

پیش‌بینی تخطی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر اساس صفات شخصیتی

طاهره انصاری^۱، جواد عینی‌پور^۲

از صفحه ۱۵۵ تا ۱۸۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۱/۲۳ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۶/۲۱

چکیده

زمینه و هدف: سوانح ترافیکی از مشکلات اساسی بهداشت عمومی و از علل اصلی مرگ و مصدومیت در جهان است. در سال‌های اخیر، بررسی تأثیر عوامل انسانی در بروز سوانح رانندگی بیشتر شده است. مقاله حاضر با هدف بررسی رابطه صفات شخصیتی و تخطی از قوانین رانندگی انجام شده است.

روش: جامعه آماری پژوهش، کلیه رانندگان شهر رشت بودند که از این تعداد، ۱۲۰ نفر از رانندگان مراجعه‌کننده به آموزشگاه رانندگی پایه یک فجر شهر رشت به صورت تصادفی به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند. ابزار مورد استفاده برای جمع‌آوری اطلاعات، پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (۱۹۹۰) و پرسشنامه سنجش صفات پنج‌گانه شخصیتی (NEO، ۱۹۸۹) بوده است.

یافته‌ها: تحلیل رگرسیون چندمتغیره گام‌به‌گام نشان داد که روان‌رنجورخویی ($Beta=0/40$)، برون‌گرایی ($Beta=0/16$) و وظیفه‌شناسی ($Beta=0/18$) از مهم‌ترین پیش‌بینی‌کننده‌های تخطی از قوانین رانندگی هستند. همچنین یافته‌ها نشان دادند که ۴۵ درصد واریانس تخطی از قوانین رانندگی از طریق ترکیب خطی مشترک روان‌رنجورخویی، برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی تبیین می‌شود ($R^2=0/45$).

نتیجه‌گیری: وجود خصیصه‌هایی نظیر دلواپسی، اضطراب، ویژگی‌های دقت بیش‌ازحد و اعمال سواس‌گونه، تبیین‌کننده دلایل پیش‌بینی‌کنندگی وظیفه‌شناسی برای تخطی از رانندگی است. همچنین تکانشی بودن افراد دارای سبک شخصیتی روان‌رنجورخویی و افزایش تحریک‌پذیری و رقابتی بودن افراد دارای سبک شخصیتی برون‌گرایی، دلایل تبیین‌کننده پیش‌بینی‌کنندگی این دو سبک شخصیتی برای میزان تخطی از قوانین رانندگی می‌باشند.

کلیدواژه‌ها: رفتار رانندگی، سوانح ترافیکی، تخطی رانندگان، ویژگی‌های شخصیتی.

۱. کارشناس ارشد روانشناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت، نویسنده مسئول، Ansari.tahereh87@yahoo.com

۲. دکتری روانشناسی تربیتی، گروه روانشناسی، دانشگاه علوم انتظامی امین

مقدمه

سوانح ترافیکی^۱ از مشکلات اساسی بهداشت عمومی و از علل اصلی مرگ و مصدومیت در جهان است. بر اساس گزارش سال ۲۰۱۳ میلادی سازمان بهداشت جهانی، سالیانه در اثر تصادفات رانندگی بیش از یک میلیون و دویست هزار نفر کشته می‌شوند (اسلاوینسکینیا^۲، ژاردکایت-ماتولایتینب^۳، اندریولایتینس^۴، ماکر سایتد^۵ و همکاران، ۲۰۱۶: ۳۳۶). در کشور ایران نیز سالیانه بیش از ۲۰۰ هزار فقره تصادف فوتی و جرح اتفاق می‌افتد (مهماندار، ۱۳۸۸: ۱۸).

در سال‌های اخیر برخی از پژوهشگران بر آن شدند تا تأثیر عوامل انسانی در بروز سوانح رانندگی را در پژوهش‌های خود بگنجانند. رفتار رانندگی بسیار پیچیده است و هیچ روش پژوهشی نمی‌تواند همه پیچیدگی‌های آن را تحت پوشش قرار دهد. برای سنجش رفتار رانندگی، برخی تلاش‌ها به طراحی پرسشنامه‌هایی منجر شده است که پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر، یکی از مهم‌ترین آن‌هاست. این پرسشنامه به خاطر این‌که بر پایه یک اساس نظری قوی قرار دارند و انواع انحرافات رانندگی را به لحاظ علت و خطرآفرینی آن متمایز می‌کند، می‌تواند بسیار مفید باشد (عریضی و حقایق، ۱۳۸۸)؛ به نحوی که لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی از مؤلفه‌های اصلی آن است.

تخلفات، آن دسته از رفتارهایی هستند که ایمنی رانندگی را به خطر می‌اندازند، مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم با دیگر وسایل نقلیه (سی و پارگر^۶، ۲۰۰۲). دیوید شاینر، عضو یک تیم پژوهشی با اهداف چندمنظوره به مطالعه روی گزارش‌های پس از تصادف پرداخت تا عوامل مؤثر در

1. Traffic Accidents
2. Šlavinskienė
3. Žardeckaitė – Matulaitienė
4. Endriulaitienė
5. Markšaitytė
6. Xie & Parker

تصادفات و سازوکار جراحات وارده را معلوم سازد. او در کتابش تحت عنوان *روان‌شناسی جاده* چنین می‌نویسد: «تمام پژوهش‌ها به این نکته اشاره دارند که حدود ۹۰ درصد تصادفات یا به دلیل ناتوانی در فرایند پردازش اطلاعات توسط راننده رخ داده است یا رفتاری که معمولاً از جانب یک راننده نسبتاً ماهر و هوشیار سر نمی‌زند» (کاستن، ۲۰۰۵: ۴۵).

توافقی منطقی وجود دارد که بر اساس آن، خطاها خود به دو نوع متمایز می‌شوند؛ نوع اول، انحرافات هستند که به علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می‌آیند که خود به دو دسته عمده لغزش‌ها و خطاهای سهوی تقسیم می‌شوند؛ نوع دیگر خطاها، اشتباهاتی هستند که فرد اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصدش انتخاب می‌کند، بدون اینکه به اشتباه بودن آن آگاهی داشته باشد. تخلفات نیز به دو دسته مهم تقسیم می‌شوند؛ تخلفات غیر عمدی که رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند بدون اینکه در آن قصدی باشد، مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دو طرفه؛ تخلفات عمدی نیز رفتارهایی هستند که به قصد آسیب‌رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می‌شوند (ریسن، نان استید، استاردینگ، بایتر^۱ و دیگران، ۱۹۹۰). در حالی که در خطاها، بُعد شناختی و پردازش اطلاعات، نقش مهم‌تری بازی می‌کند و افرادی که دچار نارسایی‌های شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند. در تخلفات، عوامل انگیزشی، اجتماعی و بافتی، نقش مهم‌تری دارند (ازکان، لاجونیا، چلیاوتاکیس، پارکر^۲، ۲۰۰۶).

شخصیت را الگوهای رفتار و شیوه‌های تفکر که نحوه سازگاری شخص را با محیط تعیین می‌کند، تشکیل می‌دهند (گنجی، ۱۳۹۵). ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند

1.Reason, Nanstead, Strading, Bayter
2.Ozkan, Lajuna, Chliaoutakis, Parker

با رفتارهای ترافیکی^۱ و نحوه رانندگی فرد ارتباط داشته باشد (یانگ^۲، فنگدو^۳، ویناکو^۴، گونگ^۵ و سان^۶، ۲۰۱۳: ۵۶۵). شواهد زیادی حاکی از وجود رابطه میان صفات شخصیتی و رفتار رانندگان پرخطر است (رستم‌زاده، ۱۳۷۸: ۲۴). اولین پژوهش پیرامون احراز شایستگی برای رانندگی و اثرات حالت روانی راننده در سال ۱۹۲۹ میلادی در آمریکا انجام شد؛ محور این پژوهش‌ها، رفتار انسان بود. در این پژوهش، پژوهشگران دریافتند که تقریباً ۹۶ درصد حوادث از طرف رانندگان باتجربه‌ای به وقوع می‌پیوندد که دچار مشکلات شخصیتی بوده‌اند (نوبی و مهران‌فر، ۱۳۸۵: ۲۲).

شخصیت تکانه‌ای، یکی از ویژگی‌هایی است که رابطه همبستگی بالایی با سوانح رانندگی دارد (کومار^۷، گوپال^۸، سینگ^۹، شرما^{۱۰}، ناس سرواستاوا^{۱۱} و همکاران، ۲۰۱۶). رانندگی عادی یا ایمن، فعالیتی است همراه با حرکات کنترل‌شده که در آن راننده باید اطلاعات و داده‌های مربوط به رانندگی را از طرق مختلف به‌خصوص از راه دیدن اخذ کرده، بر اساس آن‌ها در ذهن تصمیم‌گیری کرده و تصمیمات خود را به بهترین وجه عملی کند تا بتواند حرکتی همواره با ایمنی داشته باشد (سانتوز^{۱۲}، ۲۰۰۵: ۳۳).

همواره می‌بایست ریشه اصلی رانندگی‌های تهاجمی^{۱۳} و تخلفات ناشی از آن را در

-
1. Traffic behavior
 2. Yang
 3. Feng Du
 4. Veina Qu
 5. Gong
 6. Sun
 7. Komar
 8. Goyal
 9. Singh
 10. Sharma
 11. Nath Srivastava
 12. Santos
 13. Aggressive Driving

شرایط روانی و شخصیتی افراد جستجو نمود. کوریچاک^۱ (۱۹۹۲) نشان داد که میان اختلال شخصیت جامعه‌ستیز و رفتار تخطی از قانون در رانندگی همبستگی وجود دارد (حاتمی، فتحی دولت‌سرائی و دولتشاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۱). همچنین ویژگی‌های شخصیتی نظیر برون‌گرایی^۲ و هیجان‌خواهی^۳ با سطوح بالای تخلفات رانندگی مرتبط هستند (کلینتون، واتسون و لنون^۴، ۲۰۰۸: ۴۲۱).

از طرف دیگر، پژوهش‌هایی حاکی از آن است که مؤلفه‌های فردی نظیر افزایش سلامت جسمانی، افزایش سن و مشکلات روان‌شناختی مانند افسردگی و اضطراب - که به‌نوعی به ساختار شخصیتی افراد مرتبط است - نیز سبب کاهش تخلفات می‌شوند (کلینتون و همکاران، ۲۰۰۸: ۴۲۱). خصیصه‌هایی نظیر دلوپسی و اضطراب نیز عمدتاً با سوانح رانندگی همبستگی دارند (حاتمی، فتحی دولت‌سرائی و دولتشاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۱). همچنین سرعت عکس‌العمل، سرعت ادراک، انتخاب و توجه - که این ویژگی‌ها بسته به نوع شخصیت در افراد متفاوت می‌باشد - نیز پیش‌بینی‌کننده تخلفات رانندگی هستند؛ افرادی بیشتر تصادف می‌کنند که سرعت عکس‌العمل و سرعت ادراک پایین‌تری دارند. بررسی‌ها در کشورهای اروپایی نشان داد که افراد در ادراک موقعیتشان دارای تفاوت‌های فردی هستند. افرادی که دارای مهارت‌های حسی قوی و زمان واکنش سریع بوده و دقت بیشتری داشته باشند، در رانندگی موفق‌تر هستند. استرس‌های روانی نیز در رفتار مخاطره‌آمیز رانندگی تأثیر دارد (حاتمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۰۱).

با توجه به تعریف شخصیت که عبارت است از مجموعه ویژگی‌های جسمی، روانی و رفتاری که هر فرد را از دیگر افراد متمایز می‌کند (کریمی، ۱۳۹۵: ۱۰) و

1.Korczak
 2.Extraversion
 3.Sensation
 4.Clinton, Watson and Lennon

از آنجاکه صفات شخصیتی بعد از شکل‌گیری و تثبیت افراد با روش‌های گوناگون ویژگی‌های فردی و حتی کیفیت پردازش شناختی از محیط فیزیکی را تحت تأثیر قرار می‌دهد (همپسون^۱، ۲۰۱۲: ۱) و اشعار نظریه‌های شخصیتی مبنی بر اینکه صفات شخصیتی افراد در هر جامعه‌ای بر اساس متغیرهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی ویژه آن جامعه تشکیل می‌شود و همچنین با توجه به فقدان مطالعات پژوهشی انجام‌شده در این زمینه در جامعه مورد مطالعه این پژوهش، اهمیت انجام این پژوهش آشکار می‌گردد.

بنابراین با در نظر گرفتن نتایج متناقض پژوهش‌ها در خصوص ارتباط ویژگی‌های شخصیتی با تخلفات رانندگی و رفتار رانندگی و همچنین ابهام در میزان ارتباط این ویژگی‌ها با تخلفات رانندگی، سؤال اصلی این پژوهش آن است که آیا تخطی از قوانین رانندگی بر اساس صفات شخصیتی پیش‌بینی می‌شود؟ و کدام یک از مؤلفه‌های شخصیتی در پیش‌بینی تخطی رانندگی نقش بیشتری دارد؟

پیشینه پژوهش

ویدیانتی و سوتانتو (۲۰۱۷) در پژوهشی با عنوان «رابطه بین شخصیت نوع A و رفتارهای رانندگی پرخطر» نتیجه‌گیری کردند که بین نمره بالای شخصیت نوع A و رفتارهای رانندگی پرخطر رابطه همبستگی مثبت وجود دارد.

نتایج پژوهشی لانزاک و همکارانش در سال ۲۰۰۷ میلادی 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 آن‌ها دست داشتند، به دلیل حس هیجان‌خواهی آن‌ها در طول رانندگی بوده است.

ال ام تیس، فلاین و مرزی (۲۰۰۶) دریافتند که همبستگی مثبتی میان تصادفات و فشارهای روانی (استرس، اضطراب و افسردگی) وجود دارد. افراد پریشان به احتمال بیشتری حقوق دیگران را نادیده می‌گیرند و قوانین را زیر پا گذاشته و تجربیات مخاطره‌آمیز بیشتری دارند.

اولتدال^۱ و روندمو^۲ (۲۰۰۶) در پژوهش خود بیان کردند از آنجاکه اصولاً تفاوت‌های فردی شخصیتی و سبک‌های پردازش اطلاعات افراد بر شیوهٔ رانندگی و پیامد آن در بروز تصادفات تأثیر مستقیم دارد، متخصصان در تشریح این موضوع، میان دو سطح اساسی تخلفات رانندگی و خطاهای رانندگی تمایز قائل شده‌اند. این امر به این دلیل است که این دو مفهوم عمدتاً سبب‌شناسی و شیوهٔ اصلاح متفاوتی دارند.

نتایج پژوهش سامر^۳ (۲۰۰۵) نیز حاکی از وجود رابطهٔ مثبت بین عوامل روان‌نژندی، برون‌گرایی و رابطهٔ منفی بین عوامل سازش‌پذیری، وظیفه‌شناسی و بازبودن نسبت به تجربه‌ها با رفتار رانندگی پرخطر بوده است.

فراهانی و کتیرلو (۱۳۸۵) پژوهشی تحت عنوان «مقایسهٔ پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران» انجام داده‌اند. تعداد نمونه در این پژوهش ۲۰۰ نفر رانندهٔ متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران بود. برای سنجش ۵ عامل بزرگ شخصیتی (برون‌گرایی، روان‌رنجورخویی، دین‌داری، باوجدان‌بودن و گشودگی) با تخلفات رانندگی از پرسشنامهٔ شخصیتی گردون استفاده شد. نتایج این پژوهش نشان داد که بین دو گروه موردنظر در ۵ عامل شخصیتی تفاوت معناداری وجود دارد؛ به این معنی که میانگین نمرات شخصیتی رانندگان متخلف در عامل برون‌گرایی و روان‌رنجورخویی بیش از رانندگان غیرمتخلف و در سه عامل دیگر نمرات آن‌ها نسبت به رانندگان دیگر کمتر بود. البته نتایج بر این تأکید دارد که از بین

1. Oltedal
 2. Rundmo
 3. Sumer

۵ عامل مهم، عامل روان‌رنجورخوبی قدرت پیش‌بینی تخلفات رانندگی را دارد. حق‌شناس و همکارانش (۱۳۸۷) در پژوهشی تحت عنوان «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز» با ۳۵۷ آزمودنی کار پژوهش را آغاز کردند. اطلاعات این پژوهش با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر و پرسشنامه شخصیت نئو جمع‌آوری شد. نتایج نشان داد که بین نمرات شاخص عصیت با میزان خطاها و انجام اعمال غیرقانونی رابطه مستقیم معنادار وجود دارد. همچنین بین نمرات شاخص توافق با دیگران و برون‌گرایی آزمون نئو با انجام انواع خطا و رفتارهای غیرقانونی رابطه معکوس وجود دارد؛ اما میان نمرات شاخص وظیفه‌شناسی با میزان انواع خطا و انجام انواع اعمال غیرقانونی رابطه‌ای مشاهده نشد. سن و سال‌های تجربه رانندگی با اعمال غیرقانونی غیرخسونت‌آمیز رابطه منفی معنادار داشتند و از همه مهم‌تر اینکه بین تحصیلات با انواع رفتار غیرقانونی و انواع خطاهای رانندگی رابطه مستقیم معناداری وجود داشت.

نتایج پژوهش موسوی (۱۳۸۸) نشان داد که بین نمرات شاخص عصیت آزمون نئو با رفتار پرخاشگرانه در رانندگی در گروه پزشکان رابطه مستقیم معناداری وجود دارد؛ ولی بین نمرات شاخص برون‌گرایی و گشودگی نسبت به تجارب با رفتارهای رانندگی در دو گروه پزشکان و شاغلان آزاد رابطه‌ای دیده نشد. از بین عواملی مثل سن، سطح تحصیلات و سال‌های گذشته از صدور گواهینامه رانندگی با صفات شخصیتی، رفتارهای رانندگی در گروه پزشکان با صفت شخصیتی وجدانی‌بودن و مقدار اضطراب هنگام رانندگی و در گروه شاغلان آزاد سن با صفت شخصیتی مقبولیت رابطه مستقیم معناداری را نشان داد. در گروه پزشکان نیز بین سن با صفت شخصیتی وجدانی‌بودن رابطه معکوس معناداری وجود دارد. همچنین بین تعداد سال‌های گذشته از صدور اولین گواهینامه رانندگی با ویژگی‌های شخصیتی مقبولیت و وجدانی‌بودن در گروه شاغلان آزاد رابطه مستقیم معناداری وجود دارد.

نتایج به دست آمده از پژوهش هاشمیان، صابری و بهادری (۱۳۸۹) نشان می دهد که بین ویژگی های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی در تمامی پنج شاخص آزمون نئو که شامل روان نژندی، برون گرایی، بازبودن به تجربه، توافق و وجدانی بودن می باشد، تفاوت معناداری وجود دارد.

شاکری نیا و محمدپور (۱۳۸۹) در پژوهشی تحت عنوان «رابطه ویژگی های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگان پرخطر» با استفاده از اطلاعات ۱۱۰ راننده مرد حادثه دیده در شهر رشت و با استفاده از پرسشنامه های رفتار رانندگی منچستر، تیپ های شخصیتی و سلامت عمومی به تجزیه و تحلیل وضعیت موجود پرداخت. نتایج نشان داد که بین سلامت روان، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنادار وجود دارد. تحلیل رگرسیون گام به گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت روان، بیشترین سهم از تبیین رفتار رانندگی را بر عهده دارند.

رسولی، شکیبایی فر و شفیع زاده گروسی (۱۳۹۴) در پژوهش خود نشان دادند که از بین سه عامل مؤثر در وقوع تصادفات رانندگی، عامل ویژگی های شخصیتی بیشترین تأثیر را دارد. در زمینه عاطفی و هیجانی به ترتیب کلاً داغون بودن اعصاب و عصبانیت از ماشین کناری و در زمینه شناختی، به ترتیب مواردی مثل حواس پرتی، بی توجهی به جلو، مشغول بودن فکر به مشکلات اقتصادی و مشکلات شغلی، از جمله عواملی است که بیشتر موجب تصادفات رانندگی آنها شده است. همچنین در زمینه عوامل رفتاری، مواردی مثل بی احتیاطی، کم بودن فاصله از ماشین جلویی، عدم کنترل ماشین، عجله برای رسیدن به مقصد، مشکلات ناشی از بیماری یا مرضی جسمانی و سرعت زیاد از میان سایر عوامل رفتاری، تأثیر بیشتری در تصادفات آنان داشته است.

مبانی نظری پژوهش

ویژگی‌های شخصیتی^۱ و تخلفات رانندگی^۲

خصوصیات رفتاری و روان‌شناختی با وقوع تصادف‌ها مرتبط هستند. اضطراب، بی‌حوصلگی، خستگی و خواب‌آلودگی، خطاهای ادراکی، مصرف مواد توهم‌زا و محرک، ویژگی‌های شخصیتی و غیره در بروز تصادفات نقش دارند (سوری، ۱۳۸۴: ۲۳). تخلف از قوانین^۳ راهنمایی و رانندگی معمولاً از جانب افرادی صورت می‌گیرد که در بسیاری از زمینه‌های دیگر نیز مرتکب خلاف می‌شوند. نیاز به شناسایی افراد مستعد خطر به لحاظ روان‌شناختی، از این فرضیه نشئت می‌گیرد که شخصیت، بر نوع رانندگی تأثیر دارد (حاتمی، فتحی دولت‌سرائی و دولت‌شاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۲).

رابطه بین ویژگی‌هایی شخصیتی و رانندگی پرخطر^۴

ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند رفتارهای پرخطر رانندگی و درک افراد از سلامت و خطر را تحت تأثیر قرار دهند. پنج ویژگی شخصیتی عمده از جمله عصبی‌بودن، هیجان‌طلبی، سازش‌پذیری، اخلاقی‌بودن و مسئولیت‌پذیری و خلاقیت، ارتباطی مستقیم با سوانح ترافیکی دارند. برخی پژوهشگران معتقدند که افراد برون‌گرا دارای جامعه‌پذیری بالایی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزندگی مطلوب دست به رفتارهای پرخطر بیشتری می‌زنند. با توجه به اینکه هیجان‌طلبی و رفتارهای خودنمایانه و جسارت‌آمیز جزئی از ویژگی‌های افراد برون‌گراست، برخی از پژوهشگران به این نتیجه رسیده‌اند که هیجان‌طلبی، مخاطره‌جویی، ماجراجویی و سطح انگیزندگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد. همچنین رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی^۵ مانند سرعت زیاد، سپر به سپر رفتن، عدم رعایت فاصله ایمن و عبور از چراغ زرد با

1. Personality Characteristics

2. Driving Offenses

3. Violation Of Law

4. Risky Driving

5. Risky Driving Behaviors

خصیصه‌هایی همچون اضطراب، پرخاشگری و عصبانیت، عواطف منفی، بی‌ثباتی عاطفی و سایر جنبه‌های مرتبط با ویژگی‌های شخصیتی روان‌آزرده‌گرایی رابطه دارد. بسیاری از تئوری‌های شخصیتی بر این نکته تأکید دارند که خصوصیات شخصیتی با احساسات و به دنبال آن رفتار، رابطه دارند؛ برای مثال، روان‌رنجورخویی با چهار بُعد اصلی عاطفه منفی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) رابطه دارد و لذا این عوامل می‌توانند هر نوع رفتار مخاطره‌آمیزی را تشدید کنند. برخی از ویژگی‌های شخصیتی از جمله برون‌گرایی و روان‌رنجورخویی با مصرف الکل و گرایش به مصرف مواد هم رابطه دارند (گروسی و عضدی، ۱۳۹۴: ۱۸).

پنج عامل شخصیتی و تخلفات رانندگی

ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند با رفتارهای ترافیکی و نحوه رانندگی افراد ارتباط داشته باشد. شواهد زیادی حاکی از وجود رابطه میان صفات شخصیتی و رفتار تصادف است. مک گوایر (۱۹۷۶، به نقل از رستم‌زاده، ۱۳۷۹) دریافت که برخی تصادف‌ها در بزرگراه‌ها با عواملی چون بی‌ثباتی عاطفی، غم، رفتارهای ضداجتماعی، رفتار تکانشی یا فشار روانی راننده مرتبط بوده است؛ این رفتارها باعث می‌شود که احتیاط، توجه، مسئولیت‌پذیری، مراقبت و هشیاری راننده کم شده و خطر تصادفات بیشتر شود (سوری، ۱۳۸۴: ۶۶).

روان‌آزرده‌گرایی^۱ و رانندگی

عصیت یا شاخص بی‌ثباتی هیجانی، داشتن احساسات منفی چون ترس، غم، برانگیختگی، خشم، احساس گناه، احساس کلافگی دائمی و فراگیر، مبنای مقیاس روان‌رنجوری را تشکیل بین روان‌رنجوری، تحریک‌پذیری و پرخاشگری همبستگی می‌دهد (حقوق‌شناس، ۱۳۸۸: ۱۷). همچنین بین تصادفات رانندگی و پرخاشگری و نیز بین تکانشی‌بودن و تصادفات رانندگی و روان‌رنجورخویی ارتباط وجود دارد.

در پژوهشی که داهلن، مارتین راجان و کهلامان (۲۰۰۵)، بعد از بررسی متغیرهای جمعیت‌شناسی، شخصیتی، توانایی ادراکی و پردازش اطلاعات انجام دادند، مشخص شد که سطوح بالای تکانشی بودن، پیش‌بینی‌کننده رانندگی پرخطر و حرکت مخاطره‌آمیز در جاده‌ها است. افراد تکانشی بیش از بقیه درگیر تصادف و رفتار پرخطر از جمله پرخاشگری و مستی در حین رانندگی هستند که سبب تصادفات می‌شود. به‌طور خلاصه دو مؤلفه مهم روان‌رنجورخویی که شامل پرخاشگری و تکانشی بودن می‌باشد، با تصادفات مرتبط هستند (دی‌بیچر، ۲۰۰۸: ۱۴). افراد دارای ویژگی‌هایی چون سطوح بالای پرخاشگری و اضطراب، رانندگی پرخطر دارند و دارای ناسازگاری عاطفی هستند؛ بدین معنی که آنان خیلی زود ناکام و تحریک می‌شوند و ترکیب ویژگی‌های شخصیتی این افراد، سبب رفتار خصمانه رانندگی می‌شود (حاتمی، فتحی - دولت‌سرائی و دولت‌شاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۸).

برون‌گرایی^۱ و رانندگی

افراد دارای صفاتی چون اجتماعی بودن، تمایل به شرکت در اجتماعات و مهمانی‌ها، قاطع و دوستدار هیجان و تحرک هستند. نمرات بالا در مقیاس برون‌گرایی مربوط به افراد صمیمی با ارتباطات دوستانه است. افرادی با نمرات پایین برون‌گرایی، رسمی و محافظه‌کار می‌باشند (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۲۷).

برون‌گراها در مقایسه با درون‌گراها^۲، زمان بیشتری را در فعالیت‌های اجتماعی مصرف می‌کنند، جاه‌طلب و رقابتی هستند، از مسافرت لذت می‌برند و به شهرت علاقه دارند؛ افرادی که در پی هیجانند، بیشتر احساس را جستجو می‌کنند، به افزایش تحریک متمایل هستند و درگیری و تجربه را دوست دارند. این رفتارها (علاقه به داروهای محرک یا رانندگی با بی‌پروایی) آنان را بیشتر به رانندگی مخاطره‌آمیز،

1. Extraversion

2. Introverts

تصادفات و جریمه هدایت می‌کند (حاتمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۰۹). هیجان‌خواهان در مقایسه با هیجان‌گریزها^۱ گزارش می‌دهند که در شرایط عادی، خیلی بالاتر از محدودیت سرعت تعیین شده رانندگی می‌کنند و رانندگی به صورت سپر به سپر ماشین جلویی را خطرناک یا از لحاظ فیزیولوژیکی ناراحت‌کننده نمی‌دانند (ریو، ۱۳۸۳: ۲۷۸). هیجان‌خواهی بالا، یکی از پیش‌بینی‌کننده‌های رفتار مخاطره‌آمیز^۲ در رانندگی است. برون‌گراها در پاسخ به محرک‌هایی از قبیل جنس مخالف، غذا یا نشاط فیزیکی بیشتر پاسخ می‌دهند و نتایج بیانگر آن است که درون‌گرایی، پیش‌بینی‌کننده تندرستی افراد است (حاتمی، فتحی دولت سرائی و دولتشاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۹).

بازبودن به تجربه، انعطاف‌پذیری^۳ و رانندگی

افراد دارای نمرات بالا در مقیاس انعطاف‌پذیری، از تخیلات غنی و متنوع و جدید لذت می‌برند، جذب موسیقی می‌شوند و دارای مشغولیت‌های متنوع هستند، ولی نمرات پایین در برابر تغییرات مقاوم‌ترند و بیشتر شبیه افراد عادی‌اند که ترجیح می‌دهند افکار خود را کنترل کنند (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۳۲). رانندگان پرخطر دارای سطوح بالای تکانشی بودن هستند، همچنین سطوح گشودگی، دلپذیری و وجدانی بودن در آنان پایین است (حاتمی، فتحی دولت سرائی و دولتشاهی، ۱۳۹۰: ۱۰۹). از افراد دارای نمرات بالا در عامل گشودگی با توجه به ویژگی‌هایی چون انعطاف در تجارب، تخیل، ابتکار و پذیرش، انتظار می‌رود که در محیط خودسازگاری بهتری داشته و از مبادرت به رفتارهای ضداجتماعی و زیرپا گذاشتن قوانین راهنمایی و رانندگی خودداری کنند (کنیرلو، ۱۳۸۲: ۷۲).

پژوهش‌ها نشان داد که بین برخی عوامل بزرگ شخصیت و میزان پیروی از دستورات، همبستگی وجود دارد و یافته‌های جمعیت‌شناسی نظیر سن، جنسیت و

1. Emotion Getaway

2. Risky

3. Openness to Experience

درآمد و غیره بر روی میزان پیروی از دستورات اثر ندارند؛ اما بررسی عوامل شخصیتی نشان داد که انعطاف‌پذیری با پیروی از دستورات در ارتباط است (حاتمی، فتحی دولت‌سرائی و دولتشاهی، ۱۳۹۰: ۱۱۰).

توافق، دلبذیربودن^۱ و رانندگی

همانند برون‌گرایی، شاخص توافق بر گرایش‌های ارتباط بین فردی تأکید دارد. افراد دارای نمرات بالا در این شاخص به دیگران اعتماد بیشتری دارند، ساده، مخلص و بی‌ریا هستند؛ اما نمرات پایین در مقیاس دلبذیربودن به دیگران بدگمان و بدبین، چاپلوس دیگران و گاهی پرخاشگر شده و کمتر تحت تأثیر رحم و شفقت دست به بخشندگی می‌زنند (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۳۲). نلسون و سلار (۲۰۰۰) به نقل از کنیرلو (۱۳۸۲: ۷۰) بین عامل توافق و تخلفات رانندگی و رفتارهای مخاطره‌آمیز، پژوهش‌هایی را انجام داده‌اند. به نظر آنان، میان عامل توافق و تخلفات و تصادفات رابطه منفی وجود دارد و در افرادی که شاخص توافق بالاتر است، میزان تخلفات کمتر است. دلبذیری و وجدانی‌بودن پایین، رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی را پیش‌بینی می‌کنند. همچنین بالا بودن شاخص تواضع که مربوط به عامل دلبذیربودن است، در پیروی از قوانین و دستورات دخیل می‌باشد (حاتمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۱۰).

باوجدان‌بودن^۲ و رانندگی

دو ویژگی عمده توانایی کنترل تکانه و تمایلات و به‌کارگیری طرح و برنامه در رفتار، برای رسیدن به اهداف موردبررسی شاخص وجدانی‌بودن مدنظر قرار می‌گیرد (حق‌شناس، ۱۳۸۸: ۳۲). بین رفتارهای تهاجمی و عامل باوجدان‌بودن، ارتباط معکوس وجود دارد. افرادی که در شاخص باوجدان‌بودن نمره بالا می‌گیرند، به شدت به تهدیدات بیرونی عکس‌العمل نشان می‌دهند. عامل وظیفه‌شناسی و تخلفات نیز باهم در

1. Agreeableness

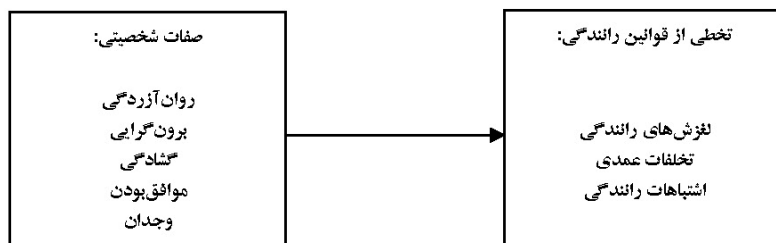
2. Conscientiousness

ارتباط هستند (ویلیام و وینفرد ۱۹۹۶، به نقل از کثیرلو، ۱۳۸۲: ۶۸).

عوامل رفتاری و رانندگی

عوامل رفتاری را می‌توان به چهار گروه اصلی تقسیم کرد؛ عواملی که در درازمدت باعث کاهش توانمندی فرد در رانندگی و مواجهه با خطر می‌شوند مانند بیماری، ناتوانی و سالمندی، عواملی که توانایی فرد را در کوتاه‌مدت در مواجهه با خطر کاهش می‌دهند مانند خستگی و خواب‌آلودگی، رفتارهایی که در درازمدت باعث افزایش رفتارهای خطرزا می‌شوند مانند استفاده نکردن از کمربند ایمنی یا کلاه ایمنی و رفتارهایی که در کوتاه‌مدت رفتار خطرزا را افزایش می‌دهند مانند مصرف داروهای روان‌گردان و تعجیل در رانندگی. از مهم‌ترین عوامل رفتاری منجر به سوانح ترافیکی می‌توان عامل سرعت، استفاده نکردن از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی، مصرف الکل و داروهای روان‌گردان، خواب‌آلودگی، ارزیابی نامناسب خطر و مخاطرات انتخاب نامناسب وسیله سفر را نام برد. شخصیت شامل ترکیبی از ویژگی‌های بدنی - زیستی، روانی و اجتماعی است که بر اثر شرایط زیستی - اجتماعی برای شخص، در اذهان دیگران ایجاد می‌شود و به فرد نحوه رفتار و تطابق خاصی را که همراه با عاطفه و احساس ویژگی‌های معینی است، القا می‌کند. هیجان‌طلبی، سازش‌پذیری، عصبی بودن، اخلاقی بودن، مسئولیت‌پذیری و خلاقیت ارتباط مستقیمی با سوانح ترافیکی دارند.

الگوی نظری پژوهش حاضر به شرح زیر است:



سؤال اصلی

آیا تخطی از قوانین رانندگی بر اساس صفات شخصیتی پیش‌بینی می‌شود؟

سؤال‌های فرعی

۱. میزان ارتباط مؤلفه‌های تخطی از قوانین رانندگی با مؤلفه‌های صفات شخصیتی چقدر است؟

۲. کدام‌یک از مؤلفه‌های صفات شخصیتی در پیش‌بینی تخطی از قوانین رانندگی سهم بیشتری دارد؟

روش پژوهش

روش‌شناسی

پژوهش حاضر از نظر نوع، توصیفی - همبستگی و از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش اجرا، پیمایشی است. روش گردآوری منابع نظری و ادبیات پژوهش، اسنادی (کتابخانه‌ای) و روش جمع‌آوری اطلاعات جامعه آماری از طریق میدانی می‌باشد.

جامعه آماری و نمونه

جامعه آماری این پژوهش، کلیه رانندگان شهر رشت بودند که از این تعداد ۱۲۰ نفر از رانندگان مراجعه‌کننده به آموزشگاه رانندگی پایه یک فجر شهر رشت به صورت تصادفی، به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند.

تعریف عملیاتی متغیر پیش‌بین: متغیری است که متغیر وابسته از طریق آن تبیین و پیش‌بینی می‌شود. متغیر پیش‌بین در این پژوهش، صفات شخصیتی می‌باشد که منظور از آن، نمره‌ای است که فرد از پرسشنامه صفات پنج‌گانه شخصیتی (NEO) کسب می‌کند.

تعریف عملیاتی متغیر ملاک: متغیری است که از متغیر پیش‌بین تأثیر می‌پذیرد و بر اساس تغییر در آن تغییر می‌کند. متغیر ملاک در این پژوهش، تخطی از قوانین

رانندگی است که منظور از آن، نمره‌ای است که آزمودنی از پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر کسب می‌کند.

ابزار گردآوری داده‌ها

پرسشنامه اطلاعات دموگرافیک: این پرسشنامه، پژوهشگر ساخته بوده و شامل سؤالاتی در زمینه سن، جنسیت، تحصیلات، سابقه سال‌های رانندگی، درآمد و... می‌باشد.

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر MDBQ^۱: پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر در سال ۱۹۹۰ میلادی و در ساختمان روان‌شناسی دانشگاه منچستر، به وسیله ریسن و همکارانش تنظیم و تدوین شد. این پرسشنامه شامل ۵۰ سؤال است که در یک طیف لیکرت ۰ تا ۵ درجه‌بندی می‌شود. امروزه این پرسشنامه به ابزاری رایج در اندازه‌گیری رفتارهای رانندگی تبدیل شده است. سؤالات در دو جنبه با یکدیگر فرق دارند؛ یکی در نوع رفتار و دیگری در میزان خطری که آن رفتار برای دیگر رانندگان دارد. رفتارهای ناهنجار شامل ۴ دسته هستند: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی. نمره‌گذاری پرسشنامه نیز به صورت زیر است:

هرگز	به ندرت	گاه‌گاهی	بیشتر اوقات	به طور مکرر	همیشه
۰	۱	۲	۳	۴	۵

برای بررسی ساختار عاملی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر از شیوه تحلیل عامل اکتشافی به روش تحلیل مؤلفه‌های اصلی با چرخش واریماکس استفاده شد. پس از تحلیل، عوامل پایایی سنجی از نوع همسانی درونی بر اساس عوامل استخراج شده انجام گرفت. عامل اول (لغزش‌های رانندگی) شامل ۲۱ ماده بود که سؤالات ۱۵ و ۱ با ۰/۸۴ و ۰/۳۵ به ترتیب بیشترین و کمترین بار عاملی را داشتند. ضریب همسانی درونی این عامل (α = ۰/۷۷) بود. عامل دوم (تخلفات عمدی رانندگی) مشتمل

1. Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ)

بر ۱۷ سؤال بود که سؤالات ۲۶ و ۴۳ و با ۰/۸۷ و ۰/۴۳ کمترین و بیشترین بار عامل را داشته‌اند؛ ضریب همسان درونی آن نیز ۰/۸۹ (۰/۸۶ = α) بود. عامل سوم (اشتباهات رانندگی) مشتمل بر ۹ ماده بود که سؤالات ۳۷ و ۱۱ با ۰/۷۲ و ۰/۴۲ بیشترین و کمترین بار عاملی را داشته‌اند؛ ضریب همسانی درونی این عامل برابر ۰/۸۱ (۰/۸۱ = α) بود. عامل چهارم (تخلفات غیر عمدی رانندگی) مشتمل بر ۳ ماده بود که سؤالات ۲ و ۲۲ با ۰/۸۴ و ۰/۶۷ بیشترین و کمترین بار عاملی را داشته‌اند؛ ضریب همسانی درونی این عامل برابر ۰/۶۵ (۰/۶۵ = α) بود. پارکر و ریسن در بررسی پایایی بازآزمایی ۸۰ نفر راننده و در یک فاصله هفت‌هفته‌ای، ضرایب همبستگی ۰/۸۱٪ برای خطاها و ۰/۷۵٪ برای تخلفات را به دست آوردند (عریضی و حقایق، ۱۳۸۸).

پرسشنامه سنجش صفات پنج‌گانه شخصیتی (NEO): پرسشنامه NEO یکی از جدیدترین پرسشنامه‌های مربوط به ارزیابی ساخت شخصیت بر اساس دیدگاه تحلیل عاملی است. پرسشنامه ۵ عامل اصلی شخصیت و ۶ خصوصیت در هر عامل یا به عبارتی ۳۰ خصوصیت را اندازه می‌گیرد؛ و بر این اساس ارزیابی جامعی از شخصیت را ارائه می‌دهد. این پرسشنامه دارای دو فرم، یکی (S) برای گزارش‌های شخصی و شامل ۲۴۰ سؤال پنج‌درجه‌ای از کاملاً موافق تا کاملاً مخالف است که توسط خود آزمودنی درجه‌بندی می‌شود و متناسب مردان و زنان در تمام سنین است و دیگری فرم R یا تجدیدنظر شده نام دارد و بر اساس درجه‌بندی‌های مشاهده‌گر است. پاسخنامه این پرسشنامه بر اساس مقیاس لیکرت (کاملاً مخالفم، مخالفم، بی تفاوت، موافقم و کاملاً موافقم) تنظیم شده است. نمره‌گذاری فرم کوتاه این پرسشنامه یعنی NEO-FFI در تمام مواد یکسان نیست؛ به این معنی که در نمره‌گذاری برخی از مواد فرم کوتاه پرسشنامه به کاملاً مخالفم نمره ۴، به مخالفم نمره ۳، به بی تفاوت نمره ۲، به موافقم نمره ۱ و به کاملاً موافقم نمره ۰ تعلق می‌گیرد؛

درحالی که برخی دیگر از مواد این فرم کوتاه به صورت عکس حالت گفته شده نمره گذاری می شوند (گروسی فرشی، ۱۳۸۰). در هنجاریابی آزمون NEO که توسط گروسی فرشی (۱۳۸۰) روی نمونه‌ای با حجم ۲۰۰۰ نفر از بین دانشجویان دانشگاه‌های تبریز، شیراز و دانشگاه‌های علوم پزشکی این دو شهر صورت گرفت، ضریب همبستگی ۵ بُعد اصلی را بین ۰/۵۶ تا ۰/۸۷ گزارش کرده است. ضرایب آلفای کرونباخ در هریک از عوامل اصلی روان‌آزرده‌خویی، برون‌گرایی، بازبودن، سازگاری و باوجدانی به ترتیب ۰/۸۶، ۰/۷۳، ۰/۵۶، ۰/۶۸ و ۰/۸۷ به دست آمد. به منظور بررسی اعتبار محتوایی این آزمون از همبستگی بین دو گزارش شخصی (S) و فرم ارزیابی مشاهده‌گر (R)، استفاده شد که حداکثر همبستگی به میزان ۰/۶۶ در عامل برون‌گرایی و حداقل آن به میزان ۰/۴۵ در عامل سازگاری بود (گروسی فرشی، ۱۳۸۰). در پژوهش آتش‌روز (۱۳۸۶) با استفاده از روش همسانی درونی، ضریب آلفای کرونباخ برای هریک از ۵ صفت روان‌آزرده‌خویی، برون‌گرایی، گشادگی، سازگاری و وجدانی بودن به ترتیب ۰/۷۴، ۰/۵۵، ۰/۲۷، ۰/۳۸ و ۰/۷۷ به دست آمد.

یافته‌ها

نتایج تحلیل آماری

جدول ۱. شاخص‌های توصیفی میانگین و انحراف استاندارد مربوط به متغیرهای ویژگی‌های شخصیت و

تخطی از قوانین

انحراف استاندارد	میانگین	شاخص‌های آماری	
		متغیر	مؤلفه‌ها
۴۴/۱۷	۱۲۱/۰۱	متغیر ملاک	تخطی از قوانین
۲۲/۹۵	۶۰/۱۶	روان‌آزردگی	
۲۸/۶۶	۶۳/۴۱	برون‌گرایی	
۳۱/۴۰	۶۵/۶۵	گشادگی	متغیرهای پیش‌بین
۳۲/۳۴	۶۵/۱۸	موافق‌بودن	(۱) ویژگی‌های شخصیتی
۳۷/۲۳	۷۸/۹۰	وجدان	

پیش‌بینی تخطی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر اساس صفات شخصیتی

همان‌طور که داده‌های جدول ۱ نشان می‌دهد، در مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی، میانگین نمرات روان‌آزردگی برابر ۶۰/۱۶ با انحراف استاندارد ۲۲/۹۵، میانگین نمرات برون‌گرایی برابر ۶۳/۴۱ با انحراف استاندارد ۲۸/۶۶، میانگین نمرات گشادگی برابر ۶۵/۶۵ با انحراف استاندارد ۳۱/۴۰ و میانگین نمرات موافق‌بودن برابر ۶۵/۱۸ با انحراف استاندارد ۳۲/۳۴ میانگین نمرات وجدان برابر ۷۸/۹۰ با انحراف استاندارد ۳۷/۲۳ می‌باشد. همچنین میانگین نمرات متغیر تخطی از قوانین برابر ۱۲۱/۰۱ با انحراف استاندارد ۴۴/۱۷ می‌باشد.

جدول ۲. همبستگی متقابل بین مؤلفه‌های متغیر ویژگی‌های شخصیتی تخطی از قوانین

متغیرهای ملاک و پیش‌بین	۱	۲	۳	۴	۵
روان‌آزردگی	-				
برون‌گرایی	۰/۰۴	-			
گشادگی	**۰/۲۲۳	**۰/۹۲۰	-		
موافق‌بودن	**۰/۲۱۸	**۰/۹۱۷	**۰/۹۹۵	-	
وظیفه‌شناسی	-۰/۰۱۳	**۰/۱۶۴	**۰/۲۹۹	**۰/۳۰۸	-
تخطی از قوانین	**۰/۳۴۶	-۰/۰۵۲	-۰/۰۲۴	۰/۰۳۱	**۰/۱۷۳

$P^{***} < ۰/۰۱$

$P^* < ۰/۰۵$

نتایج جدول ۲ نشان می‌دهد که بین تخطی از قوانین و روان‌آزردگی و وجدان‌گرایی رابطه مثبت و معنادار وجود دارد.

جدول ۳. خلاصه تحلیل رگرسیون گام‌به‌گام متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی تخطی از قوانین

مدل	ضریب همبستگی (r)	ضریب تعیین (r ^۲)	ضریب تعدیل (Ad.r ^۲)	خطای انحراف از واتسن (DW)	دوربین -
۲- روان‌آزردگی	۰/۶۳۴	۰/۴۰۲	۰/۳۹۴	۳۴/۳۸	-
۳- روان‌آزردگی * وظیفه‌شناسی	۰/۶۵۳	۰/۴۲۶	۰/۴۱۴	۳۳/۸۱	۰/۷۳۸
۴- روان‌آزردگی * برون‌گرایی	۰/۶۷۱	۰/۴۵۰	۰/۴۳۵	۳۳/۲۱	-

جدول ۳، آمارهٔ آزمون دوربین-واتسن برای مجازبودن اجرای رگرسیون (۰/۷۳۸) و خلاصهٔ نتایج تحلیل رگرسیون را به روش گام‌به‌گام نشان می‌دهد. نتایج جدول فوق نشان می‌دهد که در مرحلهٔ اول مؤلفه روان‌آزردگی، در مرحلهٔ سوم مؤلفهٔ وظیفه‌شناسی و در مرحلهٔ چهارم مؤلفهٔ برون‌گرایی وارد معادله شده است. با واردشدن مؤلفهٔ روان‌آزردگی، این میزان به ۰/۴۰ افزایش می‌یابد ($r^2 = 0/402$). همچنین با واردشدن مؤلفهٔ وظیفه‌شناسی، این میزان به ۰/۴۲ افزایش می‌یابد ($r^2 = 0/426$). و با واردشدن مؤلفهٔ برون‌گرایی، این میزان به ۰/۴۵ افزایش می‌یابد ($r^2 = 0/450$).

جدول ۴. آزمون تحلیل واریانس برای معناداری رگرسیون (ANOVA)

مدل	منبع تغییرات	مجموع مجذورات (SS)	درجه آزادی (df)	میانگین مجذورات (MS)	F	سطح معناداری (Sig)
روان‌آزردگی	رگرسیون	۱۱۶۹۹۴	۲	۵۸۹۴۶/۹۸	۴۹/۴۷	۰/۰۰۰
	باقی‌مانده	۱۷۳۸۱	۱۴۷	۱۱۸۲/۴۳		
وظیفه‌شناسی	رگرسیون	۱۳۳۸۶۷	۳	۴۴۶۲۲/۸۹	۳۶/۱۰	۰/۰۰۰
	باقی‌مانده	۱۶۶۹۴۸۳	۱۴۶	۱۱۴۳/۴۸		
برون‌گرایی	رگرسیون	۱۳۰۸۵۵/۶	۴	۳۲۷۱۳/۹۰	۲۹/۶۵	۰/۰۰۰
	باقی‌مانده	۱۵۹۹۵۶/۳	۱۴۵	۱۱۰۳/۱۴		

نتایج جدول ۴ که به منظور بررسی قطعیت وجود رابطهٔ خطی بین متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی (روان‌آزردگی، وظیفه‌شناسی، برون‌گرایی) و تخطی از قوانین انجام گرفته است، نشان می‌دهد که F مشاهده‌شده در سطح آلفای یک درصد معنادار است ($P < 0/01$). بنابراین، فرض H_0 رد می‌شود و با ۹۹ درصد اطمینان می‌توان نتیجه گرفت که بین متغیرهای مورد بررسی رابطهٔ خطی وجود دارد.

جدول ۵. آزمون بتا و تحلیل رگرسیون به روش گام‌به‌گام

سطح معناداری (Sig)	t	β غیراستاندارد		سطح معناداری (Sig)	مدل
		β استاندارد شده	B خطای استاندارد		
۰/۰۰۰	۶/۳۲	۰/۴۰۴	۰/۱۲۳	۰/۷۷۸	روان‌آزردگی
۰/۰۰۴	۲/۸۹	۰/۱۸۱	۰/۰۷۴	۰/۲۱۵	وظیفه‌شناسی
۰/۰۱۳	-۲/۵۱	-۰/۱۶۳	۰/۱۰۰	-۰/۲۵۲	برون‌گرایی

نتایج جدول ۵ رابطه بین متغیر ملاک تخطی از قوانین و متغیر پیش‌بین و ویژگی‌های شخصیت (روان‌آزردگی، وظیفه‌شناسی و برون‌گرایی) و تخطی از قوانین را نشان می‌دهد. میزان سطح معنی‌داری بُعد روان‌آزردگی، از خطای نوع اول در سطح ۰/۰۱ کوچک‌تر است؛ بنابراین با احتمال ۹۹ درصد مؤلفه روان‌آزردگی نیز پیش‌بینی‌کننده معنی‌دار تخطی از قوانین می‌باشد. همچنین، میزان سطح معنی‌داری بُعد وظیفه‌شناسی، از خطای نوع اول در سطح ۰/۰۱ کوچک‌تر است؛ بنابراین با احتمال ۹۹ درصد مؤلفه وظیفه‌شناسی نیز، پیش‌بینی‌کننده معنی‌دار تخطی از قوانین می‌باشد. همچنین، میزان سطح معنی‌داری بُعد برون‌گرایی، از خطای نوع اول در سطح ۰/۰۱ کوچک‌تر است، بنابراین با احتمال ۹۹ درصد مؤلفه برون‌گرایی نیز پیش‌بینی‌کننده معنی‌دار تخطی از قوانین می‌باشد.

بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به نتایج پژوهش مبنی بر پیش‌بینی میزان تخطی از قوانین رانندگی بر اساس متغیرهای برون‌گرایی، وجدان‌گرایی و روان‌آزردگی می‌توانیم تبیین‌های زیر را برای آن ارائه دهیم.

در خصوص رابطه وظیفه‌شناسی با میزان تخطی از رانندگی با توجه به اینکه افراد با نمره بالا در این شاخص دارای کنترل بیشتری بر روی امیال خود بوده و توانایی بیشتری در کنترل تکانه‌ها و اعمال طرح و برنامه در رفتار خود دارند و علی‌رغم اینکه

انتظار می‌رود که از رانندگی ایمن‌تری نیز برخوردار باشند، اما نتایج این پژوهش حاکی از آن است که با میزان تخلف از قوانین رانندگی همبستگی مثبت دارد. این یافته با پژوهش‌های ویلیام و وینفرد (۱۹۹۶)، فراهانی و کثیرلو (۱۳۸۵)، حق‌شناس و همکارانش (۱۳۸۷) مبنی بر ارتباط معکوس وظیفه‌شناسی با میزان تخلف از رانندگی مطابقت ندارد، ولی با پژوهش حاتمی و همکارانش (۱۳۹۰) مبنی بر اینکه خصیصه‌های نظیر دل‌پاسی و اضطراب عمدتاً با سوانح رانندگی همبستگی دارند، همخوانی دارد؛ چراکه افراد دارای سبک شخصیتی وظیفه‌شناسی دارای ویژگی‌های ایرادگیری‌های کسل‌کننده، وسواسی-اجباری و فشار فوق‌العاده به خود در امور کاری و حرفه‌ای می‌باشند (فتحی آشتیانی، ۱۳۸۸: ۴۶). افرادی که در شاخص باوجدان‌بودن، نمره بالا می‌گیرند، به تهدیدهای بیرونی به‌شدت عکس‌العمل نشان می‌دهند. با توجه به اینکه ویژگی‌های دقت بیش از حد و اعمال وسواس‌گونه می‌تواند باعث اختلال در رفتار رانندگی طبیعی گردد، می‌توانیم این یافته را با استفاده از آن تبیین کرده و حافظه و سرعت و پردازش ادراک و آرامش روانی در رانندگی را متأثر از آن بدانیم.

یافته دیگر این پژوهش نشان داد که مؤلفه روان‌آزردگی، پیش‌بینی‌کننده معنی‌دار تخطی از قوانین است. این یافته با پژوهش دی‌بیچر (۲۰۰۸) مبنی بر اینکه دو مؤلفه مهم روان‌رنجورخویی که شامل پرخاشگری و تکانشی‌بودن می‌باشد، با تصادفات مرتبط است، همخوانی دارد. همچنین با پژوهش موسوی (۱۳۸۸) مبنی بر ارتباط عصبیت با میزان رفتارهای پرخاشگرانه در رانندگی همخوانی دارد. داشتن احساسات منفی مانند ترس، غم، برانگیختگی، خشم، احساس گناه، احساس کلافگی دائمی و فراگیر از جمله ویژگی‌های این سبک شخصیتی است (فتحی آشتیانی، ۱۳۸۸: ۴۰). همچنین سطوح بالای تکانشی‌بودن، پیش‌بینی‌کننده رانندگی پرخطر و حرکت مخاطره‌آمیز در جاده‌ها است. افراد تکانشی بیش از بقیه درگیر تصادف و رفتار پرخطر

از جمله پرخاشگری و مستی در حین رانندگی هستند، که سبب تصادفات می‌شود. بر اساس نتایج، مؤلفه برون‌گرایی نیز پیش‌بینی‌کننده معنی‌دار تخطی از قوانین می‌باشد. این یافته با نتایج پژوهش‌های رسولی و همکارانش (۱۳۹۴)، اولتدال و روندمو (۲۰۰۶)، سامر و همکارانش (۲۰۰۵)، لانزاک و همکارانش (۲۰۰۷)، موسوی (۱۳۸۸) و هاشمیان و همکارانش (۱۳۸۹) همسو می‌باشد. برون‌گراها در مقایسه با درون‌گراها، زمان بیشتری را در فعالیت‌های اجتماعی مصرف می‌کنند، جاه‌طلب و رقابتی هستند، از مسافرت لذت می‌برند و به شهرت علاقه دارند؛ افرادی که در پی هیجان هستند، بیشتر احساس را جستجو می‌کند، به افزایش تحریک متمایل‌اند و درگیری و تجربه را دوست دارند. این رفتارها (علاقه به داروهای محرک یا رانندگی با بی‌پروایی) آنان را بیشتر به رانندگی مخاطره‌آمیز، تصادفات و جریمه هدایت می‌کند (حاتمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۰۹).

پیشنهادها

- ۱- فرهنگ‌سازی با هدف تغییر نگرش افکار عمومی از رانندگی پرخطر به سوی رانندگی ایمن با استفاده از وسایل ارتباط جمعی و با تأکید بر صفات شخصیتی انجام شود.
- ۲- ارزیابی شخصیتی متقاضیان دریافت گواهینامه رانندگی در اولویت برنامه‌های نیروی انتظامی برای کاهش تخلفات رانندگی قرار گیرد.
- ۳- برنامه‌های مداخله‌ای کاهش تخلفات رانندگی برای رانندگان طیف شخصیتی برون‌گرا در هر استان پیش‌بینی و تدارک دیده شود.

منابع

- آتش‌روز، بهروز. (۱۳۸۶). پیش‌بینی پیشرفت تحصیلی از طریق دل‌بستگی و صفات پنج‌گانه شخصیتی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی.
- حاتمی، حمیدرضا؛ فتحی احمدسرائی، نرگس و دولتشاهی، بهروز. (۱۳۹۰). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان عادی (مطالعه موردی شهر کرج). فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، تابستان ۱۳۹۰، (۲۶)، ۱۰۱.
- حق‌شناس، حسن. (۱۳۸۸). روان‌شناسی شخصیت. چاپ اول، شیراز: انتشارات دانشگاه علوم پزشکی شیراز.
- حق‌شناس، حسن. حسینی، ماریه. جمشیدی، معصومه. عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۸۷). رابطه‌ی بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. مجله پژوهشی حکیم. ۱۱، ۳، ۴۷-۵۴.
- رستم‌زاده، مهران. (۱۳۷۸). بررسی تصادفات از دیدگاه روان‌شناسی. فصلنامه تازه‌های ترافیک، سال اول، (۲)، ۵۹-۶۱.
- رسولی، رضا؛ شکیبایی‌فر، داوود و شفیع‌زاده‌گروسی، رضا. (۱۳۹۴). تأثیر عوامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی. راهور، فصلنامه مطالعات پژوهشی، سال چهارم، (۱۲)، ۱، ۱۰۳-۱۲۴.
- سانتوز، جرج‌ای. (۲۰۰۵). روان‌شناسی و مهندسی بزرگراه (ترجمه حسین موسویون و همکاران). تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
- سوری، احمد. (۱۳۸۴). روان‌شناسی ترافیک. چاپ اول، تهران: انتشارات نشر عصر و نوشته.
- سوی تکیه، فروغ‌السادات. (۱۳۸۸). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای رانندگی در بین پزشکان و کسبه در شهر مشهد. پایان‌نامه کارشناسی، استاد راهنما حسین حسین‌آبادی، دانشگاه فردوسی مشهد.

- شاکری نیا، ایرج؛ محمدپور، مه‌ری. (۱۳۸۷). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. *مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد*، ۱۸، ۳، ۲۲۵-۲۳۳.
- عریضی، حمیدرضا؛ حقایق، سید عباس. (۱۳۸۸). ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. *فصلنامه پایش*، سال نهم، (۱)، ۲۱-۲۸.
- علوی، ناصر. (۱۳۹۲). جایگاه اجتماعی و نوع رفتار دو عامل در بروز تصادفات تأثیر رانندگی تهاجمی و عصبی در بروز تخلفات ترافیکی www.yjc.ir/fa/news
- فتحی آشتیانی، علی. (۱۳۸۸). *آزمون‌های روان‌شناختی*. انتشارات بعثت.
- فراهانی، محمدنقی؛ کثیرلو، یدالله. (۱۳۸۵). مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران. *فصلنامه علمی- پژوهشی روانشناسی دانشگاه تبریز*، ۱، ۱، ۱۲۳-۱۴۴.
- فردوسی، طیبه. (۱۳۹۳). بررسی عوامل مؤثر در حوادث رانندگی از دیدگاه رانندگان تصادفی. *سومین کنفرانس ملی تصادفات جاده‌ای، سوانح ریلی و هوایی، زنجان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان*
- http://www.civilica.com/Paper-NCRRAF03-NCRRAF03_044.html
- فردوسی، طیبه؛ صفارزاه، محمود. (۱۳۹۰). بررسی تأثیر بی‌توجهی و حواس‌پرتی در تصادفات رانندگی. *دهمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک ایران، تهران، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران*
- http://www.civilica.com/Paper-TTC10-TTC10_092.html
- کثیرلو، یدالله. (۱۳۸۲). *مقایسه عوامل شخصیتی رانندگان متخلف در شهر تهران*. پایان‌نامه جهت دریافت کارشناسی ارشد روان‌شناسی عمومی دانشکده روان‌شناسی و علوم تربیتی دانشگاه تربیت معلم تهران.
- کاستن، الیور. (۲۰۰۵). *آیا کاربر جاده اصلی‌ترین عامل وقوع سوانح رانندگی است؟* - ترجمه موسویون و همکاران. تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.

- کریمی، یوسف. (۱۳۹۵). روانشناسی شخصیت. تهران: انتشارات مؤسسه نشر ویرایش

- گروسی فرشی، میر تقی. (۱۳۸۰). رویکردی نوین در ارزیابی شخصیت (کاربرد تحلیل عاملی در مطالعات شخصیت). چاپ اول، تبریز: نشر دانیال و جامعه پژوه.

- گروسی، بهشید؛ عضدی، وحید. (۱۳۹۲). نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرخطر. مطالعات پژوهشی راهور، فصلنامه مطالعات پژوهشی، سال دوم، (۶)، پاییز، ۱۲ - ۴۰.

- گنجی، حمزه. (۱۳۹۵). روانشناسی عمومی. تهران: ساوالان.

- مهماندار، محمدرضا. (۱۳۸۸). درآمدی بر تصادفات و قوانین. تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.

- نوابی، ندا؛ مهران‌فر، ناصر. (۱۳۸۵). ریشه‌های روان‌شناختی حوادث. فصلنامه راهور، (۱۴). ۱۹-۲۱.

- نولن هکسما، سوزان. (۱۳۹۵). زمینه روانشناسی اتکینسون و هیگارد. تهران: سالوان.

- نیک‌زاد، میرفاضل. (۱۳۸۶). سوانح ترافیکی کشور و خسارات متوجه، علل و عوامل و راه کارهای برون‌رفت از آن. تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

- هاشمیان، کیانوش؛ صابری، هایده و بهادری، افشین. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ۵، (۱۸)، پاییز، ۷۲ - ۸۴.

- Kumar, V. Goyal, R. Singh, A. Sharma, V. Nath Srivastava, R. Kumar, S. Kumar, A. (2016). Analysis of personality traits as a risk factor in crash related trauma. *African Health Sciences*. 16, 3, 845-852. Doi: 10.4314/ahs.v16i3.27.

- L. M. Tse, J. Flin, R. Mearns. K. (2006). Bus driver well-being review- 50 years of research, The industrial psychology research center; school of psychology callaage of life sciences and medicine; University of UK ;

- Aberdeen; king's college ;*Transportation Research part. F* 9, 89-114.
- Lonczak, H. Neighbors, C. Donovan. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention* 39, 536-545.
 - Olteidal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving. *Behavior and Accident Involvement Safety Science*, 44, 621-628.
 - Ozkan, T. Lajuna, T. Chliaoutakis, J. Parker, D. Summala, H. (2006). Cross cultural differences behaviours: a comparison of six countries. *Transportation Research*, 9: 227-242
 - Reason, L. Nanstead, A. Strading, S. Bayter, J. Campbell, K. (1999). Errors and violations: a real distinction. *Ergonomics*, 33, 1315-1332
 - Samantha, D. B., Scott, J., Rojas, S. A., Barchard, K. A., (2008) Irritated, stressed, and disturbed: Do neurotic people have more accident? *Department of psychology university of Nevada, Lasvegas*.
 - Slavinskienė, J. Žardeckaitė – Matulaitienė, K, Endriulaitienė, A. Markšaitytė, R. Šeibokaitė, L. (2016). Personality Profiles of Traffic Offenders: Does It Correlate To Alcohol Consumption? *Ich&Hpsy 2016: 2nd International Conference on Health and Health Psychology. The European proceedings of social & behavioral sciences epsbs*. <http://dx.doi.org/10.15405/epsbs.2016.07.02.33>. 337-350.
 - Sumer, N. (2005). Big five personality traits as the distal predictors of road accident involvement. *Traffic and transport psychology*. Elsevier Ltd.
 - Widyanti, A. sutanto, F. (2017). Correlation between Type-A personality and Risky driving behavior. *Journal of Engineering and Applied Science*, 12, 13, 3362-3366.
 - World Health Organization (WHO) (2013). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. 2013, Switzerland.
 - Xie, CQ. Parker, D. A. (2002). Social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research*, 5, 293-308
 - Yang, J. Feng Du, Weina Qu, F. Gong, ZH. Sun. X. (2013). Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers. *Journal Traffic Injury Prevention* .14, 6, 565-571. Doi:10.1080/15389588.2012.748903.
 - Clinton, Strahan and Barry C, Watson and Alexia, Lennon. (2008). Can organizational safety climate and occupational stress predict work-related driver fatigue? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11, 6, 418-426.
 - Hampson S. E. (2012). Personality Processes: Mechanisms by which Personality Traits “Get Outside the Skin. *Annual Review of Psychology*. 63, 315-339.