

# نقش هیجان خواهی در رفتار رانندگی

نویسنده:

اقدس جوادی



روان آگاه

## محتوا

فصل اول: روانشناسی ترافیک	۹
وضعیت روانشناسی ترافیک در جهان	۱۱
جهت‌گیری‌های نظری	۱۵
روش‌شناسی	۱۷
روش‌های جمع‌آوری داده و طراحی مطالعات	۱۷
شرکت‌کنندگان	۱۸
روش‌های تحلیل داده	۲۱
سازمان‌های روانشناسی ترافیک	۲۲
مسیرهای آینده	۲۲
نتیجه‌گیری و چالش‌های آینده	۲۴
جهانی‌سازی	۲۵
نظریه و مدل‌های مفهومی	۲۵
شکاف بین تحقیق و عمل	۲۶
جهت‌گیری روش‌شناختی	۲۷
بازه و ماهیت متغیرهای مورد مطالعه	۲۷
آموزش	۲۹
گسترش به سایر حوزه‌ها	۳۰

**فصل دوم: رفتار رانندگی ..... ۳۳**

تعریف رفتار رانندگی..... ۳۵

ارتباط تحریک جویی با رانندگی..... ۳۶

خشتم و پرخاشگری در رانندگی..... ۳۷

نقش سلامت روان در بروز رفتارهای پرخطر رانندگی..... ۴۰

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با عادات رانندگی..... ۴۲

قش تصمیم‌گیری و حافظه..... ۴۵

ادراک بینایی در رانندگی..... ۴۶

نقش توجه دیداری..... ۴۸

هنجارها و فرهنگ رانندگی..... ۵۱

**فصل سوم: رانندگی نایمن ..... ۵۵**

مفهوم ایمنی..... ۵۷

تمایل به ریسک از عوامل رانندگی نایمن..... ۵۸

تفاوت ریسک‌پذیری رانندگی با رانندگی پرخاشگرانه در رانندگی نایمن..... ۵۹

شاخص‌های تعیین رانندگی نایمن..... ۵۹

تأثیر متغیرهای جمعیت شناختی سن و مهارت و جنسیت در رانندگی نایمن..... ۶۱

**فصل چهارم: درک خطر رانندگی ..... ۶۵**

تعریف خطر..... ۶۸

نظریه تعادل حیاتی خطرپذیری (هموستازی) و آلوستازی خطر..... ۶۹

نقش مهارت و تجربه رانندگی در درک خطر رانندگی..... ۷۱

نقش سن در درک خطر رانندگی..... ۷۲

نقش ملیت و فرهنگ در درک خطر رانندگی..... ۷۴

روش‌شناسی درک خطر رانندگی..... ۷۵

۷۶.....	پرسشنامه‌های مرتبط با درک خطر رانندگی.....
۷۶.....	آزمون‌های ویدیویی رانندگی.....
۷۸.....	آزمون ریسک‌پذیری ترافیکی وینا تست (وین).....
۷۹.....	ریسک‌پذیری و آستانه درک خطر رانندگی.....
<b>۸۱.....</b>	<b>فصل پنجم: هیجان خواهی .....</b>
۸۴.....	تعریف شخصیت.....
۸۶.....	نظریه ماروین زاگرن در مورد هیجان خواهی (هیجان‌طلبی).....
۸۷.....	مقیاس هیجان خواهی زاگرن.....
۸۹.....	مشخصات افراد هیجان خواه.....
۸۹.....	نقش ژنی هیجان خواهی.....
۹۱.....	پیام‌های پیشگیری متفاوت برای افراد هیجان‌طلب.....
۹۱.....	نقش سن در هیجان خواهی.....
<b>۹۳.....</b>	<b>فصل ششم .....</b>
۹۳.....	نقش هیجان خواهی در رانندگی.....
<b>۱۰۵.....</b>	<b>منابع و مواخذ .....</b>



## فصل اوّل

### روانشناسی ترافیک



در این فصل «روانشناسی ترافیک» شامل طیف وسیعی از رویکردهای رفتاری و آماری است، اما جهت گیری‌های مهندسی و محیط زیستی را شامل نمی‌شود. روانشناسی ترافیک به طور اساسی به روابط شناختی، اجتماعی و رفتاری بین افراد و وسایل نقلیه مربوط می‌شود. ابتدا با بررسی وضعیت این شاخه از علم در دنیا، گستره آن شرح داده می‌شود و سپس جهت‌گیری‌های نظری پژوهشگران این حوزه مورد بررسی قرار می‌گیرد. روش‌شناسی پژوهش‌های انجام گرفته در روانشناسی ترافیک نیز موضوع بعدی این فصل است. در نهایت، مسیرها و چالش‌های پیش روی این گرایش مورد بحث واقع می‌شود.

### وضعیت روانشناسی ترافیک در جهان

در پژوهش‌های منتشر شده در حوزه روانشناسی ترافیک، میانگین تعداد نویسندگان در هر مقاله سه نفر بوده (بازه ۱ تا ۱۱؛ مد ۲)، با بیش از ۴۰۰۰ نویسنده که همه آنها برچسب "روانشناس ترافیک" را نمی‌پذیرند. بسیاری از محققان چندین مقاله تألیف کردند. از آنجایی که بیش از ۱۰ درصد از مقالات نمونه توسط محققان بیش از یک کشور نوشته شده است، این سوال را مطرح می‌کند که تا چه حد این یک زمینه واقعا بین‌المللی است. از میان مقالاتی که توسط محققان بیش از یک کشور تألیف شده بود، محققان آمریکایی تمایل داشتند با پژوهشگران مستقر در کانادا یا در چند کشور در حال توسعه مقالات مشترکی را تهیه کنند. محققان اروپایی که در سراسر کشورها مقالاتی را به صورت مشترک تألیف کردند، تمایل داشتند این کار را با محققان

کشورهای دیگر در منطقه گسترده اروپا انجام دهند - از کشورهای اسکانداویناوی در شمال تا اسپانیا، یونان و ایتالیا در جنوب، و از بریتانیا و ایرلند در غرب به ترکیه در شرق. محققان آمریکای شمالی عمدتاً در ژورنال‌های Accident Analysis and Prevention، Journal of Safety Research و Human Factors منتشر کردند. روانشناسان ترافیک اروپایی تمایل به انتشار در ژورنال‌های Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour، Safety Science و کتاب‌های مبتنی بر مقالات کنفرانسی داشتند (گلندون<sup>۱</sup>، ۲۰۱۱).

برای تعیین سهم نسبی پژوهشگران از کشورهای مختلف، به هر نشریه یک امتیاز اختصاص داده شد تا در بین تمامی نویسندگان با توجه به کشور وابستگی مندرج در مقاله به اشتراک گذاشته شود و این موارد به درصدی از تعداد کل انتشارات تبدیل شود. در موارد معدودی که نویسندگان وابستگی‌های متعدد را گزارش کردند، بخش‌ها به نسبت توزیع شدند. این تمرین نشان داد که محققان از ۵۲ کشور در طول دوره ۱۱ ساله مقالات روانشناسی ترافیک را منتشر کردند. این که این ۵۲ کشور محل سکونت ۶۸ درصد از جمعیت جهان هستند ممکن است نشان دهد که تحقیقات روانشناسی ترافیک یک پدیده بین‌المللی است. با این حال، از بین کسانی که ۲۰ مکان اول این "جدول لیگ" را اشغال کرده‌اند، تنها تایوان و ترکیه اعضای OECD نیستند، که نشان می‌دهد محققان روانشناسی ترافیک عمدتاً در کشورهای نسبتاً توسعه یافته متمرکز هستند. یک دیدگاه در مورد تفاوت بین مشارکت‌های نسبی کشورها را می‌توان از این واقعیت به دست آورد که سه کشور اول این فهرست (ایالات متحده، بریتانیا، استرالیا) ۵۳/۷۴ درصد از انتشارات را در طول دوره نمونه‌گیری انجام دادند. ایالات متحده به تنهایی بیش از یک سوم از کل را به خود اختصاص داده است. در انتهای دیگر جدول، ۱۴ مکان آخر را کشورهای اشغال کردند که سهم آنها بر اساس معادل یک نشر تک مولفی یا کمتر بود. بیش از ۱۰۰ کشور که تقریباً یک سوم جمعیت جهان را شامل می‌شوند، اصلاً نمایندگی نداشتند. این افراط‌ها یادآور عدم تعادل قابل توجه بین منابع

<sup>۱</sup> Glendon

موجود برای تحقیق بین کشورها است. کشورهای ثروتمند که به عنوان یک آهنربا برای محققان عمل می‌کنند می‌توانند اختلافات بین مشارکت‌های تحقیقاتی نسبی کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه را بیشتر افزایش دهند. با این حال، این امکان را برای محققان کشورهای در حال توسعه به اشتراک گذاشتن منابع با کشورهای ثروتمندتر برای انجام مطالعات تطبیقی، از جمله جمع‌آوری داده‌ها از کشورهای خود، فراهم می‌کند. شواهدی وجود دارد که نشان می‌دهد این امر به میزان محدودی در روانشناسی ترافیک رخ می‌دهد (گلندون، ۲۰۱۱).

با در نظر گرفتن جمعیت نسبی کشورها - در این مورد با تقسیم سهم نسبی هر کشور در ادبیات پژوهش روانشناسی ترافیک بر درصد جمعیت جهان، الگوی متفاوتی پدیدار می‌شود. بدون دلالت بر هیچ‌گونه قصد سیاسی در توزیع چنین منابعی، این ممکن است به عنوان نماینده‌ای برای منابع اختصاص داده شده به تحقیقات روانشناسی ترافیک به عنوان نسبت جمعیت در معرض خطر در نظر گرفته شود. چندین کشور در این شاخص امتیاز بالایی کسب کردند و نیوزلند، سوئد، فنلاند، اسرائیل، استرالیا و نروژ شش جایگاه اول را به خود اختصاص دادند - خیلی جلوتر از بقیه حوزه‌ها. تازه واردان به این "۲۰ برتر" عبارتند از: بحرین (رتبه ۷)، هنگ کنگ (۱۵)، سنگاپور (۱۶)، قطر (۱۷) و کویت (۱۸). در نظر گرفتن اندازه جمعیت به نفع کشورهای نسبتاً کوچکتر است، که تنها به چند انتشار برای رسیدن به رتبه‌های بالای جدول لیگ نیاز دارند. همچنین نشان‌دهنده این است که روان‌شناسی ترافیک در چه زمینه‌ای در حال ظهور است (به عنوان مثال، در برخی از کشورهای خلیج فارس). کشورهای بزرگتر معمولاً در این معیار امتیاز ضعیفی کسب می‌کنند زیرا برای دستیابی به رتبه بالا به نسبت بسیار بیشتری از انتشارات نیاز دارند. کشورهای بزرگ در حال توسعه در این شاخص امتیاز ضعیفی می‌گیرند، که شاید نشان‌دهنده این است که در چه مواردی زمینه قابل توجهی برای توسعه روانشناسی ترافیک وجود دارد (مانند چین، هند، اندونزی) (گلندون، ۲۰۱۱).

راه‌های دیگر نمایه‌سازی عملکرد یک کشور در زمینه تلاش علمی شامل در نظر



گرفتن درآمد سرانه است که می‌تواند معیاری برای سنجش ثروت یک کشور در نظر گرفته شود که به تحقیقات روانشناسی ترافیک نسبت داده می‌شود. با درآمد سرانه به عنوان معیار نمایه‌سازی، در این مورد با تقسیم درصد انتشارات روانشناسی ترافیک بر درآمد سرانه برای هر کشور، چهار رتبه اول به حالت "خام" خود باز می‌گردند و این لیست دوباره توسط ایالات متحده رهبری می‌شود. بریتانیا، استرالیا و سوئد و پس از آن نیوزلند، کانادا و اسرائیل قرار دارند و الگوی کلی بسیار شبیه رتبه بندی داده‌های خام است (گلندون، ۲۰۱۱).

با توجه به اینکه هدف نهایی تحقیق در این زمینه کاهش تلفات جاده‌ای است، استفاده از حداقل یک معیار تلفات جاده‌ای مناسب به نظر می‌رسد. داده‌های نویسنده را می‌توان با ارجاع به مرگ و میرهای جاده‌ای به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر از جمعیت نمایه کرد، که می‌تواند به عنوان معیاری برای میزان اختصاص منابع یک کشور به تحقیقات روانشناسی ترافیک در رابطه با تلفات جاده‌ای در نظر گرفته شود - هر چه این شاخص بالاتر باشد، تمایل به اختصاص منابع به این حوزه مطالعه در مقایسه با "شدت" مشکل بیشتر است. به دست آوردن داده‌های دقیق و قابل اعتماد تلفات جاده‌ای در سراسر کشورها می‌تواند مشکل‌ساز باشد، به ویژه در جایی که سیستم‌های گزارش‌گیری و ثبت متفاوتی وجود دارد و در آنجا از انواع پایگاه‌های آماری برای استخراج ارقام منتشر شده استفاده می‌شود. این، همراه با تعداد کمی از انتشارات از بسیاری از کشورهای نمونه، به این معنی است که فقط داده‌های مربوط به کشورهای OECD در نظر گرفته شده است. مجدداً ترتیب رتبه‌بندی، به ویژه در بالای این جدول، شباهت زیادی به ارقام خام دارد که نشان‌دهنده توانایی کشورهای ثروتمند برای اختصاص منابع بیشتر به مداخلات ایمنی جاده‌ای و تحقیقات ترافیکی است. با این حال، همچنین نشان می‌دهد که حتی کشورهای ثروتمند نیز به طور قابل توجهی در تمایل یا توانایی خود برای تأمین مالی تحقیقات در این زمینه متفاوت هستند، اگرچه کاملاً ممکن است که در برخی کشورها منابع اختصاص داده شده به مسائل ایمنی جاده‌ها از طریق کانال‌هایی هدایت شوند که در نشریات نمونه اینجا منعکس نشده‌اند.

سوگیری نمونه‌گیری به زبان انگلیسی همچنین به این معنی است که کشورهای که پژوهشگران روان‌شناسی ترافیک عمدتاً یا به طور گسترده در مجلات و کتاب‌های غیرانگلیسی زبان منتشر می‌کنند، در این محاسبات کمتر ارائه شده‌اند (گلندون، ۲۰۱۱).

### جهت‌گیری‌های نظری

تئوری‌ها یا مدل‌هایی که به طور خاص برای توصیف رفتار رانندگی توسعه یافته‌اند شامل کار کلاسیک ناتان و سومالا<sup>۱</sup> (۱۹۷۶) در مورد خطر صفر (همچنین سومالا و ناتان، ۱۹۸۸)، نمایش چشم‌انداز خطر هاینو<sup>۲</sup> (۱۹۹۶)، توصیف‌های مختلف از هموستاز خطر (همچنین به عنوان «جبران خطر» یا «ریسک هدف» و به طور کلی به عنوان «انطباق رفتاری» شناخته شده است)، که اولین بار توسط وایلد<sup>۳</sup> (۱۹۸۲، ۲۰۰۱) به حوزه رانندگی معرفی شد، رویکرد لایون<sup>۴</sup> (۱۹۹۷) از شخصیت و سبک رانندگی، رویکرد شناختی گروگر<sup>۵</sup> (۲۰۰۰)، مدل استرس محرک (متیوز<sup>۶</sup>، ۲۰۰۱)، و رویکردهای وظیفه یا تهدید گرا (فولر<sup>۷</sup>، ۲۰۰۵، ۲۰۰۸) هستند. با این حال، تنها تعداد انگشت شماری از مقالات تجربی بررسی شده از هر یک از این مدل‌ها به عنوان مبنای مفهومی استفاده کردند. از مقالات بررسی شده، حدود ۱۵ درصد چارچوب نظری یا مدل قابل تشخیصی را به عنوان مبنای مفهومی مطالعه خود اتخاذ کردند، در حالی که ۸۵ درصد باقیمانده توسط کاوش داده‌ها، طرح‌های همبستگی یا مدل سازی آماری هدایت شدند. از ۲۲۴ مقاله ای که یک چارچوب مفهومی قابل تشخیص را اتخاذ کردند، حدود ۱۰٪ بر اساس مدلی بود که از روانشناسی ترافیک (به عنوان مثال، موارد ذکر شده در

<sup>۱</sup> Näätänen & Summala

<sup>۲</sup> Heino

<sup>۳</sup> Wilde

<sup>۴</sup> Lajunen

<sup>۵</sup> Groeger

<sup>۶</sup> Matthews

<sup>۷</sup> Fuller

بالا) نشات می‌گرفت - ۲۲ نظریه یا مدل از این قبیل شناسایی شدند. ۱۳ مدل نظری دیگر از زمینه‌های دیگر استخراج شده و برای یک زمینه رانندگی یا دیگر کاربر جاده اصلاح شده‌اند. به عنوان مثال، مدل استرس تراکنشی برای برنامه‌های کاربردی استفاده شده است. این ۳۵ مدل خاص و مشتق رانندگی، طیف وسیعی از چارچوب‌های مفهومی را برای در نظر گرفتن رفتار رانندگی، ترکیب رویکردهای شناختی، بصری، رفتاری، اجتماعی، فردی، عاطفی و انسانی، به تنهایی یا در ترکیبی، منعکس کردند. به وضوح رانندگی و سایر رفتارهای کاربر جاده را می‌توان در سراسر و در چند روش مفهومی نشان داد (پورتر<sup>۱</sup>، ۲۰۱۲).

تعداد بسیار بیشتری از مقالات در میان آنهایی که مبنای مفهومی را برای تحقیقات تجربی خود اتخاذ می‌کنند، یک مدل موجود از ادبیات پژوهش را به یک زمینه رانندگی با تغییرات کم یا بدون تغییر اعمال کردند. این مدل‌های مفهومی اشکال مختلفی داشتند. آنهایی که اساساً شناختی بودند ( $n = ۲۸$ ) شامل ویژگی‌هایی مانند ادراک، ارزیابی، توجه، حافظه، سرعت پردازش یا تصمیم‌گیری بودند. بزرگ‌ترین دسته نظریه‌ها یا مدل‌ها ( $n=۶۷$ ) مدل‌های شناختی توسعه‌یافته بودند، برای مثال شامل اجزای عاطفی، اسنادی، اجتماعی، انسانی یا رفتاری اضافی. مدل‌های دیگر از حوزه اجتماعی گسترده ( $n=۲۲$ )، از جمله تفاوت‌های شخصیتی/فردی، رویکردهای رشدی و فرهنگی و همچنین از روان‌شناسی اجتماعی مشتق شده‌اند. چهارده مدل از رویکردهای رفتاری، یادگیری یا سازمانی توسعه یافتند، در حالی که هشت مقاله بر اساس روش‌های مفهومی متفرقه بودند (پورتر، ۲۰۱۲).

به طور خلاصه، ۱۷۴ نظریه، چارچوب مفهومی یا مدلی که دارای برخی مؤلفه‌ها یا منشأهای روانشناختی قابل شناسایی بودند، شناسایی شدند. حدود ۲۲ مورد از این چارچوب‌ها به طور خاص برای توضیح جنبه‌های مختلف رانندگی یا استفاده از جاده به طور کلی توسعه یافته‌اند. حدود نیمی از این تعداد از سایر حوزه‌های روان‌شناختی مشتق شده و در رانندگی اعمال می‌شود. از میان مدل‌ها یا چارچوب‌های مفهومی که از

<sup>۱</sup> Porter

حوزه‌های روان‌شناسی خارج از رانندگی یا استفاده از جاده استفاده می‌شود، بیشترین تعداد دارای مبنای شناختی بودند، به طور انحصاری یا به صورت افزوده، برای مثال شامل جنبه‌های اجتماعی، رفتاری یا عوامل انسانی. برخی از شکل‌های چارچوب شناختی تقویت‌شده، بزرگترین دسته مدل مفهومی کاربردی را در مطالعات بررسی‌شده نشان می‌دهد. در این دسته، نظریه رفتار برنامه ریزی شده<sup>۱</sup> (TPB) - از جمله نظریه قبلتر از آن، نظریه عمل منطقی<sup>۲</sup> (TRA) - و انواع TPB متداول ترین چارچوب مفهومی اتخاذ شده بود. در حالی که بیشتر چارچوب‌های مفهومی شناسایی شده تنها در یک نشریه ظاهر شد، TPB به عنوان مبنای مفهومی در ۳۳ مطالعه و TRA در پنج مطالعه دیگر شناسایی شد (پورتر، ۲۰۱۲).

چارچوب‌های مفهومی شامل رویکردهای اجتماعی، شخصیتی، فرهنگی و رشدی نسبتاً محبوب بودند، در حالی که چارچوب‌های مبتنی بر چارچوب‌های رفتاری، یادگیری یا سازمانی نیز مشهود بودند. این چارچوب‌های مفهومی با هم نشان‌دهنده غنا و پیچیدگی مواد موضوعی رانندگی و استفاده از جاده به طور کلی‌تر، و همچنین تنوع پیش‌زمینه‌های نظری و اصولی کسانی است که این حوزه مهم را در روان‌شناسی کاربردی مطالعه می‌کنند (پورتر، ۲۰۱۲).

## روش شناسی

### روش‌های جمع‌آوری داده و طراحی مطالعات

انواع روش‌های موجود برای مطالعه رفتار رانندگی و استفاده از جاده به طور گسترده توسط گلندون (۲۰۰۷) توصیف شده است. طرح‌های مطالعه و روش‌های جمع‌آوری داده‌ها که در ۱۴۷۲ مقاله بررسی شده شرح داده شده‌اند، چهار طرح اندازه‌گیری چندگانه را نشان می‌دهند - تست‌های آزمایشگاهی، آزمایش‌های میدانی، طرح‌های شبه تجربی و گروهی/اپیدمیولوژیک، که هر کدام دارای تعدادی تنوع هستند. با این حال،

<sup>۱</sup> theory of planned behavior

<sup>۲</sup> theory of reasoned action