

مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر تهران با استفاده از مدل سرشت و منش کلونینجر TCI

شیروان خدري^۱، محمود دژکام^۱، الهه عینی^۲، حمید سوری^{۳*}، جلیل فتح آبادی^۱

^۱ دانشکده علوم تربیتی و روان‌شناسی، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی
^۲ مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

چکیده

سابقه و هدف: در این مطالعه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر تهران با مدل استاندارد سرشت و منش کلونینجر (TCI (treatment and Character Inventory) مورد بررسی قرار گرفت.

روش بررسی: در یک مطالعه مقطعی پس از هماهنگی با پلیس راهنمایی و رانندگی کشور، از بین کلیه رانندگان شهر تهران، ۳۰۰ راننده، ۱۵۰ متخلف (بیش از ۱۰ مورد جریمه بر اساس اظهار خود فرد در طی یک سال اخیر داشته است). و ۱۵۰ غیرمتخلف (کمتر از ۱۰ مورد جریمه)، بطور تصادفی انتخاب و پرسشنامه استاندارد مدل سرشت و منش کلونینجر TCI توسط پرسشگرانی که نسبت به طرح توجیه شده و در پلیس راه‌های سه محور ورودی شهر تهران مستقر شده بودند، تکمیل شد.

یافته‌ها: میانگین سنی جامعه مورد بررسی $27/6 \pm 7/5$ سال بود. در بین گروه مورد بررسی ۸۲ درصد مرد و بقیه زن بودند. بر اساس تست شخصیتی کلونینجر (نوجویی، آسیب‌پرهیزی، پاداش-وابستگی، خود-راهبری و همکاری $P < 0/001$)، پشتکار $P < 0/013$ در بین دوگروه متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنی‌داری داشت. با افزایش هر یک نمره در نوجویی شانس متخلف بودن چهار و نیم برابر می‌شود (نسبت شانس $4/520$ و $P < 0/007$) و با افزایش هر یک نمره در آسیب‌پرهیزی شانس متخلف بودن نصف می‌شود (نسبت شانس $0/504$ و $P < 0/045$) و با افزایش هر یک نمره به پاداش-وابستگی شانس متخلف بودن یک چهارم می‌شود (نسبت شانس $0/278$ و $P < 0/033$).

نتیجه‌گیری: خرده‌مقیاس نوجویی در رانندگان متخلف بالاتر و آسیب‌پرهیزی و پاداش-وابستگی پائین‌تر از رانندگان غیر متخلف است.

واژگان کلیدی: ویژگی‌های شخصیتی، متخلف، غیرمتخلف، مدل سرشت و منش کلونینجر TCI.

مقدمه

دربرداشته است. تجزیه و تحلیل تصادفات رانندگی نشان داده است که چهار عامل در پدیدآیی آن‌ها نقش عمده را دارند: عوامل انسانی، عوامل جاده‌ای، نوع وسایط نقلیه مورد استفاده و محیط. در ایران مهم‌ترین عامل تصادفات وسایط نقلیه، عامل انسانی است (۲). قبلا در بررسی‌های انجام شده در مورد ایمنی ترافیکی روی محیط فیزیکی، وسایط نقلیه و خیابان‌ها و جاده‌ها و استانداردهای مطرح در این زمینه تمرکز می‌شد. بهبود محیط‌های جاده‌ای و وسایط نقلیه باعث دستیابی به اهداف زیادی در بعد ایمنی شد. با این وجود، در زمینه رفتارهای رانندگی رانندگان پیشرفت‌های کمی بدست آمده است (۳). در سال‌های اخیر، روانشناسی، با تمرکز بر عوامل هیجانی و شخصیتی دخیل در رفتارهای رانندگی و تجربه تصادفات،

تصادفات وسایط نقلیه و حوادث ترافیکی، موجب بروز مشکلات و مسایل اجتماعی در زمینه سلامت عمومی می‌شود. بررسی‌های سازمان بهداشت جهانی (WHO) نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۲۰، حوادث رانندگی و جاده‌ای سومین عامل مرگ و میر خواهد بود (۱). ایران به نسبت جمعیت آن، مطابق آمارهای آرایه شده از سوی معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، در سال ۱۳۸۴ بیش از نه‌صد هزار فقره تصادف وسایط نقلیه در سطح کشور اتفاق افتاده که بیست و هفت هزار و هفت صد مورد کشته

آزمون های t test و رگرسیون لجستیک Logistic regression برای تحلیل داده ها استفاده گردید.

یافته‌ها

میانگین سنی جامعه مورد بررسی $27/6 \pm 7/5$ سال بود. در بین گروه مورد بررسی ۸۲ درصد مرد و ۱۸ درصد زن بودند. $53/8$ درصد از جامعه مورد بررسی دارای درجه تحصیلی دیپلم و بالاتر بودند. $46/2$ درصد از نمونه ها شغل آزاد داشتند. در این جامعه ۴۲ درصد از افراد میزان تخلفات خود را گزارش کرده‌اند که ۴۸ درصد کمتر از ده مورد تخلف، ۱۴ درصد ۲۰-۱۰ مورد تخلف و ۳۸ درصد هم بیش از ۲۰ مورد تخلف در سال داشته‌اند. خرده مقیاس‌های مورد بررسی در تست سرشت و منش کلونینجر تفاوت معنی داری در بین زن و مرد نشان نداد. جنس، سن و میزان تحصیلات نیز وارد مدل رگرسیون شد و تفاوت معنی داری مشاهده نشد. بر اساس تست شخصیتی کلونینجر (نوجویی، آسیب‌پرهیزی، پاداش-وابستگی، خود-راهبری و همکاری $P < 0/001$)، پشتکار $P < 0/013$ در بین دو گروه متخلف و غیر متخلف دارای تفاوت معنی داری بود (جدول ۱). با افزایش هر یک نمره در نوجویی شانس متخلف بودن چهارونیم برابر می شود (نسبت شانس $4/520$ و $P < 0/007$) و با افزایش هر یک نمره در آسیب‌پرهیزی شانس متخلف بودن نصف می شود (نسبت شانس $0/504$ و $P < 0/045$) و با افزایش هر یک نمره به پاداش-وابستگی شانس متخلف بودن یک‌چهارم می شود (نسبت شانس $0/278$ و $P < 0/033$). (جدول ۲).

جدول ۱. مقایسه میانگین و انحراف معیار خرده مقیاس‌های سرشت و منش کلونینجر در رانندگان متخلف و غیر متخلف

خرده مقیاس	میانگین و انحراف معیار رانندگان متخلف	میانگین و انحراف معیار رانندگان غیر متخلف
نوجویی	$10/8 \pm 2/8^*$	$6/2 \pm 2/4$
آسیب‌پرهیزی	$6/5 \pm 2/4$	$9/2 \pm 3/4^*$
پاداش-وابستگی	$4/7 \pm 2/4$	$8/9 \pm 2/3^*$
پشتکار	$2/5 \pm 1/4$	$3/1 \pm 1/0^{**}$
خود-راهبری	$7/3 \pm 2/8$	$11/0 \pm 3/0^*$
خود فراروی	$7/6 \pm 2/8$	$7/2 \pm 2/5$
همکاری	$9/5 \pm 3/4$	$13/4 \pm 2/8^*$

* $P < 0/001$, ** $P < 0/05$

به‌طور گسترده وارد حوزه مطالعات مربوط به رفتارهای رانندگی و ایمنی ترافیکی شده‌است. عوامل شخصیتی نه تنها افراد را، به طرق خاص، به انجام رفتاری ویژه وامی دارد، بلکه همچنین می تواند اثر عوامل اجتماعی طراحی شده برای ممانعت از این‌گونه رفتارها را تعدیل کند (۴). در میان عوامل شخصیتی مختلفی که به‌گونه معنی داری با رانندگی مخاطره‌آمیز ارتباط دارند، می توان به کانون کنترل، خشم راننده، هیجان‌طلبی و نابهنجاری اشاره کرد (۵). جرایم ترافیکی باعث به خطر افتادن رانندگان متخلف و غیرمتخلف می شود. رانندگان متخلف رانندگانی هستند که به‌صورت مکرر رفتارهای رانندگی غیرقانونی و مخاطره‌آمیز انجام می دهند (۶). پرسشنامه سرشت و منش رابرت کلونینجر (TCI) ابعاد متمایزی از شخصیت انسان را، که تا قبل از طراحی این پرسشنامه یا اصولاً مورد بررسی قرار نمی‌گرفتند و یا این‌که به‌صورت ناقص بررسی می‌شدند، مورد سنجش قرار می‌دهد. کلونینجر با طراحی TCI تلاش کرده‌است تا ارزیابی جنبه‌های زیستی‌تر شخصیت را بیش از پیش امکان‌پذیر کند. همان‌گونه که پیشتر مطرح شد نقش عوامل انسانی و به‌ویژه متغیرهای شخصیتی، به عنوان عوامل پیش‌بین و ایجادکننده، به صورت عمده در حوزه تحقیقات حوادث رانندگی بررسی نشده است. از این رو هدف مطالعه حاضر مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر تهران با استفاده از پرسشنامه سرشت و منش کلونینجر (TCI) بود تا از این طریق اقدامی موثر در جهت روشن‌سازی نقش ویژگی‌های شخصیتی در ارتکاب تخلفات رانندگی برداشته شود.

مواد و روشها

در یک مطالعه مقطعی پس از هماهنگی با پلیس راهنمایی و رانندگی کشور، از بین کلیه رانندگان شهر تهران، ۳۰۰ راننده، ۱۵۰ متخلف (راننده‌ای که بیش از ۱۰ مورد جریمه بر اساس اظهار خود فرد در یک سال اخیر داشته است). و ۱۵۰ غیر متخلف (راننده‌ای که کمتر از ۱۰ مورد جریمه در یک سال اخیر داشته است)، بطور تصادفی انتخاب و پرسشنامه استاندارد مدل سرشت و منش کلونینجر TCI توسط پرسشگرانی که نسبت به طرح توجیه شده، در پلیس راه‌های سه محور ورودی شهر تهران شامل، تهران - کرج، تهران - سمنان، تهران - شمال مستقر شده بودند، پس از جلب رضایت نمونه‌ها و رضایت نامه، برای آنان تکمیل و اطلاعات با استفاده از SPSS سری ۱۶ تحلیل شد. از

جدول ۲. وضعیت خرده مقیاس‌های پرسشنامه سرشت و منش کلونینجر با مرجعیت تخلف و عدم تخلف در رانندگان

خرده مقیاس	میانگین و انحراف معیار		P value
	OR	CI(۹۵٪)	
نوجویی	۴/۵۲۰	۲/۸۴-۶/۳۰	<۰/۰۰۷
آسیب-پرهیزی	۰/۵۰۴	۰/۳۱۲-۰/۸۹۲	<۰/۰۴۵
پاداش-وابستگی	۰/۲۷۸	۰/۲۱۰-۰/۴۸۹	<۰/۰۳۳
پشتکار	۱/۷۴۷	۰/۹۴۰-۱/۹۴	<۰/۴۲۴
خود-راهبری	۰/۵۶۰	۰/۴۸-۱/۳۷	<۰/۰۵۵
خود-فراروی	۰/۶۸۰	۰/۵۲-۱/۷۹	<۰/۱۲۰
همکاری	۰/۸۶۸	۰/۵۵۱-۱/۹۲	<۰/۳۵۴

بحث

یافته‌ها نشان داد که بر اساس تست شخصیتی کلونینجر با افزایش هر یک نمره در نوجویی شانس متخلف بودن چهارنیم برابر می‌شود و با افزایش هر یک نمره در آسیب‌پرهیزی شانس متخلف بودن نصف می‌شود و با افزایش هر یک نمره به پاداش-وابستگی شانس متخلف بودن یک‌چهارم می‌شود. سایر خرده مقیاس‌ها تفاوتی را در تخلف و عدم تخلف نشان نداد.

در پژوهش‌های انجام شده در خصوص ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و توانمندی‌های مختلف مرتبط با رانندگی موید ارتباط پیش‌بین ویژگی‌های شخصیتی و توانمندی‌های مختلف مرتبط با رانندگی در پیش‌بینی جنبه‌های متنوع ایمنی ترافیکی است. پژوهش‌ها نشان داد که شخصیت اساساً به صورت غیرمستقیم و از راه تاثیر گذاشتن بر تعیین‌کننده‌های نگرشی رفتار، روی رفتارهای رانندگی مخاطره‌آمیز اثر می‌گذارد (۷). عوامل شخصیتی اثر مهمی را هم روی نحوه ادراک فرد از خطرات احتمالی و هم رفتارهای مرتبط با رانندگی او می‌گذارد. بر اساس نتایج مطالعات ۳۹ درصد رانندگی با سرعت بسیار بالای رانندگان جوان را ویژگی‌هایی شخصیتی مثل هیجان‌طلبی، نوع‌دوستی، و بی‌زاری از خطرپذیری تعیین می‌کنند (۹-۸).

در پژوهش‌های پیشین نشان داده شده است که ویژگی‌های شخصیتی نقش مستقیمی در انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز مرتبط با رانندگی دارد (۱۱-۱۰). همچنین مطالعات نشان داده

است که شخصیت تأثیراتی غیرمستقیم را هم (به وسیله نقشی که در ادراک افراد از خطرات دارد) بر رفتارهای رانندگی می‌گذارد (۱۳، ۱۲).

سطوح بالای ویژگی‌های شخصیتی ضداجتماعی بودن و پرخاشگری، و سطح پایین ویژگی همدلی، عوامل پیش‌آیند انجام رفتارهای خطرناک و تخلفات مربوط به سرعت توسط رانندگان جوان است. ویژگی شخصیتی هیجان‌طلبی همبستگی مثبتی با رانندگی کردن با سرعت بالا دارد در واقع ویژگی شخصیتی هیجان‌طلبی هم پیش‌بین مستقیم رانندگی با سرعت بالاست و هم پیش‌بین غیرمستقیم آن (به وسیله تأثیری که این ویژگی روی عامل بی‌زاری از خطرپذیری دارد). نقش عوامل انسانی مرتبط با رانندگی در این ارتباط فرضیه‌ای وجود رابطه بین ویژگی شخصیتی هیجان‌طلبی و رانندگی کردن با سرعت بالا بخوبی تایید شده است (۱۴) افراد دارای ویژگی‌های شخصیتی متفاوت از لحاظ میزان استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی و نیز چگونگی ادراک‌شان از خطرات احتمالی با یکدیگر تفاوت دارند. دیگر پژوهش‌های انجام شده هم نشان داده است که مجموعه متنوعی از ویژگی‌های شخصیتی مختلف (از جمله انحراف اجتماعی، خصومت، پرخاشگری، تکانش‌گری، مستعد تجربه هیجانات بودن، و نوع دوستی پایین) با رانندگی مخاطره‌آمیز و دچار سوانح رانندگی شدن ارتباط دارد (۱۵).

نوجویی در متخلفین رانندگی نشان می‌دهد که این افراد راغب به فعالیت اکتشافی‌اند، تحریک شدن را دوست دارند و با تحریک هیجان‌زده می‌شوند در برابر نظریات نو از خود هیجان نشان می‌دهند. یکنواختی را دوست ندارند و از آن خسته می‌شوند و میل به خلاقیت دارند. با اطلاعات اندک می‌توانند سریعاً تصمیم بگیرند. در ایجاد تغییر پافشاری می‌کنند. مستعد حواس‌پرتی هستند. ولخرج و فعالند و به خطر کردن علاقه دارند و روال بسیار منظم را دوست ندارند. در گروه غیر متخلف در زمینه نوجویی متمایل به تکرار تجربه‌های قبلی هستند و در مقابل تغییر مقاومند. منضبط‌اند و کار برنامه‌ریزی شده را دوست دارند. تمرکز خوبی از خود نشان می‌دهند محافظه‌کار و مقیدند. صرفه‌جویی در وقت و انرژی و پول را می‌پسندند.

در پاداش‌وابستگی در غیر متخلف‌ها، رئوف و صمیمی‌اند گرایش به وابستگی و تعلق اجتماعی و تمایل به پذیرفتن نظر دیگران، استعداد همدلی با دیگران، آماده برای بیان احساس خود، حساس به طردشدن و بی‌مهری، خواهان تأیید دیگران، نیازمند تأیید دیگرانند حساس به انتقاد هستند و پاداش

خالص هستند. دارای اصول اخلاقی اند و به آن مقید هستند و روحیه‌ای بخشنده دارند. همکاری در متخلفین: تمایل به همکاری گروهی ندارند از فرصت‌ها سود می‌جویند احساس دیگران چندان برایشان مهم نیست، تکروی می‌کنند، رفتار صمیمانه ندارند، نمی‌توانند همدل با دیگران باشند، در نظر دیگران خودخواه و خودپسند جلوه می‌کنند. اهل انتقام از کسانی هستند که آن‌ها را اذیت کرده اند، تقید اخلاقی در این افراد سست است.

خرده مقیاس نوجویی در رانندگان متخلف بالاتر و آسیب‌پرهیزی و پاداش - وابستگی پائین تر از رانندگان غیر متخلف است. رانندگان متخلف در نوجویی به تکرار تجربه‌های قبلی تمایلی نداشته و پذیرای تغییراتند. نا منضبط‌اند و کارشان بدون برنامه‌ریزی است. تمرکز و محافظه‌کاری نداشته و بی‌قیدند و در وقت و انرژی و پول صرفه‌جویی ندارند. پاداش وابستگی در متخلفین سرد و بی‌توجه به حساسیت جمع هستند و تمایل به فاصله با دیگران دارند، جدی، منطقی، تکرو، اهل عمل، غیر حساس به احساسات دیگران، خوددار و محتاط و غیر حساس به طرد و بی‌مهری دیگران هستند.

تشکر و قدردانی

بدین‌وسیله از مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌های دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی برای حمایت‌های مالی و علمی پروژه، تقدیر و تشکر می‌گردد. همچنین از همکاری مرکز تحقیقات راهور ناجا به‌ویژه فرمانده محترم پلیس راه کشور جناب سرهنگ محمد رضا مهماندار برای هماهنگی در اجرای طرح، قدردانی و سپاس‌گزاری می‌نماید.

وابستگی در متخلفین سرد و بی‌توجه به حساسیت جمع هستند و تمایل به فاصله با دیگران دارند، جدی، منطقی، تکرو، اهل عمل، غیر حساس به احساسات دیگران، خوددار و محتاط و غیر حساس به طرد و بی‌مهری دیگران هستند. پشتکار در غیر متخلفین نشان دهنده سخت‌کوشی، تداوم عمل به رغم فشارها، پیش قدم در انجام امور، عدم خستگی و رنجش در مقابله با انتقادات، انطباق‌پذیر با شرایط پیش‌بینی نشده و چالش‌گر در برابر سختی کار و پشتکار در متخلفین تطابق‌پذیری کم، آمادگی برای دلسردی در برابر سختی‌ها و انتقادات، عدم تلاش برای گسترش و عمق بخشیدن به کارها است. غیرمتخلف‌ها در خود راهبری، هدفمندند خود متکی و دارای اعتماد به نفس هستند. نسبت به نگرش و گرایش دیگران آگاهی دارند می‌توانند نیازهای خود را به تاخیر بیندازند، جریان امور از وجودشان متاثر می‌شود. آمادگی دست و پنجه نرم کردن با شرایط سخت را دارند و کارها را بر اساس اولویت تعیین شده انجام می‌دهند. متخلفین بیشتر متکی انگیزه‌های بیرونی اند تا درونی، برای کاستی محیط، دیگران را متخلف می‌دانند، مسئولیت‌پذیر نیستند، جهت‌گیری و هدفمندی روشنی در زندگی و کار ندارند. گاه احساس بیهودگی به سراغ آن‌ها می‌آید، اعتماد به نفس پائین دارند، بر امور تاثیر زیادی ندارند. در جریان امور نسبت به هدف مردد می‌شوند در مقابل هوس‌ها سست هستند.

همکاری در غیرمتخلف‌ها: دلسوز و حمایت‌کننده‌اند. تمایل به همراهی و همگامی با گروه دارند. نیازهای دیگران را درک می‌کنند، صبور و صمیمی‌اند و پذیرای افراد صرف‌نظر از رفتار و نگرش آن‌ها هستند، نسبت به دیگران هم‌حسی دارند و یاری‌رسانند و از خدمت‌گزاری به دیگران لذت می‌برند. نظر و رفتار تند دیگران را برای مصالح گروه تحمل می‌کنند، بی‌ریا و

REFERENCES

1. World report on road traffic injury prevention 2004. World Health Organization (WHO) and the World Bank report; 2010; Available from: <http://www.who.int/world-health-day/2004/en>.
2. Haghshenas H, Hassani M, Jamshidi M, Azizi HR. Relationship between characteristic property and driving behaviour in Shiraz city. *Hakim*. 2008;11:47-54
3. Rothengather T. Psychological aspects of road user behaviours, an international review. *Applied psychology*. 1997; 46(3): 223-34.
4. Lingard H, Rowlinson S. Lingard H, Rowlinson S. The Wilful Traffic Offender Profile and its implications for education and training. PhD Research Summary, School of Psychology, University of Exeter, 2000. USA and Canada: Taylor & Francis group; 2005.
5. Burns P C, Wilde G J S. Risk taking in male taxi drivers: relationship among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*. 1995; 18(2):267-78.
6. Parker D, Reason J T, Manstead A S R, Stradling S. Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*. 1995; 38(5): 1038-48.

7. Sommer M, Herle M, Hausler J, Risser R, Schutzhofer B, Chaloupka C. Cognitive and personality determinants of fitness to drive. *Transportation of Research Board (TRB)* 2008; 11(5):362-75.
8. Sujata M, Patil J T S, Trivellore E R, Raymond C B. The Role of Personality Characteristics in Young Adult Driving. *Traffic Inj Prev.* 2006; 7(4): 328-34.
9. Jonah BA, Thiessen R, Au-Yeung E. Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis & Prevention.* 2001; 33(5): 679-84.
10. Ulleberg P, Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Saf. Sci.* 2003; 41(5):427-43.
11. Vassallo S, Smart D, Sanson A, Harrison W, Harris A, Cockfield S and et al. Risky driving among young Australian drivers: trends, precursors and correlates. *Accid Anal Prev.* 2007; 39(3): 444-58.
12. Sigve O, Torbjørn R. The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Saf. Sci.* 2006; 44(7): 621-8.
13. Machin M, Anthony S, Kim S. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accid Anal Prev.* 2008; 40(2): 541-7.
14. Dahlen E R, Martin R C, Ragan K, Kuhlman M M. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accid Anal Prev.* 2005; 37(2): 341-8.
15. Galanter M. Personality and alcoholism: Issues, methods, and etiological processes, Characteristics of children of alcoholics: Putative risk factors. New York: Kluwer Academic/ Plenum; 2005