

Dr hab. Hanna Bednarek, prof. Uniwersytetu SWPS
Wydział Psychologii
Katedra Psychologii Poznawczej, Rozwoju i Edukacji
Uniwersytet SWPS

Recenzja rozprawy doktorskiej

pt. „Społeczne i poznawcze wyznaczniki funkcjonowania kierowców”, przygotowanej przez mgr Annę Olejniczak-Serowiec pod kierunkiem dr hab. Adama Tarnowskiego, prof. UW i promotor pomocniczej dr Doroty Rutkowskiej na Wydziale Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego

Przedmiotem recenzji jest szczegółowa analiza i wydanie opinii czy przedłożona rozprawa doktorska pt. „Społeczne i poznawcze wyznaczniki funkcjonowania kierowców”, napisana przez mgr Annę Olejniczak-Surowiec spełnia warunki określone w art. 13 ustawy o tytule i stopniach naukowych.

W mojej opinii, Autorka podjęła się rozwiązania oryginalnego problemu badawczego jakim jest poszukiwanie społecznych i poznawczych uwarunkowań efektywności prowadzenia pojazdu przez kierowców. Opracowała plan badań, przygotowała autorskie narzędzia badawcze, przeprowadziła serię oryginalnych badań, które przyniosły ważne społecznie wyniki, zatem należy uznać, że podstawowy warunek określony w ustawie został spełniony. Jednak szczegółowe warunki określone w ustawie praca spełnia w różnym stopniu w zależności od ocenianej kategorii.

W dalszej części recenzji odniosę się do strony formalnej i merytorycznej recenzowanej pracy doktorskiej.

Ocena strony formalnej pracy

Przedstawiona do oceny rozprawa doktorska Pani mgr Anny Olejniczak-Surowiec, została opracowana w języku polskim, liczy 253 strony bez załączników. Składa się z czterech części, bibliografii i załączników. Bibliografia zajmuje 43 strony. Rozprawę uzupełnia streszczenie w języku polskim i angielskim. Autorka w streszczeniu (str. 5) informuje czytelnika, że poszczególne „części poświęcone są różnym etapom procesu badawczego”. *Przyjęcie chronologicznego sposobu prezentacji badań zamiast określenia problemów badawczych do rozwiązania, ma swoje konsekwencje, sprzyja powtórkom i sprawia, że pracę cechuje niezbyt przejrzysta struktura.*

Sprawdzając od strony formalnej czy treść rozdziałów i podrozdziałów odpowiada zaproponowanym tytułom, należy odpowiedzieć twierdząco. Jednak układ podrozdziałów w



Części czwartej wydaje się nieprzemysłany i dyskusyjny. Po podrozdziałach „*Konkluzje*” i „*Potencjalne dalsze kierunki badań*”, dodano dodatkowy podrozdział zatytułowany: „*Analiza zachowania kierowcy w kontekście zmieniającego się świata motoryzacji*”. W tradycyjnej strukturze pracy doktorskiej, miejsce dla treści przedstawionych w tym rozdziale jest we wprowadzeniu teoretycznym.

Praca ponadto jest bardzo obszerna, wieloaspektowa, co utrudnia dokonanie syntezy uzyskanych wyników i ocenę przedłożonego osiągnięcia. Dysertacja sprawia wrażenie jakby Autorka przystąpiła do realizacji badań bez ogólnego zamysłu i po prostu kolejno dodawała nowe badania.

Rozdział zawierający szczegółowy opis procesu opracowania narzędzi własnych wraz pilotażem w znacznej części zawiera treści wcześniej publikowane (por. Olejniczak-Surowiec, Rutkowska, 2017) zatem z korzyścią dla pracy mogłyby zostać wydatnie skrócone.

Ocena strony merytorycznej pracy

Oceniana rozprawa doktorska dotyczy interesującego problemu, zarówno z teoretycznego jak i praktycznego punktu widzenia, czyli społecznych i poznawczych mechanizmów funkcjonowania kierowców-amatorów legitymujących się prawem jazdy należącym do kategorii B. Autorka podjęła się rozwiązania oryginalnego problemu naukowego.

Przeprowadziła analizę funkcjonowania kierowców w zależności od przyjmowanej przez nich perspektywy Ja i/ lub innych uczestników ruchu drogowego.

Ze względu na strukturę recenzowanej pracy, która składa się z czterech części w których prezentowanych jest pięć badań empirycznych, ocena merytoryczna zostanie przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych części pracy.

(1) Część pierwsza. W niniejszej pracy, wprowadzenie teoretyczne zastąpiono rozdziałem noszącym tytuł: „*Przesłanki pytań i hipotez badawczych*”. W tej części, poza bogatym przeglądem aktualnej literatury psychologicznej na temat badanych zmiennych, zamieszczono także plan badawczy wraz z prezentacją wykorzystanych narzędzi, założeń i zmiennych, a także hipotezy i pytania badawcze. Zamieszczony w pierwszej części pracy skrócony opis metody, jest powtarzany w bardziej rozbudowanej formie w każdym z pięciu badań opisanych kolejno w drugiej i trzeciej części pracy. Przyjęta struktura pracy sprawia, że hipotezy prezentowane są redundantnie, powtórzono je w kilku miejscach, przy czym w zależności od strony na jakiej są przywoływane, różnią się nie tylko pod względem językowym, ale modyfikacji ulega też istota niektórych hipotez i/lub w kilku miejscach numeracja (jako przykład można podać H1 na stronie 140 i 146). Hipotezy zamieszczone są



w pracy na następujących stronach: 59-60; 112; 123-126; 140; 146-147. Tabele prezentujące etapy badań (Tab. 2) i charakterystykę zmiennych (Tab. 3) zawierają niezrozumiałe skróty i niezręczności stylistyczne, które występują też na innych stronach niniejszej pracy (por. Tab. 2, np. Badanie IV, eksperymentalne, liczba badanych 77, cel badania: „Eksploracja wpływu przyjmowania z przeszukiwaniem pola widzenia w ruchu drogowym”). Tabela nr 3 zawiera niezbyt jasny opis wskaźników i zmiennych, np. zdolność do rotacji mentalnych operacjonalizowana jest tu cyt.: „wynikiem w zadaniu obserwator testu i”. Na str. 55 wymieniono wszystkie narzędzia do badania zmiennych, stąd wiadomo, że chodzi o test TRIT, skala Obserwator.

(2) **W Części drugiej**, Doktorantka wykazała się dobrą znajomością psychometrii opisując proces przygotowania dwóch autorskich narzędzi: (1) Kwestionariusza Kontrowersje, do badania przekonań normatywnych dotyczących łamania przepisów prawa o ruchu drogowym oraz (2) Kwestionariusza Rozważania, do badania spontanicznej skłonności przyjmowania perspektywy (zapośredniczonej przez Ja i bezpośrednio) innych uczestników ruchu drogowego. Dobrze oceniam zamysł, przeprowadzone badania pilotażowe oraz prezentacje psychometrycznych parametrów wymienionych kwestionariuszy. Opracowanie dwóch narzędzi badawczych poparte badaniami rzetelności i trafności zewnętrznej stanowi ważny wkład Autorki w rozwój narzędzi badawczych szczególnie przydatnych w psychologii transportu. Zastanawiający jest jednak dobór nazw dla obu kwestionariuszy. Wydaje się, że ani „Kontrowersje” ani „Rozważania” nie oddają istoty badanych zjawisk. Na przykład, w mojej opinii nazwa przyjęta dla narzędzia badającego przyjmowanie perspektywy innych uczestników ruchu drogowego „Kwestionariusz Rozważania”, jest nieintuicyjna, myląca i nie oddająca istoty badanego zjawiska jakim jest przyjmowanie perspektywy. Podobnie oceniam nazwę „Kontrowersje”. Trudno sobie wyobrazić, że psychologowie transportu i badacze przekonań normatywnych dotyczących łamania przepisów prawa o ruchu drogowym, właśnie pod takimi nazwami będą szukać narzędzi badawczych opracowanych przez p. Annę Olejniczak-Surowiec.

(3) **Część trzecią** rozprawy doktorskiej stanowią **Badania Właściwe**, na które składają się cztery badania empiryczne. Pierwsze dwa dotyczą poszukiwania związków między przyjmowaniem perspektywy przez uczestników ruchu drogowego a przekonaniem normatywnymi. O ile tytuł pierwszego, korelacyjnego badania jest adekwatny do zawartości rozdziału: „*Przyjmowanie perspektywy a przekonania normatywne*”, i nie budzi żadnych zastrzeżeń, to tytuł drugiego badania: „*Zmiana przekonań normatywnych za pomocą reklam społecznych wpływających na przyjmowanie perspektywy*” (spis treści, str. 2, wers 1 od dołu), rodzi pytanie na temat sensu i możliwości operacjonalizacji pojęcia „*wikłanie przyjmowania*”



perspektywy". „Wikłanie” nie należy do pojęć psychologicznych, w przeciwieństwie do stosowanego w psychologii poznawczej wielowymiarowego konstruktu „przyjmowania perspektywy”. Słownik języka polskiego PWN podaje trzy definicje pojęcia „wikłać”:
(1). „czynić splątany”; (2). „czynić coś bardziej skomplikowanym, niż było wcześniej”;
(3). „wciągać kogoś w kłopotliwą, nieprzyjemną sytuację”. Żadna z podanych opcji nie pasuje do zastosowanej w pracy procedury wzbudzania *perspektywy egocentrycznej, przyjmowania procedury bezpośrednio lub za pośrednictwem Ja*. Należy zaznaczyć, że w recenzowanej pracy wskazane pojęcie nie zostało wyjaśnione teoretycznie, dlatego można zadać pytanie, czy termin „wikłanie” w ogóle pasuje do badania polegającego na ekspozycji reklamy prasowej, która wymaga od obserwatora, w tym wypadku kierowcy, przyjmowania między innymi perspektywy innych uczestników ruchu drogowego. Zwłaszcza, że na stronie 106 (9 wers od góry), Autorka klarownie opisuje badanie nr 2, wyjaśniając jego istotę: tu cyt. „weryfikujące możliwość wpływania na przekonania normatywne wobec łamania przepisów prawa o ruchu drogowym za pomocą reklam społecznych odwołujących się do przyjmowania perspektywy innych użytkowników drogi”. Poza nietrafnie dobraną terminologią, mam także krytyczną uwagę do części empirycznej, w której dostrzegam nadmierną łatwość budowania wskaźników na podstawie arbitralnie przyjętych kryteriów.

Tytuł trzeciego badania: „O zawiązku skłonności do społecznego przyjmowania perspektywy z wykonaniem zadań wymagających poznawczego przyjmowania perspektywy” jest bardzo ogólny, ponadto stanowi połączenie zmiennej z poziomu teoretycznego ze zmienną z poziomu operacyjnego (wykonanie zadań). Zmienna skłonność do społecznego przyjmowania perspektywy nie figuruje w rejestrze zmiennych (por. Tab. 3, str. 57 i 58). Wprawdzie Autorka pracy odwołując się do literatury (Davis, 1999, Davis i in., 2004) na stronie 137 (13 wers od góry) podaje definicję „perspektywy społecznej”, która w przedstawionym ujęciu rozumiana jest jako: „skłonność do spontanicznego przyjmowania psychologicznego punktu widzenia innej osoby w życiu codziennym”.

W mojej opinii zdefiniowania i uporządkowania w całej pracy wymagają następujące pojęcia: „skłonność do społecznego przyjmowania perspektywy”, „spontaniczna skłonność do przyjmowania perspektywy”, wzbudzenie sytuacyjnego przyjmowania perspektywy (H3, str. 59), sytuacyjne przyjmowanie perspektywy (H1, str. 60). W mniejszym stopniu ten sam problem dotyczy pojęć: poznawcze przyjmowanie perspektywy, poznawcze przyjmowanie perspektywy innych, poznawcza zdolność do rotacji mentalnych.

Problem semantyczny dostrzegam także w posługiwaniu się pojęciem „dyspozycyjna skłonność” do przyjmowania perspektywy (np. w pytaniu P1, str. 141). Trudno stwierdzić dlaczego Autorka postanowiła posługiwać się takim sformułowaniem. W słowniku PWN



czytamy bowiem, że; „Dyspozycja to wrodzona skłonność lub talent do czegoś”, zaś „Skłonność to: (1) posiadanie cechy, która się może ujawnić; (2). trwałe upodobania do czegoś; (3) daw. przychylność dla kogoś”. Z pracy wynika, że Autorka na podstawie teorii psychologicznej (m.in. Davis in. 2004) uznaje, że ludzie różnią się między sobą skłonnością do przyjmowania perspektywy innej osoby w życiu codziennym (powstaje pytanie czy różnią się cechą?). Nota bene spontaniczną skłonność do przyjmowania perspektywy w ruchu drogowym bada właśnie skonstruowany na potrzeby recenzowanej pracy autorski Kwestionariusz Rozważania. Zatem dla zachowania spójności terminologicznej, wypadało by w całej pracy konsekwentnie stosować właśnie to pojęcie. Problemy semantyczne w tej pracy pokazują jak ważną rolę dla jasnego przedstawienia celu badania i interpretacji uzyskanych wyników odgrywa dobrze opracowane Wprowadzenie Teoretyczne, z którego powinny wynikać stawiane cele, hipotezy i pytania badawcze. Autorka dysponując dużą wiedzą na temat badanego problemu, wyraźnie niedopracowała części teoretycznej pracy, co można uznać za jedno większych niedociągnięć.

Czwarte badanie zatytułowane „*O związkach przyjmowania perspektywy z przeszukiwaniem pola widzenia*”, zamieszczone w Części trzeciej pracy jest nowatorskie. Zostało zaprojektowane w celu analizy zależności pomiędzy sprawnością wykonywania operacji rotacji mentalnych, skłonnością do spontanicznego przyjmowania perspektywy w ruchu drogowym, przyjmowania określonej perspektywy wzbudzanej w kontekście społecznym (w tym za pośrednictwem Ja i bezpośrednio) a przeszukiwaniem pola uwagi wzrokowej. W badaniu o charakterze eksperymentalnym wykorzystano pary zdjęć wykonane z punktu widzenia kierowcy, z dwóch pojazdów, w różnych konfiguracjach pojazdów w ruchu drogowym i w różnych sceneriach ruchu drogowego. Do analizy głównej zmiennej zależnej jaką było skanowanie pola widzenia zastosowano okulograf do śledzenia ruchów gałek ocznych w warunkach statycznych. W dobrze zaprojektowanej eksperymentalnej procedurze, Doktorantce udało się wykazać, że przyjmowanie perspektywy innego sprawia, że osoba badana koncentruje uwagę na obszarach krytycznych dla perspektywy przyjmowanej przez innego uczestnika ruchu drogowego. Co jak można wnioskować ma wpływ na bezpieczeństwo na drodze. Mechanizm ten dotyczy zwłaszcza osób z mniejszą sprawnością w zakresie rotacji mentalnych. Uzyskane wyniki są ważne zarówno teoretycznie jak i aplikacyjnie. Jednak pewne zastrzeżenia budzi analiza i prezentacja danych statystycznych. Postawione hipotezy (H1-H4) w zależności od kontekstu/miejsca w jakim Autorka się na nie powołuje, raz mówią o związkach innym razem o wpływie. Na przykład hipotezy (H1 i H2) choć mają taką samą konstrukcję językową, weryfikowane są innymi

testami. H1 –testami t bazującymi na różnicy średnich, zaś H2- testem korelacji rho Spearmana.

Treść i weryfikacja statystyczna hipotezy (H4) również budzi zastrzeżenia, bowiem zdaniem Doktorantki przyjmowanie perspektywy, tu cyt:” ma kompensacyjny wpływ na poziom wykonania zadania wymagającego poznawczego przyjmowania perspektywy u osób o niskiej zdolnością do rotacji mentalnych” (str. 60, 8 wers od dołu). Hipoteza ta została słabo teoretycznie uzasadniona, dlatego sprawia wrażenie jakby została postawiona post factum, na podstawie analizy uzyskanego materiału badawczego. Ponadto kompensacyjny wpływ weryfikowano za pomocą testów t i współczynników korelacji, być może dałoby się zastosować jakiś bardziej zaawansowany model statystyczny w celu weryfikacji hipotezy czwartej w podanym brzmieniu. Spodziewam się, że Doktorantka udzieli odpowiedzi na postawione przeze mnie pytanie na kolejnym etapie postępowania doktorskiego.

W opisie czwartego badania zabrakło zbiorczych tabel ze wskaźnikami i uzyskanymi wynikami analiz.

Część czwarta recenzowanej rozprawy zawiera Dyskusję wyników i kierunki dalszych badań. Dyskusja wyników została zredagowana poprawnie, z odniesieniem do przytoczonych źródeł. Jak już wcześniej podano, struktura ostatniej część rozprawy doktorskiej została zaburzona wprowadzeniem *podrozdziału zatytułowanego: „Analiza zachowania kierowcy w kontekście zmieniającego się świata motoryzacji”, dla którego właściwszym miejscem jest Wprowadzenie teoretyczne.*

Podsumowanie i wniosek końcowy

Przedstawiona do oceny rozprawa doktorska mgr Anny Olejniczak-Surowiec dotyczy ważnego teoretycznie i praktycznie tematu, jakim jest określenie społecznych i poznawczych uwarunkowań efektywności prowadzenia pojazdu przez kierowców-amatorów. Badania zostały poprawnie zaplanowane i przeprowadzone, a sama problematyka jest interesująca zarówno teoretycznie jak i praktycznie. Pomimo, iż w mojej ocenie zastrzeżenia budzi strona formalna i językowa pracy, a także prezentacja niektórych wyników badań, zwłaszcza badania trzeciego i czwartego, jednak można uznać, że mgr Anna Olejniczak-Surowiec podjęła oryginalny problem badawczy, wykazała się rozeznaniem w literaturze dotyczącej badanych zjawisk, dociekliwością badawczą, a także dostatecznie dobrą umiejętnością zaplanowania, przeprowadzenia, przeanalizowania i psychologicznej interpretacji uzyskanych wyników badań własnych.



SWPS
Uniwersytet
Humanistycznospołeczny

W moim przekonaniu, praca spełnia wymagania stawiane pracom doktorskim opisane w art. 187 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.

Reduorep

