

بررسی ارتباط بین میزان خشونت در رانندگی و صفات شخصیتی بین رانندگان شهر تهران

حمید سوری¹، ترانه یوسفی نژادی²

¹ استاد، مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

² دکترای تخصصی سیاست‌گذاری سلامت، مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

نویسنده رابط: ترانه یوسفی نژادی، نشانی: تهران، بزرگراه شهید چمران، خیابان یمن، نرسیده به بیمارستان آیت الله طالقانی، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، ساختمان شماره دو

ستاد، طبقه هفتم، تلفن: 22439980 پست الکترونیک: yusefinezhadi@gmail.com

تاریخ دریافت: 99/07/25؛ پذیرش: 99/01/25

مقدمه و اهداف: خشونت و رفتارهای تهاجمی رانندگان به‌عنوان عامل اصلی خطر سوانح ترافیکی هستند. نگرش‌ها و رفتارهای راننده می‌تواند تحت تأثیر ویژگی‌های شخصیتی قرار گیرد. این تحقیق با هدف شناسایی رابطه رفتارهای خشونت‌آمیز در رانندگی با ویژگی‌های شخصیتی افراد انجام شد.

روش کار: برای جمع‌آوری اطلاعات مربوط به خشونت از پرسشنامه پژوهش ساخته 20 سؤالی و اطلاعات مربوط به صفات شخصیتی برون‌گرایی، توافق یا نوع‌دوستی، وظیفه‌شناسی، روان رنجور خوبی و گشودگی به تجربه از پرسشنامه 60 سؤالی شخصیتی نئو استفاده شد. روان‌سنجی ابزارهای تعیین و جمع‌آوری اطلاعات در بازه زمانی شهریور تا دی‌ماه 1397 انجام شد. آمار توصیفی و تحلیل آماری نا پارامتریک شامل من ویتنی و کروسکال برای تحلیل داده‌ها انجام شد.

یافته‌ها: در این مطالعه از مجموع 312 نفر شرکت‌کننده، 87/3 درصد شرکت‌کنندگان مرد و 12/7 درصد زن بودند. میانگین سنی افراد شرکت‌کننده 42 سال بود. ویژگی‌های شخصیتی غالب در بین رانندگان با میزان 30/2 درصد وظیفه‌شناسی بود. نتایج مطالعه حاضر نشان داد که بین میزان خشونت و صفات شخصیتی روان رنجوری ارتباط معنادار دیده شد ($P=0/02$). بر اساس تحلیل رگرسیون نوزده درصد (19 درصد) میزان خشونت بر اساس متغیرهای انواع صفات شخصیتی قابل تبیین است.

نتیجه‌گیری: ویژگی‌های شخصیت روان رنجوری راننده می‌تواند به‌طور بالقوه نشان‌دهنده رفتار رانندگی و میزان خشونت باشد؛ بنابراین پیش‌بینی رفتار رانندگان در بهبود ایمنی راه‌های جاده‌ای ضروری است. همچنین می‌تواند اطلاعات مفیدی برای مداخلات ایمنی در میان کاربران جاده ارائه کند و راننده‌هایی را که بیشتر در معرض رفتارهای نامطلوب رانندگی قرار دارند مورد هدف قرار دهد.

واژگان کلیدی: خشونت، ترافیک، صفات شخصیت، رانندگان

مقدمه

کلیدی ایفا می‌کند و خشونت و رفتارهای تهاجمی راننده به‌عنوان عامل اصلی خطر است (3). همچنین این رفتارها به‌طور غیرمستقیم پیش‌بینی‌کننده تصادفات می‌باشند (4، 5)؛ بنابراین این امر نشان‌دهنده نیاز به تمرکز بیشتر بر رفتار رانندگان در حوزه ترافیک است (6). تحقیقات نشان داده است که نگرش‌ها و رفتارهای راننده می‌تواند تحت تأثیر ویژگی‌های شخصیتی قرار گیرد. شخصیت ویژگی‌های خاصی از افراد است که شخص نمایش می‌دهد و که نسبتاً پایدار و بدون تغییر در طول عمر فرد است (7).

از شخصیت تعریف‌های متعدد و گوناگونی ارائه شده است؛ اما تعریف شلدون که تعریفی کل و جامع است شخصیت را سازمان‌پویای جنبه‌های ادراکی و انفعالی و ارادی و بدنی فرد تعریف کرده است. مراد از شخصیت، الگوهای معینی از رفتار و شیوه‌های تفکر است که نحوه سازگاری شخص را با محیط تعیین می‌کند (8).

تصادفات جاده‌ای در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه یک مشکل مهم بهداشت عمومی بوده و یکی از علل اصلی مرگ در جهان است. (1). پیامدهای اقتصادی ناشی از این فاجعه و هزینه‌های مربوط به این حوادث بسیار زیاد است. بدون اقدامات مؤثر و سیاست‌گذاری‌های مناسب، تعداد حوادث و تلفات ترافیکی همچنان افزایش می‌یابد و تبدیل به پنجمین علت مرگ در جهان خواهد شد (1). در ایران بر اساس آخرین گزارش جهانی وضعیت ایمنی راه‌های سازمان جهانی بهداشت، مرگ‌های ناشی از سوانح ترافیک سال 2016، حدود 15000 نفر برآورد شده است (2).

رانندگی ایمن یکی از حوزه‌های سیاست است که مورد توجه بسیاری از کشورهایی که آمار تصادفات در آن‌ها به دلیل افزایش تعداد خودرو شهرنشینی سریع بالا است قرار گرفته است. شواهد نشان می‌دهد که عامل انسانی در اکثر حوادث ترافیکی نقش

روش کار

مطالعه حاضر مقطعی تحلیلی بود و ارتباط بین رفتارهای خشونت‌آمیز و صفات شخصیتی را در بین رانندگان شهر تهران بررسی کرد. جمع‌آوری اطلاعات با استفاده از پرسشنامه و در بازه زمانی شهریور تا دی‌ماه 1397 انجام شد. جهت برآورد شیوع رفتارهای خشونت‌آمیز رانندگان از پرسشنامه پژوهش ساخته روان‌سنجی شده استفاده شد. پرسشنامه مذکور بر اساس مرور متون و مقالات قبلی استخراج گردید و در آن متغیرهایی که قبلاً در پژوهش‌های مختلف استفاده شده بود، بکار گرفته شد. این پرسشنامه حاوی سؤالاتی در خصوص اطلاعات جمعیت‌شناختی و سؤالات مربوط به بروز خشونت نیز 20 سؤال بود. این سؤالات شامل عصبانی شدن از عدم توجه سایر رانندگان به علائم شما، تعقیب سایر رانندگان، بافاصله کم‌پشت سر سایر رانندگان جهت ترساندن آن‌ها رانندگی کردن، اعتراض با حرکات دست، با صدای بلند بدویبراه گفتن، زبان یا شکلک برای سایر رانندگان درآوردن، استفاده از نوربالا در شب برای اذیت سایر رانندگان، عصبی شدن از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند، انتقام از سایر رانندگانی که شما را عصبانی کرده، عبور از چراغ قرمز، ترمز کردن وقتی راننده دیگری بافاصله نزدیک پشت سر شما رانندگی می‌کند، تغییر مسیر ناگهانی بدون راهنما، بسیار نزدیک شدن به خودروی جلویی، بوق زدن برای راننده‌ای که شمار را عصبانی کرده، پیاده شدن از ماشین و گلاویز شدن با سایر رانندگان، کورس گذاشتن با سایر رانندگان، عبور از شانه جاده در زمان ترافیک، بحث و مجادله با سایر رانندگان بر سر جای پارک، رانندگی با سرعت بیش‌ازحد مجاز و زیر پا گذاشتن قوانین راهنمایی و رانندگی در صورت اطمینان از عدم جریمه شدن بود. سؤالات اختصاصی در مقیاس 5 درجه‌ای لیکرت از کاملاً مخالفم=1 تا کاملاً موافقم = 5 طراحی شد. بنابراین، امتیاز محور خشونت در رانندگان بین 1 و 5 متغیر بود. برای روایی محتوایی پرسشنامه رفتارهای خشونت‌آمیز از نسبت روایی (CvF) و محتوایی و شاخص روایی محتوایی استفاده شد (Cvi). برای هر سؤالات بالای 0/7 و برای کلیه سؤالات 0/72 بود. با استفاده از نظر 10 متخصص در حوزه ترافیک و سلامت Cvi نیز 0/8 محاسبه شد. برای پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب کرونباخ 85 درصد بود.

همچنین جهت بررسی صفات شخصیتی رانندگان از پرسشنامه

تعداد زیادی از متخصصان و کارشناسان روانشناسی شخصیت در عصر حاضر اعتقاددارند که شخصیت انسان از پنج صفت عمده تشکیل شده است. درواقع این پنج صفت، پنج ویژگی پایه‌ای و اصلی شخصیت ما هستند و به‌نوعی می‌توان گفت بقیه صفت‌ها و خصوصیات، به‌طور نسبی زیرمجموعه‌ای از همین پنج صفت عمده است. معمولاً این پنج صفت عمده و غالب شخصیت را به‌اختصار «پنج عامل شخصیت» یا مدل پنج عاملی شخصیت (Big Five Personality Traits) می‌گویند. این پنج صفت شاخص که در این مدل به‌طور کامل در مورد آن‌ها توضیح داده می‌شود عبارت‌اند از: برون‌گرایی (Extraversion)، موافق بودن (Agreeableness)، پذیرا بودن (Openness)، وظیفه‌شناسی (Conscientiousness) و روان‌رنجوری (9) (Neuroticism).

افرادی که میزان شاخص برون‌گرایی در آن‌ها زیاد است افرادی خوش‌مشرب و اجتماعی هستند و از ارتباطات و دوره‌می‌های اجتماعی و شلوغ لذت می‌برند. از طرف دیگر افرادی که میزان شاخص برون‌گرایی در آن‌ها پایین است زندگی آرام‌تری را ترجیح می‌دهند. افرادی که شاخص موافق بودن آن‌ها بالاست به‌خوبی با بقیه همکاری و مشارکت می‌کنند و حاضرند در مواقع مشخص از نیازهای خودشان کوتاه بیایند. درحالی‌که افرادی که شاخص موافق بودن آن‌ها پایین است معمولاً افرادی رقابتی هستند. افرادی که شاخص وظیفه‌شناسی در آن‌ها بالاست به تک‌تک مراحل مسئولیت و وظایفشان دقت می‌کنند. افرادی که شاخص پذیرا بودن در آن‌ها بالاست خلاقیت بیشتری دارند و روحیه‌ای ماجراجو تجربه‌گرا دارند. شاخص روان‌رنجوری نیز شامل احساس غم و اندوه، دمدمی‌مزاج بودن و نداشتن ثبات احساسی است. افرادی که در این شاخص نمره بالایی کسب می‌کنند معمولاً پایداری احساسی بالایی ندارند و به‌طور ناگهانی و غیرقابل‌انتظار احساسات و رفتارشان دچار دگرگونی می‌شود. این افراد راحت‌تر و سریع‌تر از سایرین عصبی و یا غمگین می‌شوند و به‌طورکلی احساسات منفی را تجربه می‌کنند (10).

برخی مطالعات نشان داده‌اند بین انواع صفات شخصیتی و بروز خشونت ارتباط وجود دارد (11-13). علیرغم برخی تحقیقات در این زمینه، مطالعه میزان خشونت و صفات شخصیتی در میان رانندگان در ایران هنوز نسبتاً ناشناخته است. به همین علت، این تحقیق باهدف شناسایی رفتارهای خشونت‌آمیز رانندگان وسایل نقلیه موتوری و اندازه‌گیری و توزیع این رفتارها و ارتباط آن با صفات شخصیتی رانندگان انجام شد.

یافته‌ها

در این مطالعه 312 نفر شرکت کردند (نرخ پاسخگویی 81 درصد). سایر رانندگان به دلیل تکمیل نکردن تمام بخش‌های پرسشنامه از مطالعه حذف شدند. به‌طور کلی 87/3 درصد شرکت‌کنندگان مرد و 12/7 درصد زن بودند. بیشترین گروه سنی رانندگان بالای 46 سال بودند همین‌طور میانگین سنی افراد شرکت‌کننده 42 سال بود. نوع وسیله نقلیه مورد استفاده رانندگان به ترتیب، 68/2 درصد سواری، 5/2 درصد وانت، 17/9 درصد اتوبوس، 2/3 درصد مینی‌بوس، 6/4 درصد موتورسیکلت بود. همان‌گونه که در جدول 1 نشان داده شده است، صفات شخصیتی غالب در بین رانندگان با میزان 30/2 درصد ویژگی شخصیتی وظیفه‌شناسی بود. پس‌از آن نیز ویژگی شخصیتی برون‌گرایی با میزان 21/2 درصد بیشترین صفات شخصیتی در بین رانندگان بود. کمترین ویژگی شخصیتی موجود در بین رانندگان پذیرا بودن با میزان 13/2 درصد افراد بود.

یافته‌های مطالعه نشان داد که گویه‌های عصبی شدن از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند (2/75)، بوق زدن برای راننده‌ای که شما را عصبانی کرده (2/56) و اعتراض با حرکات دست به رانندگانی که موقع رانندگی شما را عصبانی می‌کنند (2/45) بیشترین میانگین و گویه‌های زبان یا شکلک درآوردن برای سایر رانندگان (1/42) و عبور از چراغ قرمز (1/45) کمترین میانگین خشونت را داشتند. میانگین مربوط به تمام گویه‌های خشونت در جدول 3 نشان داده شده است. بین میزان خشونت و صفات شخصیتی روان رنجوری ارتباط معنادار دیده شد ($P=0/02$). با توجه به معنادار بودن مقادیر کمتر از 0/05، بنابراین فقط بین میزان خشونت و این صفات شخصیتی ارتباط معنادار دیده شد و بین خشونت با سایر انواع ویژگی‌های شخصیتی ارتباط معنادار دیده نشد.

با استفاده از مدل رگرسیون چند متغیره گام‌به‌گام که بر اساس این مدل متغیر مستقل، صفات شخصیتی و متغیر وابسته، میزان خشونت بود، 0/19 (19 درصد) میزان خشونت بر اساس متغیرهای انواع صفات شخصیتی قابل تبیین است. همچنین نتایج رگرسیون نشان می‌دهد در دو صفات شخصیتی A و C مقادیر معناداری کوچک‌تر از 0/05 بود. میانگین نمره خشونت در افراد ویژگی شخصیتی A در مقایسه با صفات شخصیتی E، 0/4 افزایش می‌یابد. همچنین میانگین نمره خشونت در افراد ویژگی شخصیتی C در مقایسه با ویژگی شخصیتی E، 0/5- کاهش می‌یابد.

شخصیتی نئو¹ (فرم کوتاه) استفاده شد. الگوی پنج عاملی شخصیت طی چند دهه اخیر مورد توجه بسیاری از پژوهشگران قرار گرفته است. پنج بعد تشکیل‌دهنده این الگو عبارت‌اند از: برون‌گرایی، توافق یا نوع‌دوستی، وظیفه‌شناسی، روان رنجور خوبی و گشودگی به تجربه. پرسشنامه سنجش صفات پنج‌گانه شخصیتی جدیدترین پرسشنامه‌های مربوط به ارزیابی ساخت شخصیت بر اساس دیدگاه تحلیل عاملی است. پرسشنامه 5 عامل اصلی شخصیت و 6 خصوصیت در هر عامل یا به عبارتی 30 خصوصیت را اندازه می‌گیرد؛ و بر این اساس ارزیابی جامعی برای گزارش‌های شخصیت را ارائه می‌دهد. این پرسشنامه دارای دو فرم، یکی شامل 240 سؤال و دیگری فرم کوتاه 60 سؤال است. پاسخنامه این پرسشنامه بر اساس مقیاس لیکرت (کاملاً مخالفم، مخالفم، بی‌تفاوت، موافقم و کاملاً موافقم) تنظیم شده است. نمره‌گذاری فرم کوتاه این در تمام مواد یکسان نیست؛ به این معنی که در-NEO FFI پرسشنامه یعنی نمره‌گذاری برخی از مواد فرم کوتاه پرسشنامه به کاملاً مخالفم نمره 4، به مخالفم نمره 3، به بی‌تفاوت نمره 2، به موافقم نمره 1 و به کاملاً موافقم نمره صفر تعلق می‌گیرد. اعتبار این پرسشنامه در مطالعات از طریق آلفای کرونباخ 0/86 تا 0/92 عنوان شده است (14).

جامعه مورد مطالعه شامل رانندگان وسایل نقلیه موتوری شهر تهران بود. در این مطالعه مقطعی از نمونه‌گیری در دسترس استفاده شد. پرسشنامه توسط رانندگان وسایل نقلیه موتوری مختلف در پایانه‌های تاکسیرانی، اتوبوس‌رانی و برخی خیابان‌های مناطق آزادی، تهران‌پارس، پونک، میدان آرژانتین و تجریش شهر تهران تکمیل شدند. ابتدا توضیحاتی در مورد هدف پژوهش و رعایت محرمانگی به آن‌ها داده شد و سپس پرسشنامه با ارائه توضیحاتی در مورد سؤالات توسط خود آن‌ها تکمیل شد. زمان پر کردن این پرسشنامه توسط رانندگان با توجه به تعداد بالای سؤالات و لزوم ارائه توضیحات لازم، به‌طور میانگین حدود 50 دقیقه بود. اندازه نمونه بر اساس برآورد شیوع 50 درصدی رفتارهای خشونت‌آمیز و خطای ده درصدی محاسبه شد.

تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS نسخه 22 و آمار توصیفی و تحلیل آماری نا پارامتریک و از آمار توصیفی برای خلاصه کردن داده‌ها استفاده شد. نرمال بودن داده‌ها بررسی و به دلیل نرمال نبودن داده‌ها از آزمون‌های ناپارامتری مانند من ویتنی و کروسکال و ضریب همبستگی اسپیرمن بهره گرفته شد.

¹ NEO

جدول شماره 1- ویژگی‌های عمومی شرکت‌کنندگان

صفات شخصیتی	درصد	گروه‌های سنی	میانگین درصد	نوع وسیله نقلیه	میانگین درصد
ویژگی شخصیتی N روان رنجوری	18	کمتر از 20	23/0	سواری	68/2
ویژگی شخصیتی E برون‌گرایی	21/2	35-21	20/5	وانت	5/2
ویژگی شخصیتی O پذیرا بودن	13/2	45-36	27/3	اتوبوس	17/9
ویژگی شخصیتی A موافق بودن	17/4	بالای 46 سال	29/2	مینی‌بوس	2/3
ویژگی شخصیتی C وظیفه‌شناسی	30/2	-----	-----	موتورسیکلت	6/4

جدول شماره 2- امتیازات گویه‌های خشونت در رانندگی

انحراف معیار	میانگین	محورهای خشونت
1/19	2/41	وقتی راننده‌های دیگر به علائمی که شما می‌دهید (مثل گردش به‌راست و ...)، توجه نمی‌کنند یا بد رانندگی می‌کنند، شما عصبانی می‌شوید؟
0/81	1/57	اگر رانندگان دیگر شمارا عصبانی کنند، به قصد نشان دادن عصبانیت خود، آن‌ها را تعقیب می‌کنید؟
0/95	1/56	وقتی رانندگان دیگر شمارا عصبانی می‌کنند، بافاصله کم‌پشت سرشان رانندگی می‌کنید و سعی می‌کنید آن‌ها را بترسانید؟
1/92	2/45	به رانندگانی که موقع رانندگی شمارا عصبانی می‌کنند، با حرکات دست اعتراض می‌کنید؟
1/06	1/90	اگر رانندگان دیگر، موقع رانندگی شمارا عصبانی کنند، چه صدای شمارا بشنوند و چه نشنوند، به آن‌ها با صدای بلند بدوبیراه می‌گویید؟
0/77	1/42	موقع رانندگی، اگر راننده‌ای شمارا اذیت یا عصبانی کند، برایش زبان یا شکلک درمی‌آورید؟
1/01	1/85	اگر شب موقع رانندگی، راننده‌ای شمارا عصبانی کند، برای اذیت کردن او از نوربالا استفاده می‌کنید؟
1/23	2/75	از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند، عصبی می‌شوید؟
0/89	1/53	وقتی رانندگان دیگر شمارا عصبانی می‌کنند، سعی می‌کنید از آن‌ها انتقام بگیرید؟
0/75	1/45	موقع رانندگی، از چراغ قرمز عبور می‌کنید؟
0/96	1/75	اگر رانندگان دیگر، به فاصله بسیار نزدیکی پشت سر شما رانندگی کنند، سرعتتان را کم می‌کنید یا ترمز می‌گیرید تا مجبور شوند فاصله‌شان را با شما بیشتر کنند؟
0/93	1/80	بدون استفاده از راهنما، تغییر مسیر ناگهانی می‌دهید؟
1/00	1/92	به ماشینی که در جلوی شما رانندگی می‌کند بسیار نزدیک می‌شوید تا به راننده او بفهمانید که سریع‌تر براند یا از جلوی شما کنار رود؟
1/19	2/56	برای راننده‌ای که شمارا عصبانی کرده بوق می‌زنید؟
0/77	1/38	وقتی راننده دیگر شما رو عصبانی می‌کند، سعی می‌کنید از ماشین پیاده شوید و با او گلاویز شوید؟
0/88	1/51	با رانندگان دیگر مسابقه می‌دهید (کورس می‌گذارید)؟
0/95	1/51	در زمان ترافیک، از شانه جاده عبور می‌کنید؟
0/93	1/67	بر سر جای پارک با رانندگان دیگر بحث و مجادله می‌کنید؟
0/94	1/67	حتی اگر برای رسیدن به مقصد، به اندازه کافی زمان داشته باشید، با سرعت بیشتر از حد مجاز رانندگی می‌کنید؟
1/06	1/77	اگر موقعیتی پیش بیاید که فکر کنید جریمه یا تنبیه نخواهید شد، مقررات راهنمایی رانندگی را زیر پا می‌گذارید؟

این مطالعه باهدف بررسی ارتباط بین میزان خشونت و صفات شخصیتی در بین رانندگان شهر تهران انجام شد. بین میزان خشونت و صفات شخصیتی روان رنجوری ارتباط معنادار دیده شد

بحث

بنابراین همسو با مطالعه حاضر شخصیت روان رنجوری در تخطی از قوانین رانندگی نقش دارد (14).

رابطه‌ی ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر نیز نشان داده که بین سلامت روان، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنادار وجود دارد. تحلیل رگرسیون گام‌به‌گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت روان، بیشترین سهم از تبیین متغیر رفتار رانندگی را بر عهده‌دارند (16).

مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران) نیز نشان داده است بین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی در تمامی پنج شاخص آزمون نئو که شامل: 1- روان‌نژندی 2- برون‌گرایی 3- باز بودن به تجربه 4- توافق 5- وجدانی بودن است تفاوت معناداری وجود دارد. بدین ترتیب که میانگین شاخص‌های روان‌نژندی و برون‌گرایی در رانندگان پرخطر بیشتر از رانندگان عادی و نیز میانگین شاخص‌های باز بودن به تجربه، توافق وجدانی بودن در رانندگان پرخطر کمتر از رانندگان عادی بود؛ بنابراین نتایج آن با نتایج مطالعه حاضر همسو بود (17).

مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان عادی (مطالعه موردی شهر کرج) نیز نشان داده رانندگان حادثه‌ساز در شاخص‌های روان‌نژندی و برون‌گرایی به‌طور معناداری نمره بالاتری به دست آوردند و در شاخص‌های انعطاف‌پذیر بودن، توافق وجدانی بودن رانندگان عادی (غیر حادثه‌ساز) به‌طور معناداری نمره بالاتری به دست آوردند، بنابراین نتایج مطالعه حاضر تأیید می‌شود (18). همچنین نتایج مطالعاتی دیگر نشان داده است که افراد با صفات شخصیتی روان رنجوری به‌راحتی دچار حواس‌پرتی می‌شوند، مستعد ابتلا به استرس هستند و این عوامل در نهایت منجر به بروز رفتارهای منفی در رانندگی خواهد شد (19،20)؛ بنابراین می‌توان این‌گونه استدلال کرد که افراد دارای صفات شخصیتی روان رنجوری به دلیل مستعد ابتلا بودن به استرس بالا، پایین بودن پایداری احساسی، به‌طور ناگهانی، راحت‌تر و سریع‌تر از سایر گروه‌های شخصیتی عصبی و خشمگین می‌شوند و رفتارهای خشونت‌آمیز بیشتری را نیز در حین رانندگی از خود بروز می‌دهند.

از نقاط قوت این پژوهش می‌توان به نرخ پاسخگویی بالای رانندگان اشاره کرد. از محدودیت‌های پژوهش نیز می‌توان به استفاده از روش نمونه‌گیری در دسترس اشاره کرد. این نمونه‌گیری درون‌شهری و در برخی مناطق شهر تهران انجام شد

($P=0/02$). همچنین بر اساس تحلیل رگرسیون نوزده درصد (19) در صد میزان خشونت بر اساس متغیرهای انواع صفات شخصیتی قابل تبیین است.

مطالعه‌ای که به بررسی رابطه‌ی بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی پرداخته است نشان داده بین ویژگی‌های شخصیتی با رفتار رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. بین نمرات شاخص توافق و برون‌گرایی در آزمون نئو با انواع خطا و انجام اعمال غیرقانونی رابطه معکوس معنادار دیده شد ولی بین نمرات شاخص وظیفه‌شناسی با میزان انواع خطا و انجام اعمال غیرقانونی رابطه‌ای دیده نشد (15). مطالعه‌ای دیگر نیز که نقش عوامل شخصیتی، سن و رانندگی تهاجمی را بررسی کرده است نشان داده ارتباطات مثبت بین رفتار رانندگی تهاجمی و رقابت، خصومت، برون‌گرایی و روان رنجوری وجود دارد، درحالی‌که بین رانندگی تهاجمی و سن، موافق بودن، وظیفه‌شناسی، پذیرا بودن همبستگی منفی وجود داشت (11).

نتایج مطالعه‌ای دیگر که به بررسی رابطه بین شخصیت و رفتار رانندگی و نقش شخصیت‌های برون‌گرایی و روان رنجوری پرداخته است نشان داده است که برون‌گرایی با رفتارهای تهاجمی و رفتارهای احتیاطی ارتباط مثبت دارد، درحالی‌که نوع شخصیت روان رنجوری با رفتار تهاجمی رابطه مثبت دارد و با رفتارهای احتیاطی همبستگی معکوس دارد؛ بنابراین نتایج این پژوهش با مطالعه حاضر همسو بود (12). مطالعه متاآنالیزی نیز به بررسی و سنتز نتایج مطالعات قبلی مربوط به رابطه بین شخصیت (مدل 5 عاملی) و رانندگی تهاجمی پرداخته است. نتایج این مطالعه نشان داد بین مدل شخصیتی روان رنجور و رانندگی پرخاشگر، رابطه ضعیف، بین شخصیت برون‌گرا و رانندگی تهاجمی، یک رابطه بسیار ضعیف مثبت دیده شد و همچنین بین نوع شخصیت موافق بودن و رفتارهای تهاجمی رابطه ضعیف معکوس وجود داشت. بنابراین همانند پژوهش حاضر بین روان جوری و میزان خشونت رابطه معنادار دیده شد (13).

مطالعه‌ای که به بررسی پیش‌بینی تخطی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر اساس صفات پرداخته است نشان داده بر اساس تحلیل رگرسیون چندمتغیره گام‌به‌گام روان رنجور خوبی، برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی از مهم‌ترین پیش‌بینی‌کننده‌های تخطی از قوانین رانندگی هستند. همچنین یافته‌ها نشان دادند که 45 درصد واریانس تخطی از قوانین رانندگی از طریق ترکیب خطی مشترک روان رنجور خوبی، برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی تبیین می‌شود؛

پیامدهای اقدامات آن‌ها بر ایمنی سایر کاربران جاده تأکید داشته باشد. این امر می‌تواند به رانندگان کمک کند تا با خصوصیات شخصیتی خود بیشتر آشنا شوند و یاد بگیرند که چگونه نوع رفتار می‌تواند رانندگی آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی جاده‌ای بر توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور تأثیر می‌گذارد، باین‌حال، این حوادث قابل پیش‌بینی و قابل پیشگیری هستند و تلاش‌های مداوم برای بهبود ایمنی راه‌ها و همچنین آموزش رانندگان باید توسط دولت مورد تشویق قرار بگیرد.

تشکر و قدردانی

این مقاله حاصل طرح تحقیقاتی مصوب به شماره 12527 است که با حمایت معاونت پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی اجرا شده است. نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

که می‌توان در پژوهش‌های آتی رانندگان در مناطق گسترده‌تری و حتی در جاده‌های برون‌شهری مورد پژوهش قرار بگیرند. همچنین به دلیل مسائل فرهنگی و اجتماعی، رانندگان زن کمتری در دسترس وجود داشت.

نتیجه‌گیری

یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که ویژگی شخصیت روان رنجوری راننده می‌تواند به‌طور بالقوه نشان‌دهنده رفتار رانندگی و میزان خشونت باشد؛ بنابراین توانایی درک و پیش‌بینی رفتار رانندگان در بهبود ایمنی راه‌های جاده‌ای ضروری است. همچنین می‌تواند اطلاعات مفیدی برای مداخلات ایمنی جاده‌ای در میان کاربران جاده در ایران ارائه کند. سیاست‌های مدیریت ایمنی ترافیک و برنامه‌ها می‌تواند از طریق شناخت شخصیت‌ها و نقش آن‌ها در رفتار رانندگی مؤثرتر واقع شوند. همچنین اقدامات ایمنی جاده‌ای باید راننده‌هایی را که بیشتر در معرض رفتارهای نامطلوب رانندگی قرار دارند را هدف قرار دهد. تلاش برای آموزش این رانندگان باید بر اهمیت پیروی از قوانین ترافیکی و درک

منابع

1. World traffic injuries, World Health Organization, Geneva, 2017.
2. Global status report on road safety 2018, World Health Organization, Geneva, 2018.
3. Ucho A, Terwase JM, Ucho AA. Influence of big five personality traits and locus of control on road safety rules compliance among motorcycle riders in north-central Nigeria. *Asia Pacific Journal of Education, Arts and Sciences*. 2016; 3: 1-9.
4. Iversen H, Rundmo T. Attitudes towards traffic safety, driving behavior and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*. 2004; 47: 555-72.
5. Iversen H. Risk-taking attitudes and risky driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*. 2004; 7: 135-50.
6. Awialie Akaateba M, Amoh-Gyimah R. Driver Attitude towards Traffic Safety Violations and Risk Taking Behaviour in Kumasi: The Gender and Age Dimension. *International Journal for Traffic & Transport Engineering*. 2013; 3.
7. Rosli NS, Yunus JM, Hanan SA. Towards Safety Driving: How Neuroticism Affects Malaysian Drivers' Behaviour? *Asian Journal of Business and Management* (ISSN: 2321-2802). 2018.
8. Joshanloo M, Daemi F, Bakhshi A, Nazemi S, Ghafari Z. Construct Validity of NEO-Personality Inventory-Revised in Iran. *Iranian Journal of Psychiatry and Clinical Psychology*. 2010; 16: 220-30.
9. McCrae RR, Costa PT. *Personality in adulthood: A five-factor theory perspective*. Guilford Press; 2003.
10. Wang Z, Zheng Z, Fleiter JJ. Does family background impact driving attitudes and risky behaviours? An investigation on Chinese young drivers. *Accident Analysis & Prevention*. 2016; 95: 67-77.
11. Gurda A. Evaluating the psychometric properties of the aggressive driving behavior questionnaire (ADBQ), 2012.
12. Thørrisen MM. Personality and Driving Behavior. The Role of Extraversion and Neuroticism in Drivers' Behavior toward Bicyclists (Master's thesis).
13. Iancu AE, Hogeia A, Olteanu AF. The association between personality and aggressive driving: A meta-analysis. *Romanian Journal of Psychology*. 2016; 18.
14. Săucan DȘ, Micle MI, Popa C, Oancea G. Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 2012; 33:343-7.
15. Hagh-Shenas H, Hosseini MA, Jamshidi MA, Azizi HR. Relation of personality traits with driving behavior in city of Shiraz in 2005. *Hakim Research Journal*. 2008 Jan 1; 11: 47-54.
16. Shakerinia I, Mohammadpoor M. Relationship Between Psychological Characteristics Mental Health, Aggression and Driving Habits in Dangerous Drivers. *The Journal of Shahid Sadoughi University of Medical Sciences*. 2010; 18: 225-33
17. Hashemian Kianoush, Saberi Hayedeh, Bahadori Afshin. Comparison of Personality Characteristics of Risk Drivers and Normal Drivers (A Case Study: Tehran City). *Journal of Traffic Management Studies*. 2010; 5: 71 -83.
18. Hatami HR, Fathi A, Sharaei N, Dawlatsahi B. Comparison of personality traits of accident drivers and normal drivers (a case study of Karaj city). *Journal of Social Security Studies*. 2011; 26: 99-127.
19. Clarke S, Robertson IT. A metaanalytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and nonoccupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*. 2005; 78: 355-76.
20. af Wählberg A, Barraclough P, Freeman J. Personality versus traffic accidents; meta-analysis of real and method effects. *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*. 2017; 44: 90-104.

Relationship between Violence in Driving and Personality Traits among Drivers in Tehran

Soori H¹, Yousefinezhadi T²

1- Professor of Epidemiology, Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran

2- PhD in Health Policy, Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran

Corresponding author: Yousefinezhadi T, t.yousefinezhadi@gmail.com

(Received 25 February 2019; Accepted 27 July 2019)

Background and Objectives: Violence and aggressive behaviors are major risk factors for traffic accidents. The drivers' attitudes and behaviors can also be influenced by personality traits. The purpose of this research was to identify the relationship between violent behaviors in driving and personality traits.

Methods: In this study, a 20-item researcher-made questionnaire was used to collect data related to violence and the revised 60-item Neo Personality Inventory was used to collect data about personality traits including extraversion, agreeableness, conscientiousness, neuroticism, and openness. Psychometric evaluation was performed for data collection tools from September to January 2018. Descriptive statistics and non-parametric statistical analysis including Mann-Whitney and Kruskal were used to analyze the data.

Results: In this study, 87.3% of the participants were male and 12.7% were female. The mean age of the participants was 42 years. The dominant personality trait was conscientiousness among the drivers (30.2%). The results showed a significant correlation between the degree of violence and neuroticism ($P= 0.02$). Based on regression analysis, 19% of violence could be explained based on the personality trait.

Conclusion: Neuroticism can potentially indicate driving behavior and the degree of violence. Therefore, it is essential to predict the drivers' behaviors to improve road safety. It can provide useful information regarding road safety interventions for road users to target drivers who are more exposed to undesirable driving behaviors.

Keywords: Violence, Traffic, Personality traits, Drivers