

بررسی رابطه نارسایی شناختی و ویژگی‌های شخصیتی با تصادفات رانندگی مکرر در شهرستان اردبیل

آرمان محمودی^۱، حسین قمری^۲، مسعود نظری^۳، شهریار درگاهی^۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۰۸/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۱۰

صفحه: ۱۳۹-۱۲۵

چکیده

این پژوهش با هدف بررسی رابطه نارسایی شناختی و ویژگی‌های شخصیتی با تصادفات رانندگی مکرر در بین رانندگان شهرستان اردبیل صورت گرفت. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان دارای تصادفات رانندگی مکرر که در سال ۱۳۹۳ بودند که تعداد ۱۰۰ نفر به صورت نمونه‌گیری در دسترس انتخاب و به پرسشنامه‌های نارسایی شناختی و عوامل شخصیتی NEO-FFI فرم کوتاه پاسخ دادند. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چندگانه استفاده شد. نتایج نشان داد در بین ابعاد نارسایی شناختی؛ بعد حواس پرتی ($r=0/45$)، بعد اشتباهات سهوی ($r=0/35$)، بعد مشکلات مربوط به حافظه ($r=0/40$) و بعد مشکلات یادآوری اسامی ($r=0/30$) با تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت و معنی‌داری داشتند. از میان ویژگی‌های شخصیتی روان رنجوری ($r=0/44$)، برون‌گرایی ($r=0/35$) و انعطاف‌پذیری ($r=0/30$) با تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت و معنی‌دار و ویژگی‌های شخصیتی دلپذیر بودن ($r=-0/40$) و باوجدان بودن ($r=-0/40$) رابطه منفی و معنی‌داری با تصادفات رانندگی مکرر داشتند. همچنین نتایج رگرسیون نشان داد که نارسایی شناختی ۱۶٪ از کل واریانس تصادفات رانندگی را تبیین می‌کند و ویژگی‌های شخصیتی به‌طور کل ۱۰٪ از کل واریانس تصادفات رانندگی را تبیین می‌کند.

کلیدواژه‌ها: نارسایی شناختی، عوامل شخصیتی، تصادفات مکرر، ویژگی‌های شخصیتی.

^۱. نویسنده مسئول: کارشناس ارشد مشاوره شغلی، دانشگاه محقق اردبیلی.

^۲. دانشیار گروه مشاوره و علوم تربیتی، دانشگاه محقق اردبیلی.

^۳. کارشناس ارشد مشاوره توانبخشی، دانشگاه محقق اردبیلی.

^۴. کارشناس ارشد مشاوره خانواده، دانشگاه خوارزمی تهران.

بیان مسئله:

بحث تصادفات رانندگی و آسیب‌های جانی و مالی ناشی از آن به یکی از چالش‌های جوامع بشری مبدل گردیده است (مهرگان و همکاران، ۱۳۹۱). بر طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی^۱ (WHO) مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی از حدود ۹۹۹ هزار نفر در سال ۱۹۹۰ به حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در سال ۲۰۰۲ افزایش یافته است. این نتیجه نشان می‌دهد که مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی از رشد ۱۰٪/ بر خوردار بوده است؛ که بیشتر رشد این مرگ‌ومیرها در کشورهای با درآمد کم و متوسط بوده است (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۹). همچنین آمارها نشان می‌دهند که در هر ۵ ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده است که در سال ۲۰۲۰ سومین عامل مرگ‌ومیر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد (فردوسی و نوری، ۱۳۹۱). کشور ما نیز تقریباً با ۲۷ هزار نفر کشته و ۲۸۰ هزار مجروح سوانح رانندگی دارای جایگاه دوم در تصادفات جاده‌ای است. علل ایجاد تصادفات را می‌توان به سه عامل اساسی: ۱- عامل خودرو، که شامل نقص فنی و عدم عملکرد مناسب و مقتضی ۲- عامل محیط، که شامل عوامل جوی مانند برف و باران و عوامل جاده، راه و غیره است و ۳- عامل انسانی نسبت داد. یافته‌های به‌دست‌آمده از تحقیقات حاکی از آن است که از بین عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی، عوامل انسانی با ۵۴ درصد بیشترین نقش را داشته‌اند (سهرابی و همکاران، ۱۳۹۲).

یکی از عوامل انسانی که در تصادفات رانندگی می‌تواند نقش داشته باشد نارسایی شناختی^۲ است (الفرینگک و همکاران، ۲۰۱۳). نارسایی شناختی می‌تواند پیش‌بینی‌کننده خطاهای رانندگی و تخطی‌ها و نقض قوانین رانندگی باشد. نارسایی شناختی در ادراک، حافظه و عملکرد خودکار تعریف شده است که در آن عمل فرد با قصدش تطابق ندارد (برادبنت و همکاران، ۱۹۸۲). نارسایی شناختی اشتباهات شناختی است که فرد به‌صورت

^۱ World Health Organization

^۲ Cognitive Failures

هنجاری ظرفیت انجام آن را داشته باشد؛ بنابراین نارسایی شناختی تعدادی از انواع لغزش‌ها را شامل می‌شود مثل لغزش در توجه (به‌عنوان مثال نارسایی در ادراک) حافظه (به‌عنوان مثال نارسایی مربوط به بازیابی اطلاعات) عملکرد خودکار (به‌عنوان مثال، انجام ناخواسته عمل و یا لغزش در عملکرد) (والاس، ۲۰۰۴؛ الهیاری و همکاران، ۲۰۰۸).

یکی دیگر از عوامل انسانی که در تصادفات رانندگی نقش دارد ویژگی‌های شخصیتی رانندگان است (امیرفغاری و همکاران، ۲۰۱۳). رفتار رانندگی هر شخصی به‌طور کل درون مجموعه‌ای از الگوهای رفتارها قرار می‌گیرد که بدان شخصیت اطلاق می‌شود. بررسی رابطه میان شخصیت و رانندگی پرخطر و درگیر با تصادفات نشان‌دهنده این است که ویژگی‌های شخصیتی به‌طور مستقیم با تصادفات رانندگی رابطه دارد (ایورسن و راندومو، ۲۰۰۲).

در همین رابطه تحقیقات زیادی صورت گرفته است. در تحقیقی که دوار و اولسون (۲۰۰۷) از منظر تفاوت‌های شخصیتی در رابطه با تصادفات رانندگی داشتند به این نتیجه رسیدند که افراد دارای تیپ شخصیتی نوع A که ویژگی‌های شخصیتی این افراد شامل رفتار خود رقابتی بودن، تهاجمی بودن، احساس عدم وقت و کم‌حوصله در مقایسه با تیپ نوع B که یک نوع رفتار راحت‌تر دارند تصادف رانندگی بیشتری را گزارش می‌کنند. همچنین در مطالعه‌ای دیگر که به بررسی رابطه عوامل شخصیتی و رانندگی مخاطره‌آمیز در بین ۱۰۳۷ جوان نیوزلندی صورت گرفته بود، نتایج نشان داد که ویژگی شخصیتی برون‌گرا و مخاطره‌جو تصادفات رانندگی را پیش‌بینی می‌کند (گالیور و بیگ، ۲۰۰۷).

سومر (۲۰۰۳)، پژوهشی تحت عنوان بررسی صفات پنج‌عاملی شخصیت در پیش‌بینی تصادفات جاده‌ای با تعداد نمونه ۱۰۰۱ از رانندگان در سه شهر ترکیه (آنکارا، استانبول و ازمیر) انجام داده بود، نتایج حاکی از وجود رابطه مثبت بین عوامل روان رنجوری، برون‌گرایی و رابطه منفی بین عوامل سازش‌پذیری، وظیفه‌شناسی و باز بودن به تجربه با رفتار رانندگی پرخطر بوده است. کلارک و رابرتسون (۲۰۰۵) در فرا تحلیلی نشان دادند که ۵

عامل بزرگ شخصیتی به‌طور متوسط تصادف‌های رانندگی را پیش‌بینی می‌کنند و دو عامل وجدان پایین و توافق‌پذیری پایین پیش‌بینی‌کننده‌های قوی‌تری هستند. متأسفانه ایران نیز یکی از کشورهایی است که بیشترین موارد مرگ‌ومیر و جراحت ناشی از تصادفات را دارد. مطالعات در کشور ما نشان می‌دهد که در حال حاضر سالانه ۲۵ هزار نفر در اثر تصادفات ناشی از وسایل نقلیه کشته و بیش از صد هزار نفر در سال مجروح می‌شوند. از این گذشته خسارت‌های مالی تصادفات جاده‌ای در ایران سالانه بالغ بر ۴ میلیارد دلار است که این آمارها در مقایسه با بسیاری از کشورها، ایران را در موقعیت بسیار خطرناکی قرار داده است (پیوندی و همکاران، ۱۳۸۴). همچنین نتایج تحقیقات نشان داده است که حدود ۷ درصد از تولید ناخالص ملی ایران در اثر ضایعات اقتصادی تصادفات از بین می‌رود و این در حالی است که متوسط این هزینه‌ها در جهان بین ۱ الی ۲ درصد است و هیچ کشوری تاکنون چنین درصد ضایعات اقتصادی مربوط به تصادفات رانندگی را ثبت نکرده است (آیتی، ۱۳۸۸).

با توجه به اثرات تصادفات رانندگی و مرگ‌ومیرهای ناشی از آن و نقش محوری رانندگان در این تصادفات، لذا بررسی عوامل مؤثر بر رانندگی پرخطر و تصادفات حاصل از آن ضروری به نظر می‌رسد؛ بنابراین با توجه به پیشینه ارائه‌شده این پژوهش به دنبال تعیین نقش نارسایی شناختی و ویژگی‌های شخصیتی در پیش‌بینی تصادفات رانندگی است.

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش از نظر هدف از نوع کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع همبستگی است. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان شهرستان اردبیل در سال ۱۳۹۳ که سابقه‌ی بیش از یک‌بار تصادف رانندگی دارند که تعداد این افراد ۱۸۰ نفر برآورد شد. در این پژوهش برای انتخاب آزمودنی‌ها از روش نمونه‌گیری در دسترس استفاده شد. نمونه این پژوهش شامل ۱۰۰ نفر از رانندگان وسایل نقلیه عمومی و شخصی بودند که در سال ۱۳۹۳ به

دلیل مقصر بودن در تصادف به یکی از شش ایستگاه راهنمایی و رانندگی در سطح شهر اردبیل مراجعه کرده بودند. برای تجزیه و تحلیل آماری از نرم افزار SPSS استفاده شد.

ابزارهای پژوهش:

مقیاس نارسایی شناختی^۱: مقیاس نارسایی شناختی به وسیله برادبنت و همکاران (۱۹۸۲) ساخته شد. این مقیاس ۲۵ ماده دارد و آزمودنی به این ماده‌ها به صورت یک مقیاس پنج درجه‌ای (از «هرگز» تا «همیشه») پاسخ می‌دهد. این پرسشنامه چهار مؤلفه دارد که عبارت‌اند از: حواس پرتی، مشکلات مربوط به حافظه، اشتباهات سهوی و عدم یادآوری اسامی است. در بررسی والاس (۲۰۰۴) ضریب آلفای کرونباخ این پرسشنامه ۰/۹۶ و ضریب اعتبار آن ۰/۵۱ گزارش شده است.

پرسشنامه شخصیتی پنج عاملی NEO-FFI- فرم کوتاه: این آزمون توسط کاستا و مک کری (۱۹۸۵) ساخته شد که ۱۸۱ آیتم داشت. نسخه تجدیدنظر شده این آزمون در سال ۱۹۹۲ تهیه و منتشر شد که ۲۴۰ آیتم داشت. با توجه به پیچیدگی و طولانی بودن این آزمون و مهم‌تر از همه عدم تمایل آزمودنی‌ها در پاسخ دادن به ابزاری طولانی، نسخه کوتاهی از آن طراحی شد. مقیاس کوتاه شامل ۶۰ ماده است که بر اساس تحلیل عاملی نمرات نئو که در سال ۱۹۸۶ اجرا شده بود، به دست آمد. در این پرسشنامه برای هر عامل، ۱۲ آیتم وجود دارد که این آیتم‌ها با توجه به دارا بودن بیش‌ترین بار عاملی در ارتباط با صفت موردنظر انتخاب شده‌اند. پاسخ‌دهی به این آیتم‌ها در قالب مقیاس لیکرتی پنج‌درجه‌ای امکان‌پذیر است. در خصوص پایایی عوامل فرم کوتاه آزمون نئو نتایج مطالعات نشان می‌دهد که زیر مقیاس‌های این آزمون همسانی درونی خوبی دارند. کاستا و مک کری (۱۹۹۲) ضریب آلفای بین ۰/۶۸ (برای توافقی بودن) تا ۰/۸۶ (برای روان رنجوری) را گزارش کردند (شفیع‌زاده، ۱۳۹۱)

^۱. Cognitive Failures Questionnaire

یافته‌های پژوهش

یافته‌های توصیفی

۷۵ درصد (۷۵ نفر) از رانندگان مرد و ۲۵ درصد (۲۵ نفر) از آنان، زن می‌باشند. ۱۴ درصد از رانندگان در دامنه سنی (۲۰-۲۵)، ۳۷ درصد در دامنه سنی (۲۵-۳۰)، ۲۳ درصد در دامنه سنی (۳۰-۳۵)، ۱۶ درصد در دامنه سنی (۳۵-۴۰)، ۶ درصد در دامنه سنی (۴۰-۴۵)، ۲ درصد در دامنه سنی (۴۵-۵۰)، ۱ درصد در دامنه سنی (۵۰-۵۵) و ۱ درصد در دامنه سنی (۵۵-۶۰) می‌باشند.

جدول (۱) - میانگین و انحراف استاندارد ویژگی‌های شخصیتی رانندگان

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد
برونگرایی	۲۷/۰۲	۵/۲۱
روان رنجوری	۲۴/۰۵	۶/۷۷
انعطاف‌پذیری	۲۶/۵۱	۴/۷۱
باوجدان بودن	۳۲/۳۱	۵/۷۸
دلپذیر بودن	۲۲/۷۸	۴/۳۵

ویژگی‌های
شخصیتی

جدول (۱) نشان می‌دهد که به ترتیب میانگین و انحراف استاندارد رانندگان در برون‌گرایی ۲۷/۰۲ و ۵/۲۱، روان رنجوری ۲۴/۰۵ و ۶/۷۷، انعطاف‌پذیری ۲۶/۵۱ و ۴/۷۱، باوجدان بودن ۳۲/۳۱ و ۵/۷۸ و دلپذیر بودن ۲۲/۷۸ و ۴/۳۵ است.

جدول (۲) - میانگین و انحراف استاندارد نارسایی شناختی رانندگان

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد
حواس‌پرتی	۲۲/۹۷	۵/۱۸
اشتباهات سهوی	۱۷/۵۲	۳/۷۱
مشکلات حافظه	۱۶/۷۲	۴/۱۰
مشکلات یادآوری اسامی	۴/۸۸	۱/۷۲

نارسایی شناختی

جدول (۲) نشان می‌دهد که به ترتیب میانگین و انحراف استاندارد رانندگان در حواس پرتی ۲۲/۹۷ و ۵/۱۸، اشتباهات سهوی ۱۷/۵۲ و ۳/۷۱، مشکلات حافظه ۱۶/۷۲ و ۴/۱۰ و مشکلات یادآوری اسامی ۴/۸۸ و ۱/۷۲ است.

یافته‌های استنباطی

جدول (۳) - ضرایب همبستگی نارسایی شناختی با تصادفات رانندگی

متغیر	تصادفات رانندگی	سطح معناداری
حواس پرتی	*۰/۴۵	۰/۰۰۱
اشتباهات سهوی	*۰/۳۵	۰/۰۰۱
مشکلات حافظه	*۰/۴۰	۰/۰۰۱
مشکلات یادآوری اسامی	*۰/۳۰	۰/۰۰۱
برون‌گرایی	*۰/۳۵	۰/۰۰۱
روان رنجوری	*۰/۴۴	۰/۰۰۱
انعطاف‌پذیری	*۰/۳۰	۰/۰۰۱
باوجدان بودن	*-۰/۳۵	۰/۰۰۱
دلپذیر بودن	*-۰/۴۰	۰/۰۰۱

* ($P < 0.01$)

همان‌طور که در جدول (۳) مشاهده می‌شود حواس پرتی ($r=0.45$)، اشتباهات سهوی ($r=0.35$)، مشکلات حافظه ($r=0.40$) و مشکلات یادآوری اسامی ($r=0.30$)؛ با تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت و معنی‌داری دارند ($P < 0.01$). برون‌گرایی ($r=0.35$)، روان رنجوری ($r=0.44$)، انعطاف‌پذیری ($r=0.30$) با تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت و معنادار دارند. همچنین باوجدان بودن ($r=-0.35$) و دلپذیر بودن ($r=-0.40$) با تصادفات رانندگی مکرر همبستگی منفی و معنی‌داری دارند ($P < 0.01$).

نارسایی شناختی و عوامل شخصیتی می‌توانند پیش‌بینی کننده تصادفات رانندگی رانندگان باشند.

نتایج تحلیل رگرسیون نشان می‌دهد که ۲۵ درصد از واریانس تصادفات رانندگی مجموعاً از طریق متغیرهای نارسایی شناختی و عوامل شخصیتی تبیین می‌شود ($R^2=0/254$).

جدول شماره (۴) نتایج تحلیل رگرسیون چند متغیری به روش ورود برای پیش‌بینی تصادفات رانندگی از طریق مؤلفه‌های نارسایی شناختی

T	ضرایب غیراستاندارد		ARS	R2	R	متغیرهای پیش‌بین
	Beta	SE				
***۸/۴۷	-	۲۰/۲۷	۲/۳۹	-	-	Constant
***۵/۱۵	۰/۲۸۷	۰/۷۷۸	۰/۱۵۱	۰/۰۶۹	۰/۰۷۲	۰/۲۶۸ حواس‌پرتی
***۴/۶۴	۰/۲۳۴	۰/۸۳۴	۰/۱۸۰	۰/۱۲۴	۰/۱۲۷	۰/۳۵۶ اشتباهات سهوی
**۳/۳۲	۰/۱۷۴	۰/۵۵۳	۰/۱۶۶	۰/۱۵۲	۰/۱۵۴	۰/۳۹۳ مشکلات حافظه
۱/۵۰	۰/۰۷۸	۰/۲۶۰	۰/۱۷۴	۰/۱۵۶	۰/۱۶۰	۰/۴۰۰ مشکلات یادآوری اسامی

$P^* < 0/05$ $P^{**} < 0/01$ $P^{***} < 0/001$

نتایج جدول (۴) نشان می‌دهد که مقدار F مشاهده‌شده در سطح $0/001$ معنادار است ($F=14/03$) که این امر بیانگر معنی‌دار بودن رگرسیون است. نتایج نشان می‌دهد که ۱۶ درصد از واریانس تصادفات رانندگی مجموعاً از طریق مؤلفه‌های نارسایی شناختی تبیین می‌شود ($R^2=0/160$).

با توجه به مقادیر بتا حواس‌پرتی ($B=0/287$) به‌عنوان قوی‌ترین متغیر پیش‌بینی کننده تصادفات رانندگی است که تصادفات رانندگی را به‌صورت مثبت پیش‌بینی می‌کند.

جدول (۵) - نتایج تحلیل رگرسیون چند متغیری به روش ورود برای پیش بینی تصادفات رانندگی از طریق مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی

T	ضرایب استاندارد	ضرایب غیراستاندارد		ARS	R2	R	متغیرهای پیش‌بین
	Beta	B	SE				
***۳۰/۰۶	-	۳۰/۲۵	۱/۰۱	-	-	-	Constant
*۲/۲۹	۰/۱۲۳	۰/۱۴۴	۰/۰۶۳	۰/۰۱۲	۰/۰۱۵	۰/۱۲۳	برونگرایی
*۲/۲۷	۰/۱۲۶	۰/۱۷۳	۰/۰۷۶	۰/۰۲۴	۰/۰۳۰	۰/۱۷۲	روان رنجوری
**۲/۸۵	۰/۱۵۸	۰/۲۰۳	۰/۰۷۱	۰/۰۴۴	۰/۰۵۲	۰/۲۲۹	انعطاف‌پذیری عملکرد
-۱/۶۶	-۰/۲۲۱	-۰/۱۲۳	۰/۰۷۴	۰/۰۴۹	۰/۰۶۰	۰/۲۴۵	باوجدان بودن
***-۳/۸۷	-۰/۱۰۹	-۰/۲۳۴	۰/۰۶۱	۰/۰۸۶	۰/۱۰۰	۰/۳۱۶	دلپذیر بودن

P* < ۰/۰۵ P** < ۰/۰۱ P*** < ۰/۰۰۱

برای تعیین تأثیر، هر یک از مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی به‌عنوان متغیرهای پیش‌بین و تصادفات رانندگی به‌عنوان متغیر ملاک با استفاده از رگرسیون چند متغیری به روش ورود همزمان تحلیل شدند.

نتایج جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که مقدار F مشاهده‌شده در سطح ۰/۰۰۱ معنادار است (F=۸/۰۳) که این امر بیانگر معنی‌دار بودن رگرسیون است. نتایج نشان می‌دهد که ۱۰ درصد از واریانس تصادفات رانندگی مجموعاً از طریق مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی تبیین می‌شود (R²=۰/۱۰۰).

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف تعیین رابطه‌ی نارسایی شناختی و ویژگی‌های شخصیتی با تصادفات رانندگی مکرر در بین رانندگان شهرستان اردبیل انجام گرفته است. نتایج نشان داد بین نارسایی شناختی با میزان تصادفات رانندگی رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. در تبیین این یافته می‌توان گفت توانایی‌های شناختی، عامل مهم رانندگی ایمن محسوب می‌شود. افرادی که دچار نارسایی‌های شناختی هستند آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند. راننده‌ای که دچار نارسایی شناختی باشد و در بازشناسی اطلاعات لازم برای

رانندگی با دقت و ایمن به خاطر اتفاقاتی که در داخل و بیرون از خودرو می‌افتد حواسش پرت می‌شود و نمی‌تواند تصمیم و عمل مناسب را در مواقع حساس بگیرد که این به نوبه‌ی خود موجب بروز تصادف و رانندگی پرخطر می‌شود. توانایی‌های شناختی افراد به‌ویژه در زمینه‌ی زمان واکنش، توجه پیوسته و حافظه نیز در رانندگان متخلف کمتر از رانندگان عادی است. عواملی که موجب پرت شدن حواس راننده می‌شوند باعث کاهش عملکرد هوشیارانه و انحراف توجه راننده می‌شوند و خطر تصادفات را افزایش می‌دهند. نارسایی شناختی که شامل حواس‌پرتی، اشتباهات سهوی، مشکلات حافظه و مشکلات یادآوری هستند با کاهش توجه، چگونگی یادگیری رویدادی گرانبار، ظرفیت حافظه‌ی کوتاه‌مدت، کاهش سطح هوشیاری، بی‌ثباتی هیجانی و بی‌احتیاطی و رفتارهای نابهنجار، خواب‌آلودگی و خستگی، کسالت رابطه دارد. در نتیجه راننده‌ای که دچار نارسایی شناختی است؛ نمی‌تواند به تغییر شرایط جاده‌ای و ترافیکی پاسخ مناسبی ارائه دهد که این امر نیز در بروز تصادف رانندگی مؤثر است. همچنین راننده‌هایی که دچار نارسایی شناختی هستند در گرفتن تصمیمات آنی دچار مشکل هستند.

همچنین نتایج پژوهش نشان داد که بین ویژگی‌های شخصیتی و ابعاد آن با میزان تصادفات رانندگی رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. نتایج پژوهش حاضر نشان داد که ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خویی، برون‌گرایی و انعطاف‌پذیری رابطه مثبت و معنی‌دار و دلپذیر بودن و باوجدان بودن، رابطه منفی معنی‌داری با تصادفات رانندگی مکرر دارد. افرادی که نمره بالایی در خرده‌مقیاس روان رنجور خویی می‌گیرند عقاید آن‌ها غیرمنطقی و کنترل‌تکانشی کمتری دارند همچنین دارای ویژگی‌های تحریک‌پذیری بالا، بی‌دقت، عجز، مضطرب، ناشکیبا و عصبی می‌باشند. این دسته از افراد سازگاری هیجانی کمتری دارند و این ویژگی‌ها باعث رفتارهای پرخطری مثل تصادفات رانندگی در آن‌ها می‌شود.

در این پژوهش بین روان رنجور خویی و تصادفات رانندگی مکرر رابطه معنادار وجود داشت. در تبیین این یافته می‌توان گفت چون که ویژگی‌های شخصیتی افراد نسبتاً باثبات هستند، همان ویژگی‌های بادوام پیش‌بینی‌کننده رفتارهای بعدی فرد هستند یعنی زمانی که فرد دچار روان رنجور خویی است رفتارهایی همچون عصبی بودن، مضطرب بودن، عقاید غیرمنطقی، بی‌دقتی، تحریک‌پذیری بالا و کنترل‌تکانشی کم دارد که این موارد موجب حواس‌پرتی و بی‌دقتی راننده و در نتیجه موجب بروز تصادف رانندگی می‌شود. همچنین می‌توان گفت این افراد به خاطر درگیر بودن با نگرانی‌هایشان و به خاطر آسیب‌پذیری بالا بیشتر دچار حوادث رانندگی شوند.

بین ویژگی‌های شخصیتی برون‌گرایی و تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت و معنی‌داری وجود داشت. در تبیین این یافته می‌توان گفت که مشخصه‌های تمایل به لذت‌طلبی، ماجراجو، خونگرمی، جرأت‌مندی، جستجوی محرک و فعال بودن در افراد برون‌گرا می‌تواند در سوق دادن افراد به سمت تصادف رانندگی اثرگذار باشد. به نظر می‌رسد این افراد برای داشتن تجارب تازه و هیجان‌آمیز حتی دارای درجاتی از خطرات اجتماعی و فیزیکی، کنجکاوی و مشتاق و بادل و جرئت باشند.

بین بعد انعطاف‌پذیری و تصادفات رانندگی مکرر رابطه مثبت معنی‌داری وجود داشت. تبیینی که می‌توان به این نتیجه اشاره کرد این است که این عامل بیانگر علائق و نگرش‌های افراد نسبت به محرک‌های محیطی است و مبین استقلال‌طلبی، کنجکاوی، ماجراجویی، تهییج‌پذیری، آرمان‌گرایی، گرایش به نوآوری و استقلال در قضاوت است. همچنین این افراد به علت تخیلات و کنجکاوی زیاد مایل به پذیرش عقاید جدید و رفتارهای غیرمتعارف هستند و هیجان‌ات مثبت و منفی زیادی را تجربه می‌کنند. افرادی که نمره پایین می‌گیرند متمایل‌اند رفتارهای متعارف داشته باشند؛ اما افراد انعطاف‌پذیر غیر سنتی و غیرمتعارف هستند. این موارد می‌تواند دلیل مناسبی برای جذب شدن این افراد به سمت تصادفات رانندگی باشد که با رفتارهای غیرمتعارف خود، هیجان‌ات منفی زیادی را تجربه

کنند. یکی از هیجان‌های منفی این افراد سرعت زیاد این افراد است که موجب تصادف رانندگی می‌شود.

بین ویژگی شخصیتی دلدپذیر بودن و تصادفات رانندگی مکرر رابطه معکوس و معنی‌داری وجود دارد؛ و این بدان معناست که هرچه ویژگی‌های شخصیتی دلدپذیر بودن بیشتر باشد احتمال انجام رفتار پرخطر رانندگی پایین‌تر می‌آید. افراد موافق دارای برخی ویژگی‌های متمایز هستند که عبارت‌اند از نوع‌دوستی و کمک به دیگران، تواضع، سادگی، اعتماد، شکیبیا و بردبار، محتاط، پیش روی به سمت جنبه‌های مثبت اجتماعی و از سلامت روانی بیشتری برخوردارند. به دلیل این ویژگی‌ها انتظار می‌رود این افراد قوانین رانندگی را بیشتر رعایت کنند و کمتر دچار رفتارهای مخاطره‌آمیز شوند.

بین ویژگی شخصیتی وجدانی بودن و تصادفات رانندگی مکرر رابطه معکوس و معنی‌داری وجود دارد. این بدان معناست که هرچه ویژگی‌های شخصیتی وجدانی بودن بیشتر باشد احتمال انجام رفتار پرخطر رانندگی پایین‌تر می‌آید. عامل وجدانی بودن با ویژگی‌های چون نظم و ترتیب، دقیق و نکته‌سنج، خویشتن‌دار، محتاط بودن، درستکاری، آینده‌نگر و خوش‌قولی همراه است؛ بنابراین کسانی که در این عامل نمره بالایی کسب می‌کنند دارای ویژگی‌های فوق هستند و از آن‌ها انتظار می‌رود که قوانین مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کنند.

پیشنهادها

در صورت وجود امکانات این پژوهش در نمونه‌های بزرگ‌تر و مناطق و شهرهای مختلف اجرا شود تا امکان تعمیم آن به جوامع مختلف وجود داشته باشد.

تفاوت ویژگی‌های شخصیتی و نارسایی شناختی را در بین رانندگان پرخطر و عادی بررسی و مقایسه شود.

در تحقیقات بعدی فقط به پرسشنامه اکتفا نشود و به روش‌های دیگر همچون مصاحبه و استفاده از ابزارهای عملی پرداخته شود.

با توجه به آمار بالای تصادفات و نتایج مطالعات مختلف در خصوص تأثیر توانایی‌های ساختی و شخصیتی در رفتار رانندگان پرخطر، لازم است دستگاه‌های مسئول بیشتر از گذشته نسبت به این مقوله توجه نموده و جهت ارائه گواهینامه رانندگی تنها به معاینه چشم اکتفا نکرده و همچون بسیاری از کشورهای دنیا وضعیت روحی و روانی متقاضیان دریافت گواهی‌نامه را نیز مورد بررسی و ارزیابی قرار دهند.

برگزاری دوره‌های آموزشی برای رانندگان متخلف و پرخطر.

استفاده از تقویت‌کننده‌های مثبت و منفی برای کنترل رفتار رانندگان، نظیر معافیت حق بیمه برای رانندگان غیر تصادفی و اخذ چند برابر حق بیمه از رانندگان متخلف و حادثه-ساز.

ایجاد یک فرایند ثابت به‌منظور تشویق رانندگان و عابران شایسته و تنبیه مؤثر برای رانندگان متجاوز و متخلف.

تقدیر سالانه از برترین‌ها در حوزه رانندگی، خودروسازی، راه‌سازی و نیروی پلیس که این امر سبب دلگرمی این عزیزان برای خدمت‌رسانی بهتر و تشویق افراد دیگر جامعه جهت کاهش تخلفات رانندگی می‌شود.

فهرست منابع:

- آیتی، اسماعیل (۱۳۸۸)، محاسبه هزینه‌های آسیب به وسایل نقلیه در تصادفات جاده‌ای ایران در سال ۱۳۸۳. پژوهشکده حمل و نقل، شماره اول، صص ۱۴-۱.
- پیوندی، پریش؛ نصیری، احسان؛ عموزاده، علی (۱۳۸۴)، بررسی تحلیل حوادث رانندگی مدیریت شده توسط حلال احمر استان سمنان و مقایسه آن با کل تلفات در سال ۸۳، مجموعه مقالات نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، دانشگاه تهران.
- سازمان بهداشت جهانی (۱۳۸۳)، راه ایمن کلاه ایمن، ترجمه اداره پیشگیری از حوادث وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی کشور، تهران: مرکز نشر صدا.
- سهرابی، محمدصادق؛ معتمدزاده، مجید؛ گل محمدی، رستم؛ مقیم‌بیگی، عباس (۱۳۹۲)، استفاده از شبیه‌ساز رانندگی به منظور ارزیابی زمان واکنش راننده به دو نوع چراغ‌ترمز، ماهنامه سلامت و کار ایران، دوره ۱۰، شماره ۱، صص ۱۰-۱.
- شفیعی‌زاده، رقیه (۱۳۹۱)، رابطه تاب‌آوری با پنج عامل بزرگ شخصیت، دانش و پژوهش در روان‌شناسی کاربردی، سال سیزدهم، شماره ۳، صص ۱۰۲-۹۵.
- فردوسی، طیبه، ناعمه نوری (۱۳۹۱)، بررسی تأثیر عوامل دقت، شخصیت و زمان واکنش بر تصادفات رانندگی، سومین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای پردیس دانشکده‌های فنی، دانشگاه تهران. صص ۹۸-۸۵.
- مهرگان، نادر؛ قلی‌زاده، علی‌اکبر؛ محمدی، فریرز (۱۳۹۱)، تلفات ترافیکی ایران در چارچوب یک بررسی اقتصادی، مهندسی حمل و نقل، سال چهارم، شماره اول، صص ۶۹-۵۹.
- Allahyari, T. Saraji, G, N, Adl, J, Hosseini, M, Irvani. M, Younesian.M, Kass. S.J. (2008). Cognitive Failures, Driving Errors and Driving Accidents. International Journal of Occupational Safety and Ergonomics, 14(2), 149-158.
- Broadbent, D. E, Cooper, P.F, FitzGerald, P, Parkes, K.R. (1982). The cognitive failures questionnaire (CFQ) and its correlates. Br J Clin Psychol, 21(Pt 1), 1-16.

- Clarke, Sh, & Robertson, I. T. (2005). meta-analytic review of the big five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 78(3): 355-376.
- Dewar, R, olson, P. (2007). *Human Factors in traffic safety second Edition*. Lawyers & Judges Publishing company. Inc.
- Elfering, E, Ruppen, V, Grebner, S. (2013). Learning to Drive: Learners' Self-Reported Cognitive Failure Level Predicts Driving Instructor's Observation Rating of Driving Performance. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*. 3: 485-491.
- Gulliver, p, Begg, d. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention*, 13:376-381.
- Iversen, H. Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and individual Differences* 33, 1215-1263
- Sumer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident analysis and Prevention*, 35(6):949-964.
- Wallace, J.C. (2004) Confirmatory factor analysis of the cognitive failures questionnaire: Evidence for dimensionality and construct validity. *Pers Individ Dif*, 37:7-24.