

مقایسه ویژگی های شخصیتی رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی
(مطالعه موردی شهر کرج)

تاریخ دریافت:	۹۰/۱/۲۵	دکتر حمید رضا حاتمی ^۱
تاریخ پذیرش:	۹۰/۳/۱	نرگس فتحی احمدسرائی ^۲
		دکتر بهروز دولتشاهی ^۳

چکیده

سوانح رانندگی مهمترین عامل مرگ و میر ایرانی هاست. ویژگی های شخصیتی یکی از عوامل خطر ساز است. هدف بررسی ویژگی های شخصیتی رانندگان مرد حادثه ساز و عادی است، طی طرح پژوهشی علی-مقایسه ای، دو گروه رانندگان حادثه ساز و عادی به لحاظ ویژگی های شخصیتی مقایسه شدند. جامعه آماری شامل تمام رانندگان حادثه ساز (مرد) خودروهای سواری در محدوده سنی ۲۵-۵۵ سال بودند که با روش نمونه گیری خوشه ای چند مرحله ای، ۳۵ راننده مرد حادثه ساز که علت تخلف (سرعت و سبقت غیر مجاز، عدم توجه به قوانین و رانندگی حادثه ساز) خودروی آنان توسط راهنمایی و رانندگی کرج توقیف شده است، انتخاب شدند، در گروه مقایسه تعداد ۳۵ راننده مرد ۲۵-۵۵ سال که هیچ گونه تخلفی در سوابق آنان ثبت نشده است از میان ۲۰ تاکسی سرویس و پایانه تاکسی کرج، با روش نمونه گیری خوشه ای چند مرحله ای انتخاب شدند. ویژگی های شخصیتی دو گروه با آزمون NEOPI-R، ۲۴۰ سوالی اندازه گیری و با روش t برای گروه های مستقل و خی دو، تحلیل شد. نتایج نشان داد که رانندگان حادثه ساز در شاخصهای روان نژندی و برونگرایی بطور معناداری نمره بالاتری بدست آوردند و در شاخصهای انعطاف پذیر بودن، توافق و وجدانی بودن رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بطور معناداری نمره بالاتری بدست آوردند ($P < 0/01$). شاخصهای جمعیت شناسی نشان داد هر چه سن افراد و تجربه رانندگی بیشتر می شود، رانندگی حادثه ساز کمتر رخ می دهد. بین وضعیت مالی، تحصیلی و نوع رانندگی رابطه ای بدست نیامد.

واژه های کلیدی:

ویژگی های شخصیت، رانندگان حادثه ساز، رانندگان عادی (غیر حادثه ساز)

۱- دکترای روانشناسی، استادیار دانشگاه امام حسین (ع)
۲- دانشجوی دکترای روانشناسی عمومی دانشگاه آزاد علوم تحقیقات
۳- دکترای روانشناسی، استادیار دانشگاه علوم بهزیستی

Email: Nargesf87@yahoo.com

مقدمه

در سراسر جهان، تصادفات رانندگی، یک موضوع در حوزه بهداشت همگانی است. در پیش‌بینی عوامل مرگ و میر برای سال ۲۰۲۰، تصادفات جاده‌ای، سومین عامل مرگ و میر، بعد از بیماری‌های قلبی و افسردگی مزمن می‌باشد (انسو، هارو، پولمن، آلیک و هارو، ۲۰۰۷: ۳۱۱). عواملی نظیر خطای انسانی (رانندگان و عابران) به میزان ۶۵ درصد، نقص فنی خودرو به میزان ۱۵ درصد و مشکلات فنی جاده ۱۳ درصد و شرایط آب و هوایی به میزان ۷ درصد در بروز سوانح رانندگی در ایران نقش اساسی دارند (توحید، ۱۳۸۹: ۱۱). ضمن اینکه عوامل خودرو و جاده نیز در بروز تصادفات رانندگی بطور غیرمستقیم ناشی از خطای انسانی است. بنابراین انسانها که مهمترین طعمه تصادفات رانندگی هستند، در بروز این سوانح نقش اصلی را ایفا می‌کنند (افروز، ۱۳۸۰: ۱۸). عبارت «هر کس هر طور می‌راند، زندگی می‌کند» به وسیله تیلمن و هابز (۱۹۴۹) مطرح شده است؛ براین اساس، سبک رانندگی افراد، تحت تاثیر شخصیت آنان است و در اکثر مطالعات میان ویژگی‌های شخصیتی افراد و تصادفات همبستگی وجود دارد (لاجونن^۱، ۲۰۰۱: ۱۳۶۵). در ایران هر روز ۶۴ نفر بر اثر تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند و ۱۹۶۷ مجروح روانه بیمارستان می‌شوند که معمولا از این تعداد ۶۴۰ نفر دچار معلولیت می‌شوند. هر روز ۴۵۰ خانواده دچار کاهش شدید درآمد می‌شوند و با فرض وجود ۴ نفر در هر خانواده، حدود ۱۳۰۰ نفر به شدت تحت تاثیر فشار مالی ناشی از مرگ یا معلولیت در خانواده قرار می‌گیرند. هر سال ۲۳ هزار و ۳۰۰ کشته و ۷۱۸ هزار مجروح (که از میان آنها بیش از ۲۰۰ هزار نفر دچار معلولیت می‌شوند)، یعنی در مجموع هر سال ۷۵۳ هزار نفر در ایران (معادل یک درصد جمعیت کشور است)، کشته یا مجروح می‌شوند. هزینه تصادفات برون شهری در ایران به تنهایی در سال‌های اخیر بیش از ۱۰ برابر بودجه ساخت و نگهداری راه‌های کشور بوده است. تلاش برای بهبود وضعیت سلامت سفر و کاهش خطرات سوانح رانندگی امری ضروری است. در این میان اگر بتوان تاثیر عوامل انسانی را کنترل کرد، احتمالاً سوانح و تخلفات رانندگی کاهش خواهد یافت (توحید، ۱۳۸۹: ۱۱). همواره می‌بایست ریشه اصلی رانندگی‌های تهاجمی و تخلفات ناشی از آن را در شرایط روانی و شخصیتی افراد جستجو نمود (افروز، ۱۳۸۰: ۱۷). کوریچاک

1- Eensoo, Harro, Pullmann, Allik & Harro

2- Lajunen

(۱۹۹۲)، نشان داد که میان اختلال شخصیت جامعه ستیز و رفتار تخطی از قانون در رانندگی همبستگی وجود دارد (به نقل از فرناندس، جاب، هات فیلد^۱، ۲۰۰۲: ۱۱). فاکتورهای فردی نظیر افزایش سلامت جسمانی، افزایش سن و عدم مشکلات روان شناختی سبب کاهش تخلفات می شود؛ همچنین ویژگی‌های شخصیتی نظیر برون‌گرایی، هیجان خواهی و مشکلات روان شناختی مانند افسردگی و اضطراب، با سطوح بالای تخلفات رانندگی مرتبط است (کلینتون و همکاران^۲، ۲۰۰۸: ۴۲۱). خصیصه‌های نظیر دلوپسی، اضطراب و جسمانی کردن عمدتاً با سوانح رانندگی همبستگی دارند (اسیور و همکاران^۳، ۲۰۰۲: ۳۱۶). همچنین سرعت عکس‌العمل، سرعت ادراک، انتخاب و توجه نیز پیش‌بینی‌کننده تخلفات رانندگی است؛ افرادی بیشتر تصادف می‌کنند سرعت عکس‌العمل و سرعت ادراک پایین‌تری دارند (سامر و همکاران^۴، ۲۰۰۸: ۳۶۷). بررسی‌ها، در ۲۳ کشور اروپایی نشان داد افراد در ادراک موقعیتشان دارای تفاوت‌های فردی هستند. افرادی که دارای مهارت‌های حسی قوی و زمان واکنش سریع بوده و دقت بیشتری داشته باشند در رانندگی موفق‌تر هستند (ونلر و یانیس، ۲۰۰۶: ۱۵۷). بیشتر تخلفات و تصادفات رانندگی ناشی از ترکیبی از عوامل موثری است که شامل: تخلفات یا اعمال خطرناک رانندگان و عابرین پیاده، معایب جاده، وسیله نقلیه، شرایط جوی نامساعد و دید ناکافی می‌باشد (بهبانی و همکاران، ۱۳۷۴: ۳۵۴). گرما، خستگی، خواب و ازدحام و غیره می‌تواند منجر به مشکلات ترافیکی شود و همچنین مواد مخدر، الکل، داروهای محرک و آرامش‌بخش در نحوه رانندگی افراد اثرگذار است و استرس‌های روانی در رفتار مخاطره‌آمیز رانندگی تأثیر دارد (استراهان، کلینتون و واتسون^۵، ۲۰۰۸: ۴۲۱). خصوصیات رفتاری و روان‌شناختی، با وقوع تصادف‌ها ربط داد. اضطراب، بی‌حوصلگی، خستگی و خواب‌آلودگی، خطاهای ادراکی، مصرف مواد توهم‌زا و محرک، ویژگی‌های شخصیتی و غیره در بروز تصادفات نقش دارند (سوری، ۱۳۸۴: ۲۳). تخلف از قوانین، راهنمایی و رانندگی معمولاً از جانب افرادی صورت می‌گیرد که در بسیاری از زمینه‌های دیگر نیز مرتکب خلاف می‌شوند (آیسننگ، ۱۳۷۵: ۱۹۱). نیاز به شناسایی افراد مستعد خطر به لحاظ روان‌شناختی، از این فرضیه نشأت می‌گیرد که شخصیت، بر نوع رانندگی تأثیر دارد

- 1- Fernanded & job & Hatfield
- 2- Clinton, Strahan
- 3- Issever, H
- 4- Sommer, M
- 5- Strahan ; Clinton and Watson

(دیامانت بروزاد، ۲۰۰۲: ۱۴). در اینجا این سوال اساسی مطرح می شود:

آیا ویژگی های شخصیتی و شاخصهای جمعیت شناسی در بروز رانندگی پر خطر در کشور تأثیر دارد؟

همچنین با بررسیهای تخصصی تر، این سوالات خاص مطرح می شود که آیا ویژگی های شخصیتی نظیر روان نژندی، برونگرایی، گشودگی، توافق وجدانی بودن در رانندگان ایرانی تأثیری در افزایش و یا کاهش رانندگی پر خطر دارد؟

تعریف نظری و عملیاتی مفاهیم

• ویژگی های شخصیت

الف) تعریف نظری: عبارت است از مجموعه سازمان یافته و واحدی متشکل از خصوصیات نسبتاً ثابت و پایدار که یک فرد را از فرد یا افراد دیگر متمایز می سازد و می تواند مبنای درجه بندی یا اندازه گیری افراد قرار گیرد (شاملو، ۱۳۸۲: ۱۷).

ب) تعریف عملیاتی: منظور از ویژگی های شخصیت یا ابعاد پنج گانه نمره ای است که افراد، در هر یک از ابعاد روان رنجوری (N)، برون گرایی (E)، انعطاف پذیری (O)، دلپذیر بودن (A) و وجدانی بودن (C) در پرسشنامه ۲۴۰ سوالی NEOPI-R ساخته مک کری و کوستا (۲۰۰۳) بدست می آورند.

• رانندگان حادثه ساز

الف) تعریف نظری: به رانندگانی اطلاق می شود که متاثر از سلطه احساسات و هیجانات نامتعادل و نامعقول، وسیله نقلیه خود را به طور ناامن و خلاف مقررات هدایت می نمایند (افروز، ۱۳۸۰: ۱۶).

ب) تعریف عملیاتی: رانندگان مرد بین سنین ۲۵ تا ۵۵ ساله، که در یک سال گذشته، تخلف حادثه ساز (سرعت و سبقت غیرمجاز، عدم توجه به قوانین و رفتار رانندگی حادثه ساز) در سابقه گواهینامه آنان درج و گواهینامه یا خودروی آنان توقیف شده باشد.

• رانندگان عادی (غیر حادثه ساز)

الف) تعریف نظری: به رانندگانی اطلاق می‌شود که به قوانین راهنمایی و رانندگی احترام می‌گذارند و همواره از آن پیروی می‌کنند.

ب) تعریف عملیاتی: رانندگان مرد بین سنین ۲۵ تا ۵۵ سال، که تاکنون در سوابق گواهینامه آنان هیچ گونه تخلفی درج نشده است.

شاخصهای جمعیت‌شناسی (دموگرافی) و رفتار رانندگی

• جنسیت، سن، تجربه و رفتار رانندگی

یافته‌ها همبستگی مثبتی میان پرخاشگری و جنسیت را نشان می‌دهند (ماکسول، گران و لپکین^۱، ۲۰۰۵). سطوح تستوسترون خون افراد، در رانندگی پر خطر آنان اثر دارد، شاید این یافته توجیهی برای رانندگی پر خطر مردان نسبت به زنان باشد (تویسک و استیسی^۲، ۲۰۰۷: ۲۵۲). میزان تخلف‌های رانندگی زنان کمتر از مردان است (کرامر، ایوز، کمپر، ۲۰۰۸: ۹۲). مردان بیشتر به علت سرعت بالا، سبقت‌های غیرمجاز و حرکات‌های نمایشی جریمه می‌شوند (والبرگ، دارن و کلین، ۲۰۱۰: ۱۱۲). تحقیقات دیگر نشان دادند که در سنین جوانی و نیز جنس مذکر بیش از بقیه تصادف داشته‌اند و فراوانی تصادفات با جنس و سن مرتبط است (دی بچر و همکاران^۳، ۲۰۰۸: ۱۷). به نظر می‌رسد که تمایلات خطرجویی در رانندگان زن کمتر است. یک دلیل آن است که رانندگان مرد توانایی رانندگی خود را بالاتر از رانندگان زن ارزیابی می‌کنند. دلیل دیگر تفاوت در نقش‌های جنسیتی است. نقش‌های جنسیتی در زنان، آنان را غیررقابتی و غیرفعال می‌داند و از آنان می‌خواهد که از خطرات قابل پیش‌بینی، اجتناب نمایند، در حالی که مردان را به رقابت‌پذیری تشویق می‌کند و از آنان پرخاشگری و خطرجویی را می‌خواهد. این امر توضیح می‌دهد که چرا مردان بیش از زنان، مکرراً در معرض رانندگی مخاطره‌آمیز هستند (البرگ^۴، ۲۰۰۲: ۲۹۳). با ثبات‌ترین متغیر پیش‌بینی‌کننده رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز سن و جنسیت است که مردان جوان بیشترین نرخ رانندگی پرخطر را دارند (فرناندد، جاب و هات فیلد^۵، ۲۰۰۲: ۱۰). معمولاً وقتی افراد در میان‌سالی

- 1- Max well & Grant & Lipkin
- 2- Twisk and S tacey
- 3- D. Beecher
- 4- Ulleberg
- 5- Fernandes . job & Hatfield

Archive of SID

هستند تصادفات آنان کاهش می‌یابد (هاکامیز، بلامکیویست، ریتانن و انیل^۱، ۲۰۰۲: ۲۷۲). همچنین رانندگی مخاطره آمیز در جوانان ممکن است به معنای تجربه استقلال در آنان، بی‌اعتنایی به مراجع قدرت و تأثیر همسالان و نیز ارضا هیجان خواهی در آنان باشد. رانندگان جوان بیش از بقیه افراد، به یک سبک رانندگی مخاطره آمیز متمایلند. آنان در مقایسه با دیگران با سرعت بیشتری می‌رانند، فاصله‌ها را رعایت نمی‌کنند. مهارت‌های کم و فقدان تجربه نیز عامل اصلی در تصادفات رانندگان جوان است (البرگ^۲، ۲۰۰۲: ۲۸۰). رانندگی پرخطر، در مرحله میانسالی، کاهش می‌یابد. افراد میانسال، در بعضی استعدادها، عملکرد قوی‌تری نشان می‌دهند. البته، این برتری را نیز می‌توان به اثر تمرین و کسب تجربه نسبت داد (ماکسول، گرانت و لپیکن^۳، ۲۰۰۵: ۲۱۵). رانندگان جوان بیش از بقیه افراد، به یک سبک رانندگی مخاطره آمیز متمایلند. آنان در مقایسه با دیگران با سرعت بیشتری می‌رانند، فاصله‌ها را رعایت نمی‌کنند. مهارت‌های کم و فقدان تجربه نیز عامل اصلی در تصادفات رانندگان جوان است (البرگ^۲، ۲۰۰۲: ۲۸۰). نتایج تحقیق ترانسمون (۲۰۰۸) درباره رابطه سنجش خویش از توانایی رانندگی و تخلفات ترافیکی، بیانگر آن است که نمرات بالای توانایی راننده، مربوط به رانندگان با تجربه است. محققان براین باورند که تعلیم رانندگان جوان جهت کاهش رانندگی مخاطره آمیز اثر دارد و هرچه تجربه افراد بیشتر شود میزان رانندگی حادثه ساز کمتر می‌شود (ترانسمون^۳، ۲۰۰۸: ۱۷۸). پژوهش کنونی نیز بیانگر آن است که تخلفات رانندگان جوان که فاقد تجربه کافی هستند بیشتر از رانندگان دیگر است و پژوهش‌های محبی و همکاران (۱۳۷۳)، عبدالرحمانی (۱۳۷۴)، (کثیرلو، ۱۳۸۲)، (طیبی، ۱۳۸۶)، (میرغلامی، ۱۳۸۷). فردوسی (۱۳۸۸) و نیز یافته‌های فرناندس و جاب‌هات فیلد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، یامانت بروزاد (۲۰۰۲)، هاکامیز و همکاران (۲۰۰۲)، اسکالر (۲۰۰۳)، فرگوسن، کمپل و هاروارد (۲۰۰۳)، (ماکسول، گرانت و لپیکن، ۲۰۰۵)، فورد و کوپل (۲۰۰۶) تویسک و استیسی (۲۰۰۷)، ترانسمون (۲۰۰۸)، کرامر، ایوز، کمپروویلینگا (۲۰۰۸)، کلینتون و همکاران (۲۰۰۸) و فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) نشان داد که جوانان جنس مذکر فاقد تجربه، و مهارت کم بیشتر تصادف می‌کنند.

1- Hakamies. Blomqvist. Raitanen & O'Neill
2- Max well. Grant & Lipkin
3- Tronsmoen

عوامل روان شناختی و رفتار راندگی

• تیپ شناسی شخصیت، اختلالهای شخصیت و راندگی

ویژگی افراد تیپ A این است که همیشه عجله دارند، خیال می کنند زمان خیلی کند می گذرد (موکیلی و دانترز، ۸۴: ۱۷۸). آنان، از اینکه در صف به انتظار بایستند، یا به دنبال اتومبیلی راندگی کنند که به نظرشان کند حرکت می کند، بسیار خشمگین می شوند. افراد سنخ B، ویژگی های سنخ A را از خود نشان نمی دهند. این افراد بدون احساس گناه می آراند و بدون احساس نا آرامی کار می کنند، حساسیت به فوریت های زمانی و ناشکیبایی همراه آن، در آنان دیده نمی شود. خشم و خصومت در آنان به آسانی برانگیخته نمی شود (اتکینسون و همکاران، ۱۳۸۰: ۱۶۸). راندگان نوع A فشار بیشتری را تجربه کردند. تصادفات بیشتری داشتند و در مقایسه با افراد نوع B، ناشکیبایی بیشتری را از خود نشان دادند (وطن خواه، ۱۳۸۱: ۳۷). تیپ A، به طور آشکار از حرکت های کند ترافیکی خسته می شوند و به علت تعجیل در کار ممکن است حوادثی را بیافرینند. زیرا عجله در کارها باعث کاهش تمرکز و دقت در آنها می شود. برخلاف تیپ A، تیپ B، دارای تحمل زیاد در مقابل استرسها، ناکامی ها بوده و مقاومت بیشتری دارند. به نظر می رسد این تیپ شخصیتی، توانایی تحمل شرایط ترافیکی را دارند و پاسخ واقع بینانه ای ارائه می دهند (سوری، ۱۳۸۴: ۶۸). در تیپ A، سبک پایین سلامت در زندگی شخصی، سبک شخصیت تحت فشار و استرس و نیز خلق پایین فردی عمده علت تصادف در این افراد می باشد (وایجشویا، ترند و کرایج، ۲۰۰۷: ۷۹). فاکتورهای فردی نظیر افزایش سلامت جسمانی، افزایش سن و عدم مشکلات روان شناختی سبب کاهش تخلفات می شود؛ همچنین ویژگی های شخصیتی نظیر برون گرایی، هیجان خواهی و مشکلات روان شناختی مانند افسردگی، اضطراب و اختلال شخصیت با سطوح بالای تخلفات راندگی مرتبط است (کلینتون و همکاران، ۲۰۰۸: ۴۲۰). راندگی سریع و خطرناک و زیر پا گذاشتن مقررات راهنمایی و راندگی از ویژگی های مبتلایان به مانیا و اختلال شخصیت ضد اجتماعی است؛ همچنین، در اختلال شخصیت هسترویانیک، خودنمایی و خودمحوری، هیجان شدید و ناپایداری در هیجانها دیده می شود. این افراد خیلی زود به وسیله رویدادهای بی اهمیت تحریک می شوند و از آنجایی که این افراد به دنبال توجه هستند، ممکن است در راندگی حرکت های نمایشی و مانور از خود نشان داده

Archive of SID

و با بوق‌های غیرعادی و گوش‌خراش، کاری می‌کنند تا مورد توجه دیگران قرار گیرند (سوری، ۱۳۸۴: ۷۱). افرادی که در خودسنجی از سرعت بالا کمتر نگران می‌شدند، در رانندگیشان عدم احترام به قانون را نشان می‌دهند (ویشارت، داوی و فریمن^۱، ۲۰۰۶: ۱۰). رانندگان جوان درگیر تصادفات و رانندگی پرخطر، ویژگی‌هایی نظیر رفتارهای اختلال سلوک، مشکلات توجه، دوستی با گروه همسالان منحرف و سوء مصرف مواد و الکل و رفتارهای خشن را نشان می‌دهند (فرگوسن و همکاران^۲، ۲۰۰۳: ۳۳۹). ناسازگاری اجتماعی، جنبه‌ای از تکانشی بودن می‌باشد که رفتارهای رانندگی پرخطر را افزایش می‌دهد (انسو، هارو، پولمن، آلیک و هارو، ۲۰۰۷: ۳۱۳). یکی از نشانه‌های شخصیت مرزی تکانشی بودن در حوزه‌هایی مانند بی‌ملاحظه رانندگی کردن است که به فرد صدمه می‌زند (کاپلان و سادوک، ۱۳۸۷: ۴۲۱). گاهی اوقات رفتارهای تهاجمی و مانورهای نشانه‌ای برای جلب توجه است. به ویژه زمانی که از طرف نوجوانان صورت می‌پذیرد. این رفتارها ممکن است نشانه‌ای از اختلال هیستریانیک یا نمایشی باشد، همچنین رفتار خودشیفتگی پیش‌بینی‌کننده تخلفات جاده‌ای است (اسکرر، ۲۰۰۳: ۴۱). سبک زندگی ضد اجتماعی باتکانش‌پذیری و بی‌مسئولیتی مشخص می‌شود (دیویسن و جانسون، ۱۳۸۸: ۵۰۲). به نظر می‌رسد بسیاری از تخلف‌ها و جرایم رانندگی از جمله استمرار تخلف‌های رانندگی و تضييع حقوق دیگران اگر همراه بی‌احساسی و عدم اضطراب باشد نشانه شخصیت ضد اجتماعی تلقی می‌شود (ویکرز و هرویگل^۳، ۲۰۰۵: ۳۲). افرادی که بیشتر درگیر تصادفند، تمایل کمتری برای کنترل خود و خودرو دارند. رانندگان درگیر تصادف عمدتاً تمایل دارند خود را به خطر بیندازند، آنان با سرعت بیشتر و ریسک خطر بالاتری می‌رانند (بی‌هاموند و هارس ویل^۴، ۲۰۰۱: ۶۵). علاوه بر این‌ها، ادراک حسی غلط نیز در تصادفات مهم است. افرادی که توهم کنترل دارند، کمتر در رفتار رانندگیشان احتیاط می‌کنند و بیشتر با سرعت می‌رانند و همین خطر جویی، پیش‌بینی‌کننده قوی در تصادفات است (هرزبرگ^۵، ۲۰۰۹: ۱۰۹۹).

1- Wishart; D and Davey; J and Freeman ; J

2- Fergusson, David

3- Vickers, JrR. R. and. HervigL. K

4- B.Hammond, Tabitha and marks.Harswill

5- Herzberg, philipp



مدل مفهومی تحقیق (رابطه بین ویژگی‌هایی شخصیتی و رانندگی پرخطر):

• پنج عامل شخصیتی و تخلفات رانندگی

ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند با رفتارهای ترافیکی و نحوه رانندگی افراد ارتباط داشته باشد. شواهد زیادی حاکی از وجود رابطه میان صفات شخصیتی و رفتار تصادف است. مک گوایر (۱۹۷۶)، به نقل از رستم‌زاده (۱۳۷۹)، دریافت که برخی تصادف‌ها در بزرگراه‌ها مرتبط با عواملی چون بی‌ثباتی عاطفی، غم، رفتارهای ضد اجتماعی، رفتار تکانشی یا فشار روانی راننده بوده است؛ این رفتارها، باعث می‌شود احتیاط، توجه، مسئولیت‌پذیری، مراقبت و هشیاری راننده کم شده و خطر تصادفات بیشتر شود (سوری، ۱۳۸۴: ۶۶). پنج عامل شخصیتی مورد بررسی در این تحقیق: روان‌نژندی، برونگرایی، گشودگی، توافق و وجدانی بودن و اثر آن در نحوی رانندگی رانندگان عادی (غیر حادثه‌ساز) و مقایسه آن با رانندگان حادثه‌ساز است.

• روان‌رنجوری^۱ و رانندگی

عصیت یا شاخص بی‌ثباتی هیجانی، داشتن احساسات منفی چون ترس، غم، برانگیختگی، خشم، احساس گناه، احساس کلافگی دائمی و فراگیر مبنای مقیاس روان‌رنجوری را تشکیل می‌دهد (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۱۷). بین روان‌رنجوری، تحریک‌پذیری و پرخاشگری همبستگی معناداری وجود دارد، همچنین بین تصادفات رانندگی و پرخاشگری و نیز بین تکانشی بودن و تصادفات رانندگی و روان‌رنجوری ارتباط وجود دارد. در تحقیقی که (داهلن، مارتین راجان و کهلامان، ۲۰۰۵)، بعد از بررسی متغیرهای جمعیت‌شناسی، شخصیتی، توانایی ادراکی و پردازش اطلاعات انجام دادند، دریافتند که سطوح بالای تکانشی بودن، پیش‌بینی کننده رانندگی پرخطر و حرکت مخاطره‌آمیز در جاده‌هاست. افراد تکانشی بیش از بقیه درگیر تصادف و رفتار پرخطر از حمله پرخاشگری و مستی در حین رانندگی هستند، که سبب تصادفات می‌شود. به طور خلاصه دو فاکتور مهم روان‌رنجوری که شامل پرخاشگری و تکانشی بودن می‌باشد با تصادفات مرتبط است (دی بیچر، ۲۰۰۸: ۱۴). افراد دارای ویژگی‌هایی چون، سطوح بالای پرخاشگری و اضطراب، رانندگی پرخطر دارند و دارای ناسازگاری عاطفی هستند، بدین معنی که آنان خیلی زود ناکام و تحریک می‌شوند و ترکیب

ویژگی‌های شخصیتی این افراد، سبب رفتار خصمانه رانندگی می‌شود (البرگ، ۲۰۰۲: ۲۸۶).

آیزنگ مدعی است که در روان رنجورها، دستگاه عصبی سمپاتیک حتی به استرس‌های ملایم، واکنش اضافی نشان می‌دهد که نتیجه آن پراحساسی مزمن است. این حالت به افزایش سطح تهییج‌پذیری در پاسخ به تقریباً هر بحرانی می‌انجامد. در واقع، روان رنجورها به رویدادهایی که دیگر افراد آنها را بی‌اهمیت می‌دانند به صورت هیجانی واکنش می‌دهند؛ همچنین اکثراً افرادی که نمره بالا در روان رنجوری گرفتند، برای رویدادهای منفی مثل بیماری، تصادفات، جریمه رانندگی و ... آمادگی بیشتری داشتند (شولتز، ۱۳۸۴: ۳۲۶). ال ام تیس، فلاین و مرزی (۲۰۰۶)، دریافتند که همبستگی مثبتی میان تصادفات و فشارهای روانی (استرس، اضطراب و افسردگی) وجود دارد. افراد پریشان به احتمال بیشتری حقوق دیگران را نادیده می‌گیرند و قوانین را زیر پا گذاشته و تجربیات مخاطره‌آمیز بیشتری دارند (ال ام تیس، فلاین و مرزی، ۲۰۰۶: ۹۳). این یافته که فاکتور شخصیتی روان رنجوری با تعداد تصادفات همبستگی مثبت دارد، در پژوهش‌های کثیرلو (۱۳۸۲)، شیرازی (۱۳۸۴)، فردوسی (۱۳۸۸) و همچنین لاجونن (۲۰۰۱)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵)، داهلن، مارتین راجان و کهلامان (۲۰۰۵)، ال ام تیس و فلاین و مرزی (۲۰۰۶)، کلیتسون و همکاران (۲۰۰۸)، هرزبرگ (۲۰۰۹) و فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) دیده می‌شود.

• برون‌گرایی^۲ و رانندگی

افراد دارای صفاتی چون اجتماعی بودن، تمایل به شرکت در اجتماعات و مهمانی‌ها، قاطع و دوستدار هیجان و تحرک هستند. نمرات بالا در مقیاس برون‌گرایی، افراد صمیمی، با ارتباطات دوستانه هستند. افراد نمرات پائین برون‌گرایی رسمی و محافظه‌کار می‌باشند (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۲۷). برون‌گراها در مقایسه با درونگراها، زمان بیشتر را در فعالیتهای اجتماعی مصرف می‌کنند، جاه‌طلب و رقابتی هستند، از مسافرت لذت می‌برند و به شهرت علاقه دارند (نتل^۳، ۲۰۰۵: ۳۷۰). افرادی که در پی هیجانند بیشتر احساس را جستجو می‌کند، به افزایش تحریک متمایل اند، درگیری و تجربه را دوست دارند. این رفتارها (علاقه به

1- L. M. Tse, Flin and Mearns

2- Extraversion

3- Nettle

داروهای محرک یا با بی پروایی رانندگی میکنند؛ آنان را بیشتر به رانندگی مخاطره آمیز، تصادفات و جریمه هدایت می کند (روبرتی^۱، ۲۰۰۴: ۲۶۰). هیجان خواهان در مقایسه با هیجان گریزها، گزارش می دهند که در شرایط عادی، خیلی بالاتر از محدودیت سرعت تعیین شده، رانندگی می کنند و رانندگی به صورت سپر به سپر ماشین جلویی را خطرناک یا از لحاظ فیزیولوژیکی ناراحت کننده نمی دانند (ریو، ۱۳۸۳: ۲۷۸). هیجان خواهی بالا، یکی از پیش بینی کننده های رفتار مخاطره آمیز در رانندگی است (انسوو، هارو، پولمن، آلیک و هارو، ۲۰۰۷: ۳۱۳) برون گراها در پاسخ به محرک هایی از قبیل جنس مخالف، غذا یا نشاط فیزیکی بیشتر پاسخ می دهند و نتایج بیانگر آن است که درونگرایی پیش بینی کننده تندرستی افراد است (نتل، ۲۰۰۵: ۳۷۰). کوهن و همکاران (۲۰۰۴) نشان دادند که پیروی از دستورات درمانی با شاخص برون گرایی همبستگی منفی دارد (ال. کوهن و همکاران، ۲۰۰۴: ۱۰۶). این یافته که فاکتور شخصیتی برون گرایی همبستگی مثبتی با تصادفات دارد، در پژوهش های کثیرلو (۱۳۸۲)، شیرازی (۱۳۸۴)، فردوسی (۱۳۸۸)، لاجونن (۲۰۰۱)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، روبرتی (۲۰۰۴)، ال. کوهن و همکاران (۲۰۰۴)، ماکسول و همکاران (۲۰۰۵)، نتل (۲۰۰۵)، ال ام تیس و همکاران (۲۰۰۶)، ونلرو یانیس (۲۰۰۶)، ایجشویا، ترند و کرایج (۲۰۰۷)، هرزبرگ (۲۰۰۹)، فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) دیده می شود.

• باز بودن به تجربه، انعطاف پذیری^۲ و رانندگی

افراد دارای نمرات بالا در مقیاس انعطاف پذیری، از تخیلات غنی و متنوع و جدید لذت می برند، جذب موسیقی می شوند و دارای مشغولیت های متنوع هستند ولی نمرات پائین در برابر تغییرات مقاوم ترند و بیشتر شبیه افراد عادی اند که ترجیح می دهند افکار خود را کنترل کنند (حق شناس، ۱۳۸۸: ۳۲). رانندگان پرخطر، دارای سطوح بالای تکانشی بودن هستند، همچنین سطوح گشودگی، دلپذیری و وجدانی بودن در آنان پائین است (انسو، هارو، پولمن، آلیک و هارلو، ۲۰۰۷: ۲۱۵). از افراد دارای نمرات بالا در عامل گشودگی با توجه به ویژگی هایی چون انعطاف در تجارب، تخیل، ابتکار و پذیرش، انتظار می رود که در

1- Roberti , Jonathan W

2- Openness to experience

Archive of SID

محیط خود سازگاری بهتری داشته و از مبادرت به رفتارهای ضد اجتماعی و زیر پا گذاشتن قوانین راهنمایی و رانندگی خودداری کنند (کثیرلو، ۱۳۸۲: ۷۲). تحقیقات نشان داد، بین برخی عوامل بزرگ شخصیت و میزان پیروی از دستورات، همبستگی وجود دارد و یافته‌های جمعیت‌شناسی نظیر سن، جنسیت و درآمد و غیره ... بر روی میزان پیروی از دستورات اثر ندارد؛ اما بررسی عوامل شخصیتی نشان داد که انعطاف‌پذیری با پیروی از دستورات در ارتباط است (ال. کوهن و همکاران^۱، ۲۰۰۴: ۱۰۶). این یافته که فاکتور شخصیتی باز بودن به تجربه و انعطاف‌پذیری کاهش تصادفات مرتبط است در پژوهش‌های داخلی، کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، اسکرر (۲۰۰۳)، ال. کوهن و همکاران، (۲۰۰۴)، روبرتی (۲۰۰۴)، ماکسول اس لیکین (۲۰۰۵)، نتل (۲۰۰۵)، ویشارت، داوی و فریمن (۲۰۰۶)، اسنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷) و ترانسمون (۲۰۰۸) دیده می‌شود.

• توافق، دلپذیر بودن^۲ و رانندگی

همانند برون‌گرایی، شاخص توافق بر گرایش‌های ارتباط بین فردی تاکید دارد. افراد دارای نمرات بالا در این شاخص به دیگران اعتماد بیشتری دارند، ساده‌مخلص و بی‌ریا هستند اما نمرات پایین در مقیاس دلپذیر بودن به دیگران بدگمان و بدبین، چاپلوس دیگران و گاهی پرخاشگر و کمتر تحت تاثیر رحم و شفقت دست به بخشندگی می‌زنند (حق شناس، ۱۳۸۸: ۲۲). نلسون و سلار (۲۰۰۰)؛ به نقل از کثیرلو (۱۳۸۲)، بین عامل توافق و تخلفات رانندگی و رفتارهای مخاطره‌آمیز، تحقیقاتی را انجام داده‌اند. به نظر آنان میان عامل توافق و تخلفات تصادفات رابطه منفی وجود دارد و در افرادی که شاخص توافق بالاتر است میزان تخلفات کمتر است (کثیرلو، ۱۳۸۲: ۷۰). دلپذیری و وجدانی بودن پائین، رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی را پیش‌بینی می‌کند (انسوو، هارو، پولمن و آلیک هارو، ۲۰۰۷: ۲۱۵). همچنین بالا بودن شاخص تواضع که مربوط به عامل دلپذیر بودن است. در پیروی از قوانین و دستورات دخیل است (ال. کوهن و همکاران، ۲۰۰۴: ۱۰۶). پژوهش‌های کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، ال. کوهن (۲۰۰۴)، ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵)، نتل (۲۰۰۵)، تویسک و استیسی (۲۰۰۷)،

1- L.cohen & others

2- Agreeableness

سنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷)، و کلینتون و همکاران (۲۰۰۸) نشانگر آن است که فاکتور شخصیتی توافق و دلپذیر بودن با کاهش تصادفات مرتبط است.

• با وجدان بودن^۱ و رانندگی

دو ویژگی عمده توانایی کنترل تکانه و تمایلات و بکارگیری طرح و برنامه در رفتار، برای رسیدن به اهداف مورد بررسی شاخص وجدانی بودن قرار می‌گیرد (حق شناس، ۱۳۸۸: ۲۳). بین رفتارهای تهاجمی و عامل با وجدان بودن ارتباط معکوس وجود دارد. افرادی که شاخص با وجدان بودن نمره بالا می‌گیرند به تهدیدات بیرونی به شدت عکس‌العمل نشان می‌دهند. عامل وظیفه‌شناسی و تخلفات نیز با هم در ارتباطند. ویلیام و وینفرد (۱۹۹۶) دریافتند که عامل شخصیتی با وجدان بودن و رانندگی مخاطره‌آمیز رابطه منفی دارند و بالا بودن عامل با وجدان بودن در افراد، رفتارهای مخاطره‌آمیز در رانندگی را کاهش می‌دهد (کثیرلو، ۱۳۸۲: ۶۸). مطالعه روی ارتباط میان شخصیت، با مدل پنج عاملی NEO و رفتارهای مخاطره‌آمیز برای سلامت که شامل رفتار ترافیکی بوده، نشان داد که دلپذیری و وجدانی بودن پائین، رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی را پیش‌بینی می‌کند (انسور و همکاران، ۲۰۰۷: ۲۱۵). این یافته که فاکتور شخصیتی با وجدان بودن با کاهش تصادفات مرتبط است در پژوهش‌های داخلی، کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش‌های فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، ال. کوهن (۲۰۰۴) ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵)، ویشارت و همکاران (۲۰۰۶)، اسنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷)، ترانسمن (۲۰۰۸) و کلینتون و همکاران (۲۰۰۸) دیده می‌شود.

تعامل عوامل شخصیتی با عوامل خطر ساز جاده‌ای و نقص فنی وسایل نقلیه، می‌تواند نقش هریک از این عوامل را در جوامع مختلف پررنگ و یا کم‌رنگ تر نماید. اما به درستی مشخص نیست که کدامیک از عوامل شخصیتی روان‌رنجوری، برون‌گرایی، انعطاف‌پذیری، دلپذیر بودن و با وجدان بودن نقش بیشتری در رانندگی حادثه‌ساز دارند؟ کدام ویژگی‌های شخصیتی به عنوان عوامل محافظت‌کننده عمل می‌کند؟ پژوهش حاضر در پاسخ به چستی این سوالات طراحی و اجرا گردیده است. بر مبنای یافته‌های پیشین، پژوهش حاضر با هدف مقایسه پنج ویژگی شخصیتی (روان‌نژندی، برون‌گرایی، گشودگی، توافق و وجدانی بودن)

فرضیه های تحقیق

- الف) میزان ویژگی روان نژندی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) است.
- ب) میزان ویژگی برونگرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) است.
- ج) میزان ویژگی گشودگی در رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است.
- د) میزان ویژگی توافق در رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است.
- ه) میزان ویژگی وجدانی بودن در رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است.

روش

• روش تحقیق

در تحقیق حاضر، از روش علی-مقایسه ای استفاده شد، که گروه ملاک شامل رانندگان غیر حادثه ساز (عادی) و گروه همتا رانندگانی حادثه ساز بوده اند. با مقایسه دو گروه در متغیرهایی نظیر زمینه های قبلی، آموزشی-مهارت و ویژگی های شخصیتی احتمالا علت حادثه ساز بودن مشخص می شود (دلاور، ۱۳۸۱: ۲۰۶).

• جامعه آماری و روش نمونه گیری

جامعه آماری شامل دو گروه می باشد:

الف- رانندگان حادثه ساز: جامعه آماری شامل تمام رانندگان حادثه ساز (مرد) خودروهای سواری در کشور که در محدوده سنی (۵۵-۲۵ سال) بودند و نمونه ها به روش خوشه ای چند مرحله ای از بین رانندگان حادثه ساز که به دلیل تخلف حادثه ساز (سرعت و سبقت غیرمجاز، عدم توجه به قوانین و رفتار رانندگی حادثه ساز) خودروی آنان توسط راهنمایی و رانندگی کرج توقیف شده بود و جهت ترخیص مراجع نمودند. از میان چند پارکینگ در

چند نقطه وبه شکل تصادفی انتخاب شدند. پرسشنامه ها و برگه اطلاعات جمعیت شناسی (دموگرافیک) به شکل تصادفی در اختیار رانندگان (مرد) که جهت ترخیص خودرو به چند پارکینگ کرج مراجعه نمودند، قرار گرفت. تعداد ۳۵ راننده مرد (سنین ۲۵-۵۵) پرسشنامه و برگه اطلاعات جمعیت شناسی را کامل نمودند (جدول ۱).

ب- رانندگان غیرحادثه ساز: جامعه آماری در گروه کنترل رانندگان مرد خودروهای سواری در کشور که محدوده سنی (۲۵-۵۵ سال) بودند و هیچ گونه تخلفی در سوابق آنان ثبت نشده است و به روش خوشه ای چند مرحله ای از میان ۲۰ تاکسی سرویس و پایانه تاکسی کرج به شکل تصادفی، تعداد ۳۵ راننده مرد (سنین ۲۵-۵۵) پرسشنامه و برگه اطلاعات جمعیت شناسی را کامل نمودند (جدول ۱).

• ابزار پژوهش

در این تحقیق، از فرم S (گزارش شخصی) آزمون NEOPI-R، دارای ۲۴۰ سوالی که پاسخ به این پرسشنامه بر روی یک مقیاس پنج درجه ای است و پنج عامل اصلی شخصیت (روان رنجوری^۱، برونگرایی^۲، انعطاف پذیری^۳، دلپذیر بودن^۴ و با وجدان بودن^۵) و شش خصوصیت در هر عامل اندازه گیری می کند (حق شناس، ۱۳۷۸)، صورت گرفته است. این دو جنبه تست یعنی ۵ عامل اصلی و ۳۰ صفت فرعی ارزیابی جامعی از شخصیت افراد بزرگسال را امکان پذیر می کند. پایایی آن، از طریق ضریب همبستگی میان عبارات ها (به علاوه پایایی عبارات ها^۶) ضریب آلفا کرونباخ برای فرم خودسنجی در نمونه آمریکایی بین ۰/۸۶ و ۰/۹۲ در نوسان است. این مقادیر در تحقیق دکتر حق شناس در سال ۱۳۷۸، بر روی نمونه ۵۰۲ نفری در شیراز مشابه است و اعتبار تست، از طریق تمایز صوری و در سنین مختلف هنجاریابی شده است و همچنین ضریب همبستگی میان شاخص های نئو با تستهای همتای آن بسیار بالا است و همچنین در نمونه آمریکایی، ضریب همبستگی میان شاخص های نئو با تستهای غیر همتای آن بین ۰/۵۶ تا ۰/۱۸ در نوسان است. این مقادیر مشابه تحقیق ایرانی

- 1- neuroticism
- 2- extraversion
- 3- openness to experience
- 4- agreeableness
- 5- conscientiousness
- 6- Rliability

جدول ۱: اطلاعات جمعیت شناسی رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان عادی

متغیر	سطوح	تعداد حادثه‌ساز	تعداد عادی
سن	کمتر از ۳۰	۲۵	۷
	بین ۳۰ تا ۴۵	۸	۱۷
	بیش از ۴۵	۲	۱۱
تجربه	کمتر از ۵	۱۱	۸
	بین ۵ تا ۱۰	۲۲	۱۱
	بیش از ۱۰	۲	۱۶
تحصیلات	زیردیپلم	۱۱	۱۶
	دیپلم	۱۸	۱۶
	بالای دیپلم	۶	۳
وضعیت مالی	خوب	۶	۹
	متوسط	۳۷	۲۱
	بد	۲	۵

یافته‌ها

داده‌ها به نرم‌افزار تحلیل تست NEO انتقال داده شد و فرآیند کلید گذاری و تصحیح و نمره گذاری به شکل کامپیوتری صورت گرفت و پس از آن با نرم‌افزار «SPSS ۱۸» داده‌ها تحلیل شد. برای مقایسه ویژگی‌های شخصیتی، از روش t برای گروه‌های مستقل و برای اندازه‌گیری شاخص‌های جمعیت‌شناسی از روش‌های دو استفاده و t برای گروه‌های مستقل استفاده شد.

• بررسی شاخص‌های جمعیت‌شناسی

وضعیت دو گروه رانندگان (غیر حادثه‌ساز و حادثه‌ساز) به لحاظ اطلاعات جمعیت‌شناسی در (جدول ۱) ملاحظه می‌شود. بررسی دو گروه (رانندگان) به لحاظ شاخص‌های جمعیت‌شناسی (جنسیت، تحصیلات و وضعیت مالی) و با توجه به خنثی دو محاسبه شده (برای وضعیت مالی برابر با ۲/۶۳۶) و (برای میزان تحصیلات برابر با ۲/۰۴۴) و در سطح $(P < ۰/۰۱)$ و با ۹۹٪ اطمینان بیان می‌کنیم بین متغیر وضعیت مالی و نیز تحصیلات با نوع رانندگی دو گروه رابطه بدست نیامد و تمام آزمودنی‌ها به لحاظ شاخص‌های جنسیت (مرد)، تحصیلات (دیپلم) و وضعیت مالی (متوسط) با هم هم‌تا هستند. آزمودنی‌ها به لحاظ شاخص‌های سن و تجربه در زمینه رانندگی متفاوت بودند. میانگین سنی رانندگان حادثه‌ساز ۲۸/۹۴ و رانندگان عادی ۳۹/۶۵ می‌باشد که با توجه به t محاسبه شده که برابر با ۶/۱۲۹

است و در سطح ($P < 0/01$) با ۹۹٪ اطمینان بیان می‌کنیم: با افزایش سن افراد میزان رانندگی حادثه ساز کمتر می‌شود. همچنین میانگین سالهای تجربه رانندگی رانندگان حادثه ساز ۶/۵۷ و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) ۸/۳۷ می‌باشد که با توجه به t محاسبه شده که برابر با ۲/۸۶ است و در سطح ($P < 0/01$) و با ۹۹٪ اطمینان بیان می‌کنیم: با افزایش تجربه افراد، میزان رانندگی حادثه ساز کمتر می‌شود.

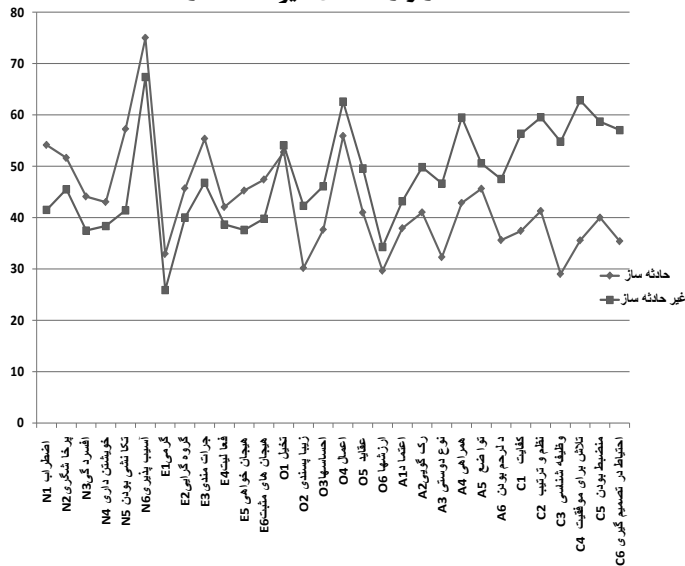
• بررسی شاخصهای شخصیتی رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی

در جدول ۲ و نمودار ۱، میانگین نمره پنج شاخص اصلی شخصیتی دو گروه رانندگان رانندگان حادثه ساز و عادی مشاهده می‌شود، ویژگی روان نژندی و برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی است. ویژگی گشودگی، توافق و وجدان در رانندگان (عادی) غیر حادثه ساز بیشتر از رانندگان حادثه ساز است. مقایسه میانگین نمرات خرده آزمونه‌های پنج عامل اصلی دو گروه رانندگان حادثه ساز و رانندگان غیر حادثه ساز در نمودار ۳ دیده می‌شود، در تمام خرده آزمونه‌های ویژگیهای روان نژندی و برون گرایی رانندگان حادثه ساز نمرات بالاتری بدست آورده و در تمام خرده آزمونه‌های ویژگیهای گشودگی، توافق و وجدانی بودن رانندگان غیر حادثه ساز نمرات بالاتری بدست آورده اند. نمودار ۱: نیمرخ شخصیتی پنج عامل اصلی شخصیتی رانندگان حادثه ساز و عادی (غیر حادثه ساز)



متغیر	واریانس	سطوح	میانگین
روان نژندی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۵۲.۰۵ ۳۹.۶۲	۱۰۵.۷۰ ۵۹.۳۵
برون گرایی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۴۱.۶۸ ۳۱.۳۴	۱۳۴.۴ ۵۸.۴۸
گشودگی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۷.۹۴ ۴۹.۶۵	۱۱۰.۱۷ ۱۰۰.۵۸
توافق	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۵.۱۴ ۴۸.۳۷	۱۱۱.۵ ۳۷.۰۰
وجدان	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۳.۹۴ ۵۶.۵۷	۱۳۶.۸۲ ۳۱.۴۸

نمودار ۲: پروفایل (نیم رخ شخصیتی) خرده آزمونه‌های پنج عامل اصلی شخصیتی رانندگان حادثه ساز و رانندگان غیر حادثه ساز



بامقایسه و بررسی اختلاف میانگین شاخصهای شخصیت (۵ صفت اصلی) رانندگان حادثه ساز و رانندگان غیر حادثه ساز (جدول ۳) و با توجه به t محاسبه شده و مقایسه آن با t جدول در سطح $P < 0.01$ و با معنادار شدن t محاسبه شده با ۹۹٪ اطمینان بیان می‌کنیم: میزان ویژگی‌های روان نژندی و برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان



غیر حادثه ساز است و میزان ویژگیهای انعطاف پذیری، توافق و وجدانی بودن در رانندگان غیر حادثه ساز بیشتر از رانندگان حادثه ساز است.

جدول ۳: میانگین، واریانس، میزان t و سطح معناداری ۵ عامل شخصیتی رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز)

متغیر	سطوح	میانگین	واریانس	درجه آزادی	سطح معناداری	میزان t
روان نژندی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۵۲.۰۵ ۳۹.۶۲	۱۰۵.۷۰ ۵۹.۳۵	۶۸	۵/۷۲	۰.۰۰
برون گرایی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۴۱.۶۸ ۳۱.۳۴	۱۳۴.۴ ۵۸.۴۸	۶۸	۴/۴۰	۰.۰۰
گشودگی	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۷.۹۴ ۴۹.۶۵	۱۱۰.۱۷ ۱۰۰.۵۸	۶۸	۴/۷۷	۰.۰۰
توافق	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۵.۱۴ ۴۸.۳۷	۱۱۱.۵ ۳۷.۰۰	۶۸	۴/۷۷	۰.۰۰
وجدان	حادثه ساز غیر حادثه ساز	۳۳.۹۴ ۵۶.۵۷	۱۳۶.۸۲ ۳۱.۴۸	۶۸	۱۰/۳۱	۰.۰۰

• بررسی میانگین، واریانس، میزان t و سطح معناداری ویژگی روان نژندی و برون گرایی رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز و همچنین تمام خرده آزمونهای روان نژندی و برون گرایی نشانگر آن است که با توجه به معنا دار شدن t محاسبه شده و در سطح $P < 0/01$ و با ۹۹٪ اطمینان بیان می کنیم: فرضیه های ارائه شده صحت دارد و میزان ویژگی روان نژندی و برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) است.

• بررسی میانگین، واریانس، میزان t و سطح معناداری ویژگی گشودگی، توافق و ویژگی وجدانی بودن رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز)، نشانگر آن است که با به معنا دار شدن t محاسبه شده و در سطح $P < 0/01$ و با ۹۹٪ اطمینان بیان می کنیم: فرضیه های ارائه شده صحت دارد و میزان ویژگی گشودگی، توافق و ویژگی وجدانی بودن در رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است.

بحث و نتیجه گیری

این پژوهش با هدف مقایسه ویژگی های شخصیتی رانندگان مرد حادثه ساز و عادی (غیر حادثه ساز) انجام شد. بر مبنای یافته های پیشین، پژوهش حاضر با هدف مقایسه پنج ویژگی شخصیتی (روان نژندی، برون گرایی، گشودگی، توافق و وجدانی بودن) رانندگان حادثه ساز و عادی (غیر حادثه ساز) صورت گرفت.

• تحلیل نتایج داده های دموگرافیک: نتایج پژوهش حاضر بیانگر آن است: که میانگین سنی رانندگان حادثه ساز ۲۸/۹۴ و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) ۳۹/۶۵ می باشد و هر چه سن افراد بیشتر شود میزان رانندگی حادثه ساز کمتر می شود ($P < 0/01$)؛ که این یافته ها همخوان با پژوهش های محبی و همکاران (۱۳۷۳)، کثیرلو (۱۳۸۲) و فردوسی (۱۳۸۸) و همچنین پژوهش های فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، ها کامیز و همکاران (۲۰۰۲)، اسکالر (۲۰۰۳)، فرگوسن، کمپل و هاروارد (۲۰۰۳)، (ماکسول، گرانت و لپکن، ۲۰۰۵)، فورد و کوپل (۲۰۰۶) تویسک و استیسی (۲۰۰۷)، ترانسمون (۲۰۰۸)، کرامر، ایوز، کمپر و یلینگا (۲۰۰۸)، کلیتون و همکاران (۲۰۰۸) و فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) می باشد. در این پژوهش در زمینه شاخص تجربه در زمینه رانندگی نیز، میانگین سالهای تجربه رانندگی رانندگان حادثه ساز ۶/۵۷ و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) ۸/۳۷ می باشد و می توان گفت: هر چه تجربه افراد بیشتر شود میزان رانندگی حادثه ساز کمتر می شود ($P < 0/01$)، که این یافته ها همخوان با پژوهش های محبی و همکاران (۱۳۷۳)، کثیرلو (۱۳۸۲) و فردوسی (۱۳۸۸)، و پژوهش های فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، ها کامیز و همکاران (۲۰۰۲)، اسکالر (۲۰۰۳)، فرگوسن، کمپل و هاروارد (۲۰۰۳)، (ماکسول، گرانت و لپکن، ۲۰۰۵)، فورد و کوپل (۲۰۰۶) تویسک و استیسی (۲۰۰۷)، ترانسمون (۲۰۰۸)، کرامر، ایوز، کمپر و یلینگا (۲۰۰۸)، کلیتون و همکاران (۲۰۰۸) و فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) می باشد. همچنین تحقیقات نشان دادند که در سنین جوانی و نیز جنس مذکر بیش از بقیه تصادف داشته اند و تعداد تصادفات با جنس و سن مرتبط است؛ اما در نتایج پژوهش حاضر، رابطه ای بین وضعیت تحصیلی و نوع رانندگی رانندگان حادثه ساز و عادی (غیر حادثه ساز) بدست نیامد ($P < 0/01$)؛ که این یافته ها همخوان با پژوهش های دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) است، اما با یافته های محبی و همکاران

(۱۳۷۳)، عبدالرحمانی (۱۳۷۴) و کثیرلو (۱۳۸۲) همخوانی ندارد، دلیل این امر بالا رفتن میزان سطح عمومی تحصیلات در جامعه می باشد، همچنین بین وضعیت مالی و نوع رانندگی رابطه بدست نیامد ($P < 0/01$)، که این یافته با پژوهش های عبدالرحمانی (۱۳۷۴) و کثیرلو (۱۳۸۲) همخوانی ندارد، که به نظر می رسد علت این یافته، بهتر شدن سطح رفاه در جامعه نسبت به گذشته است.

• تحلیل نتایج داده های ویژگی های شخصیتی: نتایج پژوهش حاضر بیانگر آن است: میزان ویژگی روان نژندی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) است ($P < 0/01$)؛ همچنین بررسی خرده آزمونهای ویژگی روان نژندی در این پژوهش نشانگر سطوح بالای تکانشی بودن و آسیب پذیری در رانندگان حادثه ساز است و رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) در این شاخص نمرات پائین تری کسب نمودند، که این یافته با پژوهش های داخلی؛ کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش های لاجونن (۲۰۰۱)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لپیکین (۲۰۰۵)، ال ام تیس و فلاین و مرنز (۲۰۰۶)، تویسک و استیسی (۲۰۰۷)، فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) همسو است.

• نتایج پژوهش حاضر بیانگر آن است: میزان ویژگی برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) است ($P < 0/01$)؛ بررسی شاخصهای برون گرایی و خرده مقیاسهای آن در تحقیق کنونی نیز به همین نکته اشاره دارد که میزان ویژگی برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر است، همچنین بررسی خرده آزمونهای ویژگی شخصیتی برون گرایی در این پژوهش نشانگر سطوح بالای جرأت مندی در رانندگان حادثه ساز است این یافته با پژوهش های داخلی؛ کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش های لاجونن (۲۰۰۱)، البرگ (۲۰۰۲)، دیامانت و بروزاد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لپیکین (۲۰۰۵)، ال ام تیس، فلاین و مرنز (۲۰۰۶)، فرناندس، هتفیلد و جاب (۲۰۱۰) همخوان می باشد.

• در مورد ویژگی شخصیتی انعطاف پذیری، نتایج نشان داد که: میزان ویژگی شخصیتی انعطاف پذیر در رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است ($P < 0/01$)؛ همچنین بررسی خرده آزمونهای ویژگی شخصیتی انعطاف پذیری در این پژوهش نشانگر سطوح پائین زیبایی شناسی در رانندگان حادثه ساز است و اگرچه در خرده مقیاس تخیل دو گروه به هم نزدیک اند، اما در تمام خرده مقیاس های ویژگی شخصیتی

Archive of SID

انعطاف پذیری رانندگان غیرحادثه ساز نمرات بالاتری را کسب نمودند، که این یافته ها با پژوهش های داخلی، کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش های فرناندس، جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵)، فورد و کوپل (۲۰۰۶) و اسنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷) همخوان می باشد.

• در مورد ویژگی شخصیتی دلپذیر بودن، نتایج حاکی است که: میزان ویژگی توافق در رانندگان عادی (غیرحادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است ($P < 0/01$)؛ همچنین بررسی خرده آزمونهای ویژگی شخصیتی دلپذیر بودن (توافق)، در این پژوهش نشانگر سطوح پائین تواضع در رانندگان حادثه ساز است و در تمام خرده مقیاس های ویژگی شخصیتی توافق رانندگان غیرحادثه ساز نمرات بالاتری را کسب نمودند، که این یافته ها با پژوهش های داخلی، کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش های فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵) و فورد و کوپل (۲۰۰۶)، اسنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷) همسو است.

• نتایج پژوهش حاضر بیانگر آن است: میزان ویژگی وجدانی بودن در رانندگان عادی (غیرحادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است ($P < 0/01$)؛ همچنین بررسی خرده آزمونهای ویژگی شخصیتی با وجدان بودن، بیانگر آن است که در تمام خرده مقیاس های ویژگی شخصیتی وجدانی بودن، رانندگان غیرحادثه ساز نمرات بالاتری را کسب نمودند؛ که این یافته ها با پژوهش های داخلی، کثیرلو (۱۳۸۲)، فردوسی (۱۳۸۸) و پژوهش های فرناندس و جاب و هات فیلد (۲۰۰۲)، ماکسول و اس لیکین (۲۰۰۵) و ویشارت، داوی و فریمن (۲۰۰۶)، اسنور، هارو، پولمن، آلیک و هارو (۲۰۰۷) همسو است.

• به طور خلاصه می توان نتایج پژوهش را چنین بیان نمود: یکی از علل تخلفات رانندگی، شرایط روانی و خصیصه های شخصیتی افراد است. ویژگی روان نژندی و برون گرایی در رانندگان حادثه ساز بیشتر از رانندگان عادی (غیرحادثه ساز) است، همچنین میزان ویژگی گشودگی، توافق و ویژگی وجدانی بودن در رانندگان عادی (غیرحادثه ساز) بیشتر از رانندگان حادثه ساز است. بررسی شاخصهای جمعیت شناسی پژوهش نشانگر آن است که تخلفات رانندگی در مردان جوانی که تجربه رانندگی کافی ندارند، بیشتر از بقیه رانندگان است. در پایان جهت کاهش تخلفات رانندگی پیشنهاد می شود:

• ورود تکنولوژی های برتر در حوزه ترافیک و کمک به نیروی پلیس برای خدمت



رسانی بهتر.

- استفاده از دوره‌هایی مانند تمرین بیشتر و دوره‌های التزام و کنترل رانندگان نوآموز جوان.
- از آنجایی که ابتدایی‌ترین محل برای تربیت یک کودک خانواده است، از طریق رسانه‌های گروهی بخصوص تلویزیون نحوه عبور و مرور صحیح برای خانواده و به زبان ساده برای کودکان نمایش داده شود و در دوره‌های پیش دبستانی بحث انضباط عبور و مرور سالم به وسیله اسباب بازی و نمایش‌های عروسکی به همراه دیگر نمایش‌های مورد علاقه کودکان ارائه شود.
- ایجاد یک مکانیزم ثابت به منظور تشویق رانندگان و عابران شایسته و تنبیه موثر برای رانندگان متجاوز صورت پذیرد.
- استفاده از تقویت‌کننده‌های مثبت و منفی برای کنترل رفتار رانندگان، نظیر معافیت حق بیمه برای رانندگان غیرحادثه‌ساز و اخذ چند برابر حق بیمه از رانندگان حادثه‌ساز.
- انجام تست‌های شخصیتی و معاینات روانی در کنار معاینات جسمانی جهت اخذ گواهینامه.
- درحرکتی جهادی وضعیت جاده‌های غیراستاندارد ساماندهی شده و نیز خودروسازان استاندارد ایمنی را در تمام خودروها رعایت نمایند.
- تقدیر سالانه از برترینها درحوزه رانندگی، خودروسازی، راهسازی و نیروی پلیس که این امر سبب دلگرمی این عزیزان برای خدمت رسانی بهتر و تشویق افراد دیگر جامعه جهت کاهش تخلفات رانندگی می‌شود.

- ۱- اتکینسون، ر. ال و همکاران؛ زمینه روان‌شناسی هیلگارد جلد ۱، مترجم دکتر م. براهنی و همکاران، (۱۳۷۹) چاپ چهاردهم، تهران انتشارات رشد.
- ۲- افروز، غ (۱۳۸۰)، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
- ۳- ایسینگ، اچ ج، جرم و شخصیت، مترجم دکتر ح. پاشا شریفی و ج. نجفی زند (۱۳۷۵)، چاپ اول تهران، انتشارات سخن.
- ۴- بهبهانی، ح. قهرمانی، ح. امینی، ب. احمدی‌نژاد، م. (۱۳۷۴) مهندسی ترافیک (تئوری و کاربرد)، چاپ اول تهران، انتشارات سالکان.
- ۵- توحید، م (۱۳۸۹)، مقاله: قتل ۷ درصد تولید ناخالص ملی، روزنامه همشهری، سال هجدهم، شماره ۵۱۲۰، تاریخ ۸۹/۲/۲۵.
- ۶- حق‌شناس، ح (۱۳۸۸)، روان‌شناسی شخصیت، چاپ اول، شیراز، انتشارات دانشگاه علوم پزشکی شیراز.
- ۷- دلاور، ع (۱۳۸۱)، روش تحقیق در روانشناسی و علوم تربیتی، چاپ دوازدهم، انتشارات ویرایش، تهران.
- ۸- دیویسن، کک و جانسون، ن (۲۰۰۷)، آسیب‌شناسی روانی (روانشناسی ناپهنجاری)، مترجم دکتر ح، پور شریفی (۱۳۸۸)، چاپ اول، تهران، انتشارات ارجمند.
- ۹- رستم زاده، م (۱۳۸۰)، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
- ۱۰- ریو، جان مارشال، (۱۳۸۳)، انگیزش و هیجان، مترجم ی، سید محمدی، چاپ ششم، تهران، انتشارات ویرایش.
- ۱۱- سوری، ا. (۱۳۸۴)، روان‌شناسی ترافیک، چاپ اول، تهران، انتشارات نشر عصر و نوبه.
- ۱۲- شاملو، س. (۱۳۸۲)، مکتب‌ها و نظریه‌ها در روان‌شناسی شخصیت، چاپ هفتم، تهران، انتشارات رشد.
- ۱۳- شولتز، د و شولتز، س. (۱۹۹۸)، نظریه‌های شخصیت، مترجم ی، سید محمدی، (۱۳۸۴) چاپ هفتم، تهران، انتشارات ویرایش.
- ۱۴- عبدالرحمانی، ر. (۱۳۷۴)، بررسی رابطه پایگاه اجتماعی و اقتصادی رانندگان با میزان انحراف از قوانین راهنمایی و رانندگی شهر تهران (دو منطقه ۳ و ۱۶) راهنما: دکتر غلامعباس توسلی، مشاور دکتر تقی آزاد ارمکی، دانشکده جامعه‌شناسی دانشگاه تربیت مدرس تهران، پایان‌نامه جهت دریافت کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی.
- ۱۵- فردوسی، ط (۱۳۸۸)، بررسی عوامل روان‌شناختی بر تصادفات رانندگی و ارائه الگوی مداخله در کاهش آن راهنما: دکتر علی اصغر احمدی، دانشکده علوم انسانی دانشگاه تهران، پایان‌نامه دکتری سلامت

- ۱۶- کاپلان، ه و سادوک ب. (۲۰۰۷)، خلاصه روان پزشکی علوم رفتاری روان پزشکی بالینی، مترجم، دکتر رضاعی ف. (۱۳۸۷)، چاپ اول، تهران انتشارات ارجمند.
- ۱۷- کثیرلو، ی. (۱۳۸۲)، مقایسه عوامل شخصیتی رانندگان متخلف در شهر تهران، راهنما: دکتر محمدنقی فراهانی، مشاور دکتر علیرضا مرادی دانشکده روان شناسی و علوم تربیتی دانشگاه تربیت معلم تهران، پایان نامه جهت دریافت کارشناسی ارشد روان شناسی عمومی.
- ۱۸- محبی، غ (۱۳۷۳)، بررسی دموگرافیک حوادث و سوانح رانندگی و نتایج حاصل از اورژانس بیمارستان شهید رهنمون یزد، راهنما: دکتر عباس مدیر، دانشکده پزشکی یزد، پایان نامه جهت دریافت دکترای حرفه‌ای.
- ۱۹- موکیلی، او دانتروز، ر. (۱۹۹۵)، انگیزش و هیجان - مترجم ح، گنجی و ع، پیکانی چاپ اول (۱۳۸۴)، تهران، انتشارات ساوالان.
- ۲۰- وطن خواه، ح و ابوالقاسمی، ش (۱۳۸۱)، روان شناسی شخصیت، چاپ اول، تهران، انتشارات احسن.

21- B.Hammond , Tabitha and marks.Harswill. «the influence of desire for control on driver's risk-taking behavior». Department-of psychology , the university of Reading P.O UK (2002(P.271-277.

22- Clinton, Strahan and Barry C, Watson and Alexia, Lennon «Can organisational safety climate and occupational stress predict work-related driver fatigue?» Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 11(6):p 418-426 Copyright (2008) Elsevier.

23- Cramer, Henriette & Vanessa Evers & Nicander kemper & Bob wielinga(2008) «Effects of Autonomy, Traffic conditions and Driver personality traits on Attitudes and Trust toards in vehicle Agents». Human-computer studies lab, university of amsterdam.

24- D.Beecher, Samantha. Jenna scott. Steph aniel Rojas & Kimberly A. Barchard(2008, April) «irritated , stressed , and disturbed: Do neurotic people have more accident?» Department of psychology university of Nevada, Las-vegas.

25- Diamant, I & K.Brousard «DDM (Driving Decision Making) (2002): Decision making pattern in graphic driving situations: Relation to personality factors and driving attitudes». Meditation-Adam psychological and Medical

26- E. Schreer, George «Narcissism and Aggression(2003): Is Inflated Self-Esteem Related to Aggressive Driving?» Manhattanville College Copyright © E BSCO Publishing.

27- Eensoo, Diva. Maarike Harro. Helle Pullmann. Juri Allik & Jaanus Harro (2007) «Association of traffic Behavior with personality and platelet monoamine Oxidase Activity in school children» Department of public Health , Estonian center of Behavioral and Health sciences, university of tartu, Estonia (P:311-317)

28- Fernandes, R & RFS job & J,Hatfield (2002) «young Driver characteristics in the prediction of Drink-Driving: comparing Drink – Driving with a Rang of Driving Behaviours». NSW injury risk Management Research center (IRMRC) the university of new south wales , NSW, Australia.

29-Fernanded, Ralston & Julie Hatfield & R.F.soarnes job(2010) «Asystematic investigation of the differential predictors for speeding drink– driving, driving while fatigued, and not wearing a seat belt , among young drivers». NSW, injury Risk Management Research center, the university of NSW , Sydney, Australia ,

30- Fergusson, David. Nicola swain– Campbell & John Harwood. (2003) «Risky Driving Behaviour in young people: PREvalence, personal characteristics and traffic accidents». Astralian & NZ fournal of public Health pudic Health Association of Australia P:337-342

31- Hakamies, Liisa. Blomqvist, Tarjaliisa Raitanen & Desmond O'Neill. (2002) «Driver ageing does not cause higher accident rated perkm». Department of psychology, sedish school of social science, university of Helsinki and Department of medical Gerontology, Trinity college Dublin, Ireland P:271-274.

32- Issever, H & Onen, L & Sabuncu, H and Altunkaynak, O «Personality characteristics, psychological symptoms and anxiety levels of drivers in charge of urban transportation in Istanbul» Department of Public Health, Is-

Istanbul Medical Faculty, Istanbul University, April 2002 ,Turkey .

33- L. M. Tse; John and Flin; Rhona and Mearns ;Kathryn (2006) «Bus driver well –being review- 50 years of research» The industrial psychology research center; school of psychology callaege of life sciences and medicine; University of UK ; Aberdeen; king’s college ;Transportation Research part F9; P :89-114.

34- Lajunen, Timo (2001): «personality and accident liability: are extaver-sion, neuroticismand psychoticism related to traffic and occupational fatali-ties» Department of psychology, middle East technical university Ankara, Tur- key, P:1365-1373.

35- L.cohen Nicole & others (2004) «5 factor model of personality and anti-depress ant medication compliance». Canjpsychiatry 5, voL 49 . page 106- 130

36- Langford, J & S.koppel «Epidemiology of older driver crashes Identifying older driver risk factors and exposure patterns». Monash University , Accident Research center, Australia , 2006 . P:309-321

37- Max well, J.P & S.Grant &S.Lipkin: (2005) «Further validation of the propensity for angry driving scale in British drivers». Department of psychol- ogy, Neuroscience Resarch. Institute, Aston University , Aston Triangle , Bir- mingham. UKP:213-224.

38- Nettle, Daniel(2005) «An evolutionary approach to the extraversion continuum» Psychology, Brain and Behaviour, University of Newcastle, Henry Wellcome Building, Framlington Place, Newcastle NE2 4HH, UK Evolution and Human Behavior 26 , 363-373

39- Oz, Bahar And Lajunen, Timo And Ozkan,Türker «Professional and non-professional drivers’ stress reactions and risky driving» Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 13, Issue 1, Janu- ary 2010, Pages 32-40, Ankara , Turkey.

40- Roberti , Jonathan W «A review of behavioral and biological correlates of sensation seeking» New College of Florida and the University of South Flori- da-Sarasota, USA ,Journal of Research in Personality 38 (2004) 256-279

41- Sommer, M and Herle, J and Hausler, R and Risser, B and Chaloupka,

Schutzhofer «Cognitive and personality determinants of fitness to drive»
Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 11,
Issue 5 , UK, September 2008, Pages 362-375.

42- Strahan; Clinton and Watson; Barry C and Lennon ; Aleia J «can organizational safety climate and occupational stresses predict work – related driver fatigue» Transportation Research part F : Traffic Psychology and behavior 11; (6) UK (2008)P;218-426

43- Tronsmoen, Torbjorn (February 2008) «Associations between self-assessment of driving ability, driver training and crash involvement among young drivers» Department of Psychology, Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Norway

44- Twisk; Divera and S tacey; coline (2007) «Trends in young driver risk and counter measure in European countries» Institute for road Safety Research(SWOV); Transport Research center ;JTRC paris ; France . Journal of safety research 38- 245-257

45- Ulleberg, pal: «personality subtypes of young drivers , Relation ship to risk – taking preferences , accident involvement , and response to a traffic safety campaign». Department of psychology, Norwegian university of science and technology, Nor way 2002 , P:279-297.

46- Vanlaer; Ward and Yannis ;George «Perception of road accident causes» Belgian Road safety Institute; Behavior and policy Department Accident Analysis and Perevention 38 (2006)P;155-161

47- Vickers, JrR. R. and. HervigL. K. (9 may 2005) OCCUPATION, PERSONALITY, AND ACCIDENTS: AN EXPLORATORY STUDY OF AGGREGATE ASSOCIATIONS Naval Health Research Center position of the Department of the Navy, Department of Defense, or the U.S. Government.

48- Wahlberg ,A.E. af and Dorn , L and Kline, T.(March 2010) «The effect of social desirability on self reported and recorded road traffic accidents» Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 13, Issue 2, UK., Pages 106-114.



49- Wijesuriya, Nirupama and Tran ,Yvonne and Craig, Ashley «The psychophysiological determinants of fatigue» International Journal of Psychophysiology, Volume 63, Issue 1, Norway January 2007, Pages 77-86,

50- Wishart;D and Davey; J and Freeman; J «An application of the driver attitude question naire to examine driving behaviors within an Australian organizational fleet settingIn proceedings road safety research»; Policing and Education conference; gold coast; Australia Queen Sland; (2006)P;1-12

51- Yorck Herzberg, philipp, Beyond accident – proneness: using five factor model prototypes to predict driving behavior institute for medical