

Furnizorul programului de formare profesională A.S.T.R

Denumirea programului de formare: **MODALITĂȚI DE EVALUARE A TENDINȚEI DE ASUMARE A RISCULUI ÎN TRAFIC**

Tipul programului de formare: Program de formare profesională continuă cu caracter repetitiv, de durată variabilă (Anexa 5D)

FIȘA PROGRAMULUI DE FORMARE PROFESIONALĂ CONTINUĂ

DENUMIREA PROGRAMULUI		Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului în trafic		
NUMĂRUL ORELOR		TOTAL ORE	NR CREDITE	TIPUL DE EVALUARE (P-pe parcurs, F- finală, D-test docimologic, altele)
TEORETICE	PRACTICE			
8	8	16	16	Test docimologic

0 TITULARUL ACTIVITĂȚILOR DE FORMARE	NUMELE ȘI PRENUMELE	SPECIALITATE PROFESIONALĂ / SPECIALITĂȚI PROFESIONALE	TREAPTA DE SPECIALIZARE
	GRIGORE M	Psihologia Transporturilor	Psiholog principal

1 SCOP	Cunoașterea, înțelegerea și utilizarea modalităților actuale de evaluare a percepției și asumării riscului în trafic în vederea desfășurării activităților profesionale la standarde înalte de performanță și creșterea siguranței în trafic
---------------	--

2 OBIECTIVE	<p>La finalul acestui curs, cursanții vor fi capabili :</p> <p>1. Să utilizeze nuanțat și pertinent criteriile și metodele de evaluare pentru a formula judecăți de valoare și a fundamenta decizii eficiente pe baza datelor obținute prin folosirea unor instrumente adecvate de cunoaștere a percepției și asumării riscului în trafic</p> <p>1. Să aplice diferitele abordări din psihologia riscului pentru cunoașterea comportamentului în diferite situații din trafic</p>
--------------------	---

COMPETENȚE SPECIFICE

3 COMPETENȚE SPECIFICE	<p>a. cunoștințe:</p> <p>1. Cunoașterea teoriilor și accepțiunilor actuale în domeniul psihologiei riscului (abordarea socială vs. abordarea cognitivă)</p> <p>2. Să cunoască instrumentele utilizate pentru evaluarea percepției și asumării riscului în trafic</p> <p>3. Să cunoască predictorii comportamentali pentru asumarea riscului în trafic (cognitivi și atitudinali)</p> <p>b.abilități</p> <p>1. Să aplice diferitele abordări din psihologia riscului pentru cunoașterea comportamentului în diferite situații din trafic</p> <p>2.Să evalueze valoarea diagnostică a instrumentelor utilizate pentru cunoașterea percepției și asumării riscului (avantaje și limite)</p> <p>3.Să extragă concluzii pe baza informațiilor rezultate în urma evaluării în vederea stabilirii unor măsuri preventive și a unui plan de intervenție</p> <p>4. Să formuleze și să comunice informațiile cu caracter profesional într-o manieră adaptată specificului interlocutorului</p> <p>5. Să propună soluții adecvate pentru consilierea persoanelor care manifestă tendințe frecvente de conducere riscantă</p>
-------------------------------	---

COMPETENȚE TRANSVERSAL E	<p>1. Management al activităților profesionale în condiții de autonomie și de independență profesională</p> <p>2. Autocontrolul procesului de învățare, diagnoza nevoilor de formare, analiza reflexivă a propriei activități profesionale</p> <p>3. Respectarea standardelor etice și deontologice ale profesiei de psiholog specifice domeniului</p>
---------------------------------	--

4 CONȚINUTUL PROGRAMULUI	Temele programului	Durată
	<p>1. CLARIFICĂRI CONCEPTUALE (accepțiuni, caracteristici, ce știm și ce nu știm cu adevărat despre risc?)</p> <p>1.1. clarificări conceptuale, definiții</p> <p>1.2. formele riscului</p>	1/2 oră
	<p>2. TEORII ALE COMPORTAMENTULUI RISCANT ÎN TRAFIC</p> <p>2.1. Modele ale comportamentului la volan</p> <p>2.2. Abordarea socială a riscului Teoria Comportamentului Planificat</p> <p>2.3. Abordarea cognitivă a riscului</p> <p>2.3.1. Teoria homeostatică a riscului („Risk homeostasis theory” Wilde,1982, 1988, 1994)</p>	2 ore

	<p>2.3.3. Teoria de risc-zero („Zero-risk theory”, Summala, 1997) 2.3.3. Modelul sarcină-capacitate (<i>Task-capability interface model</i> Fuller, 2003, 2005)</p>	
	<p>3. OPERAȚIONALIZĂRI ALE CONCEPTULUI 3.2. Paradigmele „clasice”</p>	1/2 oră
	<p>4. MĂSURAREA CONSTRUCTELOR ÎNRUDITE 4.1. Autoevaluarea (self-evaluation) 4.2. Eficiența personală / auto-eficiența (self-efficacy) 4.3. Stima de sine ca șofer 4.4. Iluzia controlului (illusion of control)</p>	2 ore
	<p>5. MĂSURAREA PERCEPȚIEI RISCULUI (tehnica evaluării scenariilor vizuale JOTs- Judgement of Traffic Scenes) 5.1. Scenarii vizuale 5.2. Testul de adaptare 5.3. Tehnică de simulare video 5.4. Concluzii</p>	2 ore
CONȚINUTUL ACTIVITĂȚILOR PRACTICE	Denumire activitate practică	Durată
	<p>1. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului prin utilizarea unor constructe înrudite Autoevaluarea (self-evaluation) Eficiența personală / auto-eficiența (self-efficacy) Stima de sine ca șofer Iluzia controlului (illusion of control)</p>	2 ore
	<p>2. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului Testul de adaptare (adaptation test - de Craen)</p>	2 ore
	<p>3. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului Testul scenariilor vizuale (perceperea pericolelor)</p>	2 ore
	<p>4. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului Măsurarea atitudinii față de risc Chestionar de percepție a riscului (<i>Rosenbloom</i>) Utilizarea teoriei comportamentului planificat pentru predicția comportamentului riscant în trafic Chestionarul căutării de senzații în trafic Chestionarul miscalibration Inventarul multidimensional al stilului de conducere IMSC -RO Chestionarul comportamentului în trafic- CCT</p>	2 ore
5 BIBLIOGRAFIE (SELECTIVĂ)	<p>Ajzen, I., Fishbein, M. (2005), „The influence of attitudes on behavior”. In D. Albarracín, D., Johnson, B.T., Zanna M.P., (Eds.), The handbook of attitudes (pp. 173-221). Mahwah, NJ: Erlbaum.</p> <p>Albert, D., A., Ouimet, M., C., Jarret, J., Cloutier, M., S., Paquette, M., Badeau, N., Brown, T., G. (2018). Linking mind wandering tendency to risky driving in young male drivers. <i>Accident Analysis & Prevention</i>, Volume 111, p. 125-132</p> <p>de Craen, S. (2010). The X-factor. A longitudinal study of calibration in young novice drivers (TRAIL thesis series T2010/2). Delft, The Netherlands: TRAIL Research School</p> <p>Frietze, G., Cohn L. D. (2018). Texting and tombstones: Impact of mortality salience on risky driving intentions. <i>Transportation Research Part F</i> 59 p.1-11</p> <p>Fuller, R. (2011). Driver control theory. În Porter, B. E. (ed.). Handbook of traffic psychology. (pp. 13-26). Elsevier</p> <p>Havârneanu, E., C. (2011). Evaluarea psihologică a conducătorilor auto. Iași. Editura Universității Alexandru Ioan Cuza.</p> <p>Havârneanu, G., , Havârneanu, C., (2012). When norms turn perverse: Contextual irrationality vs. rational traffic violations. <i>Transportation Research Part F</i> 15, p. 144-151</p> <p>Havârneanu, G. (2013). Psihologia Transporturilor, o Perspectivă Psihosocială. Iași. Polirom.</p> <p>Havârneanu, E., C., , Havârneanu, G., (coord.), (2015), Psihologia riscului, Iași, Polirom</p> <p>Hohn, M. (2011). Teoretic și aplicativ în psihologia circulației rutiere. Editura Universității de Vest, Timișoara</p> <p>Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. <i>Transportation Research Part F</i>, 7, 135-150.</p> <p>Mairean, C., Havârneanu, E., C., (2018), The relationship between drivers’ illusion of superiority. <i>Transportation Research Part F</i> 55 (2018) 167-174</p> <p>Mairean, C., 1, Havârneanu M., G., Bari, D., Havârneanu, C., (2022). Cognitive Biases, Risk Perception, and Risky Driving Behaviour. <i>Sustainability</i>, 14, 77.</p> <p>Maslac, M., Antic, B., Pešić D., Milutinovic, N. (2017). Behaviours of professional drivers: Validation of the DBQ for drivers who transport dangerous goods in Serbia. <i>Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour</i>, 50, p. 80-88</p> <p>Porter, B. E. (ed.) (2011). Handbook of traffic psychology. Elsevier San Diego, USA</p>	

	<p>Rothengatter, T., & Huguenin, R. D. (2004). Traffic & Transport Psychology. Theory and Application. Elsevier. p.3-8</p> <p>Summala, H. (1988). Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. Ergonomics, 31, 491-50</p> <p>Ulleberg, P. (2002), „Personality subtypes of young drivers. Relationship to risktaking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign”. Transportation Research Part F 4, p. 279-297</p> <p>Ulleberg, P., Rundmo, T., (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. Safety Science 41, 427-443</p>
METODE DE PREDARE	<p>Expunere, curs interactiv, lucru în grup, auto administrare probe (cotare, realizare profil) etc.</p> <p>Materiale: itemii instrumentelor de evaluare, foi de răspuns</p>

EVALUARE	metode	Scris
	forme	Test docimologic la finalul cursului (1oră)
PROCEDURA DE ADMITERE	condițiile de admitere	Diplomă de licență în psihologie Atestat de liberă practică în psihologia transporturilor

PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR TEORETICE

1. CLARIFICĂRI CONCEPTUALE (accepțiuni, caracteristici, ce știm și ce nu știm cu adevărat despre risc?)

1.1. clarificări conceptuale, definiții

- Vizează riscul de accident
- Suprapus parțial peste conceptul de personalitate “predispusă la accident”
- Percepție – acceptare – (tendința de) asumare
- Prag ridicat – prag scăzut

Definiții:

1. Leigh (1999)
 - a. amenințare sau pericol potențial
 - b. oportunitatea de a obține o formă de recompensă
2. M. Hohn (2002) probabilitatea ca un pericol să se manifeste în mod concret
3. Joop van der Pligt (1996):
 - a. mărimea riscului = probabilitatea pericolului x mărimea consecințelor.
 - b. dacă un eveniment negativ este caracterizat prin mai multe consecințe negative, riscul poate fi definit prin relația: $\pi = ui$
4. Yates (1992) trei elemente esențiale ale riscului, asupra cărora majoritatea cercetătorilor sunt de acord:
 - a. consecințele negative sau pierderile,
 - b. valoarea sau semnificația acestor pierderi
 - c. nesiguranța asociată acestor consecințe negative sau pierderilor.

1.2. formele riscului

Jean-Pascal Assailly (1992)

- Fundamental –Confruntarea dintre
 - ✓ Nevoia de securitate (atașamentul pentru mamă)
 - ✓ Nevoia de stimulare (explorarea mediului)
- Enigmatic –Nu este observabil
- Polisemantic
 - ✓ percepția
 - ✓ asumarea
 - ✓ expunerea
 - ✓ factori
 - ✓ reprezentarea
 - ✓ atitudinea
- A. **RISCUL OBIECTIV**(„objective risk”) În lucrările unor autori (ex. Grayson et al., 2003) apare sub denumirea de **RISC STATISTIC**(„statistical risk”)
 - vizează probabilitatea obiectivă de a fi implicat într-un accident, măsurată post-hoc prin analiza datelor accidentelor rutiere.
 - ține de teoria probabilităților
- B. **RISCUL ESTIMAT SUBIECTIV** („subjective risk estimate”), întâlnit și sub denumirea de *risc perceput* („perceived risk”)
 - percepția subiectivă a fiecărui conducător auto cu privire la probabilitatea (obiectivă) de producere a unui pericol sau accident, reprezentând rezultatul unor procese cognitive.
 - elementul-cheie în acceptarea unui anumit pericol, eveniment negativ etc. și în asumarea unor comportamente riscante.

C: RISCUL CA EMOȚIE-ȘOC(„feeling of risk”)

- constituie răspunsul emoțional la o amenințare.(ex. când se pierde controlul direcției datorită poleiului de pe carosabil).
- estimarea subiectivă a riscului trebuie să depășească o anumită valoare critică
- Amenințare → reacție

2. TEORII ALE COMPORTAMENTULUI RISCANT ÎN TRAFIC

2.1. Modele ale comportamentului la volan (adaptare după Weller et al., 2006).

•Modele

- ✓ Descriptive
- ✓ Funcționale

•Descriptive

- ✓ Modele ierarhice
- ✓ Modele cu buclă de control

•Funcționale

- ✓ Modele motivaționale
- ✓ Modele de procesare a informațiilor

Modelul ierarhic Michon (1985) trei niveluri

- 1) primul nivel - nivelul **operațional**
- 2) al doilea nivel - nivelul **tactic**
- 3) al treilea nivel, nivelul **strategic**

EXEMPU: modelul incipient al adaptării comportamentale (după Brown & Noy, 2004).

Modele motivaționale

- ✓ Se axează pe ceea ce conducătorul auto face de fapt într-o situație de trafic și nu pe nivelul maxim al aptitudinilor sale
- ✓ Diferențiază și mai bine între performanță și comportament
- ✓ Se axează pe activitatea mentală a șoferului pe care o leagă de concepte importante precum motivația și evaluarea riscului.

Modelele de procesare a informațiilor

- ✓ implică interacțiuni între diferite componente : percepție, decizie, selecția răspunsului și execuție.
- ✓ conducătorul auto un „canal” pasiv de transmitere a informațiilor, un „procesor” cu resurse limitate și un executor de acțiuni cu abilități mai mult sau mai puțin eficiente.
- ✓ accent exclusiv pe abilitățile cognitiv-motrice explică doar performanța în sarcină.

2.2. Abordarea socială a riscului Teoria Comportamentului Planificat

Vizează predicția comportamentului:

- ✓ Teoria comportamentului planificat (*Theory of Planned Behaviour*, Ajzen, 1985)
- ✓ Teoria comportamentului planificat (*Theory of Planned Behaviour*, Ajzen, 2006)

Multe variante (completări):

- ✓ Parker et al., 1995; Richard, van der Pligt & de Vries, 1996 - **regretul anticipat** (*Anticipated regret*)
- ✓ Parker et al., 1995; Manstead, 1999 - **normele personale** (*personal norms*) și **normele morale** (*moral norms*)
- ✓ Aberg et al., 1997: **percepția celorlalți**
- ✓ Mulți de autori (sfârșitul anilor '80 și începutul anilor '90) - **Obişnuința sau comportamentul anterior obişnuit** (*habitual, usual behaviour*)

Limite ale abordării sociale

- ✓ Accentul mare pe studiul atitudinilor

$$A = \sum b_i e_i$$

b este credința într-o anumită entitate **i** și **e** reprezintă evaluarea entității **i**

- ✓ Modul de colectarea a datelor (self-report)
- ✓ Relația predictor-criteriu este relația între atitudini și comportamentul raportat de subiecți
- ✓ Comportamente specifice sunt mai bine prezise de anumiți predictorii
- ✓ Majoritatea componentelor izolează comportamentul de context
- ✓ Unele comportamente se modifică în funcție de predictorii, altele nu
- ✓ Unele comportamente sunt neintenționate
- ✓ Neglijarea comportamentului obișnuit

2.3. Abordarea cognitivă a riscului

Studiul comportamentului prin analiza proceselor de comparație și de decizie

Multe teorii, mereu actualizate

2.3.1. Teoria homeostatică a riscului („Risk homeostasis theory” Wilde, 1982, 1988, 1994)

- ✓ Cea mai cunoscută, cu cele mai multe versiuni
- ✓ La nivelul societății, nivelul riscului de accident rutier rămâne constant
- ✓ Oamenii își ajustează comportamentul pe baza riscului *perceput vs. acceptat*
- ✓ Conducătorii auto se adaptează în permanență la noile măsuri de siguranță care, în consecință, devin ineficiente

2.3.3. Teoria de risc-zero („Zero-risk theory”, Summala, 1997) formulare ceva mai moderată

- ✓ Șoferii nu evaluează în mod constant nivelul de risc; doar atunci când acesta depășește o anumită limită și devine amenințător
- ✓ Motivele externe (ex. presiunea timpului)

Model ierarhic de adaptare a comportamentului

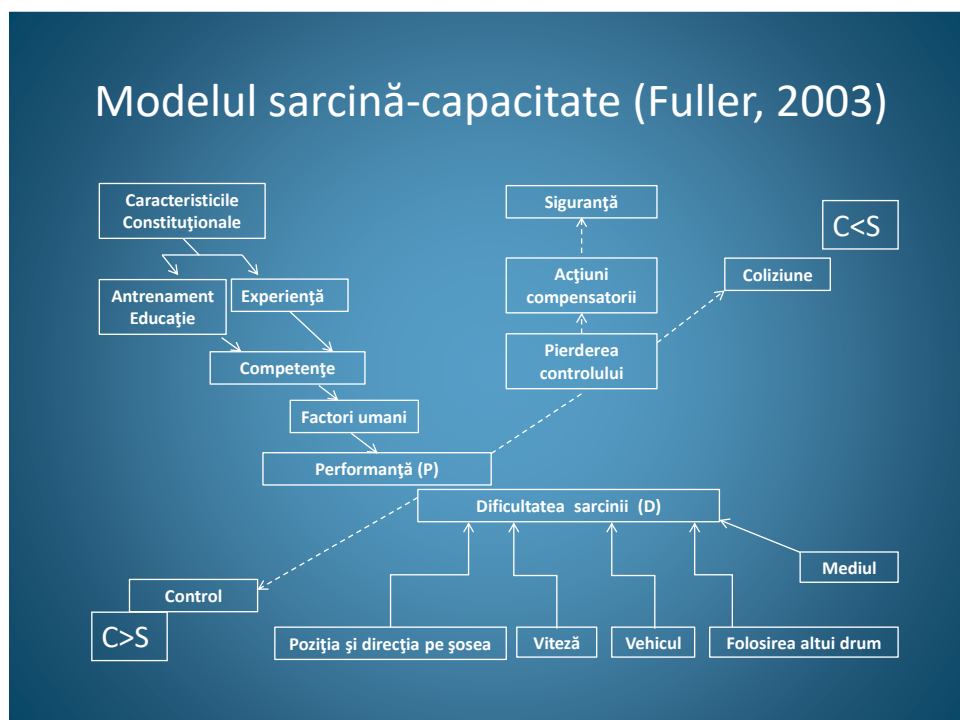
- ✓ •Nivelul strategic (planificare)
- ✓ •Nivelul tactic (performanța tactică și manevrele efectuate în timpul concret al conducerii)
- ✓ •Nivelul operațional (controlul vehiculului prin operații elementare)

2.3.3. Modelul sarcină-capacitate (Task-capability interface model Fuller,2003,2005)

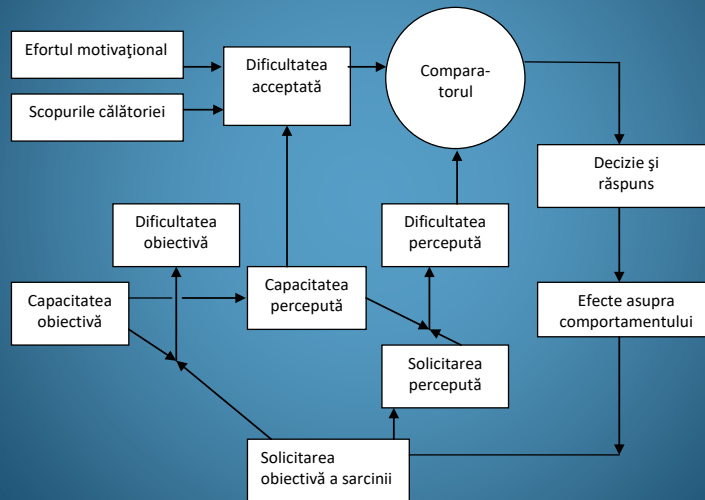
Indivizii își ajustează comportamentul privind solicitările sarcinii (S) cu propria lor capacitate de a conduce (C)

Solicitări vs. Capacități rezultă Dificultatea sarcinii

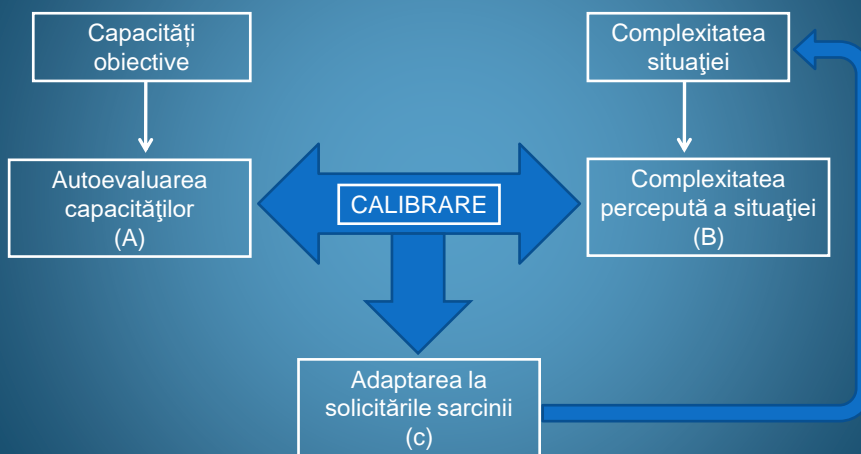
- ✓ $C > S$ sarcină ușoară
- ✓ $C = S$ sarcină foarte dificilă
- ✓ $C < S$ pierderea controlului
- ✓ Solicitare percepută –capacitate percepută
- ✓ Dificultate percepută – dificultate acceptată –risc asumat



Modelul sarcină-capacitate (Fuller, 2005)



Calibrarea (Kuiken & Twisk, 2001)



Limite ale abordării cognitive

- ✓ Destul de puțin suport empiric (teoria poate fi ușor respinsă)
- ✓ Oamenii nu pot să perceapă obiectiv dificultatea sarcinii și capacitatea proprie? (limită în explicarea comportamentului)
- ✓ Nu se precizează ce indicatori sunt folosiți pentru estimarea dificultății sarcinii și a capacității proprii (fiziologici, efort mental, pierderea controlului etc.)
- ✓ Procesul de comparare este nespecificat (Cum?)

- ✓ Teoria este mereu în schimbare

3. OPERAȚIONALIZĂRI ALE CONCEPTULUI

3.1. Paradigmele „clasice”

Varianta creion-hârtie sau computerizată

- ✓ Sarcini prezentând diverse dileme / probleme de alegere.
- ✓ De obicei se oferă două variante de răspuns dintre care una prezintă un câștig mic și sigur, iar cealaltă un câștig mare dar riscant.
- ✓ Participantul trebuie să ia o decizie, făcând alegerea care i se pare potrivită.
- ✓ Probe care să evalueze asumarea riscului într-o sarcină concretă. (probe comportamentale, jocuri de cărți, pariuri)

Exemple:

- ✓ *Options in the Seven Questions in the Gain-Large Condition of Study* (Hsee & Weber, 1997)
- ✓ *The Balloon Analog Risk Task*(BART –Lejuez et al., 2002)

4. MĂSURAREA CONSTRUCTELOR ÎNRUDITE

4.1. Autoevaluarea (self-evaluation)

- ✓ Evaluarea propriilor abilități
- ✓ Svenson, 1981 → efectul “mai bun decât media”
 - mai mult de 50% din participanți consideră că performanța lor este peste medie
 - replicat de Groeger & Brown (1989)
 - replicat și în România (Țepordei, Havârneanu & Boncu, 2010)

4.2. Eficiența personală / auto-eficiența (self-efficacy)

Bandura, 1997

- ✓ se referă doar la aspecte care vizează internalitatea (LoC intern)
- ✓ predictor pentru asumarea riscului
- ✓ Self Evaluation Scales (SES) ... în trafic

4.3. Stima de sine ca șofer

- ✓ Relevanța conducerii auto pentru stima de sine
 - Driving as Relevant to Self-esteem Scale –DRS (Ben-Ari & Findler, 2003)
- ✓ Nevoia de creștere a stimei de sine ca șofer
 - Self-esteem maintenance (menținere)
 - Self-esteem enhancement / boost (stimularea)
- ✓ Conceptul pare să le includă parțial pe cele de “autoevaluare” și “eficiență personală”

4.4. Iluzia controlului (illusion of control)

Asumpții:

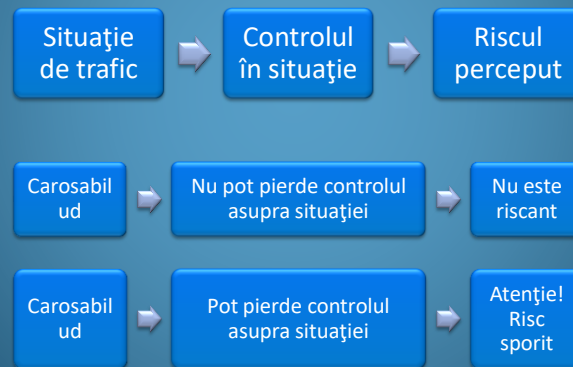
- ✓ dacă ai o atitudine pozitivă despre tine și dacă te consideri un șofer eficient, înseamnă că poți deține controlul în orice situație...
- ✓ cu cât te consideri mai eficient și percepi mai mult control într-o situație, cu atât vei percepe un risc mai mic în acea situație.

Baza teoretică -simularea sub formă de scenarii vizuale:

- ✓ Groeger (2000) –aprecierea pericolelor și a dificultății sarcinii în așa-numitele „JOTs” (judgements of traffic scenes). Această procedură este o combinație între metoda chestionarului și cea a scenariilor simulate.
- ✓ McKenna, Horswill & Alexander (2006) –tehnică de simulare video

Măsuri indirecte

- Schema modelării riscului perceput prin intermediul iluziei controlului



5. MĂSURAREA PERCEPȚIEI RISCULUI (tehnica evaluării scenariilor vizuale JOTs-Judgement of Traffic Scenes)

5.1. Scenarii vizuale

Scenarii vizuale (Groeger, 2000)

- ✓ operaționalizează riscul la volan prin capacitatea de percepere a pericolelor cât mai repede posibil și a dificultății sarcinii în așa-numitele „JOTs” (judgements of traffic scenes) –*hazard perception test*
- ✓ 24 de secvențe evaluate pe cele două dimensiuni (pericol și dificultate)

Dimensiunea „pericol” include:

- ✓ proximitatea altor vehicule,
- ✓ gradul de concentrare pe care îl presupune situația
- ✓ gradul de normalitate –neobișnuință al situației
- ✓ gradul de stres pe care îl determină circumstanțele respective
- ✓ gravitatea consecințelor care ar rezulta dacă s-ar produce un accident.

Factorul „dificultate” include:

- ✓ șansele ca ceva neașteptat să intervină
- ✓ abilitățile solicitate șoferului
- ✓ numărul de accidente care s-ar putea produce,
- ✓ viteza cu care autovehiculele par că se deplasează
- ✓ aglomerația traficului

5.2. Testul de adaptare

Nu este un test de percepție a pericolelor, ci de adaptare la acestea

- ✓ Are la bază teoria calibrării (Kuiken & Twisk, 2001)
- ✓ Timp de decizie nelimitat
- ✓ Măsoară adaptarea la solicitările sarcinii în funcție de complexitatea percepută a situației
- ✓ Perechi de situații: simplă vs. complexă

5.3. Tehnică de simulare video (McKenna et al. 2006)

- ✓ Testul urmăririi apropiate
- ✓ Testul acceptării intervalelor goale
- ✓ Testul percepției pericolelor

5.4. Concluzii

Probe care măsoară asumarea efectivă a riscului ...dar în laborator

- ✓ Pot ajuta la depistarea conducătorilor auto care au un “prag foarte scăzut al riscului”.

✓ Implementarea unor astfel de probe în examenul psihologic

PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR PRACTICE

1. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului prin utilizarea unor constructe înrudite

Autoevaluarea (self-evaluation)
Eficiența personală / auto-eficiența (self-efficacy)
Stima de sine ca șofer
Iluzia controlului (illusion of control)

Activitatea constă în:

- ✓ prezentarea probelor
- ✓ calităților psihometrice
- ✓ modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor
- ✓ se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor

2. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului

Testul de adaptare (adaptation test, de Craen)

Activitatea constă în:

- ✓ prezentarea probelor
- ✓ calităților psihometrice
- ✓ modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor

se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor

3. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului

Testul scenariilor vizuale (perceperea pericolelor)

Activitatea constă în:

- ✓ prezentarea probelor
- ✓ calităților psihometrice
- ✓ modalitatea de analiza și interpretare a rezultatelor

se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor

4. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului

Măsurarea atitudinii față de risc

Chestionar de percepție a riscului (*Rosenbloom*)

Utilizarea teoriei comportamentului planificat pentru predicția comportamentului riscant în trafic

Chestionarul căutării de senzații în trafic

Chestionarul miscalibration

Inventarul multidimensional al stilului de conducere IMSC -RO

Chestionarul comportamentului în trafic- CCT

Activitatea constă în:

- ✓ prezentarea probelor
- ✓ analiza calităților psihometrice
- ✓ modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor

se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor

0 dacă sunt mai mulți formatori care susțin cursuri diferite, în cadrul aceluiași program de formare profesională, fiecare formator va realiza fișa cursului pentru activitățile de formare prestate. Dacă mai mulți formatori participă la susținerea aceluiași curs, se vor menționa ambii formatori ca titulari ai cursului

1 scopul trebuie să fie clar formulat

2 obiectivele pot fi formulate în funcție de grila competențelor profesionale pentru programele de studii

3 la nivel de descriptori de performanță (cunoștințe și abilități)

4 se vor enumera toate unitățile de conținut și durata fiecăreia

5 obligatoriu cel puțin cinci titluri recente (ultimii 5 ani)

6 strategia didactică, materiale, resurse

Data completării

Semnătura titularului programului de formare