

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

علی بنایی^۱، علی رضا سالمی خامنه^۲، حسین زندی فر^۳، شهربانو قهاری^۴

۱- گروه روان شناسی عمومی دانشگاه آزاد اسلامی ورامین، پیشوا، ورامین ایران. ۲- گروه روان 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	چکیده
<p>نوع مقاله مروری</p>	<p>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 متخلف و غیر متخلف می باشد.</p>
<p>تاریخچه مقاله دریافت: ۱۳۹۷/۳/۱ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۰/۱۴</p>	<p>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 مقابله‌ایز 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.</p>
<p>کلید واژگان تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری، راهبردهای مقابله‌ای، رانندگان متخلف و غیر متخلف.</p>	<p>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. ($P < 0/01$)</p>
<p>نویسنده مسئول Email: ghahhari.sh@iums.ac.ir</p>	<p>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.</p>

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 و رانندگی به عنوان رفتارناهنجار رانندگان تلقی می شود که 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 از کان و لاجون (۵) نشان داد که تخلفات رانندگی با

سیک 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 سراسر جهان خشونت و پرخاشگری یکی از متداول ترین رفتارهای ضد اجتماعی به ویژه در میان افراد ۱۵ تا ۴۴ است (۱۰). پرخاشگری از شایع ترین و ناراحت کننده ترین رفتار در میان رفتارهای منحرف انسان

می باشد (۱۱) و به هر شکلی از رفتار گفته می‌شود که 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 و غیرمستقیم تعریف شده است (۱۳). پرخاشگری مستقیم رفتاری است که اثر منفی مستقیمی به صورت فیزیکی یا کلامی بر بهزیستی قربانی داشته باشد. اما پرخاشگری 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 واژه‌های مرتبط با علائم جسمانی، نگرانی، افسردگی و احساس خصومت بیان می‌شود (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 می‌شود (۱۶). گاهی افراد هنگام استرس از راهکارهایی استفاده می‌کنند که خیلی سریع اثرات منفی استرس را کاهش می‌دهند 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 گرایش‌های مربوط به پاسخ‌های هیجانی است و در واقع اعمالی است که برای تغییر یا تعدیل یک حالت هیجانی به کار می‌رود (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 پیشرو بررسی مقایسه تنظیم هیجانی، استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله‌ای در رانندگان مختلف و غیر متخلف می‌باشد.

روش کار

این پژوهش از نظر نوع علی - مقایسه‌ای 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 نمونه‌گیری خوشه‌ای انتخاب شدند. افراد گروه متخلف بر اساس انجام تخلف حادثه ساز مشخص شدند جهت جمع‌آوری داده‌ها از پرسشنامه‌های راهبردهای مقابله‌ای از 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، داده‌های 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 مقابله‌ای از پرسشنامه لازاروس و فولکمن (۱۹۸۸) استفاده می‌شود. این پرسشنامه دارای ۶۶ سوال و ۸ زیرمقیاس است که عبارتند از: مقابله مستقیم؛ دوری‌گزینی یا فاصله‌گیری؛ خویش‌ننداری؛ جستجوی حمایت اجتماعی؛ مسئولیت‌پذیری؛ گریز-اجتناب؛ مسأله‌گشایی 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 گزینه‌ای تکمیل می‌شود. پایایی این آزمون در تحقیقی با استفاده از آلفای کرونباخ برای مقیاس رویاروگری ۰/۷، دوری‌جویی ۰/۶، خویش‌ننداری ۰/۷، حمایت اجتماعی ۰/۷۶، مسئولیت‌پذیری ۰/۶۶، گریز-اجتناب ۰/۷۲، مسأله‌گشایی برنامه‌ریزی ۰/۶۸، ارزیابی مجدد مثبت 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 گزینه‌ایست که دارای ۳۶ ماده است و دارای فرم ویژه بزرگسالان و کودکان می‌باشد. مقیاس تنظیم شناختی هیجان ۹ راهبرد شناختی-ملاطت خویش، پذیرش، نشخوارگری، تمرکز مجدد مثبت، تمرکز مجدد بر برنامه‌ریزی، ارزیابی مجدد مثبت، دیدگاه‌پذیری، فاجعه‌انگاری و ملاطت دیگران را ارزیابی می‌کند. گرانفسکی (۲۳) اعتبار و روایی مطلوبی این پرسشنامه را با استفاده از ضریب آلفا کرونباخ برای خرده‌مقیاس‌های 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 زیرمقیاس است، که عبارت است از پرخاشگری بدنی (PA)، پرخاشگری کلامی (VA)، خشم (A)، و خصومت (H)، آزمودنی‌ها به هر یک از عبارات در یک طیف ۵ درجه‌ای از: کاملاً شبیه من است (۵)، تا حدودی شبیه من است (۴)، نه

صالحی قدری (۲۸) ضریب آلفای کرونباخ برای پایایی این آزمون را ۰/۷۵٪ 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 ۲۰-۴۰ و گروه متخلف ۲۰-۵۰ سال و از لحاظ تحصیلات گروه غیرمتخلف بصورت دیپلم (۲۰٪) فوق دیپلم (۲۰٪) لیسانس (۲۰٪) و فوق لیسانس (۲۰٪) و گروه متخلف بصورت دیپلم (۲۷٪) فوق دیپلم (۲۰٪)، لیسانس (۳۶٪) و فوق لیسانس (۱۷٪) 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 می‌گردد:

جدول ۱- آزمون M باکس جهت بررسی همگنی ماتریس کواریانس

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

که بالاتر از ۰/۰۰۱ می‌باشد ($P < ۰/۰۰۱$). بنابراین فرض همگنی ماتریس کواریانس پذیرفته می‌شود.

شبهه من است نه شبهه من نیست (۳)، تا حدودی شبهه من نیست (۲)، تا به شدت شبهه 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، کنار آمدن با فشار روانی و استرس‌های تجربه شده را مورد سنجش قرار می‌دهد. این پرسشنامه در یک طیف ۵ درجه ای لیکرت از همیشه تا هرگز تکمیل می شود.

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 معنی داری مقدار F برابر با ۰/۰۰۶ محاسبه شده

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

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

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

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 معنی داری 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 معنی داری وجود دارد.

و نیز با یافته های دیفن باچر و همکاران (۳۵) مبنی بر اینکه هیجان طلبی، مخاطره جویی، ماجرا جویی و سطح انگیزتگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد در یک راستا می باشند. به نظر می رسد که وجود استرس، پرخاشگری و راهبردهای مقابله ای ناکارآمد 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 می گردد 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.

دست به پرخاشگری و تخلف در حین رانندگی می زند 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 آنها نشان داده است که رانندگانی که قوانین و مقررات را رعایت می کنند کمتر خطا می کنند و تمایل کمتری به این کار دارند. همچنین نتایج مطالعه حاضر با نتایج پژوهش دیفن باچر 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 دارند و اسیب های بیشتری می بینند

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 accident involvement among young Turkish drivers, *Aggressive behavior* 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 Adolescence* 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 self-concepts towards transgression and aggression: Differences between male community and offender adolescents, and associations with psychopathic traits". *Journal of adolescence* 2014; 37(5): 669-680.

- 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. *Personality and 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 validity in research on psychopathology in Youth, *Journal of psychological Behaviour 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. *Iranian 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.

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), Ghahhari 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's Emotion 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