

Manuela Rusu

Studii de socio psihologia
transportului in comun

LUMEN

COLECȚIE DE SUCCES



Manuela Rusu

Studii de socio-psihologia transportului în comun

*Profilul psihologic al celor care „controlează”
când ceilalți „conduc”*

celor care (nu) ezită la „intersecții”

Editura Lumen, 2005

Acest volum a apărut în cadrul Programului de Promovare a Tinerilor Cercetători din România derulat de Asociația Lumen



www.asociatialumen.ro

Acest material este protejat de legile copyright-ului în vigoare.
Orice multiplicare neautorizată, indiferent de suport, este interzisă
și va fi pedepsită conform legii.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale:
Manuela Rusu - *Studii de socio-psihologia transportului în comun*.
Iași, Editura Lumen, 2005, România
Bibliogr.
P: 123, cm 14,8 X 21
ISBN : 973-7766-38-5

Design copertă: Euro Market Advertising

Extras din volumul:
Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania:
Lumen.

Manuela Rusu

Studii de socio-psihologia transportului în comun

*Profilul psihologic al celor care „controlează”
când ceilalți „conduc”*

celor care (nu) ezită la „intersecții”

Editura Lumen, 2005

Extras din volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania:
Lumen.

Pagina lasata
intentionat goala

MOTO

„Indeed, what better laboratory for psychology than the automobile: rigorous and relevant.”

(Ludwig, 1999, p. 230)

*„Dacă aș fi șofer aș spune că din punctul de vedere al șoferilor **a fi moral** înseamnă să parcurgi un număr cât mai mare de kilometri, cu un număr cât mai mic de reparații ale mașinii; fără accidente, întocmai și la timp...”*

(Stănescu, 1990, p. 52)

Pagina lasata
intentionat goala

Cuprins

Prefață	11
Abstract engleză	13
Abstract română	14
Argument	15
I. Cadrul teoretic	18
1. Psihologia transporturilor și a traficului rutier	18
1.1. Rolul transporturilor în viața oamenilor. Activitatea de conducere auto	18
1.2. Dimensiunea psihologică a transporturilor auto	19
2. Mijloacele de transport în comun	21
2.1. Aspecte actuale privind situația transportului public european	21
2.2. Iminența schimbării în transportul urban și implicațiile acesteia	23
2.3. Principalele probleme cu care se confruntă șoferii pe mijloacele de transport în comun	23
2.4. Profesia de șofer la Regia Autonomă de Transport Timișoara – aspecte psihologice	24
2.5. Controlorii de bilete ai Regiei Autonome de Transport Timișoara	25
3. Transportul în regim de taxi	26
3.1. Caracteristicile psihosociale ale taximetriștilor	26
3.2. Caracteristicile psihosociale ale beneficiarilor serviciilor de taxi	28
3.3. Factorii care influențează relația taximetrist-client	28
3.4. Comportamentul taximetriștilor și siguranța acestora	29
3.5. Orientarea motivațională și tipurile de performanță ale taximetriștilor	29
3.6. Factorii de mediu și riscul accidentelor la taximetriști	30
3.7. Reprezentarea socială a taximetriștilor	31
4. Personalitatea	32
4.1. Conceptul de personalitate	32
4.2. Eul ca element central al personalității. „Cine sunt eu?	34
4.3. Conceptul de self. Imaginea de sine/stima de sine	34

Extras din⁷ volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania:
Lumen.

STUDII DE SOCIO-PSIHOLOGIA TRANSPORTULUI ÎN COMUN

4.4. Moralitate și valori	35
4.5. Agreabilitatea și conștiinciozitatea	36
4.6. Extroversiunea	37
4.7. Neuroticismul	37
4.8. Tipul A de personalitate	38
4.9. Comportamentul de risc în conducerea auto	39
4.10. Nervozitatea și agresivitatea	40
4.11. Agresivitatea la volan	40
4.12. Accidentul de circulație	42
5. Aspecte psiho-sociale ale conducerii auto	44
5.1. Reprezentarea socială a autoturismului	44
5.2. Activitatea de conducere auto și teoriile din psihologia socială	47
5.3. Importanța examenului psihologic în domeniul transporturilor. Dimensiunile investigate	50
II. Metodologia cercetării	53
1. Obiectivul cercetării	53
2. Ipotezele cercetării	54
3. Eșantionul cercetării	55
4. Metodele utilizate	55
4.1. Scala Rosenberg	56
4.2. Indicator tip A de personalitate	56
4.3. Chestionarul de personalitate Eysenk	56
4.4. Chestionarul de personalitate Big Five	57
4.5. Scala de valori	57
4.6. Inventarul de personalitate Frieberg (FPI)	57
4.7. Inventarul de personalitate Gordon (GPP-I)	58
4.8. Proba „Cine sunt eu?”	58
4.9. Testul asociativ verbal	59
4.10. Interviu semistructurat	59
4.11. Observația	59

Extras din volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania: Lumen.

CUPRINS

III. Interpretarea rezultatelor obținute	60
III. 1 Analiza cantitativă vs. analiza calitativă	60
Ipoteza nr. 1	60
Ipoteza nr. 2	68
Ipoteza nr. 3	71
Ipoteza nr. 4	76
Ipoteza nr. 5	84
Ipoteza nr. 6	88
III. 2 Concluzii	95
III.3. Studii de caz	99
Bibliografie	112
Anexe	115
I. Etaloane	115
1) Stima de sine	115
2) Tipul A de personalitate	115
3) Agreabilitate (NEOPIR)	116
4) Conștiinciozitate (NEOPIR)	116
II. Interviuuri semi-structurate	116
A. Interviu semi-structurat pentru controlorii de bilete	116
B. Interviu semi-structurat pentru taximetriști	117
III. JURNAL DE CĂLĂTORII sau monologuri/dialoguri în mijloacele ne/comune de transport	117
Întâmplarea întâi	118
Întâmplarea a doua	119
Întâmplarea a treia	119
Întâmplarea a patra	120
Întâmplarea a cincea	120
Întâmplarea a șasea... din care (de)curg multe altele	120
De „ultimă oră” – întâmplarea a șaptea, cu variantele ei	121
Dreptul la replică sau premisele unui contrajurnal	122

Extras din⁹ volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania: Lumen.

Pagina lasata
intentionat goala

Prefață

Din cele mai vechi timpuri transporturile au avut un rol deosebit de important în viața oamenilor. Pe lângă faptul că reprezintă o verigă importantă a sistemului socio-economic, ele constituie factori de influențare și optimizare a activităților umane. Mai mult, mijloacele de transport conțin și o semnificație psihologică prin legătura pe care o au cu sfera afectiv-motivațională a personalității umane.

În rețeaua generală a transporturilor, o pondere apreciabilă revine transporturilor auto care, după unanima apreciere a specialiștilor, vor cunoaște o dezvoltare rapidă în deceniile următoare. Acest lucru va duce la înmulțirea arterelor de circulație, la creșterea frecvenței autovehiculelor pe unitate de timp și la diversificarea tipurilor de automobile. Pe de altă parte, vor apărea noi probleme în asigurarea securității, organizării și dirijării circulației, dar și în selecția și formarea persoanelor implicate în transportul auto. Prin urmare, un rol esențial revine psihologiei aplicate în transporturi, atât la nivel de cercetare, cât și prin includerea criteriilor de ordin psihologic în rezolvarea diferitelor probleme.

În contextul general al afirmațiilor de mai sus, lucrarea de față constituie – la modul particular – o cercetare pilot în domeniul psihologiei aplicate în transportul rutier, lucrare ce se bazează pe o solidă și extrem de bogată bibliografie. Această cercetare aplicativă este rezultatul unei munci de doi ani efectuate de autoarea Manuela Rusu și constituie *Lucrarea de Licență* ce a fost susținută în sesiunea iunie 2005, în cadrul Catedrei de Psihologie a Universității de Vest din Timișoara.

Extras din¹ volumul:

Rusu, M. (2005). *Studii de socio-psihologia transportului in comun*. Iasi, Romania: Lumen.

Prin modul de realizare a cercetării și prin rezultatele obținute, autoarea deschide noi perspective de abordare a intervenției psihologice în domeniul transportului rutier. Dintre aceste noi direcții putem aminti:

- Utilizarea elementelor decelate prin probele de personalitate (în special cele de autoapreciere, percepție socială și reprezentare socială, extrem de puțin utilizate la ora actuală de către psihologi), care permit exploatarea mai complexă a datelor obținute în urma examenului psihologic. Prin urmare, avizul eliberat devine o imagine globală și nu una fracționată pe diferite aspecte psihice, cum este la ora actuală;
- Concluziile și observațiile autoarei deschid o nouă modalitate de abordare a formării viitorilor conducători auto. Astfel, profilul global oferă instructorilor pârgii obiective și eficiente de instruire și intervenție, în funcție de personalitatea candidatului, fără să se reducă la aplicarea mecanică, generală a metodelor de instruire general valabile;
- Un element extrem de important, poate cel mai relevant aport și originalitatea lucrării se referă la intervențiile psihologice în situația comportamentelor auto neadecvate. În conformitate cu concluziile cercetării, reeducarea celor cu abateri repetate de circulație (incluzând carențele atitudinal-relaționale), pentru a avea succes, trebuie individualizată în funcție de profilul psihologic global individual obținut prin metodologia prezentată de autoare și nu prin simpla aplicare în masă a unui set de măsuri unui număr “x” de persoane;
- Nu în ultimul rând, trebuie să subliniez stilul de prezentare elegant, explicit, captivant și pe înțelesul tuturor a datelor de specialitate, a metodelor și tehnicilor utilizate. În felul acesta lucrarea constituie un ghid extrem de util atât specialiștilor, care vor găsi elemente tehnice utile și utilizabile în activitatea cotidiană de specialitate, cât și nespecialiștilor care pot să-și formeze o imagine completă și obiectivă despre ce înseamnă conducerea unui autovehicul din punctul de vedere al celui de la volan.

Conf. Univ. Dr. *Mihai Hohn*,

Universitatea de Vest Timișoara

Extras din volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului în comun. Iasi, Romania: Lumen.

Abstract

The objective of this study is to find some characteristics related to the personality of taxi drivers, of R.A.T.T. drivers and to the one of ticket collectors.

The results obtained indicate the fact that extroversion and neuroticism are more emphasized in the case of taxi drivers while the R.A.T.T. drivers are mainly characterized by agreeability and conscientiousness. Between the two categories there hasn't been recorded any significant differences at the level of self-esteem and type A of personality, both having a moderate presence. The R.A.T.T. drivers attach more importance to moral values while for taxi drivers the aspects of values are more heterogeneous.

The ticket collectors have a medium-low level of the dimensions of nervousness, aggressive, domination, emotional instability, self-esteem and responsibility; the way in which they self-percept/self-present themselves is mainly realized in terms of attitude, relations and values.

The social representation of travelers regarding the quality of the services provided by taxi drivers, R.A.T.T. drivers and ticket collectors is almost exclusively negative.

Abstract

Obiectivul acestui studiu îl constituie surprinderea unor caracteristici ce țin de personalitatea taximetriștilor, a șoferilor R.A.T.T. și a controlorilor de bilete.

Rezultatele obținute indică faptul că extroversiunea și neuroticismul sunt mai accentuate la taximetriști, în vreme ce agreabilitatea și conștiinciozitatea caracterizează într-o mai mare măsură șoferii R.A.T.T. Între cele două categorii nu se înregistrează diferențe semnificative la nivelul stimei de sine și al tipului A de personalitate, ambele având o prezentă moderată. Șoferii R.A.T.T. acordă mai multă importanță valorilor morale, în vreme ce pentru taximetriști aspectele valorice au un caracter mai eterogen.

Controlorii de bilete prezintă cote medii-scăzute pe dimensiunile nerozitate, agresivitate, dominare, instabilitate emoțională, stimă de sine și responsabilitate; maniera de autoperceție/autoprezentare a acestora se realizează preponderent în termeni atitudinali, relaționali și valorici.

În ceea ce privește reprezentarea socială a călătorilor privind calitatea serviciilor prestate de taximetriști, șoferi R.A.T.T. și controlori de bilete, aceasta este aproape exclusiv negativă.

Notă

Rezultatele obținute trebuie interpretate cu precauție; în absența unor eșantioane reprezentative care să permită generalizarea concluziilor, ele rămân valabile la nivelul populației investigate. Prin urmare, în nici un caz acest studiu nu a recurs la raționamente de timpul „toți taximetriștii...; toți șoferii R.A.T.T....; toți controlorii de bilete...”. Cât privește analogiile, speculațiile, ironiile și exasperările presărate pe ici-colo, ele „sanționează” cu cele mai bune intenții!

Extras din volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului în comun. Iasi, Romania: Lumen.

Argument

România post-decembristă, România „profundă”, România vizibilă pe străzi, zi de zi, fără lupă, România contradicțiilor și a culorilor peștrițe atunci când nu sunt prea multe nuanțe de gri, România în care anomaliile și absurdul sunt ridicate la rang de „normalitate”, iar sectorul axiologic s-a perimat de la sine – acestea fiind „coordonatele” generale, alegerea unui domeniu supus studiului psihologic aplicativ, fie și pentru obiectivul (chiar dacă nu suficient!) totuși pragmatic al examenului de licență, se putea face dintr-un spectru extrem de variat, fiind în ultimă instanță o chestiune de opțiune personală.

Depășind obiectivul declarat al realizării/sușinerii lucrării în baza căreia se obține „dovada incontestabilă” a absolvirii unei facultăți, m-am supus unui îndelung proces cognitiv/imaginativ înainte de a mă opri asupra **psihologiei transporturilor**. Conștientă fiind de alegerea unui domeniu ne-clinic (și, deliberat, „mai puțin profund”), lovindu-mă de argumentele/prejudecățile celorlalți („psihologia transporturilor?!- renunță la chestia asta care din punct de vedere spiritual e o fundătură ...” – mă sfătuia cu seriozitate un prieten), dar și pradă propriilor idei preconcepute („nu poți să repeți lucruri arhicunoscute; nu uita că e vorba de oameni, nu-i sacrifică de dragul *pragurilor semnificative din punct de vedere statistic* și ai în vedere latura aplicativă, altfel e în van”... îmi repetam într-una, confundând aparatul autocritic cu cenzurarea păguboasă), am încercat să îmbin într-o formă armonioasă un obiectiv ușor idealist, după cum am fost dintru început „avertizată”, rigorile academice, problema factorului timp, tehnicile de persuasiune și formularea unor concluzii care fără a avea caracter de certitudini oferă câteva explicații ale stării de fapt.

Extras din¹⁵ volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului în comun. Iasi, Romania: Lumen.

Aspectele „clasice” avute în vedere de psihologia transporturilor vizează solicitări psihice precum: percepție vizuală și kinesteziică, percepție spațială, acuitate auditivă, reactivitate, rezistență la oboseală, procese de memorare, capacitate intelectuală, flexibilitate, echilibru emoțional, atenție concentrată și distributivă, afectivitate și voință. Chiar dacă în ultimul timp s-a insistat pe importanța trăsăturilor de personalitate și a factorilor necognitivi (motivație, voință, autocontrol, trăsături pozitive de caracter), acestea rămân „aspecte de ordinul doi”.

Studiul de față și-a propus să abordeze anumite trăsături de personalitate, pe nedrept marginalizate. Desigur, lipsa aptitudinilor generale și specifice justifică într-o mai mare măsură rezervele în acordarea avizului psihologic apt decât carențele de la nivelul trăsăturilor caracteriale. Însă cel puțin când este vorba despre mijloacele de transport în comun ori de cele în regim de taxi, ar trebui acordată o importanță sporită și aspectelor caracteriale întrucât șoferii nu sunt responsabili doar de siguranța rutieră, ci și de asigurarea unui nivel de confort și a unui climat favorabil, atât cât vor fi fiind ele cu puțință în condițiile neajunsurilor cu care se confruntă sectorul transportului și al traficului rutier în contextul supradimensionat al altor deficiențe.

Această lucrare s-a născut din multitudinea situațiilor la care am asistat direct/indirect în ultimii ani, situații din mijloacele de transport în comun ale R.A.T.T., ori din cele în regim de taxi. De la șoferi recalitrânți care îți trântesc ușa în nas cu atât mai zgomotos cu cât ai alergat mai „acrobatic” ca să fii sigur că cel de la volan te-a văzut, la tramvaie care se strică – la fel ca în legile lui Murphy - când ești mai grăbit, la troleibuze aglomerate pentru ca hoții de buzunar să opereze „sub acoperire”, la controlori de bilete de cele mai multe ori lipsiți de ținută și dovedind serioase carențe la nivel de autoritate, la taximetriști care îți refuză cursele pe motiv că nu întotdeauna au chef de respectiva destinație, sau care îți fac turul orașului dacă ai ghinionul să fii din provincie, sau care îți impun tariful și te iau peste picior dacă le amintești de lege. De cele mai multe ori, „cercul vicios” se închide prin atitudini la fel de „binevoitoare” din partea călătorilor, încât granița victimă/vinovat este extrem de mobilă. Inutil să (re)amintim specificul registrului lingvistic care însoțește evenimentele de mai sus...

Extras din¹⁶ volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania: Lumen.

ARGUMENT

Pornind de la aceste situații concrete, instrumentele psihologice au fost utilizate ca modalități de identificare și explicare într-o încercare de coerentizare/argumentare – stadiu preliminar necesar (dar nu suficient) pentru a reveni în concret și a încerca o ameliorare. La fel cum organizațiile au început să fie conștiente de importanța factorilor umani și a aspectelor calitative în creșterea eficacității, tot așa transportul în comun și cel în regim de taxi ar trebui să reconsidere importanța factorilor atitudinal – relaționali. O astfel de premisă călăuzitoare și-a ales această lucrare.

Extras din¹⁷ volumul:

Rusu, M. (2005). Studii de socio-psihologia transportului in comun. Iasi, Romania: Lumen.

Eqpvkpwctgc "ceguvwk" xqnwo "q" rwvg k
volumul de pe

www.edituralumen.ro
www.librariavirtuala.com

ucw "fkp" nkdt tkkng "pqcuvtg" r

Această lucrare încearcă să nunațeze, să explice și să sancționeze elementele unui transport disfuncțional, știut fiind că mijloacele de transport în comun și cele în regim de taxi constituie sursa multor exasperări. De la tramvaie care se strică, **la fel ca** în legile lui Murphy, la troleibuze aglomerate pentru ca hoții de buzunare să opereze sub acoperire, de la șoferi recalitrați care îți trântesc cu satisfacție ușa în nas, la taximetriști care îți refuză cursele dar nu își refuză **drumul ocolit, de la controlori de bilete de multe ori necontrolați** la călători la fel de "binevoitori". **Pitorescul tabloului**

este violent, iar cercul în care călătorim, **unul vicios. Instrumentele psihologice utilizate** trebuie înțelese ca modalități explicative preliminare, necesare dar nu suficiente pentru a reveni în concret și a încerca o ameliorare. Cum nivelul de receptare a lucrării este cel puțin dublu, studiul poate fi considerat **in plan**

strict subiectiv un joc statistic cu frustrările pentru a înceta să spunem că "se poate și mai rău".

Manuela Rusu

Publicat cu finanțarea:



Design by
Euro Market
Professional
web sites & design
www.EuroMarket.ro



I SEN 973-7766-38-5

