

## بررسی رابطه هیجان خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی

### در رانندگان پرخطر و عادی

عاطفه حجتی<sup>۱</sup>، افسانه صبحی<sup>۲</sup>، لقمان ابراهیمی<sup>۳</sup>

از صفحه ۹ تا ۵۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۵/۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۲/۱۳

#### چکیده

**زمینه و هدف:** رانندگی به‌عنوان امری ضروری در فعالیت‌های مختلف زندگی روزمره همچون کار، عبور و مرور و تفریح به حساب می‌آید و فرهنگ درست رانندگی باعث ایجاد نظم و آرامش در زندگی اجتماعی افراد می‌شود. پژوهش حاضر با هدف بررسی رابطه هیجان خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی در جامعه رانندگان پرخطر و عادی صورت گرفت.

**روش:** پژوهش حاضر با روش توصیفی - همبستگی به صورت مقایسه‌ای در جامعه رانندگان پرخطر و عادی انجام شده است. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان شهر زنجان و نمونه پژوهش شامل ۱۶۰ نفر راننده مرد (۸۰ راننده پرخطر و ۸۰ راننده عادی) بود که با روش نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند. برای جمع‌آوری اطلاعات از پرسش‌نامه‌های رفتار رانندگی منچستر، هیجان خواهی زاگرمین و سبک‌های هویت بروزنسکی استفاده و داده‌ها به کمک نرم‌افزار آماری SPSS تجزیه و تحلیل شد.

**یافته‌ها:** یافته‌های پژوهش نشان داد که در رانندگان پرخطر، بین هیجان خواهی و سبک هویت سردرگم با فرهنگ رانندگی رابطه مثبت معنادار، ولی در رانندگان عادی بین سبک هویت اطلاعاتی و تعهد با فرهنگ رانندگی، رابطه منفی معنادار وجود دارد؛ و هیجان خواهی و سبک هویت سردرگم، اثر تبیینی مثبت در پیش‌بینی فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر دارد، ولی سبک تعهد به صورت منفی قادر به پیش‌بینی فرهنگ رانندگی در رانندگان عادی می‌باشد و در نهایت گروه رانندگان عادی از تعهد بالاتر و گروه رانندگان پرخطر، از هیجان خواهی و نمره فرهنگ رانندگی بیشتری (رانندگی پرخطر) برخوردار بودند.

**پیشنهادها:** با توجه به نقش فاکتورهای روان‌شناختی در رفتار رانندگی و تصادفات، آموزش‌های جامع‌تر با تأکید بر عوامل روان‌شناختی در بین رانندگان قبل و بعد از دریافت گواهینامه توصیه می‌شود.  
**کلیدواژه‌ها:** هیجان خواهی، سبک‌های هویت، فرهنگ رانندگی، رانندگان پرخطر و عادی.

۱. کارشناسی ارشد روانشناسی بالینی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان، ایران،

۲. استادیار گروه روانشناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان، ایران،

۳. استادیار گروه روانشناسی دانشگاه زنجان، (نویسنده مسئول)، L.Ebrahimi@znu.ac.ir

## مقدمه

رانندگی اتومبیل، مجموعه‌ای از اعمال (رفتارها) پیچیده و پویای انسانی را دربرمی‌گیرد (ریممو<sup>۱</sup>، ۲۰۰۲) و فرهنگ رانندگی، مجموعه رفتارهایی است نظیر سرعت، میزان تمرکز و حفظ میزان فاصله استاندارد که رانندگان به صورت الگوهای جهت رانندگی خود انتخاب می‌کنند (ازکان و لاجونن<sup>۲</sup>، ۲۰۰۵). برخلاف تصور برخی از افراد، نحوه رانندگی با اتومبیل بیش از ظاهر آن می‌تواند فرهنگ و سطح اجتماعی فرد را نمایان سازد؛ چون چگونگی رانندگی با اتومبیل، به‌خوبی نشان‌دهنده و جوه مختلف شخصیتی، رفتاری و درک اجتماعی یک انسان است که در هنگام رانندگی ناخودآگاه از شخصیت واقعی او منعکس می‌شود. آمارها نشان می‌دهند که در ۹۰ تا ۹۵ درصد از تصادفات وسایل نقلیه (ترافیکی) عملکرد انسان‌ها یک عامل اصلی یا یک عامل کمک‌کننده است (شاکری‌نیا، ۱۳۹۱). همچنین بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه، نتیجه بدعمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده تا نقص فنی وسیله نقلیه (لاجونن، پارکر، سومالا<sup>۳</sup>، ۲۰۰۴). اخیراً با افزایش توجه افراد به اتومبیل، رفتارهای جالبی از بعضی رانندگانی که سعی دارند با اتومبیل یا شیوه رانندگی خود، نظر دیگران را جلب کنند، سر می‌زند. آن‌ها معمولاً با سرعت و سبقت غیرمجاز و هراس‌انگیز و انجام حرکات نمایشی در محل‌هایی که رانندگان معمولی و خانواده دیگران در آن رهگذر هستند، لج‌بازی با دیگر رانندگان، سعی بر جذب افراد خاص و جلب توجه اطرافیان دارند؛ اما این کار نه تنها جذاب و شاکر نیست، بلکه نشانه ضعف فرهنگی و عدم کنترل فردی نیز به شمار می‌رود (هل، ۱۳۸۹).

متأسفانه هنوز بسیاری از رانندگان در ایران با اصول درست رانندگی در جاده‌ها ناآشنا هستند و همین مسئله سالانه ده‌ها هزار کشته در جاده‌های کشور بر جا می‌گذارد

1.Rimmo

2.Ozkan and Lajunen

3.Lajunen, Parker, Summala

(موسویان، ۱۳۸۸) که می‌تواند ناشی از عوامل متعددی از جمله عوامل روان‌شناختی باشد. چنانچه جیمز و نهل<sup>۱</sup> (۲۰۰۲) با استفاده از گزارش‌های خودسنجی از صدها راننده، دنیای درونی مضطرب و نگران رانندگی را آشکار ساختند که پر از هیجان‌ها و تکانه‌های شدید بود که به‌ظاهر با اعمال کوچک آغاز می‌شد. رانندگان معمولی می‌توانند افکار شیداگونه، احساسات شدید، سخن تلخ (تند) و نشانه‌های روان‌شناختی حاکی از استرس بالا را نشان دهند. انواع واکنش‌های منفی عادی ذکر شده در گزارش خودسنجی رانندگی در سه حوزه واکنش‌های روان‌شناختی شدید، واکنش‌های هیجانی شدید و پیامدهای فکری غیرمنطقی شدید قرار دارند. طبیعی (۱۳۸۶) با تحلیل رفتارهای رانندگان از منظر پردازش اطلاعات دریافت که رفتار رانندگان لزوماً تمرین و تکرار کاملاً خودکار نیست، بلکه عوامل روان‌شناختی، تأثیرات عمده‌ای بر رفتار رانندگان دارد. در این راستا، بررسی‌های متعددی در خصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و عوامل روان‌شناختی با رفتار رانندگی صورت گرفته است؛ به نظر می‌رسد عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای پرخطر در رانندگی می‌شود که این رفتارها به برآورده شدن برخی از نیازهای شخصی فرد منجر می‌شود؛ هرچند که با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارد (اکبری، تقوی و سوری، ۲۰۰۶). یک ویژگی شخصیتی که اثر آن بر رفتارهای پرخطر رانندگی مورد توجه قرار گرفته است، هیجان‌خواهی<sup>۲</sup> است.

زاکرمَن<sup>۳</sup> (۱۹۹۴)، هیجان‌خواهی را به‌صورت صفتی تعریف می‌کند که ویژگی آن جست‌وجوی هیجان و تجربه‌های متنوع، جدید، پیچیده و میل به اقدام به خطرهای جسمانی، اجتماعی، قانونی و مالی به خاطر خود این تجربه‌ها است. نکته کلیدی این ویژگی شخصیتی، تمایل خوش‌بینانه برای نزدیک شدن به محرک‌های جدید و کشف

1. James and Nahl  
2. Excitement  
3. Zakerman

محیط است (به نقل از جونا<sup>۱</sup>، ۱۹۹۷). هیجان‌خواهی، یکی از مؤلفه‌های برون‌گرایی است و افراد هیجان‌خواه، فعالانه به دنبال موقعیت‌های خطرناک می‌روند (رجبی، نریمانی و حسینی، ۱۳۹۱). پژوهش‌های مختلف در رابطه بین هیجان‌خواهی و فرهنگ رانندگی (برای نمونه، پرچت، کینت و کریمس<sup>۲</sup>، ۲۰۱۷؛ سئوف، طیبی و صالحی، ۱۳۹۴؛ شاکری‌نیا، ۱۳۹۱) نشان می‌دهند که هیجان‌خواهی، نقش مهم و تعیین‌کننده‌ای بر رفتار و سطح فرهنگ رانندگی افراد دارد. بیکاکسیز و ازکان<sup>۳</sup> (۲۰۱۶) دریافتند که مسائل هیجانی رانندگان ضمن تأثیرگذاری بر رفتارهای آنان، به شکل مؤثری سبب افزایش صدمات و جراحات ناشی از تصادفات و وسایل نقلیه در سطح دنیا گردیده است. ارتباط هیجان‌خواهی و رفتارهای پرخطر رانندگی به وسیله پژوهش‌های متعدد (زاگرمون و نیب<sup>۴</sup>، ۱۹۸۰؛ آرنت<sup>۵</sup>، ۱۹۹۷؛ جونا، ۲۰۰۱؛ لاجونن، ۲۰۰۱؛ آیورسن و راندمو<sup>۶</sup>، ۲۰۰۲؛ سامر<sup>۷</sup>، ۲۰۰۳؛ داهن<sup>۸</sup>، ۲۰۰۵؛ گودرزی و شیرازی، ۱۳۸۴؛ یوسفی و قاسمی ادکان، ۱۳۹۶) آشکار گردیده است. افراد هیجان‌خواه برای به دست آوردن سطح برانگیختگی بهینه دست به کارهای مختلفی می‌زنند. آن‌ها با افراد مختلفی معاشرت دارند، نه به این علت که بر دیگران تأثیر بگذارند بلکه به دنبال تحریک هستند. آن‌ها در فعالیت‌های پرخطر مختلف درگیر می‌شوند و یکی از انگیزه‌های خطر کردن هنگام رانندگی، هیجانی است که برخی افراد تجربه می‌کنند (آرنت، ۱۹۹۷).

به نظر می‌رسد یکی دیگر از فاکتورهای روان‌شناختی مؤثر بر فرهنگ رانندگی،

1. Jonah
2. Precht, Keinath, & Krems
3. Bicaksiz and Ozkan
4. Zuckerman & Neeb
5. Arnett
6. Iversen & Rundmo
7. Sumer
8. Dahlen

سبک‌های هویت<sup>۱</sup> باشد. هویت یک ساختار روانی - اجتماعی است که شکل‌گیری آن به سال‌های پیش از نوجوانی برمی‌گردد. از مشخصه‌های اصلی هویت، انتخاب ارزش‌ها، باورها و هدف‌های زندگی است. هویت با ویژگی‌های شخصیتی ارتباط دارد و سبب انعطاف‌پذیری، بازبودن ذهن فرد و نداشتن تعصب در برخورد با ارزش‌ها و باورها و درنهایت پختگی هویت می‌گردد (بخشایش و رضایی مقدم، ۱۳۹۰). برزونسکی<sup>۲</sup> (۱۹۸۹) یکی از نظریه‌پردازان فرایند شکل‌گیری هویت، با تلفیق جنبه‌های گوناگون هویت از قبیل فرایند، ابعاد و محتوا، سبک‌هایی برای آن در نظر گرفت، مشتمل بر اطلاعاتی<sup>۳</sup> هنجاری<sup>۴</sup>، سردرگم<sup>۵</sup> و تعهد<sup>۶</sup>؛ در سبک هویت هنجاری، فرد ارزش‌های مراجع قدرت و والدین را می‌پذیرد. افراد دارای این سبک انعطاف‌ناپذیرند و هدف‌های کاری و آموزشی مشخصی دارند که از بیرون کنترل می‌شود. در سبک هویت سردرگم / اجتنابی، فرد همواره به درخواست‌های موقعیتی واکنش نشان می‌دهد. این گروه با تعلل و درنگ زیاد در تصمیم‌گیری برای مسائل شخصی و هویتی مشخص می‌شوند. سبک هویتی اجتنابی به‌طور مثبت معنادار با ارزش‌هایی مانند لذت‌گرایی و قدرت که با علاقه فرد سروکار دارد، همبستگی دارد. در سبک هویت اطلاعاتی، فرد جست‌وجوگر اطلاعات است، درمورد مفاهیم خود شکاک و نسبت به آگاهی‌های مربوط به خود گشاده است و قبل از تصمیم‌گیری به پردازش و ارزیابی اطلاعات می‌پردازد (خوارزمی و ایران‌یار، ۱۳۹۳). در سبک تعهد، اعمال و افکار فرد دارای چهارچوب است و تعهد به اهداف و برنامه‌ریزی‌های زندگی در سطح بالایی قرار دارد (کریمی، ۱۳۸۹).

1. Style of Identity

2. Berzoneski

3. Information

4. Normative

5. Diffuse

6. Commitment

پژوهش‌ها حاکی از ارتباط بین سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی است. گئورجیو، دلهام و فلونئو<sup>۱</sup> (۲۰۱۵) دریافتند که مشکلات هویتی رانندگان از جمله نداشتن سبک هویت مطلوب سبب می‌گردد تا این رانندگان تحت تأثیر سایر افراد و دوستان خود قرار گیرند و این مسئله سبب بروز رفتارهای پرخطر در میان آنان می‌گردد. به اعتقاد اسکوت پارکر، کینگ و واتسون<sup>۲</sup> (۲۰۱۵) عدم شناخت کافی از خود، ناکافی بودن زمینه‌های آموزشی و مشکلات روان‌شناختی رانندگان به‌طور معناداری بر میزان رفتارهای پرخطر آن‌ها مؤثر است.

با توجه به اینکه رانندگی، مهارتی است که دستیابی به سطح مطلوب آن مستلزم هماهنگی ویژگی‌های روانی است (کارلتون و استارکی<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱) که می‌توانند در بروز رانندگی‌های پرخطر و نهایتاً تصادف‌ها مؤثر باشد، با این حال، شکاف پژوهش‌های ناشی از عدم بررسی‌ها در زمینه ارتباط مسائل روان‌شناختی از جمله هیجان‌پذیری و سبک‌های هویت با فرهنگ رانندگی در میان افراد به‌خوبی درک می‌گردد. به نظر می‌رسد که عدم بررسی تأثیر این متغیرها بر فرهنگ رانندگی در میان رانندگان پرخطر و عادی سبب گردیده است تا تأثیرات این متغیرها دارای ابهام باشد و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده در حوزه حمل‌ونقل به‌خوبی تمامی مسائل روان‌شناختی رانندگان را تحت پوشش قرار نداده است که این مسئله سبب گردیده است تا طرح‌های ایمن‌سازی جاده‌ها و کاهش رفتارهای پرخطر رانندگان با شکست مواجه گردد. از این رو، نیاز به پژوهش‌های بیشتر در این زمینه احساس می‌شود تا با پی‌بردن به متغیرهای تأثیرگذار بر فرهنگ رانندگی در نهایت با انجام تمهیدات لازم و برنامه‌ریزی در جهت فرهنگ‌سازی مناسب رانندگان و رفع رفتارهای آسیب‌زا و هنجارشکن، نرخ مرگ‌ومیر سوانح رانندگی و خسارات ناشی از آن در کشور به میزان محسوسه کاهش یابد؛ بر

1. Gheorghiu, Delhomme & Felonneau

2. Scott-Parker, King & Watson

3. Charlton & Starkey

همین اساس، پژوهش حاضر با هدف بررسی رابطه و مقایسه نقش هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و رانندگان عادی، فرضیه‌های زیر را موردآزمون قرار داد:

۱. بین هیجان‌پذیری با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی رابطه وجود دارد.

۲. بین سبک‌های هویت با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی رابطه وجود دارد.

۳. سبک‌های هویت و هیجان‌پذیری، توانایی پیش‌بینی فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی را دارا می‌باشد.

۴. بین هیجان‌پذیری، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

### پیشینه پژوهش

سئوف و همکارانش (۱۳۹۴) در پژوهش خود که با عنوان «بررسی رابطه خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی» انجام گرفت، پس از بررسی ۱۱۷ راننده پی بردند که بین خشم رانندگی و خودنظم‌جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد. همچنین توانایی بازداری، تنها با لغزش‌های رانندگی رابطه معنادار داشت.

سلطانی و میرزایی (۱۳۹۴)، در پژوهشی با عنوان «پیش‌بینی رفتار رانندگی پرخطر بر اساس سبک‌های هویتی» روی نمونه‌ای ۱۵۰ نفری، به این نتایج دست یافتند که بین متغیرهای سبک هویت و متغیر لغزش‌ها همبستگی معنادار وجود دارد؛ اما تنها متغیر سبک هویت اطلاعاتی با ۴ مؤلفه رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) همبستگی منفی و معنادار دارد.

رجبی، نریمانی و حسینی (۱۳۹۲)، طی پژوهشی تحت عنوان «مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی» به این نتیجه رسیدند که بر اساس تحلیل واریانس چندمتغیره بین میانگین نمره‌های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف‌های رانندگی در متغیر هیجان‌خواهی، تفاوت معناداری در دو گروه وجود دارد.

نتایج پژوهش شاکری‌نیا (۱۳۹۱) با عنوان «رابطه نگرش در خصوص منزلت پلیس، هیجان‌خواهی و پرخاشگری با فرهنگ رانندگی مردان راننده شهر رشت»، پس از بررسی ۹۴ راننده تاکسی نشان داد که بین فرهنگ رانندگی رانندگان مشارکت‌کننده در پژوهش و هیجان‌خواهی آنان رابطه منفی معنی‌دار وجود دارد.

گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) در پژوهش خود نشان دادند که بین نمره کلی تحریک‌جویی و خرده‌مقیاس‌های آن (تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی و تنوع‌طلبی) با رفتارهای رانندگی پرخطر رابطه وجود دارد؛ و تحریک‌جویی و هیجان‌طلبی می‌تواند رفتارهای رانندگی پرخطر را پیش‌بینی کند.

پرچت و همکارانش (۲۰۱۷) در پژوهش خود که با عنوان «بررسی نقش مسائل هیجانی از جمله خشم بر میزان رفتار و فرهنگ رانندگان» انجام گرفته بود، پس از بررسی‌های خود پی بردند که مسائل هیجانی از جمله خشم، اقدامات تحریک‌آمیز، سرخوردگی و... به‌نوعی ضمن تأثیرگذاری بر وضعیت روانی رانندگان، علل بروز احتمال رفتارهای خطرناک از آنان در حین رانندگی را افزایش می‌دهد.

بیگاکسیز و اوزکان (۲۰۱۶) در پژوهش خود که با عنوان «بررسی رفتارهای رانندگان و جرایم و تصادفات ناشی از این رفتارها» انجام گرفت، پس از مطالعه پژوهش‌های انجام گرفته‌شده در بازه زمانی ۱۹۷۰-۲۰۱۴ پی بردند که مسائل هیجانی رانندگان ضمن تأثیرگذاری بر رفتارهای آنان، به‌شکل مؤثری سبب افزایش صدمات و جراحات ناشی از تصادفات و وسایل نقلیه در سطح دنیا گردیده است.

گئورجیو (۲۰۱۵) در پژوهش خود که با عنوان «بررسی رفتارهای خطرناک



رانندگان جوان کشور فرانسه» انجام گرفت، پس از بررسی‌های خود ضمن اشاره به بالابودن میزان تصادفات و رفتارهای خطرناک رانندگان جوان کشور فرانسه، پی برد که مسائل هویتی از جمله نداشتن سبک هویت نامناسب سبب می‌گردد تا این رانندگان تحت تأثیر سایر افراد و دوستان خود قرار گیرند و این مسئله سبب بروز رفتارهای پرخطر در میان آنان می‌گردد.

اسکوت پارکر، کینگ و واتسون (۲۰۱۵) در پژوهش خود که با عنوان «بررسی نقش مسائل روانی بر رفتارهای رانندگان جوان»: انجام گرفت، پس از بررسی ۲۰۵۸ راننده جوان استرالیایی پی بردند که مسائل هویتی از جمله نداشتن شناخت مناسب از خود، نامناسب بودن مسائل آموزشی و مشکلات روانی به شکل معناداری بر میزان رفتارهای پرخطر این رانندگان تأثیرگذار می‌باشند.

در پژوهش دیگری که با هدف بررسی تأثیر جنسیت بر بروز تخلفات رانندگی پرخطر همراه با عصبانیت توسط لانزاک<sup>۱</sup> و همکارانش در سال ۲۰۰۷ 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 به وجود آورده بودند. به علاوه اکثر تخلفاتی که زنان در آن دست داشتند، به دلیل حس هیجان‌خواهی آن‌ها در طول رانندگی بوده است.

نتایج مطالعه دهلن، مارتین، راگان و کالمن<sup>۲</sup> (۲۰۰۵) با هدف بررسی نقش رانندگی خشن و هیجان‌خواهی در پیش‌بینی رانندگی ناایمن، نشان داد که هیجان‌خواهی بالا نسبت به هیجان‌خواهی پایین با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد. ایورسن و راندمو (۲۰۰۲) نیز طی پژوهشی تحت عنوان «شخصیت، رانندگی خطرناک و درگیری تصادفی در میان رانندگان نروژی» نشان دادند کسانی که نمره بالایی در

1.Lonczak

2.Dahlen, Martin, Ragan & Kuhlman

بررسی رابطه هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی

متغیرهای هیجان‌خواهی، بی‌هنجاری و خشم رانندگی کسب کرده‌اند، رانندگی پرخطر فراوان‌تری در مقایسه با آن‌هایی که در این متغیرها نمره‌های پایینی کسب کرده‌اند، داشته‌اند.

جدول ۱. جمع‌بندی و گزارش پیشینه‌ها

ردیف	نام و نام خانوادگی پژوهشگر/پژوهشگران	عنوان پژوهش	سال	خلاصه نتایج
۱	مؤمنی و حیدری	پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان، رابطه خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی	۱۳۹۵	بین هیجان‌خواهی و رفتار پرخطر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد.
۲	سنوف و همکاران	پیش‌بینی رفتار رانندگی پرخطر بر اساس سبک‌های هویتی	۱۳۹۴	بین خشم رانندگی و خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد.
۳	سلطانی و میرزایی	مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی رانندگان تصادف‌کرده با رانندگان عادی	۱۳۹۲	بین میانگین نمره‌های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف‌های رانندگی در متغیر هیجان‌خواهی تفاوت معناداری در دو گروه وجود دارد.
۴	رجبی، نریمانی و حسینی	رابطه نگرش در خصوص منزلت پلیس، هیجان‌خواهی و پرخاشگری با فرهنگ رانندگی	۱۳۹۱	بین فرهنگ رانندگی رانندگان و هیجان‌خواهی آنان رابطه منفی معنی‌دار وجود دارد.
۵	گودرزی و شیرازی	رابطه بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر	۱۳۸۴	تحریک‌جویی با رفتارهای رانندگی پرخطر رابطه دارد.
۶	پرچت و همکاران	نقش مسائل هیجانی از جمله خشم بر میزان رفتار و فرهنگ رانندگان	۲۰۱۷	مسائل هیجانی، بروز رفتارهای خطرناک در حین رانندگی را افزایش می‌دهد.
۷	بیکاسیز و اوزکان	بررسی رفتارهای رانندگان و جرایم و تصادفات ناشی از این رفتارها	۲۰۱۶	مسائل هیجانی رانندگان سبب افزایش صدمات و جراحات ناشی از تصادفات شده است.
۸	گنورجیو	بررسی رفتارهای خطرناک رانندگان	۲۰۱۵	سبک هویت نامناسب سبب بروز رفتارهای پرخطر در میان رانندگان می‌گردد.
۹	اسکوت پارکر، کینگ و واتسون	بررسی نقش مسائل روانی بر رفتارهای رانندگان جوان	۲۰۱۵	نداشتن شناخت مناسب از خود، نامناسب بودن مسائل آموزشی و مشکلات روانی بر میزان رفتارهای پرخطر رانندگان تأثیرگذار می‌باشد.
۱۰	لانزاک و همکاران	بررسی تأثیر جنسیت بر بروز تخلفات رانندگی پرخطر همراه با عصبانیت	۲۰۰۷	اکثر تخلفات زنان به دلیل حس هیجان‌خواهی آنها در طول رانندگی بوده است.
۱۱	دهلن و همکاران	بررسی تأثیر خشم و تکانشگری در رفتارهای پرخطر رانندگان	۲۰۰۵	هیجان‌خواهی بالا، با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد.
۱۲	دهلن، مارتین، راگان و کالمن	نقش رانندگی خشن و هیجان‌خواهی در رانندگی ناایمن	۲۰۰۵	هیجان‌خواهی بالا با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد.
۱۳	ایورسن و راندمو	نگرش به ایمنی ترافیک، رفتار رانندگی و مشارکت تصادف	۲۰۰۲	افراد با هیجان‌خواهی، بی‌هنجاری و خشم رانندگی بالا، رانندگی پرخطر فراوان‌تری داشتند.

## مبانی نظری پژوهش

### فرهنگ و رفتار رانندگی

امروزه یکی از مؤلفه‌های اساسی در تقویت توسعه پایدار، مسئله ارتقای سلامت جامعه می‌باشد؛ چراکه محور توسعه پایدار، انسان سالم است. از طرفی رانندگی انسان‌ها در جهان امروز با خطرات زیادی روبه‌رو می‌باشد. از جمله مهم‌ترین و قابل توجه‌ترین خطراتی که امروزه زندگی افراد را در کشورهای مختلف جهان تهدید می‌کند، افزایش حوادث و آسیب‌های عمدی و غیرعمدی است که سالانه باعث مرگ بیش از ۶ میلیون نفر در جهان می‌شود و پرواضح است که «رانندگان»، عامل اصلی انجام تخلفات ترافیکی به شمار می‌روند؛ اما آنچه بر چگونگی رفتار انسان و راننده در زمان رانندگی و یا تغییر آن نقش خواهد داشت، متفاوت بوده که در یک دسته‌بندی کلی می‌توان سه عامل ۱- محیطی، ۲- قانونی و اجرایی و ۳- درونی را نام برد (محمدیان، ۱۳۹۱).

### عوامل محیطی

به مجموعه عواملی گفته می‌شود که در محیط پیرامونی و اطراف انسان وجود داشته و منجر به انجام تخلف توسط رانندگان می‌گردد. در واقع این عوامل به گونه‌ای بر رفتار انسان‌ها اثر می‌گذارد که راننده را به سمت انجام تخلف سوق می‌دهد. از جمله این عوامل عبارتند از:

شرایط آب‌وهوایی: گرمای بیش از حد هوا در روزهای تابستان می‌تواند موجب ناراحتی خاطر و از بین رفتن آرامش و آسایش و در نهایت بی‌حوصلگی و خشم رانندگان شود. از طرف دیگر، سرمای هوا همراه با شرایط بد آب‌وهوایی نظیر برف و کولاک می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد کاهش انگیزه در راننده جهت انجام تخلفات ترافیکی را برای رسیدن سریع‌تر به مقصد فراهم نماید و در حقیقت موجب آستانه تحمل رانندگان شود.

**وضعیت ترافیکی:** تراکم بالای ترافیک همراه با راه‌بندان‌های طولانی‌مدت، به‌ویژه در شرایط نامساعد جوی می‌تواند بستر لازم برای تأثیرگذاری در رفتار رانندگان را فراهم آورده و انسان در این شرایط و فشار روانی احیاناً از کوره به در رود و رفتاری خارج از عرف و عادت از خود بروز دهد که یکی از آن‌ها می‌تواند انجام تخلفات رانندگی باشد (محمدیان، ۱۳۹۱).

**طرح هندسی راه و کیفیت راه‌سازی:** این دو از عواملی هستند که به‌ویژه در رانندگی‌های طولانی‌مدت، راننده را خسته نموده و موجب استرس یا بروز خشم در رانندگان می‌شوند که از آن‌جمله می‌توان ناهمواربودن جاده‌ها، وجود خرابی و دست‌اندازها، سرعت‌گیرهای ناگهانی و نیز پیچ‌های تند و خطرناک و غیره را نام برد (زمبون و هاسلبرگ<sup>۱</sup>، ۲۰۰۸).

**وضعیت روشنایی:** در برخی موارد، انجام تخلف دارای پس‌زمینه خاص رفتاری نبوده، بلکه صرفاً به‌دلیل دید ناکافی از طرف راننده رخ می‌دهد؛ به‌طور مثال ممکن است به‌علت کمبود روشنایی در راه‌ها برخی علائم راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان به‌ویژه در شرایط نامساعد جوی دیده نشده و تشخیص میزان فاصله‌ها به‌درستی انجام نگردد و همین مسئله موجب بروز برخی تخلفات ترافیکی گردد (محمدیان، ۱۳۹۱).

**شرایط پیرامونی از لحاظ بصری:** به‌طور مثال در این مورد می‌توان به تبلیغات اطراف مسیر حرکت، به لحاظ نوع تبلیغ، رنگ و طراحی آن اشاره کرد که می‌تواند به لحاظ روانی بر راننده اثرگذار بوده و باعث ایجاد هیجان در راننده گردد و افزایش رفتارهای احساسی می‌تواند منجر به ایجاد روحیه تهاجمی در رانندگان شود (زمبون و هاسلبرگ، ۲۰۰۸).

1. Zambon, Hasselberg

## عوامل قانونی و اجرایی

به مجموعه عواملی که مرتبط با قانون و نحوه اجرای آن و نیز بازتاب‌ها و تبعات اجرای قوانین بوده، اشاره می‌نماید که می‌تواند بر رفتار رانندگان و طرز تلقی آنان و نیز میزان تبعیت و یا گریز از قوانین و مقررات را فراهم نماید (محمدیان، ۱۳۹۱).

**برخورد با متخلف:** این مسئله از دو جنبه متفاوت قابل بررسی است؛ از یک طرف ممکن است برخورد با متخلفان از قوانین رانندگی بسیار ملایم و ناکافی باشد و در نتیجه رانندگان را به تکرار انجام تخلف سوق دهد؛ و از طرف دیگر برخورد تحقیرآمیز و نامناسب با رانندگان متخلف موجب ایجاد روحیه قانون‌شکنی و مخالفت با قوانین راهنمایی و رانندگی گردد (محمدیان، ۱۳۹۱).

**نقص قوانین:** در برخی کشورها، تغییر و تحول در قوانین و مقررات ممکن است بسترهای لازم را در جامعه نداشته باشد و در حقیقت همراه و هماهنگ با رشد علم و فناوری نباشد؛ در این گونه موارد هم کم‌کم قانون به حاشیه رانده‌شده و اجرای آن دچار مشکل می‌شود (همان).

**عدم اجرای کامل قوانین:** قوانین و مقررات وضع شده در جامعه از نگاه طراحان اولیه و قانون‌گذاران باید مانند یک جورچین کامل در جامعه پیاده شود تا تأثیر آن ایجاد گردد. اگر به‌خاطر دلایل گوناگون و یا نظارت ناکافی، بخشی از قطعات جورچین قانون اجرا و بخشی از قطعات پیاده نشود، آن شکل لازم محقق نمی‌شود و در نتیجه زمینه گریز از مقررات و قوانین توسط رانندگان شکل می‌گیرد (مشین و سن کی، ۲۰۰۸).

**بازدارنده نبودن جریمه‌ها:** برای بسیاری از افراد و در برخی از جوامع از لحاظ فرهنگی، جریمه یکی از مهم‌ترین ابزارهای مبارزه و برخورد با تخلفات رانندگی محسوب می‌گردد که استفاده از آن در کنترل بی‌نظمی‌های ترافیکی مؤثر بوده و یا لااقل در یک

برهه زمانی کوتاه مدت ضروری و تأثیرگذار می‌باشد تا بتواند آرام‌آرام به یک عادت و یا رفتار در جامعه تبدیل شود. اغلب رانندگان از جریمه شدن واهمه دارند و یا در مکان‌هایی که مأموران راهنمایی و رانندگی حضور دارند، از ارتکاب کوچک‌ترین تخلفی نیز خودداری می‌کنند؛ اما اگر میزان جریمه‌های رانندگی پایین باشد، آن قدرت بازدارندگی و تغییر رفتار در رانندگان را ایجاد نمی‌نماید و موجب تجری بیشتر رانندگان متخلف می‌گردد (همان).

### عوامل درونی انسان

مطالعات و بررسی‌ها نشان می‌دهد که در بخش قابل توجهی از تصادفات ترافیکی، اشتباهات انسانی دخیل است؛ بنابراین آنچه اهمیت بیشتری می‌یابد، شناخت هرچه بیشتر عامل درونی انسان است که به نوبه خود، مجموعه قابل توجهی از عوامل را دربرمی‌گیرد. شناخت این عوامل، بررسی ویژگی‌های فردی راننده، تعاملات اجتماعی، ویژگی‌های روحی و روانی، تربیت افراد، سطح فرهنگ، میزان آگاهی و... را ضروری می‌سازد (شاکری‌نیا، ۱۳۸۸).

ریسک‌پذیری رانندگان: به‌طورکلی یکی از انگیزه‌های اصلی انسان برای انجام تخلف، ریسک‌پذیری آن‌ها می‌باشد. در واقع در اکثر موارد انجام تخلف با سود و منفعت همراه خواهد بود که حتی گاهی این منفعت از هزینه‌های ایجادشده در اثر انجام تخلف (نظیر جریمه‌های حاصل از آن) نیز بیشتر خواهد بود. بنابراین راننده در زمان انجام تخلف ابتدا به‌طور آنی با در نظر گرفتن منافع حاصل از انجام تخلف و نیز هزینه‌های احتمالی (بالقوه) آن، نسبت به این موضوع اقدام می‌نماید که متأسفانه فارغ از تبعات انجام تخلفات در جامعه و برای افراد دیگر مرتکب رفتار غیرمعمول در جامعه می‌گردد (همان).

خودنمایی: این مسئله در رانندگان جوان بیشتر دیده می‌شود؛ رانندگانی که بیشتر نیاز به جلب توجه و دیده شدن در جامعه دارند، معمولاً در زمان رانندگی اقدام به برخی

حرکات نمایشی و تخلفات رانندگی می‌نمایند که هم خود را به خطر انداخته و حتی دیگران را هم در معرض رفتار ناپسند خود قرار می‌دهند.

غرور و خودبرتربینی: برخی از افراد و گروه‌ها در جامعه، با توجه به نوع تربیت و فرهنگ خاصی که در آن پرورش یافته‌اند، همواره در اکثر عرصه‌های اجتماعی دارای نوعی روحیه خودبرتربینی و غرور می‌باشند. این افراد معمولاً در زمان رانندگی با انجام تخلفات، منافع خود را بر دیگران ترجیح داده و حتی در برخی موارد، منافع سایرین را به مخاطره می‌اندازند (همان).

ناآگاهی و بی‌اطلاعی راننده: گاهی اوقات فرد متخلف با توجه به کمبود اطلاعات و ناآگاهی، ممکن است اقدام به انجام تخلف نماید یا اینکه واقعاً از عواقب فردی و اجتماعی، مستقیم و غیرمستقیم، آتی و آتی انجام تخلف بی‌اطلاع باشد که البته با گسترش روزافزون رسانه‌ها و سیستم‌های اطلاع‌رسانی در جامعه، ناآگاهی رانندگان بسیار بعید به نظر می‌رسد.

آموزش نادرست و فرهنگ غلط: بسیاری از ناهنجاری و مشکلات اجتماعی، ریشه در تربیت و تعلیم دوران کودکی افراد جامعه دارد که باید تعالیم ترافیکی از همان دوران کودکی با شیوه‌های متنوع برای کودکان فراهم شود تا بسترساز یک فرهنگ اجتماعی و قانون پذیر در بزرگسالی باشد.

عدم تمرکز حواس: در برخی از موارد، رخداد تخلف ناشی از عدم تمرکز حواس رانندگان و در نتیجه بی‌توجهی آن‌ها به قوانین و مقررات رانندگی می‌باشد؛ در این گونه موارد، فرد به‌رغم میل باطنی و با انگیزه‌های شخصی مرتکب خلاف می‌شود؛ از مصرف الکل و داروهای روان‌گردان تا مکالمه با تلفن همراه، خوردن و آشامیدن، استعمال دخانیات از جمله عوامل اختلال در حواس رانندگان هستند که جز خود راننده، کسی در انجام آن دخیل نمی‌باشد (محمدیان، ۱۳۹۱).

محرک‌های درونی: خشم و عصبانیت، اضطراب و اضطراب، استرس، هیجان و هرگونه

عاملی که موجب برانگیختن احساسات رانندگان شود، می‌تواند به‌عنوان محرکی جهت انجام تخلفات ترافیکی تلقی شود؛ به‌طور مثال در موارد اضطراری، فرد به‌راحتی اقدام به بی‌قانونی خواهد کرد و یا در حالت اضطراب و استرس، تمرکز رانندگان از بین رفته و ممکن است، مرتکب تخلف شوند (همان).

هر یک از عوامل انسانی ذکرشده در بالا به‌نوعی رانندگی منجر خواهد شد که به رانندگی تهاجمی معروف است. در این نوع رانندگی، فرد در جهت آسیب‌رساندن به خود و یا در خطر قراردادن دیگران، به‌نوعی رانندگی می‌کند که موجبات این موارد را فراهم می‌سازد؛ در این شرایط، قدرت و ادراک راننده از حالت طبیعی خارج و تسلط او بر خودش کاهش یافته و در موقعیت خطرپذیری قرار می‌گیرد که می‌تواند منجر به بروز تخلفات و در نتیجه وقوع تصادفات گردد (همان).

### هیجان‌خواهی

طبق نظریه ماروین زاگرن، هیجان‌خواهی تحت عنوان نیاز به تجارب و احساس‌های گوناگون، پیچیده، بدیع و بی‌سابقه و تمایل به خطرجویی تعریف شده است. نکته مهمی که باید به آن اشاره کرد، آن است که یکی از عناصر اصلی هیجان‌خواهی، تمایل یا اشتیاق به خطرجویی است؛ درحالی‌که نتیجه رفتار کاوشی به این نکته اشاره دارد که خطرجویی اغلب برانگیزاننده ترس است و ترس با رفتار کاوشی ناهم‌ساز و تلفیق‌ناشدنی است (رجبی، ۱۳۹۱).

هیجان‌خواهی در طول یک پیوستار توزیع می‌شود و بیشتر مردم در وسط این پیوستار جای می‌گیرند، عده‌ای نیز در کرانه‌های بالا تحت عنوان هیجان‌خواهان بالا و هیجان‌خواهان پایین مطرح می‌شوند. ویژگی اساسی هیجان‌خواهان بالا این است که گرایش زیادی به سوی کسب تجارب جدید و خطرکردن برای به‌دست‌آوردن آن‌ها دارند. به‌بیان‌دیگر، این افراد برخلاف افراد هیجان‌خواه پایین، پیوسته در جست‌وجوی محرک‌های جدید و تازه‌ای در محیط زندگی‌شان می‌باشند و حاضرند آن‌ها را به



بهای سنگین در معرض خطر قرار داده و حیثیت و اعتبار اجتماعی و حتی سلامت جسمانی و حیاتشان به دست بیاورند (لگرند، فرکساند و کالتنباک<sup>۱</sup>، ۲۰۰۶). هیجان نقش مهمی در جنبه‌های مختلف زندگی نظیر سازگاری با تغییرات زندگی و رویدادهای تنش‌زا ایفا می‌کند. اصولاً، هیجان را می‌توان واکنش‌های زیست‌شناختی به موقعیت‌هایی دانست که آن را یک فرصت مهم یا چالش‌برانگیز ارزیابی می‌کنیم و این واکنش‌های زیستی با پاسخی که به آن رویدادهای محیطی می‌دهیم، همراه می‌شوند (گرنفسکی و کراچی<sup>۲</sup>، ۲۰۱۵).

### مدل‌های نظری و انواع راهبردهای تنظیم شناختی هیجان

در طی سال‌ها، مدل‌های نظری متفاوتی، راهبردهای خاص متفاوتی را به‌عنوان راهبردهای سازگارانه یا راهبردهای ناسازگارانه در نظر گرفته‌اند. رویکرد شناختی - رفتاری در آسیب‌شناسی روانی، دو راهبرد تنظیم شناختی هیجان (بازارزیابی و حل مسئله) را به‌عنوان راهبردهای سازگارانه در نظر گرفته است؛ بازارزیابی شامل تفسیرها یا چشم‌اندازهای مثبت‌داشتن به موقعیت استرس‌زا به‌عنوان شیوه‌ای برای کاهش دادن استرس در نظر گرفته شده است (گراس<sup>۳</sup>، ۱۹۹۹).

از طرف دیگر، مدل تأثیرگذار تنظیم هیجان گراس (۱۹۹۹) بازارزیابی را به‌عنوان راهبردی که منجر به پاسخ‌های هیجانی و فیزیکی مثبتی به محرک برانگیزاننده هیجان می‌شود، مدنظر قرار داد. همچنین پاسخ‌های حل مسئله، تلاش‌های هوشیارانه‌ای در جهت تغییر یک موقعیت استرس‌زا می‌باشد. حل مسئله اغلب به‌عنوان یک فعالیت هدفمند و خاص در حل یک مشکل در نظر گرفته می‌شود (شامل راه‌حل‌های بارش ذهنی و برنامه‌ریزی کردن برای یک فعالیت). اگرچه پاسخ‌های حل مسئله به‌طور جهت‌دار و مستقیمی، هیجان‌ات را تنظیم نمی‌کنند، ولی می‌توانند تأثیر مفیدی بر

1. Legrand, Freixanet, Kaltenbach & Joly

2. Granefski & Kraaij

3. Groos

هیجان‌ات با تعدیل و حذف کردن استرسورها داشته باشند. جهت‌گیری ضعیف حل مسئله پایین یا مهارت‌های ضعیف حل مسئله، به افسردگی و اضطراب سوء‌مصرف الکل و اختلالات خوردن منجر می‌شود و در مقابل، سرکوب و اجتناب، به‌عنوان پاسخ‌های ناسازگارانه به استرس‌های گوناگون، عوامل خطرری برای رفتارهای ناسازگارانه (سوء‌مصرف مواد و اختلالات خوردن) می‌باشند. همچنین، برخی افراد به میزان زیادی بر تجربه هیجانی، علل و پیامدهایش متمرکز می‌باشند؛ این افراد اغلب می‌گویند که درگیر نشخوار فکری‌اند؛ از آنجایی که آن‌ها می‌خواهند مشکلاتشان را بفهمند و آن را حل کنند؛ اما نشخوار فکری، با حل مسئله درست تعارض و تداخل پیدا می‌کند و به‌طور منفی مرتبط با حل مسئله می‌باشد (آلداو<sup>۱</sup>، ۲۰۱۰).

گراس (۱۹۹۹) تنظیم هیجان را عاملی در نظر می‌گیرد که در سرتاسر فرایند تولید یک هیجان رخ می‌دهد. وی افراد مختلف را در به‌کارگیری تدابیر تنظیم هیجان به دو گروه عمده تقسیم می‌کند: افرادی که بر حوادث قبل از رخ دادن یک هیجان تمرکز می‌کنند و افرادی که بر پاسخ‌های هیجانی متمرکز می‌شوند. گراس همچنین، ارزیابی دوباره شناختی را به‌عنوان یک راهبرد خاص تنظیم هیجان در نظر می‌گیرد. این راهبرد عبارت است از تغییر دادن معنای یک موقعیت، به‌طوری‌که فرد با استفاده از آن موقعیتی را که هیجان را برمی‌انگیزد، به‌عنوان موقعیتی خنثی تفسیر می‌کند. در مدل تنظیم هیجان گراس، ارزیابی دوباره راهبرد در نظر گرفته می‌شود که پاسخ‌های هیجانی و جسمانی مثبت به محرک‌هایی را دربردارد که هیجان‌ات را برمی‌انگیزند. با این وجود، پژوهشگران متعددی تعاریف گوناگونی برای هیجان‌خواهی ارائه داده‌اند. گراتز و روئمر<sup>۲</sup> (۲۰۰۴) هیجان‌خواهی را دربرگیرنده ۴ مؤلفه می‌دانند: ۱. آگاهی از هیجان‌ات و فهمیدن آن‌ها؛ ۲. پذیرش هیجان‌ات؛ ۳. توانایی کنترل رفتارهای تکانشی و

1. Aldao

2. Gratz & Roemer

رفتار کردن مطابق با اهداف مطلوب در زمانی که هیجان منفی تجربه می‌شود؛ ۴. توانایی به‌کارگیری انعطاف‌پذیر تدابیر تنظیم هیجان متناسب با موقعیت به‌منظور تنظیم کردن مطلوب پاسخ‌های هیجانی برای دستیابی به اهداف شخصی و احترام به خواست‌های محیطی. بر همین اساس، گرنفسکی و همکارانش (۲۰۱۵) هیجان‌خواهی را همسان با مقابله‌شناختی فرض می‌کنند و در کل، آن را مرتبط با راه‌های شناختی مدیریت عواطف با استفاده از اطلاعات برانگیخته هیجانی در نظر می‌گیرند. فرایندهای شناختی می‌توانند به ما کمک کنند تا بتوانیم مدیریت یا تنظیم هیجان‌ها و یا عواطف را بر عهده بگیریم تا از این طریق در مهار هیجان‌ها بعد از وقایع اضطراب‌آور و تنیدگی‌زا توانا باشیم و بر اساس مدل نظری گرانفسکی (۲۰۰۲)، راهبردهای شناختی تنظیم هیجان مشتمل بر ۹ راهبرد می‌باشند که به دو نوع راهبرد شناختی مثبت و منفی تنظیم هیجان تقسیم می‌شوند؛ راهبردهای شناختی منفی تنظیم هیجان شامل سرزنش خود، سرزنش دیگران، فاجعه‌آمیزپنداری و نشخوار فکری و راهبردهای شناختی مثبت تنظیم هیجان شامل پذیرش، تمرکز مثبت مجدد، برنامه‌ریزی، باارزایی مثبت و اتخاذ دیدگاه می‌باشد.

### مفهوم هویت

عبارت است از اینکه فرد مشخص کند که چه کسی می‌باشد؟ چه نظام ارزشی‌ای دارد؟ و چه مسیری را می‌خواهد در زندگی طی کند؟ نوجوانان در جست‌وجوی هویت خود، به انواع خودانگاره‌های قبلی که پذیرفته یا رد شده‌اند، رجوع می‌کنند. هویت به‌عنوان دستاورد مهم شخصیت دوران نوجوانی است (اریکسون، ۱۹۶۸، به نقل از برک، ۱۳۸۵).

شکل‌گیری هویت، زمینه را برای برخی چالش‌های اساسی در سال‌های جوانی مهیا می‌سازد؛ از جمله ایجاد صمیمیت یا ظرفیتی برای بازبودن دوطرفه و مشارکت در روابط با دیگران. یکی از نظریه‌پردازان اولیه و بزرگ در زمینه هویت، اریکسون

می‌باشد. اریکسون (۱۹۸۲، به نقل از مونته‌گومری، ۲۰۰۵) این استدلال را مطرح کرده است که کسب صمیمیت و هویت بالیده روانی - اجتماعی فرایندها، مرتبط باهم ولی مستقل می‌باشند.

### نظریه‌های مرتبط با سبک هویت

نظریات مربوط به هویت به‌طور عام ریشه در حوزه روان‌تحلیلگری و ریشه در محدوده‌ای از روان‌تحلیلگری نوین که به نام روان‌شناسی من<sup>۱</sup> معروف شده است، دارند. به‌طور دقیق‌تر، نظریه‌پردازان هویت را می‌توان مربوط به گروهی گسترده از نظریه‌پردازان روان‌شناسی من دانست که وجه اشتراکشان، تأکید بر چگونگی تأثیر جنبه‌هایی از محیط اجتماعی و فرهنگی بر من و بر رشد و عملکرد آن است. چهره برجسته این گروه، اریکسون است (بیومونت، ۲۰۰۹).

**نظریه اریکسون:** در نظریه اریکسون، هویت من احساسی است که هوشیارانه تجربه می‌شود. احساسی که از تبادل فرد با واقعیت اجتماعی خویش ناشی می‌شود و در حال تغییر و تبدیل در پاسخ به تغییرات، در محیط اجتماعی است (بوید<sup>۲</sup>، ۲۰۰۱).

تشکیل و حفظ اساس قوی از هویت من، اهمیت فراوانی دارد و عدم وجود آن از نخستین عوامل تعیین‌کننده آسیب روانی و ناسازگاری است. اریکسون معتقد است در سنین نوجوانی، فرد نسبت به هویت خود آگاهی به دست می‌آورد و خود با وحدت بزرگ‌تری از گذشته، در ارتباط با گروه، شغل، جنس، فرهنگ و مذهب در نوجوانی شکل می‌گیرد. تعارض روانی این دوره مربوط به شکل‌گیری احساس هویت و پراکندگی اجزای مختلف آن است. وظیفه حیاتی نوجوان این است که این تعارض را حل کند و یک هویت واحد و منسجم برای خویشتن ایجاد نماید. او باید بتواند زندگی گذشته و هویت دوره‌های قبلی زندگی خویش را با وضع حال جدیدش

1. Ego Psychology

2. Boyd

پیوند مناسبی بزند و پاسخ‌های مناسبی برای سؤالات مهم (جای من در هستی کجاست؟ از زندگی خود چه می‌خواهم؟) بیابد. برخلاف دوره‌های قبلی که کودک این پرسش‌ها را از بزرگ‌ترها داشت، اینک از خود می‌پرسد (سلن و کاسدیل<sup>۱</sup>، ۲۰۰۹).

نوجوان نوعی احساس تنهایی داشته و همین امر موجب می‌شود که با خود بگوید هیچ‌کس فکر و احساس مرا ندارد. نتیجه چنین احساسی، از خودراضی بودن نوجوان است. در ابتدای بلوغ، نوجوان به‌درستی نمی‌داند که کیست و از زندگی چه می‌خواهد. برای اینکه او بتواند به وحدت هویت خویش برسد، زمان لازم دارد. این زمان فاصله‌ای میان آغاز بلوغ تا شروع زندگی شغلی و پایان تحصیلات یا زمان ازدواج و آغاز زندگی خانوادگی است. این زمان در گروه‌های مختلف اجتماعی و فرهنگ‌های مختلف کم‌وزیاد می‌شود (کرپلمان<sup>۲</sup> و همکاران، ۲۰۰۸). در این دوره نسبتاً طولانی است که نوجوان خود را متعلق به سرزمین‌های بی‌نام‌ونشان می‌داند. گاه حالت کودکان را و گاه حالت بزرگسالان را به خود می‌گیرد. در همین زمان است که او خود و زندگی و وظایف مختلف را تجربه می‌کند. در جریان همین تجربه‌هاست که او خود را با قهرمانان مختلفی مانند می‌کند. این همانندسازی‌ها دیگر جنبه نمادین ندارد، بلکه عملاً نقش‌های مختلف را به تجربه شخصی درمی‌آورد. بیشتر این نقش‌ها حالت افراطی دارد. در اجرای همین نقش‌های مختلف، نوجوان به تدریج هویت فعلی خود را با گذشته‌هایش پیوند می‌زند (لای<sup>۳</sup>، ۲۰۰۵).

**نظریهٔ مارسیا:** مارسیا دو روند را در شکل‌گیری هویت اساسی تلقی می‌کند که عبارتند از: بحران و تعهد. با توجه به این دو روند اساسی، مارسیا چهار پایگاه اساسی هویت را معرفی کرد: دستیابی، تعلیق، ممانعت و پراکندگی. پایگاه دستیابی به هویت، پایگاه

1. Çelen & Kuşdil  
 2. Kerpelman  
 3. Li

فردی است که بحران هویتی را پشت سر گذارده و به هویت مشخص متعهد شده است. تعلیق، پایگاه فردی است که در حال گذراندن بحران هویت است و تعهد مشخصی ندارد (همان). ممانعت، پایگاه فردی است که بدون گذراندن بحران هویت، تعهدهایی را بر مبنای تقلید و همانندسازی ایجاد کرده است. پراکندگی، پایگاه فردی است که نه دارای تعهد مشخص و نه در حال تجربه بحران هویت می‌باشد و اگر هم در گذشته بحران هویتی را تجربه کرده است، در پی آن به تعهد نرسیده است (مارسیا، ۱۹۸۷: ۱۶۱).

**سبک‌های هویت بزونسکی:** بزونسکی و کوک (۲۰۰۲)، مفهوم پیچیده بحران هویت را که برگرفته از مفاهیم نظریه‌پردازانی چون اریکسون است، در مفهوم ساده‌تر دیدگاه شناختی، یعنی مهارت‌های مقابله‌ای با تأکید بر مهارت حل مسئله تبیین کرده‌اند. بر اساس این الگو، بزونسکی به سه سبک هویت متمایز اشاره نموده است. این سبک‌ها ناشی از راهبردهای حل مسئله یا سازوکارهای مقابله‌ای است. بزونسکی بر این باور است که افراد توانایی انتخاب یکی از این سه سبک را دارند: سبک اطلاعاتی، سبک هنجاری و اجتنابی - سردرگمی.

سبک هویت اطلاعاتی، ظاهراً سازگارانه‌ترین سبک برای اداره موقعیت‌های روزانه می‌باشد. افراد دارای سبک هویتی اطلاعاتی مجدانه در حال جست‌وجو، پردازش و ارزیابی اطلاعات مربوط به خود هستند. این سبک به‌طور مستقیم با انعکاس خود، تمرکز بر مسئله، سبک معرفت‌شناسی خودگرایانه، علاقه زیاد به شناخت چیزهای جدید در مورد خود، تصمیم‌گیری بر اساس نقشه، هوشیاری و پذیرا بودن برای تجربه ارتباط دارد (طاهری، یاریاری، صرامی و ادیب‌منش، ۱۳۹۲).

افراد دارای سبک هویت هنجاری، به‌شکل کاملاً خودکار، معیارها و انتظارات افراد مهم را درون‌سازی می‌کنند و خود را با آن تطبیق می‌دهند (هیگنز، به نقل از بزونسکی، ۲۰۰۸). سبک هنجاری شامل یک دیدگاه بسته ذهنی، خودپنداره ثابت و

سرکوب‌کننده اکتشاف است. هدف اولیه آن، دفاع و حفظ دیدگاه شخصی موجود انسان است. این افراد بسیار دفاعی هستند و علاوه‌براین، تحمل پایین نسبت به ابهام و نیاز زیادی به ساختار دارند. سبک هویتی سردرگم، با تعلل‌ورزی و تلاش جهت طفره‌رفتن از تعارضات هویتی و موقعیت‌های تصمیم‌گیری تا حدی که امکان داشته باشد، همراه است (برزونسکی، ۲۰۰۴). این نوع سبک هویتی با سطح پایین خودآگاهی، هوشیاری و ماندگاری شناختی و با سطح بالای راهبردهای تصمیم‌گیری و شناختی ناکارآمد رابطه مستقیم دارد. سبک سردرگم - اجتنابی با انطباق‌یابی هیجان‌مدار (دوریز و همکاران، ۲۰۰۴) و راهبردهای تصمیم‌گیری ناسازگارانه مثل تعلل‌ورزی پیش از تصمیم‌گیری، عقلی‌سازی پس از تصمیم‌گیری و معذرت‌خواهی همراه است (برزونسکی، ۲۰۰۸).

### روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع توصیفی - همبستگی بود که در جهت بررسی رابطه و مقایسه نقش هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی به‌صورت پیمایی اجرا گردید.

جامعه آماری پژوهش حاضر شامل کلیه رانندگان مرد پرخطر و عادی شهر زنجان بودند که تعداد آنان علی‌رغم مراجعه به راهنمایی و رانندگی و پلیس راهور، نامشخص بود. شیوه نمونه‌گیری در این پژوهش، نمونه‌گیری هدفمند بود. با مراجعه به پلیس راهور، تعداد ۱۶۰ راننده مرد از رانندگان پرخطر (۸۰ نفر) و عادی (۸۰ نفر) به‌عنوان نمونه پژوهش مشخص شدند. رانندگانی که برای پرداخت جریمه و یا برای رفع توقیفی خودرو خود به‌علت رانندگی پرخطر به پلیس راهور مراجعه کرده بودند، به‌عنوان رانندگان پرخطر، و سایر رانندگانی که بنا به اظهارات خود خلافتی عمدی نداشتند و در صف معاینه فنی خودرو خود بودند، به‌عنوان رانندگان گروه عادی

انتخاب شدند.

متغیرهای مستقل در این پژوهش، هیجان‌خواهی و سبک‌های هویت می‌باشند. منظور از هیجان‌خواهی، نمره‌ای است که شرکت‌کنندگان در پژوهش از پرسش‌نامه هیجان‌خواهی زاکرمن<sup>۱</sup> (SSS-V) به دست آورده‌اند و منظور از سبک‌های هویت، نمره‌ای است که شرکت‌کنندگان در پژوهش از پرسش‌نامه سبک‌های هویت برزونسکی<sup>۲</sup> (ISI) به دست آورده‌اند.

متغیر وابسته در این پژوهش، فرهنگ رانندگی می‌باشد. منظور از فرهنگ رانندگی، نمره‌ای است که شرکت‌کنندگان در پژوهش از پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر<sup>۳</sup> (MDBQ) به دست آورده‌اند.

جهت گردآوری داده‌ها از پرسش‌نامه‌های زیر استفاده گردید:

پرسش‌نامه سبک هویت برزونسکی (۱۹۸۹): این پرسش‌نامه به منظور جهت‌گیری هویت افراد توسط برزونسکی در سال ۱۹۸۹ میلادی ساخته و در سال ۱۹۹۲ مورد تجدیدنظر قرار گرفت. این آزمون، یک ابزار خودگزارشی ۴۰ عبارتی است که از ۴ زیرمقیاس تشکیل شده است که شامل جهت‌گیری اطلاعاتی، جهت‌گیری هنجاری، جهت‌گیری سردرگم / اجتنابی و تعهد است. پاسخ‌نامه آن بر اساس مقیاس لیکرتی (خیلی زیاد، زیاد، متوسط، کم و خیلی کم) تنظیم شده است. نمره‌گذاری سؤالات بر اساس پاسخ به سؤالات می‌باشد که در تمامی سؤالات به خیلی کم امتیاز ۱، کم امتیاز ۲، متوسط امتیاز ۳، زیاد امتیاز ۴ و خیلی زیاد امتیاز ۵ تعلق می‌گیرد؛ به‌غیر از نمرات سؤالات ۹-۱۱-۱۴-۲۰ که به صورت معکوس می‌باشند. غضنفری (۱۳۸۳) ضریب پایایی آن را از طریق آلفای کرونباخ به دست آورده است. آلفای کرونباخ به دست آمده برای هریک از زیرمقیاس‌ها شامل تعهد ۰/۷۵، جهت‌گیری هنجاری ۰/۷۲،

1. Sensation Seeking Scale-V

2. Identity Style Questionnaire

3. Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ)



جهت گیری سردرگم / اجتنابی ۰/۸۲، جهت گیری اطلاعاتی ۰/۷۶ و مقیاس کل ۰/۸۳ به دست آمده است.

پرسش نامه هیجان خواهی زاگرم (۱۹۷۸): این مقیاس از چهار عامل ماجراجویی، تجربه طلبی، گریز از بازداری و ملال پذیری تشکیل شده و برای هر یک از عوامل، ده ماده تست در نظر گرفته شده است. مجموع مواد تست شامل ۴۰ سؤال است. در مقابل هر سؤال، دو گزینه الف و ب قرار دارد که آزمودنی ملزم است یکی از دو گزینه را که به احساس او نزدیک تر است، انتخاب کند. پاسخ نامه این پرسش نامه بر اساس مقیاس دوازدهی (دارم - ندارم) تنظیم شده است. نمره گذاری سؤالات بر اساس پاسخ به سؤالات می باشد که در صورتی که فرد گزینه «دارم» را علامت بزند، نمره ۱ و در صورتی که فرد گزینه «ندارم» را علامت بزند، امتیاز صفر را می گیرد. در پایان در صورتی که نمره فرد زیر ۲۰ باشد، دارای هیجان پذیری نمی باشد و در صورتی که بین ۲۰-۳۰ باشد، فردی هیجان پذیر می باشد و در صورتی که نمره وی بالای ۳۰ باشد، وضعیت هیجان پذیری وی شدید می باشد. روایی این پرسش نامه در پژوهش حسینی و جعفری (۱۳۸۹) مورد بررسی و تأیید قرار گرفته است. ضریب اعتبار (همگونی) آزمون هیجان پذیری زاگرم به روش آلفای کرونباخ برای کل گروه ۰/۹۸ به دست آمده است.

پرسش نامه فرهنگ رانندگی منچستر (۱۹۹۰): این پرسش نامه به وسیله ریزن، نانستید، استرادینگ، بایتر و کمپل (۱۹۹۰) تدوین شده است. این پرسش نامه شامل ۵۰ سؤال بوده و ۴ دسته از رفتارهای نابهنجار مورد بررسی قرار می دهد: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی. پاسخ نامه این پرسش نامه بر اساس مقیاس لیکرتی (هیچ گاه، به ندرت، گاهی، بیشتر اوقات، به طور مکرر و همیشه) تنظیم شده است. نمره گذاری سؤالات بر اساس پاسخ به سؤالات می باشد که در سؤالات به هیچ گاه امتیاز ۰، به ندرت امتیاز ۱، گاهی امتیاز ۲، بیشتر اوقات امتیاز ۳

به‌طور مکرر امتیاز ۴ و همیشه امتیاز ۵ تعلق می‌گیرد. سوالات ۲-۲۲-۲۸ نمره معکوس می‌گیرند. عریضی و حقایقی (۱۳۸۸) در بررسی اعتبار سازه پرسش‌نامه نشان دادند که نتایج تحلیل عامل اکتشافی، چهار عامل لغزش‌ها، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات سهوی رانندگی را به‌وضوح از هم متمایز کردند و نتایج تحلیل پایایی نشان دادند که هر ۴ عامل این مقیاس از ضرایب همسانی درونی زیادی برخوردارند (لغزش ۰/۷۷، اشتباهات، ۰/۸۱، تخلفات عمدی، ۰/۸۶ و تخلفات غیرعمدی، ۰/۶۵). پرسش‌نامه رفتار رانندگی به‌مثابه یک ابزار پایا و روا می‌تواند در پژوهش‌های رفتار رانندگی مورد استفاده قرار گیرد.

به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش از نرم‌افزار SPSS نسخه ۲۴ استفاده شد. داده‌ها در دو سطح توصیفی (اطلاعات جمعیت شناختی) و استنباطی تجزیه و تحلیل شدند و به‌منظور آزمون فرضیه‌های پژوهش جهت تعیین ارتباط متغیرها، از آزمون ضریب همبستگی پیرسون، جهت تعیین میزان پیش‌بینی متغیرها از آزمون رگرسیون گام‌به‌گام و جهت تعیین تفاوت‌ها از آزمون T مستقل استفاده گردید.

## یافته‌ها

### آزمون فرضیه اول

عنوان فرضیه: بین هیجان‌خواهی با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی رابطه وجود دارد.

آزمون فرضیه: برای بررسی رابطه بین هیجان‌خواهی با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی، از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده و داده‌های آن در جدول زیر گزارش شده است.

### جدول ۲. داده‌های آزمون پیرسون برای فرضیه اول

آزمون ضریب همبستگی پیرسون			
متغیرها		فرهنگ رانندگی	
گروه‌ها	ضریب پیرسون	تعداد	سطح معنی داری
رانندگان عادی	0/142	0/208	0/208
رانندگان پرخطر	0/823**	80	0/000

با توجه به داده‌های جدول بالا ملاحظه می‌گردد که آزمون ضریب همبستگی پیرسون در بررسی رابطه بین هیجان‌خواهی با فرهنگ رانندگی در سطح زیر ۰/۰۱ برای رانندگان پرخطر معنی دار می‌باشد ( $Sig=0/00$ )؛ لذا چنین استنباط می‌شود که در پژوهش حاضر بین هیجان‌خواهی با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر رابطه مستقیم و افزایشی وجود دارد؛ یعنی با افزایش میزان هیجان‌خواهی رانندگان پرخطر، نمره فرهنگ رانندگی آنان نیز افزایش می‌یابد؛ ولی این رابطه در خصوص رانندگان عادی معنی دار نبوده است. با توجه به اینکه در پرسش‌نامه فرهنگ رانندگی، نمره بالا به معنای رانندگی پرخطر و نمره کمتر به معنای فرهنگ رانندگی صحیح‌تر می‌باشد، می‌توان گفت با افزایش هیجان‌خواهی، فرهنگ و رفتار رانندگی فرد پرخطرتر می‌شود.

### آزمون فرضیه دوم

**عنوان فرضیه:** بین سبک‌های هویت با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی رابطه وجود دارد.

**آزمون فرضیه:** برای بررسی رابطه بین سبک‌های هویت با فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی، از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده و داده‌های آن در جدول زیر گزارش شده است:

جدول ۳. داده‌های آزمون پیرسون برای فرضیه دوم

آزمون ضریب همبستگی پیرسون			
سبک‌های هویت	فرهنگ رانندگی	سبک‌های هویت	
		تعداد	ضریب پیرسون
سبک اطلاعاتی	سطح معنی‌داری		گروه‌ها
	0/000	80	رانندگان عادی
سبک هنجاری	823۰/	80	رانندگان پرخطر
	0/376	80	رانندگان عادی
سبک سردرگم	0/396	80	رانندگان پرخطر
	0/703	80	رانندگان عادی
سبک متعهد	0/001	80	رانندگان پرخطر
	0/000	80	رانندگان عادی
	0/326	80	رانندگان پرخطر

با توجه به داده‌های جدول بالا، نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون در بررسی رابطه سبک‌های هویت با فرهنگ رانندگی به صورت زیر می‌باشد:

سبک اطلاعاتی و فرهنگ رانندگی؛ در رانندگان عادی در سطح زیر ۰/۰۱ به صورت معکوس و کاهنده معنی‌دار می‌باشد؛ ولی برای رانندگان پرخطر معنی‌دار نبوده است.

سبک هنجاری و فرهنگ رانندگی؛ در هیچ‌کدام از گروه‌ها معنی‌دار نمی‌باشد.  
 سبک سردرگم و فرهنگ رانندگی؛ در رانندگان پرخطر در سطح زیر ۰/۰۱ به صورت مستقیم و افزایش‌دهنده معنی‌دار می‌باشد، ولی برای رانندگان عادی معنی‌دار نبوده است.

سبک متعهد و فرهنگ رانندگی؛ در رانندگان عادی در سطح زیر ۰/۰۱ به صورت معکوس و کاهنده معنی‌دار می‌باشد، ولی برای رانندگان پرخطر معنی‌دار نبوده است.

## آزمون فرضیه سوم

عنوان فرضیه: سبک‌های هویت و هیجان‌پذیری، توانایی پیش‌بینی فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی را دارا می‌باشد.

### الف - رانندگان عادی

آزمون فرضیه: برای پیش‌بینی فرهنگ رانندگی از طریق سبک‌های هویت و هیجان‌پذیری، از آزمون رگرسیون به روش گام‌به‌گام استفاده گردید که داده‌های آن در جداول زیر گزارش شده است.

جدول ۴. جدول خلاصه مدل رگرسیون

متغیر پیش‌بین	متغیر ملاک	مدل‌ها	مقدار R	مجذور R	مجذور R تعدیل یافته	میزان خطا
سبک‌های هویت و هیجان‌خواهی	فرهنگ رانندگی	1	0/367	0/135	0/124	8/567

داده‌های جدول خلاصه مدل رگرسیون نشان می‌دهد که ضریب تعیین در این مطالعه برای کل مدل ۰/۳۶ می‌باشد که نشان‌دهنده پیش‌بینی تقریباً پایین متغیرهای مستقل می‌باشد.

جدول ۵. جدول برآورد ضرایب و مقدار ثابت مدل

متغیرها و مقادیر ثابت	ضریب غیراستاندارد		ضریب استاندارد		مقدار t	سطح معنی‌داری
	مقدار B	خطای معیار	بتا	مقدار t		
مقدار ثابت	227/172	7/791	-	22/106	0/000	
تعهد	-0/873	0/251	-0/565	-3/484	0/001	

با توجه به داده‌های جدول بالا و آنچه در این پژوهش بر اساس مدل فوق پیش‌بینی شده است، ملاحظه می‌گردد که مؤلفه تعهد بیشترین اثر تبیینی منفی را با مقدار ۰/۵۶- در پیش‌بینی فرهنگ رانندگی رانندگان عادی داشته است. ضمناً سبک‌های اطلاعاتی و هنجاری و سردرگم و همچنین متغیر هیجان‌خواهی از مدل خارج شده و فاقد اثر بوده‌اند.

### ب- رانندگان پرخطر

آزمون فرضیه: برای پیش‌بینی فرهنگ رانندگی از طریق سبک‌های هویت و هیجان‌پذیری، از آزمون رگرسیون به روش گام‌به‌گام استفاده گردید که داده‌های آن در جداول زیر گزارش شده است.

**جدول ۶. جدول خلاصه مدل رگرسیون**

میزان خطا	مجدور R تعدیل یافته	مجدور R	مقدار R	مدل‌ها	متغیر ملاک	متغیر پیش‌بین
6/209	0/673	0/678	.8/23	1	فرهنگ	سبک‌های هویت و
5/827	0/712	0/720	0/848	2	رانندگی	هیجان‌خواهی
5/571	0/737	0/747	.0/864	3		

داده‌های جدول خلاصه مدل رگرسیون نشان می‌دهد که ضریب تعیین در این مطالعه در مجموع ۰/۸۶ است؛ یعنی ۸۶ درصد از واریانس متغیر فرهنگ رانندگی وابسته به سبک‌های هویت و هیجان‌خواهی می‌باشد که در جدول زیر با جزئیات تشریح شده است.

**جدول ۷. جدول برآورد ضرایب و مقدار ثابت مدل**

سطح معنی‌داری	مقدار t	ضریب استاندارد		ضریب غیراستاندارد		متغیرها و مقادیر ثابت
		پتا	ضریب استاندارد	خطای معیار	مقدار B	
0/382	0/879	-		6/554	5/763	مقدار ثابت
0/000	10/572	0/694		0/318	3/360	هیجان‌خواهی
0/000	4/629	-		18/255	84/506	مقدار ثابت
0/005	2/873	0/176		0/249	0/716	سردرگمی
0/000	12/803	823۰/		0/311	3/987	هیجان‌خواهی

با توجه به داده‌های جدول بالا و آنچه در این پژوهش بر اساس مدل فوق پیش‌بینی شده است، ملاحظه می‌گردد که متغیر هیجان‌خواهی، بیشترین اثر تبیینی مثبت را در پیش‌بینی فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر داشته است. مؤلفه سبک هویت سردرگم در رتبه بعدی پیش‌بینی بوده و ضمناً سبک‌های اطلاعاتی، متعهد و هنجاری از مدل خارج شده و فاقد اثر بوده‌اند.

## آزمون فرضیه چهارم

عنوان فرضیه: بین هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد.

آزمون فرضیه: برای بررسی تفاوت هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی، با توجه به فرضیه مطرح‌شده و نوع توزیع داده‌ها، از آزمون t مستقل استفاده و داده‌های آن در جدول زیر گزارش شده است.

جدول ۸. داده‌های مربوط به تحلیل فرضیه چهارم

متغیرها	گروه‌ها	تعداد	میانگین به‌دست‌آمده	انحراف استاندارد	درجه آزادی	مقدار تی	اختلاف میانگین	معنی داری
فرهنگ رانندگی	عادی	80	89/20	10/86	158	35/3	56/0	0/000
	پرخطر	80	145/28	9/15				
هیجان‌خواهی	عادی	80	20/92	2/24	158	3/2	1/07	0/002
	پرخطر	80	22/00	1/980				
سبک اطلاعاتی	عادی	80	33/35	2/150	158	1/92	0/937	0/057
	پرخطر	80	32/41	3/799				
سبک هنجاری	عادی	80	28/26	1/847	158	0/431	0/18	0/667
	پرخطر	80	28/075	3/422				
سبک سردرگم	عادی	80	30/86	3/84	158	1/02	0/53	0/306
	پرخطر	80	31/40	2/67				
سبک متعهد	عادی	80	33/35	2/506	158	3/82	1/63	0/000
	پرخطر	80	31/71	2/89				

داده‌های جدول فوق نشان می‌دهد که آزمون t مستقل در بررسی تفاوت گروه‌های رانندگان پرخطر و عادی در متغیرهای هیجان‌خواهی، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی با درجه آزادی ۱۵۸ و قدرمطلق اختلاف میانگین‌های مختلف برای متغیرهای هیجان‌خواهی و فرهنگ رانندگی و سبک هویت متعهد در سطح زیر ۰/۰۱ معنی‌دار می‌باشد. لذا مقایسه میانگین‌ها نشان می‌دهد که در متغیر فرهنگ رانندگی و هیجان‌خواهی، رانندگان پرخطر بالاتر هستند و در سبک متعهد، رانندگان عادی؛ بنابراین فرض (H<sub>1</sub>) مبنی بر وجود تفاوت بین رانندگان عادی و پرخطر در میزان

فرهنگ رانندگی، هیجان‌خواهی و سبک هویتی متعهد مورد تأیید است؛ ولی در سایر موارد تأیید نمی‌گردد.

## نتایج و پیشنهادهای پژوهش

پژوهش حاضر با هدف بررسی رابطه و مقایسه نقش هیجان‌پذیری، سبک‌های هویت و فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی شهر زنجان صورت گرفت. نتایج حاصل از آزمون فرضیه اول نشان داد که بین فرهنگ رانندگی و هیجان‌خواهی در بین رانندگان پرخطر رابطه مثبت و معنادار وجود دارد؛ به طوری که هرچه راننده هیجان‌خواه‌تر باشد، میزان لغزش و تخلف عمدی و اشتباهات در رانندگی بالاتر است و راننده از فرهنگ ناصحیحی در رانندگی برخوردار است. نتایج پژوهش حاضر با نتایج پژوهش‌های بین‌قام و شوپ (۲۰۰۴)، سئوف و همکاران (۱۳۹۴)، شاکری‌نیا (۱۳۹۱)، مؤمنی و حیدری (۱۳۹۵)، دهلن و همکاران (۲۰۰۵)، پرچت و همکاران (۲۰۱۷)، گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) همسو می‌باشد. در تبیین این یافته می‌توان گفت در مورد برخی افراد، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر بر هر تنبیه احتمالی غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های شدید، گرایش ذاتی به خطر جویی و خطرپذیری دارند. زاگرمین و هوراس تأکید کرده‌اند که افراد با هیجان‌خواهی زیاد، موقعیت‌های پرخطر را کمتر تهدیدآمیز تفسیر کرده و همین امر به درگیری بیشتر آن‌ها در رفتارهای پرخطر منجر می‌شود. به نظر کاس و ودانوویچف<sup>۱</sup>، از آنجاکه افراد دارای نمرات بالا در هیجان‌خواهی، محرک‌های بیرونی و محیطی را ترجیح می‌دهند و به یکنواختی حساس‌اند، از نبود این‌گونه محرک‌ها خسته شده و تلاش می‌کنند تا با روی آوردن به رفتارهای غیرعادی، کمبود محرک در محیط را جبران کنند (مؤمنی و حیدری، ۱۳۹۵)؛ بنابراین نیاز به تازگی و شدت محرک در رانندگان هیجان‌خواه

1. Kas & Vdanovichev



موجب گرایش بیشتر آنان به تجربه رفتارهای مختلف در حین رانندگی و راندن غیرعادی و پرسرعت می‌شود که نتیجه این روند، ناتوانی راننده در تصمیم‌گیری درست و به‌موقع هنگام حوادث حین رانندگی است. به نظر می‌رسد این مسئله سبب می‌گردد تا هیجان‌خواهی و عدم مدیریت هیجان‌ها به شکل صحیح سبب کاهش فرهنگ رانندگی گردد و آنان را به سمت انجام حرکات خطرناک و آسیب‌زا در حین رانندگی متمایل سازد.

نتایج آزمون فرضیه دوم نشان داد که بین سبک هویت اطلاعاتی و متعهد با فرهنگ رانندگی در رانندگان عادی رابطه همبستگی منفی وجود دارد که همسو با نتایج پژوهش میرزایی و سلطانی (۱۳۹۴) است. درحالی‌که در رانندگان پرخطر، بین سبک هویت سردرگم و فرهنگ رانندگی رابطه همبستگی مثبت معنادار مشاهده شد. در تبیین این بخش از نتایج نیز می‌توان گفت رانندگانی که سبک هویت اطلاعاتی دارند، ظاهراً از سازگارانه‌ترین سبک هویتی برخوردارند و دارای یک راهبرد حل مسئله و یا سازوکار کنارآمدن برای اداره موقعیت‌های روزانه هستند؛ همان‌طور که برزونسکی مطرح کرده است سبک هویت اطلاعاتی به‌طور مثبت با پردازش منطقی و مستقیم مسائل رابطه دارد. افراد دارای سبک هویت اطلاعاتی، دارای خودمختاری و استقلال بیشتری نسبت به سایر سبک‌های هویت هستند (برزونسکی، سیشوب، دوریز و سونز، ۲۰۱۱: ۲۹۶) و درگیر فرایند خودکاو‌شگری فعال هستند و به جست‌وجو، پردازش و ارزیابی اطلاعات مربوط به خود می‌پردازند؛ این افراد نیاز بالایی به شناخت و پیچیدگی شناختی احساس می‌کنند، کمتر در جست‌وجوی تأیید و تصدیق دیگران هستند، به قضاوت‌های خود اعتماد دارند و در برخورد با موقعیت‌های مبهم و افراد جدید، پذیرش بالایی دارند (مغانلو و همکاران، ۱۳۸۸). این افراد به‌طور فعال اطلاعات مربوط به خویش را جست‌وجو می‌کنند، ارزیابی می‌نمایند و مورد استفاده

قرار می‌دهند؛ لذا این فرایند ارزیابی و پردازش منطقی در امر رانندگی نیز در موقعیت‌های مختلف خود را نشان می‌دهد و آن‌ها را قادر می‌سازد که تصمیم‌ها و رفتارهای درست و منطقی در هنگام رانندگی از خود نشان دهند.

همچنین بر اساس نظر بریکمن<sup>۱</sup>، تعهد به رفتار فرد تحت شرایطی که او سعی دارد طور دیگری عمل کند، ثابت می‌بخشد. تعهد یک چهارچوب ارجاعی جهت‌دار و هدفمند ایجاد می‌کند که رفتار و بازخوردهای آن در درون این چهارچوب بازبینی، ارزیابی و تنظیم می‌شود. مطالعه برزونسکی (۱۹۹۰) ثابت کرده است که تعهد هویت با سبک‌های پردازش هویت رابطه دارد. افرادی که فرایندهای اطلاعاتی و هنجاری را به کار می‌گیرند، تعهدات قوی‌تری نسبت به افراد با هویت سردرگم دارند و در هنگام رانندگی نیز در مقابل تحركات محیطی کمتر از اصول و چهارچوب‌های اصول و تفكرات خود خارج می‌شوند.

اما به نظر می‌رسد که رانندگان با سبک هویت سردرگم تا جایی که ممکن است از مواجهه با مسائل و تعارضات مربوط به هویت دوری می‌کنند و رفتارشان بر اساس عوامل موقعیتی و لذت‌طلبی تعیین می‌شود. در واقع مسائل هویتی از جمله نداشتن سبک هویت مناسب و عدم شناخت مناسب از خود سبب می‌گردد تا این رانندگان تحت تأثیر سایر افراد و دوستان خود قرار گیرند و این مسئله سبب بروز رفتارهای پرخطر در میان آنان و تأثیرگذاری بر فرهنگ رانندگی افراد می‌گردد. آن‌ها در موقعیت‌های تصمیم‌گیری، اطمینان کمی به توانایی شناختی خود دارند و معمولاً قبل از تصمیم‌گیری، احساس ترس و اضطراب دارند و از راهبردهای تصمیم‌گیری نامناسب مانند اجتناب‌کردن، بهانه‌آوردن و دلیل‌تراشی استفاده می‌کنند. این افراد، خودنظم‌دهی پایینی دارند و رفتارشان بر پایه عوامل موقعیتی و لذت‌طلبی تعیین می‌شود. با توجه به آنچه گفته شد، افراد دارای هویت سردرگم از آنجایی که در

1. Brickman

پیدا کردن مفهوم خود و نقش هایشان سردرگم هستند، بیشتر دچار پریشانی می‌شوند و برای رهایی از تنش و استرس و دیگر ناملایمات زندگی به رفتارهای غیرمتعارف و پرخطر در رانندگی روی می‌آورند.

بر اساس نتایج به دست آمده در جهت آزمون فرضیه سوم پژوهش مبنی بر اینکه هیجان‌خواهی و سبک هویت قادر به پیش‌بینی فرهنگ رانندگی در رانندگان عادی و پرخطر است، مشخص شد که هیجان‌خواهی بیشترین اثر تبیینی مثبت و در مرحله بعد سبک هویت سردرگم، بیشترین اثر تبیینی را در پیش‌بینی فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر دارد و سبک هویت متعهد، بیشترین اثر تبیینی منفی را در پیش‌بینی فرهنگ رانندگی در رانندگان عادی دارد که با نتیجه پژوهش گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) و مؤمنی و حیدری (۱۳۹۵) همسو می‌باشد. در تبیین این نتیجه می‌توان گفت از آنجاکه یکی از عناصر کلیدی در هیجان‌خواهی، تمایل به پذیرش خطرناک و افراد هیجان‌خواه، ماجراجو و تجربه‌طلب هستند، به علت تأثیرگذاری بر ویژگی‌های مختلف افراد می‌تواند سبب تأثیرگذاری بر رفتارها در حین رانندگی گردد که این مسئله نشان‌دهنده اهمیت نقش این متغیر می‌باشد که سبب تأثیرگذاری عمیق بر افراد می‌شود؛ و چنانچه میزان هیجان‌خواهی بالا باشد، گرایش به رفتارهای نامتعارف و پرخطر در رانندگی بالاتر خواهد بود.

همچنین نتایج آزمون فرضیه چهارم پژوهش مشخص کرد که بین هیجان‌خواهی، سبک هویت و فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی تفاوت وجود دارد؛ به طوری که رانندگان عادی از سبک هویت متعهد بالاتری برخوردار بودند؛ در حالی که رانندگان پرخطر هیجان‌خواهی و رفتار پرخطر بالاتری داشتند. این یافته با نتایج پژوهش فردوسی (۱۳۹۱)، بینقام و شوپ (۲۰۰۴)، هاشمیان، صابری و بهادری (۱۳۸۹)، گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) و تورب جوارن (۲۰۰۲) همسو می‌باشد. در تبیین این فرضیه به نظر می‌رسد رانندگان پرخطر به علت برخوردارگی از برخی

ویژگی‌های رفتاری نامناسب و همچنین برخورداری از هیجان‌پذیری بالاتر، سبب ایجاد برخی رفتارهای پرخطر در میان آنان گردد. همچنین آیزنک، هیجان‌خواهی را از مؤلفه‌های برون‌گرایی می‌داند. افراد برون‌گرا اهل ریسک و در جست‌وجوی هیجان قبول مخاطره می‌باشند؛ بنابراین می‌توان این‌گونه تبیین کرد که افراد دارای ویژگی برون‌گرایی، هیجان‌خواهی بالاتری دارند و اهل ریسک و در جهت جست‌وجوی هیجان و قبول مخاطره می‌باشند. به نظر می‌رسد فرهنگ رانندگی ضمن تأثیر بر رفتار رانندگان پرخطر سبب می‌گردد تا این افراد به‌شکل مشخص‌شده‌ای به حرکات نامناسب در حین رانندگی اقدام نمایند. از این‌رو فرهنگ رانندگی به‌عنوان متغیری اثرگذار، نقش مهمی در پرخطر بودن و عادی بودن رانندگان ایفا می‌نماید. رانندگان پرخطر به‌سمت رفتارهای پرخطر رانندگی گرایش دارند و بی‌توجه به تبعات رفتارشان در رانندگی باعث ایجاد بی‌نظمی و خطرات عدیده برای خود و دیگران می‌شوند. این در حالی است که در رانندگان عادی، هیجان‌خواهی پایین و تعهد بالا مشاهده می‌شود که نشان از گرایش کمتر به تجربه محرک‌های محیطی متنوع و پایبندی بیشتر به ارزش، باورها و عقاید خود مبنی بر رعایت قوانین و اصول صحیح رانندگی است.

با توجه به یافته‌های پژوهش حاضر، پیشنهاد می‌شود:

- ۱- با شناسایی رانندگان دارای هیجان‌ات منفی، به کنترل و آموزش این افراد در جهت کاهش هیجان‌ات آنان اقدام شود.
- ۲- قبل از صدور گواهینامه برای افراد متقاضی در آموزشگاه‌های رانندگی، آزمون‌های شناسایی افراد هیجان‌پذیر برگزار شود و پس از شناسایی افراد هیجان‌پذیر، برای آن‌ها کلاس‌های ویژه آموزشی در جهت کنترل رفتارهای هیجان‌خواه توسط روان‌شناس برگزار شود و نهایتاً با صدور گواهینامه با تاریخ اعتبار کوتاه‌مدت، هیجان‌ات ایشان را در رانندگی سنجیده و در صورت انجام رفتارهای پرخطر رانندگی

از تمديد مجدد گواهينامه جلوگيري شود.

۳- نقش فاکتورهای محیطی بر فرهنگ رانندگی رانندگان پرخطر و عادی بررسی شود.

۴- نقش آموزش در کنترل هیجان پذیری رانندگان پرخطر مورد توجه و بررسی قرار گیرد.

### منابع

- بخشایش. علیرضا؛ رضایی مقدم. مریم. (۱۳۹۰). رابطه دین داری و خودشناسی با شکل گیری هویت. نشریه معرفت، ۲۰(۴). ۱۱۷-۱۳۲.
- حق شناس، حسن و همکاران. (۱۳۸۷). بررسی رابطه ی بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. مجله پژوهشی حکیم، ۱۱(۳)، ۴۷-۵۵.
- خوارزمی. رحمت الله؛ ایران یار. رقیه. (۱۳۹۳). بررسی رابطه هویت و انگیزش تحصیلی نوجوانان. اولین کنفرانس ملی توسعه پایدار در علوم تربیتی و روانشناسی، مطالعات اجتماعی و فرهنگی، تهران.
- رجبی. سوران؛ نریمانی. محمد؛ حسینی، سید سامان. (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی. فصلنامه روانشناسی کاربردی، ۷(۲۵)، ۳۹-۵۳.
- رجبی، سوران؛ نریمانی، محمد؛ حسینی، سید سامان. (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی. فصلنامه روانشناسی کاربردی، ۷، ۲۵(۱)، ۳۹-۵۳.
- رجبی، سوران؛ نریمانی، محمد؛ حسینی، سید سامان. (۱۳۹۲). مقایسه ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی. فصلنامه روانشناسی کاربردی، ۷، ۲۵(۱)، ۳۹-۵۳.

- سلطانی، شیوا؛ اعتمادیه میرزایی، زهرا. (۱۳۹۴). پیش‌بینی رفتار رانندگی پرخطر بر اساس سبک‌های هویتی. *پژوهش‌های روان‌شناختی*، ۱۸(۱)، ۸۹-۱۰۳.
- سوئف، سوسن؛ طیبی، زهرا؛ صالحی، جواد. (۱۳۹۴). بررسی رابطه‌ی خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی. *چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک*، تهران، معاونت و سازمان حمل‌ونقل ترافیک.
- شاکری‌نیا، ایرج. (۱۳۸۸). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. *فصلنامه مدیریت ترافیک*، ۱۵(۱)، ۶۱-۷۴.
- شاکری‌نیا، ایرج. (۱۳۹۱). رابطه نگرش در خصوص منزلت پلیس، هیجان‌خواهی و پرخاشگری با فرهنگ رانندگی مردان راننده شهر رشت. *دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک ایران*، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران.
- طاهری، مهدی؛ یاریاری، فریدون؛ صرامی، غلامرضا و ادیب‌منش، مرزبان. (۱۳۹۲). رابطه بین سبک‌های هویت، شادکامی و بهزیستی روان‌شناختی در دانشجویان. *فصلنامه دانش و پژوهش در روانشناسی کاربردی*. سال ۱۴، (۵۱).
- طیبی، زهرا. (۱۳۸۶). تحلیل رفتار رانندگی از دیدگاه پردازش اطلاعات. *فصلنامه مطالعات تربیتی و روانشناسی*، ۸(۲)، ۱۴۷-۱۷۰.
- کریمی، علی‌اکبر. (۱۳۸۹). *رابطه کارکرد خانواده با سبک‌های هویت و جهت‌گیری مذهبی در دانش‌آموزان پایه سوم متوسطه*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد مشاوره مدرسه، دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی دانشگاه تهران.
- گودرزی، محمدعلی؛ شیرازی، ملیحه. (۱۳۸۴). بررسی رابطه تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر. *مجله روان‌شناسی*، سال نهم، (۱).
- محمدیان، یوسف. (۱۳۹۱). *بررسی ارتباط بین شخصیت. نگرش به ایمنی و*

رفتارهای مخاطره‌آمیز در شاغلین موتورسیکلت در شهر تهران. پایان‌نامه کارشناسی ارشد مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه آزاد تبریز.

- موسویان، سید ابوالحسن. (۱۳۸۸). رانندگان و تأثیر رفتار ناایمن در تصادفات و حوادث جاده‌ای. *اولین کنفرانس ملی تصادفات و سوانح جاده‌ای و ریلی، زنجان*.  
 - مؤمنی، اسکندر؛ حیدری، حمیدرضا. (۱۳۹۵). پیش‌بینی رفتارهای پرخطر با توجه به نقش مدیریت هیجان در بین رانندگان شهر تهران. *فصلنامه مطالعات پژوهشی، ۵* (۱۸).

- هل، گراهام. (۱۳۸۹). *روانشناسی رانندگی* (ترجمه عبدالله شفیع‌آبادی، حبیب‌الله اکبری و علیرضا اسماعیلی). تهران: ترمه، تاریخ انتشار به زبان اصلی، ۲۰۰۷.  
 - هل، گراهام. (۱۳۸۹). *روانشناسی رانندگی* (ترجمه عبدالله شفیع‌آبادی، حبیب‌الله اکبری و علیرضا اسماعیلی). تهران: ترمه، تاریخ انتشار به زبان اصلی، ۲۰۰۷.

- Akbari, M. E., Naghavi, M., & Soori, H. (2006). Epidemiology of deaths from injuries in the Islamic Republic of Iran. *East Meditterrien Health Journal, 12*, 382-390.

- Aldao, A. & Nolen-Hoeksema, S. (2010). Specificity of cognitive emotion regulation strategies: A transdiagnostic examination. *Behaviour Research and Therapy, 48*, 974-983.

- Arnett, J., Offer, D., & Fine, M. (1997). Reckless driving in adolescence: State and trait factors. *Accident Analysis and Prevention, 29*(1), 57-63.

- Bener, A., Haigney, D., Crundal, D. (2004). Driving behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison study. *3th International Conference on Traffic of Transport Psychology*. Nottingham UK.

- Berzonsky, M. D. (1989). Identity style: Conceptualization and measurement. *Journal of Adolescent Research, 4*, 267-281.

- Berzonsky, M.D., (2008). Identity formation: The role of identity processing style and cognitive processes. *Personality and individual differences, 44*: 645-655.

- Bıçaksız, P., & Özkan, T. (2016). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 38*, 194-223.

- Boyd, V. S., Hunt, P. F., Kandell, J. J., & Lucas, M. S. (2001). Relationship between identity processing style and academic success in undergraduate students. *Unpublished project, University of Maryland*.

- Çelen, H. N., & Kuşdil, M. E. (2009). Parental control mechanisms and their

- reflection on identity styles of Turkish adolescents. *Paddies*, 19(42): 7-16.
- Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2011). Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving. *Transportation research part F: Journal of Traffic Psychology and Behavior*, In Press, corrected proof.
- Dahlen, E.R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Journal of Accident Analyses & prevents*, 37(2): 341-348.
- Doriz, D., & Shaver, P. Chang, J. (2004). “I can't get no satisfaction” insecure attachment, inhibited sexual communication, and sexual dissatisfaction. *Journal of Personal relationships*, 13, 465-483.
- Gheorghiu, A., Delhomme, P., & Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 35, 101-111.
- Granefski, N. (2002). Cognitive emotion regulation strategies and depressive symptoms: A comparative study of five specific sample. *Personality and Individual Differences*, 40(8), 1659-1669.
- Granefski, N., & Kraaij, V. (2015). Cognitive emotion regulation strategies and depressive symptoms: A comparative study of five specific Sample. *Personality Individual Differences*, 40, 1659- 69.
- Granefski, N., Kraaij, V., & Spinhoven, P. (2015). *Manual for theuse of the cognitive emotion regulation questionnaire*. Leiderorp: Datec.
- Groos, J. J. (1999). Emotion regulation: Past, present, future. *Cognitive Emotion*, 13(5), 551-73.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers. *Journal of Personality & Individual Difference*, 33, 1251-1263.
- James, L., & Nahl, D. (2002). Dealing with stress and pressure in the vehicle. Taxonomy of driving behaviour: Affective, cognitive, sensorimotor. In Journal Peter Rothe, Editor. *Driving Lessons-Exploring Systems That Make Traffic Safer*. University of Alberta Press, Edmonton, Canada.
- Jonah, B. A., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Kerpelman, J. L., Pittman, J. F., & Adler-Baeder, F. (2008). Identity as a Moderator of Intervention-Related Change: Identity Style and Adolescents' Responses to Relationships Education. *An International Journal of Theory and Research*, 8:151-171.
- Lajunen, T., Parker, D., Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behavior Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention*. (36): 231-238.
- Legrand F D, Freixanet MG, Kaltenbach M L& Joly P M. Association between sensationseeking and alcohol consumption in French collegestudents: some ecological in “openbar” parties. *Personality and Individual Difference*. (2007). 43:



1950-1959.

- Li, C. (2005). Identity and Young adult well-being: a closer Look at Identity style and identity structure. Unpublished Doctoral dissertation, Alabama, Auburn University.
- Machin, M.A.; Sankey, K.S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*. 40(2), 541-547.
- Montgomery, S. A. (2005). Social phobia: Diagnosis, severity and implications for treatment. *European Archives of Psychiatry and Clinical Neuroscience*, 249, 51-56.
- Ozkan, T., Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviors scale Transportation Research part F 8: 355- 368.
- Precht, L., Keinath, A., & Krems, J. F. (2017). Effects of driving anger on driver behavior-Results from naturalistic driving data. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 45, 75-92.
- Rimmo, P.A. (2002). Aberrant Driving behavior: Homogeneity of a Four- Factor Dstructure in Samples Differing in Age and Gender. *Ergonomics*. 45(8): 569- 582.
- Scott-Parker, B., King, M. J., & Watson, B. (2015). The psychosocial purpose of driving and its relationship with the risky driving behaviour of young novice drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 33, 16-26.
- Sumer, N. (2005). Big five personality traits sa the Distal predictors of road accident involvement. *Traffic and transport psychology*. Elsevier Ltd.
- Zambon, F.; Hasselberg, M. (2008). Factors affecting the severity of injuries among young motorcyclists—a Swedish nationwide cohort study. *Traffic Injury Prevention*, 7(2), 143-149.
- Zuckerman, M. (1994). Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. *Cambridge University press in New York*.
- Zuckerman, M., & Neeb, M. (1980). Demographic influences in sensation seeking and expressions of sensation seeking in religion, smoking and driving habits. *Personality and Individual Differences*, 1(3), 197-206.

