

Становище
за дисертационен труд за присъждане на научна и образователна степен "Доктор"
На Калина Венелинова Крумова на тема:
„Влияние на социалнопсихологични фактори върху рисковото поведение
на водачите на МПС в България”

Рецензент: проф. дпсн С. Джонев

Представения за защита дисертационният труд е в обем от 168 страници от които 138 обхващат научната разработка, а останалите включват „Справка за научните приноси”, „Библиография”, „Приложения”. В разработката са цитирани 273 източника – 15 на кирилица и 258 на латиница. Обемът, съдържанието и балансът на използваната литература говорят за една недостатъчна разработеност на проблема у нас, което е важна обосновка в актуалността на изследвания проблем. А проблемът е многостранен: човешки жертви, човешки грешки, посттравматичен стрес.

В **Глава I** се прави теоретичен обзор на изследванията по проблема в транспортната психология. Очертани са различни подходи: класическите личностни модели, функционалните модели, мотивационните. В модела на изследваното явление е отчетено значението личността – емоционална стабилност, агресивен характер, екстраверсия, склонност към риск, тревожност, търсенето на силни усещания, локус на контрол и т. н.

Със същата задълбоченост и обхватност са разгледани ситуационните фактори – трафикът, физическата среда.

Специално внимание е отделено на социалните фактори – социалната готовност за спазване на закона, възпитанието, давано от родителите, организационната култура, групова принадлежност.

Не са пропуснати факторите на публичната администрация, контрола, икономиката, националната културата.

Обобщаващият извод от тази част е, че стилът на шофиране не може да бъде свързан само с един-единствен фактор, а е резултат от взаимодействието на множеството детерминанти описани по-горе.

По-нататък разработката задълбочава своя анализ на рисковото шофиране по посока на непосредствените регулатори на поведението: нагласите, мотивацията и действието. Анализира

се теорията на обосноваваните действия, ревизираната теория на планирано поведение, стилът на шофиране.

В различни контексти се обсъждат методите за изследване на третираната материя: Пет-факторния модел на личността, Multidimensional Driving Style Inventory, Driving Style Questionnaire

В оценката на рисковото поведение е намерила място и **Теорията на хомеостазата** на риска на Уайлд – съотнесени са обективен и субективен риск, готовност за рисковото поведение.

Докторантката анализира **Теория за рисковото поведение** на Наатинен и Сумала за субективния риск и съпътстващите катализиращи и инхибиращи фактори.

Моделът на йерархичния риск за участниците в движението на Ван дер Мьолен и Ботичер добавя към модела на изследването теорията на баланса между мотивацията, очакванията и преценката за безопасност.

Към анализа в теоретичната част на работата е привлечен проектът SARTRE – първото изследване в Европа за събиране и анализ на данни за детерминантите на поведението на пътниците, който се сочи като еталон за сравняване на еволюцията на нагласите, мненията и поведението на европейските шофьори с цел да се направят изводи относно различията между страните. Констатира се наличието на специфични социокултурни проблеми. Заслужено внимание се отделя на въпросника, с който се набира информацията по проекта, което обогатява работата с гледната точка на доказани емпирични методи – важен критерий при подбора на собствените методики по-нататък.

В процеса на комплексния анализ основателно място в пътната ситуация е отделено на другите. Описани са феномени като приписване на добродетелите на себе си и негативите на другите, фундаменталната атрибутивна грешка, пренасяне на вината, „ефектът на трето лице“ – разграничаването на себе си от „другите“ по отношение на случващите се събития.

В аспекта на възпитанието в работата са привлича мнението, че децата подражават на стила на шофиране на родителите си.

Не е убягнало от анализа влияние на връстниците и пътниците в автомобила върху рисковото шофиране, социодемографските характеристики на шофьорите, социалните норми и законодателството.

В крайна сметка се обосновават няколко групи фактори, които определят поведението зад волана: такива са личностните характеристики, когнитивните способности, социалните фактори, културата, нагласите, ситуационните фактори. Отнасят се към категориите устойчиви и неустойчиви фактори и се изразява увереност, че те могат да бъдат култивирани.

В Глава II – „Постановка на емпиричното изследване” – докторантката е дефинирала основната теза на разработката: че извършването на нарушения, както и рисковото поведение на пътя зависят от възрастта и пола на водачите и са функция на употребата на алкохол и шофирането с превишена или несъобразена скорост. Че съществува зависимост между семейната среда и влиянието на приятелите, от една страна, и извършването на нарушения на пътя, от друга, като тази връзка варира и е в зависимост от пола, възрастта и местоживеенето.

Мисля, че това са отдавна доказани връзки, но интригата се завръща с добавените още три задачи: 1) да се потърси връзка между местоживеенето и рисковото поведение и отстояването на личното пространство на пътя; 2) да се потърси връзка между познаването и непознаването на правилата за движение, и отстояването на личното пространство; 3) връзката между рисковото поведение при шофиране и ценностните ориентации, насочени към себепотвърждаване и себеутвърждаване.

В тези посоки са и направените 7 хипотези. Представен е и графичен модел на изследването *без коментар, който коментар би могъл да обогати изследването със сравнителен анализ на факторите на рисковото поведение.*

Изследваната извадка съдържа 415 лица – почти поравно мъже и жени. Извадката е описана по възраст, образование, местоживеене, честота на шофиране, регистрирани нарушения

В изследването е използван „Въпросникът за проучване на социалнопсихологическите фактори, които влияят върху поведението на водачите, като предпоставка за пътните произшествия”, конструиран от професор Антоанета Христова и докторант Калина Крумова; а също и Въпросникът на Шварц за изследване на културални ценности.

Въпросниците са добре подбрани, описани и проверена тяхната надеждност.

Използваните статистически методи включват: Алфа на Кронбах, регресионен анализ, дисперсионен анализ, ANOVA, t-тест, корелационен анализ.

Всичко изброено дотук говори за добра методическа подготовка на докторантката и владеене на изследователския инструментариум.

Анализът на резултатите се базира на постулата, че рисковото шофиране е основна причина за създаването на реални предпоставки за предизвикване на пътнотранспортни

произшествия. Основните проверки на тази теза се мултиплицира в следните емпирични резултати:

Изследването констатира, че превишената скорост е по-силният предиктор и в по-висока степен определя рисковото шофиране в сравнение с шофирането след употребата на алкохол. Двата предиктора определят 44,2% от рисковото шофиране.

Установено е също, че възрастта е фактор, определящ рисковото поведение, който спада с годините. Констатира се също, че този фактор действа различно при мъжете и при жените – по-силно при мъжете. А също, че жените в значимо по-ниска степен имат рисково шофиране на пътя. Значимата разлика между мъже и жени се дължи на лицата между 18 и 30 години. При останалите възрастови групи не се наблюдават разлики по пол по отношение на рисковото шофиране на пътя.

Натискът от страна на връстници е позитивно свързан с високи нива на опасно, рисково и агресивно шофиране и поощряване на един по-рисков стил на поведение. Тези изводи се отнасят приоритетно за младите водачи. Полученият резултат установи, че влиянието на връстниците е положителен, умерен по сила предиктор за извършването на нарушения.

Добавя се, че въздействието от страна на другите е относително независимо от възрастта, като е необходимо този резултат да бъде проверен и с други изследвания.

Събраните в изследването данни показва също, че семейната среда е слаб положителен предиктор за извършването на нарушения. Анализът отчита различното влияние което има семейната среда в зависимост от големината на населеното място за мъжете и жените от различни възрасти.

С прилагането на множествена регресия е проверено как си влияят двата предиктора – семейство и връстници, когато са включени едновременно в модела. Натискът на връстниците е по-силен предиктор и в много по-висока степен определя извършването на нарушения, отколкото семейната среда.

Изследването установява също, че водачите на автомобили от големите градове в значимо по-висока степен шофират рисково и себеотстояващо по сравнение с водачите от средно големите градове и незначимо по-високо в сравнение с тези от малките градове.

Интересен резултат от изследването е, че водачите, които не познават правилата, в значимо по-висока степен отстояват себе си на пътя за сметка на другите участници в движението, които познават правилата. Подобна зависимост се наблюдава и поотделно за групата на мъжете и тази на жените.

Накрая проверката на влиянието на ценностните ориентации върху рисковото поведение при шофиране също е направена в дълбочина и по редица показатели: себетрансцендиране срещу себеутвърждаване, егалитаризъм срещу йерархия и хармонията срещу майсторство. Резултатите са детайлизира по пол и възраст.

Крайното ми заключение е, че пред нас е един сериозен опит да се проведе научно изследване в областта на транспортната психология с реални приноси, като се отчете широк комплекс фактори, въздействащи върху рисковото поведение на пътя и оттам на пътните транспортни произшествия.

Отчитайки добрата статистическа работа по дисертацията, чувствам като пропуск липсата на проверката на цялостен регресионен модел с всички разгледани фактори на рисковото поведение (след като скалите бъдат приведени към една и съща дименсиалност), който да ни даде сравнителни данни за тяхното въздействие.

Ще се радвам, ако това бъде направено и чуем резултатите на публичната защита.

Като отчитам научноизследователската квалификация на докторантката, конкретните ѝ резултати и приноса ѝ за съживяване на научните изследвания в областта на транспортната психология, на базата на тези основания оценявам работата високо и предлагам на уважаемото жури да присъди образователната и научна степен „доктор“ на Калина Крумова.

Изготвил:

Проф. дпсн С. Джонев