

بررسی رابطه ی خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی

- سوسن رئوف حدادی ثانی^۱، دکتر زهرا طیبی^۲، دکتر جواد صالحی فدردی^۳
- ۱- کارشناس ارشد روانشناسی عمومی، دانشگاه فردوسی، مشهد، ایران
- ۲- دکترای روانشناسی عضو هیئت علمی دانشگاه فردوسی، مشهد، ایران
- ۳- فوق دکترای روانشناسی عضو هیئت علمی دانشگاه فردوسی، مشهد، ایران

چکیده

در سال های اخیر روانشناسی بیشتر درگیر مطالعه ی رفتار پرخطر و ایمنی رانندگی شده است با تکیه بر اینکه چگونه عوامل شخصیتی و هیجانی بر رفتار رانندگی و درگیری تصادف تاثیر می گذارد. هدف از پژوهش حاضر بررسی رابطه ی خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی می باشد. مطالعه ی حاضر توصیفی از نوع همبستگی بود. جامعه ی آماری پژوهش حاضر رانندگان متقاضی ورود به تاکسی رانی در طی یک ماه در سال ۱۳۹۲ بودند که تعداد ۱۱۷ راننده (۱۲ مرد و ۱۰۵ زن با میانگین سنی ۳۷ سال) به شیوه ی نمونه گیری در دسترس انتخاب شدند. پرسشنامه خشم رانندگی، دشواری نظم بخشی هیجانی گراتز و روئمر، رفتار رانندگی منچستر و تکلیف کامپیوتری برو/نرو اجرا شد. برای تحلیل داده ها از آزمون همبستگی و تحلیل رگرسیون همزمان استفاده شد. نتایج همبستگی نشان داد که بین خشم رانندگی و خودنظم جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد. همچنین توانایی بازداری تنها با لغزش های رانندگی رابطه معنادار داشت. بحث: به طور کلی نتایج مطالعه ی حاضر بر اهمیت نقش ویژگی های شخصیتی از جمله خشم رانندگی، توانایی خودنظم جویی هیجانی و همچنین توانایی بازداری بر بروز رفتارهای پرخطر رانندگی صحه می گذارد.

کلید واژه: خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی، بازداری، رفتار رانندگی

۱- مقدمه

این رفتارها دو گروه از اشتباهات و تخلفات را پوشش می دهند. خطاها به ناتوانی یا نارسایی در قضاوت صحیح و انجام یک سلسله اعمال طراحی شده برای رسیدن به نتیجه مطلوب تعبیر می شود. تخلفات نیز به دو دسته تقسیم می شوند: تخلفات غیرعمدی که رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می شوند، بدون اینکه در آن قصدی باشد، مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دوطرفه. تخلفات عمدی، رفتارهایی هستند که به قصد آسیب رساندن و نقض قانون انجام می شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می شوند [۸]. پژوهش ها نیز نشان داده اند که پرخاشگری از جمله مواردی است که خطرات زیادی در رانندگی ایجاد می کند [۹]. بروز رفتارهای توأم با خشونت در رانندگی و نحوه ی رانندگی خشن نیز با تصادفات رابطه نشان داده است [۱۰، ۱۱]. رانندگی پرخاشگرانه شامل هر نوع رفتاری از راننده می شود که آزار روانشناختی یا فیزیکی یا هر دو را برای سایر کاربران در ترافیک ایجاد می کند [۱۲]. رفتار پرخاشگرانه در رانندگی شامل رانندگی بی دقت، رانندگی با سرعت غیرمجاز، سبک رانندگی غیرقابل

تصادفات رانندگی هنوز یکی از علت های اصلی مرگ و میرها و جراحت هاست (دفتر مدیریت ترافیک، ۲۰۰۷، ۲۰۱۱). سازمان بهداشت جهانی^۴ (۲۰۱۱) گزارش کردند که تصادفات رانندگی یکی از ده علت مرگ و میر در سال ۲۰۰۸ در کشورهای با درآمد متوسط بوده است. بررسی انجام شده در یک دوره ی یک ساله در ایران نشان داد که میزان مرگ ناشی از تصادفات ترافیکی در ایران یکی از بالاترین رتبه ها را در جهان به خود اختصاص داده است [۱]. بیشتر محققان حوادث جاده ای توافق دارند که حدود ۹۰ درصد از علت تصادفات مربوط به عامل انسانی است [۲]. شواهد تحقیقی بسیاری رفتار رانندگی را به عنوان سهم مهم تصادفات رانندگی نشان دادند [۳، ۴، ۵، ۶]. در واقع، بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه نتیجه ی بد عملکرد یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده تا نقص فنی وسیله نقلیه [۷]. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی تهاجمی، یا رانندگی پرخطر گفته می شود.

- 1-sraouf022@gmail.com
2-Ztabibi@hotmail.com
3-jsfardardi@hotmail.com
4-Wolrd Health Organization

پیش بینی (تغییرناگهانی مسیررانندگی)، ارباب سایر رانندگان (با بوق غیرضروری، رانندگی بسیار نزدیک به سایر وسایل نقلیه) می‌باشد. نتایج مطالعه‌ای روی رانندگان کشور یونان نشان داد که در رانندگان پرخاشگر، درصد خطا و تخلف بیشتر بوده است [۱۳].

دیفن باچر و همکاران^۱ [۱۴] دریافتند که رانندگان خشن ترخشم بیشتر و شدیدتری را هنگام رانندگی گزارش می‌کنند و در رانندگی رفتارهای پرخطر فراوان تری بروز می‌دهند. آنها از کلمات رکیک بیشتر استفاده می‌کنند و همچنین سریعتر رانندگی می‌کنند. با بررسی رانندگی رانندگان خشن و معمولی مشخص شد که احتمال تصادفات در رانندگان خشن دو برابر بیشتر از رانندگان عادی است. سومر^۲ (۲۰۰۳) در بررسی رانندگی رانندگان حرفه‌ای ترکیه دریافت که تحریک‌جویی و پرخاشگری با همدیگر قادر به پیش بینی رانندگی پرخطرند.

تحقیقات نشان می‌دهد که نظم جویی هیجانی با پیدایش پرخاشگری و اختلالات رفتار آشفته، ارتباط دارد و افراد مبتلا به مشکلات تنظیم هیجانی گرایش بیشتری به خطرپذیری و انجام رفتارهای خطرناک نشان می‌دهند [۱۵،۱۶]. در واقع افرادی که خودنظم جویی هیجانی دارند ایمن‌تر رانندگی می‌کنند نسبت به کسانی که خودنظم جویی هیجانی ندارند [۱۷]. نظم‌جویی هیجان مشتمل بر راهبردهایی است که باعث کاهش، حفظ و یا افزایش یک هیجان می‌شوند و به فرایندهایی اشاره دارد که بر هیجان‌های کنونی فرد و چگونگی تجربه و ابراز آنها اثر می‌گذارد [۱۵]. استرانگ من^۳ (۲۰۰۶) پنج نوع فرآیند تنظیم عاطفی نقل کرده است. پنج فرایند عبارتند از:

۱. تغییر موقعیت؛ فرد با نزدیک شدن یا دور شدن از افراد، مکانها یا اشیایی که موجب تجارب عاطفی خوش یا ناخوشی می‌شوند، به تنظیم عواطف خود می‌پردازد.
 ۲. اصلاح موقعیت؛ بر روی آنچه که موجب تجارب عاطفی ناخوشایند است متمرکز می‌شود و آن را به صورت دلخواه خود تغییر می‌دهد.
 ۳. تغییر توجه؛ توجهش را به چیز دیگری جلب می‌کند و از موقعیت یا محرکی که باعث ایجاد هیجان شده حواس خود را پرت می‌نماید.
 ۴. تغییر شناختی؛ ارزیابی اش را از بعضی چیزها تغییر داده تا تاثیر عاطفی آن را تغییردهد.
 ۵. اصلاح پاسخ؛ به تغییر پاسخ هیجانی خود نسبت به موقعیت‌ها یا محرک‌ها اقدام می‌کند [۱۶].
- عامل دیگری که در بروز رفتارهای پرخاشگرانه موثر شناخته شده است، ناتوانی در بازداری پاسخ است. بازداری پاسخ، به

معنای متوقف ساختن سریع یک رفتار در پاسخ به الزامات متغیر محیطی، یک کنش اجرایی و مؤلفه ای اساسی از خود - تنظیمی است که به نظر می‌رسد در افراد پرخاشگر دارای نقص باشد. در پژوهش اسمیث و واترمن^۱ [۱۸] نیز آزمودنی‌های پرخاشگر سوگیری توجه در آزمون‌های استروپ و برو/نرو نشان دادند. همچنین، نقص در بازداری و کنترل شناختی رانندگی پرخطر را پیش‌بینی می‌کند [۱۹]. این در حالی است که کنترل شناختی برای تنظیم رفتارهای پیچیده از جمله عملکرد مناسب و جلوگیری از اقدام نامناسب ضروری است [۱۹]. بازداری مستلزم بازداری پاسخ‌های اتوماتیک زمانی که ممکن است خطرهایی ارائه دهند می‌باشد. به نظر می‌رسد که توانایی خودداری آگاهانه و ارائه پاسخ مناسب با موقعیت، با رانندگی ایمن و بی خطرات رابطه داشته باشد. بنابراین، افراد با بازداری ضعیف‌تر خطاهای رانندگی بیشتری را نشان می‌دهند [۲۰].

با توجه به اهمیت رفتارهای مخاطره آمیز در حین رانندگی و نقش آن در بروز تصادفات و آزار دیگر کاربران پژوهش حاضر به این موضوع می‌پردازد. پژوهش‌ها نقص در خود نظم جویی هیجانی، بازداری و خشم رانندگی را به عنوان عوامل محتمل در بروز رفتارهای پرخطر مطرح نموده‌اند. لذا پژوهش حاضر در پی پاسخ به این سوال است که آیا رابطه‌ای بین خشم رانندگی، خود نظم جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی وجود دارد؟

۲- روش پژوهش

روش مطالعه حاضر توصیفی از نوع همبستگی است. جامعه آماری مطالعه حاضر شامل کلیه ی رانندگان مراجعه کننده به فرهنگسرای ترافیک شهر مشهد در طی یک ماه در سال ۹۲ می باشد. تعداد آزمودنی‌های مورد نیاز در این پژوهش از طریق فرمول $k+8 \times 50$ که توسط گرین (۱۹۹۱) برای تعیین حجم نمونه در تحلیل‌های رگرسیون مطرح شده است، صورت گرفت [۲۱]. با توجه به تعداد متغیرهای پیش بین در این مطالعه ($k=3$)، حداقل ۷۴ شرکت کننده در نظر گرفته شدند. از این رو، از بین کلیه ی رانندگان متقاضی ورود به تاکسی رانی در طی یک دوره ی یک ماهه در سال ۱۳۹۲، برای اطمینان بیشتر تعداد ۱۱۷ نفر (۱۱۲ مرد و ۱۲ زن) با روش نمونه گیری در دسترس، انتخاب شدند. از داوطلبان خواسته شد، فرم رضایت نامه پژوهش که در آن توضیحات کامل در مورد

1-Smith &Waterman

1-Dyfenbacher

2-Sumer

3-Strongman

هدف از پژوهش، مدت زمان لازم برای اجرای آزمون ها و پرسشنامه ها و محرمانه بودن اطلاعات توضیح داده شده بود. مطالعه نمایند و در صورت رضایت برای شرکت در پژوهش اطلاعات جمعیت شناسی مربوط به سن، جنسیت و میزان تحصیلات خود را تکمیل کنند. پس از کسب رضایت از شرکت در پژوهش، آزمون ها با استفاده از یک لب تاپ در یک اتاق نسبتاً ساکت و به صورت انفرادی اجرا می شد. در مجموع ۳۰ دقیقه صرف انجام آزمون کامپیوتری و تکمیل دو پرسشنامه برای هر شرکت کننده شد.

۳- ابزار پژوهش

۳-۱- پرسشنامه: رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر، توسط ریزن و همکاران [۲۲] تنظیم و تدوین شد. فرم ۲۷ سوالی این پرسشنامه توسط استرادلینگ و میدوز^۱ (۲۰۰۰) ساخته و به کار گرفته شد [۱] و به وسیله لاجون و همکاران [۲۳] در سه کشور انگلیس، فنلاند و هلند اعتباریابی گردید. نتایج پایایی مطلوبی را برای این پرسشنامه در سه کشور نشان می دهد. در ایران فرم ۵۰ سوالی این پرسشنامه توسط عریضی و حقایق [۸] اعتباریابی گردیده است و نتایج مطلوب را بدست آورده اند. اعتبار فرم ۲۷ سوالی این پرسشنامه نیز در مطالعه گودرزی و شیرازی [۲۴] به روش همسانی درونی به دست آمده است و با ضرایب آلفای کرونباخ ۸۷٪، مورد تأیید قرار گرفته است. فرم ۲۷ سوالی پرسشنامه شامل: لغزشها، خطاها، تخلفات پرخاشگرانه و تخلفات معمولی می باشد. این پرسشنامه در یک مقیاس شش درجه ای (هرگز، خیلی کم، کم، برخی اوقات، زیاد و تقریباً همیشه) رفتارهای پرخطر رانندگی را مورد آزمون قرار می دهد. به پاسخ هرگز نمره صفر، خیلی کم نمره یک، کم نمره دو، برخی اوقات نمره سه، زیاد نمره چهار و تقریباً همیشه نمره پنج تعلق می گیرد. هیچ کدام از سؤالات به صورت معکوس نمره گذاری نمی شود. سه مؤلفه لغزشها، خطاها و تخلفات معمولی هرکدام از طریق ۸ سؤال و تخلفات پرخاشگرانه با استفاده از ۳ سؤال مورد سنجش قرار می گیرد. حداقل و حداکثر نمره بررسی سه مؤلفه لغزشها، خطاها، تخلفات معمولی، به ترتیب ۰ و ۴ و برای مؤلفه تخلفات پرخاشگرانه به ترتیب ۰ و ۵۱ می باشد. نمره حداقل به معنای میزان لغزشها، خطاها، تخلفات پرخاشگرانه و معمولی رانندگی کمتر و نمره حداکثر به معنای ارتکاب بیشتر به این رفتارها می باشد. اعتبار این پرسشنامه نیز در مطالعه گودرزی و شیرازی [۴۲] از طریق اعتبار محتوی و براساس نظریه متخصصان (دو افسر راهنمایی و رانندگی) حاصل شد و در مورد مربوط بودن داده ها به رفتار

رانندگی پرخطر ضریب توافق ۰/۹۸ و در مورد مربوط بودن ماده های خرده مقیاس ها به سه مقوله لغزشها، خطاها و تخلفات نیز ضریب توافق ۰/۹۵، ۰/۹۲ و ۰/۹۶ به دست آمد پایایی این پرسشنامه از طریق سنجش آلفای کرونباخ ۰/۹۶ به دست آمده است.

همچنین پرسشنامه بکار گرفته شده در پژوهش حاضر شامل شامل اطلاعاتی همچون تعداد ساعات رانندگی در روز، تعداد سالهای رانندگی و تعداد تصادفات در طی یک سال بود.

۴- خشم رانندگی

فرم کوتاه مقیاس خشم رانندگی یک پرسشنامه ۱۴ سوالی است که صفت شخصیتی خشم رانندگی را می سنجد. در این پرسشنامه شرکت کنندگان بر اساس مقیاس لیکرت ۵ درجه ای (هرگز=۱ تا خیلی زیاد=۵) نشان می دهند که موقعیت های متفاوتی که در حین رانندگی با آن ها مواجه می شوند تا چه اندازه آن ها را خشمگین می کند. بررسی های به دست آمده در زمینه اعتبار این پرسشنامه حاکی از اعتبار مناسب این ابزار است ($\alpha=0/80$). اعتبار باز آزمایی فرم کوتاه ۰/۸۴ بوده است. اعتبار این پرسشنامه در ایران نیز پس از اجرا روی ۱۰۰ نفر از رانندگان تاکسی شهر مشهد (۲۰ زن و ۸۰ مرد) محاسبه شد. نتایج حاکی از اعتبار همسانی درونی ۰/۷۸ بود [۲۵].

۵- مشکلات در تنظیم هیجانی

این پرسشنامه توسط گراتز و روئمر [۲۶] تدوین شده است. این مقیاس دارای ۳۶ گویه است و ۶ مشکل در نظم بخشی هیجانی شامل نپذیرفتن پاسخ های هیجانی، دشواری در انجام رفتار هدفمند، دشواری در کنترل تکانه، نبود آگاهی هیجانی، دسترسی محدود به راهبردهای نظم بخشی هیجانی و نبود وضوح هیجانی را با استفاده از یک درجه بندی لیکرت ۵ درجه ای اندازه گیری می کند. نتایج پژوهش گراتز و روئمر [۲۶] حاکی از آن است که این مقیاس از همسانی درونی بالایی (۰/۹۳) برخوردار است و هر شش زیر مقیاس آن آلفای کرونباخ بالای ۰/۸۰ دارند. همچنین، در این پژوهش، نتایج بررسی روایی همگرا و ساختار عاملی این مقیاس نشان داد که روایی مقیاس مذکور در حد مطلوبی است [۲۶]. در ایران، خانزاده، سعیدیان، حسین چاری و ادیسی [۲۷] در پژوهشی بر روی دانشجویان، ساختار عاملی و ویژگی های روانسنجی نسخه فارسی این مقیاس را بررسی کردند. نتایج حاصل از تحلیل عاملی اکتشافی، مطابق با مقیاس

دهنده ی توجه انتخابی کمتر می باشد. در مطالعه ی قدیری و همکاران [۲۹] پایایی این آزمون ۰/۸۷ گزارش شده است.

۷- روند اجرای پژوهش

از آزمودنی ها خواسته شد فرم رضایت نامه پژوهش که در آن توضیحات کامل در مورد هدف پژوهش، مدت زمان لازم برای اجرای آزمون ها و پرسشنامه ها و محرمانه بودن اطلاعات توضیح داده شده بود را مطالعه نمایند و در صورت رضایت برای شرکت در پژوهش اطلاعات جمعیت شناختی مربوط به سن، جنسیت و میزان تحصیلات خود را تکمیل کنند. پس از کسب رضایت از شرکت در پژوهش، آزمون ها با استفاده از لب تاپ و در اتاق نسبتاً ساکت که از نظر نور نیز مناسب بود اجرا شد. همچنین رانندگان مبتدی در کلینیک دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی و کلاس ها که از نظر نور مناسب و محیطی نسبتاً آرام بود اجرا شد. همه ی شرکت کنندگان پرسشنامه مربوط به رفتارهای پرخطر رانندگی، پرسشنامه پرخاشگری و مشکلات در تنظیم هیجانی به همراه آزمون استروپ هیجانی که شامل سه بخش استروپ کلاسیک، هیجانان منفی و رفتار پرخطر ترافیک و همچنین هیجانان مربوط به غیرترافیک بود انجام دادند. لازم به ذکر است قبل از اجرای آزمون ها از آزمودنی ها خواسته شد تا میزان خستگی، خشم، اضطراب و استرس خود را از صفر تا ده رتبه بدهند. بعد از اتمام آزمون های کامپیوتری نیز از آزمودنی ها خواسته شد تا میزان حواس پرتی نسبت به محرک های بیرون (مانند سرو صدا) بر عملکرد خود در پاسخ به آزمون ها را از صفر تا ده رتبه بدهند. این امر به دلیل کنترل اثر این عوامل بر آزمون های کامپیوتری بود. در مجموع حدود یک ساعت صرف انجام آزمون های کامپیوتری و تکمیل پرسشنامه ها برای هر شرکت کننده شد. تمامی آزمون ها در یک جلسه ارائه شد. شیوه ی اجرا برای آزمودنی ها به ترتیب آزمون استروپ هیجانی به مدت ۵ دقیقه، تکلیف برو/نرو ۵ دقیقه، پرسشنامه رفتار رانندگی منجستر ۱۰ دقیقه، مشکلات تنظیم هیجانی ۱۵ دقیقه و پرخاشگری ۵ دقیقه بود.

۸- یافته ها

یافته های جمعیت شناختی نشان می دهد ۸۵/۴٪ رانندگان مرد و ۹/۸٪ زن بودند. میانگین سنی رانندگان ۳۷ سال بود. میانگین سابقه ی رانندگی رانندگان ۱۲ سال بود. ۳۹٪ رانندگان زیر دیپلم، ۴۳/۳٪ دیپلم، ۴/۱٪ کاردانی، ۴/۹٪ کارشناسی و ۰/۸٪ کارشناسی ارشد بودند.

اصلی، ۶ عامل را نشان داد و حذف ۳ گویه را در پی داشت. نتایج حاصل از بررسی روایی ملاکی این مقیاس با سیاهه های افسردگی و اضطراب بک نیز حاکی از روایی ملاکی این مقیاس بود. در نهایت نتایج حاصل از بررسی پایایی با استفاده از دو روش ضریب همسانی درونی ۰/۶۶ تا ۰/۸۸ و بازآزمایی ۰/۷۹ تا ۰/۹۱ حاکی از پایایی قابل قبول نسخه فارسی این مقیاس بود [۲۷].

۶- تکلیف برو- نرو^۱

این ابزار کامپیوتری به منظور اندازه گیری بازداری شناختی به کار برده می شود. در این تکلیف دو نوع محرک به آزمودنی ارائه می گردد، بیشتر محرکها، محرکهای برو هستند که آزمودنی با مشاهده آنها باید بلافاصله یک پاسخ مشخص را ارائه نماید. تعداد کمتری از محرک ها، محرک های نرو هستند که آزمودنی به محض مشاهده آنها باید پاسخ را متوقف نماید [۲۸]. به این دلیل که تعداد محرک های برو معمولاً بیشتر از محرک های نرو است، آمادگی برای ارائه ی پاسخ در فرد بیشتر است. در این پژوهش با توجه به اینکه آزمودنی ها قبل از پاسخ به آزمون برو/نرو به آزمون استروپ هیجان منفی ترافیک و رفتار پرخطر رانندگی پاسخ دادند لذا مرحله ی تمرین نداشتند و از ابتدا وارد آزمون اصلی می شدند. لذا آزمون اجرا شده در این پژوهش دارای یک بلوک^۲ است که همان آزمون اصلی است. محرک های ارائه شده در بلوک لغات رنگی (آبی، سبز، زرد و قرمز) بودند که هر کدام به چهار رنگ نمایش داده می شود. تکلیف آزمودنی این است که به کلمات همخوان با رنگ پاسخ دهد و از پاسخ دهی به کلمات ناهمخوان با رنگ خودداری کند. همچنین در مرحله ی اصلی آزمون، آزمودنی بازخوردی دریافت نمی کند. آزمون اصلی دارای صد کوشش می باشد. محرک ها به مدت ۳۰۰۰ میلی ثانیه ارائه می شود و مدت زمان فاصله^۳ بین ارائه ی محرک ها ۵۰۰ میلی ثانیه می باشد. از این آزمون سه نمره جداگانه به دست می آید: درصد خطای ارتکاب، درصد بازداری نامناسب و زمان واکنش [۲۹]. خطای قصور^۴ زمانی اتفاق می افتند که آزمودنی ها به موقع واکنش نشان نمی دهند و محرک ها بی پاسخ گذاشته می شوند. خطای ارتکاب^۵ زمانی اتفاق می افتند که آزمودنی ها به اشتباه به محرک های نرو پاسخ می دهند و نمی توانند پاسخ خود را نگه دارند. عدم بازداری مناسب یا خطای ارتکاب به معنی انجام پاسخ حرکتی در هنگام ارائه محرک غیرهدف است. خطاهای ارتکاب با تکانشگری و یا همان فقدان بازداری ارتباط دارد در حالی که خطاهای حذف به عنوان شاخصی از بی توجهی در نظر گرفته می شود. زمان های واکنش به محرک های برو نیز توجه انتخابی به محرک های هدف منعکس می کند و زمان واکنش های طولانی تر نشان

- 1-Go/No go task
- 2-block
- 3-Interval
- 4-Omission
- 5-Commission

۹- اطلاعات جمعیت شناختی

رانندگی ارائه می شود. جدول ۴-۱ ویژگی های جمعیت شناختی آزمودنی ها برحسب سطح تحصیلات را نشان می دهد

در این قسمت ویژگی های آزمودنی ها نظیر سطح تحصیلات، جنسیت، سن، مدت اخذ گواهینامه و تجربه.

سطح تحصیلات	فراوانی	فراوانی درصد	فراوانی تجمعی
زیردیپلم	۴۸	۳۹	۴۱
دیپلم	۵۷	۴۶/۳	۸۹/۷
کاردانی	۵	۴/۱	۹۴
کارشناسی	۶	۴/۹	۹۹/۱
کارشناسی ارشد	۱	۰/۸	۱۰۰
مجموع	۱۱۷	۹۵/۱	۱۰۰

جدول ۱) توزیع سطح تحصیلات اعضای نمونه تحقیق

جدول ۲ ویژگی های جمعیت شناسی آزمودنی ها برحسب جنسیت را نشان می دهد.

همانطور که جدول ۱ نشان می دهد سطح تحصیلات بیشتر آزمودنی ها زیردیپلم می باشد و کم ترین آنها دارای مدرک کارشناسی ارشد می باشند.

جنسیت	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی تجمعی
مرد	۱۰۵	۸۵/۷	۸۹/۷
زن	۱۲	۹/۸	۱۰۰
مجموع	۱۱۷	۹۵/۱	۱۰۰

جدول ۲) توزیع جنسیت آزمودنی ها

همانطور که جدول ۲ نشان می دهد ۱۰۵ نفر از آزمودنی ها مرد و ۱۲ نفر زن می باشند.

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	تعداد
سن	۳۶/۵۸	۹/۳۸	۱۱۷
مدت اخذ گواهینامه	۱۳/۴۱	۸/۵۸	۱۱۷
تجربه	۱۲/۴۵	۸/۹۶	۱۱۲

جدول ۳: میانگین و انحراف استاندارد سن، مدت اخذ گواهینامه و تجربه رانندگی

متغیر	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	SD	M
1. خشم رانندگی														1	0/72	2/27
2. نپذیرفتن پاسخ‌های هیجانی													1	0/36**	0/88	2/66
3. دشواری در انجام رفتار هدفمند												1	0/66**	0/48**	0/91	2/60
4. دشواری در کنترل تکانه											1	0/66**	0/44**	0/56**	0/80	2/06
5. نبود آگاهی هیجانی										1	0/10	0/00	0/01	0/11	0/67	2/06
6. دسترسی محدود به راهبردهای نظم‌جویی هیجانی						1	0/38*	0/67**	0/50**	0/42**	0/80	0/53**	0/42**	0/80	2/08	
7. نبود وضوح هیجانی						1	0/38**	0/02	0/41**	0/48**	0/99	0/24**	0/36**	0/99	2/37	
تکلیف پرو/نرو						0										
8. زمان واکنش						1	0/04	0/05	-0/14	0/02	0/02	0/06	0/11	0/04	92/89	546/2
9. تعداد پاسخ‌های غلط						1	0/15	-0/01	0/03	-0/03	0/01	0/006	0/23*	-0/05	2/43	2/48
10. تعداد عدم پاسخ						0	0/36**	0/06	0/08	-0/07	0/02	0/04	0/12	-0/02	0/77	0/36
رفتار پرخطر رانندگی																
11. لغزش‌ها														0/44**	0/53	0/62
12. خطاها														0/48**	0/54	0/56
13. تخلفات معمولی														0/43**	0/59	0/54
14. تخلفات پرخطرگزارانه														0/50**	0/64	0/68

جدول (۱) میانگین و انحراف استاندارد و ضرایب همبستگی اسپیرمن متغیرهای خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری و رفتار پرخطر رانندگی

۱۰- پیش بینی رفتارهای پرخطر رانندگی از طریق خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و بازداری

جهت پاسخگویی به این سوال که آیا رفتارهای پرخطر رانندگی را می توان از طریق صفت خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و بازداری پیش بینی نمود، از تحلیل رگرسیون سلسله مراتبی استفاده شد. متغیرهای خشم رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و بازداری به عنوان متغیرهای پیش بین و یک بار متغیر رفتارهای پرخطر رانندگی به عنوان متغیر ملاک وارد تحلیل رگرسیونی شدند. قبل از اجرای تحلیل رگرسیون، پیش فرض های انجام رگرسیون بررسی شد. با توجه به اینکه نمرات در متغیر ملاک یعنی رفتارهای پرخطر رانندگی نرمال نبود به روش باکس کاکس به نمرات نرمال تبدیل شد. بعد از اطمینان از اینکه متغیر رفتارهای پرخطر رانندگی از توزیع نرمال برخوردار شد و ثبات واریانس آن اثبات شد، متغیر در درون مدل آورده شد. متغیرهای پیش بین از لحاظ هم خطی بودن، با استفاده از دو شاخص Tolerance و VIF مورد بررسی قرار گرفتند. در شاخص Tolerance در همه ی موارد یافته ها نزدیک به یک قرار داشتند و در شاخص VIF نیز هیچکدام بیشتر از ۰۱ نبودند. بنابراین مفروضه هم خطی بودن برای انجام رگرسیون به خوبی رعایت شده بود. جدول ۵) ضریب رگرسیون همزمان در پیش بینی رفتارهای پرخطر رانندگی از طریق متغیرهای خشم

در تحلیل همبستگی نمرات خشم رانندگی با نمرات لغزشها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه در رانندگی رابطه مثبت و معناداری دارد. یعنی با افزایش نمرات پرخاشگری میزان لغزشها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه در رانندگی نیز افزایش پیدا می کند ($p > 0/05$, $r = 0/44$, $r = 0/84$, $r = 0/34$, $r = 0/05$). لذا این فرضیه که بین خشم رانندگی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه وجود دارد تایید می شود. بین نمرات خرده مقیاس های مختلف در مشکلات خودنظم هیجانی و بروز رفتار پرخطر رانندگی به شرح زیر رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. با افزایش نمرات در خرده مقیاس مشکلات در نپذیرفتن پاسخ های هیجانی میزان لغزشها، خطاها و تخلفات معمولی رانندگی نیز افزایش می یابد ($r = 0/22$, $r = 0/33$, $r = 0/20$). همچنین با افزایش نمرات در خرده مقیاس های دشواری در انجام رفتار هدفمند، دشواری در کنترل تکانه، دسترسی محدود به راهبردهای نظم جویی هیجانی و نبود وضوح هیجانی، میزان لغزشها ($r = 0/41$, $r = 0/42$, $r = 0/40$, $r = 0/40$ ، $r = 0/42$) و تخلفات معمولی رانندگی ($r = 0/29$, $r = 0/38$, $r = 0/40$, $r = 0/39$) نیز افزایش می یابد. این در حالی است که با افزایش نمرات در خرده مقیاس نبود آگاهی هیجانی تنها میزان لغزش رانندگی افزایش می یابد و با سایر متغیرهای رفتار رانندگی همبستگی معنادار ندارد. لذا این فرضیه که بین مشکلات در خودنظم جویی و رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد تایید می شود. همانطور که جدول ۴ نشان می دهد زمان واکنش به محرک های برو تنها با لغزش های رانندگی رابطه وجود دارد ($r = 0/21$). همچنین بین عدم پاسخ به محرک های برو با لغزشها و خطاهای رانندگی رابطه مثبت وجود دارد ($r = 0/24$). لذا این فرضیه که بین توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه وجود دارد تایید می شود.

رانندگی، خودنظم جویی هیجانی و بازداری

متغیر	رفتار های پرخطر رانندگی				
	P	T	B	SE	B
خشم رانندگی	۰/۰۰	۵/۸۸	۰/۵۰	۰/۱۱	۰/۶۷
خودنظم جویی هیجانی	۰/۰۳	۲/۱۷	۰/۱۸	۰/۱۵	۰/۳۳
زمان واکنش به محرک های برو	۰/۱۹	۱/۳۰	۰/۱۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱
تعداد پاسخ های غلط	۰/۱۹	۱/۳۰	۰/۱۰	۰/۰۳	۰/۰۱
تعداد عدم پاسخ	۰/۳۹	۰/۸۵	۰/۰۷	۰/۱۱	۰/۰۹

N= ۱۱۷ رفتارهای پرخطر رانندگی

نتایج تحلیل رگرسیون نشان می‌دهد که این مدل در کل از نظر آماری برای پیش بینی لغزش‌های رانندگی معنادار است (یعنی $r^2=0/44$, $\Delta r^2=0/41$, $F_{(5,108)}=17/11$ $P=0/00$ همه متغیرها روی هم قادر به تبیین 44% از واریانس متغیر رفتارهای پرخطر رانندگی هستند. وقتی واریانس سایر متغیرها کنترل می‌شود، از بین متغیرها، به ترتیب از قدرتمندترین تا ضعیف ترین متغیر خشم رانندگی و خودنظم جویی هیجانی به طور معنادار رفتارهای پرخطر رانندگی را پیش‌بینی می‌کند.

۱۱- بحث و نتیجه گیری

یافته‌های پژوهشی حاضر همبستگی معناداری بین خشم رانندگی با رفتارهای پرخطر رانندگی نشان داد. لذا این فرضیه که "بین پرخاشگری و رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد" تایید شد.

در این پژوهش نمرات خشم رانندگی با نمرات لغزش‌ها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه در رانندگی رابطه مثبت و معناداری داشت. یعنی با افزایش نمرات خشم رانندگی میزان لغزش‌ها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه در رانندگی نیز افزایش پیدا می‌کند.

این یافته در راستای پژوهش‌های شاکرنیا [۹]، بردونالت، و اواسوری، ترسا و ساستری [۳۰] و ایورسن و روندمو [۳۱] می‌باشد. در این پژوهش‌ها پرخاشگری ارتباط تنگاتنگی با تخلفات و بالاخص تخلفات پرخاشگرانه داشت. در پژوهش حاضر نیز خشم رانندگی به ترتیب بیشترین همبستگی را با تخلفات پرخاشگرانه، تخلفات معمولی، لغزش‌ها و خطاها داشت. همچنین خشم رانندگی پیش بین کننده‌ی رفتارهای پرخطر رانندگی بود [۳۲، ۱۳، ۱۴، ۳۳]. در بیشتر پژوهش‌هایی که در حیطه‌ی رانندگی و رفتارهای پرخطر رانندگی در ایران صورت گرفته به نقش صفات شخصیتی و بالاخص خشم رانندگی بر رفتارهای پرخطر رانندگی صحنه گذاشته اند. در تبیین این یافته می‌توان گفت افرادی که از ویژگی شخصیتی پرخاشگرانه بیشتری برخوردارند در هنگام رانندگی رفتارهای پرخطر رانندگی مانند ناسزا، ارباب سرنشینان، برخورد‌های فیزیکی میان رانندگان، تعقیب راننده‌ی مقابل و بوق زدن‌های مکرر بروز می‌دهند. گنزالیز-ایگلسیاس، گمز-فراگیولا و لویینگو-مارتین [۳۴] به این نتیجه رسیدند که ۸۹٪ از ۲۷۰ راننده تخلفات پرخاشگرانه مانند کورس گذاشتن با سایر ماشین‌ها، خصومت نسبت به سایر رانندگان یا بوق زدن به منظور آزار سایر رانندگان را گزارش کردند. همچنین دولا و گلر [۳۵] پیشنهاد کرده اصطلاح رانندگی پرخطر به عنوان سازه‌ای که سه بعد است تعریف می‌شود.

خطرپذیری، هیجانات منفی که در حین رانندگی تجربه می‌شود و کنش‌های عمدی پرخاشگری نسبت به دیگران. خطرپذیری می‌تواند شامل رانندگی با سرعت بالا، شتاب سریع و کنترل جانبی ضعیف باشد [۳۶] و ممکن است با هیجانات منفی مانند خشم و/یا ناکامی تشدید شود [۳۷]. در مطالعه‌ی حاضر بین مشکلات درخودنظم جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود داشت. لذا این فرضیه که "بین مشکلات درخودنظم جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه منفی وجود دارد" تایید شد. نتایج پژوهش حاضر نشان داد با افزایش نمرات در خرده مقیاس مشکلات در نپذیرفتن پاسخ‌های هیجانی میزان لغزش‌ها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه رانندگی نیز افزایش می‌یابد. همچنین با افزایش نمرات در خرده مقیاس‌های دشواری در انجام رفتار هدفمند، دشواری در کنترل تکانه، دسترسی محدود به راهبردهای نظم جویی هیجانی و نبود وضوح هیجانی میزان لغزش‌ها، خطاها و تخلفات معمولی رانندگی نیز افزایش می‌یابد. این در حالی است که با افزایش نمرات در خرده مقیاس نبود آگاهی هیجانی تنها میزان لغزش رانندگی افزایش می‌یابد و با سایر متغیرهای رفتار رانندگی همبستگی معنادار ندارد. یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد دشواری در کنترل تکانه، دسترسی محدود به راهبردهای نظم جویی هیجانی و نبود وضوح هیجانی به ترتیب با خطاهای رانندگی بیشترین و با تخلفات پرخاشگرانه کمترین میزان همبستگی را داشت. این یافته با یافته‌های پیشین همخوان است [۳۱، ۱۷]. چنانکه ایورسن و روندمو [۳۱] نیز در پژوهش خود گزارش کردند افرادی که در هیجان خواهی نمرات بالایی گرفتند رفتارهای پرخطر رانندگی بیشتری داشتند. بر اساس این یافته‌ها می‌توان گفت رانندگان هیجان خواه بیشتر درگیر در سرعت و نادیده گرفتن قوانین رانندگی هستند و بیشتر درگیر در تصادف می‌شوند. دلیل هیجان خواهی را گرایش به کم برآورد کردن احتمال پیامدهای منفی رفتار پرخطر در مقایسه با سایر افراد مطرح کردند. رفتارهیجان خواهی به طور مثبتی با رانندگی بی پروا، تصادفات رانندگی و تخلفات رانندگی رابطه دارد [۳۸]. یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد پرخاشگری نسبت به خودنظم جویی هیجانی رابطه‌ی قوی تری با لغزش‌ها، خطاها، تخلفات معمولی و تخلفات پرخاشگرانه دارد. این یافته همسو با یافته‌ی دلهمه، چارند و پارن [۳۹] می‌باشد. با توجه به اینکه یافته‌های پژوهش‌های پیشین دوار و اولسون [۴۰] بر این نکته تاکید دارد رانندگانی که دارای صفت شخصیتی پرخاشگری و هیجان خواهی هستند در بزرگراهها با سرعت بیشتری رانندگی می‌کردند، سبقت بیشتری می‌گرفتند و تخلف‌های رانندگی بیشتری داشتند و از کمربند ایمنی کمتر استفاده می‌کردند.

برای اندازه گیری رفتارهای پرخطر رانندگی، خشم رانندگی و خودنظم جویی هیجانی در این مطالعه از پرسشنامه استفاده شده بود. با توجه به اینکه یکی از محدودیت‌های اصلی پرسشنامه طبیعت خودگزارشی آن است احتمال اینکه آزمودنی‌ها در تکمیل پرسشنامه‌ها از صداقت کافی برخوردار نبودند وجود دارد. همچنین با توجه به مکان تکمیل پرسشنامه‌ها که فرهنگسرای ترافیک بود و با توجه به اینکه آزمودنی‌ها رانندگان متقاضی ورود به سازمان تاکسی رانی بودند امکان سوگیری در پاسخ را افزایش می‌دهد. لذا با توجه به مباحث مطرح شده در تعمیم نتایج باید احتیاط کرد. با توجه به اینکه در این پژوهش توانایی بازداری به صورت کلی مورد مطالعه قرار گرفت لذا پیشنهاد می‌شود در پژوهش‌های آینده توانایی بازداری مرتبط با رفتارهای پرخطر رانندگی سنجیده شود. با توجه به تجربه‌ی هیجانات در حین رانندگی بهتر است در حالت رانندگی شبیه سازی شده و با ابزارهای دیگر نیز نقش هیجانات بر عملکرد رانندگی رانندگان مورد مطالعه قرار گیرد تا نتایج بهتری را ارائه دهد.

لذا در تبیین این یافته‌ها و همسو با آن یافته‌های پژوهش حاضر باید گفت نظم جویی هیجانات به عنوان یک راهبرد ضروری به نظر می‌رسد و توانایی در نظم‌جویی هیجانات به رانندگان کمک می‌کند تا ایمن تر رانندگی کنند. همانطور که کاسپی [۱۷] نتیجه گرفت افرادی که در خود کنترلی پایین هستند مشکلات رفتاری را در دوره‌های طولانی زمانی بروز می‌دهند. لذا نظم‌جویی هیجان مؤلفه‌ی مرکزی در سازماندهی رفتار سازگارانه و جلوگیری از بروز هیجان‌های منفی و رفتارهای ناسازگارانه می‌باشد [۱۷]. در تبیین این یافته‌ها می‌توان گفت از آن جایی که افرادی که در نظم جویی هیجانی مشکل دارند از هیجانات خود آگاه نیستند و دشواری در کنترل تکانه دارند از راهبردهای محدودی جهت نظم جویی هیجاناتشان استفاده می‌کنند. لذا در رانندگی هم رفتارهای پرخطر بیشتری نشان می‌دهند. نتایج همبستگی ارتباط معناداری را بین توانایی بازداری و لغزش‌های رانندگی نشان داد. تعداد خطای بیشتر در پاسخگویی به محرک‌های مربوط و زمان واکنش آهسته‌تر برای پاسخگویی به این محرک‌ها، با لغزش‌های بیشتری در حین رانندگی همراه بود. همچنین عدم پاسخ به محرک‌های برو نیز با لغزش‌ها و خطاهای رانندگی رابطه مثبت داشت. بدین ترتیب، فرضیه پژوهش حاضر "بین بازداری و رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه وجود دارد" تایید شد. یافته‌ی پژوهش حاضر همسو با یافته‌های [۳۹، ۲۰] می‌باشد. با این تفاوت که در پژوهش هاشمی برزآبادی [۲۰] توانایی بازداری با خطاهای رانندگی نیز رابطه‌ی منفی داشت. یافته‌های پژوهش همسو با پژوهش‌های پیشین بر این نکته اشاره دارد که رانندگانی که در توانایی بازداری مشکل دارند تخلف رانندگی بیشتری نیز مرتکب می‌شوند. در تبیین این یافته می‌توان گفت که زمان‌های واکنش به محرک‌های برو توجه انتخابی به محرک‌های هدف را منعکس می‌کند. لذا با توجه به این که بازداری مستلزم نادیده گرفتن محرک‌های نامربوط محیطی است فرض بر این است رانندگانی که در توانایی بازداری مشکل دارند در نادیده گرفتن محرک‌های نامربوط بیرونی ناتوانی بیشتری دارند لذا تخلفات بیشتری را مرتکب می‌شوند و رفتارهای پرخطر رانندگی بیشتری نیز دارند. همانطور که در پژوهش حاضر نیز تعداد عدم پاسخ به محرک‌های برو با لغزش‌ها و خطاهای رانندگی رابطه داشت. در واقع تعداد عدم پاسخ به محرک‌های برو یا همان خطای قصور در تکلیف برو/نرو شاخصی از بی توجهی در نظر گرفته می‌شود. اجرای تحقیق بر روی نمونه در دسترس از مهمترین محدودیت‌های مطالعات روانشناختی و نیز مطالعه‌ی حاضر به شمار می‌رود. بی تردید عدم امکان استفاده از انتخاب و انتساب تصادفی در این مطالعه، قابلیت تعمیم و روایی بیرونی نتایج را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۱۲- مراجع

۱۳- حاجی امینی، ز.، چراغعلی پور، ض.، آزاد مرزآبادی، ا.، عبادی، ع. و نوروزی کوشالی، ع. (۱۳۹۰). مقایسه میزان استرس شغلی در رانندگان نظامی و غیر نظامی شهر تهران. مجله طب نظامی. دوره ۱۳، شماره ۱. صفحات ۳۰-۲۵.

14-Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R. & Swaim, R.C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: a measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 717-737.

۱۵. مشهدی، ع.، میردورقی، ف. و حسنی، ج. (۱۳۹۰). نقش راهبردهای نظم‌جویی شناختی هیجان در اختلال‌های درونی سازی کودکان. فصلنامه روانشناسی بالینی. سال سوم، شماره سوم (پیاپی ۱۱).

۱۶. باقری، ف.یوسفی، ح. (۱۳۸۸). سخت رویی، باورهای خودکارآمدی و راهبردهای خودتنظیمی عاطفی در دانش آموزان دختر. اندیشه و رفتار. دوره ۴، شماره ۱۴.

17-Hancock, G.M., Hancock, P.A. & Janelle, C.M. (2012). The impact of emotions and predominant emotion regulation technique on driving performance. *Work: Journal of Prevention, Assessment, and Rehabilitation*, 41, 5882-5885.

18- Smith, P. & Waterman, M. (2004). Role of Experience in Processing Bias for Aggressive Words in Forensic and Non-Forensic Populations. *Aggressive Behavior*, 30, 105-122.

19- Bridges, L. J., Denham, S. A. & Ganiban, J. M. (2004). Definitional issues in emotion regulation research. *Child Development*; 75(2): 340-345.

۲۰- هاشمی برزآبادی، ح. (۱۳۹۰). نقش کنش‌های اجرایی و نگرش در بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد روانشناسی عمومی، دانشگاه فردوسی.

21- Miles, J. & Shevlin, M. (2001). *Applying regression and correlation: a guide for student and researchers*. London: Sage Publications.

22- Reason, L., Nanstead, A., Strading, S., Bayter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations: a real distinction". *Ergonomics*, 33: 1315-32.

23- Lajunen, T. & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.

۱- شمس، م.، رشیدیان، آ.، شجاعی‌زاده، د.، مجدزاده، ر. و منتظری، ع. (۱۳۸۹). رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران، نگرش، رفتارهای خودگزارشی و مشاهده‌ای. فصلنامه پایش. سال نهم شماره چهارم. صص ۴۱۶-۴۰۳.

۲- حیدری، م.، خرم‌دل، ک.، رخشانی، ط. و شکوه، م. (۱۳۹۱). مقایسه نقش عامل انسانی در بروز تصادفات رانندگان صنوف مختلف. فصلنامه علمی امداد و نجات، سال چهارم، شماره ۱.

3- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behavior. *Transportation Research Part F*, 7, 135-150.

4- Lawton, R., Parker D., Stradling, S. G. & Manstead, A. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249 - 262.

5-Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.R.S. & Stradling, S.G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38 (5), 1036-1048.

6-Nayum, A. (2008). Attitudes in Predicting Risky Driving Behavior. Master of Philosophy in Psychology Department of Psychology. University of Oslo.

7-Lajunen, T. & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.

۸- عریضی، ح.، حقایق، ع. (۱۳۸۸). ویژگی‌های روانسنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. فصلنامه پایش، ۸(۴)، ۲۸-۲۱.

۹- شاکری‌نیا، ا. (۱۳۸۸). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک / سال چهارم، شماره ۱۵

10-Bener, A., Haigney, D. & Crundal, D. (2004). Driving Behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison study. "3" International conference on traffic of Transport Psychology, 5-9, Nottingham UK.

11-Saucan, D., Micle, M., Popa, C. & Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Social and Behavioral Sciences*, 33, (2011): 347-343.

12- Elison-Potter, P. & Deffenbacher, J. L. (2001). The effects of trait driving anger, anatomy, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 431-443.



34- Gonzalez-Iglesias, B., Gomez-Fraguela, J. & Luenigo-Martin, M. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation Research Part F*, 15, 404-412.

35- Dula, C.S., Geller, & E.S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34, 559-566.

36- Dula, C. & Ballard, M. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2): 263-282.

37- Stephens, A. N. & Groeger, J. A. (2009). Situational specificity of trait influences on drivers' evaluations and driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12 (1): 29-39.

38- Prato, C., Toledo, T., Lotan, T. & Taubman - Ben-Ari, O. (2010). Modeling the behavior of novice young drivers during the first year after licensure. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 480-486.

39- Delhomme, P., Chaurand, N. & Paran, F. (2012). Personality predictors of speeding in young drivers: Anger vs. sensation seeking. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 15 (6): 654-666

40- Cheng, A., Terry, C.K., & Lee, H. (2012). Impulsive personality and risk-taking behavior in motorcycle traffic offenders: A matched controlled study. *Personality and Individual Differences*, 53 (5): 597-602.

۲۴- گودرزی، م. شیرازی، م. (۱۳۸۴). بررسی رابطه ی بین تحریک جویی و رفتار رانندگی پرخطر. *مجله ی روانشناسی* ۳۳. سال نهم. شماره ی ۱.

۲۵- کاظمینی، ت. (۱۳۸۹). مقایسه اثربخشی درمان شناختی مبتنی بر ذهن آگاهی با درمان شناختی-رفتاری به شیوه ی گروهی بر کاهش خشم و پرخاشگری رانندگی، پایان نامه کارشناسی ارشد، روانشناسی بالینی، دانشگاه فردوسی.

26- Gratz, K. L., Rosenthal, M. Z., Tull, M. T., Lejuez, C. W. & Gunderson, J. G. (2006). An experimental investigation of emotion dysregulation in borderline personality disorder. *Journal of Abnormal Psychology*, 115(4): 850-855.

۲۷- خاززاده، م.، سعیدیان، م.، حسین چاری، م. و ادریسی، ف. (۱۳۹۱). ساختار عاملی و ویژگی های روان سنجی مقیاس دشواری در نظم بخشی هیجانی. *مجله ی علوم رفتاری*، ۱۹، صص ۸۷-۹۶.

۲۸- نظیفی، م.، رسول زاده طباطبایی، ک.، آزادفلاح، پ. و مرادی، ع. (۱۳۹۰). توجه پایدار و بازداری پاسخ در کودکان مبتلا به نارسایی توجه/ فزون کنشی در مقایسه با کودکان عادی. *مجله روانشناسی بالینی*. سال سوم، شماره ۲ (پیاپی ۱۰).

۲۹- قدیری، ف. جزایری، ع. عشایری، ح. قاضی طباطبایی، م. (۱۳۸۵). نقش توانبخشی شناختی در کاهش نقائص کارکردهای اجرایی و نشانه های وسواسی- اجباری بیماران اسکیزو- وسواسی. *مجله توانبخشی*. دوره هفتم. شماره چهارم.

30- Berdoulat, E., Vavassori, D., Teresa, M. & Sastre, M. (2013). Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 758-767.

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

۳۲- ساداتی، ح.، زال نژاد، م. و اسفندیاری، ج. (۱۳۹۰). بررسی انگیزه های رفتاری در ناهنجاری های ترافیکی شهرها. همایش ملی سازه، راه، معماری. دانشگاه آزاد اسلامی واحد چالوس.

33- Schreiber, Liana R.N., Grant, Jon E., Odlaug, Brian L. (2012). Emotion regulation and impulsivity in young adults. *Journal of Psychiatric Research*, 46 (5): 651-658.