

Anna Olejniczak-Serowiec

anna.olejniczak@psych.uw.edu.pl

Dorota Rutkowska

dorota.rutkowska@psych.uw.edu.pl

Wydział Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego

KWESTIONARIUSZ DO BADANIA PRZEKONAŃ NORMATYWNYCH KIEROWCÓW DOTYCZĄCYCH ŁAMANIA PRAWA O RUCHU DROGOWYM

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 r. (w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców) wskazuje na konieczność oceny osobowościowej uczestników badań z zakresu psychologii transportu pod względem m.in. rozumienia norm. Oznacza to, że rozumienie norm może być istotnym predyktorem zachowań kierowców, a zatem użyteczną zmienną w badaniach naukowych z zakresu psychologii transportu. W artykule przedstawiono kwestionariusz „Kontrowersje”, który skonstruowano w celu takiego pomiaru przekonań normatywnych dotyczących postępowania niezgodnego z prawem o ruchu drogowym, który nie wymaga od kierowców deklaracji wprost dotyczących własnych zachowań. W kwestionariuszu pominięto deklaracje wprost, ponieważ mogą one być obciążone zniekształceniami m.in. pod względem dostosowania do powszechnie akceptowanych – w tym ustalonych przepisami prawa - wzorców postępowania. Własności psychometryczne kwestionariusza weryfikowano w trzech badaniach. Współczynniki rzetelności i trafności narzędzia okazały się zadowalające. Wstępna ocena kwestionariusza pozwala sądzić, iż może on stanowić narzędzie przydatne do badań naukowych nad zachowaniem kierowców.

Słowa kluczowe: psychologia transportu, rozumienie norm, postawa, kwestionariusz, rzetelność, trafność

DRIVERS' NORMATIVE BELIEFS CONCERNING TRAFFIC LAW BRAKING QUESTIONNAIRE

The Minister of Health regulation of 8 July 2014 obligates transportation psychologists to evaluate clients' personality, including norm comprehension. This means that norm comprehension may be an important predictor of driver behavior and a useful variable in the transportation psychology research. The article presents a questionnaire prepared for the measurement of normative beliefs concerning law breaking, which does not require the driver to literally report his driving behavior. This is because such declarations, may be subject to some bias resulting from – among others – striving for presenting oneself in accordance with social expectations, also those which are legally constituted. The psychometric characteristics of the questionnaire were verified in three studies. The questionnaire reliability and validity are satisfactory. The preliminary assessment of the questionnaire, provides basis for considering it to be a useful tool for scientific research on drivers' functioning.

Keywords: transportation psychology, norm comprehension, attitude, questionnaire, reliability, validity

Wprowadzenie

Zachowania kierowców wskazuje się jako przyczynę 90-95% wypadków drogowych. Według danych Komendy Głównej Policji sprawcami blisko 83% wypadków są kierujący pojazdami [15]. Wobec tak dużego znaczenia błędów popełnianych przez kierowców podjęto wiele prób ich opisanie i sklasyfikowanie. Jednym z kluczowych podejść do tego zagadnienia jest zaproponowany przez Jamesa Reansona [22] model wyjaśniania błędów człowieka GEMS (*Generic-Error Modelling System*). W ramach tego podejścia wyróżnia się trzy rodzaje błędów o różnym podłożu. Należą do nich pomyłki wynikające z nieprawidłowej oceny sytuacji lub nieprawidłowego doboru reakcji; błędy wynikające z nieodpowiedniego wykonania zamierzonej, prawidłowej reakcji oraz naruszenia, czyli intencjonalnie dobierane nieprawidłowe reakcje, związane na przykład z niedostosowaniem zachowania do pewnych zasad. Ostatni z wymienionych rodzajów błędów wskazuje na wagę, jaką dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym ma konieczność dostosowania przez kierowcę swoich zachowań podczas prowadzenia pojazdu do obowiązujących i powszechnie akceptowanych zasad postępowania.

Znaczenie dostosowania zachowania do zasad postępowania w ruchu drogowym podkreśla Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy [24], w którym zobowiązano psychologów prowadzących badania w zakresie psychologii transportu do oceny i opisu osoby badanej pod względem nie tylko sprawności motorycznej, sprawności intelektualnej oraz procesów poznawczych, ale również pod względem osobowości. W zakresie oceny osobowości rozporządzenie stawia przed psychologami zadanie ustalenia dojrzałości społecznej oraz emocjonalnej uczestnika badania. Pomijając pewne trudności, jakie w ocenie funkcjonowania dorosłego człowieka mogą wynikać z rozwojowego znaczenia terminu *dojrzałość* [28], punkt odniesienia dla prezentowanego tu badania stanowiło sformułowane w ww. rozporządzeniu zalecenie ustalenia jednego z aspektów dojrzałości społecznej, jakim jest rozumienie norm [24]. Zgodnie z podejściem do badań z zakresu psychologii transportu zaproponowanym przez Adama Tarnowskiego [28] rozumienie norm należy traktować jako „znajomość wzorców zachowania akceptowanych jako właściwe przez uczestników ruchu. (...) Rozumienie na najniższym poziomie to świadomość istnienia norm i sankcji za jej nieprzestrzeganie, na najwyższym zaś (postkonwencjonalnym) poziomie jest to pojmowanie sensu normy poprzez odniesienie jej do systemu wartości.”

Od uczestników ruchu drogowego oczekuje się respektowania zarówno niesformalizowanych reguł życia społecznego, jak i przede wszystkim przestrzegania skodyfikowanych norm społecznych, czyli prawa o ruchu drogowym. Biorąc pod uwagę, że w psychologicznej diagnozie osobowości dysponujemy przede wszystkim dostępem do deklarowanego przez osobę badaną sposobu doświadczania przez nią różnych aspektów rzeczywistości (poziom poznawczy i emocjonalno-motywacyjny) oraz relacjonowanych zachowań w pewnych, istotnych z punktu widzenia celu diagnozy sytuacjach (poziom behawioralny), ustalenie sposobu rozumienia norm może rodzić pewne trudności, związane z motywacją do spełniania antycypowanych oczekiwań psychologa – diagnosty oraz uzyskania orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania pracy kierowcy. Wprawdzie zadanie psychologa badającego rozumienie norm nie polega na udzieleniu odpowiedzi na pytanie, czy w swoim codziennym postępowaniu uczestnik badania przestrzega obowiązujących go przepisów prawnych, niemniej ocena rozumienia norm

wymaga zgromadzenia przez diagnostę informacji o tym, w jaki sposób osoba badana zwykle postępuje oraz tego, jakie są powody jej zachowania i jak swoje zachowanie postrzega oraz ocenia. Przyjmuje się, że gromadzone w badaniu psychologicznym dane mogą być obciążone występowaniem zniekształceń będących pochodną pozytywnego samooszukiwania oraz wywierania wrażenia na innych (ang. odpowiednio *self-deceptive positivity* oraz *impression management* [17]). Wydaje się, że ocena badanego pod względem rozumienia norm społecznych może wzbudzać u niego specyficzną motywację do przedstawiania swojego postępowania jako zgodnego z normami, a zarazem do nieujawniania zachowań z nimi niezgodnych, gdy punktem odniesienia dla gromadzonych w procesie diagnostycznym informacji są normy prawne. Normy prawne bowiem nie tylko określają spektrum akceptowalnych zachowań, ale również współistnieją z prawnie usankcjonowanym systemem kar mających na celu egzekwowanie ich przestrzegania.

W artykule przedstawiono kwestionariusz „Kontrowersje”, który został skonstruowany w celu umożliwienia oceny rozumienia norm w badaniach psychologicznych za pośrednictwem pomiaru przekonań normatywnych dotyczących postępowania niezgodnego z prawem. Przyjęto założenie, że narzędzie wymagające oceny stopnia dopuszczalności niezgodnych z prawem zachowań w ruchu drogowym, ale zarazem nie wymagające od badanych kierowców deklaracji wprost dotyczących ich własnego postępowania podczas kierowania pojazdem, może redukować skłonność do pozytywnej autoprezentacji podczas badania rozumienia norm. W konstrukcji narzędzia chodziło zatem o uchwycenie stopnia rozumienia norm jako reguł służących dobru ogólnemu nie tyle w kontekście relacjonowanych przez jednostkę zachowań własnych, ile za pośrednictwem przekonań jednostki dotyczących łamania przepisów o ruchu drogowym przez kierowców jako grupę społeczną.

Na obecnym etapie prac sprawdzono trafność i rzetelność kwestionariusza. Rezultaty podjętych prac badawczych pozwalają na wykorzystywanie narzędzia dla celów naukowych, w badaniach, w których pożądana jest ocena rozumienia norm. Jeśli wyniki uzyskane w ramach przyszłych prac badawczych na to pozwolą, kwestionariusz mógłby zostać włączony do pakietu narzędzi stosowanych w celach praktycznych.

Przekonania normatywne, normy i wartości a przewidywanie zachowania

Przekonania normatywne definiuje się jako indywidualne standardy dotyczące tego, jakie zachowania są i jakie nie są w danej sytuacji akceptowalne [13]. Ajzen i Fishbein [2], definiują wprost przekonania normatywne jako wyobrażenia podmiotu o tym, jakiego zachowania w danej sytuacji oczekują ważne dla podmiotu osoby. Tak ukształtowane standardy prowadzą do wytworzenia się subiektywnej normy postępowania w podobnych sytuacjach. Normy takie znajdują odzwierciedlenie w deklarowanych intencjach podmiotu [3] [10], które wykazują wysoką korelację z obserwowanym zachowaniem [2].

Badania dowodzą związku przekonań normatywnych z zachowaniem agresywnym wśród dzieci [13] i adolescentów [18] [19], z udzielaniem pomocy osobom padającym ofiarą agresji [18], ze skłonnością od udzielania nierzetelnych odpowiedzi podczas badań kwestionariuszowych [12], a także z respektowaniem dobra wspólnego poprzez zachowania pro-ekologiczne [8] [28]. Istnieją również empiryczne dowody na to, że przekonania normatywne stanowią istotny predyktor skłonności do podejmowania niektórych zachowań ryzykownych w ruchu drogowym [1] oraz do popełniania wykroczeń drogowych [21].

W świetle założeń teorii planowego zachowania subiektywne normy, są drugim – obok postaw - czynnikiem wyjaśniającym zachowanie. Badania dowodzą, że treść subiektywnych norm wyjaśnia znaczący procent zmienności zachowań [7]. W psychologicznych koncepcjach kształtowanie norm i egzekwowanie ich respektowania traktowane są jako jeden z kluczowych obszarów wpływu otoczenia społecznego na rozwój moralny i kształtowanie się systemu wartości etycznych człowieka. Teoria Lawrence'a Kohlberga [14] przedstawia rozwój rozumowania moralnego jako proces, w którym jednostka może osiągnąć jeden z trzech poziomów. Na poziomie przedkonwencjonalnym normy społeczne traktowane są przez podmiot jako zewnętrzne, a posłuszeństwo wobec nich jest regulowane chęcią uniknięcia kary za nieprzebranie reguł lub dążeniem do realizacji własnych interesów. Na poziomie konwencjonalnym podmiot dostrzega potrzebę istnienia reguł i ich przestrzegania po to, by zaspokoić oczekiwania społeczne i podtrzymać społeczny porządek. Osiągnięcie poziomu postkonwencjonalnego pozwala na poszanowanie reguł jako służących ochronie praw ogółu oraz umożliwia dostrzeżenie zbioru uniwersalnych zasad etycznych, dzięki którym możliwa jest ocena zasadności konkretnych zwyczajów, norm i praw. Podobne stanowisko znalazło odzwierciedlenie w koncepcji rozwoju standardów ewaluatywnych Andrzeja Gołąba i Janusza Reykowskiego [11]. Definiując standardy ewaluatywne jako schematy poznawcze nasycone walencją, które pozwalają na formułowanie sądów wartościujących w odniesieniu do zjawisk zewnętrznych i własnych doświadczeń podmiotu, autorzy wyróżnili cztery grupy standardów. Należą do nich m. in. standardy normatywne, rozumiane jako pojawiające się relatywnie wcześnie w rozwoju, zewnątrzpochodne reguły przyswajane za pośrednictwem różnych form wpływu społecznego, a także pojawiające się najpóźniej w rozwoju standardy aksjologiczne, rozumiane jako nadrzędne reguły operowania całym systemem standardów. Rozwój procesów wartościowania umożliwiające odróżnienie tego, co dobre i pożądane od tego, co złe i niepożądane oraz formułowanie sądów moralnych to proces przechodzenia od przyswajania i przestrzegania konkretnych, narzuconych przez społeczeństwo reguł postępowania (standardów normatywnych) do operowania złożonym systemem abstrakcyjnych i uniwersalnych wartości etycznych (standardami aksjologicznymi).

Jeden z najbardziej uznanych badaczy wartości – Shalom Schwartz – definiuje podstawowe wartości jako międzysytuacyjne cele, które różnią się pod względem ważności i stanowią ogólne wytyczne w życiu jednostki lub grupy [26]. Autor ten uważa, że wartości mają charakter bardziej podstawowy, niż postawy. Tłumaczą one treść postaw oraz decyzji podejmowanych w codziennym życiu. Wartości leżą zatem u podłoża zarówno postaw, jak i zachowań, a postępowanie jednostki w konkretnych warunkach sytuacyjnych stanowi efekt charakterystycznej dla tej osoby hierarchii wartości. Założenia teoretyczne sformułowane przez Schwartza znajdują potwierdzenie w doniesieniach empirycznych (w tym również z badań o charakterze międzykulturowym). Dowiedziono m. in., że preferowane wartości mają istotny udział w wyjaśnianiu różnych grup zachowań [25], również tych związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym [7]. Ponadto, niektórzy badacze wykazali, że indywidualny system wartości wywiera pośredni wpływ na zachowanie, prowadząc do kształtowania się oddziałujących na zachowanie postaw [5].

Wyniki wieloletnich badań, których podstawę teoretyczną stanowiły prace Shaloma Schwartz, pozwoliły wyodrębnić 10 następujących kategorii wartości [9] [27]:

- a) kategorię określaną jako *Przystosowanie*, wyrażającą się w niechęci do zachowań, które mogłyby stanowić naruszenie norm lub oczekiwań;

- b) kategorię *Tradycja*, wyrażająca się w respektowaniu i kultywowaniu zwyczajów podyktowanych przez tradycję i/lub religię;
- c) kategorię *Życzliwość*, która wyraża się dbałością o dobrostan osób z bliskiego otoczenia;
- d) kategorię *Uniwersalizm*, wyrażającą się dbałością i pragnieniem dobrostanu wszystkich ludzi;
- e) kategorię *Kierowanie sobą*, która wyraża się niezależnością myśli i działań;
- f) kategorię *Stymulacja*, której wyrazem jest preferencja aktywności nowych, ekscytujących i stanowiących wyzwanie;
- g) kategorię *Hedonizm*, która wyraża się poszukiwaniem przyjemności zmysłowych;
- h) kategorię *Osiągnięcia*, której wyrazem jest dążenie do osobistych sukcesów poprzez wykazywanie się wysokimi kompetencjami i umiejętnościami;
- i) kategorię *Władza*, której wyrazem jest preferencja prestiżu społecznego oraz kontrolowania ludzi i zasobów;
- j) kategorię *Bezpieczeństwo*, wyrażającą się preferencją stabilności społecznej, osobistej i w relacjach interpersonalnych.

Metoda

Konstrukcja kwestionariusza „Kontrowersje” do pomiaru nasilenia przekonań normatywnych dotyczących łamania prawa o ruchu drogowym

Podczas konstrukcji prezentowanego kwestionariusza do badania przekonań normatywnych dotyczących łamania przepisów o ruchu drogowym, starano się uniknąć zadawania osobie badanej pytań wprost o zachowania podejmowane przez nią podczas prowadzenia pojazdu. W badaniach zdecydowano się na wybór metody kwestionariuszowej opartej na sądach samoopisowych. Ze względu na łatwość udzielania odpowiedzi, niższe obciążenie badanego, krótszy czas badania oraz wygodę analizy zebranych danych zdecydowano się na zastosowanie pytań zamkniętych. Zdecydowano się także na zastosowanie pięciostopniowej skali odpowiedzi. Wyniki badań wskazują na niewielkie różnice w zakresie rzetelności pomiaru pomiędzy skalami o różnej długości [4] [16]. Skala pięciostopniowa pozwala już na określenie natężenia mierzonego zjawiska przy zachowaniu klarownego opisu poszczególnych jej punktów, a także na pozostawienie badanemu możliwości wyboru odpowiedzi wskazującej na niejednoznaczny stosunek do łamania niektórych przepisów.

Kwestionariusz zdecydowano się oprzeć na pytaniach dotyczących tego, czy i na ile osoba badana dopuszcza możliwość niepodporządkowywania się kierowców prawu o ruchu drogowym z nieuzasadnionych dobrem nadrzędnym powodów (założono, że w specyficznych warunkach sytuacyjnych przekroczenie przepisów może być w pewnym stopniu uzasadnionym sposobem realizacji wartości nadrzędnych i uniwersalnych, np. gdy służy ono uniknięciu zdarzenia zagrażającego zdrowiu lub życiu podmiotu i/lub innych ludzi). Przyjęto założenie, że określając dopuszczalność niepodporządkowania się przepisom o ruchu drogowym kierowca odwołuje się do swoich subiektywnych norm postępowania w podobnych sytuacjach. Materiał potrzebny do konstrukcji pozycji kwestionariusza powstał na podstawie analizy obowiązków kierującego pojazdem wyszczególnionych w Ustawie Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 z późniejszymi zmianami [29]. Przygotowano jednozdaniowe opisy 13 zachowań stanowiących przykładowe naruszenia poszczególnych przepisów ustawy w różnych

sytuacjach drogowych. Do każdego opisu zachowania dołączono informacje o okolicznościach łamania prawa, które traktowane są przez kierowców jako usprawiedliwiające postępowanie niewielką szkodliwością lub niskim ryzykiem wystąpienia negatywnych konsekwencji zachowania. Celem dodawania tych informacji było ograniczenie wątpliwości osób badanych co do tego, czy przedstawione w opisie naruszenia przepisów nie może być uzasadnione dbałością o dobro ogółu i realizacją wartości nadrzędnych. W ten sposób każda pozycja zawierała opis naruszenia oraz okoliczności, w których do niego dochodzi (np. *Wjeżdżanie na przejście dla pieszych, gdy znajdujące się na nim osoby są na tyle daleko, że można je bezpiecznie minąć.*)

Tak przygotowane 13 pozycji włączono do wstępnej wersji kwestionariusza. Zostały one poprzedzone instrukcją o następującym brzmieniu: *Na drogach można zaobserwować różne przejawy łamania przepisów przez kierowców. Niektóre wydają nam się mniej, inne bardziej niewłaściwe. Podobnie, jak co do niektórych przepisów zgadzamy się, że służą bezpieczeństwu naszemu i innych, a inne wydają nam się zbędne lub przesadnie zaostrzone. Poniżej znajduje się 13 stwierdzeń, opisujących zachowania kierowców podczas prowadzenia samochodu. Zaznacz, na ile opisane zachowania są, Twoim zdaniem dopuszczalne lub niedopuszczalne, otaczając kółkiem wybraną odpowiedź na skali, na której poszczególne cyfry mają następujące znaczenie (...).*

Poniżej instrukcji znajdowały się pozycje kwestionariusza ułożone w kolejności losowej. Przy każdej z nich widniała pięciostopniowa skala odpowiedzi, na której 1 oznaczało *zdecydowanie niedopuszczalne* a 5 – *zdecydowanie dopuszczalne*. Wynik w kwestionariuszu obliczano poprzez zsumowanie wskazań dla każdej z pozycji.

Rzetelność kwestionariusza zdecydowano się oceniać trzema metodami: zgodności wewnętrznej α Cronbacha, równoważności międzypółkowej według wzoru Spearmana-Browna oraz stabilności temporalnej.

Do badania trafności kwestionariusza wybrano trzy techniki: „Kwestionariusz zachowań kierowców” [20] i „Portretowy kwestionariusz wartości” [9] oraz skróconą wersję kwestionariusza DOSPERT, mierzącego indywidualną skłonność do angażowania się w zachowania ryzykowne [6].

„Kwestionariusz zachowań kierowców”

„Kwestionariusz zachowań kierowców” (ang. *Driving Behavior Questionnaire – DBQ*) autorstwa Jamesa Reasona i współpracowników [22] został przygotowany w polskiej wersji językowej przez Michała Niezgody, Tomasza Kamińskiego, Mikołaja Kruszewskiego i Adama Tarnowskiego¹ [20]. Technika ta składa się z 32 opisów zachowań, a zadanie osoby badanej polega na określeniu, jak często każde z nich występuje u niej podczas prowadzenia pojazdu. Odpowiedzi udzielane są na sześciostopniowej skali, na której 0 oznacza *nigdy mi się to nie zdarza*, a 5 oznacza *bardzo często mi się to zdarza*. Poszczególne pozycje przyporządkowane są do jednej z czterech skal, które mierzą inny rodzaj błędów popełnianych przez kierowców, chociaż wyniki uzyskiwane w poszczególnych skalach mogą być wzajemnie skorelowane [23]. Skale mierzą następujące rodzaje błędów:

a. świadome naruszenia, czyli zachowania, które stanowią intencjonalne naruszenie obowiązujących norm;

¹ Autorki pragną wyrazić podziękowania dla panów Michała Niezgody, Tomasza Kamińskiego, Mikołaja Kruszewskiego i Adama Tarnowskiego za udostępnienie do badań polskiej wersji *Kwestionariusza Zachowań Kierowców DBQ*.

b. błędy taktyczne, czyli zachowania będące wyrazem niepowodzenia w osiągnięciu zamierzonego celu spowodowane błędami w planowaniu czynności;

c. błędy wynikające z nieuwagi, czyli skutki zachowań nawykowych (wyniki w tej skali uważane są za związane z automatyzacją czynności i rosną wraz z wiekiem badanego);

d. błędy wynikające z niedoświadczenia, czyli braku odpowiedniego poziomu automatyzacji czynności podczas prowadzenia pojazdu i korzystania podczas ich wykonywania z wiedzy o charakterze deklaratywnym.

Zgodnie z zaleceniami autorów wyniki dla poszczególnych skal kwestionariusza obliczane są jako suma odpowiedzi zaznaczonych przez badanego przy każdej pozycji należącej do danej skali.

Przyjęto założenie, że o trafności kwestionariusza „Kontrowersje” będzie świadczył przede wszystkim pozytywny związek wyników uzyskanych w tym narzędziu z wynikami w skali świadomych naruszeń „Kwestionariusza zachowań kierowców”, ponieważ zgodnie z założeniami autorów modelu GEMS [22] naruszenia świadome mają charakter intencjonalny. Biorąc jednak pod uwagę korelacje pomiędzy zmiennymi mierzonymi za pomocą poszczególnych skal „Kwestionariusza zachowań kierowców” [23], nie istniały podstawy do tego, aby wykluczyć możliwość wystąpienia innych pozytywnych związków między jego wynikami a wynikiem w kwestionariuszu „Kontrowersje”.

„Portretowy kwestionariusz wartości”

„Portretowy kwestionariusz wartości” Shaloma Shwartz [27] w polskiej adaptacji językowej autorstwa Jana Ciecucha² [9] składa się z 40 stwierdzeń opisujących pewną osobę pod względem tego, co jest dla niej ważne. Stwierdzenia te dzielą się na skale odpowiadające 10 kategoriom wartości wyróżnionym na podstawie wcześniejszych badań. Zadaniem badanego jest określenie na skali od 1 do 6, na ile osoba opisana w danym stwierdzeniu jest do niego podobna, przy czym 1 oznacza osobę *bardzo podobną*, a 6 osobę *zupełnie niepodobną* do badanego. O poziomie nasilenia preferencji wartości należących do poszczególnych kategorii pozwala wnioskować tzw. wskaźnik ipsatywny, który wyraża się poprzez stosunek średniego wyniku dla danej wartości do średniego wyniku uzyskanego w całym kwestionariuszu.

Zgodnie z założeniami koncepcji Shaloma Schwartza zachowania (a także postawy) jednostki zależą od tego, w jakim stopniu preferuje ona różne kategorie wartości. W związku z tym przyjęto, że o trafności kwestionariusza „Kontrowersje” będą świadczyły negatywne związki nasilenia przekonań dopuszczających łamanie przepisów prawa o ruchu drogowym z wysoką preferencją wartości należących do kategorii określonych jako *Przystosowanie* i *Bezpieczeństwo* oraz pozytywne związki takich przekonań z wysoką preferencją wartości należących do kategorii określonych jako *Stymulacja* i *Osiągnięcia*. Podstawę przyjętych założeń stanowiły definicje wymienionych wartości, przyjęte przez Schwartza [27] oraz określone przez niego zachowania charakterystyczne dla osób preferujących poszczególne wartości. Zgodnie z założeniami autora narzędzia, osoby preferujące wartość *bezpieczeństwo* dążą do stabilności w życiu i relacjach, normy natomiast służą stabilizacji stosunków społecznych. W literaturze przyjmuje się, że niechęć do przekraczania norm stanowi także przejaw preferencji dla

² Autorki pragną wyrazić podziękowania dla pana Jana Ciecucha za udostępnienie do badań polskiej wersji *Portretowego Kwestionariusza Wartości*.

wartości określanych jako *przystosowanie*. Osoby wykazujące preferencję dla wartości określanej jako *stymulacja* poszukują ekscytujących wrażeń, co wiąże się z częstotliwością łamania przepisów i norm, a preferencja dla *osiągnięć* jest definiowana jako kierowanie się w działaniu własnymi kompetencjami, co ogranicza wpływ norm i obostrzeń na zachowanie.

Kwestionariusz do pomiaru skłonności do podejmowania ryzyka DOSPERT

Zgodnie z koncepcją autorów kwestionariusza do pomiaru skłonności do ryzykowania DOSPERT (ang. Domain-Specific Risk-Taking Scale [6])³ preferencja jednostki dla podejmowania ryzyka zmienia się w zależności od tego, jakiej dziedziny życia ryzyko dotyczy. Oznacza to, że osoba poszukująca ryzyka w jednej dziedzinie, w innej może go unikać, choć tendencja do ryzykowania może także przybierać podobne nasilenie we wszystkich dziedzinach. Autorzy narzędzia wyróżnili pięć obszarów ludzkiej aktywności, w których można obserwować zmiany w skłonności do podejmowania ryzyka:

a) ryzyko społeczne obejmuje zachowania, które mogą doprowadzić do napięć społecznych (np. niezgadanie się z opinią autorytetu w danej dziedzinie);

b) ryzyko rekreacyjne obejmuje potencjalnie niebezpieczne rozrywki i aktywności, które mogą dostarczać ekscytujących doznań (np. skakanie ze spadochronem);

c) ryzyko finansowe obejmuje podejmowanie ryzykownych decyzji biznesowych (np. inwestycja 10% rocznego dochodu w nowe przedsięwzięcie biznesowe) oraz uczestnictwo w grach hazardowych (np. postawienie dziennego dochodu w wyścigach konnych);

d) ryzyko dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa wyraża się obniżeniem dbałości o własne zdrowie (np. uprawianie seksu bez zabezpieczenia);

e) ryzyko etyczne obejmuje zachowania niezgodne z powszechnie przyjętymi normami moralnymi (np. romans z osobą żoną/zamężną).

Kwestionariusz składa się z 30 pozycji stanowiących opisy zachowań i należących do wyróżnionych pięciu obszarów ryzykownych aktywności, które tworzą odrębne skale. Zadaniem osoby badanej jest określenie prawdopodobieństwa, z jakim postąpiłaby w dany sposób, przy czym 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 7 - bardzo prawdopodobne. Wyniki oblicza się sumując wskazane odpowiedzi dla poszczególnych pozycji należących do danej skali. Suma wskazań dla wszystkich pozycji stanowi wynik ogólny, czyli zgeneralizowaną skłonność do podejmowania ryzyka. Im wyższe wyniki uzyskuje osoba badana w kwestionariuszu DOSPERT, tym wyższą przejawia skłonność do podejmowania ryzyka ogólnie lub w danej dziedzinie aktywności.

W ramach badania własności psychometrycznych kwestionariusza „Kontrowersje” oczekiwano, że o trafności narzędzia będzie świadczył pozytywny związek przekonań akceptujących łamanie przepisów ze skłonnością do poszukiwania ryzyka w obszarze finansowym, zdrowia i bezpieczeństwa oraz etycznym, ponieważ nieprzestrzeganie prawa o ruchu drogowym może skutkować poniesieniem strat materialnych, doznaniami uszczerbku na zdrowiu oraz stanowi naruszenie powszechnie przyjętych zasad postępowania. Nie można jednak wykluczyć występowania pozytywnych związków przyzwolenia na łamanie przepisów z ryzykiem rekreacyjnym i społecznym ze względu na fakt, że niedostosowanie sposobu jazdy do obowiązujących zasad może także dostarczać

³ Autorki pragną wyrazić podziękowania dla Panów Michała Białka i Łukasza Markiewicza za udostępnienie do badań niepublikowanej polskiej wersji kwestionariusza DOSPERT.

kierowcy ekscytujących doznań i narażać go na konflikty z innymi uczestnikami ruchu drogowego.

Plan badań i osoby badane

Przeprowadzono trzy badania korelacyjne, w których oceniano rzetelność i trafność kwestionariusza „Kontrowersje”.

Badanie I miało na celu wyselekcjonowanie wstępnie przygotowanych pozycji kwestionariusza „Kontrowersje” do ostatecznej wersji narzędzia, oraz sprawdzenie związków wyników uzyskiwanych w tym narzędziu z wynikami w „Kwestionariuszu zachowań kierowców” oraz „Portretowym kwestionariuszu wartości”. W badaniu uczestniczyły 92 osoby, w tym 52 kobiety i 40 mężczyzn. Byli to losowo dobrani kierowcy - amatorzy, posiadający prawo jazdy kategorii B. Wiek osób badanych wahał się od 19 do 75 lat ($M = 34$; $SD = 14$), zaś staż w prowadzeniu pojazdów wynosił od poniżej roku do 46 lat ($M = 14$; $SD = 12$). Badani najpierw odpowiadali na pytania społeczno-demograficzne, a następnie wypełniali kwestionariusz „Kontrowersje”, „Kwestionariusz Zachowań Kierowców” oraz „Portretowy Kwestionariusz Wartości”.

W Badaniu II powtórnie oceniano rzetelność kwestionariusza „Kontrowersje” po dokonaniu selekcji wstępnie przygotowanych pozycji oraz sprawdzano związki wyników uzyskiwanych w tym narzędziu z indywidualną skłonnością do podejmowania ryzyka w różnych obszarach aktywności. W badaniu wzięło udział 142 kierowców - amatorów, 99 kobiet i 43 mężczyzn. Wiek osób badanych wahał się od 19 do 81 lat ($M = 33,00$; $SD = 12,35$). Staż uczestników w prowadzeniu pojazdów wynosił od 1 do 50 lat ($M = 12,75$; $SD = 10,98$). Osoby badane najpierw podawały informacje społeczno-demograficzne, a następnie wypełniały kwestionariusze „Kontrowersje” i DOSPERT.

W Badaniu III ($N = 25$) oceniano stabilność kwestionariusza „Kontrowersje”. Uczestnicy wypełniali narzędzie dwukrotnie w odstępie dwóch tygodni.

Wyniki

Analiza rzetelności kwestionariusza „Kontrowersje”

W Badaniu I estymacja zgodności wewnętrznej uwzględniająca 13 pierwotnie przygotowanych pozycji dowiodła rzetelności kwestionariusza na poziomie $\alpha = 0,81$. Uzyskany współczynnik rzetelności był satysfakcjonujący, jednak rezultaty analizy pokazywały, że usunięcie trzech pozycji przyczyniłoby się nieznacznie do podwyższenia rzetelności narzędzia. Ze względu na fakt, iż pozycje te nie wносиły do kwestionariusza żadnych niemożliwych do pominięcia treści, zdecydowano się je usunąć. Do końcowej wersji kwestionariusza zakwalifikowano zatem ostatecznie 10 spośród przygotowanej na wstępie puli pozycji. Współczynnik rzetelności kwestionariusza składającego się z 10 pozycji wynosił $\alpha = 0,83$.

W celu sprawdzenia równoważności międzypółwkowej kwestionariusza podzielono 10 pozycji zakwalifikowanych do ostatecznej wersji narzędzia na dwie części w taki sposób, że w pierwszej połowie znalazło się pierwszych pięć pozycji kwestionariusza, a w drugiej pozostałe pięć. Uzyskany współczynnik rzetelności Spearmana-Browna wynosił 0,79.

W Badaniu II kwestionariusz „Kontrowersje” składający się z 10 wyselekcjonowanych pozycji uzyskał współczynnik zgodności wewnętrznej α Cronbacha równy 0,81 oraz współczynnik równoważności międzypółwkowej Spearmana-Browna równy 0,78.

W Badaniu III do oceny stabilności kwestionariusza „Kontrowersje” wykorzystano współczynnik korelacji ρ Spearmana. Korelacja między wynikami uzyskanymi w pierwszym i drugim pomiarze wynosiła 0,81 i była istotna statystycznie ($p < 0,001$).

Analiza trafności wewnętrznej kwestionariusza „Kontrowersje”

Trafność wewnętrzną oceniano na podstawie rezultatów analizy czynnikowej metodą wyodrębniania składowych głównych, w której uwzględniono dziesięć pozycji wyłonionych na podstawie analizy rzetelności. Ponieważ cały kwestionariusz poświęcono pomiarowi deskryptywnych przekonań normatywnych [8] dotyczących jednej kategorii zachowań, czyli łamaniu przepisów prawa o ruchu drogowym, w analizie wymuszono wyodrębnienie jednej składowej⁴. Wyodrębniona składowa o wartości własnej równej 3,961 wyjaśniała 39,61% wariancji. Wszystkie pozycje spełniały kryterium wielkości ładunku, pozwalające na włączenie ich do ostatecznej wersji kwestionariusza (por. tab. 1).

Ładunki czynnikowe poszczególnych pozycji kwestionariusza.

Tabela 1

Table 1

Factor loadings for the questionnaire's items.

Treść pozycji Item content	Ładunek Loading
<i>Wyprzedzanie na linii ciągłej, jeśli droga jest dobrze widoczna./ Overtaking within the continuous solid line if the road is well visible.</i>	0,788
<i>Przekraczanie limitu prędkości w terenie niezabudowanym./ Overspeeding outside built-up areas.</i>	0,778
<i>Zatrzymywanie się na chwilę w miejscach niedozwolonych./ Stopping by in prohibited places.</i>	0,664
<i>Jazda z prędkością wyższą niż przepisowa dla zachowania płynności ruchu./ Overspeeding in order to maintain traffic fluidity.</i>	0,639
<i>Jazda z prędkością wyższą niż dozwolona w terenie zabudowanym./ Overspeeding in built-up areas.</i>	0,628
<i>Skręcanie w lewo w miejscu niedozwolonym, aby skrócić sobie drogę./ Turning left where it is prohibited in order to make a shortcut.</i>	0,622
<i>Prowadzenie samochodu niedługo po wypiciu jednego piwa./ Driving shortly after having a beer.</i>	0,591
<i>Wjeżdżanie na przejście dla pieszych, gdy znajdujące się na nim osoby są na tyle daleko, że można je bezpiecznie minąć./ Crossing the crosswalk when pedestrians are crossing it but are far enough to pass them safely.</i>	0,511
<i>Pisanie wiadomości SMS w czasie jazdy./ SMS writing while driving.</i>	0,500
<i>Przejeżdżanie na czerwonym świetle, kiedy skrzyżowanie jest puste./ Red-light running if the intersection is empty.</i>	0,494

Na podstawie wyników analizy czynnikowej wyników kwestionariusza „Kontrowersje” podjęto decyzję, że wskaźnik nasilenia przekonań normatywnych, dopuszczających łamanie przepisów o ruchu drogowym będzie wyrażał się sumą punktów przypisanych

⁴ Analiza czynnikowa według ładunków własnych, bez narzuconej liczby czynników, wyodrębniła trzy składowe, które wyjaśniały około 65% wariancji. Podział pozycji był jednak nieinterpretowalny w świetle założeń teoretycznych towarzyszących konstrukcji kwestionariusza. Ze względu na przyjęte założenia oraz fakt, że kwestionariusz obejmuje tylko 10 pozycji, wykonano analizę z wymuszonym jednym czynnikiem.

odpowiedziom udzielonym przez badanych w odniesieniu do każdej pozycji. Wskaźnik ten może zatem przyjmować wartości od 10 do 50, przy czym im wyższa wartość wskaźnika, tym silniejsze przyzwolenie na łamanie przepisów o ruchu drogowym wyrażają przekonania normatywne podmiotu.

Analiza trafności zewnętrznej kwestionariusza „Kontrowersje”

Uzyskane w Badaniu I wartości wskaźnika w kwestionariuszu „Kontrowersje” zawierały się w przedziale od 10 do 38 ($M = 21,95$; $Me = 21,5$; $SD = 6,86$). Test Kołomogorowa-Smirnowa wykazał brak różnic między rozkładem wyników kwestionariusza a rozkładem normalnym ($Z = 0,06$, $p = 0,2$). W Badaniu II wskaźnik przybierał wartości od 10 do 38 ($M = 23,21$; $Me = 23,00$; $SD = 6,51$). Rozkład wyników w przebadanej próbie nie różnił się od normalnego ($Z = 0,07$; $SD = 0,72$).

Analizy wyników Badania I potwierdziły występowanie przewidywanych związków wyników w kwestionariuszu „Kontrowersje” z wynikami „Kwestionariusza zachowań kierowców”. Zgodnie z przewidywaniami najsilniejsza zależność wystąpiła między przekonaniem akceptującym łamanie przepisów o ruchu drogowym i wynikiem w skali świadomych naruszeń. Ponadto, uzyskano także umiarkowanie silny, pozytywny związek wyniku opracowanego kwestionariusza ze skalą nieuwagi oraz słabsze, ale istotne związki ze skalą błędów taktycznych oraz skalą niedoświadczenia (por. tab. 2).

Tabela 1

Współczynniki korelacji r Pearsona pomiędzy wynikami w kwestionariuszu "Kontrowersje" i wynikami w poszczególnych skalach „Kwestionariusza zachowań kierowców” ($N = 92$).

Table 2

Pearson correlations between the 'Kontrowersje' questionnaire and the Polish version of the Driver Behaviour Questionnaire ($N = 92$).

„Kwestionariusz zachowań kierowców” <i>Driver Behaviour Questionnaire</i>			
skala świadomych naruszeń/ <i>violations</i>	skala błędów taktycznych/ <i>mistakes</i>	skala nieuwagi/ <i>inattention</i>	skala niedoświadczenia/ <i>inexperience</i>
$r = 0,69^{***}$	$r = 0,36^{***}$	$r = 0,45^{***}$	$r = 0,30^{**}$

*** $p < 0,001$ ** $p < 0,01$

Rezultaty Badania I wskazywały także na występowanie istotnych zależności między przekonaniem normatywnymi dopuszczającymi łamanie przepisów o ruchu drogowym a nasileniem preferencji wartości należących do czterech kategorii. Negatywne zależności zaobserwowano w odniesieniu do preferencji wartości należących do kategorii *Przystosowania* i *Bezpieczeństwa*: osoby charakteryzujące się silniejszą preferencją tych wartości wykazywały silniej nieakceptujące przekonania wobec łamania przepisów o ruchu drogowym (odpowiednio: $M_{rang} = 35,75$ i $M_{rang} = 40,35$) niż osoby, które cechuje niższy poziom preferencji takich wartości (odpowiednio: $M_{rang} = 62,05$ i $M_{rang} = 60,12$). Między wynikiem w kwestionariuszu „Kontrowersje” a nasileniem preferencji wartości kategorii *Stymulacja* i *Osiągnięcia* wystąpiły pozytywne zależności: osoby, które wykazywały silniejszą preferencję tych wartości prezentowały także silniej akceptujące przekonania wobec łamania przepisów o ruchu drogowym (odpowiednio: $M_{rang} = 63,20$ i $M_{rang} = 55,63$) niż osoby, u których wartości należące do tych kategorii cechuje niższa ważność (odpowiednio: $M_{rang} = 40,14$ i $M_{rang} = 41,48$) (por. tab. 3 i rys. 1). Zależności między nasileniem przekonań normatywnych dopuszczających łamanie przepisów o ruchu

drogowym z preferencją wartości należących do kategorii *Uniwersalizm* i *Hedonizm* okazały się istotne jedynie na poziomie trendu statystycznego, ale ich kierunek był zgodny z przewidywaniami: im mniej przyzwalające przekonania dotyczące wykroczeń przeciw przepisom, tym silniejsza preferencja wartości *uniwersalnych* oraz słabsza preferencja wartości *hedonistycznych*.

Tabela 2

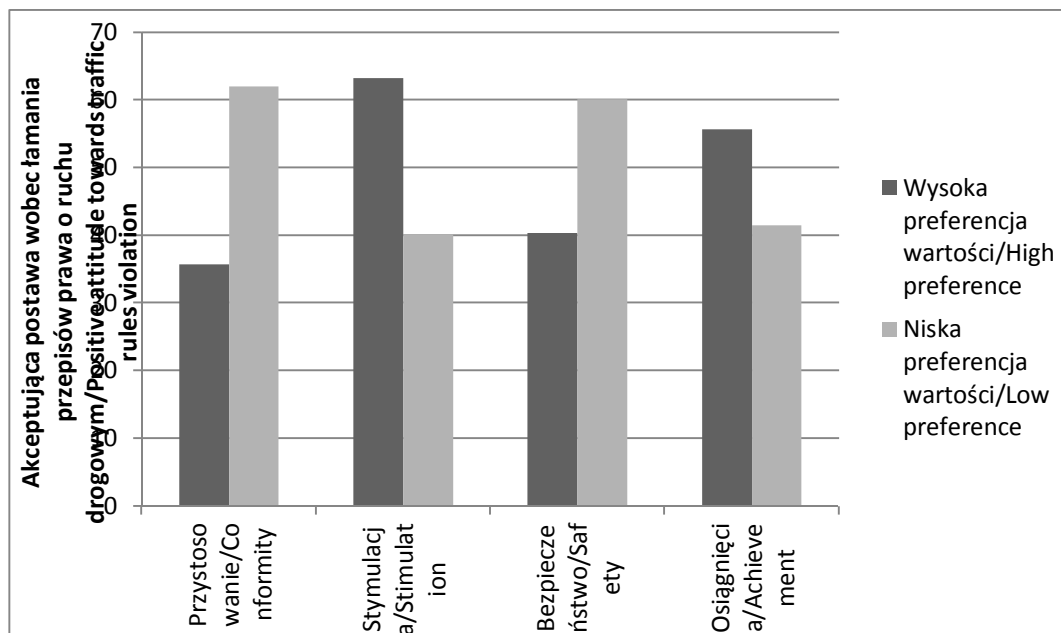
Rezultaty analiz testem U-Manna Whitney'a różnic w wynikach osiąganych w kwestionariuszu "Kontrowersje" między osobami wykazującymi vs niewykazującymi preferencje dla poszczególnych kategorii wartości mierzonych Portretowym Kwestionariuszem Wartości ($N = 92$).

Table 3

U-Mann Whitney analyses of the differences in the 'Kontrowersje' questionnaire results between people with high vs. low preference for the valued measured with the Portrait Values Questionnaire ($N = 92$).

„Portretowy Kwestionariusz Wartości” <i>Portrait Values Questionnaire</i>				
przystosowanie/ <i>conformity</i>	tradycja/ <i>tradition</i>	życzliwość/ <i>benevolence</i>	uniwersalizm/ <i>universalism</i>	kierowanie sobą/ <i>self-direction</i>
$U = 481,00^{**}$	$U = 813,5$	$U = 443,00$	$U = 762,50$	$U = 0,438,00$
stymulacja/ <i>stimulation</i>	hedonizm/ <i>hedonism</i>	osiągnięcia/ <i>achievement</i>	władza/ <i>power</i>	bezpieczeństwo/ <i>security</i>
$U = 489,00^{**}$	$U = 739,50$	$U = 755,00^*$	$U = 423,00$	$U = 591,00^{**}$

*** $p < 0,001$ ** $p < 0,01$



Rys. 1. Istotnie statystycznie różnice pomiędzy osobami preferującymi vs nie preferującymi wartości z czterech kategorii w zakresie postawy wobec łamania przepisów o ruchu drogowym

Fig. 1. Statistically significant differences in attitudes to traffic law breaking between people with high vs. low preference for the values measured with PVQ

Analiza wyników Badania II wykazała występowanie istotnych zależności między wynikami uzyskiwanymi w kwestionariuszu „Kontrowersje” a indywidualną skłonnością

do angażowania się w zachowania ryzykowne, mierzoną kwestionariuszem DOSPERT: im silniej akceptujące przekonania wobec łamania przepisów o ruchu drogowym prezentowali badani kierowcy, tym wyższa była ich skłonność do podejmowania ryzyka we wszystkich dziedzinach aktywności, których dotyczyło ryzyko (por. tab. 4), w tym również w obszarze zdrowia i bezpieczeństwa, do którego autorzy kwestionariusza DOSPERT zakwalifikowali zachowania związane z prowadzeniem pojazdu. Nasilenie przekonań normatywnych dopuszczających łamanie przepisów o ruchu drogowym było także pozytywnie skorelowane z poziomem zgeneralizowanej skłonności do podejmowania ryzyka, którą szacuje się na podstawie odpowiedzi udzielonych we wszystkich pozycjach kwestionariusza ($r = 0,44$; $p < 0,001$).

Tabela 4

Współczynniki korelacji r Pearsona pomiędzy wynikami w kwestionariuszu "Kontrowersje" i wynikami w poszczególnych skalach kwestionariusza DOSPERT ($N = 142$).

Table 4

Pearson correlations between the Kontrowersje questionnaire and the DOSPERT questionnaire ($N = 142$).

ryzyko w obszarze/risk-taking domain				
społecznym/ social	rekreacyjnym/ recreational	finansowym/ financial	zdrowia i bezpieczeństwa/ health/safety	etycznym/ ethical
$r = 0,19^*$	$r = 0,33^{**}$	$r = 0,27^{**}$	$r = 0,43^{**}$	$r = 0,28^{**}$

** $p < 0,001$ * $p < 0,05$

Wyniki w kwestionariuszu „Kontrowersje” a zmienne społeczno-demograficzne

W Badaniu I wyniki uzyskane przez kierowców w kwestionariuszu „Kontrowersje” okazały się istotnie statystycznie, negatywnie związane z wiekiem ($\tau = -0,275$; $p < 0,001$) i okresem posiadania prawa jazdy ($\tau = -0,245$; $p < 0,01$) oraz pozytywnie związane z liczbą kolizji, w których uczestniczył badany w okresie ostatnich pięciu lat ($\tau = 0,169$; $p < 0,03$). Nie zaobserwowano istotnych związków z płcią ($t = 0,055$; ni.), poziomem wykształcenia ($F = -0,095$; ni.), deklarowaną częstością śpieszenia się ($F = 0,16$; ni.) ani liczbą przejeżdżanych rocznie kilometrów ($F = -0,05$; ni.).

W Badaniu II wyniki uzyskane przez kierowców w kwestionariuszu „Kontrowersje” okazały się istotnie statystycznie, negatywnie związane z wiekiem ($\tau = -0,186$; $p < 0,003$) i okresem posiadania prawa jazdy ($\tau = -0,12$; $p < 0,05$). Nie zaobserwowano istotnych związków z płcią ($t = -0,89$; ni.), poziomem wykształcenia ($F = 1,70$; ni.), deklarowaną częstością śpieszenia się ($F = 2,21$; ni.), liczbą przejeżdżanych rocznie kilometrów ($F = 0,31$; ni.) ani liczbą kolizji, w których uczestniczył badany w okresie ostatnich pięciu lat ($\tau = 0,09$; ni.).

Dyskusja wyników

W trzech badaniach potwierdzono wysoką rzetelność kwestionariusza „Kontrowersje” Narzędzie charakteryzuje się zarówno wysoką zgodnością wewnętrzną, jak i stabilnością wyników uzyskiwanych przez badanych kierowców. Rezultaty analizy składowych głównych pozwalają wstępnie traktować przekonania dopuszczające łamanie przepisów, które mierzone są w kwestionariuszu „Kontrowersje”, jako konstrukt jednowymiarowy,

choć w przyszłych badaniach należy prowadzić obserwacje struktury czynnikowej narzędzia.

Rezultaty dwóch spośród przeprowadzonych badań wskazują także na trafność zewnętrzną kwestionariusza. Wyniki pierwszego badania pozwoliły zaobserwować, że przekonania dotyczące łamania przepisów o ruchu drogowym wiążą się z popełnianiem podczas jazdy błędów o różnych źródłach. O trafności kwestionariusza „Kontrowersje” świadczy przede wszystkim silny, pozytywny związek między mierzonymi w nim przekonaniem a deklarowaną częstością intencjonalnych naruszeń obowiązujących norm: kierowcy wykazujący akceptację dla łamania przepisów częściej dopuszczają się aktów takiego zachowania. Pozytywne związki między przekonaniem przyzwalającym na łamanie przepisów a błędami taktycznymi, wynikającymi z nieuwagi lub niedoświadczenia wydają się uzasadnione występowaniem istotnych korelacji pomiędzy zmiennymi mierzonymi przez poszczególne skale „Kwestionariusza zachowań kierowców” [23]. Związki te mogą jednak stanowić przejaw innych zależności, które nie były przedmiotem badania. Dla przykładu mogą one stanowić rezultat wnioskowania przez kierowców o swoich przekonaniach dotyczących łamania przepisów na podstawie zapamiętanych własnych zachowań z przeszłości lub mogą one być wyrazem racjonalizacji przyczyn popełnianych wykroczeń w kategoriach przeoczenia, dekoncentracji, działania odruchowego lub braku doświadczenia. Wszelkie interpretacje tych zależności wymagają jednak przeprowadzenia kolejnych badań, mających na celu weryfikację hipotez dotyczących roli specyficznych czynników, które mogą leżeć u podłoża zaobserwowanych związków między przekonaniem pozwalającym na akceptację łamania przepisów a różnymi rodzajami błędów popełnianych przez kierowców.

Trafność kwestionariusza „Kontrowersje” potwierdzają także związki mierzonego w nim nasilenia przekonań normatywnych dopuszczających łamanie przepisów z natężeniem preferencji niektórych kategorii wartości życiowych. 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. Z kolei osoby, które cenią takie wartości, jak poszukiwanie nowych wyzwań i ekscytujących aktywności oraz odnoszenie osobistych sukcesów dzięki własnym kompetencjom wykazywały wyższe nasilenie przekonań przyzwalających na łamanie obowiązujących przepisów niż ludzie, dla których wartości takie są mniej ważne. Należy zauważyć, że otrzymane rezultaty nie przesądzają o tym, jaką hierarchią wartości kierują się w życiu osoby akceptujące łamanie przepisów prawa o ruchu drogowym. Wydaje się bowiem, że u podłoża przekonań normatywnych dotyczących łamania prawa znajdować się mogą zróżnicowane międzyosobowo preferencje dla różnych kategorii wartości. Przedstawione rezultaty wskazują jedynie na to, że stopień preferencji wartości związanych z podtrzymaniem ładu społecznego, poszukiwaniem stymulacji i dowodów własnych umiejętności różni osoby, których przekonania normatywne dopuszczają łamanie przepisów od tych, których przekonania nie pozwalają na akceptację takich sposobów postępowania.

Wykazano także pozytywny związek między przyzwalającymi przekonaniem dotyczącymi łamania przepisów o ruchu drogowym a indywidualną skłonnością do poszukiwania ryzyka w różnych dziedzinach życia. Otrzymane rezultaty wskazują, że osoby bardziej skłonne do różnych rodzajów ryzykownych aktywności posiadają zarazem przekonania silniej akceptujące łamanie obowiązujących norm prawa o ruchu drogowym. Biorąc pod uwagę fakt, że normy prawne służą m. in. minimalizacji zagrożeń

i zapewnieniu bezpiecznych warunków uczestnictwa w ruchu drogowym, rezultat ten zdaje się również potwierdzać trafność kwestionariusza „Kontrowersje”: osoby, które nie dbają o bezpieczeństwo własne (a przez to często również i innych uczestników ruchu) wykazują zarazem skłonność do przekonań dopuszczających nieprzestrzeganie norm, których celem jest ograniczenie indywidualnych skłonności do podejmowania ryzyka (warto nadmienić, że jedna z pozycji kwestionariusza mierzącego poziom skłonności do ryzyka w sferze zdrowotnej odwołuje się do prowadzenia pojazdu bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, co jest postępowaniem zarówno stanowiącym zagrożenie dla kierowcy, jak i będącym przejawem braku poszanowania obowiązujących w Polsce norm prawnych).

Związki wyników uzyskiwanych w kwestionariuszu „Kontrowersje” ze zmiennymi społeczno-demograficznymi również wskazują na to, że przekonania normatywne dotyczące łamania przepisów o ruchu drogowym pozwalają w pewnym zakresie przewidywać zachowanie. Dowodzi tego pozytywna zależność między przekonaniami akceptującymi naruszenia przepisów a uczestnictwem w kolizjach drogowych: osoby, które charakteryzuje wyższe nasilenie przekonań dopuszczających łamanie prawa o ruchu drogowym częściej są uczestnikami kolizji niż osoby wykazujące niższe nasilenie takich przekonań. Na to, że akceptujące przekonania wobec łamania przepisów o ruchu drogowym mogą być istotnym predyktorem niewłaściwych zachowań w ruchu drogowym wskazują również pośrednio negatywne związki między takimi przekonaniami a wiekiem i okresem posiadania prawa jazdy. Dane statystyczne [15] ujawniają większy udział osób młodych w ogólnej liczbie kolizji i wypadków, zaś rezultaty przeprowadzonych badań pokazują, że przekonania młodszych i krócej korzystających z uprawnień kierowców wykazują wyższe przyzwolenie dla zachowań nieprzestrzegających zasad prawnych niż kierowców starszych i dłużej posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami.

Podsumowanie

Kwestionariusz „Kontrowersje” powstał w odpowiedzi na potrzebę oceny regulacji normatywnej wśród osób kierujących pojazdami w ruchu drogowym w badaniach naukowych. Rozumienie norm zostało uznane w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia [24] za istotny aspekt funkcjonowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy, który należy uwzględnić w badaniach psychologicznych. Istotnym czynnikiem w osobowościowej ocenie rozumienia norm jest nie tyle poziom zdolności poznawczych, pozwalających na przyswojenie przepisów prawa oraz dobór reakcji adekwatnej do sytuacji drogowej, ile respektowanie obowiązujących zasad ze względu na zrozumienie, czym są one podyktowane i czemu służą. Przedstawione w artykule narzędzie miało na celu umożliwienie oceny rozumienia norm za pośrednictwem nasilenia przekonań normatywnych dopuszczających ich nieprzestrzeganie w takich okolicznościach, w których niedostosowanie zachowania do normy nie jest uzasadnione dobrem nadrzędnym. Przedstawione narzędzie wstępnie spełniło oczekiwania, co pozwala rekomendować jego zastosowanie w badaniach grupowych prowadzonych dla celów naukowych⁵.

LITERATURA:

⁵ Wykorzystanie kwestionariusza wymaga każdorazowo indywidualnej zgody autora, proszę prosimy kierować na adres e-mail: anna.olejniczak@psych.uw.edu.pl

- [1] Adamos, G., Nathanail, E.: Predicting the effectiveness of road safety campaigns through alternative research designs. *Journal of Safety Research*, 2016; 59: 83-95. doi:10.1016/j.jsr.2016.10.003
- [2] Ajzen, I., Fishbein, M.: Attitudinal and Normative Variables as Predictors of Specific Behaviors. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1973; 27(1): 41-57.
- [3] Ajzen, I., Fishbein, M.: Understanding attitudes and predicting social behavior. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ, USA, 1980.
- [4] Bendig A.W., Pittsburgh U.: Reliability of short rating scales and the heterogeneity of the rated stimuli. *Journal of Applied Psychology*, 1954; 38(3): 167-170.
- [5] Best H., Mayerl J.: Values, Beliefs, Attitudes: An Empirical Study on the Structure of Environmental Concern and Recycling Participation. *Social Science Quarterly*, 2013; 94(3): 691-714. doi: <http://dx.doi.org/10.1111/ssqu.12010>
- [6] Blais, A. R., Weber, E. U.: (2006). A domain-specific risk-taking (DOSPRT) scale for adult populations. *Judgement and Decision Making*, 2006; 1(1): 33-47.
- [7] 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. *Journal of Safety Research*, 2016; 56: 89-96. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2015.12.001>
- [8] Cialdini, R. B., Reno, R. R., Kallgren, C. A.: A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1990; 58(6): 1015-1026. doi:10.1037/0022-3514.58.6.1015
- [9] Ciecuch J.: Polska adaptacja Portretowego Kwestionariusza Wartości Shaloma Schwartza. *Psychologia Społeczna*, 2011; 81(24): 22-41
- [10] Fishbein, M., Ajzen, I.: Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research. Addison-Wesley, Reading, MA, USA, 1975.
- [11] Gołąb A., Reykowski J.: Studia nad rozwojem standardów ewaluacyjnych. Ossolineum, Wrocław, Polska, 1985.
- [12] Grieve, R., McSwiggan, C.: Predicting intentions to fake in psychological testing: Which normative beliefs are important? *Journal of Work and Organizational Psychology*, 2014; 30: 23-28. doi:10.5093/tr2014a3
- [13] Huesmann, L. R., Guerra, G.: Children's normative beliefs about aggression and aggressive behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1997; 72(2): 408-419.
- [14] 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, USA, 1976, ss. 31-53.
- [15] Komenda Główna Policji. Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku. Komenda Główna Policji, Warszawa, Polska, 2016.
- [16] Krosnick J.A., Judd C.M., Wittenbrink B.: The Measurement of Attitudes. W: Albarracín D., Johnson B.T., Zanna M.P. [red.]. *The handbook of attitudes*. Lawrence Erlbaum Associates, Mahwah, NJ, USA, 2005, ss. 21-77.
- [17] Łuczak A., Tarnowski A.: Artefakty w opartych na metodach kwestionariuszowych badaniach psychologicznych kierowców. *Medycyna Pracy*, 2014; 65(3): 373-385. <https://doi.org/10.13075/mp.5893.2014.036>
- [18] Machackova, H., Pfetsch, J.: Bystanders' responses to offline bullying and cyberbullying: The role of empathy and normative beliefs about aggression. *Scandinavian Journal of Psychology*, 2016; 57(2): 169-176.
- [19] Massarwi, A. A., Houry-Kassabri, M.: Serious physical violence among Arab-Palestinian adolescents: The role of exposure to neighborhood violence, perceived ethnic discrimination, normative beliefs, and, parental communication. *Child Abuse and Neglect*, 2017; 63: 233-244. doi:10.1016/j.chiabu.2016.11.002
- [20] Niezgoda M., Kamiński T., Kruszewski M., Tarnowski A.: Self-Reported Driver's Behaviour: An Application of DBQ in Poland. *Journal of KONES Powertrain and Transport*, 2013; 20(1): 233-238. doi: <http://dx.doi.org/10.5604/12314005.1136157>

- [21] Parker, D., Manstead, A., Stradling, S., Reason, J., Baxter, J.: Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Psychology*, 1992; 77(1): 94-101.
- [22] Reason J.: *Human Error*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom, 1990. doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9781139062367>
- [23] Rowden, P. J., Matthews, G., Watson, B. C., Biggs, H. C.: The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accident Analysis and Prevention*, 2011, 43(4): 1332-1340
- [24] Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców. *DZ. U. z 2014, poz. 937*
- [25] Schwartz S.H., Butenko T.: Values and behavior: Validating the refined value theory in Russia. *European Journal of Social Psychology*, 2014; 44: 799-813. doi: <http://dx.doi.org/10.1002/ejsp.2053>
- [26] Schwartz S.H., Cieciuch J., Vecchione M., Davidov E., Fischer R., Beierlein C., Ramos A., Verkasalo M., Lonnqvist J.E., Demirutku K., Dirilen-Gumus O., Konty M.: Refining the Theory of Basic Individual Values. *Journal Personality and Social Psychology*, 2012; 103(4): 663-688.
- [27] Schwartz S.H., Melech G., Lehmann A., Burgess S., Harris M., Owens V.: Extending the cross-cultural validity of the theory of basic human values with a different method of measurement. *Journal of Cross Cultural Psychology*, 2001; 32(5): 519-542
- [28] Tarnowski A.: System Test2Drive w badaniach psychologicznych kierowców. *Transport Samochodowy*, 2014; 2: 83-96.
- [29] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. *Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602*, z późniejszymi zmianami.
- [30] Wang, E., & Lin, H.: Sustainable Development: The Effects of Social Normative Beliefs On Environmental Behaviour. *Sustainable Development*, 2017; 25(6): 595-609. doi:10.1002/sd.1680