فصلنامه سلامت کار ایران
دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۰

پیش بینی خطاها، لغزش‌ها وانحرافات رانندگی با استفاده از ویژگی های شخصیتی و عملکرد در آزمون خطرپذیری رانندگی وین

حمیدرضا عریضی[۱]، هاجر براتی[۲]

تاریخ دریافت: ۹۰/۰۲/۲۶ تاریخ ویرایش: ۹۰/۰۶/۱۰ تاریخ پذیرش: ۹۰/۰۷/۳۰

چکیده

زمینه و هدف: هدف از پژوهش حاضر پیش بینی خطاها، لغزش‌ها وانحرافات رانندگی با استفاده از پنج ویژگی شخصیتی حیطه محدود از نیمرخ شخیت آیزنک، عملکرد در آزمون خطرپذیری رانندگی وین و مقیاس در نظرگیری تبعات آتی، می‌باشد.

روش بررسی: پژوهش حاضر یک پژوهش رابطه‌ای است.۵۱۰ نفر از رانندگان به صورت تصادفی انتخاب شدند و سپس براساس سوانح رانندگی به دوگروه شامل سانحه پذیر(n=۲۵۷) و غیرسانحه پذیر(n=۲۵۳) تقسیم شدند. شرکت کنندگان به ابزارهای پژوهش که عبارت بودند از: مقیاسEPP آیزنگ و ویلسون(۱۹۹۱)، مقیاس در نظر گرفتن تبعات آتی (استراتهام و همکاران،۱۹۹۴)، پرسشنامه رفتار رانندگی(لاتون،۱۹۹۷) و WRBTV(هرگویچ و همکاران،۲۰۰۵) پاسخ دادند

یافته‌ها: تحلیل نتایج نشان داد که بین دو گروه بر اساس ویژگی ها و خطاها، لغزش‌ها و انحرافات رانندگی تفاوت وجود دارد. همچنین رابطه بین این متغیرها و سه نوع رفتار نادرست رانندگی شرکت کنندگان معنی‌دار است.

نتیجه‌گیری: سازمان‌ها می توانند با انتخاب رانندگان بر اساس ویژگی‌های متقاضیان (در شغل رانندگی) به ویژه با استفاده از عملکرد در آزمون خطرپذیری رانندگی وین به عنوان یک ابزار کارآمد برای یافتن رانندگان ناکارآمد، نرخ وقوع سوانح را کاهش دهند.

کلیدواژه‌ها: خطاهای رانندگی، لغزش‌های رانندگی، انحرافات رانندگی، ویژگی‌های شخصیتی،WRBTV .

مقدمه

هرچند ماشین برای نسل بشر آسودگی به ارمغان آورده است؛ هم‌زمان سوانح آن برای بشر مرگ آفرین بوده است. ایران از این نظر دارای یک وضعیت بحرانی است زیرا به طور استثنایی رتبه اول سرانه مرگ در جاده‌ها را داراست. رتبه اولی که هیچگاه کاهش نیافته است. با این حال در جوامع دیگر نیز سوانح خسارت آفرین است. تحقیقات نشان می دهد که تنها در آمریکا خسارات ناشی از تصادفات رانندگی برابر۲۳۰/۶ بیلون دلار در سال است [۱]. بیشتر پژوهش ها معتقدند که این سوانح رانندگی، رویدادهایی هستند که بر اثر عملکرد نادرست انسانی و رفتارهای مخاطره‌آمیز آنان ایجاد می‌شوند[۲]. به همین دلیل، در طول سال‌ها، تعیین رفتار مخاطره‌آمیز مرکز توجه روانشناسان بوده است و آنها متغیرهای مختلفی از آن جمله متغیرهای جمعیت شناختی را مورد بررسی قرار دادند و یافته های گوناگونی به دست آوردند. به عنوان مثال فتچنهاور و رود [۳] در بررسی خود به این نتیجه رسیدند که مردان به خاطر نگرش مثبت به خطر کردن، بیش از زنان رفتار مخاطره آمیز انجام می‌دهند. اما هیچ کدام از آن یافته‌ها آنچنان که باید راهگشا نبود. بعدها این پژوهشگران مرکز توجه خود را به سوی تعیین ویژگی های شخصیتی که منجر به رفتار مخاطره‌آمیز می‌گردد؛ تغییر داده‌اند[۴]. از مهمترین این ویژگی‌های تاثیرگذار در سوانح اضطراب، پرخاشگری، تکانش پذیری، مسئولیت‌ناپذیری و هیجان طلبی ست [۵]. پژوهش‌های دیگر به نقش تبعات آتی [۶] و متغیرهای نیمرخ

۱- دکترای روانشناسی صنعتی و سازمانی، دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی دانشگاه اصفهان، ایران.
۲- (نویسنده مسئول) دانشجوی دکتری روانشناسی صنعتی و سازمانی، دانشگاه اصفهان، ایران.تلفن همراه:۰۹۱۳۱۰۱۱۱۶۹، (sahel3362@yahoo.com)

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

شخصیتی آیزنگ یعنی روان رنجوری و روان پریشی و برونگرایی بر سوانح پرداخته‌اند[۷] نتایج تحقیقات نشان می‌دهد که برخی ویژگی ها مانند هیجان طلبی، پرخاشگری، اضطراب، تکانش‌پذیری و مسئولیت ناپذیری سهم بیشتری در سوانح رانندگی دارند[۷،۶].

«هیجان طلبی» که به صورت خصیصه‌ای توصیف می‌شود که تمایل به تنوع، پیچیدگی، هیجان، کسب تجربه و خطر کردن برای کسب تجربه از ویژگی‌های بارز آن است، یکی از مهمترین ویژگی‌های شخصیتی موثر در سوانح رانندگی است[۴]. افراد هیجان طلب نیاز به هیجان و تحرک بسیار دارند[۸]. پژوهش ها نشان می دهد که رانندگان دارای این ویژگی، سرعت بالاتر، حرکات نمایشی بیشتر، و تغییر مسیر بیشتری در حین رانندگی دارند و در نتیجه احتمال بروز سانحه برای آنان بیشتر است[۹].

«پرخاشگری» که احتمال و فراوانی بروز رفتارهای عصبی پرخاشگرانه و خشونت را نشان می دهد، از مهمترین ویژگی های موثر در سوانح رانندگی است[۱۰]. در هنگام پرخاشگری و عصبانیت، غالب شدن عوامل عاطفی بر فرد و احتمالا عدم کنترل بر رفتار، منجربه رفتار مخاطره‌آمیز بیشتری می‌گردد[۸]. دفنباچر و همکاران [۱۱] دریافتند که رانندگان پرخاشگر سرعت بیشتری دارند و بیشتر خطر می‌کنند. همچنین هنگامی که راننده پرخاشگری بیشتری طی رانندگی دارد، شدت سوانح احتمالی بسیار بیشتر است[۱۲]. زیرا رانندگان پرخاشگر رفتارهای پرخطر مانند عبور از چراغ قرمز، تغییر مکرر مسیر حرکت و عدم رعایت فاصله قانونی را بیشتر نشان می‌دهند[۱۳].

«اضطراب» به صورت تمایل به ترسو، ناراحت و عصبی بودن تعریف می‌شود[۱۴]. پژوهش‌ها نشان می‌دهد که اضطراب با عواطف منفی در رابطه است. سطح عاطفه منفی یک راننده ممکن است بر تفسیر درست او از محیط ترافیک و رفتارهای رانندگی تاثیر بگذارد و بنابراین راننده مضطرب به دلیل تفسیر نادرست قادر به واکنش درست نیز نخواهد بود[۱۵]. همچنین اضطراب به ویژه اضطراب اجتماعی اعمال رفتارهای پرخاشگرانه را بیشتر می کند[۱۶] و بنابراین اضطراب می تواند از طریق افزایش پرخاشگری منجر به سانحه شود. کلاپ و همکاران [۱۷] در پژوهش خود سه بعد مجزا برای رفتار های دارای مشکل شناسایی کردند که یکی از آنها عملکرد تحت اضطراب بود. پژوهش مذکور نشان داد که این رفتارها با پیامدهای منفی رانندگی ارتباط دارد. همچنین رانندگان مضطرب بیشتر درگیر سوانح می‌شوند[۱۸]

از دیگر ویژگی‌های شخصیتی موثر بر سوانح رانندگی«تکانش پذیری» است [۱۹]. چیلیوتکسی و همکاران [۲۰] نشان دادند که رانندگانی که تکانش پذیری و تحریک پذیری بیشتری دارند،پرخاشگری بیشتری دارند و احتمال سانحه بیشتری نیز خواهند داشت. اسچابل و همکاران [۲۱] معتقدند که تکانش پذیری با ایجاد ادراک نادرست از وقایع منجر به سانحه می‌شود.

از دیگر ویژگی های شخصیتی که با سوانح رانندگی در ارتباط است «مسئولیت ناپذیری»است. افراد مسئولیت ناپذیر احترام اندکی برای قوانین و قواعد موجود در جامعه قائل هستند و به همین دلیل با عدم رعایت قوانین رانندگی دچار سانحه می شوند[۲۲].

دیگر ویژگی‌شخصیتی که نشان داده شده که در سوانح رانندگی موثر است، ویژگی در«نظرگیری تبعات آتی(Considering Future Consequences)(CFC)» است. این ویژگی میزانی را نشان می‌دهد که یک فرد درهنگام انجام یک عمل پیامدها و تبعات بعدی آن را در نظر می گیرد[۶]. افراد دارایCFC پایین به تبعات اعمال خود نمی اندیشند و بیشتر در سودای خوش بودن در زمان حال بوده و آنرا مقصود می‌گیرند. در حالی که افراد دارای CFC بالا هر زمان که کاری را انجام می دهند در عین حال تبعات و نتایج احتمالی عمل خود را نیز در نظر می گیرند. نشان داده شده که این ویژگی با پرخاشگری رابطه عکس دارد یعنی هرچه که این ویژگی در یک راننده بیشتر باشد، احتمالا آن راننده کمتر به صورت پرخاشگرانه رفتار می کند زیرا می داند ممکن است رانندگی در حین رفتار پرخاشگرانه به

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

سانحه بیانجامد[۲۳].

هورس ویل و مک کنا [۲۴] تلاش کردند به جای سنجش ویژگی های شخصیتی از روشی استفاده کنند که دارای اعتبار اکولوژیکی بیشتری باشد[۲۵]. منظور از اعتبار اکولوژیک استفاده از ابزارهایی ست که مشابه محیط مورد سنجش یعنی رانندگی باشد. فرد در محیطی پاسخ می‌دهد که موقعیتی مشابه رفتار مورد سنجش داراست. بدین منظور آنها از پاسخ‌دهندگان خواستند در نمایش‌های ویدئویی مختلف که مشاهده می کنند با پاسخ به این سوال که چگونه سرعت خود را هنگام رانندگی در موقعیت‌های ترافیکی مختلف تنظیم می کنند، تمایل خود را برای خطر کردن نشان دهند. پژوهشگران انتخاب سرعت رانندگی را به عنوان شاخصی برای تمایل پاسخ دهندگان به خطر کردن تفسیر کردند و این آزمون قادر بود قسمت اعظم واریانس تعداد سوانح را که قبلا از طریق پرسشنامه‌ها قابل توضیح نبود، تبیین کند. علیرغم اینکه این آزمون‌ها اعتبار ملاکی خوبی دارند، عدم وجود الگوهای نظری تفسیر نمرات آزمون‌ها را دشوار می‌سازد و سودمندی آزمون را برای طراحی مداخله های مبتنی بر نظریه کاهش می‌دهد.

یکی از متداول ترین الگوهای نظری رفتارهای رانندگی مخاطره آمیز ،«نظریه تعادل حیاتی خطر(Risk_ Homeostasis Theory)» است که توسط ویلد [۲۷ و ۲۶] ارائه شده است. این نظریه برای ادراک خطر دو بعد ذهنی و عینی را در نظر می گیرد. ادراک خطر ذهنی مقدار خطری ست که فرد در یک موقعیت بر اساس نسبت هزینه به سود معتقد است که می‌تواند بپذیرد. موقعیت‌هایی که ویلد مثال زده است از جمله رانندگی و قمار است که هر دو مستلزم خطر کردن هستند و خطر عینی خطری است که فرد ادراک می‌کند که در این موقعیت خاص واقعا وجود دارد. ویلد [۲۷ و ۲۶] معتقد است که افراد میزان خطری را که ادراک می‌کنند وجود دارد با میزان خطری که قادر به پذیرش آن هستند؛ مقایسه می‌کنند. اگر درجه خطر ذهنی ای که یک پاسخ دهنده در یک موقعیت ادراک می کند در طول رانندگی افزایش یابد، وی رفتار رانندگی خودش را با آن سازگار خواهد کرد.

بر اساس نظریه ویلد [۲۷ و ۲۶]، یک نمونه آزمایشی از یک ابزار ساخته شد که آنرا «آزمون شخصیت مبتنی بر ویدئو(video-based personality test) » نامیدند [۲۸]. این آزمون برای ارزیابی درجه خطر پذیرفته شده تدوین شد. ۱۵ تصویر کوتاه ویدئویی از موقعیت ترافیکی، موقعیت عمل اتفاقی را برای فرد مورد آزمایش به وجود می آورد. ۷ تصویر کوتاه ویدئویی مربوط بود به موقعیت های رانندگی که در مورد بالاترین حد سرعت که آنها در این موقعیت انتخاب می‌کنند سوال شده بود و بقیه تصاویر کوتاه به موقعیت در نقاط تقاطع چهارراه ها مربوط می‌شد که فرد باید در مورد آن تصمیم می‌گرفت. اگر فردی که تصاویر را مشاهده می‌کرد، موقعیت را به عنوان یک موقعیت مخاطره آمیز ادراک می‌کرد که باید بسته به موقعیت به آن واکنش نشان می داد، یک دکمه را فشار می‌داد. با گذشت زمان میزان خطر در تصاویر بیشتر و بیشتر می شد. هر دکمه ای که فشار داده می‌شد به عنوان میزان خطر ذهنی که فرد در موقعیت ترافیک می‌توانست بپذیرد ثبت می‌شد. بعدها تعداد تصاویر از ۱۵ به ۲۴ عدد گسترش یافت. ۹ تصویرجدید موقعیت هایی را نشان می‌داد که به واسطه هوای بد یا نور ضعیف وضوح کمتری داشت [۳۰و۲۹] و نتایج پژوهش های صورت گرفته بر روی این ابزار جدیدنشان داد که این ابزار به خوبی قادر است میزان رفتارهای مخاطره آمیز را پیش بینی کند [۲۵]. ابزار جدید به نام آزمون خطرپذیری رانندگی وین و به زبان آلمانی Wiener Risiko berei tschaftster Verkehr نامیده شد که معمولا آن را با حروف اختصاری WRBTV (مخفف کلمات آلمانی) نشان می‌دهند.

با وجود اینکه اکثر رفتارهای مخاطره آمیز منجر به سانحه می‌شود، اما این رفتارها یکسان نیستند. نتایج بررسی‌های مختلف و پژوهش‌های متعدد نشان داده است که داشتن یک چارچوب نظری صحیح و جامع به منظور تبیین و اصلاح رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

مستلزم تمایزگذاردن بین خطاها، لغزش ها و انحرافات است [۳۲و ۳۱]. خطاها، اشتباهاتی است که در اثر ناتوانی در انجام درست یک عمل اختیاری از جانب راننده روی می دهد. مثلا «هنگامی که ماشین روبه رویی ترمز کرد من نتوانستم با مهارت مانور لازم را برای عبور از آن انجام دهم».لغزش‌ها، اشتباهاتی است که به علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می‌آید مانند« توجه نکردم که خیابانی که وارد آن شدم یکطرفه است» و انحرافات آن دسته از رفتارهایی هستند که با نقض عمدی قوانین، ایمنی رانندگی را به خطر می اندازند مثل «برای اینکه زود تر برسیم از سمت راست سبقت گرفتم» [۳۳]. در حالی که در لغزش ها و خطاها، بعد شناختی و پردازش اطلاعات نقش مهمتری را بازی می کند و افرادی که دچار نارسایی شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند [۳۴]. رانندگان در میزان بروز این رفتارها متفاوتند و آن دسته که بیشتر درگیر این نوع رفتارها می شوند، پرخاشگری، اضطراب و رفتارهای تکانشی بیشتری نیز دارند [۳۶و ۳۵]. بنابراین هدف پژوهش حاضر پیش بینی این نوع رفتارها با استفاده از ویژگی‌های شخصیتی و ابزارهای ویدئویی است.

روش بررسی

پژوهش حاضر از نوع رابطه ای می باشد[۳۷]. از نظر گال، بورگ و گال[۳۷]، دو نوع پژوهش همبستگی و علی پس از وقوع پژوهش‌های رابطه‌ای هستند به این اعتبار که در پژوهش‌های علی– مقایسه‌ای می‌توان از طریق متغیر تصنعی [۳۸] رابطه بین عضویت در گروه و متغیر وابسته را به مقایسه تبدیل نمود. همچنین می توان مقایسه دو گروه را به ضریب همبستگی تبدیل کرد. مثلا در پژوهش حاضر مقایسه بین دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه‌پذیر در آزمون خطر پذیری یا در نظرگیری تبعات آتی را می‌توان از طریق آماره t مورد بررسی قرارداد، در عین حال می‌توان این رابطه را از طریق پیوستار متغیر سانحه پذیری (مثلا ۰= غیر سانحه‌پذیر، ۱= سانحه پذیر) محاسبه نمود(به توضیحات مربوط به جدول شماره ۳ مراجعه شود).به همین دلیل به لحاظ ریاضی می توان همواره آمارهای مربوط به تفاوت بین گروه ها را به ضریب همبستگی تبدیل کرد و بر عکس؛ به آن صورت که در فراتحلیل رخ می دهد(مثل رابطه بین t و r برابر است با $r=t^2/t^2+df$). با این عمل تفکیک روش های آزمایشی از رابطه ای به لحاظ مفهومی(و نه ریاضی) امکان پذیر است. البته در بسیاری از کتاب های روش تحقیق دو نوع پژوهش رابطه ای که در مرجع مذکور تحت همبستگی و علی پس از وقوع آمده اند به صورت دو گروه مستقل آورده شده اند.به نظر نویسندگان این مقاله روش مذکور چون به ویژگی‌های مفهومی تاکید داشته اند نسبت به طبقه بندی های دیگر ارجح می باشد.

۵۱۰ نفر از رانندگان به صورت تصادفی انتخاب شدند. انتخاب آنان از میان جامعه رانندگان ۲۰ آژانس معتبر شهر اصفهان صورت گرفت که شامل دو بخش عمده بود که بخش اول، به واحدهای صنعتی شهر اصفهان و بخش دوم، به عموم جامعه خدمات رانندگی ارائه می دادند. برای انتخاب نمونه از فرمول کوکران برای $p=۰/۵$ و $q=۰/۵$ و $t=۱/۹۶$ و s انحراف معیارابزارها در پژوهش های قبلی استفاده شد که بیشینه حجم نمونه با توان آماری ۰/۸ (برای کفایت حجم نمونه) ۴۹۵ نفر بود که برای احتمال افت اندکی بیشتر یعنی ۵۱۰ نفر انتخاب گردید. اجرای WRBTV در محل صورت گرفت و ابزارها اکثرا به صورت اجرای همزمان با توضیحات شفاهی و گروهی صورت پذیرفت. در پایان پرسشنامه ها ، در سوالی از شرکت کنندگان پرسیده شده بود که در طی پنج سال گذشته چند سانحه جدی(آسیب بدنی و یا مالی قابل ملاحظه) داشته اند، سپس از آنها خواسته شده بود که در هر مورد شدت سانحه و خسارت مالی و همچنین این که آیا گناهکار شناخته شده و یا نشده اند را مشخص کنند و به آنها اطمینان داده شده بود که این بخش از پژوهش مستقل است و داده های آن به صورت انفرادی گزارش نخواهد شد. تعداد سوانح به عنوان ملاک و میانه آن (= ۳ سانحه)

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

انتخاب گردید. البته نوع سوانحی که طبق داده های خودگزارشی مثلا دارای ابعاد خسارت مالی کمی بود حذف شده بود. برای انطباق سوانح از نظر عینی و ذهنی ، داده های خودگزارشی یک نمونه ۴۰ نفری از آنها با یافته های آرشیوی از آژانس های خدمات صنعتی که ملزم به نگهداری سوابق سوانح هستند مقایسه گردید و ضریب همبستگی در سطح بسیار بالا(r=۰/۹۲) نشان دهنده اعتبار گزارش سوانح بود. مارب در پژوهشی که از قول آیزنگ در واقعیت و خیال در روان شناسی نقل شده است تاکید کرده است که در طی دو دوره زمانی ۵ سال سوانح از نظر یسامد و شدت همبستگی بالایی داشته است که منجر به واژه سانحه پذیری شده است. گروه نمونه سپس بر اساس تعداد سوانح رانندگی که در طی چهار سال اخیر داشتند به دوگروه سانحه پذیر(n=۲۵۷) و غیرسانحه‌پذیر(n=۲۵۳) تقسیم شدند. شرکت‌کنندگان به ابزارهای پژوهش پاسخ دادند. این ابزارها عبارت بودند از:

۱-نیمرخ شخصیتی آیزنک و ویلسون (Eyeseneck EPP:Personality Profiler) [۳۹]:ابزارهای مرسوم در روانشناسی شخصیت از قبیل EPQ (Eyeseneck Personality Questionnaire) به دلیل تعداد اندک گویه‌ها برای سنجش شخصیت در محیط کار که تنوع و گستره فعالیت‌ها در آن بسیار است مناسب نیستند. شاید به این دلیل که عوامل بزرگی که در روانشناسی بالینی کارایی دارند برای پیش بینی رفتارهای جزیی محیط کار بهره‌مندی خویش را از دست می‌دهند [۴۱و ۴۰]. به همین دلیل آیزنگ تنها اندکی قبل از مرگ خود پرسشنامه بزرگی تهیه کرد که شاید بزرگترین دستاورد زندگی او در زمینه ساخت مقیاس‌ها بود و ۲۱ مقیاس را دربرداشت و برای هر یک ۲۰ ماده گنجانید که در جمع پرسشنامه ۴۲۰ سوالی بود که آن را نیمرخ شخصیتی آیزنک (EPP) نامید [۳۹]. با توجه به دشواری اجرای کل مقیاس شکل کوتاه این مقیاس به زبان فارسی بازگردانیده شده، پایایی سنجی و اعتباریابی گردیده است که هریک از زیر مقیاس‌ها شامل ۹ سوال می باشد و اعتبار سازه آن تایید شده است. در پژوهش حاضر از برخی از این زیر مقیاس‌ها استفاده شده است. چهارملاک برای سوال‌ها و مقیاس‌های EPP در نظرگرفته شده که پایایی و اعتبار آن را تامین می‌کند. این چهار ملاک عبارتند از: ۱- اعتبار سازه : ضرایب مربوط به بارهای عاملی(CFA) حداقل ۰/۳۵ باشند. ۲- اعتبار همگرا (مشخص است که با اعتبار همزمان تفاوت دارد. اعتبار همگرا مربوط به اعتبار سازه و اعتبار همزمان مربوط به اعتبار ملاکی است). ضریب همبستگی تصحیح شده بین سوال و کل مقیاس (r_{it}) باید بیش از ۰/۲۵ باشد. ۳- اعتبار افتراقی: ضریب همبستگی بین مقیاس و بقیه مقیاسها باید کمتر از ۰/۲۰ باشد ۴- آلفای کرونباخ برای تامین پایایی باید بیش از ۰/۷ باشد[۴۲]. در پژوهش حاضر بر روی نمونه رانندگان از کل زیر مقیاس های برونگرایی (شامل فعالیت، جامعه پذیری، خودابرازی، جاه طلبی شغلی، پرخاشگری، خودبیانی، و جزم گرایی)، هیجان طلبی (شامل عزت نفس پایین، نا شادمانی، اضطراب، هیپوکندریا، وسواس، وابستگی و احساس گناه) و

جدول ۱- ملاک های اعتبار و پایایی فرم کوتاه شده مقیاسEPP

	ملاک اعتبار			ملاک پایایی
مقیاس	ملاک اعتبار سازه (λ)	ملاک اعتبار همگرا (r_{it})	ملاک اعتبار افتراقی (r)	ضرایب پایایی
تکانش پذیری	۰/۴۹-۰/۸۶	۰/۲۹-۰/۵۴	۰/۱۳-۰/۱۷	۰/۷۳
مسئولیت ناپذیری	۰/۴۱-۰/۷۲	۰/۳۱-۰/۴۶	-۰/۱۱-۰/۱۶	۰/۷۱
هیجان طلبی	۰/۴۹-۰/۶۹	۰/۳۲-۰/۶۵	-۰/۰۸-۰/۱۷	۰/۸۰
پرخاشگری	۰/۳۵-۰/۸۴	۰/۲۵-۰/۴۷	-۰/۷-۰/۱۱	۰/۷۳
اضطراب	۰/۴۷-۰/۷۴	۰/۲۹-۰/۴۳	۰/۱۳-۰/۱۷	۰/۷۳

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

ماجراجویی/ احتیاط کـه تقریبـا معـادل روان پریشـی در سنجشهای قبلی آیزنک (ماننـد EPP) اسـت و شـامل زیرمقیـاس هـای تکانشگری،مسـئولیت ناپـذیری، هیجـان‌طلبـی، خطرپـذیری، عملگرایـی، دسـتکاری و انعطـاف‌پـذیری اسـت ؛ اجـرا شـدند. بـر طبـق پیشـینه پژوهش‌ها مسئولیت ناپذیری، هیجان طلبی، خطرپذیری ،تکانشگری، اضطراب، پرخاشـگری و اعتمـاد بـه نفـس پایین مرتبط با سوانح رانندگی تشخیص داده شـدند امـا دو مقیـاس خطرپـذیری و اعتمـاد بـه نفـس پـایین ملاک‌هـای پژوهشـی بـه دسـت نیاوردنـد و از جریـان پژوهش کنار گذاشته شدند و پنج زیرمقیـاس شخصـیت باقیمانده طبق زیر تایید شـده و در جریـان تحلیـل وارد شد.

۲- مقیاس در نظـر گـرفتن تبعـات آتـی [۴۳]: ایـن مقیاس میزانی را که افـراد پیامـدهای بعـدی رفتارهـای خود را در مدنظر قرار می دهند، نشان می دهد. مقیـاس شامل ۱۲ سوال است که جملاتی را درمـورد پیامـدهای بعدی رفتارها ارائه می دهد. پاسخ دهندگان به سـوالات روی یک مقیاس پنج درجه ای لیکرتی پاسخ می دهنـد. جویرمن و همکاران[۲۳] پایایی آن را برابر۰/۸۶به دست آوردند. تحقیقات گوناگون نشان داده که این مقیاس بـه خوبی می تواند رفتارهـا و تصـمیمات مخـاطره آمیـز را پیش بینی کند[۴۴و۴۵] .

۳- پرسشـنامه رفتـار رانـندگی (DBQ: Driver Behavior Questionnaire): ایـن پرسشـنامه کـه خطاهـــا، لغـــزش‌هـــا و انحرافـــات رانـــندگی را می‌سنجد، توسط لاتون [۴۶] سـاخته شـده اسـت و در پژوهش های متعدد (از قبیل لاتـون و همکـاران[۴۷] و پارکر و همکـاران[۴۸]) بـه کـار رفتـه اسـت و دارای۲۴ سوال است. این ۲۴ سوال به سه دسته۸ سـوالی تقسـیم می شود. طیف درجه بندی لیکرتـی گزینـه پاسـخ آن از هرگز=۰ تا تقریبا همیشه= ۵ است و گزارش سـه دسـته خطای رانندگی است که از خفیـف بـه شـدید عبـارت از خطاها، لغزش‌هـا و انحرافـات اسـت. ریمـر و همکـاران [۳۴] این مقیاس را روی رانندگان آمریکایی هنجاریـابی کردند.

۴- آزمون خطر پذیری رانـندگی وین (WRBTV) (Wiener Risiko Bereitschafts Test Verkehr): در ایـن مرحلـه از پاسـخ دهنـدگان خواسـته شـد در۲۴ نمـایش هـای ویـدئویی مختلـف کـه بـا اسـتفاده از WRBTVمشاهده می‌کنند[۲۹و۳۰]، میـزان خطـری را که قادر به پذیرش آن بودند مشـخص کننـد. ۷ تصـویر کوتاه ویدئویی مربوط بود به موقعیت های ترافیکی کـه نیاز بـه انتخـاب سـرعت داشـت، ۸ تصـاویر کوتـاه بـه موقعیت چهار راه ها مربوط می شد که فرد باید در مورد آن تصمیم می گرفت و۹ تصویر موقعیت هـایی رانشـان می داد که به واسطه هوای بـد یـا نـور ضـعیف وضـوح کمتری داشت. اگر فردی که تصاویر را مشاهده می‌کرد، موقعیت را به عنوان یک موقعیت مخـاطره آمیـز ادراک می کردکه باید بسته به موقعیت بـه آن واکـنش نشـان می داد، یک دکمه را فشار می‌داد. با گذشت زمان میزان خطر در تصاویر بیشتر و بیشتر می شد. هر دکمه‌ای کـه فشار داده می شد به عنوان میزان خطر ذهنی که فرد در موقعیت ترافیک می توانست بپذیرد ثبت می‌شد. اعتبـار درونی، بیرونی و اکولوژیک این روش قـبلا در پـژوهش عریضی[۴۲] تایید شده است. به منظور تحلیـل داده هـا ،از شـاخص هـای آمـار توصـیفی و روش‌هـای تحلیـل همبستگی استفاده شد.

یافته‌ها

شاخص‌های توصیفی ابزارهای پـژوهش در جـدول ۲ آورده شده است.

همانطور که مشاهده می شـود کمتـرین میـانگین در گروه سانحه پذیر مربوط به درنظرگیری تبعـات آتـی و بیشترین مقدارآن به WRBTV مربوط است. بـرعکس بیشترین پراکندگی مربـوط بـهWRBTV و کمتـرین پراکندگی مربـوط بـه در نظرگیـری تبعـات آتـی اسـت. کمترین میانگین در گروه غیرسانحه پذیر نیزمربـوط بـه خطاهای رانندگی و بیشـترین مقـدارآن بـه WRBTV مربوط است. برعکس بیشـترین پراکنـدگی مربـوط بـه WRBTV وکمتـرین پراکنـدگی مربـوط بـه خطاهـای رانندگی است. نتایج پایایی ابـزارهـای پـژوهش نیـزدر

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

جدول ۲ آورده شده است. مشاهده می‌شود که ضریب پایایی آلفای کرونباخ در حد مناسبی است.

جدول ۳ رابطه ویژگی های شخصیتی با خطاهای رانندگی را نشان می دهد. در نمونه اول یعنی در افراد سانحه پذیر همه ویژگی های شخصیتی و دو متغیر درنظرگیری تبعات آتی و WRBTV در سطح ۰/۰۱ با خطاهای رانندگی رابطه معنادار دارند. در نمونه دوم رابطه بین مسئولیت ناپذیری، هیجان طلبی، اضطراب و WRBTVبا خطاهای رانندگی معنادار است. به منظور بررسی تفاوت بین دو گروه ضرایب همبستگی با تبدیل Z به Z=1/2log1+r/1-r فیشر تبدیل شده و سپس با استفاده از فرمول $Z=Z_{r1}-Z_{r2}/\sqrt{1/n_1-3+1/n_2-3}$ معنی‌داری تفاوت دو ضریب همبستگی محاسبه شده است. مشاهده می گردد که تنها برای رابطه بین مسئولیت ناپذیری با خطاهای رانندگی بین دو گروه تفاوت وجود ندارد(Z=۰/۵۹۷<۱/۹۸).

تفاوت عملکرد افراد در گروه سانحه پذیر از غیر سانحه پذیر در آزمون خطرپذیری رانندگی وین معنی دار است(t=۱۳/۳۶ وp< ۰/۰۰۱ وdf=۵۰۸) . همچنین دو گروه از دو متغیر در نظرگیری تبعات آتی با یکدیگر تفاوت معنی‌دار دارند(t=۲۰/۴۴ وp< ۰/۰۰۱ وdf=۵۰۸).

درجدول ۴ رابطه ویژگی های شخصیتی با لغزش‌های رانندگی آورده شده است. در نمونه اول یعنی در افراد سانحه پذیر همه ویژگی های شخصیتی و

جدول ۲-آماره های توصیفی متغیرهای پژوهش

آماره ها / متغیرها	سانحه پذیر(n=۲۵۷)				غیرسانحه پذیر(n=۲۵۳)			
	تعداد سوال	میانگین	انحراف معیار	α	خطای معیار اندازه گیری	میانگین	انحراف معیار	α	خطای معیار اندازه گیری
تکانش پذیری	۹	۲/۷۳	۰/۸۴	۰/۷۹	۰/۳۹	۱/۴۴	۰/۸۷	۰/۸۱	۰/۳۷
مسئولیت ناپذیری	۹	۲/۹۱	۰/۸۷	۰/۷۲	۰/۴۵	۱/۳۵	۰/۸۵	۰/۷۴	۰/۴۳
هیجان طلبی	۹	۳/۶۴	۰/۸۳	۰/۷۳	۰/۴۳	۱/۲۸	۰/۹۶	۰/۷۱	۰/۴۲
پرخاشگری	۹	۳/۰۷	۰/۸۲	۰/۷۴	۰/۴۱	۱/۶۴	۱/۰۸	۰/۷۳	۰/۵۶
اضطراب	۹	۲/۹۶	۰/۸۱	۰/۷۱	۰/۳۵	۱/۲۶	۱/۱۶	۰/۷۵	۰/۵۸
در نظرگیری تبعات آتی	۱۲	۱/۳۷	۰/۷۹	۰/۶۹	۰/۴۴	۲/۹۴	۰/۹۴	۰/۷۲	۰/۴۹
WRBTV	۲۴	۱۱/۲۸	۵/۳۷	۰/۸۹	۱/۷۷	۵/۴۹	۴/۲۸	۰/۹۴	۱/۰۵
خطاهای رانندگی	۸	۱/۸۹	۰/۶۹	۰/۸۲	۰/۲۹	۰/۷۴	۰/۳۷	۰/۷۸	۰/۱۷
لغزش های رانندگی	۸	۲/۲۲	۰/۸۲	۰/۸۱	۰/۳۶	۱/۰۹	۰/۵۳	۰/۷۹	۰/۲۴
انحرافات رانندگی	۸	۲/۵۷	۰/۵۷	۰/۵۷	۰/۳۷	۱/۴۴	۰/۴۷	۰/۷۹	۰/۲۲

جدول ۳-رابطه ویژگی های شخصیتی با خطاهای رانندگی

	سانحه پذیر	غیر سانحه پذیر	Z_{r1}	Z_{r2}	Z
	r_1	r_2			
تکانش پذیری	۰/۳۴**	۰/۰۹	۰/۳۵۴	۰/۰۹۰	۳/۰۳۴*
مسئولیت ناپذیری	۰/۲۱**	۰/۱۶*	۰/۲۱۳	۰/۱۶۱	۰/۵۹۷
هیجان طلبی	۰/۴۱**	۰/۱۷*	۰/۴۳۶	۰/۱۷۲	۳/۰۳۴*
پرخاشگری	۰/۳۹**	-۰/۰۶	۰/۴۱۲	-۰/۰۶۰	۵/۴۲۵*
اضطراب	۰/۳۲**	۰/۱۱*	۰/۳۳۲	۰/۱۱۰	۲/۵۵۱*
در نظرگیری تبعات آتی	-۰/۳۹**	-۰/۰۷	-۰/۴۱۲	-۰/۰۷۰	-۳/۹۳۱*
WRBTV	۰/۵۷**	۰/۱۱*	۰/۶۴۸	۰/۱۱۰	۶/۱۸۳*

** p<0.01 *<0.05

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

جدول ۴–رابطه ویژگی های شخصیتی با لغزش های رانندگی

	سانحه پذیر	*غیر سانحه پذیر*	Z_{r1}	Z_{r2}	Z
	r_1	r_2			
تکانش پذیری	۰/۲۱**	۰/۱۱*	۰/۲۱۳	۰/۱۱۰	۱/۱۸۳
مسئولیت ناپذیری	۰/۲۶**	۰/۱۸*	۰/۲۶۶	۰/۱۸۲	۰/۹۶۵
هیجان طلبی	۰/۳۹**	۰/۰۹	۰/۴۱۲	۰/۰۹۰	۳/۸۱۶*
پرخاشگری	۰/۱۶*	۰/۱۱*	۰/۱۶۱	۰/۱۱۰	۰/۵۸۶
اضطراب	۰/۳۷**	۰/۰۷	۰/۳۸۸	۰/۰۷۰	۳/۶۵۵*
در نظرگیری تبعات آتی	-۰/۲۷**	-۰/۱۷*	-۰/۲۷۷	-۰/۱۷۲	۱/۲۰۶
WRBTV	۰/۲۴**	۰/۱۹*	۰/۲۴۵	۰/۱۹۲	۰/۶۰۹

** p<0.01 *<0.05

جدول ۵–رابطه ویژگی های شخصیتی با انحرافات رانندگی

	سانحه پذیر	*غیر سانحه پذیر*	Z_{r1}	Z_{r2}	Z
	r_1	r_2			
تکانش پذیری	۰/۳۹**	۰/۰۷	۰/۴۱۲	۰/۰۷۰	۳/۹۳۱*
مسئولیت ناپذیری	۰/۲۸**	۰/۱۷*	۰/۲۸۸	۰/۱۷۲	۱/۳۳۳
هیجان طلبی	۰/۴۱**	۰/۱۵*	۰/۴۳۶	۰/۱۵۱	۳/۲۷۵*
پرخاشگری	۰/۴۴**	-۰/۱۱*	۰/۴۷۲	-۰/۱۱۰	۶/۶۸۹*
اضطراب	۰/۳۷**	۰/۰۷	۰/۳۸۸	۰/۰۷۰	۳/۶۵۵*
در نظرگیری تبعات آتی	-۰/۴۱**	۰/۰۹ -	۰/۴۳۶ -	۰/۰۹۰ -	۳/۹۷۷*
WRBTV	۰/۵۳**	-۰/۰۹	۰/۵۹۰	-۰/۰۹۰	۶/۷۸۱*

** p<0.01 *<0.05

دو متغیر درنظرگیری تبعات آتی و WRBTV در سطح ۰/۰۱ با لغزش های رانندگی رابطه معنادار دارند. در نمونه دوم رابطه بین هیجان طلبی با لغزش‌های رانندگی معنادار نیست. به منظور بررسی تفاوت بین دو گروه ضرایب Z محاسبه شده است. مشاهده می گردد که تنها برای رابطه بین هیجان طلبی و اضطراب با لغزش های رانندگی بین دو گروه تفاوت وجود دارد($Z > ۱/۹۸$). جدول ۵ هم رابطه ویژگی های شخصیتی با انحرافات رانندگی را نشان می‌دهد.

در نمونه اول بین ویژگی های شخصیتی و دو متغیر درنظرگیری تبعات آتی و WRBTV در سطح ۰/۰۱ با لغزش های رانندگی رابطه معنادار وجوددارد. در نمونه دوم رابطه بین مسئولیت ناپذیری، هیجان طلبی و پرخاشگری با انحرافات رانندگی معنادار است. به منظور بررسی تفاوت بین دو گروه ضرایب Z محاسبه شده است. مشاهده می گردد که تنها برای رابطه بین مسئولیت ناپذیری با انحرافات رانندگی بین دو گروه تفاوت وجود ندارد ($Z < ۱/۹۸$).

بحث و نتیجه گیری

بحث را به سه بخش تقیسم می کنیم . نخست به متغیرهای شخصیتی پنج گانه تکانش پذیری، مسئولیت ناپذیری، هیجان طلبی، پرخاشگری و اضطراب می‌پردازیم و رابطه بین این متغیرهای پنج گانه و سه نوع خطای مرسوم رانندگی یعنی خطاها، انحرافات و لغزش‌ها را بررسی می کنیم.

این پژوهش خطاها، لغزش‌ها و انحرافات رانندگی را با استفاده از ویژگی های شخصیتی پیش بینی کرد. نتایج نشان داد که تنها برای رابطه بین مسئولیت

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

ناپذیری با خطاهای رانندگی بین دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه پذیر تفاوت وجود ندارد. همانطور که اشاره شد مسئولیت ناپذیری با عدم توجه عمدی به قوانین همراه است درحالی که خطاها به علت ناتوانی در قضاوت صحیح و به صورت غیر عمد اتفاق می‌افتند [۳۳] بنابراین نمی تواند بین دوگروه تفاوت ایجاد کند.

همچنین مشاهده می گردد که تنها برای رابطه بین هیجان طلبی و اضطراب با لغزش های رانندگی بین دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه پذیر تفاوت وجود دارد. رانندگان دارای این ویژگی انتظار هیجان و تحرک بیشتری را در رانندگی دارند و این با رفتارهای مخاطره آمیز بیشتری همراه است[۸]. به علاوه می دانیم که اضطراب با عواطف منفی در رابطه است. سطح عاطفه منفی یک راننده ممکن است بر تفسیر درست او از محیط ترافیک و رفتارهای رانندگی تاثیر بگذارد و بنابراین راننده مضطرب به دلیل تفسیر نادرست قادر به واکنش درست نیز نخواهد بود [۵۱].

این پژوهش سودمندی پنج ویژگی شخصیتی را در پیش بینی خطاها، لغزش‌ها و انحرافات، و احتمالا سوانح رانندگی نشان داد و از این طریق می تواند به تلاش‌های پیشگیرانه از سوانح رانندگی کمک نماید. رانندگانی که در تکانش پذیری، مسئولیت‌ناپذیری، هیجان طلبی، پرخاشگری و اضطراب بالا و در«درنظرگیری تبعات آتی» پایین هستند، رفتار مخاطره آمیز بیشتری انجام می‌دهند. یعنی خطاها، لغزش‌ها و انحرافات، و در نتیجه سوانح رانندگی بیشتری خواهند داشت. جمع بندی پژوهش های مرتبط با موضوع تصادفات در میان رانندگان، حاکی از آن است عوامل شخصیتی و روانی، که موجب بروز حادثه می شوند، به طور نسبی در افراد مختلف ثابت هستند [۵۲]. با در نظر داشتن این موضوع می توان با آموزش از طریق رسانه‌های جمعی رانندگان را از پیامدهای آتی رفتارهایشان آگاه نمود و آنها را به کنترل هرچه بیشتر رفتارهای منفی تشویق کرد. نگاهی به ضرایب همبستگی بالا در گروه سانحه پذیر نشان می دهد که هیجان طلبی با هر سه نوع رفتار نادرست رانندگی دارای بالاترین رابطه است یعنی هم خطاها، هم انحرافات و هم لغزش‌ها را تا حدی زیادی افزایش می‌دهد. افراد هیجان طلب به دلیل فقر محرک درونی در جستجوی تحریک های بیرونی (مثلا افزایش سرعت یا رانندگی با سرعت در مه و غبار) برمی‌آیند که به سوانح می انجامد. پرخاشگری دومین متغیر تاثیرگذار در سوانح در بین افراد سانحه پذیر است. پرخاشگری دو آماج و هدف یعنی دیگران و خود را در معرض آسیب در سوانح قرار می دهد اما در گروه غیر سانحه پذیر چنین نیست، رابطه‌ای اساساً وجود ندارد (خطاهای رانندگی)، در حد بسیار پایینی است(لغزش های رانندگی) و یا رابطه برعکس (انحرافات رانندگی) است. شاید به این دلیل که افراد غیر سانحه پذیر در حین پرخاشگری بیشتر به کنترل رفتار خود توجه می‌کنند. استفاده از نیمرخ شخصیت آیزنک (EPP) بهتر از آزمون‌های دیگر شخصیت از قبیل CPI، EPQ، 16PF در مقیاس‌های نظیر توانسته خطاهای رانندگی را پیش بینی کند که این نتیجه می‌تواند برای مدیران مسئول در کاهش سوانح جاده‌ای اهمیت داشته باشد.

نتایج همچنین نشان داد که رابطه هر سه نوع رفتار نادرست در رانندگی و WRBTV از سایر متغیرهای شخصیتی بسیار بیشتر است. این مسئله دقت فراوان این ابزار را در تخمین رفتارهای مخاطره آمیز نشان می‌دهد. در سایر ابزارها مانند پرسشنامه ها به علت وجود داده‌های خودگزارشی احتمال وجود پاسخ ناصحیح وجود دارد اما درWRBTV فرد به طور عملی میزان خطرپذیری خود را نشان می دهد که تا حد زیادی نزدیک به واقعیت است و می توان پیش بینی دقیق‌تری به عمل آورد. تفاوت عملکرد دو گروه سانحه پذیر و غیر سانحه پذیر در آزمون خطرپذیری رانندگی وین این موضوع را به نحوی نشان می دهد. این به تنهایی ۰/۳۲ واریانس خطاهای رانندگی و ۰/۲۸ واریانس انحرافات رانندگی در افرا د سانحه پذیر را تبیین می‌کند که کاربرد موثر آن در کنترل خطاها را نشان می‌دهد و بر این نکته مهر تایید می‌زند که موقعیت های شبیه سازی شده بهتر می تواند رفتارهای نادرست در موقعیت

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

رانندگی را پیش بینی کند.

متغیر شناختی در نظرگیری تبعات آتی نیز اهمیت بالایی دارد .همانطور که دیده شد تفاوت عملکرد افراد در دو گروه از نظر این متغیر شناختی معنی دار بود($p< ۰/۰۰۱$). در نظر گرفتن تبعات آتی از احتمال وقوع خطاها لغزش‌ها و انحرافات رانندگی تا حد زیادی می کاهد و در گروه سانحه پذیر این تاثیر بیشتر است. شاید به این دلیل که افراد غیر سانحه پذیر کمتر رفتارهای نادرست انجام می‌دهند(کمتر از گروه دیگر بدون توقف و احتیاط از نقاط تقاطع عبور می‌کنند، سبقت می‌گیرند، به سرعت رانندگی می کنند و یا در هوای مه آلود می‌رانند) و بنابراین کمتر نیاز دارند که به تبعات آتی اعمال خویش بیندیشند. این دوربینی بیشتر برای افرادی ضرورت دارند که بدون نگرانی از عواقب اعمال خود، رفتار نادرست انجام می‌دهند.

درکل نتایج پژوهش نشان داد که هرچند ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند خطاها، لغزش‌ها و انحرافات رانندگی را پیش بینی کند؛ اما قدرت دستگاه ویدئویی WRBTVبرای پیش بینی این رفتارهای مخاطره آمیز بیشتر است و بنابراین دریچه‌ای تازه به روی پژوهشگران سوانح رانندگی گشوده شد. این مسئله در پژوهش های پیشین هم مورد تایید قرار گرفته است[۵۰].

نتایج این پژوهش برای مدیران ترابری و مسئولین در گزینش رانندگان مفید است. آزمون‌های شخصیتی گزینش شده از نیمرخ شخصیت آیزنگ، آزمون خطرپذیری رانندگی وین و آزمون درنظرگرفتن تبعات رفتار می‌تواند سوانح جاده‌ای در رانندگانی که به استخدام سازمان‌های دولتی و خصوصی در می‌آیند را تا حد زیادی کاهش داده و به سلامت افراد جامعه بیفزاید.

از آنجایی که تحقیقات قبلی نشان داده که نوع رفتارهای رانندگی وابسته به جنس و سن می‌باشد[۵۳]؛ به پژوهشگران آینده توصیه می‌شود که با وارد کردن این متغیرهای جمعیت شناختی احتمال این تفاوت را بررسی کنند.

منابع

1. Kung H.C., Hoyert D.L., Xu J.Q. and Murphy S.L. Deaths: Final data for 2005: National Vital Statistics Reports (vol. 56, no. 10), National Center for Health Statistics, Hyattsville, MD. 2008.

2 .Alikhani kushakak, R. Olguye pishnahadi modiriyate haml o naghl dar sharayete bohran. Payame Imeni. Entesharate daneshgahe elm o sanat. . 1385. 9:6-17.

3 . Fetchenhauer D.,& Rohde P. A. Evolutionary personality psychology and victimology: Sex differences in risk attitudes and short-term orientation and their relation to sex differences in victimizations, Evolution and Human Behavior, 2002. 23(4):233-244.

4 .Iversen H. and Rundmo T. Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. Personality and Individual Differences. 2002. 33(8):1251-1263.

5 . Schwebel D.C., Severson J., Ball K.K. and Rizzo M. Individual difference factors in risky driving: the role of anger/hostility, conscientiousness, and sensation seeking, Accident Analysis and Karen. 2006.34(8):801-810.

6 .Moore M. and Dahlen E. R.Forgiveness and consideration of future consequences in aggressive driving . Accident Analysis & Prevention.2008, 40(5):1661-1666.

7. Lajunen T. Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? Personality and Individual Differences.2001.31(8):1365-1373.

8 . Ulleberg P. and Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. Safety Science. 2003,41(5):427-443.

9. Sumer N. Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. Accident Analysis & Prevention, (2003).35(6), 949-964.

10 .Haghayegh, A & Oreyzi, H.R. Rabete tiphaye parkhashgari bar asase nazariye Karen Hornay ba raftarhaye manfi va mosbat rannandegi va voghue savaneh. Majale ravanpezeshki va ravanshenasi Iran. . 1387,15(1):81-86.(Persian)

11 . Deffenbacher J.L., Deffenbacher D.M., Lynch R.S, Richards T.L. Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers, Behavior Research and Therapy, 2003 .41

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

(6):701–718.

12 . Paleti R. , Eluru N., and Bhat C R.Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes ,Accident Analysis & Prevention, 2010,42(6):1839-1854.

13-Hamdar S.H., Mahmassani H.S. and Chen R.B., Aggressiveness propensity index for driving behavior at signalized intersections, Accident Analysis and Prevention, 2008, 40 (1):315–326.

14 .Cellar, D.F., Nelson, Z.-C. and Yorke, C.M., The five-factor model and driving behavior. Personality and involvement in vehicular accidents. Psychological Reports , 2000. 86:454–456.

15 . Oltedal S, Rundmo T. The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement. Safety Science,2006. 44(7): 621-628.

16 . DeWall C. N., Buckner J D., Lambert N M., Cohen A S, Fincham F. D. Bracing for the worst, but behaving the best: Social anxiety, hostility, and behavioral aggression. Journal of Anxiety Disorders, 2010, 24(2):260-268.

17 .Clapp J.D., Olsen S.A., Beck J.G., Palyo S.A., Grant D.M. and Gudmundsdottir B., The Driving Behavior Survey: scale development and validation, Journal of Anxiety Disorders , 2011, 25:96–105.

18 .Clapp J. D. , Olsen S. A., Danoff-Burg S., Hagewood J. H., Hickling E. J., Hwang V.S. and Beck J. G. Factors contributing to anxious driving behavior: The role of stress history and accident severity. Journal of Anxiety Disorders. 2011, 25(4):592-598.

19. Chen Y. Driver personality characteristics related to self-reported accident involvement and mobile phone use while driving. Safety Science. 2007. 45(8):823-831.

20. Chliaoutakis J.E., Demakakos P., Tzamalouka G., Bakou V., Koumaki M. and Darviri C. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes, Journal of Safety Research, 2002.33 (4):431–443.

21. Schwebel D.C, Ball K. K, Severson J ,& Barton B. K. Individual difference factors in risky driving among older adults. Journal of Safety Research. 2007.38(5):50-67.

22. Ulleberg P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior, 2001, 4(4):279-

297.

23. Joireman J.A., Anderson J, Strathman A. The aggression paradox: understanding links among aggression, sensation seeking, and the consideration of future consequences, Journal of Personality and Social Psychology, 2003. 84:1287–1302.

24. Horswill, M.S ,& McKenna, F.P. The development, validation, and application of a video-based technique for measuring everyday risk-taking behavior: Drivers speed choice. Journal of Applied Psychology, 1999. 84:977-985.

25. Hergovich, A, Arendasy M, Sommer M, Bognar B.E. The Vienna Risk-Taking Test –Traffic A New Measure of Road Traffic Risk –Taking. Journal of Individual Diffrences, 2007.24(4):198-204.

26. Wilde G.J.S. Theotie der Risikokokompensation der Unfallverursachung und praktische Folgerungen fur die Unfall verhutung[Theorg of risk-compensation of accident causes and practical consequences for the prevention of accidents].Hefte der Unfalkunde, 1978.130:134-156.

27. Wilde G.J.S. Target risk: Dealing with the danger of death, disease.and damage in everyday decisions. Toronto: PDE. 1994.

28. Hergovich A, Arenfas M, Sommer M, Bognar B, Olbrich A. Zur Dimensionalitat und Konstruktvaliditat eines videobasierten,objektiven Personlichkeitstests[The construct validity of a video-based ,objective personality test as a measure of risk –taking in trafific].Zeitschrif fur Diferentielle und Diagnostische Psychologie, 2004,25:79-89.

29. Hergovich A, Bognar B, Arendasy M, Sommer M. Wiener Risikobereitschaftster Verkehr [Vienna Risk-Taking Test–Traffic]. Modling: Schuhfried GmbH. 2005.

30. Voglsinger J. Prufung der Dimensionalitat und Konstruktvaliditat des erweiterten Subtests "Risikobereitschaft im StraBenverkehr"des WRBT .[Assessment of dimensionality and condtruct validity of the Vienna Risk-Taking Test-Traf-fic]. Unpublished diploma thesis, U. 2005.

31. Parker D., McDonald L., Rabbitt P. and Sutcliffe P. Elderly drivers and their accidents: the aging driver questionnaire, Accid. Anal. Prev. 2000. 32 (6): 751–759.

32. Lajunen T., Parker D. and Summala H. The Manchester driver behaviour questionnaire: a cross-cultural study, Accid. Anal. Prev. 2004. 36 (2):231–238.

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

Individual differences in sensitivity to health communications: consideration of future consequences, Health Psychology, 2004. 23: 388–396.

46. Lawton R.J., Parker D., Manstead A.S.R. and Stradling, S.G. The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations, J. Appl. Soc. Psychol. 1997. 27: 1258–1276.

47. Lawton R.J., Parker D., Stradling S. and Manstead A.S.R. self-reported attitude toward speeding and its possible consequences in five different road contexts. , J. Appl. Soc. Psychol, 1997,7:153-165.

48. Parker D., West R., Stradling S. and Manstead, A.S.R. Behavioral characteristics and involvement in different types of traffic accident, Accid. Anal. Prev.,1995, 27 (4):571–581.

50. Oreyzi H.R. Integrating internal, external and ecological validity via Video-Based Technique as a paradigm in Psychological research to study driver errors, lapses and violations .1st international conference on psychology and education, practices, training and research, Covilha. 2009.

51. Dahlen E.R., Martin R.C., Ragan K. and Kuhlman M. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving, Accident Analysis and Prevention. 2005. 37: 341–348.

52. Zalghi, A, Maleki, H. Hadesepaziri; (baznegarie pajhuhesh haye marbut be naghshe avamele ensani dar havadese rannandegi; be suye modeli baraye tabyeen). Faslname Daneshe entezami, 1385. 8(3):100-121 [Persian].

53. Stradling, S.G, Meadows, M.L. Highway Code and Aggressive Violations in UK Drivers. Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. 2000.

33. Oreyzi, H.R & Haghayegh, A. Vijhegihaye ravansanji porseshname raftare rannandegi Manchester. Payesh. 1388,9(1):21-28.(Persian)

34. Reimer B. , D'Ambrosio L. A., Gilbert J., Coughlin J. F., Biederman J., Surman C., Friedand R.& Aleardi M. Behavior differences in drivers with attention deficit hyperactivity disorder: The driving behavior questionnaire. Accident Analysis & Prevention, 2005. 37(6):996-1004.

35. Barkley R.A. Driving impairments in teens and adults with attention-deficit/hyperactivity disorder, Psychiatr. Clin. North Am. 2004. 27 (2): 233–260.

36. Cox D.J., Merkel R.L., Penberthy J.K., Kovatchev B. and Hankin C.S. Impact of methylphenidate delivery profiles on driving performance of adolescents with attention-deficit/hyperactivity disorder: a pilot study, J. Am. Acad. Child Adolesc. Psychiatry, 2004. 43 (3):269–275.

37. Gall M.D., Borg W.R. and Gall J.P. (2005).Educational Research: an Introduction. Translated by Ahmadreza Nasr et al .Tehran Shahid Beheshti University and Samt publication[Persian].

38. Korlinjer S. va Pedhozer E. (1385). Regresion chand motoghayere dar pajhuheshhaye olume raftari.Tarjome Hasan Saraee.Tehran, markaze nashre daneshghahi.

39. Eysencek H, J. Wilson, G. D.The Eysenck personality profiler, Brisbane, Australia: Cymeon. Evolution and Human Behavior, 1991. 23(4): 233-244.

40. Furnham A, Petrides k.v Jackson C.J, cotter, T. Do personality factors predict Job Satisfaction? Personality & individual Differences, 2002, 33: 1325-1342.

41. Costa P.T, Mc Crae R.R. primary traits of Eysencek P-E-N system: Three –and five factor Soluctions. Journal of personality & social psychology, 1995.69:303-317.

42. Nunnally, J.C., & Bernstein.I.H.Psychometric Theory (3rd ed.).New York. Mcgraw-Hill.1994.

43. Strathman A,Gleicher F, Boninge D.S, Edwards,C.S. The consideration of future consequences weighing immediate and distant outcomes of behavior. J.pers.s.c. Psycholo. 1994. 66:742-752.

44. Appleby P.R., Marks G., Ayala A., Miller L.C., Murphy S. and Mansergh G. Consideration of future consequences and unprotected anal intercourse among men who have sex with men, Journal of Homosexuality , 2005.50:119–133.

45. Orbell S., Perugini M. and Rakow T.

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]

Predicting driving error, lapses and violations from personality characteristics and Vienna Risk Taking test-Traffic

Hamidreza Oreyzi[1], Hajar Barati[2]

Received: 2011/05/16 Revised: 2011/08/23 Accepted: 2011/10/22

Abstract

Background and aim: The aim of this study was to predict driving error, lapses and violations from five narrow-band personality traits of Eyseneck Personality Profile, Vienna Risk Taking test-Traffic and Considering Future Consequences Scale.

Methods: Current study is a relational study**.**510 drivers Was selected randomly and divided to two groups accident namely prone(n=257) and non accident prone (n=253).Participants responded to following instruments Eyseneck Personality Profile(EPP) Eyseneck and Wilson (1991),Scale of Considering Future Consequences (Strathman et.al, 1994), Driving Behavior Questionnaire(Lawton,1997) and WRBTV(Hergovich et al,2005).

Results: Finding indicated that characteristics of two groups have significant differences according to driving error, lapses and violations, Also there are significant relations among these variables and three wrong driving behavior of participants.

Conclusion: Organizations can decrease accident rate by selecting drivers according to applicant (of the job driver) characteristics especially by using WRBTV as an efficient instrument to find drivers defficiencies.

Keywords: driving error, driving lapses, driving violations, personality characteristics.

1. Ph.D. in Industrial and Organizational Psychology, University of Isfahan, Iran.

2. (**Corresponding author**), PhD. Student in Industrial and Organizational Psychology, University of Isfahan, Iran. Tel: +98913 101169, sahel3362@yahoo.com

[Downloaded from ioh.iums.ac.ir on 2026-11-29]