

رابطه نگرش، خصوصیات شخصیتی و منبع کنترل ادراک شده با انواع رفتارهای رانندگی

بهشید گروسی^۱، سعیده گروسی^۲، فاطمه انجم شعاع^۳

چکیده

مقدمه: حوادث و سوانح رانندگی یکی از جدی‌ترین عوامل مرگ و میر و ناتوانی می‌باشند. از مهم‌ترین عوامل ایجاد این سوانح، عوامل انسانی هستند. لذا بررسی حاضر به نقش رفتارهای رانندگی و عوامل مؤثر بر آن در رانندگان استان کرمان پرداخته است. **روش‌ها:** در این بررسی مقطعی که در استان کرمان انجام گرفت، تعداد ۷۳۰ راننده شرکت داشتند. ابزار جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه‌ای مشتمل بر اطلاعات دموگرافیک، سوابق رانندگی، پرسشنامه رفتارهای رانندگی منچستر، پرسشنامه خصوصیات شخصیتی (NEO PI-R) و پرسشنامه منبع کنترل ادراک شده بود. از روش‌های آمار توصیفی، آزمون‌های پی‌رسون، ANOVA و t-test و نرم افزار آمار SPSS نسخه ۱۶ برای تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده شد.

نتایج: حدود ۳۶٪ افراد فقط گاهی اوقات از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند و ۳٪ ایشان هرگز از کمربند استفاده نمی‌کردند. تقریباً تمام شرکت‌کنندگان (۹۶/۴٪) انجام تخلفات غیرعمد را گزارش کردند. بین نگرش در مورد قوانین رانندگی و هر دو بُعد رفتارهای رانندگی همبستگی معنی‌داری در حد متوسط و به صورت معکوس وجود داشت. بین برخی خصوصیات شخصیتی و خطاهای عمدی نیز رابطه معنی‌دار معکوس وجود داشت. رابطه بین درک منبع کنترل درونی و تخلفات رانندگی منفی بود.

بحث و نتیجه‌گیری: شناسایی رانندگان پرخطر و ارایه مشاوره، راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاورین روانشناسی و پلیس از یک سو و ارزیابی خصوصیات روان شناختی متقاضیان گواهینامه رانندگی هنگام اخذ برای اولین بار یا زمان مراجعه برای تمدید آن و حتی در فواصل زمانی منظم در سایر رانندگان از سوی دیگر می‌تواند به کاهش خطرات ناشی از سوانح ترافیکی منجر گردد.

واژگان کلیدی: رفتار رانندگی، خصوصیات شخصیتی، نگرش، منبع کنترل، کرمان

مقدمه

و هزینه‌های اقتصادی بار سنگینی را به جوامع تحمیل می‌کنند (۱). نرخ سوانح جاده‌ای در ایران بیست برابر میانگین جهانی است. همه ساله در ایران تصادفات جاده‌ای باعث مرگ حدود ۲۸,۰۰۰ نفر و مصدومیت یا معلول شدن ۳۰۰,۰۰۰ نفر دیگر می‌گردد. مرگ و میرهای ناشی از سوانح رانندگی سالانه شش میلیارد دلار هزینه بر اقتصاد ایران تحمیل می‌کند، که معادل

براساس آمارهای سازمان جهانی بهداشت، تا سال ۲۰۲۰ میلادی سوانح جاده‌ای و رانندگی از بیماری سرطان سبقت گرفته و بعد از بیماری‌های قلبی و افسردگی، به دومین علت اتلاف سال‌های عمر، تبدیل خواهد شد. حوادث رانندگی به جزء خطرات جانی به دلیل هزینه‌های بالای از کار افتادگی، اثرات روانی

۱- استاد، گروه پزشکی اجتماعی، مرکز تحقیقات عوامل اجتماعی مؤثر بر سلامت، پژوهشکده آینده پژوهی در سلامت، دانشگاه علوم پزشکی کرمان، کرمان، ایران

۲- دانشیار، گروه علوم اجتماعی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید باهنر، کرمان، ایران

۳- کارشناسی ارشد، گروه علوم اجتماعی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید باهنر، کرمان، ایران

نویسنده‌ی مسؤؤل: بهشید گروسی

آدرس: کرمان، بزرگراه امام خمینی، مجتمع دانشگاهی باهنر، دانشکده پزشکی، گروه پزشکی اجتماعی، صندوق پستی ۴۴۴ : تلفن: ۰۳۴۱-۳۲۲۴۶۱۳ فاکس: ۰۳۴۱-۳۲۲۱۶۷۱

بیش از ۵ درصد تولید ناخالص ملی کشور است (۲)، (۱). در تعاملات اجتماعی و روابط بین فردی، مسأله ترافیک و رانندگی به عنوان یکی از مؤلفه‌های مهم زندگی شهری مورد توجه می‌باشد، چرا که مشکل ترافیک و رانندگی‌های تهاجمی و پی‌آمدهای ناشی از آن، حیات فردی و زندگی اجتماعی همه را متأثر می‌نماید. امروزه در اغلب کشورهای پیشرفته به لحاظ اهمیت و نقش فرهنگ‌پذیری و ویژگی‌های شخصیتی افراد در رانندگی، قانون‌مداری، اجتناب و پیشگیری از حوادث و سوانح خیابانی و جاده‌ای، در بررسی معضل ترافیک و حوادث ناشی از رانندگی‌های تهاجمی بیشترین توجه به روان‌شناسی رانندگی معطوف می‌گردد (۳). ارزش‌ها، باورها و نگرش‌ها، احساسات و انگیزه‌ها و مجموعه رفتارهای فردی و اجتماعی انسان می‌تواند به عنوان اصلی‌ترین عامل در تبیین رفتار رانندگی مورد توجه قرار گیرد (۴). در بررسی علل تصادفات رانندگی چهار عامل اصلی مطرح شده‌اند. این عوامل عبارت از عامل انسانی، عوامل جاده‌ای، عوامل مربوط به وسایل نقلیه و نهایتاً محیط می‌باشند. بررسی‌ها نشان داده‌اند که در حدود ۹۰٪ عامل تصادفات، عوامل انسانی است (۳). در ایران نیز تحقیقات حاکی از بالا بودن تأثیر عامل انسانی در بروز حوادث رانندگی است (۵). رانندگی به عنوان مجموعه‌ای از رفتارهای پویا در نظر گرفته شده است. رفتار رانندگی به رفتاری گفته می‌شود که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند مانند سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و حفظ فاصله استاندارد (۶). بنابراین منش اجتماعی و ویژگی‌های شخصیتی راننده، شرایط حاکم بر حوزه شناختی، احساسی، عاطفی، رفتاری، حسی

حرکتی او می‌تواند بیشترین نقش را در ارتباط با ترافیک و تصادفات رانندگی داشته باشد. در بین عوامل انسانی بسیاری از خصوصیات روان‌شناختی افراد، دیدگاه‌ها و نگرش‌های آن‌ها می‌تواند در بروز یک رفتار مؤثر باشد. نگرش یا طرز تلقی عبارت از آمادگی برای واکنش ویژه نسبت به یک موضوع، فرد، شیء، فکر یا وضعیت است. نگرش از سه عنصر شناختی، عاطفی و رفتاری تشکیل می‌شود. عنصر شناختی به اطلاعات و دانسته‌های فرد در مورد یک موضوع، رویداد یا عمل اطلاق می‌گردد. بُعد عاطفی به احساس خوب یا بد، مثبت یا منفی، مفید یا غیر مفید بودن شخص اشاره دارد. بُعد رفتاری نگرش، آمادگی شخص برای عمل را در نظر دارد. نگرش، احساس درونی است و رفتار، نماد بیرونی آن است. انسان‌ها براساس آنچه که در درون و ذهن آن‌ها می‌گذرد رفتار خواهند کرد. به این ترتیب یک شبکه پیچیده از روابط شناختی، احساسی و رفتاری در هر فرد وجود دارد که نحوه عملکرد او را شکل می‌دهد (۸-۶). به جزء مسئله نگرش، ارتباط بین خصوصیات شخصیتی و منبع کنترل با نحوه رانندگی بسیار مورد بحث قرار گرفته است. ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند رفتارهای پر خطر رانندگی و درک افراد از سلامت و خطر را تحت تأثیر قرار دهند (۳). بسیاری از تئوری‌های شخصیتی بر این نکته تأکید دارند که خصوصیات شخصیتی با احساسات و به دنبال آن با رفتار رابطه دارند مثلاً روان رنجور خوئی (Neuroticism) با چهار بُعد اصلی عاطفه منفی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) رابطه دارد و لذا این عوامل می‌توانند هر نوع رفتار مخاطره-آمیزی را تشدید کنند (۹) و یا افرادی که هیجان خواه

(Emotional seeking) تلقی می‌شوند و از این لحاظ نمرات بالاتری را کسب می‌کنند برای سبقت جویی، رانندگی با سرعت بالا و رانندگی نایمن از جمله رانندگی بدون کمربند یا رانندگی در حال مستی و یا مصرف مواد مستعدتر هستند. این دسته از افراد خطر جویی بالاتری داشته و با سرعت‌های بالا و انحراف از مسیر اصلی موجب ایجاد خطر در سطح معابر می‌شوند. در واقع خطر جویی برای شخصیت هیجان طلب، یک نوع کسب لذت تلقی می‌شود. لذا یکی دیگر از ویژگی‌های شخصیتی که در این میان بسیار مؤثر و مهم تلقی می‌شود خطر جویی (Risk taking) است. در واقع این افراد در مقایسه با دیگران تمایل بیشتر و بالاتری برای تجربه خطر کردن دارند (۹-۱۱).

از دیگر عوامل انسانی که در رفتار رانندگی و بروز حوادث رانندگی نقش دارند، می‌توان درک منبع کنترل (Locus of Control) را نام برد. منبع کنترل دارای دو بُعد درونی و بیرونی است. افراد دارای منبع کنترل درونی، اعتقاد دارند که کنترل کافی بر زندگی خود و رویدادهای آن داشته و مطابق همین باور رفتار می‌کنند. تحقیق نشان داده است که آن‌ها در انجام تکالیف خود عملکرد بهتری دارند. کمتر تحت نفوذ دیگران قرار می‌گیرند و برای مهارت‌ها و پیشرفت‌های خود ارزش و بالاتری قائل هستند. این افراد نسبت به نشانه‌هایی محیطی که می‌توانند برای هدایت رفتار خود از آن‌ها استفاده کنند، هشیارترند. به علاوه آن‌ها بیشتر از افراد دارای منبع کنترلی بیرونی برای قبول مسئولیت اعمال خود آمادگی دارند. آن‌ها اضطراب کمتر و عزت نفس بیشتری گزارش می‌کنند (۱۲). افرادی که دارای منبع کنترل بیرونی هستند تصور می‌کنند که دریافت تقویت آن‌ها وابسته به مردم

دیگر، تقدیر و یا شانس است. این افراد معتقدند بر آنچه که بر ایشان روی می‌دهد کنترل ندارند و رویدادها را به منابع بیرون از خود مثل شانس، سرنوشت و صاحبان قدرت نسبت می‌دهند. در واقع این افراد فکر می‌کنند که دریافت تقویت آن‌ها وابسته به لطف دیگران و یا شانس است (۱۳). افراد دارای منبع کنترل بیرونی معتقدند که تقویت توسط مردم دیگر کنترل شده و آن‌ها در مقابل این نیروهای بیرونی ناتوان می‌باشند. منبع کنترل ما تأثیر مهمی بر رفتارمان خواهد داشت. اشخاص دارای منبع کنترل بیرونی معتقدند رفتارها یا مهارت‌های آن‌ها در تقویت‌هایی که دریافت می‌دارند اثری ندارد، در نتیجه در کوشش برای بهبود موقعیت خود فایده‌ای نمی‌بینند. آن‌ها به منبع کنترل زندگی خود در زمان حال یا آینده باور چندانی ندارند. برخی از بررسی‌ها، تأثیر منبع کنترل را وابسته به جنس و یا تجارب فرد دانسته‌اند (۱۴، ۱۵).

شناسایی علل وقوع حوادث و سوانح ترافیکی با توجه به فراوانی آن از مهم‌ترین وظایف جامعه علمی تلقی می‌شود. زیرا بدون شناسایی علل وقوع تصادفات، ارائه راهکارهای بنیادی و اساسی برای حل این معضل که هر روزه خسارت مالی و جانی جبران ناپذیری به جامعه وارد می‌کند، غیر ممکن و یا حداقل بسیار سخت خواهد بود. در مورد نقش عوامل شخصیتی در رفتار رانندگی در ایران مطالعات زیادی انجام شده است، اما بررسی حاضر که در نوع خود در کشور سابقه ندارد، با هدف شناسایی تأثیر عوامل گسترده‌تر انسانی نظیر نگرش نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی، خصوصیات شخصیتی و منبع کنترل بر انواع رفتارهای رانندگی بین گروه‌های مختلف رانندگان در استان کرمان انجام گرفته است.

مواد و روش‌ها

در این بررسی مقطعی که در استان کرمان انجام گرفت با توجه به جدول لین (۱۶) نمونه مورد نیاز برای انجام این تحقیق ۳۸۳ نفر برآورد گردید که برای اطمینان بیشتر دو برابر این تعداد یعنی در حدود ۷۳۰ راننده در سطح استان با استفاده از روش نمونه-گیری سهمیه‌ای آسان انتخاب شدند. شرط ورود به مطالعه داشتن حداقل سن ۱۸ سال و دارا بودن گواهینامه بود. رانندگان از بین رانندگان شهری و بین شهری انتخاب شدند. مصاحبه با رانندگان بین شهری در محل ایستگاه‌های پلیس راه که رانندگان بین شهری مجبور به توقف هستند، انجام شد. در مورد هدف از انجام بررسی به آزمودنی‌ها توضیح داده شد و تمامی ایشان فرم رضایت آگاهانه را تکمیل کردند. این مقاله بخشی از طرح تحقیقاتی گسترده‌ای است که با عنوان بررسی خصوصیات شخصیتی رانندگان در استان کرمان توسط دفتر تحقیقات کاربردی نیروی انتظامی استان کرمان سفارش داده شده است.

داده‌های مورد نیاز پژوهش حاضر با استفاده از ابزار پرسشنامه گردآوری شده است که در آزمون مقدماتی (جهت شناخت و رفع نواقص) پرسشنامه به صورت غیرمستقیم توسط پرسشگر، بر مبنای پاسخ‌های پاسخگو تکمیل شد. اما در مرحله اصلی پژوهش پرسشنامه به صورت مستقیم توسط شخص پاسخگو تکمیل شده است. تنها در مورد رانندگان بی سواد تکمیل پرسشنامه در صورت امکان توسط همراه با سواد وی و در غیر این صورت توسط پرسشگر تکمیل می‌شدند. کلیه پرسشنامه‌ها بی‌نام بودند. در مورد اهداف طرح به کلیه شرکت‌کنندگان توضیح داده شد و فرم رضایت آگاهانه نیز از ایشان دریافت گردید.

پرسشنامه این پژوهش از چند قسمت تشکیل شده است. بخش اول پرسشنامه حاوی سؤالات دموگرافیک و زمینه‌ای مانند سن، جنس، تحصیلات، نوع گواهینامه، مدت رانندگی، استفاده از کمربند ایمنی و سوابق تخلفات رانندگی می‌باشد.

بخش دوم شامل سؤالات مربوط به نگرش رانندگان در مورد قوانین راهنمایی و رانندگی و لزوم رعایت آن‌ها است. طیف پاسخ این سؤالات از کاملاً موافقم تا کاملاً مخالفم در یک طیف لیکرت ۵ درجه‌ای سنجیده می‌شد. هر سؤال بر حسب جهت سؤال از ۵-۱ نمره را دریافت کرده و نمره نهایی حاصل مجموع نمرات این سؤالات بود. اعتبار این بخش پرسشنامه با استفاده از روش اعتبار محتوا (content validity) بررسی شد. پایایی آن نیز با محاسبه ضریب سازگاری درونی ($\alpha=0.75$) مورد تأیید قرار گرفت.

بخش دیگر پرسشنامه سؤالات مربوط به تخلفات و بی‌دقتی‌ها در حین رانندگی است. سؤالات این پرسشنامه بر مبنای پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (Manchester Driver Behavior Questionnaire) بود. آخرین نسخه این پرسشنامه و راهنمای استفاده از آن از مبدع پرسشنامه درخواست گردید. این پرسشنامه در فرم اولیه به فارسی ترجمه شده و روایی و پایایی آن در فارسی مورد قبول بوده است. این پرسشنامه دارای ضریب همبستگی درونی ۰/۸۶ برای تخلفات عمدی و ۰/۷۹ برای خطاهای غیر عمدی است (۱۷).

بخش سوم شامل سؤالات مربوط به ویژگی‌های شخصیتی پاسخگو بود. در این بخش از پرسشنامه شخصیتی نئو (NEO Five Factor Inventory Personality Questionnaire) استفاده شد.

نسخه تجدید نظر شده پرسشنامه شخصیتی نوعی خود سنجی ویژگی‌های شخصیتی است که مبتنی بر یک مدل معروف شخصیتی به نام مدل پنج عاملی است. پنج عامل یا حیطه مزبور عبارتند از روان رنجورخویی (عصبی بودن Neuroticism)، برون-گرایی (Extra Version)، پذیرا بودن (انعطاف پذیری نسبت به تجربه Openness)، توافق‌پذیری (Agreeableness)، و جدیت (وظیفه شناسی Conscientiousness). نسخه تجدید نظر شده پرسشنامه NEO یک پرسشنامه ۶۰ سؤالی است و برای ارزیابی پنج عامل اصلی شخصیت به کار می‌رود. پاسخ گویان هر یک جملات را بر مبنای یک مقیاس پنج قسمتی (به شدت مخالفم، مخالفم، نظری ندارم، موافقم، به شدت موافقم) درجه‌بندی می‌کنند (۱۸).

عواملی که در این تست مطرح شده است توسط ترکیب منطقی و بررسی‌های تحلیل عاملی فراهم شده و موضوع تحقیقات گوناگون در ۱۵ سال گذشته بر روی نمونه‌های بالینی و بزرگسالان سالم بوده است. از این رو سودمندی آن هم در جریانات بالینی و هم در جریانات تحقیقی ارزیابی شده است. در فارسی نیز روایی و پایایی آن مورد تأیید می‌باشد (۱۹).

آخرین بخش سؤالات مربوط به درک منبع کنترل فرد یا Locus of control می‌باشد. این پرسشنامه سه حیطه شامل منبع کنترل درونی، شانس و نقش افراد مسلط در زندگی را می‌سنجد. این پرسشنامه شامل ۲۴ سؤال درباره نگرش فرد نسبت به تعیین کننده‌های سرنوشت وی است. در این پژوهش برای سنجش پایایی درونی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. ($\alpha=0/86$) اعتبار این بخش از پرسشنامه نیز با استفاده از روش اعتبار محتوا (content validity)

بررسی و تأیید شد (۲۰).

اطلاعات این پژوهش بعد از کدگذاری به وسیله نرم افزار آماری SPSS نسخه ۱۶ و با استفاده از آمار توصیفی و آزمون‌های پی‌رسون، ANOVA و t-test مورد تجزیه و تحلیل آماری قرار گرفتند.

نتایج

از بین پرسشنامه‌های تکمیل شده به دلیل نواقص زیاد تنها، تعداد ۷۳۰ پرسشنامه کامل مورد بررسی قرار گرفت. میانگین سنی شرکت‌کنندگان ۲۹/۲۲±۱۲/۱۴ سال بود. ۷۷/۹٪ (۵۷۰ نفر) شرکت-کنندگان مرد بودند. سایر خصوصیات دموگرافیک رانندگان در جدول ۱ نشان داده شده است.

میانگین نمره نگرش در مورد قوانین رانندگی پاسخگویان ۲۹/۳۲±۸/۲۳ بود، در حدود دو سوم افراد (۷۷٪) در مورد نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی گزینه بی‌نظر را انتخاب کرده بودند. در حدود ۶۱٪ از افراد اظهار کرده بودند همیشه از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند و در حدود ۳۶٪ افراد گاهی اوقات از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند و در حدود ۳٪ افراد هرگز از کمربند استفاده نمی‌کردند. تقریباً تمام شرکت‌کنندگان (۹۶/۴٪) انجام تخلفات غیرعمد را گزارش کردند. در حدود سه چهارم افراد میزان تخلفات جدی و حادثه ساز رانندگی را کم و یا به ندرت ذکر کرده بودند و ۲۰٪ ایشان این تخلفات را در حد متوسط و یا زیاد ذکر کردند. ۲۹/۲٪ پاسخگویان علل تصادف خود را تخلفات حادثه ساز عنوان کرده‌اند. ضریب همبستگی بین دو متغیر تخلفات حادثه ساز (متغیر کمی) و خطا و لغزش‌های رانندگی (متغیر کمی) نشانگر عدم همبستگی مناسب بین دو متغیر بود ($p > 0/024$), $r = 0/07$.

شد. به عبارت دیگر هر چه قدر فرد نگرش منفی تری نسبت به قوانین داشته باشد و فکر کند که می‌تواند در مواقعی این قوانین را زیر پا بگذارد احتمال انجام خطاهای رانندگی در وی افزایش یافته بود.

میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و هر دو بُعد رفتارهای رانندگی همبستگی معنی‌داری وجود داشت، به صورتی که بین خطاهای عمدی ضریب همبستگی $r = -0/455$ ($P < 0/001$) و خطاهای غیر عمد ضریب همبستگی $r = -0/369$ ($P < 0/001$) دیده

جدول ۱: خصوصیات دموگرافیک رانندگان شرکت کننده در بررسی

درصد	تعداد	خصوصیات دموگرافیک	
۲/۷۵	۲۰	بی‌سواد	تحصیلات
۱۸/۸۴	۱۳۷	ابتدایی	
۴۰/۴۴	۲۹۴	دبیرستان	
۳۷/۹۶	۲۷۶	دانشگاهی	
۲۰/۵۰	۱۴۵	پایه ۱	نوع گواهینامه
۲۸/۲۹	۲۰۰	پایه ۲ الف	
۴۹/۰۸	۳۴۷	پایه ۲ ب	
۲/۱۳	۱۵	موتورسیکلت	
۶/۱۸	۴۴	نداشته	جریمه رانندگی (دفعه)
۶۸/۶۳	۴۸۸	<۱۰	
۲۱/۵۳	۱۵۳	۱۰-۵۰	
۳/۶۵	۲۶	>۵۰	
۶/۰۲	۴۴	۰<۱	مدت رانندگی (سال)
۲۹/۷۰	۲۱۷	۱-۵	
۶۴/۲۸	۴۶۹	>۵	

رانندگی بررسی شد. جدول شماره ۳ بیانگر ضریب همبستگی بین خصوصیات مختلف شخصیتی و خطاهای عمدی و غیرعمدی یا لغزش‌های رانندگی است.

در جدول شماره ۲ میانگین و انحراف معیار خصوصیات شخصیتی و جنبه‌های مختلف منبع کنترل نشان داده شده است. میانگین نمرات مربوط به خصوصیات شخصیتی بین دو گروه افراد دارای تخلفات جدی و افراد دارای لغزش‌های غیر عمد

جدول ۲: میانگین و انحراف معیار خصوصیات شخصیتی و جنبه‌های منبع کنترل

(انحراف معیار \pm میانگین)			
۳۲/۱۶ \pm ۵/۰۲	روان رنجور خوبی	خصوصیات شخصیتی	
۳۱/۸۳ \pm ۵/۰۹	برون گرایی		
۳۴/۴۹ \pm ۴/۰۸	گشودگی		
۳۱/۷۵ \pm ۴/۷۲	توافق پذیری		
۳۸/۲۶ \pm ۵/۷۰	وظیفه شناسی		
۳۳/۶۸ \pm ۸/۴۰	منبع کنترل درونی	منبع کنترل	
۱۹/۴۲ \pm ۸/۹۷	منبع کنترل بیرونی		
۲۲/۸۷ \pm ۷/۹۵	منبع کنترل مربوط به شانس		

جدول شماره ۳: همبستگی بین رفتارهای رانندگی و خصوصیات شخصیتی رانندگان

روان رنجور خوبی	برون گرایی	پذیرا بودن	توافق پذیری	وظیفه شناسی	
۰/۱۶۸	-۰/۱۲۶	-۰/۱۶۳	۰/۷۸	-۰/۲۰۰	خطاهای عمدی
P<۰/۰۰۱	P= ۰/۰۰۳	P= ۰/۰۱	P< ۰/۰۰۱	P< ۰/۰۰۱	
۰/۱۹۳	-۰/۱۰۱	-۰/۱۵۴	۰/۰۴۵	-۰/۱۳۳	خطاهای غیر عمد
P= ۰/۰۰۲	P= ۰/۰۰۶	P< ۰/۰۰۱	P= ۰/۰۶۲	P< ۰/۰۰۱	

است. یعنی هر چقدر افراد احساس کنند منبع کنترل آن‌ها درونی‌تر است میزان تخلفات رانندگی هم عمدی و هم غیر عمدی کاهش می‌یابد.

منبع کنترل افراد در بروز تخلفات رانندگی مؤثر است. بر اساس جدول ۴ دیده می‌شود که رابطه بین درک منبع کنترل درونی و تخلفات رانندگی منفی

جدول شماره ۴: همبستگی بین رفتارهای رانندگی و ابعاد منابع کنترل رفتار فرد

کنترل درونی	بر اساس شانس	کنترل بر اساس افراد تعیین کننده در زندگی	
-۰/۲۳۶	۰/۲۹۷	۰/۱۹۷	خطاهای عمدی
P= ۰/۰۰۳	P= ۰/۰۱۰	P< ۰/۰۰۱	
-۰/۲۴۹	۰/۳۲۴	۰/۲۰۸	خطاهای غیر عمد
P< ۰/۰۰۱	P= ۰/۰۰۸	P< ۰/۰۰۱	

جامعه موضوعی مهم و اساسی تلقی می‌شود. زیرا هزینه‌های اقتصادی، روانی و بهداشتی ناشی از تصادفات گاهی اوقات بیش از مقدار پول لازم برای

پژوهش در زمینه حوادث و سوانح رانندگی و مسایل مربوط به ترافیک از نظر سلامت عمومی و بهداشت

بحث

اجرای برنامه‌های توسعه در کشورهای در حال توسعه می‌باشد. اگرچه قوانین راهنمایی و رانندگی، کلیات و اصول رانندگی را مشخص می‌کنند، اما موضوعات جزئی‌تر و حتی رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی تابع وضعیت زیستی، روانی و اجتماعی راننده است. متغیرهای روانشناختی متعددی بر طرز رانندگی تأثیر می‌گذارند که در این بررسی به ارتباط برخی از این متغیرها با رفتارهای رانندگی پرداخته شد. نگاهی به نتایج توصیفی نشان می‌دهد که میزان استفاده از کمربند ایمنی در بین رانندگان هنوز در وضعیت مطلوب قرار ندارد و تنها در حدود دو سوم رانندگان به ادعای خودشان همواره از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند که کافی نیست. در مورد استفاده از کمربند ایمنی در کاهش صدمات ناشی از سوانح بررسی‌های متعددی انجام شده است. یافته‌های تحقیق نشان دادند که نسبت استفاده از کمربند ایمنی در بین رانندگان و سرنشینان متفاوت است. در یک مطالعه این نسبت در بین رانندگان ۸۱ تا ۹۱ درصد و در بین سرنشینان خودرو ۳۴ تا ۴۴ درصد بوده است (۲۱). بررسی‌ها در ایران نشان داده است که ۳۷ درصد از کسانی که از کلاه و کمربند ایمنی استفاده نکرده‌اند، هنگام تصادف مصدوم شده‌اند. به طور کلی کمربند ایمنی توانسته باعث کاهش ۱۸ درصدی مصدومیت افراد شود. جراحتهایی که از ناحیه سر به سرنشینان وارد می‌شود باعث بروز ضایعات مغزی، فلج جسمانی، صرع و مرگ می‌شود. از بین کسانی که کمربند ایمنی بسته‌اند تنها دو درصد از ناحیه سر و گردن دچار آسیب شده‌اند. این در حالی است که از بین کسانی که کمربند ایمنی نبسته‌اند حدود ۳۰ درصد از ناحیه سر و گردن دچار آسیب شده‌اند (۲۱-۲۳). علی‌رغم این که برای سال‌ها بستن کمربند

ایمنی در ایران اجباری شده است، ولی نتایج نشان می‌دهند هنوز بستن کمربند به عنوان یک اصل در رانندگی جدی گرفته نمی‌شود. در بررسی مشابه دیگری در کرمان نتایج در این مورد جالب توجه بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که فقط حدود نیمی از رانندگان کمربند ایمنی را می‌بندند (۲۴). با توجه به برنامه‌های آموزشی زیاد و مختلفی که در این زمینه تهیه شده است به نظر می‌رسد علاوه بر افزایش حجم این تبلیغات و اطلاع‌رسانی‌ها، باید تمهیداتی اندیشیده شود تا این آگاهی به مرحله تغییر در عملکرد و نگرش برسد.

از دیگر نکات جالب این بود که درصد زیادی از افراد با دور زدن قوانین راهنمایی و رانندگی در بعضی مواقع توسط خودشان مشکلی ندارند. به علاوه رابطه بین نگرش افراد با تخلفات رانندگی مؤید این نکته است که نگرش، نقش بسیار مهمی در زندگی، اندیشه‌ها و رفتارهای فردی و اجتماعی انسان دارد. نگرش، حاصل فرهنگ مادی و معنوی جامعه، خانواده، ارزش‌ها و آرمان‌ها است. نگرش مجموعه‌ای پیچیده بوده و ممکن است اجزای متشکل آن عاطفی یا رفتاری باشد. نگرش و رفتار در زندگی با یکدیگر در هم تنیده شده‌اند. تغییر نگرش‌ها می‌تواند منجر به تغییراتی در رفتار شود و به عکس، تغییر در رفتار می‌تواند بر نگرش‌های فرد تأثیر گذارد (۲۵، ۴). لذا به منظور تغییر در رفتارهای رانندگی باید تغییر در نگرش افراد که می‌تواند در تمام اجزای آن (شناختی، عاطفی و رفتاری) باشد جدی گرفته شود. لزوم استفاده از روان‌شناسان و جامعه‌شناسان به خصوص افرادی که در زمینه‌های رفتاری صاحب نظر هستند می‌تواند در برنامه‌ریزی طولانی مدت برای تغییر در نگرش مفید باشد.

رفتار، عملی است قابل مشاهده و فیزیکی که دست کم از یکی از سه جهت (فراوانی، تداوم و شدت) قابل تشخیص، اندازه گیری و نمایش در قالب یک کمیت عددی باشد. از آنجا که رفتار، جنبه فیزیکی دارد پس قابل حس و مشاهده است. رفتار به صورت قانون مند از محیط (فیزیکی و اجتماعی) تأثیر می پذیرد و بر آن تأثیر می گذارد. محققین خصوصیات شخصیتی را یکی از عوامل تعیین کننده رفتار می دانند (۴). رانندگی به عنوان رفتار از این قاعده مستثنی نیست. رانندگان پر خطر معمولاً از نظر عاطفی بی ثبات، مخالف، مقاوم در مقابل قانون پذیری، عصبی، بی تجربه و مضطرب هستند. همچنین رانندگان پرخطر از نظر هیجانی بلوغ کمتری داشته و از نظر تحصیلات ناموفق تر بوده، نگرش شان نسبت به قانون ضعیف و از نظر اجتماعی ناسازگارتر هستند. پنج ویژگی شخصیتی عمده عصبی بودن، هیجان طلبی، سازش پذیری، اخلاقی بودن و مسئولیت پذیری و خلاقیت ارتباط مستقیم با سوانح ترافیکی دارند (۲۶).

در این بررسی دیده شد که خصوصیت شخصیتی وظیفه شناسی با انجام تخلفات رانندگی رابطه منفی دارد. عامل وظیفه شناسی یا مسئولیت پذیری به منزله یکی دیگر از پنج عامل بزرگ شخصیتی می تواند در رفتار رانندگی نقش داشته باشد. بررسی ها نشان داده اند که بین این دو عامل رابطه منفی وجود دارد. یعنی با افزایش مسئولیت پذیری، رفتار رانندگی پرخطر کاهش می یابد. به طور کلی بین این ویژگی شخصیتی و رفتارهای تهاجمی رابطه منفی وجود دارد و در مقابل افرادی که نمره این عامل در ایشان بیشتر باشد به تهدیدات بیرونی به شدت عکس العمل نشان می دهند (۲۷). در برخی تحقیقات ایران نیز نتایج

مشابهی دیده شد (۲۸). در حالی که در برخی از بررسی ها میان نمرات شاخص مسئولیت پذیری با میزان انواع خطا و انجام انواع اعمال غیر قانونی رابطه ای مشاهده نشد (۲۹). علت این تفاوت ها را می توان در گروه مورد بررسی دانست که در برخی مطالعات از بین رانندگان عادی و در برخی دیگر از رانندگان متخلف انتخاب شده اند. نتایج بررسی حاضر به دلیل در بر گرفتن طیف وسیعی از رانندگان نسبت به سایر بررسی ها ارجحیت دارد.

در بررسی اخیر بین عامل توافقی پذیری و تخلفات رانندگی رابطه منفی وجود دارد. مطالعات نشان داده اند افرادی که از عامل توافقی پذیری پایینی برخوردارند، رفتارهای واکنشی بیشتر، تحریک پذیری بالاتر و ثبات هیجانی کمتری را تجربه می کنند. بنابراین انتظار می رود که این تیپ شخصیتی، رفتارهای مخاطره آمیز بیشتری را انجام دهد. عامل گشودگی نیز با ویژگی هایی مثل زیبا پرستی، پذیرش ارزش ها، عقاید جدید و ابتکار مشخص می شود و می تواند در رفتار انسان تأثیر گذار باشد. این ویژگی با کنجکاوی، عواطف مثبت، پذیرش عقاید دیگران و کیفیت روابط بین فردی رابطه دارد. لذا به نظر می رسد این دسته از افراد کمتر خود را در ماجراهای خطرناک و رفتارهای پرخطر درگیر می نمایند (۱۴، ۱۰). در پژوهشی تحت عنوان رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، نتایج نشان داد که بین نمرات شاخص روان رنجور خوئی با میزان خطاها و انجام اعمال غیر قانونی رابطه مستقیم معنا دار وجود دارد. همچنین بین نمرات شاخص توافقی با دیگران و برون گرایی آزمون NEO با انجام انواع خطا و رفتارهای غیر قانونی رابطه معکوس وجود دارد (۳۰). همچنین رفتارهای مخاطره

آمیز رانندگی مانند سرعت زیاد، سپر به سپر رفتن، عدم رعایت فاصله ایمن و عبور از چراغ زرد با خصیصه‌هایی همچون اضطراب، پرخاشگری، عصبانیت، عواطف منفی، بی‌ثباتی عاطفی و سایر جنبه‌های مرتبط با ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوبی رابطه دارد (۲۶،۲۸). در این بررسی هم راستا با سایر بررسی‌ها دیده شد که این خصوصیت شخصیتی با بروز تخلفات رانندگی رابطه دارد و در افرادی که دارای این خصوصیت شخصیتی می‌باشند، احتمال خطاهای عمدی و غیرعمدی افزایش می‌یابد.

بین بروز تخلفات رانندگی و برون‌گرایی در بررسی حاضر رابطه منفی وجود دارد، یعنی افراد با خصوصیات برون‌گرایی تخلفات رانندگی کمتری مرتکب می‌شوند. با توجه به این که هیجان طلبی و رفتارهای خود نمایانه و جسارت‌آمیز جزئی از ویژگی‌های افراد برون‌گراست برخی از محققین به این نتیجه رسیده‌اند که هیجان طلبی، مخاطره‌جویی، ماجراجویی و سطح انگیزتگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد (۲۷). اما این مطلب از جنبه دیگری نیز قابل بررسی است. برخی محققین معتقدند که افراد برون‌گرا دارای جامعه‌پذیری بالایی هستند (۲۶) و به همین دلیل ممکن است این وجه از شخصیت افراد برون‌گرا سبب شود که ایشان تخلفات کمتری را مرتکب شوند. در مقابل برخی تحقیقات بر خلاف این نظر را دارند. فراهانی و کثیرلو تحقیقی در مورد مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی (برون‌گرایی، روان رنجورخویی، دینداری، با وجدان بودن و گشودگی) رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد که بین دو گروه مورد نظر در ۵ عامل شخصیتی تفاوت معنی

داری وجود دارد. به این معنی که میانگین نمرات شخصیتی رانندگان متخلف در عامل برون‌گرایی و روان رنجورخویی بیش از رانندگان غیر متخلف و در سه عامل دیگر کمتر بود. البته نتایج بر این تأکید دارند که از بین ۵ عامل مهم عامل روان رنجورخویی قدرت پیش بینی تخلفات رانندگی را دارد (۳۰).

دامیار و گل محمدی در پژوهشی تحت عنوان بررسی رفتارهای نایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان با ۱۰۶۹ راننده‌ای که رفتارهای نایمن داشته‌اند، مصاحبه‌ای همراه با تکمیل پرسشنامه انجام داده‌اند. با توجه به مطالعات مختلف دیده می‌شود که علی‌رغم تفاوت در نتایج این بررسی‌ها، در اکثریت موارد دو شاخص عصبی بودن و برون‌گرایی با رفتارهای پر خطر و یا تخلفات رابطه بیشتری دارد (۳۱). علت این تفاوت‌ها می‌تواند ناشی از تفاوت در ابزار سنجش و یا جمعیت مورد مطالعه باشد. اما نکته مهم‌تر این است که در بروز یک رفتار باید توجه داشت که عوامل دیگری نیز در شخصیت افراد مؤثر است مانند محیط پیچیده اجتماعی یعنی الگوهای فرهنگی، طبقه اجتماعی، شیوه‌های تربیتی کودکان، ساختار خانواده، سیستم‌های تعلیم و تربیت و الگوهای اجتماعی است که هر کدام از این‌ها به نوعی تأثیرات خود را روی شخصیت افراد نشان داده‌اند. در هر صورت این موضوع نیاز به بررسی‌های بیشتری دارد.

کسانی که معتقدند تلاش‌های آن‌ها می‌تواند امور را تغییر دهد، منبع کنترل آن‌ها درونی است و برعکس افرادی که منبع کنترل بیرونی دارند، رویدادهای مثبت یا منفی را پیامد رفتار خود نمی‌دانند. بلکه آن را به شانس، سرنوشت، نفوذ افراد قدرتمند و عوامل

نتیجه‌گیری

با توجه به این که جهت هر گونه تغییر در رفتار نیاز به برنامه‌ریزی‌های بنیادی و دراز مدت می‌باشد و فرهنگ‌سازی و آموزش رفتارهای درست باید در این راستا صورت گیرد، اما به نظر می‌رسد در کنار آن شناسایی رانندگان پرخطر و ارائه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاورین روانشناسی، پلیس و ارزیابی خصوصیات روان شناختی متقاضیان گواهینامه، هنگام اخذ گواهینامه رانندگی یا تمدید آن و حتی در سایر رانندگان در فواصل زمانی منظم بتواند به کاهش خطرات ناشی از سوانح ترافیکی منجر گردد.

تشکر و قدردانی

این بررسی با حمایت مالی و اجرایی فرماندهی کل نیروی انتظامی استان کرمان انجام شده است. انجام این بررسی بدون کمک‌های بی‌دریغ و حمایت جناب سردار سرتیپ چناریان فرماندهی محترم نیروی انتظامی، جناب سرهنگ غفوریان معاونت محترم راهنمایی و رانندگی ناجا و جناب آقای کوروش احمد یوسفی معاونت محترم تحقیقات کاربردی ناجا ممکن نبود، لذا لازم می‌دانیم نهایت تشکر را از ایشان اعلام نمایم. هم چنین نویسندگان تشکر و قدردانی خود را از همکاری‌های بی‌شایبه فرماندهان و پرسنل محترم راهنمایی و رانندگی استان کرمان که در انجام این بررسی آن‌ها را یاری نمودند، اعلام می‌نمایند.

عوامل محیطی ناشناخته و مهار نشدنی نسبت می‌دهند. افراد دارای منبع کنترل بیرونی؛ عصبی‌تر، مملو از کینه، بی اعتماد و تحریک پذیرترند. در حالی که افراد دارای منبع کنترل درونی ویژگی‌های نسبتاً بر عکس دارند. راهبردهای تصمیم‌گیری نیز در آن‌ها متفاوت است به طوری که منبع کنترل درونی‌ها تمایل دارند راهبردهای خوب را حفظ کنند و راهبردهایی که به شکست منتهی می‌شود را کنار بگذارند. گزارش شده است اشخاصی که تحت تأثیر منبع درونی کنترل هستند روی هم رفته سالم‌تر بوده و بهتر می‌توانند با مسائل برخورد کنند. مطالعات بر این نکته که افراد با منبع کنترل درونی، رانندگی‌های کم‌خطر تر و ایمن‌تر دارند، از رفتارهای خشن پرهیز می‌کنند، تأکید دارند (۱۲،۱۴). تحقیق حاضر نشان داد منبع کنترل افراد در بروز تخلفات رانندگی مؤثر است و رابطه بین درک منبع کنترل درونی و تخلفات رانندگی منفی است. یعنی هر چقدر افراد احساس کنند منبع کنترل آن‌ها درونی‌تر است میزان تخلفات رانندگی، هم عمدی و هم غیرعمدی کاهش می‌یابد. این بررسی علی‌رغم داشتن نقاط قوتی مانند حجم نمونه بالا، در برگرفتن طیف وسیعی از رانندگان و لحاظ نمودن نگرش و درک منبع کنترل افراد؛ دارای محدودیت‌هایی نیز می‌باشد که مهم‌ترین آن‌ها محدود بودن به خود گزارش دهی افراد است. مشاهده رفتارها و عکس‌العمل‌های افراد در شرایط رانندگی می‌تواند به عینی‌تر کردن نتایج تحقیق کمک کند.

References

1. Global Health Observatory (GHO). Distribution of road traffic deaths by type of road user. [Online,

cited November 2, 2012]; Available from: http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/en

2. Bahadorimonfared, A, Soori H, Delpisheh, A, Esmaili, A, Salehi M, Bakhtiyari M. Trends of Fatal Road Traffic Injuries in Iran (2004–2011). *PLOS ONE* 2013; 8 (5): 65-198.
3. Lajunen T, Parker D, Stradling SG. Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transport Res Part F: Traffic Psychol Behav* 1998; 1(2): 107-21.
4. Norris FH, Matthews BA, Riad JK. Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination *Accid Anal Prev* 2000; 32(4): 505-15.
5. Shakerinia I, Mohammadpoor M. Relationship between psychological characteristics mental health, aggression and driving habits in dangerous drivers. *J Shaheed Sadoughi Univ Med Sci* 2010; 18(3): 225-33.
6. Ulleberg P, Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Saf Sci* 2003; 41: 427-43.
7. Ajzen I. Attitudes, personality and behavior. 2 ed. England: McGraw-Hill International; 1988.
8. Bhatti JA, Constant A, Salmi LR, Chiron M, Lafont S, Zins M, Lagarde E. Impact of retirement on risky driving behavior and attitudes towards road safety among a large cohort of French drivers (the GAZEL cohort). *Scand J Work Environ Health* 2008; 34(4): 307-15
9. Olteidal S, Rundmo T. The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement. *Saf Sci* 2006; 44(7): 621-8.
10. Iversen H, Rundmo T. Personality, Risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Pers Individ Diff* 2002; 33: 1251-63.
11. Ulleberg P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transport Res Part F: Traffic Psychol Behav* 2002; 4: 279-97.
12. Ozkan T, Lajunen T. Multidimensional traffic locus of control scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Pers Individ Differ* 2005; 38(3): 533-45.
13. Warner HW, Ozkan T, Lajunen T. Can the traffic locus of control (T-LOC) scale be successfully used to predict Swedish drivers' speeding behaviour? *Accid Anal Prev* 2010; 42(4): 1113-7.
14. Arthur WJ, Doverspike D. Locus of Control and Auditory Selective Attention as predictors of driving accident involvement: A comparative longitudinal investigation. *J Safety Res* 1992; 23(-2): 73-80.
15. Furnham A, Steele H. Measuring locus of control: A critique of general, children's, health- and work-related locus of control questionnaires. *Brit J Psychol* 1993; 84(4): 443-79.
16. Lin N. Foundations of social research. 3 ed. New York: McGraw-Hill; 1976.
17. Haghayegh SA, Oreyzi HR. Relation of aggression types according to Karen Horney's theory with negative and positive driving behaviors and accidents. *Iran J Psychiat Clin Psychol* 2009; 15(1): 81-5.
18. Costa PT, McCrae RR. NEO personality inventory-revised (NEO PI-R™) psychological assessment resources; 1995.
19. Joshanloo M, Afshari S. Big five Personality traits and Self-Esteem as predictors of life satisfaction in Iranian Muslim University students. *J Happiness Stud* 2011; 12(1): 105-13.
20. Levenson H. Multidimensional locus of control in psychiatric patients. *J Consult Clin Psychol* 1973; 41(3): 397-404.
21. Bidokhti AA, Sharifi N. Mediating role of social capital in relation with religiosity and feeling of social security. *Security and Social Order Strategic Studies* 2012; 1(3):13-38. [In Persian].
22. Royal Society for the Prevention of Accidents. Novice drivers- facing the risk-preparing for the future. National Road Safety Congress: Stratford upon Avon 2007. [Online, cited, April 9, 2007]; Available from: http://eprints.aston.ac.uk/9880/1/Driving_style_paperoid.pdf
23. Yousefzadeh S, Ahmadi Dafchahi M, Mohammadi Maleksari M, Dehnadi Moghadam A, Hemati H, Shabani S. Epidemiology of injuries and their causes among traumatic patients admitted into Poursina hospital, Rasht(second half of the year 2005). *Behbood* 2007; 11(34): 286-95.
24. Borghebani R, Dehghani SL, Khanjani N. Safety belt use and its related factors: a study from Kerman, Iran. *Payesh* 2013; 12(2): 159-65.
25. Nabi H, Rachid Salmi L, Lafont S, Chiron M, Zins M, et al. Attitudes associated with behavioral predictors of serious road traffic crashes: results from the GAZEL cohort. *Inj Prev* 2007; 13(1): 26-31.
26. Khodarahimi S. Perfectionism and five-big model of personality in an Iranian sample. *Int J Psychol Couns* 2010; 2(4): 72-9.
27. Deffenbacher JL, Lynch RS, Oetting ER, Yingling DA. Driving anger: correlates and a test of state-trait theory. *Pers Individ Differ* 2001; 31(8): 1321-31.
28. Baghiani Moghadam MH, Halvany GH, Ehramposh MH. A survey on personality of motor cycle riders involved in accidents. *J Mazandaran Univ Med Sci* 2006; 16 (51): 69-75.
29. Sori A, Baghani RA. A Comparative Study of the Personality Characteristics of Offender and Non-offender Drivers in District 2 of Tehran

Traffic Police Department in 2008. *Traffic Manage Stud* 2009; 3(11): 105-18.

30. Farahani MN, Kasirloo YA. Comparison of Big Five personality in delinquent and non-delinquent drivers in Tehran. *J Psychol* 2007; 1(1): 123-42.

31. Damyar N, Golmhamadi R, Mohammad Fam A, Fardmal J. Study of unsafe behaviors

among city bus drivers in Hamadan, 2011. *Journal of Health and Safety at Work* 2012; 1(1): 53-61. [In Persian].

The Relationship of Attitude, Personality and Perceived Source of Control with Different Types of Driving Behaviors

Behshid Garrusi¹, Saideh Garousi², Fateme Anjom Shoaee³

Abstract

Background: Driving accidents are one of the most serious causes of mortality and disability in Iran. Since the main cause of these accidents are human factors, the present study aimed at studying the role of driving behaviors and influencing factors among drivers in Kerman province.

Methods: A total of 730 drivers participated in this cross-sectional study. Data gathering instruments were a questionnaire consisting of demographic variables and driving experience, Manchester Driving Behavior Questionnaire, personality characteristics assessment questionnaire (NEO PI-R) and perceived Locus of control questionnaire. Data were analyzed through SPSS16 software and using t-test, ANOVA and Pearson correlation test.

Results: About 36% of drivers sometimes use safety belts and 3% of them never use it. Almost all participants (96.4%) reported some non-intentional violations. There was a significant moderate reverse correlation between attitudes about driving laws and both aspects of driving behaviors. Some of personality characteristics had significant reverse relationship with intentional violations. Relationship between perceived internal locus of control and driving violation was negative.

Conclusion: Identifying high-risk drivers, providing them with counseling and specific counseling and training by psychologists and police as well as primary evaluation of psychological characteristics of applicants at the time of getting or renewing driving license and other drivers at regular intervals can help to reduce risks of traffic accidents.

Keywords: Driving behavior, Personality characteristics, Attitude, Source of Control, Kerman

1- Professor, Department of Community Medicine, Research Center for Social Determinants of Health, Institute for Futures Studies in Health, Kerman University of Medical Sciences, Kerman, Iran

2- Associate Professor, Department of Social Sciences, Faculty of Humanities, Shahid Bahonar University, Kerman, Iran

3- MSc, Department of Social Sciences, Faculty of Humanities, Shahid Bahonar University, Kerman, Iran

Corresponding Author : Behshid Garrusi **Email:** bgarussi@kmu.ac.ir

Address: P.O. Box 444, Department of Community Medicine, Faculty of Medicine, Bahonar University Complex, Emam Khomeini Highway, Kerman, Iran **Tel:** 0341-3224613 **Fax:** 0341-3221671