

مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰)

مریم شجاعی، کارشناس ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان*
سید حمید آتش پور، استادیار گروه روان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان

چکیده

پژوهش حاضر به منظور بررسی و مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیت و ویژگی‌های جمعیت‌شناختی (دموگرافیک) بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر اصفهان به طور علی^۰ مقایسه‌ای انجام شد. تعداد نمونه‌ها که به طور در دسترس انتخاب شده، متشکل از ۳۰۰ نفر در دو گروه ۱۵۰ نفره از رانندگان متخلف و غیرمتخلف بودند که در شهر اصفهان به مدت حداقل سه سال رانندگی کرده بودند. برای سنجش پنج عامل بزرگ شخصیتی از پرسشنامه فرم کوتاه نئو (NEO-FFI) و برای سنجش ویژگی‌های شخصیتی از پرسشنامه دموگرافیک (سن، جنس، سال‌های تحصیلات رسمی، وضعیت تأهل و سطح اقتصادی، نوع خودرو و سال‌های تجربه رانندگی) استفاده شده است. پس از کنترل متغیرهای جمعیت‌شناختی، برای مقایسه ویژگی‌های شخصیتی (پنج فاکتور شخصیت) رانندگان متخلف و قانون مدار از آزمون t مستقل دوگروهی (همراه با آزمون بررسی همسانی واریانس‌ها- لوین) استفاده شده است. در ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خویی، 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. به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به نوع خودرو، سطح تحصیلات، سطح اقتصادی، تأهل و جنسیت از آزمون خی دو استفاده شده است برای مقایسه میانگین سنی رانندگان غیر متخلف و متخلف از آزمون t مستقل دوگروهی (همراه با آزمون بررسی همسانی واریانس‌ها- لوین) استفاده شده است. در ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نتایج بدین شرح است: بین نوع خودرو و جنسیت در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود نداشت، اما بین میانگین سنی، سطح تحصیلات و سطح اقتصادی وضعیت تأهل رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت به دست آمد.

واژه‌های کلیدی: تخلفات رانندگی، پنج عامل بزرگ شخصیت، ویژگی‌های جمعیت‌شناختی (دموگرافیک).

مقدمه

«قل کل يعمل شاکلته فریکم اعلم بمن هو اهدی سبیلا /
اسری ۸۴».

بگو هر کسی بر شاکله خویش عمل می‌کند و خدای شما
به کسی که راهش از هدایت بیشتری برخوردارست،
داناترست.

در قرآن کریم عمل انسان، مبتنی بر چیزی است
که آن را «شاکله» می‌نامد. به عبارت دیگر، منشأ اعمال
آدمی شاکله اوست. شاکله معادل مفهوم شخصیت در
روانشناسی است (احمدی، ۱۳۷۱). عامل انسانی با
بیش از ۸۰ درصد بیشترین نقش را در بروز حوادث
ترافیکی داراست (شفیعی مقدم، ۱۳۸۵). امروزه
ارتباطات بی‌شمار سبب ایجاد و افزایش روز افزون
سفرهای شهری شده و سه عامل «انسان»، «محیط»
و «وسیله نقلیه» را در ارتباطی تنگاتنگ و پیچیده با
یکدیگر قرار داده است. باید توجه داشت هر کجا پای
انسان به میان کشیده شده، بعدی به نام «بعد انسانی»
مطرح می‌شود. این بعد انسانی که همان شرایط روانی
و خصیصه‌های شخصیتی افراد است، ریشه اصلی
رانندگی‌های تهاجمی و تخلفات رانندگی به شمار
می‌آید (افروز، ۱۳۸۰).

هزاران دلیل وجود دارد که چرا رانندگی یک خودرو
ممکن است فعالیتی استرس‌زا باشد. عجله داشتن،
بی‌صبر و طاقت بودن، تراکم ترافیک، رقابت با دیگر
راننده‌ها، احساس حقارت، عملکرد اشتباه دیگران و...
که از منابع عجز و ناتوانی و استرس در ترافیک به
شمار می‌آید (استنوجویک^۱، استنوجویک و لپواک^۲،
۲۰۰۶). رانندگی مطمئن و امن تنها در رانندگی کردن

بدون خطا خلاصه نمی‌شود، بلکه تخلف‌ها و
ریسک‌پذیری نیز از عوامل مهم امنیت جاده‌ای به
شمار می‌آید. خطاها و تخلفات با مکانیسم‌های
روانشناختی متفاوتی سازمان دهی می‌شوند. خطاها به
عملکرد راننده محدود است، مثل آنچه به درک، توجه
و توانایی پردازش اطلاعات می‌پردازد. تخلفات به
سبکی اشاره دارد که راننده انتخاب می‌کند و
عادت‌هایی که پس از سال‌ها رانندگی ایجاد شده
است. تفاوت بین خطاها و تخلفات به تفاوت بین
عملکرد راننده و رفتار راننده، مهارت و انگیزه‌های
مطمئن و امن، مهارت‌های رانندگی و سبک رانندگی
قابل قیاس است (ویتتر^۳ و دودو^۴، ۲۰۰۶). در خطاها
بعد شناختی و پردازش اطلاعات نقش مهمتری بازی
می‌کند و در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی و
بافتی، نقش مهمتری می‌آفریند (عریضی و حقایق،
۱۳۸۸).

رانندگی خودرو به عنوان مجموعه رفتارهای
پیچیده و پویا در نظر گرفته شده است و خود به
نوعی یک فرایند کنترل فعالیت است (ریمو^۵، ۲۰۰۲).
رفتار رانندگی به رفتاری گفته می‌شود که راننده به
صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند،
مانند سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و
حفظ میزان فاصله استاندارد (ازکان و همکاران،
۲۰۰۶). فاکتورهای انسانی در رانندگی به دو بخش
مجزا تقسیم می‌شوند: سبک رانندگی و مهارت
رانندگی یا به عبارت دیگر رفتار راننده (آنچه رانندگان
معمولاً انجام می‌دهند) و عملکرد راننده (آنچه
رانندگان می‌توانند انجام دهند) (ایوانس، ۱۹۹۱؛ به

³ Winter

⁴ Dodou

⁵ Rimmo

¹ Stanojovic

² Lipovac

مهمترین و تعیین‌کننده‌ترین فاکتور از بین عوامل مهم عبور و مرور بوده است (شیر محمدی، ۱۳۸۰).

کشورها فاکتورهای خارجی متفاوتی را در سیستم تخلفات راهنمایی و رانندگی دخیل می‌دانند، مثل اقتصاد، آمار رانندگان، آب و هوا و آگاهی عمومی، چون فرهنگ و خصوصیات فردی (جاگز^۶ و لاسر^۷، ۲۰۰۰). این فاکتورها با فاکتورهای داخلی ترافیک مثل مهندسی (مهندسی جاده‌ها و ترافیک، مهندسی اتوماسیون) و کاربران جاده (رفتار راننده و عملکرد آنها) هر کدام به سهم خود موجب تصادفات می‌شوند (جاگز و لاسر، ۲۰۰۰؛ ایوانس^۸، ۲۰۰۴)، اما فاکتورهای انسانی تقریباً ۹۰٪ از تصادفات جاده‌ای را سبب می‌شوند (لوین^۹، ۱۹۸۲؛ رامر^{۱۰}، ۱۹۸۵؛ وایوانس، ۲۰۰۴).

امروزه بر مطالعات فاکتورهای انسانی در رانندگی بیشتر تأکید می‌شود. وقتی مداخله‌های رفتاری برای تغییر رفتار رانندگان صورت می‌گیرد، جاده‌های ترافیکی امن‌تری داریم (لاجونن، ۱۹۹۷). حوادث جاده‌ای نخستین عامل تهدیدکننده سلامتی و دومین عامل مرگ و میر در ایران است (باشگاه خبرنگاران، ۱۳۹۰). بر پایه بررسی‌ها، در پدید آمدن تصادف‌های رانندگی، عامل انسانی مهم‌ترین عامل در بروز تصادف‌های رانندگی در ایران است (یعقوبی، ۱۳۸۰). در ۹۵-۹۰ درصد از تصادفات وسایل نقلیه (ترافیکی) عملکرد انسان‌ها عامل اصلی یا یک عامل کمک‌کننده است. همچنین، بسیاری از تصادفات، نتیجه بد عمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده، تا نقص

نقل از ازکان، ۲۰۰۶؛ الاندر^۱، وست^۲ و فرنچ^۳، ۱۹۹۳). عملکرد راننده شامل ارزیابی اطلاعات و مهارت‌های حرکتی است که با تمرین و یادگیری بهبود می‌یابد و مثل تجربه در رانندگی بر توانایی‌های دیداری، ادراکی و توجه تأثیر دارد. رفتار رانندگان به این نکته اشاره دارد که رانندگان چه روش‌هایی را انتخاب می‌کنند تا رانندگی کنند و یا به چه روش‌هایی عادت دارند، مثل سرعت زیاد، سطوحی از هشیاری که به آن عادت کرده‌اند، یا فاصله با ماشین بعدی (الندر، وست و فرنچ ۱۹۹۳). به نظر می‌رسد رانندگان پس از این که آموختند چگونه برانند، مهارت‌های رانندگی‌شان را با سبک رانندگی عموم یکی می‌کنند (پارکر، استار دلینگ^۴ ۲۰۰۰).

تخلف رانندگی یکی از مسائل اجتماعی مهم در تمام دنیا و به ویژه کشورهای در حال توسعه است. براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، در نتیجه تخلفات رانندگی، سالانه ۱/۲ میلیون نفر جان خود را از دست می‌دهند، بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر مصدوم می‌شوند و بیش از ۵۴۰ میلیارد دلار خسارت مالی به بار می‌آید و پیش بینی می‌شود این میزان در ۲۰ سال آینده به دو برابر افزایش یابد (سازمان بهداشت جهانی^۵، ۲۰۰۴). تخلف جزئی از اتفاقات روزمره بشری است که وجود آن هزینه‌های زیادی را به جامعه تحمیل می‌نماید. متولیان بخش مدیریت به خوبی با فرایندهای منفی ناشی از این پدیده آشنا هستند. عامل انسانی به عنوان یکی از ارکان تشکیل‌دهنده ترافیک همواره اصلی‌ترین، مؤثرترین،

⁶ Jaeger

⁷ Lassare

⁸ Evans

⁹ Lewin

¹⁰ Rumar

¹ Elander

² West

³ French

⁴ Stardling

⁵ World Health Organization

است. به نظر می‌رسد، عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای قانون شکنی می‌شوند و با اینکه مغایرت با سیستم قانونمند محیط اطراف دارد، اما این رفتارها به برآورده شدن برخی از نیازهای شخصی فرد منجر می‌شوند (یونا، ۱۹۹۷). افرادی که ویژگی‌هایی، چون بی‌ثباتی هیجان و پرخاشگری بالایی دارند (روان رنجور خویی)، رفتارهای مخاطره آمیز بیشتری نسبت به دیگر رانندگان دارند (البرگ، به نقل از فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۵). برون گرایی رابطه مثبتی با رانندگی مخاطره آمیز دارد (رنرو آندرل^۶، ۲۰۰۰، وایت و داهلن^۷، ۲۰۰۱). افراد با وجدان قوانین راهنمایی و رانندگی را مراعات می‌کنند (استنوجویک و استنوجویک، جوانویک^۸، لیپواک، و ۲۰۱۱). با وجدان بودن ارتباط منفی با رانندگی پرخاشگرانه دارد (بون و موون^۹، ۲۰۰۶).

شعار معروف تیلمن و هابس^{۱۰}، (۱۹۴۹) به نقل از لاجونن^۱، (۲۰۰۱)، مبنی بر اینکه یک فرد به همان طریقی رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند، می‌تواند حاوی تلویحات فوق العاده مهمی در زمینه تأثیرات اجتناب ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد). یک ضرب‌المثل آلمانی می‌گوید: «روش رانندگی خود را به من نشان بده تا بگویم تو کیستی»؛ یعنی انسان با روش رانندگی تربیت و شخصیت خود را به دیگران نشان می‌دهد (نوابی و مهران فرد، ۱۳۸۵). آنچه امروزه تحت عنوان روان‌شناسی ترافیک در روان‌شناسی کاربردی مطرح می‌شود.

فنی وسیله نقلیه (لاجونن^۱، پارکر^۲ و سومالا^۳، ۲۰۰۴).
(۲۰۰۴).

روان‌شناسی ترافیک نیز بر فاکتورهای انسانی تمرکز کرده است، که با وجود تفاوت‌های منطقه‌ای بین کشورها در امنیت جاده‌ای و ترافیکی یا فرهنگ، حایز اهمیت ویژه‌ای است (ازکان، ۲۰۰۶). مرگ ناشی از تصادفات جاده‌ای ۲۳٪ مرگ و میر جهان را در سال ۲۰۰۲ به خود اختصاص داد. میزان تخلفات و جرمه‌های ترافیکی، بالاترین میزان را در کشورهای خاورمیانه، چون ایران نسبت به کشورهای اروپایی دارد (ازکان، ۲۰۰۶). با استناد به این مطالب، می‌توان گفت رفتار و منش رانندگان بر یکدیگر تاثیرگذار است و اگر بتوان تغییری در خصوصیات رفتاری فرد ایجاد کرد، بر رانندگی او نیز تغییر رخ خواهد داد؛ تأثیری که بازتاب آن بر رفتار رانندگان دیگر نیز دیده خواهد شد. نتایج مطالعات نشان می‌دهد که تعدادی از متغیرهای شخصیتی می‌توانند برای پیش‌بینی تمایل افراد به رانندگی مخاطره آمیز به کار روند. افراد با خصوصیات شخصیتی بالا در ماجراجویی، برون‌گرایی، خشم در رانندگی و خارج از نرم عمل کردن، ریسک‌پذیری بیشتری در مقایسه با کسانی دارند که نمره‌های کمتری در این مقیاس‌ها می‌گیرند. این افراد با سرعت بیشتری رانندگی می‌کنند و تخلف از قوانین در بین آنها بیشتر است (اینورسن^۴ و راندمو^۵، ۲۰۰۲).

رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی مورد بررسی‌های متعددی در سطح جهان قرار گرفته

⁶ Renner & Andrele

⁷ Dahlen

⁸ Jovanoviz

⁹ Bone & Moven

¹⁰ Tileman & Habess

¹ lajunen

² Parker

³ Summala

⁴ Inversen

⁵ Randmo

سالانه ۰/۵ درصد از مصدومان جهانی را تشکیل می‌دهند (شفیعی مقدم، ۱۳۸۵).

در سال ۱۳۸۵، اوج رشد مرگ و میر ناشی از حوادث جاده‌ای وجود داشت که طی سال‌های اخیر با اجرای قوانینی، همچون الزامی شدن کمربند ایمنی و تشدید جریمه‌ها این آمار کاهش یافته است. به گزارش پزشکی قانونی ایران در سال ۱۳۸۷، ۳۲ کشته به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت داشته است که متوسط جهانی ۸/۱۳ کشته به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت بوده است؛ به عبارت دیگر حدود ۲/۵ درصد برابر متوسط جهانی و حدود ۶ برابر متوسط کشورهای پیشرو ایمنی جاده‌ای بوده است. در سال ۱۳۸۸، تعداد مرگ و میر ناشی از تصادف جاده‌ای ۸/۳۲ کشته در هر ۱۰۰ هزار نفر اعلام شده است. در سال ۱۳۸۹، ۲۳ هزار و ۲۴۹ نفر بوده که ۷۹ درصد آنها مرد بوده‌اند و ۷ درصد تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص داده‌اند (باشگاه خبرنگاران، ۱۳۹۰). با توجه به تولید انبوه خودرو در ایران و آن هم در وضعیتی دور از استانداردهای ایمنی جهانی و سهول صدور گواهینامه رانندگی از هم اکنون در صورت ادامه روند موجود، وقوع فاجعه ملی را می‌توان پیش‌بینی کرد (شفیعی مقدم، ۱۳۸۵). به گزارش ایسنا، در حالی که بر اساس جدیدترین آمار، سالانه ۲۷ هزار نفر در تصادفات ایران کشته و ۲۵۰ هزار نفر مجروح می‌شوند و براساس اعلام معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی ایران، کشته‌های تصادفات ایران به نسبت جمعیت و خودرو با ۷۲ کشته در تصادفات هر شبانه روز، در دنیا اول شده است (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۹).

حدود ۸۰ درصد کشته شدگان مردان ۲۰-۵۰ سال را در بر می‌گیرد، در حالی که این گروه سنی تنها ۳۸

مشکل فعلی جامعه ایران، این است که علی‌رغم وجود جریمه‌های ترافیکی، میزان تخلف بسیار بالاست. در ایران شکل غالب اعمال قوانین ترافیکی و تدابیر تنبیهی برای برخورد با تخلفات رانندگی صدور برگه‌های جریمه با نرخ‌هایی بسته به نوع تخلف است. در قانون جدید که از اردیبهشت ۱۳۹۰ اجرا می‌شود نرخ جریمه‌ها افزایش چشمگیری پیدا کرده است، اما حتی با افزایش نرخ جریمه‌ها، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (آنومی) در بین رانندگان، از جمله ناهنجاری‌هایی است که همگان همه روزه در سطح خیابان‌ها، آزاد راه‌های داخل شهر و جاده‌های بین شهری مرتکب آن شده یا شاهد ارتکاب آن توسط دیگر رانندگان هستیم.

ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی، به خصوص عامل انسانی که جزو مهمترین اقلام است، امری است اجتناب ناپذیر. ایران دارای خطرناک‌ترین و خونین‌ترین جاده‌های جهان است (حق شناس و غفاری، ۱۳۸۷). در بررسی مقایسه‌ای بین تعداد فوت شدگان در تصادف به تعداد خودرو در ایران و کشورهای توسعه یافته، که بر اساس شاخص بین‌المللی تعداد کشته شدگان به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه انجام می‌پذیرد، حد استاندارد پذیرفته شده برای متوفیان حوادث ترافیکی ۲/۵-۱ نفر به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه است. در این رابطه، کشور ما با ۳۳ نفر کشته (در سال ۱۳۷۳) و ۲۹ نفر کشته (در سال ۱۳۸۲) به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه مقام بالایی را در آسیا داشته است. در مقایسه با آمار جهانی کشته شدگان حوادث ترافیکی ۳۰۰۰ نفر در روز، در ایران ۷۰ کشته در روز داریم؛ یعنی ۲/۴ درصد از آمار مرگ و میر روزانه حوادث ترافیکی جهان متأسفانه متعلق به کشور ماست و مصدومین ایران

جمشیدی و عزیزی، ۱۳۸۹) پرسشنامه جامع NEO که پنج فاکتور بزرگ شخصیت را پوشش می‌دهد، اجرا شده، در حالی که در شهر اصفهان در این زمینه هنوز پژوهشی انجام نشده است. در این پژوهش علاوه بر پنج عامل بزرگ شخصیتی، ویژگی‌های جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیر متخلف بررسی می‌شود که تاکنون هیچ پژوهشی کلیه این ویژگی‌های جمعیت‌شناختی را پوشش نداده است. در این پژوهش به دو هدف دست یافتیم: اول اینکه به بررسی دقیق ریشه‌های روان‌شناختی حوادث ترافیکی در اصفهان پرداخته‌ایم؛ دوم اینکه به تعمیم‌پذیری بهتر نتایج به دست آمده از دو شهر دیگر کمک کرده‌ایم که می‌تواند چهارچوب کلی‌تری از رفتار رانندگی در ایران را فراهم نماید. رفتار رانندگی در ایران به بررسی‌های هدفمند نیاز دارد تا راه‌حلی برای کاهش درصد تصادفات و مرگ و میر پیدا شود. بنابراین، با توجه به اهمیت و ضرورت رانندگی در جامعه امروزی و آمار بالای تصادفات در ایران و نقش عامل انسانی و عدم بررسی کلیه ویژگی‌های جمعیت‌شناختی در به وجود آمدن تصادفات، در این تحقیق به موارد زیر پرداخته شده است:

- ۱- آیا عامل برون‌گرایی در رانندگان متخلف و رانندگان غیرمتخلف با یکدیگر تفاوت دارد؟
- ۲- آیا عامل روان رنجور خویی در رانندگان متخلف و رانندگان با یکدیگر تفاوت دارد؟
- ۳- آیا عامل گشودگی به تجربه در رانندگان متخلف و رانندگان با یکدیگر تفاوت دارد؟
- ۴- آیا عامل توافق‌پذیری در رانندگان متخلف و رانندگان با یکدیگر تفاوت دارد؟
- ۵- آیا عامل با وجدان بودن در رانندگان متخلف و رانندگان با یکدیگر تفاوت دارد؟

درصد از جمعیت جامعه را تشکیل می‌دهند؛ یعنی نیروی انسانی مولد جامعه که نقش تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد و درآمد سرانه ملی و تولید ناخالص ملی که نسبت مستقیم با درآمد و رفاه و آسایش عمومی جامعه دارد، ایفا می‌کنند و فقدانشان بحران‌های مالی و اقتصادی و اجتماعی و روانی جبران‌ناپذیری را به خانواده‌هایشان و جامعه تحمیل می‌کند (شفیعی مقدم، ۱۳۸۵). مدیرگروه پیشگیری از خشونت، جراحات و معلولیت سازمان بهداشت جهانی اعلام کرد: هیچ یک از ما نباید غم و اندوه صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای را متحمل شود (سلامت نیوز، ۱۳۹۰).

بررسی‌های جهان نشان دهنده آن است که هزینه‌های اقتصادی مصدومیت حوادث ترافیکی در کشورهای کم درآمد معادل ۱ درصد، در کشورهای با درآمد متوسط معادل ۱/۵ درصد و در کشورهای توسعه یافته معادل ۲ درصد تولید ناخالص ملی^۱ (NPG) است. متأسفانه، در کشور ما هزینه‌های اقتصادی مصدومیت حوادث ترافیکی در سال ۱۳۸۰ معادل ۳/۵ درصد از تولید ناخالص ملی بوده و معادل ۴۰۰۰ میلیارد تومان بر آورد شده است (شفیعی مقدم، ۱۳۸۵).

از آنجا که خصیصه‌های روانی انسان‌ها از عمده‌ترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و ارتکاب جرایم غیرعمدی ناشی از تخلفات رانندگی است، پس با تحقیق در خصوص ویژگی‌های شخصیتی متخلفان و شناسایی آنها می‌توان در پیشگیری یا تخفیف این معضل بزرگ، راه‌چاره‌ای پیدا کرد؛ بخصوص در ایران که در این مورد بررسی جامع و کاملی صورت نگرفته است و تنها در تهران (هاشمیان، صابری بهادری، ۱۳۸۹) و شیراز (حق شناس، حسینی،

¹ National Product Gross

دیگر رنر^۱ و آندرل^۲ (۲۰۰۰) در استرالیا تعداد نمونه ۲۵۰ نفری را در نظر گرفتند. بر این پایه، در این پژوهش تعداد نمونه ۳۰۰ نفر، در دو گروه ۱۵۰ نفره در نظر گرفته شد.

شیوه نمونه‌گیری از نوع در دسترس بوده است؛ بدین ترتیب که از میان رانندگان قانون مداری که طی سه سال گذشته توقیف خودرو و جریمه‌های سنگین نداشتند، همراه با رانندگان متخلفی که به علت توقیف خودروشان در اردیبهشت و خرداد ۱۳۹۰ به بخش ترخیص خودرو پلیس راهور اصفهان مراجعه نمودند، تعداد مورد نیاز، نمونه‌گیری گردید.

ابزار پژوهش

۱- پرسشنامه شخصیت نئو (NEO-FFI) نوع ۶۰ جمله‌ای) که شامل پنج فاکتور ذیل است:

روان رنجور خوبی: به تمایل برای تجربه اضطراب تنش، خود محوری، خصومت، تکانش‌وری، کمرویی، تفکر غیرمنطقی، افسردگی و عزت نفس پایین اطلاق می‌شود. روان رنجور خوبی با چهار بعد اصلی عاطفه منفی؛ یعنی احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی ارتباط دارد. لذا عواطف منفی و نیز عوامل هیجانی می‌توانند رفتار را تحت تأثیر قرار داده، به خصوص رفتارهای مخاطره‌آمیز را تشدید کند (فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۵ ص ۱۲۶).

برون‌گرایی: به تمایل برای مثبت بودن، قاطعیت، تحرک، مهربانی و اجتماعی بودن گفته می‌شود (پروین، ۱۳۸۷: ۱۲).

توافق‌پذیری: تمایل برای گذشت، مهربانی، سخاوتمندی، اعتماد ورزی، همدلی، فرمانبرداری، فداکاری و وفاداری اطلاق می‌شود (محمدی، ۱۳۸۷: ۱۲). افرادی که توافق‌پذیری کمتری دارند،

۶- آیا ویژگی‌های جمعیت‌شناختی (سن، تحصیلات، جنسیت، نوع خودرو، تعداد افراد تحت تکفل و تأهل) بین رانندگان متخلف و رانندگان غیرمتخلف با یکدیگر تفاوت دارند؟

روش تحقیق

روش پژوهش در این تحقیق پس‌رویدادی یا علی^۰ مقایسه‌ای است.

جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری در این پژوهش را دو گروه از رانندگان در سال ۱۳۹۰ پوشش می‌دهند: رانندگان متخلف در شهر اصفهان که خودروی آنها توقیف [۱] شده و به بخش ترخیص خودرو پلیس راهور ناجا مراجعه می‌کنند و گروه دیگر تمام رانندگان غیرمتخلف که توقیف خودرو و جریمه‌های سنگین طی حداقل سه سال گذشته در پرونده آنها درج نشده است.

به علت این که در این تحقیق تعداد جامعه آماری مشخص نیست، می‌توان به نمونه‌های پژوهش‌هایی نظیر این مطالعه استناد کرد. در بر آورد تعداد نمونه پژوهش می‌توان به تحقیق فراهانی و کثیرلو (۱۳۸۵) استناد کرد که پرسشنامه شخصیتی پنج‌عاملی گردون را در مورد رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران با تعداد نمونه ۲۰۰ نفر اجرا کرده‌اند. در تحقیقات مشابه خارجی نیز نمونه‌ها در حدود ۱۰۰ تا ۳۰۰ نفر لحاظ شده‌اند. به پژوهش لوا و هرشکویتز (۲۰۰۷)، که تعداد نمونه ۵۱ نفری متخلفان را با گروه نمونه ۳۶ نفره از کسانی که طی ۵ سال تخلف نداشته‌اند- در ویژگی‌های شخصیتی و تصمیم‌گیری- مقایسه کردند، نیز می‌توان استناد نمود. در مطالعه‌ای

¹ Renner

² Andrele

شده است. با اینکه هنجار جدیدی برای آن ارائه شده، اما دارای همان شکل اولیه است. ضریب همبستگی بین نمره‌های شاخص NEO-FFI و NEO-PI-R در نمونه ABLSA به ترتیب ۰/۹۲ و ۰/۹۰ و ۰/۹۱ و ۰/۷۷ و ۰/۸۷ برای شاخص‌های C,N,E,O,A محاسبه شد. ثبات درونی بر اساس ضریب آلفا برای NEO-FFI دارای ضرائب ۰/۸۶ و ۰/۷۷ و ۰/۷۳ و ۰/۶۸ و ۰/۸۱ به ترتیب برای شاخص‌های C,N,E,O,A به دست آمد (حق شناس، ۱۳۸۸).

۲- پرسشنامه جمعیت‌شناختی (دموگرافیک)

برای جمع‌آوری اطلاعات جمعیت‌شناختی از ابزارهای پرسشنامه و مصاحبه استفاده شده است. با استفاده از نرم افزار SPSS ضریب پایانی (آلفای کرونباخ) پرسشنامه ۰/۷۵ به دست آمد که این میزان دال بر قابل قبول بودن پرسشنامه مورد استفاده پژوهشگر است.

ویژگی‌های دموگرافیک: اطلاعاتی درباره سن، جنس، سال‌های تحصیلات رسمی، وضعیت تأهل و سطح اقتصادی، نوع خودرو و سال‌های تجربه رانندگی را در بر می‌گیرد.

یافته‌ها

تعداد نمونه شامل رانندگان متخلف ۱۵۰ نفر (۱۲۶ نفر مرد و ۲۴ نفر زن) و ۱۵۰ نفر از رانندگان غیرمتخلف (۱۳۹ نفر مرد و ۱۱ نفر زن) است. برای مقایسه ویژگی‌های شخصیتی (پنج فاکتور شخصیت) رانندگان متخلف و قانون‌مدار از آزمون t مستقل دوگروهی (همراه با آزمون بررسی همسانی واریانس‌ها- لوین) استفاده شده است.

رفتارهای تکانش‌وری زیاد، تحرک پذیری زیاد و ثبات هیجانی کمتری دارند (استاف^۱، دونالدسون^۲، اسکارلت^۳ و کیورکیای^۴، ۲۰۰۱: ۹۰).

گشودگی به تجربه: افراد «باز» انسان‌هایی هستند که در باروری تجربه‌های درونی و دنیای پیرامون، کنجکاو بوده، زندگی آنها سرشار از تجربه است. این افراد طالب لذت بردن از نظریه‌های جدید و ارزش‌های غیر متعارف‌اند و در مقایسه با افراد «بسته» احساسات مثبت و منفی فراوانی دارند (حق شناس، ۱۳۸۸: ۳۶).

با وجدان بودن: عبارت است از تمایل به سازماندهی نحوه، قابلیت اعتماد، خویش‌داری، پیشرفت‌گرایی، منطق‌گرایی زیاد و تعمق (مک کرا و کاستا، ۱۹۸۷؛ به نقل از بشارت، ۱۳۸۶: ۱۰). بین عامل وظیفه‌شناسی و پیشرفت و موفقیت‌های اجتماعی رابطه مثبتی وجود دارد (فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۵: ۱۲۶).

NEO-FFI نوع ۶۰ جمله‌ای NEO-PI-R است که برای ارزیابی مختصر و سریع پنج عامل اصلی روان رنجورخویی، برون‌گرایی، باز بودن به تجربه، توافق پذیری و وجدانی بودن) طراحی شده است. این آزمون از پنج مجموعه ۱۲ جمله‌ای مربوط به هر یک از عوامل، تشکیل شده است. هر گزینه ۵ پاسخ از کاملاً موافقم، موافقم، نظری ندارم، مخالفم و کاملاً مخالفم را شامل می‌شود که آزمودنی یکی را انتخاب می‌کند.

NEO-FFI به منظور ارائه فرم گواهی از NEO-PI-R ساخته شده است و با اینکه هنجار جدیدی برای آن ارائه شده، اما دارای همان شکل اولیه است. ضریب همبستگی بین نمره‌های شاخص NEO-FFI ساخته

¹ Stough

² Donaldson

³ Scarlate

⁴ Ciorciari

بخش اول: ویژگی‌های شخصیتی

جدول ۱- آزمون t مستقل دوگروهی مقایسه روان رنجورخویی رانندگان متخلف و قانون مدار

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون لوین F	سطح معناداری	t مستقل دوگروهی	درجه آزادی	سطح معنی داری
روان رنجورخویی	رانندگان قانون مدار	۱۵۰	۳۱/۶۴	۵/۷۵	۲/۸۹۱	۰/۰۹۰	-۵/۶۹۳	۲۹۸	۰/۰۰۰
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۳۵/۹۶	۶/۶۱					

همان طور که در جدول (۱) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان روان رنجورخویی رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود دارد ($p < ۰/۰۱$). به طوری که روان رنجورخویی رانندگان متخلف (۳۵/۹۶) بالاتر از رانندگان قانون مدار (۳۱/۶۴) است.

همان طور که در جدول (۱) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان روان رنجورخویی رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود دارد ($p < ۰/۰۱$). به طوری که روان رنجورخویی رانندگان متخلف (۳۵/۹۶) بالاتر از رانندگان قانون مدار (۳۱/۶۴) است.

جدول ۲- آزمون t مستقل دوگروهی مقایسه برون‌گرایی رانندگان متخلف و قانون مدار

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون لوین F	سطح معناداری	t مستقل دوگروهی	درجه آزادی	سطح معنی داری
برونگرایی	رانندگان قانون مدار	۱۵۰	۲۸/۳۸	۴/۲۰	۳/۱۱۱	۰/۰۷۹	-۳/۹۴۱	۲۹۸	۰/۰۰۰
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۳۰/۶۸	۵/۳۲					

همان طور که در جدول (۲) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان برون‌گرایی رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود دارد ($p < ۰/۰۱$)؛ به طوری که برون‌گرایی رانندگان متخلف (۳۰/۶۸) بالاتر از رانندگان قانون مدار (۲۸/۳۸) است.

همان طور که در جدول (۲) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان برون‌گرایی رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود دارد ($p < ۰/۰۱$)؛ به طوری که برون‌گرایی رانندگان متخلف (۳۰/۶۸) بالاتر از رانندگان قانون مدار (۲۸/۳۸) است.

جدول ۳- آزمون t مستقل دوگروهی مقایسه گشودگی به تجربه رانندگان متخلف و قانون مدار

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون لوین F	سطح معناداری	t مستقل دوگروهی	درجه آزادی	سطح معنی داری
گشودگی به تجربه	رانندگان قانون مدار	۱۵۰	۳۲/۹۹	۴/۷۲	۳/۲۲۱	۰/۰۷۶۱	۰/۹۷۱	۲۹۸	۰/۳۳۲
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۳۲/۲۹	۵/۲۱					

چنانکه در جدول (۳) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان گشودگی به تجربه رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود ندارد ($p > 0/05$).

جدول ۴- آزمون t مستقل دو گروهی مقایسه توافق پذیری رانندگان متخلف و قانون مدار

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون سطح لوین F	تست مستقل دو گروهی	درجه آزادی	سطح معنی داری
توافق پذیری	رانندگان قانون مدار	۱۵۰	۲۹/۷۰	۴/۶۵	۴/۷۵۳	۰/۰۲۷	۲۹۸	۰/۱۷۵
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۲۸/۸۱	۶/۰۱				

همان طور که در جدول (۴) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان توافق پذیری رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود ندارد ($p > 0/05$).

جدول ۵- آزمون t مستقل دو گروهی مقایسه باوجدان بودن رانندگان متخلف و قانون مدار

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون سطح لوین F	تست مستقل دو گروهی	درجه آزادی	سطح معنی داری
باوجدان بودن	رانندگان قانون مدار	۱۵۰	۲۴/۶۲	۵/۸۴	۰/۴۹۴	۰/۴۸۳	۲۹۸	۰/۰۰۵
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۲۲/۵۱	۶/۱۲				

همان طور که در جدول (۵) نشان داده شده است، بین میانگین‌های مربوط به میزان باوجدان بودن رانندگان متخلف و قانون مدار تفاوت وجود دارد ($p < 0/01$)؛ به طوری که باوجدان بودن رانندگان متخلف (۲۲/۵۱) پایین‌تر از رانندگان قانون مدار (۲۴/۶۲) است.

- نوع خودرو رانندگان غیرمتخلف و متخلف

در جدول (۶) فراوانی مشاهده شده و مورد انتظار رانندگان متخلف و قانون مدار بر حسب نوع خودرو ارائه شده است.

بخش دوم: ویژگی‌های جمعیت‌شناختی

به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به نوع خودرو، سطح تحصیلات، سطح اقتصادی، تأهل و جنسیت، از آزمون خی دو

جدول ۶- فراوانی مشاهده شده و مورد انتظار رانندگان متخلف و قانون مدار بر حسب نوع خودرو

نوع خودرو	فراوانی	گروه رانندگان		کل
		قانون مدار	متخلف	
پیکان و پژو آردی	مشاهده شده	۱۹	۲۱	۴۰
	مورد انتظار	۲۳	۱۷	۴۰
پراید و ماتیز	مشاهده شده	۷۰	۳۹	۱۰۹
	مورد انتظار	۶۲/۶	۴۶/۴	۱۰۹
نیسان و وانت	مشاهده شده	۲	۵	۷
	مورد انتظار	۴	۳	۷
پژو ۲۰۶، جی ال ایکس سمند، سیلو وال ۹۰	مشاهده شده	۳۶	۳۲	۶۸
	مورد انتظار	۳۹/۱	۲۸/۹	۶۸
هیوندا، مزدا، پاترول، ماکزیم، زانتیا	مشاهده شده	۸	۶	۱۴
	مورد انتظار	۸	۶	۱۴
رنو و پی کی	مشاهده شده	۱۱	۵	۱۶
	مورد انتظار	۹/۲	۶/۸	۱۶
سانتافه، سوناتا و سایر خودروها	مشاهده شده	۴	۳	۷
	مورد انتظار	۴	۳	۷
کل	مشاهده شده	۱۵۰	۱۱۱	۲۶۱
	مورد انتظار	۱۵۰	۱۱۱	۲۶۱

در جدول (۶) به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد قانون مدار و متخلف با توجه به نوع خودرو از آزمون خی دو استفاده شده است.

جدول ۷- آزمون خی دو. نسبت افراد قانون مدار و متخلف با توجه به نوع خودرو

ضریب خی دو	درجه آزادی	سطح معناداری	V کرامر	سطح معناداری
۷/۴۵۵	۶	۰/۲۸۱	۰/۱۶۹	۰/۲۸۱

همان طور که در جدول شماره (۷) نشان داده شد افراد قانون مدار و متخلف با توجه به نوع خودرو تفاوت معناداری وجود ندارد. (Chi - Square = ۷/۴۵۵, sig = ۰/۲۸۱) بین نسبت

- میانگین سنی رانندگان غیرمتخلف و متخلف

جدول ۸- آزمون t مستقل دو گروهی مقایسه میانگین سنی رانندگان غیرمتخلف و متخلف

متغیر	گروه	تعداد	میانگین	انحراف پراکندگی	آزمون F لوین	سطح معنی داری	تست مستقل دو گروهی	درجه آزادی	سطح معناداری
سن	رانندگان غیرمتخلف	۱۵۰	۳۵/۰۵	۸/۱۶	۱/۱۷۷	۰/۲۷۹	۲/۲۰۴	۲۹۸	۰/۰۲۸
	رانندگان متخلف	۱۵۰	۳۲/۶۸	۹/۳۵					

- سطح تحصیلات رانندگان غیرمتخلف و متخلف به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطح تحصیلات از آزمون خی دو استفاده شده است.

همان طور که در جدول (۸) نشان داده شده است، بین میانگین سنی رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت وجود دارد ($p < ۰/۰۵$). به طوری که میانگین سنی رانندگان متخلف (۳۲/۶۸) پایین تر از رانندگان قانون مدار (۳۵/۰۵) است.

جدول ۹- آزمون خی دو نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطح تحصیلات

ضریب خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	V کرامر	سطح معنی داری
۴۹/۹۴۹	۵	۰/۰۰۰	۰/۴۳۳	۰/۰۰۰

تحصیلات بالاتر، تخلف کمتر از حد پیش بینی شده و نیز قانون مداری بالاتر از حد انتظار است.

همان طور که در جدول (۹) نشان داده شد ($\text{Chi-Square} = ۴۹/۹۴۹$, $\text{sig} = ۰/۰۰۰$) بین نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطح تحصیلات تفاوت معناداری وجود دارد. در افراد دارای تحصیلات پایین تر، تخلفات بیشتر از حد انتظار وجود دارد. همچنین، فراوانی مشاهده شده افراد غیرمتخلف در تحصیلات پایین تر، کمتر از حد انتظار بوده است. این در حالی است که در افراد با

- وضعیت تاهل در رانندگان غیرمتخلف و متخلف به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به وضعیت تاهل از آزمون خی دو استفاده شده است.

جدول ۱۰- آزمون خی دو نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به وضعیت تاهل

ضریب خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	V کرامر	سطح معنی داری
۴/۴۰۴	۱	۰/۰۳۶	۰/۱۲۹	۰/۰۳۶

- جنسیت در رانندگان غیرمتخلف و متخلف
به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به جنسیت از آزمون خی دو استفاده شده است.

همانطور که در جدول (۱۰) نشان داده شد ($\text{Chi-Square} = 4/409$, $\text{sig} = 0/036$) بین نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به وضعیت تأهل تفاوت معناداری وجود دارد؛ به طوری که میزان تخلفات در افراد مجرد بالاتر از افراد متأهل است.

جدول ۱۱- آزمون خی دو نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به جنسیت

ضریب خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	V کرامر	سطح معنا داری
0/175	1	0/676	-0/026	0/676

- سطح اقتصادی در رانندگان غیرمتخلف و متخلف
به منظور بررسی تفاوت نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطح اقتصادی از آزمون خی دو استفاده شده است.

همان طور که در جدول (۱۱) نشان داده شد ($\text{Chi-Square} = 0/175$, $\text{sig} = 0/676$) بین نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به جنسیت تفاوت معناداری وجود ندارد. از نظر جنسیت بین زنان و مردان در میزان تخلفات تفاوت معناداری حاصل نشد.

جدول ۱۲- آزمون خی دو نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطح اقتصادی

ضریب خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	V کرامر	سطح معنا داری
8/519	1	0/014	0/169	0/036

وجود این رابطه توسط یونا^۱، ۱۹۹۷ به اثبات رسید، در واقع این شناخت آدمی است که او را به سمت تجزیه و تحلیل شخصیت می‌کشانند تا مسبب اصلی مشکلات بشری یعنی انسان بررسی گردد. خصیصه‌های روانی انسان‌ها یکی از مهمترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و ارتکاب جرایم غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی است و مسلماً پی بردن به ارتباط حالت‌های روانی، بخصوص ویژگی‌های شخصیتی که احتمال می‌رود در تخلفات و تصادفات مربوط به رانندگی دخیل باشد، در بهبود روند تصادفات کنونی

همان طور که در جدول (۶) نشان داده شد ($\text{Chi-Square} = 8/519$, $\text{sig} = 0/014$) بین نسبت افراد غیرمتخلف و متخلف با توجه به سطوح اقتصادی آنها تفاوت معناداری وجود دارد. میزان تخلفات در افراد با سطح اقتصادی ضعیف، بالاتر از افراد دارای سطوح اقتصادی خوب است.

بحث و نتیجه‌گیری

به نظر می‌رسد خصوصیات شخصیتی در بروز تخلفات راهنمایی و رانندگی از مسائل بسیار مهم به شمار می‌آیند. همان طور که تحقیقات در خصوص

¹ Jonah

روان رنجور خوبی با صفاتی چون اضطراب، پرخاشگری، تکانش‌وری و عواطف منفی همراه است و رانندگانی که تخلفات بیشتری دارند، مسلماً در بعد روان رنجور خوبی نمره‌های بالایی کسب می‌کنند، زیرا سازگاری هیجانی کمتری داشته، هنگام رانندگی سر درگم، عصبی، ناآرام و شتابزده‌اند. افراد روان رنجور با داشتن احساسات منفی، همچون برانگیختگی، استرس، خشم، احساس گناه و احساس کلافگی دائم و فراگیر به هنگام رانندگی از دقت و تمرکز لازم برخوردار نبوده، به احتمال زیاد علایم راهنمایی و رانندگی را نادیده می‌گیرند و از قوانین سرپیچی می‌کنند و با سایر رانندگان و حتی با پلیس به طور خشونت آمیزی رفتار می‌کنند.

در پاسخ به سوال دوم در عامل برون‌گرایی، این چنین بیان شد که بین میزان برون‌گرایی رانندگان متخلف و قانون مدار، تفاوت وجود داشت. نتیجه این پژوهش با یافته‌های لاجونن (۲۰۰۱)، رنوآندرل (۲۰۰۰)، وایت ساید ولینام^{۱۳} (۲۰۰۱)، وایت و داهلن^{۱۴}، ۲۰۰۱، والرث و تورگرسن^{۱۵} (۲۰۰۲)، لوا^{۱۶}، هرشکووتیز^{۱۷} و یچام^{۱۸} (۲۰۰۷)، هاشمیان و همکاران (۱۳۸۹) که رابطه مثبتی بین برون‌گرایی و تخلفات رانندگی و رانندگی مخاطره آمیز نشان دادند، هماهنگ است. در پژوهش پاکدین امیری و پاکدین امیری (۱۳۹۰) نیز به شخصیت درون‌گرا و کاهش تخلفات پرداخته شده، که با پژوهش حاضر همسوست.

در واقع، عامل برون‌گرایی نیاز برای تحرک، انگیزش و توانایی تجزیه عواطف را مطرح می‌کند. بنظر می‌رسد که افراد برون‌گرا همواره به تحریک

مؤثر است. اما نباید فراموش کرد که این مورد تنها عامل مهم در این راستا نیست (دورکیم^۱، ۱۹۶۴)، به همین سبب ویژگی‌های دموگرافیک به عنوان سبب ساز دوم تخلفات رانندگی در این پژوهش بررسی قرار شد و در میانگین سنی، سطح تحصیلات، سطح اقتصادی و وضعیت تأهل رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت معنادار آماری به دست آمد.

در پاسخ به سؤال نخست، همان طور که مشاهده شد، بین میانگین‌های مربوط به میزان روان رنجور خوبی رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود داشت. از آنجا که روان رنجور خوبی فاکتوری از نوع خاصی از پرخاشگری است که «خشم واکنشی» نامیده می‌شود و در موقعیت‌های تحریک آمیز افزایش می‌یابد (کورت^۲، تالی^۳، بنجامین و والتین^۴، ۲۰۰۶)، به نظر می‌رسد که در رانندگی بسیاری از تخلفات و صدمات جسمی و مالی با این فاکتور در ارتباط است و با پژوهش‌های دفنباچر^۵ ریچاردز^۶، فیلیتی و لینچ^۷ (۲۰۰۵)، شوبل^۸، سورسون^۹، بال و ریزو^{۱۰} (۲۰۰۶)، کنت^{۱۱}، ونگ و میچل^{۱۲} (۲۰۰۶)، هاشمیان، صابری و بهادری (۱۳۸۹) همخوانی دارد. از آنجا که پرخاشگری زیر مجموعه روان رنجور خوبی محسوب می‌شود، در این راستا با پژوهش حقایق و عریضی (۱۳۸۸) و شاکری نیا (۱۳۸۸) که در آن پرخاشگری با تخلفات و خطاهای رانندگی رابطه مثبت دارد، نیز همخوان است.

¹ Durkheim

² Court

³ Talley

⁴ Benjamin & Valentine

⁵ Deffenbacher

⁶ Richards

⁷ Filetti & Lynch

⁸ Shewebell

⁹ Severson

¹⁰ Ball & Rizzo

¹¹ Kenneth

¹² Wang & Michel

¹³ Whiteside & Lynam

¹⁴ Dahlen

¹⁵ vollrath&Torgersen

¹⁶ Leva

¹⁷ Hershkovitz

¹⁸ Yechiam

نتیجه این پژوهش با تحقیقات بوث^۲، ویکرز^۳ ویکرز^۳ (۱۹۹۴)، سلار، نلسون و یورک (۲۰۰۰)، مایلز و جانسون (۲۰۰۳)، بون و مومن^۴ (۲۰۰۶)، هاشمیان و همکاران (۱۳۸۹) مبنی بر وجود ارتباط منفی خصوصیت باوجدان بودن، با تخلفات رانندگی همسوست. فردوسی و احمدی (۱۳۹۰)، در پژوهش خود احساس مسئولیت اجتماعی را در تصادفات مؤثر می‌دانستند که با پژوهش حاضر همسوست. صفت باوجدان بودن در اغلب پژوهش‌های رانندگی به کار رفته و فقط با پژوهش حق شناس و همکاران (۱۳۸۹)، ناهمخوان است.

افراد باوجدان، قانون مدارترند. به نظر می‌رسد افراد با خصوصیت باوجدان بودن، بر رعایت قوانین و مقررات ترافیکی اصرار و پافشاری دارند. افراد با نمره‌های بالا در مقیاس باوجدان بودن، دقیق و قابل اعتماد بوده، حس قدرتمندی برای انجام وظایف و امور دارند و توانایی بیشتری در کنترل تکانه‌ها و اعمال طرح و برنامه در رفتار خود دارند. پس انتظار می‌رود که از رانندگی ایمن‌تری برخوردار باشند. در واقع، به نوعی با رانندگی مخاطره آمیز و بروز تخلفات ارتباط منفی دارد.

به نظر می‌رسد که عامل روان رنجور خویی و برون‌گرایی با توجه به پژوهش‌های پیشین و پژوهش حاضر از فاکتورهایی هستند که به ترتیب در تخلفات و مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی نقش بسزایی بر عهده دارند و در مقابل، فاکتور باوجدان بودن می‌تواند فرد را در چهارچوب قوانین راهنمایی و رانندگی هدایت کند تا از بروز تخلفات جلوگیری شود.

بیشتری برای انجام امور نیاز دارند و انگیزتگی بالاتری را بروز می‌دهند. بنابراین، در تبیین این یافته که چنین خصوصیتی می‌تواند در رانندگی، مسبب تخلفات و حوادث شود، درست به نظر می‌رسد.

در پاسخ به سؤال‌های سوم و چهارم، بین عامل باز بودن به تجربه و قوانین پذیری در رانندگان متخلف و غیرمتخلف، در این پژوهش تفاوت معناداری آماری ملاحظه نشد و با نتیجه تحقیق بنفیلد^۱ و همکاران (۲۰۰۷)، هاشمیان و همکاران (۱۳۸۸) ناهمخوان است. حق شناس و همکاران (۱۳۸۹)، صفت باز بودن به تجربه را فقط پیش‌بینی کننده انجام خطاهای عمدی می‌دانند که با توجه به علاقه افراد با نمره بالا در این صفت به کسب تجارت مختلف قابل توجیه است. در پژوهش استنوجویک و همکاران (۲۰۱۱)، عدم تفاوت بین گشودگی به تجربه و تخلفات رانندگی دیده می‌شود که با پژوهش حاضر هماهنگ است.

افرادی که دارای نمره بالا در شاخص باز بودن به تجربه هستند، سیستم ارزش‌گذاری خود را توأم با وجدان قوی در موقعیت‌های مختلف به کار می‌برند (هاشمیان و همکاران، ۱۳۸۸). به نظر بسیاری از متخصصان این شاخص معادل سالم‌تر بودن است و چنین راننده‌ای باید ایمن‌تر براند، پس نیاز به بررسی بیشتری در این حیطة احساس می‌شود.

در بعد توافق پذیری، افراد با نمره بالا اساساً نوع دوست و دارای احساس همدردی و مشتاق کمک به دیگرانند، پس انتظار می‌رفت تخلفات رانندگی کمتری مرتکب شوند که تفاوتی در این پژوهش لحاظ نشد و مطالعات بیشتری را می‌طلبد.

در پاسخ به سؤال پنجم عامل باوجدان بودن، که جزو ویژگی‌هایی قرار گرفت که وجود تفاوت بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف را به اثبات رساند.

² Booth-kewely

³ Vickers

⁴ Bone & Mowen

¹ Benfield

ویژگی‌های جمعیت‌شناختی

از نظر نوع خودرو بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوتی حاصل نشد، که با پژوهش احمدی (۱۳۸۹) همخوان است. این پژوهش با نتیجه تحقیق فریبرز (۱۳۷۹) که نشان داد بین نوع خودرو و تخلفات مختلف در معابر مختلف شهری در تهران، تفاوت معنادار آماری وجود دارد و نتیجه پژوهش کارلسون^۱ و کوپر^۲ (۱۹۷۴) که نشان دادند نوع خودرو می‌تواند بر تصادفات تأثیر بگذارد و نتیجه پژوهش گلندن^۳ و ساتن^۴ (۲۰۰۵) و گلندن (۲۰۰۷) که معتقدند ماشین‌های پر قدرت‌تر، بیشتر مرتکب تخلف می‌شوند، انطباق ندارد. این عدم انطباق می‌تواند هم ناشی از نحوه سنجش باشد که طی آن در پژوهش حاضر تصادف مورد توجه نبوده است و هم نوع خودروهای مورد استفاده در دو پژوهش به نظر می‌رسد که نوع خودرو تأثیر چندانی در بروز تخلفات ندارد و اکثر خودروهای توقیف شده در پلیس راهور اصفهان پراید بودند. خودروهای مدل بالاتر مثل سوناتا، زانتیا، ماکسیما، تعداد بسیار اندکی در حد ۴-۵ مورد در تخلف‌ها بودند. این یافته به تبیین این مسأله صحنه می‌گذارد که ویژگی‌های شخصیتی، یکی از عوامل مهم در بروز تخلفات رانندگی هستند.

در میانگین سنی نیز بر ریسک‌پذیری و تخلفات بیشتر قشر جوان مواجه شدیم. آرنت^۵، آفر^۶ و فاین^۷ (۱۹۹۷)، چلیاتکیس^۷ و همکاران (۱۹۹۹) میانگین سنی افراد مختلف را پایین‌تر از افراد غیرمتخلف بیان کردند. هر دوی این پژوهش‌ها، دوره جوانی را سن رانندگی با خطر بالا، توصیف کرده‌اند. این موضوع با

پژوهش اوسلی^۸ و همکاران (۲۰۰۳)، نیز همخوانی دارد که علت بیشتر تصادفات در جوانان را رفتارهای پر خطر و خشونت و عدم تجربه در رانندگی می‌دانند. وینتر^۹ و دودو^{۱۰} (۲۰۱۰) نیز نشان دادند که نمره تخلف در افراد جوان نسبت به افراد مسن بیشتر است. بات حقیقات پارکر^{۱۱} و همکاران (۲۰۰۰) نیز همخوان است. در افراد جوان تمایل به ریسک کردن و ماجراجویی و پرخاشگری بیشتر از افراد مسن وجود دارد و مسلماً تخلفات بیشتری را در رانندگی در پی دارد، اما افراد مسن تر به علت کهنوت دچار خطاهای غیر عمدی می‌شوند.

از نظر سطح تحصیلات تفاوت معناداری بین دو گروه رانندگان متخلف و غیرمتخلف به دست آمد. افراد با تحصیلات بالاتر، تخلفات رانندگی کمتری داشتند. مردی (۱۳۸۵) در پژوهشی تفاوت معناداری بین تحصیلات و قانون‌گرایی (رعایت قوانین و مقررات راهنمایی) به دست آورد. همچنین، بین احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی، رعایت حال دیگران و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی تفاوت معناداری گزارش نمود. قطعاً فرهنگ جامعه با توجه به سطح تحصیلات افراد آن جامعه، رابطه مستقیم معناداری دارد. هر چقدر سطح شناخت و آگاهی آحاد مردم نسبت به مجموعه قوانین و مقررات موجود در کشور بیشتر باشد، به همان نسبت، میزان التزام به قانون‌گرایی هم بیشتر و از سطح جرایم و تخلفات کاسته خواهد شد (واعظی نژاد ۱۳۷۸). از این رو، قانون‌گرایی نیز خود به عنوان یک پل، توسعه آموزشی را به توسعه اقتصادی و صنعتی ارتباط می‌دهد (شیخی، ۱۳۷۹).

¹ Carlson

² COOPER

³ Glendon

⁴ Sutton

⁵ Arnett

⁶ Offer & Fine

⁷ Chliaoutkis

⁸ Owsley

⁹ Winter

¹⁰ Dodou

¹¹ Parker

آمد و سطح رفاه اقتصادی اثر مستقیم بر میزان تخلفات داشت. اسماعیلی و میکائیلی (۱۳۸۹)، بیان کردند بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف و بی‌توجهی به فرمان پلیس رابطه معناداری وجود دارد و با پژوهش حاضر همخوان است. افرادی که وارد جریان ترافیک می‌شوند، همگی در خود حامل فشارهای گوناگون اجتماعی بوده، آنها را مستقیماً در رفتار خود به عنوان راننده، عابر یا سرنشین دخالت می‌دهند. نخستین شکل این فشارها، فشارهای اقتصادی است. بیکاری آشکار یا پنهان، فقر عمومی، نیاز به تعدد مشاغل برای تأمین حداقل معیشت و ... از جمله مهمترین فشارهای اقتصادی هستند (موشر^۴، ۱۹۹۲). نتیجه مستقیم فشارهای اقتصادی به صورت فشارهای دیگر اجتماعی در نقش آفرینان اجتماعی ترافیک وارد می‌آید. فشارهای خانواده بر جوانانی که به هر دلیل رو به انحرافات اجتماعی می‌آورند و با شکست تحصیلی بر لشکر بیکاران می‌افزایند، فشارهای درون خانواده بر سرپرستانی که قادر به تأمین معاش خانواده خود نیستند و ... این فشارها در مجموع کل رفتار انسان را نسبت به سایر انسان‌ها و نسبت به سه عامل دیگر ترافیک؛ یعنی وسیله نقلیه، محیط و جاده دچار گوناگونی می‌کند (نتلر^۵، ۱۹۸۴).

حل معضلات ترافیکی جامعه دارای جنبه‌های روانی، اجتماعی، فرهنگی، تربیتی، اخلاقی و ... است که به نوعی همان شخصیت فرد محسوب می‌شود. نپرداختن به هر یک از جنبه‌ها، موجب بی‌اثر شدن یا کم‌رنگ شدن تاثیر سایر عوامل می‌شود. در مورد انسان و نقش آن در ترافیک به عنوان علت تامه و حتی علت محدثه مشکلات ترافیکی، نکته مهمی وجود دارد و آن امکان تغییر رفتار با کمک رفتار فرد انسانی در فرایند آموزش است. دنیای جدید نیز

از نظر وضع تأهل نیز تفاوت معناداری بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف به دست آمد. از آنجا که پژوهش‌هایی در این حیطه انجام نشده است، قادر به قیاس نتایج نیستیم. در تبیین این مسأله می‌توان گفت تأهل آرامش و تعهدی برای افراد ایجاد می‌کند و آنها را به سوی تبعیت بیشتر از قوانین سوق می‌دهد تا در قبال مسؤولیت جدیدی که با تأهل پذیرفته‌اند، به خوبی عمل کنند.

در حیطه جنسیت و تخلفات تفاوتی حاصل نشد که با پژوهش‌های دووار^۱ و اولسون^۲ (۲۰۰۷)، شاینر^۳ شاینر^۳ (۲۰۰۷) و فردوسی، صرامی و رستمی (۱۳۸۹) (۱۳۸۹) مبنی بر حضور کم‌رنگ زنان در تخلفات ناهمخوان است. پژوهش وینتر و دودو (۲۰۱۰) میزان خطای زنان را بیشتر از تخلفات می‌دانست. خطاهای رانندگی در زنان بیشتر ناشی از سرعت عمل و مهارت رانندگی آنان است، اما در کل می‌توان گفت زنان در رانندگی به علت سرعت عمل کمتر و ویژگی‌های شخصیتی خاص آنان، رانندگی محتاطانه‌تری انجام می‌دهند و به نظر می‌رسد کمتر مرتکب خطا و تخلف شوند، اما در پژوهش حاضر چنین فرضیه‌ای رد می‌شود و تفاوتی در میزان تخلفات رانندگی زنان و مردان دیده نشد که شاید به علت تعداد کم آزمودنی‌ها در گروه زنان باشد؛ هر چند از لحاظ آماری به علت همگنی واریانس‌ها، تفاوت و محدودیت‌ها بلا مانع شده است؛ ضمن آنکه احتمال تاثیر سایر عوامل مربوط به راه و وسیله نقلیه و عوامل فرهنگی^۰ اجتماعی و سایر عوامل را نباید کم اهمیت گرفت و بررسی‌های بیشتری را می‌طلبد.

در این تحقیق بین سطح رفاه اقتصادی رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنادار آماری به دست

¹ Dewar

² Olson

³ Shiner

⁴ Musher

⁵ Nettler

ساله ثبت شود و به صورت تحقیق طولی تغییرات شخصیتی محققان پیگیری شود.

۶- قبح اجتماعی کارهای نامشروع و قانون‌گریزانه چون تخلفات رانندگی در جامعه فرهنگ‌سازی و از طریق رسانه‌های جمعی، بزرگ‌نمایی و مهم جلوه داده شود.

- پیشنهادهای کاربردی

- پیشنهادهایی در ارتباط با ویژگی‌های شخصیتی و خصوصیات جمعیت شناختی

۱- با توجه به نتیجه جدول (۱) که نشان داد میزان روان‌رنجور خوبی در افراد متخلف بالاتر از افراد قانون‌مدار است، پیشنهاد می‌شود رانندگان در شرایط پر استرس رانندگی نکنند.

۲- با توجه به نتایج جدول (۲) که نشان داد میزان تخلف در افراد برون‌گرا بالاتر است، هنگام اخذ گواهینامه، میزان برون‌گرایی افراد بررسی شود و در صورت لزوم از کلاس‌های روان‌شناسی و مشاوره بهره‌مند شوند.

۳- از سنین مدرسه به کمک ورزش، فعالیت‌های اجتماعی و تفریحی سالم، برون‌گرایی در دانش‌آموزان به طور صحیح تخلیه شود و به کودکان آموزش دهند تا در مواقع لزوم، مثل رانندگی و سایر اعمال که توجه و دقت فراوان می‌طلبد، برون‌ریزی احساساتشان را کنترل کنند.

۴- با توجه به نتایج جدول (۵) که در آن افراد با وجدان را قانون‌مدارتر می‌داند، وظیفه‌شناسی و مسؤولیت‌پذیری در طی آموزش‌های تحصیلی با عنوان مسؤولیت‌پذیری به صورت کارهای گروهی، نمایش و فعالیت‌های اجتماعی در سطوح ابتدایی و راهنمایی که دانش‌آموزان از پذیرش بهتری برخوردارند، اجرا شود.

تکیه‌گاه اصلی اقدامات برای به سامان کردن معضلات ترافیکی را بر محور آموزش و فرهنگ‌سازی قرار داده است. با ریشه‌یابی مشکلات و شناسایی و حذف انگیزه‌ها و علل روانی آنها مسلماً بهتر می‌توان برای حل مسائل ترافیکی راهکارهایی اندیشید، «لیکن از آنجا که با موجودی به نام «انسان» روبه‌رو می‌شویم که خود سازنده ماشین و جاده و وضع قوانین و مقررات است، می‌توانیم نتیجه بگیریم که علت‌العلل این مشکلات فرد انسانی است و شاه‌کلید حل مشکل نیز در دست اوست، اما همین نتیجه‌گیری کار متولیان امر ترافیک را مشکل کرده است. انسان علت تامه تمام مشکلات اجتماعی از جمله ترافیک است، و هر چه بر روی این عامل تکیه شود، ارزش سرمایه‌گذاری و تلاش را دارد. همین فرد انسانی با همه توانمندی‌هایی که دارد، وقتی در جریان آموزش قرار گیرد، می‌تواند تغییر باور داده، در حل مشکل چاره‌جویی کند» (حسینی، ۱۳۸۰).

- پیشنهادهایی برای پژوهش‌های آتی

۱- این پژوهش با همین موضوع در بین رانندگان متخلف و قانون‌مدار سایر شهرها برای افزایش قدرت تعمیم‌پذیری نتایج صورت گیرد.

۲- در کنار ویژگی‌های شخصیتی، برای سایر متغیرها، مثل شاخص سلامت روان، نیز پرسشنامه رفتار رانندگی اجرا شود.

۳- این پژوهش در افرادی که چندین بار سابقه تصادف داشته‌اند، اجرا شود.

۴- در حیطه‌هایی که در این پژوهش تفاوت‌ها معنادار نبوده (دلپذیر بودن و باز بودن و تجربه) مجدداً پژوهش‌هایی مختص این دو مورد اجرا شود.

۵- پیشنهاد می‌شود برای بررسی دقیق‌تر، روند تخلفات در نمونه‌ای از افراد متخلف در طی زمان چند

۲- منطقه‌ای کردن گواهینامه (با توجه به حجم ترافیک شهرها در کشور، مثلاً چهار منطقه) به ویژه برای مبتدیان و رانندگان متخلف به صورت مرحله‌ای.

۳- نصب تجهیزات الکترونیکی برای بررسی عملکرد هوشیاری راننده در خودروها.

۴- نصب ردیاب جی. پی. اس، در کلیه خودروها برای کنترل لحظه به لحظه سرعت و ردیابی خودروها.

۵- ساخت و نصب تراشه حافظه‌ای توسط تولیدکننده خودرو در خودروها، که در حافظه خود علائم راهنمایی و محدوده سرعت مجاز بین مبدا و مقصد را دارا بوده، پس از مقایسه با عملکرد راننده، در صورت مغایرت نوع تخلف را به صورت بی‌سیم به پلیس راهور ارسال کند.

۶- تجزیه و تحلیل تخلفات و تصادفات، توسط کارشناسان راهنمایی و رانندگی از طریق سیمای جمهوری اسلامی ایران.

۷- سخت‌تر کردن شرایط اخذ گواهینامه رانندگی، از جمله: آزمون سلامت روان، الزام به فراگیری حداقل تخصص‌های لازم برای رانندگی و نقص فنی خودرو و....

۸- تجزیه و تحلیل تخلفات و تصادفات، توسط کارشناسان راهنمایی و رانندگی از طریق سیمای جمهوری اسلامی ایران.

۹- ایجاد شهرک‌های آزمایش و کنترل رانندگان توسط دور بین و محاسبه رفتار آنها به وسیله رایانه، برای افرادی که ملزم به بازآموزی می‌شوند. امکان تعمیم این گونه اقدامات به داوطلبان مبتدی دریافت گواهینامه نیز سودمند خواهد بود.

۱۰- پیشنهاد می‌شود دفترچه رانندگی به جای گواهینامه صادر شود تا تخلفات هر فرد به صورت پایدار در آن ثبت شود و متعاقب آن در زمان تمدید، محدودیت و محرومیت‌هایی در نظر گرفته شود.

۵- با توجه به اینکه افراد جوان طبق جدول (۸) تخلفات بیشتری داشته‌اند، سرمایه‌گذاری‌های فرهنگی و تفریحی سالم برای جوانان صورت پذیرد. دوره‌های کاربری روان‌شناسی، برنامه‌های تفریحی با هزینه پایین برگزار شود تا دیدگاه‌ها و اصول جدید در حیطه‌های مختلف زندگی، بخصوص مهارت‌های زندگی سالم، خود باوری و... در آنها به طور مستقیم و غیرمستقیم تقویت شود.

۷- با توجه به آنکه میزان ساعات رانندگی و رانندگی‌های بی‌هدف در نسل جوان بیشتر است، برای محدودیت‌های میزان رانندگی در شبانه روز اقداماتی صورت پذیرد.

۸- با توجه به نتایج جدول (۹) عمده فرهنگ سازی سازمان ترافیک روی افراد کم سواد صورت پذیرد.

۹- دوره‌های کاربردی روان‌شناسی، مثل تمرین توجه و تمرکز، آموزش آرام سازی، مهارت‌های زندگی، پرورش اعتماد به نفس، حل مسأله و... توسط ناجا به طور رایگان برگزار شود تا افراد بسته به نوع تخلفی که انجام داده‌اند، با شرکت در این دوره‌ها از تدابیر تشویقی، مثل تخفیف در جریمه، عودت گواهینامه یا کوتاه شدن زمان توقیف گواهینامه و نظایر آن بهره‌مند شوند.

۱۰- درسی با عنوان "ترافیک" طرح‌ریزی شود تا دانش‌آموزان به طور اصولی با مفاهیم ساده از سنین ابتدایی با قوانین و اصول آشنا شوند و در قالب ذهنی‌شان، با عنوان بایدها و نبایدها ثبت گردد.

- پیشنهادهایی در ارتباط با پلیس، قوانین و مقررات

۱- مرحله‌ای کردن اعتبار گواهینامه با توجه به عملکرد، تعداد و نوع تخلف رانندگان.

۶ - بشارت، محمدعلی. (۱۳۸۶). «بررسی رابطه ابعاد شخصیت و هوش هیجانی»، *مطالعات تربیتی و روان‌شناسی*، دانشگاه فردوسی مشهد، ۲: ۸۰-۹۳.

۷ - پاکدین امیری، علیرضا و پاکدین امیری، مرتضی. (۱۳۹۰). «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس»، *فصلنامه علمی پژوهشی راهور*، سال ۸، ش ۹، صص ۷۹-۹۰.

۸ - پروین، عزیز. ۱۳۸۷. *رابطه سازه‌های پنج عاملی شخصیت با تعهد سازمانی در معلمان مدارس راهنمایی و دبیرستان شهر اسلام آباد غرب*، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اصفهان.

۹ - پروین، لورنس و جان الیور. (۲۰۰۱)، *شخصیت نظریه و پژوهش*. ترجمه جوادی و کدیور، تهران: آبیژ.

۱۰ - حسینی، سید رضا. (۱۳۸۰). «اصلاح فرهنگ ترافیکی با اجتماعی کردن مجدد بزرگسالان»، *مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک*، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس ترافیک، صص ۲۲-۶۱.

۱۱ - حق شناس، حسن و غفاری. (۱۳۸۷). *بررسی مجموعه آزمون‌های عصب روان شناختی در تشخیص رانندگان اتوبوس بین شهری متخلف و شایسته*، *مجله روان پزشکی و روان شناسی بالینی ایران*، ش ۱۴: (۴۳۸-۴۲۸).

۱۲ - حق شناس، حسن. (۱۳۸۸). *روان شناسی شخصیت*، شیراز: دانشگاه علوم پزشکی.

۱۳ - حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه و عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۸۹). *رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شیراز*، *فصلنامه علمی - ترویجی راهور*، سال هفتم، ش نهم.

۱۱- پیشنهاد می‌گردد نیروی انتظامی، بالانحص پلیس راهور در جهت کاهش جرایم و تخلفات رانندگی، ارتباط تمایل خود را با دستگاه‌های دولتی و نهادهای بررسی مستحکم‌تر کند تا به افزایش ضریب امنیت در این حیطة و در نتیجه افزایش کارایی پلیس راهنمایی و رانندگی منجر گردد.

پی نوشت

[۱] در قانون جدید که از اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ اجرا شده، تنها تخلفات سنگین به توقیف خودرو منجر می‌شود.

منابع

- ۱ - احمدی، علی اصغر. (۱۳۷۱). *روان‌شناسی شخصیت از دیدگاه اسلامی*، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر.
- ۲ - احمدی، سیروس. (۱۳۸۹). «بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی». *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، سال پنجم، ش ۱۷، صص ۸۲-۷۳.
- ۳ - اسماعیلی، علی رضا و میکائیلی، ناصر. (۱۳۸۹). «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی»، *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، سال پنجم، ش ۱۸، صص ۱۸-۱.
- ۴ - افروز، غلامعلی. (۱۳۸۰). «مبانی روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی در رانندگی»، *مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک*، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک، صص ۱۵-۲۱.
- ۵ - باشگاه خبرنگاران. (۱۳۹۰). *مرگ و میر حوادث جاده‌ای، آرشیو خبری*، قابل دسترسی در <http://www.yjc.ir/portal/News D=457459>

- ۱۴ - حقایق، سید عباس و عریضی، حمید رضا. (۱۳۸۸). «رابطه تیپ‌های پرخاشگری بر پایه نظریه کارن هورنای با رفتارهای منفی و مثبت رانندگی و رخداد سوانح»، مجله روان پزشکی و روان شناسی بالینی ایران، سال پانزدهم، ش ۱، صص ۸۰-۸۵.
- ۱۵ - خرسندی، فهیمه. (۱۳۸۶). رابطه الگوی پنج عاملی شخصیت و راهبرهای یادگیری خود تنظیمی و موفقیت تحصیلی در دانش آموزان دختر و پسر شهر اصفهان در سال ۱۳۸۶-۱۷، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه اصفهان.
- ۱۶ - سلامت نیوز. (۱۳۹۰). حوادث جاده‌ای، قابل دسترسی در : <http://www.Salamat news.com>
- ۱۷ - شاکری نیا، ایرج. (۱۳۸۸). «رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پر خطر (رانندگی هجومی)»، طلوع بهداشت، دوره ۸ (سومین کنفرانس سراسری رفتارهای پر خطر).
- ۱۸ - شفیعی مقدم، پروین. (۱۳۸۵). بررسی روند حوادث ترافیکی در ایران و جهان و عملکرد هلال احمر بر اساس مدل ماتریس، ماهنامه علمی تخصصی ناجا، ۳۷:۱۵-۴۰.
- ۱۹ - شیخی، محمد تقی. (۱۳۷۹). «جامعه قانونمند زمینه‌ساز نظم روانی اجتماعی (تحلیلی از دیدگاه جامعه‌شناسی)»، مجموعه مقالات همایش نظم و دانش، تهران: معاونت اجتماعی ناجا.
- ۲۰ - شیر محمدی، ح. (۱۳۸۵). مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، اصفهان: دانشگاه آزاد اسلامی خوراسگان: ۹۱-۹۸.
- ۲۱ - عریضی، حمید رضا و حقایق، سید عباس. (۱۳۸۸). «ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر»، فصلنامه پایش، سال نهم، ش ۱، صص ۲۱-۲۸.
- ۲۲ - فراهانی، محمدنقی و کثیرلو، یدالله. (۱۳۸۵). «مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیت رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران»، فصلنامه علمی پژوهشی روان‌شناسی دانشگاه تبریز.
- ۲۳ - فردوسی، طیبه؛ صرامی، غلامرضا و رستمی، علیرضا. (۱۳۸۹). «مطالعه مقایسه‌ای عوامل روان‌شناختی مؤثر در تصادفات رانندگی بر حسب جنسیت راننده»، فصلنامه زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، ش ۴، صص ۱۵۷-۱۴۱.
- ۲۴ - فردوسی، طیبه و احمدی، علی اصغر. (۱۳۹۰). «بررسی مقایسه‌ای شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی»، مطالعات روان‌شناختی، دوره ۷، ش ۲، صص ۸۵-۱۰۳.
- ۲۵ - فریبرز، فرزین. (۱۳۷۹). «مدل سازی تخلفات رانندگی به کمک دوربین‌های نظارت تلویزیونی»، تازه‌های ترافیک، شماره بهار، صص ۲۲-۵.
- ۲۶ - محمدی، ز. (۱۳۸۷). پنج عامل بزرگ شخصیت و سبک رهبری با بهره‌وری خدمات آموزشی، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه اصفهان.
- ۲۷ - مردی، صفر. (۱۳۸۵). «بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی»، فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم، شماره چهارم، صص ۴۳-۵۶.
- ۲۸ - نوابی، ندا و مهران فرد، ناصر. (۱۳۸۵). «ریشه‌های روان‌شناختی حوادث»، ماهنامه علمی تخصصی ناجا، ۱۴: ۱۹-۲۱.
- ۲۹ - واعظی نژاد، ح. (۱۳۷۹). «نقش آموزش‌های همگانی در ایجاد امنیت فردی و خانوادگی (خود کنترل)»، مجموعه مقالات همایش نظم و دانش، تهران: معاونت اجتماعی ناجا.

- 38- Chliaoutkis, J.E., Darvin, Demakakos, P. (1999). The impact of young driver s life style on their road traffic accident risk in the greater Athens area. *Accident Analysis & Prevention*, N. 33(771-780).
- 39- Court, B.A.B., Talley, A., Benjamin A.J., (2006). Personality & aggressive behavior under provoking & neural conditions :A meta ° analytic review. *Psychological Bulletin*. 132, 751-777.
- 40- Deffenbacher, J.I., Richards T., Filetti L.B., Lynch, R.S. (2005). Angry drivers: A test of stste ° trait theory. *Violence & Victims* ,N. 20,pp:455-469.
- 41- Dewar, R. Paul, O. (2007). *Human Factors in Traffic Safety Second Edition* . Lawyer & Judge Publi shing Company .
- 42- Durkheim , E. (1964). *The division of labor in society* . New York :Free Press.
- 43- Elander, J. West, R. French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: An exanination of methods & finding. *Psychological Bulletin*, N. 113, pp:279-294.
- 44- Evance, L. (2004). *Traffic safety: science serving society*. Bloom field Hills : Michigan.
- 45- Glendon , A.I. & Sutton, D. C. (2005). Observing motorway driving violations. In *Contemtemporary Issues In Road User Behavior And Traffic Safety* , D.A . Hennessey & D.L. Wie snthal (Eds.), pp.81-100 (New York : Nova Science).
- 46- Glendon, A.I. (2007). Driving violations observed , an Australin study. *Ergonomics*. Vol 50 , N.8, pp1159-1182.
- 47- Inversen, H., Rundmo, T. (2002). Personality. risky driving & accident involvement among Norwegian drivers. ۳۰ - هاشمیان، کیانوش؛ صابری و هایده، بهادری. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر وعادی (مورد مطالعه : شهر تهران)، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، ش ۱۸، صص ۷۱-۸۳.
- ۳۱ - یعقوبی، حمید. (۱۳۸۰). «نقش فاکتورهای انسانی در تصادفات ماشین در ایران»، فصلنامه اندیشه و رفتار، ۶ : ۶۰-۶۷.
- 32- Arnett, J.J. Offer, D., & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: state and trait factors. *Accident Analysis & Prevention* , N.29, pp:57-63.
- 33- Benfield, J .A., Szlemko, W.J., Bell. (2007). Driver personality & anthropomophic attributionof vehicle personality relate to reported aggressive driving tendencies. *Personality & Indidual Differences*, N. 42, pp: 247-258.
- 34- Bone, S.A., Mowen, J. (2006). Identifying traits of aggressive & distracted drivers:A hierarchi cal trait model approach. *Journal of Consumer Behavior*, N.5 , pp:454-464.
- 35- Booth-Kewley S., Vickers, R.R. (1994). Association between major domains of personality & health behavior. *Journal of Personality and Individual Difference* ,N. 41,pp: 403-415.
- 36- Carlson, K. Cooper, R.E. (1974). A preliminary investigation of isk behavior in the real world. *Personality and Social Psychology Bulletin* , 1, 7-9.
- 37- Cellar, D.F., Nelson Z.C. & York, C.M. (2000). The five factormodel & driving behavior. Personality & involvement in vehicular accidents, *Psychological Rep*, N. 86 , pp:454-456.

- adults. *Journal of Safety Research* . N. 34 , pp:333-359.
- 58- Özkan, T. (2006). *The regional differences between countries in traffic safety: A Cross- Cultural Study & Turkish case*. University of Helsinki Helsing.
- 59- Ozkan, T. Lajunen, T. Chliaoutkis, J. Parker, D. & Summala, H. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviors: A comparison of six countries. *Transportation Research Part*. No. 9 ,pp:227-242.
- 60- Parker, D., Mc Donald, L., Rabbit, P. et al. (2000). Elderly drivers & their accidents: the aging driver questionnaire. *Accident & Prevention*. N. 32, pp: 751-759.
- 61- Parker, D., Stardling, S.G. (2001). Influenceing driver attitudes & behaviors. *DETR, Road Safety Report* , N. 17 , available at www. dtlr.gov. uk.
- 62- Renner, W. Anderle, F.G. (2000). Venturesomeness & extraversion as corralates of juvenile drivers traffic violations. *Personality & individual difference*, N.32 ,pp: 673-678.
- 63- Rimmo, P.A. (2002). Aberrant driving behavior: Homogeneity of a four ° factor dtructure in samples differing in age & gender. *Ergonomics*. N:45, PP:569-582.
- 64- Rumar, K. (1985). The role of perceptual & cognitive filters in observed behavior. *Human behavior & traffic safety*. pp:151-165.
- 65- Schwebel, D.C., Severson, J., Ball, K.K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger, conscientiousness & sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention*, pp: 801-810.
- 66- Shiner, D. (2007). *Trffic safety and human behavior*. First Edition . Elsewier .
- Personality & Individual Differences*. N.33, pp: 413-428.
- 48- Jaeger, L. & Lassaree, S. (2000). The tag ° 7 model for France. In Gaudry , M & Lassare S. *Structural road accident models*. Oxford: Pergamon.
- 49- Jonah, B.A. (1997). Sensation seeking & risky driving. A review and synthesis of the literature. *Accident analysis & prevention*, 29,651-665.
- 50- Lajunen, T. (1997). *Personality factors , driving style & traffic safety*. Helsinki: Department of Psychology , Traffic Research Unht , University of Helsinki , Finland.
- 51- Lajunen, T. Parker, D. & Summala, H. (2004). The Manchester driver behavior questionair:a cross cultural study . *Accident Analysis & Prevention* , N:36, PP:231-238.
- 52- Leva, D., Hershkovitz , E., & Yechiam, E. (2007). Decision making & personality in traffic offender: Four study of Israeli drivers. *A technion* -Israeli institute of technology
- 53- Lewin, K. (1982). Driver training: A perceptual ° motor skill approach. *Ergonomic*. N. 25, pp: 917 -929.
- 54- Miles, D.E. & Johnson, G. L. (2003). Agressiv driving behaviors:Are there psychological attitudinal predicators? *Transportation Research. Part F:Traffic Psycho. Behav*. N.6, pp:147-161.
- 55- Musher ,S.(1992).Trouble with triad, *far eastern economic review*.
- 56- Nettler , G.(1984). *Explaining Crime* . New York : Mc Graw ° Hill.
- 57- Owsley, C., Mc. Gwin, Mc. & Neal S.F. (2003). Impact of impulsiveness, venturesome, and empathy on driving older

- 67- Stough, C. Donaldson, C. Scarlate, B. & Ciorciari, J. (1997). *In defence of traits. Hand book of personality psychology*. PP:97-115. Academic Press
- 68- Stanojevic, P. Stanojevic, D. Jovanovic, D. & Lipovac, K. (2011). The effect of personality traits on driving ° related anger & aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F*. N.14, pp:43-53.
- 69- Vollarath, M. T. (2002). Who takes health risk ? A probe in to eight personality types. *Personality & individual differences*. N. 32 , PP:1147-1185.
- 70- Whiteside, S.P. Lynam, R. (2001). The five factor model & impulsivity: using a structural model of personality to understand impulsivity. *Personality & individual differences* N.30, pp:669-689.
- 71- White, R.P. Dahlen, E.R. (2001). The role of personality & emotional factors in the prediction of crash-related conditions. aggressive driving & risky driving behavior. In paper presented at the Mississippi psychological association convention, Gulport, MS.
- 72- Winter, J. CF de, & Dodou, D. (2010). The driver behavior questionnaire as predictor of accidents: A Meta Analysis. *Journal of safety research*.
- 73- World Health organization (2004). World report on road traffic injury prevention :summary /edited by Margie Peden and et al , Genova.