

بررسی رابطه ی بین ویژگی های شخصیتی با هیجان خواهی و رفتار رانندگی در تاکسی رانان درون شهری شهرستان ساری در سال ۹۸-۹۹

مژگان رحمانی^۱، ولی چالاکی^۲

مقدمه

شخصیت و ویژگی های شخصیتی افراد در روانشناسی یک مفهوم معمول اما فوق العاده پیچیده است. شخصیت بیانگر آن دسته از ویژگی های افراد است که شامل الگوهای ثابت فکری عاطفی و رفتاری است (۱). ویژگی های شخصیتی می توانند باعث شوند که افراد رفتار خاصی را انجام دهند که این رفتارهای خاص باعث ارضای نیازهای شخصی فرد مرتبط با ویژگی های روان شناختی، زیستی و اجتماعی او گردد. این ویژگی ها شامل خشم و پرخاشگری مخاطره جویی و برانگیختگی حالت های عاطفی منفی بی هنجاری و آشفتگی هیجانی تکانشگری و بی حوصلگی، اضطراب، نگرانی، افکار شیداگونه، احساسات شدید و استرس بالاگردد که با بروز تصادف های رانندگی و تخلفات رانندگی در ارتباط هستند، که در رانندگان می تواند باعث ایجاد افکار شیداگونه، احساسات شدید، سخن تلخ و تند و نشانه های روانشناختی حاکی از استرس بالا شود (۲). در یک بررسی که به رابطه ی بین شخصیت و تفاوت های فردی پرداخته شده بود، نشان داد که در صفت شخصیتی هیجان طلب از همه بیشتر احتمال انجام خشونت در رانندگی وجود است (۳)، هیجان خواهی به صورت صفتی باشد که ویژگی آن جستجوی هیجان ها و تجربه متنوع، تازه، پیچیده و شدید و میل اقدام به خطرهای جسمانی، اجتماعی، قانونی و مالی به خاطر خود این تجربه ها است، می باشد. هیجان خواه ها، افرادی ماجراجو و برونگرا هستند، از تکرار و یکنواختی خسته، کسل، بی حوصله و بی قرار میشوند و در جستجوی تجارب جدید، تازه، متنوع و هیجانانگیز هستند. این افراد، رفتار و تجربه جنسی بیشتر و متنوع تری دارند. به ورزش های خطرآفرین از قبیل سقوط آزاد و پرش در ارتفاع بلند، کوهنوردی، موتورسواری، چتربازی، خلبانی و اتومبیل رانی بیشتر علاقه دارند (۴). مطالعات نشان داده است که افرادی که نمره بالایی در متغیرهای هیجان خواهی، بی هنجاری و خشم رانندگی کسب کرده اند، رانندگی پرخطر فراوان تری در مقایسه با آنهاپی که در این متغیرها نمره های پایینی کسب کرده اند، دارند. هیجان خواهی بالا نسبت به هیجان خواهی پایین با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد، عواملی مانند ویژگیهای شخصیتی و هیجان خواهی که از ویژگیهای روانی محسوب میشوند، میتوانند در بروز تصادف ها و حوادث تاثیرگذار باشند (۵). رفتار رانندگی به رفتاری گفته می شود که راننده آن را به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می کند مانند: سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و حفظ میزان فاصله استاندارد، هر فردی دارای یک سری ویژگی هایی می باشد که باعث می شوند به صورت منظم و دایم یک شیوه ی رفتاری خاصی را از خود نشان دهد، این ویژگی ها در مجموع شخصیت هر فرد را تشکیل می دهد (۶). به نظر می رسد، عناصر خاصی از شخصیت دلیل ایجاد رفتارهای قانون شکنی می شوند، استعداد بروز رفتارهای ضداجتماعی جزئی با خشونت در رانندگی و نحوه ی رانندگی خشن نیز با تصادفات ارتباط دارد در یک بررسی که به رابطه ی بین شخصیت و تفاوت های فردی، نشان داده شده که نمره ی صفت شخصیتی هیجان طلبی از همه بیشتر احتمال انجام خشونت در رانندگی را دارد. عناصر شخصیتی می توانند باعث شوند که افراد رفتار خاصی را انجام دهند که این رفتارهای خاص باعث ارضای نیازهای شخصی فرد مرتبط با ویژگی های روان شناختی، زیستی و اجتماعی او گردد (۷). حادثه، پدیده ای غیرمنتظره، ناگزیر و سهوی است که از تأثیر متقابل عوامل محیطی بیرونی و عوامل درونی (انسانی) ایجاد میگردد. حوادث رانندگی، دومین علت مرگ در سنین زیر ۴۰ سال محسوب می شود که می تواند به کشتار انسانی در بهترین دوران زندگی از نظر کارایی و بازدهی منجر شود. در جامعه امروزی رانندگی امری مهم برای کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت های آموزشی، اقتصادی، خلاقیتی و دیگر جنبه ها به حساب می آید. اما تصادفات وسایل موتوری یکی از عوامل بزرگ آسیب ها، معلولیت ها و مرگ محسوب می شود. نیاز به رانندگی باعث افزایش تعداد تصادفات جاده ای و شهری به صورت مکرر و با میزان مرگ بالا شده است و به عنوان یک مشکل در زمینه ی سلامت عمومی بیان می شود (۳). هدف پژوهش حاضر بررسی رابطه ی بین ویژگی های شخصیتی با هیجان خواهی و رفتار رانندگی در تاکسی رانان درون شهری شهرستان ساری در سال ۹۸-۹۹ تا پاسخگوی این سوالات باشد که آیا ویژگی های شخصیتی ادواریخویی متهورانه-درخودماندن، بی اعتمادی اضطراب آمیز- اعتماد، تنش عصبی و مهار اراده رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی تفاوت دارد؟ و آیا میزان هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی تفاوت دارد؟

روش اجرا:

پژوهش حاضر از نوع توصیفی همبستگی است که بر روی ۵۰۰ نفر از تاکسی رانان درون شهری شهرستان ساری انجام شد. حجم نمونه با استفاده از فرمول تعیین حجم تصادفی با فرمول مورگان تعداد ۲۹۷ نفر از سالمندان (تعداد ۱۲۳۶ نفر) از تاکسی رانان شاغل در تاکسی رانی

شهرستان ساری در سال ۱۳۹۸ محاسبه شد. و برای تعیین حجم نمونه لازم از روش نمونه گیری به صورت تصادفی ساده استفاده شد. بنابراین با این روش تعداد نمونه های لازم تعیین شد. گروه رانندگان با اختیار و علاقه خود به پرسش نامه پاسخ دادند. به علاوه به آنها اطمینان داده شد که پاسخ آنها کاملاً محرمانه باقی می ماند. معیارهای ورود به مطالعه برای آنان عبارت بود از داشتن حداقل یک سال سابقه ی رانندگی درون شهری و گواهینامه رانندگی، نداشتن مشکلات جسمی و بیماری های خاص و بیماری های روان (8).

جهت جمع آوری داده ها از سه پرسشنامه اطلاعات دموگرافیک، و پرسش نامه ویژگی های شخصیتی 16 عاملی کتل، پرسش نامه هیجان خواهی ذاکرمن، و پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر استفاده شده است.

پرسشنامه دموگرافیک شامل: سن، جنس، وضعیت تاهل، میزان تحصلات، محل زندگی، شغل، میزان تصادفات می باشد.

پرسش نامه کتل: این پرسشنامه توسط آرنولد کتل 1964 به روش تحلیل عاملی برای تعیین ویژگی های اساسی شخصیت تدوین و ارائه گردید. با اجرای این پرسشنامه شانزده عامل اساسی که در دو قطب قرار دارند تعیین میشود؛ که هر قطب خود بیانگر صفات و ویژگی هایی است. این آزمون 187 سؤال دارد و هر سؤال دارای سه گزینه پاسخ است که به صورت الف، ب و ج مشخص شده اند. هر سؤال می تواند برحسب یک یا حتی دو عامل نمره گذاری شود. ۱۶ عامل این پرسشنامه عبارتند از: عامل A (مردم گریز_کناره جو)، عامل B (باهوش_کم هوش)، عامل C (استوار_احساسی)، عامل E (سلطه گر_سلطه پذیر)، عامل H (جسور_ترسو)، عامل I (حساس_کله شق)، عامل L (شکاک_زودباور)، عامل M (خیال پرداز_اهل عمل)، عامل N (ملاحظه کار_رک)، عامل O (بیمناک_مطمین به خود)، عامل Q₁ (خطرپذیر_محافظه کار)، Q₂ (خودپسند - متکی به دیگران)، عامل Q₃ (خویشتن دار - ناخویشتن دار)، عامل Q₄ (مضطرب - آرامیده). پایایی به روش آلفای کرونباخ برای عامل های A, C, G به ترتیب برابر با ۰/۴۷ و ۰/۴۵ و ۰/۴۲ می باشد و سایر عامل ها از پایایی کمتری برخوردار هستند. پایین بودن ضرایب پایایی به علت طول آزمون بیان شده است. برای اعتباریابی این ابزار از روش تحلیل عوامل استفاده شد. نوین نام و همکارانش (۱۳۸۰) گزارش می کنند که تحلیل عوامل، وجود 16 عامل را تأیید می کند (۹).

پرسشنامه هیجان خواهی ذاکرمن: این آزمون در سال 1992 توسط جفری آرنست ساخته شد. این مقیاس دارای بیست ر ماده است که شامل دو خرده مقیاس تازگی (۱،۳،۵،۷،۹،۱۱،۱۳،۱۵،۱۷،۱۸،۲۰) و شدت (۲،۴،۶،۸،۱۰،۱۲،۱۴،۱۶،۱۸،۲۰) است. مقیاس هیجان خواهی آرنست، با اجتناب از محدودیت های نسخه پنجم زاکرمن در پی کشف رابطه هیجان خواهی با انواع گوناگون رفتار ساخته شده است. مقیاس آرنست با مفهومی از هیجان خواهی با نیاز به تازگی و شدت محرک به عنوان دو محور فرعی مشخص شده است. همچنین به جای تاکید بر هر گونه پایه ژنتیک و زیستشناختی که در نسخه پنجم زاکرمن مد نظر بود، این مقیاس به نقش جامعه پذیری و تعامل اجتماعی در هدایت رفتار توجه دارد (کارترو-دیوس و سالیانس، 2008). در مطالعه کارترو-دیوس و سالیانس همبستگی زیرمقیاس های این آزمون با زیرمقیاس های آزمون هیجان خواهی زاکرمن بین ۰/۲۰ تا ۰/۵۴ بود و ضریب آلفای کرونباخ برای مقیاس های تازگی و شدت به ترتیب ۰/۶۸ و ۰/۶۹ به دست آمد. آزمون هیجان خواهی زاکرمن بین ۰/۲۰ تا ۰/۵۴ بود. و ضریب آلفای کرونباخ برای مقیاس های تازگی و شدت به ترتیب ۰/۶۵ و ۰/۶۹ به دست آمد. مطالعه دیس ریچارد و همکارانش در سال (۲۰۰۸) نیز نشان داد که مقیاس آرنست علاوه بر این که از پایایی متوسطی برخوردار است اعتبار پیش بین بالایی نیز دارد و با مقیاس هیجان خواهی زاکرمن همبستگی خوبی دارد. ویژگیهای روانسنجی مقیاس هیجان خواهی آرنست در ایران توسط (پوروفایی 1376، نقل از ابوالقاسمی و نریمانی 1385) قابل قبول و ابزاری جانشین برای پژوهشگران علاقه مند به صفات شخصیت در هیجان خواهی گزارش شده است. ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده این آزمون در مطالعه حاضر ۰/۶۷ بود (۱۰).

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر: شامل گزینه های مربوط به خطاهای غیر عمدی و خطاهای غیر خطرناک عمدی انجام اعمال غیر قانونی خشونت آمیز و انجام اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز در رانندگی باشد. برای هر گزینه ۶ پاسخ از ۰ تا ۵ نمره گذاری شده اند. نمره ی اصلی برای هر گروه از طریق گرفتن میانگین نمره گزینه ها در هر قسمت به دست می آید. اعتبار این پرسش نامه در مطالعات گودرزی و همکاران با روش همسانی درونی، ضریب آلفا یکرونباخ ۰/۸۷۹ به دست آمده است. روایی این پرسشنامه نیز در مطالعه مذکور در مورد مربوط بودن ماده ها

به رفتار رانندگی پر خطر ضریب توافق ۰/۹۸ و در مورد مربوط بودن ماده های خرده مقیاس ها به سه مقوله لغزش ها، خطاها و تخلفات نیز ضریب توافق ۰/۹۵، ۰/۹۲، ۰/۹۶ به دست آمد (۳).

یافته ها:

در مطالعه حاضر ۵۰۰ راننده بین ۱۹ تا ۴۷ سال با میانگین ۲۶/۸۹ و انحراف معیار ۳/۰۲ بود. درصد افراد دارای سطح تحصیلات دیپلم که بالاترین درصد شرکت کنندگان بودند. ۵۱/۶ درصد افراد متاهل بودند. ۵۱/۶ درصد افراد شغل آزاد داشتند. از نظر میزان تصادف ها، ۲۰۰ نفر = ۳۸/۷ درصد یک بار تصادف، ۱۵۰ نفر = ۴/۸ درصد دو بار، ۱۰۰ نفر = ۳/۲ درصد چهار بار و ۵۰ نفر = ۱/۶ درصد به میزان شش بار تصادف کردند.

در تحلیل استنباطی داده ها قبل از گزارش نتایج تحلیل واریانس چندمتغیره، پیش فرض های آن یعنی آزمون های باکس و لوین، بررسی شد که با توجه به عدم معناداری آزمون باکس ($f=69/0$) و آزمون لوین، مشخص شد شرط همگنی ماتریس های واریانس کوواریانس و شرط برابری واریانس های بین گروهی به درستی رعایت شده است. بنابراین امکان گزارش نتایج تحلیل واریانس چندمتغیره وجود دارد.

جدول ۱. میانگین و انحراف معیار متغیرهای پژوهش در میان دو گروه نمونه پژوهش

متغیرها	گروهها	میانگین	انحراف معیار
۱. ویژگیهای شخصیتی	تصادف نکرده	۱۰۳/۴۳	۲۱/۱۶
۲. ادواری خویی	تصادف نکرده	۸۸/۶۳	۳/۷
متهورانه_در خود فروماندن	تصادف نکرده	۲۷/۳	۳/۱
۳. بی اعتمادی اضطراب آمیز-	تصادف نکرده	۲۵/۹	۱/۹
اعتماد توام با آرامش	تصادف نکرده	۲۷/۵	۲۱/۴
۴. مهار اراده و پایداری خلق	تصادف نکرده	۱۸/۲	۱/۹
وخو -کنترل نشده	تصادف نکرده	۲۳/۵	۲/۸
۵. تنش عصبی -آرمیده	تصادف نکرده	۲۵	۲/۱
۶. هیجان خواهی	تصادف نکرده	۲۵/۲	۴/۱
۷. شدت	تصادف نکرده	۱۹/۴	۱/۹
۸. تازگی	تصادف نکرده	۵۴/۴	۷/۹
	تصادف نکرده	۳۴/۴	۳/۶
	تصادف نکرده	۲۷/۳	۵/۵
	تصادف نکرده	۱۶/۱۸	۱/۹
	تصادف نکرده	۲۷/۱	۳/۷
	تصادف نکرده	۱۷/۶	۲/۷

چنان که در جدول ۱ مشاهده می شود، میانگین نمره های رانندگان تصادف کرده در عامل ادواری خویی متهورانه، بی اعتمادی اضطراب آمیز، عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی؛ و همچنین در هر سه متغیر هیجان خواهی، عامل شدت و عامل تازگی بالاتر از رانندگان تصادف نکرده است.

نتایج تحلیل واریانس چندمتغیری نیز نشان داد لامبدای ویلکز معنادار است که بیانگر این است که تفاوت بین دو گروه در متغیرهای هشت گانه وابسته معنادار است و میزان این تفاوت (مجذور سهمی اتا)، نیز ۶۸٪ است. یعنی ۶۸ درصد تفاوت های فردی در عامل ادواری خویی متهورانه، بی اعتمادی اضطراب آمیز، عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی، هیجان خواهی و دو عامل آن یعنی شدت و تازگی مربوط به تفاوت های بین دو گروه است. در جدول ۲ نتایج تحلیل واریانس چندمتغیری برای بررسی تفاوت دو گروه در متغیرهای پژوهش ارائه شد.

جدول 2. نتایج تحلیل واریانس چند متغیری برای دو گروه نمونه پژوهش در متغیرهای وابسته

متغیرهای وابسته	درجه آزادی	میانگین مجزورات	F
۱. ویژگیهای شخصیتی	۱	۳۲۸۵/۶	۱۰۹/۱۲
۲. ادواری خوبی	۱	۲۶/۶۶	۴/۶
متهورانه_درخودفروماندن	۱	۱۲۶۹/۶	۱۶۵/۰۵
۳. بی اعتمادی اضطراب آمیز-	۱	۳۵/۲۶	۹/۳۳
اعتماد توام با آرامش	۱	۵۰۴/۶	۱۰۸/۹
۴. مهار اراده و پایداری خلق	۱	۵۹۸۰/۰۱	۳۳۵/۳۸
وخو -کنترل نشده	۱	۱۸۳۷/۰۶	۵۲۵/۷۳
۵. تنش عصبی -آرمیده	۱	۱۳۵۳/۷۵	۳۳۴/۹۲
۶. هیجان خواهی			
۷. شدت			
۸. تازگی			

$P<05/0$, $p<0/01$

با توجه به جدول 2 رانندگان درگیر در تصادف های رانندگی به صورت معناداری از ویژگی های شخصیتی نابهنجار بیشتری برخوردارند و تفاوت میانگین نمره های رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف های رانندگی در عامل ادواری خوبی متهورانه، بی اعتمادی اضطراب آمیز، عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی معنادار است. همچنین در متغیر هیجان خواهی و دو عامل آن (شدت و تازگی) تفاوت معناداری در رانندگان درگیر و غیردرگیر در تصادف های رانندگی دیده میشود.

جدول شماره 3 نشان میدهد عامل ادواری خوبی متهورانه با عامل مهاراراده و پایداری خلق و خو همبستگی معکوس اما به ترتیب با عامل تنش عصبی، هیجان خواهی و دو عامل شدت و تازگی هیجان خواهی همبستگی مستقیم دارد. همبستگی بی اعتمادی اضطراب آمیز با عامل شدت مستقیم، همبستگی عامل تنش عصبی با مهار اراده و پای داری خلق وخو معکوس، و همبستگی متغیر هیجان خواهی با عامل شدت و عامل تازگی مستقیم است. تنها همبستگی عامل اراده و پایداری خلق وخو است که هم با ادواری خوبی متهورانه و تنش عصبی و هم با متغیر هیجان خواهی و شدت هیجان خواهی معکوس است.

جدول 3. همبستگی ویژگیهای شخصیتی با هیجان خواهی رانندگان درگیر در تصادف ها

متغیرها	ادواری خوبی	بی اعتمادی آمیز	مهار اراده	تنش عصبی	هیجان خواهی	شدت
ادواری خوبی	-					
بی اعتمادی آمیز	۰/۰۶	-				
مهار اراده	-۰/۳۱	۰/۰۵۶	-			
تنش عصبی	۰/۱۳	۰/۱۵۱	-۰/۵۸	-		
هیجان خواهی	۰/۳۲	۰/۲۲	-۰/۲۴	۰/۶۰	-	
شدت	۰/۲۵	۰/۲۹	-۰/۲۷	۰/۵۲	۰/۹۵	-
	۰/۳۳	۰/۱۶	-۰/۱۸	۰/۳۶	۰/۹۴	۰/۷۹

$P<05/0$, $p<01/0$

بحث و نتیجه گیری:

هدف از این مطالعه نشان دادن ارتباط بین ویژگی های شخصیتی با هیجان خواهی و رفتار رانندگی در تاکسی رانان درون شهری شهرستان ساری می باشد. نتایج مطالعه حاضر نشان داد که بین دو گروه رانندگان تصادف کرده و رانندگان تصادف نکرده از نظر ویژگیهای شخصیتی تفاوت معناداری وجود دارد. رانندگان تصادف کرده از لحاظ ویژگی های شخصیتی در عامل ادواری خویی متهورانه آزمون کتل نمره بالاتری گرفتند، که نشانگر تکانشگری، ماجراجویی و مخاطره جویی در آنها است. این افراد به دنبال دستیابی به هیجان هر چه بیشتر در روابط خویش با محیط هستند، تمایل دارند خود را در رأس دیگران قرار دهند و روحیه ای ماجراجویانه دارند که با حساسیت پایین به تهدید و خطر همراهی باشد. در این افراد میل به پرسه زنی و انتقاد به دوستان کم حرفتر از دیگر ویژگی های آنها است. در عامل بی اعتمادی اضطراب آمیز نیز نمره بالایی کسب کردند. این افراد جدال های درونی شده ای دارند که آنان را در معرض تجسم ها و برانگیختگی هایی قرار میدهد که قابل مهار نیستند. این افراد در مقابل با این جدال های درونی شده، به انتقاد دائمی خود می پردازند و دچار (یأسها و پشیمانی ها) می باشند. نمره پایین در عامل مهار اراده و پایداری خلق و خو نیز به علت کنترل پذیری پایین رانندگان تصادف کرده می باشد که مهار اراده و پایداری خلق و خو پایینی دارند و نیز فعالیت عمومی، هوش و دقت پایینی دارند. نمره بالای راننده های تصادف کرده در عامل تنش عصبی نیز نشان دهنده این است که تنیده، تهییج شده، در پیچ و تاب، تحریک پذیر و ناشکیبا هستند. این افراد حتی وقتی که بیش از حد ظرفیت خویش کار کرده باشند نمی توانند غیرفعال باقی بمانند (۱۱). این یافته ها با نتایج مطالعات سامر و همکاران (۲۰۰۵) (۱۲) که رابطه متقاعدکننده ای مابین ویژگی های شخصیتی، تخلفات عبور و مرور، سایر قوانین و تکرار تخلف مشاهده کرده اند همخوانی دارد. کلارک و رابرتسون (۲۰۰۵) (۱۱)، نیز در فراتحلیلی نشان دادند ۵ عامل بزرگ شخصیتی به طور متوسط تصادف های رانندگی را پیشبینی میکند و دو عامل وجدان پایین و توافق پذیری پایین پیشبینی کننده های قویتری هستند. در مطالعات داخلی نیز پژوهش هاشمیان، صابری و بهادری (۱۳۸۹) (۱۳) نشان داد تفاوت بین ویژگیهای شخصیتی رانندگان پر خطر و عادی در تمامی پنج شاخص آزمون نئو معنادار است. این یافته همچنین با نتایج پژوهش دیس ریچارد و دیناری، (۲۰۰۵) ؛ ماکسول و همکاران (۲۰۰۵) ، آیورسن (۲۰۰۵) ؛ چنگکوی و پارکر (۲۰۰۶) ؛ سادوک و همکاران (۲۰۰۹) ؛ مازارول و همکاران (۲۰۱۰) و مطالعات داخلی از جمله پاکدینا میری (۱۳۹۰) (۱۴) همخوانی دارد. به دلیل آنکه ویژگی های شخصیتی نسبتاً پایداری باشد، بنابراین میتوان با توجه به ویژگی های شخصیتی افراد، رفتار آنان را نیز پیش بینی نمود، ویژگیهایی مانند تکانشگری، ماجراجویی و مخاطره جویی، بی اعتمادی اضطراب آمیز، پایین بودن مهار اراده و پایداری خلق و خو، تنش عصبی و عدم آرامش موجب کاهش دقت و تمرکز رانندگان می شود و این حواس پرتی می تواند منجر به افزایش زمان واکنش دست و پای راننده در زمان حادثه ناگهانی بشود و سرانجام عدم واکنش مناسب و سریع و تصادف را به دنبال داشته باشد. یافته بعدی نشان داد که هیجان خواهی در گروه تصادف کرده به طور معناداری بالاتر از گروه تصادف نکرده است. همچنین این تفاوت در ابعاد هیجان خواهی یعنی عامل شدت و تازگی نیز معنادار بود به طوریکه میانگین این عامل ها در افراد تصادف کرده بالاتر بود. این یافته ها با نتایج پژوهشگران دهلن و همکاران (۲۰۰۵) هم خوانی دارد که نشان دادند هیجان خواهی بالا با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط دارد (۱۵). همچنین دانلاپ و رومر (۲۰۱۰) در مطالعه ای نشان دادند که هیجان خواهی نقش برجسته ای در تصادف های جوانان با موتورسیکلت دارد (۱۶)، درحالیکه بررسی هاگ و همکاران (۲۰۱۰) نشان داد هیجان خواهی تکانشی ارتباط معناداری با میزان آسیب پذیری موتورسواران ندارد (۱۷). توجه به این نکته مهم است که در ۴۰ مطالعه ای که جونا، تیسن و او-یانگ (۲۰۰۱) بازبینی کرده اند متذکر شده اند که هیجان خواهی برای ۱۰ تا ۱۵ درصد از واریانس در رانندگی خطرناک می باشد (۱۸). همچنین آیورسن (۲۰۰۵) و اولتدال و راندمو (۲۰۰۶) نیز بین حالت های منفی هیجانی با رفتارهای پر خطر رانندگی رابطه معناداری به دست آوردند. این یافته نیز بیانگر این می باشد که هیجان خواه ها، افرادی ماجراجو و برونگرا هستند، از تکرار و یکنواختی خسته، کسل، بی حوصله و بی قرار می شوند و در جستجوی تجارب جدید، تازه، متنوع و هیجان انگیز هستند (۱۹). تجربه جنسی بیشتر و متنوع تری دارند. به ورزشهای خطرآفرین از قبیل سقوط آزاد و پرش در ارتفاع بلند، کوهنوردی، موتورسواری، چتربازی، خلبانی و اتومبیل رانی بیشتر علاقه دارند (۲۰). بنابراین نیاز به تازگی و شدت محرک در رانندگان هیجان خواه موجب گرایش بیشتر آنان به تجربه رفتارهای مختلف در حین رانندگی و راندن غیرعادی و پر سرعت میشود که نتیجه این روند ناتوانی راننده در تصمیم گیری درست و به موقع به هنگام حوادث حین رانندگی می باشد (۲۱). نتیجه گیری حاصل از این پژوهش گویای این است که رانندگان تصادف کرده در ویژگی های شخصیتی ادواری خویی متهورانه، بی اعتمادی اضطراب آمیز،

عدم کنترل بر اراده و تنش عصبی و از نظر میزان هیجان خواهی در مقایسه با رانندگان تصادف نکرده از میانگین بالاتری برخوردارند. در تحقیق حاضر به بررسی ویژگی های شخصیتی با رفتار رانندگی نیز پرداخته شده است، که رابطه ی معنادار برخی از ویژگی های شخصیتی با انجام اعمال غیرقانونی و انجام خطاهای رانندگی نشان داده شد. صفت شخصیتی عصبیت رابطه ی مستقیم معناداری را با انجام خطاها و انجام اعمال غیرقانونی نشان داد به این معنا که کسانی که نمره بالایی را در این صفت دارا بودند میزان خطاها و انجام اعمال غیرقانونی بالایی را نشان دادند. تورب جوارن و همکاران در تحقیقی که در زمینه ی شخصیت و تفاوت های فردی در سال 2002 انجام داده اند نشان دادند که کسانی که در ویژگی های شخصیتی هیجان طلبی و عصبیت نمره ی بالایی داشته اند، در مقایسه با کسانی که در این دو صفت نمره ی پایین تری کسب نمودند، خیلی بیشتر رانندگی پرخطر داشته اند. این افراد همچنین در ناپایده گرفتن علا یم رانندگی و سرعت بالا نیز نمره ی بالاتری داشته اند، همچنین در این تحقیق نشان داده شده که کسانی که رانندگی پرخطر انجام می دادند حالت های نزدیک به تصادف و یا تصادف را تجربه کرده بودند که منجر به صدمات مالی و جسمی بیشتری نسبت به بقیه راننده ها شده است. نتایج مطالعه تورب جوارن و همکاران با تحقیق حاضر هم سو می باشد. همچنین در تحقیق آن ها نشان داده شده که عصبیت رابطه ی منفی با مرگ و میر جاده ای دارد. که نتایج این دو تحقیق رابطه ی مثبت عصبیت با رانندگی پرخطر و رابطه ی منفی عصبیت را با مرگ و میر جاده ای را نشان می دهد (۲۲). در مطالعه ی آمادو و همکاران نیز رابطه ی مثبت تکانشوری (که زیر مجموعه ی صفت شخصیتی عصبیت است) با خشونت در رانندگی نشان داده شده است (۲۳). که با تحقیق حاضر هم سو می باشد. جهت کاهش تکرار تصادفات و رفتار رانندگی ایمن تر توصیه می شود که رانندگان مسن تحت ارزیابی دوره ای فیزیکی و روان شناختی قرار گیرند. با توجه به این که میزان ساعات رانندگی در شبانه روز به عنوان عامل پیش بینی کننده ی خطای عمدی (انجام اعمال غیرقانونی) می باشد پیشنهاد می شود جهت محدودیت میزان رانندگی در شبانه روز نیز اقداماتی صورت پذیرد (۳). لذا برای کاهش تصادف های رانندگی پیشنهاد میشود توجه به سنجش ویژگی های متقاضیان گواهینامه و برگزاری کارگاه های آموزشی جهت آشنایی متقاضیان گواهینامه و همچنین رانندگان تصادف کرده و تصادف نکرده با عوامل مؤثر در بروز تصادف های رانندگی، سرلوحه برنامه ریزی های راهنمایی و رانندگی قرار گیرد.

۱. Malekpour F MY, Malekpour A. Investigation of the Relationship between Personalities. *erteghaye emeni va pishgiry az masdomiat ha*. 2014;2(3):205-9.
۲. Malekpour F MY, Malekpour A, Salimi S, Sarkari A. . Assessment of relationship amonge pesonality, attitude to safety and dangrous behaviors in motorcycle drivers in Tehran city. *Journal of health and safety in workeplace*. 2012; 4(4):61-8.
۳. Haghsheenas H HM, Jamshidi M, AZIZI H. Relation of personality traits with driving behavior in city of Shiraz in .۲۰۰۵ Hakim Research Journal. 2008;11(3):47-54.
۴. Machin MA SK. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*. 2008; 40(20):541-7.
۵. Malekpour F MY, Malekpour AR, Sajad S, Sarkari AR.. *Journal of health and safety in workeplace*.. Assessment of relationship amonge pesonality, attitude to safety and dangrous behaviors in motorcycle drivers in Tehran city. 4(4). 2012;61-8.
۶. Haque MM, Chin, H. C., & Lim, B. Ch. . . Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*.. (2010); 1(2):165-80.
۷. Mazharul HM, Chorchon, H., & Chyelim, B. Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*. (2010);1(2):165-80.
۸. Mazharul HM, Chorchon, H., & Chyelim, B. . Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*.. (2010). 1(2):: 165-80.
۹. Clarke S, & Robertson, I. . meta-analytic review of the big five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*. (2005); 78(3):355-76.
۱۰. Sumer N, Lajunen, T., & Ozkan, T. . Big five personality traits as the distal predictors of road accident involvement. *Elsevier Ltd*. 2005;1(9):.2۷-۱۵
۱۱. Dahlen ER, Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. . Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Journal of Accident Analyses&prevents*. (2005);37(2):3۸-۴۱
۱۲. Dunlop SM, & Romer, D. Adolescent and young adult crash Risk: sensation seeking, substance use Propensity and Substance use behaviors. *Journal of AdolescentHealth*. (2010); 46, :90-2.
۱۳. Haque MM, Chin, H. C., & Lim, B. Ch. . Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*. (2010). 1(2)::165-80.
۱۴. Jonoh AB, Thiessen, R., & Au-Yeung, E. Sensation seeking, risky driving and behavioral adoption .*Journal of accident Analysis&prevents*.. (2001); 33(5): :679- 84.
۱۵. Eurostat Y. from Health. Eurostat. Retrieved September 16, 2009. <http://eppeurostateceuropa.eu/portal/page/portal/publications/>. (2009);eurostat_yearbook.
۱۶. Mazharul HM, Chorchon, H & .Chyelim, B. Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*. (2010). 1(2): :165-80.
۱۷. Torbjoern R HV. Personality, Risk Behavior and Accident Involvmnt Aming Norwegian Drivers. *Personality and Individual Diffrences*. 2002;; 33:1251-63.
۱۸. Amado S KM, Kacaroglu G. Evaluation of Factors affecting safe driving: Demografic factors, Experience, Personality and Psycho-Technical Turk psikoloji Dergisi. 2004;; 19 (53): :45- 7.

۹. نسرين ارشدي ، سودابه بسا كنژاد، راضيه زارع(۱۳۹۶). بررسی رابطه بين ويژگ يهای شخصيتي و حوادث رانندگي در تاکسي رانان درون شهري اهواز. فصلنامه علمی -ترویجی. ۱۴(۴):۴۶-۲۹.

۱۰. سوران رجبی ، محمد نريمانی و سيد سامان حسینی، (۱۳۹۲)مقایسه ويژگيهای شخصيتي و هيجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی. فصلنامه روانشناسی کاربردی. ۱۱(۲۵):۵۳-۳۹.

۱۳. هاشمیان کیانوش، صابری هایده، بهادری افشین. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگیهای شخصیتی رانندگان پر خطر و عادی (مورد مطالعه شهر تهران). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ۱(۱۸): ۷۱-۸۳.
۱۴. پاکدامن امیری علیرضا، پاکدامن امیری مرتضی، (۱۳۹۰). شناسایی و رتبه بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس. فصلنامه راهور. ۸(۱۴): ۷۹-۹۰.
۲۱. نریمانی، محمد، رجبی، سوران، احدى، بتول، حسینی، سید سامان (۱۳۹۰). مقایسه زمان واکنش، حواس پرتی و خستگی در رانندگان درگیر در تصادفها و رانندگان عادی. روانشناسی کاربردی. ۱۲(۲): ۵۴-۴۷ :