

# SYSTEM WARTOŚCI POLSKICH KIEROWCÓW A BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE. RAPORT Z BADAŃ

THE VALUE SYSTEM OF POLISH DRIVERS  
IN THE CONTEXT OF ROAD SAFETY – A RESEARCH REPORT

Paulina Michalska, Anna Szymanik-Kostrzewska

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego / Kazimierz Wielki University, Bydgoszcz, Poland  
Wydział Psychologii / Faculty of Psychology

## STRESZCZENIE

**Wstęp:** Celem głównym badań było opisanie hierarchii wartości kierowców ze szczególnym uwzględnieniem wartości istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa na drodze, czyli bezpieczeństwa osobistego, społecznego oraz pokory i przystosowania do reguł, a także relacji między nimi a liczbą wypadków i kolizji, w których uczestniczyli. Celem dodatkowym było określenie znaczenia zmiennych socjometrycznych (wieku, płci, stażu w kierowaniu pojazdem, wykształcenia, pozostawania w związku, liczby dzieci) dla hierarchii wartości kierowców. **Materiał i metody:** Zastosowano *Portretowy kwestionariusz wartości (Portrait Value Questionnaire)* autorstwa Schwartza, w polskiej adaptacji Ciecucha. Badania przeprowadzono w grupie 704 kierowców (356 kobiet i 348 mężczyzn; w wieku 18–77 lat), z których 303 w drugim etapie badań pytano o liczbę wypadków oraz kolizji, w których brali udział lub które spowodowali. **Wyniki:** Badani kierowcy w znacznym stopniu cenili życzliwość i bezpieczeństwo, nad wartością dyscypliny przeważała jednak potrzeba samostanowienia, zwłaszcza u mężczyzn i młodych kierowców. Liczba wypadków i kolizji okazała się istotna dla wartościowania bezpieczeństwa w kontekście społecznym, przy czym obserwowana współzależność mogła być dwukierunkowa. Spośród zmiennych kontrolowanych dla hierarchii wartości szczególne znaczenie miały wiek i płeć kierowców. **Wnioski:** Hierarchia wartości badanych kierowców wskazuje na ceniecie w znacznym stopniu życzliwości i bezpieczeństwa, nad wartością dyscypliny (pokora, poszanowanie reguł) przeważa jednak potrzeba samostanowienia (kierowanie sobą w działaniu), zwłaszcza u mężczyzn i młodych kierowców. Głównym ograniczeniem badań był sposób gromadzenia danych wyłącznie na podstawie samoopisu – z tego powodu uzyskane wyniki mogą być obciążone potrzebą aprobaty społecznej. Med. Pr. 2020;71(2)

**Słowa kluczowe:** system wartości, *Portretowy kwestionariusz wartości*, kierowcy, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, psychologiczne uwarunkowania kierowania, zdarzenia drogowe

## ABSTRACT

**Background:** The main objective of the research was to describe the hierarchy of values of drivers, with particular emphasis on the values relevant to road safety – personal safety, social security, humility and adaptation to rules, as well as the relationship between them and the number of accidents and collisions in which drivers participated. The additional goal was to determine the significance of variables (age, sex, seniority in driving, education, staying in a relationship, the number of children) for the hierarchy of drivers' values. **Material and Methods:** The *Portrait Value Questionnaire (PVQ)* by Shalom Schwartz, in the Polish adaptation by Ciecuch, was applied. The research was conducted on a group of 704 drivers of both sexes (356 women and 348 men), aged: 18–77 years, of whom 303 people were asked about the number of accidents and collisions in which they had participated or which they had caused. **Results:** The drivers that took part in the research valued kindness and safety to a large extent, but the need for self-determination, especially in men and young drivers, prevailed over the value of discipline. The number of accidents and collisions turned out to be important for the valuation of security in the social context, with the observed interdependence being bi-directional. Among the variables controlled for the hierarchy of values, drivers' age and gender of were of particular importance. **Conclusions:** The hierarchy of values of the examined drivers indicates the appreciation for kindness and safety, to a large extent, and the value of discipline (humility and respect for rules), but the need for self-determination (self-management), especially in men and young drivers, was found to prevail. The main limitation of this research was the data collection method based solely on self-reports, as a result of which the obtained results may be burdened with the need to gain social approval. Med Pr. 2020;71(2)

**Key words:** values system, *Portrait Values Questionnaire*, drivers, road safety, psychological conditions of driving, traffic incidents

Autorka do korespondencji / Corresponding author: Paulina Michalska, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Wydział Psychologii, ul. Staffa 1, 85-867 Bydgoszcz, e-mail: pmichalska@ukw.edu.pl  
Nadesłano: 28 maja 2019, zatwierdzono: 21 sierpnia 2019

## WSTĘP

Problematykę wartości na gruncie psychologii traktuje się przede wszystkim jako jedną z głównych kategorii opisu człowieka. Pozwala to na ujęcie całościowej specyfiki badanych osób. Taki właśnie cel wprowadzenia pojęcia wartości do psychologii przyjął Allport [1]. Problematykę tę rozwinął Rokeach [2], który traktował wartości jako jeden z systemów osobowości. Według niego wartości są trwałymi przekonaniem, że dany sposób postępowania lub ostateczny cel życia jest indywidualnie i społecznie atrakcyjniejszy niż inne sposoby zachowania oraz inne cele życiowe [3].

Wartości są uporządkowane hierarchicznie zgodnie z ich znaczeniem dla człowieka i tworzą względnie trwałe systemy [2]. Można je podzielić na wartości ostateczne – odnoszące się do najważniejszych celów w życiu, oraz instrumentalne – dotyczące koniecznych sposobów działania i służące osiągnięciu tzw. celów ostatecznych [2]. Rokeach przypisał do wartości instrumentalnych takie cechy jak: ambitny, tolerancyjny, kompetentny, wesoły, czysty, odważny, wielkoduszny, uczynny, uczciwy, pomysłowy, niezależny, intelektualny, logiczny, kochający, posłuszny, uprzejmy, odpowiedzialny i powściągliwy. Do wartości ostatecznych przyporządkował natomiast: komfortowe życie, ekscytujące życie, poczucie spełnienia, pokój na świecie, piękny świat, równość, bezpieczeństwo rodziny, wolność, szczęście, wewnętrzną harmonię, dojrzałą miłość, bezpieczeństwo krajowe, przyjemność, zbawienie, szacunek dla siebie samego, uznanie społeczeństwa, prawdziwą przyjaźń oraz mądrość [2].

W niniejszym raporcie wykorzystano metodę badań opartą na zmodyfikowanej teorii wartości Schwartz [4], który zdefiniował wartości jako poznawcze reprezentacje (zwykle przekonanie) motywacyjnego i godnego pożądanego celu. Wyróżnił również ich cechy:

1. Wartości są pojęciami lub przekonaniem, które nie są obiektywne czy neutralne, ale wywołują konkretne emocje [5]. Przykładem może być niezależność – człowiek, dla którego ta wartość ma znaczenie, rozłoży się w sytuacji, gdy jest ona zagrożona, i odwrotnie, będzie radosny, kiedy może swoją niezależność wyrazić.
2. Wartości dotyczą godnych pożądanego celów, a tym samym motywują człowieka do działania zgodnego z preferowaną wartością.
3. Wartości nie dotyczą konkretnych sytuacji, ale zawierają się w szerszych kontekstach, np. w domu, pracy, szkole i innych miejscach.

4. Wartości kierują oceną zachowań i zdarzeń, są podstawą formułowanych ocen w kategoriach dobra i zła, a także tego, co ważne i nieważne.
5. Wartości są uporządkowane według ważności, w formie hierarchii: jedne są ważne bardziej, inne – mniej.
6. Zachowaniem człowieka kieruje względna ważność wielu wartości. Można zatem przyjąć, że na podstawie znajomości wartości osoby badanej możliwe jest wyjaśnienie jej zachowania, ale uwzględniając cały ich system, a nie pojedyncze preferencje.

Problematyką wartości na gruncie polskim zajmował się m.in. Popielski [6]. Założył, że właściwie rozpoznane wartości są fundamentem rozwoju jednostki i jej sprawnego funkcjonowania w świecie społeczno-kulturowym. Dzięki nim udaje się wyjaśnić zachowanie człowieka, jego motywacje i procesy społeczne, w których uczestniczy. Można je rozpatrywać z jednej strony jako przedmioty ludzkich pragnień, a z drugiej – jako normy funkcjonujące w grupach społecznych. Popielski podkreśla, że wartości stanowią bazę prawidłowego funkcjonowania. Dzięki temu, że człowiek w sposób świadomy dokonuje wyboru celów, jego siła motywacyjna wzrasta i możliwe staje się konstruktywne budowanie spójnej tożsamości osoby. Ponadto wartości służą twórczości, rozwojowi i „stawianiu się” jednostki.

System wartości pełni również funkcję rozwoju osobowości, jej dynamiki i struktury oraz funkcję wewnętrznego mechanizmu motywacyjnego, który aktywizuje jednostkę do działania poprzez układ przyjętych reguł postępowania, a także wpływa na dokonywanie wyborów i podejmowanie decyzji. W wymiarze ostatecznym wartości wyznaczają natomiast sposoby indywidualnego postrzegania świata oraz emocjonalny stosunek do różnych obiektów, zjawisk i zdarzeń, które mogą podlegać wartościowaniu.

System wartości kształtuje się intensywnie w okresie dorastania i wczesnej dorosłości, kiedy młody człowiek stoi przed koniecznością podjęcia ważnych wyborów życiowych oraz udzielenia odpowiedzi na pytania dotyczące pracy zawodowej i światopoglądu, do którego włączają się również wartości. W przeprowadzonych badaniach Schwartz [5] wykazał, że wraz z wiekiem rośnie preferencja takich wartości jak tradycja, konformizm, bezpieczeństwo, a zmniejsza się preferencja hedonizmu, stymulacji i kierowania sobą, ponieważ człowiek utwierdza się w relacjach społecznych, doświadcza mniej intensywnych zmian i posługuje się bardziej utartymi wzorami zachowań. Ponadto badacz ten stwierdził, że wraz z wiekiem rośnie preferencja życzliwości

i uniwersalizmu, a zmniejsza się – władzy i osiągnięć, ponieważ wraz z wiekiem ludzie wchodzą w stałe związki, zakładają rodzinę i zdobywają pozycję zawodową, a tym samym ich własne dążenia tracą na ważności [5]. W teorii Schwartza struktura wartości jest ułożona na kołowym kontinuum, co oznacza, że ich układem rządzą reguły motywacyjnego podobieństwa i przeciwień-

stwa. Koło wartości Schwartza w modelu zmodyfikowanym opracował Ciecuch [7]. Wartości, które leżą w kole blisko siebie, są do siebie podobne i możliwe jest ich jednoczesne realizowanie. Wartości znajdujące się po przeciwnych stronach koła wykluczają się wzajemnie i często nie są preferowane. Szczegółowy opis wartości zawarto w tabeli 1.

**Tabela 1.** Opis wartości w badaniu *Portretowym kwestionariuszem wartości* przeprowadzonym w latach 2018–2019 w Polsce wśród kierowców  
**Table 1.** Description of the values in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland among drivers

Wartość Value	Opis Description
Osiągnięcia / Achievements	osobisty sukces osiągnięty zgodnie ze społecznymi standardami / personal success achieved in accordance with social standards
Hedonizm / Hedonism	przyjemność, zmysłowe zaspokojenie / pleasure, sensual satisfaction
Stymulacja / Stimulation	zmiennność, nowość, podniecenie / changeability, newness, excitement
Kierowanie sobą w działaniu / / Autonomy of action	niezależność w podejmowaniu decyzji i realizacji wybranych przez siebie celów; wolność w wyborze działań / independence in making decisions and realizing one's own goals; freedom in choosing actions
Kierowanie sobą w myśleniu / / Autonomy of thought	niezależność myślenia; wolność w poszukiwaniu i wyborze własnych idei oraz rozwijaniu własnych umiejętności; kształtowanie własnego poglądu na świat / independence of thinking; freedom in searching for and choosing one's own ideas, and developing one's own skills; shaping one's own view of the world
Uniwersalizm–tolerancja / / Universalism–tolerance	akceptacja i zrozumienie innych osób różniących się od danej osoby / acceptance and understanding of other persons different from a given person
Uniwersalizm społeczny / / Social universalism	dążenie do równości, sprawiedliwości i dobra wszystkich ludzi / striving for equality, justice and good for all people
Uniwersalizm ekologiczny / / Ecological universalism	ochrona środowiska naturalnego, przyrody / protection of the natural environment, nature protection
Życzliwość–troskliwość / / Benevolence–caring	troska o dobra innych członków grupy / concern for the welfare of other group members
Życzliwość–niezawodność / / Benevolence–reliability	bycie niezawodnym, godnym zaufania członkiem grupy / being a reliable and trustworthy member of the group
Pokora / Humility	uznanie małej istotności swojego miejsca w świecie i historii / recognition of the small importance of one's own place in the world and history
Przystosowanie do ludzi / / Interpersonal conformity	unikanie krzywdzenia i denerwowania innych ludzi / avoiding harm and annoying other people
Przystosowanie do reguł / / Compliance with social norms	podporządkowanie się regułom, prawu (w tym formalnym wymaganiom osób sprawujących władzę) / compliance with the rules, law (with formal requirements of persons in power)
Tradycja / Tradition	akceptacja i podtrzymywanie zwyczajów, idei i tradycji własnej kultury, religii lub rodziny; respekt w stosunku do tradycji / acceptance and maintenance of the customs, ideas and traditions of one's own culture, religion or family; respect for tradition
Bezpieczeństwo społeczne / / Social security	bezpieczeństwo i stabilność w społeczeństwie / security and stability in the society
Bezpieczeństwo osobiste / / Personal security	bezpieczeństwo w najbliższym, bezpośrednim otoczeniu / safety in the immediate environment
Prestiż / Prestige	podtrzymywanie i ochrona swojego publicznego wizerunku, status społeczny, unikanie upokorzenia / maintaining and protecting one's own public image, social status, avoiding humiliation
Władza nad zasobami / Power over resources	władza nad zasobami, sprawowanie kontroli nad materialnymi i społecznymi zasobami / control over resources, control over material and social resources
Władza nad ludźmi / Power over people	władza nad ludźmi, sprawowanie kontroli nad ludźmi / power over people, exercising control over people

Założenia teoretyczne sformułowane przez Schwartza znajdują również potwierdzenie w badaniach o charakterze międzykulturowym. Dowiedziono, że preferowane wartości mają istotny udział w wyjaśnianiu zachowania człowieka [8], także w roli kierowcy [9]. Best i Mayerl [10] wykazali, że indywidualny system wartości wywiera pośredni wpływ na zachowanie, prowadząc do kształtowania się oddziałujących na zachowanie postaw. W badaniu Knafo i Sagiv [11] wskazano na znaczenie wartości w grupach zawodowych. Izraelscy badacze określali związek między wartościami a 32 zawodami sklasyfikowanymi na podstawie koncepcji Hollanda. Okazało się, że zawody przedsiębiorcze korelowały ujemnie z wartościami uniwersalizmu, zawody społeczne dodatnio korelowały z wartościami: życzliwość i uniwersalizm, natomiast zawody badawcze dodatnio korelowały z wartością stymulacja, a ujemnie – z tradycją.

Cestac i wsp. [12], badając zachowania związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, wykazali, że wartość tradycja dodatnio koreluje z bezpiecznym zachowaniem na drodze. Gaygisiz [13] badała natomiast relację między wartościami a wskaźnikami śmiertelności w ruchu drogowym w 46 państwach. Niektóre z wartości okazały się dodatnio skorelowane ze wskaźnikiem śmiertelności (m.in. wymiary wartości – „hierarchia” i „mistrzostwo”), a takie wymiary jak „autonomia intelektualna” i „egalitaryzm” wykazywały ujemną korelację z tym wskaźnikiem.

Ciekawym wątkiem badań nad wartościami kierowców są raporty wskazujące na związki wartości z decyzjami dotyczącymi dbałości o środowisko. W badaniach Barbarossy i wsp. [14] ponad 2000 belgijskich, duńskich i włoskich kierowców, którzy wysoko cenili wartości takie jak samodoskonalenie, otwartość na zmianę i ochrona, zadeklarowało chęć posiadania elektrycznego samochodu ze względów ekologicznych. W badaniach Nordlund i Garvilla [15] wskazano na znaczenie niektórych wartości i norm wśród kierujących w kontekście ograniczenia korzystania z samochodu na rzecz transportu publicznego.

W polskich badaniach Olejniczak-Serowiec i Rutkowskiej [16] okazało się, że osoby, dla których wartością jest respektowanie zasad i oczekiwań społecznych oraz stabilny porządek społeczny, wykazywały mniej akceptujące przekonania dotyczące łamania przepisów o ruchu drogowym niż osoby, dla których wartości te mają mniejsze znaczenie. U osób ceniących takie wartości jak poszukiwanie nowych wyzwań i ekscytujących aktywności oraz odnoszenie osobistych sukcesów dzięki własnym kompetencjom wykazywały wyższe nasile-

nie przekonań przyzwalających na łamanie obowiązujących przepisów.

### **Problem badań własnych**

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 r. [17] w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy zobowiązuje psychologów prowadzących badania w zakresie psychologii transportu do oceny i opisu osoby badanej pod względem sprawności motorycznej oraz intelektualnej, procesów poznawczych i osobowości. Wynika to z tego, że prowadzenie pojazdu jest sytuacją wymagającą szczególnej sprawności psychofizycznej, a kierowanie pojazdem wiąże się z ponoszeniem odpowiedzialności nie tylko za siebie, ale także za życie i zdrowie innych uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych [18]. Ponadto od kierowców wymaga się respektowania zarówno sformalizowanych norm społecznych ujętych w prawie drogowym, jak i tych mniej formalnych (np. życzliwości i uprzejmości wobec innych użytkowników drogi).

Analizując wskaźnik liczby wypadków w Polsce oraz ich przyczyny, wskazuje się przede wszystkim na tzw. czynnik ludzki, czyli błędy popełniane przez ludzi. W latach 2010–2016 jedynie 4,8–8,1% wypadków było spowodowane innymi czynnikami niż zachowanie uczestników ruchu. Najczęściej odpowiedzialni za wypadki są kierowcy, rzadziej – piesi i pasażerowie, natomiast stan pojazdów i jakość dróg mają zdecydowanie mniejsze znaczenie [19]. Błędy popełniane przez kierowców, a będące przyczyną wypadków, można podzielić na 3 kategorie [19]:

- strategiczne – błędne decyzje podczas prowadzenia (niedostosowanie sposobu prowadzenia do warunków na drodze, prowadzenie w złym stanie psychicznym lub fizjologicznym, np. pod wpływem alkoholu czy substancji psychoaktywnych, bądź zły stan techniczny pojazdu), w tym wynikające ze świadomej realizowanej potrzeby poszukiwania wrażeń (tzw. piractwo drogowe);
- taktyczne – niewłaściwe manewrowanie pojazdem podczas jazdy;
- operacyjne – ich przyczyną są niewystarczające umiejętności prowadzenia pojazdu.

Można przyjąć, że „czynnik ludzki” wynika przede wszystkim z braku dyscypliny uczestników ruchu i niedostatecznych kwalifikacji kierowców [18,20,21]. Zakładając, że wartości preferowane przez kierowców przekładają się na ich zachowanie, można przyjąć, że cenie-



wysoko wartości dotyczących dyscypliny i bezpieczeństwa będzie zmniejszać u nich tendencję do zachowań ryzykownych podczas prowadzenia pojazdów, a tym samym potencjalnie liczbę wypadków.

Głównym celem prezentowanych badań było określenie hierarchii wartości kierowców ze szczególnym uwzględnieniem wartości powiązanych z bezpieczeństwem i dyscypliną. We wcześniejszych naszych badaniach dotyczących wartości z wykorzystaniem *Skali wartości Rokeacha (Rokeach Value Scale – RVS)* kierowcy za najważniejsze w swojej hierarchii uznawali wartości ostateczne związane z bezpieczeństwem i zdrowiem oraz instrumentalne związane z odpowiedzialnością i uczciwością [22]. Celem szczegółowym było określenie, jak wysoko są cenione przez kierowców bezpieczeństwo własne i innych osób, a także poszanowanie reguł obejmujących także przepisy ruchu drogowego. Wstępne hipotezy badawcze obejmowały znaczenie dla kierowców następujących wartości:

- bezpieczeństwo osobiste i społeczne – przekładające się na branie przez kierowcę odpowiedzialności za życie i zdrowie uczestników ruchu, a tym samym na unikanie ryzyka na drodze, dbałość o dobry własny stan psychofizyczny i sprawność pojazdu, a także unikanie ryzykownej jazdy będącej wyrazem poszukiwania wrażeń;
- przystosowanie do reguł – powiązane z respektowaniem przepisów ruchu drogowego zapewniających bezpieczeństwo uczestnikom ruchu;
- pokora – świadcząca o braku nacisku na specjalne prawa czy traktowanie siebie lepiej niż innych w kontekście zwolnienia z respektowania przepisów bądź przysługującego pierwszeństwa na drodze.

Przyjęto również założenie, że dla kierowców – w kontekście bezpieczeństwa na drodze i minimalizowania liczby wypadków – relatywnie niższe znaczenie niż przystosowanie do reguł powinno mieć kierowanie sobą w działaniu, odzwierciedlające niezależność w podejmowaniu decyzji, czyli kierowanie się własnym osądem przy bagatelizowaniu bądź ignorowaniu obowiązujących zasad czy przepisów.

Cel dodatkowy obejmował określenie znaczenia zmiennych ubocznych, tj. wieku, płci, pozostawiania w związku i posiadania dzieci, dla preferencji kierowców w zakresie wartości. Przegląd wcześniejszych badań w zakresie psychologii transportu pozwala przypuszczać, że ich autorzy wskazują przede wszystkim na znaczenie norm i postaw w prowadzeniu pojazdów, rozumianych jako stosunek do zagrożenia, które może wynikać z sytuacji drogowej [16,20]. Z dotychczasowych

badań wiadomo jedynie, że system wartości kształtuje się intensywnie w okresie dorastania i wczesnej dorosłości, a wraz z wiekiem zmienia się preferencja niektórych wartości [5]. Nie jest jasne, czy wiek modyfikuje preferencje dotyczące wartości istotnych dla kierowców. Nie znaleziono również danych wskazujących na znaczenie pozostałych zmiennych socjodemograficznych w przyjmowanej hierarchii wartości badanych.

Wiadomo, że płeć kierowców różnicuje liczbę wypadków w ten sposób, że –uwzględniając proporcję kierujących kobiet do mężczyzn – kobiety rzadziej powodują wypadki komunikacyjne [23]. Wiek z kolei może mieć przełożenie na zarówno doświadczenie w prowadzeniu pojazdu, jak i pewne nawyki w reagowaniu na sytuacje zagrażające zdrowiu czy życiu. Wykształcenie może oddziaływać na sposób prowadzenia pojazdu pośrednio, chociażby poprzez świadomość ewentualnych konsekwencji wypadku (np. zasad fizyki czy podstaw medycyny) i większą ostrożność. Pozostawanie w związku wiąże się ze współodpowiedzialnością za daną osobę i relację z nią, a uwzględniając kontekst praktyczny – może powodować częstsze podróżowanie z pasażerem, na którego życiu, zdrowiu, bezpieczeństwie czy komforcie kierowcy zależy. Wreszcie posiadanie dzieci czyni rodzica odpowiedzialnym za ich życie i zdrowie, a podróżowanie z nimi może z jednej strony sugerować szczególną ostrożność przy prowadzeniu pojazdu, a z drugiej – rozpraszać kierowcę. Ze względu na to, że podjęte badania mają charakter eksploracyjny, wybrane zmienne socjodemograficzne włączono do badań mimo braku wyraźnych przesłanek w literaturze.

Drugim celem szczegółowym, którego realizacji podjęto się w drugim etapie badań, było określenie relacji wybranych wartości istotnych z punktu widzenia prowadzenia pojazdu (bezpieczeństwo osobiste, społeczne, przystosowanie do reguł, pokora, kierowanie sobą w działaniu) oraz liczby wypadków i kolizji, w których kierowcy brali udział i które zostały spowodowane przez nich samych.

## MATERIAŁ I METODY

W badaniu wykorzystano *Portretowy kwestionariusz wartości (Portrait Value Questionnaire – PVQ)* autorstwa Schwartza [4]. Zastosowano polską wersję PVQ opracowaną przez Ciecucha [24], od którego bezpośrednio uzyskano kwestionariusz i zgodę na jego wykorzystanie. *Portretowy kwestionariusz wartości* składa się 57 stwierdzeń mierzących 19 wartości. Zadaniem badanej osoby jest odpowiedź na pytanie: „W jakim stopniu

ten ktoś jest podobny do Ciebie?”. Odpowiedź udzielana jest na 6-stopniowej skali, gdzie: 6 oznacza „bardzo podobny do mnie”, 5 – „podobny do mnie”, 4 – „dość podobny do mnie”, 3 – „trochę podobny do mnie”, 2 – „niepodobny do mnie”, 1 – „zupełnie niepodobny do mnie”. Na potrzeby badania przygotowano eksperymentalną wersję kwestionariusza i zmodyfikowano instrukcję, aby badana osoba oceniała siebie jako kierowcę. Celem było „wzbudzenie” nastawienia poznawczego badanych do oceny siebie w bardziej szczegółowej kategorii, tzn. osoby prowadzącej pojazd. Dodatkowo badani byli proszeni o podanie następujących danych socjodemograficznych: wieku, płci, poziomu wykształcenia, stażu w kierowaniu pojazdem, stanu cywilnego i liczby posiadanych dzieci. W drugim etapie badań wprowadzono również kontrolę udziału i powodowania kolizji („wyłącznie straty materialne, np. kolizje z udziałem innego pojazdu w ruchu drogowym”) i wypadków („w zdarzeniu były osoby ranne lub ofiary śmiertelne z winy innego kierowcy/z mojej winy”), wraz z podaniem przyczyny wypadku/kolizji (miejsce na wpisanie).

Kwestionariusz PVQ odznacza się satysfakcjonującą rzetelnością (współczynnik  $\alpha$  Cronbacha: 0,60–0,80), trafnością czynnikową (współczynnik alienacji: 0,13–0,16) i teoretyczną (wskaźniki dopasowania modelu:  $CFI^2 = 3572$ ,  $df = 704$ ,  $RMSEA = 0,064$ ,  $BIC = 4382$ ). Kwestionariusz mierzy wartości w sposób pośredni i nie wymaga abstrakcyjnego myślenia w takim stopniu jak RVS. Narzędzie jest przeznaczone do badań osób dorosłych, chociaż Ciecuch i wsp. w badaniach empirycznych [25] wykazali, że już na wcześniejszych etapach rozwojowych odtwarza się struktura kołowa mierzonych za jego pomocą wartości. Ciecuch rozpoczął serię badań z użyciem PVQ w 2007 r. Przeprowadził rewizję tłumaczenia i serię analiz psychometrycznych. Polska wersja PVQ została ostatecznie zaakceptowana przez Schwartz [26].

### Próba osób badanych

W badaniach wzięło udział 704 kierowców obu płci (356 kobiet i 348 mężczyzn) w wieku 18–77 lat ( $M = 35,32$ ,  $SD = 13,56$ ), przy czym najliczniejsze grupy stanowiły badani w wieku 18–30 lat (47%) i 40–51 lat (31%). Staż w prowadzeniu pojazdu wynosił od roku do 52 lat ( $M = 14,01$ ,  $SD = 12,24$ ). Jedenaście osób miało wykształcenie podstawowe, 116 – zawodowe, 368 – średnie, a 209 – wyższe. Trzysta pięćdziesiąt pięć osób deklarowało pozostawanie w związku formalnym, 188 – w nieformalnym, 159 – nie pozostawało w związkach (2 osoby nie udzieliły informacji na ten temat). Trzy-

sta dwadzieścia dziewięć badanych osób nie miało dzieci, pozostali badani mieli 1–7 dzieci. Spośród 303 badanych, których poproszono o określenie liczby kolizji i wypadków, w których brali udział / które spowodowali:

- 125 deklarowało udział w kolizji (1–8 kolizji,  $M = 1,9$ ,  $SD = 1,37$ );
- 88 deklarowało spowodowanie kolizji (1–4 kolizji,  $M = 1,45$ ,  $SD = 0,76$ ), przy czym 18 osób przypisało przyczynę kolizji czynnikowi osobowemu, a 70 – czynnikom zewnętrznym;
- 25 deklarowało udział w wypadku (21 osób – w 1, 4 osoby – w 2);
- 4 deklarowało spowodowanie wypadku (3 osoby – 1 wypadku z powodu czynników zewnętrznych, 1 badany – spowodowanie 2 wypadków bez podania przyczyny).

Badania prowadzono 2-etapowo: pierwszy etap – od marca do sierpnia 2018 r., drugi etap – od listopada 2018 do maja 2019 r. Badania były dobrowolne i anonimowe. Dobór do badań był celowy, a kryterium włączenia stanowiło bycie kierowcą (minimum roczne doświadczenie w prowadzeniu pojazdu i posiadanie prawa jazdy kategorii B). Pięć procent badanych stanowiły osoby zgłaszające się na badania psychologiczne w celu stwierdzenia zdolności lub przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów kategorii B w celach służbowych, a pozostali uczestnicy byli studentami lub znajomymi studentów Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

### WYNIKI

Analizę wyników przeprowadzono, korzystając z programu Statistica v. 13 firmy StatSoft i ogólnodostępnego kalkulatora wielkości efektu.

W celu odpowiedzi na 1 z pytań badawczych (Jakie wartości kierowcy uważają za najistotniejsze?) zebrano dane na temat średnich wyników dla każdej z 19 wartości (tabela 1). Najwyżej cenionymi przez kierowców wartościami okazały się życzliwość–troskliwość i życzliwość–niezawodność – zaobserwowano istotną, chociaż niewielką, różnicę statystyczną między życzliwością–niezawodnością a kolejną wartością, czyli bezpieczeństwem społecznym ( $t = 5,91$ ,  $p < 0,001$ ,  $d = 0,24$ , do porównań stosowano test t-Studenta dla zmiennych zależnych oraz współczynnik  $d$  Cohena do oszacowania wielkości efektu). Badani najniżej cenili władzę nad ludźmi (umiarkowana, istotnie statystyczna różnica w stosunku do wyżej cenionej władzy nad zasobami:  $t = -15,15$ ,  $p < 0,001$ ,  $d = 0,57$ ).

Dla określenia preferencji typu wartości – zgodnie z zaleceniami dotyczącymi interpretacji testu – pomniejszono średni wynik dla danej wartości o średni wynik wszystkich wartości (tabela 2). Wyniki dodatnie oznaczają, że wartość jest preferowana w hierarchii na poziomie wyższym niż średnia, wyniki ujemne – jest preferowana w hierarchii na poziomie niższym niż średnia. Wyniki poniżej średniej uzyskało 8 z 19 wartości, w tym przystosowanie do reguł.

Uzyskane wyniki tylko częściowo pozwoliły potwierdzić wstępną hipotezę, że kierowcy będą wyróżniali takie wartości jak bezpieczeństwo społeczne, osobiste, pokora i przystosowanie do reguł. Badani kierowcy wysoko wartościowali bezpieczeństwo społeczne i osobiste, przy czym bardziej cenili pierwsze z nich ( $t = 2,95$ ,  $p = 0,003$ ,  $d = 0,12$ ). Przystosowanie do reguł było bardziej cenione niż pokora ( $t = 4,55$ ,  $p < 0,001$ ,  $d = 0,2$ ), jednak obie wartości plasowały się poniżej śred-

niej dla całej hierarchii. Ponadto znacząco wyżej badani kierowcy wartościowali kierowanie sobą w działaniu (odpowiednio:  $t = 15,04$ ,  $p < 0,001$ ,  $d = 0,75$  i  $t = 19,44$ ,  $p < 0,001$ ,  $d = 1,02$ ).

W celu zobrazowania wzajemnych powiązań poszczególnych wartości zastosowano analizę skupień (aglomerację) (rycina 1). Najwyraźniejsze skupienie tworzą 4 wartości relatywnie wysoko cenione przez badanych kierowców: kierowanie sobą w działaniu (+0,51), kierowanie sobą w myśleniu (+0,3), życzliwość-troskliwość (+0,77) i życzliwość-niezawodność (+0,73). Ze skupieniem tym łączą się bezpieczeństwo społeczne (+0,52), osobiste (+0,42) i uniwersalizm-tolerancja (+0,17) (odcięcie na poziomie 24,5 odległości wiązania euklidesowego). Spośród pozostałych skupień można wyróżnić pary wartości: przystosowanie do ludzi (-0,28) i przystosowanie do reguł (-0,18) oraz tradycję (-0,02) i uniwersalizm ekologiczny (-0,21).

**Tabela 2.** Wartości wskazywane przez kierowców w badaniu *Portretowym kwestionariuszem wartości* w latach 2018–2019 w Polsce  
**Table 2.** Values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland

Wartości Values	M	SD	M preferencji wartości* M preference of values*
Życzliwość-troskliwość / Benevolence-caring	5,21	0,80	+0,77
Życzliwość-niezawodność / Benevolence-reliability	5,17	0,80	+0,73
Bezpieczeństwo społeczne / Social security	4,96	0,88	+0,52
Kierowanie sobą w działaniu / Autonomy of action	4,95	0,76	+0,51
Bezpieczeństwo osobiste / Personal security	4,86	0,78	+0,42
Uniwersalizm społeczny / Social universalism	4,78	0,95	+0,34
Hedonizm / Hedonism	4,76	0,84	+0,32
Kierowanie sobą w myśleniu / Autonomy of thought	4,74	0,76	+0,30
Prestiż / Prestige	4,67	0,94	+0,23
Uniwersalizm-tolerancja / Universalism-tolerance	4,61	0,91	+0,17
Osiągnięcia / Achievements	4,50	0,93	+0,06
Tradycja / Tradition	4,42	1,16	-0,02
Przystosowanie do reguł / Compliance with social norms	4,26	1,04	-0,18
Uniwersalizm ekologiczny / Ecological universalism	4,23	1,22	-0,21
Przystosowanie do ludzi / Interpersonal conformity	4,16	1,04	-0,28
Pokora / Humility	4,06	0,97	-0,38
Stymulacja / Stimulation	3,76	1,09	-0,68
Władza nad zasobami / Power over resources	3,48	1,13	-0,96
Władza nad ludźmi / Power over people	2,78	1,29	-1,66

\* Dla określenia preferencji typu wartości – zgodnie z zaleceniami dotyczącymi interpretacji testu – pomniejszono średni wynik dla danej wartości o średni wynik wszystkich wartości. Wyniki dodatnie oznaczają, że wartość jest preferowana w hierarchii na poziomie wyższym niż średnia, wyniki ujemne – jest preferowana w hierarchii na poziomie niższym niż średnia / To determine the value type preference – according to the test interpretation guidelines – the average result for a given value was decreased by the average result for all values. Positive results mean that the value is preferred in a hierarchy at a level above the average while negative results that it is preferred in a hierarchy at a level below the average.

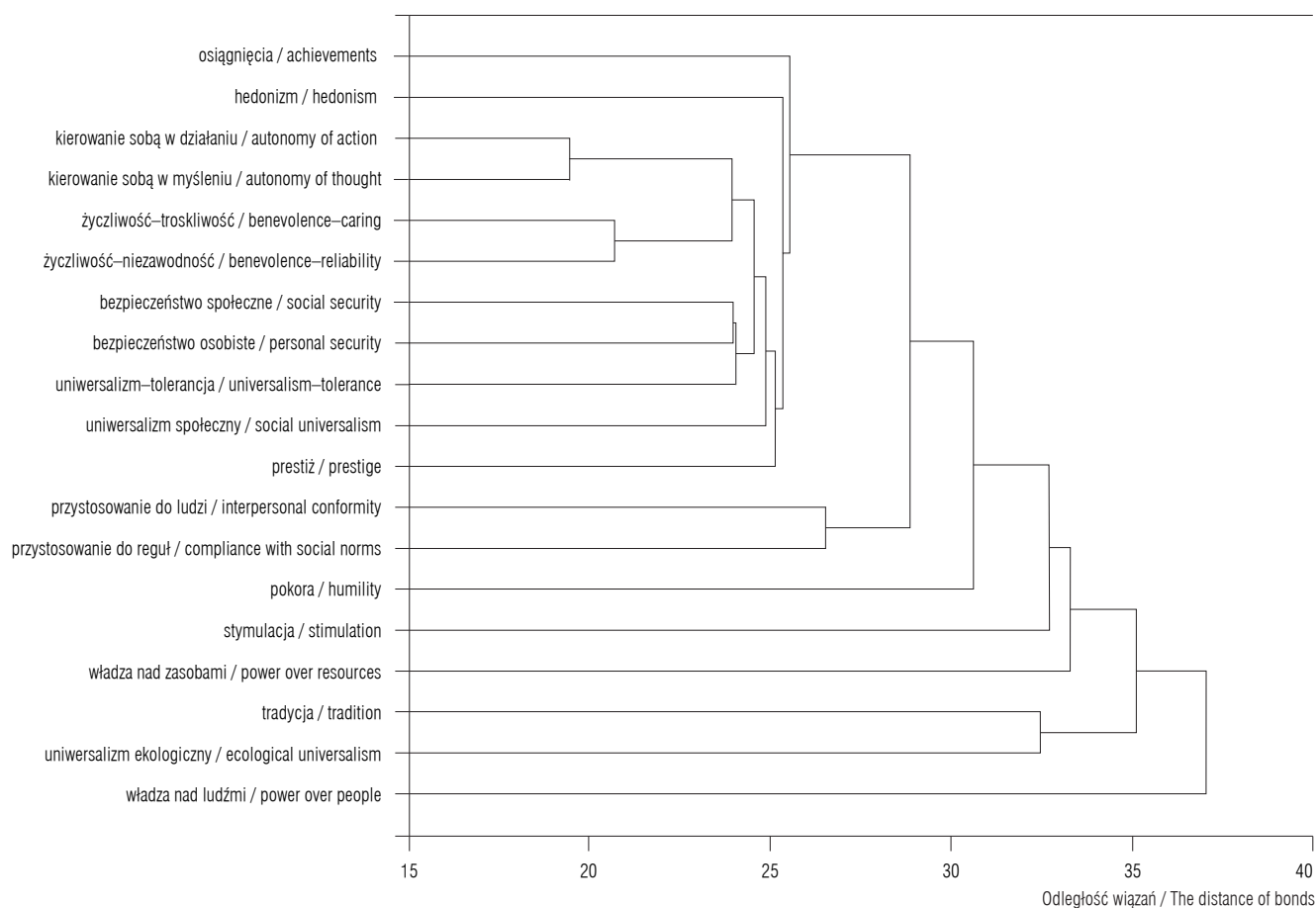


Diagram drzewa z pojedynczymi wiązaniami w oparciu o odległość euklidesową / Tree diagram with single bonds of the Euclidean distance.

**Rycina 1.** Analiza skupień dla wartości wskazywanych przez kierowców w badaniu *Portretowym kwestionariuszem wartości* w latach 2018–2019 w Polsce

**Figure 1.** Cluster analysis for the values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland

Cel dodatkowy badań dotyczył określenia znaczenia zmiennych ubocznych (wieku, płci, miejsca zamieszkania, poziomu wykształcenia, stażu w kierowaniu pojazdem, stanu cywilnego, sytuacji materialnej, rodzaju wykonywanej pracy i poziomu zadowolenia z niej oraz deklarowanego zadowolenia z życia) dla wyników w zakresie ceniienia poszczególnych wartości. Interkorelacje i różnice w podgrupach ze względu na zmienne nominalne (płeć, pozostawanie w związku) zaprezentowano w tabeli 3. Do porównania osób pozostających w związkach formalnych lub nieformalnych i niepozostających w związkach zastosowano ANOVA rang Kruskala-Wallis ze względu na istotną różnicę w licznosciach podgrup. Do porównania kobiet i mężczyzn użyto testu t-Studenta i współczynnika d Cohena. Dla poziomu wykształcenia, czyli zmiennej nieciągłej, wyrażonej na skali porządkowej, zastosowano korelacje nieparametryczne

Spearmana, dla pozostałych zmiennych – korelacje Pearsona.

Najwięcej korelacji można zaobserwować między liczbą dzieci a poszczególnymi wartościami, w tym bezpieczeństwem osobistym i społecznym, przystosowaniem do reguł i pokorą. Ponadto widoczne są liczne korelacje pomiędzy wiekiem kierowców (a także powiązany z nim stażem w kierowaniu pojazdami:  $r = 0,9$ ,  $p < 0,001$ ,  $r^2 = 0,81$ ) – starsi kierowcy wyżej niż młodsi cenili m.in. przystosowanie do reguł, bezpieczeństwo osobiste i społeczne oraz pokorę. Stwierdzono także, że kierowcy z wyższym wykształceniem bardziej cenili przystosowanie do reguł i kierowanie sobą w działaniu niż kierowcy z niższym wykształceniem.

Wyniki analizy wskazały na znaczenie zarówno płci, jak i kwestii pozostawania w związku dla bezpieczeństwa osobistego – było ono wyżej wartościowane przez



**Tabela 3.** Tabela interkorelacji i różnic międzygrupowych między wagą przypisywaną wartości a zmiennymi socjometrycznymi, dotycząca wartości wskazywanych przez kierowców w badaniu *Portrait Value Questionnaire* w latach 2018–2019 w Polsce  
**Table 3.** Inter-correlations and intergroup differences between the assigned value weight and sociodemographic variables, concerning the values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland

Wartości Values	Zmienne socjodemograficzne Sociodemographic variables							Stan cywilny – porównania międzygrupowe (z)	Stan cywilny Marital status (z)	Stan cywilny – intergroup differences (z)
	Wiek Age (r)	Poziom wykształcenia Education (r)	Staż w kierowaniu pojazdami Seniority in driving (r)	Liczba dzieci Number of children (Spearman)	Płeć Sex (z)	Stan cywilny Marital status (z)	Stan cywilny – intergroup differences (z)			
Osiągnięcia / Achievements	-0,19***	-0,02	-0,16***	-0,13***	0,24	14,51***	3,78*** ZF < ZN-F			
Hedonizm / Hedonism	-0,18***	-0,05	-0,15***	-0,18***	-0,51	13,26***	3,25** ZF < ZN-F 2,56* ZF < NZ			
Stymulacja / Stimulation	-0,21***	-0,07	-0,19***	-0,16***	-1,03	23,36***	3,93*** ZF < ZN-F 3,92*** ZF < ZN-F			
Kierowanie sobą w działaniu / Autonomy of action	-0,03	0,08*	-0,03	-0,04	1,62	2,52	n.s.			
Kierowanie sobą w myśleniu / Autonomy of thought	0,03	0,1**	0,02	-0,04	-0,76	1,68	n.s.			
Uniwersalizm – tolerancja / Universalism – tolerance	0,1**	0,07*	0,06	0,14***	8,43*** d = 0,63 K > M	8,45**	2,77* ZF > ZN-F			
Uniwersalizm ekologiczny / Ecological universalism	0,2***	0,03	0,18***	0,13***	2,96** d = 0,22 K > M	28,27***	4,84*** ZF > ZN-F 3,6*** ZF > NZ			
Uniwersalizm społeczny / Social universalism	0,19***	-0,03	0,15***	0,17***	4,88*** d = 0,37 K > M	14,44***	3,66*** ZF > ZN-F			
Życzliwość – troskliwość / Benevolence – caring	0,04	-0,02	0,04	0,08*	2,46* d = 0,19 K > M	1,64	n.s.			
Życzliwość – niezawodność / Benevolence – reliability	-0,03	-0,02	-0,04	0,03	2,97** d = 0,22 K > M	3,13	n.s.			
Pokora / Humility	0,15***	-0,06	0,13***	0,1***	1,27	11,21**	3,18** ZF > ZN-F 2,56 ZF < NF			
Przystosowanie do ludzi / Interpersonal conformity	0,21***	0,02	0,17***	0,18***	4,06*** d = 0,31 K > M	23,36***	4,47*** ZF > ZN-F 3,13** ZF > NZ			
Przystosowanie do reguł / Compliance with social norms	0,26***	0,12**	0,24***	0,21***	4,31*** d = 0,32 K > M	30,2***	3,64*** ZF > ZN-F 3,17** ZF > NZ			
Tradycja / Tradition	0,18***	0,03	0,16***	0,19***	2,51* d = 0,19 K > M	28,94***	4,69*** ZF > ZN-F 3,98*** ZF > NZ			
Bezpieczeństwo społeczne / Social security	0,24***	<0,000	0,22***	0,17***	0,44	10,68**	2,9** ZF > ZN-F			
Bezpieczeństwo osobiste / Personal security	0,21***	-0,02	0,17***	0,17***	5,50*** d = 0,41 K > M	28,57***	4,29*** ZF > ZN-F 4,34*** ZF > NZ			
Prestizj / Prestige	0,18***	-0,04	0,18***	0,11**	1,26	4,56	n.s.			

**Tabela 3.** Tabela interkorelacji i różnic międzygrupowych między wagą przypisywaną wartości a zmiennymi socjometrycznymi, dotycząca wartości wskazywanych przez kierowców w badaniu *Portrait Value Questionnaire* w latach 2018–2019 w Polsce – cd.  
**Table 3.** Inter-correlations and intergroup differences between the assigned value weight and sociodemographic variables, concerning the values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland – cont.

Wartości Values	Zmienne socjodemograficzne Sociodemographic variables						
	Wiek Age (r)	Poziom wykształcenia Education (r)	Staż w kierowaniu pojazdami Seniority in driving (r)	Liczba dzieci Number of children (Spearman)	Płeć Sex (z)	Stan cywilny Marital status (z)	Stan cywilny – porównania międzygrupowe (z)
Władza nad zasobami / Power over resources	-0,12***	-0,03	-0,1**	-0,1**	-2,60** d = 0,2 K < M	7,93**	2,79* ZF < ZN-F
Władza nad ludźmi / Power over people	-0,09*	0,02	-0,08*	-0,1**	-3,02** d = 0,23 K < M	3,64	n.s.

\* p < 0,05, \*\* p < 0,01, \*\*\* p < 0,001.

r – współczynnik korelacji Pearsona / Pearson's correlation coefficient, Spearman – współczynnik korelacji Spearmana / Spearman's correlation coefficient, z – współczynnik różnic międzygrupowych dla testu Kruskal-Wallis / Kruskal-Wallis intergroup differences coefficient.

K – kobiety / female, M – mężczyźni / male, NZ – niepozostający w związku / not in relationship, ZF – związki formalne / formal relationship, ZN-F – związki nieformalne / informal relationship; n.s. – różnice międzygrupowe nieistotnie statystycznie / intergroup differences not statistically significant.

kobiety niż mężczyzn oraz przez osoby pozostające w formalnych związkach niż osoby ze związków nieformalnych i niepozostające w związkach. Analogiczne różnice zaobserwowano w przypadku przystosowania do reguł. Pokora była wyżej ceniona przez osoby w związkach formalnych i niepozostające w związkach niż przez badanych będących w związkach nieformalnych. Bezpieczeństwo społeczne wyżej ceniły osoby pozostające w związkach formalnych niż nieformalnych. W przypadku kierowania sobą w działaniu nie zaobserwowano różnic związanych z płcią ani pozostawianiem w związku.

Drugie z pytań badawczych dotyczyło znaczenia wartościowania bezpieczeństwa osobistego, społecznego, przystosowania do reguł, pokory i kierowania sobą w działaniu dla liczby kolizji i wypadków, w których kierowcy brali udział i które spowodowali. W analizie tej uwzględniono jedynie podgrupę badanych, która podawała informacje na ten temat (N = 303). Ze względu na niewielką liczbę wypadków spowodowanych przez badanych kierowców (4 wypadki) wyłączono tę zmienną z analizy. Zaobserwowano niewielkie istotne korelacje statystyczne jedynie między bezpieczeństwem społecznym a udziałem w kolizjach (r = 0,16, p = 0,005; zastosowano korelacje nieparametryczne Spearmana ze względu na zmienną na skali porządkowej) i powodowaniem kolizji (r = 0,16, p = 0,004) – kierowcy wyżej ceniący bezpieczeństwo społeczne częściej deklarowali udział i powodowanie kolizji, brali także udział w większej ich liczbie jako uczestnicy i osoby odpowiedzialne (tabela 4) niż kierowcy niżej ceniący tę wartość. Ponadto kierowcy, którzy brali udział w kolizji (N = 125) i wyżej cenili pokorę, deklarowali większą liczbę kolizji, w których uczestniczyli, niż kierowcy ceniący tę wartość niżej (r = 0,2, p = 0,03, r<sup>2</sup> = 0,04; zastosowano korelacje parametryczne Pearsona).

W odniesieniu do relacji deklarowanych kolizji i zmiennych socjodemograficznych (tabela 4) liczba kolizji, w których deklarowano uczestnictwo i które spowodowano, korelowała z wiekiem badanych i stażem w prowadzeniu, a także z liczbą kolizji, przy czym zmienna wiek kierowców korelowała z liczbą dzieci badanych osób (r = 0,72, p < 0,001, r<sup>2</sup> = 0,52). Uczestnictwo w kolizjach częściej deklarowali mężczyźni. Większą liczbę kolizji zgłaszały osoby pozostające w związkach formalnych niż osoby w związkach nieformalnych lub niepozostające w związkach. Także powodowanie większej liczby kolizji deklarowały osoby w związkach formalnych niż niepozostające w związkach. W obu przypadkach znaczenie miał wiek – osoby

**Tabela 4.** Częstość kolizji a zmienne socjodemograficzne i wartości wskazywane przez kierowców w badaniu *Portretowym kwestionariuszem wartości* przeprowadzonym w latach 2018–2019 w Polsce

**Table 4.** Collision frequency in relation to sociodemographic variables and the values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland

Wartości Value	Udział w kolizjach Participating in collisions (r)	Wielkość efektu Effect size (r <sup>2</sup> , d, z)	Powodowanie kolizji Causing collisions (r)	Wielkość efektu Effect size (r <sup>2</sup> , d, z)
Bezpieczeństwo społeczne / Social security	0,13*	0,02	0,17**	0,03
Zmienne socjodemograficzne / Sociodemographic variables				
Wiek / Age	0,28***	0,08	0,22***	0,05
Staż w prowadzeniu pojazdu / Seniority in driving	0,3***	0,09	0,22***	0,05
Liczba dzieci / Number of children	0,2***	0,04	0,12*	0,01
Płeć / Sex	-4,1***	0,47 K < M	0,35	-
Stan cywilny / Marital status	20,23***	2,71* ZF > ZN-F, 3,69*** ZF > NZ	16,54***	3,08** ZF > NZ

d – współczynnik d Cohena / Cohen's d coefficient, r<sup>2</sup> – współczynnik wielkości efektu dla korelacji / effect size for correlation, z – współczynnik różnic międzygrupowych dla testu Kruskala-Wallis / Kruskal-Wallis intergroup differences coefficient.

\* p < 0,05, \*\* p < 0,01, \*\*\* p < 0,001.

Skróty jak w tabeli 3 / Abbreviations as in Table 3.

**Tabela 5.** Analiza regresji hierarchicznej metodą krokową dla wartości wskazywanych przez kierowców w badaniu *Portretowym kwestionariuszem wartości* w latach 2018–2019 w Polsce

**Table 5.** Hierarchical regression analysis using the stepwise method for the values indicated by drivers in the *Portrait Value Questionnaire* survey conducted in 2018–2019 in Poland

Wartości Values	Współczynniki korelacji cząstkowych (β) dla zmiennych uwzględnionych w analizie regresji hierarchicznej metodą krokową Partial correlation coefficients (β) for variables included in the analysis of hierarchical regression with the step method								R <sup>2</sup>
	wiek age	udział w kolizjach participating in accidents	powodowanie kolizji causing collisions	udział w wypadkach participating in accidents	płeć sex	poziom wykształcenia education	staż w kierowaniu seniority in driving	stan cywilny marital status	
bezpieczeństwo osobiste / Personal security	0,43**			-0,09	-0,2***	-0,1	-0,16		0,13
Bezpieczeństwo społeczne / Social security	0,31***		0,1	-0,08					0,12
Przystosowanie do reguł / Compliance with social norms	0,54***				-0,18**		-0,18	0,1	0,13
Pokora / Humility	0,24**	0,16**		-0,07	-0,17**	-0,11		0,17*	0,09

R<sup>2</sup> – procent wyjaśnianej współzależności / explained percentage of covariate.

\* p < 0,05, \*\* p < 0,01, \*\*\* p < 0,001.

starsze częściej pozostawały w związkach niż osoby młodsze (r = -0,71, p < 0,001; korelacja nieparametryczna Pearsona).

Na zakończenie przeprowadzono dodatkową analizę regresji metodą krokową, żeby określić zmienne uboczne istotne dla wartości ważnych z punktu widzenia bez-

pieczeństwa uczestników ruchu drogowego: bezpieczeństwa osobistego, społecznego, przystosowania do reguł i pokory. Wyniki zaprezentowano w tabeli 5.

Dla wszystkich 4 wartości istotne znaczenie miał przede wszystkim wiek kierowców – starsi badani wyżej niż młodszy cenili wspomniane wartości. Bezpieczeń-

stwo osobiste, przystosowanie do reguł i pokorę kobiety ceniły wyżej niż mężczyźni. Udział w kolizjach okazał się znaczący dla wartości pokora – osoby wyżej ją ceniące częściej deklarowały uczestniczenie w kolizjach. Pokora była również wyżej ceniona przez osoby niepozostające w związkach. Pozostałe zmienne uboczne, jeśli zostały włączone do równań regresji, nie miały istotnego statystycznie znaczenia dla wyjaśniania preferencji danych wartości. Włączone do modelu zmienne we wszystkich przypadkach wyjaśniały jedynie 9–13% zmienności w zakresie cenięcia wartości istotnych dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

## OMÓWIENIE

Najwyżej w hierarchii badanych kierowców znalazły się wartości życzliwość–troskliwość, która wyraża się w postawie zabiegającej o dobra innych ludzi, oraz życzliwość–niezawodność odzwierciedlająca bycie niezawodnym, godnym zaufania członkiem grupy. Bezpieczeństwo społeczne uplasowało się zaraz po nich w hierarchii, tym samym częściowo potwierdzając założenia przyjęte w tym projekcie. Dwie pozostałe wartości, których szczególną wartość założono, tj. przystosowanie do reguł i pokora, nie były wysoko oceniane (odpowiednio, 13 i 16 pozycja).

Z jednej strony wynik ten jest zadowalający, ponieważ wskazuje na pozytywny i zgodny ze społecznymi oczekiwaniami wizerunek badanych kierowców. Wartości związane z troską o innych i bezpieczeństwem powinny być wysoko cenione przez kierujących, ponieważ prowadzenie pojazdu wymaga nie tylko wysokich zdolności psychomotorycznych, ale też wiąże się z odpowiedzialnością za siebie i innych użytkowników drogi [19]. Warto dodać, że najniżej w hierarchii badani kierowcy cenili władzę nad ludźmi, która jest rozumiana jako chęć sprawowania kontroli nad innymi. Przedkładanie troski nad kontrolę nad ludźmi koresponduje z założeniem o pozytywnym obrazie badanego kierowcy.

Z drugiej strony zastosowana metoda kwestionariuszowa nie daje pewności, czy badani kierowcy rzeczywiście kierują się tymi wartościami w sytuacji drogowej. Według niedawnych statystyk ocena stylu jazdy polskich kierowców pod względem takich aspektów jak kultura jazdy, bezpieczeństwo, odpowiedzialność, ostrożność i przestrzeganie przepisów niestety nie wypada tak korzystnie, jak sugerują to wyniki opisanych w niniejszym artykule badań. W ostatnich sondażach dominują wypowiedzi respondentów określające jazdę większości kierowców jako przeciętną pod każdym

względem, a opinie negatywne przeważają nad pozytywnymi [27].

Okazało się również, że kierowanie sobą w działaniu (pozycja 4), odzwierciedlające niezależność w podejmowaniu decyzji, było wartościowane wyżej niż przystosowanie do reguł (pozycja 13). Różnicę tę, wraz z wysokim wartościowaniem życzliwości–troskliwości, życzliwości–niezawodności i bezpieczeństwa społecznego można odnieść do poziomu rozwoju moralnego w teorii Kohlberga [28], a konkretnie do trzeciego stadium rozwoju. Osoby znajdujące się na nim opierają swoje sądy moralne o aprobatę społeczną bliskich im osób, starając się dobrze odgrywać przyjmowane na siebie role – w tym przypadku rolę kierowcy. Dopiero następne, 4. stadium, do którego przejście jest warunkowane m.in. rozwojem poznawczym i wzrostem doświadczenia życiowego [29], zakłada wzrost poszanowania tworzonych przez ludzi reguł czy przepisów.

Powyższe założenie przekłada się na kolejny istotny wniosek, mianowicie starsi kierowcy wyżej niż młodsi cenili m.in. przystosowanie do reguł, bezpieczeństwo osobiste, bezpieczeństwo i pokorę, czyli te wartości, które w założeniach miały zajmować najwyższe pozycje w hierarchii. Z wiekiem natomiast korelowała liczba dzieci, których obecność dodatkowo mogła przekładać się na cenięcie wymienionych wartości. Wynik ten koresponduje również z założeniami Schwartz [5], który wykazał, że wraz z wiekiem rośnie preferencja m.in. bezpieczeństwa, ponieważ wiąże się z tym utwierdzenie się w relacjach społecznych, doświadczanie mniej intensywnych zmian i posługiwanie się bardziej utartymi wzorami zachowań.

Trzeba podkreślić, że teoria Schwartz dotyczyła ogólnych zależności w rozwoju wartości, ale można uznać, że niniejsze badania potwierdzają tę prawidłowość. Wzrost wartości bezpieczeństwa u starszych kierowców może się wiązać ze stopniowym obniżaniem się zdolności psychomotorycznych do prowadzenia pojazdów i koniecznością ich kompensowania (np. „jadę bezpieczniej, ponieważ mam gorszy refleks”). Poza tym starsi kierowcy odznaczają się większym doświadczeniem w prowadzeniu pojazdów i świadomością zagrożeń na drodze, co może wiązać się z wyższym wartościowaniem bezpieczeństwa niż w grupie młodszych kierowców (np. „jeżdżę tą drogą wielokrotnie i wiem, że ten zakręt jest wyjątkowo niebezpieczny, zatem bezpiecznie będzie, jeśli zwolnię”).

Stwierdzenia te mogą mieć odzwierciedlenie w danych dotyczących wypadków w Polsce, które pokazują, że tzw. młodzi kierowcy (tj. w wieku 18–24 lat) od wie-

lu lat charakteryzują się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków [30]. Warto w tym miejscu dodać, że dla przystosowania do reguł liczył się także staż w kierowaniu pojazdem – kierowcy o dłuższym stażu cenili tę wartość bardziej niż ci o krótszym stażu. Ponownie uzasadnieniem dla obserwowanej prawidłowości może być wzrost doświadczenia w zakresie prowadzenia pojazdu. Starsi kierowcy w większym stopniu niż młodsi mogą rozumieć praktyczne założenia leżące u podstaw przepisów ruchu drogowego (np. „ograniczenie prędkości jest nie bez powodu, widać to niebezpieczny odcinek drogi, niebezpiecznie jest ot tak je zignorować”), a tym samym mogą je bardziej akceptować.

Wykazano również, że kobiety i osoby pozostające w związkach formalnych wyżej wartościowały bezpieczeństwo osobiste i przystosowanie do reguł. Rezultat ten nie wzbudza kontrowersji, ponieważ wiadomo, że kobiety cenią bezpieczeństwo w różnych obszarach funkcjonowania [31]. Odnosząc ten wynik do kobiet w roli kierowców, widoczne jest wyraźnie potwierdzenie tej prawidłowości. Analiza danych dotyczących wypadkowości na polskich drogach wskazuje, że sprawcami wypadków są w znacznej mierze mężczyźni (powodują 73,5% wypadków), natomiast kobiety powodują ich znacznie mniej (22,5%) [30]. Trzeba wziąć pod uwagę to, że kobiety jeżdżą mniej niż mężczyźni, ale nawet uwzględniając przebyte kilometry i liczbę wypadków, różnica jest istotna. Z kolei pozostawanie w związku formalnym mogło przekładać się na poczucie współodpowiedzialności w kontekście osobistego bezpieczeństwa – narażanie siebie jako kierowcy na utratę zdrowia bądź życia miałyby znaczenie również dla współmałżonka. Formalizacja związku z kolei mogła wynikać z wyższego niż w przypadku osób w związkach nieformalnych lub niepozostających w związkach ceniienia przystosowania do reguł, którego konsekwencją było zawarcie związku małżeńskiego.

Odnosząc się do kolejnej zmiennej, czyli wykształcenia, wyniki wskazują, że kierowcy o wyższym wykształceniu wyżej cenią 2 wartości, tj. przystosowanie do reguł i kierowanie sobą w działaniu. Te 2 wartości nie wykluczają się, a przeciwnie – mogą wzajemnie się dopełniać. Kierowcy mający wyższe wykształcenie cenią sobie niezależność w podejmowaniu decyzji i realizacji wybranych przez siebie celów oraz wolność w wyborze działań, a jednocześnie – w dążeniu do tej autonomii – starają się respektować ogólne zasady, które są udziałem wszystkich użytkowników drogi. Wynik ten ponownie można odnieść do stadiów rozwoju moralnego w teorii Kohlberga [28] – stadium piąte zakłada internaliza-

cję, czyli uwewnętrznienie reguł uznawanych za słuszne, a więc zarówno potrzeby autonomii, jak i uwzględniania zasad mających na celu ochronę i dobro innych ludzi. Poziom rozwoju poznawczego, na który może oddziaływać wykształcenie, to z kolei jedna ze zmiennych, które mogą oddziaływać na rozwój moralny [29].

Sytuacja materialna okazała się mieć znaczenie marginalne – korelacje zaobserwowano w zaledwie 3 przypadkach, przy czym należy pamiętać o przewadze w grupie badanej osób o deklarowanej przeciętnej sytuacji materialnej. Uzyskane wyniki badań wskazały na znaczenie satysfakcji z pracy i życia, które korelowały dodatnio z wartościowaniem m.in. kierowania sobą w działaniu. Wynik ten koresponduje z badaniami Burlity i Błońskiego [32], na których podstawie można przyjąć, że poziom satysfakcji z pracy jest dodatnio skorelowany z deklarowanym przez respondentów poczuciem wpływu na swoje życie. Wyższy poziom satysfakcji z pracy cechował osoby, które uznawały, że jakość ich życia zależy wyłącznie od nich samych, ich decyzyjności oraz niezależności w podejmowaniu i realizacji zadań (tj. kierowanie sobą w działaniu w ujęciu Schwartza). Zmienna zadowolenie z życia korelowała natomiast dodatnio z wartościowaniem bezpieczeństwa społecznego, co potwierdza Maciuszek [33]. Na podstawie międzykulturowych badań doszedł on do wniosku, że z zadowoleniem wiąże się kilka wartości z kołowego modelu Schwartza. Dodatkowo korelacje zaobserwował m.in. w odniesieniu do wartości bezpieczeństwa, co może stanowić potwierdzenie zaobserwowanej w badaniu własnym prawidłowości.

Przy pewnym poziomie uogólnienia, na podstawie analizy skupień można przyjąć, że najwyższe cenione wartości w życiu kierowców są powiązane zarówno z potrzebą autonomii, jak i prospołecznymi przekonaniami i zachowaniami, włączając w to tolerancję oraz dążenie do równości. Z wartościami tymi łączą się mniej cenione (można powiedzieć „egoistyczne”) pragnienia – sukcesów, przyjemności i wysokiego statusu społecznego, których realizacja będzie przebiegać raczej w oparciu o przystosowanie do ludzi i reguł niż o dominację. Z kolei, odnosząc się do wartości istotnych z pragmatycznego punktu widzenia – bezpieczeństwa na drodze – kontrolowane zmienne w znikomym stopniu determinują to, jak bardzo kierowcy cenią osobiste i społeczne bezpieczeństwo, przystosowanie do reguł, pokorę czy swobodę w kierowaniu sobą.

Wnioski z drugiego etapu badań prowadzą do konkluzji, że cenienie wartości istotnych dla kierowców nie znajduje bezpośredniego przełożenia na liczbę kolizji



czy wypadków, przy czym wyjątkiem są tutaj bezpieczeństwo społeczne i pokora. W obu przypadkach jednak wynik można wyjaśnić relacją odwrotną – uczestnictwo w kolizji może współdeterminować wysokie cenie bezpieczeństwa w kontekście działań społecznych, jakimi może być ruch uliczny, oraz wyższy stopień pokory wobec wydarzeń losowych i niespodziewanych, jakimi są np. kolizje. Wspomniany kierunek relacji potwierdza przeprowadzona w ostatnim kroku analiza regresji – udział w zdarzeniach drogowych okazał się znaczący dla cenięcia wartości: bezpieczeństwo osobiste, społeczne i pokora. Ponadto dla uczestnictwa w kolizjach bądź ich powodowania znaczenie miały inne zmienne, takie jak wiek badanych, ich staż w prowadzeniu pojazdów, płeć, stan cywilny czy liczba dzieci.

## WNIOSKI

Hierarchia wartości badanych kierowców wskazuje na ceniecie w znacznym stopniu życzliwości i bezpieczeństwa. Nad wartością dyscypliny (pokora, poszanowanie reguł) przeważa jednak potrzeba samostanowienia (kierowanie sobą w działaniu), zwłaszcza u mężczyzn i młodych kierowców, co może przekładać się na podejmowanie ryzykownych decyzji na drodze, a w konsekwencji – powodowanie wypadków. Wraz z długością stażu w kierowaniu pojazdu i wzrostem poziomu wykształcenia można spodziewać się większego szacunku wobec reguł, natomiast wraz ze wzrostem wieku – mniejszego oporu wobec równych praw uczestników ruchu. Choć zaobserwowano relacje między deklarowanym cenieciem bezpieczeństwa w kontekście społecznym i pokory a udziałem w kolizjach i wypadkach, relacja ta mogła mieć charakter dwukierunkowy.

W praktyce oznacza to, że – przykładowo – kampanie społeczne ukierunkowane na promowanie pewnych wartości wśród kierowców nie muszą przekładać się na mniejszą liczbę wypadków. Znaczący będzie raczej ich pragmatyczny wymiar, chociażby krótkoterminowe oddziaływanie na wzrost dostępności postaw [34] ukierunkowanych na bezpieczeństwo i troskę niż daleko siężny wpływ na hierarchię wartości odbiorców.

W końcowej części raportu autorzy chcą zwrócić uwagę na kilka ograniczeń, które mogą mieć znaczenie dla uzyskanych wyników.

Po pierwsze, trzeba zaznaczyć, że prezentowane wyniki zostały zgromadzone na podstawie samoopisu. Mogą być zatem obciążone potrzebą aprobaty społecznej oraz dążeniem do zaprezentowania się w spójny

sposób [35]. Tendencja ta mogła być silniejsza u tych badanych, którzy zgłaszali się na badania psychologiczne w celu stwierdzenia zdolności lub istnienia przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów kategorii B w celach służbowych. Należy jednak pamiętać, że tacy kierowcy stanowili tylko 5% badanej grupy i zapewniono ich, że wyniki posłużą wyłącznie do celów naukowych, a nie diagnostycznych.

Po drugie, w raportach z badań nad systemami wartości zwraca się uwagę na możliwość wpływu tzw. ukrytych teorii wartości osób badanych na uzyskane wyniki. Ukryte teorie wartości zawierają ogólne ważne treści, które są cenione przez większość ludzi w danym społeczeństwie lub mniejszej grupie, np. rodzinie czy gronie przyjaciół (np. zdrowie, zaufanie, bezpieczeństwo). Mogą również wynikać z uwarunkowań kulturowych (w tym religijnych). Oznacza to, że badając jakiś określony i zdefiniowany system wartości (w niniejszym badaniu – system Schwartza), dowiadujemy się również o znaczeniu ukrytych, nieuwzględnionych w kwestionariuszu wartości, które są ważne dla badanego.

Po trzecie, trzeba wskazać na słabe dopasowanie treściowe użytych w metodzie stwierdzeń do sytuacji kierowania pojazdami. W opisywanym badaniu nie modyfikowano treści itemów, jedynie dopasowano instrukcję tak, by osoba badana oceniała podobieństwo danej cechy do siebie jako kierowcy. Niektórzy badani relacjonowali, że trudno było im odnieść ogólne stwierdzenia do oceny siebie jako kierowcy (np. dotyczące osiągnięć, bycia przyjacielem, odnoszenia sukcesów czy wolności wyboru). W takiej sytuacji mogli oni być skłonni do wyboru odpowiedzi „całkowicie niepodobny do mnie”, która niekoniecznie była tą właściwą i trafnie ich opisującą. Planując kolejne badania wśród grupy kierowców, konieczne jest lepsze treściowe dopasowanie „wątpliwych” dla kierujących pojazdami stwierdzeń, a nawet całkowite wykluczenie ich na etapie badania lub analizy danych.

Po czwarte, ze względu na eksploracyjny charakter badań badana grupa jest niejednorodna – łączy kierowców zawodowych i niezawodowych, o dużym i niewielkim doświadczeniu, korzystających z samochodów z różną częstotliwością i na różnych trasach (np. tylko w miastach przy dojazdach do pracy). Warto byłoby w przyszłości uwzględnić dodatkowe zmienne, które charakteryzowałyby kierowców, np. liczbę i powody otrzymanych mandatów. Mimo tych ograniczeń niniejszy raport może być wartościowy ze względu na eksploracyjny wymiar i stanowić punkt wyjścia do pogłębienia tej – istotnej z praktycznego punktu widzenia – problematyki.

## PIŚMIENNICTWO

1. Allport G.W., Vernon P.: A test for personal values. *J. Abnorm. Soc. Psychol.* 1931;26(3):231–248, <https://doi.org/10.1037/h0073233>
2. Rokeach M.: *The nature of human values.* The Free Press, New York 1973
3. Rokeach M.: A theory of organization and change within value-attitude systems. *J. Soc. Issues* 1968;26:13–33, <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1968.tb01466.x>
4. Schwartz S.H., Cieciuch J., Vecchione M., Davidov E., Fischer R., Beierlein C. i wsp.: Refining the theory of basic individual values. *J. Pers. Soc. Psychol.* 2012;103(4):663–688, <https://doi.org/10.1037/a0029393>
5. Schwartz S.H.: Basic human values: theory measurement and applications. *Rev. Fr. Sociol.* 2006;47(4):929–968
6. Popielski K., Mamcarz P.: *Trauma egzystencjalna a wartości.* Difin, Warszawa 2015
7. Cieciuch J.: *Kształtowanie się systemu wartości.* Liberi Libri, Warszawa 2013
8. Schwartz S.H., Butenko T.: Values and behavior: Validating the refined value theory in Russia. *Eur. J. Soc. Psychol.* 2014; 44:799–813, <https://doi.org/10.1002/ejsp.2053>
9. Kaçan B., Findik G., Üzümcüoğlu Y., Azik D., Solmaz G., Ersan Ö. i wsp.: Driver profiles based on values and traffic safety climate and their relationships with driver behaviour. *Transport. Res. F Traf. Psychol. Behav.* 2019;64:246–259, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.05.010>
10. Best H., Mayerl J.: Values, Beliefs, Attitudes: An Empirical Study on the Structure of Environmental Concern and Recycling Participation. *Soc. Sci. Q.* 2013;94(3):691–714, <https://doi.org/10.1111/ssqu.12010>
11. Knafo A., Sagiv L.: Values and work environment: Mapping 32 occupations. *Eur. J. Psychol. Educat.* 2004;19(3):255–273, <https://doi.org/10.1007/BF03173223>
12. Cestac J., Kraiem S., Assailly J.P.: Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries. *J. Safety Res.* 2016; 56:89–96, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2015.12.001>
13. Gaygısız E.: Cultural values and governance quality as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis. *Accid. Anal. Prev.* 2010;42(6):1894–1901, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.05.010>
14. Barbarossa C., Pelsmacker De P., Moons I.: Personal values, green self – identity and electric car-adoption. *Ecol. Econom.* 2017;140:190–200, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2017.05.015>
15. Nordlund A., Garvill J.: Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. *J. Environ. Psychol.* 2003;23(4):339–347, [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00037-9](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00037-9)
16. Olejniczak-Serowiec A., Rutkowska D.: Kwestionariusz do badania przekonań normatywnych kierowców dotyczących łamania prawa w ruchu drogowym. *Trans. Samoch.* 2017;3:37–53
17. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców. *DzU z 2014 r., poz. 937*
18. Bąk-Gajda D., Bąk J.: *Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.* Difin, Warszawa 2010
19. Brożyna E.: Czynniki ludzkie a bezpieczeństwo w ruchu drogowym. *Autobusy* 2017;7–8:49–527
20. Łuczak A., Tarnowski A.: Temperament i osobowość w diagnostyce predyspozycji kierowców. *Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa* 2013
21. Łuczak A., Tarnowski A.: Artefakty w opartych na metodach kwestionariuszowych badaniach psychologicznych kierowców. *Med. Pr.* 2014;65(3):373–385, <https://doi.org/10.13075/mp.5893.2014.036>
22. Michalska P., Szymanik-Kostrzewska A.: „What is valuable for drivers?” – report from study about values system among driving. W: H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz [red.]. *Społeczny i indywidualny wymiar odpowiedzialności,* Wydawnictwo Naukowe UKW, Bydgoszcz, w druku 2019
23. Odachowska E., Ścigała D.: Kobieta i mężczyzna za kierownicą. Psychologiczne aspekty różnic płciowych w zachowaniu na drodze. *Trans. Samoch.* 2014;4:45–71
24. Cieciuch J.: Pomiar wartości w zmodyfikowanym modelu Shaloma Schwartza. *Psychol. Społ.* 2013;8(24):22–41
25. Cieciuch J., Döring A.K., Harasimczuk J.: Measuring Schwartz’s values in childhood: Multidimensional scaling across instruments and cultures. *Eur. J. Dev. Psychol.* 2013;10(5):625–633, <https://doi.org/10.1080/17405629.2012.707779>
26. Cieciuch J., Zalewski Z.: Polska adaptacja Portretowego Kwestionariusza Wartości Shaloma Schwartza. *Czas. Psychol.* 2011;17(2):251–262
27. Omyła-Rudzka M.: *Styl jazdy polskich kierowców. Raport z badań nr 86/2017.* Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2017
28. Kohlberg L.: *Moral Stages and Moralization: The Cognitive-Developmental Approach.* W: Lickona T. [red.]. *Moral Development and Behavior: Theory, Research, and Social Issues.* Holt, Rinehart and Winston, New York 1976, ss. 170–205
29. Czyżowska D.: O związkach między rozwojem poznawczym i rozumowaniem moralnym. *Argument* 2013;3(1):27–35

30. Symon E.: Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2018
31. Centrum Badania Opinii Społecznej: Poczucie bezpieczeństwa i zagrożenie przestępczością. Komunikat z badań. Fundacja Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2018
32. Burlita A., Błoński K.: System wartości a satysfakcja jednostki z życia zawodowego – wyniki badań. *Prac. Nauk. Uniw. Ekon. Wroc.* 2017;483:18–28, <https://doi.org/10.15611/pn.2017.483.02>
33. Maciuszek J.: Indywidualny i kulturowy system wartości a zadowolenie z życia. Porównawcze badania polsko-meksykańskie. *Czas. Psychol.* 2016;22(1):121–129
34. Fazio R., Powell M., Williams C.: The Role of Attitude Accessibility in the Attitude-to-Behavior Process. *J. Consumer Res.* 1989;16(3):280–288, <https://doi.org/10.1086/209214>
35. Zalewska A.: Potrzeba aprobaty społecznej – co oznacza u osób dorosłych w badaniach anonimowych? *Przeł. Psych.* 2005;48(3):417–431