

## بررسی و مقایسه ماهیت رفتارهای تکانشگرانه در رانندگان با سابقه تصادف و بدون

### تصادف در شهرستان کرمان

#### 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. اما علل انسانی به عنوان اصلی‌ترین عامل، بالاترین درصد علت تخلفات است. این مقاله با هدف بررسی و مقایسه ماهیت رفتارهای تکانشگرانه در رانندگان با سابقه تصادف و بدون سابقه تصادف صورت گرفته است.

روش به کار رفته در این تحقیق از نوع پیمایشی و توصیفی تحلیلی است. جامعه آماری بکار رفته در این تحقیق ۱۳۰ نفر از رانندگان شهرستان کرمان که ۶۸ راننده با سابقه تصادف و ۶۲ راننده بدون سابقه تصادف- به صورت در دسترس انتخاب و با استفاده از پرسشنامه تکانشگری بارات و پرسشنامه دموگرافیک محقق ساخته مورد ارزیابی قرار گرفته است.

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهد که تکانشگری رانندگان با سابقه تصادف به طور معنی‌داری از تکانشگری رانندگان بدون سابقه تصادف بیشتر است ( $p < 0/01$ ). همچنین نتایج نشان داد که بین میزان تکانشگری شناختی، حرکتی و بی‌برنامگی با فراوانی تصادفات همبستگی معنی‌داری وجود دارد.

کلید واژه: راننده، تکانشگری، هیجان طلبی، تصادف، فراوانی تصادف.

#### ۱- مقدمه و بیان مسئله:

شعار معروف تیلمن و هابس<sup>۱</sup> (۱۹۴۹؛ به نقل از لاجونن<sup>۱</sup>، ۲۰۰۱) مبنی بر این که یک فرد به همان طریق رانندگی می‌کند، که زندگی می‌کند، می‌تواند حاوی تلویحات فوق‌العاده مهمی در

---

<sup>۱</sup> -Tillman & Hobbs

زمینه تأثیرات اجتناب ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد از جمله مسایل و مشکلاتی که امروزه، تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را از جمله در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته و اذهان عمومی و توجه مسئولین امر را به خود معطوف داشته است (لاجونن، ۲۰۰۱: ۴۵-۷۰).

در جامعه امروزی رانندگی امری مهم برای کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت‌های آموزشی، اقتصادی، اخلاقی و دیگر جنبه‌ها می‌باشد. اما تصادفات وسایل موتوری یکی از عوامل بزرگ آسیب‌ها، معلولیت‌ها و مرگ محسوب می‌شود. نیاز به رانندگی باعث افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای و شهری به صورت مکرر و با میزان مرگ بالا شده است و به عنوان یک مشکل در زمینه سلامت عمومی<sup>۲</sup> بیان می‌شود (بندر<sup>۳</sup> و همکاران، ۲۰۰۴) به گزارش ایسنا، در حالی که بر اساس جدیدترین آمار، سالانه ۲۷ هزار نفر در تصادفات ایران کشته و ۲۵۰ هزار نفر مجروح می‌شوند و بر اساس اعلام معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی ایران، کشته‌های تصادفات ایران به نسبت جمعیت و خودرو با ۷۲ کشته در تصادفات هر شبانه روز در دنیا اول شده است (سایت بازتاب، ۱۳۸۵: ۴) بر پایه بررسی‌ها در پدید آمدن تصادفات رانندگی چهار عامل اصلی مؤثرند که شامل: عامل انسانی، جاده‌ای، وسیله نقلیه و محیط می‌باشند. تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای ایران نشان می‌دهد که مهم‌ترین عامل بروز تصادفات رانندگی ایران، عامل انسانی است (یعقوبی، ۲۰۰۱: ۴۶) و در ۹۵-۹۰٪ از تصادفات وسایل نقلیه (ترافیکی) عملکرد انسان‌ها یک عامل اصلی یا یک عامل کمک کننده است. همچنین بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه، نتیجه بد عمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده تا نقص فنی وسیله نقلیه (لاجونن و همکاران، ۲۰۰۴: ۴۵۶-۲۷۰). رانندگی اتومبیل به عنوان مجموعه اعمال،

---

<sup>۱</sup> - Lajunen

<sup>۲</sup> - General Health

<sup>۳</sup> - Bener

رفتارها پیچیده پویا در نظر گرفته شده است و خود به نوعی یک فرآیند کنترل فعالیت است (ریمو<sup>۱</sup>، ۲۰۰۲: ۳۲۰-۳۲۵). اگر بخواهیم در مورد علل و عوامل وقوع حوادث جاده‌ای و تصادفات رانندگی صحبت کنیم، باید تمام جنبه‌ها و ابعادی که بر آن مرتبط است، در نظر بگیریم؛ چرا که پدیده سوانح و تصادفات جاده‌ای یک پدیده چند علیتی<sup>۲</sup> است بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که تعداد این علل و عوامل در حوادث رانندگی از ۲۵۰ متجاوز است اما به طور کلی می‌توان آنها را به سه دسته عوامل محیطی، عوامل فنی و عوامل انسانی تقسیم‌بندی کرد. در سال‌های اخیر تأثیر دو عامل اول در کشورهای پیشرفته کاهش یافته است و در مقابل عوامل انسانی نقش بسیار مهمی پیدا کرده است (رییس دانا، ۱۳۸۰: ۷۸).

آنچه که بر اهمیت این موضوع می‌افزاید این مطلب است که عامل انسانی یکی از مهم‌ترین عوامل بروز تصادفات در جاده‌های استان کرمان است بدین منظور در این تحقیق سعی شده به بررسی و مقایسه ماهیت رفتارهای تکانشگرانه در رانندگان با سابقه تصادف و بدون سابقه تصادف پرداخته شود.

## ۲- کلیات و مفاهیم تحقیق:

---

<sup>۱</sup> -Rimmo

<sup>۲</sup> - Multifactorial

رفتار رانندگی: <sup>۱</sup> به رفتاری گفته می‌شود که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند مانند سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و حفظ میزان فاصله استاندارد (اوزکان<sup>۲</sup> و لاجونن، ۲۰۰۵: ۳۴۵-۳۵۰).

تکانشگری<sup>۳</sup> و هیجان طلبی<sup>۴</sup>: این عامل در پرسشنامه ۱۶ عاملی کتل<sup>۵</sup> به عنوان یکی از عوامل مهم معرفی شده است که همبستگی بالایی با حوادث در افراد دارد. فرض بر این است کسانی که در کارها عمدتاً بدون تفکر و دوراندیشی تعجیل می‌کنند، میزان خطرپذیری بیشتری دارند و حوادث بیشتری را متحمل می‌شوند. ساچمن<sup>۶</sup> و دیگران (۱۹۶۵) بین تکانشگری با پرخاشگری و حوادث، رابطه قوی یافتند.

ایزنک<sup>۷</sup> با توجه به تحقیقات خود، چنین نتیجه می‌گیرد که افراد برون‌گرا، دارای جامعه‌پذیری و تکانشوری زیادی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزتگی مطلوب، به رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتری نسبت به افراد عادی، دست می‌زنند. تعدادی از محققان، تحقیقی بر روی رانندگان متخلف و غیر متخلف انجام دادند و دریافتند که بین عامل برون‌گرایی (E) و تخلفات رانندگی، یک رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد (ایزنک، به نقل از والراس و تورگرسن<sup>۸</sup>، ۲۰۰۲: ۱۱۸-۲۲۶).

رفتارهای تکانشی، جزء مهمی از رفتارهای روزانه همه ما را تشکیل می‌دهند. این رفتارها که گاه با عنوان «رفتارهای مخاطره‌آمیز» نیز خوانده می‌شوند، طیف وسیعی از اعمالی را شاملی می‌شوند که روی آنها تفکر کمی صورت گرفته، به صورت نابالغ بروز می‌یابند و از ریسک و

---

<sup>۱</sup> - Driving behavior

<sup>۲</sup> - Ozkan

<sup>۳</sup> - Impulsivity

<sup>۴</sup> - Sensation seeking

<sup>۵</sup> - Chattel

<sup>۶</sup> - Suchman

<sup>۷</sup> - Eysence

<sup>۸</sup> - Vollrath, & Torgersen

خطرپذیری بالایی برخوردار هستند. بررسی‌های اپیدمیولوژیک در بالغین تکانشی دارای سه خصوصیت اساسی می‌باشد که آن را از اصطلاحات مشابهی مثل: بیش واکنشی، متمایز می‌کند. این رفتارها، سریع، ناخواسته، بدون فکر و مستعد به اشتباه می‌باشند. در حالی که در بیش واکنشی، به جای تأکید بر سرعت بروز واکنش، تأکید بر شدت و طول زمانی است که واکنش به وقوع می‌پیوندد.

تکانشگری یک مفهوم چند بعدی در ارتباط با توانایی یک فرد برای جلوگیری و یا تنظیم رفتارش است. اعتقاد بر این است که تکانشگری، زمانی ظهور می‌کند که تنظیم به‌هنگار رفتار، به‌طور مناسب عمل نکند. افرادی که این نقص را نشان می‌دهند در به تأخیر انداختن رضایت مندی‌شان ضعیف هستند و اغلب به‌طور کلی نگران خواسته‌های جدید و تازه‌شان هستند و در نشان دادن هیجان‌ات به یک شیوه مناسب اجتماعی به‌ویژه در عواطف و هیجان‌ات سکسی و پرخاشگری مشکل دارند. (بارت<sup>۱</sup>، ۱۹۸۵، پاتون<sup>۲</sup>، استانفرد<sup>۳</sup>، بارات، ۱۹۹۵).

پلامین و باس<sup>۴</sup> (۱۹۷۵)، فقدان کنترل باز دارنده<sup>۵</sup>، را به‌عنوان هسته مرکزی بحث تکانشگری معرفی کرده‌اند، اما عامل‌هایی مثل زمان تصمیم‌گیری<sup>۶</sup>، فقدان اصرار و پافشاری<sup>۷</sup>، مستعد ملال بودن یا نیاز به هیجان خواهی<sup>۸</sup>، را از جنبه‌های مهم دخیل در تکانشگری دانستند. (اختیاری و همکاران، ۱۳۸۰: ۳۴).

تعدادی از محققان، عنوان می‌کنند که هیجان‌طلبی و تکانشگری از خصیصه‌های چند بعدی و پیچیده می‌باشند. هیجان‌طلبی صفتی است که به این صورت تعریف می‌شود: جستجوی

---

<sup>۱</sup> - Barratt, E,s

<sup>۲</sup> - Patton, J,H

<sup>۳</sup> - Stanford,m,s

<sup>۴</sup> - Polmin & Buss

<sup>۵</sup> - Inhibitory Control

<sup>۶</sup> - Decision time

<sup>۷</sup> - Lack of Persistence

<sup>۸</sup> - Boredom/ Sensation Seeking

هیجان‌ات و تجربیات متنوع، تازه، پیچیده و پرشور و میل به ریسک کردن بدنی، اجتماعی، قانونی و مالی به خاطر خود این تجربه‌ها. از سوی دیگر، تکانشگری به عنوان فقدان برنامه ریزی، تصمیم‌گیری سریع و عمل به آن و سهل‌انگاری معرفی می‌گردد. (مگید و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۰۷: ۱۱۲-۱۱۵).

ارتباط بین هیجان‌طلبی و رفتار مخاطره‌آمیز از دهه ۱۹۷۰ مشاهده شده است. در طول اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل دهه ۱۹۹۰، پژوهشگران ایمنی جاده‌ها، ارتباط بین هیجان‌طلبی و رانندگی مخاطره‌آمیز و نیز عواقب آن (مثل تصادفات و تخلفات) را مورد بررسی قرار داده‌اند. همچنین شواهد رو به رشدی وجود دارد که هیجان‌طلبی، ممکن است طریقه‌ای را که رانندگان، به عوامل دیگر همانند اختلال الکل و خطر درک شده پاسخ می‌دهند، تعدیل نمایند. در طی سال‌های اخیر، حدود ۴۰ مطالعه نشان دادند که ارتباط مثبتی بین هیجان‌طلبی و رانندگی پرخطر (یا همبستگی بین ۰/۳ تا ۰/۴) وجود دارد و این در حقیقت نشان می‌دهد که هیجان‌طلبی را می‌توان به عنوان یک عامل مستقیم تأثیرگذار بر رانندگی مخاطره‌آمیز و عواقب آن دانست. در مطالعاتی که از پرسشنامه هیجان‌طلبی زاگرن استفاده کرده‌اند. به نظر می‌رسد که ماجراجویی، قوی‌ترین ارتباط را با رانندگی مخاطره‌آمیز دارد (بریان<sup>۲</sup>، ۱۹۹۸: ۷۹).

بررسی رابطه میان تکانشگری و تصادف می‌تواند نشان‌دهنده عواملی باشد که مستقیماً به تصادف مربوط می‌شود. این مشکل، نیاز به بررسی‌های هدفمند دارد تا راه‌حلی برای کاهش درصد تصادفات و مرگ و میر پیدا شود؛ لذا با توجه به اهمیت و ضرورت رانندگی در جامعه امروزی و آمار بالای تصادفات در ایران و نقش مهم عوامل انسانی در به وجود آمدن تصادفات، در این تحقیق به بررسی رابطه بین تکانشگری و تصادف، پرداخته شده است.

---

<sup>۱</sup> - Magid, V

<sup>۲</sup> - Brian, A.J

### ۳- روش شناسی تحقیق:

در این تحقیق گروه نمونه تعداد ۱۳۰ راننده بودند و نمونه‌گیری به شیوه تصادفی ساده انجام شد که ۶۸ نفر از این رانندگان، به عنوان راننده تصادفی از مراجعه کنندگان به مراکز بیمه و راهنمایی رانندگی بودند و ۶۲ نفر نیز سایر رانندگان انتخاب شدند. برای جمع‌آوری اطلاعات سعی شد به مراکز بیمه و خلافی راهنمایی و رانندگی مراجعه شود؛ و از افراد درخواست می‌شد که در این تحقیق شرکت کنند و همه آزمودنی‌ها دارای گواهینامه رانندگی بودند. ابزار جمع‌آوری داده‌ها:

مقیاس تکانشگری بارت: ویرایش یازدهم این پرسشنامه، توسط پروفیسور ارنست بارت ساخته شده است این پرسشنامه، همبستگی خوبی با پرسشنامه تکانشگری ایزنگ دارد. این پرسشنامه، دارای ۳۰ سوال است که روی مقیاس ۴ ارزشی لیکرت تهیه شده است و ماهیت چند بعدی تکانشگری را اندازه‌گیری می‌کند. این پرسشنامه دارای سه خرده مقیاس (شناختی، حرکتی و بی‌برنامگی) است. نسخه اصلی این آزمون، در سال ۱۹۵۰ ساخته شد. در جدیدترین نسخه این مقیاس بارت استنفرد و پاتون پایایی و روایی در همه نمونه‌ها بالا گزارش شد همسانی درونی در نمونه مجرمان ۰/۸ برای دانشجویان لیسانس ۰/۸۲ و برای بیماران روان‌پزشکی ۰/۸۳ بدست آمده است.

پرسشنامه محقق ساخته: این پرسشنامه شامل اطلاعات دموگرافیک مانند سن، جنس، تحصیلات، سابقه رانندگی و شغل و آمار تصادفات بوده است.

### ۴- یافته‌های تحقیق:

جدول شماره ۱ میانگین و انحراف استاندارد نمرات رانندگان با سابقه تصادف و رانندگان بدون سابقه تصادف در ابعاد مختلف تکانشگری و مقیاس کلی.

انحراف استاندارد	میانگین	تعداد	گروه	نوع تکانشگری
۵/۲	۱۸/۲	۶۸	تصادفی	
۵/۵	۱۶/۳	۶۲	بدون تصادف	شناختی
۷/۴	۲۴/۳	۶۸	تصادفی	
۶/۳	۱۹/۱	۶۲	بدون تصادف	حرکتی
۵/۸	۲۷/۹	۶۸	تصادفی	
۷/۱	۲۳/۴	۶۲	بدون تصادف	بی‌برنامگی
۹/۲	۵۵/۳	۶۸	تصادفی	
۸/۸	۴۶/۴	۶۲	بدون تصادف	سطح کلی تکانشگری

جدول شماره ۲ نتایج آزمون تی استودنت برای مقایسه میانگین نمرات دو گروه (رانندگان با سابقه

تصادف و بدون سابقه تصادف) در ابعاد مختلف تکانشگری و مقیاس کلی تکانشگری

سطح معنی داری	مقدار t	درجه آزادی	نوع تکانشگری
۰/۲۱	۱/۱۲	۱۲۸	تکانشگری شناختی



۰/۰۱	۳/۳	۱۲۸	تکانشگری حرکتی
۰/۰۵	۲/۰۷	۱۲۸	تکانشگری بی‌برنامگی
۰/۰۱	۵/۱۸	۱۲۸	مقیاس کلی تکانشگری

همان‌گونه که جدول فوق نشان می‌دهد تفاوت میانگین دو گروه در تکانشگری حرکتی با مقدار ( $t=۳/۳$ ) بدست آمده در سطح ۰/۰۱ معنی دار است. تکانشگری بی‌برنامگی دو گروه نیز با مقدار بدست آمده ( $t=۲/۰۷$ ) در سطح ۰/۰۵ معنی دار است، این در حالی است که تکانشگری کلی دو گروه با مقدار بدست آمده ( $t=۵/۱۸$ ) در سطح ۰/۰۱ معنی دار است.

جدول شماره ۳ ضریب همبستگی ابعاد مختلف تکانشگری با

فراوانی تصادف در رانندگان با سابقه تصادف

نوع تکانشگری	فراوانی تصادف	سطح معنی داری
تکانشگری شناختی	۰/۳۵	۰/۰۵
تکانشگری حرکتی	۰/۴۸	۰/۰۱
تکانشگری بی‌برنامگی	۰/۴۲	۰/۰۱
مقیاس کلی تکانشگری	۰/۴۷	۰/۰۱

با توجه به همبستگی محاسبه شده، قوی‌ترین همبستگی مربوط به تکانشگری حرکتی ( $r=۰/۴۸$ ) است. همچنین همبستگی بین فراوانی تصادفات با تکانشگری شناختی ( $r=۰/۳۵$ ) و با تکانشگری بی‌برنامگی ( $r=۰/۴۲$ ) و با مقیاس کلی تکانشگری ( $r=۰/۴۷$ ) بدست آمده است.

## ۵- بحث و نتیجه گیری:

یافته‌های پژوهش، بیانگر بالا بودن تکانشگری رانندگان با سابقه تصادف نسبت به سایر رانندگان بود. با توجه به اینکه تکانشگری یک مفهوم چند بعدی در ارتباط با توانایی یک فرد برای جلوگیری و یا تنظیم رفتارش است، اعتقاد بر این است که تکانشگری زمانی ظهور می‌کند که تنظیم به‌هنگام رفتار، به‌طور مناسب عمل نکند. به‌نظر می‌رسد رانندگان تکانشی در کنترل و نشان دادن رفتارها به یک شیوه مناسب به‌ویژه در عواطف و کنترل‌های حرکتی، مشکل دارند. (بارت<sup>۱</sup>، پاتون<sup>۲</sup>، استفرد<sup>۳</sup>، بارت، ۱۹۹۵). از طرفی دیگر، تحقیقات اخیر مطرح کرده‌اند که انواع پردازش‌ها، با تکانشگری مرتبط می‌باشد، اکثر آنها بر ابعادی از تکانشگری همچون تکانشگری مخاطره‌آمیز می‌باشند و ابعادی دیگر چون تکانشگری کارکردی یا مخاطره‌جویی را به حساب می‌آورند. همچنین نتایج بدست آمده حاکی از ارتباط ابعاد تکانشگری (حرکتی، شناختی، بی‌برنامگی) با فراوانی تصادفات است. بر اساس ادبیات پژوهش تکانشگری مخاطره‌آمیز با فرآیندهای تصمیم‌گیری، مرتبط می‌باشند. تکانشگری کارکردی، با تصمیم‌گیری در شرایط خطر، هم‌بسته است. همچنین مخاطره‌جویی ارتباط معنادار را با نتایج بارت در شرایط خطر نشان داد؛ گرچه تحلیل همبستگی حاکی از آن است که این نتایج عمدتاً از تکانشگری کارکردی نشأت می‌گیرند (ویگل کولت<sup>۴</sup>، ۲۰۰۷). بررسی‌های اپیدمیولوژیک در بالغین تکانشی، دارای سه خصوصیت اساسی می‌باشد که این رفتارها، سریع، ناخواسته، بدون فکر و دارای سه خصوصیت اساسی می‌باشد که این رفتارها، سریع، ناخواسته، بدون فکر و مستعد به اشتباه می‌باشند.

---

<sup>۱</sup> -Barratt, E,s

<sup>۲</sup> - Patton, J,H

<sup>۳</sup> -Stanford,m,s

<sup>۴</sup> - Vigil – Colet, A

## منابع:

- اختیاری، حامد. بهزادی، آرین. (۱۳۸۰). ارزیابی ساختار تصمیم گیری مخاطره آمیز: شواهدی از یک تفاوت بین فرهنگی، فصلنامه تازه‌های علوم شناختی، ۴.
- رییس دانا، فریبرز (۱۳۸۰)، بررسی‌هایی در آسیب شناسی اجتماعی در ایران، انتشارات بهزیستی کشور، تهران.
- Barratt, E.S. (۱۹۸۵). Impulsivness Subtriats: Arousal and information processing. In J.T. Spence & C.E.Izard(Eds.), Motivation, emotion, and personality(pp.۱۳۷-۱۴۶). Amesterdam: Elsevier Science.
- Brain, A. J. (۱۹۹۸). "sensation seeking and driving: a review and synthesis of the literature". Helth commun, ۱۲, ۶۵۷-۶۶۷.
- Bener A, Haigney D, Crundal D. ۲۰۰۴. Driving Behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison- study. "۳" International conference on traffic of Transport Psychology, ۵-۹ September ۲۰۰۴, Nottingham UK.
- Car Accident in Iran, ۲۰ times more than industrial world. Baztab (Site), ۱۹۸۵: Code ۳۷۹۵۵, www.baztab.ir
- Lajunen, T.(۲۰۰۱). Personality and accident liability: are Exteraversion, neuroticism and psychotism related traffic and occupational fatalities. Personality and individual difference. ۳۱:۱۳۶۵-۱۳۷۳.
- Lajunen T, Parker D, Summala H. ۲۰۰۴. The Manchester Driver Behavior Questionnaire: a cross-cultural study, Accident Analysis and Prevention, (۳۶) ۲۳۱-۲۳۸.
- Magid,V.,Maclean,M.,&Colder, R.C.(۲۰۰۷). "Differentiating between sensation seeking and impulsivity through their mediated relation with alcohol use and problems". Addictive Behaviors,doi: ۱.۱۰.۱۶.
- Ozkan T, Lajunen T. A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviors scale. Transportation Research part F ۸,۲۰۰۵: ۳۵۵.
- Rimmo PA. Aberrant Driving behavior: Homogeneity of a Four- Factor Dtructure in Samples Differing in Age and Gender, ergonomics. ۲۰۰۲; ۴۵ (۸) : ۵۶۹- ۵۸۲.
- Suchman, E.A.(۱۹۶۵). Cultural and social factor in accident occurance and control. Journal of occupational medician.۷
- Yaghoobi H. ۲۰۰۱.The role of human factors in car accidents in Iran. Andishe va Raftar Quartery (Persian),; ۶: ۶۰- ۶۷.

Vollrath, M; Torgersen, S.(۲۰۰۷). Who takes health risks? A probe into eight personality types. Personality and individual difference. ۳۲: ۱۱۸۵-۱۱۹۷.

**Abstract:**

For investigation of investigation and comparison nature of Impulsivity behavior in drivers with accident and without accident selected samples involved ۱۳۰ persons drivers from Kerman city( ۶۸ drivers with accident and ۶۲ drivers without accident). Sampling method was Quota sampling.

Samples evaluated with two inventories: Barratt impulsivity inventory and demographic inventory. Result indicated that drivers with accident significantly have more impulsivity from drivers without accident. also findings indicates that there are significant correlation between cognitive, motor and nonprograming impulsivity .

Key words: driver, impulsivity, accident,