

دور علم النفس الايجابي في تحسين سلوك السلامة المرورية باستخدام نظرية السلوك المخطط

سليم كفان*

keffane1967@yahoo.fr

قسم علم النفس، جامعة سطيف2، الجزائر

Role of Positive Psychology to Improving Road Safety Behavior using the theory of planned behavior

Salim Keffane*

keffane1967@yahoo.fr

University Setif2 (Algeria)

تاريخ الاستلام: 2018/12/23؛ تاريخ القبول: 2020/04/20؛ تاريخ النشر: 2020/10/31

Abstract. The present is the first study on road safety behaviors that integrates both perspectives. The study evaluates the roles of both implicit attitudes and TPB constructs in the prediction of Mobile phone use. Method a sample of 100 drivers completed: (1) a self-reporting instrument on Mobile phone use, (2) a questionnaire addressing TPB constructs, (3) an indirect measure of attitudes (Implicit Association Test), and (4) a social desirability scale. Results suggest that both types of attitudes make a significant and quite similar contribution to the explanation of Mobile phone use. Interestingly, implicit attitudes were a better predictor than explicit attitudes among participants reporting inconsistent Mobile phone use. In addition, path analysis models suggested that implicit attitudes appear to be relatively independent of TPB constructs and have a direct effect on Mobile phone use. Conclusion the findings advance the idea of adding implicit attitudes to variables from the TPB model in order to increase the explanatory power of models used to predict road safety behaviors. Practical applications Potential use of implicit attitude measures in the education and training of drivers are discussed.

Keywords. Positive Psychology (PP); Road Safety Behavior (RSB); Theory of Planned Behavior (TPB)

ملخص. أجريت الدراسة من منظور علم النفس الايجابي و نموذج نظرية السلوك المخطط (TPB)، وحيث أن هذه الدراسة تهدف إلى التنبؤ بالسلوكيات الوقائية نحو السلامة على الطرق من خلال تقييم أدوار كل من المواقف السلوكية الضمنية للسائقين والتي يمكن بنائها على أساس نظرية السلوك المخطط (TPB)، وهذا من أجل التنبؤ في بعض السلوكيات الايجابية التي يجب الالتزام بها في السياقة كعدم استخدام الهاتف المحمول مثلا.

طبقت هذه الدراسة على عينة مكونة من 150 سائق وبالاعتماد هنا على كل من دور علم النفس الايجابي وكذا نظرية السلوك المخطط (TPB) في تحسين السلوك الايجابي نحو السلامة المرورية وهذا بالاعتماد على المستويات الأربعة الآتية: (1) أداة التقرير الذاتي حول استخدام الهاتف النقال (2) استبيان تم بناءه على أساس نظرية السلوك المخطط (TPB)، (3) التقدير الغير مباشر لبعض المواقف باستخدام: اختبار التدايعات الضمنية (IAT)، و(4) مقياس الرغبات الاجتماعية للسائق (DSDS).

النتائج تشير إلى أن اعتماد علم النفس الايجابي من خلال نظرية السلوك المخطط (TPB) له اثر جد ايجابي في تحسين وتعديل الكثير المواقف السلوكية الايجابية كعدم استخدام الهاتف المحمول أثناء السياقة. وهذه النتائج تسهم بدرجة كبيرة في تحسين مستوى السلامة المرورية لدى السائقين. والتطبيقات العملية لهذه الدراسة من خلال استخدام نموذج TPB للوصول الى بعض التدابير المحتملة للتنبؤ بسلوكيات السليمة في ممارسات السياقة على الطرق بناءا على المواقف السلوكية الضمنية التي تلعب دورا مهما في تعليم وتدريب السائقين.

الكلمات الدالة. علم النفس الايجابي؛ سلوك السلامة

المرورية؛ نظرية السلوك المخطط.

*corresponding author

1. مقدمة

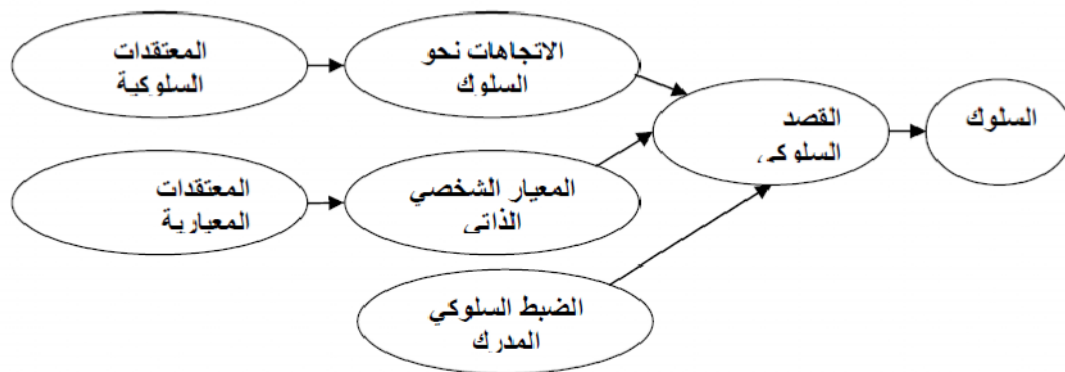
مع ازدياد التطور لعلم النفس الإيجابي أصبح يلعب دورا في العديد من التدخلات النفسية الإيجابية، وهذا لتحسين المدركات المعرفية والسلوكية للفرد والتي نهدف من خلالها إلى زيادة المشاعر والأفكار والسلوكيات الإيجابية والتي نذكر منها مثلا تعزيز الممارسات السلوكية الإيجابية في مجال قيادة السيارة، وهذا بطبيعة الحال بالاعتماد على نظرية السلوك المخطط TPB في هذا المجال بمحاولة تعديل العديد من السلوكيات اللاواقئية في قيادة السيارة مثلا استخدام الهاتف النقال، أو عدم استخدام حزام الأمان، أو السرعة المفرطة..... الخ ، وبصفة عامة نجد هنا أن علم النفس الإيجابي يلعب دورا جد مهم في التدخلات التي تهدف إلى تشخيص ومساعدة الأفراد نحو تغيير سلوكياتهم ايجابيا في العديد من المجالات. (Department of Health, 2014; Hollis et al., 2015; Mental Health Network NHS Confederation, 2014; Mental Health Taskforce, 2016)

وتشير العديد من الدراسات والأبحاث على ان علم النفس الإيجابي من خلال تدخلاته يلعب دورا مهما في علاج العديد من السلوكيات المرضية التي يعاني منها الأفراد والتي تحدث جانبا من الآثار الإيجابية في مساعدة هؤلاء الأفراد الذين يعانون من تلك السلوكيات المرضية (Seligman et al., 2006).

وبطبيعة الحال ما يمهدنا نحن هنا هي تلك السلوكيات غير الآمنة في مجال ممارسات السلامة المرورية، ونجد من خلال نظرية السلوك المخطط TPB ان هناك العديد من الدراسات التي تقر بوجود علاقة بين المواقف والسلوكيات الخطرة والتي يمكن ان يكون لها آثار وخيمة على الجانب النفسي والبدني للفرد (Sheeran et al., 2015)

وتعتبر نظرية السلوك المخطط (TPB) من أهم النظريات في تعديل السلوكيات ايجابيا حيث تقوم هذه النظرية على افتراض إن الفرد لديه المنطق في الاستخدام المنظم لما هو متاح له من معلومات التي ينتج عنها السلوك، إي أنها تركز على استخدام مكونات الفرد الداخلية كالمعتقدات والاتجاهات لشرح سلوكه والتنبؤ به، وتفترض نظرية السلوك المخطط بان المتغير الذي يسبق السلوك هو ما يعرف بالقصد (النية السلوكية) (behavioral intention) الذي يشير للاحتمال الأرجح للموقف الذي يستجيب له الفرد تجاه سلوك معين ويجعله عازما على فعله عن قصد (Heath & Gifford, 2002). ويرتبط القصد السلوكي في نموذج هذه النظرية بمتغيرات خمسة يوضحها الشكل (1): أولها الاتجاه نحو السلوك (attitude toward) الذي يشمل مشاعر وأحاسيس الفرد التي تؤيد أو تعارض أداءه لسلوك في موقف معين، وثانيهما المعتقدات السلوكية (behavioral beliefs) التي تشمل معتقدات الفرد التي توجه أداءه وتقود سلوكه نحو مخرجات ونتائج محددة ، وثالثها هو المعيار الشخصي أو الذاتي (subjective norm) الذي يشمل وعي الفرد لرغبات وأمنيات المجتمع بخصوص أدائه أو عدم أدائه لسلوك معين ، ومصدر المعيار الشخصي هذا هو الضغط الاجتماعي المدرك الذي يواجهه الفرد لأداء أو عدم

أداء سلوك معين ، والمتغير الرابع هو المعتقدات المعيارية (normative beliefs) التي يقاس في ضوءها المعيار الشخصي حيث تشمل المعتقدات ذات العلاقات والصلات الخاصة التي ينوي في ضوءها الفرد ما إذ كان يجب أو لا يجب عليه أداء سلوك معين ، والمتغير الخامس هو الضبط السلوكي المدرك (perceived behavioral control) الذي يشير إلى الثقة المدركة من قبل الفرد بقدرته الذاتية على أداء سلوك ما في موقف معين وهذا المتغير يؤثر مباشرة في بناء القصد السلوكي للفرد. (Ajzen, 2002., Pelling & White, 2009) وهكذا فإن نظرية السلوك المخطط تتضمن تلك الفكرة مفادها بان النية أو القصد السلوكي يكون أعظم عندما يحمل الفرد اتجاهات ايجابية نحو السلوك، مع التمتع بمعيار شخصي قوي بشأنه في ذلك السلوك الذي يتوقع منه ان يتمكن الفرد من أداء السلوك بنجاح. (Davis et al, 2002., Carr & Sequeira, 2007).



الشكل (2) أنموذج نظرية السلوك المخطط

Ajzen, Icek & Madden, Thomas (1986) prediction of goal directed behavior: attitudes, intentions and perceived behavioral control, journal of experimental social

2. تقديم الدراسة الحالية .

من خلال هذه الدراسة نحاول ان نقوم بتحليل المواقف الضمنية والصريحة تجاه سلوكيات معينة تخص مجال السلامة على الطرق: مثل استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، على الرغم من اعتبار تلك المواقف التي قد تكون مفسرة للعديد من السلوكيات غير الآمنة في سلوك السلامة على الطرق فهذا يمكن اعتبار أن علم النفس الايجابي يلعب دورا جدمهم في تغيير تلك السلوكيات ايجابيا للممارسات السائق في مجال القيادة، واستخدام مثلا الهاتف النقال أثناء القيادة او عدم وضع حزام الأمان في القيادة يعتبر مشكلة في العديد من البلدان لا يزال تعاني من هذه السلوكيات اللاوفاة في مجال القيادة وهذا بدوره ما يؤدي الي زيادة نسبة الحوادث المرورية، فحسب (منظمة الصحة العالمية ، 2015): التي ترى انه من المثير للاهتمام أن يرتبط عدم وضع حزام الأمان مع أكثر سلوكيات القيادة العامة غير الآمنة والذي يؤدي الي تضاعف الأخطار في القيادة وزيادة نسبة التعرض لأخطار الحوادث المرورية المؤدية إلى الوفاة. (Okamura, Fujita, Kihira, Kosuge, & Mitsui, 2012).

وفي هذه الصدد يرى (Brijs et al., 2011): انه على أن التصور الهيكلي للسلوك وفقا لنموذج TPB قد يتم استخدامه من خلال تعديل العديد من السلوكيات الخطرة في ممارسات السياقة ويؤدي بشكل ايجابي الى تعديل تلك السلوكيات اللامنة الى سلوكيات أمنه في السياقة، وهذا ما يتفق مع نتائج الدراسات فيما يتعلق بتعديل سلوكيات اللواقائية بعدم وضع حزام الامان، ونحن من خلال هذه الدراسة نعتبر أن استخدام الهاتف النقال يعتبر الى حد كبير مشابها لسوك عدم وضع حزام الأمان أثناء السياقة، ويمكن تفسيره بشكل دقيق وتفصيلي من حيث اعتباره سلوك مخطط ومكرر، والسلوك التكراري يمكن إلى حد كبير تعديله وهذا بطبيعة الحال من خلال الاعتماد على دور كل من علم النفس الايجابي وأيضاً نظرية السلوك المخطط (TPB)، وهذا باعتبار وأن القرار الذي يتخذه الفرد يعني "إعادة تعديل ذلك السلوك الذي قد يكون سببا مؤديا الى تجنب الوقوع الحوادث المرورية، ولكن هنا المشكلة تكمن في كيفية تطبيق نموذج (TPB) باعتبار ذلك المنطق الكامن لدى الفرد في تكرار تلك السلوكيات كل مرة ويضع من خلالها ذلك القرار باستخدام الهاتف النقال أثناء السياقة ومن الجدير بالذكر أنه من وجهة نظر نماذج العمليات الثنائية لنموذج (TPB) هو بالضبط أن هذا هذا النوع من السلوك قد يكون ليس متعمداً أو أكثر تلقائية يمكن أن تلعب المواقف الضمنية دوراً أكثر تحديداً لذلك السلوك الذي يتصرفه الفرد كاستخدام مثلا الموبايل في السيارة أثناء السياقة.

وفي هذا الصدد يرى (Blair et al., 2015): لا يوجد أية دراسة حتى الآن يمكن تم دمجها لذلك التفسير حول تأثير المواقف الضمنية على سلوكيات الأفراد وكذا دور نموذج TPB لشرح وتعديل لتلك السلوكيات المتعلقة بممارسات السلامة على الطرق.

ان الهدف الرئيسي لهذه الدراسة هو تحليل القدرة التنبؤية للمواقف الضمنية والواقعية في شرح سلوك استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة، ولهذا الغرض تم إدراج تصور مبني على النوعين السابقين من المواقف، وكذلك اعتماد تصور لدور علم النفس الايجابي مع نموذج (TPB) والتي تفسر على أساسها عدد من السلوكيات لدى الفرد وهي: (المعيار شخصي، وضبط السلوك المدرك، القصد او نية من السلوك)، وانطلاقاً من الافتراض العام لهذه الدراسة هي أن المواقف الضمنية للفرد أثناء السياقة هي التي ستسهم في مدى التنبؤ باستخدام الهاتف النقال كأحد الممارسات السلوكية التي يقوم بها الفرد أثناء السياقة، وبالاعتماد على كل من علم النفس الايجابي ونموذج TPB يمكن وضع التصور الكامل لكيفية تعديل ذلك السلوك اللواقائي في استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة.

أن استخدام نموذج TPB يعطينا إطار جيد لفهم والتشخيص للعديد من السلوكيات التي تأتي في السياق الاجتماعي وخاصة منها تلك السلوكيات اللاسوية وان التغيير في تلك السلوكيات النفسية والاجتماعية والتي تتبع عن اتجاهات الأفراد، والتي يمكن تفسير وتعديلها حسب نموذج TPB من خلال: (المعيار شخصي، ضوابط السلوك المدرك، القصد او النية من السلوك)، وهي كلها خصائص للسلوك البشري والقابلة للتعديل.

على وجه التحديد فإن نموذج TPB يقترح تلك التدخلات الايجابية لتعزيز السلوكيات النفسية والاجتماعية الإيجابية وهو ما يصبو إليه علم النفس الايجابي يتم استهداف السلوكيات اللاسوية لتحديد أسبابها والمواقف والتصورات التي تتشكل فيها بالنسبة للفرد، وكيفية تعديلها السيطرة عليها والتي تهمنا نحن في هذه الدراسة وهي استخدام الهاتف النقال كأحد السلوكيات اللامنة في ممارسات السياقة.

3. المنهجية والإجراءات.

1.3. المجتمع والمشاركين. تم اختيار عينة السائقين من جامعة سطيف2، حيث العدد الإجمالي للعينة المشاركة في هذه الدراسة كانت حوالي 150 50 إناث و 100 ذكور (66.66 %) ذكور موزعين على مستوى عمري من (20 30)، والمتوسط العمري (24.10) والانحراف المعياري هو (4.00).

2.3. الإجراءات.

1.2.3. جمع البيانات المتعلقة باستخدام الهاتف النقال: دامت مدة جمع البيانات حوالي أربعة أسابيع حيث قمنا فيها بأنشطة جمع البيانات المتعلقة باستخدام الهاتف النقال أثناء السياقة، وقد تم إجراء استبيان لجمع البيانات الوصفية للمتغيرات الاجتماعية لعينة الدراسة (العمر والجنس والمستوى التعليمي) بيانات حول رخصة السياقة (تاريخ الحصول على رخصة السياقة، وعدد الحوادث المرورية المرتكبة). أما فيما يخص البيانات المتعلقة باستخدام الهاتف النقال أثناء السياقة فقد اعتمد على محورين تضمنت أسئلة لتقييم التكرار في استخدام الهاتف النقال في ظروف مختلفة (في حالة السياقة داخل المدينة، في حالة السياقة على الطريق السريع)، أجاب المشاركون على استخدام الموبايل أثناء السياقة على أساس خمس احتمالات وهي ("معارض بشدة"، "معارض"، "أحياناً"، "موافق"، و "موافق بشدة")، بالنسبة لبعض إجراءات التحليل الإحصائي للبيانات الرئيسية فق تم إضافة هذه الأسئلة للحصول على درجة حول استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة لكل مشارك من عينة الدراسة وهذا لتبسيط التحليل الإحصائي، وكذلك يوفر تقديراً أكثر موثوقية فيما يخص استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة، كان الاتساق الداخلي لمحاور الاستبيان وفقاً لمعامل ألفا كرونباخ عموماً هو 0.70 وهذه النتائج سنوضحها حسب الجدول رقم 1

الجدول 1: يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستخدام الهاتف النقال أثناء السياقة وفقاً للمحورين: في المدينة والطرق السريعة حسب المتغيرات لنموذج TPB، وكذا الاتساق الداخلي لمحاور الاستبيان وفقاً لمعامل ألفا كرونباخ.

المتغيرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الفا كرونباخ
في حالة السياقة داخل المدينة			
المعيار الشخصي	4.3	1.0	0.70
الضبط السلوكي المدرك	3.5	1.0	0.67
المواقف الواقعية	4.0	1.0	0.76
القصد أو النية من السلوك	3.7	1.1	0.80
في حالة السياقة على الطريق السريع			
المعيار الشخصي	4.1	1.0	0.70
الضبط السلوكي المدرك	3.3	1.0	0.67
المواقف الواقعية	3.9	1.0	0.76
القصد أو النية من السلوك	3.6	1.1	0.80

2.2.3. تحليل المتغيرات المتعلقة باستخدام الهاتف النقال. (المعيار الشخصي، الضبط السلوكي المدرك،

المواقف الواقعية، القصد أو النية من السلوك) باستخدام نموذج TPB:

لقد تم التحليل الإحصائي لتلك المتغيرات بالاعتماد على نموذج TPB، وهذا من خلال تقسيم هذا التحليل الى قسمين الأول: 1. استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة داخل المدينة، والثاني: 2. استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة على الطرق السريعة، وقد تم تحليل المتغيرات الأساسية لنموذج TPB إلى المتغيرات الجزئية الآتية وهذا ما سيوضحه الجدول رقم 2 لاحقاً، وهذه المتغيرات هي كالتالي:

1. **الرغبات الاجتماعية.** تم قياس الرغبة الاجتماعية وفقاً لطبيعة الثقافة للمجتمع الجزائري من خلال تقنين مقياس الرغبة الاجتماعية للسائق (DSDS) Driver Social Desirability Scale ويحتوي مقياس DSDS على 12 بنداً يقوم على أساس تقييم ميل الفرد بتقديم وصف متحيز وبشكل إيجابي لسلوكه أثناء السياقة، ويتكون المقياس من متغيرين فرعيين: 1. متغير إدارة انطباع السائق (DIM) Driver Impression Management، 2. ومتغير الخداع الذاتي للسائق (DSD) Driver Self Deception.

(Lajunen, Corry, Summala, & Hartley, 1997)

يقوم متغير DIM بتقييم حالات التحيز في الاستجابة المرتبطة بنية التصور لذلك السائق الذي يحترم دائماً المعايير الصحيحة في ممارسات السياقة، أما متغير DSD فيقوم بتقييم المعتقدات الإيجابية المفرطة نحو قدرات الشخص في اتخاذ القرارات العقلانية والصحيحة عند السياقة. يتم تقييم الإجابات على مقياس DSDS من 7 نقاط تتراوح من (1) "غير صحيح تماماً" إلى (7) "صحيح تماماً".

ب. **المواقف الضمنية.** تم تقييم المواقف الضمنية تجاه استخدام الهاتف النقال بالاعتماد على: 1. اختبار التدايعيات الضمنية، (Implicit Association Test (IAT)). (Greenwald et al., 1998)، ويتم من خلاله تقييم فئات المرتبطة بالتصورات لدى السائقين الذين يستخدمون الهاتف النقال أثناء السياقة (لاحظ الصورة

1) وحيث يتم تقييم تلك التصورات لدى الأفراد بناء على تلك الكلمات التي يستخدمونها في حياتهم اليومية مثل (الحب ، السعادة ، الكراهية ، الحزن ، إلخ. وقد تم التطوير في تصميم هذه الأدوات وأيضاً البيانات الإحصائية التي قدمت في الدراسات لكل من الباحثين. (Nosek, Greenwald, and Banaji's., 2007)



الصورة رقم 1: أمثلة عن وضعيات ضمنية مختلفة لاستخدام الهاتف النقال دون التركيز أثناء القيادة.

الجدول رقم 2: الإحصاء الوصفي لاستخدام الهاتف النقال ، بالاعتماد على نموذج TPB والمقاييس الإحصائية المرتبطة بالمتغيرات الجزئية للنموذج:

المتغيرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الانحراف المعياري	عدد البنود	الاتساق الداخلي	عينة من البنود
استخدام الهاتف النقال	18.40	3.90	-2.12	4	0.80	هل تستخدم الهاتف النقال أثناء القيادة؟
المواقف الضمنية	0.66	1.44	-1.77	-	1.55	انظر الصورة رقم 1
المواقف الواقعية	74.22	9.77	-0.90	17	0.80	استخدام الهاتف النقال يعرضني لخطر الحوادث؟
القصد او النية من السلوك	18.44	5.22	-0.99	4	0.64	أنا على استعداد لعدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة؟
الضبط السلوكي المدرك	13.22	3.44	-1.70	3	0.66	لدي السيطرة على عدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة؟
المعايير الشخصية	18.12	4.33	-0.88	5	0.40	أقربائي يتوقعون مني عدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة؟
DSDS	38.22	8.02		12	0.88	
DIM	20.11	6.33		7	0.90	حتى دون مراقبة عناصر الأمن لن الهاتف النقال أثناء القيادة؟
DSD	18	4.55		5	0.87	الزعم دائما بإجراءات وقواعد السلامة المرورية ؟

4. النتائج .

من خلال الجدول 2 نلاحظ إحصائيات وصفية للمتغيرات والتي تبين مقاييس كل من: المعايير الشخصية و الضبط السلوكي المدرك قد حصلت على قيم تتناسب داخلياً أقل، ويرجع ذلك جزئياً إلى انخفاض عدد البنود، وتشير متوسطات المواقف سواء بشكل واقعي أو ضمني وفقاً للنموذج TPB إلى تقييم إجمالي إيجابي لعدم

استخدام جهاز الموبايل. أفادت النتائج أيضا 34% فقط من المشاركين بأنهم يستخدمون الهاتف النقال في جميع المواقف (في الطرق السريعة وفي المدينة). (أكبر عدد من التكرارات التي تم الاجابة عنها استخدام السائق لجهاز الموبايل على الطرق السريعة والتي كانت (78% دائماً) ، والأدنى في المدينة (41% دائماً)، ولتحقيق أغراض هذه الدراسة تم حساب معامل الثبات لجميع المتغيرات الخاصة بنموذج TPB، حيث تشير قيمة معامل ألفا كرونباخ في المتوسط إلى (0.70) وهذه النتيجة تؤكد أن جميع المتغيرات للنموذج لها اتساق داخلي كافٍ. كما لوحظت ان هناك علاقة منخفضة بين استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة والضبط السلوكي المدرك بالنظر إلى القصد أو النية من السلوك فيما يتعلق باستخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة، لوحظ وجود علاقة معنوية كبيرة مع المواقف الضمنية فيما يخص استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة وعلاقتها بصورة ضعيفة والضبط السلوكي المدرك.

لم تكن هناك ارتباطات كبيرة بين القصد أو النية من السلوك و المعايير الشخصية من ناحية أخرى فيما يخص استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة، ترتبط المواقف الضمنية بشكل كبير مع. المواقف الواقعية، لم يلاحظ أي علاقات مهمة بين المواقف الضمنية وبقية المتغيرات الخاصة بنموذج TPB خاصة فيما يتعلق بالرغبة الاجتماعية ، وبالتالي فإن العلاقات المتبادلة المهمة الوحيدة التي تم هذه الدراسة هي تم الإشارة إليها فيما سبق والمتعلقة بالمتغيرين: متغير الخداع الذاتي للسائق مع المعايير الشخصية و والضبط السلوكي المدرك.

مناقشة.

وكان الهدف الرئيسي من هذه الدراسة هو تحليل دور علم النفس الإيجابي في تحسين ممارسات السلامة المرورية لدى السائقين خاصة فيما يتعلق باستخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة وهذا بالاعتماد على نظرية السلوك المخطط TPB حيث تم اعتماد العديد من المتغيرات وفقا لهذا النموذج والتي من بينها: المواقف الضمنية والواقعية في استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة ، وهذا ما يعكس العديد من الدراسات في مجال تحسين ممارسات السلامة المرورية والتي يمكن أن نذكر منها مثلا دراسة (im eko lu & Lajunen, 2009) أهم النتائج التي تحصلنا عليها في هذه الدراسة هو أن كلا النوعين السابقين من المواقف تساهم في تفسير استخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة، إن مساهمة كل من المواقف الضمنية والواقعية تتشابه تماما مع نموذج نظرية السلوك المخطط TPB، بالإضافة إلى ذلك فإن أولئك السائقين الذين يقومون استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة بصورة منتظمة فيعتبر الموقف الضمني بالنسبة لهم مؤشرا أكبر من الموقف الواقعي، و من ناحية أخرى تشير النمذجة السببية إلى المواقف الضمنية على أنها لها علاقة نسبية مع بقية المتغيرات الخاصة بنموذج TPB وتؤكد فكرة التأثير المباشر لتلك المتغيرات على استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة.

باختصار دراستنا هذه نعتقد من خلالها أن المواقف الضمنية تلعب دوراً هاماً في تحديد تلك السلوكيات الخاصة بممارسات السلامة على الطرق مثل استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، وحيث من خلالها معرفة تلك المتغيرات التي نعلم عليها من خلال نموذج TPB والتي يمكن على أساسها تعديل وتحسين ممارسات القيادة لدى السائقين، وتعطي أيضاً هذه الدراسة أدلة جديدة تشير إلى دور تلك المواقف الضمنية في التأثير على السلوك وخاصة استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة وهذا بطبيعة الحال عندما يتم أخذها بعين الاعتبار مع المتغيرات الأخرى لنموذج TPB. هذه النتيجة تتوافق كثيراً مع الدراسات السابقة حول السلوكيات الصحية:

(vance et al., 2016; Millar, 2011 Che)، وهذه الأخيرة مرتبطة بالعديد من المواقف الضمنية والتي تؤثر على سلوك الأفراد، من المثير للاهتمام ما جاء أيضاً في هذه الدراسة وما لاحظناه أنه على الرغم من ارتباط المواقف الواقعية بدرجة كبيرة مع النية أو القصد من السلوك، إلا أن المواقف الضمنية لم تكن مرتبطة إلا بالنية أو القصد من السلوك وهذا بالنظر إلى أن النية السلوكية متعمدة وأنها تنطوي على فعل السلوك مستقبلاً، وفي هذا الصدد نجد العديد من الدراسات التي تدعم هذا الطرح خاصة فيما يتعلق بتلك المواقف الضمنية وتأثيرها على السلوك في مجال القيادة مثل: استخدام حزام الأمان أثناء القيادة (Brijs et al., 2011; Okamura et al., 2012) وبالتالي من المتوقع أن تؤدي المواقف الضمنية دوراً أوضح في هذا الصدد، حيث أن العلاقة بين المواقف الضمنية والنية السلوكية هي موضوع النقاش النظري بين العديد من الباحثين والذين تناولوا بالدراسة تلك المواقف الضمنية وعلاقتها بنموذج TPB (Evans & Stanovich, 2013; Gawronski & Bodenhausen, 2011).

وهو ما أثار اهتمامنا في هذه الدراسة من خلال تسليط الضوء على الاستقلالية النسبية للمواقف الضمنية وعلاقتها بمتغير النية أو القصد لسلوك ويعني هذا أن قياس المواقف الضمنية قد يرتبط بعمليات صنع القرار بالنسبة لفعل السلوك والذي يكون على مستوى أكثر تلقائية مما يؤثر أيضاً على السلوك في مجال القيادة مثل استخدام الهاتف النقال.

وفيما يتعلق بسلوك استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة من المهم مقارنة نتائجنا مع تلك الدراسات السابقة التي مع تلك المواقف الواقعية حسب نموذج TPB، حيث لعبت أيضاً المواقف الواقعية دوراً هاماً في دراستنا كما تلك في الدراسات السابقة (Ali et al., 2011; Okamura et al., 2012; im eko lu & Lajunen, 2012; Tavafian et al., 2011; Torquato et al., 2008.) وهذا يدل على أهمية هذا المتغير في تقويم هذا السلوك استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، ولقد وجدنا تأثيراً كبيراً على الضبط السلوكي المدرك وهو الذي كان دوره أقل وضوحاً في الدراسات السابقة.

وأخيراً لم نجد علاقة واضحة بين المعايير الشخصية والنية السلوكية كما هي مفترضة حسب نموذج TPB ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن البحث المذكور ذكر بعض الاختلافات في قياس السلوك حسب نموذج TPB

والسلوك المعياري والذي يمكن أن يفسر من خلاله بعض التباين في النتائج حسب ذلك النموذج، ومن المهم أيضا بالرجوع إلى العديد من الدراسات السابقة التي لم توضح بصورة كافية تلك المكونات الأساسية للنموذج ومدى تفسيرها وتوضيحا لدور تلك المتغيرات في تعديل السلوك حسب نموذج TPB ، وكما ما يبدو أن دراستنا هذه تبين أن المواقف الضمنية هي احد أهم المتغيرات التي يمكن نفسر على أساسها كيفية تعديل السلوك المتعلق باستخدام جهاز الموبايل أثناء السياقة وهو الهدف الذي انطلقت منه هذه الدراسة منذ البداية.

خلاصة.

بصفة عامة النتائج التي توصلنا إليها في هذا الدراسة تشير إلى نوعين من المواقف وهي:

1. المواقف الضمنية،
2. المواقف الواقعية ، والتي لها تأثير جد كبير على نموذج TPB فيما يخص سلوك استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة، وعلى الرغم من ان هناك الكثير من الدراسات التي تبنت المتغيرات الأساسية لنموذج TPB كأحد المكونات الأساسية في تعديل السلوك (Steinmetz, Knappstein, Ajzen, Schmidt, & Kabst, 2016). وأيضا يمكن اعتبار نتائج هذه الدراسة لها أهمية كبيرة خاصة عند اخذ بعين الاعتبار تلك المواقف الضمنية في مجال تعليم وتدريب السائقين وهذا لتحسين ممارساتهم في مجال قيادة وخاصة في تعديل سلوكهم في ما يتعلق بعد استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة، وهذا من خلال تعريفهم بتلك المخاطر المرورية المحتملة لاستخدامه أثناء السياقة.

وتعتبر هذه الدراسة واحدة من الدراسات التي سلطت الضوء على تلك التأثيرات في مجال تكنولوجيا الاتصال على سلوك الأفراد، والذي يهمننا هنا هو استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة وأيضا حتى ربطه مع العديد من التكنولوجيات الحديثة الموجودة في السيارات اليوم وبالتالي يمكن بدرجة كبيرة ان تؤثر تلك الأخيرة على درجة التركيز في السياقة لدى العديد من السائقين.

وأخيرا يمكن القول أن دراستنا هذه التي انطلقت من فكرة دور علم النفس الإيجابي في تحسين ممارسات السلامة المرورية وهذا بالاعتماد على نظرية السلوك المخطط TPB ، حيث وانه من خلال نتائجها توصلنا الى انه يمكن فعلا تعديل بعض السلوكيات غير اللائقة في مجال السياقة التي حددنا منها على سبيل المثال استخدام الهاتف النقال ومن منطلق نموذج TPB وبالإضافة الى تلك المواقف التي ذكرناها سابقا وهي :

1. المواقف الضمنية،
2. المواقف الواقعية ، التي كان لها اثر جد ايجابي في تعديل سلوك استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة.

الإحالات و المراجع .

المراجع الأجنبية.

- Ajzen, Icek (2002) perceived behavioral control, self efficacy, locus of control and the theory of planned behavior, *Journal of Applied Social Psychology*, 32(4).
- Ajzen, Icek and Madden, Thomas (1986) prediction of goal directed behavior: attitudes, intentions and perceived behavioral control, *Journal of Experimental Social Psychology*, 22.
- Ali, M., Haidar, N., Ali, M. M., & Maryam, A. (2011). Determinants of seat belt use among drivers in Sabzevar, Iran: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Traffic Injury Prevention*, 12(1), 104–109. <https://doi.org/10.1080/15389588.2010.535227>.
- Blair, I. V., Dasgupta, N., & Glaser, J. (2015). Implicit attitudes. In M. E. Mikulincer, P. R. Shaver, J. F. Dovidio, & J. A. Simpson (Eds.), *Handbook of personality and social psychology. Attitudes and social cognition*, Vol. 1. (pp. 665–691). Washington, DC, US: American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/14341-021>.
- Brijs, K., Daniels, S., Brijs, T., & Wets, G. (2011). An experimental approach towards the evaluation of a seat belt campaign with an inside view on the psychology behind seat belt use. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(6), 600–613. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.07.003>.
- Carr, Jon and Sequeira, Jennifer (2007) prior family business exposure as intergenerational influence and entrepreneurial intent: a theory of planned behavior approach, *Journal of Business Research*, 60.
- Chevance, G., Caudroit, J., Romain, A. J., & Boiché, J. (2016). The adoption of physical activity and eating behaviors among persons with obesity and in the general population: The role of implicit attitudes within the Theory of Planned Behavior. *Psychology, Health & Medicine*, 1–6. <https://doi.org/10.1080/13548506.2016.1159705>.
- Davis, Larry. Ajzen, Icek and Saunders, Jeanne and Williams, Trina (2002) the decision of African American student to complete high school: an application of the theory of planned behavior, *Journal of Educational Psychology*, 94(4).
- Department of Health. (2014). *Chief Medical Officer (CMO) annual report: public mental health*. (D. of Health, Ed.). Retrieved from://www.gov.uk/government/publications/chief-medical-officer-cmo-annualreport-public-mental-health.
- Evans, J. S. B., & Stanovich, K. E. (2013). Dual-process theories of higher cognition: Advancing the debate. *Perspectives on Psychological Science*, 8(3), 223–241. <https://doi.org/10.1177/1745691612460685>.
- Gawronski, B., & Bodenhausen, G. V. (2011). The associative–propositional evaluation model: Theory, evidence, and open questions. In M. P. Zanna, & J. M. Olson (Eds.), *Advances in experimental social psychology* (pp. 59–127). Amsterdam, The Netherlands: Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-385522-0.00002-0>.
- Greenwald, A. G., McGhee, D. E., & Schwartz, J. L. K. (1998). Measuring individual differences in implicit cognition: The implicit association test. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(6), 1464–1480.
- Heath, Yuko and Gifford, Robert (2002) extending the theory of planned behavior : predicting the use of public transportation, *Journal of Applied Social Psychology*, 32(10)
- Hollis, C., Morriss, R., Martin, J., Amani, S., Cotton, R., Denis, M., & Lewis, S. (2015). Technological innovations in mental healthcare: harnessing the digital revolution. *The British Journal of Psychiatry*, 206, 263–265.
- Lajunen, T., Corry, C., Summala, H., & Hartley, H. (1997). Impression management and self-deception in traffic behavior inventories. *Personality and Individual Differences*, 22, 341–353. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(96\)00221-8](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(96)00221-8).
- Mental Health Taskforce. (2016). *The Five Year Forward View for Mental Health*. Retrieved from <https://www.england.nhs.uk/wp-content/uploads/2016/02/Mental-Health-Taskforce-FYFV-final.pdf>.
- Millar, M. G. (2011). Predicting dental flossing behavior: The role of implicit and explicit responses and beliefs. *Basic and Applied Social Psychology*, 33, 7–15. <https://doi.org/10.1080/01973533.2010.539949>

- Nosek, B. A., Greenwald, A. G., & Banaji, M. R. (2007). The implicit association test at age 7: A methodological and conceptual review. In J. A. Bargh (Ed.), *Automatic processes in social thinking and behavior* (pp. 265–292). Psychology Press.
- Okamura, K., Fujita, G., Kihira, M., Kosuge, R., & Mitsui, T. (2012). Predicting motivational determinants of seatbelt non-use in the front seat: A field study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 502–513. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.05.001>.
- Seligman, M. E. P., Rashid, T., & Parks, A. C. (2006). Positive psychotherapy. *American Psychologist*, 61, 774–788.
- Pelling, Emma and White, Katherina (2009) the theory of planned behavior applied to young people use of social networking websites, *cyber psychology and behavior*, 12.
- im eko lu, Ö., & Lajunen, T. (2009). Relationship of seat belt use to health and driver behaviors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(3), 235–241. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.12.001>.
- Steinmetz, H., Knappstein, M., Ajzen, I., Schmidt, P., & Kabst, R. (2016). How effective are behavior change interventions based on the theory of planned behavior? A three-level meta-analysis. *Zeitschrift für Psychologie*, 224, 216–233. <https://doi.org/10.1027/2151-2604/a000255>.
- im eko lu, Ö., & Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(3), 181–191. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.10.001>.
- Tavafian, S. S., Aghamolaei, T., Gregory, D., & Madani, A. (2011). Prediction of seat belt use among Iranian automobile drivers: Application of the theory of planned behavior and the health belief model. *Traffic Injury Prevention*, 12(1), 48–53. <https://doi.org/10.1080/15389588.2010.532523>.
- Torquato, R., Franco, C., & Bianchi, A. (2012). Seat belt use intention among Brazilian undergraduate students. *Revista Colombiana de Psicología*, 21(2), 253–263.