

## Rozdział 3

### **Propozycje nowych narzędzi diagnostycznych do oceny właściwości kierujących pojazdami samochodowymi**

Ryszard Cibor

Wojciech Mieczysław Korchut

**D**oświadczenia w dotychczasowych badaniach kierowców wskazują, że ich właściwości psychofizyczne (np. czas reakcji, własności spostrzegania, koordynacja wzrokowo-ruchowa) jakkolwiek mają znaczenie dla bezpiecznego prowadzenia samochodu, to jednak nie wyczerpują listy czynników istotnych dla tej czynności. O ile jeszcze bierze się pod uwagę niektóre zmienne osobowościowe (np. wymiary osobowości wg. Eysencka) to zupełnie zaniedbuje poglądy i postawy kierujących wobec przepisów drogowych, stylu jazdy, innych kierowców, wreszcie wobec samego siebie, jako kierowcy, a przecież wpływ tych zmiennych na podejmowanie określonych działań za kierownicą jest oczywisty. Jeżeli np. ktoś jest przekonany, że jest bardzo dobrym kierowcą a inni stanowią dla niego wyzwanie i są kimś gorszym, to taki zestaw przekonań prowadzi do specyficznego zachowania na drodze, cechującego się agresywną, nieuwzględniającą praw innych jazdą.

Szczególne znaczenie dla zachowania kierowców mają także ich postawy wobec przepisów ruchu drogowego i rzeczywiste zachowania w określonych warunkach ryzyka. Możliwości kontroli zewnętrznej będą zawsze ograniczone, dlatego tak istotne jest ukształtowanie takich pożądanых postaw i nawyków, które będą skutecznie pełniły rolę regulacyjną, eliminując konieczność rozszerzania systemów kontrolnych. Jeżeli na przykład kierowca jest przekonany o sensowności zapinania pasów bezpieczeństwa i korzyściach płynących z tej czynności, to będzie je zapinał bez względu na obawę przed karą, a po pewnym czasie czynność ta stanie się nawykiem niewymagającym podejmowania świadomej decyzji.

Kształtowanie pożądanых w ruchu drogowym postaw i nawyków jest procesem złożonym i powinno rozpoczynać się już w okresie edukacji przedszkolnej, poprzez szkoły wszystkich szczebli. Realizowanie takiego zadania dydaktyczno-wychowawczego powinno uwzględniać formy i metody pracy właściwe dla rozwoju psychofizycznego, intelektualnego oraz możliwości percepcyjnych i twórczych wychowanka.

Szczególne znaczenie ma okres szkolenia w ramach ubiegania się o prawo jazdy. Nie tylko wiedza z zakresu kodeksu drogowego i umiejętności manualne, ale także postawy wobec przepisów drogowych, innych użytkowników, samego siebie wreszcie, jako kierowcy – winny być uwzględniane w programie takiego kursu.

Oczywiście konieczne jest wyposażenie instruktorów prawa jazdy w odpowiednią wiedzę z zakresu psychologii i pedagogiki, a także dostarczenie im odpowiednich narzędzi do oceny skuteczności szkolenia.

W związku z powyższym proponujemy dwa nowe narzędzia diagnostyczne: Test Zdań Niedokończonych Dla Kierowców (TZNDK) i Test Próbek Sytuacji Drogowych (TPSD).

Testy te są jeszcze w stadium opracowywania, ale dotychczasowe wyniki są na tyle zachęcające, że zdecydowaliśmy się na publikację wersji eksperymentalnych, przed ostatecznym opracowaniem zasad interpretacji, norm itp. Stosowanie tych narzędzi w obecnej postaci wymaga zatem ostrożności w interpretacji uzyskanych wyników (brak możliwości pełnego pomiaru w odniesieniu do próby normalizacyjnej) ale może stanowić cenne uzupełnienie dla wywiadu, lub stanowić punkt wyjścia do rozmowy mającej charakter wyjaśniająco-edukacyjny.

### **I. Test Zdań Niedokończonych Dla Kierowców(TZNDK)**

Jest to metoda projekcyjna, u podstaw której leży założenie, że badany mając do dyspozycji materiał niskoustrukturalizowany (tylko początki zdań) będzie go kształtował zgodnie z wewnętrznymi przekonaniem, preferencjami, postawami. Niedokończone zdania stwarzają możliwość dowolnego konstruowania zakończeń, zakłada się jednak, że zakończenia te:

- będą logicznie powiązane z zaprezentowanym początkiem zdania (każde zdanie dotyczy jakiegoś aspektu wypełniania roli kierowcy samochodowego);
- będą odzwierciedlały rzeczywiste sądy, opinie, preferencje, postawy badanego, z których nie zawsze zdaje sobie sprawę albo, których woli nie ujawniać (zastosowana w instrukcji presja czasu: „jak najszybciej” i ewentualne ponaglanie w trakcie badania powinny ograniczyć możliwość maskowania rzeczywistych tendencji i krytycznej analizy nasuwających się skojarzeń.

Do zastosowania metody projekcyjnej do oceny niektórych właściwości kierowców skłania fakt, że pytania wprost o określone zachowania, preferencje, oceny lub opinie nie dają gwarancji wiarygodności uzyskanych danych. Na ogół osoby badane mają skłonność do udzielania odpowiedzi poprawnych z punktu widzenia oficjalnych przepisów i norm. Potrzeba aprobaty społecznej jest zmienną w istotny sposób wpływającą na sposób udzielania odpowiedzi przez badanego, tym bardziej, jeżeli ma to miejsce w trakcie sprawdzianu na kursie prawa jazdy lub w czasie okresowych badań diagnostycznych.

Test Zdań Niedokończonych Dla Kierowców składa się z 39 niedokończonych zdań, które odnoszą się do następujących obszarów związanych ze specyficzną rolą kierowcy:

- I. Ocena własnych preferencji: 1, 8, 16, 23, 31, 37.
- II. Ocena siebie samego jako kierowcy: 2, 9, 17, 32.
- III. Stosunek do innych kierowców: 3, 10, 18, 25, 33, 39.
- IV. Odczucia i reakcje w czasie prowadzenia samochodu: 4, 12, 19, 26, 27, 24, 34, 40. (Zdanie numer 11 ma charakter pomocniczy, badany uświadamia sobie, jaka szybkość jest **dla niego** duża).

V. Stosunek do samochodu: 6, 14, 21, 28, 35.

VI. Stosunek do przepisów drogowych: 7, 15, 22, 30, 38, 36.

VII. Reakcje wobec wypadku: 5, 13, 20, 29.

Zdania mogą być eksponowane w postaci kwestionariusza (na piśmie) i wówczas instrukcja sformułowana jest następująco:

*Poniżej znajdują się rozpoczęte zdania. Dokończ je, wpisując w miejsce kropek myśl, która pierwsza przyjdzie Ci do głowy. Nie zastanawiaj się, bo każda odpowiedź jest prawidłowa. Jeżeli w danym momencie nic nie przychodzi Ci do głowy, otocz numer zdania kółkiem i wróć do niego później. Pracuj szybko.*

Lepsze jest ustne eksponowanie początków zdań przez badającego i ustne odpowiedzi badanego. Badający ma wówczas możliwość obserwacji zachowań badanego (np. zmiany mimiczne, pantomimiczne, intonacja głosu itp.), rejestruje oczywiście czasy reakcji, które mogą być znaczącym wskaźnikiem zahamowań w jakimś obszarze, odpowiedzi zapisuje lub nagrywa, choć ta ostatnia możliwość wydaje się stanowić dodatkowe obciążenie emocjonalne i spowodować zahamowania. Instrukcja przy tym sposobie badania powinna brzmieć następująco:

*Za chwilę będę Panu(i) czytał początek jakiegoś zdania, a kiedy przerwę proszę o jak najszybsze dokończenie, pierwszą myślą, jaka przyjdzie Panu(i) do głowy. Proszę się nie zastanawiać, bo każda odpowiedź jest prawidłowa, chodzi o badanie szybkości reakcji na bodźce słowne.*

Taki sposób badania bardziej maskuje jego rzeczywisty cel i bardziej ogranicza możliwość krytycznego opracowania odpowiedzi przez badanego, a zatem sprzyja procesowi projekcji. Wadą jest niemożność przeprowadzania badań zbiorowych.

Interpretacja wyników ma charakter jakościowy i w dużym stopniu zależy od wiedzy i doświadczenia zawodowego psychologa. W opracowaniu znajduje się podręcznik do interpretacji TZNDK zawierający m.in. listę typowych zakończeń charakterystycznych dla określonego typu kierowcy (np. agresywny, lękliwy itp.) oraz przykłady zakończeń nietypowych i ich psychologiczną charakterystykę; wyniki badań korelacyjnych z danymi z wywiadu, kwestionariuszami mierzącymi: poziom lęku, agresji, samooceny, temperamentu oraz pomiarami psychofizjologicznymi (m.in. przy zastosowaniu wariografu); wskaźniki interpretacji formalnej (sposób uzupełniania zdań, czas reagowania, przejęzyczenia itp.) jako uzupełnienie interpretacji jakościowej.

Już teraz jednak można wykorzystać Test Zdań Niedokończonych Dla Kierowców jako punkt wyjścia do rozmowy na tematy związane z prowadzeniem samochodu z uwzględnieniem tych aspektów, do których zdania niedokończone się odnoszą.

## II. Test Próbek Sytuacji Drogowych

Jest to narzędzie do oceny stopnia ryzykownych zachowań w czasie kierowania samochodem.

Określone zachowania i reakcje podczas prowadzenia samochodu w niewielkim tylko stopniu są wynikiem intelektualnej, racjonalnej oceny sytuacji, zdawania sobie sprawy z podejmowanego ryzyka i jego konsekwencji. Są one raczej odruchowymi, nawykowymi reakcjami, charakterystycznymi dla stylu jazdy danego kierowcy, który kształtuje się na bazie określonych cech temperamentalnych i osobowościowych. Związane z nimi zapotrzebowanie na stymulację stanowi o zachowaniach mniej lub bardziej ryzykownych przejawiających się, jako częstotliwość przekraczania lub łamania przepisów ruchu drogowego.

Takie zachowania mogą wynikać także z niewiedzy (słabo utrwalona wiedza z zakresu przepisów kodeksu drogowego) albo z przeświadczenia, że w określonej sytuacji dany przepis jest „na wyrost” i jego przekroczenie nie wiąże się z żadnym ryzykiem (poza oczywiście możliwością przyłapania przez ukrytych funkcjonariuszy drogówki) - wówczas nie przestrzeganie zasad, łamanie przepisów, nie jest postrzegane jako ryzykowne.

Prezentowany test składa się z dwóch części: Arkusz A i Arkusz B.

W arkuszu A przedstawiono opisy 14 różnych sytuacji drogowych związanych z nieprzestrzeganiem określonych zasad i przepisów ruchu drogowego. Badany ma za zadanie określić na ile takie zachowanie jest ryzykowne stosując skalę: 0- brak ryzyka, 1- małe ryzyko, 2- średnie ryzyko, 3- duże ryzyko, 4- bardzo duże ryzyko.

W tej części badania uzyskujemy informację, jaka jest świadomość badanego co do stopnia ryzyka jakie pociąga za sobą dana sytuacja. Ocena ta jest oceną subiektywną opartą na wiedzy, doświadczeniu, postawie wobec określonego przepisu (lekceważenie – respektowanie).

Druga część badania (Arkusz B) zawiera opis zachowań kierowcy występujących w Arkuszu B, a badany ma określić czy on tak postępuje i jak często stosując skalę: 0- nigdy, 1- jeden, dwa razy w życiu, 2- czasami, 3- często, 4- zawsze lub prawie zawsze.

W tej części określamy nasilenie i częstotliwość przekraczania przepisów ruchu drogowego, przy czym przekroczenia te mogą wynikać bądź ze świadomego łamania prawa, bądź też z powodu ignorancji, niewiedzy.

Określenie stylu jazdy (bezpieczna – ryzykowna) opieramy na wartości sumy iloczynów ocen badanego w odpowiadających sobie pozycjach testu Arkusza A i B. W przypadku, kiedy jeden ze składników ma wartość „0” wówczas iloczyn także jest równy zeru. Innymi słowy, jeżeli kierowca nie dostrzega ryzyka w wyprzedzaniu na ciągłej linii pod górę to nawet, jeżeli to robi nagminnie, nie możemy powiedzieć, że podejmuje świadomie ryzyko, choć z obiektywnego punktu widzenia jego jazda jest ryzykowna.

Jeżeli z kolei kierowca ocenia dane postępowanie, jako maksymalnie ryzykowne, ale nigdy tak się nie zachowuje to wówczas również nie zaliczymy go do grupy ryzykantów; w tym przypadku jego prowadzenie samochodu jest obiektywnie rzeczą bezpieczną.

Rozróżnienie ryzyka uświadomionego i nieuświadomionego ma istotne znaczenie w badaniach nad psychologicznymi uwarunkowaniami wypadków, pozwala też na podejmowanie zróżnicowanych oddziaływań prewencyjnych i wychowawczych.

Prezentowane narzędzie jest wersją eksperymentalną. W opracowaniu są normy na populacji kobiet i mężczyzn, w zależności od wieku, stażu w prowadzeniu samochodu, rodzaju prawa jazdy (amatorskie, zawodowe).

W obecnej postaci test można wykorzystać jako punkt wyjścia do rozmowy z kierowcą lub kandydatem na kierowcę na tematy związane z interpretacją i stosowaniem przepisów drogowych, szczególnie tych od których zależy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wstępna ocena tendencji do zachowań ryzykownych na drodze może z kolei stanowić pretekst do wyjaśnienia podłoża takich tendencji (np. niska reaktywność, potrzeba poszukiwania wrażeń, stymulacji, niski krytycyzm wobec swoich możliwości itd.) i uświadomienia kierowcy jaka jest cena, którą pociąga za sobą określone zachowanie ryzykowne.

W związku z taką procedurą dobrze byłoby wyposażyć instruktora lub własną pracownię diagnostyczną w odpowiedni zestaw przykładów (reportaże prasowe, fotografie, krótkie filmy itp.) konkretyzujących skutki nieprzestrzegania określonych przepisów drogowych. Szczególnie wskazane wydają się być w tym przypadku metody wizualne, wywołujące silne reakcje emocjonalne i na długo zapadające w pamięć.

## Bibliografia

- [1] Anastasi A., Urbina S., Testy psychologiczne. Warszawa 1999. Pracownia Testów Psychologicznych PTP.
- [2] Cibor R., Niektóre poznawcze i emocjonalne uwarunkowania zachowania się uczestników ruchu drogowego. W: Horst M., Dahlke G. (red.) Bezpieczeństwo na drogach. Edukacja i diagnostyka kierujących pojazdami. Poznań 2007. Politechnika Poznańska.
- [3] Dunaj-Kozłowska A., Zastosowanie testów Niedokończonych Zdań w badaniach osobowości. W: Stanik J. (red.) Wybrane techniki diagnostyczne w psychologii. Katowice 1980. Wydawnictwo U. Śl.
- [4] Goszczyńska M., Człowiek wobec zagrożeń. Uwarunkowania oceny i akceptacji ryzyka. Warszawa 1997. Wydawnictwo „Żak”
- [5] Kowalik S., Werbalne techniki projekcyjne. W: Sęk H.(red.): Metody projekcyjne. Tradycja i współczesność. Poznań 1984. Wydawnictwo UAM.
- [6] Sęk H., Teoretyczne podstawy metod projekcyjnych. W: Sęk H.(red.): Metody projekcyjne. Tradycja i współczesność. Poznań 1984. Wydawnictwo UAM.
- [7] Shaughnessy J.J., Zechmeister E.B., Zechmeister J.S., Metody badawcze w psychologii. Gdańsk 2002. GWP.
- [8] Studenski R., Ryzyko i ryzykowanie. Katowice 2005. Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- [9] Studenski R., Goszczyńska M., Psychologia zachowań ryzykownych. Koncepcje, badania, praktyka. Warszawa 2006. Wydawnictwo Akademickie „Żak”.
- [10] Tyszka T. (red.), Psychologia i bezpieczeństwo pracy. Warszawa 1992. IP PAN
- [11] Zaleśkiewicz T., Przyjemność czy konieczność. Psychologia spostrzegania i podejmowania ryzyka. Gdańsk 2005, GWP.

## ANEKS

Cibor R., Korchut W.M.

### TEST ZDAŃ NIEDOKOŃCZONYCH DLA KIEROWCÓW

(Wersja eksperymentalna)

Data ur:..... Data badania:..... Wykształcenie: *podstawowe, zawodowe, średnie, wyższe*  
 Staż w prowadzeniu samochodu:.....lat. Zawód:..... .Płeć: M K

**Instrukcja:** *Poniżej znajdują się rozpoczęte zdania. Dokończ je, wpisując w miejsce kropek myśl, która pierwsza przyjdzie Ci do głowy. Nie zastanawiaj się, bo każda odpowiedź jest prawidłowa. Jeżeli w danym momencie nic nie przychodzi Ci do głowy, otocz numer zdania kółkiem i wróć do niego później. Pracuj szybko. Badanie jest anonimowe a jego wyniki posłużą tylko do opracowania naukowego.*



1. Najbardziej lubię .....
2. Uważam, że jestem kierowcą .....
3. Denerwują mnie kierowcy, którzy .....
4. Prowadząc samochód odczuwam radość gdy .....
5. Gdy widzę rozbity samochód .....
6. Samochód jest dla mnie .....
7. Przepisy drogowe są .....
8. Uważam, że jestem .....
9. Mój czas reakcji jest .....
10. Gdy ktoś zajeżdża mi drogę to .....
11. Duża szybkość samochodu to dla mnie ..... km/godz.
12. Przy dużej szybkości .....
13. Gdy widzę wypadek drogowy to .....
14. Mój samochód jest .....
15. Uważam, że ograniczenia prędkości .....
16. Najbardziej boję się .....
17. W porównaniu z innymi prowadzę samochód .....
18. Kiedy ktoś wyprzedza mnie „na trzeciego”, albo na zakręcie to: .....
19. Wsiadając do samochodu czuję .....
20. Osoba, która spowodowała wypadek drogowy .....
21. Bez samochodu czuję się .....
22. Stosowanie punktów karnych jest według mnie .....
23. Złościę się, gdy .....
24. Trudne warunki na drodze, to dla mnie .....
25. Gdy prowadzę w trudnych warunkach .....
26. Inni kierowcy są na ogół .....
27. Jadąc samochodem boję się .....
28. Gdybym miał lepszy samochód to .....
29. Gdy widzę ofiary wypadku drogowego .....
30. Policja powinna .....
31. Ludzie uważają, że jestem .....



IV. Prowadząc samochód, kierowca rozmawia przez telefon komórkowy, nie mając zestawu głośnomówiącego ...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

V. Szeroka droga o dobrej nawierzchni w terenie zabudowanym. Nie widać kontroli policyjnej i radarów. Jadący kierowca nie zwalnia, kontynuując jazdę z szybkością większą, niż dozwolona ...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

VI. Niestrzeżony przejazd kolejowy w terenie otwartym o dobrej widoczności. Kierowca przed przejazdem nieco zwalnia (wyboje). Przejeżdża przez przejazd nie zatrzymując pojazdu...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

VII. Jest noc. Mała miejscowość o niewielkim natężeniu ruchu. Kierowca jadący tranzytem nie zwalnia przed skrzyżowaniem ...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

VIII. Na drodze dwukierunkowej o jednym pasie ruchu w każdą stronę, kierowca jedzie z prędkością 130 km/godz....

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

IX. Rozpoczyna się zakręt, kierowca drugiego samochodu zniecierpliwiony wolną jazdą pierwszego, rozpoczyna manewr wyprzedzania.

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

X. Kierowca jest na przyjęciu, wypija jeden kieliszek wódki /50 g./. Po godzinie decyduje się na jazdę do domu. Mieszka przy mało uczęszczanej trasie. ...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

XI. Trzeba przewieźć 4-letnie dziecko ale nie ma fotelika. Kierowca decyduje się mimo to zabrać dziecko....

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

XII. Kierowca jechał całą noc i bez wypoczynku. Czuje się senny ale kontynuuje jazdę...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

XIII. Jadąc przez ruchliwe centrum miasta, kierowca dojeżdża do świateł gdy mienią się na pomarańczowe. Przyspiesza by zdążyć przejechać przez skrzyżowanie bez zatrzymywania samochodu. ...

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

XIV. Kierowca widzi bawiącą się na chodniku grupę dzieci z piłką. Mija ich dozwoloną prędkością nie zwalniając.

**Oceń ryzyko takiego postępowania:** 0 1 2 3 4

**Sprawdź, czy oceniłeś (-eś) wszystkie pozycje**



**ARKUSZ B**

**Poniżej przedstawiamy opisy zachowań w sytuacjach drogowych. Określ, zaznaczając kółkiem odpowiednią cyfrę, jak często zdarza Ci się tak postępować.**

<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	
nigdy	jeden, dwa razy w życiu	czasami	często	zawsze lub prawie zawsze	
<b>Opisy sytuacji:</b>					
I. Kiedy jadę pod górę wyprzedzam zbyt wolno jadący samochód.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
II. Mimo, że zaczyna padać deszcz przyspieszam, jeżeli mi się spieszy.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
III. Jeżeli samochód jadący przede mną zatrzyma się na przejściu dla pieszych to go po prostu wyprzedzam.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
IV. Prowadząc samochód rozmawiam przez telefon komórkowy (bez zestawu głośnomówiącego).	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
V. Jeżeli nie widzę radarów lub patroli to nie zwalням wjeżdżając na teren zabudowany.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
VI. Jeżeli mam dobrą widoczność na przejeździe kolejowym, to zwalням, ale nie zatrzymuję całkowicie samochodu.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
VII. Jeżeli jadę główną drogą i nie ma dużego natężenia ruchu (np. w nocy) to nie zwalням przed skrzyżowaniami.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
VIII. Jeżdżę 130 km/godz i więcej na drogach dwukierunkowych o jednym pasie ruchu, jeżeli nie widzę przeszkód, patroli i radarów.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
IX. Jeżeli na zakręcie jedzie ktoś przede mną zbyt wolno, to go wyprzedzam.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
X. Wypijam na przyjęciu lub przy innej okazji trochę alkoholu, jeżeli mam niedaleko, a trasa jest mało uczęszczana.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
XI. Przewożę dzieci bez fotelika, ale uważam na patrole drogowe	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
XII. Jak muszę to kontynuuję długą jazdę bez snu.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
XIII. Kiedy zbliżam się do skrzyżowania i widzę zapalające się pomarańczowe światła – przyspieszam.	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
XIV. Kiedy widzę na poboczu dzieci z piłką – zwalням	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

**Sprawdź, czy oceniłeś (-eś) wszystkie pozycje.**

***Dziękujemy.***