

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پر خاشکرانه

در رانندگان وسایل نقلیه سواری

آرزو عظیم‌زاده پارسى^۱، مژگان حیاتی^۲

از صفحه ۲۹ تا ۵۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۲۷ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۴/۲۲

چکیده

زمینه و هدف: با توجه به اهمیت حوادث و سوانح رانندگی و عوامل انسانی ایجادکننده آن، هدف از پژوهش فوق، بررسی ویژگی‌های شخصیتی، پر خاشکری و ادراک خطر رانندگان به‌عنوان متغیرهای مرتبط با رفتار رانندگی پرخطر است.

روش: این پژوهش، توصیفی و از نوع همبستگی است و جامعه آماری آن شامل کلیه رانندگان شهر قزوین است که از این میان تعداد ۳۸۷ (۳۱۵ مرد و ۷۲ زن) نفر با روش نمونه‌گیری در دسترس به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. برای جمع‌آوری اطلاعات از نسخه کوتاه پرسش‌نامه شخصیتی نئو کاستا و مک کرا (۱۹۸۹)، پر خاشکری باس و پری (۱۹۹۲)، ادراک خطر رانندگی آلبرگ و راندمو (۲۰۰۱) و رفتار رانندگی منچستر (۱۹۹۰) استفاده شد.

یافته‌ها: روان‌رنجوری به‌عنوان یکی از ویژگی‌های شخصیتی، به‌همراه پر خاشکری ارتباط معنادار مثبت و سایر ویژگی‌های شخصیتی یعنی برون‌گرایی، دل‌پذیر بودن، انعطاف‌پذیری و مسئولیت‌پذیری، به‌همراه ادراک خطر ارتباط معنادار منفی با مؤلفه‌های رفتار رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) دارند. همچنین، ۰/۳۳ از لغزش‌ها، ۰/۳۱ از تخلفات عمدی، ۰/۲۶ از اشتباهات و ۰/۲۳ از تخلفات غیرعمدی (مؤلفه‌های رانندگی پرخطر) از طریق ویژگی‌های شخصیتی، پر خاشکری و ادراک خطر پیش‌بینی شده است.

نتیجه‌گیری: به نظر می‌رسد که ویژگی‌های شخصیتی، میزان پر خاشکری و ادراک خطر در رفتار رانندگی پرخطر تأثیر داشته و مداخله مؤثر در این زمینه می‌تواند مفید باشد.

کلیدواژه‌ها: پنج عامل شخصیت، پر خاشکری، ادراک خطر، رانندگی پرخطر، تصادفات رانندگی.

۱. مربی دانشگاه پیام نور تاکستان، ایران، (نویسنده مسئول)، Azimzade71@yahoo.com

۲. استادیار دانشگاه پیام نور قزوین، ایران.

مقدمه

انجام رفتارهای خطرناک رانندگی، یکی از عوامل مهم و مؤثر در بروز تصادفات رانندگی است که منجر به مرگومیر و جراحات در انسان می‌شود (یانگ^۱، ۲۰۱۳). بر اساس اعلام سازمان بهداشت جهانی، هر ساله ۱ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر در اثر تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده و قریب به ۵۰ میلیون نفر دچار جرح یا ناتوانی می‌شوند (توماس^۲ و همکاران، ۲۰۱۴). بر اساس آمار سایت سازمان پزشکی قانونی در ایران (۱۳۹۶)، تنها در سال‌های ۹۴ و ۹۵، بر اثر حوادث رانندگی، ۳۲ هزار و ۵۱۶ نفر فوت و ۶۴۶ هزار و ۸۸ نفر دچار مصدومیت شدند. به نظر می‌رسد ایران از نظر سوانح ترافیکی، یکی از کشورهای است که دارای بیشترین موارد تصادف و مرگومیر است (مرادی و همکاران، ۱۳۹۵).

در رفتار رانندگی پرخطر عواملی نظیر انسان، جاده، محیط و وسیله نقلیه دخیل هستند؛ اما به نظر می‌رسد که سهم عوامل انسانی و روان‌شناختی مؤثرتر باشد (خوشنویس و اسماعیلی، ۱۳۹۵). برخی از پژوهشگران، رفتارهای پرخطر رانندگی را شامل لغزش‌ها^۳، اشتباهات^۴ و تخلفات^۵ می‌دانند. لغزش‌ها و اشتباهات در رانندگی به واسطه ناتوانی افراد در انجام کنش‌های موردنظر برای دستیابی به اهداف معین اتفاق می‌افتند؛ درحالی‌که تخلف‌ها به دنبال رعایت نکردن مقررات رانندگی، مانند سرعت غیرمجاز ایجاد می‌شود (ازکان و همکاران^۶، ۲۰۰۶). تخلفات به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ تخلفات عمدی که به قصد آسیب‌رساندن و نقص قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه هستند و تخلفات غیرعمدی که بدون قصد، به نقص قوانین منجر می‌شوند (کارسازی و همکاران، ۱۳۹۶).

1. Yang
 2. Tomas
 3. Lapses
 4. Errors
 5. Violations
 6. Ozkan

از دیگر عوامل مؤثر روان‌شناختی در مخاطرات رانندگی، شخصیت رانندگان است (لیوسیدی^۱ و همکاران، ۲۰۱۴). کاستا و مک کری^۲ (۱۹۹۱) در مدل پنج‌عاملی شخصیت^۳، روان‌رنجوری^۴ (خشم، کینه، رفتارهای تکانشی و آسیب‌پذیری در برابر استرس)، برون‌گرایی^۵ (هیجان‌خواهی و تمایل به داشتن روابط با دوستان و دنیای بیرونی)، انعطاف‌پذیری^۶ (داشتن تحمل برای اندیشه‌های نو، راه‌های تازه انجام امور و پذیرش تجربه جدید)، دل‌پذیربودن^۷ (اتفاق‌نظر در انجام کارها، اتحاد و همبستگی با یکدیگر و موافقت و سازگاری با دیگران در انجام امور) و باوجدان‌بودن^۸ (مثبت و بارآده‌بودن، داشتن احساس مسئولیت، اصولی‌بودن، داشتن دقت عمل و پایبندی به اصول اخلاقی) را مؤلفه‌های ابعاد اساسی شخصیت می‌دانند. پژوهش‌های گروسی و همکارانش (۱۳۹۳) نشان می‌دهد رانندگان با ویژگی دل‌پذیربودن بیشتر، رفتارهای واکنشی و تحریک‌پذیری کمتر و ثبات هیجانی بیشتری را طبق تجربه نشان می‌دهند. برون‌گراها جامعه‌پذیری بالاتری دارند و انعطاف‌پذیری که با کنجکاوی، عواطف مثبت، پذیرش عقاید دیگران و کیفیت رابطه بین فردی همراه است، کمتر افراد را درگیر ماجراهای خطرناک در حین رانندگی می‌کند. این در حالی است که روان‌رنجوری که با چهار بُعد اصلی عاطفه منفی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) رابطه دارد، می‌تواند هر نوع رفتار مخاطره‌آمیزی را تشدید کند. همچنین بین مسئولیت‌پذیری با رعایت ایمنی رابطه مثبت و پرخاشگری، ارتباط منفی وجود دارد (استنوجویک^۹ و همکاران، ۲۰۱۱).

1. Lucidi
2. Costa & McCrae
3. Five-factor model of personality
4. Neuroticism
5. Extroversion
6. Openness
7. Agreeableness
8. Conscientiousness
9. Stanovic

از دیگر متغیرهای مرتبط با رانندگی پرخطر، خشم و پرخاشگری است. خشم در هنگام رانندگی^۱ از نوع خشم موقعیتی^۲ (دیبولد^۳، ۲۰۰۳) است که با تغییراتی در سطوح شناخت، هیجان و فیزیولوژی راننده، هیجان منفی را در او ایجاد می‌کند (دنفبچر^۴ و همکاران، ۱۹۹۴). ممکن است تجربه خشم در هنگام رانندگی به شکل زبانی و رفتار خصمانه ظهور پیدا کند (محمدپور، ۱۳۸۸). خشم رانندگی با رفتارهای رانندگی بی‌پروا، مانند سرعت بیش از حد مجاز، تصادفات بیشتر و رانندگی پرخطر همراه است (دنفبچر و همکاران، ۲۰۰۳).

در ارتباط با رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی، توجه به «ادراک خطر» نیز اهمیت دارد. ادراک خطر یعنی قضاوت ذهنی افراد در مورد ویژگی‌ها و شدت خطر (خوشنویس و اسماعیلی، ۱۳۹۵). در این زمینه، دیدگاه شناختی و پردازش اطلاعات، ادراک خطر را به نوع طبقه‌بندی، سازمان‌بندی و ساده‌سازی اطلاعات در ذهن ارتباط می‌دهد (لرنر و کتنر^۵، ۲۰۰۰). ویبر و جانسون^۶ (۲۰۰۹) نیز ادراک خطر را نوعی ارزیابی شناختی از خطر می‌دانند که به وسیله عوامل موقعیتی یا رفتارهای خود شخص شکل می‌گیرد. به نظر می‌رسد ادراک خطر پایین با رفتارهای مخاطره‌آمیز همراه است.

با توجه به مطالب فوق، از آنجایی که رفتار رانندگی پرخطر باعث بروز حوادث و تصادفات شده و معلولیت و مرگ افراد را در پی دارد، باید به متغیرهای مرتبط این رفتار توجه گردد و با کاهش عوامل خطر ساز، از حوادث پیشگیری شود (نابی^۷ و همکاران، ۲۰۰۷). به همین منظور هدف اصلی این پژوهش، بررسی ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی (روان‌رنجوری، برون‌گرایی، انعطاف‌پذیری، دل‌پذیر بودن و

1. Anger while driving
 2. Situation-bound anger
 3. Diebold
 4. Deffenbacher
 5. Lerner & Keltner
 6. Weber & Johnson
 7. Nabi

با وجدان بودن)، پرخاشگری و ادراک خطر رانندگی با رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) است. در واقع این پژوهش به دنبال پاسخ به این سؤال است که آیا بین ویژگی‌های شخصیتی (روان‌رنجوری، برون‌گرایی، انعطاف‌پذیری، دل‌پذیر بودن و با وجدان بودن)، پرخاشگری و ادراک خطر رانندگی با رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) رابطه وجود دارد؟

پیشینه پژوهش

در ارتباط با رفتارهای پرخطر رانندگی، گروسی و همکارانش (۱۳۹۳) معتقدند که تقریباً تمام رانندگان یعنی ۹۶/۴ درصد مرتکب تخلفات غیرعمد در حین رانندگی شده‌اند. شایع‌ترین رفتارهای پرخطر رانندگی از نظر مروتی شریف‌آباد و همکارانش (۱۳۸۹)، استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، رعایت نکردن فاصله مناسب با خودرو جلویی، رانندگی نکردن بین خطوط و سبقت گرفتن از رانندگانی است که آهسته رانندگی می‌کنند.

در پژوهش‌های مرتبط با شخصیت رانندگان، آریستایدز^۱ و همکارانش (۲۰۰۹) در پژوهش خود نشان دادند رانندگی پرخطر با اضطراب بالا و اشتباهات در رانندگی، بی‌پروایی و عدم تمرکز حواس و توجه مرتبط است. کانستانتینو^۲ و همکارانش (۲۰۱۱) و اسکات پارکر و وستون^۳ (۲۰۱۷) در پژوهشی دیگر به این نتیجه رسیدند که هیجان‌خواهی، تکانشگری و میزان پاداش و تنبیه ادراک شده در رانندگی، می‌تواند از طریق پرخاشگری با رانندگی پرخطر ارتباط داشته باشد. همچنین کنعانی و همکارانش (۱۳۹۱) و صلاحیان و همکارانش (۱۳۹۲) با مطالعه رانندگان تصادفی

1. Aristides

2. Constantinou

3. Scott-Parker & Weston

دریافتند که آن‌ها از روان‌رنجوری بالاتر و انعطاف‌پذیری، سازگاری و مسئولیت‌پذیری کمتری برخوردار هستند و بین برون‌گرایی، روان‌رنجوری، هیجان‌خواهی، ریسک‌پذیری و نابهنجاری‌های رفتاری با درگیر شدن در تصادفات جاده‌ای و ارتکاب تخلفات رانندگی ارتباط وجود دارد.

در بسیاری از پژوهش‌ها بر ارتباط پر خاشگری و رانندگی پرخطر تأکید شده است (استنجویک^۱ و همکاران، ۲۰۱۸). رئوفی حدادی ثانی و همکارانش (۲۰۱۶) در مطالعه خود مشاهده کردند که پر خاشگری با اختلال در تنظیم هیجان باعث عدم تمرکز و ایجاد هیجان‌های منفی نظیر انتقام شده و به‌عنوان یک مانع شناختی پیش‌بینی‌کننده خطا در رانندگی است. فرناندز و بیزا^۲ (۲۰۱۷) نشان دادند که تفکر پر خاشگرانه با ریزمقیاس‌های قضاوت، برجسب‌زنی، کلام پر خاشگرانه و تمایل به صدمه‌زدن فیزیکی به دیگر رانندگان، منجر به رانندگی پرخطر و تصادف می‌شود. از دیگر متغیرهای مرتبط با رانندگی پرخطر، ادراک خطر است. ولراث^۳ و همکارانش (۱۹۹۹) در پژوهش خود نشان دادند که ابعاد شخصیت روان‌رنجوری، دل‌پذیر بودن و وظیفه‌شناسی از طریق رفتارهای پرخطر بر ادراک خطر تأثیر می‌گذارند. فیهری^۴ و همکارانش (۲۰۱۲) در مطالعه‌ای دیگر، بین ثبات هیجانی و خوشایندی با ادراک خطر همبستگی مثبت مشاهده نمودند.

درس و پیویک^۵ (۲۰۱۱) و کارتر^۶ و همکارانش (۲۰۱۴) در مطالعه‌ای نشان دادند که ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده رانندگی پرخطر است. در همین ارتباط، یافته‌های خوشنویس (۱۳۹۳) نشان می‌دهد که بین مؤلفه‌های رفتار رانندگی (لغزش‌ها، تخلفات

1.Stanojevic

2.Fernandez & Baeza

3.Vollrath

4.Fyhri

5.Rhodes & Pivik

6.Carter

عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) و پنج عامل شخصیت به جز توافق، با ادراک خطر رانندگی رابطه وجود دارد. رم و کند^۱ (۲۰۱۶) در پژوهش خود، ارتباط مثبت قوی‌ای را بین ادراک خطر و ادراک تکالیف مربوط به رانندگی^۲ مشاهده نموده‌اند. همچنین هوسکر^۳ و همکارانش (۲۰۱۶) مؤلفه‌های مرتبط با روان‌پریشی را از طریق ادراک خطر پایین با رفتارهای مخاطره‌آمیز مرتبط می‌دانند. والنس^۴ معتقد است ادراک خطر خوش‌بینانه با هیجانات مثبت نظیر خوش‌حالی و امیدواری و دید بدبینانه به خطر با هیجانات منفی مانند ترس و خشم مرتبط است (کوجر و ویتتر،^۵ ۲۰۱۱).

مبانی نظری پژوهش

پژوهش‌ها در خصوص رفتار رانندگی و نقش آن در سوانح رانندگی از سال ۱۹۵۱ میلادی آغاز و در ارتباط با موارد مؤثر در تصادفات رانندگی به نقش محیط، وسیله نقلیه و عوامل انسانی اشاره داشتند. پژوهش‌های بعدی به شکل اختصاصی‌تر به عوامل انسانی پرداختند (گروسی و عضدی، ۱۳۹۲) و رویکردهای مختلف جامعه‌شناسی و روان‌شناسی به تبیین رفتار رانندگی پرخاطر همت گماردند.

تابمن^۶ (۲۰۰۴) رفتار رانندگی را الگوی عملی کنش در مواجهه با وسیله نقلیه می‌داند و آن را تحت تأثیر شخصیت رانندگان به دو شکل منفی و مثبت تقسیم می‌کند. رفتارهای منفی رانندگی شامل دو گروه خطاها و تخلف‌ها هستند؛ رفتارهای مثبت، بیشتر در قالب کمک‌کردن، گذشت و حفظ ادب اجتماعی رانندگان نسبت به یکدیگر تعریف می‌شوند (اکبری و همکاران، ۲۰۰۶).

-
1. Ram & Chand
 2. Driving tasks
 3. Hosker-Field
 4. Valence
 5. Koger & Winter
 6. Taubman

پژوهش‌های قبلی در ارتباط با شخصیت نشان می‌دهد که نظریه‌های روان‌پویشی به عوامل ناهوشیار (اتکینسون و همکاران، ۱۳۸۵) و دیدگاه‌های شناختی به مؤلفه‌های نگرشی، ادراک خطر، هنجارهای اجتماعی و نظام سازه‌ای فرد که در جهت تفسیر تجربه‌ها (هگل و زیگلر، ۱۳۷۹) استفاده می‌شود، در رفتارهای رانندگی پرخطر نقش دارند. در نظریه‌های صفت و عوامل خصیصه‌ای شخصیت، به مواردی نظیر هیجان‌خواهی توجه شده است؛ به‌طور مثال، افراد هیجان‌طلب که نیاز به هیجان و تحرک و کسب تجربه (آیورزن و راندمو^۱، ۲۰۰۲) دارند، در حین رانندگی، سرعت بالاتر، حرکات نمایشی و تغییر مسیر بیشتری را به نمایش می‌گذارند (سامر^۲، ۲۰۰۳) و با نقض قوانین رانندگی، بدون توجه به عواقب کار، دست به رانندگی پرخطر می‌زنند (نایوم^۳، ۲۰۰۸).

مؤلفه‌های دیگر مرتبط با رانندگی پرخطر، خشم و پرخاشگری هستند. خشم می‌تواند ابعاد فیزیولوژیکی (برانگیختگی بدنی)، پدیدارشناختی (احساس ذهنی) و رفتاری (ابراز چهره و کلامی) داشته باشد و زمانی تبدیل به پرخاشگری می‌شود که به‌شکل رفتارهای عمدی و آزاردهنده و با هدف تجاوز به حقوق دیگران انجام شود (شارما^۴، ۲۰۱۱). روان‌تحلیل‌گرها، خشم را تجلی‌کشاننده‌های غریزی می‌دانند که با فرایندهای خودکار ایجاد می‌شود و به تخلیه و کاهش هیجان منجر می‌شود. این در حالی است که شناخت‌گرایان، خشم را نتیجه شناخت‌ها و باورهای فرد می‌دانند و رفتارگرها عامل یادگیری را مؤثر می‌دانند (اندرسون و بوشمن^۵، ۲۰۰۲).

مرور مبانی نظری ادراک خطر نشان می‌دهد که در رویکردهای روان‌شناختی، ادراک را فرایندی می‌دانند که در آن، اطلاعات به‌دست‌آمده از مشاهدات حسی،

1.Iversen & Rundmo

2.Sumer

3.Nayum

4.Sharma

5.Anderson & Bushman

سازمان‌دهی، تعبیر و تفسیر می‌شوند و ادراک خطر، قضاوت ذهنی از خطر در نظر گرفته می‌شود که تحت تأثیر عوامل روان‌شناختی نظیر شخصیت، نیازها، انگیزه‌ها، آگاهی و تجارب پیشین (پارسائیان، ۱۳۹۲) است و به‌واسطه عوامل موقعیتی یا رفتار خود شخص انجام می‌شود (اون و کریستنسن ۱، ۲۰۰۵). در این دیدگاه و در بحث شناخت‌ها، سوگیری‌ها و خطاهای شناختی در ارزیابی اطلاعات و اکتشافات در تفکر، ممکن است گاهی سبب قضاوت نادرست از موقعیت شوند و ادراک فرد را تحت تأثیر قرار دهند (لرنر و کتنر، ۲۰۰۰). همچنین به نظر می‌رسد عوامل شخصیتی نیز در ادراک خطر نقش مهمی داشته باشد (ویلیامز^۲ و همکاران، ۲۰۱۱)؛ به‌طور مثال در افراد دارای افکار خصمانه و سلطه‌گر به‌دلیل تکانشی بودن و میزان کمتر نگرانی در ارتباط با پیامدهای عمل خود، میزان خطرپذیری بالاست (ویبر و جانسون، ۲۰۰۹). در رویکردهای بین‌رشته‌ای، زمینه‌های روان‌شناسی، جامعه‌شناسی، انسان‌شناسی و ارتباطات ترکیب‌شده و تبیین خطر با توجه به عوامل فرهنگی، اجتماعی و روان‌شناختی موردبررسی قرار می‌گیرد (خوشنویس و اسماعیلی، ۱۳۹۵).

روش پژوهش

روش پژوهش در این پژوهش، توصیفی و از نوع همبستگی است. جامعه آماری، کلیه رانندگان وسیله نقلیه سواری شهر قزوین در سال ۱۳۹۶ است که از بین آنان، تعداد ۳۸۷ (۳۱۵ مرد و ۷۲ زن) نفر با روش نمونه‌گیری در دسترس به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. ابزار جمع‌آوری اطلاعات شامل فرم کوتاه پرسش‌نامه شخصیتی نئو^۳ با ضرایب پایایی برای مؤلفه‌های روان‌رنجوری ۰/۹۱، برون‌گرایی ۰/۸۸، انعطاف‌پذیری ۰/۷۹، دل‌پذیربودن ۰/۹۳ و باوجدان‌بودن ۰/۹۰ (قراچه باغی و

1. Aven & Kristensen

2. Williams

3. Neo Personality Inventory

گروسی فرشی، (۱۳۸۸) و ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۰، ۰/۵۲، ۰/۵۳ و ۰/۸۲ (حسینی لرگانی، ۱۳۸۶)، پرسش‌نامه پرخاشگری باس و پری^۱ با ضریب پایایی ۰/۷۸ (سامانی، ۱۳۸۶) و ضرایب آلفای کرونباخ، ۰/۸۹، ۰/۷۸، ۰/۷۳ (محمدی، ۱۳۸۵)، پرسش‌نامه ادراک خطر رانندگی^۲ با ضریب آلفای ۰/۹۱ (پتیل^۳ و همکاران، ۲۰۰۶) و پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر^۴ با ضرایب پایایی برای مؤلفه‌های لغزش‌ها ۰/۷۷، اشتباهات، ۰/۰۸۱، تخلفات عمدی ۰/۰۸۶ و تخلفات غیرعمدی ۰/۶۵ (خوشنویس و اسماعیلی، ۱۳۹۵) مورد استفاده قرار گرفته است. داده‌ها با نرم‌افزار SPSS و در دو بخش آمار توصیفی و استنباطی و بر اساس ضریب همبستگی پیرسون و مدل رگرسیون هم‌زمان مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

یافته‌های پژوهش

جدول ۱. شاخص‌های گرایش مرکزی

متغیرها	میانگین	انحراف استاندارد	حجم نمونه
روان‌رنجوری	۱۱/۷۹۵	۵/۳۹۴	۳۸۷
برون‌گرایی	۱۳/۱۵۵	۶/۳۲۵	۳۸۷
دل‌پذیربودن	۱۲/۳۸۷	۶/۱۱۰	۳۸۷
انعطاف‌پذیری	۱۳/۶۵۳	۶/۸۴۱	۳۸۷
مسئولیت‌پذیری	۱۴/۶۴۸	۶/۴۲۷	۳۸۷
پرخاشگری	۸۶/۶۳۳	۳۴/۸۹۳	۳۸۷
ادراک خطر	۹۹/۱۱۱	۳۱/۲۵۴	۳۸۷
لغزش‌ها	۵۲/۳۳۳	۲۳/۵۳۶	۳۸۷
تخلفات عمدی	۱۷/۵۴۷	۸/۹۲۹	۳۸۷
اشتباهات	۱۱/۹۴۳	۵/۴۲۹	۳۸۷
تخلفات غیرعمدی	۵/۴۷۲	۲/۵۹۶	۳۸۷

1. Bass & Perry Aggression Questionnaire

2. Perception of driving risk Questionnaire

3. Patil

4. Manchester Driving Behavior Questionnaire

در جدول فوق، شاخص‌های گرایش مرکزی شامل، میانگین و انحراف استاندارد گزارش شده است.

جدول ۲. همبستگی بین ویژگی‌های شخصیتی (روان‌رنجوری، برون‌گرایی، دل‌پذیربودن، انعطاف و مسئولیت‌پذیری)، پرخاشگری و ادراک خطر با مؤلفه‌های رفتار رانندگی پرخطر (لغزش، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی)

متغیرها	لغزش‌ها	تخلفات عمدی	اشتباهات	تخلفات غیرعمدی
روان‌رنجوری	۰/۳۵۶	۰/۳۵۰	۰/۳۷۴	۰/۳۸۵
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
برون‌گرایی	-۰/۳۹۱	-۰/۳۲۳	-۰/۴۰۶	-۰/۳۷۷
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
دل‌پذیربودن	-۰/۳۶۱	-۰/۲۸۰	-۰/۳۶۲	-۰/۳۶۵
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
انعطاف‌پذیری	-۰/۳۴۶	-۰/۲۶۲	-۰/۳۶۹	-۰/۳۵۱
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
مسئولیت‌پذیری	-۰/۳۶۱	-۰/۳۰۶	-۰/۳۹۲	-۰/۳۳۲
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
پرخاشگری	۰/۴۰۶	۰/۳۱۵	۰/۲۶۹	۰/۲۵۴
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
ادراک خطر	-۰/۵۴۵	-۰/۵۴۱	۰/۴۴۷	۰/۳۹۷
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰

با توجه به جدول شماره ۲، روان‌رنجوری و پرخاشگری ارتباط معنادار مثبت و برون‌گرایی، دل‌پذیربودن، انعطاف‌پذیری، مسئولیت‌پذیری و متغیر ادراک خطر ارتباط معنادار منفی با مؤلفه‌های رفتار رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) دارند.

فرضیه اول: ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده لغزش در رفتار رانندگی پرخطر است.

جدول ۳. خلاصه مدل رگرسیون با متغیر ملک لغزش در رفتار رانندگی

انحراف	مجذور ضریب	مجذور همبستگی	همبستگی
استاندارد برآورد	همبستگی تعدیل شده		
۱۹/۲۴۷	۰/۳۳۱	۰/۳۴۳	۰/۵۸۶

بر اساس جدول شماره ۳، ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، متغیرهای پیش‌بینی‌کننده هستند و لغزش در رفتار رانندگی، متغیر ملاک است. نتایج جدول نشان می‌دهد که متغیرهای پیش‌بین، ۳۳ درصد از واریانس را توجیه می‌کند (مجذور ضریب همبستگی تعدیل شده ۰/۳۳۳).

جدول ۴. شاخص‌های تحلیل واریانس یک‌راهه (ANOVA) برای بررسی معناداری مدل رگرسیون با متغیر ملک لغزش در رفتار رانندگی

سطح معناداری	F	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات	رگرسیون
۰/۰۰۰	۲۸/۳۱۱	۱۰۴۸۸/۷۷۸	۷	۷۳۴۲۱/۴۴۳	
		۳۷۰/۴۸۳	۳۷۹	۱۴۰۴۱۳/۱۸۲	باقی‌مانده
			۳۸۶	۲۱۳۸۳۴/۶۲۵	کل

نتایج جدول ۴ نشان می‌دهد که مدل رگرسیون در سطح $P \leq 0/01$ معنادار است.

جدول ۵. ضرایب رگرسیون با متغیر ملک لغزش در رفتار رانندگی

سطح معناداری	t	Beta	انحراف استاندارد	B	متغیرهای پیش‌بین	متغیر ملاک
۰/۰۰۰	۱۰/۶۳۱		۷/۲۸۴	۷۷/۴۳۵	مقدار ثابت	لغزش‌ها
۰/۱۷۵	۱/۳۵۹	۰/۰۶۹	۰/۲۲۱	۰/۳۰۰	روان‌رنجوری	
۰/۰۸۱	-۱/۷۴۸	-۰/۵۰۴	۱/۰۷۳	-۱/۸۷۶	برون‌گرایی	
۰/۴۹۲	۰/۶۸۸	۰/۱۳۰	۰/۷۲۸	۰/۵۰۱	دل‌پذیری	
۰/۶۸۰	۰/۴۱۲	۰/۰۴۶	۰/۳۸۴	۰/۱۵۸	انعطاف‌پذیری	
۰/۱۲۸	۱/۵۲۷	۰/۲۱۴	۰/۵۱۳	۰/۷۸۴	مسئولیت‌پذیری	
۰/۰۳۳	۲/۰۲۸	۰/۱۰۵	۰/۰۳۵	۰/۰۷۱	پر خاشگری	
۰/۰۰۰	-۷/۶۴۵	-۰/۴۰۱	۰/۰۴۰	-۰/۳۰۲	ادراک خطر	

جدول ۵ نشان می‌دهد که پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده لغزش در رفتار رانندگی هستند.

فرضیه دوم: ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده تخلفات عمدی در رفتار رانندگی هستند.

جدول ۶. خلاصه مدل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات عمدی در رفتار رانندگی

همبستگی	مجذور همبستگی	مجذور ضریب همبستگی تعدیل‌شده	انحراف استاندارد برآورد
۰/۵۶۹	۰/۳۲۴	۰/۳۱۱	۰/۷۴۱۱۲۷

بر اساس جدول شماره ۶، متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، متغیرهای پیش‌بینی‌کننده هستند و تخلفات عمدی در رفتار رانندگی، متغیر ملاک است. نتایج جدول نشان می‌دهد که متغیرهای پیش‌بین ۳۱ درصد از واریانس را توجیه می‌کند (مجذور ضریب همبستگی تعدیل‌شده ۰/۳۱).

جدول ۷. شاخص‌های تحلیل واریانس یک‌راهه (ANOVA) برای بررسی معناداری مدل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات عمدی در رفتار رانندگی

مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۹۹۶۲/۵۷۲	۷	۱۴۲۳/۲۲۵	۲۵/۹۱۱	۰/۰۰۰
۲۰۸۱۷/۲۹۴	۳۷۹	۵۴/۹۲۷		
۳۰۷۹/۸۶۶	۳۸۶			
کل				

نتایج جدول ۷ نشان می‌دهد مدل رگرسیون در سطح $P \leq 0/01$ معنادار است.

جدول ۸. نتایج تحلیل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات عمدی رانندگی

متغیر ملاک	متغیرهای پیش‌بین	B	انحراف استاندارد	Beta	t	سطح معناداری
تخلفات عمدی	مقدار ثابت	۲۹/۲۸۴	۲/۸۰۵		۱۰/۴۴۱	۰/۰۰۰
	روان‌رنجوری	۰/۱۸۰	۰/۸۰۵	۰/۱۰۹	۲/۱۱۱	۰/۰۳۵
	برون‌گرایی	-۱/۱۳۰	۰/۴۱۳	-۰/۸۰۱	-۲/۷۳۶	۰/۰۰۷
	دل‌پذیری	۰/۵۲۱	۰/۲۸۰	۰/۳۵۶	۱/۸۵۸	۰/۰۶۴
	انعطاف‌پذیری	۰/۲۷۳	۰/۱۴۸	۰/۲۰۹	۱/۸۴۷	۰/۰۶۶
	مسئولیت‌پذیری	۰/۲۷۳	۰/۱۹۸	۰/۱۹۶	۱/۳۸۲	۰/۱۶۸
	پرخاشگری	-۰/۰۰۳	۰/۰۱۳	-۰/۰۱۳	-۲/۲۴۰	۰/۸۱۱
	ادراک خطر	-۰/۱۳۰	۰/۰۱۵	-۰/۴۵۵	-۵/۳۳۹	۰/۰۰۰

جدول ۸ نشان می‌دهد از میان ویژگی‌های شخصیتی، روان‌رنجوری و برون‌گرایی و

متغیرهای پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده تخلفات عمدی در رفتار رانندگی هستند.

فرضیه سوم: ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده اشتباهات در رفتار رانندگی هستند.

جدول ۹. خلاصه مدل رگرسیون با متغیر ملاک اشتباهات در رفتار رانندگی

انحراف استاندارد برآورد	مجذور ضریب همبستگی تعدیل شده	مجذور همبستگی	همبستگی
۴/۶۵۶۴۴	۰/۲۶۵	۰/۲۷۸	۰/۵۲۷

بر اساس جدول شماره ۹، ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، متغیرهای پیش‌بینی‌کننده هستند و اشتباهات در رفتار رانندگی، متغیر ملاک است. نتایج جدول نشان می‌دهد که متغیرهای پیش‌بین ۲۶ درصد از واریانس را توجیه می‌کنند (مجذور ضریب همبستگی تعدیل شده ۰/۲۶).

جدول ۱۰. شاخص‌های تحلیل واریانس یکراهه (ANOVA) برای بررسی معناداری مدل رگرسیون با متغیر ملاک اشتباهات در رفتار رانندگی

سطح معناداری	F	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات	رگرسیون
۰/۰۰۰	۲۰/۸۴۱	۴۵۱/۸۷۵	۷	۳۱۶۳/۱۲۳	باقی مانده
		۲۱/۶۸۲	۳۷۹	۸۲۱۷/۶۲۶	کل
			۳۸۶	۱۱۳۸۰/۷۴۹	

نتایج جدول ۱۰ نشان می‌دهد که مدل رگرسیون در سطح $P \leq 0.01$ معنادار است.

جدول ۱۱. نتایج تحلیل رگرسیون با متغیر ملاک اشتباهات رانندگی

سطح معناداری	t	Beta	انحراف استاندارد	B	متغیرهای پیش‌بین	متغیر ملاک
۰/۰۰۰	۱۰/۵۸۱		۱/۷۶۲	۱۸.۶۴۶	مقدار ثابت	اشتباهات
۰/۰۰۷	۲/۷۰۹	۰/۱۴۴	۰/۰۵۳	۰.۱۴۵	روان‌رنجوری	
۰/۰۱۵	-۲/۴۴۸	-۰/۷۴۰	۰/۲۶۰	-۶/۶۳۶	برون‌گرایی	
۰/۰۶۳	۱/۸۶۲	۰/۳۶۹	۰/۱۷۶	۰/۳۲۸	دل‌پذیربودن	
۰/۷۵۱	۰/۳۱۷	۰/۰۳۷	۰/۰۹۳	۰/۰۲۹	انعطاف‌پذیری	
۰/۴۰۷	۰/۸۳۰	۰/۱۲۲	۰/۱۲۴	۰/۱۰۳	مسئولیت‌پذیری	
۰/۲۵۹	-۱/۱۳۰	-۰/۰۶۱	۰/۰۰۸	-۰/۰۱۰	پرخاشگری	
۰/۰۰۰	-۵/۴۸۳	-۰/۳۰۲	۰/۰۱۰	-۰/۰۵۲	ادراک خطر	

جدول ۱۱ نشان می‌دهد که از میان ویژگی‌های شخصیتی، روان‌رنجوری و برون‌گرایی و متغیر ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده اشتباهات در رفتار رانندگی هستند. **فرضیه چهارم:** ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر، پیش‌بینی‌کننده تخلفات غیر عمدی در رفتار رانندگی است.

جدول ۱۲. خلاصه مدل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات غیر عمدی

انحراف	مجذور ضریب	مجذور همبستگی	همبستگی
استاندارد برآورد <td>همبستگی تعدیل شده</td> <td>۰/۲۴۷</td> <td>۰/۴۹۷</td>	همبستگی تعدیل شده	۰/۲۴۷	۰/۴۹۷
۲/۲۷۳۷۵	۰/۲۳۳		

بر اساس جدول شماره ۱۲، ویژگی‌های شخصیتی، پرخاشگری و ادراک خطر متغیرهای پیش‌بینی‌کننده هستند و تخلفات غیر عمدی در رفتار رانندگی، متغیر ملاک است. نتایج جدول نشان می‌دهد که متغیرهای پیش‌بین ۲۳ درصد از واریانس را توجیه می‌کنند (مجذور ضریب همبستگی تعدیل شده ۰/۲۳).

جدول ۱۳. شاخص‌های تحلیل واریانس یکراهه (ANOVA) برای بررسی معناداری مدل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات غیر عمدی

سطح معناداری	F	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات	رگرسیون
۰/۰۰۰	۱۷/۷۶۹	۹۱/۸۶۷	۷	۶۳۲/۰۶۶	باقی مانده
		۵/۱۷۰	۳۷۹	۱۹۵۹/۳۹۹	کل
			۳۸۶	۲۶۰۲/۴۶۵	

نتایج جدول ۱۰ نشان می‌دهد که مدل رگرسیون در سطح $P \leq 0/01$ معنادار است.

جدول ۱۴. نتایج تحلیل رگرسیون با متغیر ملاک تخلفات غیر عمدی رانندگی

سطح معناداری	t	Beta	انحراف استاندارد	B	متغیرهای پیش‌بین	متغیر ملاک
۰/۰۰۰	۸/۵۹۶		۰/۸۶۰	۷/۳۹۶	مقدار ثابت	تخلفات غیر عمدی
۰/۰۰۰	۳/۷۵۴	۰/۲۰۴	۰/۰۲۶	۰/۰۹۸	روان‌رنجوری	
۰/۰۴۷	-۱/۹۹۳	-۰/۶۱۶	۰/۱۲۷	-۰/۲۵۳	برون‌گرایی	
۰/۵۴۰	۰/۶۱۴	۰/۱۲۸	۰/۰۸۶	۰/۰۵۳	دل‌پذیر بودن	
۰/۸۴۵	-۰/۱۹۶	-۰/۰۲۳	۰/۰۴۵	-۰/۰۰۹	انعطاف‌پذیری	
۰/۰۲۳	۲/۲۸۱	۰/۳۴۲	۰/۰۶۱	۰/۱۳۸	مسئولیت‌پذیری	
۰/۴۲۱	-۰/۸۰۵	-۰/۰۴۵	۰/۰۰۴	-۰/۰۰۳	پر خاشگری	
۰/۰۰۰	-۴/۳۷۹	-۰/۲۴۶	۰/۰۰۵	-۰/۰۲۰	ادراک خطر	

جدول ۱۴ نشان می‌دهد که از میان ویژگی‌های شخصیتی، روان‌رنجوری، برون‌گرایی و مسئولیت‌پذیری و متغیر ادراک خطر، بیش‌بینی‌کننده تخلفات غیر عمدی در رفتار رانندگی هستند.

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که مؤلفه‌های رفتار رانندگی پرخطر با متغیر شخصیتی روان‌رنجوری و پرخاشگری، ارتباط معنادار مثبت و با متغیرهای شخصیتی، برون‌گرایی، دل‌پذیر بودن، انعطاف‌پذیری، مسئولیت‌پذیری و متغیر ادراک خطر ارتباط معنادار منفی دارد. پرخاشگری و ادراک خطر ۳۳ درصد از لغزش در رفتار رانندگی، روان‌رنجوری، برون‌گرایی، پرخاشگری و ادراک خطر ۳۱ درصد از تخلفات عمدی، روان‌رنجوری، برون‌گرایی و ادراک خطر ۲۶ درصد از اشتباهات در رانندگی و روان‌رنجوری، برون‌گرایی، مسئولیت‌پذیری و ادراک خطر ۲۳ درصد از تخلفات غیر عمدی در رانندگی پرخطر را بیش‌بینی می‌کند. این نتایج هماهنگ با پژوهش چینگ^۱ (۲۰۰۹)، اولتدال و راندمو^۲ (۲۰۰۶) است که ویژگی‌های شخصیتی را مؤثر بر رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی می‌داند.

در تبیین این مسئله می‌توان گفت روان‌رنجوری و سطح عاطفه منفی ممکن است بر تفسیر درست راننده از محیط و رفتارهای رانندگی تأثیر گذاشته و واکنش صحیح را از او سلب کند. این افراد احتمالاً به واسطه تمرکز پایین و درگیری ذهنی با نگرانی‌هایشان بیشتر درگیر حوادث می‌شوند. همچنین این درگیری‌ها باعث کاهش توانایی‌های شناختی و عملکردهای آن‌ها از جمله زمان واکنش و قضاوت آن‌ها می‌شود، که نهایتاً با احتمال افزایش خطا و درگیری در حادثه مرتبط است (کنعانی و

1.Ching

2.Oltedal & Rundmo

همکاران، ۱۳۹۱). بعضی دیگر از صفات شخصیت نظیر هیجان‌خواهی و تکانشگری نیز این باور و نگرش را در فرد ایجاد می‌کند که هدف از رانندگی، کسب هیجان و تحریک بیشتر است؛ بنابراین باعث می‌شود راننده دست به رانندگی پرخطر، سرعت بالا و نقض قوانین بزند (نایوم، ۲۰۰۸). هریس^۱ و همکارانش (۲۰۱۴) رانندگان پرخطر را دارای تخلفات رانندگی و نمرات بالاتری در رقابت‌جویی، هیجان‌خواهی، پرخاشگری و دارای نمره کمتری در برون‌گرایی، وظیفه‌شناسی، دل‌پذیر بودن و انعطاف‌پذیری می‌دانند.

پرخاشگری یکی دیگر از عوامل مؤثر بر سوانح رانندگی است (داهن^۲ و همکاران، ۲۰۰۵). رانندگی پرخاشگرانه با ثبات هیجانی ارتباط منفی دارد و این امر سبب می‌شود که عواطف منفی غلبه پیدا کرده و فرد با عدم کنترل بر رفتار، مرتکب رانندگی مخاطره‌آمیز شود (چریف^۳ و همکاران، ۲۰۱۶). گالیور و بگ^۴ (۲۰۰۷) معتقدند پرخاشگری با کم‌کردن تمرکز باعث از دست دادن کنترل می‌شود. رانندگان پرخاشگر، رفتارهای پرخطر مانند عبور از چراغ قرمز، عدم رعایت فاصله قانونی و تغییر مسیر بیشتری را نشان می‌دهند (هامدر^۵ و همکاران، ۲۰۰۸). یانگ و همکارانش (۲۰۱۳)، خشم، حساسیت‌طلبی^۶، هنجارشکنی^۷ و نوع دوستی^۸ را پیش‌بینی‌کننده تخلفات رانندگی می‌دانند. حقایقی و عریضی (۱۳۸۸) در پژوهشی نشان دادند که انواع پرخاشگری شخصیتی منطبق بر نظریه کارن هورنای (بدخواهانه، قدرت‌خواهانه و مخاطره‌جویانه) با رفتارهای منفی رانندگی (خطاها و تخلف‌ها) ارتباط مثبت دارد. روان‌رنجوری با نشانه‌های کینه، رفتار تکانشی، آسیب‌پذیری در برابر استرس

1.Harris

2.Dahlen

3.Chraif

4.Gulliver & Begg

5.Hamdar

6.Sensation

7.Normlessness

8.Altruism

پیش‌بینی‌کننده مثبت پرخاشگری و دل‌پذیربودن از طریق اتفاق نظر در کارها، اتحاد و همبستگی با یکدیگر و موافقت و سازگاری با دیگران و همچنین انعطاف‌پذیری در داشتن تحمل برای اندیشه‌های نو، راه‌های تازه انجام‌دادن امور و پذیرش تجربه جدید در پیشگیری در ابراز پرخاشگری کلامی مؤثر و پیش‌بینی‌کننده منفی پرخاشگری است. شخصیت با رفتار رانندگی ارتباط مستقیم دارد و منجر به رانندگی تهاجمی و پرخطر می‌شود (گروسی و عضدی، ۱۳۹۳).

در ارتباط با ادراک خطر، دن^۱ و همکارانش (۲۰۰۷) ادراک خطر را فرایندی درونی می‌دانند که می‌تواند روی رانندگی پرخطر تأثیر بگذارد. در همین ارتباط، توماس و همکارانش (۲۰۱۴) معتقدند ادراک خطر کمتر با افزایش سرعت بیشتر و پرخاشگری با افزایش اشتباهات در رانندگان و در نتیجه رانندگی پرخطر و تصادف مرتبط است. یافته‌های خوشنویس (۱۳۹۳) نشان می‌دهد که شخصیت می‌تواند ادراک خطر را تحت تأثیر قرار دهد و ادراک خطر و ادراک تکالیف رانندگی با ایجاد نگرش به ایمنی در رانندگان در سوانح مؤثر باشد (رم و کند، ۲۰۱۶).

محدودیت این پژوهش، نمونه در دسترس و مربوط به یک شهر بود. پیشنهاد می‌شود مشابه پژوهش فوق، در سایر مناطق و با متغیرهای بیشتر مداخله‌کننده در رفتار پرخطر رانندگی انجام شود.

از آنجاکه تغییر شخصیت در سنین بزرگ‌سالی ممکن نیست، ولی آموزش می‌تواند در افزایش آگاهی (دی جیوسپ،^۲، ۲۰۱۳)، (روزن بوم^۳ و همکاران، ۲۰۰۸)، تغییر نگرش افراد به ایمنی و افزایش ادراک خطر در رانندگی مؤثر باشد؛ لذا در بُعد کاربردی پیشنهاد می‌شود آموزش‌های لازم و عمومی در این زمینه، از زمان کودکی و در دوره ابتدایی آغاز شده و در طراحی سیاست‌های پیشگیری از حوادث پلیس

1. Dionne
 2. Di Giuseppe
 3. Rosenbloom

مورد توجه قرار گیرد (کانستاتینو و همکاران، ۱۰۱۱).

راه‌اندازی پویش‌های راندگی ایمن در شبکه‌های اجتماعی و کمک به ارتقای دانش عمومی در این زمینه نیز می‌تواند مفید باشد. همچنین به‌عنوان پیشنهاد آتی توصیه می‌شود با توجه به ارتباط عوامل روانی در راندگی پرخطر، در فرایند دریافت و تمدید گواهینامه راندگی، آزمون‌های شخصیتی و روان‌شناختی نیز برگزار گردد و سازمان‌ها با استفاده از نتایج عملکرد در آزمون خطرپذیری راندگی وین که یک ابزار کارآمد برای یافتن راندگان ناکارآمد است، اقدام به استخدام راندگان کنند.

منابع

- اتکینسون، ر.؛ اتکینسون، ر. س؛ اسمیت، ا.؛ بم، د. ج و هوکسما، س.ن. (۱۳۸۵).
- زمینه روانشناسی هیلگارد (ترجمه محمد نقی براهنی، بهروز بیرشک، مهرداد بیک، رضا زمانی، سعید شاملو، مهرناز شهرآرای، یوسف کریمی، نیسان گاهان، مهدی محی‌الدین و کیانوش هاشمیان). تهران: انتشارات رشد، (تاریخ انتشار به زبان اصلی ۲۰۰۰).
- پارسائیان، ع. (۱۳۹۲). *سنجش تأثیر ادراک خطر بر الگوی سکونت شهروندان در بافت‌های شهری یزد*. پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
- حقایق، س. ع؛ و عریضی، ح. ر. (۱۳۸۸). رابطه تیپ‌های پرخاشگری بر پایه نظریه کارن هورنای با رفتارهای منفی و مثبت راندگی و رخداد سوانح. *مجله روان‌پزشکی و روانشناسی بالینی ایران*، (۱) ۱۵، ۸۱-۸۵.
- خوشنویس، ا. (۱۳۹۳). *ارائه مدل تبیینی روان‌شناختی برای رفتار راندگی پرخطر در راندگان استان تهران*. پایان‌نامه دکتری، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.
- خوشنویس، ا؛ و اسماعیلی، ع. (۱۳۹۵). تعیین سهم ادراک خطر بر اساس مؤلفه‌های

رفتار رانندگی در رانندگان پرخطر در شهر تهران. *طب انتظامی*، ۵(۵)، ۳۳۰-۳۲۱.
 - سازمان پزشکی قانونی ایران. (۱۳۹۶). مقایسه آمار متوفیات و مصدومان حوادث رانندگی در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵. وب‌سایت سازمان پزشکی قانونی کشور. www.lmo.ir

- سامانی، س. (۱۳۸۶). بررسی پایایی و روایی پرسش‌نامه پرخاشگری باس و پری. *روان‌پزشکی و روانشناسی بالینی ایران*، ۱۳(۴)، ۳۶۵-۳۵۹.
 - صلاحیان، ا؛ حسنی، ه؛ و ربیعی، م. (۱۳۹۲). بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی. *طب کار*، ۵(۱)، ۶۵-۷۵.

- کارسازی، ح؛ نصیری، م؛ اسماعیل‌پور، ف؛ و خانجانی، ز. (۱۳۹۶). نقش اختلال نقص توجه - بیش‌فعالی بزرگ‌سالان در رفتارهای پرخطر رانندگی با میانجی‌گری دشواری در تنظیم هیجان. *طب انتظامی*. ۴(۳)، ۱۶۷-۱۶۷.

- کنعانی، ا؛ آقایی، ا؛ و عابدی، م. ر. (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی عاملان تصادف رانندگی با رانندگان بدون سابقه تصادف. *یافته‌های نو در روان‌شناسی*. ۷(۲)، ۷۵-۸۳.

- گروسی، ب؛ عضدی و. (۱۳۹۲). نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرخطر. *راهور*، ۲(۶)، ۴۰-۱۱.

- گروسی، ب؛ گروسی، س؛ و انجم‌شعاع، ف. (۱۳۹۳). رابطه نگرش، خصوصیات شخصیتی و منبع کنترل ادراک‌شده با انواع رفتارهای رانندگی. *بهداشت و توسعه*، ۳(۱)، ۴۸-۶۱.

- لرگانی، ح؛ و لرگانی، ف. (۱۳۸۶). بررسی روابط ساده و چندگانه ویژگی‌های پنج‌گانه شخصیتی با نگرش‌های سه‌گانه شغلی در کارکنان شرکت کشت و صنعت امیرکبیر. پایان‌نامه کارشناسی ارشد روانشناسی صنعتی سازمانی، دانشگاه شهید چمران اهواز.

- محمدی، ن. (۱۳۸۵). بررسی مقدماتی شاخص‌های روان‌سنجی پرسش‌نامه پرخاشگری باس - پری. *علوم اجتماعی و انسانی دانشگاه شیراز*، ۲۵(۴)، ۱۳۵-۱۵۱.
- مرادی، ع؛ رحمانی، خ؛ هوشمندی شجاع، م؛ سپهر، ح.ر؛ و خورشیدی، ع. (۱۳۹۵). مروری بر وضعیت حوادث رانندگی در ایران در مقایسه با سایر کشورها. *سازمان پزشکی قانونی ایران*، ۲۲(۱)، ۴۵-۵۳.
- مروتی شریف‌آباد، م.ع؛ سروستانی، م.م؛ برخوردار فیروزآبادی، ا؛ و فلاح زاده، ح. (۱۳۹۰). پیش‌بینی کننده‌های رانندگی غیر ایمن در شهر یزد بر اساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹. *افتق دانش*، ۱۷(۴)، ۴۹-۵۸.
- هگل، ل. ا و زیگلر، د. (۱۳۷۹). *نظریه‌های شخصیت (ترجمه علی عسگری)*. ناشر: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ساوه.

- Akbari, M.E., Naghavi, M. & Soori, H. (2006). Epidemiology of deaths from injuries in the Islamic Republic of Iran. *East Mediterranean Health Journal*, 12, 382-390.
- Anderson, C.A. & Bushman, B.J. (2002). Human aggression. *Annual Review of Psychology*, 53(1), 27-51.
- Aristides, I.F., Martínez, L.F. & Gusande, M. A. (2009). Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*, 2(2), 79-98.
- Aven, T. & Kristensen, V. (2005). Perspectives on Risk: Review and Discussion of the Basis for Establishing a Unified and Holistic Approach. *Reliability Engineering & System Safety*, 90, 1-14.
- Carter, P.M., Bingham, C.R., Zakrajsek, J. S., Shop, J. T. & Sayer T. B. (2014). Social norms and risk perception: predictors of distracted driving behavior among novice adolescent drivers. *Adolescent Health*, 54, 532-541.
- Ching, F.C. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 41, 863-968.
- Chraif, M., Anitei, M., Burtaverde, V. & Mihaila. (2016). The link between personality, aggressive driving, and risky driving outcomes - testing a theoretical model. *Journal of Risk Research*, 19 (6), 780-797.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A.

- & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43, 1323-1331.
- Costa, P. T. & McCrae, R. R. (1991). Revised NEO personality inventory (NEO PI-R) and NEO five factor inventory (NEO-FFI): Professional Manual. Odessa, FL. *Psychological Assessment Resources*.
- Dahlen, E. & et al. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 37, 341–348.
- Deffenbacher, J.L., Deffenbacher, D.M., Lynch, R.S. & Richards, T.L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behav Res Ther.* (41), 701-718.
- Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., Lynch, R.S. (1994). Development of a Driving Anger-Scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Di Giuseppe, G.1., Sessa, A., Mollo, S., Corbisiero, N. & Angelillo, I.F. (2013). Knowledge, attitudes, and behaviors regarding HIV among first time attenders of voluntary counseling and testing services in Italy. *BMC Infect Dis*, 13,277.
- Diebold, J. (2003). Mindfulness in the machine: A mindfulness-based cognitive therapy for the reduction of driving anger. [Dissertation]. New York: Hofstra University, 105-174.
- Dionne, G., Fluet, C. & Desjardins, D. (2007). Predicted risk perception and risk-taking behavior: The case of impaired driving. *Journal of Risk and Uncertainty*. 35(3): 237-264.
- Fernandes, D.H. & Baeza, S. F. (2017). Angry Thoughts in Spanish drivers and their relationship with crash-related events. The mediation effect of aggressive and risky driving. *Accident Analysis & Prevention*, 106, 99-108.
- Fyhri, A. & Backer-Grondahl, A. (2012). Personality and risk perception in transport. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 470–475.
- Gulliver, P. & Begg, D. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention*, 13(6), 376-381.
- Hamdar S.H., Mahmassani, H.S. & Chen, R.B. (2008). Aggressiveness propensity index for driving behavior at signalized intersection. *Accident Analysis & Prevention*, 40(1), 315-326.
- Harris, P.B., Houston, J.M., Vazquez, J.A., Smither, J.A., Harms, A., Dahlke, J.A., & Sachau, D.A. (2014). The Prosocial and Aggressive

Driving Inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 27, 1-8.

– Hosker-Field, A.M; Molnar, D.S. & Book, A.S. (2016). Psychopathy and risk taking: Examining the role of risk perception. *Personality and Individual Differences*, 91, 123–132.

– Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251-1263.

– Koger, S.M. & Winter, D.D. (2011). *The psychology of environmental problems: Psychology for sustainability*. 3rd edition. Psychology press.

– Kong, J., Zhango, K. & Chen, X. (2013). Personality and attitudes as predictors of risky driving behavior: evidence from Beijing drivers. International conference on Digital Human Modeling and Applications in Health, Safety, Ergonomics, and Risk Management: healthcare and safety of the environment and transport.

– Lerner, JS. & Keltner, D. (2000). Beyond valence: Toward a model of emotion-specific influences on judgment and choice. *Cognition & Emotion*, 14(4), 473-93.

– Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L. & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers, 27, 318-324.

– McCrae, R.R. & Costa, P.T. (1996). Toward a new generation of Personality theories: Theoretical contexts for the five-factor model. In: J.S. Wiggins (ED), *The five-factor model of personality, Theoretical perspectives*. New York: Guilford press, 51-87.

– Nabi, H., Salmi, L.R., Lafont, S., Chiron, M., Zins, M. & Lagarde, E. (2007). Attitudes associated with behavioral predictors of serious road traffic crashes: results from the Gazel cohort. *Injury Prevention*, 13(1), 26-31.

– Nayum, A. (2008). *The Role of Personality and Attitudes in Predicting Risky Driving Behavior*. Master of Philosophy in Psychology Department of Psychology, University of Oslo.

– Oltedal, S. & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621-628.

– Ozkan, T., Lajunen, T. & Summala, H. (2006). Driver Behavior Questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis & Prevention*, 38(2), 386-95.

– Patil, S.M., Shope, J.T., Raghunathan, T.E. & Bingham, C.R. (2006). The role of personality characteristics in young adult driving. *Traffic injury*

- prevention, 7(4),328-34.
- Ram, T. & Chand, K. (2016). Effect of drivers' risk perception and perception of driving tasks on road safety attitude. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 42(1), 162-176.
 - Raoufi Hadadi Sani, S., Tabibi, Z., Salehi Fadardi, J. (2017). Aggression, emotional self-regulation, attentional bias, and cognitive inhibition predict risky driving behavior, *Accident Analysis & Prevention*, 109, 78-88.
 - Rhodes, N. & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.
 - Rosenbloom, T., Shahar, A., Elharar, A & ,Danino, O. (2008). Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 697-703.
 - Scott-Parker, B. & Weston, L. (2017). Sensitivity to reward and risky driving, risky decision making, and risky health behavior: A literature review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 49, 93-109.
 - Sharma, A. (2011). Aggression in adolescents: inter play of family and school environment. *British Journal of Humanities and Social Sciences*, 1(2), 121-133.
 - Stanojevic, P. Stanojevic, D. Jovanovic, D. & Lipovac, K. (2011). The effect of personality traits on driving – related anger & aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F*. N.14,43-53.
 - Stanojevic, P., Sullman, J.M., Jovanovic, D. & Stanojevic, D. (2018). The impact of police presence on angry and aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 110, 93-100.
 - Sumer N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 949-964.
 - Taubman, O. Mikulincer, M. & Gillath, O. (2004). The multidimensional Driving style inventory scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 39, 323-32.
 - Tomas, M. S., Sabates, L.A. & Roca, J.S. (2014). Factors influencing a risky driving profile among a cohort of young university students: Bases for adopting evidence-based prevention interventions. *The UB Journal of Psychology*, 44(3), 295-310.

- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 4(4), 279-297.
- Vollrath, M., Knoch, D. & Cassano L. (1999). Personality, Risky Health Behaviour, and Perceived Susceptibility to Health Risks. *European Journal of personality, Journal of Personality*, 13, 39-50.
- Weber, E. U. & Johnson, E. J. (2009). Mindful judgment and decision making. *Annual Review of Psychology*, 60, 53-85.
- Williams, R.J., Herzog, T.A. & Simmons, V.N. (2011). Risk perception and motivation to quit smoking: a partial test of the health action process approach. *Addictive Behaviors*, 36(7), 91-789.

