مقایسه تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای در رانندگان متخلف و غیر متخلف

علی بنایی[1]، علی رضا سالمی خامنه[2]، حسین زندی فر[3]، شهربانو قهاری[4]

۱-گروه روان شناسی عمومی دانشگاه آزاد اسلامی ورامین .پیشوا .ورامین ایران. ۲-گروه رون شناسی .دانشگاه علوم و تحقیقات خوزستان.اهواز،ایران.
۳-گروه روانشناسی بالینی علوم پزشکی آجا، تهران، ایران.۴-گروه سلامت روان ، دانشکده علوم رفتاری و سلامت روان (انستیتو روان پزشکی تهران)، دانشگاه علوم پزشکی ایران ، تهران ، ایران.نویسنده مسئول.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله
مروری

تاریخچه مقاله
دریافت : ۱۳۹۷/۳/۱
پذیرش : ۱۳۹۷/۱۰/۱۴

کلید واژگان
تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری، راهبردهای مقابله‌ای ، رانندگان مختلف و غیر متخلف .

نویسنده مسئول
Email:
ghahhari.sh@iums.ac.ir

چکیده

مقدمه: افزایش میزان خسارت و مرگ های ناشی از تخلفات رانندگی موجب توجه پژوهشگران به این موضوع شده است در این راستا هدف از انجام این پژوهش مقایسه تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله ای در رانندگان مختلف و غیر متخلف می باشد.

روش کار:روش پژوهش از نظر نوع علی – مقایسه ای بوده ،جامعه آماری این پژوهش کلیه رانندگان منطقه سه راهنمایی و رانندگی شهر تهران بودند و نمونه آماری ۱۶۰ نفر بودند ۸۰ تن از رانندگان متخلف و ۸۰ راننده غیر متخلف . روش نمونه گیری خوشه ای بود. جهت جمع آوری داده ها از پرسشنامه های راهبردهای مقابله‌ایاز پرسشنامه لازاروس و فولکمن (۱۹۸۸) ، پرسشنامه تنظیم هیجانی گرانفسکی (۲۰۰۱) ، پرخاشگری باس و پری(۱۹۹۲)، پرسشنامه استرس ادراک شده (PSQ) کوهن و همکاران(۱۹۸۳) استفاده گردید ، داده های بدست آمده با آزمون تحلیل واریانس چندمتغیری (مانوا) و کولموگوروف اسمیرنوف و با استفاده از نرم افزار SPSS 20 تجزیه و تحلیل گردید.

یافته ها:نتایج بدست آمده در این پژوهش نشان داد که بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف حداقل در یکی از متغیرهای تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای تفاوت معنی داری وجود دارد.($P<۰/۰۱$)

نتیجه گیری:با توجه به یافته های بدست آمده می توان گفت که متغیرهای استرس ، پرخاشگری، و در بین مؤلفه های راهبردهای مقابله ای(گریز اجتناب)و نیز در بین مؤلفه های تنظیم هیجانی(نشخوار فکری و فاجعه انگاری) در رانندگان متخلف بیشتر از رانندگان غیرمتخلف است.

مقدمه

تخلفات رانندگی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع می باشد که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود(۱) و یکی از مسائل اجتماعی مهم در تمام دنیا و به ویژه کشورهای در حال توسعه است براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی ، در نتیجه تخلفات رانندگی ، سالانه ۲/۱ میلیون نفر جان خود را از دست می دهند و بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر مصدوم می شوند(۲). دربرخی مطالعات، عدم رعایت قوانین راهنمایی ورانندگی به عنوان رفتارنابهنجار رانندگان تلقی می‌شودکه علت آن تعارض بین قوانین و فضای واقعی رانندگی می باشد(۳). این مسئله برای ایمنی و سلامت راننده و عابر پیاده می تواند نگران کننده باشد و آنها را در معرض خطر انواع مختلف تصادفات جاده‌ای قرار دهد(۴). تحقیقات ازکان و لاجونن(۵) نشان داد که تخلفات رانندگی با سبک های مردانگی و زنانگی مرتبط می باشد نه با جنسیت. راهبردهای مقابله ای، مخزن پاسخ در فرد نامیده می شود که هنگام مواجه شدن با موقعیت های تنش زا که تعادل جسمی و هیجانی را تهدید می کند ، توسط فرد مورد استفاده قرار می گیرد(۶). همچنین لازاروس و فولکمن نیز راهبردهای مقابله ای را به عنوان پاسخ شناختی و رفتار رفتاری برای مدیریت رویدادهای خارجی و داخلی که فراتر از توانایی و تحمل افراد است، تعریف می کنند(۷). بین نوع راهبردهای مقابله ای و ویژگی های شخصیتی رابطه محکمی وجود دارد.(۸)نتایج پژوهش کراکیون(۹)نشان داد که بین راهبردهای مقابله ای مسئله محور ، جنسیت و خود انتقادی با ابعاد کیفیت زندگی ارتباط معنادار مثبت وجود دارد.در سراسرجهان خشونت و پرخاشگری یکی از متداول‌ترین رفتارهای ضداجتماعی به ویژه در میان افراد ۱۵ تا ۴۴ است(۱۰). پرخاشگری از شایع ترین و ناراحت کننده ترین رفتار در میان رفتارهای منحرف انسان

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]

می باشد(۱۱) و به هر شکلی از رفتار گفته می‌شود‌که می‌تواند به دیگران صدمه و آسیب برساند(۱۲) و نیز یکی از رفتارهای ضداجتماعی است که به عنوان آزار رساندن به دیگران به اشکال مستقیم وغیرمستقیم تعریف شده است(۱۳). پرخاشگری مستقیم رفتاری است که اثر منفی مستقیمی به صورت فیزیکی یا کلامی بر بهزیستی قربانی داشته باشد. اماپرخاشگری غیرمستقیم رفتاری است که به صورت غیرمستقیم (مانند غیبت کردن و شایعه پراکنی)باعث صدمه و آسیب به روابط اجتماعی می‌شود(۱۴). استرس عبارت است از عدم تعادل در شرایط ذهنی و جسمی که در واژه های مرتبط با علائم جسمانی، نگرانی، افسردگی و احساس خصومت بیان می شود (۱۵) منبع استرس بر هم زننده تعادل روانی فرد است که اگر برطرف نشود در دراز مدت موجب اختلال در عملکرد فیزیولوژیک مغز و ارتباط هیجان-شناخت و در نهایت اختلالات روانی و جسمی در فرد می شود(۱۶). گاهی افراد هنگام استرس از راهکارهایی استفاده می کنند که خیلی سریع اثر ات منفی استرس را کاهش می دهند مانند مصرف مواد، الکل، قماربازی، تاثیر این نوع راهبردها موقتی است و در طولانی مدت خود باعث استرس و تنش در فرد خواهد شد(۱۷). تنظیم هیجانی بهعنوان فرایند آغاز، حفظ، تعدیل یا تغییر در بروز، شدت یا استمرار احساس درونی و هیجان مرتبط با فرایندهای اجتماعی-روانی و فیزیکی در به انجام رساندن اهداف فرد تعریف شده است(۱۸). همچنین وجه ذاتی گرایش های مربوط به پاسخ های هیجانی است و درواقع اعمالی است که برای تغییر یا تعدیل یک حالت هیجانی به کار می رود(۱۹). آمستادتر(۲۰) هم معتقد است که آشفتگی در هیجان و عدم تنظیم هیجان می‌تواند منجر به اندوهگینی و حتی آسیب روانی شود.

با توجه به اهمیت مطالب فوق در این راستا هدف از انجام تحقیق پیشروبررسی مقایسه تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله ای در رانندگان مختلف و غیر متخلف می باشد.

روش کار

این پژوهش از نظر نوع علی – مقایسه ای بوده، جامعه آماری این پژوهش کلیه رانندگان منطقه سه راهنمایی و رانندگی شهر تهران است و نمونه آماری ۱۶۰ نفر از این افراد در نظر گرفته شد که بصورت مساوی در دو گروه رانندگان متخلف و غیر متخلف طبقه بندی شدند بر این اساس تعداد افراد هر گروه ۸۰ نفر مشخص شد که با استفاده از روش نمونه گیری خوشه ای انتخاب شدند. افراد گروه متخلف بر اساس انجام تخلف حادثه ساز مشخص شدند جهت جمع آوری داده ها از پرسشنامه های راهبردهای مقابله‌ایاز پرسشنامه لازاروس و فولکمن (۱۹۸۸) ، پرسشنامه تنظیم هیجانی گرانفسکی (۲۰۰۱) ، پرخاشگری باس و پری(۱۹۹۲)، پرسشنامه استرس ادراک شده (PSQ) کوهن و همکاران(۱۹۸۳) استفاده گردید ، داده های بدست آمده با آزمون تحلیل واریانس چندمتغیری (مانوا) و کولموگوروف اسمیرنوف و با استفاده از نرم افزار SPSS 20 تجزیه و تحلیل گردید.

ابزارهای پژوهش

۱-پرسشنامه راهبردهای مقابله‌ای: برای سنجش راهبردهای مقابله‌ای‌از پرسشنامه لازاروس و فولکمن (۱۹۸۸)استفاده می شود. این پرسشنامه دارای ۶۶ سوال و ۸ زیرمقیاس است که عبارتند از: مقابله مستقیم؛ دوری‌گزینی یا فاصله‌گیری؛ خویشتنداری؛ جستجوی حمایت اجتماعی؛ مسئولیت‌پذیری؛ گریز-اجتناب؛ مسأله گشایی برنامه‌ریزی شده؛ ارزیابی مجدد مثبت. همچنین این ۸ زیرمقیاس در قالب دو زیرمقیاس کلی راهبرد هیجان محور و راهبرد مسأله محور خلاصه می‌شوند. این پرسشنامه در طیف لیکرت ۵ گزینه ای تکمیل می شود. پایایی این آزمون در تحقیقی با استفاده از آلفای کرونباخ برای مقیاس رویاروگری ۰/۷، دوری جویی۰/۶، خویشتن داری ۰/۷، حمایت اجتماعی ۰/۷۶، مسئولیت پذیری ۰/۶۶، گریز- اجتناب۰/۷۲، مسئله گشائی برنامه‌ریزی ۰/۶۸، ارزیابی مجددمثبت ۰/۷۹ بدست آمده است(۲۱). در پژوهش علی‌پور و همکاران(۲۲) نیز پایایی این آزمون ۸۵ ٪ بدست آمده است.

۲-پرسشنامه تنظیم هیجان: پرسشنامه تنظیم هیجان توسط گرانفسکی(۲۰۰۱)تدوین شده است، این پرسشنامه، پرسشنامه-ای چند بعدی و یک ابزار خود گزارشی ۵ گزینه ایست که دارای ۳۶ ماده است و دارای فرم ویژه بزرگسالان و کودکان می باشد. مقیاس تنظیم شناختی هیجان ۹ راهبرد شناختی ملامت خویش، پذیرش، نشخوارگری، تمرکز مجدد مثبت، تمرکز مجدد بر برنامه ریزی، ارزیابی مجدد مثبت، دیدگاه پذیری، فاجعه انگاری و ملامت دیگران را ارزیابی می کند. گرانفسکی(۲۳) اعتبار و روایی مطلوبی این پرسشنامه را با استفاده از ضریب آلفا کرونباخ برای خرده مقیاس های این پرسشنامه بین ۰/۷۱ تا ۰/۸۱ گزارش شده است. فرم فارسی این مقیاس به وسیله‌ی بشارت و یزاریان (۲۴) با ضریب ۰/۸۹ مورد اعتباریابی قرار گرفته است.

۳-پرسشنامه پرخاشگری باس و پری:نسخه جدید پرسشنامه پرخاشگری که نسخه قبلی آن تحت عنوان پرسشنامه خصومت بود، توسط باس و پری (۱۹۹۲) مورد بازنگری قرار گرفت. این پرسشنامه یک ابزار خود گزارشی است که شامل ۲۹ عبارت و چهار زیر مقیاس است، که عبارت است از پرخاشگری بدنی(PA)، پرخاشگری کلامی(VA)، خشم(A)، و خصومت (H)، آزمودنی ها به هر یک از عبارات در یک طیف ۵ درجه ای از: کاملاً شبیه من است (۵)، تا حدودی شبیه من است(۴)، نه

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]

شبیه من است نه شبیه من نیست(۳)، تا حدودی شبیه من نیست(۲)، تا به شدت شبیه من نیست(۱). دو عبارت ۹ و ۱۶ به صورت معکوس نمره گذاری می شوند. نمره کل برای پرخاشگری با مجموع نمرات زیرمقیاس ها بدست می آید.پرسشنامه پرخاشگری دارای اعتبار و روایی قابل قبولی است. نتایج ضریب بازآزمایی برای چهار زیرمقیاس (با فاصله ۹ هفته) ۰/۸۰ تا ۰/۷۲ و همبستگی بین چهار زیرمقیاس ۰/۳۸ تا ۰/۴۹ بدست آمده است (۲۵). در ایران خصوصیات روان سنجی این مقیاس توسط زاهدی فر، نجاریان و شکرکن(۲۶) بدست آمده است .ضرایب بازآزمایی به دست آمده بین نمره های آزمودنی در دو نوبت ۰/۶۴ و ۰/۷۹ و ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۷ بوده است.

۴-پرسشنامه استرس ادراک شده: پرسشنامه استرس ادراک شده (PSQ) توسط کوهن و همکاران(۲۷) تهیه شده و دارای ۱۴ سوال است و برای سنجش استرس عمومی ادراک شده در یک ماه گذشته به کار می‌رود و افکار و احساسات درباره حوادث استرس‌زا، کنترل، غلبه، کنارآمدن با فشار روانی و استرس‌های تجربه شده را مورد سنجش قرار می‌دهد. این پرسشنامه در یک طیف ۵ درجه ای لیکرت از همیشه تا هزگر تکمیل می شود. صالحی قدری(۲۸) ضریب آلفای کرونباخ برای پایایی این آزمون را ۷۵٪ ذکر کرده است.

نتایج

آزمودنی‌های این پژوهش شامل ۱۶۰ نفر از رانندگان(۸۰ نفر غیر متخلف و ۸۰ نفر متخلف) بودند که از نظر دامنه سنی گروه غیر متخلف ۴۰-۲۰ و گروه متخلف ۵۰-۲۰ سال و از لحاظ تحصیلات گروه غیرمتخلف بصورت دیپلم (۲۰٪) فوق دیپلم (۲۰٪) لیسانس(۲۰٪) و فوق لیسانس (۴۰٪) و گروه متخلف بصورت دیپلم(۵/۲۷٪) فوق دیپلم (۲۰٪) ، لیسانس (۳/۳۶٪) و فوق لیسانس (۵/۷٪) و نیز از نظر سابقه رانندگی گروه غیر متخلف زیر ۵ سال (۴۰٪) و ۵ الی ۱۰ سال(۶۰٪) و گروه متخلف زیر ۵ سال (۶۰٪) ۵ الی ۱۰ (۱۵٪) و ۱۱ الی ۱۵ سال (۱۵٪) و ۱۶ سال به بالا (۱۰٪) می باشد.

در ادامه جدول مربوط به آزمون M باکس جهت بررسی همگنی ماتریس کواریانس و جدول نتایج آزمون‌های چند متغیره نمرات متغیرهای تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای در رانندگان متخلف و غیرمتخلف ارائه می-گردد:

جدول ۱-آزمون M باکس جهت بررسی همگنی ماتریس کواریانس

Box'M	F	df 1	df 2	Sig.
۳۰۵/۱۸۴	۱/۲۶۱	۲۱۰	۷۶۲۹۵/۴۲۶	۰/۰۰۶

همان‌طور که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، مقدار آماره باکس برابر با ۳۰۵/۱۸۴ و مقدار F بدست آمده برای این آماره ۱/۲۶۱ می‌باشد. سطح معنی‌داری مقدار F برابر با ۰/۰۰۶محاسبه شده که بالاتر از ۰/۰۰۰۱ می‌باشد (P<۰/۰۰۱). بنابراین فرض همگنی ماتریس کواریانس پذیرفته می‌شود.

جدول ۲- نتایج آزمون‌های چند متغیره نمرات متغیرهای تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای در رانندگان متخلف و غیرمتخلف

آزمون	مقدار	F	d.f فرضیه	Df خطا	P
پیلایی	۰/۴۸۰**	۶/۴۲۷	۲۰	۱۳۹	۰/۰۰۰
لامبدای ویلکز	۰/۵۲۰**	۶/۴۲۷	۲۰	۱۳۹	۰/۰۰۰
هوتلینگ	۰/۹۲۵**	۶/۴۲۷	۲۰	۱۳۹	۰/۰۰۰
بزرگترین ریشه روی	۰/۹۲۵**	۶/۴۲۷	۲۰	۱۳۹	۰/۰۰۰

با توجه به اطلاعات جدول ۲ مشاهده می‌شود که مقدار لامبدای ویلکز برابر با ۰/۵۲۰ و مقدار F بدست آمده در این آماره ۶/۴۲۷ است. سطح معنی‌داری این مقدار ۱۳۹ کمتر از ۰/۰۱ است (P<۰/۰۱). این امر نشان می‌دهد که بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف حداقل در یکی از متغیرهای تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای تفاوت معنی‌داری وجود دارد.

بحث و نتیجه گیری

نتایج بدست آمده در این پژوهش نشان داد که بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف حداقل در یکی از متغیرهای تنظیم-هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای تفاوت معنی داری وجود دارد، این نتایج با یافته های استنوجوک و همکاران(۲۹)؛ بون و موون (۳۰) مبنی بر اینکه افراد با وجدان قوانین راهنمایی و رانندگی را بیشتر رعایت می کنند و کمتر

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]

دست به پرخاشگری و تخلف در حین رانندگی می زنند همسو است. نتایج مطالعه حاضر همچنین با یافته ی سامر(۳۱) که حاکی از وجود رابطه معکوس معنادار بین شاخص توافق و رفتار رانندگی پرخطر بود مطابقت دارد نتایج مطالعه انها نشان داده است که رانندگانی که قوانین و مقرارات را رعایت می‌کنند کمتر خطا می کنند و تمایل کمتری به این کار دارند.همچنین نتایج مطالعه حاضر با نتایج پژوهش دیفن‌باچر و همکاران(۳۲) مبنی بر اینکه بین پرخاشگری و رفتارهای پرخطر در رانندگان رابطه ی معنا داری وجود دارد و رانندگان پرخاشگر از کلمات رکیک استفاده می کنند و همچنین سریع تر رانندگی می کنند و احتمال تصادف در آنان نسبت به افراد عادی دو برابر بیشتر است و نیز با نتایج پژوهش های پاول و تربیورن (۳۳) که بیان کردند بین ویژگی های شخصیتی از جمله پرخاشگری ، استرس ، اضطراب و بی توجهی به هنجارها با رانندگی پرخطر ارتباط معنا داری وجود دارد و همچنین با یافته های دولا و بالارد(۳۴) مبنی بر اینکه رانندگان پرخاشگر رانندگی پرخطری دارند و تصادفات خطرناک بیشتری دارندو اسیب های بیشتری میبینند و نیز با یافته های دیفن‌باچر و همکاران(۳۵) مبنی بر اینکه هیجان طلبی ، مخاطره جویی، ماجرا جویی و سطح انگیختگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد در یک راستا می باشند. به نظر می رسد که وجود استرس ، پرخاشگری و راهبردهای مقابله ای ناکارامد و ناتوانی در تنظیم هیجانی گرایش افراد را به رانندگی پرخطر افزایش می دهد به طوری که هرچه قدر میزان این موارد در فرد بیشتر باشد میزان احتمال گرایش فرد به انجام تخلفات رانندگی نیز بیشتر خواهد بود.

محدودیت ها و راهکارها: حجم آزمودنی های این پژوهش کم بوده و از قابلیت تعمیم کمی برخوردار است، لذا پیشنهاد می‌گردد تا در مطالعات آتی از حجم بیشتری آزمودنی استفاده گردد و از نمونه های هر دو جنس به نسبت برابر استفاده شود و میزان تخلف و نوع تخلف در هر دو جنس بررسی گردد.

تقدیر و تشکر: نویسندگان این پژوهش از نیروی پلیس و تمامی رانندگان منطقه ۳ راهنمایی و رانندگی کلانشهر تهران که در این مطالعه همکاری داشته اند نهایت تقدیر و تشکر را دارند.

References

1-Moafian G, Aghabeigi MR, Heydari ST, Hoseinzadeh A, Lankarani KB, Sarikhani Y. An epidemiologic survey of road traffic accidents in Iran: analysis of driver- related factors. Chin J Traumatol 2013; 16(3):140.

2-World Health organization. World report on road traffic injury prevention: summary /edited by Margie Peden and et al, Genova.2004.

3-Mackenzie S, Bannister J, Flint J, Parr S, Millie A, Fleetwood J. "The drivers of perceptions of anti-social behavior", Home Office Research Report 2010;(34).66-636:

4-Krahé B. Predictors of women's aggressive driving behavior. Aggressive behavior 2005; 31(6): 537-546.

5-Ozkan T, lajunen T. Why are there sex differences in Risky driving? The relationship between sex and gender, role on aggressive driving traffic offences, and accidend involvement among young Turkish drivers, Aggress behaver 2005; 31(6),547-558 .https:// doi.org/10.1002/ab.20062

6-Zimmer Gembeck MJ, Locke EM. The socialization of adolescent coping behaviours: relationships with families and teachers. J Adolesc 2007;30(1):1-16.

7-Folkman S , & Moskowitz J T. Coping: Pitfalls and promise. Annual Review of Psychology 2004; 55: 745-774 .

8-Chai M.S, Low C.S. Personality, copying and stress among university students. American journal of Applied Psychology 2015; 4(3-1): 33-38.

9-Craciun B. Coping Strategies, Self-Criticism and Gender Factor in Relation to Quality of Life. Procedia Social and Behavioral Sciences 2013; 78:466-470.

10-Miles S R, Tharp A.T, Stanford M, Sharp C, Menefee D, Kent T.A. "Emotion dysregulation mediates the relationship between traumatic exposure and aggression in healthy young women". Personality and Individual Differences 2015; 76: 222-227.

11-Nukwufor J. Physical and verbal aggression among adolescent secondary school students in rivers state of Nigeria. International Journal of Education Learning and Development 2013; 1(2): 73-84.

12-Kuryluk A, Cohen R, Audley-Piotrowski S. The role of respect in the relation of aggression to popularity. Social Development 2011; 20 (4): 703-17.

13-Suter M, Pihet S, de Ridder J, Zimmermann G, Stephan P. "Implicit attitudes and selfconcepts towards transgression and aggression: Differences between male community and offender adolescents, and associations with psychopathic traits". Journal of adolescence 2014; 37(5): 669-680.

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]

14-García-Sancho E, Salguero JM, Fernández-Berrocal P. Angry rumination as a mediator of the relationship between ability emotional intelligence and various types of aggression.Personalityand Individual Differences 2016; 89: 143.
15-Gimsia R. The relationship between job satisfaction and stress among BMTA bus drivers. Bangkok: Rangsit University 2004; 7:31-42
16-Arnsten A .F. Prefrontal cortical network connections: key site of vulnerability in stress and schizophrenia. Int J Dev Neurosci 2011; 29(3):215-23.
17-Naomi B. Kimberly S. I am not stressed: Effective Stress Coping Techniques Utah State University, Cooperative extension, FC/ marriage/2012-03pr. Available from: http:// digitalcommons.usu.edu/extension_curall/178
18-Vimz B, pina W. The assessment of emotion regulation: Improving construct validily in research on psychopathology in Yoth, Journal of psycholosicalBehaviour assessment, published online 2010; 10 (1):169-178.
19-Izard C, Stark K, Trentacosta Ch, Schultz D. Beyond emotion regulation: Emotion utilization and adaptive functioning. Child Development Perspectives 2008; 2(3): 156-63
20-Amstadter A. Emotion regulation and anxiety disorders. Journal of anxiety disorders (JAD). 2008; 22 (2): 211-221 .
21-Lazarus RS. Folkman, S. Stress, appraisal and coping: From spinger publishing company. New York: USA1989; 234-44.
22-Alipour A, Hashemi T, Babapour Kh ,Toosi F,The relationship between coping strategies and happiness in university students. Psychology Journal for Tabriz University, 2008.,5(18):71-86 (Persian).
23-Garnefski N. Negative life events, cognitive emotion regulation and emotional problems. Personality and Individual Differences 2011; 30 (8) 1311-1327.
24-Besharat M, Yazarian S. The Psychometric properties of Emotion Regulation questionnaire. Iraninan Journal of Nursing .2013.24(8): 61-70
25-Buss A H, Perry M. The Aggression Questionnaire. Journal of Personality and Social Psychology 1992; 63: 452-459.
26-Zahedi far S, Najariyan B, Shekarkan H. [Develop and validate a scale to measure aggression]. J Educ Psychol 2000; 3(7):73-102.
27-Cohen S, Kamarck T, Mermelstein R. A Global Measure of Perceived Stress .Journal of Health and Social Behavior 1983; 24 385-396.
28-Salehi Ghadri J. Efficacy of multiplicity of roles and satisfaction with it on the self esteem and stress in female teachers. MA Thesis, TarbiatModares University.1994.
29-Stanojevic P, Stanojevic D, Jovanovic D, Lipovac K. The effect of personality traits on driving related anger &aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. Transportation Research Part F.2011; 14:43-53.
30-Bone S A, Mowen, J. Identifying traits of aggressive & distracted drivers: Ahierarchical trait model approach. Journal of Consumer Behavior 2006; 5:454-464
31-Sumer N. Big five personality traits sa the Distal predictors of road accident involvement. Traffic and transport psychology. Elsevier Ltd.2005.
32-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; 4 (6): 701–718.
33-Pål U, and Torbjørn R. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. Safety Science 2003; 41(5): 427-443.
34-Dula C S, Ballard M E. Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional and Risky Driving. Journal of Applied Social Psychology 2006; 33 (2): 263 – 282 .
35-Deffenbacher JL, Lynch RS, OettingER, YinglingDA. Driving anger: correlates and a test of state-trait theory. PersIndiv Differ 2001; 31(8): 1321-31.

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]

Emotion Regulation, Stress, Aggression, stress and Coping Strategies between offender and Non-offender Drivers: A Comparative Study

Banaee A (MSc), Salemi Khameneh A (Ph.D), Zanzibar H (Ph.D Candidate), Ghahari Sh (Ph.D)*

Abstract

Introduction: increasing rate of deaths and losses caused by driving violations has drawn attention of researchers. In this regard, this study was conducted to compare offenderdrivers with non-offender drivers in Tehran considering their emotion regulation, stress, aggression and coping strategies.

Method: this was a causal-comparative study; statistical population consisted of all drivers in driving restrict 3 of Tehran during 2017 and statistical sample consisted of 100 aggressive drivers that were selected using convenient sampling method. The selected members were similar to 100 non-aggressive drivers in terms of age, education, and job status. Both groups filled out Lazarus and Folkman coping strategies questionnaire (1988), Garnefski'sEmotion Regulation Questionnaire (2001), Buss-Perry Aggression Questionnaire (1992), and Cohen et al Perceived Stress Questionnaire (PSQ) (1983). The obtained data were analyzed using MANCOVA and Kolmogorov-Smirnovtests through SPSS20 Software.

Results: The results of study showed a significant difference between aggressive and non- aggressive drivers considering variables of emotion regulation, stress, aggression, and coping strategies ($P<0.01$).

Conclusion: variables stress, aggression, avoidance and avoidance among coping strategies components, rumination and catastrophizing among components of emotion regulation were more among aggressive drivers compared to non- aggressive drivers.

Keywords: Emotion Regulation, Stress, Aggression, Coping Strategies, offender, Drivers.

---

*Corresponding Author: Department of Mental Health, School of Behavioral Sciences and Mental Psychiatry), Iran University of Medical Sciences (IUMS). Tehran, Iran.Email:ghahhari.sh@iums.ac.ir

[Downloaded from npwjm.ajaums.ac.ir on 2026-11-06]