

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۰۹/۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۱۱/۰۵

کیانوش هاشمیان^۱هایده صابری^۲افشین بهادری^۳

چکیده

هدف اصلی پژوهش حاضر شناسایی تفاوت ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی است. بدین منظور ۶۰ نفر راننده پرخطر شناسایی شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در نیمه اول سال ۱۳۸۹ و ۶۰ نفر راننده عادی شهر تهران که تاکنون مرتکب رانندگی پرخطر نشده‌اند از بین رانندگان شهر تهران به تعداد ۱۲۰ نفر به روش تصادفی ساده انتخاب و با استفاده از تست شخصیت نئو و به روش علی-مقایسه‌ای مورد آزمون قرار گرفتند.

نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که بین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی در تمامی پنج شاخص آزمون نئو که شامل: ۱- روان نژندی ۲- برون‌گرایی ۳- باز بودن به تجربه ۴- توافق ۵- وجدانی بودن می‌باشد تفاوت معناداری وجود دارد. بدین ترتیب که میانگین شاخص‌های روان نژندی و برون‌گرایی در رانندگان پرخطر بیشتر از رانندگان عادی و نیز میانگین شاخص‌های باز بودن به تجربه، توافق و وجدانی بودن در رانندگان پرخطر کمتر از رانندگان عادی بود.

کلیدواژه‌ها: رانندگی پرخطر، رانندگی عادی، روان نژندی، برون‌گرایی، باز بودن به تجربه، توافق، وجدانی بودن.

^۱ دکتری روان‌شناسی و دانشیار دانشگاه الزهرا^۲ دکتری روان‌شناسی و استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد رودهن^۳ دانشجوی کارشناسی ارشد رشته روان‌شناسی بالینی دانشگاه آزاد اسلامی واحد رودهن

afshin_bahadori2002@yahoo.com

سوانح ترافیکی از مشکلات اساسی بهداشت عمومی و از علل اصلی مرگ و مصدومیت در جهان است، براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی که در سال ۲۰۰۹ میلادی منتشر شد؛ سالیانه در اثر تصادفات رانندگی بیش از یک میلیون نفر کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند در کشور ایران نیز سالیانه بیش از ۲۰۰ هزار فقره تصادف فوتی و جرح در مجموع ۱۱۷ هزار کیلومتر و ۱۰۱۷ پیکره شهری اتفاق می‌افتد (مهماندار، ۱۳۸۸: صفحه ۱۸).

در سال‌های اخیر برخی از محققان بر آن شدند تا تأثیر عوامل انسانی در بروز سوانح رانندگی را در تحقیقات خود بگنجانند، دیوید شاینر عضو یک تیم تحقیقاتی با اهداف چندمنظوره به مطالعه روی گزارش‌های پس از تصادف پرداخت تا عوامل موثر در تصادفات و مکانیزم جراحات وارده را معلوم سازد او در کتابش تحت عنوان "روان‌شناسی جاده" چنین می‌نویسد: "تمام تحقیقات به این نکته اشاره دارند که حدود ۹۰ درصد تصادفات یا به دلیل ناتوانی در فرآیند پردازش اطلاعات توسط راننده رخ داده است یا رفتاری که معمولاً از جانب یک راننده نسبتاً ماهر و هوشیار سر نمی‌زند" (کاستن، ۲۰۰۵: ۴۵).

شرایط رانندگی بسیار متعدد است به‌خصوص شرایط روانی، اخلاقی و اجتماعی. بنابراین داشتن گواهی‌نامه رانندگی دلیل بر صلاحیت کامل افراد برای رانندگی نیست؛ چه‌بسا افرادی که از دقت دید مناسب برخوردارند؛ اما از مشکلات و عقده‌های روانی، اجتماعی و فرهنگی رنج می‌برند. تنها داشتن دید خوب نمی‌تواند ملاک صلاحیت رانندگی باشد؛ بلکه تجربه، استعدادهای طبیعی، دقت و تعادل روانی است که به انسان برای رانندگی صلاحیت می‌دهد. اولین تحقیق پیرامون احراز شایستگی برای رانندگی و اثرات حالت روانی راننده در سال ۱۹۲۹م در آمریکا انجام شد؛ محور این تحقیقات "رفتار انسان" بود. در این پژوهش محققان دریافتند که تقریباً ۹۶ درصد حوادث از طرف رانندگان با تجربه‌ای به‌وقوع می‌پیوندد که دچار مشکلات شخصیتی بوده‌اند (نوابی و همکاران، ۱۳۸۵: ۲۲).

ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند با رفتارهای ترافیکی و نحوه رانندگی فرد ارتباط داشته باشد. شواهد زیادی حاکی از وجود رابطه میان صفات شخصیتی و رفتار رانندگان پرخطر است (رستم‌زاده، ۱۳۷۸: ۲۴).

رفتار رانندگی پرخطر یعنی ارتکاب دو یا چند عمل خلاف که موجب به‌خطراندختن افراد یا وسایل دیگر شود به‌عبارت دیگر هرگونه عمل خلاف تعمدی که نیازمند واکنش تدافعی از سوی راننده دیگر باشد (باتیست، ۲۰۰۵: ۳۷).

رانندگی عادی یا ایمن فعالیت است همراه با حرکات کنترل‌شده که در آن راننده باید اطلاعات و داده‌های مربوط به رانندگی را از طرق مختلف به‌خصوص از راه دیدن اخذ کرده براساس آنها در ذهن تصمیم‌گیری کرده و تصمیمات خود را به بهترین وجه عملی کند تا بتواند حرکتی همواره با ایمنی داشته باشد. (سانتوز، ۲۰۰۵: ۳۳).

محقق در این پژوهش ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی را براساس مدل پنج عامل اصلی شخصیت نئو که شامل:

۱. روان‌نژندی (دارای احساس نگرانی و ناایمنی، مضطرب و عصبی)؛
۲. برون‌گرایی (اهل هیجان و ریسک‌پذیری بالا، معاشرتی و لذت‌جو)؛
۳. بازبودن به تجربه (افرادی مبتکر، مستقل، خلاق و شجاع)؛
۴. توافق (افرادی خوش‌قلب، دارای حس همدردی، دلسوز و مودب)؛
۵. وجدانی‌بودن (توانا در کنترل تکانه‌ها، بادقت، قابل اعتماد، منظم و سخت‌کوش) است را به روش علی-مقایسه‌ای مورد بررسی و ارزیابی قرار داده است. به‌طورکلی، هدف از پژوهش حاضر شناخت تفاوت ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی بود.

مبانی نظری و پیشینه تحقیق

پژوهشی توسط حق‌شناس و همکاران در سال ۱۳۸۴ با هدف "بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز" بر روی ۵۳۷ نمونه (۴۳۷ راننده مرد و ۱۰۰ راننده زن) اجرا شد. ابزار اندازه‌گیری در این پژوهش شامل پرسش‌نامه دموگرافیک، پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر، و پرسش‌نامه شخصیت نئو بود. نتایج نشان داد که بین نمرات انواع خطا و انجام اعمال غیرقانونی با شاخص روان‌نژندی رابطه

مستقیم معنادار، با شاخص توافق و برون‌گرایی رابطه معکوس معنادار، اما با شاخص وجدانی بودن رابطه معناداری دیده نشد. در ضمن نیز بین نمرات شاخص بازبودن به تجربه‌ها تنها با انجام اعمال غیرقانونی غیرخسونت‌آمیز رابطه مستقیم معناداری وجود داشت و با تعجب دیده شد که سال‌های تحصیلات رسمی با میزان خطاها و انجام اعمال غیرقانونی رابطه مستقیم معناداری وجود دارد.

در تحقیقی که توسط موسوی در سال ۱۳۸۸ تحت عنوان "مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای رانندگی در بین پزشکان و کسبه در شهر مشهد" با تعداد نمونه ۱۰۰ نفر که شامل ۵۰ راننده پزشک مرد و ۵۰ راننده شغل آزاد مرد با میانگین سنی پزشکان ۲۹/۴ و میانگین سنی شاغلان آزاد ۳۴/۳۴ با استفاده از پرسش‌نامه شخصیت نئو و پرسش‌نامه روان‌شناسی رانندگی اجرا شد. نتایج نشان داد که بین نمرات شاخص عصبیت آزمون نئو با رفتار پرخاشگرانه در رانندگی در گروه پزشکان رابطه مستقیم معناداری وجود دارد، ولی بین نمرات شاخص برون‌گرایی و گشودگی نسبت به تجارب با رفتارهای رانندگی در دو گروه پزشکان و شاغلان آزاد رابطه‌ای دیده نشد. از بین عواملی مثل، سن، سطح تحصیلات و سال‌های گذشته از صدور گواهی‌نامه رانندگی با صفات شخصیتی، رفتارهای رانندگی در گروه پزشکان با صفت شخصیتی وجدانی بودن و مقدار اضطراب به هنگام رانندگی و در گروه شاغلان آزاد سن با صفت شخصیتی مقبولیت رابطه‌ای مستقیم معناداری را نشان داد. در گروه پزشکان نیز سن با صفت شخصیتی وجدانی بودن رابطه معکوس معناداری وجود دارد. همچنین بین تعداد سال‌های گذشته از صدور اولین گواهی‌نامه رانندگی با ویژگی‌های شخصیتی مقبولیت و وجدانی بودن در گروه شاغلان آزاد رابطه مستقیم معناداری وجود دارد.

سامر^۱ و همکاران در سال ۲۰۰۵م، پژوهشی تحت‌عنوان "بررسی صفات پنج عاملی شخصیت در پیش‌بینی تصادفات جاده‌ای" با تعداد نمونه ۱۰۰۱ از رانندگان (۷۰۵ مرد و ۲۹۶ زن) در سه شهر ترکیه (آنکارا، استانبول و ازمیر) اجرا کردند. نتایج حاکی از وجود رابطه مثبت بین عوامل روان‌نژندی، برون‌گرایی و رابطه منفی بین

¹ sumer

عوامل سازش‌پذیری، وظیفه‌شناسی و بازبودن نسبت به تجربه‌ها با رفتار رانندگی پرخطر بوده است.

در پژوهش دیگر که با هدف "بررسی تأثیر جنسیت بر بروز تخلفات رانندگی پرخطر همراه با عصبانیت" توسط لانزاک^۱ و همکاران در سال ۲۰۰۷م با تعداد نمونه ۷۸۵ نفر (۶۵۱ مرد و ۱۳۴ زن) اجرا شد. نتایج نشان داد که مردان بیشتر از زنان اقدام به تخلفات و خشونت‌های رانندگی می‌کنند. از طرف دیگر رابطه معناداری میان استفاده از الکل و در نتیجه تخلفات ناشی از آن در طول رانندگی گزارش داده شد که بیشتر آنها را زنان به‌وجود آورده بودند به‌علاوه اکثر تخلفاتی که زنان در آن دست داشتند به دلیل حس هیجان‌خواهی آنها در طول رانندگی بوده است.

پژوهشی توسط ایروسن^۲ و همکاران در سال ۲۰۰۲م تحت عنوان "شخصیت، رانندگی پرخطر و درگیری‌های ناشی از تصادف میان رانندگان نروژی" با نمونه ۲۶۰۵ نفر از رانندگان و با استفاده از پرسش‌نامه رضایت از خود اجرا شد. نتایج نشان داد افرادی که دارای نمره بالا در مقیاس هیجان‌خواهی و عدم‌توجه به معیارهای اجتماعی بودند بیشتر از سایرین نسبت به قوانین تخلف داشته و رفتارهای پرخطر نیز به همین گروه مربوط می‌شد.

روش‌شناسی

پژوهش حاضر از نوع تحقیق، کاربردی است و از لحاظ روش تحقیق، روش علی - مقایسه‌ای می‌باشد.

جامعه آماری: پژوهش حاضر شامل کلیه رانندگان پرخطر شناسایی‌شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در نیمه اول سال ۱۳۸۹ و رانندگان عادی شهر تهران که تاکنون مرتکب رانندگی پرخطر نشده‌اند. از این جامعه تعداد ۶۰ نفر راننده پرخطر و ۶۰ نفر راننده عادی به روش تصادفی ساده انتخاب شدند.

روش نمونه‌گیری: به‌منظور انتخاب گروه رانندگان پرخطر محقق به واحد روان‌شناسی بهداری پلیس راهور تهران بزرگ (محل ارجاع رانندگان پرخطر شناسایی‌شده توسط

¹ Lonczak

² Iversen

پلیس) مراجعه کرده و حجم نمونه را به روش تصادفی ساده از بین کلیه رانندگان پرخطر شناسایی شده توسط پلیس در نیمه اول سال ۱۳۸۹ انتخاب و پس از توضیحات لازم و ایجاد اعتماد و ارتباط مطلوب با رانندگان مذکور پرسش‌نامه به صورت انفرادی در اختیار آنها قرار گرفته و تکمیل شد.

در مورد رانندگان عادی، محقق حجم نمونه را با مراجعه به اماکن عمومی به روش تصادفی ساده از بین رانندگانی که بنا به اظهاراتشان تاکنون مرتکب رفتار رانندگی پرخطر نشده بودند انتخاب و پس از توضیحات لازم و ایجاد ارتباط مطلوب پرسش‌نامه به صورت انفرادی در اختیار آنها قرار گرفت و تکمیل شد.

ابزار مورد استفاده در این تحقیق عبارت‌انداز:

پرسش‌نامه شخصیت نئو (NEO-FFI):

در این پژوهش برای سنجش ویژگی‌های شخصیت آزمودنی‌ها از فرم کوتاه آزمون شخصیت نئو استفاده شده است. این پرسش‌نامه نوع ۶۰ سوالی است که برای ارزیابی ۵ شاخص اصلی: روان‌نژندی، برون‌گرایی، بازبودن به تجربه، توافق و وجدانی بودن طراحی شده است. "روان‌نژندی یا بی‌ثباتی هیجانی"، داشتن احساسات منفی همچون ترس، غم، برانگیختگی، خشم، احساس گناه، احساس کلافگی دایمی و فراگیر را شامل می‌شود. "برون‌گراها" افرادی اجتماعی هستند این افراد در عمل قاطع، فعال و حراف یا اهل گفت‌وگو هستند. این گروه هیجان و تحرک را دوست دارند و برآنند که به موفقیت در آینده امیدوار باشند. عناصر تشکیل‌دهنده "بازبودن" تصورات فعال، حساسیت به زیبایی، توجه به تجربه‌های عاطفی درونی و داوری مستقل می‌باشند. همانند برون‌گرایی، شاخص "توافق" بر گرایش‌های ارتباط بین فردی تأکید دارد. فرد موافق اساساً نوع دوست است، با دیگران احساس همدردی می‌کند و مشتاق کمک به آنان است و اعتقاد دارد که دیگران نیز با او همین رابطه را دارند. دو ویژگی عمده توانایی کنترل تکانه‌ها و تمایلات و به کارگیری طرح و برنامه در رفتار برای رسیدن به اهداف مورد بررسی در شاخص "وجدانی بودن" قرار می‌گیرد. این آزمون از پنج مجموعه ۱۲ جمله‌ای مربوط به هر یک از عوامل تشکیل شده است. هر گزینه پنج پاسخ

(کاملاً مخالفم، مخالفم، نظری ندارم، موافقم، کاملاً موافقم) را شامل می‌شود (حق‌شناس، ۱۳۸۵).

روایی و پایایی ابزار گردآوری اطلاعات

آزمون شخصیت نئو به منظور ارایه فرم کوتاه از NEO PI-R ساخته شده است. باین که هنجار جدیدی برای آن ارایه شده، اما دارای همان شکل اولیه است. ضریب همبستگی بین نمره‌های شاخص NEO PI-R و NEO FFI در نمونه ABLSA به ترتیب ۰/۹۲، ۰/۹۰، ۰/۹۱، ۰/۷۷، ۰/۸۷ برای شاخص‌های C.A.O.E.N محاسبه شد. ثبات درونی براساس ضریب آلفای کرونباخ برای NEO-FFI دارای ضریب ۰/۸۶، ۰/۷۷، ۰/۷۳، ۰/۹۸، ۰/۸۱ به ترتیب برای شاخص‌های C.A.O.E.N به دست آمد. ترجمه و انطباق فارسی این آزمون از سال ۱۳۷۶ آغاز و پس از بررسی مقدماتی و اجرای آن بر روی گروهی از بیماران مراجعه‌کننده به کلینیک روان‌شناسی و افراد بدون ناراحتی و مشکل فرم نهایی تهیه شد و بر روی یک نمونه با انتخاب تصادفی در شهر شیراز هنجاریابی گردید و نتایج این هنجاریابی در سال ۱۳۷۸ منتشر شد (حق‌شناس، ۱۳۸۵).

یافته‌ها

بررسی و آزمون فرضیه‌های پژوهش

فرضیه اول: بین شاخص روان‌نژندی در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

جدول یک: میانگین و انحراف استاندارد و نتایج آزمون t برای شاخص

روان‌نژندی در دو گروه

ابعاد شخصیت	گروه عادی		گروه پرخطر		نتایج آزمون	
	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین	انحراف استاندارد	T	درجه آزادی
روان‌نژندی	۱۲/۷۸	۲/۱۲	۲۴/۵۷	۶/۳۸	۱۳/۵۸	۷۱/۹

واریانس شاخص روان‌نژندی در دو گروه تفاوت معناداری داشت ($P < 0/001$). نتایج آزمون t برای مقایسه میانگین روان‌نژندی در دو گروه رانندگان پرخطر و عادی در جدول شماره یک نشان می‌دهد که دو گروه در شاخص روان‌نژندی

تفاوت معناداری داشتند ($P < 0/001$)، بدین ترتیب میانگین شاخص روان‌نژندی در رانندگان پرخطر بالاتر از رانندگان عادی است.

فرضیه دوم: بین شاخص برون‌گرایی در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد. جدول دو: میانگین و انحراف استاندارد و نتایج آزمون t برای شاخص برون‌گرایی در دو گروه

نتایج آزمون			گروه پرخطر		گروه عادی		ابعاد شخصیت
سطح معناداری	درجه آزادی	T	انحراف استاندارد	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین	
0/001	80/6	4/81	4/3	16/62	1/9	13/72	برونگرایی

واریانس شاخص برون‌گرایی در دو گروه تفاوت معناداری داشت ($F=32/5$, $P < 0/001$) نتایج آزمون t برای مقایسه میانگین برون‌گرایی در دو گروه پرخطر و عادی در جدول شماره دو نشان می‌دهد که دو گروه رانندگان پرخطر و عادی در شاخص برون‌گرایی تفاوت معناداری داشت ($P < 0/001$) بدین ترتیب میانگین شاخص برون‌گرایی در رانندگان پرخطر بالاتر از رانندگان عادی است.

فرضیه سوم: بین شاخص بازبودن به تجربه در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

جدول سه: میانگین و انحراف استاندارد و نتایج آزمون t برای شاخص باز بودن

به تجربه در دو گروه

نتایج آزمون			گروه پرخطر		گروه عادی		ابعاد شخصیت
سطح معناداری	درجه آزادی	T	انحراف استاندارد	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین	
0/001	118	19/13	3/43	14/52	4	27/48	باز بودن به تجربه

واریانس شاخص بازبودن به تجربه در دو گروه تفاوت معناداری نداشت ($P > 0/05$)، نتایج آزمون t برای مقایسه میانگین شاخص بازبودن به تجربه در دو گروه رانندگان پرخطر و عادی در جدول شماره سه نشان می‌دهد که دو گروه در شاخص

بازبودن به تجربه تفاوت معناداری داشت ($P < 0/001$) بدین ترتیب میانگین شاخص بازبودن به تجربه در رانندگان پرخطر پایین تر از رانندگان عادی است.

فرضیه چهارم: بین شاخص توافق در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

جدول چهارم: میانگین و انحراف استاندارد و نتایج آزمون t برای شاخص توافق در دو گروه

ابعاد شخصیت	گروه عادی		گروه پرخطر		نتایج آزمون	
	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین	انحراف استاندارد	T	درجه آزادی
توافق	۳۱/۷۲	۲/۷	۱۳/۵۲	۲/۹۰	۳۵/۶۰	۱۱۸

واریانس شاخص توافق در دو گروه تفاوت معناداری نداشت ($F = 0/۲۴۵, P > 0/05$) نتایج آزمون t برای مقایسه میانگین شاخص توافق در دو گروه رانندگان پرخطر و عادی در جدول شماره چهار نشان می‌دهد که دو گروه در شاخص توافق تفاوت معناداری داشت ($P < 0/001$) بدین ترتیب میانگین شاخص توافق در رانندگان پرخطر پایین تر از رانندگان عادی است.

فرضیه پنجم: بین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

جدول پنجم: میانگین و انحراف استاندارد و نتایج آزمون t برای شاخص

وجدانی بودن در دو گروه

ابعاد شخصیت	گروه عادی		گروه پرخطر		نتایج آزمون	
	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین	انحراف استاندارد	T	درجه آزادی
وجدانی بودن	۳۲/۴۷	۲/۶	۱۲/۷	۲/۳۰	۴۳/۹۶	۱۱۸

واریانس شاخص وجدانی بودن در دو گروه تفاوت معناداری نداشت ($F = 0/۲, P > 0/05$) نتایج آزمون t برای مقایسه میانگین وجدانی بودن در دو گروه در جدول شماره پنج نشان می‌دهد که دو گروه در شاخص وجدانی بودن تفاوت معناداری داشت

($P < 0/001$) بدین ترتیب میانگین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر پایین تر از رانندگان عادی است.

بحث و نتیجه گیری

براساس نتایج به دست آمده بین شاخص روان‌نژندی در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد. به نحوی که میانگین شاخص روان‌نژندی در رانندگان پرخطر بیشتر از رانندگان عادی است. بدین ترتیب فرضیه اول پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد. این نتایج مشابه یافته‌های حق شناس (۱۳۸۴)، موسوی (۱۳۸۸)، سامر (۲۰۰۱) است. نتایج آن مطالعات نشان می‌دهند که بین شاخص روان‌نژندی با رفتار رانندگی پرخطر رابطه مثبت معناداری وجود دارد. فرد روان‌نژند با داشتن احساسات منفی همچون، برانگیختگی، استرس، خشم، احساس گناه و احساس کلافگی دائمی و فراگیر به هنگام رانندگی از دقت و تمرکز لازم برخوردار نبوده و اقدام به رانندگی پرخطر می‌کنند.

نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بین شاخص برون‌گرایی در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد. به طوری که میانگین شاخص برون‌گرایی در رانندگان پرخطر بالاتر از رانندگان عادی است. بدین ترتیب فرضیه دوم پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد. این نتایج با یافته‌های پژوهش سامر (۲۰۰۱) که حاکی از وجود رابطه مثبت معنی دار شاخص برون‌گرایی با رفتار رانندگی پرخطر است، همسو می‌باشد، اما با یافته‌های پژوهش حق شناس (۱۳۸۴) که نشان داد بین شاخص برون‌گرایی و رفتار رانندگی پرخطر رابطه معکوس وجود دارد و پژوهش موسوی (۱۳۸۸) هم‌خوانی نداشت که نیاز به بررسی بیشتر دارد افراد برون‌گرا برخلاف درون‌گراها اهل ریسک، در جست‌وجوی هیجان و قبول مخاطره می‌باشند. "آیزنگ" هیجان‌خواهی را از مؤلفه‌های برون‌گرایی می‌داند این عوامل در مجموع سبب رانندگی پرخطر در میان برون‌گراها می‌شود، افراد هیجان‌خواه با سرعت بسیار زیاد رانندگی می‌کنند و به استقبال رانندگی پرخطر و حادثه می‌روند.

براساس نتایج به دست آمده بین شاخص بازبودن به تجربه در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد. به نحوی که میانگین شاخص بازبودن به تجربه در

رانندگان پرخطر پایین‌تر از رانندگان عادی است. بدین ترتیب فرضیه سوم پژوهش نیز تأیید می‌شود. این نتایج با یافته‌های حق‌شناس (۱۳۸۴)، سامر (۲۰۰۱) همسو است، اما با یافته‌های پژوهش موسوی (۱۳۸۸) که نشان می‌دهد بین شاخص بازبودن به تجربه با رفتار رانندگی پرخطر رابطه‌ای وجود ندارد همسو نیست که نیاز به بررسی بیشتری دارد. افرادی که دارای نمره بالا در شاخص بازبودن به تجربه می‌باشند سیستم ارزش‌گذاری خود را توأم با وجدان قوی در موقعیت‌های مختلف به کار می‌برند به طوری که در نظر بسیاری از روان‌شناسان شاخص بازبودن به تجربه معادل سالم‌تر بودن است بدین ترتیب راننده‌ای با چنین ویژگی‌هایی ایمن و مطمئن‌تر رانندگی می‌کنند.

نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بین شاخص توافق در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد. به طوری که میانگین شاخص توافق در رانندگان پرخطر پایین‌تر از رانندگان عادی است. بدین ترتیب فرضیه چهارم پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد. این نتایج با یافته‌های حق‌شناس (۱۳۸۴)، موسوی (۱۳۸۸)، سامر (۲۰۰۵) که حاکی از وجود رابطه معکوس معنادار بین شاخص توافق و رفتار رانندگی پرخطر بود همسو است. با توجه به این که افراد با نمره بالا در شاخص توافق اساساً نوع‌دوست و دارای احساس هم‌دردی با دیگران و مشتاق کمک به آنان هستند احتمال این که اقدام به رانندگی پرخطر کنند بسیار کم و دور از انتظار است. اما در مقایسه، شخص ناموافق یا مخالف خودمحور و مظنون به قصد و نیت دیگران بوده و نسبت دیگران بیشتر اهل رقابت است تا همکاری، بدین ترتیب بدیهی است که چنین فردی دارای گرایش بیشتری به رفتار رانندگی پرخطر باشد.

نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد، به نحوی که میانگین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر پایین‌تر از رانندگان عادی بود. بدین ترتیب فرضیه پنجم پژوهش نیز مورد تأیید قرار می‌گیرد. این نتایج با یافته‌های موسوی (۱۳۸۸)، سامر (۲۰۰۲) که حاکی از وجود رابطه معکوس معنادار بین شاخص وجدانی بودن و رفتار رانندگی پرخطر بود همسو است اما با یافته‌های پژوهش حق‌شناس همسو نیست که نیاز به بررسی بیشتری دارد. با توجه به این که افراد با نمره بالا در شاخص وجدانی بودن دارای کنترل

بیشتری بر روی امیال خود بوده و توانایی بیشتری در کنترل تکانه‌ها و اعمال طرح و برنامه در رفتار خود دارند انتظار می‌رود که از رانندگی ایمن‌تری نیز برخوردار باشند.

پیشنهادها

۱. برگزاری دوره‌های آموزشی برای رانندگان متخلف و پرخطر؛
۲. فرهنگ‌سازی با هدف تغییر نگرش افکار عمومی از رانندگی پرخطر به سوی رانندگی ایمن با استفاده از وسایل ارتباط جمعی؛
۳. گنجاندن مطالب آموزش رانندگی ایمن و مطمئن در سطوح مختلف تحصیلی با هدف حذف جذابیت کاذب رانندگی پرخطر؛
۴. استفاده از عوامل تشویقی برای رانندگان ایمن و عوامل تنبیهی برای رانندگان پرخطر از سوی دستگاه‌های مسئول مانند: پلیس راهنمایی و رانندگی، وزارت بهداشت و درمان، شرکت‌های بیمه، شهرداری‌ها، ...؛
۵. 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.

منابع

۱. حق‌شناس، حسن. (۱۳۸۴). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. *مجله پژوهشی حکیم*، دوره یازدهم، شماره ۳. صفحات: ۵۴-۴۷.
۲. حق‌شناس، حسن. (۱۳۸۵). *طرح پنج عاملی ویژگی‌های شخصیت: راهنمای تفسیر و هنجارهای آزمون‌های NEO PI-R و NEO-FF*، شیراز: انتشارات دانشگاه علوم پزشکی.
۳. رستم‌زاده، مهران. (۱۳۷۸). بررسی تصادفات از دیدگاه روان‌شناسی. *فصلنامه تازه‌های ترافیک*، سال اول، شماره ۲.
۴. سانتوز، جرج ای. (۲۰۰۵). *روان‌شناسی و مهندسی بزرگراه*. ترجمه حسین موسویون و همکاران، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.

۵. کاستن، الیور. (۲۰۰۵). آیا کاربر جاده اصلی ترین عامل وقوع سوانح رانندگی است؟ ترجمه حسین موسویون و همکاران، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
۶. مهماندار، محمدرضا. (۱۳۸۸). *درآمدی بر تصادفات و قوانین*. تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
۷. موسوی تکیه، فروغ السادات. (۱۳۸۸). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای رانندگی در بین پزشکان و کسبه در شهر مشهد *پایان نامه کارشناسی*، استاد راهنما حسین حسین‌آبادی. مشهد: دانشگاه فردوسی.
۸. نوایی، ندا و مهران‌فر، ناصر. (۱۳۸۵). ریشه‌های روان‌شناختی حوادث. *فصلنامه راهور*، شماره ۱۴.

9. Batist, J. (2008). Washington State Patrol. Available: <http://www.wsp.wa.gov>.
10. Iversen, H. Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and individual Differences* 33, 1215-1263.
11. Lonczak, H. Neighbors, c. Donvan. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident analysis and Prevention* 39, 536-545.
12. Sumer, N. (2005). Big five personality traits sa the Distal predictors of road accident involvement. *Traffic and transport psychology*. Elsevier Ltd.