

مقایسه پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی در رانندگان با و بدون سابقه تصادف

بهرام پارسا^۱، دکتر عدرا غفاری^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۳/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۴/۲۹

صفحه: ۱۴۳-۱۰۷

چکیده

این پژوهش با هدف مقایسه پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی در رانندگان با و بدون سابقه تصادف صورت گرفت. پژوهش علی-مقایسه‌ای از نوع مقطعی-مقایسه‌ای است. جامعه آماری کلیه رانندگان تردد کننده با و بدون سابقه تصادف استان اردبیل در نیمه اول سال ۱۳۹۴ است. نمونه آماری پژوهش ۸۰ نفر بودند (۴۰ نفر رانندگان خودروهای تصادفی و ۴۰ نفر غیر تصادفی) که به روش نمونه‌گیری در دسترس (رانندگان خودروهای تصادفی مراجعه کننده به پارکینگ‌های نگهداری خودروهای تصادفی و پلیس راه‌های استان اردبیل و رانندگان غیر تصادفی از بین رانندگان در حال تردد از مسیر پلیس راه‌های استان اردبیل) انتخاب شدند. داده‌ها پژوهش با استفاده از پرسشنامه پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی جمع‌آوری و روش با تحلیل واریانس چند متغیره (مانوا) تجزیه و تحلیل شدند. نتایج نشان داد که مؤلفه‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی و برون‌گرایی رانندگان با سابقه تصادف بیشتر از رانندگان بدون سابقه تصادف است. توافق و وظیفه‌شناسی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است. همچنین ادراک خود اجتماعی و خود روانی رانندگان بدون سابقه تصادف بالاتر از رانندگان با سابقه تصادف است. بعلاوه پردازش هیجانی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است. در نتیجه می‌توان بیان کرد پردازش هیجانی،

^۱ نویسنده مسئول: کارشناس ارشد روانشناسی بالینی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات اردبیل.

اردبیل، ایران، ایمیل: b.parsa420@gmail.com

^۲ عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اردبیل، دانشگاه آزاد، اردبیل، ایران.

ادراک خود و ابعاد شخصیتی از جمله متغیرهای مورد توجه در رانندگان دارای سابقه تصادف بوده و توجه به این متغیرها می تواند در کاهش تصادفات رانندگی تأثیرگذار باشد.

کلید واژه‌ها: پردازش هیجانی، ادراک خود، ابعاد شخصیتی، تصادفات رانندگی.

مقدمه و بیان مسئله

وسایط نقلیه که از مشخصه‌های تمدن است، با افزایش تعداد تصادفات و مرگ‌ومیر، تبدیل به مشکل بزرگی در عرصه‌های مختلف اجتماعی گردیده است. 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 (بینر^۱ و همکاران، ۲۰۰۴). ولی وجه تمایز کشور ایران این است که روند شاخص تصادفات در مقایسه با سایر کشورها روبه افزایش است. چنان‌که رشد شاخص تصادفات از سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۳ در اغلب کشورها به‌طور آرام مثبت بوده است، برای مثال در فرانسه ۱۸ درصد و انگلیس ۱۶ درصد، بوده درحالی‌که همان شاخص در طول سه سال در ایران برابر ۵۵ درصد بوده است (عریضی، ۱۳۸۸).

روابط بین توانایی‌ها، مهارت‌ها و خصوصیات شخصی افراد با رفتار رانندگی و درگیری در تصادف آن‌ها پیچیده است و در مکانیسم بین این موارد با کمک روانشناسان به سیاست‌گذاران و مهندسان ایمنی جاده‌ای کمک می‌کند تا راه‌کارهای مناسب برای کاهش تصادفات اتخاذ نمایند. در سال‌های اخیر محققان بیش‌ازپیش بر عوامل انسانی مربوط به رانندگی تأکید کرده‌اند، تغییرات کوچک در رفتار رانندگی می‌تواند به کاهش تصادفات و به‌خصوص کاهش جراحات و مرگ‌ومیرها منجر شود (رضایی، ۱۳۸۴). در این راستا نتایج برخی پژوهش‌ها بیانگر آن است که ویژگی‌های شخصیتی^۲، پیش‌بینی‌کننده‌های مهمی برای مشکلات رفتاری و رفتارهای پرخطر (مانند رانندگی بی‌ملاحظه) هستند (مارکی^۳ و همکاران،

^۱ - Bener

^۲ - Personality Traits

^۳ - Markey

(۲۰۰۴). شخصیت مجموعه‌ای پایدار از ویژگی‌ها و گرایش‌هاست که مشابهت و تفاوت‌های رفتار روان‌شناختی افراد (افکار، احساسات و اعمال) را که دارای تداوم زمانی بوده و ممکن است به واسطه فشارهای اجتماعی و زیست‌شناختی موقعیت‌های بلا واسطه شناخته شوند یا به آسانی درک نشوند، مشخص می‌کند (مدی^۱، ۱۹۸۲؛ به نقل از کریمی، ۱۳۸۸). یکی از پرکاربردترین الگوهای شخصیتی در پژوهش‌های روانشناسی، الگوی پنج ویژگی شخصیت است. برخی از مؤلفان معتقدند این الگو بهترین مفهوم‌سازی از شخصیت است (مک کرا و کاستا^۲، ۱۹۸۷). این الگوی دارای پنج عامل است؛ روان آزرده خوبی به معنای گرایش فرد برای تجربه عاطفه منفی، اضطراب، خشم، افسردگی و تکانش‌گری؛ برون‌گرایی داشتن ویژگی‌هایی چون معاشرتی و پراثری بودن، صمیمیت؛ موافقت‌پذیری به معنای تمایل فرد به مساعدت، مهربانی و نوع‌دوستی است. وجدانی بودن با گرایش فرد به مسئولیت‌پذیری، خودنظم‌بخشی، هدفمندی، کارایی و منطقی بودن مرتبط است و سرانجام باز بودن شامل ویژگی‌هایی چون جرئت‌ورزی، علاقه‌مندی، انعطاف‌پذیری و کنجکاوی است (کاستا و مک کرا، ۱۹۹۲). در پژوهشی هاشمیان و همکاران (۱۳۸۹) نشان دادند که بین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی در تمامی پنج شاخص آزمون نئو که شامل: ۱- روان‌نژندی ۲- برون‌گرایی ۳- باز بودن به تجربه ۴- توافق ۵- وجدانی بودن است تفاوت معناداری وجود دارد. همچنین بورگس^۳ و همکاران (۲۰۱۴) در نتایج بررسی خود گزارش نمود بین ویژگی شخصیتی روان‌نژندی با احتمال خطر و تصادف در رانندگی رابطه معناداری وجود دارد.

1- Maddi

2- McCrae & Costa

3- Borges

علاوه بر ویژگی‌های شخصیتی، درک و کنترلی که رانندگان در خصوص خود دارند، می‌تواند تصادفات رانندگی را به شدت تحت تأثیر قرار دهد. ادراک خود، وضعیت طرح‌واره‌ای و سازگار عقاید راجع به خود است که شخص خود را با آن‌ها معرفی می‌کند و صفات شخصیتی، ارزش‌ها، احساسات اخلاقی، امیال و تعهدهایی را برای توصیف خود در نظر می‌گیرد (جوپلینگ^۱، ۲۰۰۰). دیمون و هارت (۱۹۹۱) در تعریف ادراک خود بیان نمود که مفهوم ادراک خود دربرگیرنده دانش فرد نسبت به ویژگی‌ها و توانایی‌های شخصی خود است. ادراک خود دربرگیرنده خود موضوعی و خود فاعلی و اندیشمند است. از نظر تفکرات و نگرش‌های فرد، مفهومی را شکل می‌دهند که درک خود نامیده می‌شود. این مفهوم شامل توانایی‌ها، فعالیت‌ها، عقیده‌ها و کیفیت‌های بدنی است که فرد برای تعریف خود و تمایز خود از دیگران به کار می‌برد. درک مفهوم خود و ادراک خود می‌تواند نشانه‌های مهمی را برای انگیزه‌های زیر بنایی بزهکاری، رفتارهای ضداجتماعی و رفتارهای پرخطر فراهم آورد. تمامی تحقیقات و مطالعات انجام گرفته بر نقش بنیادی ادراک خود و حرمت خود در سازش یافتگی عاطفی، هیجانی و شناختی تأکید کرده‌اند و سطح پایین ادراک خود را حداقل به مثابه یک عامل مستعد کننده رفتارهای بی ملاحظانه مانند رانندگی‌های پرخطر قلمداد نموده‌اند (برآبادی و همکاران، ۱۳۸۸). در این راستا نتایج بررسی جهانشیر و کریم پور (۲۰۱۵) نشان داد بین کنترل خود رانندگان با تصادفات رابطه معناداری وجود دارد. همچنین نادری کلاوی (۱۳۹۲) در مطالعه نشان داد تفاوت معناداری بین ادراک خود، کنترل عواطف و استرس ادراک شده در رانندگان خودروهایی تصادفی و غیر تصادفی وجود دارد. به شرحی که رانندگان خودروهایی تصادفی در مقایسه با رانندگان غیر تصادفی نمرات پایینی در ادراک خود و کنترل عواطف کسب نمودند. همچنین این افراد در استرس

^۱ - Jopling

ادراک شده نمرات بالایی دریافت کردند. سلمانی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی نشان دادند هیجان خواهی، مؤلفه‌های بازداری زدایی و تجربه جویی رفتارهای پرخطر را پیش‌بینی می‌کنند.

در سال‌های اخیر برخی از محققان بر آن شدند تا تأثیر عوامل انسانی در بروز سوانح رانندگی را در تحقیقات خود بگنجانند (کاستن، ۲۰۰۵؛ ترجمه موسویون، ۱۳۸۶). یکی از این عوامل هیجانانگیز و پردازش هیجانی رانندگان است. پردازش هیجانی فرآیندی که به وسیله آن آشننگی عاطفی جذب و به اندازه‌ای کاهش می‌یابد که تجارب و رفتارهای دیگر بدون اغتشاش می‌تواند صورت بگیرد (راچمن^۱، ۱۹۸۰). از نظر راچمن (۱۹۸۰) چهار دسته عوامل وجود دارد که ممکن است به مشکلاتی در پردازش هیجانی منجر شود عبارت‌اند از: اجتناب شناختی، عدم تجربه خوگیری کوتاه‌مدت، افسردگی و عقاید بیش‌بها داده شده است. نتایج نشان می‌دهند که افرادی که از لحاظ پردازش هیجانی سبک‌های شناختی ضعیف‌تری مانند نشخوارگری، فاجعه‌انگاری و ملامت خویش استفاده می‌کنند، نسبت به سایر افراد، بیشتر در برابر مشکلات هیجانی آسیب‌پذیر می‌باشند. درحالی‌که در افرادی که از سبک‌های مطلوب دیگر مانند ارزیابی مجدد مثبت استفاده می‌کنند، آسیب‌پذیری کمتر است (نریمانی، ۱۳۹۱).

جعفرزاده داشبلاغ و همکاران (۲۰۱۵) در تحقیقی نشان دادند تفاوت معناداری بین رانندگان خودروهایی تصادفی و غیر تصادفی در تنظیم هیجان وجود دارد. سابتس^۲ و همکاران (۲۰۱۴) در تحقیقی نشان دادند بین پردازش هیجانی با رانندگی پرخطر رابطه معناداری وجود دارد. رانندگانی که توانایی‌های هیجانی کمتری داشتند در مواقع استرس‌زا مدیریت استرس کمتری داشتند که این عامل با بروز رفتار رانندگی

¹ - Rachman

² - Arnau-Sabatés

پرخطر در ارتباط بود. با توجه مطالعات صورت گرفته، تحقیق حاضر جهت با هدف مقایسه پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی در رانندگان با و بدون سابقه تصادف صورت گرفت.

مبانی نظری پژوهش

رانندگی

رانندگی عبارت است از کنترل وسیله نقلیه زمینی مثل خودرو، کامیون و اتوبوس. رانندگی بیش از فقط کنترل وسیله نقلیه است و نیازمند دانستن و به کارگیری قوانین راهنمایی نیز می‌شود. در تمام دنیا رانندگان برای اخذ گواهینامه رانندگی باید آموزش رانندگی بگیرند و آزمون آن را با موفقیت بگذرانند. در بسیاری از کشورها حتی بعد از گذراندن آزمون، راننده در ابتدای رانندگی محدود به قوانین خاص می‌شوند. مثلاً در کانادا رانندگان تازه کار باید برای دو سال برچسب «N» به ماشین خود بزنند و برای یک سال بعد از برچسب "L" استفاده کنند. در ایران نیز برای مدتی طرحی اجرا شد در آن رانندگانی که تازه گواهینامه می‌گیرند می‌بایست تا یک سال بیرون شهر رانندگی نکنند و اگر جریمه می‌شدند، گواهینامه‌شان باطل می‌شد (رضایی، ۱۳۸۴).

تصادف رانندگی

تصادف رانندگی و به زبان فارسی دری «حادثه ترافیکی»، سانحه رانندگی یا حادثه رانندگی به حادثه ترافیک خیابانی و یا جاده‌ای می‌گویند که در آن حداقل یک وسیله نقلیه خیابانی با یک وسیله نقلیه دیگر، یا با یک کاربر (استفاده کننده) راه دیگر، یا یک جسم ثابت در کنار جاده و یا با خودرو دیگر که معمولاً آسیب مالی یا جانی در پی دارد، برخورد کرده باشد. تصادفات یکی از عوامل اصلی مرگ در کشورهای جهان است.

نخستین تصادف رانندگی منجر به مرگ در ایران در سال ۱۳۰۵ میان یک اتومبیل و درشکه حامل درویش خان نوازنده مشهور تار در خیابان سپه تهران اتفاق افتاد. در دنیا نخستین انسانی که در یک حادثه رانندگی جان خود را از دست داد، یک خانم انگلیسی بود. بریجیت درسکول ۴۴ ساله اولین کسی در دنیا است که در یک سانحه رانندگی جان خود را از دست داده است. وی روز هفدهم آگوست سال ۱۸۹۶ در میدان کریستال پالاس لندن بر اثر تصادف فوت کرد (عریضی، ۱۳۸۸).

عوامل مؤثر بر تصادفات

عواملی چون نوشیدنی الکلی مصرف داروهای خواب آور دخیلیات و خواب آلود بودن خوردن و آشامیدن در حین رانندگی همین طور دید چشم می توانند همیشه مشکل ساز باشند. تصادف های رانندگی همواره می تواند علت های گوناگون دیگری چون خرابی سیستم ترمز، فرسوده بودن ماشین، کم نور بودن چراغ ها و... داشته باشند. گاهی هم عوامل محیطی مثل آب و هوا یا خرابی جاده زمینه ساز حادثه می شود. ولی در بسیاری از زمینه ها همواره اشتباه های انسانی از نخستین علل تصادفات بشمار می آیند (رضایی، ۱۳۸۴).

الف) عادات رانندگان

- عادات متعددی در رانندگان برافزایش تصادفات در ایران مؤثر است.
- رانندگی با چراغ خاموش در شب
- صحبت و توجه به همراه در حین رانندگی
- خوردن و نوشیدن در رانندگی
- عدم رعایت فاصله ایمنی و توجه نکردن به سرعت
- حرکات نمایشی در حین رانندگی
- بی توجهی به علائم راهنمایی رانندگی
- صحبت با تلفن همراه در حین رانندگی

- وجود نقص فنی در خودرو و بی توجهی به آن
 - جروبحث در داخل خودرو
 - خوردن شربت و یا قرص های مسکن و خواب آور (عریضی، ۱۳۸۸).
- ب) سرعت: راندن خودرو بدون توجه به سرعت مجاز که اصطلاحاً سرعت گفته می شود. لازم به توضیح است که سرعت زیاد و یا کمتر از حد مجاز باعث ایجاد مشکل در رانندگی می شود. سرعت زیاد و یا کمتر از حد مجاز از عوامل مؤثر در تصادفات است به عنوان مثال: سرعت زیاد نزدیک به پیچ، سرعت زیاد برای سبقت گرفتن، سرعت زیاد و ترکیدن لاستیک، سرعت زیاد و نقص فنی (عدم گرفتن ترمز)، سرعت کمتر از حداقل سرعت در اتوبان ها و بزرگراه ها (رضایی، ۱۳۸۴).
- ج) خطای دید: یکی دیگر از عوامل تصادفات رانندگی خطای دید است. عده ای از افرادی که دارای گواهینامه با عینک هستند زمان رانندگی از عینک استفاده نمی کنند و این مسئله در دید آنان خطا ایجاد می کند و باعث بروز تصادف می شود. خواب آلوده بودن راننده و مصرف داروهای مسکن هم باعث خطا در دید وی خواهد شد.
- د) تأخیر درک: رانندگی با حالت خستگی و در مدت طولانی زمان عکس العمل راننده را افزایش می دهد و به ویژه با رانندگی طولانی استثنایی. نوشیدن مشروبات الکلی و مصرف مواد افیونی هم درک راننده را پائین خواهد آورد.
- ه) طراحی جاده: یکی از عواملی که باعث تصادف می شود جاده است. چنانچه جاده ها با اصول مهندسی ساخته نشوند تصادف در جاده بیشتر می شود. در طراحی جاده مهندسین به شیب جاده و پیچ های جاده ها توجه زیادی دارند (رضایی، ۱۳۸۴).

شخصیت

مفهوم شخصیت

کلمه شخصیت که در زبان لاتین Personalite خوانده می‌شود، ریشه در کلمه لاتین Persona دارد. این کلمه به معنی نقاب یا ماسکی گفته می‌شود که بازیگران تئاتر در یونان قدیم به صورت می‌زدند. به مرور معنای آن گسترده‌تر شد و نقشی را که بازیگر ایفا می‌کرد را نیز در بر گرفت؛ بنابراین مفهوم اصلی و اولیه شخصیت، تصویری صوری و اجتماعی است و بر اساس نقشی که فرد در جامعه بازی می‌کند، ترسیم می‌شود؛ یعنی فرد در واقع به اجتماع خود شخصیتی ارائه می‌دهد که جامعه بر اساس آن، او را ارزیابی می‌نماید (شاملو، ۱۳۸۹). هر انسانی آمیزه‌ای از سه ویژگی نوعی، فرهنگی و فردی را در خود دارد و مجموعاً کلیت منحصر به فردی را تشکیل می‌دهد که مورد توجه و امعان نظر روان‌شناسی شخصیت است. کلیت مفهوم و به همین لحاظ پیچیدگی آن موجب شده است که واژه شخصیت به شیوه‌های مختلفی تعریف شود (گروسی، ۱۳۸۰).

تعاریف و گستره شخصیت

آلپورت^۱ در این باره به گردآوری و ذکر پنجاه تعریف متفاوت پرداخته است. برخی به جنبه‌های بیوشیمیایی و فیزیولوژیکی شخصیت، برخی به عکس‌العمل‌های رفتاری و رفتارهای مشهود، برخی به فرآیندهای ناهشیار رفتار آدمی و برخی به ارتباط‌های متقابل افراد با یکدیگر و نقش‌هایی که در جامعه بازی می‌کنند توجه نموده و شخصیت را بر همان مبنا تعریف کرده‌اند؛ بنابراین دامنه تعاریف از فرآیندهای درونی ارگانیک تا رفتارهای مشهود ناشی از تعامل افراد، در نوسان است؛ اما شخصیت در مفهوم کلی باید شامل: قواعد مربوط به کنش‌های منحصر به فرد افراد و

^۱. Alport

قواعد مشترک بین آن‌ها، جنبه‌های پایدار و تغییرناپذیر کنش انسان و جنبه‌های ناپایدار و تغییرپذیر آن، جنبه‌های شناختی (فرآیند تفکر) جنبه‌های عاطفی (هیجانات) و جنبه‌های رفتاری فرد باشد (گروسی، ۱۳۸۰).

آلپورت، از محققین بزرگ در زمینه شخصیت: «سازمان‌یابی نظام‌های بدنی و روانی به‌عنوان ویژگی‌های رفتاری و فکری در فرد را شخصیت می‌نامد» (راس، ۱۳۸۶؛ نقل از سیدیان، ۱۳۹۲).

شلدون^۱ پویا بودن شخصیت را در تعریف خود مطرح نموده و چنین عنوان می‌کند: «سازمان‌یافتگی پویای جنبه‌های ادراکی، عاطفی، انگیزش و بدنی فرد را شخصیت گویند» (سیاسی، ۱۳۸۶).

کتل شخصیت را این‌چنین تعریف می‌کند: شخصیت چیزی است که به ما اجازه می‌دهد پیش‌بینی کنیم که شخص در یک موقعیت معین چه خواهد کرد، یعنی چه عملی از او ناشی خواهد شد. هیلگارد در تعریف خود، از کلیت شخصیت فاصله گرفته و نوعی برگشت به قوای ذهنی را در تعریف خود نشان داده است. او شخصی را چنین تعریف می‌کند: «شخصیت الگوهای معینی از رفتار و شیوه‌های تفکر است که نحوه سازگاری شخص را با محیط تعیین می‌کند» (راس، ۱۳۸۶؛ نقل از سیدیان، ۱۳۹۲).

کلی شخصیت را این‌گونه تعریف کرده است: «شخصیت عبارت است از روش هر فرد از جستجو برای تفسیر معنای زندگی» (کریمی، ۱۳۸۸).

دیدگاه‌هایی درباره شخصیت

نظریه‌های گوناگون شخصیت در طول سال‌ها تکامل یافته‌اند. هر یک از این گروه‌ها با دیدگاه‌های عمومی در این مورد که چگونه به بهترین نحو می‌توان درباره طبیعت

^۱. Sheldon

انسان فکر کرد، مشخص می‌شوند. در این قسمت به‌طور مختصر دیدگاه‌ها و نظریه‌های شخصیت شرح داده می‌شود.

دیدگاه روانکاوی

این دیدگاه مبتنی بر این تصور است که شخصیت مجموعه‌ای از نیروهای درونی را در برمی‌گیرد که باهم رقابت می‌کنند و گاه با یکدیگر در تعارض‌اند و اینکه رفتار چگونه از این پویایی درونی پدیدار می‌شود، کانون توجه این دیدگاه را تشکیل می‌دهد، از این دیدگاه انسان مجموعه‌ای از فشارهای درونی را که گهگاه باهم عمل می‌کنند و گهگاه باهم در جنگ هستند در بر دارد. فروید به‌عنوان بنیان‌گذار مکتب روانکاوی در ابتدا شخصیت را به سه سطح هشیار، نیمه هشیار و ناهشیار تقسیم کرد. ولی بعداً نظر خود را در این باره تغییر داد و سه ساختار اساسی را در آناتومی شخصیت معرفی کرد که این سه ساختار بنام نهاد، خود، فرا خود است. نهاد ساختار قدرتمند شخصیت است، زیرا تمام انرژی لازم برای دو جزء دیگر را فراهم می‌کند (دیویسون و همکاران، ۲۰۰۶؛ ترجمه دهستانی، ۱۳۸۷). نهاد منشأ همه نیروهای روانی است و از اصل لذت پیروی می‌کند در واقع تصویری که همه نیازها بایستی بلافاصله ارضاء شوند و از تفکر فرایند اولیه استفاده می‌کند. من نهایتاً از نهاد پدیدار می‌شود زیرا نهاد نمی‌تواند به‌گونه‌ای مؤثر با خواست‌های جهان خارج برخورد کند. من از اصل واقعیت پیروی می‌کند و ارباب منطقی شخصیت است. هدف آن جلوگیری از تکانه‌های نهاد نیست، بلکه کمک به آن برای به دست آوردن کاهش تنش است که خواستار آن است. فرا خود مجموعه قدرتمند و عموماً ناهشیار دستورات و اعتقاداتی که در کودکی آن‌ها را فراگیری می‌کنیم و اساس این جنبه اخلاقی شخصیت معمولاً در سن ۵ یا ۶ سالگی آموخته می‌شود و در ابتدا شامل

مقررات رفتاری است که توسط والدین ما تعیین شده‌اند (شولتز^۱)، ترجمه خوشدل، (۱۳۸۷). جریان نمو یافتگی بهنجار، هر مرحله روانی - جنسی راهی به سوی مرحله بعد می‌گشاید و فرد را با یک توالی از چالش‌های نمو یافتگی مواجه می‌گرداند. در نمای روان پویشی، شخصیت معنای فنی دارد و به شیوه‌ای که در آن من برحسب عادت فشارهای نهاد، فرامن و محیط را برآورده می‌سازد، اطلاق می‌شود. در کل برای فروید، شخصیت به‌عنوان یک جنگک فرسایشی توسط نهاد، من و فرا خود است.

دیدگاه یادگیری یا رویکرد رفتاری

در رویکرد رفتاری بر رفتار آشکار شخصی توجه می‌کنند؛ بنابراین در رویکرد رفتاری، به شرایط درونی مثل اضطراب، سائق‌ها و غیره هیچ اشاره‌ای نمی‌شود. به نظر رفتارگرایان، شخصیت چیزی جز تجمع پاسخ‌های آموخته‌شده به محرک‌ها، یعنی مجموعه رفتارهای آشکار یا نظام‌های عادت نیست. شخصیت تنها به چیزی اشاره دارد که بتوان آن را به‌صورت عینی مشاهده و دست‌کاری کرد. در واقع برجسته‌ترین خصوصیت طبیعت انسان در این دیدگاه این است که رفتار انسان تحت تأثیر مستقیم تجربه تغییر می‌یابد (شولتز، ترجمه خوشدل، ۱۳۸۷).

دیدگاه پردازش اطلاعات

این دیدگاه چنین فرض می‌کند که طبیعت انسان از برخی جنبه‌ها شبیه عملکرد کامپیوتر است. بدین معنی که خود دستگاه عصبی می‌تواند به‌منزله کامپیوتر جاندار عظیمی باشد که دارای قواعد تصمیم‌گیری و الگوهایی از خودسازمانی است که به طریقی به کامپیوترهای سیلیکونی و فلزی امروز شباهت دارد؛ بنابراین، شخصیت تجلی‌گاه انواع خاص رویدادهای پردازش اطلاعات است. این سوگیری، انسان را

^۱. Shultz

به منزله دستگامی خودگردان می‌داند که اهدافی را در نظر می‌گیرد و در راه رسیدن به آن اهداف بر مسیر پیشرفت کار نظارت دارد (راس، ۱۳۸۶؛ نقل از سیدیان، ۱۳۹۲).

ساخت شخصیت آیزنک

آیزنک در تحقیقات خود به چهار عامل در ساخت شخصیت دست یافت که مقارن با چهار گونه رفتار است:

- ۱- عامل گروهی مقارن با تیپ یا سنخ
- ۲- عامل گروهی مقارن با صفات
- ۳- عامل اختصاصی مقارن با پاسخ‌های عادت شده
- ۴- عامل خطا مقارن با پاسخ‌های جزئی معین یا پاسخ‌های خاص که همان رفتارهای ساده و قابل مشاهده هستند (قلی‌زاده، ۱۳۷۶).

آیزنک معتقد است که در ساده‌ترین سطح، پاسخ‌های ساده قرار دارند. بعضی از این پاسخ‌ها معمولاً به یکدیگر پیوند خورده و عادت‌ها را به وجود می‌آورند. گروهی از این عادات با یکدیگر همراه می‌شوند و صفات را تشکیل می‌دهند. مثلاً افرادی که ملاقات با دیگران را به مطالعه ترجیح می‌دهند، معمولاً از شرکت در میهمانی‌های شاد نیز لذت می‌برند. از ترکیب این دو عادت می‌توان به صفت اجتماعی بودن دست یافت. در سطوح بالاتر، ممکن است صفات مختلفی با یکدیگر ترکیب شوند و آنچه را که آیزنک «سنخ یا تیپ» نامیده است، به وجود آورند. تیپ از لحاظ کلیت در بالاترین درجه قرار می‌گیرد و نوع شخصیت و رفتار را می‌رساند (قلی‌زاده، ۱۳۷۶).

ادراک خود

در تاریخ تمدن بشری خود^۱ و مسائل پیرامون آن همیشه به عنوان سؤال مطرح و از موضوعاتی بوده است که زوایای تفکر انسان را به خود مشغول داشته است. خود و مفهوم خود^۲ از جمله مسائلی است که در سراسر عمر به آن پرداخته می شود، از کودکان نوپا که جلوی آینه صورت های مشابه را جستجو می کنند تا فیلسوفانی که از طریق مسائل انتزاعی در مورد تداوم هویت شخصی کار می کنند (دیمون و هارت، ۱۹۹۱). همه ما نسبت به اینکه چه کسی هستیم و چگونه مشابه و متمایز از دیگرانیم، دارای احساس خاصی هستیم. این احساس همان خود است که از دوران نوزادی با احساس مراقبت از سوی دیگران پدیدار می گردد و به تدریج ماهیت آن پیچیده می شود (اسپرنثال و کولینز^۳، ۱۹۹۵).

بررسی مفهوم خود اهمیت خاصی در درک رفتارهای افراد دارد (چامپیون^۴، ۱۹۹۱). لذا درک مفهوم خود و ادراک خود مرتبط با مشکلات رفتاری می تواند نشانه های مهمی را برای انگیزه های زیربنایی بزهکاری و رفتارهای ضداجتماعی فراهم آورد. تمامی تحقیقات و مطالعات انجام گرفته بر نقش بنیادی حرمت خود در سازش یافتگی عاطفی، هیجانی و شناختی تأکید کرده اند و سطح پایین حرمت خود را حداقل به مثابه عامل مستعد کننده بزهکاری قلمداد نموده اند. پژوهش های انجام شده در زمینه حرمت خود نیز هر یک به گونه ای بر نقش و اهمیت حرمت خود و رابطه ی آن با سلامت روانی انسان تأکید دارند (دیمون و هارت، ۱۹۹۱).

خود چیست؟ چه چیزی سبب تداوم هویت شخصی می شود؟ ویلیام جیمز^۵ اولین نظریه را در مورد خود مطرح کرده است. او خود را به دو بعد خود فاعل^۱ و خود

^۱ - Self

^۲ - Self Concept

^۳ - Sprinthall & Collins

^۴ - Champion

^۵ - William James

فعل پذیر^۲ تقسیم می کند (انگلیش و انگلیش، ۱۹۶۵). هم اکنون نیز مفهوم خود از موضوعات اساسی و مهم در دانش روان شناختی محسوب می شود. به ندرت می توانیم مفهومی را با نتایج کاربردهای گسترده تر از آن بیابیم. مهم ترین و رایج ترین مشکلات به خود برمی گردند و متخصصان بالینی چه در زمینه نظری و چه در کاربرد روش های بالینی به خود توجه دارند. هرچقدر توجه به خود در بعضی مقاطع به خاطر حاکمیت یک نظریه خاص تحت الشعاع قرار گرفته است، اما همیشه به عنوان یکی از موضوعات مهم در مرکز بحث نظریه پردازان و محققان روانشناسی بوده است. به قول هارتر^۳ دهه ی ۱۹۸۰، دهه ی تجدید حیات علاقه به مطالعه خود بوده است (لاپسلی و پاور^۴، ۱۹۸۸). به رغم تحقیقات متعدد، هنوز هم پیچیدگی های زیادی در بررسی مفهوم خود وجود دارد (وایلی^۵، ۱۹۷۹).

دیدگاه ها و رویکردهای مختلف در خصوص مفهوم خود

دیدگاه اجتماعی

این دیدگاه قدیمی بوده و به کارهای هربرت مید و کولی بازمی گردد. در این دیدگاه خود محصول اجتماع است از نظر مید خود هر فرد از خلال اخذ دیدگاه دیگری شکل می گیرد یعنی فرد آگاهی می یابد که «موضوعی» در حوزه ادراک «دیگری» است و سپس این دیدگاه دیگری را درونی سازی کرده و به خود به عنوان موضوعی در حوزه ادراک خود آگاه می گردد. اصطلاح «خود در آینه»^۶ کولی نیز بیانگر همین نظریه است یعنی خود بازتابی است از نگرش دیگران در مورد خویشتن. سنت اجتماعی مید و کولی در کارهای جدیدتر روانشناسی اجتماعی و

1- I-Self

2- Me-Self

3- Harter

4- Lapsely & Power

5- Wylie

6- Looking- glass - self

شناختی - اجتماعی بازتاب دارد ولی به ویژه در کارهای تعاملی های سمبولیک ادامه یافته است.

دیدگاه شناختی

اوج گیری روانشناسی شناختی در دهه های میانی قرن و رسوخ آن در روانشناسی اجتماعی باعث شده توجه انحصاری از عوامل درونی به فرد و به فرآیندهای درونی معطوف گردد. از نظر شناخت گرایان حتی در ارزشیابی دیگران از ما نیز انتخاب شخصی دخالت دارد و فرآیندهای درون فردی و شناختی اند که به آن ارزشیابی ها معنا و مفهوم می دهند. هر نوع اثرگذاری بیرونی یا اثر بین فردی از خلال صافی درون و فرآیندهای درون فردی عمل می کند. دیدگاه شناختی خود را به عنوان یک «ساختار شناختی» توصیف می کند که میانجی گر دنیای بیرون و درون بوده حوادث و اطلاعات را پردازش، اندوخته و سازمان می دهد و بر مبنای این سازمان دهی با محرکات و وقایع بعدی درگیر می شود (خامسان، ۱۳۷۴).

دیدگاه شناختی - اجتماعی

شناخت اجتماعی یعنی برداشت کودک از دنیا، پدیده های اجتماعی، چگونگی سازمان دادن به آنها و همچنین فرآیندهای شناختی - اجتماعی ای که از خلال آنها تجربه اجتماعی ادراک و دانش اجتماعی کسب می گردد. به بیان دیگر رویکرد شناختی - اجتماعی ترکیبی است از رویکرد شناختی و اجتماعی به خود که از سویی نقش اجتماع و تجربیات اجتماعی و از سوی دیگر فرد و توان شناختی او را در تشکیل و ساخت خود مطرح می کند و متمرکز به فرآیندهای درون خود و فرآیندهای بین فردی است. خود در دیدگاه شناختی - اجتماعی مفهومی محوری است که نقش میانجی گر را بین درون و بیرون فرد ایفا می کند و عهده دار تنظیم رفتار است. در دیدگاه شناختی - اجتماعی شکل گیری خود و سازمان یابی آن بر

پایه مفاهیم «جذب» و «انطباق» پیازه و همانندسازی و تعادل یابی قرار می‌گیرد البته این همانندسازی توسط انتخاب فردی رخ می‌دهد. در این راستا تعدادی از نظریه‌های شناختی - اجتماعی در تداوم سنت پیازه و کلبرگ و مید و جیمز و ... «خود» را از خلال منطقی عینی ادراک از خود و ادراک دیگری از دید تحولی بررسی کرده و تلاش دارند تا مسیر یا روند آن را مرحله‌به‌مرحله در ارتباط با «ساختار شناختی» تعیین نمایند. نمونه بارز این رویکردها پژوهش‌های دیمون و هارت، سلمان (در مورد درونی سازی دیدگاه گیری) و برویتون است (دیمون و هارت، ۱۹۹۱).

پردازش هیجان

اصطلاح، پردازش هیجانی، برای نخستین بار از سوی لنگ (۱۹۷۷) بکار گرفته شد و پس از آن از سوی راجمن (۱۹۸۰)، فوآ، کوزک (۱۹۸۶)، بروین (۱۹۸۸، ۱۹۹۶) تداول عام تری یافت و در مجموع به معنی فرآیند جذب و کاهش هیجان‌ات منفی به واسطه فعال شدن و تغییر یافتن ساختارهای شناختی زیرین آن هیجان‌ات است. این مفهوم از مفاهیمی چون پالایش، ابراز هیجانی، اشتغال هیجانی متمایز است. هرچند متخصصان این حوزه معتقدند در هر شیوه درمانی مؤثر که تعدیل و تخفیف اضطراب هدف قرار می‌گیرد پردازش هیجانی، دانسته یا نادانسته رخ می‌دهد ولی توجیه و تبیین آگاهانه فرایندی که در پس پشت آن شیوه رخ می‌دهد تنها از سوی نظریه پردازان و درمانگران رفتاری و شناختی صورت پذیرفته است. باوجوداین، نگاهی به ادبیات وسیع حوزه اختلالات و مشکلات هیجانی روشن می‌سازد که شیوه‌های درمانی و مقابله‌ای که ذیل عنوان ابراز هیجانی، پالایش و غیره قرار می‌گیرند تدریجاً به سمت تبیین‌های شناختی حرکت کرده‌اند در نتیجه ابتدا به زمینه عام تدابیر و فونونی می‌پردازیم که تعدیل و اصلاح هیجان‌ات منفی را هدف قرار داده‌اند و پس از آن با تفصیل بیشتر به نظریات مطرح در زمینه پردازش هیجانی می‌پردازیم.

راچمن (۱۹۸۰) پردازش هیجانی را به عنوان برگشت بر رفتار غیر بیمارگونه^۱ بعد از کاهش اغتشاش عاطفی مفهوم سازی می کند. او معتقد است که قبل از استفاده از این مفهوم باید سه وضعیت مورد ملاحظه قرار گیرد.

- باید شواهد اغتشاش عاطفی وجود داشته باشد؛
- باید شواهدی که از کاهش اغتشاش عاطفی مشاهده گردد؛
- باید شواهدی از برگشت به رفتار عادی و غیر بیمارگونه مشاهده شود. اگر موقعیت نخست وجود داشته باشد ولی در موقعیت دیگر دیده نشوند، می توان گفت که پردازش عاطفی به طور کامل صورت نگرفته است.

ابراز هیجانی به مثابه یک رویکرد مقابله‌ای

تردید اندکی وجود دارد که تجربه استرس آورهای عمده می تواند بر سلامت جسمی و روانی اثر بگذارد. بر مبنای پژوهش هایی که در مورد ماهیت مقابله با تجارب استرس آور انجام گرفته است سه دیدگاه در این زمینه قابل تشخیص است (پنی بیکر و شارپ^۲، ۱۹۹۰). نخستین دیدگاه از حوزه شخصیت سر برآورده و معتقد است افراد از سبک های شخصیتی منحصربه فردی برای مقابله با استرس استفاده می کنند و هیچ روال «طبیعی» یا «معیاری» در مقابله با استرس های عمده وجود ندارد. دیدگاه دوم بیان می دارد که در فرآیند پردازش اطلاعات و مقابله افراد با استرس ها، تغییرات قابل پیش بینی دیده می شود؛ افراد معمولاً در فرآیند مقابله از مراحل خاص می گذرند. دیدگاه سوم که رویکرد بازداری - مواجهه خواننده می شود، بر این اعتقاد استوار است که تجربه استرس آورهای عمده باعث بازداری می شود و بازداری از فهم و جذب تجربه جلوگیری می کند، واداشتن افراد به رویارویی با تجربه آسیب زا باعث تسهیل فرآیند جذب می شود و فرد از مشکل

^۱ - Unidisturbed

^۲ - Penny Baker & Sharp

رهایی می‌یابد، در این دیدگاه اعتقاد بر این است که می‌توان فرآیند مقابله را تسهیل نمود و مکانیسم آن نیز واداشتن افراد به رویارویی و ابراز هیجانی است (هورتز^۱، ۱۹۷۵؛ به نقل از راجمن، ۱۹۸۰).

بر مبنای رویکرد بازداری - مواجهه تجربه حوادث آسیب‌زا مشکلاتی به وجود می‌آورد. افراد تلاش می‌کنند تا تجارب نوین را بفهمند و سازمان بخشند. فهم، جذب رویدادهای ناخوشایند به خاطر ماهیت پیچیده و نیز غیرمنتظره بودن آنها دشوار است؛ بنابراین هر روشی اگر بتواند به فهم یا سازمان‌دهی تجارب منفی کمک کند دارای اثر مثبت درمانی است. یک شیوه برای سازمان‌دهی و درنهایت فهم رویدادهای منفی، بیان آنها یا به عبارتی کلی‌تر ترجمه آن رویداد درون زبان (گفتار و نوشتار) است. این فرآیند به‌طور طبیعی در تعاملات معمول روزانه رخ می‌دهد اما مشکلی که با بسیاری از رویدادهای منفی پیش می‌آید این است که افراد به دلیل ترس از شرمسار شدن، عدم تأیید یا دریافت تنبیه، قادر و یا مایل نیستند با دیگران از تجارب ناخوشایند خود صحبت کنند. این افراد مجبور می‌شوند فعالانه جلوی تمایل به صحبت کردن از تجارب منفی را بگیرند.

نظریه فوآ و کوزک (۱۹۸۶) درباره پردازش عاطفی

فوآ و کوزک (۱۹۸۶) بحث خود را با تأکید بر ضرورت شناخت سازوکارهای درگیر در موفقیت روش‌های رویارویی در درمان ترس‌های مرضی شروع می‌کنند. آنها به این نکته اشاره می‌کنند که طی چند دهه گذشته پیشرفت‌های زیادی در درمان رفتاری ترس‌های بیمارگونه به‌عمل آمده، طی این پیشرفت‌ها از لحاظ فهم نظری فرآیندهای بهبود بخش رضایت‌بخش نبوده است و در نتیجه نظریه‌هایی که بتواند به‌خوبی مداخلات را با پیامدهای درمانی مرتبط نمایند، وجود نداشته است.

¹ - Hourtz

آن‌ها نظریه پردازش هیجانی خود را کوشش می‌دانند که در این رابطه جهت توجیه فرآیندهای زیر ساز در موفقیت روش‌های رویارویی در درمان ترس‌های مرضی ارائه گشته است. فوآ و کوزک (۱۹۸۶) همچنین قبل از ورود به بحث اصلی خود به بررسی مختصر مکاتب مختلف روان‌درمانی در درمان اضطراب پرداخته‌اند آن‌ها به این نکته اشاره کرده‌اند که صرف‌نظر از دیدگاه موردنظر اغلب متخصصین بالینی در سبب‌شناسی و ابقاء رفتار نورتیک، نقش محوری را به اضطراب یا سایر حالت‌های عاطفی ناخوشایند قائل شده‌اند. نظریه‌پردازان ضربه روانی^۱ از زمان ژانه^۲ و فروید (برویر^۳ و فروید، ۱۹۷۵، ژانه، ۱۸۸۹؛ به نقل از جی کاگس و همکاران، ۱۹۹۸) تا زمان حال (فوآ و کوزک، هورتیز، ۱۹۸۶) بر نقش درگیری عاطفی با خاطرات ضربه به‌عنوان نکته ضروری در پردازش موفقیت‌آمیز حادثه و بهبود ناشی از آن تأکید کرده‌اند. برعکس، فرض شده است که اجتناب عمدی از یادآوری ضربه و یا کناره‌گیری و گسستگی عاطفی از موقعیت تروماتیک، مانع از بهبود می‌گردد (جی کاگس و همکاران، ۱۹۹۸). فوآ و کوزک (۱۹۸۶) معتقدند که برخلاف تفاوت‌های نظری بین مکاتب مختلف روان‌درمانی، یک اصل مشترکات در درمان نوروها از میان این مکاتب سر برآورده است: یعنی اصل رویارویی^۴ اگر نورتیک‌ها افرادی اجتناب‌کننده هستند که در بازشناسی یا یادآوری اطلاعات تشویش برانگیز ناکام شده‌اند، روان‌درمانی می‌تواند شرایطی را مهیا کند که در آن شرایط مواجهه با این نوع اطلاعات تشویق گردد تا حدی که تغییر عاطفه به وقوع بپیوندد. از این منظر، روان‌کاوان بیماران خود را در معرض اطلاعات ناهشیار، حافظه‌های دردناک و امیال غیرقابل‌پذیرش از طریق تعبیر و تفسیر رفتار، رؤیاهای^۵ و تداعی‌های آزاد^۱ قرار

۱- Trauma

۲- Ganet

۳- Breure

۴- The Principle Of Exposure

۵- Dream

می‌دهند. درمان گران گشتالت، از تجسم، ایفای نقش، تعبیر و تفسیر رؤیا و قرار دادن فرد در شرایط اینجا و اکنون^۲ برای مواجهه با اطلاعات مورد اجتناب استفاده می‌کنند که با استفاده از آن‌ها بیماران را به‌طور مستقیم در معرض حوادث ترس‌آور قرار می‌دهند. شاید بتوان گفت روش‌های راجرزی از قبیل انعکاس گفته‌ها و احساسات مراجعین نیز نوعی مواجهه با افکار و احساساتی است که تاکنون برای بیماران ناشناخته بوده است (محمود علیلو و زعفرانچی زاده، ۱۳۸۷).

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش علی-مقایسه‌ای از نوع مقطعی-مقایسه‌ای است. جامعه آماری پژوهش کلیه رانندگان متردد با و بدون سابقه تصادف استان اردبیل در نیمه اول سال ۱۳۹۴ بودند. نمونه آماری پژوهش شامل ۸۰ نفر بودند (۴۰ نفر رانندگان خودروهای تصادفی و ۴۰ نفر رانندگان غیر تصادفی) که به روش نمونه‌گیری در دسترس (رانندگان خودروهای تصادفی مراجعه‌کننده به پارکینگ‌های نگهداری خودروهای تصادفی و پلیس‌راه‌های استان اردبیل و رانندگان غیر تصادفی از بین رانندگان در حال تردد از مسیر پلیس‌راه‌های استان اردبیل) انتخاب شدند و بعد از توضیح اهداف پژوهشی و کسب رضایت وارد پژوهش شدند. داده‌های پژوهش با تحلیل واریانس چندمتغیره (مانوا) و با استفاده از نرم‌افزار آماری SPSS صورت گرفت.

ابزار پژوهش

الف) مقیاس ابعاد شخصیتی NEOPI-R: این پرسشنامه که توسط کاستا و مک‌کرا (۱۹۹۲) ابداع شده است، پنج عامل اصلی شخصیت (نوروز گرایی، برون‌گرایی، تجزیه‌پذیری، همسازی و وظیفه‌شناسی) و شش وجه را در هر عامل (جمعاً ۳۰ وجه) را اندازه‌گیری می‌کند. پژوهش‌های متعدد، پایایی و اعتبار مقیاس شخصیتی را مورد

¹ - Free Association

² - Here & Now

تائید قرار داده‌اند (کاستا و مک کری، ۱۹۹۲). در یک پژوهش طولی ۷ ساله، ضرایب پایایی ۰/۵۱ تا ۰/۸۲ برای هجده زیرمقیاس ابعاد نوروز گرایی، برون گرایی و تجزیه پذیری و ضرایب پایایی ۰/۶۳ تا ۰/۸۱ برای پنج عامل اصلی در مردان و زنان به دست آمد (کاستا و مک کری، ۱۹۹۲). مطالعات انجام شده در مورد ویژگی‌های روان‌سنجی این مقیاس در نمونه‌های ایرانی (حقوق‌شناس، ۱۳۸۵) ضرایب پایایی ابعاد اصلی آزمون را از ۰/۵۳ تا ۰/۸۷ گزارش کرده‌اند

ب) مقیاس ادراک خود: این مقیاس به وسیله پورحسین (۱۳۸۶) و بر اساس نظریه تحولی شناختی دیمون وهارت (۱۹۸۲) ساخته شده است. این مقیاس دارای ۳۰ جمله است که به صورت من... هستم ارائه شده‌اند. هر شخص باید وضعیت هر گزاره را در خود به صورت خیلی زیاد، زیاد، متوسط، کم، خیلی کم و اصلاً مشخص کند. در این آزمون به ازای هر یک از گزینه‌ها، نمراتی تعلق می‌گیرد. نمره ۵ برای گزینه خیلی زیاد، ۴ برای زیاد، ۳ برای متوسط، ۲ برای کم، ۱ برای خیلی کم و صفر برای گزینه اصلاً در نظر گرفته شده است. بر این اساس نمرات آزمون ادراک خود از صفر تا ۱۵۰ متغیر خواهد بود. تعداد گزاره‌های چهارگانه در این آزمون عبارت‌اند از: خود مادی، خود فعال و خود اجتماعی هر کدام دارای ۷ سؤال و خود روانی دارای ۹ سؤال است. روایی ثبات درونی از طریق محاسبه ضریب آلفای کرونباخ و برای ارزیابی همبستگی بین مؤلفه‌های چهارگانه و کل آزمون از فرمول همبستگی اسپرمن براون استفاده شد. ضمن آنکه فرمول اسپرمن براون نیز شاخص خوبی برای ارزیابی روای ثبات درونی آزمون است. بر اساس نتایج، میزان آلفای کرونباخ (۰/۹۳ و ۰/۷۹) برای کل آزمون با توجه به ۳۰ جمله بسیار خوب است. این میزان بیانگر ثبات درونی و روایی بالای آزمون ادراک خود است. همچنین میزان ثبات درونی آزمون با توجه نمرات چهار خود مادی، فعال، اجتماعی و روانی، ۰/۹۰ و ۰/۸۹ است (پورحسین، ۱۳۸۹). در مجموع این آزمون برای ارزیابی میزان ادراک

خود و در نتیجه برای ارزیابی میزان اعتماد به نفس به کار می رود. چه ادراک خود پایه مهمی برای اعتماد به نفس محسوب می شود. از سوی دیگر، چون خود پنداشت و ادراک خود با عامل موفقیت و شکست همبستگی بالایی دارد (پورحسین، ۱۳۸۹؛ کوپر اسمیت، ۱۹۶۷؛ به نقل از فتحی آشتیانی، ۱۳۷۴) می توان آن را یک عامل پیش بین برای موفقیت دانست. در این پژوهش دو بعد خود روانی و خود اجتماعی مورد بررسی قرار گرفت.

ج) مقیاس پردازش هیجانی: مقیاس پردازش هیجانی (باکر، ۲۰۰۷) یک مقیاس خود گزارشی ۳۸ آیتمی است که برای اندازه گیری سبک های پردازش هیجانی استفاده می شود. نسخه اصلاح شده این مقیاس یک ساختار ۵ درجه ای (کاملاً مخالف تا کاملاً موافق) با ۲۵ سؤال است. مقیاس اصلاح شده در سال ۲۰۱۰ توسط بارکر و همکاران ساخته شده است. ویژگی های روان سنجی در نسخه اصلاح شده به خصوص در رابطه با تشخیص تفاوت بین گروه ها امیدوار کننده است. ضرایب آلفای کرونباخ و باز آزمایی این مقیاس به ترتیب ۰/۹۲ و ۰/۷۹ گزارش شده است. به منظور تعیین ضریب اعتبار، این مقیاس با تنظیم هیجان همبسته شد. نتایج نشان داد که بین این دو مقیاس همبستگی منفی معناداری وجود دارد ($r = -0.54$) در تحقیقی مقدماتی که بر روی ۴۰ نفر از دانشجویان صورت گرفت ضریب اعتبار ۰/۷۷ به دست آمد. ضریب آلفای کرونباخ در پژوهش حاضر ۰/۹۵ محاسبه شده است (نریمانی، ۱۳۹۱).

یافته های پژوهش

طبق یافته ها پژوهش ۷۵ درصد افراد مورد مطالعه در گروه رانندگان با سابقه تصادف مرد و ۲۵ درصد زن و در گروه رانندگان بدون سابقه تصادف ۷۰ درصد مرد و ۳۰ درصد زن هستند. همچنین در گروه رانندگان با و بدون سابقه تصادف بیشترین فراوانی مربوط به تحصیلات لیسانس به ترتیب برابر با ۶۵ و ۴۵ درصد فراوانی است.

جدول ۱: میانگین و انحراف استاندارد متغیرهای پژوهش در گروه‌های مورد مطالعه

انحراف معیار	میانگین	گروه	متغیر	
۵/۳۵۳۱۷	۲۸/۴۰۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	روان رنجور	ابعاد شخصیتی
۱/۹۳۲۱۸	۲۱/۴۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف	خوبی	
۴/۸۶۶۱۶	۱۷/۷۵۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	برونگرایی	
۳/۷۱۵۵۳	۱۳/۸۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف	گشودگی به	
۵/۱۲۸۱۰	۲۶/۶۰۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	تجربه	
۵/۲۸۱۸۰	۲۶/۰۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف	توافق	
۵/۲۳۲۰۵	۲۱/۹۰۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	وظیفه‌شناسی	
۴/۳۳۷۹۷	۲۷/۵۵۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف		
۴/۶۴۵۳۷	۸/۶۰۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	ادراک خود	
۶/۱۲۹۱۷	۱۵/۶۵۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف		
۳/۹۲۰۶۹	۲۲/۲۵۰۰	رانندگان با سابقه تصادف		
۴/۰۲۶۸۳	۲۷/۷۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف		
۳/۴۹۱۷۵	۲۸/۲۵۰۰	رانندگان با سابقه تصادف	خود روانی	پردازش هیجانی
۴/۲۵۵۹۲	۳۴/۸۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف		
۹/۱۸۳۴۶	۷۱/۳۵۰۰	رانندگان با سابقه تصادف		
۵/۸۸۲۶۱	۷۹/۴۰۰۰	رانندگان بدون سابقه تصادف		

جدول (۱) میانگین و انحراف استاندارد متغیرهای پژوهش را در گروه‌های مورد مطالعه نشان می‌دهد.

جدول ۲: نتایج آزمون لوین جهت تعیین برابری واریانس‌ها

متغیر	F	درجه آزادی ۱	درجه آزادی ۲	سطح معنی داری
روان رنجور خویی	۲/۳۰۲	۱	۷۸	۰/۰۸۴
برونگرایی	۳/۸۸۸	۱	۷۸	۰/۰۵۲
گشودگی به تجربه	۰/۰۰۸	۱	۷۸	۰/۹۳۰
توافق	۰/۰۶۶	۱	۷۸	۰/۷۹۸
وظیفه‌شناسی	۳/۹۲۱	۱	۷۸	۰/۰۶۱

طبق نتایج جدول (۲) سطح معنی داری خطای آزمون برابری واریانس‌ها ($p > 0.05$) نشان می‌دهد که واریانس‌ها برابر هستند.

جدول (۳) نتایج آزمون تحلیل واریانس چند متغیره (مانوا)
بر روی متغیر ابعاد شخصیتی

منبع تغییر	متغیر وابسته	مجموع مجدورات	درجه آزادی	میانگین مجدورات	F	P	اتا
روان رنجور خویی	۹۸۰/۰۰۰	۱	۹۸۰/۰۰۰	۶۰/۵۱۳	۰/۰۰۰	۰/۴۳۷	
برونگرایی	۳۱۲/۰۵۰	۱	۳۱۲/۰۵۰	۱۶/۶۴۹	۰/۰۰۰	۰/۱۷۶	
گروه گشودگی به تجربه	۷/۲۰۰	۱	۷/۲۰۰	۰/۲۶۶	۰/۶۰۸	۰/۰۰۳	
توافق	۶۳۸/۴۵۰	۱	۶۳۸/۴۵۰	۲۷/۶۴۳	۰/۰۰۰	۰/۲۶۲	
وظیفه‌شناسی	۹۹۴/۰۵۰	۱	۹۹۴/۰۵۰	۳۳/۶۱۳	۰/۰۰۰	۰/۳۰۱	

همان‌طور که جدول (۳) نشان می‌دهد بین روان رنجور خویی، برونگرایی، توافق و وظیفه‌شناسی در گروه رانندگان با سابقه تصادف و رانندگان بدون سابقه تصادف تفاوت معنی داری وجود دارد ($p < 0.01$). نتایج نشان می‌دهد که روان رنجور خویی و برون‌گرایی رانندگان با سابقه تصادف بیشتر از رانندگان بدون سابقه تصادف است، این در حالی است که توافق و وظیفه‌شناسی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است.

جدول ۴: نتایج آزمون لوین جهت تعیین برابری واریانس‌ها

متغیر	F	درجه آزادی ۱	درجه آزادی ۲	سطح معنی داری
خود اجتماعی	۱/۳۱۲	۱	۷۸	۰/۲۵۶
خود روانی	۰/۲۲۹	۱	۷۸	۰/۶۳۴

طبق نتایج جدول (۴) سطح معنی داری خطای آزمون برابری واریانس‌ها ($p > ۰/۰۵$) نشان می‌دهد که واریانس‌ها برابر هستند.

**جدول ۵: نتایج آزمون تحلیل واریانس چند متغیره (مانوا)
بر روی متغیر ادراک خود**

منبع تغییرات	متغیر وابسته	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	P	اتا
گروه	خود اجتماعی	۵۹۴/۰۵۰	۱	۵۹۴/۰۵۰	۳۷/۶۱۳	۰/۰۰۰	۰/۳۲۵
	خود روانی	۸۵۸/۰۵۰	۱	۸۵۸/۰۵۰	۵۶/۶۲۷	۰/۰۰۰	۰/۴۲۱

همان‌طور که جدول (۵) نشان می‌دهد بین خود اجتماعی و خود روانی در گروه رانندگان با سابقه تصادف و رانندگان بدون سابقه تصادف تفاوت معنی داری وجود دارد ($p < ۰/۰۱$). نتایج نشان می‌دهد که خود اجتماعی و خود روانی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است.

جدول ۶: نتایج آزمون لوین جهت تعیین برابری واریانس‌ها

F	درجه آزادی ۱	درجه آزادی ۲	سطح معنی داری
۲/۷۶۳	۱	۷۸	۰/۰۹۱

طبق نتایج جدول (۶) سطح معنی داری خطای آزمون برابری واریانس‌ها ($p > ۰/۰۵$) نشان می‌دهد که واریانس‌ها برابر هستند.

جدول ۷: نتایج آزمون تحلیل واریانس چند متغیره پردازش هیجانی

منبع تغییرات	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معنی داری	مجذور اتا
گروه	۱۲۹۶/۰۵۰	۱	۱۲۹۶/۰۵۰	۲۱/۷۹۳	۰/۰۰۰	۰/۲۱۸

همان‌طور که جدول (۷) نشان می‌دهد پردازش هیجانی در رانندگان با سابقه تصادف و رانندگان بدون سابقه تصادف تفاوت دارد و پردازش هیجانی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است.

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف مقایسه پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی در رانندگان با و بدون سابقه تصادف صورت گرفت. نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل اطلاعات به شرح زیر است:

نتایج نشان داد که از بین مؤلفه‌های شخصیت روان‌رنجورخویی و برون‌گرایی رانندگان با سابقه تصادف بیشتر از رانندگان بدون سابقه تصادف است، در حالی که توافق و وظیفه‌شناسی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است. نتایج به دست آمده با یافته‌های پژوهش سامر^۱ (۲۰۰۵)، پالین و دورتی (۲۰۰۷)، و اندرستیز^۲ (۲۰۰۸)، هاشمیان و همکاران (۱۳۸۹)، گروسی و عضدی (۱۳۹۲)، گلنوش و همکاران و بورگس و همکاران (۲۰۱۴) همسویی داشت. گروسی و عضدی (۱۳۹۲) گزارش کردند رانندگان گروه متخلف در مؤلفه‌های شخصیتی توافق‌پذیری، پذیرا بودن و وظیفه‌شناسی نمرات پایین‌تری در مقایسه با گروه عادی دریافت کردند. همچنین پالین و دورتی (۲۰۰۷) در نتایج بررسی خود گزارش نمودند که بین ابعاد شخصیتی با رفتارهای خطرناک رانندگی

^۱- Sumer

^۲- Wundersitz

رابطه معناداری به دست آمد. بعلاوه گلنوش و همکاران (۱۳۹۲) نشان دادند بین دو گروه رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان غیر حادثه‌ساز در صفات روان رنجوری، برون‌گرایی و گشودگی تفاوت معنادار وجود دارد و در روان رنجوری و برون‌گرایی رانندگان حادثه‌ساز نمرات بالاتری نسبت به رانندگان غیر حادثه‌ساز کسب کردند.

در خصوص استنباط نتایج به دست آمده قابل‌بیان است که فرد رنجور خوی با داشتن احساسات منفی همچون، برانگیختگی، استرس، خشم، احساس گناه و احساس کلافگی دائمی و فراگیر به هنگام رانندگی از دقت و تمرکز لازم برخوردار نبوده و اقدام به رانندگی پرخطر می‌کنند که این عامل سبب افزایش تصادفات در این افراد می‌گردد. همچنین افراد دارای نمره بالا در شاخص توافق اساساً نوع دوست و دارای احساس هم‌دردی با دیگران و مشتاق کمک به آنان می‌باشند و احتمال این که اقدام به رانندگی پرخطر کنند بسیار کم و دور از انتظار است که این عامل به طبع در کاهش تصادفات نقش دارد (مک کرا و کاستا، ۱۹۹۲)؛ اما در مقایسه، شخص ناموافق یا مخالف خودمحور و مظنون به قصد و نیت دیگران بوده و نسبت دیگران بیشتر اهل رقابت است تا همکاری، بدین ترتیب بدیهی است که چنین فردی دارای گرایش بیشتری به رفتار رانندگی پرخطر بوده و بیشتر مستعد تصادف می‌باشند.

بعلاوه در خصوص مؤلفه برون‌گرایی قابل‌بیان است که افراد برون‌گرا برخلاف درون‌گراها اهل ریسک، در جست‌وجوی هیجان و قبول مخاطره می‌باشند. «آیزنگ» هیجان خواهی را از مؤلفه‌های برون‌گرایی می‌داند این عوامل در مجموع سبب رانندگی پرخطر در میان برون‌گراها می‌شود، افراد هیجان خواه با سرعت بسیار زیاد رانندگی می‌کنند و به استقبال رانندگی پرخطر و حادثه می‌روند و بیشتر

تصادف می‌کنند. به شرحی که سامر (۲۰۰۵) بیان نمود که افراد دارای برونگرا بیشتر از افراد عادی رانندگی پرخطری می‌کنند.

همچنین در خصوص تبیین نتایج به دست آمده درباره مؤلفه‌های توافق و وظیفه‌شناسی می‌توان بیان کرد که وجود وظیفه‌شناسی و توافق بالا موجب رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی افراد می‌گردد. وجود چنین ابعادی باعث می‌شود که این افراد در هنگام رانندگی منظم، خویشتن‌دار، محتاط و ... باشند که این عامل منجر به بالا رفتن دقت رانندگی، پرهیز از رفتارهای هیجانی و در نتیجه کاهش خطر تصادف می‌گردد. چراکه نتایج برخی پژوهش‌ها نشان دادند هیجان‌طلبی و عدم کنترل مناسب هیجان‌ات از توانایی بالایی برای پیش‌بینی تصادفات رانندگی است (لاجونین، ۲۰۱۰). همچنین سلمانی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی نشان دادند هیجان خواهی، مؤلفه‌های بازداری زدایی و تجربه جویی رفتارهای پرخطر را پیش‌بینی می‌کنند.

یافته‌های دیگر پژوهش نشان داد ادراک خود در رانندگان با سابقه تصادف و رانندگان بدون سابقه تصادف تفاوت دارد. به شرحی که خود اجتماعی و خود روانی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است.

نتایج به دست آمده در راستای پژوهش‌های دیفن باچر و همکاران (۲۰۰۴)، گلنوش و همکاران (۱۳۹۲)، نادری کلاوی (۱۳۹۲)، جهانشیر و کریم پور (۲۰۱۵) و سیدی و همکاران (۲۰۱۵) قرار داشت. نادری کلاوی (۱۳۹۲) در مطالعه‌ای نشان داد که رانندگان خودروه‌های تصادفی در مقایسه با رانندگان غیر تصادفی نمرات پایینی در ادراک خود و کنترل عواطف کسب نمودند. همچنین جهانشیر و کریم پور (۲۰۱۵) در خصوص بررسی کنترل خود (مرتبط با ادراک خود) و تصادفات رانندگی نشان داد بین کنترل خود رانندگان با تصادفات رابطه معناداری وجود دارد.

بررسی مفهوم خود اهمیت خاصی در درک رفتارهای افراد دارد (چامپین^۱، ۱۹۹۱). لذا درک مفهوم خود و ادراک خود مرتبط با مشکلات رفتاری می‌تواند نشانه‌های مهمی را برای انگیزه‌های زیربنایی رفتارهای ضداجتماعی (مانند رانندگی‌های خطرناک) فراهم آورد. تمامی تحقیقات و مطالعات انجام گرفته بر نقش بنیادی ادراک خود در سازش یافتگی عاطفی، هیجانی و شناختی تأکید کرده‌اند و سطح پایین ادراک خود را حداقل به‌مثابه عامل مستعد کننده رفتارهای ضداجتماعی (رانندگی‌های خطرناک) قلمداد نموده‌اند (دیمون و هارت، ۱۹۹۱)؛ بنابراین وجود ادراک خود پایین افراد را مستعد رفتارهای خطرناک می‌نماید که این عامل با بروز خطر تصادف همپوشی دارد. به‌طوری‌که دینن باچر و همکاران (۲۰۰۴) در پژوهش دریافتند که رانندگان خشن‌تر (دارای ادراک خود پایین) خشم بیشتر و شدیدتری را هنگام رانندگی گزارش می‌کنند و در رانندگی رفتارهای پرخطر فراوان‌تری بروز می‌دهند.

درنهایت قسمت آخر نتایج نشان داد پردازش هیجانی رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر از رانندگان با سابقه تصادف است. این یافته با نتایج لاجونین (۲۰۱۰)، آرنوا-سابتس و همکاران (۲۰۱۴) و جعفرزاده داشبلاغ و همکاران (۲۰۱۵) همسویی داشت. لاجونین (۲۰۱۰) در نتایج مطالعه خود گزارش کرد که هیجان‌طلبی (مرتبط با پردازش هیجانی) از توانایی بالایی برای پیش‌بینی تصادفات رانندگی برخوردار است. نتایج پژوهش آرنوا-سابتس و همکاران (۲۰۱۴) نشان داد بین پردازش هیجانی با رانندگی پرخطر رابطه معناداری وجود دارد. رانندگانی که توانایی‌های هیجانی کمتری داشتند در مواقع استرس‌زا مدیریت استرس کمتری داشتند که این عامل با بروز رفتار رانندگی پرخطر در ارتباط بود. جعفرزاده داشبلاغ و همکاران (۲۰۱۵) در تحقیقی نشان داد تفاوت معناداری بین رانندگان خودروهای تصادفی و

^۱- Champion

غیر تصادفی در تنظیم هیجان وجود دارد. به شرحی که رانندگان خودروهای تصادفی نمرات پائینی در تنظیم هیجان مثبت و نمرات بالایی در تنظیم هیجان منفی کسب نمودند.

در خصوص تبیین این یافته می‌توان بیان کرد رانندگی از جمله فعالیت‌هایی است که همواره نیازمند دقت و توجه است و وجود پردازش هیجانی فرآیندی که به وسیله آن آشفته‌گی عاطفی جذب و به اندازه‌ای کاهش می‌یابد که تجارب و رفتارهای دیگر بدون اغتشاش صورت بگیرند (راچمن، ۱۹۸۰) عدم وجود چنین فرآیندی منجر به افزایش هیجان‌ات منفی و در نهایت پردازش ضعف هیجان‌ات می‌گردد. بر اساس دیدگاه رویکرد بازداری- مواجهه در خصوص پردازش هیجانی (راچمن، ۱۹۸۰)، تجربه استرس آورهای عمده (مانند استرس رانندگی) باعث بازداری می‌شود و بازداری از فهم و جذب تجربه جلوگیری می‌کند، واداشتن افراد به رویارویی با تجربه آسیب‌زا باعث تسهیل فرآیند جذب می‌شود و فرد از مشکل‌رهایی می‌یابد، در این دیدگاه اعتقاد بر این است که می‌توان فرآیند مقابله را تسهیل نمود و مکانیسم آن نیز واداشتن افراد به رویارویی و ابراز هیجانی است (راچمن، ۱۹۸۰)، اما در مورد رانندگان بی‌توجه و بی‌دقت و رانندگان خطرناک وجود بی‌توجهی و بی‌دقتی و بی‌ملاحظگی امکان این فرآیند را کاهش داده و منجر به ضعف پردازش می‌گردد. بعلاوه این افراد که بیشتر از راهبردهای منفی تنظیم هیجان استفاده می‌کنند، در شرایط استرس‌زا و پرتنش مانند رانندگی بلندمدت، وجود ترافیک شدید و ... کنترل کمتری بر هیجان‌ات خود دارند که این عامل به طبع با افزایش خشم و پرخاشگری همراه بوده و می‌تواند در افزایش تصادفات نقش بسزایی داشته باشد.

در مجموع می‌توان بیان نمود پردازش هیجانی، ادراک خود و ابعاد شخصیتی از جمله متغیرهای مورد توجه در رانندگان دارای سابقه تصادف بوده و توجه به این متغیرها

می‌تواند در کاهش تصادفات رانندگی تأثیرگذار باشد. با توجه به اینکه این پژوهش در قالب خود سنجی انجام گرفته، بنابراین مانند تمامی پژوهش‌های واپس‌نگر، نتایج آن ممکن است با سوگیری همراه باشد. همچنین این پژوهش بر روی رانندگان متردد در جاده‌ای شهر اردبیل صورت گرفته است می‌تواند تحت تأثیر ویژگی‌های خاص فرهنگی و منطقه‌ای قرار گرفته باشد بنابراین، این پژوهش در تعمیم نتایج به عمل آمده به مناطق دیگر محدودیت دارد؛ بنابراین پیشنهاد می‌گردد چنین پژوهشی در شهرهای مختلف ایران و با استفاده از روش‌های دیگر جمع‌آوری اطلاعات همچون مصاحبه، مشاهده و غیر صورت گیرد.

فهرست منابع

- برآبادی، احمدحسین؛ یونسی، سیدجلال؛ طالقانی، نرگس (۱۳۸۸)، «نقش درمان یکپارچه نگر در بهبود ادراک خود در بزهدکاران معتادان». فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، ۳۴(۱۰)، ص ۳۱۹-۳۴۷.
- پورحسین، رضا (۱۳۸۹)، «روانشناسی خود». انتشارات امیرکبیر، تهران.
- حق‌شناس، حسن (۱۳۸۵)، «طرح پنج عاملی ویژگی‌های شخصیت: راهنمای تفسیر و هنجارهای آزمون‌های NEO-PI-R و NEO-FFI». دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شیراز.
- خامسان، احمد (۱۳۷۴)، بررسی مقایسه‌ای ادراک خود درزمینه‌ی تحولی و سلامت روانی، پایان‌نامه‌ی تحصیلی کارشناسی ارشد، رشته روانشناسی، تهران، دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی دانشگاه تهران.
- رضایی، محمد (۱۳۸۴)، «میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی». مجله جامعه‌شناسی، ۶(۳)، ص ۴۱-۶۴.
- سلمانی، بهزاد؛ حسنی، جعفر؛ اریاناکیا، المیرا (۱۳۹۳)، «بررسی نقش صفات شخصیتی (وظیفه‌شناسی، سازگاری و هیجان خواهی) در رفتارهای پرخطر». فصلنامه تازه‌های علوم شناختی ۱۶(۱)، صص ۱-۱۰.
- سیاسی، علی‌اکبر، (۱۳۸۶)، نظریه‌های شخصیت یا مکاتب روان‌شناسی، تهران: انتشارات دهخدا.
- سیدیان، مرضیه (۱۳۹۲)، مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هوش هیجانی در زنان قربانی خشونت‌های خانگی و زنان عادی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد، واحد اردبیل.
- شاملو، سعید؛ محمدی، محمدرضا (۱۳۷۸)، مصاحبه تشخیصی، رشد، چاپ دوم، تهران.
- شولتر، هاون (۲۰۰۴)، روانشناسی کامل الگوهای شخصیت سالم، ترجمه گیتی خوشدل، (۱۳۸۷)، تهران: انتشارات نشر نو.

- عریضی سامانی، سیدحمیدرضا؛ حقایق، سیدعباس (۱۳۸۸)، «ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منجستر». فصلنامه پایش، ۸(۴)، صص ۲۱-۲۸.
- فتحی آشتیانی، علی (۱۳۷۴)، «بررسی تحولی تصور از خود، حرمت خود، اضطراب و افسردگی در نوجوانان تیزهوش و عادی». پایان‌نامه دکتری، دانشگاه تربیت مدرس.
- قلی‌زاده، فرض‌الله (۱۳۷۶)، روان‌شناسی شخصیت، چاپ اول، تیریز: نشر هادی.
- کاستن، ال (۲۰۰۵)، «آیا کاربر جاده اصلی‌ترین عامل وقوع سوانح رانندگی است؟». ترجمه حسین موسویان، (۱۳۸۶)، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
- کریمی، یوسف (۱۳۸۸)؛ «روانشناسی شخصیت». ویرایش دوم. تهران: انتشارات موسسه نشر.
- گروسی فرشی، میرتقی (۱۳۸۰)، بررسی رابطه ابعاد شخصیت و منزلت‌های هویتی من، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- گروسی، بهشید؛ عضدی وحید (۱۳۹۲)، «نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرخطر». مطالعات پژوهشی راهور، ۶(۴)، صص ۱۱-۴۰.
- گلنوش، شهباز؛ دولتشاهی، بهروز؛ پورشهباز، عباس؛ محمدخانی، پروانه (۱۳۹۲)، «شناسایی عوامل شخصیتی و شناختی در رانندگان حادثه‌ساز». مجله پایش، ۱۱(۳)، صص ۲۶۳-۲۷۳.
- نادری کلاوی، ج (۱۳۹۲)، «مقایسه ادراک خود، کنترل عواطف و استرس ادراک‌شده در رانندگان خودروهایی تصادفی و غیر تصادفی در شهر ارومیه». پایان‌نامه کارشناس ارشد روانشناسی، دانشگاه آزاد ارومیه.
- نریمانی، محمد (۱۳۹۱)، «اثربخشی آموزش کنترل تکانه بر پردازش هیجانی، تکانشوری و حواس‌پرتی دانش‌آموزان مبتلابه اختلال ریاضی». مجله ناتوانی‌های یادگیری، ۲(۲)، صص ۱۰۱-۱۲۲.

- Bener, A., Haigney, D. & Crundal, D. (2004). "Driving behavior stress error and violations on the road: a cross cultural comparison study". International Conference on Traffic and Transport Psychology; UK: Nottingham.
- Borges, G., Cherpite, CJ., Giesbrecht, N., Hungerford, D., Peden, M. & Poznyak, V. (2014). "Injuries: Emergency Department Studies in an International Perspective". Switzerland: WHO Press.
- Costa, P. T. & McCrae, R. R. (1992). "Validation of the five-factor model of personality across instruments and observation." Journal of personality and social psychology. 54(1), 853-863.
- Markey, CN, Markey, PM. & Tinsley, B.J. (2004). "Personality, puberty, and preadolescent girls' risky behaviors: Examining the predictive value of the Five-Factor Model of personality." Journal of Research Personality, 37(2), 19-405.
- Arnau-Sabatés, L., Sala-Roca, J. & Jariot-Garcia, M. (2014). "Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers". Accid Anal Prev, 45(10), 25-818.
- Backer, R. (2007). "Development of an Emotional processing". Journal of psychosomatic research, 4(6), 167-178.
- Damon, W. & Hart. D. (1991). "Self-understanding in childhood and adolescence". Canada: Cambridge university press.
- Jafarzadeh Dashbolagh, H., Mirzaee, S., Ghasemzadeh, R. & Mahsa, Z. (2015). "The Compare of Cognitive Emotion Regulation Strategies in Drivers with and without a History of Accidents." International Journal of Advanced Studies in Humanities and Social Science, Scie 3 (3), 152-157.
- Jahanshir, T. & Fatemeh, K. (2015). "The Relationship between Self-Control and Car Accidents". Razavi Int J Med; 2(4), 93-212.
- Jopling, A. (2000). "Self – knowledge and the self". New York: Routledge.
- Lajunen, T. (2010). "Personality and accident liability are extraversion, neuroticism and psychotocosm related to traffic and occupational fatalities?" Personality and Individual Differences, 31(8), 73-1365.

- McCrae, R. R. & Costa, P. T. (1987). "Validation of the five-factor model of personality across instruments and observation." *Journal of personality and social psychology*. 52 (1), 81-90.
- Pauline, G. & Dorothy, B. (2007). "Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults". *Inj Prev*; 13(6), 376-381.
- Rachman, S.J. (1980). "Emotional processing." *Behavior Research and Therapy*, 18(3), 51 - 60.
- English, H. & English, A.C.A. (1965). *Comprehensive dictionary of Psychology and Psychoanalytical Terms*. New York: David Maky Company.
- Lapsely, D.K. & Power, F.C. (1988). *Self, Ego and Identity, Integrative Approache*
New York: Spring-Varlag.
- Sprinthall, N. & Collins, W. (1995). *Adolescent Psychology, A Developmental View* New York: MC Graw-Hill, Third Edition.