

اثربخشی آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به

رفتارهای پرخطر در رانندگی

عباس علی رستگار^۱، محسن فرهادی نژاد^۲، حمیدرضا حیدری^۳، حمیدرضا ذاکری^۴

از صفحه ۹۳ تا ۱۱۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۸/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۳/۲۳

چکیده

زمینه و هدف: مطالعات مختلف به نقش انسان به عنوان مهمترین عامل در مقوله بی نظمی های ترافیکی و به ویژه در تخلفات و تصادفات ترافیکی اشاره کرده اند و اصولاً در تصادفات جاده ای چهارعامل انسان، جاده و وسیله نقلیه و محیط به عنوان اجزای اصلی شناخته می شوند و کیفیت و کمیت جابجایی ها تحت اثر این سه عامل قرار خواهد گرفت. این پژوهش با هدف بررسی اثربخشی آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی بود.

روش: روش پژوهش نیمه آزمایشی و جامعه آماری شامل کلیه رانندگان دارای ۳۰ امتیاز منفی در سه ماهه اول سال ۱۳۹۵ به تعداد ۱۰۲ نفر بوده است در این تحقیق تعداد ۶۰ نفر از رانندگان دارای ۳۰ امتیاز منفی به صورت در دسترس انتخاب و به صورت تصادفی به دو گروه ۳۰ نفره کنترل و آزمایش تقسیم شدند. هر دو گروه ابتدا پرسشنامه های هیجان خواهی ساخته زاگرن (۱۹۷۹)، مقیاس خطر پذیری ساخته زاده محمدی و احمدآبادی (۱۳۸۸) و پرسشنامه رفتار رانندگی ساخته ریسون (۱۹۹۰) تکمیل کردند سپس گروه آزمایشی در جلسات آموزشی شرکت در حالی که گروه کنترل آموزشی دریافت نکرد. در پایان دوباره پرسشنامه ها روی هر دو گروه اجرا شد. از آزمون های تحلیل واریانس چند متغیره، تحلیل رگرسیون چند متغیره و ضریب همبستگی پیرسون جهت تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شده است

یافته ها: نتایج حاصل از تحقیق نشان داد که بین عدم تمرکز، هیجان خواهی و رفتارهای پرخطر رابطه معنا داری وجود دارد، هیجان خواهی قدرت پیش بینی رفتارهای پرخطر را دارد ولی عدم تمرکز پیش بینی معنا داری برای رفتارهای پرخطر در رانندگی نبود، همچنین آموزش کنترل هیجان خواهی و تمرکز بر کاهش ارتکاب رفتارهای پرخطر حین رانندگی تاثیر معنی داری دارد.

پیشنهادها: پیشنهاد می شود در زمان صدور گواهینامه عامل های روانشناختی به عنوان یکی از فاکتورهای مهم در صدور و یا تمدید گواهینامه ها مد نظر قرار گیرد.

کلیدواژه: تمرکز، تصادفات رانندگی، هیجان خواهی، رفتارهای پرخطر

۱. دانشیار دانشگاه دولتی سمنان رشته مدیریت

۲. استادیار دانشگاه دولتی سمنان، رشته مدیریت دولتی

۳. دانشجوی دکتری دانشگاه دولتی سمنان، رشته مدیریت دولتی (نویسنده مسئول) (h.heidari1406@gmail.com)

۴. دکترای روانشناسی تربیتی

مقدمه

با گسترش شهرها متوسط فاصله محل کار با محل زندگی افراد، افزایش یافته و این امر نیاز به استفاده از وسایل حمل و نقل را بیشتر می نماید. از سوی دیگر رشد مالکیت وسیله نقلیه نیز به این مقوله دامن زده و منجر به بروز راهبندان در شبکه معابر شهری گردیده است کارشناسان حمل و نقل و ترافیک، انسان، وسایل نقلیه و شبکه معابر را عوامل موثر در عرصه ترافیک شهری می دانند. مطالعات مختلفی به نقش انسان به عنوان مهمترین عامل در مقوله بی نظمی های ترافیکی و به ویژه در تخلفات و تصادفات ترافیکی اشاره کرده اند (شرقی، ۱۳۸۵). اصولاً در تصادفات جاده ای چهارعامل انسان، جاده و وسیله نقلیه و محیط به عنوان اجزای اصلی شناخته می شوند و کیفیت و کمیت جابجایی ها تحت اثر این سه عامل قرار خواهد گرفت. نتایج مطالعات انجام شده نشان می دهد که می توان از ۹۸٪ حوادث پیشگیری نمود حوادث از یک طرف سبب آسیبهای جسمی و روانی و از طرف دیگر باعث اتلاف سرمایه و زیان اقتصادی می گردد (سوری، مومنی و احمد خانی، ۱۳۹۱).

درمیان عوامل انسانی می توان به نادیده گرفتن مقررات و خطاهای رانندگی، نگرشهای ترافیکی نادرست، عدم تمرکز به علت خستگی و خواب آلودگی یا مصرف مواد مخدر و الکل، رانندگی در ساعات سیاه (آخر شبها، اوایل صبح، بعد از ناهار)، هیجان خواهی ح رانندگی به ویژه در آخر شبها، تعطیلات آخر هفته و با حضور همسالان اشاره کرد همچنین از میان عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی باور رایج به تاثیر عوامل انسانی تأکید دارد. شرایط رانندگی بسیار متعدد است به خصوص شرایط روانی، اخلاقی و اجتماعی (صفرزاده و ارتفاعی، ۱۳۷۹). امور مربوط به رانندگی از آن جهت که اموری غیرقابل پیش بینی بوده که دائماً اتفاق می افتند و امور خطرناکی را شامل می شوند، مسایل هیجانی چالش برانگیزی هستند. رانندگان در این امر بسیار متفاوتند. بسیاری از رانندگان این شرایط را تنش هیجانی تلقی کرده و در نتیجه مقابله

و برخورد با آن را دشوار می دانند. از سوی دیگر رانندگان اغلب دارای انگیزه رقابت جویی بوده و از آزردهی هیجانی خود، آگاه نیستند. این امر انگیزه ها و اهداف آنان را متأثر ساخته و موجب تحریف تمرکز راننده، حواس پرتی و عدم کنترل حین رانندگی فرد می شود. رانندگانی که درگیر این گونه مسائل می شوند دست به رفتارهای تکانشگرانه و پرخطر می زنند که این رفتارها ترغیب به تکروری و قانون شکنی را افزایش می دهد از جمله رفتار های پرخطر هنگام رانندگی مواردی مانند سرعت غیر مجاز، سبقت غیرمجاز و حرکات نمایشی می باشد (آیتی، ۱۳۷۹). با توجه به اینکه پژوهش های مختلف نشان دادند هیجان خواهی با رانندگی بی محابا رابطه دارد هیجان خواهی و رفتار های پرخطر حین رانندگی به عنوان متغیرهای پیشاینده مدنظر هستند. هیجان خواهی به صورت نیاز به تجارب و هیجان های متنوع، جدید و پیچیده و همچنین تمایل به پذیرش خطرات جسمی و اجتماعی برای دستیابی به این گونه تجارب تعریف شده است و شامل مؤلفه های خطر جویی، تجربه جویی، بازداری زدایی و حساسیت به یکنواختی می باشد (زاگرنمن و لیم^۱، ۲۰۰۷). بنابراین سوال اصلی پژوهش این بود که آیا آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی تاثیر دارد؟

پیشینه پژوهش

براتی و عریضی (۱۳۹۰) در پژوهشی به این نتیجه رسیدند که ویژگی های شخصیتی، خطاها، لغزش ها و انحرافات رانندگی بین دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه پذیر تفاوت وجود دارد. اشاره کرده اند. حق شناس، حسینی، فردوسی و عزیزی (۱۳۹۰) در تحقیق خود داد که در مجموع قدرت تبیین ابعاد سلامت روان، تیپ شخصیتی و رغبت با هم رابطه دارند. طهماسبی و همکاران (۱۳۹۳) نشان دادند

که از میان عوامل مختلف 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. رجیبی و همکاران (۱۳۹۱) نشان دادند که میانگین نمره‌های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف‌های رانندگی در عامل ادواری خوبی متهورانه، بی‌اعتمادی اضطراب‌آمیز عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی معنادار است. همچنین در متغیر هیجان‌خواهی تفاوت معناداری در دو گروه مشاهده شد. پژوهش اندرالی‌تونه^۱ و همکاران (۲۰۱۱) نشان داد که شدت رفتار رانندگی خطرناک در گروه پسران بیشتر از دختران بود. علاوه بر این نوجوانانی که دوستان مشکل‌آفرین بیشتری داشته و گرایش‌های مادی‌گرایانه بیشتری داشتند، قصد رفتار رانندگی خطرناک بیشتری داشتند. کلارک و رابرتسون^۲ (۲۰۰۵) نشان داد که متغیرهای مختلفی از جمله تمایل به سرعت، نگرش، کنترل رفتاری ادراک شده، الزامات اخلاقی، ادراک خطر، ترس از دستگیر شدن، ادراک رفتارهای دیگران در رفتارهای خطرناک رانندگان موتورسیکلت موثر هستند. سالمانا، توماس و استفن^۳ (۲۰۱۲) در پژوهشی پیرامون رفتارهای پرخطر و هیجان‌خواهی هنگام رانندگی نشان دادند که افرادی که بیشتر درگیر تصادفات هستند، رفتارهای هیجان‌طلبی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تری نشان می‌دهند. متأسفانه برخی از رانندگان تصور می‌کنند مقررات راهنمایی و رانندگی فقط برای امتحان صلاحیت راهنمایی و رانندگی الزامی است و رعایت آن‌ها پس از دریافت گواهینامه رانندگی ضروری نمی‌باشد این تحقیق برارائه بازآموزی مقررات راهنمایی و عوامل روانشناختی موثر بر رانندگی ایمن تأکید دارد و در این پژوهش آن را به عنوان الگوی مداخله مطرح می‌کند به این ترتیب مساله اساسی تحقیق حاضر بررسی عوامل روانشناختی موثر بر تصادفات از جمله عدم

1. Anderalitone

2. Klark & Robertson

3. Salmana, Tommas & Estephan

تمرکز هیجان خواهی و رفتار های پر خطر هنگام رانندگی و ارائه الگوی مداخله ای جهت رفع این مسائل به منظور کاهش تصادفات رانندگی می باشد (حاجی حسینلو و حسینی، ۱۳۸۴).

مبانی نظری پژوهش

رفتارهای پرخطر

یکی دیگر از ویژگی های شخصیت، مفهومی که در درگیری بیش از حد با تصادفات و تخلفات را توضیح می دهد، مفهوم "خطر جویی" است، معنای این مفهوم این است که بعضی از افراد بیشتر از دیگران تمایل به تجزیه خطر دارند. این رفتار به حوزه های متنوعی عمومیت پیدا می کند که شامل رانندگی نیز می شود رانندگان پر خطر از نظر عاطفی بی ثبات، مخالف، مقاوم در مقابل اوامر، عصبی، بی تجربه و مضطرب هستند همچنین رانندگان پر خطر، بلوغ کمتری داشته، از نظر تحصیلات ناموفق تر بوده، نگرش آنان نسبت به قانون ضعیف و از نظر اجتماعی ناسازگارتر است (مهران فرد، ۱۳۸۴).

خطر جویی در رانندگی

خطر جویی، به عنوان یک ویژگی شخصیتی با ثبات بر رفتار راننده تاثیر می گذارد چهار نوع روش های خطر جویی که رانندگان را از یکدیگر متمایز می کنند، عبارتند از: الف) افرادی که گاه و بی گاه خطر غیر عمدی را تجربه می کنند. ب) افرادی که خطر را در واکنش به موقعیتی استرس زا به عهده می گیرند یا زمانی که عجله دارند خطر می کنند. ج) افرادی که در صورت اجازه دادن شرایط، خطرات حساب شده انجام می دهند د) افرادی که "به دلخواه خودشان" مکررا خرج جویی می کنند، افرادی که مکررا خطر جویی می کنند جوان ترین و افرادی که خطر جویی غیر عمد داشتند،

مسن ترین گروه بین این چهار گروه بودند (موسلوایت^۱ ۲۰۰۶).

پرخاشگری در رانندگی

رانندگی خشن معمولاً به عنوان اتفاقی تعریف می شود که در آن راننده یا مسافر عصبانی یا کم حوصله عمداً تهدید به صدمه زدن یا قتل راننده یا مسافر دیگر یا عابر پیاده می کند که این حالت در واکنش به یک جدال ترافیکی، تغییر یا اعتراض رخ می دهد. اشکال ملایم تر خشونت، عمومی تر هستند و اغلب شامل اهانت رفتاری، حرکات بی ادبانه، فحاشی و بستن راه دیگر رانندگان می شود. اشکال شدیدتر که اغلب خشم جاده ای نامیده می شود، به سمت ارتباط با سوء قصد یا صدمه به دیگر کاربران گرایش دارد. روش عمومی برای مطالعه ی خشونت زمینه خشونت ناشی از ناکامی است، که اساساً عنوان می کند که وقتی فرد ناکام می شود، احتمال بیشتری دارد که خشونت نشان دهد (اولسون^۲، ۲۰۰۷). رانندگان خشن ۲ یا ۴ برابر بیشتر از رانندگان مست مردن را می کشند، سه سطح از رانندگی خشونت بار وجود دارد: کم حوصلگی، خصومت و خشونت. همه رانندگان واکنش یکسان به یک حادثه آشفته کننده، نشان نمی دهند و تفاوت های میان آنها بر فرض موقعیت یکسان، به شخصیت آنان نسبت داده می شود (دوار، ۲۰۰۷).

رفتار های پرخطر در رانندگی

درحوزه 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: ۱- استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی ۲- رعایت

1.Musselwhite

2.Olson

نکردن فاصله مناسب با خودرو جلویی ۳-رانندگی نکردن بین خطوط ۴- نیستن کمر بند ایمنی در طول مسیر رانندگی ۵-رانندگی با سرعت غیرمجاز ۶ سبقت غیرمجاز ۷-تغییر دادن ناگهانی مسیر رانندگی (ذ) انحراف به چپ (رازانی، ۱۳۸۰).

نظریه های رفتارهای پرخطر

نظریه عمومی جرم: بر اساس این نظریه، انحراف و جرم راههای سریع و ساده و کوتاه مدت رسیدن به آرامش دلخواه است. از این رو مانند دیدگاههای 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 پرخطر، عجولانه و غیر زبانی گرایش می یابند و به همین دلیل، به اعمال مجرمانه و قانون شکنانه دست می زنند (گاتفردسون و هیرشی^۱ ۱۹۹۰).

نظریه ی 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، مهمترین 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 ی 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 ی 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 ی 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 ی برچسب زنی کمک شایانی نماید (براون^۱ و همکاران، ۲۰۱۰).

نظریه ی یادگیری اجتماعی: نظریه یادگیری اجتماعی ایکز^۲ (۲۰۰۴)، 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 ای رو اگر رفتار فرد تقویت شود، منجر به تکرار رفتار خواهد شد؛ به تعبیری دیگر رفتار یاد گرفته شده است. همینطور 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 آنها 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 اینکه 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 بدلیل بازبرخورد اجتماعی رفتار- تقویت یا تنبیه می باشد (رمضانی، ۱۳۸۵).

1. Brown

2. Ikerz

نظریه ی پیوند اجتماعی: نظریه ی پیوند اجتماعی، نظریه ی کنترل اجتماعی 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 ی نظر آنان حساسیتی نداشته باشد، احساس می کند که می تواند هنجارهای اجتماعی را نادیده بگیرد بنابراین، اعتقادات فرد درباره اجتماع، از میزان اهمیت دانش به ارزشهای 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 (دوار، ۲۰۰۷).

هیجان خواهی

هیجان خواهی یک صفت تا حدودی وراثتی و اکتسابی است که با نیاز به احساس ها و تجربه های متنوع، بدیع و پیچیده و میل به خطر جویی جسمانی و اجتماعی به خاطر چنین تجربه هایی تعریف می شود، بین انسان ها از لحاظ میزان هیجان خواهی تفاوت های زیادی وجود دارد، هیجان خواهی خصلتی است که در موقعیت های گوناگون از همسانی برخوردار است (نوابی، ۱۳۸۴).

ویژگی های افراد هیجان خواه

افراد هیجان خواه افرادی هستند که دارای خصوصیات همچون برون گرایی، خود مختاری، جسور و نا هماهنگ می باشند. در نگرشهای مذهبی و سیاسی بیشتر تمایل به آزاد اندیشی دارند، در برابر موفقیت های مبهم تحمل بیشتری دارند. در نگرشهای جنسی آنان از سلطه جویی ضعیف تری برخوردارند و پاسخهای فیزیولوژیکی آنان به

محرك های جدید شدیدتر از گروههای دیگر است که هیجان خواهی در نتیجه سن تغییر می کند. افراد جوان تر بیشتر از افراد مسن تر به جستجوی حادثه، ریسک، و تجربیات جدید گرایش دارند هیجان خواهی با افزایش سن کاهش می یابد و از حدود ۲۰ سالگی آغاز می شود. (شولتز^۱، ۱۹۹۹).

سنجش هیجان خواهی

برای سنجش هیجان خواهی از پرسش نامه ۴۰ ماده ای به نام مقیاس هیجان خواهی توسط زاگرمین ساخته شده است استفاده می گردد زاگرمین در جریان ساخت این آزمون، آن را روی اشخاص بسیاری که رفتارشان با تعریفی که از هیجان خواهی مطابقت داشت اجرا کرد. این افراد کسانی بودند که برای آزمایشهای روان شناختی که آنان را در معرض تجربه های جدید قرار می داد داوطلب شده بودند کسانی که شغلشان با خطر جسمانی توأم بود (نظیر افسران پلیس و رانندگان) و کسانی که تجربه مصرف موادمخدر و تجربه های متنوع جنسی داشتند. نمره های این آزمودنیها با نمره های اشخاصی که به طور عمومی و از روی اراده از این نوع فعالیتها اجتناب می کردند، مقایسه شدند، کسانی که اقدام به فعالیتهای غیرعادی و خطرناک می کردند در آزمون نمره بالایی بدست آوردند و افرادی که فعالیتهای آرامتر و کم حادثه را ترجیح می دادند، در این آزمون نمره پایینی داشتند. برای صفت کلی هیجان خواهی چهار عامل یا مؤلفه تعیین شده است، این عوامل عبارتند از:

- ۱- حادثه جویی: تمایل به درگیر شدن در فعالیت های جسمانی که شامل عناصری از سرعت، خطر، تازگی و گریز از حادثه است.
- ۲- تجربه جویی: جستجو برای تجربه های جدید از طریق مسافرت، موسیقی، هنر، شیوه زندگی خود انگیزه و ناهمرونگی با وجود تشابهی که مردم به آنها گرایش دارند.

1. Sholetz

۳- بازداری زدایی: نیاز به جستجوی رهایی در فعالیت های اجتماعی بازداری نشده یا توسل به الکل یا بدون آن.

۴- ملال پذیری: اجتناب از تجربه تکراری، کادر عادی یا یکنواخت یا اشخاص قابل پیش بینی، و در صورت قرار گرفتن اجباری در معرض چنین تجربه هایی، واکنش عدم رضایت بیقرارانه نشان دادن (شیرازی وهمکاران، ۱۳۸۷).

هیجان خواهی و رانندگی

هیجان خواهی صفتی است که با جست و جوی هیجان ها و تجربیات متنوع جدید، پیچیده و شدید تعریف می شود و برای مواجه شدن با خطرات جسمانی، اجتماعی، قانونی و مالی است که فقط به خاطر چنین تجربیاتی صورت می گیرد، افراد از این نظر که در زندگی خود چه میزان به دنبال وقایع هیجان انگیز باشند با یکدیگر متفاوت هستند. (زاگرم، ۲۰۰۷). تفاوت در هیجان طلبی بر اساس خصوصیات ژنتیکی است. این تفاوت ژنتیکی در ساخت زیست شناختی هیجان طلبان سطح بالا و پایین منعکس می شود تخمین زده است که نزدیک ۷۰ درصد از تغییرات معتبر ویژگی درونی هیجان طلبی، در اصل متعلق به جنبه ی ژنتیکی است سیستم لیمیک تشویق و تنبیه را بر پایه ی احساس خوشی و ناخوشی بر عهده دارد. بنابراین، این محل مرکز زیستی هیجان طلبی است که با نورایی نفرین و دوبامین مترشح از مغز فعال می شود. هر دوی این هورمون ها یا سطح هیجان طلبی شخصی تغییر می کند. (آیزنک، ۱۹۸۳). یافته ها نشان داده است رانندگانی که در مقیاس هیجان خواهی امتیاز بالاتری کسب کرده اند با سرعت بیشتری در بزرگراه ها رانندگی می کردند، سبقت بیشتری گرفته و خط عبوری را بیشتر تغییر می دادند. آنان تخلفات رانندگی بیشتری دارند و از کمربند ایمنی کمتر استفاده می کنند و رانندگی در حال مستی بیشتری از آنها گزارش شده است. بنابراین هیجان طلبی می تواند منجر به خطر جویی شود، چون انتخاب شتاب و سرعت بالا برای این رانندگان هیجان انگیز است،

بر خلاف هیجان طلبان که خطرات را برای "کسب لذت" تجربه می کنند، رانندگان پرخاشگر و رانندگان دارای شخصیت نوع A خطرات را برای فائق آمدن بر عصبانیت و خشم های خود در مقابل رانندگان دیگر و یا شرایط ترافیکی که نیازهای آنان را برآورده نمی کنند به خود می پذیرند (دوار^۱، ۲۰۰۷).

چارچوب نظری تحقیق

نگاهی به مطالعات انجام شده نشان می دهد رفتارهای هیجان خواهی بر ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی می تواند تاثیر داشته باشد. به گونه ای که برخی پژوهشگران از جمله براتی و عریضی (۱۳۹۰) به این نتیجه رسیدند که ویژگی های شخصیتی، خطاها، لغزش ها و انحرافات رانندگی بین دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه پذیر تفاوت وجود دارد. رجبی و همکاران (۱۳۹۱) نشان دادند که میانگین نمره های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف های رانندگی در عامل ادواری خوبی متهورانه، بی اعتمادی اضطراب آمیز عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی معنادار است. همچنین در متغیر هیجان خواهی تفاوت معناداری در دو گروه مشاهده شد. به عبارت دیگر به نظر می رسد می توان با کنترل و کاهش رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش رفتارهای پرخطر در رانندگی اثر گذاشت.

فرضیه پژوهش

آموزش کنترل عوامل روانشناختی (هیجان خواهی، رفتار های پرخطر و عدم تمرکز) بر کاهش ارتکاب رفتار های پر خطر حین رانندگی تاثیر دارد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع نیمه آزمایشی با گروه کنترل و طرح پیش آزمون پس آزمون

بود. جامعه‌ی مورد مطالعه در این تحقیق شامل کلیه ی رانندگان دارای ۳۰ امتیاز منفی سه ماهه اول سال ۱۳۹۵ به تعداد ۱۰۲ نفر در شهرستان تهران بوده که این تعداد طبق آمار موجود در اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران برآورد شده است. در این تحقیق تعداد ۶۰ نفر از رانندگان دارای ۳۰ امتیاز منفی به صورت در دسترس انتخاب و به صورت تصادفی به دو گروه آزمایش و کنترل تقسیم شدند ۳۰ نفر به عنوان گروه آزمایش که مداخله روی آن ها صورت گرفت و ۳۰ نفر به عنوان گروه کنترل در نظر گرفته شد. لازم به ذکر است قبل از آموزش و پس از آموزش آزمون های مقیاس خطر پذیری زاده محمدی و احمدآبادی (۱۳۸۸)، هیجان خواهی زاكرمن (۱۹۷۹) و رفتار رانندگی منچستر ریسون (۱۹۹۰) اجرا شد. لازم به ذکر است از آنجایی که الگویی برای مداخله روانشناختی جهت کاهش ارتکاب رفتار های پر خطر حین رانندگی حین رانندگی صورت گرفته ؛ جهت طراحی این الگو ابتدا تاثیر سه عامل روانشناختی بر رفتار های پر خطر منجر به تصادفات سنجیده شد و پس از تایید الگو یا پکیج آموزشی بر این اساس طراحی و تنظیم شد و بر روی ۶۰ نفر از آزمودنی ها اجرا شد. تجزیه و تحلیل داده ها نیز در دو سطح توصیفی شامل میانگین و انحراف معیار متغیرها و استنباطی شامل آزمون تحلیل کوواریانس انجام شد.

یافته‌های تحقیق

ابتدا یافته های توصیفی شامل فراوانی و درصد رانندگان در طرح پژوهش و میانگین و انحراف معیار گروه ها و سپس فرضیه های پژوهش مطرح می شود.

جدول ۲- توزیع فراوانی و درصدی رانندگان

گروه	آماره	فراوانی	درصد
رانندگان گروه کنترل	۳۰	۳۰	۵۰
رانندگان گروه آزمایش	۳۰	۳۰	۵۰
کل	۶۰	۶۰	۱۰۰

اثربخشی آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی

همان گونه که مشاهده می شود از کل گروه نمونه ۳۰ نفر در گروه کنترل و ۳۰ نفر در گروه آزمایش بودند.

جدول ۳- توزیع میانگین و انحراف معیار متغیرهای پژوهش در گروههای آزمایش و کنترل

متغیر	گروه	پیش آزمون		پس آزمون	
		میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار
عدم تمرکز	گروه آزمایش	۹۲/۳۳	۹/۹۵	۸۵/۰۰	۸/۲۵
	گروه کنترل	۹۰/۸۰	۷/۵۲	۸۹/۸۰	۴/۹۴
هیجان خواهی	گروه آزمایش	۸۲/۸۳	۴/۱۱	۷۱/۱۳	۴/۶۹
	گروه کنترل	۸۴/۵۳	۳/۰۷	۷۶/۰۷	۶/۱۳
رفتارهای پرخطر	گروه آزمایش	۹۲/۴۰	۴/۳۷	۸۴/۸۰	۵/۶۱
	گروه کنترل	۹۰/۶۷	۳/۱۳	۹۰/۱۳	۴/۹۷

همان گونه که در جدول فوق مشاهده می شود میانگین ممرات عدم تمرکزریال هیجانی خواهی و رفتارهای پرخطر در گروه آزمایشی نسبت به گروه کنترل در پس آزمون کاهش یافته است.

فرضیه پژوهش: آموزش کنترل عوامل روانشناختی (هیجان خواهی، رفتارهای پرخطر و عدم تمرکز) بر کاهش ارتکاب رفتارهای پرخطر حین رانندگی تاثیر دارد. به منظور پاسخگویی به این فرضیه از تحلیل کواریانس چندمتغیره (مانکوا) استفاده شد. جدول ۳ و ۴ فرض برابری واریانس و هگنگی شیب رگرسیون را نشان می دهد.

جدول ۳- نتایج آزمون لوین مبنی بر پیش فرض تساوی واریانس های گروه ها

متغیر	F	درجه آزادی ۱	درجه آزادی ۲	سطح معناداری
عدم تمرکز	۰/۳۲	۱	۵۸	۰/۵۸
هیجان خواهی	۰/۳۶	۱	۵۸	۰/۶۲
رفتارهای پرخطر	۰/۸۱	۱	۵۸	۰/۳۸

همانگونه که در جدول فوق مشاهده می گردد، نتایج آزمون لون هیچ کدام از متغیرهای پژوهش معنی دار نبود، بنابراین فرض برابری واریانس ها برقرار است و می توان از تحلیل کواریانس استفاده کرد.

جدول ۴- تعامل بین گروه ها و پیش آزمون متغیرها

منبع	متغیر وابسته	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
تعامل گروه و پیش آزمون عدم تمرکز	پس آزمون عدم تمرکز	۱/۲۱	۱	۱/۲۱	۱/۸۲	۰/۱۸
تعامل گروه و پیش آزمون هیجان خواهی	پس آزمون هیجان خواهی	۰/۸۹	۱	۰/۸۹	۱/۲۶	۰/۲۷
تعامل گروه و پیش آزمون رفتار پرخطر	پس آزمون رفتار پرخطر	۶/۰۰۱	۱	۶/۰۰۱	۳/۲۷	۰/۱۱

نتایج جدول ۴- نشان می دهد سطح معناداری F بیشتر از مقدار بحرانی ۰/۰۵ می باشد. بنابراین پیش فرض همگنی واریانس ها برقرار است و می توان از تحلیل کوواریانس استفاده کرد.

جدول ۵- آزمون های چندمتغیره تاثیر عوامل روانشناختی بر رفتارهای پرخطر

آزمون	آماره	مقدار	F	df	سطح معنی داری
اثر پیلایی	۰/۳۷۸	۱۰/۷۱۵	۱۰/۷۱۵	۳	۰/۰۰۱
لانداى ويلكز	۰/۶۲۲	۱۰/۷۱۵	۱۰/۷۱۵	۳	۰/۰۰۱
اثر هتیلینگ	۰/۶۰۷	۱۰/۷۱۵	۱۰/۷۱۵	۳	۰/۰۰۱
بزرگ ترین ریشه روی	۰/۶۰۷	۱۰/۷۱۵	۱۰/۷۱۵	۳	۰/۰۰۱

تحلیل کوواریانس چندمتغیره بین گروهی در مورد سه متغیر وابسته عدم تمرکز، هیجان خواهی، رفتارهای پرخطر و متغیر مستقل آموزش کنترل عوامل روانشناختی اجرا گردید. نتایج چهار آزمون اثر پیلایی، لانداى ويلكز، اثر هتیلینگ و بزرگ ترین ریشه روی نشان دادند که متغیرهای وابسته به طور معنی داری از آموزش کنترل عوامل روانشناختی تأثیر می پذیرند ($F = 10.715, P < 0.001, \text{Partial } \eta^2 = 0.378$).

اثربخشی آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی

جدول ۶- مقایسه های جداگانه بین گروه‌ها

متغیر	آماره	SS	df	MS	F	P	η^2
عدم تمرکز	بین گروه‌ها	۳۵۳/۳۸۵	۱	۳۵۳/۳۸۵	۱۱/۲۵۱	۰/۰۰۱	۰/۱۷۰
	درون گروه‌ها	۱۷۲۷/۴۷۹	۵۵	۳۱/۴۰۹			
هیجان خواهی	بین گروه‌ها	۴۷۳/۶۱۵	۱	۴۷۳/۶۱۵	۱۷/۶۶۲	۰/۰۰۱	۰/۲۴۳
	درون گروه‌ها	۱۴۷۴/۸۱۸	۵۵	۲۶/۸۱۵			
رفتارهای پر خطر	بین گروه‌ها	۳۹۶/۰۰۸	۱	۳۹۶/۰۰۸	۱۴/۲۱۱	۰/۰۰۱	۰/۲۰۵
	درون گروه‌ها	۱۵۳۲/۶۵۴	۵۵	۲۷/۸۶۶			

مقایسه های جداگانه نشان می دهد که پس از تعدیل نمرات پیش آزمون، اثر بخشی آموزش کنترل عوامل روانشناختی بر عدم تمرکز، هیجان خواهی و رفتارهای پر خطر رانندگان در سطح $P < ۰/۰۰۱$ معنی دار بود.

جدول ۷- مقایسه بین گروه‌های آزمایش و کنترل از لحاظ متغیرهای مورد پژوهش

مولفه	گروه (I)	گروه (J)	تفاوت میانگین‌ها	خطای استاندارد	سطح معنی داری
عدم تمرکز	گروه آزمایش	گروه کنترل	-۵/۰۵۲	۱/۵۰۶	۰/۰۰۱
هیجان خواهی	گروه آزمایش	گروه کنترل	-۵/۸۴۸	۱/۳۹۲	۰/۰۰۱
رفتارهای پر خطر	گروه آزمایش	گروه کنترل	-۵/۳۴۸	۱/۴۱۹	۰/۰۰۱

مقایسه بین گروه‌ها بر اساس آزمون بونفرونی نشان می دهد که بین گروه آزمایش و کنترل هیجان خواهی، عدم تمرکز و رفتارهای پر خطر رانندگان در سطح $P < ۰/۰۰۱$ تفاوت معنی دار وجود دارد.

جدول ۸- میانگین‌های تعدیل شده عوامل روانشناختی

متغیر	گروه	آماره		حدود اطمینان در سطح ۹۵ درصد	
		میانگین	خطای استاندارد	حد پایین	حد بالا
عدم تمرکز	گروه آزمایش	۸۴/۸۷۴	۱/۵۴۹	۸۴/۶۸۴	۸۷/۰۶۴
	گروه کنترل	۸۹/۹۲۶	۱/۵۴۹	۸۶/۷۳۶	۹۳/۱۱۶
هیجان خواهی	گروه آزمایش	۷۰/۶۷۶	۱/۴۳۱	۶۷/۷۲۸	۷۳/۶۲۳
	گروه کنترل	۷۹/۵۲۴	۱/۴۳۱	۷۳/۵۷۷	۷۹/۴۷۲
رفتارهای پر خطر	گروه آزمایش	۸۴/۷۹۳	۱/۴۵۹	۸۱/۷۸۸	۸۷/۷۹۸
	گروه کنترل	۹۰/۱۴۰	۱/۴۵۹	۸۷/۱۳۶	۹۳/۱۴۵

میانگین‌های تعدیل‌شده نشان می‌دهد که میانگین عدم تمرکز در گروه آزمایش برابر با ۸۴/۸۷ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین عدم تمرکز گروه آزمایش بین ۸۴/۶۸ تا ۸۸/۰۶ است. میانگین عدم تمرکز گروه کنترل برابر با ۸۹/۹۳ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین عدم تمرکز گروه کنترل بین ۸۶/۷۴ تا ۹۳/۱۲ است. میانگین هیجان خواهی در گروه آزمایش برابر با ۷۰/۶۸ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین هیجان خواهی گروه آزمایش بین ۶۷/۷۳ تا ۷۳/۶۲ است. میانگین هیجان خواهی گروه کنترل برابر با ۷۹/۶۸ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین هیجان خواهی گروه کنترل بین ۷۳/۵۸ تا ۷۹/۴۷ است. میانگین رفتارهای پر خطر در گروه آزمایش برابر با ۸۴/۷۹ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین رفتارهای پر خطر گروه آزمایش بین ۸۱/۷۹ تا ۸۷/۸۰ است. میانگین رفتارهای پر خطر گروه کنترل برابر با ۹۰/۱۴ بوده که با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت که میانگین رفتارهای پر خطر گروه کنترل بین ۸۷/۱۴ تا ۹۳/۱۵ است.

بحث و نتیجه‌گیری و پیشنهاد های تحقیق

فرضیه پژوهش: آموزش عوامل روانشناختی (هیجان خواهی، رفتار های پرخطر و عدم تمرکز) بر کاهش ارتکاب رفتار های پر خطر حین رانندگی تاثیر دارد. نتایج تحلیل کوواریانس چندمتغیره (مانکوا) نشان داد که آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی تاثیر دارد. نتایج این تحقیق با نتایج تحقیق رجبی (۱۳۸۸)، مختاری و میر مهدی (۱۳۹۳)، طهماسبی و همکاران (۱۳۹۳) و گوتفردسون و هیرسچی^۱ (۲۰۰۹) همخوانی دارد. در تبیین این یافته ها می‌توان گفت با توجه به اهمیت نقش انسان در چرخه ی ترافیک میتوان با

1.Gottfredson & Hirschi

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 بجای 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 هیجان خواهی و عدم تمرکز حین رانندگی راننده را در معرض شرایط نا ایمن حین رانندگی قرار می دهد و این در حالی است که رانندگی ایمن و رعایت قوانین و مقررات ترافیکی بیانگر مشارکت اجتماعی مثبت افراد در جریان عبور و مرور است رانندگی ایینه تمام نمای شخصیت هر فرد است که در هنگام تردد در راه ها خود را نشان می دهد. بیشتر افرادی که به بلوغ اجتماعی رسیده و به خود و دیگران احترام میگذارند در هنگام رانندگی قوانین و مقررات را رعایت میکنند احترام به قوانین و رعایت آن، احترام به حقوق دیگران هنگام رانندگی، بالا بودن استانه تحمل فرد در قبال محرکهای ترافیکی، اهمیت به پاکیزگی و سلامت وسایل نقلیه و ایجاد فضای آرام و ایمن برای سرنشینان و رانندگان سایر خودروها، همگی نمونه هایی از تعاملات و رفتار اجتماعی مثبت راننده است. لذا میتوان با الگو سازی و ارائه آموزش به رانندگان از رفتار های پر خطر و ناهنجاری های اجتماعی ناشی از آن جلوگیری کرد.

از محدودیت های این پژوهش می توان به محدود کردن جامعه به نمونه مورد

مطالعه، استفاده صرف از پرسشنامه و عدم کنترل سایر متغیرها مثل ویژگی های شخصیت می توان اشاره کرد. باتوجه به آمار بالای تصادفات و نتایج مطالعات مختلف در خصوص تأثیر عوامل روانی و شخصیتی در رفتار رانندگان پرخطر، لازم است دستگاههای مسئول بیشتر از گذشته نسبت به این مقوله توجه نموده و جهت ارائه گواهینامه رانندگی تنها به معاینه چشم اکتفا نکرده و همچون بسیاری از کشورهای دنیا وضعیت روانی متقاضیان دریافت گواهینامه را نیز مورد بررسی و ارزیابی قرار دهند. پیشنهاد می گردد، با استفاده از روش های آموزشی مناسب میزان آگاهی های اجتماعی و مهارت های صحیح زندگی اجتماعی به رانندگان بویژه رانندگان متخلف آموزش داده شود. برگزاری دوره های آموزشی برای رانندگان متخلف و پرخطر در طول سال با استفاده از پکیج های آموزشی مبتنی بر نتایج مطالعات روانشناختی. در پژوهش های آتی به بررسی رابطه هوش هیجانی، طرحواره های ناسازگار، سابقه تخلف، نگرش به بزهکاری رانندگان با رفتارهای پرخطر آنها نیز بررسی شود.

پیشنادهای برگرفته از پژوهش

- پیشنهاد می شود آموزش آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر عدم تمرکز در رانندگان دارای رفتارهای پرخطر الزامی شود.
- پیشنهاد می شود آموزش آموزش کنترل رفتارهای هیجان خواهی بر هیجان خواهی در رانندگان دارای رفتارهای پرخطر الزامی شود.
- پیشنهاد می شود در زمان صدور یا تمدید گواهینامه عوامل روانشناختی به عنوان یک فاکتور مد نظر قرار گیرد.

منابع و ماخذ:

- آیتی اسماعیل (۱۳۸۱). هزینه تصادفات ترافیکی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد مشهد دانشگاه فردوسی .
- براتی، مهدی. عریضی، محمد. (۱۳۸۵) بررسی روند حوادث ترافیکی در ایران و جهان و عملکرد هلال احمر بر اساس الگوی ماتریس هادون، مجله راهور شماره ۱۵ صفحات ۱۲-۱۸
- حاجی حسینلو، منصور و حسینی، سید علی (۱۳۸۴). مطالعات تصادفات عابرین پیاده با وسایل نقلیه در ایران و راه کارهای مقابله با آن. نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران، دانشگاه تهران.
- حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ فردوسی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا (۱۳۹۰). رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله حکیم، ۱۱(۳)، صفحات ۴۷-۵۴.
- رجبی، سوران؛ نریمانی، محمد؛ حسینی، سید سامان (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی، فصلنامه روان شناسی کاربردی، سال ۷، شماره ۱(۲۵)، صفحات ۲۸-۳۴
- زاده محمدی، علی و احمدآبادی، زهره (۱۳۸۸). بررسی رفتارهای پرخطر در میان نوجوانان، راهکارهایی برای پیگیری از جرم در محیط خانواده. مجله خانواده پژوهی. ۵(۲۰): ۴۸۵-۴۶۷.
- 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، صفحات ۹۳-۶۹.
- شاکری نیا، ایرج؛ محمدپور، مهری (۱۳۸۹). رابطه ی ویژگیهای شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پر خطر، مجله علمی پژوهشی

دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد، دوره ۱۸، شماره ۳، ویژه نامه همایش رفتارهای پرخطر، صفحات ۲۳۳-۲۲۵.

- 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.

- صفارزاده و ارتفاعی (۱۳۷۹) چکیده مقالات هشتمین کنفرانس بین المللی حمل و نقل کشور بلژیک، وزارت راه و ترابری مکز تحقیقات و آموزش، انتشارات مرکز تحقیقات و آموزش راه و ترابری.

- 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، دوره ۲۲، شماره ۶، صفحات ۱۵۰-۱۴۳.

- گودرزی، محمدعلی؛ شیرازی، ملیحه (۱۳۸۴). بررسی رابطه بین تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر، مجله روان شناسی، سال نهم، شماره ۱ صفحات ۱۴-۲۰.

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

- Anderalitone, J. & Pirozzo, S. (2011). Injury & risk-taking behavior. A systemic review. *Accid. Anal. Behav.* 36, 93-101.

- Gottfredson, A. & Hirschi, D. (2009). Risky driving behaviors among teenagers-Gwinnett County. *Journal of the American Medical Association*, 272(11), 844-845).

- Klark, S & Robertson, A. (2005). Adolescent and young adult crash Risk: sensation seeking, substance use Propensity and Substance use behaviors. *Journal of Adolescent Health*, 46, 90-92.

- Reyson, G. (1990) Reyson Emotional Quotient inventory: *Technical Manual*. Toronto: Multi Health system

- Salmana, B., Tommas, H. & Estephan, J.(2012).Trait emotional intelligence, conflict communication patterns and relationship satisfaction. *Personality and Individual Differences*. 44:1314-1325.
- Zackerman.A, & Lim, B. Ch. (2007). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2):165-180.
- Zuckerman. M. (1979). *Sensation seekin: beyond the optimal level of arousal*. New York: L. Erlbaum Association.
- Zuckerman.M; & Balls, B. J. (1990).Influences of sensation seeking, gender, risk appraisal, and situational motivation on smoking. *Addict Behav*, 15(3): 209-220