

# SID



ابزارهای  
پژوهش



سرویس ترجمه  
تخصصی



کارگاه های  
آموزشی



بلاگ  
مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری  
STES



فیلم های  
آموزشی

## کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



آموزش مهارت های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت های کاربردی  
در تدوین و چاپ مقالات ISI



روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word  
برای پژوهشگران

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی

سال ششم، شماره پیاپی ۱۷، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۷/۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۱۱/۲۲

صص ۱-۱۶

## مطالعه تأثیر هوش هیجانی بر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان

محمد عباس زاده، دانشیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه تبریز، ایران\*

محمدباقر علیزاده اقدم، دانشیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه تبریز، ایران

شیدا پریرزاد بنام، کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، دانشگاه تبریز، ایران

### چکیده

رفتارهای پرخطر رفتارهای بالقوه مخربی هستند که افراد به طور ارادی یا بدون اطلاع از پیامدهای نامطلوب احتمالی، آنها را انجام می دهند. این مفهوم خود متأثر از عوامل اجتماعی و شخصیتی زیادی است و در این مقاله تلاش شده است نقش هوش هیجانی و ابعاد آن بر رفتارهای پرخطر عمدی ارزیابی شود. روش پژوهش پیمایشی بوده و ابزار اندازه گیری پرسش نامه بسته پاسخ است. جامعه آماری رانندگان استان آذربایجان شرقی است و حجم نمونه، با استفاده از فرمول «کوکران» به تعداد ۳۸۰ نفر و به روش نمونه گیری خوشه ای چندمرحله ای انتخاب شده اند. پس از جمع آوری پرسش نامه ها اطلاعات لازم به وسیله نرم افزار SPSS تجزیه و تحلیل شده و برای آزمودن فرضیات نیز به تناسب میزان سنجش متغیرها از آزمون ضریب همبستگی «پیرسون» و تحلیل رگرسیون چندگانه، استفاده شده است. براساس نتایج پژوهش، همبستگی معنادار و معکوسی بین ابعاد هوش هیجانی و رفتارهای پرخطر و عمدی رانندگی وجود دارد و مطابق نتایج رگرسیونی متغیرهای خودآگاهی، خودانگیزی، مهارت همدلی و خودکنترلی، در مجموع ۳۱/۸ درصد از کل واریانس رفتارهای پرخطر عمدی را تبیین کرده اند. واژه های کلیدی: رفتارهای پرخطر، تخلفات عمدی، هوش هیجانی، سابقه تصادف، رانندگان.

Email: m.abbaszadeh2014@gmail.com

\*نویسنده مسؤول: ۰۹۱۴۳۱۸۲۷۹۵

Copyright©2017, University of Isfahan. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>), which permits others to download this work and share it with others as long as they credit it, but they can't change it in any way or use it commercially.

## مقدمه و بیان مسئله

تخلفات رانندگی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع هستند و به تناسب بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع میزان و نوع آنها متفاوت است. در بروز تخلفات رانندگی عوامل محیطی کنترلی، اجرایی و تناسب‌نداشتن ساختارهای مواصلاتی با تعداد خودروها و واحدهای عبور و مرور و... نیز دخیل هستند؛ اما علل انسانی به صورت اصلی‌ترین عامل، دلیل بیشترین درصد تخلفات است (حق‌شناس، ۱۳۸۶: ۴۸).

رفتارهای پرخطر<sup>۱</sup> رفتارهای بالقوه مخربی هستند که افراد به طور ارادی یا بدون اطلاع از پیامدهای نامطلوب احتمالی آنها را انجام می‌دهند (بوستانی، ۱۳۹۱: ۲). این رفتارهای ضداجتماعی مهم‌ترین چالش‌های بهداشتی و روانی اجتماعی است و امروزه شیوع آنها مخصوصاً در بین رانندگان، به یکی از مهم‌ترین و گسترده‌ترین نگرانی‌های جوامع بشری تبدیل شده و مشکلات گسترده و شدیدی را به آنها تحمیل کرده است. عموماً در تعاملات اجتماعی و روابط بین فردی مسئله رانندگی در شهر، به شکل یکی از مؤلفه‌های مهم زندگی شهری اهمیت دارد؛ زیرا مشکل رانندگی و پیامدهای غیراصولی ناشی از آن، به ویژه در مناطق شهری بر حیات فردی و زندگی اجتماعی همه افراد تأثیر می‌گذارد (موسویان، ۱۳۹۰: ۱۰۵). به این ترتیب، ناهنجاری‌ها و پرخاشگری‌های اجتماعی خرسندی شهروندان را کاهش می‌دهد و چهره شهر را زشت می‌کند. شهرنشینی و متغیرهای مربوط به آن رانندگان را ناخواسته درگیر عصبانیت، پرخاشگری و بروز ناهنجاری‌های اجتماعی می‌کند و اساسی‌ترین دلایل رفتاری و ناهنجاری‌های اجتماعی در حوادث رانندگی و وقوع تصادفات، رفتارهای پرخطر و قانون‌گریزی به صورت یک رفتار ضداجتماعی است.

مفهوم گسترده رفتار پرخطر، شامل سلسله‌ای از

رفتارهاست که برای فرد درگیر در این رفتار و افراد مهم زندگی وی زیان‌های جدی دارد و همچنین، باعث صدمه دیدن غیرعمدی افراد بی‌گناه می‌شود. در واقع، آنها رفتارهایی هستند که آثار نامطلوبی بر رشد همه جانبه و سلامتی افراد دارند و مانع موفقیت‌ها و رشد آنها می‌شوند (افشانی، ۱۳۹۳: ۱۳۲). امروزه رفتارهای پرخطر رانندگی به معنای هدررفتن پتانسیل‌های خلاق و سازنده جامعه است و این مسئله عوارض بسیار ناخوشایندی به هم دارد؛ زیرا جبران آن هزینه‌های فراوانی نیاز دارد. این موضوع به صورت یکی از مسائل و آسیب‌های اجتماعی سلامت خانواده و به تبع آن، سلامت جامعه را به طور جدی تهدید می‌کند؛ به طوری که در سال‌های اخیر سازمان‌های بهداشتی، مجریان قانون و سیاستگذاران اجتماعی با توجه به تغییرات سریع اجتماعی این موضوع را به شکل یکی از مهم‌ترین مشکلات موجود در جامعه بررسی کرده‌اند (نیازی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲).

واکاوای تصادف‌های ایران نشان می‌دهد مهم‌ترین عامل بروز تصادف‌های رانندگی عامل انسانی است و در ۹۰ تا ۹۵ درصد از تصادفات وسایل نقلیه، عملکرد انسان‌ها یک عامل اصلی یا کمک‌کننده است. همچنین، بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه نتیجه بدعمل کردن یا رفتار نادرست محسوب می‌شود (حق‌شناس، ۱۳۸۶: ۴۹). بنابراین، عواملی مانند رعایت نکردن حقوق دیگر رانندگان و تجاوز به حریم آنها یا ایجاد ناامنی در بین دیگران از رفتارهای پرخطر رانندگان است.

در ارتباط با رفتارهای پرخطر رانندگان، ویژگی‌های روانی انسان‌ها یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و جرایم ناشی از تخلفات رانندگی است و مسلماً پی‌بردن به ارتباط حالت‌های روانی با تخلفات رانندگی برای پیشگیری یا حداقل کاهش این معضل مفید است. در رانندگی، گذشته از ویژگی‌های شخصیتی توجه به مفهوم هوش هیجانی<sup>۲</sup> اهمیت ویژه‌ای دارد.

<sup>2</sup> Emotional Intelligence

<sup>1</sup> High risky behavior

روان شناختی، زیستی و اجتماعی فرد موجب ارضای نیازهای شخصی او می‌شود. به عبارتی ویژگی‌های شخصیتی با قانون شکنی، رفتارهای ترافیکی و نحوه رانندگی فرد ارتباط دارند؛ چنان که شواهد زیادی نشان دهنده رابطه میان این صفات و رفتار رانندگان پرخطر است (هاشمیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۷۲). با توجه به این مطالب، مقاله حاضر در پی پاسخ به این سؤال‌ها است: ۱- آیا بین متغیر هوش هیجانی با متغیر ملاک، یعنی رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان، رابطه‌ای وجود دارد؟ و ۲- آیا متغیر هوش هیجانی در پیش‌بینی این متغیر نقشی دارد؟

#### مبانی نظری

یکی از اهداف عمده جامعه‌شناسی پیش‌بینی رفتار اجتماعی و نظارت بر آن است. جامعه‌شناسی اعمال اجتماعی رانندگان، بررسی علمی رفتار اجتماعی آنها و مطالعه آن دسته از قوانین و فرایندهای اجتماعی است که رانندگان را به صورت اشخاص و حتی اعضای نهادهای اجتماعی بررسی می‌کند. همچنین، این نوع جامعه‌شناسی مطالعه زندگی اجتماعی رانندگان در جوامع انسانی است. در این بین فرهنگ همگانی اجتماع و رفتار رانندگان نیز به‌طور اساسی تغییر کرده و این رفتارها هم متقابلاً بر ایمنی ترافیک، مشکلات ترافیکی و نوع رانندگی آثار منفی انکارناشدنی گذاشته است (موسویان، ۱۳۹۰: ۱۰۵).

#### نظریه رفتار مشکل‌آفرین ریچارد جسور

ریچارد جسور<sup>۷</sup> در رابطه با رفتارهای پرخطر یک مدل روانی اجتماعی<sup>۸</sup> ارائه می‌دهد و طبق اعتقاد او باید از همه پیامدهای بالقوه این رفتارها آگاه باشیم؛ نه اینکه به پیامدهای زیستی بهداشتی (پزشکی) آن توجه کنیم. جسور می‌گوید باید تحلیلی هزینه‌فایده‌ای از عوامل پرخطر انجام شود (عامل خطر، درحقیقت یک عامل یا شرطی است که مطابق با

هوش هیجانی ازجمله جدیدترین مفاهیم در حیطه مدیریت است. این مقوله با عنوان هوش اجتماعی پیشینه زیادی دارد؛ اما مفهوم هوش هیجانی مطلب جدیدی نیست؛ بلکه استفاده از این اصطلاح در نوع خود کاری جدید محسوب می‌شود (عیدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷۰). به عقیده گلمن<sup>۱</sup> هوش هیجانی یکی از توانمندی‌هایی است که در زندگی افراد با موفقیت ارتباط دارد. هوش هیجانی شامل توانایی نظارت بر عواطف و احساسات خود و دیگران، تفاوت قائل شدن بین آنها و استفاده از این مفروضات، برای هدایت فکر و عمل افراد است. گلمن، عناصر هوش هیجانی را به دو طبقه عناصر فردی و اجتماعی تقسیم کرده که عناصر فردی شامل خودآگاهی<sup>۲</sup>، خودتنظیمی<sup>۳</sup> و خودانگیختگی<sup>۴</sup> و عناصر اجتماعی شامل همدلی<sup>۵</sup> و مهارت‌های اجتماعی<sup>۶</sup> است. خودآگاهی به معنای آگاه بودن از حالات روانی خود و نیز تفکر درباره آن حالت و خودکنترلی، به معنای تنظیم احساسات فردی است. خودانگیختگی یعنی برای دستیابی به اهداف خود، عمیق‌ترین ارزش‌ها و علایق خویش را مخاطب قرار بدهیم و از آنها استفاده کنیم تا عملکرد خود را بهبود دهیم و در مقابل مشکلات مقاوم باشیم (Gardner, 2002: 70). در بعد اجتماعی همدلی نوعی توانمندی است که بر مبنای خودآگاهی بنا می‌شود. همدلی یعنی توانایی گذاشتن خود به جای دیگران، برای تشخیص آنچه دیگران احساس می‌کنند و بدون اینکه آنها حرفی با دیگری بزنند. مهارت‌های اجتماعی توانایی در مدیریت روابط و ساختن شبکه برای به دست آوردن نتایج و اهداف مدنظر و نیز توانایی برای یافتن زمینه‌های مشترک و توافق کردن با دیگران است (Wilson & Weston, 2009: 290).

عناصر شخصیتی باعث می‌شوند افراد رفتار خاصی را انجام دهند که این رفتارهای خاص به کمک ویژگی‌های

<sup>1</sup> Goldman

<sup>2</sup> Self - Awareness

<sup>3</sup> Self - Regulation

<sup>4</sup> Self - Motivation

<sup>5</sup> Sympathy

<sup>6</sup> Social Skill

<sup>7</sup> Jessor

<sup>8</sup> Psychosocial Model

پرخطر، در اعمال رانندگی انسان‌ها نیز مشکلات اساسی ایجاد می‌کند. رفتار رانندگی پرخطر به معنای انجام دو یا چند عمل خلاف عمدی توسط رانندگان است که سایر استفاده‌کنندگان از جاده (مانند افراد و وسایل نقلیه دیگر) را به خطر می‌اندازد (صارمی، ۱۳۹۴: ۴۰). این رفتارها نامناسب، ناامن و ناهنجار هستند که با قوانین و معیارهای وضع شده برای رانندگی مطابقت ندارند و برای افراد جامعه، پذیرفتنی نیستند؛ بر این اساس، آنها اغلب پیامدهای منفی اجتماعی را برای رانندگان خاطی به هم دارند که مهم‌ترین آنها آثار حاصل از سوانح رانندگی و تصادفات است (موسویان، ۱۳۹۰: ۱۰۵).

هر فردی بعضی صفات را دارد که باعث می‌شوند به صورت منظم و دائم، به یک شیوه خاص رفتار کند و این ویژگی‌ها در مجموع، شخصیت هر فرد را تشکیل می‌دهند. رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در جهان، بسیار بررسی شده است و به نظر می‌رسد عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای قانون شکنی می‌شوند؛ زیرا این رفتارها منجر به برآورده شدن بعضی از نیازهای شخصی فرد می‌شوند که آنها با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارند (حق‌شناس، ۱۳۸۶: ۴۹). یکی از ویژگی‌های شخصیتی تأثیرگذار بر رفتارهای پرخطر رانندگان، هوش هیجانی است که مشتمل بر شناخت احساسات خود و استفاده از آن برای گرفتن تصمیم‌های مناسب در زندگی است. توانایی اداره مطلوب خلق و خو به معنای بررسی وضع روانی و کنترل تکانش‌هاست و این عامل به‌هنگام شکست ناشی از دست نیافتن به هدف در شخص انگیزه و امید ایجاد می‌کند. هم‌حسی آگاهی از احساسات افراد اطراف شما و مهارت اجتماعی رفتار خوب با مردم، کنترل هیجان‌های خود در رابطه با دیگران و توانایی تشویق و هدایت آنان است. هوش هیجانی با اموری مانند توانایی درک خود و دیگران (خودشناسی و دیگرشناسی) ارتباط با مردم و سازگاری فرد با محیط پیرامون خود پیوند دارد (جلالی، ۱۳۸۱: ۹۸).

در رانندگی توجه به مفهوم هوش هیجانی به شکل یک

سلامت، کیفیت زندگی یا خود فرد است) و فرد به سادگی خود را گرفتار هزینه‌های بالقوه این رفتارها نکند. در دوره نوجوانی رفتارهای پرخطر تابعی از رشد بهنجار و طبیعی اند و خواه نوجوانان از این امر آگاهی داشته باشند یا نه، این رفتارها اغلب دارای کارکرد، هدفمند و جهت‌یابی شده هستند (معینی، ۱۳۹۳: ۱۳۷). نوجوانان، ممکن است رفتارهایی مانند سیگار کشیدن، نوشیدن مشروبات الکلی و فعالیت جنسی را انجام دهند تا تأیید و احترام همسالان خود را به دست آورند، از والدین خود مستقل شوند، احساس رشد و بلوغ ذهنی داشته باشند و با استرس مقابله کنند. به دلیل مهم بودن این اهداف در رشد بهنجار نوجوان، رفتارهای پرخطر، نوجوانان و جوانان را در دستیابی به آنها کمک می‌کنند (با ارتباط و تعاملی که با هم برقرار می‌کنند تا تغییری به وجود آورند) برعکس، پیامدهای منفی این نوع رفتارها بسیاری از امور مربوط به رشد را به مخاطره می‌اندازد و از بروز شایستگی، بلوغ، نقش‌های اجتماعی مطلوب و گذر سالم و صحیح به بزرگسالی جلوگیری می‌کند (Valencia & Cromer, 2009: 53).

مطابق با دیدگاه جسور، عوامل مربوط به علت و معلول رفتارهای پرخطر متعدد و مرتبط به هم هستند و عوامل خطرناک برای مشارکت در آنها شامل این مواردند: سابقه مصرف مواد توسط خانواده، فقر، مدل‌های رفتار انحرافی، فرصت‌های دریافت شده کم در زندگی، عزت نفس ضعیف و رفتارهای مسئله‌دار از قبل موجود. عوامل حمایتی در برابر رفتارهای پرخطر، هوش زیاد، خانواده منسجم و همبسته، مدارس باکیفیت، مدل‌های نقشی برای رفتار مرسوم و متداول، ارزشمند بودن موفقیت، حضور در کلیسا (مکان‌های مذهبی) و مشارکت و فعالیت در مدرسه و باشگاه‌های داوطلبانه هستند. این عوامل حفاظتی تعیین می‌کنند چرا برخی نوجوانان، با وجود قرار گرفتن در معرض خطر زیاد، رفتارهای پرخطر را انجام نمی‌دهند یا در دام پیامدهای منفی به وجود آمده از این رفتارها گرفتار نمی‌شوند (Ibid: 54).

بنابراین، رفتار مشکل‌آفرین یا به عبارت دیگر، رفتارهای

تراویس برادبری و جین گریوز<sup>6</sup> «هوش هیجانی همان توانایی شناخت، درک و تنظیم هیجان‌ها و استفاده از آنها در زندگی است» (برادبری و جین، ۱۳۸۴: ۱۴۸). به عقیده دانیل گلن<sup>7</sup> هوش هیجانی نوعی مهارت اجتماعی و توانایی برقراری ارتباط مؤثر با دیگران است که همدردی با آنان، کنترل تکانش‌ها و حل تعارض‌ها را در بر دارد.

طبق این تعریف‌ها هوش هیجانی به معنای توانایی و مهارت شناخت هیجان‌های خود و دیگران، بروز هیجان‌ها، کنترل و مدیریت آنها و سرانجام، برقراری ارتباط سالم و مناسب با خود و دیگران است.

اکسترمر<sup>8</sup> طی بررسی خود مطرح کردند نوجوانانی که درباره شناخت هیجان‌های خود دچار مشکل هستند و توانایی‌های لازم را برای تنظیم آنها ندارند، در وضعیت پراسترس، کنترل خوبی ندارند؛ ماهیت استرس را با شدت بیشتری درک می‌کنند و سازگاری روان شناختی کمتری دارند (دانش‌فر و همکاران، ۱۳۹۴: ۶۶).

درخصوص ارتباط بین رانندگی و هوش هیجانی امور مربوط به رانندگی مسائل هیجانی چالش برانگیزی هستند؛ چرا که پیش‌بینی‌ناپذیر، دائمی و شامل امور خطرناکی‌اند. رانندگان در این امر، بسیار متفاوت‌اند. بسیاری از آنها این موقعیت را تنشی هیجان‌برانگیز و در نتیجه مقابله و برخورد با آن را دشوار می‌دانند. همچنین، رانندگان اغلب انگیزه رقابت جویی دارند و از آزردهی هیجانی خود آگاه نیستند؛ به طوری که این امر بر انگیزه‌ها و اهداف آنان تأثیر می‌گذارد و موجب تحریف تفکر راننده و افزایش هیجان‌های خارج از کنترل فرد می‌شود. رانندگان درگیر با آنها رفتارهای تکانش‌گرانه و پرخطری انجام می‌دهند، به طوری که این‌گونه هیجان‌ها آنها را به تک‌روی و خودپسندی تشویق می‌کند. هوش هیجانی بر شیوه رانندگی تأثیرگذار است؛ برای مثال هنگامی که فرد با مسئله‌ای مواجه می‌شود، نخستین گام، شناسایی حیطه مشکل و سپس

سازه روان‌شناختی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چرا که به دلیل مؤلفه‌های درون فردی و بین فردی تمام مناسبات فرد را با خود و دنیای پیرامونش تغییر می‌دهد. هوش هیجانی چارچوبی است که در آن مجموعه‌ای از مهارت‌ها فرض می‌شود. این مهارت‌ها در ارزیابی و ابراز واقعی هیجان‌های خود و دیگران دخیل است و تنظیم مؤثر هیجان‌های خود و دیگران و کاربرد احساسات برای بانگیزه کردن، برنامه‌ریزی و تداوم پیشرفت خود را به دنبال دارد (ایمی قوام، ۱۳۸۷: ۴۲).

سالووی و مایر<sup>1</sup> (۱۹۹۰) از جمله نخستین افرادی بودند که هوش هیجانی را به صورت زیرمجموعه‌ای از هوش اجتماعی تعریف کردند. از نظر آنها این هوش شامل توانایی کنترل احساسات و هیجان‌های خود و دیگران، تشخیص احساسات و هیجان‌ها در خود و دیگران و استفاده از این اطلاعات برای هدایت تفکر و اقدامات خود فرد است. همچنین، در سال ۱۹۹۰ باران<sup>2</sup> مفهوم بهره هیجانی<sup>3</sup> را مطرح کرد تا براساس آن روش خود را برای ارزیابی هوش کلی توضیح دهد. او معتقد بود هوش هیجانی توانایی ما را در سازگاری موفقیت آمیز با دیگران همراه با احساسات درونی منعکس می‌کند (سوری و همکاران، ۱۳۹۴: ۶۶).

تعریف‌های هوش هیجانی به‌رغم ظاهر متنوع و متفاوتشان همگی بر یک محور اساسی تأکید دارند و آن آگاهی از هیجان‌ها، مدیریت آنها و برقراری ارتباط اجتماعی مناسب است. جان مایر<sup>4</sup> هوش هیجانی را چنین تعریف می‌کند: «مجموعه‌ای از توانایی‌های ذهنی که به شما کمک می‌کند احساسات خود و دیگران را درک کنید و در نهایت توانایی تنظیم احساسات خود را به دست آورید» (الدر، ۱۳۸۲: ۵۵). استیو هین<sup>5</sup> «هوش هیجانی را توانایی مهار عواطف و تعادل برقرارکردن بین احساسات و منطق می‌داند؛ به طوری که ما را به حداکثر خوشبختی برساند» (هین، ۱۳۸۶: ۱۱). از نظر

<sup>1</sup> Salovey & Mayer

<sup>2</sup> Bar-On

<sup>3</sup> EQ

<sup>4</sup> Mayer. John

<sup>5</sup> Hein. Steve

<sup>6</sup> Bradberry. Travis and Greaves. Jean

<sup>7</sup> Goleman. Daniel

<sup>8</sup> Extremera, et al

این پژوهش، از پرسش‌نامه «رفتار رانندگی منچستر»<sup>۱</sup> و پرسش‌نامه «شخصیت نئو» استفاده شده است. نتایج نشان داده است که بین نمرات، شاخص عصبی بودن با میزان خطاها و اعمال غیرقانونی رانندگان، رابطه مستقیم و معنادار وجود دارد. همچنین، بین نمرات شاخص توافق با دیگران و برون‌گرایی آزمون نئو با انجام انواع خطا و رفتارهای غیرقانونی رابطه معکوس وجود دارد. سن و سال‌های تجربه رانندگی با اعمال غیرقانونی رانندگی غیرخشونت‌آمیز رابطه منفی معنادار داشته‌اند و از همه جالب‌تر اینکه بین تحصیلات با انواع رفتار غیرقانونی و خطاهای رانندگی رابطه مستقیم معناداری وجود داشت.

ابیمی قوام (۱۳۸۷) در پژوهشی با عنوان هوش هیجانی و روان‌شناسی رانندگی نشان داده است که امور مربوط به رانندگی مسائل هیجانی چالش‌برانگیزی هستند؛ زیرا اموری پیش‌بینی‌ناپذیر و دائمی‌اند. از آن گذشته،

فردوسی و احمدی (۱۳۹۰) پژوهشی را با عنوان بررسی مقایسه‌ای شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی بررسی کرده‌اند. نتایج نشان داده است میان رانندگان تصادفی با سابقه یک تصادف یا بیشتر، با رانندگان غیرتصادفی که بیش از ۳ سال تصادف نکرده بودند، در هیچ یک از خرده‌مقیاس‌های شخصیت، تفاوتی دیده نشد.

حاجلو و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان پیش‌بینی رفتار رانندگی براساس ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی به این نتایج دست یافتند: سن و تعداد تصادف‌ها با رفتار رانندگی (لغزش‌ها، اشتباه‌ها و تخلف‌های عمدی و غیرعمدی) رابطه معنادار دارد. نتایج رگرسیون نشان داده است که ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجوری، توافق و وظیفه‌شناسی و همچنین، هیجان‌خواهی رفتار رانندگی را به طور معناداری پیش‌بینی می‌کنند؛ اما برون‌گرایی و گشاده‌رویی به رفتار رانندگی ارتباطی نداشت. میانگین تخلف‌های عمدی نیز در موتورسواران بیشتر از سایر رانندگان بود.

برداشتن گام‌هایی برای تغییر تفکرات است تا فرد بهتر رانندگی کند، پرخاشگر نباشد و در نتیجه در حال رانندگی رفتار خشونت‌باری نداشته باشد. هوش هیجانی موجب می‌شود فرد:

- ۱- به جای سرزنش دیگران یا موقعیت بر خود تمرکز داشته باشد؛
- ۲- نحوه رابطه بین عمل، احساسات و افکار را با همدیگر درک کند؛
- ۳- به جای واکنش هیجانی خشمگین شدن، ابتدا ماهیت آنچه را که باعث ناراحتی شده بررسی کند؛
- ۴- بیشتر به کسب نتایج پیامدها علاقه مند باشد تا اینکه بخواهد از روی احساس دست به عمل بزند و نتایج آن را نسنجد؛
- ۵- به جای خودخواه بودن به دیگران و حقوقشان احترام بگذارد؛
- ۶- به جای در نظر گرفتن ترافیک به صورت رقابت فردی آن را به شکل یک کار دسته‌جمعی بپذیرد؛
- ۷- تنوع بین نیازها و سبک‌های رانندگان را بپذیرد و از سرزنش کردن آنها به دلیل اقدامات و نحوه رانندگی‌شان دوری کند؛
- ۸- نقش‌های مثبت را به جای اعمال منفی تمرین کند؛
- ۹- با گسترش حس مزاح در حین رانندگی در صد یادگیری کنترل و مهارت‌تکانه‌های مربوط به انتقاد کردن از دیگران باشد و
- ۱۰- رانندگی را جدی بگیرد و با آگاهی از اشتباهات خود در آن زمان در صد اصلاح آنها برآید (ابیمی‌قوام، ۱۳۸۷: ۵۲).

#### مبانی تجربی

حق شناس (۱۳۸۶) پژوهشی با عنوان رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز انجام داده است. در

<sup>1</sup> Manchester

متغیر (هنجارها، جنس (مرد) باور به اصول اخلاقی و مهارت‌های اجتماعی) ۴۳ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تعیین می‌کند. این معادله، برای پیش‌بینی متغیر وابسته به رفتارهای پرخطر، استفاده می‌شود.

آمادو<sup>۱</sup> و همکاران (2004) در پژوهش بررسی عوامل مؤثر بر رفتار ایمن رانندگان بیان کردند که ویژگی‌های شخصیتی بر شیوه رانندگی و میزان تخلف و تصادف‌ها تأثیر می‌گذارد.

هاسن<sup>۲</sup> و همکاران (2011) در پژوهشی با مطالعه ۳۵۰ راننده از میان رانندگان تاکسی، جاج (وسایل نقلیه سه لاستیکی) و رانندگان وسایل نقلیه خصوصی در شهر مکل اتیوپی رفتار رانندگی پرخطر را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که رانندگان با تحصیلات متوسطه و درآمد ماهیانه متوسط، نسبت به سایر رانندگان رفتار نامناسب‌تری دارند.

مبولاجی و اکیپر<sup>۳</sup> (2011) پژوهشی با عنوان بروز تصادف‌ها و میزان هوش در نیجریه انجام داده‌اند. نتایج نشان می‌دهد توانایی راننده در جاده برای ارزیابی خطر و قضاوت در رفتار خود به میزان هوش بستگی دارد و این میزان، لزوماً نه آکادمیک بلکه احساسی است. با توجه به نتیجه این پژوهش در رانندگی تحصیلات رسمی و مقدار درآمد تأثیر چشمگیری در احتمال وقوع تصادف ندارند؛ بلکه جنس، خطاهای غیرعمدی، الکل، آب‌وهوا و وضعیت جاده، از عوامل مؤثر در وقوع تصادفات است. رفتار رانندگان در جاده‌ها تابع میزان تحصیلات رسمی نیست؛ اما به‌طور چشمگیری با مقدار آموزش رانندگی قبل از گرفتن گواهینامه مرتبط است. بنابراین، آموزش رانندگی نباید با در نظر گرفتن سطح تحصیلات دانشگاهی باشد؛ بلکه باید آگاهی از بلوغ جنسی و هوش هیجانی را اساس قرار داد.

پژوهشی با عنوان رابطه هوش هیجانی و رفتار رانندگی

شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۱) در پژوهش مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان نشان دادند که از نظر آماری بین دو گروه، در زمینه ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخوبی، برون‌گرایی و باوجدان بودن، تفاوت معناداری وجود دارد؛ ولی از نظر گشودگی به تجربه و توافق‌پذیری بین گروه‌های رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود نداشت. همچنین، بین نوع خودرو و جنسیت رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود نداشت؛ اما بین میانگین سنی، میزان تحصیلات، رتبه اقتصادی و وضعیت تأهل، تفاوت دیده شد.

سوری و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف با رانندگان عادی در شهر همدان به این نتیجه رسیده‌اند که بین میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خودانگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت‌های اجتماعی دو گروه، تفاوت معناداری وجود دارد و گروه رانندگان عادی در این زمینه‌ها میانگین بیشتری نسبت به رانندگان متخلف دارند. هوش هیجانی رانندگان عادی نیز نسبت به رانندگان متخلف، میانگین بیشتری دارد؛ بنابراین، هوش هیجانی این رانندگان، از نظر آماری بیشتر از هوش هیجانی رانندگان متخلف است و در این عامل بین دو گروه تفاوت معناداری وجود دارد.

پژوهشی با عنوان رابطه مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر جوانان در شیراز با همکاری احمدی و معینی (۱۳۹۴) انجام شده است. نتایج آزمون فرضیات، نشان می‌دهد بین درآمد، دلبستگی به خانواده و دوستان، تعهد به هنجارها، مشارکت، باور به اصول اخلاقی، مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر رابطه معناداری وجود دارد. همچنین، از لحاظ رفتارهای پرخطر بین جنس، وضعیت تأهل، طبقه اجتماعی و ساختار خانواده، تفاوت معناداری وجود داشت؛ اما بین سن، تحصیلات و رفتارهای پرخطر رابطه معناداری دیده نشد. معادله رگرسیونی مربوط به تحلیل چندمتغیره متغیرهای مستقل نیز نشان داد که در مجموع ۴

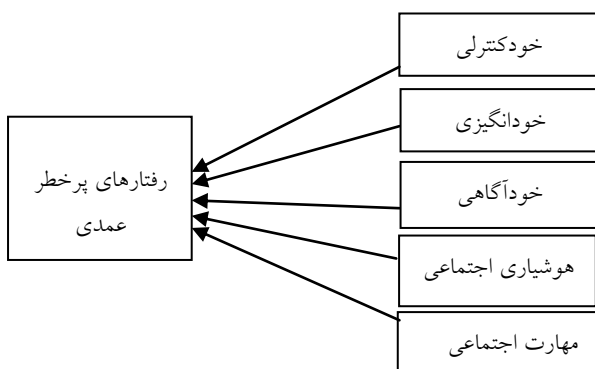
<sup>1</sup> Amado

<sup>2</sup> Hassen

<sup>3</sup> Mobolaji & Ukpere



رفتار رانندگی آنان به طور مستقیم تأثیر دارد و واکنش‌های محیطی آنان به دیگر رانندگان، یک رفتار جمعی هماهنگ با قانون یا معیار آن ایجاد خواهد کرد. از مهم‌ترین عوامل مؤثر در شکل‌گیری رفتار جمعی میزان برخورداری از هوش هیجانی است. با کاربردی کردن نتایج این پژوهش هوش هیجانی و به عبارت دیگر، خودآگاهی، خودنظم‌دهی، انگیزه، همدلی و مهارت اجتماعی در بین رانندگان افزایش می‌یابد. متأسفانه به دلیل آستانه تحمل خیلی کم در بین رانندگان، آنان در بیشتر مواقع تحمل کوچک‌ترین ناملایمی‌ها را ندارند؛ بر این اساس، لزوم توجه به مفهوم هوش هیجانی اهمیت و ضرورت فراوانی دارد.



مدل مفهومی پژوهش

#### فرضیه‌های پژوهش

این فرضیه‌ها عبارت‌اند از:

- با افزایش خودآگاهی میزان رفتارهای پرخطر عمدی در بین رانندگان درون شهری تبریز کاهش می‌یابد.
- با افزایش خودکنترلی میزان رفتارهای پرخطر عمدی در بین رانندگان درون شهری تبریز کاهش می‌یابد.
- با افزایش خودانگیزی میزان رفتارهای پرخطر عمدی در بین رانندگان درون شهری تبریز کاهش می‌یابد.
- با افزایش مهارت اجتماعی میزان رفتارهای پرخطر عمدی در بین رانندگان درون شهری تبریز کاهش می‌یابد.
- با افزایش همدلی اجتماعی میزان رفتارهای پرخطر عمدی در بین رانندگان درون شهری تبریز کاهش می‌یابد.

در اسکوم با تلاش دوپریز<sup>۱</sup> (2012) انجام شده است. طبق یافته‌های پژوهش، هوش هیجانی تأثیر چشمگیری بر رفتارهای رانندگان داشته است و همچنین، در امر تعیین هوش هیجانی بر رفتار رانندگی تأثیر عواملی مانند سن، جنس، و نژاد، چشمگیر نبوده است. به عبارت دیگر، رابطه معناداری بین افراد با هوش هیجانی کم و تعداد تصادفات با وسایل نقلیه وجود دارد.

پاور و همکارانش<sup>۲</sup> (2013) در پژوهشی به روش آزمایش دریافتند که برای جلوگیری از رانندگی مخاطره‌آمیز، مداخلات کوتاه‌مدت برای آموزش و تعلیم قوانین راهنمایی و رانندگی به این رانندگان ضرورت دارد: نخست آنهایی که تجربه کافی ندارند و دوم آنهایی که رانندگی‌شان خطرناک است.

پژوهش دیگری نیز با هدف مقایسه هوش هیجانی رفتار رانندگان پرخطر و ایمن با تلاش فلاحی (2015) در شهرستان مریوان انجام شده است. طبق نتایج، رابطه معنادار و معکوسی بین مدیریت روابط، آگاهی اجتماعی و رانندگان پرخطر وجود دارد؛ یعنی هوش هیجانی در بین رانندگان ایمن بیشتر از بقیه بوده است. همچنین، میزان اشتباه‌ها، خطاها و تخلف‌های عمدی و غیرعمدی در بین رانندگان ناایمن بیشتر از رانندگان ایمن و این اختلاف، از نظر آماری معنادار است. نتایج حاصل از این پژوهش نشان داد که ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های روان‌شناختی نیز (هوش هیجانی و رفتار رانندگی) در بین رانندگان متفاوت است؛ بنابراین نتیجه این عوامل نیز باید در صدور گواهینامه به رانندگان در نظر گرفته شود.

#### جمع‌بندی و ارائه مدل مفهومی پژوهش

به‌طور خلاصه رفتار انسان نتیجه امیال، عواطف و اندیشه‌های اوست؛ چنان‌که اگر این عناصر با هم توافق و همکاری شایسته‌ای داشته باشند، نتیجه برای فرد خرسندی به بار می‌آورد و اگر یکی از آنها از حد خود خارج شود، تزلزل و مشکلات شخصیتی آغاز می‌شود. بنابراین هیجان‌های افراد بر

<sup>1</sup> du Preez

<sup>2</sup> Paaver and et.al

## روش‌شناسی

براساس هدف پژوهش، روش استفاده شده از نوع کاربردی است. طبق روش گردآوری داده‌ها نیز روش پژوهش پیمایشی است؛ یعنی توزیع ویژگی‌های جامعه آماری مدنظر بوده و هدف، تبیین وضعیت موجود و شناسایی رابطه بین رویدادها بوده است. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان درون شهری (مرد و زن) با گواهینامه و ۶۵-۱۸ ساله در شهر تبریز و میزان تقریبی آن ۱۱۵۶۹۴ نفر است. حجم نمونه براساس فرمول کوکران محاسبه می‌شود و میزان آن ۳۸۰ نفر است.

برای جمع‌آوری اطلاعات لازم از نمونه‌گیری خوشه‌ای استفاده شده که در این نوع، افراد جامعه با توجه به یک سلسله مراتب از انواع واحدهای جامعه انتخاب شده است (از واحدهای بزرگ‌تر به کوچک‌تر). مراحل کار به این شیوه است: پس از تعیین حجم نمونه (افراد با گواهینامه) تعدادی از خیابان‌ها در مناطق مختلف شهر تبریز انتخاب شده‌اند و سپس

پرسش‌نامه برای افراد اتومبیل‌دار توزیع شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار spss استفاده شده و برای آزمودن فرضیه‌ها از ضریب همبستگی  $r$  پیرسون و تحلیل رگرسیون چندگانه استفاده شده است.

داده‌های پژوهش از طریق پرسش‌نامه گردآوری شده و برای اندازه‌گیری رفتارهای پرخطر در بین رانندگان، از پرسش‌نامه استاندارد منچستر استفاده شده است. برای اندازه‌گیری هوش هیجانی نیز از پرسش‌نامه استاندارد سیبیریا شرینگ استفاده شده است. پایایی گویه‌های متغیرها یعنی رفتارهای پرخطر رانندگان و هوش هیجانی به وسیله ضریب آلفای کرونباخ برآورد شده است. طبق جدول ۱ نتایج تحلیل پایایی گویه‌ها نشان می‌دهد که گویه تخصیص یافته برای اندازه‌گیری متغیرهای رفتارهای پرخطر رانندگان و هوش هیجانی پایایی بیشتری دارند.

جدول ۱- نتایج تحلیل پایایی متغیرهای پژوهش

متغیرها	ابعاد متغیرها	تعداد گویه‌ها	ضریب آلفای کرونباخ	کل
	همدلی اجتماعی	۵	۰/۷۹۱	
	خودآگاهی	۶	۰/۸۱۲	
هوش هیجانی	خودآنگیزی	۴	۰/۸۱۹	۰/۸۵۱
	مهارت اجتماعی	۴	۰/۸۳۷	
	خودکنترلی	۶	۰/۸۴۱	
	رفتارهای پرخطر عمدی	۱۲	۰/۸۶۳	

## تعاریف مفهومی و عملیاتی متغیرهای پژوهش

رفتارهای پرخطر رانندگان

رفتار پرخطر رانندگی یعنی ارتکاب دو یا چند عمل خلاف که موجب به خطر انداختن افراد یا وسایل دیگر شود. به عبارت دیگر هرگونه عمل که نیازمند واکنش تدافعی به وسیله راننده دیگر باشد (Batist, 2008: 37). رانندگی پرخطر عمدی یعنی رفتارهایی که به قصد بی‌اعتنایی به قانون یا رعایت نکردن

حقوق قانونی دیگران و نقض قانون در ۶ ماه اخیر انجام و نوعی رفتار خرابکارانه توصیف می‌شوند (دولتی و اکبری، ۱۳۹۳: ۱۱).

برای اندازه‌گیری این رفتارها از پرسش‌نامه استاندارد منچستر استفاده شده است که از ۴ بعد اشتباه‌ها، لغزش‌ها، تخلف‌های عمدی و غیرعمدی تشکیل شده است و در این پژوهش طبق جدول ۲ بعد تخلفات عمدی بررسی شده است.

## جدول ۲- گویه‌های متغیر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگی

عمداً سرعت قانونی را در اواخر شب یا صبح خیلی زود نادیده گرفته‌اید.  
 نزدیک اتومبیل جلویی رانندگی می‌کنید و مرتب به آن چراغ می‌زنید تا از سر راه شما کنار برود.  
 در یک خط زرد به صورت دوتایی پارک کرده‌اید و احتمال جریمه شدن هم وجود دارد.  
 در داخل یک کوچه یا یک مسیر سخت از یک وسیله کند سبقت گرفته‌اید.  
 از سمت راست جاده حرکت می‌کنید و برای برخوردنکردن به ترافیک سبقت می‌گیرید.  
 در یک مسیر دوطرفه پشت سر یک ماشین کند گیر افتاده‌اید و در یک وضعیت خطرناک تصمیم می‌گیرید از ماشین جلویی سبقت بگیرید.  
 به اتوبوس در حال چراغ‌زدن راه نمی‌دهید.  
 به چراغ قرمز در شب و دیر هنگام، توجه نمی‌کنید؟  
 از چراغ خطر تازه‌قرمز شده عبور کرده‌اید؟  
 از بعضی از رانندگان بیزارید و به هر صورت ممکن می‌خواهید خصومت خود را به آنها نشان دهید.  
 از رفتار راننده‌ای عصبانی شده‌اید و او را تعقیب می‌کنید تا عصبانیت خود را به او نشان دهید.  
 در یک مسیر اشتباهی که به یک خیابان یک‌طرفه منتهی می‌شود، عمداً رانندگی می‌کنید.

## هوش هیجانی

کنیم؛ نه اینکه منتظر باشیم یک واقعه یا شخص باعث ایجاد

انگیزه و حرکت در ما شود؛

۴- مهارت همدلی<sup>۵</sup>: درک آنچه افراد احساس می‌کنند،

توانایی در نظر گرفتن دیدگاه‌های دیگران و توسعه حسن تفاهم

و هماهنگی با انسان‌های مختلف برای ارتقای کار گروهی

به‌ویژه در محیط کاری و سازمانی و

۵- مهارت اجتماعی<sup>۶</sup>: در زمینه روابط با دیگران،

سازگاری خوب با عواطف خود و دیگران، فهم دقیق

موقعیت‌ها و شبکه‌های اجتماعی، مهارت خوب گوش کردن و

خوب ابراز وجود کردن، حل تضادها و تعارض‌ها و استفاده از

این مهارت‌ها برای متقاعد کردن رهبر و مدیر (Goleman, 1999)

23). برای اندازه‌گیری هوش هیجانی از پرسش‌نامه استاندارد

سیبریا شرینگ استفاده شده که در جدول ۳ شاخص‌های

هوش هیجانی در سطح سنجش رتبه‌ای و در قالب طیف

لیکرت استخراج شده است.

سالوی و مایر<sup>۱</sup> (1990) هوش هیجانی را توانایی بازشناسی معنای عواطف و ارتباطات می‌دانند که فرد را قادر به حل مشکلاتش می‌کند. هوش هیجانی از نظر گلن شامل ۵ بعد است:

۱- خودآگاهی<sup>۲</sup>: شناخت احساسات و عواطف خود، به‌طور آنی و عمیق و استفاده از آن، برای نمایی در تصمیم‌گیری‌های مناسب؛

۲- خودکنترلی<sup>۳</sup>: توانایی مهار و مدیریت هیجان‌ها، حفظ آرامش برای کمک به تصمیم‌گیری، بهره‌گیری از توانمندی‌های شناختی به‌نحو مناسب و هماهنگی با هیجان‌ها به‌نحوی که به جای اختلال در کارها در تسهیل آنها ما را یاری کند؛

۳- خودانگیزی<sup>۴</sup>: استفاده از عمیق‌ترین علایق خود، برای حرکت دادن و هدایت به سمت اهداف تا به این وسیله کمک کند پیش قدم شویم و برای تکامل و پیشرفت تلاش

<sup>1</sup> Mayer & Salve

<sup>2</sup> Self - Awareness

<sup>3</sup> Self - Regulation

<sup>4</sup> Self - Motivation

<sup>5</sup> Empathy

<sup>6</sup> Social Skills

## جدول ۳- گویه‌های متغیر هوش هیجانی و ابعاد آن

مهارت همدلی	در هنگام متأثر شدن ناتوانی در شناسایی مسئله‌ای که ناراحت‌کننده است عامل بودن دیگران در ایجاد احساس بد نسبت به خود با سردی رفتار کردن تا زمانی که کسی را نشناخته‌ایم راحت نبودن با افراد هیجانی انجام دادن کارهایی که مردم از من انتظار دارند، حتی در صورت موافق نبودن من
خودآگاهی	اعتماد داشتن به توانایی خود راضی نبودن از کارم مگر اینکه کسی تمجیدم کند نیاز داشتن برای متفاوت بودن از دیگران خجالت کشیدن از شیوه لباس پوشیدن و رفتارم خود را قوی و سرشار از انرژی دانستن
خودانگیزی	نیاز داشتن به تشویق و تحریک دیگران برای پیشرفت کردن خود را مقصد دانستن برای کارهایی که انجام نشده کوروبن بست دیدن تمام‌های زندگی سرزنش کردن خود با وجود اینکه باعث پیشرفت کارها شده باشم مقابله کردن با تمام موانع تصمیم‌گیری در کارهایم
مهارت اجتماعی	احساس راحت نبودن در موقعیت‌هایی که باید از خود عاطفه نشان دهم غیرطبیعی دانستن، بغل کردن و دست دادن نزدیکان مشکل دانستن گفتن مطالبی مانند دوست دارم به سرعت پیدا کردن در هنگام اطلاع از مشکلات دیگری
خودکنترلی	راضی نبودن از خود برای مشکلات زیاد واکنش بیش از حد نشان دادن در مقابل مشکلات کوچک گفتن مطالبی که بعداً باعث پشیمانیم می‌شوند دست نکشیدن از فکر کردن به مشکلات خودم نگران شدن برای اموری که دیگران حتی به آن فکر نمی‌کنند تمام تلاش خود را به کارگرفتن برای گریه نکردن

## نتایج پژوهش

۱/۳ درصد ۳ تا ۴ میلیون، ۰/۸ درصد ۴ تا ۵ میلیون و ۱/۱ درصد بیش از ۵ میلیون تومان درآمد داشته‌اند. بیشترین تجمع و انباشتگی افراد از نظر درآمد ۱ تا ۲ میلیون و کمترین آنها بیش از ۵ میلیون تومان مشاهده شده است. همچنین، طبق یافته‌های پژوهش بیشتر رانندگان بین ۱ تا ۱۰ سال سابقه رانندگی داشته‌اند.

نتایج به دست آمده مطابق با جدول ۴ نشان می‌دهد که میانگین سنی رانندگان برابر با ۳۶ سال است و بیشتر پاسخگویان، سابقه تصادف داشته‌اند. درآمد خانواده به ۶ گروه تقسیم بندی شده است. از این گروه بندی ۱۹/۷ درصد رانندگان کمتر از ۱ میلیون، ۵۵ درصد ۱ تا ۲ میلیون، ۱۶/۸ درصد ۲ تا ۳ میلیون،

جدول ۴- معرفی خصوصیت‌های جامعه مدنظر

متغیرها	شاخص‌های آماری
سن	میانگین سنی ۳۶ سال
تجربه رانندگی	میانگین تجربه رانندگی ۱۰ سال
درآمد	۱۹/۷ درصد کمتر از ۱ میلیون، ۵۵ درصد ۱ تا ۲ میلیون، ۱۶/۸ درصد ۲ تا ۳ میلیون، ۱۳ درصد ۳ تا ۴ میلیون، ۰/۸ درصد ۴ تا ۵ میلیون و ۱/۱ درصد بیش از ۵ میلیون
سابقه تصادف	۶۰/۳ درصد رانندگان، سابقه تصادف دارند و ۳۹/۲۱ درصد ندارند.

هیجانی ۶۰/۱۸ است که این امر نشان می‌دهد در جامعه مدنظر هوش هیجانی از حد متوسط بیشتر است. میانگین و میانگین درصدی سایر ابعاد هوش هیجانی نیز در این جدول مشخص شده است.

بر اساس این جدول ۲۹/۷۷ درصد رانندگان در پاسخ‌هایشان گفته‌اند که رفتارهای پرخطر را عمداً انجام داده‌اند؛ بر این اساس، این میزان تخلف در رانندگی زیاد است. برای سنجش متغیر هوش هیجانی از ۲۵ گویه به صورت ۱ طیف ۶ گزینه‌ای استفاده شده است. میانگین درصدی هوش

جدول ۵- نتایج آماره‌های متغیرهای پژوهش

متغیرها	حداقل	حداکثر	انحراف معیار	میانگین درصدی	میانگین	چولگی
رفتارهای پرخطر عمدی	۱۲	۶۷	۱۲/۱۵	۲۹/۷۷	۲۰/۰۳	۰/۹۹۴
هوش هیجانی	۵۵	۱۲۶	۱۵/۶۱	۶۰/۱۸	۹۰/۲۸	۰/۰۲۲
خودآگاهی	۱۴	۳۶	۳/۸۲	۶۶	۲۳/۷۶	۰/۴۷۰
خودکنترلی	۶	۳۴	۶/۱۱	۵۶/۳۳	۲۰/۲۸	-/۰۴۳
خودانگیزی	۷	۲۴	۳/۶۵	۶۳/۵۴	۱۵/۲۵	۰/۰۰۸
مهارت اجتماعی	۷	۲۴	۳/۵۶	۶۲/۱۶	۱۴/۹۲	۰/۲۰۶
مهارت همدلی	۹	۲۵	۳/۵۵	۵۴/۳	۱۶/۲۹	۰/۲۸۶

تصمیم‌گیری‌های مناسب است و هر قدر این شناخت و خودآگاهی بیشتر باشد، میزان رفتارهای پرخطر عمدی کاهش می‌یابد.

بین خودکنترلی و رفتارهای پرخطر عمدی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد؛ چنان‌که هر قدر تسلط بر خود و حفظ آرامش بیشتر باشد، میزان رفتارهای پرخطر کم می‌شود. بین خودانگیزی و رفتارهای پرخطر عمدی نیز رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد؛ یعنی با افزایش خودانگیزی میزان رفتارهای پرخطر عمدی کاهش می‌یابد.

همچنین، بین مهارت اجتماعی و رفتارهای پرخطر عمدی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد؛ به طوری که در

برای آزمودن رابطه بین ابعاد هوش هیجانی و رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان، از ضریب همبستگی پیرسون استفاده می‌شود. طبق اطلاعات جدول ۶ هوش هیجانی به میزان ۰/۰۱ رابطه معنادار و معکوسی با رفتارهای پرخطر عمدی دارد؛ یعنی با افزایش هوش هیجانی از میزان رفتارهای پرخطر عمدی کاسته می‌شود. در خصوص هر یک از ابعاد هوش هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگان این نتایج به دست آمده است:

بین خودآگاهی و رفتارهای پرخطر عمدی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. این یافته نشان‌دهنده شناخت احساسات و عواطف و استفاده از آنها برای راهنمایی در

معنادار و معکوسی با رفتارهای پرخطر عمدی دارد و این مهارت باعث کاهش رفتارهای پرخطر عمدی می‌شود.

هنگام اطلاع از مشکلات، پیدا کردن راه حل میزان رفتارهای پرخطر عمدی را کاهش می‌دهد. در پایان مهارت همدلی رابطه

جدول ۶- آزمون همبستگی بین هوش هیجانی و رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان (به تفکیک ابعاد)

معناداری	ضریب همبستگی	متغیرها
۰/۰۰۰	-۰/۴۵۰	خودآگاهی
۰/۰۰۰	-۰/۳۶۳	خودکنترلی
۰/۰۰۰	-۰/۴۳۸	خودانگیزی
۰/۰۰۰	-۰/۲۸۹	مهارت اجتماعی
۰/۰۲۶	-۰/۱۱۸	مهارت همدلی
۰/۰۰۰	-۰/۳۹۵	هوش هیجانی

متغیرها هم پوشانی نداشتن بین متغیرها را نشان می‌دهند. مقدار vif نیز کمتر از ۲/۵ است و هم پوشانی وجود ندارد.

بر اساس نتایج متغیر وابسته رفتارهای پرخطر عمدی بیشتر از متغیر هوش هیجانی متأثر است. طبق نتایج این جدول ۴ متغیر باقی مانده در مدل در مجموع ۳۱/۸ درصد از کل واریانس رفتارهای پرخطر عمدی را تعیین کرده‌اند ( $R^2 = 0.318$ ) و مطابق یافته‌ها ۴ متغیر دخالت داده شده (مهارت همدلی، خودآگاهی، خودانگیزی، خودکنترلی) به ترتیب هر کدام سهم معینی در تبیین رفتارهای پرخطر عمدی داشته‌اند.

طبق نتایج حاصل از ضرایب بتا در میان کل پاسخگویان متغیرهای مهارت همدلی به میزان (-۰/۱۹۶) خودآگاهی (-۰/۳۰۲) خودانگیزی (-۰/۲۴۸) خودکنترلی (-۰/۱۴۰) به صورت جداگانه تأثیر منفی و معناداری بر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان داشته‌اند.

### نتایج تحلیل رگرسیون چندگانه

هدف از تحلیل رگرسیون مشخص کردن سهم و تأثیر مؤلفه های هوش هیجانی در تعیین و پیش بینی تغییرات متغیر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان و مطابق نتایج، ضریب همبستگی چندگانه این رگرسیونی برابر با ۰/۵۶۴ و ضریب تبیین برابر با ۰/۳۱۸ است. گذشته از آن، نتایج تحلیل واریانس رگرسیونی نیز نشان می‌دهد که اثر رگرسیون یا اثر متغیر مستقل نسبت به اثر باقیمانده کاملاً معنادار و میزان «دوربین واتسون» به دست آمده برای این مدل، برابر با ۱/۷۹ است. طبق این نتیجه، باقیمانده‌ها برای مدل رگرسیونی مستقل از هم هستند. همچنین، استقلال خطاها از همدیگر موضوع مهم دیگری در تجزیه رگرسیونی است که این امر هم بر اساس میزان دوربین واتسون به دست آمده، بین ۱/۵ تا ۲/۵ تأیید می‌شود. از شاخص های مهم در بررسی هم خطی بودن، ۲ آماره tolerance, vif است و تولرانس بیشتر از ۰/۴ تمامی

جدول ۷- نتایج تحلیل رگرسیونی رفتارهای پرخطر عمدی

متغیرها	B	Beta	T	Sig	VIF	Tolerance	آزمون تحلیل واریانس	F	Sig
همدلی اجتماعی	-۰/۶۱۶	-۰/۱۹۶	۲/۵۲۹	۰/۰۱۲	۱/۵۳۰	۰/۶۹۹	ضریب تبیین	۲۹/۵۵۸	۰/۰۰۰
خودآگاهی	-۰/۹۴۳	-۰/۳۰۲	-۵/۵۶۵	۰/۰۰۰	۱/۶۴۰	۰/۷۳۳	ضریب همبستگی		۰/۵۶۴
خودانگیزی	-۰/۷۸۴	-۰/۲۴۸	-۳/۳۸۳	۰/۰۰۱	۱/۴۳۸	۰/۴۴۷	اشتباه معیار		۹/۶۴۲
خودکنترلی	-۰/۲۶۰	-۰/۱۴۰	-۲/۰۲۰	۰/۰۴۴	۱/۵۰۴	۰/۴۹۹	دوربین واتسون		۱/۷۹

**نتیجه**

رانندگی فرهنگ عمومی جامعه را نشان می‌دهد و از مواردی است که هویت و شخصیت انسان را در اجتماع آشکار می‌کند. یکی از مهم‌ترین عللی که در تصادفات رانندگی نقش اساسی دارد، رفتارهای پرخطر رانندگی است و در این بین رفتارهای عمدی نقش چشمگیری در تصادفات رانندگی دارند، به طوری که میانگین درصدی این متغیر ۲۹/۷۷ برآورد شده که این میزان برای این‌گونه رفتارها چشمگیر است. همچنین، طبق نتایج رگرسیونی ۳۱/۸ درصد از کل واریانس رفتارهای پرخطر عمدی توسط ۴ متغیر دخالت‌داده‌شده (مهارت همدلی، خودآگاهی، خودانگیزی و خودکنترلی) تعیین می‌شود.

نتایج این پژوهش نشان داد که بین هوش هیجانی با رفتارهای پرخطر عمدی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد و چنین رابطه‌ای درباره سایر ابعاد هوش هیجانی و رفتارهای پرخطر عمدی نیز صدق می‌کند. در ارتباط با یافته‌ها اکستراما معتقد است که رانندگان اغلب انگیزه رقابت جویی دارند و از آزردهی هیجانی خود آگاه نیستند که این امر انگیزه‌ها و هدف‌های آنان را متأثر می‌کند و موجب تحریف تفکر راننده و افزایش هیجان‌های خارج از کنترل فرد می‌شود. همچنین، براساس نظر سالوی و مایر، رانندگانی که درگیر این‌گونه هیجان‌ها می‌شوند، رفتارهای تکانشگرانه و پرخطر انجام می‌دهند، بنابراین، این هیجان‌ها رانندگان را به تک‌روی و خودپسندی تشویق می‌کند.

درخصوص همسویی این پژوهش با پژوهش‌های انجام شده سوری و همکاران (۱۳۹۳) احمدی (۱۳۹۳) شجاع و آتش پور (۱۳۹۱) ابیمی قوام (۱۳۸۸) و همچنین، نتایج فلاحی (۲۰۱۵) و مبولاجی و اکبر (۲۰۱۱) این یافته‌ها برای بررسی مطرح می‌شوند:

رابطه بین هوش هیجانی و رفتارهای پرخطر رانندگان، معنادار و معکوس است؛ یعنی با افزایش هوش هیجانی از میزان رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان کاسته می‌شود. این

قضیه درباره ابعاد هوش هیجانی نیز صادق است، به طوری که بین خودآگاهی و رفتارهای پرخطر رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد.

در جمع‌بندی کلی نتیجه می‌گیریم که هوش هیجانی در کاهش رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان اثرگذار است و با ایجاد توانایی ادراک دقیق، ارزیابی و بروز هیجان و توانایی دسترسی یا ایجاد احساسات، توانایی تنظیم برای ارتقای رشد هیجانی و مهارت‌های عاطفی را بر عهده دارد. هوش هیجانی تعیین می‌کند در روابط اجتماعی چه عملی مناسب و چه عملی نامناسب است. این جنبه از هوش، روابط فرد را با دیگران تعیین می‌کند؛ بنابراین رانندگان باهوش‌تر میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خودانگیزی، هوشیاری و مهارت اجتماعی بیشتری نسبت به دیگران دارند و رفتارهای پرخطر عمدی نیز در آنها کمتر است.

**پیشنهادهای کاربردی**

- با توجه به اینکه هوش هیجانی تعلیم‌دانی است، برگزاری دوره‌های آموزش برای رانندگان متخلف ضرورت دارد. با آموزش هوش هیجانی، خودآگاهی، خودکنترلی و خودانگیزی در آنها تقویت می‌شود.

- به کمک آموزش هوش هیجانی و همچنین، درک احساسات طرف مقابل همدلی اجتماعی در آنها تقویت می‌شود و این امر از بروز رفتارهای پرخطر رانندگی جلوگیری می‌کند یا آن را کاهش می‌دهد.

- به وسیله تقویت هوش هیجانی در بین رانندگان مهارت اجتماعی در بین آنها افزایش می‌یابد و اعمال و رفتار خود را در زمان رانندگی بهتر مدیریت می‌کنند.

**منابع**

احمدی، ح و معینی، م. (۱۳۹۴). «رابطه مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر جوانان» پژوهش‌های کاربردی امنیت و نظم اجتماعی، س ۴، ش (۹) ۱، ص ۲۴-۱.

سوری، ا.؛ مؤمنی، ا. و احمدخانی، ب. (۱۳۹۴). «بررسی و مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف با رانندگان عادی شهر همدان»، فصلنامه دانش انتظامی همدان، س ۲، ش ۱، ص ۶۹-۹۳.

شجاعی، م. و آتش‌پور، ح. (۱۳۹۱). «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان»، مجله پژوهش‌های بردی امنیت و نظم اجتماعی، دوره ۱، ش ۱، ص ۹۶-۷۳.

صارمی، ن. (۱۳۹۴). «بررسی رابطه باورهای اجتماعی با رفتارهای ترافیکی رانندگی (مطالعه موردی رانندگان درون شهری بجنورد)»، فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی، س ۲، ش ۷، ص ۵۴-۳۵.

عیدی، ح.؛ عباسی، ه. و منصف، ع. (۱۳۹۲). «بررسی ارتباط هوش هیجانی اعضای هیئت‌علمی با اثربخشی دانشکده‌های تربیت بدنی (دولتی) شهر تهران»، پژوهش‌نامه فیزیولوژی ورزشی، س ۹، ش ۱۸، ص ۱۸۱-۱۶۹.

فردوسی، ط. و احمدی، ع. ا. (۱۳۹۰). «بررسی مقایسه شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی»، مجله مطالعات روان‌شناختی، دوره ۷، ش ۲، ص ۱۰۴-۸۵.

معینی، م. (۱۳۹۳). بررسی جامعه‌شناختی مهارت‌های اجتماعی و ارتباطی مؤثر بر بازدارندگی رفتارهای پرخطر جوانان (مطالعه موردی شهر شیراز)، رساله دکتری جامعه‌شناسی، دانشکده اقتصاد، مدیریت و علوم اجتماعی، دانشگاه شیراز.

موسویان، ا. (۱۳۹۰). «رفتار اجتماعی رانندگان و اهمیت آن در جامعه شهری»، مطالعات مدیریت ترافیک، س ۶، ش ۲۱، ص ۱۱۴-۱۰۱.

نیازی، م.؛ سعادت، م. و منتظرخوش، ح. (۱۳۹۴). «بررسی تأثیر سرمایه‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در

افشانی، ع. (۱۳۹۳). «دین‌داری و رفتارهای پرخطر»، فصلنامه توسعه اجتماعی توسعه انسانی، دانشگاه شهید چمران اهواز، دوره ۹، ش ۲، ص ۱۵۸-۱۳۱.

ایمی‌قوام، ص. (۱۳۸۷). «هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، س ۳، ش ۱۱، ص ۶۹-۴۹.

الدر، ه. (۱۳۸۲). چگونه هوش خود را افزایش دهید، ترجمه: فرشاد نجفی‌پور، تهران: نسل نواندیش.

برادبری، ت و گریوز، ج. (۱۳۸۴). آزمون هوش هیجانی، ترجمه: مهدی گنجی، تهران: ساوالان.

بوستانی، د. (۱۳۹۱). «سرمایه اجتماعی و رفتار پرخطر»، مجله علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد، س ۹، ش ۱، ص ۳۱-۱.

جلالی، ا. (۱۳۸۱). «هوش هیجانی»، فصلنامه تعلیم و تربیت، س ۱۸، ش ۱ و ۲، ش ۱۰، ص ۷۰-۶۹.

حق‌شناس، ح. (۱۳۸۶). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، مجله حکیم، دوره ۱۱، ش ۳، ص ۵۴-۴۷.

حاجلو، ن؛ عزیزاده‌گورادل، ج و هاشمی، ج. (۱۳۹۱). «پیش‌بینی رفتار رانندگی براساس ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی»، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، س ۱۰، ش ۳۰، ص ۱۵۳-۱۴۳.

دانش‌فر، ز؛ احمدی، م و علوی‌مجد، ح. (۱۳۹۴). «بررسی همبستگی بین هوش هیجانی و رفتارهای جنسی پرخطر در زنان مراجعه‌کننده به واحد مرکزی پزشکی قانونی شهر تهران»، نشریه علمی پژوهشی دانشکده پرستاری و مامایی، دوره ۲۵، ش ۹۰، ص ۷۱-۶۵.

دولتی، آ و اکبری، م. (۱۳۹۳). «بررسی رابطه بین عوامل اجتماعی و فرهنگی پرخطر در شهر اردبیل»، فصلنامه دانش انتظامی اردبیل، س ۱، ش ۳، ص ۲۴-۱.



- Goleman, D. (1999) *Beyond Expertise: Working with Emotional Intelligence*, Bloomsbury Publishing, London, p 1-45.
- Falahi, Shahla (2015) "Comparing the Emotional Intelligence and Driving Behaviors between the Safe and Risky Drivers of Marivan Township", *Specialty Journal of Psychology and Management*, 1 (4): 60-69.
- Hassen, A. Godesso, A. Abebe, L. Girma, E. (2011) "Risky Driving Behaviors for Road Traffic Accident Among Drivers in Mekele City, Northern Ethiopia", *BMC Research Notes*, 4(535):1-6.
- Mobolaji, S. Stephens and Wilfred, I. Ukpere (2011) "Accidents and Level of Intelligence: A View from the Nigerian Experience", *Department of Transport Management Technology*, 35(2): 75-84.
- Paaver, Marika and Paaver, M. Eensoo, D. Kaasik, K. Vaht, M. Mäestu, J. Harro, J. (2013) "Preventing Risky Driving: A Novel and Efficient Brief Intervention Focusing on Acknowledgement of Personal Risk Factors", *Accident Analysis & Prevention*, 50: 437-430.
- Salovy, P. & Mayer Y.D. (1990) "Emotional Intelligence Imagination", *Cognition and Personality*, 9:185-211.
- Valencia, L. S. & Cromer, B. A. (2009) "Sexual Activity and Other High-Risk Behaviors in Adolescents with Chronic Illness: A Review", *Journal of Pediatric and Adolescent Gynecology*, 13:53-64.
- Wilson, M. and Weston, N. (2009) "Validity of the Emotional Intelligence Scale for use in Sport". *Journal of Sports Science and Medicine*, 8 (2):289-295.
- بروز رفتارهای پرخطر (مطالعه موردی جوانان شهر تبریز)، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، ش ۴۲، ص ۳۰-۱.
- هاشمیان، ک؛ صابری، ه. و بهادری، ا. (۱۳۸۹). «مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، س ۵، ش ۱۸، ص ۸۳-۷۱.
- هین، ا. (۱۳۸۶). هوش هیجانی برای همه، ترجمه: رویا کوچک‌انتظار و مژگان موسوی شوشتری، تهران: نشر سفیر.
- Amado, S. Koyuncu, M. Kacaroglu, G. (2004) "Evaluation of Factors Affecting Safe Driving: Demographic Factors", *Experience, Personality and Psycho-Technical Turk Psikoloji Dergisi*; 19 (53): 45- 47.
- Batist, J. (2008) *Washington State Patrol*. Available: <http://www.wsp.wa.go>.
- Du Preez, Johannes G. A. (2012) The relationship between the emotional intelligence domains and driver behaviour in ESKOM: an adult education perspective, Dissertation submitted in fulfilment of the requirements for the degree M.A, *In Higher Education*, University of the Free State Bloemfontein.
- Gardner, L. and Stough, C. (2002) "Examining the Relationship between Leadership and Emotional Intelligence in Senior Level Managers", *Leadership and Organizational Development Journal*, 23(2): 68-78.

# SID



ابزارهای  
پژوهش



سرویس ترجمه  
تخصصی



کارگاه های  
آموزشی



بلاگ  
مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری  
STES



فیلم های  
آموزشی

## کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



تازه های آموزش  
آموزش مهارت های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت های کاربردی  
در تدوین و چاپ مقالات ISI



تازه های آموزش  
روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



تازه های آموزش  
آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word  
برای پژوهشگران