

فصلنامه پژوهش‌های نوین روانشناختی

سال یازدهم شماره ۴۲ تابستان ۱۳۹۵

مقایسه هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر زنجان

اعظم بابایی^۱

جواد صالحی^۲

طاهره الهی^۳

چکیده

تخلفات رانندگی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع می‌باشد که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع، میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود. گرچه در بروز تخلفات رانندگی عوامل محیطی - کنترلی، و تعداد خودروها دخیل است، اما علل انسانی به‌عنوان اصلی‌ترین عامل تخلفات محسوب می‌شود. بنابراین این پژوهش با هدف مقایسه هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف اجرا شد. روش پژوهش علی-مقایسه‌ای و جامعه آماری شامل کلیه رانندگان مرد خودروهای سواری شهر زنجان بود که از میان آنها ۲۳۰ نفر در دو گروه متخلف (۱۱۵ نفر) و گروه غیرمتخلف (۱۱۵ نفر) انتخاب شدند. ابزارهای سنجش شامل مقیاس ۹۰ سوالی هوش هیجانی بار-آن (۱۹۹۷)، و فرم کوتاه ۶۰ سوالی مقیاس ویژگی‌های شخصیتی نئو (۱۹۹۲) بود. داده‌ها از طریق تحلیل واریانس چندمتغیره (MANOVA) و رگرسیون لجستیک تحلیل شد. یافته‌ها نشان داد که در مجموع هوش هیجانی رانندگان متخلف پایین‌تر از رانندگان غیرمتخلف است، و از نظر ویژگی‌های شخصیتی، رانندگان متخلف در مقیاس روان‌آزرده‌گرایی نسبت به رانندگان غیرمتخلف نمرات بیشتر، و در ویژگی‌های برون‌گرایی و با وجدان بودن نمرات پایین‌تری کسب کردند. نتایج تحلیل رگرسیون لجستیک حاکی از آن بود که هوش هیجانی به‌طور معناداری

Email: babai.azam2@gmail.com

۱- کارشناسی ارشد روانشناسی عمومی (نویسنده مسئول)

۲- دانشیار گروه روانشناسی، دانشگاه زنجان

۳- استادیار گروه روانشناسی، دانشگاه زنجان

می‌تواند رانندگی با تخلف و یا عدم تخلف را پیش‌بینی کند. نتایج تحقیق نشان داد که هوش هیجانی و همچنین ویژگی‌های شخصیتی با رفتار رانندگی رابطه معناداری دارد. بنابراین با توجه به اهمیت رفتار رانندگی در میزان تخلفات و تصادف، توصیه می‌شود جهت بهبود وضعیت رانندگی و کاهش میزان تصادفات، ارزیابی‌های روانشناختی در هنگام ارائه گواهی‌نامه و پس از آن به‌طور دوره‌ای صورت پذیرد و می‌توان آموزش‌های مخصوصی را برای آسیب‌پذیران به خطاهای رانندگی در نظر گرفت.

واژگان کلیدی: هوش هیجانی؛ ویژگی‌های شخصیتی؛ رفتار رانندگی؛ متخلف

مقدمه

حوادث رانندگی یک مشکل اقتصادی و اجتماعی بین‌المللی است. تحقیقات انجام گرفته نشان می‌دهد سالانه حدود ۱/۲۴ میلیون نفر در سراسر جهان در تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و بیش از ۵۰ میلیون نفر دچار صدمات جبران‌ناپذیری می‌شوند (سازمان جهانی بهداشت^۱، ۱۳۸۵). حوادث رانندگی و صدمات ناشی از آن هشتمین علت اصلی مرگ در جهان و علت اول مرگ برای جوانان ۱۵ تا ۲۹ سال است (آلبرتو^۲ و همکاران، ۲۰۱۴)، لذا هزینه‌های مالی قابل توجهی به‌خصوص در کشورهای در حال توسعه به‌وجود می‌آورد. اثرات مخرب تصادفات نه تنها از نظر سلامت بلکه برای توسعه پایدار کشورها نیز نگران‌کننده است. با توجه به عدم امکان ارزش‌گذاری واقعی برای جان انسان‌ها و درد و رنج زیاد حاصل از دست دادن یک خویشاوند، برآورد دقیق هزینه‌های یک تصادف امری غیرممکن به‌نظر می‌رسد. شواهد نشان می‌دهد که بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ تعداد کشته‌شدگان بر اثر تصادفات جاده‌ای در کشورهای کم‌درآمد و متوسط درآمد افزایش خواهد یافت و اگر اقدامات مقتضی و موثری در خصوص حل این معضل صورت نپذیرد، پیش‌بینی می‌شود تلفات و مجروحان ناشی از حوادث رانندگی، سومین مقام را در سطح جهانی در میان صدمات و بیماری‌ها کسب خواهد کرد (سازمان جهانی بهداشت، ۱۳۸۵).

1- World Health Organization

2- Alberto

اگرچه قطعاً عوامل بسیاری در تصادفات نقش دارند ولی عامل انسانی نقش فراتری را نسبت به سایر عوامل مانند خودرو، جاده و ... بازی می‌کند (آلبرتو و همکاران، ۲۰۱۴). در اغلب موارد (۸۵٪) عامل تصادف خطای انسانی است (مالیا^۱ و همکاران، ۲۰۱۵). در نتیجه، پژوهشگران علاقه خاصی به رفتار رانندگان نشان داده‌اند (بنیادایمنی ترافیک^۲، ۱۹۹۷).

الاندر، وست و فرنچ^۳ (۱۹۹۳) استدلال کرده‌اند که تصادف خودرو با مهارت راننده و سبک رانندگی وی مرتبط است. مهارت رانندگی عبارت است از قابلیت رانندگان برای حفظ کنترل وسیله نقلیه و واکنش انطباقی مناسب در موقعیت‌های پیچیده ترافیکی، که با تمرین یا آموزش قابل افزایش است. سبک رانندگی به‌نحویه یا حالت رانندگی غالب فرد اشاره دارد، که بر عملکردهایی از قبیل انتخاب سطح سرعت، و لحظه سبقت اثر داشته، و از سطوح توجه و ابراز وجود، اعتقادات درمورد رانندگی، نیازها و ارزش‌های راننده اثر می‌پذیرد (آلبرتو و همکاران، ۲۰۱۴).

در ایران تصادفات جاده‌ای دومین علت مرگ و میر است - اولین علت، بیماری‌های کرونر قلبی است (منتظری، ۲۰۰۳). آمار سازمان جهانی بهداشت نیز نشان می‌دهد که ایران یکی از بالاترین نرخ‌های تلفات ناشی از سوانح رانندگی را برای رانندگان و موتورسواران حرفه‌ای و غیرحرفه‌ای، پیاده و غیره در سطح جهان دارا می‌باشد (ورمزبار، ۲۰۱۳). کشور ما با شاخص فاجعه‌آمیز ۳۶ کشته به ازای هر یک‌صد هزار نفر جمعیت از این نظر مقام بالایی در جهان دارد. در بیش از ۷۰ درصد گزارش‌های وقوع تصادف‌ها، پلیس عامل خطای انسانی را علت تصادف بیان کرده است (پایگاه خبری نیروی انتظامی). بنابراین، در هر تلاشی برای بهبود وضعیت باید توجه خاصی به تغییر رفتار و بهبود نحوه رانندگی و رابطه بین توانایی‌ها و مهارت‌ها با خصوصیات شخصیتی رانندگان داشت. در سال‌های گذشته محققان سعی کرده‌اند عوامل شخصیتی را که می‌توانند علت تصادف یا پیش‌بینی‌کننده درگیری در تصادف باشد معرفی کنند (محمدزاده مقدم، حبیبی‌راد، ۱۳۹۱). این

1- Mallia
3- Elander, West & French

2- Foundation for Traffic safety

مطالعات نشان می‌دهند که در حوادث رانندگی ویژگی‌های شخصیتی چه برای رانندگان حرفه‌ای و چه غیرحرفه‌ای عامل تعیین‌کننده‌ای است (مالیا و همکاران، ۲۰۱۵).

ساختار شخصیت بر اساس الگوهای مختلفی تبیین شده است. الگوی پنج عامل بزرگ شخصیتی^۱ با داشتن پشتوانه‌های نظری و پژوهشی قابل توجه از معتبرترین و مشهورترین الگوهای ارائه شده در زمینه شخصیت محسوب می‌شود. در این الگو فرض بر آن است که شخصیت هر فرد از پنج عامل زیربنایی و فراگیر تشکیل شده است. این عوامل عبارتند از ۱- روان آزرده‌گرایی^۲ (N): تمایل عمومی به تجربه عواطف منفی مانند غم، عصبانیت، احساس گناه، نفرت، ترس و دستپاچی؛ ۲- برون‌گرایی^۳ (E): داشتن رویکردی پرنرزی نسبت به جهان مادی و اجتماعی که ویژگی‌هایی چون مردم‌آمیزی، فعال بودن، جرات‌ورزی و قاطع بودن را شامل می‌شود؛ ۳- گشودگی^۴ (O): داشتن تصورات فعال، توجه به احساسات درونی، تنوع‌طلبی، کنجکاوی، احساس زیبایی‌پسندی و استقلال در قضاوت‌ها؛ ۴- موافق بودن^۵ (A): نوع دوستی، اشتیاق به کمک، انتقادپذیر بودن، حرکت به سوی مردم و همدردی با دیگران در مجموع این عامل راتشکیل می‌دهند؛ و ۵- با وجدان بودن^۶ (C): توانایی فرد در مهار تکانه‌ها به نحوی که جامعه آن را مطلوب می‌داند، تفکر قبل از عمل، به تأخیراندازی ارضای خواسته‌ها، رعایت قوانین و الویت‌بندی تکالیف (احمدی، ۱۳۹۱).

در تحقیق صورت گرفته توسط مالیا و همکارانش برخی ویژگی‌های شخصیتی تأثیر مستقیمی بر رانندگی و تخلفات داشته‌اند به طوری که رانندگان متخلف در ویژگی‌های اضطراب و خصومت نمرات بالاتری کسب کردند (مالیا و همکاران، ۲۰۱۵). افراد دارای ویژگی‌هایی همچون بی‌ثباتی هیجانی و پرخاشگری سطح بالا (روان‌آزرده‌گرا)، رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتری نسبت به دیگر رانندگان دارند (شجاعی، آتش‌پور، ۱۳۹۰). بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف در پنج عامل بزرگ شخصیتی تفاوت‌های معناداری یافت

1- the big five personality traits
3- extraversion
5- agreeableness

2- neuroticism
4- openness to experience
6- conscientiousness

شده است، به این ترتیب که میانگین نمرات شخصیتی رانندگان متخلف در عوامل روان‌آزرده‌گرایی و برون‌گرایی بیشتر از رانندگان غیرمتخلف بوده، و در عوامل دیگر یعنی باوجدان بودن، گشودگی و موافق بودن کمتر از رانندگان غیرمتخلف است (فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۹).

در تحقیق حاضر علاوه بر ویژگی‌های شخصیتی به هوش هیجانی^۱ نیز - به‌عنوان یک عامل موثر بر رفتار رانندگی - پرداخته شده است. دانش فرد در زمینه هیجان‌ها به تنظیم هیجان‌ات او کمک می‌کند. در نتیجه، افراد می‌توانند توانایی‌های مربوط به این دانش را آموخته و در عمل پرورش دهند. توانایی تنظیم هیجان به حفظ خلق مثبت و راهکارهای بهبود خلق‌وخو می‌انجامد. افرادی که توانایی تنظیم هیجان‌اتشان را ندارند، به احتمال بیشتری تحت تأثیر عوامل محیطی قرار می‌گیرند (جنابادی، ۱۳۸۸). به‌عبارتی افرادی که درباره هیجان‌های خود آگاهی بیشتری دارند، در مدیریت مشکلات هیجانی خود دارای مهارت‌های بیشتری هستند، و همچنین یافته‌های پژوهش کارسو (۲۰۰۲) نشان می‌دهد که هوش هیجانی در حوزه سلامت روانی و سازش‌یافتگی‌های هیجانی و اجتماعی دارای اهمیت است (رضاپور، ۱۳۹۳). سالوی هوش هیجانی را با سلامت روان در ارتباط می‌داند، وی معتقد است افراد با هوش هیجانی بالا، توانایی بهتری برای مقابله با تنش دارند. افراد با هوش هیجانی پایین در مقابله با رویدادها، واکنش‌های عاطفی نامناسب نشان می‌دهند، از این رو در سازگاری با محیط دچار مشکل می‌شوند (مافی، آصف‌زاده، ۱۳۹۲). از نظر بار-آن^۲ هوش هیجانی یکی از عوامل مهم در تعیین موفقیت فرد در زندگی است و مستقیماً بهداشت روانی فرد را تحت تأثیر قرار می‌دهد. وی معتقد است که هوش هیجانی و مهارت‌های اجتماعی در طی زمان رشد می‌کنند و در گذر زندگی تغییر می‌یابند در نتیجه می‌توان با آموزش آن را بهبود بخشید (جنابادی، ۱۳۸۸). نقش نسبی هیجان‌ها در برابر فرایندهای شناختی در داورها و تصمیم‌گیری در زندگی روزمره موضوعی مورد علاقه در ادبیات تجربی است. در تعریف بار-آن از هوش هیجانی،

1- emotional intelligence

2- Bar-on

هوش هیجانی با سازه‌هایی که قبلاً به عنوان جنبه‌هایی از شخصیت معرفی می‌شدند مرتبط شده است. بیشتر پژوهش‌های انجام شده نشان‌دهنده وجود رابطه مستقیم مستحکمی بین هوش هیجانی با برون‌گرایی، گشودگی، موافق بودن و با وجدان بودن و رابطه معکوس با روان‌آزرده‌گرایی است (احمدی، ۱۳۹۱).

بار- آن، هوش هیجانی را در پنج حیطه و ۱۵ مؤلفه تعریف می‌کند: ۱- حیطه درون فردی؛ شامل مؤلفه‌های ابراز وجود، استقلال، خودآگاهی هیجانی و خودشکوفایی. ۲- حیطه بین فردی؛ شامل همدلی، مسئولیت‌پذیری و روابط بین فردی. ۳- حیطه قابلیت‌سازش‌یافتگی؛ شامل انعطاف‌پذیری، واقع‌گرایی، توانایی حل مسئله. ۴- حیطه مدیریت تنیدگی؛ شامل مهارت‌کنانه و تحمل فشار روانی. ۵- حیطه خلق عمومی؛ شامل امیدواری و شادمانی (حسین‌زاد، ۱۳۹۲).

امروزه بیشتر روانشناسان به این باور رسیده‌اند که غیرممکن است افراد کاری را انجام دهند یا تفکری داشته باشند که سیستم عاطفی آنها (حداقل به صورت ناخودآگاه) در آن درگیر نباشد. کار رانندگی نیز فرایندی پیچیده و پویاست که احساسات آن را تحت تأثیر قرار می‌دهند و اگر احساسات به‌خوبی مدیریت نشوند ممکن است به عواقب زیانباری منجر شود (جون^۶ و همکاران، ۲۰۱۴). جیمز و ناهل^۷ (۲۰۰۷) بر این باورند که رانندگی خشونت‌آمیز به‌طور جدی حاصل حالات آزرده‌گرایی هیجانی است که از عدم آموزش کافی نشأت می‌گیرد. دامنه‌ای از سطوح متوسط تا خطرناک آزرده‌گرایی هیجانی وجود دارد که به از دست دادن خویش‌تنداری و قضاوت‌های نارسا و هیجانی منجر می‌شود که می‌تواند در نحوه استنباط و ادراکات فرد تاثیر گذاشته و منجر به سوگیری و تحریف فرایندهای شناختی درگیر در امر رانندگی شود (ابراهیمی قوام، ۱۳۸۸).

مدیر گروه پیشگیری از خشونت، جراحات و معلولیت سازمان جهانی بهداشت اظهار

1- intrapersonal domains
3- compatibility domains
5- general mood domains
7- James & Nahel

2- interpersonal domains
4- stress management domains
6- Jeon

کرده که هیچ‌یک از ما نباید غم و اندوه صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای را متحمل شود (سازمان جهانی بهداشت، ۱۳۸۵). از آنجا که خصیصه‌های روانی انسان‌ها از عمده‌ترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و ارتکاب جرایم غیرعمد ناشی از تخلفات رانندگی است، پس با تحقیق در خصوص هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و شناسایی آنها امید است بتوان در پیشگیری یا تخفیف این معضل بزرگ، راه‌چاره‌ای پیدا کرد، به‌خصوص در ایران که این موضوع مورد بررسی جامع و کاملی صورت نگرفته است. جون و همکاران (۲۰۱۴) بیان کرده‌اند تحقیقات صورت گرفته در کشورهای مختلف بیشتر بر مدل‌های شناختی رفتار رانندگان تمرکز کرده‌اند، و کمتر به عوامل شخصیتی-هیجانی پرداخته شده است.

رفتار رانندگان در ایران به بررسی‌های هدفمندی نیاز دارد که راه‌حلی برای کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن پیدا کنند. با توجه به اجتناب‌ناپذیر بودن رانندگی در جامعه امروز و آمار بالای تخلفات و تصادفات در کشور و نقش عامل انسانی، در این تحقیق به بررسی نقش ویژگی‌های شخصیتی و هوش هیجانی رانندگان پرداخته می‌شود تا بخشی از زمینه نظری لازم جهت اقدامات آموزشی و راه‌حل‌های مفید در کاهش تخلفات فراهم شود. در واقع، این پژوهش با هدف بررسی نقش هوش هیجانی و عوامل شخصیتی در تخلفات رانندگان شهر زنجان انجام می‌شود.

روش تحقیق

جامعه آماری این تحقیق شامل تمام رانندگان خودروهای سواری (اعم از شخصی، تاکسی و کرایه) مرد شهر زنجان با حداقل ۳ سال سابقه رانندگی در زمان اجرای پژوهش (در سال ۱۳۹۳) بود. تعداد نمونه تحقیق ۲۳۰ نفر بود که ۱۱۵ نفر از آنان را رانندگان متخلف و ۱۱۵ نفر دیگر را رانندگان غیرمتخلف تشکیل می‌دادند. رانندگان متخلف به صورت تصادفی از میان افرادی انتخاب شدند که در سه سال گذشته حداقل ۴ مورد تخلف ثبت شده داشته و در طول زمان اجرای پژوهش جهت ترخیص خودروی توقیف شده خود به بخش ترخیص خودروی اداره راهنمایی و رانندگی استان زنجان مراجعه

می‌کردند. گروه رانندگان غیرمتخلف شامل ۱۱۵ نفر از افرادی بود که طی سه سال گذشته هیچ‌گونه تخلف رانندگی ثبت شده نداشتند. شرکت‌کنندگان این گروه از نظر تحصیلات، شغل و سن و سابقه رانندگی با گروه رانندگان متخلف همگن شده و به صورت در دسترس با مراجعه به مراکز تجمع رانندگان یا نقاط دیگر انتخاب شدند. سن رانندگان متخلف بین ۲۱ تا ۵۵ سال ($M=32/77, S=7/743$) و سن رانندگان غیرمتخلف بین ۲۱ تا ۵۳ سال ($M=33/32, S=7/634$) بود؛ تفاوت معنی‌داری بین میانگین سنی دو گروه وجود نداشت ($t=0/540, p=0/590$). همچنین سابقه رانندگی در گروه متخلف ۳ تا ۳۸ سال ($M=8/93, S=6/842$) و در گروه غیرمتخلف ۳ تا ۳۰ سال ($S=6/471$) بود؛ تفاوت معنی‌داری بین میانگین سابقه رانندگی دو گروه نیز وجود نداشت ($t=0/455, p=0/649$).

ابزار سنجش

مقیاس هوش هیجانی بار-آن^۱ (EQ-I): این مقیاس که توسط بار-آن (۱۹۹۷) تهیه شده دارای ۱۱۷ عبارت و ۱۵ خرده‌مقیاس می‌باشد که بار-آن این ابزار را با اجرا بر روی ۳۸۳۱ نفر از ۵ کشور (آرژانتین، آلمان، هند، نیجریه و آفریقای جنوبی) و آمریکای شمالی که ۴۸/۸ درصد آنان مرد بودند به طور نظام مند هنجاریابی کرد. نتایج نشان داد که این آزمون از حد مناسبی از اعتبار و روایی برخوردار است. در تحقیق بار-آن (۱۹۹۷) ضرایب بازآزمایی بعد از یک ماه ۰/۸۵ و بعد از ۴ ماه ۰/۷۵ گزارش شده است. دهشیری (۱۳۸۲) در ایران این پرسشنامه را بر روی ۵۰۰ نفر از دانشجویان دختر و پسر ۱۸ تا ۴۰ ساله رشته‌های مختلف دانشگاه‌های آزاد و دولتی تهران به صورت انفرادی و حضوری اجرا شد که پس از انجام برخی تغییرات در متن اصلی پرسشنامه (حذف یا تغییر بعضی سوال‌ها و تنظیم مجدد پرسش‌های هر مقیاس) پرسشنامه از ۱۱۷ پرسش به ۹۰ پرسش کاهش یافت. پایایی آزمون بر اساس آلفای کرونباخ برای دانشجویان پسر ۰/۷۴، برای دانشجویان دختر ۰/۶۸ و برای کل افراد ۰/۹۳ محاسبه شده است. بین نمرات هر یک از

1- Bar-on Emotional Quotient Inventory

خرده‌مقیاس‌ها و نمره کل پرسشنامه، رابطه مستقیم و معناداری وجود دارد یعنی تمام خرده‌مقیاس‌های موجود در پرسشنامه با متغیر هوش هیجانی دارای ارتباط مستقیم هستند. شیوه پاسخدهی به پرسش‌ها به صورت طیف لیکرت پنج‌گزینه‌ای (کاملاً مخالفم، مخالفم، نظری ندارم، موافقم و کاملاً موافقم) است. به این صورت که آزمودنی هر یک از پرسش‌ها را می‌خواند و درجه تناسب آن را با ویژگی‌های خود در طیف پنج درجه‌ای مشخص می‌کند و حداکثر نمره قابل کسب در این آزمون ۴۵۰ می‌باشد و نمره حداقل ۹۰ می‌باشد (فتحی آشتیانی، ۱۳۸۸).

پرسشنامه شخصیتی تجدیدنظرشده نئو (NEOPI-R)^۱: این پرسشنامه یکی از آزمون‌های شخصیتی است که بر اساس تحلیل عوامل ساخته شده و کاستا و مک کری^۲ در سال ۱۹۹۲ با عنوان پرسشنامه شخصیتی NEO معرفی کردند. فرم بلند این پرسشنامه در ۲۴۰ عبارت به منظور اندازه‌گیری پنج ویژگی یا حیطة اصلی (روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، موافق بودن، باوجدان بودن) طراحی شده است. درخصوص اعتبار فرم کوتاه این پرسشنامه، نتایج چندین مطالعه حاکی از آن است که زیرمقیاس‌های فرم کوتاه، همسانی درونی خوبی دارند. کاستا و مک کری (۱۹۹۲) ضریب آلفای کرونباخ بین ۰/۶۸ (برای موافق بودن) تا ۰/۸۶ (برای روان‌آزرده‌گرایی) را گزارش کرده‌اند. هلدن^۳ (۱۹۹۹) نیز ضریب آلفای این پنج عامل را در دامنه ۰/۷۶ (برای گشودگی) تا ۰/۸۷ (برای روان‌آزرده‌گرایی) گزارش می‌کند. نتایج مطالعه مورادیان و نزلک^۴ (۱۹۹۵) نیز حاکی از آن است که آلفای کرونباخ روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، موافق بودن و باوجدان بودن به ترتیب عبارت است از ۰/۸۴، ۰/۷۵، ۰/۷۴، ۰/۷۵ و ۰/۸۳ (فتحی، آشتیانی).

فرم کوتاه پرسشنامه شخصیتی نئو (NEO-FFI): در ایران توسط گروسی (۱۳۷۷) هنجاریابی شده است. اعتبار این پرسشنامه با استفاده از روش آزمون-باز آزمون در مورد ۲۰۸ نفر از دانشجویان به فاصله ۳ ماه به ترتیب ۰/۸۳، ۰/۷۵، ۰/۸۰، ۰/۷۹ و ۰/۷۹

1- The NEO Personality Inventory-Revised
3- Holden

2- Costa & Mc Crae
4- Mooradian & Nezelek

برای عوامل روان آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، موافق بودن و با وجدان بودن به دست آمده است. مک کری و کاستا (۱۹۸۹) اظهار می‌دارند که ابزار کوتاه شده NEO با فرم کامل آن (NEO-PI) مطابقت دقیقی دارد به گونه‌ای که مقیاس‌های فرم کوتاه، همبستگی بالاتر از $0/68$ را با مقیاس‌های فرم کامل دارا می‌باشند. این مقیاس دارای ۶۰ سوال است. در هر سوال شرکت‌کننده نمره صفر تا چهار را به دست می‌آورد. هر یک از عوامل ۱۲ سوال را شامل می‌شود. در کل شرکت‌کننده در هر مقیاس نمره‌ای از صفر تا ۴۸ کسب می‌کند (فتیحی آشتیانی، ۱۳۸۸: ۴۸). فرم کوتاه که دارای ۶۰ ماده می‌باشد گسترده‌ترین ابزار مورد استفاده در آمریکا و سایر کشورهای جهان می‌باشد. اعتبار دراز مدت تست (NEO-PI) توسط کاستا و مک کری (۱۹۹۸) مورد ارزیابی قرار گرفته است. یک مطالعه طولی ۶ ساله روی مقیاس‌های O، E، N ضریب‌های اعتبار $0/68$ تا $0/83$ را نشان داده است. ضریب‌های اعتبار C و A به فاصله ۳ سال $0/79$ و $0/63$ بوده است (فتیحی آشتیانی، ۱۳۸۸).

یافته‌ها

همانطور که در جدول (۱) نشان داده شده است رانندگان متخلف در همه زیرمقیاس‌های هوش هیجانی نسبت به رانندگان غیرمتخلف نمرات پایین‌تری کسب کرده‌اند و همچنین در زیرمقیاس‌های شخصیتی هم دارای نمرات پایین‌تری هستند، البته در عامل روان آزرده‌گرایی نمرات بیشتری کسب کرده‌اند.

جدول (۱) میانگین و انحراف استاندارد هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی در شرکت‌کنندگان دو گروه

رانندگان غیرمتخلف		رانندگان متخلف		زیرمقیاس‌ها
SD	M	SD	M	
۹/۶۴۳	۱۶/۷۳	۹/۹۵۵	۲۵/۴۲	روان‌آزرده‌گرایی
۶/۲۱۴	۳۲/۱۵	۶/۷۶۶	۲۷/۷۰	برون‌گرایی
۴/۹۰۸	۲۶/۴۱	۵/۱۵۴	۲۴/۲۶	گشودگی
۶/۸۵۲	۳۳/۳۷	۶/۹۵۰	۲۷/۲۱	موافق بودن
۶/۵۵۲	۳۳/۵۷	۶/۲۸۸	۳۳/۰۹	با وجدان بودن
۳/۲۷۷	۲۳/۷۴	۴/۸۱۹	۲۰/۷۲	حل مسئله
۲/۹۷۵	۲۲/۴۷	۵/۲۶۳	۱۹/۱۹	شادمانی
۴/۴۵۱	۲۳/۵۷	۴/۵۱۹	۱۹/۴۵	استقلال
۴/۸۶۷	۲۲/۷۰	۵/۶۷۷	۱۶/۸۰	تحمل استرس
۳/۴۸۵	۲۴/۳۶	۴/۸۱۸	۱۹/۹۶	خودشکوفایی
۴/۰۶۶	۲۳/۱۷	۵/۴۸۳	۱۸/۰۹	خودآگاهی هیجانی
۴/۳۱۰	۲۲/۰۵	۳/۴۹۳	۱۹/۱۷	واقع‌گرایی
۳/۳۶۰	۲۴/۳۱	۴/۲۰۸	۲۲/۰۳	روابط بین فردی
۳/۴۴۹	۲۳/۸۸	۵/۳۸۰	۲۰/۱۶	خوش بینی
۳/۷۱۸	۲۴/۳۵	۵/۱۲۶	۲۰/۲۸	احترام به خود
۵/۳۶۳	۲۱/۷۶	۵/۲۷۴	۱۶/۸۳	کنترل تکانه
۴/۱۲۸	۲۱/۳۷	۳/۶۷۸	۱۷/۱۵	انعطاف‌پذیری
۳/۰۶۳	۲۶/۳۳	۳/۵۵۴	۲۴/۴۳	مسئولیت‌پذیری اجتماعی
۳/۲۰۲	۲۴/۷۹	۴/۰۱۸	۲۲/۵۰	همدلی
۴/۳۴۸	۲۱/۲۸	۴/۶۷۷	۱۶/۸۱	خود ابرازی
۴۱/۷۴۰	۳۵۰/۱۷	۵۶/۲۸۹	۲۹۳/۵۵	هوش هیجانی کلی

برای مقایسه هوش هیجانی کلی رانندگان متخلف و غیرمتخلف از آزمون تی مستقل استفاده شد که نتایج آن در جدول ۲ مشاهده می‌شود. همان‌طور که دیده می‌شود بین

میانگین‌های مربوط به هوش هیجانی رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود دارد به طوری که هوش هیجانی رانندگان متخلف پایین‌تر از رانندگان غیرمتخلف است.

جدول (۲) نتایج آزمون t مستقل جهت مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف و غیرمتخلف

گروه	میانگین	t	df	سطح معنی‌داری	اندازه اثر (η_p^2)
رانندگان متخلف	۲۹۳/۵۵	۸/۶۶	۲۱۰/۲۶۴	$p < ۰/۰۰۱$	۰/۲۴
رانندگان غیرمتخلف	۳۵۰/۱۷				

برای مقایسه مؤلفه‌های کلی هوش هیجانی رانندگان متخلف و غیرمتخلف یک تحلیل واریانس چندمتغیره بین گروهی (MANOVA) اجرا شد. چهار متغیر وابسته به کار رفته در تحلیل عبارتند از حیطه‌های درون فردی، برون فردی، مدیریت تنیدگی و سازش‌یافتگی. آزمون مفروضه‌های بهنجاری، خطی بودن، پرت‌های تک‌متغیره و چندمتغیره، همگنی ماتریس‌های واریانس - کواریانس و هم‌خطی چندمتغیره، هیچ‌گونه تخطی جدی از این مفروضه‌ها را نشان نداد. البته مواردی از داده‌های پرت وجود داشت که اصلاح شد. بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف از لحاظ متغیرهای وابسته ترکیب شده تفاوت آماری معناداری وجود داشت $Wilks\ Lambda = ۰/۷۲۹$ و $p < ۰/۰۰۱$ و $F(۲۲۵و۴) = ۲۰/۹۲۹$ و مجذور جزئی ای‌تا $= ۰/۲۷۱$. وقتی نتایج متغیرهای وابسته به‌طور جداگانه در نظر گرفته شد همه متغیرهای وابسته از نظر آماری معنادار بودند جدول (۳) نتایج این تحلیل را نشان می‌دهد. بررسی میانگین‌ها نشان می‌دهد که رانندگان متخلف در هر چهار حیطه مدیریت تنیدگی، سازش‌یافتگی، درون فردی و برون فردی از رانندگان غیرمتخلف پایین‌تر هستند و به عبارتی دارای هوش هیجانی پایین‌تری هستند. اندازه اثر مشاهده شده ($۰/۲۷۱$) براساس طبقه‌بندی کوهن (۱۹۸۸) اندازه اثر بزرگی محسوب می‌شود.

جدول (۳) نتایج تحلیل واریانس چندمتغیره برای مقایسه حیطه‌های هوش هیجانی بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف

متغیر	رانندگان	تفاوت میانگین	خطای استاندارد	میانگین مجزورات	درجه آزادی	لامبدای ویلکز p	ضریب F	سطح معنی‌داری
مدیریت	متخلف	۳۳/۶۲۶	۰/۹۲۰	۶۷۵۰/۰۷۰	۱	۰/۰۰۰	۶۹/۳۳۳	p<۰/۰۰۱
تنبیدگی	غیرمتخلف	۴۴/۴۶۱						
سازش	متخلف	۵۷/۴۱۷	۰/۹۰۵	۵۴۶۳/۶۵۷	۱	۰/۰۰۰	۵۸/۰۰۵	p<۰/۰۰۱
یافتگی	غیرمتخلف	۶۷/۱۶۵						
درون	متخلف	۹۵/۸۱۷	۱/۶۸۰	۲۵۳۹۹/۵۱۷	۱	۰/۰۰۰	۷۸/۲۶۷	p<۰/۰۰۱
فردی	غیرمتخلف	۱۱۶/۸۳۵						
برون	متخلف	۷۰/۴۹۶	۰/۶۵۶	۱۵۰۸/۳۵۲	۱	۰/۰۰۰	۳۰/۵۲۱	p<۰/۰۰۱
فردی	غیرمتخلف	۷۵/۶۱۷						

به منظور مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف یک تحلیل واریانس چندمتغیره بین گروهی (MANOVA) استفاده شد. سه متغیر وابسته در این تحلیل عبارت بودند از روان رنجوری، برون‌گرایی و باوجدان بودن. هیچ نوع تخطی جدی از مفروضه‌های آزمون مشاهده نشد. بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف از لحاظ متغیرهای وابسته ترکیب شده تفاوت آماری معناداری وجود دارد، $Wilks \lambda = ۰/۸۳۰$ و $p < ۰/۰۰۱$ و $F(۳, ۲۲۶) = ۱۵/۵۴۳$ ، مجزورایتا $= ۰/۱۷۱$ ، وقتی نتایج مربوط به متغیرهای وابسته به طور جداگانه در نظر گرفته شد، تفاوت بین دو گروه در هر سه ویژگی از نظر آماری معنادار بود. همان‌گونه که در جدول (۴) مشاهده می‌شود بررسی میانگین‌ها نشان می‌دهد که رانندگان متخلف در ویژگی روان‌آزرده‌گرایی بالاتر از رانندگان غیرمتخلف، و در ویژگی‌های برون‌گرایی و باوجدان بودن پایین‌تر از رانندگان غیرمتخلف هستند.

جدول (۴) نتایج تحلیل واریانس چند متغیره رانندگان متخلف و غیرمتخلف در رابطه با ویژگی‌های شخصیتی

متغیر	رانندگان	تفاوت میانگین	خطای استاندارد	میانگین مجزورات آزادی	درجه لامبدای ویلکز P	ضریب F	سطح معنی‌داری
روان‌آزرده‌گرایی	متخلف	۲۵/۴۱۷	۹/۱۴	۴۳۳۹/۱۳۵	۱	۴۵/۱۷۷	$p < ۰/۰۰۱$
	غیرمتخلف	۱۶/۷۳۰					
برون‌گرایی	متخلف	۲۷/۶۹۶	۰/۶۰۶	۱۱۳۹/۷۵۷	۱	۲۷/۰۱۱	$p < ۰/۰۰۱$
	غیرمتخلف	۳۲/۱۴۸					
باوجدان بودن	متخلف	۳۳/۰۸۷	۰/۵۹۹	۱۱۵۳/۱۵۲	۱	۲۷/۹۶۶	$p < ۰/۰۰۱$
	غیرمتخلف	۳۷/۵۶۵					

برای ارزیابی توان مدل مولفه‌های شخصیت، مولفه‌های هوش هیجانی و ویژگی‌های جمعیت‌شناختی در احتمال این که شرکت‌کنندگان در گروه رانندگان متخلف قرار بگیرند، از رگرسیون لجستیک استفاده شد. این مدل شامل بیست‌وسه متغیر پیش‌بین (مولفه‌های شخصیت نئو شامل روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، موافق‌بودن، گشودگی و باوجدان بودن؛ مولفه‌های هوش هیجانی بار-آن شامل خودآگاهی هیجانی (ES)، خودابرازی (AS)، احترام به خود (SR)، خودشکوفایی (SA)، استقلال (IN)، همدلی (EM)، مسولیت‌پذیری اجتماعی (RE)، روابط بین‌فردی (IR)، واقع‌گرایی (RT)، انعطاف‌پذیری (FL)، حل مسئله (PS)، تحمل استرس (ST)، کنترل تکانه (IC)، خوش‌بینی (OP) و شادمانی (HA)؛ و ویژگی‌های جمعیت‌شناختی (وضعیت تاهل، شغل و تحصیلات) بود. مدل کامل شامل همه پیش‌بینی‌کننده‌ها به لحاظ آماری معنادار بود $P < ۰/۰۰۱ = ۱۱۳/۱۵۵ (۲۹ + N = X)$ ، که نشان می‌دهد این مدل قادر به تشخیص صحیح بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف است. مجذور خی به دست آمده با درجه آزادی ۲۹ برابر ۱۱۳/۱۱۵ است. این مدل به طور کلی بین $۰/۳۸۹$ (Cox and snell R square) و $۰/۵۱۸$ (Swuared Nagelkerk R) از واریانس وضعیت رانندگی را تبیین و ۷۸/۷ درصد موردها را به طور صحیح طبقه‌بندی کرد، که در نتیجه می‌توان آن را مدل موفقی دانست. همان‌طور که در جدول (۵) دیده

می‌شود ۶ مورد از متغیرهای مستقل سهم آماری معناداری در مدل داشتند (حل مسئله، تحمل استرس، خودشکوفایی، انعطاف‌پذیری، خودابرازی و سطح تحصیلات). قوی‌ترین پیش‌بینی‌کننده در تخلف کردن یا عدم تخلف، متغیر حل مساله با ضریب احتمال ۱/۱۸۵ است. ضریب احتمال^۱ (OR) نشان‌دهنده تغییر در احتمال قرار گرفتن در یکی از طبقه‌های حاصل به هنگامی است که مقدار پیش‌بینی‌کننده به اندازه یک واحد افزایش می‌یابد. در پژوهش حاضر احتمال این که فردی تخلف (در رفتار رانندگی) کند ۱/۱۸۵ برابر نسبت به فردی که تخلف نمی‌کند بیشتر است، در صورتی که همه عوامل دیگر برابر باشند. ضریب احتمال برای پیش‌بینی‌کننده‌های (تحمل استرس، خودشکوفایی، انعطاف‌پذیری، خودابرازی و تحصیلات) کمتر از ۱ است. این نشان می‌دهد در صورتی که همه عوامل دیگر برابر باشند، هرچه میزان این ویژگی‌ها در فرد بیشتر باشد کمتر مرتکب تخلف رانندگی می‌شود. به‌عنوان مثال با افزایش مهارت تحمل استرس تخلف رانندگی فرد به اندازه ۰/۸۳۷ کاهش می‌یابد.

جدول (۵) نتایج رگرسیون لجستیک برای پیش‌بینی احتمال تخلف در رانندگی

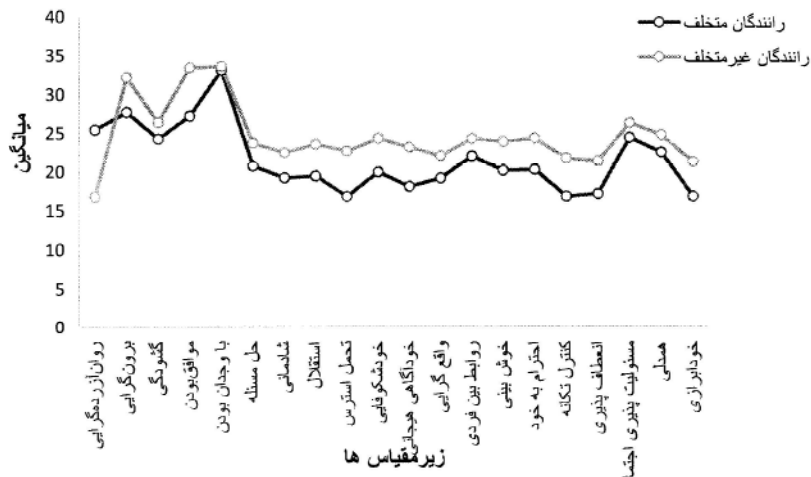
نام متغیر	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B) (OR)	%۹۵ ci	
							Upper	Lower
روان‌آزرده‌گرایی	-۰/۰۳۲	۰/۰۴۲	۰/۵۷۹	۱	۰/۴۴۷	۰/۹۶۹	۰/۸۹۳	۱/۰۵۱
برون‌گرایی	-۰/۰۶۴	۰/۰۴۵	۱/۹۸۴	۱	۰/۱۵۹	۱/۰۶۶	۰/۹۷۵	۱/۱۶۵
گشودگی	-۰/۰۶۰	۰/۰۴۵	۱/۸۰۱	۱	۰/۱۸۰	۰/۹۴۲	۰/۸۶۳	۱/۰۲۸
موافق بودن	-۰/۰۳۹	۰/۰۴۴	۰/۷۸۰	۱	۰/۳۷۷	۰/۹۶۲	۰/۸۸۳	۱/۰۴۸
با وجدان بودن	-۰/۰۵۲	۰/۰۴۵	۱/۳۲۸	۱	۰/۲۴۹	۰/۹۵۰	۰/۸۷۰	۱/۰۳۷
حل مسئله	۰/۱۷۰	۰/۰۷۹	۴/۵۵۸	۱	۰/۰۳۳	۱/۱۸۵	۱/۰۱۴	۱/۳۸۵
شادمانی	۰/۰۷۱	۰/۰۷۸	۰/۸۱۷	۱	۰/۳۶۶	۱/۰۷۳	۰/۹۲۱	۱/۲۵۱
استقلال	۰/۰۱۷	۰/۰۶۸	۰/۰۶۳	۱	۰/۸۰۲	۱/۰۱۷	۰/۸۹۰	۱/۱۶۲
تحمل استرس	-۰/۱۷۸	۰/۰۷۶	۵/۴۵۶	۱	۰/۰۱۹	۰/۸۳۷	۰/۷۲۱	۰/۹۷۲

1- Odds Ratio

ادامه جدول (۵)

%۹۵ ci		Exp(B) (OR)	Sig.	df	Wald	S.E.	B	نام متغیر
Upper	Lower							
۰/۹۵۸	۰/۶۸۴	۰/۸۱۰	۰/۰۱۴	۱	۶/۰۱۹	۰/۰۸۶	-۰/۲۱۱	خودشکوفایی
۱/۰۶۸	۰/۸۱۲	۰/۹۳۱	۰/۳۰۷	۱	۱/۰۴۴	۰/۰۷۰	-۰/۰۷۲	خودآگاهی هیجانی
۱/۲۷۸	۰/۹۶۸	۱/۱۱۲	۰/۱۳۴	۱	۲/۲۴۹	۰/۰۷۱	۰/۱۰۶	واقع‌گرایی
۱/۰۶۲	۰/۷۹۵	۰/۹۱۹	۰/۲۵۲	۱	۱/۳۱۱	۰/۰۷۴	-۰/۰۸۵	روابط بین فردی
۱/۳۰۲	۰/۹۵۵	۱/۱۱۵	۰/۱۶۷	۱	۱/۹۰۶	۰/۰۷۹	۰/۱۰۹	خوش‌بینی
۱/۰۹۵	۰/۸۲۸	۰/۹۵۲	۰/۴۹۲	۱	۰/۴۷۲	۰/۰۷۱	-۰/۰۴۹	احترام به خود
۱/۱۶۸	۰/۹۲۹	۱/۰۴۲	۰/۴۸۲	۱	۰/۴۹۴	۰/۰۵۸	۰/۰۴۱	کنترل تکانه
۱/۰۰۰	۰/۷۶۲	۰/۸۷۳	۰/۰۵۰	۱	۳/۸۴۰	۰/۰۶۹	-۰/۱۳۶	انعطاف‌پذیری
۱/۱۲۵	۰/۸۴۴	۰/۹۷۴	۰/۷۲۳	۱	۰/۱۲۶	۰/۰۷۳	-۰/۰۲۶	مسئولیت‌پذیری اجتماعی
۱/۱۰۴	۰/۸۱۸	۰/۹۵۰	۰/۵۰۴	۱	۰/۴۴۷	۰/۰۷۶	-۰/۰۵۱	همدلی
۰/۹۹۹	۰/۷۷۹	۰/۸۸۲	۰/۰۴۹	۱	۳/۸۸۰	۰/۰۶۴	-۰/۱۲۵	خود ابرازی
-	-	-	۰/۰۲۳	۴	۱۱/۳۰۵	-	-	تحصیلات
-	-	-	۰/۲۲۱	۴	۵/۷۲۳	-	-	شغل
۱/۶۱۶	۰/۲۳۷	۰/۶۱۹	۰/۳۲۷	۱	۰/۹۶۱	۰/۴۹۰	-۰/۴۸۰	وضعیت تاهل
		۱۵۱۱۷۹/۴۹۲	۰/۰۰۱	۱	۱۰/۱۷۴	۳/۷۳۹	۱۱/۹۲۶	مقدار ثابت

با توجه به جدول (۱) همان‌گونه که نشان داده شده بود، میانگین‌های دو گروه مورد مطالعه حاضر برابر نبود و این تفاوت‌ها از نظر آماری معنادار بود. به عبارتی دیگر رانندگان متخلف در زیرمقیاس‌های ویژگی‌های شخصیتی به‌جز مقیاس روان‌آزوده‌گرایی، و همچنین در زیرمقیاس‌های هوش هیجانی نمرات کمتری کسب کرده‌اند، که نیمرخ‌های این دو گروه بر اساس زیرمقیاس‌های تعیین شده در شکل ۱ نشان داده شده است.



شکل (۱) نیمرخ‌های دو گروه بر اساس زیر مقیاس‌های ویژگی‌های شخصیتی و هوش هیجانی

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج به‌دست آمده نشان می‌دهد که رانندگان متخلف در ویژگی‌های شخصیتی و همچنین از لحاظ هوش هیجانی با رانندگان غیر متخلف تفاوت دارند. رانندگان متخلف از نظر ویژگی‌های شخصیتی روان‌آزرده‌تر هستند، به‌عبارت دیگر با افزایش نمره روان‌آزرده‌گرایی احتمال تخلفات رانندگی افزایش پیدا می‌کند، و از نظر شاخص‌های غیرمتخلف کسب کردند. مطالعات انجام شده توسط ایورسن و راندمو (۲۰۰۳)، سومر (۲۰۰۳) و اولبرگ و راندمو (۲۰۰۳) نیز ارتباط میان شاخص‌های شخصیت و رفتار رانندگی را نشان داده و تایید می‌کنند که ویژگی‌های شخصیتی رفتارهای نابهنجار رانندگی مانند رانندگی پرخطر را پیش‌بینی می‌کنند، متغیرهای رفتاری عاملی برای تصادف‌ها شناخته شده‌اند (سوری، ۱۳۸۷). نتایج پژوهش حاضر در زمینه شاخص روان‌آزرده‌گرایی با نتایج به‌دست آمده توسط حق‌شناس (۱۳۸۴)، شفائی (۱۳۸۹)، شجاعی (۱۳۹۰)، کنعانی (۱۳۹۱)، گروسی و عضدی (۱۳۹۲)، فراهانی و کثیرلو (۱۳۸۵)، لاجونن

(۲۰۰۱)، و شارون (۲۰۰۵) همسو می‌باشد، روان‌رنجورخویی با صفاتی مانند اضطراب، خصومت، تکانشوری، عواطف منفی و ... همراه است، در نتیجه رانندگان با نمرات بالا در این شاخص به میزان بیشتری از ویژگی‌های مذکور را برخوردارند لذا سازگاری هیجانی کمتری از خود نشان داده و احتمال نقض قوانین راهنمایی و رانندگی در آنها زیاد دیده می‌شود (فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۵).

نتایج مطالعه حاضر نشان داد که رانندگان غیرمتخلف در شاخص با وجدان بودن دارای نمرات بالاتری نسبت به رانندگان متخلف هستند. با وجدان بودن با صفاتی همچون خویشن‌داری، نظم درونی، تلاش برای موفقیت، وظیفه‌شناسی، نظم و ترتیب و سازمان‌دهی همراه است. افراد دارای نظم درونی کم در مواجهه با رویدادها به آسانی تحت تأثیر تکانشی بودن گیج می‌شوند. شتاب‌زدگی زیاد و نظم درونی کم، هر دو نشانگر ضعف در کنترل خویش است؛ لذا رانندگانی که در این شاخص نمرات پایینی کسب می‌کنند به علت ضعف در کنترل خویش بیشتر در معرض ارتکاب تخلفات و تصادف قرار دارند. نتیجه به دست آمده با یافته‌های کنعانی (۱۳۹۱)، شفائی (۱۳۸۹)، فراهانی و کثیرلو (۱۳۸۵)، شجاعی (۱۳۹۰)، و سامر (۲۰۰۲) همسو است و همچنین در تحقیقی که توسط هاشمیان و همکارانش (۱۳۸۹) صورت گرفته نتایج نشان داده است: افراد با نمره بالادر شاخص با وجدان بودن دارای کنترل بیشتری بر روی امیال خویش هستند و توانایی بیشتری در کنترل تکانه‌ها و اعمال خود دارند و انتظار می‌رود که از رانندگی ایمن‌تری برخوردار باشند. که همسو با نتایج مطالعه حاضر است.

نتایج پژوهش همچنین نشان داد که بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف از نظر برون‌گرایی تفاوت وجود دارد، به طوری در که میانگین شاخص برون‌گرایی در رانندگان متخلف پایین‌تر از رانندگان غیرمتخلف است. این یافته با نتایج پژوهش‌های شفائی (۱۳۸۹) و شجاعی (۱۳۹۰) همسو بوده ولی با نتایج پژوهش‌های حق‌شناس (۱۳۸۴)، کنعانی (۱۳۹۱) و فراهانی و کثیرلو (۱۳۸۵) ناهماهنگ است و همچنین در تحقیق انجام گرفته توسط گروسی و عضدی (۱۳۹۲) عامل برون‌گرایی را در رفتار رانندگی عاملی

بی‌تأثیر بیان کرده است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود نتایج پژوهش‌ها در زمینه برون‌گرایی ضد و نقیص است. علت این تناقض را می‌توان در نحوه تمرکز پژوهشگران مختلف بر ویژگی‌های متفاوت برون‌گرایان دانست. پژوهش‌هایی که به ارتباط مثبتی بین برون‌گرایی و تخلفات دست یافته‌اند عمدتاً بر ویژگی هیجان‌خواهی افراد برون‌گرا متمرکز بوده‌اند. اما پژوهش‌های دارای نتیجه مخالف ابعاد دیگری هم‌چون اجتماعی بودن را مدنظر قرار داده‌اند. به‌عنوان مثال، تحقیقات جونا (۱۹۹۷)، تریمپوپ و همکاران (۱۹۹۷)، لاجونن (۲۰۰۱)، و ایورسن و راندمو (۲۰۰۲) به‌وجود رابطه‌ای منفی بین برون‌گرایی و تصادف اشاره نموده‌اند. شاید با استفاده از چند ابزار پژوهشی به‌طور هم‌زمان بتوان به نتایج روشن‌تری دست یافت (کنعانی، ۱۳۹۱).

از دیگر یافته‌های تحقیق حاضر آن بود که رانندگان متخلف در همه مولفه‌های هوش هیجانی نمرات کمتری نسبت به رانندگان غیرمتخلف کسب کردند. هوش هیجانی، در چارچوب خود، به توصیف سلسله‌مراتبی از هیجان‌های خاص می‌پردازد که فرد را قادر به مقابله مؤثر با وقایع پیش‌آمده می‌کنند. همان‌گونه که ملاحظه شد، در حیطه مدیریت تنیدگی رانندگان غیرمتخلف وضعیت بهتری از رانندگان متخلف داشتند؛ این حیطه شامل کنترل تکانه و توانایی تحمل فشار روانی است، به عبارتی افرادی که کنترل مناسبی بر هیجان‌ات خود دارند و در مقابله با فشار روانی محیط سازگاری بیشتری نشان می‌دهند و لذا بهتر می‌توانند هنگام رانندگی خود را با محیط و قوانین مربوطه تطبیق دهند. در حیطه درون‌فردی نیز رانندگان غیرمتخلف از وضعیت بهتری برخوردار بودند. این حیطه شامل خودآگاهی هیجانی، استقلال، خودشکوفایی، عزت نفس و خودابرازی است. از نظر بار-آن (۱۹۹۷) خودآگاهی هیجانی توانایی شناخت و آگاهی از احساسات خود، تفکیک آنها و درک چرایی آنها است. خودابرازی نیز عبارت است از توانایی بیان احساسات، عقاید و افکار خود به شیوه‌ای منطقی و غیر مخرب، واضح است که هر چقدر افراد به میزان بیشتری از این توانایی‌ها برخوردار باشند رفتارهای ترافیکی مناسب‌تری از خود بروز می‌دهند و در برخورد با موقعیت‌های ویژه منطقی‌تر عمل می‌کنند.

حیطه برون‌فردی هوش هیجانی شامل همدلی، مسولیت‌پذیری و روابط بین فردی است. همدلی توانایی فهم و درک احساسات دیگران و حساس بودن به چگونگی و چرایی این احساسات است؛ افراد همدل نگران وضعیت دیگران هستند. مسولیت‌پذیری یعنی توانایی ابراز خود به عنوان فردی کمک‌رسان و همکار، چنین افرادی دارای وجدان اجتماعی هستند و با رعایت قوانین رابطه دارد. و حیطه سازش‌یافتگی شامل انعطاف‌پذیری، حل مسئله و واقع‌گرایی است. ویژگی حل مسئله راه، که در تحقیق حاضر قوی‌ترین پیش‌بینی‌کننده با ضریب احتمال (۱/۱۸۵) است، خشچیان (۱۳۸۹) در تحقیق خود در این رابطه به نقل از بار-آن بیان کرده است در واقع می‌توان سازش‌یافتگی را توانایی شناسایی و تعریف مشکلات، و ارائه راه‌حل‌های مؤثر دانست. و یا زیرمقیاس انعطاف‌پذیری که توانایی منطبق ساختن عواطف، افکار و رفتار با موقعیت‌ها و شرایط است. و با توجه به نتایج پژوهش حاضر و مؤلفه‌های هوش هیجانی و با اشاره به این نکته که رانندگی پدیده‌ای است که انسان را در شرایط خاص و ویژه‌ای قرار می‌دهد این شرایط موجب می‌شود برخی رفتارهای مبتنی بر شخصیت راننده و توانایی‌های عاطفی و راننده با وضوح بیشتری آشکار شود. از سوی دیگر رانندگی رفتاری اجتماعی است که گستره وسیعی از کنش‌های عاطفی، شخصیتی و شناختی افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین افرادی که رانندگی می‌کنند نیاز است که همواره از وضعیت روانشناختی خویش آگاه باشند (شاکری‌نیا و محمدپور، ۱۳۸۹).

در مجموع، همانگونه که ملاحظه شد نمره کلی هوش هیجانی رانندگان متخلف کمتر از رانندگان غیرمتخلف است. مایر و هین (۲۰۰۵) درباره هوش هیجانی گفته‌اند که نکته مثبت درباره هوش هیجانی آن است که تقریباً اکتسابی است، کلور (۱۹۸۸) و استین (۱۹۷۷) نیز بیان داشته‌اند که رشد هوش هیجانی از آغاز زندگی شروع شده و تا بزرگسالی ادامه می‌یابد و قابل آموزش است، البته رشد کفایت‌های هیجانی و اجتماعی در طول زمان، کوشش مداوم و تعهد را می‌طلبد (سپهریان، ۱۳۸۶). بار-آن (۲۰۰۰) در مطالعات خود گروه‌های مسن‌تری را یافت که نمرات آنها در مقیاس هوش هیجانی او در

طی زمان افزایش می‌یافت، که این نشان می‌دهد امکان یادگیری هوش هیجانی در طول تجربیات زندگی وجود دارد.

با توجه به نتایج به‌دست آمده در رابطه با نمرات هوش هیجانی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف، می‌توان امیدوار بود که با آموزش بتوان هوش هیجانی افراد را ارتقا داد تا به این طریق آنها به مهارت‌هایی چون خودآگاهی هیجانی، حل مسئله، تحمل استرس، و انعطاف‌پذیری دست یافته و آنها را در تمام زندگی خویش به‌ویژه هنگام رانندگی به‌کار برند که امید است باعث رانندگی ایمن‌تر شود. البته در بسیاری از پژوهش‌ها رابطه معنادار مستحکمی نیز بین ویژگی‌های شخصیتی و هوش هیجانی به‌دست آمده است (آناماریا و لتیزیا، ۲۰۰۹؛ اوستین، سالکوفسکی، روهر و اندروز، ۲۰۰۷؛ مک کری، ۲۰۰۰؛ واندربلیندن، تیژوسیز و پتریدز، ۲۰۱۲)، (به نقل از احمدی، ۱۳۹۱). که این خود بیانگر آن است که افراد می‌توانند با افزایش مهارت‌های هیجانی خود روان‌رنجوری را کاهش داده و میزان گشودگی نسبت به تجربه، موافق بودن، و وجدانی بودن خود را افزایش دهند، از زندگی سالم‌تری بهره‌مند شده و راه‌حل‌های بهتری در مقابله با محیط زندگی و رفتار رانندگی خود بیابند.

تاریخ دریافت نسخه اولیه مقاله:	۱۳۹۴/۰۱/۳۰
تاریخ دریافت نسخه نهایی مقاله:	۱۳۹۴/۰۶/۱۸
تاریخ پذیرش مقاله:	۱۳۹۴/۱۱/۲۰

منابع

- ابراهیمی‌قوام، ص. (۱۳۸۸). هوش هیجانی و روانشناسی راندگی، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم، شماره ۱۱.
- احمدی، م. س. (۱۳۹۱). رابطه بین ویژگی‌های پنج‌عاملی شخصیتی و هوش هیجانی در دانشجویان دختر و پسر دانشگاه آزاد اسلامی میانه، دانش و پژوهش در روانشناسی کاربردی، سال سیزدهم، شماره ۲.
- جنابآبادی، ح. (۱۳۸۸). بررسی رابطه خودآگاهی هیجانی و کنترل تکانه از مؤلفه‌های هوش هیجانی با استعداد اعتیاد دانش‌آموزان پسر دوره متوسطه، پژوهشنامه مطالعات روانشناسی تربیتی، شماره ۹.
- حسین‌زاد، آ.؛ خادمی، ع.؛ موسی‌الرضایی‌اقدام، آ. (۱۳۹۲). رابطه مؤلفه‌های هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی در بیماران مبتلا به مولتیپل اسکلروزیس، مجله پزشکی ارومیه، دوره ۲۴، شماره ۱۲.
- حق‌شناس، ح.؛ حسینی، م.؛ جمشیدی، م.؛ عزیزی، ح. ر. (۱۳۸۷). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار راندگی در شهر شیراز (۱۳۸۴)، مجله پژوهشی حکیم، دوره یازدهم، شماره ۳.
- خشچیان، ژ.؛ مهران، گ.؛ اکبرزاده، ن. (۱۳۸۹). بررسی مؤلفه‌های هوش هیجانی نظریه بار-آن در کتاب‌های درسی سال اول متوسطه، اندیشه‌های نوین تربیتی دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی دانشگاه الزهراء(س)، دوره ۶، شماره ۴.
- دهسیری، غ. (۱۳۸۲). هنجاریابی پرسشنامه هوش هیجانی بار-آن در دانشجویان دانشگاه‌های تهران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبایی.
- رضاپور، ی.؛ عابدینی، م.؛ اسدی‌مجره، س. (۱۳۹۳). پیش‌بینی تغییرات سلامت عمومی دانشجویان بر اساس مؤلفه‌های هوش هیجانی و ابعاد کانون کنترل، فصلنامه پژوهش‌های نوین روانشناختی، سال نهم، شماره ۳۶.
- سازمان جهانی بهداشت (۱۳۸۵). گزارش جهانی در خصوص پیشگیری از صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای، مترجمان فرهاد مهریاری لیلی، مهران قربانی، پژوهشکده حمل و نقل (تاریخ انتشار اثر به زبان اصلی: ۲۰۰۴).
- سپهریان، ف. (۱۳۸۶). مطالعه تاثیر آموزش مهارت‌های هوش هیجانی بر شیوه‌های مقابله با فشار روانی. فصلنامه علمی - پژوهشی روانشناسی دانشگاه تبریز، سال دوم، شماره ۸.

- سوری، ا.؛ باغانی، ر. (۱۳۸۸). بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۸۷، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم، شماره ۱۱.
- شاکری‌نیا، ا.؛ محمدپور، م. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد، دوره هیجدهم، شماره ۳.
- شجاعی، م.؛ آتش‌پور، ح. (۱۳۹۰). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰)، پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال اول، شماره ۱.
- شفائی، ج.؛ ابوالقاسمی، ع.؛ عبادیان، ع. (۱۳۸۹). نقش عامل‌های شخصیت در پیش‌بینی رفتار رانندگی پرخطر در رانندگان متخلف شهر اردبیل، اولین همایش کشوری دانشجویی عوامل اجتماعی موثر بر سلامت، تهران، ۲۱-۲۲ مهرماه.
- فتحی آشتیانی، علی (۱۳۸۸). آزمون‌های روانشناختی: ارزشیابی شخصیت و سلامت روان، تهران مؤسسه انتشارات بعثت.
- فراهانی، م. ن.؛ کثیرلو، ی. (۱۳۸۵). مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران، فصلنامه علمی - پژوهشی روانشناسی دانشگاه تبریز، سال اول، شماره ۱.
- کنعانی، ک.؛ آقایی، ا.؛ عابدی، م. ر. (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی عاملان تصادف رانندگی با رانندگان بدون سابقه تصادف، مجله یافته‌های نو در روانشناسی، سال هفتم، شماره ۲۱.
- گروسی، ب.؛ عضدی، و. (۱۳۹۲). نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرخطر، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال دوم، شماره ۶.
- گروسی فرشی، م. (۱۳۷۷). هنجاریابی آزمون جدید شخصیتی NEO و بررسی تحلیلی ویژگی‌ها و ساختار عاملی آن در بین دانشجویان دانشگاه‌های ایران، رساله دکترای روانشناسی، دانشگاه تربیت مدرس.
- مافی، آ.؛ آصف‌زاده، س. (۱۳۹۳). ارتباط بین هوش هیجانی و مهارت ارتباطی پرستاران با بیمار، مجله علمی دانشگاه علوم پزشکی قزوین، سال هیجدهم، شماره ۳.

- محمدزاده‌مقدم، ا.؛ حبیبی‌راد، آ. (۱۳۹۱). بررسی و شناسایی پتانسیل خطر انواع رانندگان بر اساس رفتارهای ترافیکی، تصادفات و جرائم، پژوهشنامه حمل و نقل، سال نهم، شماره ۳.
- هاشمیان، ک.؛ صابری، ه.؛ بهادری، ا. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران)، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، شماره ۱۸.
- AAA Foundation for Traffic Safety, (1997). *Aggressive Driving: Three Studies*, Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Alberto Trogolo, M, Melchior, F. & Adrian Medrano, L. (2014). The Role of Difficulties in Emotion Regulation on Driving Behavior, *Journal of Behavior, Health & Social Issues*, Vol 6, num1, *Journal Transportation Research Part F*.
- Bar-On, R. (1997). *Bar-on Emotional Quotient Inventory*, Toronto: Multi Health System Inc.
- Costa, P.T. Mc Crae, R.R. (1992). *NEO-PI-R-Professional Manual*, Odessa, FL: Psychological Assessment Resources, Inc.
- Jeon, M, Walker, B.N, & Yim J-B. (2014). *Effects of Specific Emotions on Subjective Judgment, Driving Performance, and Perceived Workload*, New York, Academic Press.
- Mallia, L, Lazuras L, Violani C, & Lucidi, F. (2015). Crash Risk and Aberrant Driving Behaviors among Bus Drivers: The Role of Personality and Attitudes towards Traffic Safety, *Journal Accident Analysis and Prevention*.
- Montazeri, A. (2004). Road- traffic- related Mortality in Iran: A Descriptive Study, *Journal of the Royal Institute of Public Health*.
- Varmazyar, S. Mortazavi, B. Hajizadeh, E. & Arghami, sh. (2013). *The Relationship between Driving Aberrant Behavior and Self-Reported Accidents Involvement amongst Professional Bus Drivers in the Public Transportation Company*, London, Academic Press.