

## رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر

ایرج شاکری نیا<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۱۱/۰۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۰۲/۰۸

### چکیده

هدف این پژوهش، بررسی رابطه سلامت روانی و پرخاشگری و شخصیت نوع A، عادات رانندگی می‌باشد. از ۱۱۰ راننده مرد حادثه‌دیده مقصر شهر رشت خواسته شد تا پرسشنامه‌های رفتار رانندگی منچستر، شخصیت تیپ A، پرخاشگری اهواز و سلامت عمومی را تکمیل کنند، داده‌های به‌دست آمده با آزمون همبستگی پیرسون و تحلیل رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج نشان داد که بین سلامت روانی، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنی‌دار وجود دارد. همچنین تحلیل رگرسیون به شیوه گام‌به‌گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت روان توانسته‌اند رفتار خطرناک رانندگی آزمودنی‌ها را پیش‌بینی کنند. در عین حال تیپ A شخصیتی نتوانست رفتار رانندگی خطرناک را پیش‌بینی کند.

**کلیدواژه‌ها:** سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت نوع A، عادات رانندگی، رانندگی پرخطر

وسایل نقلیه از مشخصه‌های تمدن است و رانندگی برای فعالیت‌های مختلف زندگی معاصر مانند کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فالیته‌های آموزشی-اجتماعی و مانند این‌ها امری کاملاً ضروری به حساب می‌آید. ضرورت استفاده گسترده از وسایل نقلیه در زندگی روزمره موجب افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای و شهری به صورت مکرر و با میزان مرگ‌ومیر بالا شده است به گونه‌ای که به مشکل بزرگی در عرصه‌های مختلف اجتماعی تبدیل شده است [۱۲]. اطلاعات نشان می‌دهد که در هر ۵ ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده است که در سال ۲۰۲۰ سومین عامل مرگ‌ومیر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد [۲]. در ایران آمار تصادفات رانندگی در دهه اخیر رشدی ۱۰ درصدی داشته، و تقریباً ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است [۲۷]. پژوهش شفيعی مقدم [۹] نشان می‌دهد که در ایران، حوادث جاده‌ای اولین علت مرگ‌ومیر در گروه سنی زیر ۴۰ سال می‌باشد و بیش از ۷۱ درصد از کل مرگ‌ومیرها در این رده سنی مرتبط با حوادث ترافیکی است؛ این موضوع سبب شده است تا از چهار عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط؛ انسان مهم‌ترین عامل بروز تصادفات در ایران محسوب شود [۳۹]. به عبارت دیگر کسانی که پشت فرمان ماشین‌های خود استقرار می‌یابند افرادی هستند که از فرهنگ رانندگی فاصله داشته، فاقد رفتارهای مطلوب رانندگی هستند. سوالی که مطرح است این است که رفتار رانندگی چیست؟ و آیا می‌توان تعریفی برای آن ارائه داد؟ از کان و لایونن<sup>۱</sup> [۲۹] رانندگی را رفتاری می‌دانند که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند مانند سرعت، میزان تمرکز و حفظ میزان فاصله استاندارد. این رفتارها شامل دو دسته رفتارهای مثبت<sup>۲</sup> و رفتارهای منفی<sup>۳</sup> می‌شوند. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی تهاجمی، یا رانندگی پرخطر<sup>۴</sup> گفته می‌شود. این رفتارها دو گروه از اشتباهات<sup>۵</sup> و تخلفات<sup>۶</sup> را پوشش می‌دهند [۳۵]. رفتار رانندگی هر شخص به‌طور کلی درون مجموعه‌ای از رفتارها

<sup>1</sup> -Ozkan & Lajunen

<sup>2</sup> -Positive behaviors

<sup>3</sup> -Negative behaviors

<sup>4</sup> - Risky riving

<sup>5</sup> -Errors

<sup>6</sup> -Violations

قرار می‌گیرد که بدان شخصیت اطلاق می‌شود [۸]. کرچ و کراچفلد [۹]، معتقدند که شخصیت، الگوهای رفتاری و روش‌های کاملاً مشخصی است که آدمیان در مقابله با موقعیت‌ها و مواجهه با امور روزمره زندگی به کار می‌برند. تیل من و هابز [۲۳] با بیان این مطلب که انسان آن‌گونه رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند موجب شدند تحقیقات در زمینه شخصیت راننده به‌عنوان یک متغیر مهم در رانندگی مورد بررسی قرارگیرد. بررسی رابطه میان شخصیت، رانندگی پرخطر و درگیری با تصادف، نشان‌دهنده عواملی است که مستقیماً به تصادف مربوط می‌شود [۴۲]. در همین رابطه تحقیقات زیادی صورت گرفته است مثلاً آمادو، کویانکو و کاکاروگلو<sup>۱</sup> [۱۱] متذکر شده‌اند که ویژگی‌های شخصیت بر نحوه رانندگی و میزان تصادفات اثر می‌گذارد. مثلاً پری<sup>۲</sup> [۳۱] نشان داد که افراد تیپ شخصیتی A بیشتر تصادف می‌کنند و به‌علت بدرانندگی کردن بیشتر جریمه می‌شوند. نتیجه پژوهش‌های نابی، کنسولی، چاستنگ، چیرون، لافونت و لاگارد<sup>۳</sup> [۲۸] نیز نشان‌دهنده این است که عوامل خطر رانندگی در تیپ شخصیتی A بیشتر از B است و تیپ شخصیتی A کمتر قوانین را رعایت می‌کنند. همچنین لایون<sup>۴</sup> [۲۵]، نشان داده است که هیجان‌طلبی<sup>۴</sup> از همه بیشتر احتمال انجام خشونت در رانندگی را پیش‌بینی می‌کند.

یکی دیگر از متغیرهایی که در رانندگی پرخطر حائز اهمیت شمرده شده پرخاشگری است. پژوهش‌ها نشان داده‌اند که پرخاشگری از جمله مواردی است که خطرات زیادی در رانندگی ایجاد می‌کند [۴]. در همین رابطه برخی از نظریه‌پردازان دو نوع پرخاشگری را از یکدیگر متمایز کرده‌اند: پرخاشگری وسیله‌ای و پرخاشگری خصمانه. پرخاشگری وسیله‌ای رفتاری است در جهت رسیدن به هدفی خاص درحالی‌که پرخاشگری خصمانه رفتاری است در جهت آسیب‌رساندن به دیگری. پارک<sup>۵</sup> [۳۲] معتقد است که رانندگان مهاجم در رانندگی خود بیشتر درگیر پرخاشگری وسیله‌ای می‌شوند و آن زمانی است که راننده از وسیله نقلیه خود برای تنبیه دیگران

<sup>1</sup>-Amado, Koyuncu & Kacaroglu

<sup>2</sup>-Perry

<sup>3</sup>-Nabi, Consoli, Chastang, Chiron, Lafont & Lagarde

<sup>4</sup>- Sensation Seeking

<sup>5</sup>- Park

استفاده می‌کند؛ به‌عنوان مثال هنگامی که راننده ای در شب پشت سر راننده جلوی خود با نور بالا حرکت می‌کند یا زمانی که جلوی سرعت راننده عقبی خود را با حرکت کند خود می‌گیرد، یا هنگامی که با سرعت بالا و با بوق‌های ممتد قصد تنبیه سایر رانندگان را دارند، از پرخاشگری وسیله‌ای استفاده می‌کند. رابطه خشم و رانندگی مکرراً مورد بررسی قرار گرفته است. دیفن باچر، لینچ و ریچارد<sup>۱</sup> [۱۶]، دریافتند که رانندگان خشن‌تر خشم بیشتر و شدیدتری را هنگام رانندگی گزارش می‌کنند و در رانندگی رفتارهای پرخطر فراوان‌تری بروز می‌دهند. آنها از کلمات رکیک بیشتر استفاده می‌کنند و همچنین سریع‌تر رانندگی می‌کنند. با بررسی رانندگی رانندگان خشن و معمولی مشخص شد که احتمال تصادفات در رانندگان خشن دوبرابر بیشتر از رانندگان عادی است. سومر<sup>۲</sup> [۳۸] در بررسی رانندگی در رانندگان حرفه‌ای در ترکیه دریافت که تحریک‌جویی و پرخاشگری با همدیگر قادر به پیش‌بینی رانندگی پرخطرند.

چلیوتاکیس، دیماکاکوس، زمالوکا، باکو، کوماکی و دارویری<sup>۳</sup> [۱۵]، رانندگی شدید و عجولانه را دو عاملی می‌دانند که به رانندگی تهاجمی مربوطند. مشخص شده است که تعجیل می‌تواند تصادفات شدید را در رانندگی جوانان پیش‌بینی کند.

سلامت روانی نیز از جمله متغیرهایی است که در رفتارهای تهاجمی رانندگان بررسی شده است [۱۷]. اعتقاد براین است افرادی که از سلامت مطلوب روانی بهره‌مند نیستند، با قرارگرفتن در جایگاه رانندگان شخصی یا عمومی سلامت خود و دیگران را به مخاطره می‌اندازند. در همین رابطه جسور<sup>۴</sup> [۲۴]، دریافت کسانی که رانندگی پرخطر انجام می‌دهند واجد اختلالات رفتاری دیگری نیز هستند. نتیجه‌ای که در تحقیق بلاوز، امراتونگا، ایورس، کال یو و نورتون<sup>۵</sup> [۱۳] نیز تکرار شد. در یک بررسی آیورسن و راندمو<sup>۶</sup> [۲۲] دریافتند رانندگانی که نمره بالایی در ناهنجاری، به‌عنوان یک مولفه بهداشت روانی، کسب می‌کنند، بیشتر درگیر رانندگی پرخطر شده، تعداد تصادفات بیشتری داشته، یا احتمال تصادف‌کردن در آنها بیشتر بوده است. این

<sup>1</sup> - Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch & Richards

<sup>2</sup> - Sümer

<sup>3</sup> - Chliaoutakis, Demakakos, Tzamalouka, Bakou, Koumaki & Darviri

<sup>4</sup> - Jessor

<sup>5</sup> - Blows, Ameratunga, Ivers, Kai Lo and Norton

<sup>6</sup> - Iversen & Rundmo

رانندگان قانون انحراف را می‌پذیرفتند و از قانون‌شکنی ابایی نداشته، قانون‌مداری را هدف مشخص خود در نظر نمی‌گرفتند.

باتوجه به نقش و اهمیت عوامل روان‌شناختی در رانندگی پرخطر، محققان با در نظر داشتن فرضیات زیر تحقیق حاضر را انجام دادند.

۱- بین سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت نوع A و عادات رانندگی رابطه وجود دارد.

۲- عادات رانندگی را می‌توان از طریق متغیرهای سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت نوع A پیش‌بینی کرد.

### روش بررسی

پژوهش حاضر (توصیفی- مقطعی<sup>۱</sup>) است و جامعه آماری پژوهش کلیه رانندگان مرد حادثه دیده مقصر شهر رشت هستند که برای انجام امور اداری مربوط تصادف به شرکت‌های بیمه مستقر در شهر رشت مراجعه کرده‌اند. داشتن گواهینامه، بومی بودن و انجام حداقل سه تصادف، شرایط ورود به تحقیق را تشکیل می‌داد. نمونه‌گیری به صورت داوطلبانه بود؛ بدین ترتیب که در طول ماه‌های پائیز سال ۱۳۸۷ محققین روزهایی را جهت مراجعه به شرکت‌های بیمه انتخاب و در طول روز آزمودنی‌ها برای پژوهش‌گزینه‌ش می‌شدند که نهایتاً ۱۱۰ راننده با تکمیل پرسشنامه‌ها در تحقیق همکاری کامل انجام دادند. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسشنامه‌های رفتار رانندگی منچستر، تیپ شخصیت A، پرخاشگری اهواز و سلامت عمومی استفاده شد.

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر آزمونی ۲۸ ماده‌ای بوده توسط استرادلنگ و میدوز<sup>۲</sup> [۴۰] ساخته و به کار گرفته شد. مواد پرسشنامه در سه طبقه لغزش‌ها، خطاها و تخلفات (زیرپا گذاشتن قوانین) جاداده شده‌اند. نمره‌گذاری پرسشنامه براساس طیف لیکرت از ۰ تا ۵ می‌باشد و نمره اصلی برای هر گروه از طریق گرفتن میانگین نمره گزینه‌ها در هر قسمت به دست می‌آید [۳۶]. تحقیقات انجام گرفته در خصوص پایایی این پرسشنامه حکایت از پایایی مطلوب آن در پژوهش‌ها دارد [۲۵]. پایایی این

<sup>1</sup> - Cross- sectional

<sup>2</sup> - Stradeling & Meadows

پرسشنامه در مطالعه گودرزى و شيرازى [۲۰] با روش همسانى درونى، ضريب آلفاى كرونباخ ۰/۸۷ به دست آمد. اعتبار اين پرسشنامه نيز در مطالعه مذکور از طريق اعتبار محتوى و براساس نظريه متخصصان (دو افسر راهنمايى و رانندگى) حاصل شد و در مورد مربوط بودن داده‌ها به رفتار رانندگى پرخطر ضريب توافق ۰/۹۸ و در مورد مربوط بودن ماده‌هاى خرده مقياس‌ها به سه مقوله لغزش‌ها، خطاها و تخلفات نيز ضريب توافق ۰/۹۵، ۰/۹۲ و ۰/۹۶ به دست آمد. در پژوهش جارى پايابى اين پرسشنامه از طريق سنجش آلفاى كرونباخ ۰/۹۶ به دست آمد.

آزمون شخصيت تيپ A: توسط فريدمن و روزنمن [۱۹] تهيه شده و اعتبار آن توسط آنان مورد تأييد قرار گرفته است. مجموع امتياز اين پرسشنامه ۱۷ است افرادى كه ۸ امتياز كسب كنند جزء تيپ شخصيتى A و كسانى كه داراى امتياز ۹ و بالاتر باشند در گروه شخصيتى B قرار مى‌گيرند. پايابى اين آزمون در پژوهش‌هاى زيادى مورد تأييد قرار گرفته است [۱۹ و ۳۷]. در پژوهش حاضر پايابى پرسشنامه با سنجش آلفاى كرونباخ ۰/۸۹ به دست آمد.

آزمون پرخاشگرى اهواز توسط زاهدى‌فر، نجاريان و شكركن [۷] تدوين و اجرا شد. پرسشنامه پرخاشگرى اهواز داراى ۳۰ گويه ۴ گزينه‌اى طيف ليكرت با دامنه ۱ تا ۴ بوده و براى سنجش پرخاشگرى متناسب با ويژگي‌هاى فرهنگى - اجتماعى کاربرد دارد. براى ارزيابى و سنجش همسانى درونى مقياس پرخاشگرى از ضريب آلفاى كرونباخ استفاده شد. براساس نتايج حاصله ضريب آلفاى كرونباخ براى اين پرسشنامه ۰/۸۷ به دست آمد كه نشان‌دهنده مطلوبيت مناسب براى سنجش پرخاشگرى است. همچنين در تحقيق جارى ضريب آلفاى به دست آمده ۰/۹۳ است كه نشان‌دهنده پايابى مطلوب پرسشنامه مذكور است.

پرسشنامه سلامت عمومى [GHQ-28] توسط گلدبرگ و هيلر<sup>۱</sup> [۲۱] تدوين شده است. [GHQ-28] داراى چهار خرده مقياس ۷ ماده‌اى است كه شامل علايم جسمانى، اضطراب و اختلال خواب، اختلال در كنش اجتماعى و افسردگى شديد است [۷]. افراد موردبررسى، نظر خود را در مورد سئوالات پرسشنامه براساس وضعيت سلامت خود در طى ماه گذشته مشخص مى‌كنند. نقطه برش [GHQ-28] نمره ۲۳

<sup>1</sup> - Goldberg & Hillier

است که در پژوهش‌های متعددی در ایران به آن استناد شده است. مطالعات اعتباریابی [GHQ-28] حاکی از اعتبار و پایایی بالای این پرسشنامه است و نتیجه فراتحلیل ۴۳ پژوهش که به‌وسیله ویلیامز، مری و گلدبرگ [۶] انجام شده، میانگین حساسیت ۸۴٪ و متوسط ویژگی ۸۲٪ را گزارش داده‌اند.

## یافته‌ها

این مطالعه با مشارکت صد و ده نفر از رانندگان انجام شد که در جدول یک، میانگین و انحراف استاندارد نمرات سلامت روانی، پرخاشگری، تیپ A و عادات رانندگی ارائه شده است.

جدول یک: میانگین و انحراف استاندارد نمرات سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت

### و عادات رانندگی

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	تعداد
سلامت روانی	۲۹/۰۵	۲/۰۹	۱۳۰
پرخاشگری	۸۸/۴۲	۶/۰۵	۱۳۰
شخصیت	۵	۴/۷۳	۱۳۰
عادات رانندگی	۷۶/۵۶	۱۰/۰۸	۱۳۰

به منظور بررسی ارتباط سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت و عادات رانندگی از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد که نتایج آن در جدول شماره دو آمده است.

جدول دو: رابطه سلامت روانی، پرخاشگری، شخصیت و عادات رانندگی (n= ۱۱۰)

متغیر	سلامت روانی	پرخاشگری	شخصیت	عادات رانندگی
سلامت روانی	۱	۰/۸۲۶**	-۰/۸۴۵**	۰/۸۴۷
پرخاشگری	۰/۸۲۶**	۱	-۰/۷۱۵**	۰/۹۶۴
شخصیت	-۰/۸۴۵**	-۰/۷۱۵**	۱	-۰/۷۳۴
عادات رانندگی	۰/۸۴۷	۰/۹۶۴	-۰/۷۳۴	۱

\*\* همبستگی در سطح  $p < 0/01$  معنی دار است.

همان‌گونه که از داده‌های جدول دو برمی‌آید رابطه متغیرهای تحقیق در سطح آلفای  $P < 0/01$  معنی دار است که خود نشان‌دهنده این است که رفتارهای رانندگی از متغیرهای موجود در تحقیق اثرپذیری دارد؛ برای پیش‌بینی اثرگذاری (سلامت روانی، پرخاشگری و تیپ شخصیتی A) بر عادات رانندگی رانندگان از تحلیل رگرسیون چند گانه به شیوه گام‌به‌گام استفاده شد، که نتایج آن در جدول شماره سه آمده است.

جدول سه: خلاصه مدل رگرسیون چندگانه به روش گام به گام، تحلیل واریانس و مشخصه‌های آماری رگرسیون فرسودگی شغلی، متغیرهای جمعیت شناختی (سن، سابقه کار، محل کار)، استرس شغلی و تاب‌آوری

مدل	R	R2
۱	۰/۹۶۴	۰/۹۲۹
۲	۰/۹۶۸	۰/۹۳۷

۱- پیش بین: (عدد ثابت) پرخاشگری ۲- پیش بین: (عدد ثابت) پرخاشگری، سلامت روان

### جدول تحلیل واریانس

مدل	SS	درجه آزادی	MS	F	سطح معنی داری
۱	۹۱۰۹/۱۵	۱	۹۱۰۹/۱۵	۱/۴۱۴E۳	۰/۰۰۰۱
	۶۹۵/۸۳	۱۰۸	۶/۴۴		
	۹۸۰۴/۹۹	۱۰۹			
۲	۹۱۸۸/۶۰	۲	۴۵۹۴/۳۰	۷۹۷/۵۴	۰/۰۰۰۱
	۸۴۲۲/۷۲	۱۰۷	۵/۷۶		
	۴۵۹۵۳/۴۸	۱۰۹			

a. متغیر پیش بین : [ عدد ثابت ] پرخاشگری

b. متغیر پیش بین : [ عدد ثابت ] پرخاشگری، سلامت روان

c. متغیر وابسته: عادات رانندگی



مدل		ضرایب B استاندارد	خطای استاندارد	ضرایب غیر Beta استاندارد	t	سطح معنی داری
۱	عدد ثابت	-۱/۴۰۹	۲/۳۳		-۰/۶۰۳	۰/۵۴۸
	پرخاشگری	۰/۹۱۱	۰/۰۲۴	۰/۹۶۴	۳۷/۶۰۱	۰/۰۰۰۱
	سلامت روان	۰/۲۳۵	۰/۰۶۳	۰/۱۶۰	۳/۷۱	۰/۰۰۰۱
۲	عدد ثابت	۳/۳۸۱	۲/۵۵		۱/۳۲	۰/۱۸۹
	پرخاشگری	۰/۷۸۶	۰/۴۱	۰/۸۳۲	۱۹/۳۳۶	۰/۰۰۰۱
	سلامت روان	۰/۲۳۵	۰/۰۶۳	۰/۱۶۰	۳/۷۱	۰/۰۰۰۱

همان گونه که در جدول شماره سه مشاهده می شود، نتایج تحلیل رگرسیون نشان داده است که از بین متغیرهای سلامت روان، پرخاشگری و تیپ شخصیتی (به عنوان متغیرهای پیش بینی کننده) متغیر پرخاشگری و سلامت روان توانسته اند واریانس مربوط به فرسودگی عادات رانندگی افراد را تبیین کنند، به طوری که در گام اول و دوم به ترتیب ۰/۹۲۹، ۰/۹۳۷ عادات رانندگی توسط متغیرهای فوق قابل تبیین است ولی متغیر شخصیت نوع A وارد معادله نشده است چرا که افزوده شدن مقدار واریانس تیپ شخصیت نوع A به معادله موجب افزایش معنی داری نمی شود. نتایج تحلیل واریانس برای اعتبار معادله رگرسیون که با میزان F به دست آمده در گام های اول، دوم، سوم و چهارم به ترتیب  $F_{3,14} = 1/4$  و  $797/54$ ، در سطح  $P < 0/01$ ، معنی دار بوده، نشان دهنده اعتبار کافی این تحلیل است؛ به گونه ای که در مجموع قادر است ۹۳٪ واریانس مربوط به عادات رانندگی را در رانندگان تبیین کند.

### بحث و نتیجه گیری

در این پژوهش، داده های به دست آمده از مؤلفه های روان شناختی ۱۱۰ آزمودنی، با استفاده از روش همبستگی پیرسون و تحلیل رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج بررسی نشان داد که بین سلامت روانی، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنی دار وجود دارد (جدول دو). بدین ترتیب فرضیه اول تحقیق مورد تأیید قرار می گیرد. به نظر می آید رانندگی به عنوان یک امر پیچیده با مولفه های شخصیتی گوناگون در ارتباط است که هر کدام در جای خود بسیار پراهمیت و اثرگذار

هستند. تحقیقاتی که در این زمینه انجام گرفته هرکدام به انحاء مختلف به این متغرها پرداخته‌اند، مثلاً حق‌شناس، حسینی، جمشیدی و عزیزی [۵]، از تحقیق خود نتیجه گرفتند که ویژگی‌های شخصیتی با رفتار رانندگی رابطه معنی‌دار دارد. یافته‌های تحقیق پاول و تربیورن<sup>۱</sup> [۳۴]، نیز با یافته‌های تحقیق جاری همسویی دارد، این محققین نیز دریافتند که ویژگی‌های شخصیتی (پرخاشگری، نوع‌دوستی، اضطراب و بی‌هنجاری) با رانندگی پرخطر ارتباط دارد درعین‌حال اثرگذاری آنها بر رانندگی پرخطر به گونه غیر مستقیم و از طریق نگرش‌های رفتاری است. فرضیه دوم در تحقیق حاضر اذعان می‌کند که رفتار رانندگی را می‌توان از روی متغیرهای مورد بررسی در این تحقیق مورد پیش‌بینی قرار داد. تحلیل رگرسیون به شیوه گام‌به‌گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت‌روان توانسته‌اند رفتار رانندگی آزمودنی‌ها را پیش‌بینی کند. در عین حال تیپ A شخصیتی نتوانست رفتار خطرناک رانندگی را پیش‌بینی کند. در تحلیل این یافته می‌توان گفت احتمالاً بین متغیرهای پرخاشگری و تیپ A همپوشی زیادی وجود دارد، لذا یکی از ویژگی‌های شخصیتی افراد تیپ A خشم و خصومتی است که به صورت رفتار پرخاشگرانه بروز و تظاهر پیدا می‌کند. این همپوشی موجب شده است که پرخاشگری که عینی تر است نمود ظاهری بیشتری پیدا کند. تحقیقاتی که انجام گرفته است با یافته‌های تحقیق جاری همسویی دارد؛ مثلاً گودرزی و شیرازی [۲۰]، نشان دادند که تحریک‌جویی با رفتارهای پرخطر رانندگی همبستگی مثبت و معنی‌دار دارد. بورگس<sup>۲</sup> [۱۴] نشان داد کسانی که دارای تعداد تصادفات بیشتری هستند از لحاظ خصوصیات شخصیتی با دیگران تفاوت معنی‌دار دارند.

نتایج تحقیق باقیانی مقدم، حلوانی و احرام‌پوش [۱] نشان داد که تیپ شخصیتی در تصادفات نقش مهمی دارد. تا آنجا که تیپ A را یک عامل خطر ساز در رانندگی معرفی کرده‌اند. همسو با تحقیق حاضر استاداتو و آدلاف<sup>۳</sup> [۴۱]، در پژوهش خویش دریافتند جوانانی که در حین مستی رانندگی می‌کنند گرایش بیشتری به انجام رفتارهای پرخطر دیگر در زندگی خود دارند. اوسلی، مک گوین و مک نیل<sup>۴</sup> [۳۰]،

1 - Pål and Torbjørn

2 - Burgess

3 - Stoduto & Adlaf

4 - Owsley, McGwin & McNeal

نشان دادند که علت تصادفات، رفتارهای پرخطر، خشونت، عدم تجربه یا استعمال الکل می‌باشد. دولو و بالارد<sup>۱</sup> [۱۸] نیز دریافتند که رانندگان پرخاشگرت‌تر رانندگی پرخطری داشته و تصادفات خطرناک بیشتری دارند. نتیجه تحقیق حقایق و عریضی [۴] نشان داد که بین پرخاشگری و رفتارهای رانندگی رابطه منفی معنی‌دار وجود دارد. این نتیجه‌گیری در پژوهش حق‌شناس، حسینی، جمشیدی، عزیزی [۵]، نیز تکرار شد.

### نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر نشان داد که رانندگی پدیده‌ای است که انسان را در شرایط خاص و ویژه‌ای قرار می‌دهد، این شرایط، موجب می‌شود برخی رفتارهای مبتنی بر شخصیت راننده با وضوح و عینیت بیشتری آشکار می‌شود. از سوی دیگر رانندگی رفتاری اجتماعی است که گستره وسیعی از کنش‌های شناختی، عاطفی و شخصیتی افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین افرادی که به رانندگی اقدام می‌کنند همواره نیازمند آگاهی از وضعیت روان شناختی خویش هستند؛ لذا توصیه این مقاله در راستای پیشنهاد برخی تحقیقات [۱۹،۳۰]، این است که برای اخذ گواهی‌نامه، تمدید آن و حتی در فواصل زمانی منظم ارزیابی‌های روان‌شناختی از رانندگان (شخصی یا عمومی) اخذ شود و رانندگانی که بنا به صلاحدید، نیازمند آموزش یا مشاوره هستند (رانندگان پرخطر یا هجومی) به صورت حضوری یا غیرحضوری در برنامه‌های آموزشی ویژه قرار گرفته و با کسب نمره قبولی، مجوز رانندگی خود را حفظ کنند.

### پیشنهاد

باتوجه به اینکه رانندگی پرخطر پدیده‌ای است که آسیب‌های جبران‌ناپذیری را برای فرد و جامعه ایجاد می‌کند، پیشنهاد تحقیق این است که با مدیریت نیروی انتظامی و باهدف کاهش خطرات و آسیب‌های احتمالی، هنگام اخذ گواهی‌نامه رانندگی و هنگام تمدید آن و حتی در فواصل زمانی منظم ارزیابی‌های روان‌شناختی از رانندگان (شخصی یا همگانی) اخذ شود و رانندگان پرخطر یا هجومی که نیازمند آموزش یا مشاوره هستند در برنامه‌های آموزشی قرار گیرند.

<sup>1</sup> - Dula & Ballard.

- [۱] باقیانی مقدم، محمدحسین؛ حلوانی، احرامپوش، محمدحسن؛ (۱۳۸۵). بررسی تیپ‌شخصیتی و وضعیت حادثه در موتورسواران حادثه‌دیده شهرستان یزد، سال ۱۳۸۳. *مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران*، ۱۶ [۵۱]: ۶۹-۷۴.
- [۲] پاکزاد مقدم، حسین؛ (۱۳۸۱). تعیین نقش کارکنان راهنمایی و رانندگی در میزان ترافیک شهر یزد. پایان‌نامه. دانشکده پزشکی علی ابن ابیطالب.
- [۳] چارلز، اس؛ کاور، مایکل؛ اف، شی‌یر؛ (۱۳۷۵). *نظریه‌های شخصیت*. انتشارات معاونت فرهنگی آستان قدس رضوی، مشهد.
- [۴] حقایق، عباس؛ عریضی، حمیدرضا؛ (۱۳۸۸). رابطه تیپ‌های پرخاشگری بر پایه نظریه کارن هورنای با رفتارهای منفی و مثبت رانندگی و رخداد سوانح. *مجله روان‌پزشکی و روان‌شناسی بالینی/ایران* [۱]: ۸۱-۸۵.
- [۵] حق‌شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا؛ (۱۳۸۷). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. *مجله پژوهشی حکیم*، ۱۱ [۳]: ۴۷-۵۴.
- [۶] خبازیان، رضا؛ (۱۳۸۳). بررسی وضعیت سلامت‌روان دانشجویان پزشکی دانشگاه ارتش مقطع علوم پایه، پایان‌نامه دکترای حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی ارتش. تهران.
- [۷] زاهدی فر، شهین؛ نجاریان، بهمن؛ شکرکن، حسین؛ (۱۳۷۹). ساخت و اعتباریابی برای سنجش پرخاشگری. *مجله علوم تربیتی و روان‌شناسی دانشگاه شهید چمران اهواز* (۱-۲): ۷۳-۱۰۲.
- [۸] سیف، علی‌اکبر؛ (۱۳۷۸)، روش‌های اندازه‌گیری و ارزش‌یابی آموزشی، چاپ هشتم، انتشارات دوران، تهران.
- [۹] شفیع‌ی مقدم، پروین؛ (۱۳۸۵)، دستورالعمل اجرایی ضوابط احراز سلامت جسمانی و روانی (صلاحیت پزشکی) متقاضیان انواع گواهینامه رانندگی. سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک، تهران.
- [۱۰] نوربالا، احمدعلی؛ باقری یزدی، سیدعباس؛ یاسمی، محمدتقی؛ (۱۳۸۱). وضعیت سلامت‌روان در افراد ۱۵ سال و بالاتر در جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۸. *مجله پژوهشی حکیم*، ۵ [۱]: ۱-۱۰.
- [11] Amado S, Koyuncu M, Kacaroglu G. (2004). Evaluation of Factors affecting safe driving: Demographic factors, Experience, Personality and Psycho-Technical *Turk psikoloji Dergisi*; 19 [53]: 45- 47.
- [12] Bener A, Haigney D, Crundal D. (2004). Driving Behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison study. "3" International conference on traffic of Transport Psychology, 5-9 September, Nottingham UK.

- [13]Blows, S. Ameratunga, S. Ivers, R. Q. Kai Lo, S and Norton R. (2005). Risky driving habits and motor vehicle driver injury. *Accident Analysis & Prevention*. 37, [4] 619-624.
- [14]Burgess C. (2002). Why do people drive? Association of Industry Road Safety Officers [AIRSO].
- [15]Chliaoutakis, J.E. Demakakos, P. Tzamalouka, G. Bakou, V. M. Koumaki M. and Darviri, C. (2002). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*. 33 [4]: 431-443.
- [16]Deffenbacher, J.L. Deffenbacher, D.M. Lynch R.S. and Richards, T.L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behavior Research and Therapy*. 4 [6]: 701-718.
- [17]Dwek, I. (2000). In search of mood- dependent retrieval. *Journal of Social Behavior*, [4] :121-141.
- [18]Dula, C. S. & Ballard. M. E. (2006). Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional and Risky Driving. *Journal of Applied Social Psychology*. 33 [2]: 263 – 282.
- [19]Fredman M, Rosenman R.H. (1974) Type A behavior and your Heart P: 41.
- [20]Goodarzi MA, Shirazi m. (2006). The relationship between excitement seeking and dangerous driving behavior. *Psychology Magazine [Persian]*; 9: 34- 39.
- [21]Goldberg, P. & Hillier, VF (1992). A scaled version of general health questionnaire. *Psychological Icine* [9], pp.131-145.
- [22]Iversen H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*. [33]:1251-1263.
- [23]Jonah, B. A: Thiessen, E. & Au-Yeung E, (2001). Sensation seeking risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention* [33]:679 – 684.
- [24]Jessor, R. (1987). Risky Driving and Adolescent Problem Behavior: An Extension of Problem-Behavior Theory. *Alcohol Drugs and Driving*. 3[3]:1-11.
- [25]Lajunen T. (2001). Personality and Accident Liability are Extraversion, neuroticism and Psychotics Related to Traffic and Occupational Fatalities? *Personality and Individual Differences*. 31 [8]: 1365- 1373.
- [26]Lajunen T, Parker D, Summala H. (2004). The Manchester Driver Behavior Questionnaire: a cross-cultural study, *Accident Analysis and Prevention*, [36]231-238.

- [27] Murray C, Lopez A. [1997]. Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020, global burden of disease study. London; 349: 1498-504.
- [28] Nabi H, Consoli SM, Chastang JF, Chiron M, Lafont S, Lagarde E. (2005). Type A behavior pattern, risky driving behaviors, and serious road traffic accidents: a prospective study of the GAZEL cohort. *Am J Epidemiology*. May; 161[9]: 864-70.
- [29] Ozkan T, Lajunen T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviors scale. *Transportation Research part F8*: 355- 368.
- [30] Owsley C, McGwin G, McNeal SF. (2003). Impact of impulsiveness, Venturesomeness, and empathy on driving by older adults. *Journal of safety Research*; 34: 353-359.
- [31] Perry AR. (1986). Type a behavior pattern and motor vehicle drivers' behavior. *Percept Mot Skills*. Oct; 63[2 Pt 2]: 875-8.
- [32] Park, C [1999]. *Aggression: Clinical- experimental*. New York: Harper.
- [33] Park, C, Slaby. A. (2000). *Cognitive therapy and emotional Disorders*. New York: International W, Press.
- [34] Pål, U. and Torbjørn, R (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science*. 41[5]: 427-443.
- [35] Reason L, Nanstead A, Strading S, Bayter J, Campbell K. Errors and violations: a real distinction. *Ergonomics* 1990; 33: 1315-32.
- [36] Rimmo PA. (2000). Road user Behavior Research at Dept of psychology. Uppsala University, Presentation at the ICTTP, Oct 5-6 Corfu, Greece 1-28.
- [37] Rosenman. R.H. cheseney. M.A, (1982). Stress type a behavior and coronary diseases P: 240.
- [38] Sümer, N.[2003]. Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*. [35]:949-964.
- [39] Yaghoobi H. (2001). The role of human factors in car accidents in Iran. *Andishe va Raftar Quarterly [Persian]*; [6]: 60- 67.
- [40] Stradeling, S. G. & Meadows, M. L. (2000). Highway Code and aggressive violations in UK drivers. *Global Web Conference on Aggressive Driving Issues*. Transport Research Institute.
- [41] Stoduto, G. & Adlaf E. M. A. [2001]. Typology of Adolescent Drinking-Drivers *Journal of Child & Adolescent Substance Abuse*, 10 [3]: 43 - 58 .
- [42] Torbjørn R, Hilde V. (2002). Personality, Risk Behavior and Accident Involvement Among Norwegian Drivers. *Personality and Individual Differences*; 33: 1251-1263.