

زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹: ۱۵۷-۱۴۱

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در

تصادفات رانندگی برحسب جنسیت راننده

طیبه فردوسی*، غلامرضا صرامی**، علیرضا رستمی***

چکیده: در سراسر جهان، سالانه، حوادث رانندگی موجب مرگ ۱/۲۰۰/۰۰۰ نفر و آسیب‌دیدگی بیش از ۵۰ میلیون نفر می‌شود. مطالعه‌ی دقیق‌تر نشان داده است که بیشترین راننده‌های حادثه‌دیده در ایران و سایر کشورها مرد هستند. پژوهش حاضر به‌منظور مقایسه‌ی عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادف‌های راننده‌های زن و مرد، روی ۲۰۸ راننده‌ی تصادفی (۱۸ نفر یا ۸/۷ درصد زن و ۱۸۵ نفر یا ۸۸/۹ درصد مرد) و ۲۰۱ راننده‌ی غیرتصادفی (۲۰ نفر یا ۱۰ درصد زن و ۱۸۰ نفر یا ۸۹/۶ درصد مرد) انجام می‌شود. این رانندگان برای دریافت خسارت (تصادفی) یا تمدید بیمه‌نامه (غیرتصادفی) به‌طور تصادفی به مراکز بیمه مراجعه و به آزمون‌های دقت، پرخاش‌گری، شخصیت و زمان واکنش پاسخ دادند. نتایج مقایسه با استفاده از آزمون مقایسه‌ی میانگین گروه‌های مستقل (t) نشان داد که در کلیه‌ی عوامل روان‌شناختی فوق تفاوتی معنادار بین رانندگان زن تصادفی و غیرتصادفی و همچنین بین رانندگان مرد و زن تصادفی (با بیش از ۴ تصادف) نیست. اما مقایسه‌ی رانندگان مرد و زن غیرتصادفی (با سابقه‌ی بیش از ۳ سال تصادف نکردن) نشان داد که این دو گروه در عوامل موقعیت اول و سوم دقت و خرده‌مقیاس خویشتن‌داری شخصیت دارای تفاوت معنادار هستند.

واژه‌های کلیدی: رانندگی، جنسیت، تصادف رانندگی، عوامل روان‌شناختی، دقت، پرخاش‌گری، شخصیت و زمان واکنش در رانندگی.

مقدمه و طرح مسئله

سالانه بیش از ۵ میلیون نفر در سراسر جهان به‌علت حادثه‌ای جان خود را از دست می‌دهند در حالی که در اغلب موارد، مرگ و ناتوانی ناشی از حوادث قابل پیش‌گیری است. ۷ علت از ۱۵ علت عمده‌ی مرگ در مردان ۱۵ تا ۴۴ سال و ۵ علت از ۱۵ علت عمده‌ی مرگ در زنان همین گروه سنی متشکل از انواع حوادث

ferdowsi11@yahoo.com

abForo@yahoo.com

RRostami@ut.ac.ir

* هیئت علمی مؤسسه روان‌شناسی و علوم تربیتی دانشگاه تهران

** مدرس دانشگاه

*** هیئت علمی گروه روان‌شناسی دانشگاه تهران

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۸/۰۶/۱۰ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۹/۰۹/۱۷

۱۴۲ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

است. حوادث رانندگی، خشونت‌های بین‌فردی، خودکشی، وقایع جنگی، غرق‌شدگی، مسمومیت و سقوط، علل عمده‌ی مرگ مردان و خودکشی، وقایع جنگی، حوادث رانندگی، سوختگی و خشونت‌های بین‌فردی، علل عمده‌ی مرگ زنان هستند (نوری حکمت^۱، ۱۳۸۴).

با توجه به توسعه‌ی شهرنشینی و استفاده‌ی بیشتر از تکنولوژی و زندگی ماشینی در دهه‌های اخیر، وضعیت موجود نشان‌گر آن است که در سراسر جهان سالانه حوادث رانندگی موجب مرگ ۱/۲۰۰/۰۰۰ نفر و آسیب‌دیدگی بیش از ۵۰ میلیون نفر می‌شود. مطالعات سازمان بهداشت جهانی (WHO) حاکی از آن است که افزایش بیش از ۶۵ درصد از این ارقام طی ۲۰ سال اخیر رخ داده است.

پژوهش‌ها مؤید آن است که ۸۵ درصد از این مرگ‌ومیرها و ۹۰ درصد معلولیت‌های سالانه متعلق به کشورهای کم‌درآمد یا با درآمد متوسط بوده است و مرگ ناشی از حوادث رانندگی تا سال ۲۰۲۰ در کشورهای با درآمد بالا ۳۰ درصد کاهش خواهد یافت، اما در کشورهای با درآمد پایین و متوسط همچنان روند افزایشی خود را حفظ خواهد کرد. در صورت انجام نشدن اقدامات مقتضی به‌منظور پیش‌گیری از حوادث، پیش‌بینی می‌شود که حوادث رانندگی از مرتبه‌ی نهم بیماری‌ها و حوادث جهان در ۱۹۹۰ به مرتبه‌ی سوم در ۲۰۲۰ برسد.

آمار استخراج‌شده در ایران حاکی از آن است که بیماری‌های قلبی و عروقی و حوادث علل اصلی مرگ‌ومیر هستند. حوادث رانندگی پس از بیماری‌های قلبی و عروقی دومین علت مرگ‌ومیر و متأسفانه در گروه سنی زیر ۴۰ سال اولین علت محسوب می‌شود؛ یعنی بیش از ۷۱ درصد از کل مرگ‌ومیر این گروه سنی ناشی از حوادث رانندگی است. مطالعه‌ی دقیق‌تر حاکی از آن است که در ایران بیش از ۸۰ درصد کشته‌شدگان مرد هستند (شفیعی مقدم^۲، ۱۳۸۵). درصد زیاد مرگ‌ومیر مردان در مقایسه با زنان از لحاظ عوامل گوناگون قابل تحلیل است.

چون حوادث رانندگی در جهان، مخصوصاً در ایران، یکی از مهم‌ترین مشکلات مرتبط با سلامت عمومی است، پیش‌گیری مداوم و مؤثر آن نیازمند تلاش‌های هماهنگ و همه‌جانبه است. از طرف دیگر، حمل‌ونقل جاده‌ای پیچیده‌ترین و خطرناک‌ترین سیستمی است که مردم روزانه با آن سروکار دارند (نوری حکمت، ۱۳۸۴). به همین دلیل شناسایی عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات، آن‌هم با دیدگاه مقایسه‌ای از لحاظ جنسیت راننده، می‌تواند ریشه‌یابی عمیق‌تری به‌منظور پیش‌گیری این معضل باشد.

1. Nory Hekmat, S, Shojaie, P

2. Shafiei Mogadam, P

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۴۳

تفاوت مرگ‌ومیر بین دو جنس

رانندگانی که تصادف‌های یکسانی می‌کنند تحت تأثیر عوامل تأثیرگذار بر توانایی متفاوت جسم انسان برای بقاء در یک آسیب مورد نظر، ریسک فوت‌های متفاوتی دارند. تحقیقات نشان داده است که این ریسک فوت بستگی به سن، جنس و مصرف الکل دارد به طوری که تحلیل تصادفات رانندگی نشان داده است که هرگاه راننده‌ی زن یا مرد (به‌عنوان تنها سرنشین ماشین) به آسیب‌های فیزیکی کُشنده‌ی یکسانی دچار باشند و راننده تنها سرنشین وسیله‌ی نقلیه باشد رانندگان مؤنث صددرصد فوت می‌کنند. هم‌چنین سیستم گزارشی تحلیل مرگ‌ومیر^۳ بین سال‌های ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۳ نشان می‌دهد که زنان در تصادف‌های تک‌وسپله‌ای، تک‌سرنشینی سه برابر بیشتر از مردان فوت می‌کنند. هم‌چنین در شرایط یکسان، مقایسه‌ی تصادف‌های وسایل نقلیه با رانندگان زن و مرد بدون کمربند ایمنی و یک سرنشین مذکر نشان می‌دهد که احتمال فوت زنان ۳۶ درصد بیشتر از مردانی با آسیب فیزیکی مشابه است.

مقایسه‌ی زنان و مردان سرنشین (غیرراننده) نشان داده است که خطر فوت زنان ۲۰ تا ۳۵ ساله (۳±۲۸ درصد) بیشتر از مردان است و بین ۱۰ تا ۵۰ سالگی باز هم احتمال فوت زنان بیشتر از مردان است، اما در مورد زیر ۱۰ و بالای ۶۰ سال، اطلاعات موجود تفاوت‌های روشنی را ارائه نمی‌دهد. توضیح داده‌های موجود سیستم گزارشی تحلیل مرگ‌ومیر بین ۱۹۸۴ تا ۱۹۹۶ نیز نتایجی مشابه را نشان داد. به‌طور کلی در حوادث رانندگی، زنان به احتمال زیاد بر اثر آسیب‌های فیزیکی فوت می‌کنند. این یافته‌ها که با دیگر نتایج هم‌خوانی دارد با اختلال‌های فیزیولوژیک ناشی از جنسیت ارتباط دارد. بنابراین می‌توان گفت که احتمال فوت بیشتر ناشی از آسیب مستقیم، به تفاوت‌های فیزیولوژیک اساسی بین زنان و مردان برمی‌گردد (ایوانز^۴، ۲۰۰۴). در تصادف‌های دو اتومبیلی یافته‌ها حاکی از آن است که زنان بالای ۲۰ سال نسبت به مردان هم‌سن خود بیشتر احتمال دارد که بمیرند، اما در سن ۷۰ سالگی (یا دامنه‌ی ۵۶ تا ۹۷ سال) کمتر از مردان احتمال دارد که فوت کنند (همان منبع).

جدول (۱): درصد مردان و زنان کشته‌شده در حالات مختلف حمل و نقل^۵

جنسیت	رانندگان وسایل نقلیه‌ی مسافربری	مسافران وسایل نقلیه‌ی مسافربری	موتورسیکلت	دوچرخه	عابر پیاده
مرد	۷۰	۵۲	۸۹	۸۷	۶۹
زن	۳۰	۴۸	۱۱	۱۳	۳۱
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

^۳ Fatality Analysis Reporting System (FARS)

^۴ Evans

^۵ منبع: اداره‌ی ملی ایمنی ترافیک بزرگراه سال ۲۰۰۵ (دوار و اولسون، ۲۰۰۷).

مبانی نظری

نظریه‌ها و الگوهای رفتار راننده

نظریه و الگو، اصطلاحات مترادف برای موضوعی واحد نیستند. نظریه در واقع سازمان‌دهی ادراکی مفاهیم، مکانیسم‌ها و فرایندهایی است که در عملیات سیستم دخالت دارند نظیر راننده در روند عبور و مرور، اما در الگو، میزان فرضی بودن امور کمتر است بدین معنی که الگوی فرض را بر این نمی‌گذارد که مکانیسم‌ها و فرایندها واقعاً وجود دارند بلکه فقط در صورتی که آن‌ها فرض گرفته شوند می‌توان رفتار انسانی را بر مبنای آن توضیح داد. اغلب الگویی از رفتار انسانی تهیه می‌شود، سپس تحقیقی صورت می‌گیرد تا معلوم سازد که آیا مکانیسم‌های آن واقعاً وجود دارد یا خیر. بدین ترتیب الگو می‌تواند غالباً به‌عنوان مبنایی برای نظریه عمل کند.

در روان‌شناسی ترافیک چهارچوب نظریه‌ای واحد و کامل وجود ندارد و هر یک از نظریه‌ها روی موضوع خاصی متمرکز شده و بخشی از وظایف راننده را تجزیه و تحلیل کرده‌اند. بدین ترتیب الگوهای تخصصی فراوانی نظیر الگوهای ادراکی، توجهی، شناختی، اجتماعی، انگیزشی و تعیین‌کننده‌های عوامل هیجانی تحرک و رفتار ترافیکی به‌وجود آمده است (شکلاگ^۶، ۱۹۹۹). هر یک از دیدگاه‌ها می‌تواند نقطه‌ی شروعی در شناخت ابعاد روان‌شناختی راننده تلقی گردد (امانوئیل و کلوتر^۷، ۲۰۰۱).

به‌طور کلی الگوهایی که برای پیش‌بینی عمل کرد راننده طراحی می‌شوند در اکثر موارد راننده را بسان پردازش‌گر اطلاعاتی با ظرفیت محدود به تصویر می‌کشند و الگوهایی که برای توضیح و پیش‌بینی رفتار واقعی و پیچیده‌تر در جاده طراحی می‌شوند فرض را بر این می‌گذارند که رفتار واقعی رانندگی نمایان‌گر آن سبک و استراتژی است که راننده برای نیل به اهداف خود اتخاذ می‌کند. به‌معنای وسیع‌تر، الگوها عملاً مکمل همدیگرند: دسته‌ی اول عمل کرد راننده را توصیف می‌کنند یا بهترین کاری که راننده در موقعیتی به‌خصوص انجام می‌دهد- و دسته‌ی دوم رفتار را توصیف می‌کند- یا آن‌چه که راننده مایل است در موقعیتی خاص و در محدوده‌ی عمل کرد خود انجام دهد (شینار^۸، ۲۰۰۷). مبانی الگوهای دسته‌ی اول در روان‌شناسی شناختی و فیزیولوژیک قرار دارد در حالی که مبانی الگوهای دسته‌ی دوم در نظریه‌های

6. Schlag

7. Emmanuel & Kluwer

8. Shinar

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۴۵

شخصیت، روان‌شناسی اجتماعی و رفتار سازمانی جای دارد. الگوهای عمل‌کردی برای پیش‌بینی محدودیت‌های رفتار مطلوب مورد استفاده قرار می‌گیرند در حالی که الگوهای انگیزشی برای پیش‌بینی رفتار خاص مناسب هستند.

در واقع رفتار راننده در جاده ترکیبی است از هر دو رفتار خاص (همان شیوه‌ای که در اکثر مواقع رانندگی می‌کند) و عمل‌کرد مطلوب (زمانی که خود را در موقعیت‌های بسیار دشوار می‌یابد). گرچه این دو دسته از الگوها از چشم‌اندازهای مختلفی به موضوع می‌پردازند، اما با یکدیگر در تعارض نیستند و مکمل یکدیگر و هر دو برای درک رفتار راننده سودمندند (همان منبع).

این نکته قابل ذکر است که الگوهای موجود که غالباً در کشورهای صنعتی و با شرایطی متفاوت از لحاظ وضعیت ترافیک، راه‌ها و خصوصیات اجتماعی-اقتصادی مطرح شده است عیناً در ایران قابل استفاده نیست و مستلزم انجام پژوهش‌های دیگری است (شرقی و دهقان^۹، ۱۳۸۲).

تفاوت جنسیت در رانندگی و تصادفات

اغلب عنوان شده است که زنان نسبت به مردان رانندگان بهتری هستند. آیا واقعاً این‌گونه است؟ درک تفاوت الگوی سفر مردان و زنان نیازمند مطالعه‌ی بیشتری است. افزایش تعداد زنان در عرصه‌ی کار باعث افزایش تعداد سفرهای کاری و غیرکاری آن‌ها شده است. زنان ممکن است در فعالیت‌های غیرکاری به مسافرت و خرید کردن بپردازند.

پژوهش در مورد تفاوت‌های جنسیتی نشان می‌دهد که زنان رانندگانی محتاط‌تر هستند. به عبارت دیگر؛ خطرآفرینی و خشونت کمتری دارند. آن‌ها تجربه‌ی رانندگی کمتری دارند و در طول روز و نسبت به مردان بیشتر سفرهای کوتاه انجام می‌دهند (دوار و اولسون^{۱۰}، ۲۰۰۷) و به دلیل مسائل مربوط به سلامتی کمتر از مردان رانندگی می‌کنند (براون^{۱۱}، ۲۰۰۶). همچنین استاماتیادیس^{۱۲} (۱۹۹۳) اظهار می‌دارد که به‌طور کلی رانندگی زنان از رانندگی مردان ایمنی بیشتری دارد چنان‌که رانندگی رانندگان زن جوان از رانندگی مردان همین گروه سنی از ایمنی بیشتری برخوردار است، در حالی که رانندگی مردان مسن‌تر از رانندگی زنان هم سن خود دارای ایمنی بیشتری است.

⁹. Shargy, SH & Dehgan, A

¹⁰. Dewar & Olson

¹¹. Brown

¹². Stamatiadis

۱۴۶ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

مطالعات آماری نشان داده است که از ۱۹۷۵ تا ۲۰۰۱، تعداد زنان دارای گواهینامه‌ی رانندگی ۵۵ درصد افزایش یافته در حالی که دریافت گواهینامه‌ی رانندگی در مردان ۳۳ درصد افزایش یافته است (مؤسسه‌ی بیمه ایمنی بزرگراه، ۲۰۰۱). همچنین مسافت پیموده‌شده‌ی سالانه برای هر راننده، در زنان بسیار سریع‌تر افزایش یافته است. برخی فکر می‌کنند خشونت زنان رو به افزایش است، اما میزان تصادف‌های مرگبار زنان از میانه دهه‌ی هفتاد تا کنون تفاوتی نکرده است (دوار و اولسون، ۲۰۰۷). بنابراین اگر برخی بر این باورند که رانندگان زن به‌طور روزافزون در معرض خطر تصادف‌های مرگبار قرار گرفته‌اند به دلیل آن نیست که رانندگان خطرناک‌تری شده‌اند، بلکه به این دلیل است که بیشتر از قبل رانندگی می‌کنند. می‌توان گفت که جنسیت فاصله‌ای بزرگ در زمینه‌ی سبک رانندگی، تخلف‌ها و تصادف‌های رانندگی بین رانندگان ایجاد کرده است. حقیقت این است که مردان با زنان متفاوتند و این موضوع در رفتار رانندگی و همچنین تصادف آن‌ها، مخصوصاً در میان رانندگان جوان و تازه‌کار، صدق می‌کند (شاینار، ۲۰۰۷).

برخی مراکز و مؤسسات از جمله مؤسسه‌ی جنسیت و سلامت زنان در سازمان بهداشت جهانی به‌منظور شناسایی تفاوت‌های بنیادی که بین رانندگان زن و مرد وجود دارد تحقیقاتی انجام داده‌اند. مرکز تحقیقات جامعه‌شناسی نیز به تحلیل تفاوت‌های روان‌شناختی و جامعه‌شناختی بین زن و مرد به لحاظ رفتار رانندگی آن‌ها پرداخته و مواردی را به شرح زیر ارائه داده است:

- تفاوت رفتار رانندگی زن و مرد در نگرش، سلامتی و احتمال خطر بروز پیدا می‌کند و از طریق عوامل زیادی از قبیل ساخت‌های شیمی-عصبی و فرایندهای هورمونی و عوامل یک‌پارچه‌ی اجتماعی شکل می‌گیرد. هر یک از این عوامل بخشی از تفاوت موجود بین عمل‌کرد متفاوت رانندگان زن و مرد را در حوادث و درخواست بیمه نشان می‌دهد.
- تفاوت بین رانندگان زن و مرد خود را در میزان حوادث این دو گروه در طیفی گسترده از کشورها مثل آمریکا، اروپا، آسیا و آفریقا نشان می‌دهد. مشابه این تفاوت‌ها، در حوادث مربوط به عابران پیاده‌ی زن و مرد، حوادث داخل خانه و محیط کار نیز وجود دارد.
- شواهدی گسترده وجود دارد که نشان می‌دهد رانندگان مرد جوان و به‌طور کلی مردان راننده، بیشتر از رانندگان زن پرخاش‌گر هستند و این گروه پرخاش‌گری را بیشتر با شیوه‌های مستقیم نشان می‌دهد تا غیرمستقیم. این نکته اهمیت زیادی در رانندگی دارد زیرا رفتار متخاصم و رقابتی بیشتر به تصادف منجر می‌شود.

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۴۷

- سطوحی مختلف از رفتار منحرف و متخلف در مردها بیشتر از زنان مشاهده می‌شود. این انحرافات رفتاری خود را در میزان بیشتر تخلف از مقررات ترافیکی در میزان سرعت، کنترل وسیله‌ی نقلیه و رانندگی با مصرف الکل و غیره نشان می‌دهد.
- هم‌چنین مردان سطوحی بالاتر از هیجان‌خواهی و خطرپذیری را نشان می‌دهند که پایه و اساس آن، تفاوت جنسیتی ناشی از تفاوت‌های هورمونی و عصبی- شیمیایی است (مرکز تحقیقات مباحث اجتماعی^{۱۳}، ۲۰۰۴).

شواهد تحقیقاتی در کشورهای مختلف نشان می‌دهد که رانندگان زن جوان (زیر ۲۵ سال)، به‌طور روزافزون، به رانندگی در حال مستی روی آورده‌اند. هم‌چنین در بعضی پژوهش‌ها در مورد زنانی که به‌علت رانندگی در حالت مستی محکوم شده‌اند، عناصر شخصیت ضد اجتماعی را هم تشخیص داده‌اند (پتریدو و موستاکی^{۱۴}، ۲۰۰۰).

هم‌چنین استاماتیادیس (۱۹۹۳) در یک پژوهش نکات زیر را آشکار کرد:

- زنان مسن از ۷ بعد از ظهر تا ۷ صبح کمتر رانندگی می‌کنند.
 - زنان مسن نسبت به مردان مسن کمتر احتمال دارد که فاصله‌ی مجاز با ماشین جلو را رعایت نکنند.
 - مردان در مناطق روستایی و زنان در مناطق شهری احتمال تصادف بیشتری دارند.
 - زنان بیشتر از مردان در تقاطع‌ها تصادف دارند.
- لاپوتی و کسکینین^{۱۵} (۱۹۹۸) تفاوت‌های جنسیتی را در میان رانندگان جوان در فنلاند مطالعه کردند. آنان دریافتند که هر دو گروه به‌علت از دست دادن کنترل وسیله‌ی نقلیه به‌طور یکسان تصادف مرگبار می‌کنند.

چنان که ملاحظه شد علاوه بر مقایسه‌های آماری بین دو جنس، از لحاظ ابعاد روان‌شناختی نیز مقایسه‌هایی صورت گرفته بود. هم‌چنین در زمینه‌ی پرخاش‌گری نتایج مندرج در تعدادی از مقالات نشان می‌دهد که پرخاش‌گری در زن‌ها و مردها تفاوتی ندارد، اما برخی پژوهش‌های دیگر ثبات پرخاش‌گری را در طول زمان در زن‌ها کمتر از مردان می‌دانند (افروز و خانبانی^{۱۶}، ۱۳۸۵).

¹³. Social issue centre

¹⁴. Petridou & Mostaki

¹⁵. Laapottis & Keskenin

¹⁶. Afroz, G & Khanbanyi, M

۱۴۸ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

مطابق با انتظاری که می‌توان از خشونت کلی و خشونت جاده‌ای داشت، این تفاوت به دنیای رانندگی توسعه می‌یابد. رانندگی خشن - مخصوصاً در اشکال پیشرفته‌تر خودش - بیشتر در میان مردان، مخصوصاً در مردان جوان رواج دارد. این موضوع در گزارش‌های خودسنجی (اسمارت و هم‌کاران^{۱۷}، ۲۰۰۴) و مطالعه‌های مشاهده‌ای (شاینار و کامپتون^{۱۸}، ۲۰۰۴) به نقل از گالواسکی و هم‌کاران^{۱۹} (۲۰۰۳) عنوان شده است. هرچه رفتار خشن‌تر می‌شود، شکاف سنی و جنسی نیز بیشتر به نظر می‌رسد. شاینار و کامپتون دریافتند که رانندگان مرد و جوان احتمالاً بیشتر از زنان و رانندگان مسن بوق می‌زنند. احتمال بستن چند خط عبوری و عبور کردن از روی شانه‌ی خاکی جاده نیز در رانندگان مرد و جوان نسبت به رانندگان زن و مسن بسیار بیشتر است (گالواسکی و هم‌کاران، ۲۰۰۳). به‌طوری که هنسی^{۲۰} (۱۹۹۷) به نقل از ماکسول و هم‌کاران^{۲۱} (۲۰۰۵) گزارش کرد که زنان بیشتر از مردان به شکل‌های خفیف رفتار پرخاش‌گرانه گرایش دارند در حالی که مردان بیشتر از زنان از رفتارهای شدید، مثل برخورد فیزیکی و کلامی استفاده می‌کنند.

نتایج تحقیقات مؤسسه‌ی گالوپ^{۲۲} (۲۰۰۳) از ۱۳۶۷۳ راننده در ۲۳ کشور مختلف جهان نشان داد که مردان، مخصوصاً جوانان راننده، بیشتر از رانندگان زن احتمال دارد که قربانی خشونت شوند (۶۰ درصد در مقابل ۵۶ درصد).

لاپوتی و کسکین (۲۰۰۴) در فنلاند، تمام تصادفات وسایل نقلیه را از ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۰ و تمام تصادفات مرگبار بین ۱۹۸۴ تا ۲۰۰۰ را مورد تحلیل قرار دادند (۱۴۰۸۰۲ فقره از ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۰ و ۳۴۰۱ فقره از ۱۹۸۴ تا ۲۰۰۰). مقایسه‌ی رانندگان بر حسب جنسیت آن‌ها نشان داد که تصادف رانندگان زن بیشتر با «تحرک وسیله‌ی نقلیه و کنترل آن» ارتباط داشت در حالی که تصادف مردان بیشتر با انگیزه‌های رانندگی و نگرش آن‌ها و همچنین سرعت غیرمجاز و مصرف الکل مرتبط بود. نویسنده‌ها دریافتند که تفاوت الگوی تصادف بین دو جنس از اواسط دهه‌ی ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۰، ثابت مانده است. مطالعه‌ی اروپایی دیگری که مارتین و هم‌کاران^{۲۳} (۲۰۰۴) در فرانسه انجام دادند نشان داد که در ۲۰۰۱، حدود ۷۵ درصد از کشته‌شدگان و ۶۵ درصد از مجروحان مرد بوده‌اند. در تصادف با وسایل نقلیه‌ی دارای دو چرخ نیز تقریباً همه‌ی رانندگان مرد

17. Smart, R. G., Stoduto, G. Mann, R. E. and Adlaf, E. M.

18. Shinar, D & Compton, R

19. Galovski, Tara-E. At all

20. Hennessy

21. Maxwell. S. Grents. Lipkin E

22. EOS Gallup Europe

23. Martin, J.L. At all

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۴۹

بوده‌اند. همچنین مردان جراحات‌های شدیدتری نسبت به زنان داشته‌اند و تفاوت‌های جنسیتی تا حدی به‌علت تفاوت در تعداد سفرها و رفتار پرخطر بوده است (دوار و اولسون، ۲۰۰۷).

یافته‌های اخیر از کان و لاجونن^{۲۴} (۲۰۰۶) نشان می‌دهد که تأثیر جنسیت احتمالاً بیشتر تأثیر ویژگی «مردانگی- زنانگی» است تا جنسیت. این محققان پرسش‌نامه‌های رفتار رانندگی و نقش جنسیت را به ۳۵۴ دانشجوی ترکیه‌ای دادند. پرسش‌نامه‌ی اخیر، نوع نقش جنسیت یک شخص را بر پایه‌ی هویت شخصی می‌سنجید. این پرسش‌نامه فهرستی از ویژگی‌های «مرد» یا «زن» بود که به‌طور متناوب از آن عبارت برداشت می‌شد. پس از جمع‌آوری داده‌ها آن‌ها دریافتند که تصادف‌ها و خشونت با افزایش سطوح «مردانگی» افزایش می‌یابد و بدترین سابقه‌ی ایمنی به کسانی تعلق داشت که در مقیاس «مردانگی» بالا و در مقیاس «زنانگی» پایین بودند. این موضوع از این نظر که تنوع علت و معلول به‌عنوان زیربنای تفاوت‌های جنسیتی درباره‌ی خطر تصادف و تخلف حقیقتاً یک ویژگی شخصیتی است که می‌تواند بر پایه‌ی «مردانگی» و «زنانگی» عنوان شود، در فرهنگ‌های دیگر نیازمند انجام پژوهش‌های بعدی است. همچنین زنان در کنترل وسیله‌ی نقلیه در مواقع اضطراری مهارت کمتری دارند. نقش تفاوت‌های جنسیتی در احتمال بروز تصادف‌های پرخطر در حال تغییر است زیرا زنان بیش از گذشته خطرآفرین شده‌اند. مطالعات نشان می‌دهد که زنان سالخورده‌تر در مقایسه با مردان هم‌سن خود احتمال خطر تصادف بیشتری دارند (دوار و اولسون، ۲۰۰۷).

کامپاگن و هم‌کاران^{۲۵} (۲۰۰۵) تغییرات بینایی را در رانندگی طولانی مدت مورد مطالعه قرار دادند. آزمودنی‌ها در یک اتومبیل شبیه‌سازی شده به‌مدت ۲ ساعت رانندگی می‌کردند. فعالیت چشمی و پلک‌زدن که بیان‌گر توجه بیشتر راننده به جاده بود پس از اتفاق‌های مهم در جاده کاهش می‌یافت و با افزایش طول مدت رانندگی و رخ دادن برخی از اتفاقات کم‌اهمیت‌تر کمتر می‌شد. در این پژوهش زنان بیشتر از مردان پلک می‌زدند.

ریزون و هم‌کاران^{۲۶} (۱۹۹۰) در مطالعات خود با استفاده از روش آماری تحلیل عوامل، دو دسته رفتار نقض قوانین و خطا را کاملاً مستقل از یکدیگر دانستند؛ یعنی عده‌ای که احتمالاً مرتکب نقض قوانین

²⁴ . Ozkan & Lajunen

²⁵ . Compagne. A. and at all

²⁶ . Reason J.T at all

۱۵۰ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

می‌شوند الزامی نیست که مرتکب خطا هم بشوند و برعکس. آن‌ها هم‌چنین دریافتند که گرایش به نقض قوانین در مردان بیش از زنان است و این تمایل با افزایش سن کاهش می‌یابد. از سوی دیگر، گرایش به ارتکاب خطا در مردان و زنان مساوی و در تمام گروه‌های سنی ثابت است. پاره‌ای از داده‌های تجربی نیز برای تأیید دیدگاه ریزون و هم‌کاران وجود دارد. در پژوهش جرالده ماتیسوس زنان گرایش داشتند نمره‌ی بیشتری در زمینه‌ی تنفر از رانندگی و خستگی ناشی از آن به‌دست آورند (روت‌نگدر و وایا، ۲۰۰۶).
نه‌تنها درباره‌ی عوامل و زمینه‌های تصادف، بلکه در مورد مداخله‌های مربوط به کاهش تصادف نیز تفاوت‌هایی میان رانندگان زن و مرد وجود دارد. به‌طوری که تحقیقات نشان داده است، کیسه‌ی هوا احتمال خطر نهایی را برای مردان کاهش و برای زنان افزایش می‌دهد. به همین ترتیب برای مردان کوتاه‌قدتر ریسک آسیب‌دیدن از کیسه‌ی هوا افزایش می‌یابد (ایوانز، ۲۰۰۴)
این پژوهش سعی دارد به سؤالات زیر پاسخ دهد:

سؤال اصلی:

آیا بین عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی در میان رانندگان زن و مرد تفاوتی وجود دارد؟

سؤالات فرعی:

- آیا بین دقت رانندگان زن و مرد در تصادفات رانندگی تفاوتی وجود دارد؟
- آیا بین زمان واکنش رانندگان زن و مرد در تصادفات رانندگی تفاوتی وجود دارد؟
- آیا بین پرخاش‌گری رانندگان زن و مرد در تصادفات رانندگی تفاوتی وجود دارد؟
- آیا بین شخصیت رانندگان زن و مرد در تصادفات رانندگی تفاوتی وجود دارد؟

روش تحقیق

در مطالعه‌ی حاضر روش پژوهش علی-مقایسه‌ای بوده است.

نمونه‌گیری: تعداد ۴۰۹ راننده (۲۰۸ مورد راننده‌ی تصادفی و ۲۰۱ مورد راننده‌ی غیرتصادفی) از طریق مراجعه‌ی تصادفی به شعبه‌های مختلف بیمه‌ی ایران انتخاب شدند. این افراد یا برای تمدید بیمه‌نامه (راننده‌ی تصادف‌نکرده به مدت ۳ سال یا بیشتر) یا برای دریافت خسارت ناشی از تصادف (راننده‌ی

27. Rotengatter & Vaya

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۵۱

تصادف کرده یک بار و بیشتر) به این مراکز مراجعه کرده بودند. از این تعداد، ۱۸ نفر یا ۸/۷ درصد راننده‌ی زن و ۱۸۵ نفر یا ۸۸/۹ درصد راننده‌ی مرد تصادف کرده و ۲۰ نفر یا ۱۰ درصد راننده‌ی زن و ۱۸۰ نفر یا ۸۹/۶ درصد راننده‌ی مرد تصادف نکرده مورد آزمون قرار گرفتند.

ابزار: در این پژوهش در بعد شناختی از آزمون دقت بوناردل (در سه موقعیت دقت عادی، یک موقعیت کار مضاعف و یک مورد حواس‌پرتی که در مجموع هر فرد در ۵ موقعیت مورد آزمون قرار می‌گرفت)، در بعد عاطفی و هیجانی از آزمون پرخاش‌گری (AGQ) و شخصیت^{۲۸} IVPE و در بعد رفتاری از آزمون زمان واکنش (در سه وضعیت ساده، انتخابی و پیچیده با حالت انتظار و بدون حالت انتظار) استفاده شد.

نحوه‌ی جمع‌آوری اطلاعات: ابتدا آموزش‌های عمومی و تخصصی به‌صورت حضوری یا کتبی همراه با دستورالعمل اجرایی ارائه و اهداف پژوهش و هر یک از ابزارها به کارشناسان هم‌کار توضیح داده شد. هر نفر مسئولیت اجرای یکی از آزمون‌ها را به عهده گرفتند. در مرحله‌ی اجرا هر کدام از مراجعانی که به مراکز بیمه مراجعه کرده بودند و شرایط نمونه‌ی مورد نظر را داشتند (نمونه‌ی تصادفی، راننده‌ی سواری مقصری بود که دست‌کم یک‌بار تصادف کرده بود و نمونه‌ی غیرتصادفی راننده‌ای بود که برای تمدید بیمه‌ی شخص ثالث به بخش صدور مراجعه کرده بود و بیش از ۵ سال رانندگی بدون تصادف داشت) انتخاب می‌شدند. سپس هر یک از افراد نمونه پس از تکمیل پرسش‌نامه‌ی مربوط به ویژگی‌های دموگرافیک، برای انجام آزمون دقت، پس از آن آزمون پرخاش‌گری و آزمون زمان واکنش به هر یک از کارشناسان مراجعه می‌کردند. پس از آن برای تکمیل آخرین پرسش‌نامه که آزمون شخصیت بود به کارشناس مربوط مراجعه کردند. در خاتمه، پس از تکمیل کلیه‌ی پرسش‌نامه‌ها، با دریافت یک هدیه برای همکاری در اجرای طرح، کلیه‌ی فعالیت‌ها برای هر یک از رانندگان به اتمام می‌رسید.

یافته‌های تحقیق

در این بخش ابتدا جداول مربوط به یافته‌های به دست‌آمده از پژوهش به‌منظور پاسخ به سؤال‌های تحقیق ارائه می‌شود، سپس در بخش نتیجه‌گیری به تبیین و تحلیل پاسخ سؤال‌ها پرداخته می‌گردد.

²⁸. Inventory of Driving – Related Personality traits

۱۵۲ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

جدول شماره (۲): آزمون مقایسه‌ی میانگین گروه‌های مستقل عوامل روان‌شناختی رانندگان تصادفی عادی (۴ بار بیشتر) برحسب جنسیت آن‌ها

نوع آزمون	شاخص‌های آماری عوامل	جنسیت	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد	خطای استاندارد	مقدار t	درجه‌ی آزادی	احتمال t
آزمون دقت	موقعیت عادی اول	زن	۴	۲۹/۰	۱۱/۵۲	۵/۷۶	۱/۶۱	۳۱	۰/۱۱۷
		مرد	۲۹	۲۰/۳۳	۹/۹۳	۱/۸۴			
	موقعیت کار مضاعف	زن	۴	۱۹/۰	۸/۵۷	۴/۲۹	۱/۶۶	۳۰	۰/۲۳۲
		مرد	۲۸	۱۲/۶۸	۶/۹۳	۱/۳۱			
	موقعیت عادی دوم	زن	۴	۳۰/۷۵	۷/۹۶	۳/۹۸	۱/۱۵	۳۰	۰/۱۰۷
		مرد	۲۸	۲۳/۸۲	۱۱/۶۳	۲/۲۰			
	موقعیت حواس‌پرتی	زن	۴	۲۸/۵۰	۱۳/۵۷	۶/۷۸	۶/۹۳	۳۰	۰/۲۶۱
		مرد	۲۸	۲۱/۶۱	۱۲/۴۳	۲/۳۵			
	موقعیت عادی سوم	زن	۴	۳۶/۱۲	۱۳/۰۳	۶/۵۲	۰/۹۴	۲۹	۰/۳۱۲
		مرد	۲۷	۲۸/۱۸	۱۶/۰۶	۳/۰۹			
	نمره‌ی کل دقت	زن	۴	۱۴۸/۸۷	۵۷/۶۵	۲۸/۸۲	۱/۶۰	۳۱	۰/۱۱۹
		مرد	۲۹	۱۰۵/۷۱	۴۹/۶۱	۹/۲۱			
زمان واکنش	زمان واکنش ساده	زن	۴	۰/۳۳	۰/۱۰	۰/۰۵	-۰/۲۰	۳۱	۰/۸۴۳
		مرد	۲۹	۰/۳۶	۰/۲۵	۰/۰۵			
	زمان واکنش انتخابی	زن	۴	۰/۳۹	۰/۰۵	۰/۳	۰/۰۰۱	۳۱	۱/۰۰
		مرد	۲۹	۰/۳۹	۰/۰۹	۰/۰۱۷			
	زمان واکنش پیچیده با انتظار (نور)	زن	۴	۰/۵۱	۰/۱۶	۰/۰۸	۰/۹۳	۳۱	۰/۳۶۱
		مرد	۲۹	۰/۴۶	۰/۱۰	۰/۰۱۷			
	زمان واکنش پیچیده با انتظار (صوت)	زن	۴	۰/۶۰	۰/۲۰	۰/۰۱۰	۰/۲۸	۳۱	۰/۷۸۱
		مرد	۲۹	۰/۵۶	۰/۳۳	۰/۰۴۲			
	زمان واکنش پیچیده بدون انتظار (نور)	زن	۴	۰/۵۰	۰/۱۳	۰/۰۷	۰/۵۵	۳۱	۰/۵۸۵
		مرد	۲۹	۰/۴۶	۰/۱۲	۰/۰۲			
	زمان واکنش پیچیده بدون انتظار (صوت)	زن	۴	۰/۵۱	۰/۱۲	۰/۰۶	۰/۳۷۴	۳۱	۰/۷۱۱
		مرد	۲۹	۰/۹۰	۱/۲۰	۰/۲۲			
پرخاشگری	زن	۴	۳۲/۷۵	۲۱/۷۵	۱۰/۸۷	-۰/۳۴	۳/۱۳	۰/۷۵۷	
	مرد	۲۹	۲۹/۰۳	۸/۴۵	۱/۵۷				
شخصیت	ثبات عاطفی	زن	۴	۳/۷۵	۴/۱۹	۲/۱۰	-۰/۰۸	۳۱	۰/۹۳۳
		مرد	۲۹	۲/۸۶	۲/۲۱	۰/۴۱			
	احساس مسئولیت اجتماعی	زن	۴	۶/۰۰	۱/۴۱	۰/۷۱	۰/۱۷	۳۱	۰/۸۶۶
		مرد	۲۹	۵/۷۹	۲/۳۵	۰/۳۴			
	کنترل خویشتن	زن	۴	۲/۷۵	۱/۵۰	۰/۷۵	-۱/۳۸	۳۱	۰/۱۷۸
		مرد	۲۹	۳/۶۲	۱/۱۵	۰/۳۱			
	ماجرایویی و هیجان‌خواهی	زن	۴	۵/۵۰	۳/۷۰	۱/۸۵	۰/۸۳۱	۳۱	۰/۴۱۲
		مرد	۲۹	۴/۲۱	۲/۸۲	۰/۵۲			

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۵۳

در جدول شماره (۲)، نتایج آزمون مقایسه‌ی میانگین گروه‌های مستقل^{۲۹} بین میانگین‌های عوامل روان‌شناختی رانندگان زن و مرد تصادفی عادی (بیش از ۴ تصادف) آورده شده است. بر اساس نتایج مندرج در جدول، از بین عوامل روان‌شناختی سنجیده‌شده، مقدار میانگین به‌دست‌آمده در هیچ‌یک از عوامل مذکور از مقدار میانگین جدول بزرگ‌تر نشده، بنابراین تفاوت میانگین بین این عوامل بین زنان و مردان راننده‌ی تصادف کرده معنادار نشده است.

جدول شماره (۳): آزمون مقایسه‌ی میانگین گروه‌های مستقل معنادار بین رانندگان زن و مرد تصادف‌نکرده‌ی بیش از سه سال و زن و مرد تصادف‌کرده در عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات

احتمال t	درجه‌ی آزادی	مقدار t	خطای استاندارد	انحراف استاندارد	میانگین	تعداد	جنسیت	گروه‌ها	شاخص‌های آماره‌ی عوامل روان‌شناختی
۰/۰۳۱	۱۹۸	۲/۱۸	۲/۵۳	۱۱/۳۲	۳۱/۵۷	۲۰	زن	غیرتصادفی	آزمون دقت موقعیت اول عادی
			۰/۹۱	۱۲/۲۰	۲۵/۳۵	۱۸۰	مرد		
۰/۰۴۰	۱۹۸	۲/۰۶	۲/۹۱	۱۳/۰۲	۲۹/۰۲	۲۰	زن	غیرتصادفی	آزمون دقت موقعیت عادی سوم
			۰/۹۳	۱۲/۴۷	۲۲/۹۳	۱۸۰	مرد		
۰/۰۲۷	۲۰۲	-۲/۲۳	۰/۳۰۸	۱/۳۰	۳/۰۵۶	۲۰	زن	غیرتصادفی	شخصیت خویشتن‌داری
			۰/۱۲۲	۱/۶۶	۳/۹۵۷	۱۸۰	مرد		

در جدول شماره (۳) نتایج آزمون میانگین گروه‌های مستقل معنادار (t) بین میانگین‌های عوامل روان‌شناختی رانندگان زن و مرد تصادف‌نکرده و تصادف‌کرده آورده شده است. بر اساس نتایج مندرج در جدول، از بین عوامل روان‌شناختی سنجیده‌شده، چون مقدار میانگین گروه‌های مستقل معنادار (t) عوامل دقت در موقعیت عادی اول و سوم رانندگان غیرتصادفی و خرده‌آزمون شخصیت (خویشتن‌داری) در رانندگان غیرتصادفی به ترتیب ۲/۱۸، ۲/۰۶ و -۲/۲۳ با درجات آزادی ۱۹۸، ۱۹۸ و ۲۰۲ از مقدار میانگین گروه‌های مستقل معنادار (t) جدول بزرگ‌تر است بنابراین فرض صفر رد می‌شود و با ۹۵ درصد اطمینان نتیجه می‌گیریم که بین میانگین عوامل فوق‌الذکر در رانندگان زن و مرد تفاوت معنادار وجود دارد. در این جدول فقط متغیرهایی که t معنادار شده ارائه شده است.

²⁹ . Independent Sampls T-Test

نتیجه گیری

در این پژوهش که به منظور مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادف بین دو جنس رانندگان انجام شد، نتایج نشان داد که بیشترین تعداد رانندگان تصادفی و غیرتصادفی، مرد بوده و به کارهای آزاد و دولتی مشغول هستند (به ترتیب ۱۵/۴، ۵۱/۷ درصد رانندگان تصادفی و ۲۵/۴ و ۳۳/۴ درصد رانندگان غیرتصادفی). بیشتر رانندگان تصادفی در گروه سنی ۲۶ تا ۳۰ سال (۲۴/۲ درصد) و رانندگان غیرتصادفی ۴۱ تا ۴۵ سال (۱۲/۵ درصد) بوده است، تحصیلات بیشتر رانندگان تصادفی و غیرتصادفی در سطح دبیرستان و دیپلم (به ترتیب ۴۳/۲ و ۴۵/۸ درصد) و طول مدت رانندگی گروه تصادفی ۴ تا ۶ سال (۲۷ درصد) و گروه غیرتصادفی ۲۸ تا ۳۰ سال (۱۱/۵ درصد) بوده است. در بخش اطلاعات توصیفی، دو نکته‌ی قابل توجه وجود دارد: یکی سن رانندگان تصادف کرده و تصادف‌نکرده است که رانندگان تصادفی بیشتر در مقطع جوانی (۳۰-۲۶ سال) و رانندگان غیرتصادفی در مقطع سنی بزرگ سالی (۴۵-۴۱ سال) هستند. دیگری تجربه و مهارت آن‌هاست که اکثر رانندگان تصادفی، تجربه و مهارت کمتری در رانندگی نسبت به اکثر رانندگان غیرتصادفی دارند.

به این نکته نیز باید توجه داشت که در مجموع، از کل ۲۰۸ راننده تصادفی و ۲۰۱ راننده غیرتصادفی، به‌طور طبیعی فقط ۱۸ راننده‌ی زن تصادفی (۸/۷ درصد) و ۲۰ راننده‌ی زن غیرتصادفی (۱۰ درصد) بودند. این تعداد کم، محدودیت زنان راننده و همچنین از نوع تصادفی بودن آنان در مقابل مردان را نشان می‌دهد. نتیجه‌ی به‌دست‌آمده شاید بیان‌گر احتیاط بیشتر و خشونت و خطرآفرینی کمتر زنان باشد و با نتایج پژوهش دوارو اولسون (۲۰۰۷) و شاینر (۲۰۰۷) هم‌خوانی و با پژوهش لاپوتی و کسکین (۱۹۹۸) مغایرت دارد.

در این مقاله به‌دلیل حفظ اختصار، جدول تفصیلی و مقایسه‌ای رانندگان زن تصادف کرده و تصادف‌نکرده ارائه نشده است، اما نتایج آزمون میانگین گروه‌های مستقل معنادار (t) در این مقایسه نشان داد که تفاوت میانگین هیچ‌یک از عوامل روان‌شناختی، معنادار نشده است. به‌عبارت دیگر؛ بین زنان راننده‌ی تصادفی و غیرتصادفی تفاوتی در عواملی مثل دقت، زمان واکنش، پرخاش‌گری و شخصیت وجود نداشته است. شاید بتوان این‌گونه نتیجه‌گیری کرد که زنان راننده‌ی تصادفی صفات خاصی ندارند که آن‌ها را از زنان غیرتصادفی تفکیک کند. به‌عبارت دیگر؛ ویژگی‌های مربوط به جنسیت و تأثیر آن در رانندگی بر سایر عوامل می‌چربد و آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تعداد کم آزمودنی‌ها در گروه زنان نیز می‌تواند دلیل دیگر این مسئله باشد، گرچه از لحاظ آماری به‌دلیل همگنی واریانس‌ها، تفاوت و محدودیت تعداد بالامانع

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۵۵

شده است. ضمن آن که احتمال تأثیر سایر عوامل مثل تأثیر عوامل مربوط به راه و وسیله‌ی نقلیه و سایر عوامل را نباید کم اهمیت دانست.

مقایسه‌ی رانندگان مرد و زن تصادفی نیز در هیچ‌یک از عوامل روان‌شناختی تحت مطالعه، معنادار نشد. گرچه در پژوهش حاضر تأکید محقق شناسایی عوامل روان‌شناختی بوده است، اما تأثیر مستقیم و غیرمستقیم عوامل مربوط به جاده و وسیله‌ی نقلیه و عوامل اجتماعی و فرهنگی را نیز نباید از نظر دور داشت که ممکن است نتایج را تحت تأثیر قرار داده باشد. شاید این نتیجه به دلیل کم بودن تعداد رانندگان زن و مرد تصادفی (به ترتیب ۴ و ۲۹ نفر) باشد که به دلیل شرایط خاص آنان (راننده‌ی سواری، مقصر یا بیش از ۴ بار تصادف) چنین نتیجه‌ای به دست آمده است، بنابراین نیازمند پژوهش‌های بعدی با نمونه‌های بزرگ‌تر هستیم. نتایج این بخش با نتایج دوار اولسون (۲۰۰۷) و لاپوتی و کسکین (۱۹۹۸)، مبنی بر عدم تفاوت رانندگان زن و مرد هم‌خوانی دارد.

هم‌چنین نتایج جدول (۳) نشان می‌دهد که تفاوت بین دو گروه راننده‌ی زن و مرد غیرتصادفی در موقعیت اول و سوم عادی، دقت و خرده‌مقیاس خویشتن‌داری آزمون شخصیت معنادار شده است. مقایسه‌ی دو گروه در سایر عوامل روان‌شناختی تفاوتی معنادار را نشان نداده است. در این جدول از کل عوامل، فقط موارد معنادار ارائه شده است.

مقایسه‌ی میانگین‌های سه عامل معنادار در رانندگان زن و مرد غیرتصادفی نشان می‌دهد که زنان در موقعیت اول و سوم دقت، نمره‌ی بیشتری کسب کرده‌اند. به عبارت دیگر؛ این گروه از دقت بالاتری برخوردار بوده‌اند (۳۱/۵۷ و ۱۳/۰۲ در زنان نسبت به ۲۵/۳۵ و ۲۲/۹۳ در مردان)، اما در خرده‌مقیاس خویشتن‌داری پرسش‌نامه‌ی شخصیت، مردان غیرتصادفی نمره‌ی بیشتری کسب کرده‌اند (۳/۰۵۶ در زنان و ۳/۹۵۷ در مردان). به عبارت دیگر، رانندگان مرد غیرتصادفی خویشتن‌داری بیشتری نسبت به زنان در رانندگی نشان داده‌اند. این تفاوت می‌تواند به‌خصوص در این دو ویژگی همان‌گونه که شاینر (۲۰۰۷) اشاره کرد به دلیل شکاف بزرگی باشد که در بین رانندگان زن و مرد از لحاظ تفاوت‌های جنسیتی ایجاد شده است. تفاوت‌هایی که می‌تواند جنبه‌ی فیزیولوژیکی، روان‌شناختی و فرهنگی داشته باشد به‌طوری که دقت بیشتر زنان و خویشتن‌داری بیشتر مردان می‌تواند از این ویژگی‌ها باشد، چنان که خویشتن‌داری بیشتر رانندگان مرد می‌تواند به دلیل مهارت، تجربه و تسلط بیشتر آن‌ها در رانندگی باشد. در ادبیات پژوهش نیز، به‌طور خاص، به نتایجی درباره‌ی آزمون‌های دقت و شخصیت به‌طور بسیار محدود اشاره شده بود. این

۱۵۶ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۹

نتیجه با آن چه دوار اولسون (۲۰۰۷) به عنوان کمبود تجربه و مهارت رانندگان زن در کنترل وسیله نقلیه اشاره کرده بود هماهنگ است، اما با نتیجه‌ی پژوهش کامپاگن و هم‌کاران (۲۰۰۵) به عنوان کاهش توجه زنان راننده نسبت به مردان راننده مغایرت دارد.

منابع

- افروز، غلامعلی و مهدی خانبانی (۱۳۸۵) «بررسی ریشه‌های روانی-رفتاری رانندگی پرخاشگرانه»، فصل‌نامه مدیریت ترافیک، تهران: دانشکده‌ی علوم و فنون راهنمایی و رانندگی، سال اول، شماره ۲، صص ۳۷-۱۷.
- شرقی، شکوفه و دهقان، علیرضا (۱۳۸۲) اثر مواد مخدر و مشروبات الکلی بر ایمنی ترافیک وزارت راه و ترابری سازمان حمل و نقل پایانه‌های کشور، یزد: سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان یزد.
- شفیعی‌مقدم، پروین (۱۳۸۵) «بررسی روند حوادث ترافیکی در ایران و جهان و عمل کرد هلال احمر بر اساس مدل ماتریس»، مجله راهور پلیس ناجا، شماره ۱۵.
- نوری‌حکمت، سمیه و پریسا شجاعی (۱۳۸۴) «ارایه چهارچوبی برای مدیریت اورژانس در حوادث و سوانح»، نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌های تهران، دانشگاه تهران.
- Brown, Hinson** (2006) Senior Drivers Risks, Interventions, and Safety. The Nurse practitioner, Lauren.
- Compagne. A. and at all** (2005) Oculomotor Changes due to road events during prolonged monotonous simulated driving. Biological psychology. 68. 3. 353-368.
- Dewar Robert and Paul Olson** (2007) Human Factors in traffic safety second Edition. Lawyers & Judges publishing company.Inc
- Emmanuel, P. & Kluwer, B.** (2001) Traffic Psychology today. academic Publisher.
- EOS Gallup Europe.** (2003) Aggressive behaviour behind the wheel. EOS Gallup Europe, Wavre, Belgium.
- Evans, Leonard** (2004) Traffic Safety, Science Serving Society Bloomfield Hills, Michigan.
- Galovski, Tara-E. At all** (2003) The psychophysiology of aggressive drivers and pre-to-post treatment change following a Cognitive-behavioral treatment Behavior Research and therapy volume 41, Issue 9, page 1055-1067.
- Hennessy and Wiesenthal** (1997) The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviors. Ergonomics 40 (1997)., pp. 348-361. View Record in Scopus | Cited By in Scopus.
- Laapottis and Keskenin** (1994) Difference in fatal loss of control accidents between young male and femal driver's analysis and prevention 30, 435-442.

مطالعه‌ی مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت ۱۵۷

Laapottis. And Keskenin (2004) Has the difference in accident patterns between male and female drivers changed between 1984 and 2000, Accident Analysis and prevention 36,577. 584.

Martin, J.L. At all (2004) Revued Epidemiologieet de santé publique, 52,357-367.

Maxwell. S. Grents. Lipkin E (2005) Further Validation of the propensity for angry driving scale in British drivers. Personality and Individual difference. 30-213-224.

Ozkan. T. and t.lajunen (2006) Why are there sex differences in Risky driving? The relationship between sex and gender, role on aggressive driving traffic offences, and accidend involvement among young Turkish drivers, Aggress behave 31,547-559.

Petridou, Eleni & Maria, M (2000) Human Factors in the Causation of road traffic crashes, European Journal of Epidemiology 16:819-826.

Reason J.T at all (1990) Errors and violations on the roads: real distinction? Ergonomic. 3 (10/11). 1315-1332.

Rothengatter, Talib & Vaya Enrique Carbonell (2006) Elsevier Science Ltd. New York, traffic & Transport psychology, theory and Application.

Schlag (1999) traffic Psychology. from wikipedia the free encyclopedia/wikipedia, the free encyclopedia + Rothengatter 1997-223.

Shinar, D and Compton, R (2004) Aggressive driving an observational study of driver. Vehicle and situational variables Accident analysis and prevention 36.3.429-437.

Shinar David (2007) Traffic Safety and Human behavior, First edition Elsevier LTd. All rights Reserued.

Smart, R. G., Stoduto, G. Mann, R. E. and Adlaf, E. M (2004) Road rage experience and behavior: Vehicle, exposure, and driver factors. Traffic Inj. Prev., 5, 343-348.

Social issue centre (2004) 28 St Clement, Oxford. group@sirc.org

Stamatiadis N. (1993) Elderly male and female drivers How different are they? Paper presented at the 72 and Annual meeting of the tram sportation Board Washington. D.C.