

## تحلیل تفاوت‌های روانشناختی و اجتماعی مردان و زنان از نقطه نظر منش رانندگی آنان

سرهنک<sup>۲</sup> محمود خوش نشان

محمد نظر پناهی

### چکیده

مردان و زنان در رانندگی رفتارهای متفاوتی را بروز می‌دهند که این امر می‌تواند بر زندگی و ایمنی آنان و دفعات استفاده از بیمه، اثرگذار باشد و عوامل متعددی من جمله ساختارهای عصبی-شیمیایی و فرایندهای هورمونی ناشی از تحول و نحوه فعالیت در اجتماع، این تفاوت‌ها را شکل داده‌اند. بررسی آمار سوانح رانندگی در بسیاری از کشورهای جهان از جمله ایالات متحده، اروپا، آسیا و آفریقا بیانگر آن است که مردان بیش از زنان در معرض تصادفات رانندگی هستند. این تفاوت‌ها در خصوص عابرین پیاده و سوانح در منزل و محل کار نیز به چشم می‌خورد و به راحتی نمی‌توان به میزان توانایی و مهارت در رانندگی میان زنان و مردان نسبت داد، در واقع آنها از تفاوت‌های عمیق‌تری در حوزه‌های خاص رفتاری و روانشناختی نشأت می‌گیرند. بررسی سوابق رانندگان مؤید آن است که مردان بیش از زنان دارای رفتارهای پر خطر و قانون‌گریز مانند عدم رعایت سرعت مجاز، عدم توجه به فرمان پلیس، مستی حین رانندگی و... می‌باشند. از دیدگاه روانشناسی تحولی (تکاملی)، تفاوت میان دو جنس در رانندگی بر حسب تمایل به خطر پذیری آنها قابل توضیح می‌باشد. بنا بر این فرضیه، اکثر مدارهای عصبی مغز انسان جهت برآوردن نیازهای جوامع و فرهنگ‌های دیرینه‌سنگی که مرد بعنوان شکارچی و تامین‌کننده آذوقه عمل می‌کرد، تکامل یافته‌اند. مغز انسان‌های قرن ۲۱، همچنان همان خاصیت و کارکرد عصر سنگ را با خود به یادگار دارد. کلیدواژه‌ها: منش رانندگی، رفتار تهاجمی، هیجان‌طلبی، سازمان‌یافته‌ی جهانی، روانشناسی تحولی

## مقدمه

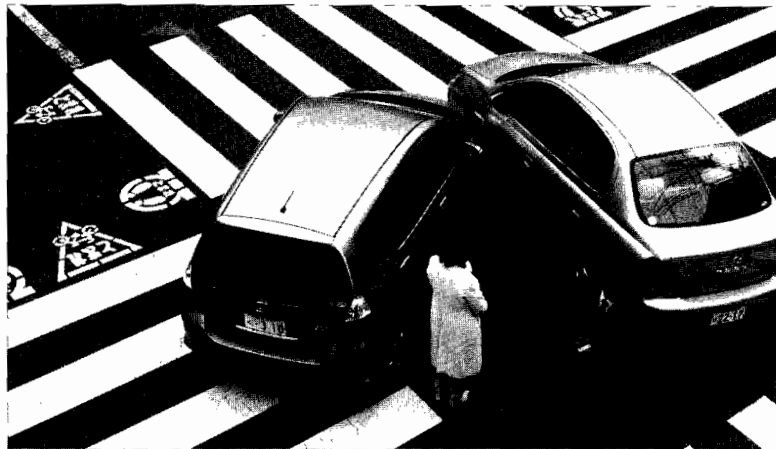
تفاوت های میان زنان و مردان بر حسب منش رانندگی و میزان تصادفات از دیرباز در اروپا، ایالات متحده، استرالیا و بسیاری دیگر از کشورها شناخته شده است و در تمامی مطالعات و تحلیل ها بدون استثناء، نرخ تصادفات مردان به مراتب بیش از زنان بوده و این تفاوت جنسیتی در جمعیت زیر ۲۵ سال ظهور و نمود بیشتری داشته اگر چه در میان رانندگان مسن نیز به چشم می خورد.

بسیاری از محققان به این تفاوت ها اشاره کرده اند: چپ من<sup>۱</sup> (۱۹۹۲) نشان داد تعداد تصادفات مردان ( به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر راننده) دو برابر زنان است. والر<sup>۲</sup> (۲۰۰۱) اضافه کرد علاوه بر آمار بالای سوانح، مردان زودتر از زنان اولین تصادف خود را مرتکب شده و احتمال آنکه مقصر در تصادف شناخته شوند بیشتر است و نوریس<sup>۳</sup> (۲۰۰۰) این سطح بالای آسیب پذیری را به سرعت بیش از حد مجاز و بی توجهی به قوانین رانندگی نسبت می دهد.

وای لن<sup>۴</sup> و مک کنا<sup>۵</sup> (۲۰۰۲) به تفاوت الگوی سهم زنان و مردان در سوانح رانندگی اشاره دارند و عنوان کردند سهم مردان در تصادفات واقع در سر پیچ ها، تاریکی یا آنهایی که مستلزم سبقت است بیش از زنان می باشد، از طرفی زنان در تصادفات تقاطع ها آمار بیشتری را به خود اختصاص داده اند. استوری<sup>۶</sup> (۱۹۷۷) بر نقش سرعت غیر مجاز برای مردان و خطای تشخیص خطر برای زنان تاکید دارد.

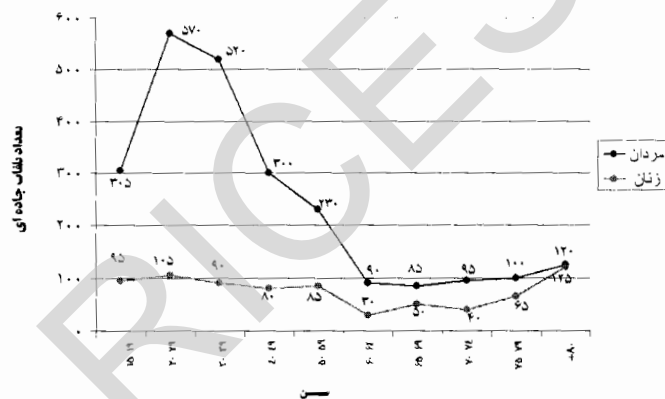
بنا بر اعلام وزارت راه و ترابری بریتانیا در سال ۲۰۰۱ تعداد متوفیان مرد سنین ۲۰ تا ۲۹ سال (شامل رانندگان، مسافران، عابرین پیاده، دوچرخه سواران و غیره) ۳۵۳ درصد بیش از زنان است.

- 
1. Chipman
  2. Waller
  3. Norris
  4. Waylen
  5. MCKenna
  6. Storie



شکل ۱: خطای تشخیص خطر در رانندگان زن

با افزایش سن تفاوت میان زنان و مردان کاهش یافته به نحوی که در سنین ۶۰ سالگی و بالاتر این اختلاف به حداقل خود می رسد. این گزارش با یافته های تحقیق میکاک<sup>۱</sup> (۱۹۹۱) همخوانی دارد که بیانگر بیشترین اختلاف در گروه های سنی ۱۶-۲۰ و ۲۰-۲۴ می باشد که در نمودار ۱ بوضوح نشان داده شده است.



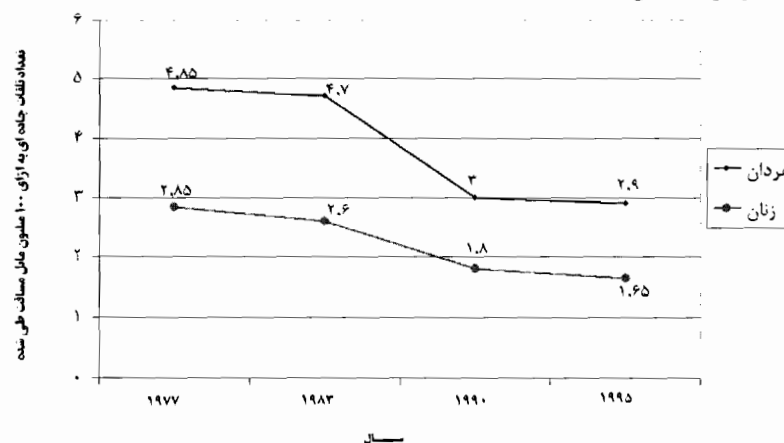
نمودار ۱: آمار تلفات جاده ای سال ۲۰۰۱

این سطح بالای خطر پذیری میان مردان جوان محدود به رانندگی نمی شود، بر اساس

1. Maycock

گزارش سازمان بهداشت جهانی (WHO) آمار تلفات مردان ناشی از سقوط، غرق شدن، مسمومیت و سوانح دیگر بسیار بیش از زنان بوده و تنها در تلفات ناشی از حریق آمار زنان کمی بیش از مردان است. بنابراین گزارش، در کشورهای در حال توسعه مانند کامپالا و اوگاندا در میان مصدومین راننده، سرنشین و عابر پیاده نسبت مردان به ترتیب ۲ و ۷ به یک بیش از زنان می باشد و در ایالات متحده حدود ۷۱ درصد رانندگان فوت شده را مردان تشکیل داده که این روند از سال ۱۹۷۵ تا کنون ثابت مانده است.

از جهاتی این تفاوت ها را می توان اینگونه توجیه کرد که تعداد مردان دارای گواهینامه و میزان کارکرد سالیانه خودروی آنان بالاتر است لذا بیشتر در معرض خطر تصادف قرار می گیرند، اگر چنین عواملی دخیل بودند می بایست اختلاف چشمگیری بین مجروحین و مصدومین راننده مذکر از یک سو و عابرین پیاده، سرنشینان و دوچرخه سواران مرد از سوی دیگر انتظار داشته باشیم، در حالی که چنین اختلافی بعنوان داده آماری در دست نداریم و خطر پذیری و آسیب پذیری مردان در رانندگی در سایر موارد نیز به چشم می خورد. این امر از سوی موسسه بیمه آمریکا در گزارش سال ۲۰۰۱ سازمان ایمنی راهها و به صورت نمودار ۲ نشان داده شده است.



نمودار ۲: آمار تلفات رانندگان به ازای ۱۰۰ میلیون مایل مسافت طی شده در سال های ۱۹۷۷-۱۹۹۵

در حالی که تعداد تلفات رانندگان بین سالهای ۱۹۷۷ و ۱۹۹۵ کاهش قابل توجهی داشته ، نسبت تصادف مردان به زنان تقریباً در این دوره ثابت مانده است. بنابر گزارش سال ۲۰۰۲ WHO ، تمایل بیشتر مردان به خطر پذیری، مصرف الکل و رفتار ضد اجتماعی و غیره از جمله عوامل شکل دهنده این تفاوت جنسیتی هستند.



شکل ۲: رفتارهای پر خطر و ریسک پذیری در رانندگی مردان

«تربیت اجتماعی، رفتار پر خطر و ریسک پذیری و بی توجهی به درد و جراحت از جمله عواملی هستند که مردان را به سمت اعمال مخاطره آمیز سوق می دهند، مانند مصرف بیش از حد مشروبات الکلی، مواد مخدر ، رفتار تهاجمی، رانندگی انتحاری و خود را به دست شانس سپردن»

تحقیقات بیشتری نیاز است تا این عوامل را به دقت شناسایی کرده و مزایای اعمال سیاست های مبتنی بر سن و جنسیت را در صدور گواهینامه های رانندگی و مسائل مرتبط مورد بررسی قرار داد.

در واقع گزارش WHO که خواستار اتخاذ سیاست های ترافیکی بر اساس نوع جنسیت

است از سوی "اداره جنسیت سلامت زنان" تهیه گردیده و ناقض برابری زنان و مردان نیست. این گزارش و تحقیقات دیگر به تفاوت جنسیتی رانندگان در پذیرش خطر جراحت یا مرگ اشاره داشته و به طور کلی آنها در سه گروه متمایز:

- رفتار تهاجمی
  - سرعت غیر مجاز و نقض قوانین راهنمایی و رانندگی
  - تمایل به ماجراجویی و خطر پذیری
- طبقه بندی می نمایند.

### تفاوت های زنان و مردان در رفتار تهاجمی و منش رانندگی

مطالعات گسترده ای در حوزه رفتار تهاجمی از نقطه نظر بیولوژیکی، روانشناختی، تحولی، توسعه ای، اجتماعی و فرهنگی صورت گرفته است، قریب به اتفاق این تحقیقات از رفتار تهاجمی تر مردان نسبت به زنان و بروز آن به شیوه های مختلف حکایت دارد، اگر چه این تفاوت ها از سن دو سالگی قابل مشاهده بوده، اوج آن از سنین بلوغ تا اوایل میانسالگی می باشد. اختلاف جنسیتی تقریباً در تمامی گونه های زیستی از ببر دندان شمشیری گرفته تا ماهی آبنوس به چشم می خورد و فقط نوعی موش صحرایی موسوم به همستر از محدود استثنائات به شمار می آید.

از آنجائیکه بررسی هر چند اجمالی تحقیقات صورت گرفته در مجال این تحقیق نمی گنجد، در ذیل به برخی از آنها اشاره می گردد:

ریتاسیمن<sup>۱</sup> و همکارانش (۱۹۹۱) با بررسی آمار جرم و جنایت در ۳۱ کشور جهان طی دوره ۱۸ ساله، دریافتند در هیچ مقطع زمانی آمار خشونت بانوان از مردان پیشی نگرفته است.

بیکر<sup>۲</sup> (۱۹۹۲) دریافت که نرخ جنایت مردان بین ۵ تا ۱۰ برابر بیش از زنان بوده و این اختلاف در سنین ۱۵ تا ۱۹ و ۲۰ تا ۳۴ سالگی به بیشترین حد خود می رسد.

1. Rita Siman
2. Baker

برخی از جامعه‌شناسان رفتارهای تهاجمی را صرفاً از نوع خشونت‌های بدنی ندانسته و بر این باورند که رفتار تهاجمی دایره گسترده‌تری از اعمال همچون: تقلب، محروم ساختن از حقوق اجتماعی، شایعه‌پراکنی و... را در بر می‌گیرد. (به عنوان نمونه کریچ و گراتپیتر<sup>۱</sup> (۱۹۹۵). از دیدگاه این گروه از صاحب‌نظران، سطح خشونت به مفهوم کلی آن بین زنان و مردان تفاوت نداشته بلکه نحوه و نوع ابراز آن در هر دو جنس قابل تفکیک می‌باشد.

دوب و گراس<sup>۲</sup> (۱۹۸۹) از بوق زدن به عنوان اقدام خشونت‌آمیز غیر مستقیم یاد می‌کنند، آنها دریافتند که مردان سه برابر سریعتر از زنان در مواقعی مانند حرکت نکردن راننده جلویی در هنگام سبز شدن چراغ راهنما، بوق خود را بصدا در می‌آورند.

میزل<sup>۳</sup> (۱۹۹۷) با بررسی گزارشات خبری و پلیس در خصوص سوانح ناشی از رانندگی تهاجمی به شواهد متقن دال بر دخیل بودن بیشتر مردان در چنین تصادفاتی دست یافت. در بریتانیا پری<sup>۴</sup> (۱۹۹۸) طرز فکر و رفتار ۲۷۹ راننده انگلیسی را مورد ارزیابی قرار داد، تحلیل نکات دقیق منظور شده جهت سنجش "تهاجمی بودن" نشان داد که رانندگان مذکر در سنین ۱۷ تا ۳۵ سال نمرات بالاتری را بخاطر رفتار تهاجمی در جاده‌ها کسب کرده‌اند که دو برابر مردان میانسال می‌باشد در حالی که بانوان ۱۷ تا ۳۵ ساله در مقایسه با رانندگان مذکر میانسال نمرات متوسطی داشتند.

لاجونن و پارکر<sup>۵</sup> (۲۰۰۱) به تاثیر چشمگیر سن و جنس در بروز رانندگی تهاجمی اشاره کرده و آنرا مرتبط با گروه‌های سنی پایین‌تر می‌دانند. با این حال، در میان بانوان سن عامل تاثیر گذاری نبوده و رفتارهایی از این دست کمتر به چشم می‌خورد.

مارش و کولت<sup>۶</sup> این بحث را از منظر دیگر مورد بررسی قرار داده و از عنوان "مالکیت سرزمینی" استفاده کرده که بیانگر رفتار دفاعی-تهاجمی مردان در قبال آن است. از دید آنان خودرو در حد قلمرو خانگی و بدن فرد بوده و زمانی که این نواحی توسط اعمالی مانند حرکات

1. Crich , Grotpeter
2. Doob, Gross
3. Mizell
4. Parry
5. Lajunen, Parker
6. Marsh, Collett

مارپیچ و یا دیگر حرکات مورد هجوم قرار می‌گیرد فرد از خود رفتار دفاعی تهاجمی بروز داده که در تمامی فرهنگ‌های انسانی و دیگر گونه‌های زیستی به چشم می‌خورد.

(( بالاخص مردان جوان از خودرو بعنوان اسلحه بهره می‌گیرند زیرا اکثراً اتومبیل، تنها دارایی شخصی و در واقع حوزه سرزمینی آنها می‌باشد.

در اروپا و آمریکا داشتن خودروی شخصی اولین قدم در راه استقلال بشمار می‌آید، منزل خانوادگی در اختیار والدین بوده و تنها خودرو است که جوان می‌تواند آنرا در کنترل داشته باشد و با آن خود را باز تعریف نماید و بعدها در زندگی زمانی که صاحب سرزمین‌های دیگر مانند منزل یا شرکت شخصی شدند، اهمیت خودرو نسبتاً کاهش می‌یابد. مولفه سرزمینی خودرو این امکان را به ما می‌دهد که بعزت نرخ بالای تصادفات در بین جوانان پی ببریم.))

باید اذعان کرد که شمار اندکی از مطالعات نیز وجود داشته که موفق به یافتن تفاوت‌های جنسیتی از جنبه رانندگی تهاجمی نشده‌اند، بعنوان نمونه هابر<sup>۱</sup> (۱۹۸۰) بین مردان و زنان از حیث بوق زدن و رفتارهای دیگر تفاوت چشمگیری را مشاهده نکرد، (در عین حال بوق زدن را رفتاری خشونت‌آمیز دانسته است).

نوواکو<sup>۲</sup> (۱۹۸۹) نیز رفتارهای پر خطر و مخاطره‌آمیز را به هر دو جنس نسبت می‌دهد، با این حال نتایج حاصل از مطالعات تجربی و میدانی مبین آن است که تفاوت بین زنان و مردان از منظر رفتارهای تهاجمی در آمار تصادفات خود را بهتر نشان می‌دهد که در مبحث بعد به اختصار مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### تفاوت‌های زنان و مردان از نقطه نظر نقض قوانین راهنمایی و رانندگی

بر طبق آمارهای اعلامی از وزارت کشور بریتانیا در سال ۲۰۰۲، ۸۸ درصد کل تخلفات رانندگی و ۸۳ درصد تخلفات سرعت غیر مجاز را مردان مرتکب شده‌اند و اکثر تحقیقات صورت گرفته حکایت از آن دارد که مردان بیش از زنان مرتکب سرعت غیر مجاز و دیگر

1. Hauber
2. Novaco



تخلفات ترافیکی می‌شوند. استوری (۱۹۷۷) دریافت که سهم مردان در وقوع تصادفات ناشی از سرعت غیر مجاز بیش از زنان است، میشلز و اشنایدر<sup>۱</sup> (۱۹۸۴) رانندگی پر سرعت مردان بالاخص جوانان را به رفتارهای ضد اجتماعی و مخاطره آمیز آنها نسبت می‌دهند و در واقع تجاوز از سرعت مقرر یکی از نمونه‌های این الگوی رفتاری بوده که از سوی الندر<sup>۲</sup> و همکارانش (۱۹۹۳) نیز مورد تایید می‌باشد.

اداره آمار فدرال آلمان با تحلیل آمار تصادفات در سال ۱۹۸۶ اعلام نمود که سهم زنان در وقوع تصادفات ناشی از سرعت غیر مجاز و تغییر مسیر ناگهانی کمتر از مردان می‌باشد. نوریس و دستیارانش (۲۰۰۰) با تایید این یافته‌ها در ایالات متحده معتقدند عوامل خطر آفرین رفتاری، موقعیتی و شخصیت شناسی می‌توانند بیانگر تفاوت‌های جنسیتی در تصادفات رانندگی بوده و از عمده علل نرخ بالای تصادفات رانندگان مذکر تمایل بیشتر آنان به تجاوز از سرعت مقرر و نقض دیگر قوانین ترافیکی می‌باشد.

استردلینگ و مدوز (۱۹۹۹) و استردلینگ (۲۰۰۰) اتفاق نظر دارند که نه تنها احتمال رانندگی مردان با سرعت غیر مجاز زیاد است، بلکه ارتکاب تخلفات ترافیکی از آنها بیشتر انتظار می‌رود.

محققین دیگر نیز این یافته‌ها را مورد تأیید قرار می‌دهند، من جمله: گروه‌های تحقیقاتی ترنکل (۱۹۹۲)، فرنچ (۱۹۹۲)، پارکر (۱۹۹۲)، فرنهام و سیپ (۱۹۹۳)، در مقابل این گروه از محققین واسیلوسکی (۱۹۸۴) با روش مشاهده موفق به تشخیص تفاوت زنان و مردان از حیث سرعت غیر مجاز نگردید.

در ارتکاب دیگر تخلفات رانندگی والر و همکارانش (۲۰۰۰) گزارش نمودند که احتمال نقض قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی مردان و دریافت قبض جریمه دو برابر زنان بوده و آنها در سنین پایین‌تر مرتکب تخلف می‌شوند و لوتون و دستیارانش (۱۹۹۷) به همین نتیجه دست یافته و معتقدند که تفاوت‌های دو جنس از نقطه نظر تصادفات رانندگی از میزان تمایل آنها به ارتکاب تخلفات ترافیکی قابل توضیح می‌باشد. چنانچه رابطه بین

1. Michiels, Schneider

2. Elander

جنسیت و تخلفات ترافیکی به کناری گذاشته شود، جنسیت دیگر عامل تاثیر گذاری در وقوع تصادفات نخواهد بود.

نتایج تحقیق صورت گرفته توسط یاگیل (۱۹۹۸) در میان دانشجویان دانشگاههای فلسطین اشغالی موید آن است که بانوان حس قوی تری در تبعیت از قوانین راهنمایی و رانندگی داشته و دید آنها نسبت به قوانین ترافیکی نسبتاً مثبت می باشد، آنها بیش از مردان محتوای قوانین را مهم، شفاف و معقول تلقی می کنند که به حس قوی تر آنها در تبعیت از قوانین ترافیکی بر می گردد. برابر گزارشات، بانوان حتی در موقعیت هایی که عدم اجرای مقررات می تواند مخاطره آمیز نباشد با قوانین ترافیکی سازگاری بیشتری دارند و از سویی دیگر مردان مهارت رانندگی خود را دست بالا گرفته و با اعتماد به نفس بیشتری بصورت گزینشی با قوانین راهنمایی و رانندگی برخورد می نمایند، بالاخص مردان جوان نگرش منفی تری نسبت به قوانین ترافیکی داشته و خطرات ناشی از نقض قوانین را کم اهمیت به حساب می آورند.

پارکر و استرادلینگ (۱۹۹۸) پی بردند که ۴۰ درصد رانندگان مرد در برابر ۲۰ درصد رانندگان زن در زمره گروه ((پر تخلف)) محسوب می شوند و این تخلفات رفتارهایی نظیر: عبور از چراغ قرمز، عدم رعایت فاصله طولی، مصرف بیش از حد مشروبات الکلی، شرکت در مسابقات فاقد مجوز، تخطی از سرعت مجاز و ... را در برمی گیرد. بر اساس نظر سنجی های رسمی، شمار مردانی که بعلت ارتکاب سرعت غیر مجاز توسط مامورین پلیس متوقف شده اند دو برابر زنان می باشد و در مقابل این طرز تفکر که «رعایت سرعت مجاز در اواخر شب یا اوایل صبح الزامی نیست»، ۲۲ درصد مردان و ۸ درصد زنان با آن موافقت. در عین حال برابر گزارشات، مردان در هنگام رانندگی بر سرعت احساسات هیجانی بالاتری را از خود نشان می دهند که بسیاری از گروههای تحقیقاتی به سرپرستی دانشمندانی نظیر ریزن<sup>۱</sup> (۱۹۹۰) مدوز (۱۹۹۴) سایپ و فرنهام (۱۹۹۳) و ... چنین یافته هایی را تائید می نمایند. علاوه بر سرعت غیر مجاز و دیگر تخلفات رانندگی مردان و بالاخص جوانان در هنگام

مصرف مشروبات الکلی و استعمال مواد مخدر بیشترین احتمال رانندگی را دارند، تحقیقات استوری (۱۹۷۷) کاتانو و کلارک<sup>۱</sup> (۲۰۰۰) اینگرم و اندرسن<sup>۲</sup> (۲۰۰۱) در خصوص مشروبات الکلی و وارد و لنکستر<sup>۳</sup> (۲۰۰۱) در خصوص مواد مخدر موید این امر می باشد آمارهای وزارت کشور انگلستان نشان می دهد که در سال ۹۷، ۲۰ درصد محکومین دادگاهها به جرم رانندگی حین مستی را مردان تشکیل می دهند.

در ایالات متحده بر اساس اطلاعات در یافتی از خود اظهارهای رانندگان، شینر<sup>۴</sup> و همکارانش (۲۰۰۱) دریافتند که قبل از رانندگی، زنان بیش از مردان از نوشیدن مشروبات الکلی پرهیز می نمایند که موید گزارش سال ۱۹۹۵ اداره ایمنی ترافیک راهها (NHTSA) می باشد. بر مبنای یافته های گروههای تحقیقاتی نظیر: جونا<sup>۵</sup> (۱۹۹۰) وکسل ویلر<sup>۶</sup> (۱۹۹۳) و شینر (۲۰۰۱)، در تصادفات منجر به جرح اکثر مجروحین ناشی از عدم استفاده از کمربند ایمنی را مردان تشکیل می دهند. بگ و لنگلی<sup>۷</sup> (۲۰۰۰) معتقدند که عدم استفاده از کمربند ایمنی اغلب با رفتارهای مخاطره آمیزی مانند استعمال مواد مخدر، مشروبات الکلی و.... توأم است.

### خطر پذیری و هیجان طلبی

مجموعه تحقیقات گسترده ای در زمینه اختلاف بین دو جنس در خطر پذیری و هیجان طلبی صورت گرفته است، قریب به اتفاق این مطالعات بیانگر گرایش و تمایل بیشتر مردان به انجام فعالیت های هیجانی که طیف گسترده ای از رفتارها من جمله رانندگی را در بر می گیرد. هیجان طلبی بعنوان ویژگی شخصیتی قابل سنجش از سوی

- 
1. Caetano, Clark
  2. Ingram, Anderson
  3. Ward, Lancaster
  4. Shinar
  5. Jonah
  6. Waxweiler
  7. Begg, Langley

زاکرمین<sup>۱</sup> (۱۹۷۹، ۱۹۹۴، ۱۹۹۶) باز تعریف شده که به دفعات ثابت شده است که با اعمال ضد اجتماعی دارای همبستگی آماری می باشد. این یافته ها توسط پژوهشگرانی مانند مک کورت<sup>۲</sup> و دستیارانش (۱۹۹۳)، و گنر<sup>۳</sup> (۲۰۰۱)، پیسزینسکی (۲۰۰۲) مورد تأیید قرار گرفته است.

این پدیده از دیدگاههای گوناگونی مانند اقتصادی، روانشناسی و اجتماعی مورد مطالعه قرار گرفته که عمده آنها در خصوص منش رانندگی می باشد (رجوع شود به اوتینگ<sup>۴</sup> (۱۹۹۸) دیبری و فیلدز و فروم<sup>۵</sup> (۱۹۹۹) و.....). بطور فزاینده ای کانون توجه محققین به سمت توضیح زیستی - اجتماعی دو پدیده هیجان طلبی و تفاوت های جنسیتی معطوف شده است، از جمله گروه تحقیقاتی مک کورت (۱۹۹۳).

دیتزمن<sup>۶</sup> و همکارانش مطالعاتی را در خصوص رابطه بین سطح تستسترون مردان و خطر پذیری و هیجان طلبی ترتیب دادند و پژوهشگران دیگر مانند دیتزمن و زاکرمین و دبس و موریس (۱۹۸۰)، (۱۹۹۰) بوگارت و فیشرو (۱۹۹۵)، گرا (۱۹۹۹) و.... نیز آنرا ادامه دادند. تمامی آنها به همبستگی مثبت بین هیجان طلبی و سطح تستسترون پی بردند که می تواند توضیح ساده ای برای آسیب پذیری مردان در بروز چنین رفتارهایی سوای از محیط پرورش کودک، اجتماعی شدن، آموزش و دیگر عوامل باشد. تنها مطالعات ونگ<sup>۷</sup> (۱۹۹۷) از این قاعده مستثنی می باشد.

مطالعات دیگری من جمله گروههای تحقیقاتی گرا (۲۰۰۰)، نیتز<sup>۸</sup> (۱۹۹۶) و.... نقش انتقال دهنده های عصبی مانند دوپامین و سروتانین<sup>۹</sup> بعنوان واسطه رفتارهای پر خطر و هیجان طلبی را مورد بررسی قرار داده که در اکثر مواقع به همبستگی مثبت دست یافته

1. Zuckerman
2. Mccourt
3. Wagner
4. Oetting
5. Deery, Filds, Fromme
6. Daitzman
7. Wang
8. Netter
9. dopamine, serotonin

اندروژن‌بلیت و دستیارانش (۲۰۰۱) توانسته اند رابطه بین هورمون استرس کورتیزل<sup>۱</sup> و میزان هیجان طلبی را نشان دهند.

رابطه بین سطح هورمون با هیجان طلبی و خطر پذیری نسبتاً پیچیده تر از آن است که جوانان سرشار از تستسترون ممکن است از خود نشان دهند. بعنوان مثال زاگرم (۱۹۹۱) پی برد که عوامل موقعیتی نظیر خشونت و درگیری می توانند سطح تستسترون را تحت تاثیر قرار دهند.

بنا بر نظر ریدلی<sup>۲</sup> (۱۹۹۹) وجه تمایز دو جنس همان اختلافات هورمونی می باشد، وی می افزاید در حالی که زنان بطور متوسط دارای ۴۰ نانو گرم تستسترون در هر دسی لیتر خون بوده، مردان دارای ۳۰۰ تا ۱۰۰۰ نانو گرم تستسترون در هر دسی لیتر خون هستند. مطالعات دیگر نشان می دهد اگر چه سطح تستسترون بطور متوسط در زنان پایین تر می باشد برخی از رفتارهای آنان با میزان هورمون در ارتباط است، برابر بررسی دس و همکارانش، زندانیان زنی که مرتکب جرائم خشونت آمیز آنی و بدون محرک می شوند در مقایسه با زنانی که مرتکب جرائم خشونت آمیز ناشی از عصبانیت یا غیر خشونت آمیزی گردند، از سطح بالاتر تستسترون برخوردار می باشند.

بنابراین، تفاوت های زنان و مردان از حیث خطر پذیری و هیجان طلبی می تواند بر اساس میزان سطح تستسترون ( در هماهنگی با سایر هورمونها و تغییرات عصبی - شیمیایی) در بدن آنها مورد بررسی قرار گیرد.



خطر پذیری در رانندگان مرد

1. Cortisol
2. Ridley

### دیدگاه روانشناسی تحولی (تکاملی)

برابر شواهد و قرائن، پر واضح است که تفاوت‌های چشمگیری در زنان و مردان از حیث رفتار تهاجمی، هیجان‌طلبی و خطرپذیری و تمایل به نقض قوانین وجود دارد. این امر خود را در منش رانندگی و دیگر حوزه‌های زندگی نمایان می‌سازد و نکته آخر بررسی سر چشمه این تفاوت‌های روشن است.

واژه "روانشناسی تحولی" (EP) از سوی بارکو و کاسمایدز و توبی<sup>۱</sup> (۱۹۸۷) مطرح و با اهتمام کاسمایدز و توبی دوام و قوام یافت. یکی از دستاوردهای عمده آن سوق دادن مبحث قدیمی "طبیعت در برابر تربیت" معرف تفاوت‌های فردی و گروهی به سمت منشاء برخی از رفتارها بر حسب کارکردهای تطبیقی و تکاملی و مکانیسم‌های شناختی که آنها تحت شعاع قرار می‌دهند.

جهت فهم ارتباط EP در توضیح تفاوت‌های مردان و زنان در رانندگی و رفتارهای مرتبط، لازم است که برخی از اصول اساسی آن مورد توجه قرار گیرد: (۱) مغز بعنوان سیستم فیزیکی که کارکردی شبیه کامپیوتر دارد، تلقی می‌گردد. (۲) مدارهای آن طوری طراحی شده است که رفتاری مناسب شرایط محیطی خلق نماید. (۳) مدارهای مغز از طریق گزینش طبیعی جهت حل مسائلی که نیاکانمان در طول تاریخ تکاملی خود با آن مواجه بوده توسعه یافته است. (۴) کاسه سر انسان قرن ۲۱، همچنان حاوی مغز و ذهن دیرینه سنگی است.

فرایند گزینش طبیعی آهسته بوده و مدارهای عصبی نیازمند دوره زمانی بسیار طولانی جهت توسعه و تطبیق می‌باشند، شرایطی که در زمان دیرینه سنگی حاکم بوده بسیار متفاوت از شرایط امروزه ما بوده است، بیش از ۹۹ درصد تاریخ زیست گونه انسانی در جوامع کوچک شکارچی و جمع‌کننده آذوقه سپری گشته است. الگوی زندگی که کاسمایدز و توبی تحت عنوان چادر نشینی توصیف می‌کند اکثر دوره زمانی ۱۰ میلیون ساله گذشته را به خود اختصاص داده و ۱۰۰۰ مرتبه طولانی‌تر از هر دوره زمانی دیگر می‌باشد.

پس در اصل مغز ما مخصوص مواجهه با شرایط گوناگون کشاورزی، محیطی و اجتماعی

که در آن قرار گرفته ایم طراحی نشده است، مغز ما نتوانسته خود را با تغییر سریع الگوی زندگی که تا ۵ هزار سال قبل ادامه داشته وفق دهد. در حالی که کودکان، ناخودآگاه از مار می‌ترسند، جهت ترس از پریز برق باید آموزش‌های لازم را به آنها داد، اگر چه دومی در محیط‌های مدرن شهری تهدید بس بزرگتر محسوب می‌شود.

از منظر این دیدگاه، باید بدانیم که شیوه‌های رفتاری مدرن برپایه مدارهای عصبی منطبق با شرایط دیرینه سنگی شکل یافته و فرصت کافی جهت تطبیق ویژه مثلاً برای رانندگی نیافته است.

کاسمایدز و توبی می‌افزایند: ((مولفه لازم و نه کافی برای توضیح هر رفتاری-مدرن یا غیر پیشرفته- توصیف نحوه طراحی سیستم محاسبه‌گری که آنرا خلق کرده، می‌باشد. رفتار حال حاضر از طریق فرایندهای پردازش اطلاعاتی که وجود آنها به خاطر حل مسائل منطبق با شرایط گذشته بوده، شکل یافته است- گذشته‌ای که سیر تحولی محیط نیاکان ما را در خود جای داده است.))

روانشناسی تحولی ادعای پاسخگویی به کلیه سوالات مرتبط با رفتارهای پیچیده و متنوع و الگوهای تعاملی در شرایط مدرن را ندارد با این حال ما را در فهم آنچه را که در ظاهر اعمالی غیر منطقی و خودآزاری به نظر می‌آید، کمک می‌نماید: مانند رانندگی پر سرعت در شرایط جاده‌ای غیر ایمن یا از جا کندن خودرو قبل از سبز شدن چراغ راهنما.

در جوامع ابتدایی دیرینه سنگی نیازهای اولیه جهت بقا یعنی حفاظت از خود و تهیه آذوقه کافی بوده است. جوامعی که در دستیابی به این شرایط موفق بودند می‌توانستند با سرعت بالاتری از رقیبان تولید مثل نمایند. لذا ژنهای کمک‌کننده به شکل‌گیری مدارهای عصبی سازگار با چنین شرایطی به تعداد افراد بیشتری منتقل می‌گردیدند.

جهت دستیابی به منابع کافی آذوقه و تهیه مواد مغذی لازم بود که مهارت‌های خود را در شکار و در جمع‌آوری میوه‌های وحشی، فندق و..... بالا ببرند. در ضمن زاد و ولد و رشد کودکان از اهمیت بسزایی برخوردار بود، لذا زنان در اکثر دوران قابلیت تولید مثل خود اغلب باید در حالت بارداری دائمی و پرستاری از کودکان باقی می‌ماندند و در واقع نوعی

تفکیک نقش بین آنها شکل می‌گرفت بطوری که مردان بخاطر مزیت نسبی قدرت بدنی و حجم بیشتر عضلانی نقش شکارچی و در مقابل زنان نقش پرستاری و جمع‌کننده آذوقه را تقبل کردند.

از این نقطه نظر مدارهای عصبی مردان جهت تحقق مهارت های کافی شکار مانند سرعت، توانایی تخمین فاصله، مانور در میدان شکار و..... تحول یافته اند و مدارهای زنان جهت تحقق مهارت های لازم اجتماعی، ارتباطی، پرورش کودکان تحول پیدا کرده اند. این امر شاید ساده انگارانه بنظر برسد اما ردپای چنین تحولاتی هنوز در تفاوت های مردان و زنان از حیث توانایی های زبانی و بصری و تخمین فاصله به چشم می‌خورد. محققانی چون بلام (۱۹۹۷) و کیمورا (۱۹۹۹) و ساپولسکی<sup>۱</sup> (۱۹۹۱) به این وجه تمایز اشاره کرده اند. در خلال سیر تحولی، انسان ناچار بود که در برابر تهاجم بالقوه گروههای رقیب که بدنبال فرصت های شکار و دسترسی به منافع اضافی از جنس مونث جهت افزایش تولید مثل بودند، جوامع خود را حفظ نمایند.

علاوه بر این هر چه یک مرد می‌توانست زنان بیشتری را به همسری خود در می‌آورد ژنهای او بیش از پیش به نسل های بعد منتقل می‌گردید. پس رفتار های تهاجمی، خطر پذیری حساب شده و عدم وفا داری به همسر از پیامدهای طبیعی این الزامات اولیه در چنین جوامعی بوده است. امروزه مردان خطر پذیر همچنان مورد توجه زنان بوده و این امکان را دارند که فرزندان خود را در برابر خطرات و حوادث غیر مترقبه حفاظت نمایند.

بررسی ریشه های تفاوت های اصلی زنان و مردان و رویکرد روانشناسی تحولی در قبال آن بالطبع پیچیده تر از این مباحث بوده و لازم است برخی از مسائل اخلاقی و فلسفی که این دیدگاه بدنبال دارد در نظر گرفته شود (جهت بررسی آخرین تغییرات در روانشناسی تحولی به کرینک و لوس<sup>۲</sup> مراجعه نمایید). با این حال به ما کمک می‌کند که به علت در خطر بودن مردان نسبت به زنان در جاده های ببری و مغزهای "دیرینه سنگی" آنها که با هیجان تعقیب و گریز، خشونت هدفمند و سطحی از بی قانونی سازگاری پیدا کرده در جوامع بدوی

1. Sapolsky, Kimura, Blum

2. Kenrick, Luce



کارایی بالایی از خود نشان می دهند.

تحول بالطبع فرایندی پیوسته و مداوم بوده و در نهایت سیستم مدارهای عصبی ما به شرایطی که هم اکنون در آن قرار داریم، خواهد رسید. پس شاید گونه متفاوتی از رانندگان مرد را در آینده شاهد باشیم. البته مشکل اینجاست که این فرایند چندین میلیون سال طول می کشد.



رفتارهای پر خطر در مردان

### نتیجه گیری

مردان و زنان متفاوت بوده و این وجه تمایز به وضوح از منظر منش رانندگی در تمایل بیشتر مردان به خطر پذیری، رفتار تهاجمی و هیجان طلبی به چشم می خورد که در آمار بالای تصادفات، حجم گسترده مطالبات بیمه ای، محکومیت های قضایی بخاطر رانندگی حین مستی و پرخطر در سراسر جهان نمود پیدا کرده است.

این تفاوت ها از عوامل عمیق تری ریشه گرفته و محصول صرف فرآیند اجتماعی شدن نیست روانشناسی تحولی با شواهد و قرائن مستدل بسیاری از این عوامل را به ساختارهای شناختی که

مورد نیاز نیاکان دیرینه سنگی بوده و تا کنون بدون تغییر مانده اند نسبت می دهد.

در پایان، نویسنده معتقد به شواهد متقن دال بر تمایلات شدید مردان در بروز برخی از رفتارها من جمله رانندگی پر خطر بوده و با بیانیه اداره جنسیت و سلامت زنان وابسته به سازمان بهداشت جهانی که خواستار به رسمیت شناختن اختلافات بنیادین رانندگان زن و مرد و تصویب سیاستهای مبتنی بر جنسیت در حوزه های مرتبط می باشد، هم نظر است.

در بریتانیا، موسسات بیمه در حال تدوین مجموعه قوانینی هستند که بتواند این تفاوت ها را مد نظر قرار داده به نحوی که هر فرد با توجه به نوع جنس و سن از تعرفه های متفاوت بیمه ای بهره مند شود. بر این اساس مردان باید حق بیمه بیشتری را بپردازند زیرا مسبب بسیاری از خسارتهای سنگین ناشی از تصادفات هستند البته این امر بر مبنای شواهدی که در این تحقیق مورد بررسی قرار گرفت قابل دفاع می باشد.

#### منابع

1. Abdel-Aty, M. A. and Abdelwahab, H. T. (2000). Exploring the relationship between alcohol and the driver characteristics in motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 505 - 515.
2. Alexander, E. A., Kallail, K. J., Burdsal, J. P., and Ege, D. L. (1990). Multifactorial causes of adolescent driver accidents: Investigation of time as a major variable. *Journal of Adolescent Health Care*, 11, 413-417.
3. Aim, C, and Lindberg, E. (2000) Perceived Risk, Feelings of safety and worry associated with different travel modes. Pilot study. *KFTS Meddelande*, 7, 1 - 34.
4. Anderson, S. and Ingram, D. (2001). Drinking and Driving: Prevalence, decision making and attitudes. NFO System Three Social Research. Development Department Research Programme: Research Findings No. 128. Scottish Executive Central Research Unit.
5. Arnett, J. (1992). Reckless behavior in adolescence: A developmental perspective. *Developmental Review*, 12, 339-373
6. Atzwanger, K (1995) Biological Aspects of Aggressive Driving Behavior. Paper presented at the Human Behavior and Evolution Conference, Santa Barbara, June 1995
7. Baker, S., O'Neill, B., Ginsburg, M. J. and Li, G. (1992) The Injury Fact

Book. New York: Oxford University Press.

8. Barkow, J., Cosmides, L. and Tooby, J. 1992. The Adapted Mind: Evolutionary psychology and the generation of culture. NY: Oxford University Press.
9. Bjorkqvist, K. (1994). Sex differences in physical, verbal, and indirect aggression: A review of recent research. Sex Roles, 30, 177-188.
10. Blum, D. (1997) Sex on the Brain: The Biological Differences between Men and Women. Deborah, New York: Viking Press.

RICEST