگ و میر حوادث جاده ای می شود.

۳-۴- عامل مصرف الکل

از جمله مواردی که سلامت فرد را برای رانندگی به خطر می اندازد مصرف الکل یا داروهای مجاز و غیر مجاز است. روند تحقیقات در مورد تاثیر مواد مخدر در بروز تصادفات به گستردگی تحقیقات انجام شده در مورد الکل نیست که این بیشتر به دلیل بحرانی بودن مصرف الکل در جوامع دیگر است. تحقیقاتی که در انگلستان، آمریکا و هند انجام شده نشان داده است که تاثیر استفاده از الکل و یا مواد مخدر در بروز تصادفات موثر بوده است. هر چند در نتایج تحقیقات، از تاثیر مواد مخدر بر وقوع تصادف به صورت عامل مشترک و کمکی یاد شده است. ریسک پذیری هایی مثل مصرف بیش از حد الکل و سرعت از مشکلات جدی هستند که رانندگان جوان آنها را تجربه می کنند.

پسران نوجوان بیشتر از دختران ریسک پذیری دارند و معمولا پس از مصرف الکل اقدام به رانندگی می کنند. تاثیر گروه همسالان در ریسک پذیری جنبه میانجی گری دارد. (شرقی، ۱۳۸۲)

۴-۴- عدم رعایت قوانین و مقررات

بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون گریزی همواره یکی دیگر از علل بروز مشکلات و معضلات حوادث ترافیکی در همه جوامع است که این امر بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع، میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود. بدیهی است شناسایی عوامل این نوع تخلفات، در پیشگیری و تعدیل حوادث موثر خواهد بود. امروزه تخلفات در تمامی جوامع انسانی و با فرهنگ های مختلف، با چهره های گوناگون نمود داشته است. چنان چه به تاریخ تمدن ها مراجعه شود، ملاحظه می گردد که همواره بخشی از تخلف از مقررات، در ارتباط با حکومت ستیزی است. بخشی نیز مربوط به امیال و انگیزه های شخصی در جدال با مقررات و قراردادهای عرفی و اجتماعی بوده است. با پیشرفت جوامع، شکل تخلف نیز دچار تغییرات شده و پیشگیری از آن هم با تمهیداتی بوده که به مرور زمان آن هم تغییر شکل داده است. (حاجی حسینی، ۱۳۸۴)

نقص قوانین معمولا افعال عمدی است که به عنوان رفتارهای ناسالم تلقی می شود و غالبا غیر قانونی است (مثل سرعت غیرمجاز یا عبور از سمت راست). موارد نقص قوانین را می توان مشاهده و اندازه گیری کرده و با سند و مدرک اثبات کرد. از سوی دیگر خطاها عبارتند از به ثمر نرسیدن افعال برنامه ریزی شده در دستیابی به پیامدهای مورد نظر. خطاها را می توان به انواع دیگری چون لغزش، انحراف و اشتباه طبقه بندی کرد. خطاها عمدتا ناشی از ناتوانی رانندگان خاص در پردازش اطلاعات است. در مقابل، نقص قوانین توسط عوامل انگیزشی پدید می آید و باید نسبت به بافتی که در آن واقع شده اند مورد شرح و توصیف قرار گیرند. خواه هنجارهای اجتماعی باشد یا اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی. (عریضی، ۱۳۸۵، ۱۲)

۵- علل وقوع حوادث ترافیکی در ایران

در عرف متداول فعلی ایران علل حادثه با توجه به فاصله زمانی که با وقوع سانحه دارند به سه دسته تقسیم می شود: علت مستقیم، علت واسط و علت اولیه.

- علت مستقیم بسیار نزدیک به زمان وقوع حادثه و مقارن با آن است و مستقیما سبب بروز آن می گردند که چهار نوع است: تخلف از مقررات، تجاوز از سرعت مطمئنه، تاخیر در رویت و فرار از تصادفات به طرز غلط.

- علل واسط عبارتند از شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر وسیله نقلیه، جاده و انسان و چون به طور مستقیم به حادثه مرتبط نشده بلکه این عوامل منجر به علل مستقیم می شوند به این نام آمده است. به عبارت دیگر علل واسط به وجود آورنده علل مستقیم هستند. علل ثانویه مثل وضعیت جاده، شرایط جوی، وضعیت وسیله نقلیه و وضعیت جسمی و روحی راننده است.

- علل اولیه سبب علل واسط هستند و مثلا وضعیت نامناسب جاده عامل واسط تصادف را مهیا می کند ولی مسئولین امر که این مشکلات را رفع نمی کنند علت اولیه آن محسوب می شوند. علل اولیه نیز شامل نداشتن فرهنگ لازم، مسامحه وزارتخانه های مسئول در امر آموزش، مسامحه پلیس در اجرای صحیح مقررات، مسامحه وزارت راه در جاده ها و شهرداری در شهرها، سایر وزارتخانه ها و سازمان های مرتبط با عبور و مرور. (عریضی، ۱۳۸۵، ۸)

۶- رفتار های پر خطر در رانندگی

در حوزه سلامت، به عادات یا اعمالی که فرد را در معرض خطر بیماری یا مشکلات مرتبط با سلامت قرار می دهند، رفتارهای خطرناک یا مخاطره آمیز گفته می شود. بر طبق این تعریف، رفتارهایی را که سلامت استفاده کنندگان از جاده ها و خیابان ها را به خطر می اندازند، رفتارهای خطرناک رانندگی خواهند بود. نمونه هایی از رفتارهای خطرناک رانندگی عبارتند از: استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، رعایت نکردن فاصله مناسب با خودرو جلویی، رانندگی نکردن بین خطوط، نبستن کمربند ایمنی در طول مسیر رانندگی، رانندگی با سرعت غیر مجاز، سبقت غیر مجاز، تغییر دادن ناگهانی مسیر رانندگی و انحراف به چپ. (رازانی، ۱۳۸۰، ۲۹)

بین ویژگی های روان شناختی از جمله هیجان طلبی، روان رنجوری، خصمانه بودن، مسئولیت ناپذیری و بازداری رفتاری با تصادفات رانندگی ارتباط معنا داری وجود. افرادی که نمرات بالایی در هیجان خواهی در رانندگی کسب می کنند به علت این که زودتر تحریک می شوند، احتمال دارد بیشتر درگیر رفتارهای پر خطر رانندگی شوند. هیجان طلبی به صورت خصیصه ای است که تمایل به تنوع، پیچیدگی، هیجان و کسب تجربه و خطر کردن برای کسب تجربه از ویژگی های بارز آن است لذا رانندگان دارای این ویژگی، سرعت بالاتر، حرکات نمایشی بیشتر و تغییر مسیر بیشتری در حین رانندگی دارند و در نتیجه بروز سانحه برای آنان بیشتر است. افراد مسئولیت ناپذیر احترام اندکی برای قوانین و قواعد موجود در جامعه قائل هستند و به همین دلیل با عدم رعایت قوانین رانندگی دچار حادثه می شوند. هیجان خواهی خود به نوعی پیش زمینه انجام رفتارهای پر خطر در رانندگی می باشد. با کنترل هیجانان در حین رانندگی رفتارهای پرخطر در رانندگی کاهش می یابد. از طرف دیگر هم عدم تمرکز و حواس پرتی راننده نیز او را از رعایت صحیح قوانین و رانندگی سالم و ایمن دور می سازد و منجر به بروز حوادث خطرناک حین رانندگی می گردد. (حیدری، ۱۳۹۵، ۸۱)

۷- نظریه های رفتارهای پر خطر

۷-۱- نظریه عمومی جرم

بر اساس این نظریه، انحراف و جرم راه های سریع و ساده و کوتاه مدت رسیدن به آرامش دلخواه است. از این رو مانند دیدگاه های سنتی کنترل، این نظریه در پی تبیین علت جرم و انحراف نیست، بلکه به دنبال عوامل کنترل کننده آن است. افراد با خودکنترلی قوی می توانند در برابر

خشنودی کاذب ناشی از انحراف مقاومت کنند و خودکنترلی ضعیف باعث رفتارهای منحرفانه می شود. بر اساس این نظریه، افرادی که خودکنترلی ندارند، به رفتارهای هیجانی و احساسی و اعمال فیزیکی به جای اعمال ذهنی به کارهای پر خطر، عجولانه و غیر زبانی گرایش می یابند و به همین دلیل، به اعمال مجرمانه و قانون شکنانه دست می زنند.

۲-۷- نظریه برچسب زنی

این نکته که واکنش های رسمی و غیر رسمی به کجروی می تواند بر رفتار آتی فرد کجرو اثرگذار باشد در ابتدای قرن بیستم مورد توجه قرار گرفت، مهم ترین فرضیه نظریه برچسب زنی این است که کجروی اولیه به سبب عوامل مختلفی رخ می دهد با این حال این عوامل در بنیان ریختن کجروی های آتی از اهمیت کمتری برخوردار می باشند. این گونه، عنصر اصلی در تکرار کجروی برچسب خوردگی می باشد. این ادعا با ایده دیگری همراه می شود که بر اساس آن فرضیه سومی تولید می شود. بر پایه این فرضیه، کجروی تحت تاثیر برچسب زنی قرار دارند. برچسب زنی تصویر فرد از خودش را دگرگون می سازد و شخص را به نقطه ای می رساند که خود را به عنوان انسانی کجرو باز بشناسد و کنش های خود را نیز بر این اساس هدایت نماید. از این رو، در نظریه برچسب زنی، تصویر منفی یا بزهکارانه فرد از خودش می تواند رفتار کجروانه به دنبال داشته باشد. فرضیه چهارم، نظریه برچسب زنی این است که فرآیند برچسب زنی خود متاثر از سن، جنسیت، نژاد، طبقه اجتماعی و بسیاری از مؤلفه های اجتماعی دیگر می باشد. دو مفهوم اصلی در نظریات برچسب زنی رواج دارند که فهم آنها می تواند به فهم بهتر نظریه برچسب زنی کمک شایانی نماید.

۳-۷- نظریه یادگیری اجتماعی

نظریه یادگیری اجتماعی ایگرز، یادگیری را در ارتباط با پیامدهای رفتار می داند. بر مبنای بسط این نظر، افراد رفتار اجتماعی را از طریق شرطی شدن یا الگو گیری مستقیم از رفتار دیگران یاد می گیرند. همچنین رفتار از طریق پاداش یا تقویت مثبت، تقویت می شود؛ و با فقدان پاداش (مجازات منفی) یا مجازات واقعی (مجازات مثبت یا صریح) تضعیف می گردد. از این رو اگر رفتار فرد تقویت شود، منجر به تکرار رفتار خواهد شد؛ به تعبیری دیگر رفتار یاد گرفته شده است. همین طور اگر فرد بعد از یک رفتار معین تنبیه شود، یاد می گیرد که از تکرار رفتار اجتناب کند. بنابراین، اگر به افراد منحرف به خاطر انحراف گذشته شان، به جای تنبیه شدن، پاداش داده شود، و آن ها به خاطر انحرافشان مورد تشویق نیز قرار گیرند، به طور مداوم دست به اعمال انحرافی می زنند. تکرار و شدت روی دادن پیامد یک رفتار و همچنین وقوع پیامد بعد از رفتار، و زمان وقوع پیامد، یعنی این که بلافاصله بعد از رفتار با تاخیر می آید، عواملی هستند که بر رفتار تاثیر گذارند. بنابراین فرد با اشکال متنوعی از رفتار روبه رو است؛ و لذا برخی از اشکال رفتار بر دیگر اشکال

ترجیح داده خواهد شد و این به دلیل بازبرخورد اجتماعی رفتار تقویت یا تنبیه می باشد. (رمضانی، ۱۳۸۶)

۴-۷- نظریه پیوند اجتماعی

نظریه پیوند اجتماعی نظریه ای است که به طور خاص، به موضوع بزهکاری می پردازد. این نظریه از تلاش های اولیه برای فهم روش های درونی و بیرونی کنترل اجتماعی برخاسته است. رفتار بزهکارانه نتیجه پیوند اجتماعی ضعیف یا گسسته است. اگر پیوند با اجتماع ضعیف باشد، فرد به خواسته های دیگران حساسیت کمتری داشته و به تخطی از هنجارهای مشترک اجتماعی نیز توجه کمتری دارد تخطی از ارزش ها و قواعد اجتماعی به معنای عمل کردن برخلاف خواسته ها و انتظارات دیگران است. اگر کسی به خواسته های دیگران بی اعتنا باشد و درباره نظر آنان حساسیتی نداشته باشد، احساس می کند که می تواند هنجارهای اجتماعی را نادیده بگیرد. بنابراین، اعتقادات فرد درباره اجتماع، از میزان اهمیت دادنش به ارزش های اجتماعی مشخص می شود. بدین سان، اگر فرد اعتقادی راسخ به هنجارها و ارزش های اجتماعی داشته باشد، احتمال کمتری وجود دارد که از هنجارهای اجتماعی تخطی کند.

۸- الگوی کاهش تصادفات رانندگی

۸-۱- راه کارهایی برای پیشگیری از رفتار های پرخطر در رانندگی

- کنترل احساسات و هیجانات و حفظ آرامش در رانندگی؛
- حفظ متانت، صبر و آرامش که نشانگر بهتری از شخصیت اجتماعی رانندگان می باشد؛
- رعایت قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی و عدم تشویق رانندگان پرخطر؛
- رانندگی نکردن در صورت داشتن اضطراب و استرس مفرط، نگرانی و ناراحتی روانی؛
- عدم استفاده از الکل، مواد محرک و مخدر، حشیش و سایر مواد روانگردان؛
- رعایت احتیاط در صورت استفاده از داروهای خواب آور در حین رانندگی. (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۷، ۴۷)

۲-۸- کنترل پرخاشگری حین رانندگی

راننده پرخاشگر، راننده ای است که با توسل به درگیری و خشونت، قصد انجام اعمال خلاف مقررات راهنمایی و رانندگی را دارد؛ اعمالی هم چون تغییر مسیر ناگهانی و خطرناک، سبقت غیرمجاز، رعایت نکردن فاصله مناسب طولی و عرضی، بوق زدن های مکرر، استفاده از نور بالا برای تنبیه دیگران، حرکت سریع و تعقیب و گریز خودروبی، سرعت های نابجا، مانور و تغییر مسیر به طور مکرر، اشغال طولانی خط سبقت، ترمزهای ناگهانی و مکرر، انحراف از مسیر اصلی و عبور از خط مقابل برای رهایی از ترافیک غیرروان و قانون شکنی و دیگر رفتارهای ناپسند همراه با فحاشی و هتاک به دیگران، در کارنامه رانندگی افراد پرخاشگر کاملاً مشهود است. (حاجی حسینلو، ۱۳۸۴)

نتیجه گیری

وقتی سخن از آسیب های فرهنگی و روان شناختی به میان می آید، می بایست با دقت بیشتری به مساله نگاه کرد. در کنار سهم عوامل گوناگون در بروز تصادفات از جمله خودرو، جاده و شرایط طبیعی، همگان به نقش عامل انسانی نیز اشاره می کنند. بخش مهمی از این عامل انسانی بر ویژگی های روان شناختی انسان تمرکز دارد. حالات مختلف فرد در هنگام رانندگی، وجود ویژگی ها و صفات گوناگون شخصیتی از جمله هیجان خواهی، پرخاشگری، افسردگی، نوروزگرایی و ... در کنار موقعیت های خاصی چون قرار گرفتن در دامنه سنی به خصوص، همگی می توانند سهمی را در بروز وقایع رانندگی بر عهده داشته باشند. بررسی این ویژگی ها سال هاست که محققان روان شناختی را به خود مشغول داشته است. هیجان طلبی می تواند منجر به خطرجویی شود، چون انتخاب شتاب و سرعت بالا برای رانندگان هیجان انگیز است. رانندگان پر خطر از نظر عاطفی بی ثبات، مخالف، مقاوم در مقابل اوامر، عصبی، بی تجربه و مضطرب هستند.

بین ویژگی های روان شناختی از جمله هیجان طلبی، روان رنجوری، خصمانه بودن، مسئولیت ناپذیری و بازداری رفتاری با تصادفات رانندگی ارتباط معناداری وجود.

با توجه به اهمیت نقش انسان در چرخه ترافیک می توان با آموزش برنامه ریزی شده و مبتنی بر هدف رفتارهای پر مخاطره را کاهش داده و با رانندگی ایمن تر و رعایت نکات ایمنی شاهد کاهش تصادفات رانندگی و در نتیجه کاهش خسارات جانی و مالی ناشی از آن شد. بسیاری از رانندگان، در مورد رانندگی برداشت های ناصحیح دارند و اصولاً این نوع برداشت های غلط، از گذشته در ذهن آن ها شکل گرفته و نهادینه گردیده است. لذا می توان با دادن آموزش صحیح، آگاهی و اطلاعات مکفی، برداشت های منفی را از ذهن آنان محو و اطلاعات و آگاهی های لازم را تفهیم نمود. آموزش مستمر نقش چشمگیری در کاهش حوادث و نیز خسارات سنگین ناشی از آن دارد و می توان به جای پرداخت هزینه تحمیلی ناشی از حادثه مقداری را به امور آموزش و فرهنگ سازی اختصاص داد، آموزش آیین درست رانندگی می بایست از سنین کودکی آغاز گردیده تا در سنین بالاتر بتوانیم نتایج مثبت آن را ببینیم.

منابع

- آیتی، اسماعیل، (۱۳۸۱)، هزینه تصادفات ترافیکی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.
- انصاری، محسن، (۱۳۶۶)، دورنمای آینده تصادفات و راه‌های برون‌رفت، سمینار فرهنگ ترافیک، اصفهان.
- حاجی حسینلو، منصور و حسینی، سیدعلی، (۱۳۸۴)، مطالعات تصادفات عابرین پیاده با وسایل نقلیه در ایران و راه‌کارهای مقابله با آن، نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران، دانشگاه تهران.
- حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ فردوسی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا، (۱۳۸۷)، رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله حکیم، شماره ۱۱ (۳)
- حیدری، محمدرضا، (۱۳۹۵)، بررسی عوامل روان شناختی موثر در تصادفات رانندگی شهر بوشهر و ارائه الگوی مداخله در کاهش آن، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات بوشهر.
- رازانی، عباس، (۱۳۸۰)، بررسی علل سوانح رانندگی، معاونت آموزش ناجا، فصل نامه شماره ۲
- رمضانی، ولی اله، (۱۳۸۶)، هوش هیجان، فصلنامه علمی تخصصی روان شناسی و اطلاع رسانی، شماره ۱
- سوری، احمد؛ مومنی، اسکندر؛ احمدخانی، بهبود، (۱۳۹۳)، بررسی و مقایسه هیجان خواهی رانندگان متخلف با عادی شهر همدان در سال ۱۳۹۳، فصلنامه دانش انتظامی همدان، سال دوم، شماره اول
- شرقی، شکوفه و دهقان، علیرضا، (۱۳۸۲)، اثر مواد مخدر و مشروبات الکلی بر ایمنی ترافیک وزارت راه و ترابری سازمان حمل و نقل پایانه های کشور، سازمان حمل و نقل و پایانه های استان یزد.
- صنیعی، محمد، (۱۳۸۱)، پیاده سازی نظام های تصمیم گیرنده، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه علم و صنعت ایران، دانشکده کامپیوتر.
- طهماسبی، فریبا؛ زمانی علویجه، فرشته؛ رستم نیاکان، شراره؛ اسداللهی، عبدالرحیم، (۱۳۹۳)، بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پر خطر رانندگان شهر اهواز در سال ۱۳۹۱، مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی ایلام، دوره ۲۲، شماره ۶
- عریضی، محمد، (۱۳۸۵)، بررسی روند حوادث ترافیکی در ایران و جهان و عملکرد هلال احمر بر اساس الگوی ماتریس هادون، مجله راهور، شماره ۱۵
- نایب آقا، محمد، (۱۳۸۱)، راه و ایمنی ترافیک، انتشارات آزاد.