

## بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف و غیر متخلف در استان کرمان

### چکیده:

این مقاله با هدف تعیین رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر کرمان، همچنین تعیین رابطه ویژگی شخصیتی عصبی بودن، برون گرایی، توافق پذیری، وظیفه شناسی، عصبی بودن، با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف است.

این تحقیق از نوع پیمایشی ما بین ۷۳۰ نفر از رانندگان استان کرمان در پنج شهرستان کرمان، جیرفت، بم، سیرجان و رفسنجان تعیین گردید. جمعیت هدف در هر شهرستان به سه گروه اصلی تقسیم شد که عبارتند از: رانندگان عادی، رانندگان درون شهری متخلف و رانندگان برون شهری متخلف انتخاب و داده‌ها به وسیله نرم افزار آماری  $spss16$  مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت است.

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهد که میزان استفاده از کمر بند ایمنی در بین رانندگان هنوز در وضعیت مطلوب قرار ندارد و تنها در حدود  $2/3$  رانندگان همواره از کمر بند ایمنی استفاده می‌کنند، نسبت استفاده از کمر بند ایمنی در بین رانندگان و سرنشینان متفاوت است. این نسبت در بین رانندگان ۸۱ تا ۹۱ درصد و در بین سرنشینان خودرو ۳۴ تا ۴۴ درصد است. تفاوت میزان متغیر رفتار های رانندگی در میان مردان و زنان به لحاظ آماری معنی دار نمی‌باشد نیز میان سن و متغیر رفتار های رانندگی یک از لحاظ آماری رابطه معنی داری وجود ندارد.

**کلید واژه:** شخصیت، پرخاشگری، رفتار نابهنجار، راننده، رانندگی

### مقدمه و بیان مسئله

ارتباطات یکی از ضروری‌ترین نیازهای زندگی بشری از دیر باز تلقی شده است. ارتباطات در سطح خرد و کلان و در قالب‌های مادی و غیر مادی شکل می‌گیرد. یکی از راه‌هایی که تمدن بشری برای گسترش ارتباطات یافته است، جا به جایی و حمل و نقل از مکانی به مکان دیگر است. در این عرصه انسان‌ها، کالاها، اجناس، اموال و محصولات از نقطه‌ای به نقطه دیگر منتقل می‌شوند. بدین منظور راه‌ها و وسائط نقلیه دو رکن اساسی حمل و نقل می‌باشند.

با ورود اتومبیل‌ها به زندگی انسان مهارت رانندگی به عنوان مهارت و تکنیکی که در جریان حمل و نقل نقش محوری و اساسی دارد پا به عرصه نهاد. رانندگی عنصری از نظام حمل و نقل تلقی می‌شود که مستقیماً با انسان و عامل انسانی سر و کار دارد. با افزایش تعداد اتومبیل‌ها ی سبک و سنگین قطعاً رانندگی به مهارتی بسیار پیچیده، مهم و در عین حال خطر ساز تبدیل می‌شود. از آنجا که در کلیه سوانح ترافیکی رانندگان و نحوه عملکرد ایشان یکی از عوامل کلیدی و مهم تلقی می‌شوند، لذا مطالعه جوانب اجتماعی، فرهنگی و شخصیتی مربوط به رانندگان از اهمیت خاصی برخوردار است. اما تصادفات وسایل نقلیه از دو چرخه و موتور سیکلت گرفته تا اتومبیل‌های سنگین و نیمه سنگین یکی از

عوامل بسیار مهم آسیب‌ها و صدمات جسمانی، معلولیت‌های مادام‌العمر و مرگ می‌باشد. امروزه افزایش تصادفات چه در جاده‌ها و چه در سطح شهرها به یکی از عوامل تهدید کننده‌ی سلامت و بهداشت عمومی جامعه تبدیل شده است. بر پایه بررسی‌ها، در پدید آمدن تصادف‌های رانندگی چهار عامل اصلی موثرند که شامل: عامل انسانی؛ جاده‌ای؛ وسیله نقلیه و محیط می‌باشند. تجزیه و تحلیل تصادفات‌های جاده‌ای ایران نشان می‌دهد که مهم‌ترین عامل بروز تصادفات رانندگی ایران عامل انسانی است (یعقوبی، ۱۳۸۰). در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات وسایل نقلیه عملکرد انسان‌ها یک عامل اصلی یا کمک کننده است. همچنین بسیاری از تصادفات نتیجه بد عمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده است تا نقص فنی وسیله نقلیه. (Lajunen et al, ۲۰۰۴)

سه بعد اصلی رانندگی خشونت بار عبارت است از: به کارگیری عمدی خشونت در مقابل دیگران، احساسات منفی تجربه شده در برابر دیگران و خطر جویی. سن عامل مهمی در بروز حوادث رانندگی تلقی می‌شود. مطالعات نشان می‌دهد که رانندگان جوان آمادگی بالا تری برای ریسک‌پذیری و رانندگی پرخطر دارند البته این مسأله در بین پسران شایع‌تر از دختران می‌باشد. رفتارهای خطرپذیری همچون سرعت بسیار بالا یا نوشیدن الکل و استفاده از مواد مخدر قبل از رانندگی از جمله مشکلاتی است که معمولاً پسران بیش از دختران آن‌ها را تجربه می‌کنند (McCrae, RR۲۰۰۵).

با توجه به مطالب فوق رفتار رانندگی پرخطر یکی از رفتارهایی است که نتایج تحقیقات نشان می‌دهد ارتباط مستقیم با سوانح ترافیکی دارد، به عبارت دیگر متغیر موقعیت رانندگی (شرایط آب و هوا، شدت ترافیک، نوع مسیر و ...) و ویژگی‌های شخصیتی به همراه یکدیگر موقعیت شناختی و سپس موقعیت احساسی برای فرد به وجود می‌آورند که وی را به سوی رانندگی پرخطر سوق می‌دهد و از این طریق احتمال ایجاد سوانح ترافیکی افزایش می‌یابد؛ لذا بررسی ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف و شیوع رانندگی پرخطر در بین آن‌ها می‌تواند در تغییر رفتار رانندگی و به دنبال آن تغییر در میزان سوانح رانندگی و کاهش خسارات مالی و جانی ناشی از آن موثر باشد.

### اهمیت و ضرورت پژوهش

پژوهش در زمینه حوادث و سوانح رانندگی و مسایل مربوط به ترافیک از نظر سلامت عمومی و بهداشت جامعه موضوعی مهم و اساسی تلقی می‌شود زیرا هزینه‌های اقتصادی، روانی و بهداشتی ناشی از تصادفات گاهی اوقات بیش از مقدار مالی لازم برای اجرای برنامه‌های توسعه در کشورهای در حال توسعه می‌باشد.

استان کرمان بزرگ‌ترین و پهناورترین استان کشور تلقی می‌شود، که در حدود ۱۱ درصد کل مساحت کشور را در اختیار دارد. این استان با استان‌های سیستان و بلوچستان؛ هرمزگان؛ فارس؛ خراسان جنوبی و یزد همسایه می‌باشد. با نگاهی به نقشه جغرافیایی کشور می‌توان متوجه شد که کرمان در مسیر ترانزیتی قرار گرفته و حمل بار و کالا از استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان به کل کشور ناگزیر از مسیر استان کرمان انجام می‌شود. این امر عبور و مرور جاده‌ای را در جاده‌های اصلی استان بسیار بالا می‌برد و به همان نسبت خطرات ناشی از عبور و مرور جاده‌ای را افزایش

می‌دهد. بیش از ۹ درصد از کالاهای حمل شده در جاده‌های کشور از جاده‌های استان کرمان می‌گذرند (حکاک زاده، ۱۳۹۰).

از این رو شناسایی علل فراوانی وقوع حوادث و سوانح ترافیکی از مهم‌ترین وظایف جامعه علمی تلقی می‌شود. همان‌گونه که قبلاً اشاره شد چهار عنصر عامل انسانی؛ جاده‌ای؛ وسیله نقلیه و محیط در بروز سوانح ترافیکی دخیل می‌باشند. عامل انسانی یکی از عوامل مهمی است که باید مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد البته لازم به ذکر است که این عامل با توجه به ویژگی‌های روانی و اجتماعی که دارد هم پیش بینی ناپذیر تر است و هم اینکه در مقایسه با سه عامل دیگر به سختی می‌توان با مداخله در آن تغییراتی ایجاد کرد، بنابراین به نظر می‌رسد که شناسایی دقیق این عامل و مسایلی که آن را به رفتار پر خطر در رانندگی تبدیل می‌کند در مرحله اول بوده و سپس باید برای مداخله در این رفتار به پژوهش‌های میدانی سازمان یافته اقدام نمود.

### روش شناسی تحقیق:

تحقیق حاضر از نوع تحقیقات پیمایشی است که به صورت مقطعی انجام شده است. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان استان کرمان که با استفاده از جدول لین حجم نمونه مورد لزوم برای این تحقیق ۳۸۳ نفر بود که برای اطمینان بیشتر ۷۳۰ پرسشنامه تکمیل گردید. روش نمونه‌گیری این تحقیق با توجه به مسایل فرهنگی - اجتماعی و میزان تخلفات ثبت شده در هر شهرستان پنج شهرستان به عنوان شهرستان‌های نمونه انتخاب شدند. این شهرستان‌ها عبارتند از کرمان، جیرفت، بم، سیرجان و رفسنجان. سپس با توجه به جمعیت هر شهرستان تعداد نمونه‌ها برای هر شهرستان تعیین گردید. جمعیت هدف در هر شهرستان به سه گروه اصلی تقسیم شد که عبارتند از: رانندگان عادی، رانندگان درون شهری متخلف و رانندگان برون شهری متخلف که پرسشنامه‌ها به نسبت به اعضای هر یک از سه گروه فوق‌الذکر ارایه گردید.

اطلاعات این پژوهش بعد از کد گذاری، به کامپیوتر منتقل گردید و به وسیله نرم افزار آماری SPSS ۱۶ مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت؛ و به وسیله آمار توصیفی و آزمون‌های، پیرسن و آنوا و تی تست، داده‌ها مورد تجزیه و تحلیل آماری قرار گرفتند.

### مفاهیم و کلیات تحقیق:

**شخصیت:** در تعریف شخصیت نظر قاطع و مانع و جامعی ارائه نشده است. اغلب مردم شخصیت هر فرد انسانی را با عامل‌هایی مانند رعایت آداب و اصول اخلاقی، آراستگی و سطح فهم و اطلاعات او، می‌سنجند. در نظر آنان هر کس که دارای آن صفات باشد «با شخصیت» است. اما در اصطلاح علمی جامعه‌شناسی، شخصیت، مفهوم و تعاریف خاص دارد. از همه‌ی تعریف‌های قدیم و جدید درباره‌ی شخصیت می‌توان چنین نتیجه گرفت که شخصیت شامل ترکیبی از ویژگی‌های بدنی - زیستی، روانی و اجتماعی است که بر اثر شرایط زیستی - اجتماعی برای شخص، در اذهان دیگران ایجاد می‌شود و به فرد نحوه‌ی رفتار و تطابق خاصی را که همراه با عاطفه و احساس ویژگی‌های معینی است، القاء می‌کند.

**پرخاشگری:** روان‌شناسانی که اعتقادات نظری متفاوتی دارند در مورد چگونگی تعریف پرخاشگری اساساً با هم توافق ندارند. بعضی پرخاشگری را رفتاری می‌دانند که به دیگران آسیب می‌رساند یا بالقوه می‌تواند آسیب برساند. پرخاشگری ممکن است بدنی باشد (زدن، لگزدن، گاز گرفتن) یا لفظی (فریاد زدن، رنجاندن)، یا به صورت تجاوز به حقوق دیگری (مانند چیزی را به زور گرفتن). نقطه قوت این تعریف عینی بودن آن است یعنی به رفتار قابل مشاهده اطلاق می‌شود اما نقطه ضعف آن این است که شامل بسیاری از رفتارهایی است که ممکن است به طور معمول پرخاشگری تلقی نشوند، اگر کودکی در را با لگد باز کند ممکن است این کار به شخصی که پشت در ایستاده آسیب برساند معمولاً به این کار پرخاشگری نمی‌گویند. مگر اینکه کودک از پیش بداند که کسی پشت در ایستاده است. بر طبق یک تعریف دیگر، پرخاشگری رفتاری است که به قصد آزار کسی یا آسیب رساندن به چیزی ابراز می‌شود. در این تعریف نیت فرد پرخاشگر مستتر است ولی شاید این تعریف کمتر عینی باشد، زیرا می‌توان از نیت فرد استنباط مختلفی کرد. (Bandera, A: ۱۹۷۳)

**رفتار نابهنجار:** چون کلمه نابهنجار اصولاً معنی دور بودن از حالت طبیعی را می‌دهد، بنابراین، دلالت بر انحراف از بعضی استانداردها دارد. در مورد بیماری بدنی استاندارد عبارت است از: انسجام کنشی و ساختمانی بدن که با استمداد از علم پزشکی و ابزارهای دقیق و فنون پیشرفته می‌توان خط و مرز مشخصی بین بهنجاری و نا بهنجاری ترسیم نمود، ولی در سطح روان‌شناختی «مدل آرمانی» یا حتی «مدل طبیعی» برای مقایسه نداریم. بنابراین نمی‌توان گفت کدام رفتار به هنجار و کدام رفتار نابهنجار است. (Davis, A and Harighust, R: ۱۹۵۳).

### نظریه‌های مختلف درباره رفتار نابهنجار

**دیدگاه زیست‌شناختی:** دیدگاه زیست‌شناختی بر نقش عوامل بدنی در ایجاد بیماری‌های روانی تأکید می‌کند. در این دیدگاه اهمیت دستگاه عصبی (مغز و سلسله اعصاب)، غدد درون‌ریز، ژن‌ها و انتقال‌دهندگان عصبی مورد بحث قرار می‌گیرد. این دیدگاه قدیمی‌ترین دیدگاه محسوب می‌شود با این وجود اهمیت خود را درباره اختلالات روانی همچنان حفظ کرده است. به ویژه فنون معینی وجود دارد که با کمک آن‌ها می‌توان اختلالات مغز و سلسله اعصاب را بررسی نمود؛ مثلاً ثبت امواج الکتریکی مغزی یا E.E.G، غده‌نگاری کامپیوتری مغز یا سی تی اسکن C.A.T.Scan، برش‌نگاری و عکس‌برداری‌های بسیار دقیق مغزی یا P.E.T، در P.E.T، ماده‌ای گلوکز که خیلی زود (در حدود نیم ساعت) جذب مغز شده، تشعشع‌هایی را در آن ایجاد می‌کند، به فرد تزریق شده پس از آن از نقاط بسیار ظریف و دقیق مغز عکس‌برداری می‌شود.

در دیدگاه زیست‌شناختی نه تنها علل رفتار نابهنجار مورد بررسی قرار گرفته است، بلکه راه‌های درمان شیمیائی این اختلالات نیز مطالعه شده است. این مطالعات موجب کشف و استفاده داروهای ضد اضطراب، ضد افسردگی، و ضد سیکوتیک در درمان این اختلالات شده است. تأثیر داروهای آرام‌بخش، خواب‌آور، تحریک‌زای روانی، و توهم‌زا نیز در مورد بسیاری از اختلالات روانی مورد آزمایش واقع شده و آشکار گردیده است که هیچ‌یک از این داروها رفتار جدیدی را ایجاد نمی‌کنند؛ بلکه جریان‌های بدنی را که قبلاً وجود داشته‌اند، تغییر می‌دهند و بدین ترتیب، موجب تغییر و بهبود رفتار می‌شود (سیف، ۱۳۷۷).

**دیدگاه روان پویایی:** این دیدگاه عوامل روانی را به عنوان علل رفتار مورد توجه قرار می‌دهد هر چند

تفاوت‌هایی در نظریه‌های معتقدان به این مکتب وجود دارد.

فروید و تحلیل روانی (روانکاوی) : رویکرد تحلیل روانی توسط زیگموند فروید پایه گذاری شد و مکتبی بود بر علیه دیدگاه زیست شناختی. در این دیدگاه به جای تأکید بر عوامل بدنی و زیستی شیمیائی، عوامل روانی از قبیل هیجان، اضطراب، ناکامی، تعارض و استرس مورد تأکید واقع می‌شود. فروید از طریق تحلیل روانی (روانکاوی) به درمان و معالجهٔ بیماران روانی می‌پرداخت. او پیش فرض جبر روانی را اظهار داشت که بر اساس آن رفتار خواه آشکار مانند خشم و ترس، خواه نا آشکار مانند افکار وسواسی ریشه در گذشتهٔ فرد دارند. به تعبیر دیگر هر رفتاری علتی دارد که ریشهٔ آن انگیزه‌های ناخودآگاه روانی است و از گذشتهٔ فرد سرچشمه می‌گیرد. ناخودآگاه شامل افکار، احساسات، و خاطراتی است که بدون آگاهی شخص بر وی تأثیر می‌گذارند. این دیدگاه تأثیر عمیقی بر روان شناسی داشته و بر مفاهیم بنیادی زیادی مانند اضطراب، دستگاه روانی، مکانیزم‌های دفاعی، مراحل رشد روانی جنسی و از این قبیل استوار است.

نظریه پردازان به طرق متفاوتی نیروهایی را که موجب آسیب روانی می‌شوند تفسیر کرده‌اند البته، مفهوم تعارض، مفهومی اساسی در تعدادی از این نظریه‌ها است. این موضوع به روشن‌ترین وجه در نظریه روان کاوی مصداق پیدا می‌کند. به نظر فروید، آسیب‌های روانی وقتی اتفاق می‌افتند که امیال غریزی نهاد با کار کرد خود در تعارض قرار می‌گیرند. اگر چه راجرز بر اهمیت تعارض تأکید ندارد، مشکل عدم هم‌خوانی را می‌توان با تعارض بین تجربه و خود پنداره توضیح دهد نظریه یادگیری نیز تبیین‌هایی در مورد آسیب شناسی دارد و حداقل یکی از این تبیین‌ها، بر اهمیت تعارض گرایشی - اجتنابی تأکید کرده است. همین‌طور، اگر چه نظریه پردازان شناختی بر اهمیت تضاد تأکید نمی‌کنند، می‌توان به طور ضمنی از تضاد در دستیابی به هدف‌ها و باورها یا انتظارات متضاد صحبت کرد. افزون به راین، همان طور که نظریه پردازان شناختی سؤالات مربوط به انگیزش را مطرح می‌کنند، تضاد بالقوه بین انگیزه‌های خود - اثباتی و خود - تحسینی را نیز دریافته‌اند.

تشخیص نا هنجاری‌های شخصیت چگونه می‌توان کسانی را که همواره نسبت به دیگران به دیده سوءظن می‌نگرند، یا به تمام محرک‌های محیطی بی‌اراده و بدون مقاومت پاسخ می‌دهند، یا بی دلیل به همه کس حتی به افراد نزدیک و صمیمی خود دروغ می‌گویند، یا در کمال بی‌نیازی حقه بازی و کلاه‌برداری می‌کنند، و از این قبیل رفتارها را ظاهر می‌سازند، توصیف کرد این افراد درک صحیحی از واقعیت داشته و سیکوتیک نیستند، دچار ترس‌های بی دلیل و اضطراب دائمی نیستند، و از دردهای خیالی و یا حتی واقعی که علت آن‌ها روانی فیزیولوژیکی است رنج نمی‌برند. با این وجود رفتار آنان از نظر دیگران ممکن است عجیب، غیر معمول، و مغایر با اصول اخلاقی باشد (سیف، ۱۳۷۷).

### پیشینه تحقیق

باقیانی و همکاران (۱۳۸۵) در پژوهشی در شهر یزد تحت عنوان بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتورسواران حادثه دیده با مراجعه مستقیم به یک نمونه ۳۰۵ نفری و انجام تست شخصیتی به این نتیجه رسیدند که بیشترین موارد رفتارهای نایمن در گروه سنی ۱۳-۲۴ سال در محصلین و دانشجویان و در ساعت ۷-۱۲ صبح بوده

است. ۷۴ درصد افراد دارای تیپ شخصیتی A و ۲۶ درصد دارای تیپ شخصیتی B بودند. همچنین اکثر نمونه‌های گروه اول مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نکرده و اظهار داشتند علت تصادف وجود مانع بوده است (باقیانی مقدم، ۱۳۸۵: ۶۹-۷۵).

حق شناس و همکاران (۱۳۸۷) در پژوهشی تحت عنوان رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز با ۳۵۷ آزمودنی کار تحقیق را آغاز نمودند در این پژوهش با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر و پرسشنامه شخصیت نئو اطلاعات جمع آوری شد. نتایج نشان داد که بین نمرات شاخص عصبیت با میزان خطاها و انجام اعمال غیر قانونی رابطه مستقیم معنا دار وجود دارد. همچنین بین نمرات شاخص توافق با دیگران و برون گرایی آزمون نئو با انجام انواع خطا و رفتارهای غیر قانونی رابطه معکوس وجود دارد. اما میان نمرات شاخص وجدانی بودن با میزان انواع خطا و انجام انواع اعمال غیر قانونی رابطه‌ای مشاهده نشد. سن و سال‌های تجربه رانندگی با اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز رابطه منفی معنا دار داشتند و از همه مهم‌تر اینکه بین تحصیلات با انواع رفتار غیر قانونی و انواع خطاهای رانندگی رابطه مستقیم معنا داری وجود داشت (حق شناس، ۱۳۸۶: ۴۷-۵۸).

سوری و باغانی (۱۳۸۷) در پژوهشی تحت عنوان بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۸۷ با استفاده از نمونه‌ای ۲۰۰ نفره به نتایج زیر دست یافتند: رانندگان متخلف از نظر ویژگی‌های شخصیتی با رانندگان عادی تفاوت دارند. به طوری که در مقیاس‌های خود بیمار انگاری، افسردگی، انحراف روانی - اجتماعی، پارانویا، ضعف روانی، اسکیزوفرنی و مانیا میانگین علایم رانندگان متخلف از گروه عادی بالاتر بوده است (سوری و باغانی، ۱۳۸۸).

شاکری نیا (۱۳۸۸) در پژوهشی تحت عنوان رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر با استفاده از اطلاعات ۱۱۰ مرد راننده حادثه دید ه در شهر رشت و با استفاده از پرسشنامه‌های رفتار رانندگی منچستر، تیپ‌های شخصیتی و سلامت عمومی به تجزیه و تحلیل وضعیت موجود پرداخت. نتایج نشان داد که بین سلامت روان، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنی داری وجود دارد. تحلیل رگرسیون گام به گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت روان بیشترین سهم از تبیین متغیر رفتار رانندگی را بر عهده دارند (شاکری نیا، ۱۳۸۸).

فراهانی و کثیر لو (۱۳۸۵) تحقیقی انجام داده‌اند تحت عنوان مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران. تعداد نمونه در این پژوهش ۲۰۰ نفر راننده متخلف و غیر متخلف در شهر تهران بودند. برای سنجش ۵ عامل بزرگ شخصیتی (برون گرایی، روان رنجور خویی، دین‌داری، با وجدان بودن و گشودگی) با تخلفات رانندگی از پرسشنامه شخصیتی گردون استفاده شد. 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 رنجور خویی بیش از رانندگان غیر متخلف و در سه عامل دیگر نمرات آن‌ها نسبت به رانندگان دیگر کمتر بود. البته نتایج بر این تاکید دارد که از بین ۵ عامل مهم عامل روان رنجور خویی قدرت پیش بینی تخلفات رانندگی را دارد (فراهانی، ۱۳۸۵: ۱۲۳-۱۴۲).

محمد فام و گل محمدی (۱۳۸۲) در پژوهشی تحت عنوان بررسی رفتارهای نایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان با ۱۰۶۹ راننده‌ای که رفتارهای نا ایمن داشته‌اند مصاحبه (همراه با تکمیل پرسشنامه) انجام داده‌اند. از بین رفتارهای نا ایمن بیشترین آن‌ها مربوط به صحبت کردن رانندگان با نسبت ۲۲,۷ درصد بود. همچنین مشخص شد که میزان بروز رفتارهای نا ایمن در طول روز بیش از شب بوده است. رابطه رفتارهای نایمن رانندگان با نوع اتوبوس، سابقه کار و سابقه تصادف قبلی معنا دار بود (محمدفام، ۱۳۸۲: ۲۵۱-۲۵۹).

### یافته‌های تحقیق

در این بخش، در قالب جداول دو بعدی رابطه متغیرهای مستقل و وابسته را بررسی نموده‌ایم و با توجه به اینکه متغیرهای مورد بررسی در دو سطح سنجش ترتیبی و فاصله‌ای هستند. فرضیه ۱: احتمالاً بین نگرش در مورد قوانین رانندگی و رفتار های رانندگی در رانندگان رابطه معنی داری وجود دارد. جدول شماره ۱ نمایانگر توزیع فراوانی این دو متغیر در ارتباط با یکدیگر است. لازم به ذکر است که به دلیل اینکه متغیرها در دو سطح سنجش ترتیبی و فاصله‌ای سنجیده شده‌اند از ضرایب مرتبط با هر دو سطح سنجش استفاده شده است.

جدول شماره ۱. رفتار های رانندگی بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	هیچ	رفتار های رانندگی نگرش در مورد قوانین رانندگی	
					فرآوانی	۰-۱۲ (نگرش موافق)
۲۶	۱	۱۱	۱۴	۰	فرآوانی	۰-۱۲ (نگرش موافق)
۳,۶%	۱۰,۰%	۷,۶%	۲,۵%	۰,۰%	درصد	
۵۶۲	۹	۱۲۷	۴۱۹	۷	فرآوانی	۱۲-۳۶ (نگرش بی تفاوت)
۷۷,۰%	۹۰,۰%	۸۸,۳%	۷۴,۰%	۷۰,۰%	درصد	
۱۴۲	۰	۶	۱۳۳	۳	فرآوانی	۳۶-۴۸ (نگرش مخالف)
۱۹,۵%	۰,۰%	۴,۳%	۲۳,۵%	۳۰,۰%	درصد	
۷۳۰	۱۰	۱۴۴	۵۶۶	۱۰	فرآوانی	کل
۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	درصد	

نتایج جدول ۱ وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و رفتار های رانندگی را نشان می دهد. چنان که ملاحظه می شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معناداری وجود دارد.

### نگرش در مورد قوانین رانندگی و عصبی بودن

جدول شماره ۲، عصبی بودن بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی



کل	زیاد	متوسط	کم	عصبی بودن نگرش در مورد قوانین رانندگی	
				فراوانی	
۲۶	۳	۱۶	۷	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶%	۱,۴%	۳,۴%	۱۴,۶%	درصد	
۵۶۲	۱۸۱	۳۵۵	۲۶	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰%	۸۵,۰%	۷۵,۷%	۵۴,۲%	درصد	
۱۴۲	۲۹	۹۸	۱۵	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵%	۱۳,۶%	۲۰,۹%	۳۱,۲%	درصد	
۷۳۰	۲۱۳	۴۶۹	۴۸	فراوانی	کل
۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	درصد	

نگرش در مورد قوانین رانندگی و برونگرایی

جدول شماره ۳، برونگرایی بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	برونگرایی نگرش در مورد قوانین رانندگی	
				فراوانی	
۲۶	۷	۱۶	۳	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶%	۱,۲%	۱۰,۱%	۶۰,۰%	درصد	
۵۶۲	۴۳۵	۱۲۵	۲	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰%	۷۶,۷%	۷۹,۱%	۴۰,۰%	درصد	
۱۴۲	۱۲۵	۱۷	۰	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵%	۲۲,۰%	۱۰,۸%	۰%	درصد	
۷۳۰	۵۶۷	۱۵۸	۵	فراوانی	کل
۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	۱۰۰,۰%	درصد	

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و برونگرایی را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معناداری وجود دارد، نتایج

ضریب پیرسون نیز معنا دار بودن این رابطه را تایید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت می‌باشند.

### نگرش در مورد قوانین رانندگی و پذیرا بودن

جدول شماره ۴، پذیرا بودن بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	پذیرا بودن	
				نگرش در مورد قوانین رانندگی	
۲۶	۱۰	۱۳	۳	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶٪	۱,۷٪	۱۰,۷٪	۳۷,۵٪	درصد	
۵۶۲	۴۶۳	۹۵	۴	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰٪	۷۷,۰٪	۷۸,۵٪	۵۰,۰٪	درصد	
۱۴۲	۱۲۸	۱۳	۱	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵٪	۲۱,۳٪	۱۰,۷٪	۱۲,۵٪	درصد	
۷۳۰	۶۰۱	۱۲۱	۸	فراوانی	کل
۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	درصد	

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و پذیرا بودن را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معنا داری وجود دارد، نتایج ضریب پیرسون نیز معنا دار بودن این رابطه را تایید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت می‌باشند.

### نگرش در مورد قوانین رانندگی و توافق پذیری

جدول شماره ۵، توافق پذیری بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

توافق پذیری					نگرش در مورد قوانین رانندگی
کل	زیاد	متوسط	کم		
۲۶	۵	۱۷	۴	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶٪	۱,۲٪	۵,۹٪	۴۴,۴٪	درصد	
۵۶۲	۳۴۰	۲۱۷	۵	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰٪	۷۸,۳٪	۷۵,۶٪	۵۵,۶٪	درصد	
۱۴۲	۸۹	۵۳	۰	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵٪	۲۰,۵٪	۱۸,۵٪	۰٪	درصد	
۷۳۰	۴۳۴	۲۸۷	۹	فراوانی	کل
۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	۱۰۰,۰٪	درصد	

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و توافق پذیری را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معناداری وجود دارد، نتایج ضریب پیرسون نیز معنادار بودن این رابطه را تایید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت می‌باشند.

### شهرستان و رفتار های رانندگی

جدول شماره ۶، آزمون معناداری تفاوت میانگین رفتارهای رانندگی بر حسب شهرستان

شهرستان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	۲۴۷	۲۵,۲۱۰۵	۱۹,۰۴۴۷۸
رفسنجان	۱۳۹	۲۷,۸۷۰۵	۱۸,۳۸۱۵۶
سیرجان	۱۴۳	۲۵,۶۸۵۳	۱۵,۴۸۳۰۳
بم و جیرفت	۲۰۱	۳۳,۹۶۵۲	۲۰,۸۶۱۷۸
کل	۷۳۰	۲۸,۲۲۰۵	۱۹,۱۲۸۶۰

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی در میان شهرستان‌ها نشان می‌دهد که رفتار رانندگی به عنوان متغیر وابسته این تحقیق، وابسته به شهرستان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است و بیشترین میانگین در این متغیر مربوط به شهرستان بم و جیرفت بوده و کم‌ترین میانگین مربوط به شهرستان کرمان است.

### شهرستان و ابعاد رفتار رانندگی (خطاهای عمدی)

جدول شماره ۷، آزمون معناداری تفاوت میانگین خطاهای عمدی بر حسب شهرستان

شهرستان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	۲۴۷	۸,۸۱۷۸	۷,۴۹۷۱۰
رفسنجان	۱۳۹	۱۰,۲۲۳۰	۸,۱۲۰۵۱
سیرجان	۱۴۳	۹,۷۷۶۲	۷,۴۵۷۳۱
بم و جیرفت	۲۰۱	۱۲,۶۶۶۷	۷,۶۸۲۶۶
کل	۷۳۰	۱۰,۳۳۲۹	۷,۷۹۸۵۷

مقایسه میانگین میزان متغیر خطاهای عمدی در میان شهرستان‌ها نشان می‌دهد که خطاهای عمدی به عنوان متغیر وابسته این تحقیق، وابسته به شهرستان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است و بیشترین میانگین در این متغیر مربوط به شهرستان بم و جیرفت بوده و کمترین میانگین مربوط به شهرستان کرمان است.

### رانندگان و رفتارهای رانندگی و ابعاد آن (رفتار رانندگی)

جدول شماره ۸، آزمون معناداری تفاوت میانگین رفتار رانندگی بر حسب رانندگان

رانندگان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
عادی	۲۸۱	۲۷,۵۴۸۰	۱۷,۵۴۶۰۲
متخلف شهری	۲۱۳	۲۵,۳۷۰۹	۱۶,۸۳۳۷۷
متخلف جاده‌ای	۲۳۶	۲۶,۸۲۶۳	۱۹,۵۳۴۵۷
کل	۷۳۰	۲۶,۶۷۹۵	۱۸,۰۱۲۹۱

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی بر حسب رانندگان نشان می‌دهد که میزان متغیر رفتار رانندگی در بین این گروه‌ها از لحاظ آماری معنی دار نمی‌باشد؛ بنابراین اینکه در کدام گروه از رانندگان باشیم بر میزان متغیر رفتار رانندگی تأثیر نمی‌گذارد.

### متغیر رفتار رانندگی

جدول شماره ۹، آزمون معناداری تفاوت میانگین

شهرستان	رانندگان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	عادی	۱۰۱	۲۳,۱۱۸۸	۱۷,۱۶۵۸۳
	متخلف شهری	۷۵	۲۴,۲۱۳۳	۱۵,۰۵۸۷۱
	متخلف جاده‌ای	۷۱	۲۹,۲۳۹۴	۲۴,۲۹۲۵۴
	کل	۲۴۷	۲۵,۲۱۰۵	۱۹,۰۴۴۷۸
رفسنجان	عادی	۵۲	۳۴,۵۷۶۹	۱۷,۶۸۰۵۵
	متخلف شهری	۴۱	۲۲,۵۸۵۴	۱۸,۶۳۰۵۹
	متخلف جاده‌ای	۴۶	۲۵,۰۰۰۰	۱۶,۹۵۶۱۵
	کل	۱۳۹	۲۷,۸۷۰۵	۱۸,۳۸۱۵۶
سیرجان	عادی	۵۶	۲۸,۶۹۶۴	۱۳,۷۹۳۱۷
	متخلف شهری	۴۳	۲۶,۹۳۰۲	۱۸,۴۸۶۰۲
	متخلف جاده‌ای	۴۴	۲۰,۶۳۶۴	۱۳,۲۳۱۵۵
	کل	۱۴۳	۲۵,۶۸۵۳	۱۵,۴۸۳۰۳
بم و جیرفت	عادی	۷۲	۳۴,۴۱۶۷	۲۱,۰۰۷۵۴
	متخلف شهری	۵۴	۳۲,۸۵۱۹	۲۲,۶۷۹۴۰
	متخلف جاده‌ای	۷۵	۳۴,۳۳۳۳	۱۹,۵۷۵۴۵
	کل	۲۰۱	۳۳,۹۶۵۲	۲۰,۸۶۱۷۸

ادامه جدول شماره ۹:

Sig.	مقدار f	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات		
.۱۰۰	۲,۳۲۶	۸۳۴,۴۸۱	۲	۱۶۶۸,۹۶۲	بین گروهی	کرمان
		۳۵۸,۸۳۶	۲۴۴	۸۷۵۵۶,۰۹۱	درون گروهی	
			۲۴۶	۸۹۲۲۵,۰۵۳	جمع	
.۰۰۳	۶,۱۴۳	۱۹۳۱,۵۱۳	۲	۳۸۶۳,۰۲۶	بین گروهی	رفسنجان
		۳۱۴,۴۴۶	۱۳۶	۴۲۷۶۴,۶۴۴	درون گروهی	
			۱۳۸	۴۶۶۲۷,۶۶۹	جمع	
.۰۲۸	۳,۶۷۱	۸۴۸,۰۱۴	۲	۱۶۹۶,۰۲۷	بین گروهی	سیرجان
		۲۳۱,۰۳۴	۱۴۰	۳۲۳۴۴,۸۱۲	درون گروهی	
			۱۴۲	۳۴۰۴۰,۸۳۹	جمع	
.۹۰۱	.۱۰۴	۴۵,۸۸۷	۲	۹۱,۷۷۵	بین گروهی	بم و جیرفت
		۴۳۹,۱۴۶	۱۹۸	۸۶۹۵۰,۹۸۱	درون گروهی	
			۲۰۰	۸۷۰۴۲,۷۵۶	جمع	

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی بر حسب شهرستان و رانندگان نشان می‌دهد که میزان رفتارهای رانندگی در بین شهرستان کرمان و بم و جیرفت از لحاظ آماری معنی دار نمی‌باشد. اما در شهرستان‌های رفسنجان و سیرجان از لحاظ آماری معنی دار می‌باشد. نتایج در جدول فوق قابل مشاهده می‌باشند.

### بحث و نتیجه گیری

نگاهی به نتایج توصیفی نشان می‌دهد که میزان استفاده از کمر بند ایمنی در بین رانندگان هنوز در وضعیت مطلوب قرار ندارد و تنها در حدود ۲/۳ رانندگان همواره از کمر بند ایمنی استفاده می‌کنند. که میزان نامناسبی است. این میزان در شهرستان‌های جنوبی (بم و جیرفت) و همچنین در بین رانندگان متخلف پایین‌تر از سایر رانندگان می‌باشد. در مورد استفاده از کمر بند ایمنی در کاهش صدمات ناشی از سوانح بررسی‌های متعددی انجام شده است برای نمونه در بررسی با تمرکز بر نقش تأثیر کمر بند ایمنی در پیشگیری از آسیب‌های غیر عمدی، میزان پیشگیری را در تصادفات جرحی و فوتی ارزیابی می‌کند. نمونه آماری مورد نظر، تصادفات جاده‌ای رخ داده در کشور ایران است و اندازه آن ۳۴۳ هزار و ۸۲ فقره از تصادفات جاده‌ای است که در سال ۱۳۸۵ رخ داده‌اند. داده‌های مورد استفاده مربوط به تصادف رخ

داده در سال ۱۳۸۵ است که توسط افسران کارشناس تصادف، بررسی و کروکی آن ترسیم شده است. یافته‌های تحقیق نشان دادند که نسبت استفاده از کمربند ایمنی در بین رانندگان و سرنشینان متفاوت است. این نسبت در بین رانندگان ۸۱ تا ۹۱ درصد و در بین سرنشینان خودرو ۳۴ تا ۴۴ درصد است. ۹۵ درصد از کسانی که از کلاه و کمربند ایمنی استفاده کرده‌اند، صدمه ندیده‌اند این در حالی است که ۳۷ درصد از کسانی که از کلاه و کمربند ایمنی استفاده نکرده‌اند، هنگام تصادف مصدوم شده‌اند. به طور کلی کمربند ایمنی توانسته است تا حدودی باعث کاهش ۱۸ درصدی مصدومیت افراد شود. از بین کسانی که کمربند ایمنی بسته‌اند تنها دو درصد از ناحیه سر و گردن دچار آسیب شده‌اند و در صورتی که بدانیم دچار مجروحیت شده‌اند ۵۴ درصد احتمال آسیب از ناحیه سر و گردن است. این در حالی است که از بین کسانی که کمربند ایمنی نبسته‌اند حدود ۳۰ درصد از ناحیه سر و گردن دچار آسیب شده‌اند و در صورتی که بدانیم دچار مجروحیت شده‌اند ۸۲ درصد احتمال آسیب از ناحیه سر و گردن است (زرگر ۲۰۰۵).

نتایج حاصل از این آزمون نشان می‌دهد که تفاوت میزان متغیر رفتار های رانندگی در میان مردان و زنان به لحاظ آماری معنی دار نمی‌باشد. میان سن و متغیر رفتار های رانندگی یک از لحاظ آماری رابطه معنی داری وجود ندارد

۱- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی عصبی بودن با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف:

مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که این شاخص وابسته به گروه رانندگان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کم‌ترین میانگین مربوط به گروه متخلفین جاده‌ای می‌باشد.

۲- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی برون گرایی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف:

مقایسه میانگین میزان این شاخص بر حسب رانندگان نشان می‌دهد که میزان برون‌گرایی در بین این گروه‌ها از لحاظ آماری معنی دار نمی‌باشد. بنا بر این برون گرایی بر نوع تخلفات رفتار های رانندگی اثر نمی‌گذارد

۳- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی توافق پذیری با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف:

مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که توافق پذیری وابسته به گروه رانندگان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کم‌ترین میانگین مربوط به گروه متخلفین شهری می‌باشد.

۴- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی پذیرا بودن با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف.

مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که پذیرا بودن وابسته به گروه رانندگان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کم‌ترین میانگین مربوط به گروه متخلفین جاده‌ای می‌باشد.

۵- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی وظیفه شناسی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف.

مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که وظیفه شناسی وابسته به گروه رانندگان می‌باشد. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنی دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کم‌ترین میانگین مربوط به گروه متخلفین جاده‌ای می‌باشد.

## ارائه راهکار و پیشنهادات:

- در تدوین قوانین توجه به کودکان ضروری است: باید آشنایی با آن از سنین پایین به روش‌های مناسب با سن کودکان شروع شود این روش‌ها شامل اینکه در مورد تمام کودکان و به ویژه کودکان کم سن و سال هر چند خسته کننده ولی ضروری است که بارها و بارها به آن‌ها گفته شود که یک کار را انجام دهند، تا حد امکان مسائل را به شیوه مثبت بیان کنید جملات منفی از همان لحظه‌ای که شروع به صحبت می‌کنید ایجاد ناراحتی می‌کنند مغز کودک حتماً تمامی کلمات را پردازش نمی‌کند و ممکن است جمله منفی شما برعکس درک شود، حافظه کودک شما ظرفیت کمی دارد و بنابراین نمی‌توانید انتظار داشته باشید رفتار صحیح را به یاد بیاورد اگر چه آن‌ها را بارها و بارها نشان داده باشید. یادگیری کودک از طریق رشد تدریجی و تکرار (که سبب شکل‌گیری عادت‌ها در کودک می‌شود) به وجود می‌آید.
- توجه قوانین از سنین پایین: رشد اخلاقی کودکان موضوع مهمی است که همیشه مورد توجه روان‌شناسان با رویکردهای گوناگون رفتار نگری، روان تحلیل‌گری و شناخت‌گرایی بوده است.
- در این بخش یکی از مهم‌ترین نقش‌ها به عهده آموزش و پرورش می‌باشد: آموزش نقش وزارت آموزش و پرورش غیرقابل انکار است که شخصیت افراد به ویژه ساختار فکری ایشان از نظر احترام به قانون در سال‌های اولیه عمر و در دبستان و بعد دبیرستان شکل می‌گیرد. حتی باید گفت که پیش از این مرحله پدر و مادر باید فرزندان را با زبان ساده با قانون آشنا و به رعایت آن دعوت کنند. البته پدر و مادرانی قادر به این کار هستند که خودآگاهی داشته و به رعایت قوانین نیز معتقد باشند. توسعه کمی و کیفی آموزش، توسعه مشارکت عمومی، ارتقای سلامت و بهسازی منابع انسانی از مهم‌ترین اولویت‌های کاری آموزش و پرورش می‌باشد.
- استفاده از فناوری‌ها و تکنولوژی‌های جدید: پیدایش ابزارهای ارتباطی صوتی و تصویری و متنی مانند تلفن‌های ثابت و سیار، رادیو، تلویزیون، ماهواره، اینترنت از یک طرف و وسایل نقلیه جدید مانند اتومبیل، قطار و هواپیما از طرف دیگر، ارتباط میان انسان‌ها را در نقاط مختلف کره زمین چنان توسعه داده است که گویی مانند مردم یک دهکده باهم آشنایند. از همین جاست که مفهوم «دهکده جهانی» شکل گرفته است.
- استفاده از مجالس مذهبی و موعظه و رهبران مذهبی کسانی که اثر و تأثیرگذاری بالاتری در این فرهنگ داشته باشند می‌توانند در شکل دهی فرهنگ عمومی موفق‌تر باشند.
- تعاملات خوب مجریان قانون با مردم: به همراه احساس جدیت و عدالت در اجرای قانون می‌تواند به کاهش احساس بی‌عدالتی نا کار آمدی قوانین کمک نموده و افراد نسبت به انجام قوانین پای بندی بیشتری احساس نمایند.
- در کنار توصیه‌های فوق توصیه می‌شود نیروی محترم انتظامی بالاخص معاونت محترم راهنمایی و رانندگی موارد زیر را در صدور و تمدید گواهی‌نامه افراد مد نظر داشته باشند.
- اندازه گیری میزان هوش داوطلبین اخذ گواهی‌نامه در کنار بررسی سایر نکات سلامتی مانند معاینه بینایی.
- انجام تست‌های شخصیتی جهت اخذ و تمدید گواهی‌نامه.
- بررسی قدرت کنترل تکانه و پرخاشگری در رانندگان جهت اخذ و تمدید گواهی‌نامه بالاخص رانندگان جاده.



## منابع:

- ۱- باقیانی مقدم، (۱۳۸۵)، محمد حسین، حلوانی غلام حسین، احرام پوش محمد حسن، بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتورسواران حادثه دیده شهرستان یزد، سال، مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران (نامه دانشگاه) فروردین و اردیبهشت.
- ۲- حق شناس، حسن، حسینی ماریه، جمشیدی معصومه، عزیزی حسین، (۱۳۸۶)، رابطه‌ی بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز ۱۳۸۶، مجله حکیم (۳) ۱۱.
- ۳- حکاک زاده، مجید، (۱۳۸۹)، فرهنگ ترافیک، انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان.
- ۴- سوری و باغبانی، (۱۳۸۸)، احمد، باغانی رضاعلی، 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، زمستان.
- ۵- سیف، علی اکبر، (۱۳۷۷)، تغییر رفتار و رفتار درمانی، نظریه‌ها و روش‌ها، تهران نشر دوران.
- ۶- فراهانی، محمد نقی، کثیرلو یدالله، (۱۳۸۵)، مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران، پژوهش‌های نوین روان‌شناختی، روانشناسی دانشگاه تبریز.
- ۷- محمدفام، ایرج، گل محمدی رستم. (۱۳۸۲)، بررسی رفتارهای نا ایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان، مجله تحقیقات علوم پزشکی زاهدان، طبیب شرق، زمستان ۱۳۸۲.

- ۸- Bandura, A. (۱۹۷۳). Aggression: A social learning analysis. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- ۹- Lajunen, T., & Summala, H. (۲۰۰۳). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression anagement on driver behavior questionnaire responses. Transportation Research, Part F, ۶, ۹۷-۱۰۷.
- ۱۰- McCrae RR, Costa PT. Personality Development: Stability and change. Journal of Personality and Social Psychology ۲۰۰۵; ۳: ۱۷۳-۱۷۵.
- ۱۱- Davis, A and Harighust ,R.(۱۹۵۳).social class and color differences in child rearing.Routledge. Network