

بررسی و مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف با عادی

شهر همدان در سال ۱۳۹۳

احمدسوری^۱، اسکندر مومنی^۲، بهبود احمدخانی^۳

۶۹-۹۳/

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۰۸/۱۰

تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۰۷/۰۵

چکیده

هدف اصلی این پژوهش مقایسه میزان هوش هیجانی رانندگان عادی و متخلف در شهر همدان با حجم نمونه آماری ۴۰۰ نفر (۲۰۰ نفر راننده متخلف، ۲۰۰ نفر راننده عادی) که روش گردآوری اطلاعات میدانی و با استفاده از پرسشنامه هوش هیجانی سیبریا شرینگ بوده است. تجزیه و تحلیل اطلاعات نشان می دهد پنج فرضیه تحقیق مورد تأیید قرار گرفته است به طوری که می توان گفت بین میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خودانگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت های اجتماعی دو گروه تفاوت معناداری وجود دارد و گروه رانندگان عادی دارای میانگین بالاتری در ابعاد یاد شده از گروه رانندگان متخلف می باشند از طرف دیگر هوش هیجانی رانندگان عادی دارای میانگین بالاتری از رانندگان متخلف می باشند بنابراین هوش هیجانی رانندگان عادی از نظر آماری بالاتر از هوش هیجانی رانندگان متخلف بوده و بین دو گروه در این عامل تفاوت معنادار آماری وجود دارد.

کلید واژه ها: هوش، هوش هیجانی، مهارت های اجتماعی، رانندگان، رانندگان متخلف.

^۱ استاد یار روانشناسی دانشگاه علامه طباطبایی

^۲ استادیار مدیریت استراتژیک دانشگاه دفاع ملی

^۳ کارشناسی ارشد مدیریت انتظامی دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول: (b.ahmadkhani@chmail.ir)

مقدمه

یکی از مباحث جدید حوزه روانشناسی موضوع هوش هیجانی^۱ بوده که توسط بسیاری از روانشناسان مورد توجه قرار گرفته و تحول بزرگی را در حوزه نظریه های سازمانی ایجاد کرده است. با اینکه توجه به موضوع عواطف و هیجانات دارای قدمت طولانی است اما به صورت گسترده موضوع هوش هیجانی با مطالعات گاردنر و استرنبرگ مورد توجه قرار گرفته است.

بر حسب نظریه گاردنر^۲ دو توانایی یعنی هوش بین فردی و درون فردی، روابط اجتماعی افراد را تحت تأثیر قرار می دهند هوش بین فردی توانایی روابط اجتماعی و درون فردی توانایی مربوط به کنترل احساسات و هیجانات است. در نظریه استرنبرگ^۳ نیز هوش هیجانی با عنوان هوش موقعیتی یعنی توانایی عملکرد در موقعیت های اجتماعی عنوان شده است (به نقل از بار-ان، ۱۹۹۷). هوش هیجانی به عنوان یک مفهوم جدید در روان شناسی حاصل درهم تنیدگی دو ذهن هیجانی و عقلانی است، هوش هیجانی رابطه متقابل عقل و احساس است و از آنجا که انسانها به طور غالب نه به طور عقلانی هستند و نه احساسی از قابلیت فرد برای انطباق فرد و برای انطباق با محیط و کنار آمدن با مشکلات زندگی به کارکرد ترکیبی قابلیت های عاطفی و عقلانی بستگی دارد (مردانی فتح، ۱۳۸۹).

در ایران با شاخص فاجعه آمیز ۳۶ کشته به ازای یکصد هزار نفر جمعیت در سال (۲۷۰۰۰ نفر در سال) که در بیش از ۷۰ درصد گزارشات وقوع تصادفات، پلیس عامل خطای انسانی را علت تصادف بیان کرده است (پایگاه خبری نیروی انتظامی، ۱۳۹۰). هر تلاشی که بتواند در زمینه تغییر رفتار و بهبود رانندگی مؤثر باشد

^۱ - Emotional intelligence

^۲ - Gardner

^۳ - Sternberg

به نجات تعداد زیادی از انسانها و کاهش هزینه بسیار درمان و تعمیر و نوسازی وسایل نقلیه منجر خواهد شد. روابط بین توانایی‌ها، مهارت‌ها و خصوصیات شخصی افراد با رفتار رانندگی و درگیری در تصادف آنها پیچیده است و درک مکانیزم بین این موارد با کمک روانشناسان به سیاست‌گذاران و مهندسان ایمنی جاده‌ای کمک می‌کند تا راه کارهای مناسب برای کاهش تصادفات اتخاذ نمایند. در سال‌های اخیر محققان بیش از پیش بر عوامل انسانی مربوط به رانندگی تاکید کرده‌اند، تغییرات کوچک در رفتار رانندگی می‌تواند به کاهش تصادفات و به خصوص کاهش جراحات و مرگ و میرها منجر شود. هوش هیجانی مفهومی اساسی در محیط کاری و زندگی روزمره افراد است که بر رفتارهای انسان و تعاملاتش تأثیر زیادی دارد. افراد برخوردار از هوش هیجانی بالا بهتر می‌توانند در جامعه جایگاه اجتماعی مناسب خود را بدست آورد و عواطف و هیجانات خود را کنترل کنند. در صورت تأیید ارتباط بین هوش هیجانی و میزان تخلفات رانندگی می‌توان با آموزش هوش هیجانی به رانندگان از میزان بروز تخلفات آنان کاست، آموزش‌های عمومی از ارزاترین و سهل‌الوصول‌ترین روش‌های پیشگیری از حوادث و سوانح رانندگی هستند. بنابراین انجام این تحقیق از اهمیت بالایی برخوردار است. کمبود پژوهش‌های صورت گرفته در این زمینه و اهمیت این موضوع ضرورت انجام این تحقیق را نمایان می‌سازد. نتایج این تحقیق می‌تواند مورد استفاده متولیان امر و برنامه‌ریزان کاهش خطرات و سوانح رانندگی قرار گیرد. رسانه‌ها و نهادهای فرهنگی مرتبط با موضوع ترافیک و رانندگی می‌توانند از نتایج این تحقیق بهره‌مند گردند. خانواده‌ها و پژوهشگران می‌توانند از نتایج این تحقیق استفاده لازم را در کمک به کاهش میزان تخلف رانندگی و افزایش سلامت و امنیت شهروندان استفاده کنند.

در پژوهش های مختلف، علت تصادفات رانندگی را در چهار عامل انسانی، جاده، خودرو و شرایط محیطی جستجو کرده اند (رضایی، ۱۳۸۴). پژوهش های انجام شده در بعد انسانی گاهی فقط به یک عامل متمرکز شده است مثل تأثیرات مصرف الکل و مواد مخدر، حواس پرتی، خستگی و اختلالات روان پزشکی راننده (دومایس^۱ و همکاران، ۲۰۰۵؛ به نقل از بختیار، ۱۳۸۹). اما بسیاری از پژوهش ها عوامل متعددی نظیر شیوه رانندگی، ویژگی های شخصیتی، نگرش ها و انگیزش فردی را مورد بررسی قرار داده اند (لاجونن^۲، پارکر^۳ و سرمر^۴، ۲۰۰۴). مک گراید در پژوهشی دریافت که برخی تصادف های بزرگراه ها مرتبط با عواملی چون بی ثباتی عاطفی، غم؛ رفتار ضد اجتماعی، رفتار تکانشی یا فشار روانی راننده بوده است. این رفتارها باعث می شود احتیاط، توجه، مسئولیت پذیری، مراقبت و هوشیاری راننده کم شده و خطر تصادف بیشتر شود (رستم زاده، ۱۳۷۸). آیزنک مسئله هیجان خواهی را از مؤلفه های برون گرایی می داند و افراد هیجان خواه افرادی هستند که فعالانه به دنبال موقعیت های خطرناک می روند (سوری و باغانی، ۱۳۸۸).

محمدزاده مقدم و حبیبی راد (۱۳۹۱)، در پژوهشی با عنوان «بررسی و شناسایی پتانسیل خطر انواع رانندگان بر اساس رفتارهای ترافیکی» بر روی رانندگان شهر مشهد، نشان دادند که هیچ رابطه معنی داری بین ۳۶ گروه شکل گرفته با توجه به الگوهای رفتاری، سن، جنسیت و تحصیلات با توجه به لغزش ها و خطاها یافت نشد و به عنوان یک نتیجه مهم می توان گفت افراد با تحصیلات کم به-خصوص جوانان به طور قابل توجهی سطح خطر آفرینی بالایی دارند.

^۱.Dumais,A

^۲. Lajunen,T

^۳.Parker

^۴.Sumer,T

شجاعی و آتش پور (۱۳۹۱)، در پژوهشی با عنوان «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان» نشان دادند که در ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوئی، برون‌گرایی و با وجدان بودن تفاوت معنادار آماری بین دو گروه حاصل شد، اما بین گروه‌های رانندگان متخلف و غیرمتخلف از نظر گشودگی به تجربه و توافق‌پذیری تفاوت معناداری وجود نداشت. بین نوع خودرو و جنسیت در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود نداشت، اما بین میانگین سنی، سطح تحصیلات و سطح اقتصادی وضعیت تاهل رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت به دست آمد.

بختیار (۱۳۸۹)، در پژوهشی با عنوان «مقایسه ویژگی‌های شخصیتی، کیفیت زندگی و جهت‌گیری مذهبی رانندگان متخلف و غیرمتخلف» بر روی رانندگان داوطلب در شهرک آزمایش تهران، نشان داد که رانندگان متخلف روان‌آزرده‌گرایی بیشتری دارند؛ اما تفاوت معناداری در ویژگی‌های شخصیتی برون‌گرایی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف وجود ندارد. همچنین، سطح کیفیت زندگی و جهت‌گیری مذهبی بیرونی در رانندگان متخلف نسبت به رانندگان غیرمتخلف پایین‌تر است. احتمالاً رانندگانی که جهت‌گیری مذهبی بیرونی بیشتری دارند، از مذهب خود در جهت آرامش و کسب حمایت اجتماعی استفاده می‌کنند و به همین دلیل مرتکب تخلف کمتری می‌شوند. تابش و زارع (۱۳۹۱)، در پژوهشی با عنوان «تأثیر آموزش مهارت‌های هوش هیجانی بر سبک‌های تصمیم‌گیری عقلایی، شهودی، اجتنابی، وابسته و آنی» بر روی زنان شاغل داوطلب، در سازمان راهداری و حمل و نقل کشور، به این نتیجه رسید که تقویت هوش هیجانی به عنوان ترکیبی از رگه‌های مختلف شخصیت، به فرد این امکان را می‌دهد که با شناخت، ادراک، تنظیم و کنترل هیجان‌ها، پردازش‌های شناختی خود را مدیریت و بهبود بخشد.

ابراهیمی قوام (۱۳۸۸)، در پژوهشی با عنوان «هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی» نشان داد که امور مربوط به رانندگی از آن جهت که اموری غیرقابل پیش بینی بوده که دائما اتفاق می افتند، مسایل هیجانی چالش برانگیزی هستند. بسیاری از رانندگان این شرایط را تنش هیجانی تلقی کرده و در نتیجه مقابله و برخورد با آن را دشوار می دانند. از سوی دیگر رانندگان اغلب دارای انگیزه رقابت جویی بوده و از آزدگی هیجانی خود، آگاه نیستند. رانندگانی که درگیر این گونه هیجانات می شوند دست به رفتارهای تکانشگرانه و پرخطر می زنند که این هیجانات رانندگان را ترغیب به تکروی و خودپسندی می کند.

فردوسی و احمدی (۱۳۹۰)، پژوهشی را با عنوان «بررسی مقایسه ای شخصیت رانندگان تصادفی و غیر تصادفی» مورد بررسی قرار دادند نتایج نشان داد که میان رانندگان تصادفی که سابقه یک تصادف یا بیشتر را داشتند با رانندگان غیرتصادفی که بیش از ۳ سال تصادف نکرده بودند در هیچ یک از خرده مقیاس های شخصیت تفاوتی ملاحظه نشد.

ویسل و بیگلو^۱ (۲۰۱۲)، در پژوهشی تخلفات را تابعی از جنسیت بیان کرده اند و نشان داده اند که رفتار های مخاطره آمیز سهم بیشتری در تصادفات جرحی و فوتی مردان جوان نسبت به سایر عوامل دارند.

هاسس و راندمو^۲ (۲۰۰۵)، در پژوهشی بیان کرده اند که افراد با سطح تحصیلات بالاتر، پتانسیل کاهش خطر و تخلفات کمتری نسبت به افراد با تحصیلات کمتر دارند یعنی افراد تحصیل کرده تر احتمالاً ریسک پذیری بیشتری دارند.

^۱. Whissell, R. W. and Bigelow, B. J.

^۲. Hoseth, H. P. and Rundmo, T.

آمادو^۱ و همکاران (۲۰۰۴)، در پژوهشی متذکر شدند که ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند بر نحوه‌ی رانندگی و میزان تخلفات و تصادفات تأثیر بگذارد. اولبرگ و راندمو^۲ (۲۰۰۳) در پژوهشی نشان دادند که میان شاخص‌های شخصیت و رفتار رانندگان رابطه وجود دارد و مطرح کردند که ویژگی‌های شخصیتی رفتارهای مخرب رانندگی نظیر رانندگی ریسک‌پذیر را قابل پیش‌بینی می‌سازد. متغیرهای رفتاری به عنوان عامل برای تصادفات شناخته شده‌اند. کنستانتینو^۳ و همکارانش (۲۰۱۱)، در پژوهشی علت رانندگی خطرناک و تخلفات رانندگی در جوانان را بررسی کردند و نشان دادند که اگر چه از لحاظ منطقی جوانان به دلیل کمال رشد فیزیکی و تحصیلات بیشتر از نسل قبل باید قادر باشند خطرات را بهتر در نظر بگیرند اما شواهد فیزیولوژی عصبی نشان می‌دهد که مغز در نواحی قشر جلویی تا سن ۲۵ سالگی به طور کامل توسعه نیافته است. بنابراین، ممکن است جوانان این محدوده سنی آماده مدیریت ریسک پیچیده رانندگی به خصوص تحت شرایط غیربهبینه نظیر تأثیر الکل و خستگی نباشند.

فرضیه‌های پژوهش

فرضیه اصلی

بین هوش هیجانی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

فرضیه‌های فرعی

۱. بین میزان خودکنترلی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.
۲. بین میزان خودآگاهی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.
۳. بین میزان خودانگیزی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

^۱. Amado S,

^۲. Ulleberg , P. Rundmo ,T.,

^۳. Constantinou, E.,

۴. بین میزان هوشیاری اجتماعی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

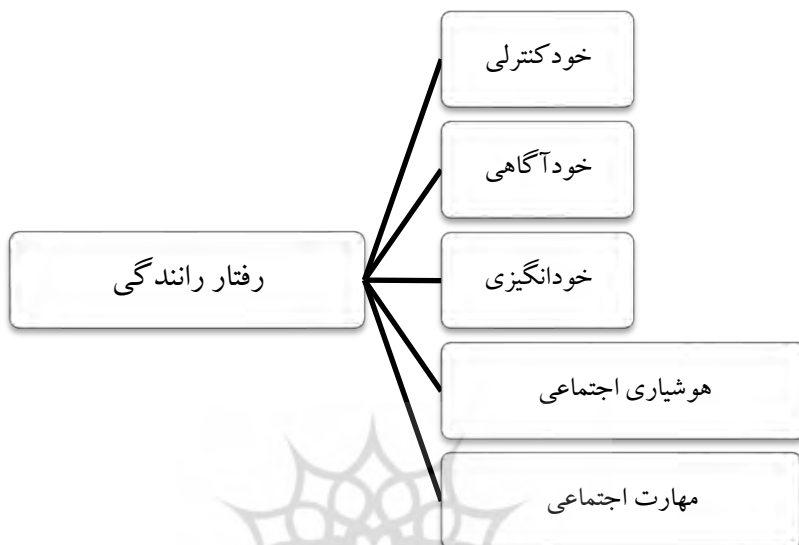
۵. بین میزان مهارت اجتماعی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

ارائه مدل مفهومی پژوهش

در بررسی نظریه های هوش این نکته مورد توجه قرار گرفته است که هوش معنایی فراتر از تعریف روانشناسان از استعداد های کلی (IQ) دارد و هوش های چند گانه ای وجود دارند، که هوش هیجانی (EQ) از اهمیت بالایی در مطالعه هوش برخوردار است. گلמן (۱۹۹۶؛ به نقل از جلالی، ۱۳۸۱) هوش هیجانی را چنین توصیف می کند: هوش هیجانی نوع دیگری از هوش است، این هوش مشتمل بر شناخت احساسات خویش و استفاده از آن برای اتخاذ تصمیم های مناسب و در زندگی توانایی اداره مطلوب خلق و خو، وضع روانی و کنترل تکانش ها است عاملی است که به هنگام شکست ناشی از دست نیافتن به هدف، در شخص ایجاد انگیزه و امید می کند. در مورد هوش هیجانی مدل های مختلفی وجود دارد، یکی از این مدل ها مربوط به گلמן است. گلמן مدلی از هوش هیجانی ارائه کرد که بیست و پنج شایستگی را در پنج خوشه جای داده بود یا به عبارت دیگر مدل هوش هیجانی گلמן دارای ۵ حوزه است:

- ۱- حوزه آگاهی شامل آگاهی هیجانی، ارزیابی صحیح از حوزه اعتماد به نفس.
- ۲- حوزه کنترلی شامل قابلیت اعتماد: وجدان، انطباق پذیری، نو آوری، حوزه کنترلی.
- ۳- خود انگیختگی شامل گام برداشتن به سوی هدف، قصد، پیشگام بودن، خودکنترلی.
- ۴- همدلی شامل درک دیگران، رشد دیگران.
- ۵- تنظیم روابط شامل تأثیرگذاری، ارتباطات، مدیریت رهبری، تعارض، سرعت دادن به تغییر، برقراری پیوند، همکاری و تعاون (گلמן ۱، ۱۹۹۵). در این پژوهش ابعاد هوش

هیجانی طبق مدل گلنن در بین دو گروه رانندگان متخلف و عادی مورد مقایسه قرار گرفته است. مدل مفهومی تحقیق به شرح ذیل است.



نمودار(۱): ابعاد هوش هیجانی، مدل مفهومی متغیرهای تحقیق

روش شناسی تحقیق

روش انجام این پژوهش از نوع علی مقایسه ای می باشد. چون متغیر وابسته و مستقل هر دو در گذشته رخ داده اند، لذا این نوع تحقیق غیرآزمایشی را تحقیق پس رویدادی می نامند (شریفی و شریفی، ۱۳۸۳). همچنین از نظر هدف تحقیق حاضر جزء تحقیقات کاربردی است. جامعه آماری تحقیق شامل کلیه رانندگان شهر همدان در سال ۱۳۹۳ می باشد که تعداد آن‌ها جمعاً ۱۵۰۰۰۰ هزار نفر و از این تعداد ۱۲۰۰ نفر رانندگان متخلف ماشین توقیفی می باشد. حجم نمونه آماری در این پژوهش مطابق با جدول برآورد حجم نمونه کرجسی و مورگان ۳۸۴ نفر می باشند که برای اطمینان بیشتر از نتایج تعداد ۴۰۰ نفر (۲۰۰ نفر راننده متخلف، ۲۰۰ نفر راننده عادی) از طریق روش نمونه

گیری تصادفی ساده انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفته اند، روش گردآوری اطلاعات میدانی است.

ابزارهای گردآوری اطلاعات

در این تحقیق، برای سنجش هوش هیجانی آزمودنی‌ها، از پرسش‌نامه هوش هیجانی سیبریا شرینگ استفاده شد؛ این پرسش‌نامه ۳۳ سؤال دارد با مقیاس لیکرت درجه ای (هیچ وقت، به ندرت، گاهی اوقات، اغلب اوقات، همیشه) می باشد و دارای ۵ مؤلفه اصلی است که به شرح جدول زیر می باشد:

جدول (۱): شاخص‌ها و سؤالات پرسشنامه هوش هیجانی

ردیف	شاخص	سؤالات	جمع
۱	خودانگیزی	۱-۹-۱۵-۲۰-۲۱-۲۶-۳۱	۷ سؤال
۲	خودآگاهی	۶-۱۰-۱۲-۱۴-۲۴-۲۷-۳۲-۳۳	۸ سؤال
۳	خودکنترلی	۲-۵-۱۱-۱۶-۱۸-۲۳-۳۰	۷ سؤال
۴	مهارت‌های اجتماعی	۳-۴-۱۷-۲۲-۲۵-۲۹	۵ سؤال
۵	هوشیاری اجتماعی یا همدلی	۷-۸-۳-۱۹-۲۸	۶ سؤال

برخی از سؤالات به صورت مثبت و برخی به صورت منفی نمره گذاری می شود.

نمره گذاری پرسشنامه

قسمت اول، پرسش‌های مربوط به ابعاد هوش هیجانی است که نمره هر کدام از آن‌ها جداگانه محاسبه می‌شود. این ابعاد عبارتند از: خودآگاهی، خودکنترلی، خودانگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت‌های اجتماعی. هر آزمودنی شش نمره جداگانه دریافت می‌کند که پنج نمره آن مربوط به زیرمقیاس‌ها و یک نمره به صورت کل می‌باشد. پاسخ‌ها به صورت پنج درجه‌ای و ترتیبی تدوین شده است. در بعضی از پرسش‌ها، چنانچه آزمودنی گزینه «الف» را انتخاب کند، نمره یک و چنانچه گزینه «ه» را انتخاب

کند، نمره پنج می‌گیرد و بالعکس. اگر آزمودنی در پرسش‌های ۹، ۱، ۲۸، ۲۲، ۱۸، ۳۳، ۳۱، ۱۴، ۲۰، ۱۲، ۱۰، گزینه الف را انتخاب کند، نمره پنج می‌گیرد. چنانچه آزمودنی گزینه ب، ج، د و ه را انتخاب کند، نمره کمتر می‌گیرد. نمره‌گذاری دیگر پرسش‌ها برعکس می‌باشد (منصوری، ۱۳۸۰).

هر آزمودنی ۶ نمره جداگانه دریافت می‌کند که ۵ نمره آن مربوط به هر کدام از مؤلفه‌ها و ۱ نمره به صورت کلی است (به نقل از عبدالملکی، ۱۳۸۵). پاسخ‌ها بر اساس مقیاس لیکرت درجه بندی شده‌اند.

در سوال‌های (۹-۱۰-۱۲-۱۴-۱۸-۲۰-۲۲-۲۸-۳۳) گزینه‌ها به صورت پاسخ الف ۵ نمره و پاسخ ب ۴ نمره و..... و بقیه سؤالات به صورت عکس نمره گذاری می‌شوند. در اجرای این آزمون از قسمت اول استفاده شد، که ۴۰ سؤال را شامل بود. تعداد ۷ سؤال آن به علت همبستگی اندک با نمره کل آزمون حذف شده‌اند و ۳۳ سؤال اجرا شده است.

منصوری (۱۳۸۰) در پایان نامه کارشناسی ارشد خود این آزمون را هنجاریابی کرده است و میزان هماهنگی درونی این مقیاس را از طریق آلفای گرونباخ $\alpha = 0.85$ بدست آورده است که در سطحی مقبول است. در بررسی روایی سازه آزمون، به همبستگی نمره‌های افراد در این آزمون با توجه به آزمون عزت نفس کوپر اسمیت در نمونه‌ای ۳۰ نفری بررسی شد. که گواه مطلوبی از روایی سازه آزمون بود. بیشترین مقدار نمره در این آزمون ۱۶۵ و کمترین نمره ۳۳ می‌باشد.

اعتبار و روایی پرسشنامه

اعتبار

برای بررسی میزان اعتبار این آزمون، از روش آلفای کرونباخ استفاده شد که میزان همسانی درونی آزمون ۰/۸۵ است (مهانیان خامنه و همکاران، ۱۳۸۵). فرم اصلی این آزمون، هفتاد پرسش دارد و از دو قسمت تشکیل می‌شود؛ قسمت اول دارای چهل و قسمت دوم دارای سی پرسش دارد. در قسمت اول، هر سؤال حاکی از یک موقعیت زندگی می‌باشد. آزمودنی باید خود را در موقعیت قرار دهد و یکی از گزینه‌ها را که با حالات روحی او تطابق بیشتری دارد، انتخاب کند. در قسمت دوم، در ابتدای هر سؤال یک داستان ساختگی آورده شده است؛ از آزمودنی خواسته شد تا پاسخ خود را با توجه به داستان انتخاب کند (مهانیان خامنه و همکاران، ۱۳۸۵).

در اجرای مقدماتی این آزمون، از قسمت اول که شامل چهل پرسش بود، استفاده و تعداد هفت سؤال به علت همبستگی کم با نمره کل آزمون حذف شد. پرسش‌های که برای اجرای نهایی در نظر گرفته شد، به ۳۳ سؤال تقلیل یافت. میزان همسانی درونی آزمون ۳۳ سؤالی در اجرای مقدماتی که بر روی یک نمونه ۴۰۰ نفری اجرا شد، به روش آلفای کرونباخ ۰/۸۵ بوده است (مهانیان خامنه و همکاران، ۱۳۸۵).

روایی

این آزمون بر اساس نظریه هوش هیجانی گلنن (۱۹۹۵) تنظیم و در ایران توسط منصوری (۱۳۸۰) ترجمه و هنجاریابی شده است. منصوری برای بررسی روایی این آزمون، به علت عدم دسترسی به آزمون‌های دیگر و وجود همبستگی میان هوش هیجانی و حرمت خود، از روش همبستگی نمرات افراد در این آزمون با آزمون حرمت خود کوپر اسمیت^۱ استفاده کرده است. اطلاعات به دست آمده، روایی ۰/۶۳ را در مورد آزمون ترجمه شده هوش هیجانی شرینگ تأیید کرد (مهانیان خامنه و همکاران، ۱۳۸۵).

روش جمع آوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات

۱. Coopersmith self- steam

پژوهشگر با توجه به اهداف و فرضیه های پژوهش، پرسشنامه هوش هیجانی سیبیریا شرینگ را انتخاب و پس از کسب مجوز اداری لازم به میان جامعه آماری رفته و پس از تعیین حجم نمونه از بین داوطلبان همکاری، نمونه تحقیق را انتخاب و مورد مطالعه قرار داده است. در توزیع و جمع آوری پرسشنامه ها تلاش شده است تا نمونه گیری کاملاً تصادفی و با توجه به گروه‌های مختلف سنی و جنسی و تحصیلات رانندگان صورت گیرد. پس از جمع آوری پرسشنامه ها، پرسشنامه ها ناقص از بین آنان خارج و بقیه پرسشنامه ها کد گذاری و در محیط نرم افزار SPSS وارد و تحلیل شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از شاخص‌های آمار توصیفی نظیر فراوانی، درصد، نمودار، میانگین، انحراف استاندارد و آمار استنباطی نظیر آزمون t گروه‌های مستقل استفاده شده است.

یافته های تحقیق

یافته های تحقیق از تعداد ۴۰۰ نفر (۲۰۰ نفر راننده متخلف، ۲۰۰ نفر راننده عادی) از طریق روش نمونه گیری تصادفی ساده انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفته اند که با روش گردآوری اطلاعات میدانی بدست آمده و با آزمون فرضیه های زیر مطرح شده است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

آزمون فرضیه ها

در این پژوهش یک فرضیه اصلی و پنج فرضیه اصلی در زمینه مقایسه هوش هیجانی و خرده مقیاس های آن بین رانندگان متخلف و عادی مطرح شده است. با توجه به نوع مقیاس اندازه گیری و برابری تعداد دو گروه و انتخاب تصادفی نمونه، از آزمون پارامتریک t گروه‌های مستقل در مقایسه دو گروه استفاده می‌شود.

فرضیه اصلی: بین هوش هیجانی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۲) مقایسه میزان هوش هیجانی رانندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین	فراوانی	گروه های مورد مقایسه
۰/۰۰۰	۳۹۷	۱۱/۸۳	۱۳/۵۶	۹۹/۰۹	۱۹۹	رانندگان عادی
			۱۵/۴۷	۸۱/۸۶	۲۰۰	رانندگان متخلف

جدول بالا نشان می‌دهد میانگین هوش هیجانی رانندگان عادی ($\bar{X} = 99/09$) بالاتر از رانندگان متخلف ($\bar{X} = 81/86$) است. با توجه به آزمون T محاسبه شده ($T = 11/83$) و سطح معناداری به دست آمده ($sig = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو گروه در هوش هیجانی معنادار بوده، بنابراین میزان هوش هیجانی رانندگان عادی بیشتر از رانندگان متخلف است.

فرضیه ۱. بین میزان خودکنترلی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۳) مقایسه میزان خودکنترلی رانندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین	فراوانی	گروه های مورد مقایسه
۰/۰۰۰	۳۹۸	۹/۹۷	۵/۴۹	۲۲/۱۷	۲۰۰	رانندگان عادی
			۴/۴۱	۱۷/۱۹	۲۰۰	رانندگان متخلف

جدول بالا نشان می‌دهد میانگین خودکنترلی رانندگان عادی ($\bar{X} = 22/17$) بالاتر از رانندگان متخلف ($\bar{X} = 17/19$) است. با توجه به آزمون انتخاب شده ($T = 9/97$) و سطح معناداری به دست آمده ($sig = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو

گروه در خودکنترلی معنادار بوده است بنابراین میزان خودکنترلی رانندگان عادی بیشتر از رانندگان متخلف است.

فرضیه ۲. بین میزان خودآگاهی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۴) مقایسه میزان خودآگاهی رانندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین فراوانی	گروه های مورد مقایسه
۰/۰۰۰	۳۹۸	۷/۹۵	۴/۶۵	۲۳/۴۸	رانندگان عادی
			۴/۹۹	۱۹/۶۴	رانندگان متخلف

جدول بالا نشان می‌دهد میانگین خودآگاهی رانندگان عادی ($\bar{X} = 23/48$) بالاتر از رانندگان متخلف ($\bar{X} = 19/64$) است. با توجه به آزمون انتخاب شده ($T = 7/95$) و سطح معناداری به دست آمده ($sig = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو گروه در خودآگاهی معنادار بوده است بنابراین میزان خودآگاهی رانندگان عادی بیشتر از رانندگان متخلف است.

فرضیه ۳. بین میزان خودانگیزی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۵) مقایسه میزان خودانگیزی رانندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین فراوانی	گروه های مورد مقایسه
۰/۰۰۰	۳۹۸	۴/۵۱	۳/۴۲	۲۰	رانندگان عادی

راندگان متخلف ۲۰۰ ۱۸/۵۹ ۲/۷۹

جدول بالا نشان می‌دهد، میانگین خودانگیزی راندگان عادی ($\bar{X} = 20$) بالاتر از راندگان متخلف ($\bar{X} = 18/59$) است. با توجه به آزمون انتخاب شده ($T = 4/51$) و سطح معناداری به دست آمده ($\text{sig} = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو گروه در خودانگیزی معنادار بوده است بنابراین میزان خودانگیزی راندگان عادی بیشتر از راندگان متخلف است.

فرضیه ۴. بین میزان هوشیاری اجتماعی راندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۶) مقایسه میزان هوشیاری اجتماعی راندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین	فراوانی	گروه های مورد مقایسه
0/000	397	7/59	4/09	17/35	199	راندگان عادی
			3/78	14/35	200	راندگان متخلف

جدول بالا نشان می‌دهد، میانگین هوشیاری اجتماعی راندگان عادی ($\bar{X} = 17/35$) بالاتر از راندگان متخلف ($\bar{X} = 14/35$) است. با توجه به آزمون انتخاب شده ($T = 7/59$) و سطح معناداری به دست آمده ($\text{sig} = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو گروه در هوشیاری اجتماعی معنادار بوده است بنابراین میزان هوشیاری اجتماعی راندگان عادی بیشتر از راندگان متخلف است.

فرضیه ۵. بین میزان مهارت اجتماعی راندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

جدول (۷) مقایسه میزان مهارت اجتماعی راندگان عادی و متخلف

sig	d.f	t	انحراف استاندارد	میانگین	فراوانی	گروه های مورد مقایسه
0/000	398	11/12	4/05	16/29	200	راندگان عادی

جدول بالا نشان می‌دهد میانگین مهارت اجتماعی رانندگان عادی ($\bar{X} = 16/29$) بالاتر از رانندگان متخلف ($\bar{X} = 12/07$) است. با توجه به آزمون انتخاب شده ($T=11/12$) و سطح معناداری به دست آمده ($sig = 0/000$) می‌توان گفت تفاوت میانگین این دو گروه در مهارت اجتماعی معنادار بوده است بنابراین میزان مهارت اجتماعی رانندگان عادی بیشتر از رانندگان متخلف است.

بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به داده‌های توصیفی تحقیق ۲۸ درصد از رانندگان غیر متخلف زن و ۷۲ درصد مرد می‌باشند، ۳۳ درصد از رانندگان متخلف زن و ۶۷ درصد مرد می‌باشند. فرضیه اصلی تحقیق اذعان می‌دارد: «بین هوش هیجانی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.»

به نظر محقق: رانندگان اغلب دارای انگیزه رقابت جویی بوده و از آزردهی هیجانی خود، آگاه نیستند. این امر انگیزه‌ها و اهداف آنان را متأثر ساخته و موجب تحریف تفکر راننده و افزایش هیجانات خارج از کنترل فرد می‌شود. رانندگانی که درگیر این گونه هیجانات می‌شوند دست به رفتارهای تکانشگرانه و پرخطر می‌زنند که این هیجانات رانندگان را ترغیب به تکروی و خودپسندی می‌کند. بنابه دلایل زیر افزایش هوش هیجانی می‌تواند بر رفتار رانندگان تأثیر بگذارد: هوش هیجانی یا هوش موقعیتی، توانایی عملکرد در موقعیت‌های اجتماعی عنوان شده است. هوش هیجانی به عنوان توانایی ادراک دقیق، ارزیابی و بروز هیجان، توانایی دسترسی و یا ایجاد احساسات، توانایی درک هیجان و دانش هیجانی و توانایی تنظیم هیجان‌ها برای ارتقاء رشد هیجانی و هوش را ایجاد می‌کند. هوش هیجانی از IQ جدا است و روش استفاده بهتر از IQ از طریق خودکنترلی، اشتیاق و پشتکار و خودانگیزی است. هوش هیجانی

توانایی مهارت‌های عاطفی و هیجانی خود، درک خصوصی‌ترین احساسات دیگران، رفتار آرام و سنجیده در روابط انسانی را ایجاد می‌کند. هوش هیجانی تعیین می‌کند در روابط اجتماعی چه عملی مناسب و چه عملی نامناسب است، این جنبه از هوش روابط فرد را با دیگران تعیین می‌کند. بنابراین رانندگانی که دارای هوش هیجانی بالایی هستند، میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خودانگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت اجتماعی بالاتری نسبت به دیگر رانندگان دارد.

فرضیه ۱ بیان می‌دارد «بین میزان خودکنترلی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.»

در تبیین این یافته‌ها می‌توان گفت: راننده‌ای که توانایی خودکنترلی بالایی دارد، در موقعیت‌های هیجانی و مواقعی که رفتارهای ناصحیح دیگر رانندگان او را به واکنش همراه با عصبانیت و نسنجیده وادار می‌کند، توانایی مهار افکار و احساسات نامطلوب خود را بدست می‌آورد و از انجام رفتارهایی که منجر به تخلف و تبعات سوء آن جلوگیری می‌شود از این رو میزان خودکنترلی رانندگان غیر متخلف بیشتر از میزان خودکنترلی رانندگان متخلف است.

فرضیه ۲. اذعان دارد «بین میزان خودآگاهی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.»

این یافته با نتایج تابش و زارع (۱۳۹۱) همخوانی دارد. ایشان دریافته است، همه ابعاد هوش هیجانی با مدیریت دانش شخصی رابطه مثبت و معنا داری دارد. بین عملکرد افراد و مهارت‌های خودانگیزی، خودآگاهی، خود کنترلی، هوشیاری اجتماعی و مهارت‌های اجتماعی و هوش هیجانی کلی رابطه مستقیم و مثبت وجود دارد. و آموزش مهارت‌های هوش هیجانی در به کارگیری شیوه تصمیم‌گیری شهودی و کاهش بکارگیری شیوه‌های تصمیم‌گیری اجتنابی، وابسته و آنی مؤثر است. تقویت هوش

هیجانی به فرد این امکان را می‌دهد که با شناخت، ادراک، تنظیم و کنترل هیجان‌ها، پردازش‌های شناختی خود را مدیریت و بهبود بخشد. به نظر محقق: هوش هیجانی، توانایی مهار تمایلات عاطفی و هیجانی خود، درک خصوصی‌ترین احساسات دیگران، رفتار آرام و سنجیده در روابط انسانی را به فرد می‌دهد. راننده‌ای که از خودآگاهی بالاتری برخوردار است، شناخت کامل تری نسبت ویژگی‌ها و خصوصیات و عادات خود برخوردار است و با توجه به این ویژگی‌ها به رانندگی می‌پردازد و از عواملی که با معیارهای سلامت‌همخوانی ندارد پرهیز می‌کند و اینگونه کمتر مرتکب تخلف در رانندگی می‌شود.

فرضیه ۳. اذعان دارد «بین میزان خودانگیزی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد».

نتایج این فرضیه با یافته‌های شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۱) که نشان دادند در ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجور خوبی، برون‌گرایی و با وجدان بودن تفاوت معنادار آماری بین دو گروه رانندگان متخلف و غیرمتخلف وجود دارد، همخوانی دارد. نتایج تابش و زارع (۱۳۹۱)، مبنی بر اینکه تقویت هوش هیجانی به عنوان ترکیبی از رگه‌های مختلف شخصیت، به فرد این امکان را می‌دهد که با شناخت، ادراک، تنظیم و کنترل هیجان‌ها، پردازش‌های شناختی خود را مدیریت و بهبود بخشد، همخوانی دارد. نیز یافته‌های کنستانتیو و همکارانش (۲۰۱۱)، که نشان دادند مغز در نواحی قشر جلویی تا سن ۲۵ سالگی به طور کامل توسعه نیافته است. این بخش مغز وظایف اجرایی از قبیل بازداری احساسات، استدلال و تصمیم‌گیری را انجام می‌دهد. بنابراین، ممکن است جوانان این محدوده سنی آماده مدیریت ریسک پیچیده رانندگی به خصوص تحت شرایط غیربهبینه نظیر تأثیر الکل و خستگی نباشند، همخوانی دارد. همچنین نتایج آمادو و همکاران (۲۰۰۴)، که دریافتند ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند بر نحوه‌ی

رانندگی و میزان تخلفات و تصادفات تأثیر بگذارد و اولبرگ و راندمو (۲۰۰۳) که نشان دادند میان شاخص‌های شخصیت و رفتار رانندگان رابطه وجود دارد همخوانی دارد. از نظر محقق: راننده ای که از انگیزه‌های درونی مثبت برخوردار باشد و با خود انگیزی بتواند هدف‌های مثبت و آرام بخشی را تعریف کند در موقعیت‌های دشوار و آزار دهنده در رانندگی انگیزه‌های قوی و ثمر بخشی تعریف می‌کند تا با حرکت به سوی آنها در رفتارهای مخاطره‌انگیز دور باشند. به عنوان مثال یک راننده دارای توانایی لازم خودانگیزی می‌تواند با قرار دادن انگیزه لذت بردن از راه در مسافرت و یا ایثار و خودداز گذشتگی از حق خود در رانندگی بخاطر کمک به سلامت هم نوعان خود، کمتر مرتکب تخلف می‌شود.

فرضیه ۴. بیان می‌دارد «بین میزان هوشیاری اجتماعی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.»

به نظر محقق، با توجه به اینکه هوش هیجانی یا هوش موقعیتی، توانایی عملکرد در موقعیت‌های اجتماعی است و هوش هیجانی به عنوان توانایی ادراک دقیق، ارزیابی و بروز هیجان، توانایی دسترسی و یا ایجاد احساسات، توانایی درک هیجان و دانش هیجانی و توانایی تنظیم هیجان‌ها برای ارتقاء رشد هیجانی و هوش است، راننده دارای هوشیاری اجتماعی بالاتر، بهتر می‌تواند موقعیت‌های اجتماعی مرتبط با رانندگی را درک و پیش‌بینی کند و متناسب با آن‌ها رفتارهای مناسب از خود بروز دهد. بنابراین کمتر مرتکب تخلف می‌گردد.

فرضیه ۵. بیانگر این است که «بین میزان مهارت اجتماعی رانندگان عادی و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد.»

آزرده‌گرایی، دارای ویژگی‌هایی چون بی‌ثباتی هیجانی، اضطراب، عصبانیت و پرخاشگری بالا باشند که با رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی و تخلف ارتباط دارد.

نتایج این فرضیه با یافته های شجاعی و آتش پور (۱۳۹۱)، مبنی بر تفاوت معنادار آماری بین دو گروه رانندگان متخلف و غیرمتخلف در ویژگی های شخصیتی روان رنجور خوئی، برون گرایی و با وجدان بودن همخوانی دارد. پژوهش تابش و زارع (۱۳۹۱)، نشان داد آموزش مهارت های هوش هیجانی باعث افزایش به کارگیری شیوه تصمیم گیری شهودی و کاهش بکارگیری شیوه های تصمیم گیری اجتنابی، وابسته و آنی می گردد. تقویت هوش هیجانی به عنوان ترکیبی از رگه های مختلف شخصیت، به فرد این امکان را می دهد که با شناخت، ادراک، تنظیم و کنترل هیجان ها، پردازش های شناختی خود را مدیریت و بهبود بخشد، که موید نتایج این فرضیه است. به نظر محقق راننده برخوردار از مهارت های اجتماعی بالا شناخت بهتری نسبت به دیگران به ویژه رانندگان، عابران پیاده و سرنشینان وسیله نقلیه خود دارند و با این شناخت و استفاده از مهارت های اجتماعی مناسب در رانندگی رفتار مناسب با آن ها خواهند داشت و کمتر دچار تخلف و حادثه می گردند. بعنوان مثال، یک راننده برخوردار از مهارت های اجتماعی به حقوق دیگران احترام می گذارد، شرایط جسمی و روحی گروه های مختلف اجتماع را تا حد امکان در نظر می گیرد و در نتیجه کمتر مرتکب تخلف می شود.

با توجه به نتایج تحقیق پیشنهادهای کاربردی زیر جهت کاهش تخلفات رانندگی مرتبط با هوش هیجانی ارائه می گردد:

- ۱- کلاس های آموزشی اجباری در حوزه هوش هیجانی برای رانندگان متخلف برگزار گردد.
- ۲- در زمان صدور گواهینامه و یا تجدید آن دوره های فشرده آموزش هوش هیجانی برای رانندگان برگزار شود.

۳- پیشنهاد می‌گردد، با استفاده از روش‌های آموزشی مناسب میزان آگاهی‌های اجتماعی و مهارت‌های صحیح زندگی اجتماعی به رانندگان به ویژه رانندگان متخلف آموزش داده شود.

۴- با توجه به پایین تر بودن خودکنترلی رانندگان متخلف نسبت به رانندگان عادی، پیشنهاد می‌گردد، در دوره‌های آموزشی قبل از صدور گواهینامه رانندگی و دوره‌های خاص برای رانندگان متخلف روش‌های صحیح خودکنترلی به رانندگان آموزش داده شود.

۵- با استفاده از رسانه‌های ارتباط جمعی موضوع هوش هیجانی و جایگاه آن در بهبود رفتار رانندگان در قالب فیلم، نمایش و انیمیشن به اطلاع عموم رسانده شود.

۶- با توجه به جایگاه خودآگاهی در بهبود رفتار رانندگان پیشنهاد می‌گردد با استفاده از روش‌های متعدد اطلاع رسانی، اهمیت و روش‌های خودآگاهی به رانندگان آموزش داده شود.

۷- پیشنهاد می‌گردد با ارجاع رانندگان متخلف به مراکز مشاوره نیروی انتظامی و دیگر مراکز مشاوره و آموزش‌های غیر حضوری روش‌های خودآنگیزی در آنان تقویت گردد.

منابع

- ابراهیمی قوام، صغری. (۱۳۸۸). هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. سال سوم، شماره ۱۱.
- بختیار، منصور. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی. کیفیت زندگی و جهت‌گیری مذهبی رانندگان متخلف و غیرمتخلف. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشکده علوم انسانی - دانشگاه تربیت مدرس.
- تابش، فهیمه. زارع، حسین. (۱۳۹۱). تأثیر آموزش مهارت‌های هوش هیجانی بر سبک‌های تصمیم‌گیری عقلایی، شهودی، اجتنابی، وابسته و آنی. نشریه علوم رفتاری. شماره ۲۲. ۳۲۳.
- جلالی، احمد. (۱۳۸۱). هوش هیجانی و ضرورت آن در فرزند پروری. فصلنامه تعلیم و تربیت. سال هیجدهم. بهار و تابستان. شماره ۱ و ۲. ۳۶-۳۹.
- حسینی سده، سیدمجتبی. فتحی آشتیانی، علی. (۱۳۸۸). بررسی نقش هوش هیجانی و مؤلفه‌های آن در رضایت مندی زناشویی و مقایسه آن با متغیرهای جمعیت‌شناختی. فصلنامه روان‌شناسی و دین. شماره ۶. ۱۰۵.
- رستم‌زاده، مهران. (۱۳۷۸). روانشناسی ترافیک و رفتار انسانی. پنجمین کنفرانس مهندسی ترافیک و حمل و نقل ایران. تهران: شرکت کنترل ترافیک ایران.
- رضایی، محمد. (۱۳۸۴). میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی. مجله جامعه‌شناسی ایران. ۶(۳). ۶۹-۴۷.
- زارعی، علی. (۱۳۹۱). رابطه مؤلفه‌های هوش هیجانی با سلامت روان‌شناختی و پیشرفت تحصیلی دانش‌آموزان پایه سوم متوسطه شهر همدان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان.
- سوری، احمد. باغانی، رضوانعلی. (۱۳۸۸). بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال .
- شجاعی، مریم. آتش‌پور، سید حمید. (۱۳۹۱). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید

راهنمایی و رانندگی (۱۳۹۰). مجله پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی. شماره ۱. ۷۳.

- شریفی، حسن پاشا. شریفی، نسترن. (۱۳۸۳). روش های تحقیق در علوم رفتاری. تهران: سخن.

- فاطمی، سیدمحسن. (۱۳۸۸). هوش هیجانی. تهران: سارگل.

- فردوسی، طیبه، احمدی، علی اصغر. (۱۳۹۰)، بررسی مقایسه ای شخصیت رانندگان تصادفی و غیر تصادفی، فصلنامه مطالعات روانشناختی، شماره ۲۶، ۸۵.

- گلمن، دانیل. (۲۰۱۰). هوش هیجانی. نسرين پارسا (مترجم). تهران: رشد.

- محمدزاده مقدم، ابوالفضل. حبیبی راد، آرزو. (۱۳۹۱). بررسی و شناسایی پتانسیل خطر انواع رانندگان بر اساس رفتارهای ترافیکی، تصادفات و جرائم. پژوهشنامه حمل و نقل. سال نهم. شماره ۳. ۳۱۳.

- مردانی فتح، منیژه. (۱۳۸۹). بررسی تأثیر هوش هیجانی بر عملکرد تحصیلی دانش آموزان در دوره راهنمایی شهرستان رزن در سال تحصیلی ۱۳۸۹ - ۱۳۸۸. پایان نامه کارشناسی. دانشگاه پیام نور مرکز فامنین.

- مصباح فر، علیرضا. (۱۳۹۱). پرورش مهارت های اجتماعی. تهران: تیک.

- منصوری، بهزاد. (۱۳۸۰). ترجمه و هنجاریابی تست سیبیریا شرینگ در دانشجویان دانشگاه ها دولتی. پایان نامه کارشناسی ارشد. تهران: دانشگاه علامه طباطبایی.

- مهرانیان خامنه، مهري و همکاران. (۱۳۸۵). «بررسی رابطه هوش هیجانی و رضایت زناشویی». فصل نامه روان شناسی. سال دهم. ش ۳.

- نزاکت الحسینی، مریم. ابراهیم نجف آبادی، رسول. صالحی، حمید. (۱۳۹۲). اثر بازخورد خودکترلی و نوع تمرین بر یادگیری زمان بندی نسبی و مطلق. نشریه رفتار حرکتی. شماره ۱۴. ۱۷۹-۱۹۸.

- Amado S, Koyuncu M, Kacaroglu G. (۲۰۰۴), Evaluation of Factors affecting safe driving: Demografic factors, Experience, Personality and Psycho-Technical Turk psikoloji Dergisi. ۲۰۰۴; ۱۹ (۵۳): ۴۵- ۴۷.

- Bar-on, R. (۱۹۹۷). The emotional quotient inventory (EQ-I): A test of emotional intelligence. Toronto, Canada: Multi Health system.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsidou-Ladd, A. and Kapardis, A. (۲۰۱۱) "Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters.", *Accident Analysis & Prevention*, No. ۴۳(۴), pp. ۱۳۲۳-۱۳۳۱.
- Gardner, H. (۱۹۹۹a, September). Howard Gardner debates James Traub on multiple intelligences. *Cerebrum: The Dana Forum on Brain Science*, ۱ (۲).
- Goleman, D. (۱۹۹۵), *Emotional Intelligence, why it can matter more than IQ*. New York: Bantam book.
- Goleman, D. (۱۹۹۵). *Emotional intelligence*. New York: Bantam Books.
- Hoseth, H. P. and Rundmo, T. (۲۰۰۵) "Association between risk perception, risk affectivity and demand for risk mitigation", In: Rundmo, T., Moen, B.E. (Eds.), *Risk Judgement and Safety in Transport*. Rotunde Publikasjoner, Trondheim.
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (۲۰۰۴). *The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: A Cross-Cultural Study*, *Accident Analysis and Prevention*, ۳۶, pp. ۲۳۱-۲۳۸.
- Sternberg, R.J. (۱۹۸۲), *Reasoning, problem solving, and intelligence*. New York: Cambridge University press.
- Ulleberg, P. and Rundmo, T. (۲۰۰۳) "Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers.", *Safety Science*, No. ۴۱(۵), pp. ۴۲۷-۴۴۳.
- Whissell, R. W. and Bigelow, B. J. (۲۰۱۲) "The speeding attitude scale and the role of sensation seeking in profiling young drivers at risk.", *Risk Analysis*, No. ۳۳(۴), pp. ۸۱۱-۸