



Złożenie pracy online:  
2026-01-01 11:21:12  
Kod pracy:  
20997/46302/CloudA

Katarzyna Żylewicz  
(nr albumu: 26864 )

Praca magisterska

## **Styl przywiązania a satysfakcja seksualna w małżeństwach kierowców samochodów ciężarowych migrujących zarobkowo.**

## **Attachment Styles and Sexual Satisfaction in the Marriages of Long-Haul Truck Drivers Engaged in Labor Migration**

Wydział: Wyższa Szkoła Biznesu - National-Louis University

Kierunek: Psychologia

Specjalność: psychologia kliniczna i osobowości

Promotor: dr Grzegorz Załęski

Pragnę wyrazić serdeczne podziękowania Panu dr Grzegorzowi Załęskiemu za merytoryczne wsparcie, życzliwość oraz cenne wskazówki, które towarzyszyły mi na każdym etapie powstawania niniejszej pracy. Dziękuję za zaufanie, cierpliwość oraz inspirujące uwagi, które pozwoliły mi uporządkować materiał badawczy i pogłębić rozumienie podejmowanej problematyki.

Szczególne podziękowania kieruję do mojej Rodziny za nieustanne wsparcie, wyrozumiałość oraz motywację, które były dla mnie niezwykle ważne w trakcie realizacji studiów i pracy nad niniejszą pracą magisterską.

Dziękuję również Monice Koczwarze, za wieloletnie wsparcie, rozmowy, wiarę we mnie oraz „dmuchanie w skrzydła” w momentach wątplenia. Twoja obecność i dobre słowo miały dla mnie ogromne znaczenie na tej drodze.

Napisanie niniejszej pracy było dla mnie ważnym i wymagającym etapem, który przypadł na czas wielu wyzwań i osobistych doświadczeń. Tym bardziej jej ukończenie stanowi dla mnie symbol wytrwałości, determinacji oraz dowód na to, że mimo trudności warto konsekwentnie podążać obraną drogą.



## Streszczenie

Celem niniejszej pracy było zbadanie związku pomiędzy stylami przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców samochodów ciężarowych migrujących zarobkowo. Praca podejmuje problem funkcjonowania relacji małżeńskich w warunkach długotrwałej i powtarzającej się rozłąki wynikającej ze specyfiki pracy zawodowej kierowców. Badania empiryczne przeprowadzono z wykorzystaniem ilościowego podejścia badawczego i metody sondażu diagnostycznego. W badaniu uczestniczyło 80 żonatych mężczyzn wykonujących zawód kierowcy samochodu ciężarowego. Zastosowano Kwestionariusz Stylów Przywiązania oraz Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej autorstwa Mieczysława Plopy, a także ankietę autorską obejmującą zmienne socjodemograficzne oraz sytuacyjne związane z mobilnością zawodową. Uzyskane wyniki wskazują, że style przywiązania istotnie różnicują poziom satysfakcji seksualnej badanych. Wyższy poziom bezpiecznego stylu przywiązania wiązał się z wyższą satysfakcją seksualną, natomiast nasilony styl unikowy z jej obniżeniem. Nie wykazano istotnego związku między samą długością rozłąki a satysfakcją seksualną, natomiast znaczącą rolę odgrywała częstotliwość kontaktu z partnerką. Wyniki badań podkreślają znaczenie zasobów relacyjnych w utrzymaniu jakości życia intymnego w warunkach migracji zarobkowej i mogą mieć zastosowanie w pracy psychologicznej z parami doświadczającymi długotrwałej rozłąki.

## Słowa kluczowe

style przywiązania, satysfakcja seksualna, małżeństwo, migracja zarobkowa, kierowcy samochodów ciężarowych

## Abstract

The aim of this study was to examine the relationship between attachment styles and the level of sexual satisfaction in marriages of professional truck drivers engaged in labor migration. The research addresses the functioning of marital relationships under conditions of long-term and recurrent separation resulting from the specific nature of truck drivers' occupational activity. The empirical study was conducted using a quantitative research design based on a diagnostic survey method. The sample consisted of 80 married male professional truck drivers. The following research tools were applied: the Attachment Styles Questionnaire and the Sexual Satisfaction Questionnaire by Mieczysław Plopa, as well as an author-designed questionnaire addressing sociodemographic and situational variables related to occupational mobility. The results indicate that attachment styles significantly differentiate the level of sexual satisfaction among the participants. A higher level of secure attachment was associated with greater sexual satisfaction, whereas an elevated avoidant attachment style was related to lower sexual satisfaction. No significant association was found between the duration of separation itself and sexual satisfaction; however, the frequency of contact with the partner played a significant role. The findings highlight the importance of relational resources and attachment styles in maintaining sexual satisfaction under conditions of labor migration and may be relevant for psychological counseling and therapeutic work with couples experiencing long-term separation.

## Keywords

attachment styles, sexual satisfaction, marriage, labor migration, long-haul truck drivers

## Spis treści

Wstęp.....	3
Rozdział 1 Teoretyczne podstawy stylów przywiązania.....	5
1.1 Pojęcie przywiązania i jego rozwój.....	5
1.2 Klasyfikacja stylów przywiązania u dorosłych.....	6
1.3 Styl przywiązania w kontekście relacji romantycznej.....	8
Rozdział 2 Satysfakcja seksualna w związkach małżeńskich.....	12
2.1 Definicja i ujęcie satysfakcji seksualnej.....	12
2.2 Porównanie wybranych modeli satysfakcji seksualnej.....	15
2.2.1 Model interpersonalnej wymiany seksualnej (IEMSS).....	15
2.2.2 Model skryptów seksualnych.....	16
2.2.3 Trójwymiarowy model relacji erotycznej.....	16
2.3 Czynniki wpływające na jakość życia seksualnego w związku.....	18
2.3.1 Dobrostan osobisty i kondycja psychofizyczna.....	18
2.3.2 Trudności zdrowotne i funkcjonalne.....	19
2.3.3 Czynniki relacyjne i interpersonalne.....	20
2.3.4 Różnorodność i dopasowanie praktyk seksualnych.....	22
Rozdział 3 Specyfika pracy kierowcy samochodu ciężarowego.....	24
3.1 Charakterystyka pracy zawodowej kierowców TIR.....	24
3.2 Ryzykowne zachowania kierowców zawodowych w kontekście migracji zarobkowej i relacji małżeńskich.....	29
3.2.1 Niewystarczająca ilość snu i odpoczynku.....	29
3.2.2 Zażywanie substancji psychoaktywnych.....	31
3.2.3 Ryzykowne zachowania seksualne.....	32
3.3 Migracja zarobkowa, a funkcjonowanie małżeństwa.....	33
3.3.1 Pojęcie migracji.....	34
3.3.2 Przyczyny migracji.....	36
3.3.3 Skutki migracji.....	39
3.4 Wpływ migracji zarobkowej na relacje w małżeństwie.....	41
3.5 Przegląd z badań i wnioski z literatury.....	46
3.5.1. Przegląd aktualnych badań naukowych dotyczących stylów przywiązania i satysfakcji seksualnej w związkach na odległość.....	47
3.5.2. Podsumowanie i wnioski do badań własnych.....	49
Rozdział 4 Metodologia badań własnych.....	51



4.1 Uzasadnienie wyboru metody .....	51
4.2 Przedmiot i cel badań własnych .....	51
4.3 Problemy badawcze i hipotezy .....	52
4.4 Charakterystyka zmiennych badawczych i ich wskaźników .....	57
4.5 Opis zastosowanych metod .....	61
4.6 Profil uczestników badania .....	63
4.7 Sposób przeprowadzenia badania .....	64
4.8 Zasady etyczne uwzględnione w badaniach własnych .....	65
Rozdział 5. Styl przywiązania a satysfakcja seksualna kierowców zawodowych- prezentacja i interpretacja wyników badań własnych .....	66
5.1. Charakterystyka próby i zmiennych badawczych .....	66
5.2. Prezentacja wyników i badań własnych .....	67
5.2.1. Styl przywiązania i satysfakcja seksualna – statystyki opisowe .....	67
5.2.2. Funkcjonowanie relacji w warunkach rozłąki – komunikacja, trudności, strategia radzenia sobie i zachowania ryzykowne .....	69
5.3. Weryfikacja hipotez badawczych .....	73
5.4 Podsumowanie wyników badań .....	83
5.5 Dyskusja wyników w świetle literatury .....	85
Podsumowanie i wnioski końcowe .....	88
Bibliografia .....	91
Spis tabel .....	103
Spis rysunków .....	103
Spis wykresów .....	103



## Wstęp

Współczesne przemiany społeczno-ekonomiczne oraz nasilające się procesy migracji zarobkowej sprawiają, że coraz więcej rodzin funkcjonuje w warunkach czasowej lub długotrwałej rozłąki. Jedną z grup szczególnie narażonych na konsekwencje takiego stylu życia są kierowcy samochodów ciężarowych, których aktywność zawodowa wiąże się z częstymi i wielodniowymi wyjazdami oraz ograniczonym kontaktem z rodziną. Badania wskazują, że migracja zarobkowa oraz praca o charakterze mobilnym wpływają nie tylko na funkcjonowanie jednostki w wymiarze fizycznym i psychicznym, lecz również na jakość relacji małżeńskich i rodzinnych (Danilewicz, 2010; Głowiak, 2012; Młyński, 2016; Tuszyńska-Bogucka, 2018; Zajęcka, 2023).

Relacja małżeńska, w tym jej wymiar intymny, stanowi istotny komponent dobrostanu psychicznego oraz stabilności związku. Satysfakcja seksualna jest jednym z kluczowych wskaźników jakości relacji partnerskiej i pozostaje w ścisłym związku z poziomem bliskości emocjonalnej, poczuciem bezpieczeństwa oraz jakością komunikacji między partnerami (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2015; Janicka i Cieślak, 2020; Płopa, 2021).

W warunkach długotrwałej rozłąki, charakterystycznej dla pracy migracyjnej, zasoby te mogą ulegać osłabieniu, co zwiększa ryzyko napięć relacyjnych i obniżenia jakości życia intymnego (Tuszyńska-Bogucka, 2018; Zajęcka, 2023).

Pomimo rosnącego zainteresowania problematyką migracji zarobkowej oraz jej konsekwencji dla funkcjonowania rodziny, zagadnienie satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców zawodowych pozostaje obszarem stosunkowo słabo eksplorowanym empirycznie. Dotychczasowe analizy koncentrowały się głównie na zdrowiu somatycznym, stresie zawodowym, bezpieczeństwie pracy oraz zachowaniach ryzykownych tej grupy zawodowej (Łuczak, 2012; Tabaczuk, Wąż i Doliński, 2016; Bortkiewicz, Gadzicka-Więcek i Krawczyk, 2008), rzadziej natomiast podejmując temat relacji małżeńskich i funkcjonowania intymnego w kontekście długotrwałej rozłąki. Niniejsza praca stanowi próbę uzupełnienia tej luki badawczej poprzez analizę zależności między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców zawodowych migrujących zarobkowo.

Badania nad satysfakcją seksualną w związkach partnerskich wskazują, że jest ona istotnie powiązana z jakością komunikacji, poziomem bliskości emocjonalnej oraz ogólną jakością relacji (Płopa, 2008; Janicka i Cieślak, 2020; Płopa, 2021). Równocześnie liczne badania dotyczące stylów przywiązania w dorosłości potwierdzają ich istotną rolę w regulacji



emocjonalnej, przeżywaniu intymności oraz radzeniu sobie z separacją (Hazan i Shaver, 1987; Liberska i Suwalska, 2011; Trzęsowska-Greszta i Sokołowska, 2014). Osoby o bezpiecznym stylu przywiązania wykazują większą zdolność do utrzymywania bliskości i satysfakcji w relacji, nawet w warunkach stresu i ograniczonego kontaktu, natomiast style lękowo-ambiwalentny i unikający częściej wiążą się z trudnościami w obszarze relacyjnym i seksualnym (Plopa, 2008; Plopa, 2021).

Podstawę teoretyczną niniejszej pracy stanowi teoria przywiązania Johna Bowlby'ego, rozwijana następnie przez Mary Ainsworth oraz badaczy relacji dorosłych, takich jak Hazan i Shaver. Zgodnie z założeniami tej koncepcji, wczesne doświadczenia relacyjne prowadzą do ukształtowania względnie trwałych wzorców przywiązania, które wpływają na funkcjonowanie jednostki w bliskich relacjach w dorosłości, w tym na przeżywanie bliskości, regulację emocji oraz reagowanie na separację (Bowlby, 1982; Hazan i Shaver, 1987; Ainsworth, 1989).

W pracy przyjęto trójwymiarowy model stylów przywiązania, obejmujący styl bezpieczny, lękowo-ambiwalentny oraz unikający (Plopa, 2008; Plopa, 2021). Model ten stanowi podstawę operacjonalizacji stylów przywiązania w badaniu i umożliwia ich empiryczny pomiar z wykorzystaniem Kwestionariusza Stylów Przywiązania. Perspektywa ta została uzupełniona koncepcją satysfakcji seksualnej jako konstruktu wielowymiarowego, obejmującego komponent bliskości emocjonalnej, pieczyoty oraz współżycia seksualnego, co pozwala na pogłębioną analizę jakości życia intymnego w relacji małżeńskiej (Plopa, 2008; Plopa, 2021).

Praca składa się z części teoretycznej, metodologicznej oraz empirycznej. W rozdziałach teoretycznych omówiono zagadnienia związane z teorią przywiązania, funkcjonowaniem relacji małżeńskich oraz satysfakcją seksualną, ze szczególnym uwzględnieniem kontekstu długotrwałej rozłąki i migracji zarobkowej.

Rozdział metodologiczny zawiera opis celu badań, problemów badawczych i hipotez, zastosowanych narzędzi, charakterystyki próby oraz procedury badawczej. Część empiryczna poświęcona została analizie wyników badań własnych, prezentacji zależności między zmiennymi oraz ich interpretacji w świetle literatury przedmiotu.

Pracę zamyka podsumowanie i wnioski, w których przedstawiono najważniejsze rezultaty badań, ich znaczenie teoretyczne i praktyczne, ograniczenia badania oraz kierunki dalszych badań.



## Rozdział 1 Teoretyczne podstawy stylów przywiązania

### 1.1 Pojęcie przywiązania i jego rozwój

Pojęcie przywiązania (ang. *attachment*) jest jednym z kluczowych konstruktów psychologii rozwojowej i klinicznej, wyjaśniającym mechanizmy budowania i utrzymywania bliskich więzi emocjonalnych. Koncepcja ta, zapoczątkowana przez Bowlby'ego, traktowała potrzebę bliskości jako biologicznie uwarunkowany system behawioralny, aktywujący się w sytuacjach zagrożenia i motywujący jednostkę do poszukiwania kontaktu z figurą przywiązania, osobą zapewniającą bezpieczeństwo i wsparcie emocjonalne. W oparciu o dorobek etologii, psychoanalizy i psychologii rozwojowej Bowlby rozwinął koncepcję wewnętrznych modeli operacyjnych, stanowiących poznawczo-emocjonalne schematy regulujące sposób przeżywania i interpretacji relacji interpersonalnych. Modele te określały, czy jednostka postrzega siebie jako godną miłości i innych jako dostępnych i responsywnych (Mikulincer i Shaver, 2007).

Podstawowe założenia teorii przywiązania wskazywały, że każdy człowiek rodzi się z biologiczną zdolnością do tworzenia więzi z opiekunem, a doświadczenia z okresu wczesnodziecięcego stanowią fundament przyszłych relacji. Matka lub główny opiekun byli kluczowi dla rozwoju zdolności dziecka do tworzenia bezpiecznych więzi, a emocje towarzyszące budowaniu relacji zarówno pozytywne (miłość, bezpieczeństwo, radość), jak i negatywne (lęk, strach) organizowały doświadczenia relacyjne. Z czasem doświadczenia te stawały się względnie trwałe i wpływały na sposób funkcjonowania w dorosłości, kształtując przyjęty styl przywiązania (Czajka, 2024).

Mary Ainsworth ugruntowała teorię Bowlby'ego w badaniach empirycznych. Opracowana przez nią procedura *Strange Situation* pozwoliła na wyodrębnienie trzech stylów przywiązania u dzieci: *bezpiecznego*, *unikającego* i *lękowo-ambiwalentnego*. Jej obserwacje wskazały, że wrażliwość i dostępność emocjonalna opiekuna są kluczowe dla rozwoju bezpiecznego stylu. Badania Ainsworth stały się fundamentem dalszych analiz nad funkcjonowaniem emocjonalnym, społecznym i relacyjnym człowieka, a współcześnie pozwalają lepiej rozumieć, dlaczego dorosłe relacje romantyczne tak silnie różnią się pod względem bliskości i satysfakcji (Bock, 2025).

Rozwinięciem tych badań była praca Mary Main, która opracowała *Adult Attachment Interview* (AAI) narzędzie badające style przywiązania w dorosłości na podstawie narracji o relacjach z opiekunami. Main wykazała, że wzorce przywiązania z dzieciństwa mają swoje



odpowiedniki w dorosłości i są związane z jakością relacji romantycznych, stylem regulacji emocji i zdolnością do budowania więzi. Wprowadziła także pojęcie przywiązania zdezorganizowanego, które łączyło się z doświadczeniem traumy i niespójności emocjonalnej w relacji z opiekunem. Jej badania potwierdziły również istnienie transmisji międzypokoleniowej, rozumianej jako związek między stylem przywiązania rodzica a styl przywiązania dziecka (Świecarz, 2025).

Współczesne podejście, reprezentowane m.in. przez Mikulincera i Shavera (2007), rozszerzyły teorię przywiązania na dorosłość, obejmując takie obszary, jak relacje romantyczne, regulacja emocji, empatia czy współpraca. Badacze ci opracowali narzędzia samoopisowe np. *Experiences in Close Relationships-Revised* (ECR-R) pozwalające badać przywiązanie w wymiarach lęku i unikania. Ich badania wskazywały, że styl bezpieczny sprzyja satysfakcji z życia, zdrowszym relacjom i lepszej regulacji emocji, podczas gdy style niepewne wiązały się z problemami emocjonalnymi, zaburzeniami relacyjnymi i obniżoną samoocenę.

Znaczący wkład w zrozumienie przywiązania w dorosłości mieli również Bartholomew i Horowitz (1991), którzy zaproponowali czterowymiarowy model stylów przywiązania oparty na obrazie siebie i innych. Wyróżnili oni styl bezpieczny, lękowo-ambiwalentny, unikający oraz lękowo-unikający. Ten model pozwolił na jeszcze dokładniejsze badanie związku między przywiązaniem a jakością życia w dorosłych relacjach, w tym intymnych i seksualnych.

Świecarz (2025) podkreślał, że system przywiązania pełni funkcję regulatora emocji oraz odgrywa istotną rolę w rozwoju samooceny. Wpływał on również na zdolność jednostki do budowania bliskości i radzenia sobie ze stresem. Z kolei Czajka (2024) zwracała uwagę, że emocje organizujące pierwsze doświadczenia relacyjne w dzieciństwie rzutują na dorosłe związki, w tym na sferę seksualną. Zgodnie z tym podejściem przywiązanie rozwija się od narodzin aż do dorosłości zmieniając jedynie swoje obiekty od rodziców po partnera i inne osoby znaczące.

Rozwój teorii przywiązania dostarcza solidnych podstaw do analizy jakości relacji dorosłych. Wskazuje także, że style przywiązania wpływają nie tylko na budowanie więzi emocjonalnych, ale także na jakość i satysfakcję w sferze seksualnej co czyni je kluczowym elementem dalszych rozważań w niniejszej pracy.

## 1.2 Klasyfikacja stylów przywiązania u dorosłych

System przywiązania jest biologicznie zakorzenionym mechanizmem regulującym relacje z innymi ludźmi. Jego funkcją adaptacyjną jest poszukiwanie bliskości



i bezpieczeństwa, zwłaszcza w sytuacjach stresu i zagrożenia. W dorosłości system ten uaktywnia się głównie w bliskich relacjach, takich jak związki romantyczne. Styl przywiązania, jaki jednostka reprezentuje, wpływa na sposób przeżywania bliskości, autonomii i zależności od partnera (Mikulincer i Shaver, 2007).

W literaturze wyróżnia się cztery główne style przywiązania: *bezpieczny*, *unikający*, *lękowo-ambiwalentny* oraz *zdezorganizowany*. Style te mają różne źródła w doświadczeniach z dzieciństwa, lecz ujawniają się w dorosłości różnicując sposób przeżywania intymności i wpływając na satysfakcję z życia seksualnego.

*Bezpieczny styl przywiązania*- charakteryzuje osoby, które w dzieciństwie doświadczały adekwatnej opieki i responsywności ze strony opiekunów. W dorosłości przekłada się to na zdolność do tworzenia relacji opartych na wzajemności, zaufaniu i otwartości. Badania wskazują, że osoby o tym stylu częściej deklarowały wyższy poziom satysfakcji małżeńskiej i seksualnej, lepszą komunikację oraz większą stabilność relacji (Mikulincer i Shaver, 2007).

*Unikający styl przywiązania*- kształtuje się, gdy w dzieciństwie potrzeby emocjonalne dziecka były ignorowane lub bagatelizowane. W dorosłości osoby unikające podkreślają niezależność, unikają nadmiernej bliskości i tłumią własne potrzeby. W związkach przejawiają dystans emocjonalny, trudności w okazywaniu czułości i mniejszą skłonność do rozmów o intymności. Partnerzy mogą odbierać ich zachowania jako chłodne lub wycofane, co przekłada się na obniżoną satysfakcję seksualną (Heller, 2024).

*Lękowo-ambiwalentny styl przywiązania*- rozwija się w warunkach niespójnej i nieprzewidywalnej opieki. Osoby o tym stylu silnie pragną bliskości, ale jednocześnie obawiają się odrzucenia. W relacjach przejawiają nadmierną zależność od partnera, potrzebę ciągłego potwierdzania uczuć i niepewność co do trwałości relacji. W sferze seksualnej może to prowadzić do większego napięcia i traktowania intymności głównie jako sposobu redukcji lęku, a nie jako źródła przyjemności i bliskości (Mikulincer i Shaver, 2007).

*Zdezorganizowany styl przywiązania*- wiąże się zwykle z doświadczeniem traumy, zaniedbania lub przemocy w dzieciństwie. Osoby te w dorosłości jednocześnie pragną bliskości i jej unikają, co prowadzi do sprzecznych i trudnych do przewidzenia zachowań. W relacjach partnerskich mogą one przejawiać impulsywność i brak stabilności, a w kontekście seksualnym charakteryzować się obniżoną satysfakcją oraz trudnością w budowaniu bezpiecznej intymności (Main i Solomon, 1990; Van IJzendoorn, Schuengel i Bakermans-Kranenburg, 1999; Mikulincer i Shaver, 2007).



Jak wynika z powyższego style przywiązania stanowią istotny czynnik różnicujący funkcjonowanie w dorosłych związkach. Styl bezpieczny sprzyja satysfakcji i stabilności, podczas gdy style niepewne (unikający, lękowo-ambiwalentny, zdeorganizowany) wiążą się z obniżoną jakością więzi i życia seksualnego, dlatego ich analiza jest kluczowa dla zrozumienia mechanizmów satysfakcji w małżeństwach kierowców zawodowych migrujących zarobkowo.

### 1.3 Styl przywiązania w kontekście relacji romantycznej

W dorosłości system przywiązania przejawia się szczególnie w relacjach partnerskich i małżeńskich, w których obie strony pełnią jednocześnie rolę osoby przywiązanej i figury przywiązania. Wzajemność zachowań opiekuńczych i przywiązaniowych, sprzyja stabilności związku oraz poczuciu bezpieczeństwa. Choć w początkowej fazie relacji dominującą rolę odgrywa atrakcyjność fizyczna i seksualna, to w dłuższej perspektywie to właśnie systemy przywiązania i opieki decydują o trwałości relacji, także wówczas gdy pożądanie seksualne naturalnie słabnie. Zachowania przywiązaniowe w dorosłości należy zatem traktować jako przejaw zdrowia psychicznego i dojrzałości emocjonalnej, a nie niedojrzałości (Marchwicki, 2006).

Hazan i Shaver (1987) jako pierwsi zaproponowali koncepcję, w której miłość romantyczna została uznana za formę przywiązania. Ich badania pokazały, że wzorce przywiązania ukształtowane w dzieciństwie determinują sposób przeżywania bliskości, radzenia sobie z separacją oraz budowania trwałych więzi emocjonalnych i seksualnych. Osoby o stylu bezpiecznym najczęściej opisywały swoje relacje jako pełne szczęścia, przyjaźni i zaufania, podczas gdy osoby unikające częściej wskazywały na lęk przed intymnością, zazdrość i emocjonalne wzloty oraz upadki. Z kolei osoby lękowo-ambiwalentne charakteryzowały się nadmierną potrzebą wzajemności, obsesyjnym podejściem do miłości i dużym pociąganiem seksualnym. Styl bezpieczny wiązał się więc z przekonaniem o trwałości miłości i poczuciem własnej wartości, natomiast style niepewne sprzyjały niestabilnym, mniej satysfakcjonującym relacjom romantycznym.

Fonagy (2018) rozwijał tę perspektywę, wskazując na kluczową rolę tzw. wewnętrznych modeli roboczych. Modele te ukształtowane w dzieciństwie determinowały oczekiwania wobec partnera, sposób budowania intymności oraz radzenia sobie z separacją czy konfliktem. Osoby o bezpiecznym stylu przywiązania były bardziej skłonne do zaangażowania emocjonalnego, otwartej komunikacji i poszukiwania wsparcia. Z kolei osoby o stylach unikowych i lękowo-



ambiwalentnym częściej doświadczały trudności w zaufaniu, wyrażaniu potrzeb oraz utrzymaniu poczucia bezpieczeństwa w relacji. Styl zdeorganizowany dodatkowo wiązał się z niestabilnością emocjonalną i ambiwalencją między potrzebą bliskości a lękiem przed nią.

Podobne wnioski formułował Bretherton (1985) wskazując, że wewnętrzne modele robocze organizują sposób postrzegania siebie i innych. W sytuacjach, w których jednostka doświadcza w dzieciństwie odrzucenia, zaniedbania czy nadmiernej kontroli, system przywiązania zostaje zakłócony. Bliskość i wsparcie emocjonalne mogą być wówczas postrzegane jako zagrożenie. Styl bezpieczny sprzyjał otwartości na bliskość, zdolności do dawania i przyjmowania wsparcia podczas gdy styl lękowo-ambiwalentny wiązał się z zależnością emocjonalną, a styl unikający z dystansem i trudnościami w przyjmowaniu pomocy od partnera. Nierozwiązane doświadczenia z dzieciństwa powielały się w dorosłych związkach, a nawet były przekazywane kolejnym pokoleniom.

Współczesne badania empiryczne dostarczają szerokiego potwierdzenia tych wniosków. Sagone i Caroli (2023) wykazali, że osoby pozostające w stabilnych relacjach częściej przejawiały cechy stylu bezpiecznego, podczas gdy osoby samotne częściej charakteryzował styl unikający. Ceniuch i Kochańska-Niedziela (2018) dowiedli, że osoby o stylu bezpiecznym były bardziej otwarte na budowanie bliskości, ufne wobec partnera i konstruktywnie podchodziły do konfliktów. W sytuacji zawodu reagowały rozmową, co sprzyjało lepszemu radzeniu sobie z napięciem. Osoby o stylu unikającym z kolei unikały konfrontacji i wycofywały się w obliczu kryzysów, natomiast osoby o stylu lękowo-ambiwalentnym wykazywały nadmierną czujność wobec partnera i silny lęk przed odrzuceniem.

Malina (2011) udowodniła, że styl bezpieczny korelował dodatnio z satysfakcją z życia rodzinnego i małżeńskiego na różnych etapach zaczynając od narzeczeństwa, aż po rodzicielstwo. Związki osób bezpiecznych częściej oparte były na zaufaniu, otwartej komunikacji i wzajemnym wsparciu, podczas gdy osoby o stylach niepewnych miały większe trudności w budowaniu bliskości i poczucia bezpieczeństwa, co obniżało ich dobrostan. Wyniki te są szczególnie istotne w kontekście par funkcjonujących w warunkach rozłąki zawodowej, gdzie styl bezpieczny sprzyja lepszemu radzeniu sobie z dystansem, a style niepewne nasilają lęk i frustrację.

Yilmaz i Lajunen (2023) potwierdzili znaczenie stylów przywiązania dla zaufania w relacjach romantycznych. Osoby o unikającym stylu przywiązania miały większe trudności w budowaniu zaufania i często unikały emocjonalnej bliskości. Osoby o stylu lękowym cechował natomiast lęk przed odrzuceniem, który prowadził do nadmiernego zaangażowania



emocjonalnego. W efekcie zarówno styl unikający, jak i lękowy negatywnie korelowały z poziomem zaufania, choć działały w odmienny sposób. Styl lękowy oddziaływał pośrednio poprzez przekonania dotyczące autonomii w związku, a styl unikowy bezpośrednio. Badania te wskazywały, że zaufanie kluczowe dla satysfakcji seksualnej może być szczególnie narażone na kryzys w małżeństwie osób migrujących zawodowo.

Liberska i Suwalska (2011) wskazywały, że osoby o stylu bezpiecznym charakteryzuje wyższy poziom napiętności, intymności i zaangażowania, a także wyższa satysfakcja ze związku. Ich relacje opierały się na lepszej komunikacji i niższym poziomie konfliktów. Osoby o stylach niepewnych częściej doświadczały konfliktów i niższej jakości więzi. Badaczki podkreślały również znaczenie formy związku, gdzie małżeństwa charakteryzowały się bardziej pozytywnymi wskaźnikami relacyjnymi niż związki kohabitacyjne czy narzeczeńskie, a bezpieczny styl występował istotnie częściej wśród osób zamężnych i żonatych. Wyniki te pokazują, że długotrwałe zobowiązanie sprzyja rozwijaniu mechanizmów przywiązaniowych, które chronią związki także w obliczu trudności.

Styl przywiązania odgrywa również rolę w kontekście niewierności małżeńskiej. Ghiasi, Rahmani i Smith, (2024) przeprowadzili metaanalizę, z której wynika, że osoby o wysokim poziomie lęku i unikania częściej angażują się w zdrady. Styl unikający wiązał się z mniejszym zaangażowaniem emocjonalnym i większą otwartością na alternatywy, natomiast styl lękowy z potrzebą stałej uwagi i potwierdzenia wartości własnej poprzez zachowania kompensacyjne. Oba style sprzyjały niższej stabilności i satysfakcji ze związku. W kontekście par funkcjonujących w warunkach migracji zarobkowej ryzyko zdrady może być nasilone przez długotrwałą separację i ograniczoną kontrolę nad partnerem.

Simpson i Rholes (2017) opracowali model diatezy-stresu, wykazując, że osoby o stylu lękowym prezentowały strategie hiperaktywacyjne tj. intensywne poszukiwanie wsparcia, które może prowadzić do nadmiernej zależności lub konfliktów. Z kolei osoby o stylu unikowym stosowały strategię dezaktywacyjną, czyli takie, w których tłumią potrzeby emocjonalne i wycofują się w sytuacjach kryzysowych. Oba style obniżają satysfakcję ze związku i zwiększają ryzyko problemów psychicznych, zwłaszcza w okresach wymagających adaptacji, takich jak przejścia do rodzicielstwa. Wyniki te mają duże znaczenie praktyczne w przypadku kierowców ciężarówek, ponieważ długotrwały stres zawodowy może wzmacniać negatywne wzorce przywiązaniowe i utrudniać utrzymanie stabilności związku

Alaimo i Cascio (2015) badali znaczenie zdolności metapoznawczych w relacjach romantycznych. Ich wyniki pokazały, że osoby o stylach niepewnych, zwłaszcza lękowo-unikających miały trudności w zakresie empatii, rozwiązania konfliktów i komunikacji



emocjonalnej. Charakteryzowały się one niższym poziomem mentalizacji i wyższym poziomem aleksytymii, co prowadziło do większej niestabilności i konfliktowości relacji. Osoby o stylu bezpiecznym uzyskiwały wyższe wyniki w zakresie zdolności metapoznawczych, co sprzyjało lepszej adaptacji i satysfakcji w związku. Wyniki te sugerują, że rozwijanie kompetencji emocjonalnej np. mentalizacji może działać ochronnie wobec negatywnych skutków separacji w związku.

Podsumowując, literatura przedmiotu wskazuje, że styl przywiązania w fundamentalny sposób kształtuje jakość relacji romantycznych. Wpływa on na poziom zaufania, satysfakcję seksualną, zdolność do rozwiązywania konfliktów oraz radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Styl bezpieczny sprzyja stabilności i dobrostanowi, podczas gdy style niepewne wiązały się z większym ryzykiem problemów i kryzysów relacyjnych. Przedstawione ustalenia stanowią istotne tło dla analizy empirycznej w niniejszej pracy, której celem jest ocena związku stylów przywiązania z satysfakcją seksualną w małżeństwach kierowców samochodów ciężarowych migrujących zarobkowo.



## Rozdział 2 Satysfakcja seksualna w związkach małżeńskich

### 2.1 Definicja i ujęcie satysfakcji seksualnej

Lew-Starowicz (2014) podkreślał, że zdrowie seksualne odgrywało kluczową rolę w życiu jednostki. Miało istotny wpływ zarówno na jej ogólne poczucie jakości życia, jak i osobistą satysfakcję. Stanowiło ono źródło czerpania radości, wspierało pozytywną samoocenę, sprzyjało odpowiedzialnym zachowaniom seksualnym, oraz kształtowało właściwe podejście do seksualności. Co więcej, zdrowie seksualne wpływało również na jakość relacji partnerskich.

Seksualność była nierozdzielna z osobowością każdej jednostki i zależała od zaspokojenia podstawowych potrzeb związanych z wyrażaniem miłości, intymności, uczuć, czy też pragnieniem bycia z kimś. Jej rozwój był niezbędny do osiągnięcia pełnej satysfakcji w każdej sferze czy to społecznej, indywidualnej czy też interpersonalnej. Powinna wiązać się z równą odpowiedzialnością za relacje pomiędzy dwójką osób, która prowadzi do obopólnej satysfakcji seksualnej (Depko, 2021).

Niewątpliwie ważnym aspektem otwarcia się na drugą osobę było poczucie bezpieczeństwa. Wszelkie czynniki, które ten stan naruszały lub osłabiały zaufanie w relacji, miały swoje odzwierciedlenie w sferze seksualnej. Negatywne piętno na życie erotyczne wywierała także presja pracy zawodowej. Gonitwa między zadaniami dnia codziennego, niewystarczającą ilością snu i wewnętrznego spokoju przekładała się na relacje intymne między partnerami. Dodatkowo wszelkie, zwłaszcza długotrwałe urazy, gniew, poczucie krzywdy, niepewność przeszkadzała w życiu seksualnym w bliskich związkach (Bancroft, 2019). Aspekt ten nabiera szczególnego znaczenia w kontekście zawodów wymagających długotrwałej rozłąki, takich jak praca kierowców transportu międzynarodowego gdzie zmęczenie, stres i brak stabilności mogą dodatkowo obniżać satysfakcję seksualną oraz poczucie bliskości w małżeństwie.

Satysfakcja seksualna przekładała się na wyższą jakość życia oraz poczucia zdrowia zarówno psychicznego, jak i fizycznego. Wpływała również na pogłębienie więzi między partnerami. Zadowolenie z życia intymnego miało realny wpływ na stopień zaangażowania w związek oraz wzmocnienie go w wielu aspektach. Nie należy jednak sprowadzać satysfakcji seksualnej wyłącznie do aspektu biologicznego czy osiągania orgazmu przez jednostkę. Powinna ona obejmować także komponent emocjonalny wyrażający się w poczuciu bliskości (Płopa, 2017).



Współżycie seksualne pomiędzy małżonkami było zaliczane do istotnych funkcji, a jego brak prowadził do osłabienia relacji, a nawet jej rozpadu. Stanowił ona kluczowy element podtrzymywania więzi partnerskiej i miał istotny wpływ na satysfakcję z relacji, która z kolei oddziaływała również na inne obszary życia niezwiązane bezpośrednio z seksualnością. Ważnym wobec tego aspektem jest dbanie o tą sferę przez partnerów, aby poziom zadowolenia ze związku wzrastał. Kluczowe znaczenie miały tutaj takie elementy jak otwarta komunikacja, zaufanie, akceptacja własnej atrakcyjności, wzajemny szacunek, oraz wsparcie emocjonalne. Wraz ze wzrostem stażu w małżeństwie satysfakcja rosła ze względu na wzrost poczucia bezpieczeństwa. Zadowolenie z życia intymnego traktowane było jako wyznacznik zdrowia nie tylko seksualnego ale także jakości życia i poczucia dobrostanu. W związkach małżeńskich przekładało się to na częstotliwość stosunków seksualnych, a co za tym idzie zadowolenia z niego. Z kolei brak spełnienia w tej sferze przekładał się nie tylko na ogólne niezadowolenie ze związku, ale także na pozostałe sfery życia np. własną samoocenę, prace, relację z pozostałymi bliskimi osobami (Żak-Łykus i Nowak 2013).

Osoby, które były zadowolone ze swojej aktywności seksualnej w związku bardziej się w niego angażowały, więcej siły wkładały w tworzenie wzajemnej relacji, chętniej pomagały w obowiązkach oraz lepiej wypełniały swoje role rodzicielskie, czując się bardziej odpowiedzialni za wspólne życie, co zmniejszało chęć wyjścia z takiego związku (Janicka, 2020), dlatego obszar badań na ten temat stał się bardzo istotny. Badacze zauważyli rosnącą liczbę nieudanych związków małżeńskich i zaczęli się zastanawiać z czego to wynika. Okazało się, że satysfakcja seksualna w związku jest niezbędną i często decyduje o porażce lub sukcesie małżeństwa (Ashdown i Hackathorn, 2014).

Na poziom satysfakcji seksualnej składał się także subiektywny wymiar zdrowia seksualnego, który wykazywał istotne powiązanie z ogólnym postrzeganiem jakości życia, stanem zdrowia fizycznego, psychicznego oraz doświadczeniem przez jednostkę dobrostanu. Warto podkreślić, że na stopień zadowolenia z życia intymnego w większym stopniu oddziaływały czynniki psychologiczne niż fizjologiczne (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2019).

Kazimierz Imieliński analizował różne aspekty związane z satysfakcją seksualną. Na podstawie swoich rozważań zwrócił uwagę na ich wielowymiarowość i na tej podstawie wyodrębnionych zostało pięć poziomów satysfakcji seksualnej. *Pierwszy poziom*, najniższy w hierarchii dotyczył aspektów biologicznych. Na tym etapie aktywność seksualna wiązała się jedynie z rozładowaniem własnego napięcia seksualnego bez uwzględnienia potrzeb partnera. Akt ten nie musiał być związany z zaangażowaniem emocjonalnym czy też interpersonalnym. Mimo wszystko stanowił on fundament dla dalszych poziomów. Aby osiągnąć satysfakcję



niezbędny był udział pozostałych. *Poziom drugi* koncentrował się na fizjologiczno-technicznym aspekcie. Uwaga skupiona była na cielesności, samym akcie seksualnym i na satysfakcji fizycznej (redukcji napięcia seksualnego). Nadal dominowało tu skupienie na własnej potrzebie z pominięciem ich u partnera. Satysfakcja seksualna była niewielka, albo nie występowała w ogóle. *Trzeci poziom* określany był psychicznym. Jednostka poza potrzebą seksualną czerpała również satysfakcje z zaspokojenia pozostałych sfer emocjonalnych. Zbliżenie przestało być już tylko samym aktem fizycznym, ale stało się elementem doświadczenia bliskości seksualnej między partnerami, jako przejaw więzi, uczuć i bliskości. Zostawały tu zaspokojone takie potrzeby jak poczucie bezpieczeństwa, zaangażowanie, poczucie własnej wartości, doznanie emocjonalne wskazujące na nierozzerwalność między ciałem, a psychiką. Satysfakcja na tym etapie, nie była jednak wysoka, gdyż seks traktowany był jako zadaniowy, spełniający pozostałe cele poza seksualne. *Czwarty poziom* uwzględniał wzajemne zrozumienie oraz komunikację w sferze seksualnej i nazywany był partnerskim. Na tym etapie akt seksualny pogłębiał więzi między zaangażowanymi i świadomymi partnerami. Nie było to związane z emocjami jak w poprzednim poziomie, ale stało się wspólnym kształtowaniem relacji seksualnej. Jednostki były współodpowiedzialne za czerpanie satysfakcji po obu stronach, potrafiły otwarcie rozmawiać o swoich potrzebach, oczekiwaniach, akt oparty był na wzajemnym pragnieniu bez presji czy dominacji. Najwyższy stopień satysfakcji seksualnej stanowi *poziom piąty*. Zbliżenie wykroczało tu poza fizyczność, a na pierwszy plan wysuwało się czerpanie przyjemności z intymnej bliskości. Traktowany był jako głębokie doświadczenie egzystencjalne, będące nierozzerwalnym elementem tożsamości człowieka, a doświadczenia połączenia duchowego między partnerami, jako przejaw ich wyrazu miłości i przeżywania jej jako wartości najwyższej. Satysfakcja seksualna ujęta była tu jako przejaw człowieczeństwa, wzbogacając go o sens życia (Pudło, 2014). Ujęcie Imielińskiego porządkowało zatem satysfakcję seksualną w pięć rosnących poziomów, od biologicznego po egzystencjalny, wskazując na konieczność współwystępowania wymiarów, aby osiągnąć pełną satysfakcję.

W praktyce badawczej oznacza to, że satysfakcja seksualna nie jest jedynie jednowymiarowym zjawiskiem, ale obejmuje zarówno wymiar biologiczny, psychologiczny, partnerski jak i egzystencjalny. Takie ujęcie pozwala pełniej zrozumieć rolę seksualności w relacjach małżeńskich, co ma kluczowe znaczenie także w badaniach na jakością więzi w parach doświadczających specyficznych obciążeń jakimi są wielodniowe wyjazdy zawodowych kierowców.



## 2.2 Porównanie wybranych modeli satysfakcji seksualnej

Satysfakcja seksualna stanowi jeden z najważniejszych wymiarów jakości relacji intymnych, a jej poziom silnie koreluje z ogólną satysfakcją małżeńską, stabilnością związku i dobrostanem jednostki. Badania wskazują, że niezadowolenie w tej sferze wiązało się z obniżonym poczuciem bliskości, częstszymi konfliktami oraz zwiększonym ryzykiem rozpadu relacji (Sprecher i Cate, 2004). Zrozumienie mechanizmów warunkujących satysfakcję seksualną wymaga wielowymiarowego podejścia, które łączy perspektywę wymiany interpersonalnej, norm kulturowych, oraz dynamiki systemów emocjonalnych i seksualnych. W niniejszym podrozdziale omówiono trzy modele teoretyczne szczególnie istotne dla badań nad satysfakcją seksualną.

### 2.2.1 Model interpersonalnej wymiany seksualnej (IEMSS)

Model interpersonalnej wymiany seksualnej (IEMSS) Lawrence i Byers (1995), wyjaśniał satysfakcję seksualną poprzez bilans nagród (ang. *Rewards, REW*; np. przyjemność, bliskość, akceptacja) i kosztów (ang. *Costs, CTS*; np. dyskomfort, stres, poczucie nierówności). Istotne znaczenie miał również indywidualny poziom porównania (ang. *comparison level, CL*), czyli standard oczekiwań wobec życia seksualnego oraz postrzegana sprawiedliwość wymiany między partnerami (Byers, 2007).

Badania potwierdziły, że im wyższa percepcja nagród w stosunku do kosztów, tym większa satysfakcja seksualna i relacyjna. Z kolei nierównowaga wymiany, np. poczucie, że jeden z partnerów „inwestuje więcej” była związana z obniżeniem zadowolenia (Sprecher, 1998). Szczególnie istotnym predyktorem były także niespełnione oczekiwania, działało się tak kiedy rzeczywiście doświadczenia odbiegały od CL (indywidualnego poziomu porównania), wówczas satysfakcja spadała nawet jeśli bilans obiektywnie pozostawał korzystny (Byers, 2007).

W praktyce klinicznej IEMSS był użyteczny w diagnozie i terapii par, ponieważ pozwalał określić, czy źródłem trudności były nadmierne koszty, zbyt wysokie standardy, czy nierównowaga wkładu (Byers, 2007). W odniesieniu do małżeństw kierowców zawodowych kluczowe stawać się mogą koszty emocjonalne długotrwałej rozłąki takie jak brak fizycznej bliskości, narastające napięcie, czy poczucie samotności. Jednocześnie ograniczona możliwość realizowania nagród może obniżyć bilans wymiany, prowadząc do spadku satysfakcji seksualnej.



## 2.2.2 Model skryptów seksualnych

Teoria skryptów seksualnych (*sexual script*) Simona i Gagnona (1973) akcentowała społeczny i kulturowy charakter ludzkiej seksualności. Zgodnie z nią jednostki wchodzące w relacje seksualne, kierowały się wyuczonymi „scenariuszami”, które porządkowały oczekiwania i działania (Beres, 2013).

Autorzy wyróżnili trzy poziomy skryptów:

- *Kulturowe*, określały normy akceptowane społecznie np. kto może być partnerem, jakie aktywności są właściwe, które są kształtowane przez instytucje i media (Wiederman, 2005).
- *Interpersonalne*, dotyczą przebiegu interakcji z partnerem i pozwalające redukować niepewność. Można zdefiniować je jako obrazy własnej osoby oraz domniemane wyobrażenie o partnerze, które ułatwia zaistnienie wymiany seksualnej (Simon i Gagnon, 1986).
- *Intrapsychiczne*, odnoszące się do indywidualnych pragnień, fantazji, myśli i preferencji, które warunkują możliwość podjęcia aktu seksualnego. Są one kształtowane przez wcześniejsze doświadczenia i stanowią źródło motywacji oraz interpretacji znaczeń nadawanych zarówno własnym zachowaniom, jak i działaniom partnera (Tomaszewska, 2014).

Badania potwierdzały, że zgodność skryptów partnerów sprzyjało harmonii seksualnej, podczas gdy rozbieżność szczególnie przy braku otwartej komunikacji obniżało satysfakcję (Wiederman, 2005). Terapia par ukierunkowana na identyfikację i modyfikację nieadaptacyjnych skryptów sprzyjała budowaniu nowych, wspólnie akceptowanych wzorców, co zwiększało poczucie intymności (Płopa, 2006).

W przypadku małżeństw kierowców zawodowych szczególnym problemem jest brak możliwości bieżącej negocjacji skryptów. Partnerzy funkcjonują w odmiennych realiach codzienności, a kontakt ogranicza się często do rozmów telefonicznych czy wideokonferencji. Może to sprzyjać utrwalaniu rozbieżności w oczekiwaniach seksualnych i utrudniać dostosowywanie zachowań do zmieniających się potrzeb. W literaturze dotyczącej migracji zarobkowej wskazuje się, że różnice w interpretacji norm i rytuałów bliskości często stanowiły źródło napięć w parach żyjących na odległość (Zajęcka, 2023).

## 2.2.3 Trójwymiarowy model relacji erotycznej

Mikulincer i Shaver (2007) zaproponowali trójwymiarowy model relacji erotycznej *Tripartite Model of Adult Romantic Attachment*. Zakładali oni, że satysfakcja seksualna



i relacyjna zależy od współdziałania trzech systemów tj. przywiązania, opiekuńczości i seksualności

- *System przywiązania* (ang. *attachment System*) odpowiadał za tworzenie i podtrzymywanie bliskich relacji z osobami znaczącymi. Jego podstawową funkcją było poszukiwanie bliskości oraz wsparcia emocjonalnego, co sprzyjało poczuciu bezpieczeństwa i stabilności więzi. Gdy osoby znaczące były emocjonalnie dostępne i wrażliwe na potrzeby jednostki rozwijał się bezpieczny styl przywiązania oparty na zaufaniu i zdolności do budowania trwałych relacji. Badania wykazały, że brak przewidywalności, uwagi lub adekwatnej reakcji ze strony opiekunów uruchamiał strategie obronne przyjmujące formę hiperaktywacyjną lub dezaktywacyjną (Trzęsowska-Greszta i Sokołowska, 2014; Kozłowska, 2010).

- *System opiekuńczości* (ang. *Caregiving System*) był komplementarny wobec systemu przywiązania i stanowił mechanizm, który wykształcił się w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz zwiększenia szans przetrwania osób zależnych. W bliskich związkach aktywował się on w sytuacjach, gdy partner doświadczał stresu, trudności lub poczucia zagrożenia, a jego podstawową funkcją było udzielenie wsparcia emocjonalnego, redukcja napięcia oraz przywrócenie równowagi psychicznej. System ten obejmował zarówno gotowość do reagowania na potrzeby drugiej osoby, jak i zdolność do łagodzenia jej negatywnych stanów emocjonalnych, co sprzyjało odbudowie poczucia bezpieczeństwa w relacji. Funkcjonowanie systemu opiekuńczości i systemu przywiązania było wzajemnie powiązane; partnerzy wchodzili w dynamiczny proces wymiany ról, naprzemiennie doświadczali potrzeby troski oraz jej okazywania (Brassard i Pélouquin, 2013).

- *System seksualności* (ang. *sexual system*) rozwinął się najpóźniej, gdyż dotyczył głównie dorosłych i odnosił się do potrzeb intymności oraz więzi w relacjach partnerskich (Trzęsowska-Greszta i Sokołowska, 2014). System ten obejmował motywacje, zachowania i emocje związane z aktywnością seksualną, które miały znaczenie dla jakości i trwałości związku. Niezadowolenie z życia seksualnego wynikające np. z różnic między oczekiwaną a rzeczywistą częstotliwością współżycia, prowadziło do obniżenia satysfakcji i rozpadu relacji. Styl przywiązania odgrywał w tym zakresie istotną rolę, osoby o bezpiecznym stylu traktowały seks jako formę wyrażania uczuć i bliskości, jednostki o lękowym stylu częściej wykorzystywały seksualność jako sposób upewnienia się co do zaangażowania partnera, natomiast osoby o unikającym stylu nierzadko unikały emocjonalnej intymności lub rezygnowały z aktywności seksualnej, co sprzyjało niższej satysfakcji (Pélouquin, Brassard, Delisle i Lafontaine, 2022).



Przedstawione modele ukazywały satysfakcję seksualną jako zjawisko wielowymiarowe: IEMSS akcentował bilans nagród i kosztów oraz sprawiedliwość wymiany, teoria skryptów kulturowe i interpersonalne wzorce zachowań, a model trójwymiarowy interakcję systemów przywiązania, opiekuńczości i seksualności. W kontekście małżeństw kierowców zawodowych wszystkie wskazują, że długotrwałe rozłąki mogą zaburzyć kluczowe mechanizmy podtrzymujące satysfakcję, poprzez wzrost kosztów emocjonalnych, utrudnienia w komunikacji oraz ograniczenia bliskości fizycznej. Porównawcza analiza modeli pozwala zauważyć, że mimo odmiennych akcentów wszystkie one podkreślają znaczenie równowagi, wzajemnych inwestycji i dopasowania oczekiwań jako podstawowych warunków jako satysfakcjonującego życia seksualnego.

### **2.3 Czynniki wpływające na jakość życia seksualnego w związku**

W literaturze podkreśla się, że satysfakcja seksualna nie ogranicza się wyłącznie do braku zaburzeń, lecz obejmuje poczucie bliskości, spełnienia i akceptacji w relacji partnerskiej. Kształtowana jest przez wiele wzajemnie powiązanych czynników od kondycji psychofizycznej poprzez poczucie własnej wartości, jakości więzi i dopasowania seksualnego, aż po wzorce wyniesione z rodziny pochodzenia. Zrozumienie roli tych elementów jest kluczowe dla wyjaśnienia, w jaki sposób tworzą one fundament satysfakcjonującego życia intymnego i wpływają na ogólną jakość związku.

#### **2.3.1 Dobrostan osobisty i kondycja psychofizyczna**

Badania empiryczne potwierdzają silną korelację między dobrostanem a jakością życia seksualnego. U kobiet satysfakcja seksualna powiązana jest ze wszystkimi wymiarami jakości życia czyli biologicznym, społecznym, podmiotowym i duchowym. U mężczyzn relacja ta jest szczególnie wyraźna w wymiarze psychofizycznym (Álvarez-Muelas i García-Burgos, 2021). Autorzy badań są zgodni, że satysfakcja seksualna jest kluczowym komponentem zdrowia seksualnego, które obejmuje dobrostan fizyczny, psychiczny i społeczny (Starc i Eržen, 2022; Sánchez-Fuentes, Santos-Iglesias & Sierra, 2014; Bondarchuk-McLaughlin i Rosen, 2025).

Freihart i Anderson (2020) wykazali, że aktywność seksualna odgrywa także rolę regulacyjną i adaptacyjną. Pozytywne doświadczenia seksualne zwiększały samoocenę, pogłębiały więź partnerską oraz sprzyjały radzeniu sobie ze stresem. Z kolei brak zadowolenia w tej sferze prowadził do frustracji, obniżonego nastroju i problemów w związku. Wyniki badań wskazywały na związki satysfakcji seksualnej z mniejszą częstością objawów



depresyjnych oraz wyższą oceną jakości życia, nawet w kontekście poważnych chorób somatycznych, takich jak choroby serca czy uszkodzenia rdzenia kręgowego. Heyne, Titz i Torka (2023) potwierdzili, że poziom satysfakcji seksualnej istotnie korelował z jakością życia zarówno w wymiarze ogólnym jak i funkcjonalnym nawet wśród osób, które zakończyły leczenie onkologiczne wiele lat wcześniej. Podobne wyniki uzyskały Buczak-Stec i Halicka-Hareża (2023), które wykazały kluczową rolę seksualności także w późniejszych etapach życia.

Kondycja psychofizyczna była jednym z najsilniejszych predyktorów jakości życia seksualnego. Dobra forma fizyczna sprzyjała łatwiejszemu reagowaniu na bodźce seksualne, osiągnięciu pobudzenia i satysfakcji. Osoby zdrowe psychicznie i fizycznie częściej deklarowały wysoki poziom zadowolenia z życia intymnego (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2012). Z drugiej strony zaburzenia psychiczne, takie jak depresja i lęk, czy choroby przewlekłe istotnie obniżały satysfakcję seksualną (Sánchez-Fuentes i in., 2014; Freihart i Anderson, 2020).

Wiek także korelował z obniżoną aktywnością seksualną, ale badania wykazały, że to nie metryka sama w sobie, lecz kondycja psychofizyczna i pozytywne nastawienie do własnego ciała decyduje o jakości życia intymnego. Dąbkowska (2015) podkreślała, że szczególnie u kobiet kluczowa jest subiektywna ocena atrakcyjności, a nie obiektywne parametry, takie jak waga czy BMI.

### 2.3.2 Trudności zdrowotne i funkcjonalne

Trudności zdrowotne i funkcjonalne należały do kluczowych czynników wpływających na obniżenie jakości życia seksualnego. Problemy te obejmowały zarówno choroby przewlekłe, zaburzenia zdrowia psychicznego, jak i dysfunkcje seksualne, które oddziaływały jednocześnie na sferę fizyczną, emocjonalną i relacyjną. Zaburzenia erekcji u mężczyzn czy dyspareunia u kobiet prowadziły do frustracji, obniżenia poczucia własnej wartości i wycofania się z bliskości, co w konsekwencji negatywnie wpływało na jakość życia partnerskiego (Dąbkowska, 2015; Starc i Eržen, 2022).

Problemy zdrowotne wywoływały efekt kaskadowy od objawów fizycznych, poprzez skutki psychiczne, aż po trudności w relacji. Osoby cierpiące na choroby przewlekłe częściej zgłaszały niezadowolenie z życia seksualnego, a współistniejące objawy depresji czy lęku dodatkowo nasilały problemy intymne (Buczak-Stec i Halicka-Hareża, 2023). W dużym badaniu populacyjnym Laumann, Paik i Rosen (1999) wykazali, że dysfunkcje seksualne są istotnie powiązane z gorszą kondycją zdrowotną oraz negatywnym obrazem siebie, a ich rozpowszechnienie rosło wraz z wiekiem.



W badaniach klinicznych dotyczących pacjentów onkologicznych wykazano, że objawy takie jak zmęczenie, ból czy nudności mogą utrzymać się wiele lat po zakończeniu leczenia, znacząco obniżając satysfakcję seksualną (Heyne i in., 2023). Podobne rezultaty uzyskały Freihart i Anderson (2020) wskazując, że kobiety z bólem genito-miednicznym rzadziej odczuwają zadowolenie ze współżycia, jednak czułość i bliskość partnera częściowo kompensowały negatywne skutki problemów zdrowotnych.

Trudności zdrowotne często wiązały się również z poczuciem wstydu, winy czy obawą przed odrzuceniem, co prowadziło do unikania kontaktów seksualnych (Basson, 2001; Bancroft, 2009). Badania WHO (2010) również podkreślała, że problemy funkcjonalne w sferze intymnej obniżały jakość życia, oddziałując nie tylko na zdrowie fizyczne, lecz również na dobrostan psychiczny i relacyjny.

Mimo poważnych trudności zdrowotnych możliwe jest jednak utrzymanie satysfakcji seksualnej. Badania wskazywały, że otwarta komunikacja, wzajemne zaufanie i wspierająca relacja partnerska łagodziły skutki ograniczeń zdrowotnych (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2012; Sánchez-Fuentes i in., 2014). Czułość, empatia i gotowość do adaptacji praktyk seksualnych do aktualnych możliwości sprzyjały utrzymaniu satysfakcjonującego życia intymnego, nawet w obliczu chorób przewlekłych.

Jak wynika z powyższego trudności zdrowotne i funkcjonalne obniżają satysfakcję seksualną poprzez wielowymiarowe mechanizmy tj. fizyczne ograniczenia, psychiczne obciążenia i komplikacje w relacji partnerskiej. Jednocześnie stanowią one obszar, w którym wsparcie partnera oraz otwarta komunikacja mogą pełnić rolę czynnika ochronnego umożliwiając utrzymanie dobrostanu seksualnego mimo przeciwności.

### **2.3.3 Czynniki relacyjne i interpersonalne**

Czynniki relacyjne i interpersonalne stanowiły jeden z kluczowych obszarów wpływających na jakość życia seksualnego. W literaturze podkreśla się, że seksualność jednostki kształtowana była nie tylko przez jej zdrowie czy dobrostan, ale przede wszystkim przez jakość więzi, w których funkcjonuje (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2019).

Rodzina pochodzenia była pierwszym środowiskiem, w którym kształtowały się wzorce dotyczące cielesności, bliskości i ról płciowych. Atmosfera otwartości sprzyjała budowaniu pozytywnej samooceny i zdolności do wyrażania potrzeb seksualnych, natomiast brak akceptacji czy tabuizowanie tematu seksualności prowadził do trudności w relacjach dorosłych (Starc i Eržen, 2022; Sánchez-Fuentes i in., 2014).



Ważnym predyktorem satysfakcji seksualnej było poczucie własnej wartości oraz obraz ciała. Badania pokazują, że osoby o wyższej samoocenie i pozytywnej percepcji swojego wyglądu częściej deklarowały zadowolenie z życia intymnego (Dąbkowska, 2015; Buczak-Stec i Halicka-Hareża, 2023). Z kolei negatywny obraz ciała i niska samoocena były powiązane z obniżoną satysfakcją seksualną, trudnościami w budowaniu bliskości oraz unikaniem kontaktów intymnych (Bondarchuk-McLaughlin i Rosen, 2025; Vowels i Jolly, 2022).

W tym kontekście istotną rolę odgrywała teoria przywiązania. Bowlby (1969/1982) zakładał, że wczesne doświadczenia relacyjne formują style przywiązania, determinujące następnie sposób budowania więzi w dorosłości. Hazan i Shaver (1987) wskazywali, że bezpieczny styl przywiązania sprzyjał satysfakcji seksualnej, ponieważ opierał się na otwartości zaufaniu i wzajemnym wsparciu. Z kolei styl unikający i lękowy wiązały się z trudnościami w komunikacji i niższym zadowoleniem z życia seksualnego. Mikulincer i Shaver (2007) podkreślali, że mechanizmy regulacji emocji charakterystyczne dla poszczególnych stylów miały bezpośrednie przełożenie na jakość relacji seksualnych.

Komunikacja seksualna została wskazana jako jeden z najważniejszych predyktorów satysfakcji w związku. Byers (2007) wykazał, że otwarta rozmowa na temat potrzeb i preferencji seksualnych korelowała z wyższym poziomem zadowolenia intymnego u obu partnerów. Brak takiej komunikacji prowadził natomiast do frustracji, niezrozumienia i obniżonego poczucia bliskości.

Badania nad związkami wskazują także na znaczenie zgodności stylu życia partnerów. Homish i Leonard (2007) opisali koncepcję „*drinking partnership*”, w której zgodność lub rozbieżność w spożyciu alkoholu przez partnerów były silnie powiązane z jakością relacji małżeńskich. Choć badanie dotyczyło alkoholu, jego implikacje były szersze pokazywały, że spójność w codziennych praktykach życiowych, w tym w sferze seksualnej sprzyjały satysfakcji małżeńskiej.

Postrzeganie partnera jako osoby atrakcyjnej fizycznie i emocjonalnie sprzyjało pobudzeniu seksualnemu i zwiększało zaangażowanie w związek. Z kolei dystans emocjonalny i brak atrakcyjności prowadził do spadku satysfakcji (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2019). Vowels i Jolly (2022) oraz Heyne i in. (2023) podkreślali, że zgodność osobowości, troska o potrzeby partnera i wsparcie emocjonalne znacząco podnosiły zadowolenie z życia intymnego.

Podsumowując, czynniki relacyjne i interpersonalne są fundamentem jakości życia seksualnego. Wzorce rodzinne, poczucie własnej wartości, styl przywiązania, komunikacja i spójność w relacji decydują o tym, czy jednostka doświadcza satysfakcji w sferze intymnej.



Udane życie seksualne i silna więź emocjonalna tworzą system naczyń połączonych, w którym oba elementy wzajemnie się wzmacniają.

### 2.3.4 Różnorodność i dopasowanie praktyk seksualnych

Różnorodność i dopasowanie praktyk seksualnych stanowiły istotny element jakości życia intymnego. Nie ograniczały się jedynie do częstotliwości kontaktów seksualnych, ale obejmowały zgodność preferencji, otwartość na potrzeby partnera oraz gotowość do eksploracji nowych form aktywności. Badania wykazały, że im większe dopasowanie między partnerami w zakresie oczekiwań seksualnych, tym wyższy poziom satysfakcji w relacji (Nomejko i Dolińska-Zygmunt, 2019).

Związki długoterminowe wymagały większej elastyczności i kreatywności w sferze seksualnej. Rutyna i brak dopasowania prowadziły do frustracji, obniżenia zainteresowania seksem, a nawet poszukiwania nowych doznań poza relacją (Starc i Eržen, 2022). Mark (2012) wykazał, że pary charakteryzujące się większą otwartością na eksperymentowanie seksualne i gotowością do dyskusowania o swoich potrzebach wykazywały wyższy poziom satysfakcji intymnej.

Badania międzynarodowe potwierdzają znaczenie różnorodności praktyk seksualnych. Sprecher i Cate (2004) stwierdzili, że różnorodność aktywności seksualnych, takich jak stosunki oralne czy manualne, pozytywnie korelowała z poczuciem bliskości i satysfakcji w relacji. Podobne wnioski płynęły z analizy Vowels i Jolly (2022), którzy wykazali, że dopasowanie preferencji seksualnych i otwartość na potrzeby partnera wzmacniały nie tylko satysfakcję seksualną, ale także ogólną jakość związku.

Istotnym czynnikiem sprzyjającym zadowoleniu seksualnemu była komunikacja. Otwartość w rozmowach na temat pragnień, granic i oczekiwań zwiększała gotowość do podejmowania nowych doświadczeń seksualnych i sprzyjała większej bliskości (Sánchez-Fuentes i in., 2014). Z kolei brak komunikacji prowadził do poczucia frustracji i pogłębiania się rozbieżności.

Na jakość życia seksualnego wpływały również różnice kulturowe. Badania porównawcze wskazywały, że w kulturach bardziej liberalnych pary częściej eksperymentowały i otwarcie rozmawiały o swoich potrzebach, co sprzyjało wyższej satysfakcji (Bondarchuk-McLaughlin i Rosen, 2025). Z kolei w kulturach konserwatywnych częściej obserwowali ograniczoną różnorodność praktyk seksualnych, co prowadziło do niższego zadowolenia.



Różnorodność praktyk seksualnych odgrywała także rolę w utrzymaniu bliskości i atrakcyjności w związkach długoletnich. Nomejko i Dolińska-Zygmunt (2015) podkreślali, że otwartość na urozmaicenie życia seksualnego stanowiło czynnik ochronny przed spadkiem zainteresowania seksem. Podobne wyniki uzyskali Freihart i Anderson (2020) wskazując, że kreatywność i elastyczność w podejściu do życia seksualnego pozytywnie korelowały z dobrostanem psychicznym i relacyjnym.

Różnorodność i dopasowanie praktyk seksualnych nie tylko podnosiły poziom satysfakcji seksualnej, ale także sprzyjały stabilności i trwałości związku. Eksperymentowanie, komunikacja oraz otwartość na potrzeby partnera stanowiły kluczowe predyktory satysfakcjonującego życia intymnego, co czyniło ten obszar istotnym elementem badań nad jakością relacji.

Podsumowując, satysfakcja seksualna jawi się jako zjawisko wielowymiarowe, obejmujące komponent biologiczny, emocjonalny, relacyjny i egzystencjalny. Jej poziom warunkowany był zarówno czynnikami indywidualnymi, jak i relacyjnymi, a także dynamiką codziennego funkcjonowania par. W kontekście małżeństw kierowców zawodowych, szczególnie narażonych na długotrwałe rozłąki, czynniki te nabierają dodatkowego znaczenia, ponieważ mogą decydować o utrzymaniu poczucia bliskości mimo ograniczeń wynikających z charakteru pracy.



## Rozdział 3 Specyfika pracy kierowcy samochodu ciężarowego

### 3.1 Charakterystyka pracy zawodowej kierowców TIR

Profil kierowcy zawodowego w myśl ustawy określany jest mianem danych identyfikujących i opisujących osobę która ubiega się o wpis kodu 95 w prawie jazdy. Ponadto niezbędne jest posiadanie świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz karty kwalifikacji, w której zawarte są dane dotyczące wykonania badań lekarskich oraz psychologicznych (Dz. U. 2023 poz. 622).

Zawód kierowcy samochodu ciężarowego według klasyfikacji zawodów określany jest kodem nr 8232. W skład tego kodu wchodzi podgrupy następujących kierowców: ciągnika siodłowego, samochodów ciężarowych oraz innych pojazdów ciężarowych (Dz. U. 2004 nr 265 poz. 2644).

Branża ta wymaga nie tylko efektywnego przewiezienia ładunku z punktu A do punktu B zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym, w określonym czasie, ale wymaga szeregu innych czynności. Do typowych zadań należą:

- Sprawdzenie stanu pojazdu oraz odpowiednie zabezpieczenie ładunku.
- Dbanie o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.
- Prowadzenie dokumentacji zgodnej z przepisami.
- Nadzór nad rozmieszczeniem ładunku na naczepie.
- Samodzielne wykonywanie załadunku i rozładunku.
- Zabezpieczenie pojazdu przed zagrożeniami.
- Znajomość przepisów dotyczących przewozu różnych ładunków.
- Usuwanie drobnych usterek (Ministerstwo Rodziny, 2018).

Fach ten jest obarczony dużym stresem, a umiejętność radzenia sobie z nim odgrywa istotną rolę. Jednym z czynników stresogennych jest presja czasu, która ciąży na kierowcy. Wymaga się aby ładunek trafiał do miejsca docelowego w odpowiednim czasie, a sytuacji na drodze nie da się przewidzieć, czy też innych opóźnień wynikających z logistyki. Dodatkowo brak stabilnego harmonogramu pracy, praca w godzinach nocnych mogą zaburzać rytm dobowy oraz funkcje fizjologiczne i wpływać na przemęczenie. Obciążenie odpowiedzialnością za pojazd i przewożony ładunek mogą stanowić dodatkowe źródło napięcia. Kierowca często skazany jest także sam na sobie, gdyż wielokrotnie nie posiada nikogo innego kto mógłby go wesprzeć, ponadto odpowiada za własne życie oraz życie innych uczestników ruchu. Ze względu na charakter pracy narażony jest na długotrwałą rozłąkę z rodziną co utrudnia mu



godzenie obowiązków rodzinnych i zawodowych. Skutkiem stresu w tej profesji okazują się być różne schorzenia, a także nadużywanie substancji psychoaktywnych oraz choroby psychosomatyczne (Łuczak, 2012).

Potencjalne zagrożenia, z którymi może zetknąć się kierowca:

- Zagrożenie życia oraz zdrowia spowodowane wypadkiem, którego predykatorem jest długotrwałe prowadzenie ciągnika siodłowego, zwłaszcza w warunkach złej pogody, trudnych warunków drogowych czy niewystarczającego oświetlenia.
- Wszelkiego rodzaju urazy i obrażenia związane z wykonywaniem dodatkowych czynności np. wszelkich napraw, podczas wychodzenia/wchodzenia do/z kabiny, podczas załadunków/rozładunków itp.
- Skutki długotrwałego siedzenia w wymuszonej pozycji, wpływ na zdrowie mają także drgania wynikające z jazdy w kabinie.
- Bóle pleców oraz kończyn spowodowane dźwiganiem ciężkich ładunków, oraz podnoszeniem i przenoszeniem jego.
- Narażenie na napaść podczas postoju (CIOP-PIB, 2017).

Negatywnym czynnikiem wpływającym na jakość wykonywanej pracy przez kierowcę jest monotonia, która wpływa na zmęczenie spowodowane długim oczekiwaniem w korkach i kolejkach na granicy, załatwianiem wszelkich czynności administracyjnych związanych z przewozem, oraz wspomniane już wcześniej długotrwałe siedzenie za kierownicą w samotności (Górska, 2020).

Zmęczenie to istotny czynnik wpływający na zagrożenie życia i zdrowia zarówno dla osoby kierującej pojazdem jak i uczestników na drodze. Wyróżniamy kilka rodzajów zmęczenia u kierowcy:

- Zmęczenie psychiczne- wynika z konieczności ciągłego skupienia się, oraz równoczesnego monitorowania i szybkiego przełączania się między różnymi sytuacjami drogowymi oraz dokonywania bieżącej analizy zagrożeń.
- Zmęczenie mięśniowe- związane z obciążeniem wynikającym z długotrwałego siedzenia w jednej pozycji oraz trzymaniem kierownicy.
- Zmęczenie emocjonalne- związane z oddziaływaniem czynników stresogennych np. z presją czasu, wszelkiego rodzaju konflikty, sytuacje napotkane na drodze.
- Zmęczenie sensoryczne (wzrokowe)- spowodowane przeciążeniem wzroku, które jest narażone na stałą ekspozycję, na bodźce o różnej intensywności co przekłada się na osłabienie zdolności percepcyjnych oraz utrudnia prawidłowe przetwarzanie informacji wzrokowych.



Prowadzenie pojazdu w stanie zmęczenia wpływa na trafność samooceny, jak i sytuacji drogowej. Wraz z wydłużeniem się czasu jazdy zmęczenie narasta, co przekłada się na osłabienie koncentracji, oraz spadek czujności i pojawienie się senności (CIOP-BIP).

Aby zostać kierowcą zawodowym kandydat powinien spełnić szereg wymagań. Pierwszym i podstawowym wymaganiem jest posiadanie ważnego prawa jazdy i wieku:

**Tabela 1**

*Wiek kierowcy oraz wymagania kwalifikacji*

18 lat	21 lat	23 lata
C lub C+E (przy kwalifikacji wstępnej)	C lub C+E (kwalifikacja wstępna przyspieszona)	D lub D+E (kwalifikacja wstępna przyspieszona, przewóz na liniach regularnych do 50km).
C1 lub C1+E (kwalifikacja wstępna przyspieszona)	D lub D+E (kwalifikacja wstępna) D1 lub D1+E (kwalifikacja wstępna przyspieszona, wykonywanie przewozu na liniach regularnych do 50 km)	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Janus, A. (2021). *Niezbędnik kierowcy ciężarówki powyżej 3,5 tony*. Wiedza i Praktyka.

Kwalifikacja wstępna nie dotyczy kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy kat. D1, D1+E, D lub D+E przed 10 września 2008 roku, oraz tych, którzy uzyskali prawo jazdy kat. C, C1+E, C lub C+E przed 10 września 2009 roku. Ponadto kandydat powinien posiadać orzeczenie o braku przeciwwskazań zdrowotnych oraz braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na w/w stanowisku. Badania kierowcy do ukończenia 60 lat odnawiane są co 5 lat, a po ukończeniu 60 lat co 30 miesięcy. Okresy ważności badań mogą być krótsze jeśli badający lekarz tak zadecyduje (Janus, 2021).

Kierowca samochodu ciężarowego powinien ponadto spełniać poniższe wymagania psychofizyczne:



**Tabela 2**

*Wymagania psychofizyczne na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego*

WYMAGANIA FIZYCZNE	SPRAWNOŚĆ SENSOMOTORYCZNA	SPRAWNOŚCI I ZDOLNOŚCI	CECHY OSOBOWOŚCI
Sprawny układ kostno-stawowy	Koordynacja wzrokowo-ruchowa	Zdolność koncentracji uwagi	samodzielność
Sprawny układ mięśniowy	Ostrość wzroku	Uzdolnienia techniczne	samokontrola
Sprawny narząd wzroku	Ostrość słuchu	Podzielność uwagi	Dokładność
Sprawny narząd słuchu	Zręczność rąk i palców	koncentracja	Cierpliwość
Sprawny układ oddechowy	Widzenie stereoskopowe, które umożliwia ocenę odległości	Zdolność do współdziałania	odporność emocjonalna
	Widzenie o zmroku	Zdolność pracy w warunkach monotonnych	Gotowość do pracy w nieprzyjemnych warunkach środowiskowych
	Spostrzegawczość		
	Rozróżnianie kształtów		
	Szybki refleks		
	Czucie dotykowe		

Źródło: Opracowanie własne na przykładzie Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. (2025). Informacja o zawodzie – kierowca ciągnika siodłowego (kod 833202). *Info Doradca+*.

Przepisy dotyczące norm pracy stanowią jeden z najważniejszych elementów regulacji w transporcie drogowym. Ich naruszenie grozi wysokimi sankcjami, które ponosi nie tylko kierowca, ale również przedsiębiorstwo transportowe (Janus, 2021). Czas pracy kierowcy obejmuje wszelkie czynności związane z realizacją przewozu ładunku zaczynając od prowadzenia pojazdu poprzez załadunek i rozładunek, nadzór nad procesami spedycyjnymi, aż po obsługę techniczną i obowiązki administracyjne. Do czasu pracy wlicza się także okres



pozostawiania w gotowości np. oczekiwanie na załadunek, jeśli czas ten nie był wcześniej przewidziany.

Zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz Ustawą o czasie pracy kierowców (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879 z późn. zm.) maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi, 9 godzin, z możliwością wydłużenia do 10 godzin dwa razy w tygodniu. Tygodniowy czas prowadzenia nie może przekroczyć 56 godzin, a w ujęciu dwutygodniowym 90 godzin. Po każdych 4,5 godzinach jazdy kierowca zobowiązany jest do przerwy trwającej co najmniej 45 minut (możliwej do podziału na 15 minut i 30 minut, w tej kolejności). Odpoczynek dobowy zaś powinien wynosić minimum 11 godzin w ciągu 24 godzin. Może zostać skrócony do 9 godzin, nie częściej niż trzy razy w tygodniu. Dopuszcza się także jego podział na dwie części: pierwszą o długości co najmniej 3 godzin i drugą co najmniej 9 godzin. Odpoczynek tygodniowy standardowo trwa 45 godzin, jednak w wyjątkowych sytuacjach może zostać skrócony do 24 godzin pod warunkiem rekompensaty w kolejnych tygodniach (Transportowa, 2017).

Ścisłe przestrzeganie norm dotyczących czasu pracy i odpoczynku ma istotne znaczenie nie tylko ze względów prawnych, ale także dla bezpieczeństwa kierowców i innych uczestników ruchu drogowego. Nadmierne wydłużenie czasu jazdy zwiększa ryzyko zmęczenia, obniża zdolność koncentracji i czujność, co może prowadzić do wypadków (CIOP-BIP). Jednocześnie rygorystyczne przepisy mogą stanowić dodatkowe źródło napięcia, ponieważ kierowcy często balansują pomiędzy wymaganiami prawa, presją pracodawcy, a potrzebą regeneracji i życia rodzinnego. W przypadku kierowców międzynarodowych oznacza to często konieczność spędzania weekendów poza domem, co w dłuższej perspektywie negatywnie wpływało na relacje małżeńskie i rodzinne.

Podsumowując, praca kierowcy samochodu ciężarowego wymaga nie tylko wysokich kwalifikacji formalnych i psychofizycznych, ale także odporności na stres, zdolności do radzenia sobie ze zmęczeniem i monotonią oraz gotowości do długotrwałych rozłąk z rodziną. Liczne obciążenia zdrowotne, ryzyko wypadków i odpowiedzialność za przewożony ładunek czynią ten zawód szczególnie wymagającym. Specyfika pracy zawodowych kierowców ma istotne konsekwencje nie tylko dla ich zdrowia i dobrostanu, ale także dla jakości życia rodzinnego i małżeńskiego, co czyni ją ważnym kontekstem dla analiz podejmowanych w niniejszej pracy.



### **3.2 Ryzykowne zachowania kierowców zawodowych w kontekście migracji zarobkowej i relacji małżeńskich**

Praca kierowców zawodowych zwłaszcza w warunkach migracji zarobkowej wiąże się z wieloma obciążeniami psychofizycznymi i społecznymi. Badacze wskazują, że czynniki te wpływają nie tylko na bezpieczeństwo i zdrowie samych kierowców, lecz także na jakość ich życia rodzinnego i intymnego (Bortkiewicz i in., 2008). Długotrwałe wyjazdy, samotność i stres sprzyjają zachowaniom, które mogą obniżać poziom zaufania w związku, zmniejszać satysfakcję seksualną i prowadzić do konfliktów małżeńskich. Nadużywanie substancji, zdrady, czy ryzykowne kontakty seksualne stanowią poważne wyzwanie dla stabilności relacji, a ich konsekwencje ujawniają się szczególnie w związkach obciążonych specyfiką pracy na odległość.

Celem niniejszego podrozdziału było przedstawienie najważniejszych ryzykownych zachowań występujących w populacji kierowców zawodowych oraz wskazania ich potencjalnego wpływu na satysfakcję seksualną i relacje małżeńskie. W literaturze najczęściej wskazuje się na trzy obszary: brak wystarczającej ilości snu i odpoczynku, używanie substancji psychoaktywnych oraz podejmowanie ryzykownych zachowań seksualnych (Bortkiewicz i in., 2008; Dini, Lanfranco i Lapolla, 2019).

#### **3.2.1 Niewystarczająca ilość snu i odpoczynku**

Zmęczenie kierowców stanowi jedno z najpoważniejszych wyzwań w transporcie drogowym wykonywanym zawodowo. Jest ono konsekwencją pracy w systemie zmianowym, realizowania kursów nocnych, długich godzin jazdy oraz presji związanej z dotrzymywaniem terminów dostaw. W literaturze podkreśla się, że zmęczenie kierowców wpływa nie tylko na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lecz także na ogólne funkcjonowanie psychofizyczne człowieka (Bortkiewicz i in., 2008; Łuczak, 2016).

Badania nad wpływem zmęczenia na bezpieczeństwo pracy i prowadzenia pojazdów dostarczały jednoznacznych dowodów na jego negatywne konsekwencje. Williamson i Feyer (2000) wykazali w badaniu eksperymentalnym, że już 17-19 godzin bez snu prowadzi do deficytów poznawczo-motorycznych porównywalnych z działaniem alkoholu o stężeniu 0,05% we krwi. Autorzy odnotowali m.in. spadek dokładności, opóźnienie reakcji nawet o 50% oraz obniżenie sprawności odpowiadającej stężeniu alkoholu 0,1%. Uzupełniający przegląd literatury przeprowadzony przez Williamson i współpracownicy (2000) wskazali natomiast na szerokie spektrum zagrożeń związanych ze zmęczeniem, obejmujących m.in. zwiększone



ryzyko wypadków komunikacyjnych, spadek jakości pracy oraz wzrost liczby błędów w środowisku wymagającym wysokiej precyzji i koncentracji.

Nowsze badania potwierdziły wagę problemu. Gaspar i Carney (2023) wykazali, że kierowcy często błędnie oceniali własną senność, lekceważąc sygnały ostrzegawcze i kontynuując jazdę mimo pogorszenia sprawności. Z kolei Sprajcer, Dawson i Dawson, (2023) w przeglądzie systematycznym stwierdzili, że długość snu w ciągu ostatnich 24 godzin była najlepszym predyktorem ryzyka wypadku. Osoby śpiące 6-7 godzin miały o 30% większe ryzyko w porównaniu z osobami wypoczętymi.

Skalę problemu potwierdzają dane europejskie. Według raportu Europejskiej Federacji Pracowników Transportu, aż 60 % kierowców ciężarówek deklaroowało prowadzenie pojazdu mimo odczuwanego zmęczenia, a 30% przyznawało, że co najmniej raz w ciągu ostatniego roku zasnęło za kierownicą (Vitols i Valdmaa, 2021). Wyniki te wskazują na chroniczny charakter problemu oraz na niewystarczającą skuteczność obowiązujących regulacji dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców.

Konsekwencje zmęczenia wykraczają poza sferę bezpieczeństwa transportu. Badania wskazują, że chroniczny niedobór snu miał negatywny wpływ na funkcjonowanie seksualne oraz jakość relacji partnerskich. U mężczyzn krótkotrwałe ograniczenie snu obniżało poziom testosteronu, co prowadziło do spadku libido (Leproult i Van Cauter, 2011). U kobiet każda dodatkowa godzina snu wiązała się ze wzrostem pożądania i większym prawdopodobieństwem współżycia następnego dnia (Kalmbach, Arnedt, Pillai i Ciesla, 2015), a nowsze badania wskazywały na silny związek pomiędzy jakością snu a różnymi aspektami funkcji seksualnych (Martinez Vázquez, Hernández Martinez, Peinado Molina i Martinez Galiano, 2023). W literaturze z zakresu psychologii par podkreślano również, że sen i jakość relacji były ze sobą dwukierunkowo powiązane: gorszy sen zwiększał negatywny afekt i podatność na konflikt, podczas gdy lepsza jakość snu sprzyjała konstruktywnej komunikacji i wyższemu poziomowi satysfakcji w związku (Troxel, 2007).

Zmęczenie kierowców jest zjawiskiem wielowymiarowym, którego skutki obejmują zarówno bezpieczeństwo transportu jak i życie prywatne. Stanowi ono ważny czynnik kontekstowy w analizie zależności pomiędzy stylem przywiązania a satysfakcją seksualną w małżeństwach kierowców zawodowych migrujących zarobkowo.



### 3.2.2 Zazywanie substancji psychoaktywnych

Kierowca zawodowy powinien cechować się dobrą kondycją psychofizyczną, w związku z czym niezmiernie ważna jest świadomość szkodliwości wpływu substancji psychoaktywnych na funkcjonowanie. Do tej grupy zaliczono m.in. alkohol, narkotyki, środki nasenne i przeciwbólowe oraz stymulanty. Substancje te wpływają na układ nerwowy, prowadząc do zmiany nastroju, zachowania oraz myślenia. Powodują nadmierną pewność siebie, pobudzenie, wzrost skłonności do brawury i agresji na drodze, a w innych przypadkach senność, spowolnienie reakcji i trudności w ocenie sytuacji. Konsekwencją ich stosowania jest zwiększone ryzyko wypadków (Bem, 2018).

Federalna Administracja Bezpieczeństwa Transportu Drogowego (FMCSA) przeprowadziła w 2023 roku losowe testy na obecność narkotyków i alkoholu u kierowców ciężarówek i autobusów. Wyniki wskazały, że 0,8% kierowców uzyskało pozytywne wyniki na obecność narkotyków, a 0,05% przekroczyło dopuszczalny poziom alkoholu we krwi ( $\geq 0,04\%$ ). Należy jednak pamiętać, że dane te stanowią jedynie estymację i mogą zaniżać rzeczywistą skalę zjawiska (U.S. Department of Transportation, 2025). Z kolei badania przekrojowe przeprowadzane w latach 1983-2018 w wielu krajach wskazywały na powszechne używanie substancji psychoaktywnych wśród kierowców ciężarówek, szczególnie stymulantów stosowanych w celu zwiększenia wydajności i czujności podczas długich tras (Dini i in., 2019).

Dowody zebrane w badaniach przeglądowych pokazały, że najczęściej stosowanymi substancjami były alkohol (0,1%-91%), amfetamina (0,2%-82,5%), marihuana (0,2%-29,9%) oraz kokaina (0,1%-8,3%). Wyniki były rozbieżne w zależności od metody badania. Głównymi czynnikami sprzyjającymi używaniu substancji były presja czasu, nadmierne obciążenie godzinowe, konieczność zachowania czujności w trakcie monotonych tras oraz trudne warunki pracy (Giroto, de Andrade, González, Mesas i Guidoni, 2014).

Problem używania substancji psychoaktywnych wykraczał poza bezpieczeństwo na drodze, wpływając także na życie rodzinne i intymne kierowców. Nadużywanie alkoholu wiązało się ze wzrostem konfliktów małżeńskich, a także z niższą jakością życia seksualnego (Marshal, 2003). Różnice pomiędzy partnerami w zakresie spożycia alkoholu czy narkotyków korelowały z niższą satysfakcją małżeńską i wyższym ryzykiem rozpadu związku (Mudar, Leonard, Soltysinski, 2001). Badania podłużne Homish i Leonarda (2007) wykazały, że „partnerski wzorzec picia” odgrywał istotną rolę w utrzymaniu satysfakcji małżeńskiej, im większa rozbieżność w spożyciu alkoholu, tym niższa jakość relacji. Dodatkowo przewlekłe



nadużywanie substancji prowadziło do obniżenia libido, problemów z erekcją i trudności w utrzymaniu bliskości emocjonalnej, co potęgowało problemy w sferze intymnej (Daniell, 2002).

Substancje psychoaktywne stanowią poważny problem w pracy kierowców zawodowych. Choć często są używane w celu radzenia sobie z wymagającymi warunkami pracy, ich stosowanie zwiększa ryzyko wypadków oraz obniża jakość życia rodzinnego i satysfakcji seksualnej. W kontekście badań nad stylem przywiązania substancje psychoaktywne pełnią rolę istotnego czynnika stresowego, który może potęgować trudności w budowaniu i utrzymywaniu satysfakcjonujących relacji małżeńskich.

### 3.2.3 Ryzykowne zachowania seksualne

Kierowcy samochodów ciężarowych od dawna są postrzegani jako grupa zawodowa szczególnie narażona na podejmowanie ryzykownych zachowań seksualnych. Historycznie korzystanie z usług seksualnych świadczonych przez tzw. „tirówki” stanowiło zjawisko często obserwowane przy trasach tranzytowych. Wraz z rozbudową autostrad i infrastruktury drogowej akty te przeniosły się głównie na duże parkingi międzynarodowe i do przestrzeni internetowej. Badania prowadzone w Polsce potwierdziły, że część kierowców, mimo pozostawania w związkach małżeńskich deklaruje korzystanie z usług seksualnych (Tabaczuk i in., 2016).

Ryzykowne zachowania seksualne kierowców dokumentowano także w badaniach międzynarodowych. W Stanach Zjednoczonych, w badaniu przeprowadzonym w Nowym Meksyku stwierdzono, że kierowcy ciężarówek angażowali się w zachowania seksualne o podwyższonym ryzyku, nierzadko powiązane z używaniem substancji psychoaktywnych, w tym narkotyków dożylnych. Część z nich angażowała się w kontakty seksualne z osobami oferującymi takie usługi w zamian za narkotyki, co zwiększało zagrożenie zakażeniem HIV i innymi chorobami przenoszonymi drogą płciową. Co istotne większość respondentów pozostawała w stałych związkach małżeńskich (McCree i in., 2010).

Podobne wnioski płyną z badań przeprowadzonych w Indiach. Thakur, Toppo i Lodha (2015) wykazali, że niemal połowa (49%) kierowców korzystała z usług seksualnych w ciągu ostatnich 6 miesięcy, a ponad 86% miało taki kontakt przynajmniej raz w życiu. U ponad 21% badanych odnotowano objawy chorób przenoszonych drogą płciową, przy czym jedynie 25% stosowało prezerwatywy. Większość uczestników badania pozostawała w związkach małżeńskich (90%). Zaobserwowano także istotny związek pomiędzy długością tras



a podejmowaniem zachowań ryzykownych. Kierowcy spędzający poza domem ponad tydzień częściej korzystali z usług seksualnych niż ci, którzy wracali szybciej.

Wyniki z badań z Togo wskazują na podobne tendencje. Aż 63% kierowców nie stosowało prezerwatyw w kontaktach z przypadkowymi partnerkami, a 60% z pracownikami seksualnymi. Wysoka wiedza o HIV/AIDS nie przekładała się na praktyki ochronne, jedynie kierowcy z wyższym wykształceniem i większą świadomością zdrowotną częściej sięgali po środki zabezpieczające, jednak odsetek ten pozostawał niski 34% (Yaya, Dassa i Sossa, 2016).

Z perspektywy życia prywatnego ryzykowne zachowania seksualne miały poważne konsekwencje. Zdrada partnera prowadziła do obniżenia zaufania i destabilizacji związku, a choroby przenoszone drogą płciową stanowiły zagrożenie zarówno dla kierowców, jak i ich małżonków. Badania psychologiczne potwierdziły, że zdrada jest jednym z kluczowych czynników obniżających satysfakcję emocjonalną i seksualną w związku oraz zwiększały ryzyko rozpadu małżeństwa (Hall i Fincham, 2006).

Ryzykowne zachowania seksualne kierowców zawodowych stanowią nie tylko zagrożenie zdrowotne, lecz także poważne obciążenie dla stabilności małżeństw. Długotrwała rozłąka, stres i specyfika pracy sprzyjają podejmowaniu takich kontaktów, które obniżają satysfakcję seksualną i emocjonalną partnerów. Zjawisko to należy traktować jako istotny kontekst w analizie związku między stylem przywiązania a satysfakcją seksualną w małżeństwie kierowców migrujących zarobkowo.

Podsumowując, kierowcy zawodowi w warunkach migracji zarobkowej są narażeni na ryzykowne zachowania związane z niewystarczającym snem, używaniem substancji psychoaktywnych i podejmowaniem kontaktów seksualnych o podwyższonym ryzyku. Wszystkie te czynniki oddziałują nie tylko na bezpieczeństwo transportu, ale również na jakość życia rodzinnego i intymnego. W dłuższej perspektywie mogą one prowadzić do obniżenia satysfakcji seksualnej, narastania konfliktów małżeńskich oraz destabilizacji więzi, co stanowi istotne tło dla dalszej analizy stylów przywiązania w związkach kierowców migrujących zarobkowo.

### **3.3 Migracja zarobkowa, a funkcjonowanie małżeństwa**

Migracja zarobkowa wpływa nie tylko na sytuację materialną rodziny, ale także na relacje emocjonalne między małżonkami. Poniżej zaprezentowano przegląd badań i analiz dotyczących tego zagadnienia.



### 3.3.1 Pojęcie migracji

Duży wpływ na migrację pomiędzy granicami krajów miało wstąpienie Polski do Unii Europejskiej (01.05.2004 r.), co gwałtownie zwiększyło liczbę przekroczeń granic przez obywateli Polski. Kraje z UE stały się bardzo atrakcyjne ze względu na rozbudowaną sieć drogową pomiędzy krajami, tzw. „otwarcie nieba” które spowodowało obniżenie kosztów podróży lotniczych i przyczyniło się do rozwoju „tanich linii lotniczych”. Atrakcyjność wyjazdów do USA wówczas zmalała ze względu na wysokie koszty ponoszone z wyjazdem, trudności z wizami, czy też niski poziom kursu dolara w porównaniu z krajami, które otworzyły swoje granice dzięki czemu skróciła się również droga dotarcia do miejsca pracy za granicą. Dostęp do telefonu, komputera, internetu stał się także czynnikiem napędzającym ze względu na możliwość utrzymywania stałego kontaktu z bliskimi w Polsce (Niedźwiedzki, 2010).

Migracja pochodzi od łacińskiego słowa *migratio*, które oznacza wyprawienie się z jednego miejsca do drugiego lub wyprowadzkę. To fizyczne przemieszczanie się ludzi, które ma za cel zmianę swojego terytorium na inne. Przedstawiana jest także jako masowe przemieszczanie się ludności w wyniku polepszenia warunków bytowych. Główny Urząd Statystyczny natomiast dodaje do tych definicji określenie migracji zagranicznej, której okres zamiaru zamieszkiwania w innym kraju stanowi co najmniej 12 miesięcy. Ze względu na czas przebywania poza krajem dzieli się migrację na: krótkookresową (od 3-12 miesięcy), oraz długookresową na pobyt czasowy (trwający co najmniej 12 miesięcy) oraz na pobyt stały (Czapski, 2020).

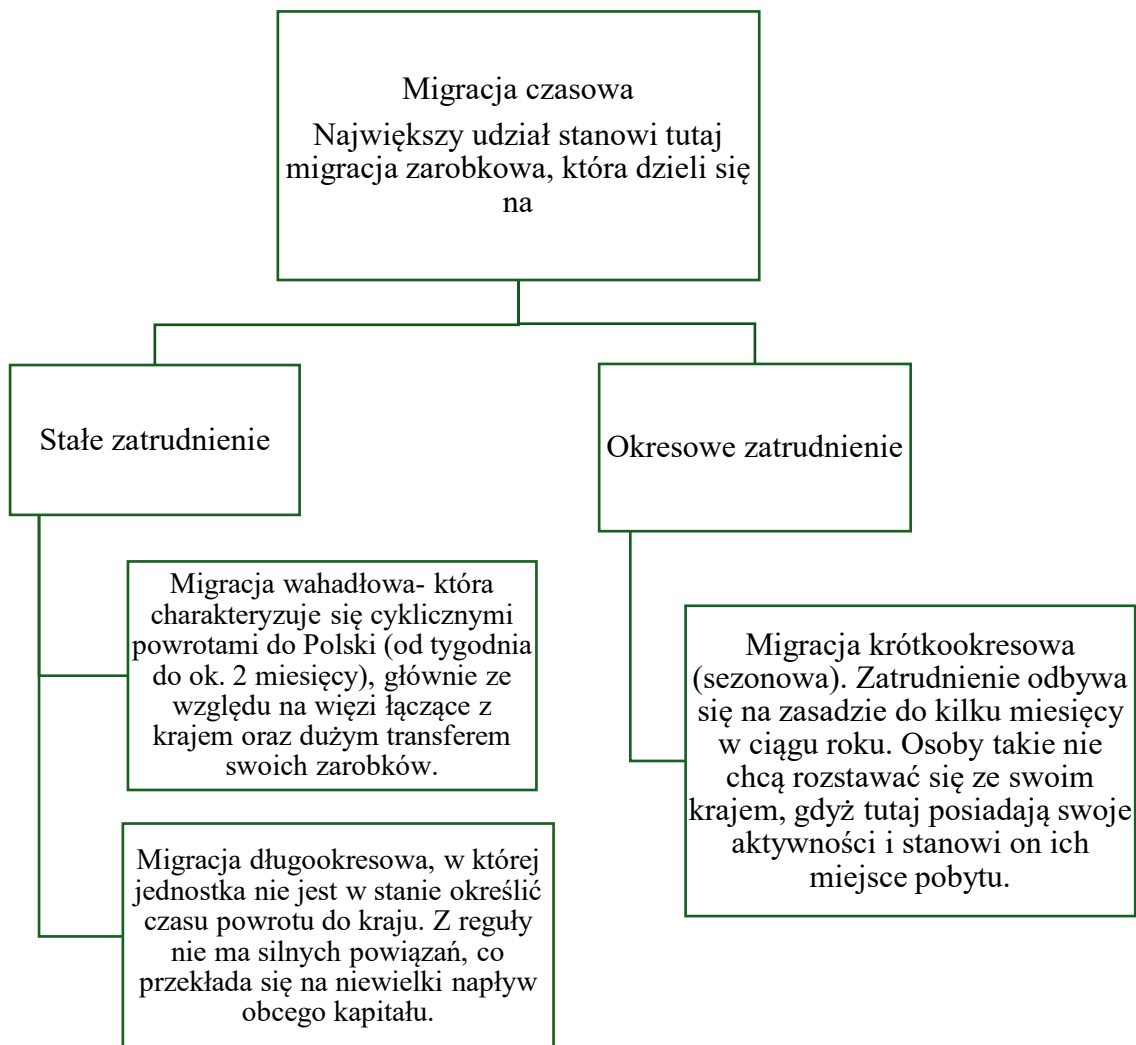
Powyższe definicje nie uwzględniają migracji okresowej takich jak wyjazdy do pracy sezonowej, czy też popularnych dzisiaj migracji cyrkulacyjnych polegających na powtarzalnych wyjazdach bez zmiany miejsca zamieszkania, co zaburza gromadzenie danych statystycznych (Wójcik-Żołądek, 2014).

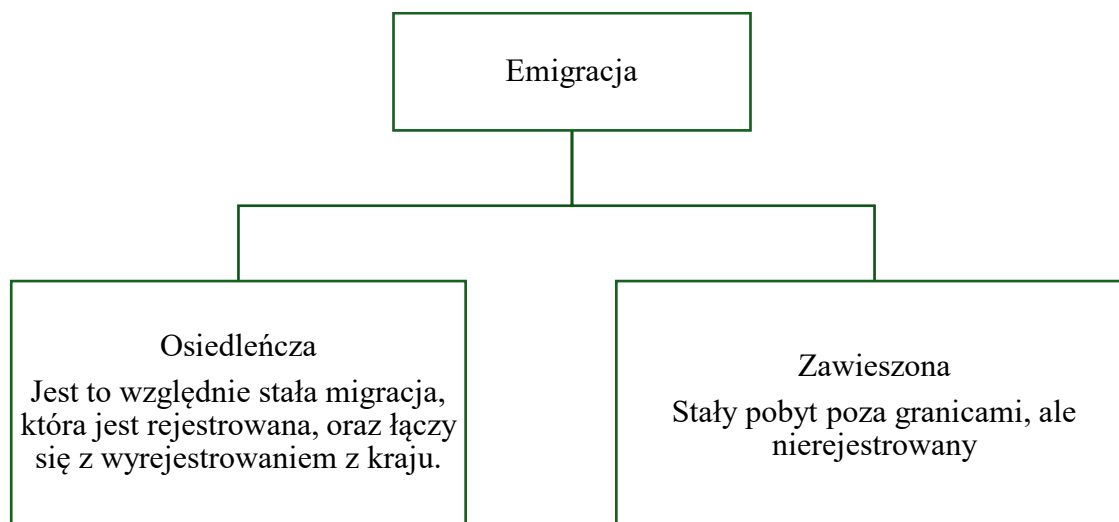
ONZ, aby uściślić definicję migrantów, wskazał następujące kategorie: osoby uwzględniane w statystykach migracji zagranicznych oraz osoby o nieregularnym statusie takie jak uczniowie, osoby odbywające szkolenia zawodowe, pracownicy służby cywilnej, zatrudnieni w organizacjach międzynarodowych, osoby posiadające prawo do przebywania za granicą bez ograniczeń czasowych jak również osoby łączące się z rodziną (azylanci, uchodźcy, poszukiwacze azylu). Definicja ta ukazywała zależność zjawiska migracji, które wykracza poza prostą zmianę miejsca zamieszkania w celu pracy. Niektórzy autorzy wskazują, że współcześnie pojęcie migracji bywa postrzegane nie tylko jako przekroczenie granicy państwa, ale również jako swoboda i wielokrotność tego procesu. Jest to jednak określenie



kontrowersyjne, ponieważ nadal obserwuje się wzmożone kontrole graniczne, a polityka migracyjna wprowadza dodatkowe restrykcje. (Orłowska, 2013)

Do współczesnych form emigracji możemy zaliczyć różne typy mobilności, przedstawione na rysunku nr 1, obejmujące m.in. migrację czasową, cyrkulacyjną oraz stałą. Ukazany podział stanowi punkt wyjścia do dalszych rozważań nad specyfiką migracji zarobkowej kierowców zawodowych.





**Rysunek 1**

*Obecne formy przemieszczania się ludności*

Źródło: Opracowanie własne na przykładzie Leśińska, M., & Okólski, M. (2013). *Współczesne polskie migracje: Strategie – skutki społeczne – reakcja państwa*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.

Migracja jest złożonym zjawiskiem obejmującym zarówno aspekty czasowe, przestrzenne, jak i społeczne. Współczesne definicje uwzględniają różnorodne formy mobilności, od migracji krótkookresowej po cyrkulacyjne i stałe. Zmiany polityczne, ekonomiczne oraz rozwój technologii komunikacyjnych sprawiły, że procesy migracyjne nabrały dynamicznego charakteru, wpływając bezpośrednio na życie rodzinne i zawodowe osób decydujących się na wyjazdy zarobkowe.

### 3.3.2 Przyczyny migracji

Głównym powodem, dla którego ludzie decydowali się na migrację, był motyw ekonomiczny związany z korzyściami finansowymi. W literaturze wyróżnia się trzy poziomy migracji zarobkowej. Pierwsza z nich dotyczyła potrzeby wyjazdu, która wynikała zarówno z czynników zewnętrznych, jak i wewnętrznych. Do zewnętrznych zaliczało się m.in. sytuację ekonomiczną kraju, możliwości rynku pracy czy ogólny poziom warunków bytowych. W Polsce w wielu sektorach prywatnych i kooperacyjnych wynagrodzenia były stosunkowo niskie, co prowadziło do trudności w usamodzielnianiu się i ograniczało szanse na poprawę jakości życia. Migracja stawała się wówczas sposobem na osiągnięcie szybszej poprawy sytuacji materialnej. Do motywów wewnętrznych należały natomiast troska o przyszłość rodziny, potrzeba zapewnienia jej stabilności finansowej czy lepszego startu dzieciom. Drugim czynnikiem były trudności w znalezieniu pracy zgodnej z kwalifikacjami oraz niski poziom wynagrodzenia. Dotyczyło to szczególnie osób młodych, które mimo ukończenia studiów

pracowały poniżej swoich kompetencji, np. w handlu. Podobnie fachowcy często znajdowali znacznie lepiej opłacalne zatrudnienie za granicą niż w kraju pochodzenia. Trzecim elementem były motywy konsumpcyjne, czyli potrzeba utrzymania określonego standardu życia. Osoby, które raz wyjechały w celach zarobkowych, często nie chciały wracać do kraju, ponieważ powrót wiązałyby się z obniżeniem statusu ekonomicznego i jakości życia. Migracja bywała także przejawem ucieczki od problemów osobistych, takich jak kryzys małżeński czy konflikty społeczne. Wśród młodych często występował także motyw spontaniczny, związany z chęcią poznania świata, kultury i języka (Młyński, 2016).

Literatura wskazywała na dwa główne typy czynników determinujących mobilność: czynniki wypychające (*push factors*) oraz czynniki przyciągające (*pull factors*). Do pierwszej grupy zaliczało się m.in. trudną sytuację gospodarczą, wysokie bezrobocie, konflikty społeczne, łamanie praw człowieka czy klęski żywiołowe. Z kolei czynniki przyciągające obejmowały m.in. wyższe płace, większe możliwości zatrudnienia, lepsze warunki edukacyjne, stabilną sytuację polityczno-ekonomiczną, a także bezpieczeństwo i ochronę zdrowia (Wójcik-Żołądek, 2014).

Czynniki push i pull doskonale przedstawia poniższa tabela:

**Tabela 3**

*Przyczyny migracji a czynniki push- pull*

Przyczyny migracji	Czynniki wypychające	Czynniki przyciągające
<b>ekonomiczne i demograficzne</b>	bezrobocie, ubóstwo, niskie płace, nieodpowiednia opieka medyczna, braki w systemie edukacji, wysoki przyrost naturalny	wyższe zarobki, popyt na pracę, perspektywy poprawy standardów życia, rozwój osobisty i zawodowy
<b>polityczne</b>	niestabilność polityczna, korupcja, przemoc, niebezpieczeństwo, łamanie praw człowieka	poczucie bezpieczeństwa, wolność polityczna
<b>społeczne i kulturowe</b>	dyskryminacja etniczna, religijna, brak	migracja do krajów przodków, łączenie rodzin, brak dyskryminacji



## równouprawnienia kobiet i mężczyzn

---

Źródło: Orłowska, R. (2013). *Uwarunkowania i skutki rozwoju migracji ekonomicznych w Unii Europejskiej w świetle wybranych teorii migracji międzynarodowych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.

Na decyzję o wyjeździe zarobkowym wpływały również sieci migracyjne (*migration network*), które zapewniały wsparcie, informacje, pomoc organizacyjną czy kontakty towarzyskie. Poczucie bezpieczeństwa wynikające z posiadania znajomych lub krewnych w kraju docelowym zwiększało atrakcyjność migracji. Dla młodego pokolenia szczególnie istotna była możliwość zwiedzania świata, nauki języka, zdobycia doświadczenia czy nawiązania nowych relacji, nawet przy świadomości potencjalnych trudności (Szyszka, 2016).

Migracja, mimo wielu korzyści, wiązała się również z kosztami i stratami. Odpływ młodych ludzi znacząco wpływał na strukturę demograficzną kraju. Obserwowało się spadek przyrostu naturalnego i starzenie się społeczeństwa, zwłaszcza na obszarach wiejskich. Skutkiem migracji było także pozostawienie dzieci przez jednego lub obojga rodziców, co niekiedy prowadziło do zaburzeń w wychowaniu i wzroście liczby rozwodów. Eksperti prognozowali, że do roku 2060 liczba osób starszych (powyżej 80 roku życia) wzrośnie do 80 milionów, podczas gdy liczba ludzi młodych zmniejszy się o 10 milionów (Domański, 2017).

Badacze zwracali także uwagę na zjawisko tzw. „marnotrawstwa mózgow” (*brain waste*), polegające na tym, że osoby z wyższym wykształceniem i wysokimi kwalifikacjami podejmowały za granicą pracę poniżej swoich kompetencji, co hamowało ich rozwój zawodowy. Warto jednak podkreślić, że migracja szczególnie czasowa przynosiła także korzyści. Rodziny migrantów często poprawiały standard życia, modernizując domy i start życiowy. Pozytywne skutki były jednak najbardziej widoczne w sytuacji, gdy migrant utrzymywał regularny kontakt z rodziną i dzielił z nią owoce swojej pracy (Bobrowska, 2013).

Podsumowując, przyczyny migracji mają charakter wielowymiarowy i obejmują zarówno motywy ekonomiczne, społeczne, jak i polityczne. Wyróżnione w literaturze czynniki wypychające i przyciągające ukazują złożoność procesów migracyjnych, które w przypadku kierowców zawodowych dodatkowo łączą się z poszukiwaniem stabilności finansowej oraz możliwości poprawy warunków życia rodzinnego. Migracja, mimo korzyści materialnych, niesie również koszty społeczne i demograficzne, które wpływają na funkcjonowanie rodziny i małżeństwa.

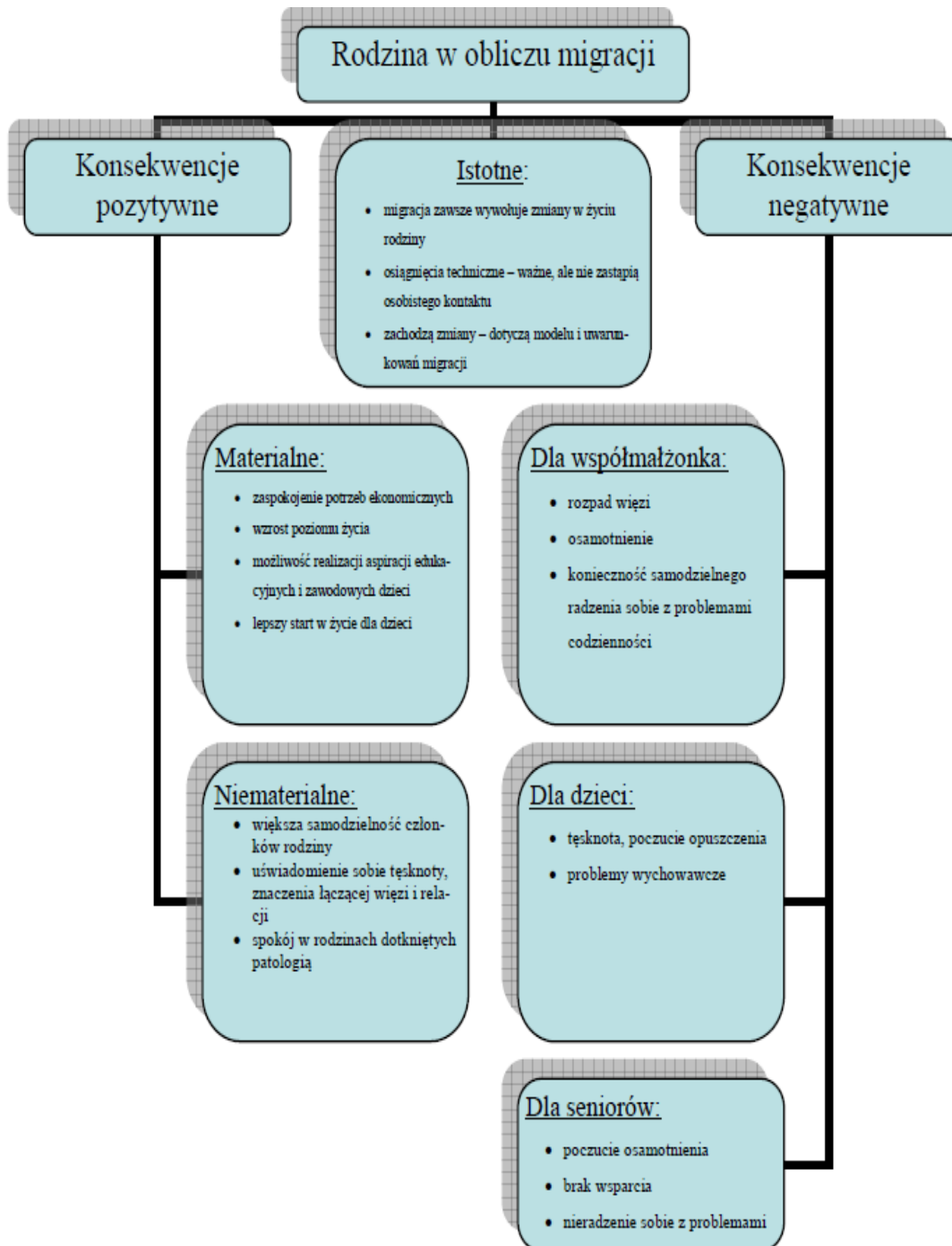


### 3.3.3 Skutki migracji

Skutki migracji członka rodziny są nie tylko odczuwalne dla małżonków i ich dzieci, lecz także dla pozostających w kraju rodziców migrantów, którzy często byli osobami starszymi, schorowanymi lub samotnymi. Kontakty rodzinne nierzadko ulegały osłabieniu, gdyż seniorzy nie zawsze potrafili korzystać z nowoczesnych technologii. Nowe doświadczenia zdobyte przez migrantów niekiedy również wpływały na ich postrzeganie świata i ludzi, co po powrocie bywało źródłem konfliktów (Pestka, 2012).

Wiele badań wskazywało na negatywny wpływ wyjazdu dzieci na zdrowie fizyczne i psychiczne pozostających rodziców. Osoby starsze doświadczały samotności, izolacji oraz braku podstawowego wsparcia. Skutkowało to częstymi zaburzeniami psychicznymi, takimi jak depresja, lęk czy utrata funkcji poznawczych. Pogorszenie stanu zdrowia obniżało jakość życia, a w niektórych przypadkach wiązało się nawet ze zwiększoną śmiertelnością. Część seniorów potrafiła jednak dostosować się do nowych warunków, np. nawiązując przyjaźnie, angażując się społecznie czy rozwijając zainteresowania. Zależało to od wielu czynników indywidualnych i społecznych, m.in. wieku, wykształcenia, stanu zdrowia, sytuacji materialnej, wsparcia bliskich czy dostępu do opieki medycznej. Dlatego też osoby mające kontakt z seniorami oraz instytucje publiczne powinny mieć świadomość zagrożeń, aby móc udzielać odpowiedniej pomocy (Thapa i Visentin, 2018).





**Rysunek 2**

*Opinie i rezultaty badań na temat skutków migracji rodzin*

Źródło: Pestka, D. B. (2012). Rodzina w obliczu migracji zarobkowej. *Kwartalnik Naukowy Fides et Ratio*, 1(5), 19.

Trudności związane z migracją dotyczyły także osób powracających do kraju. Proces adaptacji zależał od długości pobytu za granicą oraz stopnia integracji z tamtejszą społecznością. Im dłużej trwał wyjazd i im silniejsze były relacje społeczne w kraju docelowym, tym trudniejszy stawał się powrót. Ważnym czynnikiem były również normy



i tradycje społeczne obowiązujące w państwie migracji, osoby oceniające je pozytywnie miały większe trudności w ponownej adaptacji. Dodatkowo na samopoczucie reemigranta wpływały zastane warunki ekonomiczne, status społeczny, możliwości na rynku pracy oraz relacje z otoczeniem, czynniki te ostatecznie decydowały o podjęciu kolejnej migracji (Jaroszevska, 2013).

Jak wynika z powyższego, skutki migracji obejmowały szerokie spektrum konsekwencji od trudności adaptacyjnych reemigrantów, przez pogorszenie zdrowia i osłabienie więzi międzypokoleniowych, po konflikty wynikające ze zmiany doświadczeń życiowych migrantów. Zjawisko to miało charakter wielowymiarowy, oddziałując zarówno na migrantów, jak i ich rodziny, a w kontekście małżeństw stanowiło szczególne wyzwanie dla stabilności i jakości relacji partnerskich.

### **3.4 Wpływ migracji zarobkowej na relacje w małżeństwie**

Jak zauważa Młyński (2011) długotrwała rozłąka wynikająca z migracji zarobkowej sprzyjała osłabieniu więzi małżeńskich, zmniejszeniu ich trwałości, a w wielu przypadkach rozpadowi relacji. Fizyczna odległość dzieląca małżonków oraz długie okresy oczekiwania na wspólne spotkania powodowały narastanie dystansu psychicznego. Partnerzy tracili ze sobą codzienny kontakt emocjonalny, co skutkowało pojawieniem się tęsknoty, samotności oraz poczucia braku bezpieczeństwa w relacji. Z czasem ujawniały się trudne emocje od niechęci i irytacji, aż po obojętność czy oziębłość emocjonalną. Partnerzy przestawali dostrzegać w sobie nawzajem źródło wsparcia i czułości, a obraz idealnego związku stopniowo się zacierał. Chociaż współczesne technologie umożliwiają utrzymywanie kontaktu na odległość, to komunikacja telefoniczna czy wideorozmowy nie były w stanie w pełni zastąpić bezpośredniego kontaktu „twarzą w twarz”. W sytuacji chronicznego osamotnienia, zarówno osoba pozostająca w kraju, jak i migrant, zaczęli poszukiwać bliskości poza małżeństwem emocjonalnej lub fizycznej. Działo się tak ponieważ pojawiała się wówczas potrzeba zrozumienia, wsparcia i czułości, której nie sposób było zrealizować na odległość (Młyński, 2011).

W miarę przedłużającej się rozłąki, małżonkowie stopniowo przestawali dzielić się ze sobą codziennymi doświadczeniami, emocjami i przeżyciami. Osłabieniu ulegała zdolność do wspólnego przeżywania codzienności, co oznaczało, że partnerzy przestawali się nawzajem „obdarzać sobą” zarówno w wymiarze emocjonalnym, jak i symbolicznym. Sytuacja ta była szczególnie dotkliwa dla młodych małżeństw, które znajdowały się na etapie budowania więzi,



wymagającym obecności, bliskości i zaangażowania obojga partnerów. Wczesna separacja znacząco zaburzała ten proces i skutkowała trwałym rozchwianiem relacji (Głowiak, 2012).

Małżonkowie pozostający w kraju stawali w obliczu konieczności przystosowania się do nowej rzeczywistości, często wiążącej się z przeciążeniem obowiązkami, samotnym zarządzaniem domem, wychowywaniem dzieci oraz godzeniem życia zawodowego z prywatnym. Prowadziło to do zaniedbań w zakresie organizacji życia domowego i chronicznego zmęczenia. W takich warunkach narastało przekonanie, że codzienne trudności i ciężar odpowiedzialności są znacznie większe niż te, z którymi mierzy się partner przebywający na emigracji. W konsekwencji osoby te doświadczały frustracji, poczucia niesprawiedliwości oraz złości wobec partnera, który mimo, iż formalnie działał na rzecz dobra rodziny nie uczestniczył w jej codziennym życiu. Po powrocie migranta, nie zawsze dochodziło do wyrównania podziału obowiązków, a część z nich usprawiedliwiała swoją bierność potrzebą odpoczynku po pracy, co pogłębiało frustrację partnera (Głowiak, 2012; Szyszka, 2017).

Każdy z członków rodziny tracił bezpośrednie wsparcie drugiej osoby, co dodatkowo prowadziło do rozluźnienia więzi emocjonalnych, indywidualizacji doświadczeń i kształtowania odrębnych schematów codziennego życia. Migrant bywał redukowany w oczach rodziny do roli „dostarczyciela środków” co sprzyjało jego instrumentalizacji i psychologicznemu wyobcowaniu. Powrót osoby migrującej, zamiast przynieść radość, był źródłem stresu i zaburzenia wypracowanego rytmu życia rodzinnego, szczególnie jeśli jego nieobecność wymuszała powstanie nowych ról i schematów funkcjonowania (Kiełtyk-Zaborowska, 2021).

Badania Zajęckiej (2023) nad rodzinami kierowców zawodowych pokazały, że praca ta, choć dobrze płatna, przyczyniała się do spadku jakości relacji, braku zaufania i obaw o przyszłość związku. Migranci żyjący „na weekendy” często nie byli w stanie odbudować więzi rodzinnej. Powroty były zbyt krótkie, by uczestniczyć w codziennym życiu partnerki i dzieci, a tożsamość małżeńska ulegała erozji. Wielu mężczyzn podkreślało, że częsta nieobecność negatywnie wpłynęła na więź z partnerką i przyczyniła się do przeciążenia obowiązkami żon. Ponadto, wielu respondentów przyznało, że odczuwa brak zaufania do swoich partnerek i obawy o ich lojalność, co generowało dodatkowe konflikty i pogłębiało dystans emocjonalny.

I choć migracja zarobkowa miała na celu poprawę sytuacji materialnej rodziny i często wiązała się z realnym wzrostem komfortu życia oraz prestiżu społecznego, to dla samego migranta korzyści te bywały znacznie mniej odczuwalne. Osoba wyjeżdżająca z kraju funkcjonowała poza codziennym rytmem życia swojej rodziny i coraz bardziej dystansowała



się emocjonalnie od środowiska, które pozostawiły. W miarę wydłużającego się okresu pracy za granicą, migrant coraz silniej doświadczał rozdźwięku między dwoma światami tym, który tworzył w miejscu pracy, i tym, który istniał w jego rodzinnym domu. Krótkie powroty, nie pozwalały na pełne uczestnictwo w życiu rodziny, a partnerzy oddalali się od siebie (Wyzlic, 2010).

Z biegiem czasu, im dłużej trwa życie w takiej strukturze, tym silniejsze stawało się poczucie obcości między partnerami. Po powrocie osoby migrującej konieczne było ponowne „uczenie się siebie nawzajem”, co bywało źródłem napięcia po obu stronach. Część małżonków, rozwijała tzw. mechanizm psychologicznego oczekiwania, polegający na świadomym zawieszeniu emocji i przyjęciu strategii „przetrwania”. Migranci nie postrzegali siebie jako emigrantów sensu stricto, lecz jako osoby mobilne, które tymczasowo realizują zawodowe zobowiązania poza domem (Szyszka, 2017).

Nie sposób jednak pominąć głosów akcentujących pozytywne aspekty migracji zarobkowej. W wielu rodzinach dochodziło do realnej poprawy warunków materialnych, co umożliwiało finansowanie zajęć dodatkowych dzieci, rozwój osobisty członków rodziny, czy inwestycje edukacyjne. Partnerzy uczyli się większej samodzielności, a dzieci stawały się bardziej odpowiedzialne. Sam akt migracji niekiedy stawał się okazją do głębszej refleksji nad wartością drugiej osoby i wspólnego życia. Współczesne technologie umożliwiały ponadto tworzenie swoistego „wirtualnego świata rodziny”, w którym bliskość i zaangażowanie realizowane były na odległość (Jurek, 2024; Danilewicz, 2011).

Wioletta Tuszyńska-Bogucka (2018) przeprowadziła badania nad jakością relacji na odległość wśród 100 kobiet i 77 mężczyzn w Polsce i Wielkiej Brytanii. Celem badania było empiryczne zweryfikowanie, czy postulowane w literaturze potencjalne korzyści z rozłąki, takie jak wzrost autonomii, czy docenienie partnera, znajdują potwierdzenie w doświadczeniach par funkcjonujących w rzeczywistości migracyjnej. Uzyskane wyniki nie potwierdziły optymistycznych założeń. Respondenci wskazywali na obniżenie jakości relacji, spadek bliskości, brak wsparcia emocjonalnego i intymności. Kobiety częściej doświadczały lęku, a mężczyźni problemów z samooceną i motywacją.

Migranci zarobkowi, zwłaszcza mężczyźni, często nieśli ze sobą dodatkowy ciężar psychiczny potrzebę udowodnienia zarówno sobie, jak i otoczeniu, że radzą sobie znakomicie. Za fasadą sukcesu kryło się jednak często poczucie osamotnienia i tęsknoty za znanym środowiskiem. Mężczyźni gorzej niż kobiety nawiązują nowe relacje i korzystają z sieci społecznych (Łopatowska i Szubrycht, 2024).



Migracja może być także przyczyną rozpadu małżeństwa zarówno z powodu pojawienia się osoby trzeciej, jak i ujawnienia wcześniejszych dysfunkcji w relacji. Zmiana postawy migranta, brak kontaktu i emocjonalne oddalenie zwiększały ryzyko rozpadu relacji. Często dochodziło również do rozbieżności w priorytetach i celach życiowych partnerów (Danilewicz,2010).

Samoraj-Charitonow (2016) zauważył, że mimo poprawy sytuacji materialnej kobieta pozostająca w kraju przejmowała wszystkie obowiązki i decyzje, co prowadziło do osłabienia roli męża i jego autorytetu w rodzinie. Powrót migranta po wielu latach często wiązał się z poczuciem obcości i koniecznością redefinicji ról.

Rapaport i Doucerain (2021) wskazywali na tzw. „luki postmigracyjne” obejmujące różnice w zatrudnieniu, statusie prawnym, sytuacji finansowej oraz satysfakcji z życia na emigracji. Nierównowagi te prowadziły do napięć w relacjach, a ich skutki zależały od umiejętności komunikacyjnych i adaptacyjnych partnerów.

Compernelle (2021) na podstawie badań z Nepalu dowiódł, że migracja nie zawsze prowadziła do destrukcji relacji. U mężczyzn migrujących przy silnym wsparciu społecznym i zgodnie z lokalną normą „żywiciela rodziny”, jakość relacji nawet się poprawiła, choć kobiety często odczuwały ambiwalencję związaną z nierównościami strukturalnymi.

Aby zyskać pełniejszy obraz skali zjawiska rozpadu relacji małżeńskich w kontekście migracji zarobkowej, warto odwołać się do danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego.

#### Tabela 4

*Ilość rozwodów i emigracji w Polsce w latach 2010-2023*

LATA	EMIGRACJA	ROZWODY
	ZAGRANICZNA	OGÓLEM
W TYSIĄCACH		
2010	17,4	61,3
2011	19,9	64,6
2012	21,2	64,4
2013	32,1	66,1
2014	28,1	65,8
2015	28,1	67,3



2016	12,0	63,5
2017	11,9	65,3
2018	11,8	62,8
2019	10,7	65,3
2020	8,8	51,2
2021	12,0	60,7
2022	13,6	60,2
<b>2023</b>	<b>9,9</b>	<b>56,9</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Rocznika Demograficznego* (2024).

### Tabela 5

*Przyczyny rozwodów w latach 2022-2023*

PRZYCZYNY ROZWODÓW POMIĘDZY MAŁŻONKAMI	WRAZ Z	WYŁĄCZNIE	WRAZ Z	WYŁĄCZNIE
	INNYMI	Z TEGO	INNYMI	Z TEGO
	POWODAMI	POWODU	POWODAMI	POWODU
	W LICZBACH BEZWGLĘDNYCH			
	2023	2023	2022	2022
Brak wierności małżeńskiej	6751	2302	8014	2533
Nadużywanie alkoholu	5509	1228	6443	1327
Naganny stosunek do członków rodziny	2515	459	2396	409
Trudności mieszkaniowe	545	70	749	28
Nieporozumienie na tle finansowym	3049	286	4143	259
Niezgodność charakterów	14270	17484	14384	17055
Niedobór seksualny	72	97	77	76
Dłuższa nieobecność	208	457	269	455



Różnice				
światopoglądowe	58	318	90	263
Pozostałe	1214		1192	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Rocznika Demograficznego* (2023;2024).

Na podstawie zebranych danych można wnioskować, że migracja zarobkowa choć motywowana poprawą warunków bytowych może oddziaływać na relacje małżeńskie wieloaspektowo zarówno bezpośrednio poprzez fizyczną separację jak i pośrednio, poprzez generowanie warunków sprzyjających zdradom, eskalacji konfliktów, czy problemom z alkoholem. Jak wynika z literatury kluczowe znaczenie mają: jakość relacji przed wyjazdem, wzajemne zaufanie, podział obowiązków, a także umiejętność adaptacji i komunikacji w warunkach rozłąki. Tam, gdzie brakuje tych czynników migracja może stać się katalizatorem trwałego kryzysu, prowadzącego do obcości, a w wielu przypadkach rozpadu związku. Zależność między intensywnością migracji a liczbą rozwodów nie jest prosta i wymaga uwzględnienia szeregu czynników pośredniczących w tym stylów przywiązania partnerów oraz satysfakcji seksualnej, które mogą warunkować sposób radzenia sobie z rozłąką.

Podsumowując, migracja zarobkowa miała wielowymiarowy wpływ na relacje małżeńskie. Z jednej strony umożliwiała poprawę warunków materialnych i dawała poczucie stabilizacji ekonomicznej, z drugiej jednak generowała dystans emocjonalny, brak zaufania i liczne konflikty wynikające z przeciążenia obowiązkami oraz braku codziennej obecności partnera. Długotrwała separacja sprzyjała kryzysom intymności i lojalności, a w niektórych przypadkach prowadziła do rozpadu związku. W literaturze podkreśla się, że kluczową rolę w radzeniu sobie z wyzwaniami migracyjnymi odgrywała jakość więzi sprzed wyjazdu, zdolność do komunikacji i adaptacji, a także indywidualne style przywiązania partnerów, które mogą wzmacniać lub osłabić stabilność relacji.

### 3.5 Przegląd z badań i wnioski z literatury

Migracja zarobkowa kierowców zawodowych stawia przed związkami małżeńskimi szereg wyzwań, zarówno emocjonalnych, jak i seksualnych. Długotrwałe rozłąki, ograniczony kontakt fizyczny i komunikacyjny oraz niestandardowe warunki życia codziennego mogą negatywnie wpływać na jakość relacji partnerskiej. Szczególnie istotnym czynnikiem moderującym te zależności okazuje się styl przywiązania, który wpływa na sposób regulowania emocji, budowania intymności i radzenia sobie z separacją.



Celem niniejszego rozdziału jest przegląd aktualnych badań dotyczących związku pomiędzy stylem przywiązania a satysfakcją seksualną w relacjach małżeńskich. W niniejszym przeglądzie przedstawiono wyniki badań dotyczących wpływu różnych stylów przywiązania na satysfakcję seksualną w związkach na odległość oraz uwzględniono kontekst komunikacji partnerskiej i zdrad jako czynników pośrednio wpływających na relacje seksualne i emocjonalne. Badania te mają na celu lepsze zrozumienie psychologicznych mechanizmów funkcjonowania małżeństwa w warunkach długotrwałej fizycznej separacji.

### **3.5.1. Przegląd aktualnych badań naukowych dotyczących stylów przywiązania i satysfakcji seksualnej w związkach na odległość**

Związki na odległość charakterystyczne m.in. dla małżeństw kierowców zawodowych stanowią coraz częstsze zjawisko społeczne i psychologiczne. Kidwell (2021) wskazał, że aż 47,8% respondentów uznało pracę zawodową za główny powód rozłąki. W literaturze podkreśla się, że jednym z kluczowych czynników warunkujących jakość takich relacji jest styl przywiązania, który wpływa zarówno na stabilność więzi, jak i na satysfakcję seksualną partnerów.

Badania Abdi Zarrin i Sanei Taheri (2020) wykazały, że styl bezpieczny korelował dodatnio z satysfakcją seksualną, natomiast styl lękowo-ambiwalentny negatywnie. Podobne wyniki uzyskali Shinde i Shinde (2023), potwierdzając, że osoby z bezpiecznym stylem przywiązania osiągały wyższy poziom satysfakcji małżeńskiej i seksualnej, podczas gdy styl lękowo-ambiwalentny wiązał się z obniżonym poczuciem bezpieczeństwa, trudnościami w budowaniu bliskości i mniejszą satysfakcją ze związku. Onay i Aydin (2024) podkreślali, że styl przywiązania kształtował zdolność do komunikacji emocjonalnej. Styl bezpieczny sprzyjał otwartości w dialogu, umiejętności wyrażania uczuć, oraz wrażliwości na potrzeby drugiej osoby, co przekładało się na wyższy poziom satysfakcji zarówno w sferze relacyjnej, jak i emocjonalnej. Z kolei lękowy wiązał się z nadwrażliwością, niepewnością, zazdrością oraz trudnościami w wyrażaniu emocji, co negatywnie wpływało na bliskość i jakość relacji. Styl unikający natomiast charakteryzował się tendencją do emocjonalnego dystansu, unikania bliskości i tłumienia uczuć, co skutkowało komunikacyjnym wycofaniem i niską jakością relacji partnerskiej.

Segal i Regev (2021), analizując funkcjonowanie par w warunkach pandemii COVID-19, wykazali, że styl bezpieczny wiązał się z wysoką samooceną, umiejętnością poszukiwania wsparcia i skuteczną komunikacją, co przekładało się na wyższą satysfakcję emocjonalną



i seksualną. Z kolei osoby o stylu lękowo-ambiwalentnym intensywnie przeżywały stres i doświadczały trudności w regulacji emocji, co osłabiało ich zdolność adaptacyjną i obniżało satysfakcję w relacji. Styl unikający charakteryzował się dążeniem do niezależności, tłumieniem uczuć i emocjonalnym dystansem, co skutkowało mniejszym zaangażowaniem i ograniczoną gotowością do intymności. Badacze podkreślali, że bezpieczne więzi pełniły funkcje buforu ochronnego wobec stresu, takiego jak długotrwała rozłąka kierowców zawodowych.

W badaniach Goudy i Sahana (2023) styl przywiązania okazał się najsilniejszym predyktorem satysfakcji małżeńskiej. Osoby z bezpiecznym stylem deklarowały wyższe zadowolenie, natomiast trudności seksualne i konflikty obniżały poziom satysfakcji. Bretaña, Aguilar-Alonso i Arriaga (2022) wskazali, że unikowy styl przywiązania obniżał jakość relacji obu partnerów, sprzyjając unikaniu konfrontacji i eskalacji konfliktów szczególnie dotkliwych w związkach funkcjonujących na odległość. Vigl i Siller (2024) potwierdzili, że styl unikający i lękowo-ambiwalentny zwiększał ryzyko niestabilności emocjonalnej i spadków satysfakcji seksualnej, zwłaszcza gdy partnerzy nie mieszkali razem lub wychowują dzieci.

Péloquin, Saint-Eloi Cadely i Sullivan (2024) odwołali się do trójskładnikowego modelu romantycznego wykazali, że osoby z unikającym stylem charakteryzowali się niską gotowością do bliskości i opiekuńczości, a osoby o stylu lękowo-ambiwalentnym nadmierną troskliwością i kontrolą, co w obu przypadkach obniżało satysfakcję seksualną. W związkach na odległość dodatkowym czynnikiem był brak fizycznych zachowań opiekuńczych np. przytulenia, co potęgowało deficyty w bliskości. Z kolei Mejía-Cruz, Álvarez-Cruz i García-Gómez, (2024) pokazali, że styl unikający negatywnie korelował z jakością relacji, a ponadto wiązał się z tendencją do zachowań ryzykownych, takich jak hiperseksualność, używanie substancji czy licznymi partnerami seksualnymi. Mężczyźni częściej prezentowali ten styl, deklarując przy tym wyższy poziom satysfakcji seksualnej, lecz niższe ogólne zadowolenie z życia intymnego.

Ghiasi i in. (2024) zwrócili uwagę na związki stylu przywiązania ze skłonnością do zdrady. Osoby lękowo-ambiwalentne w obawie przed odrzuceniem poszukiwali potwierdzenia własnej wartości w kontaktach seksualnych poza stałym związkiem, natomiast osoby unikające częściej preferowały relacje powierzchowne i krótkotrwałe. Z kolei metaanaliza Mallory`ego, Stantona i Handy`ego (2022) obejmująca 93 badania dowiodła, że najważniejszym predyktorem satysfakcji seksualnej nie jest częstotliwość rozmów, lecz ich jakość, która była

oparta na poczuciu bezpieczeństwa i otwartości. Efekt ten był silniejszy w małżeństwach i narastał wraz z długością związku osiągając szczyt około dziewiątego roku.

Podobne wnioski wysunęły Wałęcka-Matyja i Dębska (2023) wskazując, że wsparcie i zaangażowanie w komunikacji sprzyjało satysfakcji, natomiast deprecjacja działała destrukcyjnie. Autorki podkreślały, że osoby o stylu lękowo-ambiwalentnym były bardziej narażone na negatywne konsekwencje *ghostingu* czy *orbitingu*, podczas gdy osoby z unikającym stylem częściej same stosowały takie strategie. W związkach na odległość szczególne znaczenie miała umiejętność komunikowania potrzeb seksualnych online, które sprzyjały utrzymaniu intymności, choć niosło to też ryzyko nieporozumień i cyfrowych form zdrady.

Kidwell (2021) dowiódł, że osoby w związkach na odległość częściej korzystały z technologii jako formy wyrażania seksualności np. z pornografii, *sextingu*, interaktywnych zabawek seksualnych, co pełniło funkcję kompensacyjną wobec braku fizycznej bliskości, choć jednocześnie niekiedy obniżało samocenę. Abdi Zarrin i Sanei Taheri (2020) dodatkowo wskazali na rolę odporności psychicznej, która w warunkach dystansu chroniła jakość relacji. Z kolei Lebow i Snyder (2022) podkreślali znaczenie terapii par, szczególnie skoncentrowanej na emocji (EFT), opartej na teorii przywiązania. Ich zdaniem nowoczesna terapia powinna łączyć pracę nad intymnością i seksualnością, a w przypadku par żyjących na odległość szczególnie przydatna była forma online, wzmacniająca zaufanie i emocjonalną obecność partnerów mimo dystansu.

Wyniki badań jednocześnie potwierdzają, że styl przywiązania jest kluczowym czynnikiem warunkującym jakość i satysfakcję seksualną w związkach. Styl bezpieczny sprzyja stabilności i zadowoleniu, natomiast styl lękowo-ambiwalentny i unikający wiążą się z obniżoną satysfakcją, niestabilnością emocjonalną i ryzykiem zachowań destrukcyjnych. W przypadku małżeństw kierowców zawodowych oznacza to, że style przywiązania pełnią funkcję moderatora w radzeniu sobie z długotrwałą rozłąką, a jakość komunikacji oraz dostęp do wsparcia emocjonalnego i seksualnego staje się kluczowe dla dobrostanu partnerów.

### 3.5.2. Podsumowanie i wnioski do badań własnych

Styl przywiązania odgrywa kluczową rolę w funkcjonowaniu związków narażonych na długotrwałą rozłąkę, takich jak małżeństwa kierowców samochodów ciężarowych migrujących zarobkowo. Styl lękowy, związany z potrzebą stałego potwierdzania uczuć i lękiem przed odrzuceniem, może prowadzić do spadku satysfakcji seksualnej oraz sprzyjać



zdradzie w sytuacjach ograniczonego kontaktu fizycznego. Przeciwnieństwem są osoby charakteryzujące się stylem bezpiecznym, które wykazują większą odporność emocjonalną i zdolność do podtrzymywania jakości relacji mimo dystansu. W kontekście związków długodystansowych szczególne znaczenie ma konstruktywna komunikacja oraz odporność psychiczna, które mogą przeciwdziałać negatywnym skutkom stresu związanego z migracją zarobkową i separacją fizyczną. Styl przywiązania oddziałuje nie tylko na funkcjonowanie emocjonalne związku, lecz także na jakość komunikacji seksualnej, która odgrywa kluczową rolę w podtrzymaniu bliskości na odległość. Badania potwierdzają, że otwartość w rozmowach o potrzebach seksualnych i preferencjach wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną i relacyjną. Osoby o stylu bezpiecznym częściej prowadzą konstruktywne rozmowy o intymności, co sprzyja utrzymaniu więzi mimo braku fizycznej obecności partnera. Pary coraz częściej wykorzystują technologie jako formę kompensacyjną braku kontaktu fizycznego, np. *sexting*, wspólne oglądanie pornografii online czy korzystanie z interaktywnych gadżetów erotycznych. Mimo że takie praktyki mogą pozytywnie wpływać na satysfakcję, u osób z lękowym stylem przywiązania nierzadko wywołują niepewność, obniżają samoocenę i zwiększają poczucie frustracji, zwłaszcza gdy towarzyszy im brak wzajemności lub presja ze strony partnera.

Zgromadzone wyniki badań empirycznych potwierdzają zasadność przyjętych w badaniu własnym założeń. Zastosowanie Kwestionariusza Stylów Przywiązania (KSP) M. Plopy, oraz Kwestionariusza Satysfakcji Seksualnej (KSS) tego samego autora, uzupełnionych o autorską ankietę badającą m.in. sposoby utrzymywania kontaktu, formy ekspresji seksualnej na odległość i zachowania ryzykowne, okazało się trafne i adekwatne do badanej grupy. W świetle literatury można oczekiwać, że osoby o stylu bezpiecznym będą wykazywać wyższy poziom satysfakcji seksualnej, natomiast osoby o stylu lękowym i unikającym niższy, zwłaszcza w sytuacji ograniczonego kontaktu fizycznego. W małżeństwach kierowców samochodów ciężarowych kluczowe znaczenie ma nie tylko styl przywiązania, lecz także jakość komunikacji seksualnej i umiejętność konstruktywnego korzystania z technologii. Połączenie bezpiecznego stylu przywiązania, otwartości w rozmowach o intymności oraz elastycznego korzystania z narzędzi cyfrowych może skutecznie łagodzić skutki separacji, wspierać satysfakcję seksualną i przeciwdziałać ryzyku zdrady.



## Rozdział 4 Metodologia badań własnych

### 4.1 Uzasadnienie wyboru metody

Metodologia badań psychologicznych obejmuje zasady i procedury prowadzenia badań naukowych, których celem jest pozyskanie rzetelnej i obiektywnej wiedzy o człowieku oraz jego zachowaniach. Jak podkreślał Brzeziński (2019), znajomość podstaw metodologii stanowi warunek poprawnego zaplanowania, przeprowadzenia i interpretacji badań psychologicznych. Bez niej niemożliwe jest właściwe sformułowanie problemu badawczego, wybór zmiennych, dobór narzędzi pomiarowych oraz uzyskania wiarygodnych wyników.

W niniejszym badaniu zastosowano metodę ilościową, obejmującą systematyczny proces pozyskiwania, analizowania i interpretowania danych oraz przedstawiania wyników w formie raportu. Spójność procesu badawczego zapewniło wykorzystanie technik badań sondażowych i eksperymentalnych od doboru próby, poprzez strategię zbierania danych, aż po ich opracowanie statystyczne (Creswell, 2013).

Badania ilościowe zakładają weryfikację obiektywnych teorii poprzez analizę relacji między mierzalnymi zmiennymi przy użyciu standaryzowanych narzędzi. Zebrane dane poddaje się analizie statystycznej, a raport badawczy obejmuje wstęp, przegląd literatury, metodologię, prezentacje wyników i wnioski. Metoda ta umożliwia testowanie hipotez w sposób dedukcyjny, minimalizowanie błędów oraz uzyskiwanie wyników możliwych do replikacji i uogólnienia na szerszą populację (Creswell, 2013).

Wybór metody ilościowej umożliwił obiektywne i statystyczne uzasadnione określenie relacji między zmiennymi istotnymi dla funkcjonowania relacji małżeńskich kierowców zawodowych. Anonimowa forma kwestionariuszy umożliwiła respondentom swobodne wyrażanie opinii i doświadczeń, co sprzyjało szczerości odpowiedzi, zwłaszcza w odniesieniu do tematów wrażliwych, takich jak życie intymne. Standaryzowane narzędzia psychometryczne zapewniły rzetelność i trafność pomiaru.

### 4.2 Przedmiot i cel badań własnych

Przedmiotem badań psychologicznych jest człowiek i jego zachowanie, rozumiane jako dynamiczne procesy psychiczne i społeczne, ujawniające się w określonym środowisku. Psychologia jako nauka koncentruje się nie tylko na opisie zewnętrznych przejawów zachowania, lecz także na wewnętrznych mechanizmach psychicznych, które te zachowania



warunkują. Człowieka i jego zachowania traktuje się jako proces dynamiczny, zależny od wielu czynników. Określony wówczas przedmiot badań wyznacza specyficzną procedurę badawczą, która zaczyna się od formułowania problemu, doboru zmiennych, aż po weryfikację hipotezy w oparciu o dane empiryczne (Brzeziński, 2019).

W niniejszej pracy *przedmiotem badań były* relacje małżeńskie kierowców zawodowych migrujących zarobkowo, ze szczególnym uwzględnieniem stylów przywiązania oraz poziomu satysfakcji seksualnej. Analizie poddano psychologiczne i społeczne mechanizmy funkcjonowania związków w kontekście długotrwałych rozłąk oraz specyfiki pracy kierowcy samochodu ciężarowego. Praca odnosi się również do związku czynników socjodemograficznych (np. stażu małżeńskiego, liczby dzieci) oraz zawodowych (długość i częstotliwość wyjazdów, form kontaktu z partnerką w trakcie rozłąki) z jakością życia intymnego.

*Celem głównym* badań było określenie zależności między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej u kierowców samochodów ciężarowych wykonujących pracę w systemie migracji zarobkowej. Badanie miało zweryfikować, czy style przywiązania (bezpieczny, lękowo-ambiwalentny, unikający) pełnią rolę predyktorów jakości życia seksualnego w związkach na odległość.

*Cel teoretyczno-poznawczy* obejmował pogłębienie wiedzy o zależności między stylem przywiązania, a poziomem satysfakcji seksualnej wśród kierowców zawodowych. Dotychczasowe badania w obszarze psychologii pracy koncentrowały się głównie na bezpieczeństwie ruchu drogowego, stresie zawodowym i zdrowiu fizycznym kierowców, natomiast rzadziej uwzględniały wymiar relacji małżeńskich i życia intymnego.

*Celem praktyczno-diagnostycznym* niniejszej pracy jest identyfikacja obszarów ryzyka dla dobrostanu seksualnego i stabilności związku w sytuacji częstych wyjazdów oraz opracowanie rekomendacji dla specjalistów pracujących z rodzinami kierowców. Wyniki badań mogą stanowić podstawę do opracowania programów wsparcia dla par w związkach migracyjnych, szkoleń dla pracowników sektora transportowego oraz działań profilaktycznych.

#### **4.3 Problemy badawcze i hipotezy**

Problem badawczy stanowi punkt wyjścia każdego badania naukowego. Dotyczy relacji między zmiennymi i najczęściej przyjmuje formę pytań, które wymaga empirycznej odpowiedzi. Celem jego sformułowania jest określenie, czy i w jaki sposób jedna zmienna wpływa na drugą oraz jakie mechanizmy temu towarzyszą (Brzeziński, 2019).



Główny *problem badawczy* niniejszej analizy dotyczył zależności między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców migrujących zarobkowo. Praca koncentruje się na zbadaniu, w jaki sposób cechy indywidualne związane z przywiązaniem wpływają na funkcjonowanie seksualne w związkach obciążonych specyfiką długotrwałej rozłąki. Uwzględniono również dodatkowe czynniki, takie jak częstotliwość i długość wyjazdów, doświadczenie rozstania lub zdrady, sposoby komunikacji w czasie rozłąki czy stosowanie form zaspokajania potrzeb seksualnych na odległość.

Na podstawie literatury i celów badania sformułowano następujące *problemy szczegółowe*:

**P1 (H1):** Czy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej różni się między osobami o stylu bezpiecznym, lękowo-ambiwalentnym i unikającym?

**P2 (H2):** Czy kierowcy o stylu unikającym częściej deklarują trudności w zaspokajaniu potrzeb seksualnych w czasie rozłąki niż osoby o stylu bezpiecznym?

**P3 (H3):** Czy doświadczenie rozstania lub zdrady wiąże się z niższą satysfakcją seksualną?

**P4 (H4):** Czy osoby, które doświadczyły zdrady, częściej prezentują style inne niż bezpieczny?

**P5 (H5):** Czy częstotliwość i długość wyjazdów koreluje ujemnie z poziomem satysfakcji seksualnej?

**P6 (H6):** Czy większa częstotliwość kontaktu z partnerką wiąże się z wyższym poziomem satysfakcji seksualnej?

**P7 (H7):** Czy korzystanie z seksualnych form kontaktu na odległość (np. seks online) wiąże się z wyższym poziomem satysfakcji seksualnej oraz czy zależność ta różni się między stylami przywiązania?

**P8 (H8):** Czy przekonanie o aktywnym udziale partnerki w zaspokajaniu potrzeb podczas rozłąki wiąże się z wyższym poziomem satysfakcji seksualnej?

**P9 (H9):** Czy styl przywiązania moderuje zależność między długością rozłąki a satysfakcją seksualną?

**P10 (H10 – kontrolne):** Czy wiek, staż małżeński, liczba dzieci i staż pracy różnicują poziom satysfakcji seksualnej po uwzględnieniu stylu przywiązania?

W celu znalezienia odpowiedzi na powyższe problemy opracowano zestaw hipotez, które odwołują się do założenia, że styl przywiązania kierowców zawodowych migrujących zarobkowo wiąże się z poziomem satysfakcji seksualnej w ich związkach małżeńskich.

Przyjęto zarówno hipotezę główną (zerową), jak i hipotezy szczegółowe, które rozwijają relacje między zmiennymi uwzględniając czynniki sytuacyjne oraz dodatkowe.

Sformułowana *hipoteza główna* brzmi:

**H0:** Styl przywiązania nie koreluje istotnie z poziomem satysfakcji seksualnej.

W badaniu wyodrębniono ponadto *hipotezy szczegółowe*, które stanowią uszczegółowienie hipotezy głównej:

**H1:** Wyższy wynik w skali bezpiecznego stylu przywiązania przewiduje wyższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej (KSS), a wyższe wyniki w skalach unikającej i lękowo-ambiwalentnej – niższy poziom satysfakcji seksualnej.

**H2:** Wyższy wynik w skali stylu unikowego, przy kontroli wyników dla stylu bezpiecznego i lękowo-ambiwalentnego, przewiduje niższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej (KSS).

**H3 (eksploracyjna):** Doświadczenie rozstania lub zdrady (własnej/partnerki) wiąże się z niższą satysfakcją seksualną.

**H4 (eksploracyjna):** Kierowcy z doświadczeniem zdrady mają niższy wynik bezpieczny oraz wyższe wyniki unikający/lękowo-ambiwalentny niż osoby bez takiego doświadczenia.

**H5:** Częstotliwość i długość wyjazdów zarobkowych ujemnie korelują z poziomem satysfakcji seksualnej (KSS).

**H6:** Częstsza komunikacja z partnerką podczas rozłąki wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną (KSS).

**H7:** Korzystanie z seksualnych form kontaktu na odległość (np. seks online) wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną, a efekt ten jest silniejszy przy wyższym wyniku bezpiecznego stylu.

**H8:** Przekonanie, że partnerka zaspokaja potrzeby seksualne podczas rozłąki, wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną.

**H9:** Styl przywiązania moderuje zależność między długością rozłąki, a satysfakcją seksualną. Osoby o stylu bezpiecznym dzięki lepszym strategiom radzenia sobie rzadziej doświadczają obniżenia satysfakcji seksualnej niż osoby o stylu lękowym i unikającym.

Dla zapewnienia rzetelności i trafności wyników w badaniu uwzględniono również hipotezę kontrolną, której celem było sprawdzenie, czy analizowane zależności pomiędzy stylem przywiązania, a poziomem satysfakcji seksualnej nie są w istotny sposób modyfikowane przez inne czynniki niezwiązane bezpośrednio z głównym problemem badawczym takie jak

wiek, staż małżeński czy długość zatrudnienia jako kierowca zawodowy. Treść *hipotezy kontrolnej* przedstawia się następująco:

**H10:** Wiek, staż małżeństwa, liczba dzieci oraz długość zatrudnienia mogą różnicować poziom satysfakcji seksualnej, jednak nie stanowią głównego przedmiotu badań.

Hipoteza ta miała charakter pomocniczy, ale pozwoliła na eliminację potencjalnych zmiennych zakłócających, które mogłyby wpływać na poziom satysfakcji seksualnej niezależnie od stylu przywiązania. Dzięki tej hipotezie możliwe było dokładniejsze odczytanie wyników badania i sprawdzenie czy styl przywiązania nadal wpływa na satysfakcję seksualną, nawet po uwzględnieniu innych zmiennych. Weryfikacja hipotezy kontrolnej została przeprowadzona z wykorzystaniem nieparametrycznego testu Kruskala-Wallisa oraz korelacji rang Spearmana, co umożliwiło ocenę związku satysfakcji seksualnej z wiekiem, stażem małżeńskim, liczbą dzieci oraz długością zatrudnienia, bez naruszenia założeń dotyczących rozkładu zmiennych.

W niniejszym badaniu, obok hipotez głównych opartych na standaryzowanych narzędziach psychometrycznych (Kwestionariusz Stylów Przywiązania i Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej), sformułowano również hipotezy eksploracyjne (H3 i H4). Ich celem było rozszerzenie analizy o zmienne specyficzne dla sytuacji życiowej kierowców zawodowych, które w literaturze przedmiotu wskazywane są jako istotne dla funkcjonowania relacji małżeńskich. Ze względu na sposób pomiaru zmienne te zostały ujęte w ankiecie autorskiej w formie pytań dychotomicznych (tak/nie/nie wiem) co ogranicza możliwość wnioskowania na temat częstotliwości czy też intensywności omawianych zjawisk. Z tego względu hipotezy te należy traktować jako eksploracyjne, służące przede wszystkim zarysowaniu potencjalnych kierunków zależności oraz otwierające przestrzeń do dalszych badań.

Weryfikacja hipotez została przeprowadzona z wykorzystaniem standaryzowanych narzędzi badawczych, takich jak Kwestionariusz Stylów Przywiązania (KSP) oraz Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej (KSS), a także autorskiej ankiety uwzględniającej kontekst zawodowej migracji, długość i częstotliwość wyjazdów, sposoby komunikacji oraz strategie zaspokajania potrzeb seksualnych w warunkach rozłąki. Dane uzyskane w badaniu poddano analizie statystycznej, co umożliwiło empiryczne sprawdzenie zależności między zmiennymi i dokładniejsze zrozumienie wpływu stylów przywiązania na jakość życia seksualnego w małżeństwach kierowców zawodowych.

Po sformułowaniu problemów i hipotez badawczych opracowano schemat ich wzajemnych zależności, który ukazuje logiczny układ relacji między głównym problemem



badawczym, problemami szczegółowymi, hipotezami oraz zmiennymi analizowanymi w badaniu. Schemat ten porządkuje strukturę badania i wskazuje kierunek analizy empirycznej.



### Rysunek 3

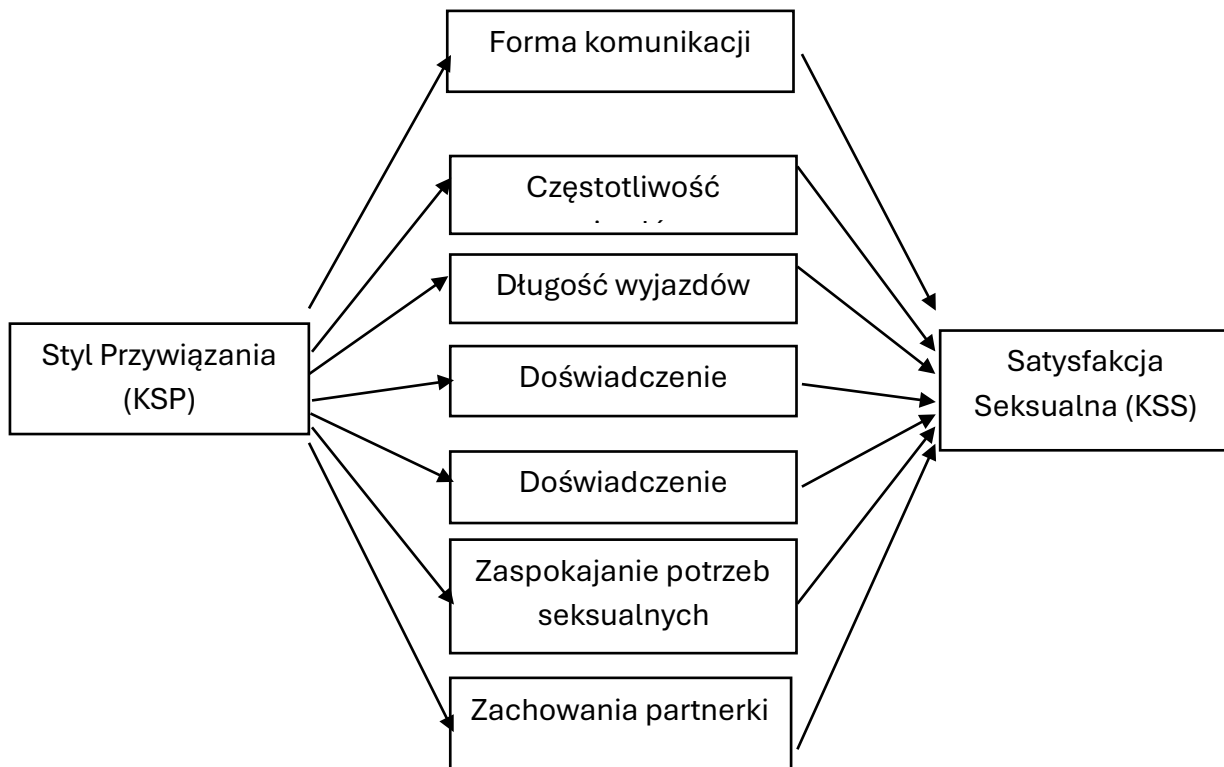
*Schemat zależności między problemami badawczymi, hipotezami i zmiennymi*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie struktury metodologicznej badań psychologicznych (Brzeziński, 2019).

#### 4.4 Charakterystyka zmiennych badawczych i ich wskaźników

Zmienne badawcze są dobierane i wyznaczane przez badacza, który określa ich kierunek oraz cel prowadzonych badań. W zależności od kontekstu analizy, mogą one pełnić różne funkcje. Zmienne niezależne pełnią funkcję czynników wpływających, natomiast zmienne zależne stanowią efekt tego oddziaływania. w której ta sama cecha w jednym przypadku może stanowić czynnik wpływający na inną (Pilch, 1998).

W niniejszym badaniu uwzględniono zarówno zmienne główne, jak i dodatkowe. Styl przywiązania pełnił funkcje zmiennej niezależnej i był mierzony za pomocą Kwestionariusza Stylów Przywiązania (KSP, Płopa). Rozumiany jest jako względnie stała cecha jednostki, która wpływa na kształtowanie się sposobu funkcjonowania w bliskich relacjach. Ponadto odgrywał istotną rolę w kształtowaniu zachowań i doświadczeń małżeńskich ze szczególnym uwzględnieniem sfery intymnej. Satysfakcja seksualna stanowiła zmienną zależną i była oceniana przy użyciu Kwestionariusza Satysfakcji Seksualnej (KSS, Płopa). Narzędzie to umożliwiło ocenę zadowolenia z życia seksualnego z ogólnego punktu widzenia, która pozwalała na określenie poziomu satysfakcji seksualnej w małżeństwie. Dodatkowo otrzymano wynik poziomu satysfakcji w trzech wyodrębnionych wymiarach: bliskość, pieśczoć, oraz seks. Oprócz zmiennych głównych wzięto pod uwagę także zmienne dodatkowe, wynikające ze specyfiki pracy kierowców zawodowych. Do zmiennych sytuacyjnych zaliczono częstotliwości kontaktu z małżonką podczas rozłąki, a także doświadczenia związane ze zdradą czy też rozstaniem. Uwzględniono również odczuwanie emocjonalnego oddalenia oraz trudności w zaspokajaniu potrzeb emocjonalnych i seksualnych. W ankiecie autorskiej znalazły się także pytania eksploracyjne dotyczące używek i zachowań ryzykownych, które choć nie stanowią głównego przedmiotu badania pozwalają szerzej opisać kontekst życia małżeńskiego kierowców migrujących zarobkowo. Na rysunku nr 3 przedstawiono model zależności między zmiennymi, a w tabeli 6 zestawiono ich szczegółowe wskaźniki.



#### Rysunek 4

*Zależności między zmiennymi*

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek przedstawia główny model badawczy, w którym styl przywiązania pełni funkcję zmiennej niezależnej, a satysfakcja seksualna funkcję zmiennej zależnej. Uwzględniono także wybrane zmienne sytuacyjne, takie jak częstotliwość i długość wyjazdów, forma komunikacji z partnerką, doświadczenie zdrady i rozstania czy sposoby zaspokajania potrzeb seksualnych. Model ten obrazuje kluczowe zależności zgodne z przyjętymi hipotezami. Należy jednak podkreślić, że w badaniu analizie poddano również dodatkowe czynniki takie jak potrzeby emocjonalne oraz zmienne eksploracyjne (zachowania ryzykowne i używki), które zostały szczegółowo zaprezentowane w tabeli 6.

**Tabela 6**

*Zmienne i ich wskaźniki*

<b>Zmienna</b>	<b>Rodzaj zmiennej</b>	<b>Wskaźniki (narzędzia/pytania)</b>
<b>Styl przywiązania</b>	Niezależna	Kwestionariusz Stylów Przywiązani (KSP, Plopa)- wyniki w trzech podskalach: Styl bezpieczny (np. pozycje 1, 4, 7, 10, 13, 16, 19, 22) Styl lękowo-ambiwalentny (np. 2, 5, 8, 11, 14, 17, 20, 23) Styl unikający (np. 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24) Skala odpowiedzi: 1-7.
<b>Satysfakcja seksualna</b>	Zależna	Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej (KSS, Plopa)- 10 pozycji (1-10), z podziałem na wymiary: Bliskość (np. 4, 6, 7) Pieszczoty (np. 1, 2, 5) Seks (np. 3, 8, 9, 10) Skala odpowiedzi: 1-5 + opcja „nie występuje”.



---

<b>Czynniki demograficzne</b>	Dodatkowe (kontrolne)	Płeć, wiek, staż małżeński, liczba dzieci, staż pracy jako kierowca zawodowy, liczba dni poza domem (ankieta autorska).
<b>Funkcjonowanie relacji</b>	Dodatkowe (sytuacyjne)	Częstotliwość i forma kontaktu z partnerką, doświadczenie rozstania/separacji, doświadczenie zdrady, emocjonalne oddalenie (ankieta autorska).
<b>Potrzeby emocjonalne i seksualne</b>	Dodatkowe (sytuacyjne)	Trudności w zaspokajaniu potrzeb emocjonalnych i seksualnych, sposoby radzenia sobie podczas rozłąki (masturbacja, seks online, rozmowy erotyczne), udział partnerki w zaspokajaniu potrzeb (ankieta autorska).
<b>Zachowania ryzykowne i używki</b>	Dodatkowe (eksploracyjne)	Pytania o spożywanie alkoholu, substancji psychoaktywnych oraz podejmowanie ryzykownych

---



---

kontaktów seksualnych  
w trakcie i po powrocie  
z wyjazdu (ankieta autorska).

---

Źródło: opracowanie własne.

\* wskaźniki dla KSP i KSS zaczerpnięto z oryginalnych narzędzi autorstwa M. Plopy (2008; 2021).

Przedstawiony zestaw zmiennych obejmuje zarówno kluczowe aspekty teoretyczne, jak i praktyczne czynniki sytuacyjne, charakterystyczne dla pracy kierowców samochodów ciężarowych migrujących zarobkowo. Uwzględnienie zmiennych głównych (styl przywiązania i satysfakcja seksualna) oraz dodatkowych (sytuacyjnych, kontrolnych i eksploracyjnych) pozwala na wielowymiarowe ujęcie badanego problemu. Tak skonstruowany model umożliwia empiryczną weryfikację postawionych hipotez badawczych oraz daje podstawę do formułowania wniosków praktycznych, odnoszących się do funkcjonowania małżeństw kierowców zawodowych w warunkach długotrwałej rozłąki.

#### 4.5 Opis zastosowanych metod

W badaniu zastosowano metodę ilościową, której celem było uzyskanie danych możliwych do statystycznej analizy i weryfikacji hipotez opartych na badaniu. Dobór metody badania wynikał z celu i przedmiotu pracy oraz koncentrował się na zależności pomiędzy stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców samochodów ciężarowych wykonujących pracę o charakterze migracji zarobowej. Aby wielowymiarowo uchwycić badane zjawiska, wykorzystano dwa standaryzowane psychometrycznie narzędzia autorstwa Mieczysława Plopy oraz autorską ankietę badawczą zawierającą metryczkę oraz pytania dotyczące specyfiki pracy osób badanych.

Pierwszym zastosowanym narzędziem był *Kwestionariusz Stylów Przywiązania* (KSP, Plopa). Oparty jest na koncepcji przywiązania Johna Bowlby`ego, rozwijanej następnie przez Mary Ainsworth oraz Hazana i Shavera. Zakłada on istnienie trzech podstawowych stylów przywiązania u osób dorosłych: *bezpiecznego*, *lękowo-ambivalentnego* oraz *unikowego*. Traktowany jest jako względnie trwała dyspozycja kształtująca sposób nawiązywania i przeżywania relacji bliskich, w tym relacji romantycznych. Badania Hazana i Shavera wykazały, że wzorce przywiązania wykształcone w dzieciństwie są przenoszone do dorosłych relacji intymnych i stanowią podstawę przeżywania, bliskości, zależności oraz bezpieczeństwa. Osoby charakteryzujące się *bezpiecznym stylem przywiązania* mają wysoki poziom zaufania,



otwartości i komfortu w relacji. *Styl lękowo-ambiwalentny* objawia się nadmierną potrzebą bliskości, obawą przed odrzuceniem oraz obniżonym poczuciem bezpieczeństwa. Z kolei *styl unikowy* przejawia się dystansem emocjonalnym, niechęcią do zależności oraz trudnością w nawiązywaniu głębokich relacji. Kwestionariusz składa się z 24 pozycji po 8 przyporządkowanych do każdego ze stylów, w związku z czym wyniki oscylują w granicach od 8-56 punktów. Respondenci ustosunkowują się do każdego ze stwierdzeń zaznaczając odpowiedź na 7 punktowej skali, gdzie 1 oznacza zdecydowany brak zgody, a 7 pełną akceptację treści twierdzenia. Stwierdzenia odnoszą się do osobistych doświadczeń i zachowań w relacji romantycznej lub małżeńskiej osób badanych. Interpretacja wyników odbywa się zgodnie ze skalą stenową, w której 1-2 oznacza bardzo niski wynik, 3-4 świadczy o niskich wynikach, 5-6 to wynik przeciętny, 7-8 stanowi wynik wysoki, a 9-10 sten wskazuje na bardzo wysoki wynik. Struktura narzędzia została potwierdzona za pomocą analizy confirmacyjnej przeprowadzonej w programie LISREL. Kwestionariusz wykazuje wysoką rzetelność i spełnia standardowe kryteria metodologiczne stosowane w psychologii. Plopa (2008) podkreśla, że narzędzie to może być przydatne w rozwijaniu badań nad relacjami przywiązaniowymi i analizie więzi interpersonalnych (Plopa, 2006; 2008).

Zgodnie z zainteresowaniami teoretycznymi styl przywiązania może mieć znaczący wpływ na jakość relacji intymnych, sposób przeżywania bliskości oraz poziom satysfakcji seksualnej w dorosłych związkach romantycznych, co pozwala uzasadnić zastosowanie tego narzędzia w niniejszym badaniu.

Drugim narzędziem badawczym jest *Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej* (KSS, Plopa), skonstruowany w celu pomiaru poziomu zadowolenia z życia seksualnego w relacji partnerskiej. Narzędzie to oparte jest na trójczynnikiem modelu teoretycznym który zakłada, że satysfakcja seksualna ma charakter wielowymiarowy i obejmuje takie komponenty jak *bliskość emocjonalna*, *satysfakcję seksualną* wynikającą z pieszczot, oraz *satysfakcję ze współżycia seksualnego*. Kwestionariusz składa się z 10 pozycji, do których respondent ustosunkowuje się wybierając jedną z sześciu kategorii odpowiedzi, której odpowiada poziom satysfakcji seksualnej od „nie występuje” po „maksymalna satysfakcja”. Odpowiedziom przypisuje się wartości punktowe od 0 do 5, a uzyskane wyniki sumowane są w obrębie powyższych trzech wymiarów (*bliskości*, *pieszczot*, *seksu*). Wynik ogólny mieści się w przedziale 0-50 punktów, a następnie przeliczany jest na jednostki stenowe. Przedział od 1 do 4 wskazuje na niski poziom satysfakcji seksualnej, 5- 6 sten określany jest jako przeciętny, natomiast steny od 7 do 10 odzwierciedlają wysoki poziom zadowolenia z życia seksualnego. W wyniku przeprowadzonych analiz czynnikowych i confirmacyjnych trójczynnikowa



struktura została potwierdzona wynikami badań naukowych, model charakteryzuje się zadowalającymi wskaźnikami rzetelności i zgodności ( $TLI > 0,9$ ;  $CFI = 0,793$ ). Wzajemne powiązania między badanymi aspektami satysfakcji potwierdzają logiczną i statystyczną spójność modelu. Wykorzystuje się go w badaniach naukowych, w praktyce diagnostyczno-klinicznej oraz terapii umożliwiając tym samym monitorowanie zmian w czasie oraz ocenę skuteczności podejmowanych działań pomocowych. Stanowić może także pogłębienie analizy relacji partnerskich w odniesieniu do teorii wymiany społecznej, która postrzega satysfakcję seksualną jako wynik bilansu kosztów i korzyści w związku (Płopa, 2017; 2021).

Dodatkowo w badaniu wykorzystano *autorską ankietę* opracowaną na podstawie literatury i wcześniejszych badań, która zawierała pytania metryczkowe oraz dotyczące długości i częstotliwości wyjazdów w celach zawodowych, sposobu komunikacji z partnerką podczas rozłąki, doświadczeń związanych ze zdradą lub rozstaniem, a także strategie zaspokajania potrzeb seksualnych w czasie rozłąki przez obie strony. Zmienne te pełnią rolę pośredniczącą, moderującą i kontrolującą w analizie zależności, co zapewnia jego trafność treściową i adekwatność do specyfiki badanej grupy.

Dobór powyższych narzędzi był uzasadniony zgodnością z przedmiotem badań oraz koniecznością ilościowego ujęcia badanych zmiennych istotnych dla analizowanych zależności. Zastosowanie trzech uzupełniających się narzędzi pozwoliło na kompleksowe ujęcie problemu badawczego i zwiększyło trafność oraz rzetelność uzyskanych wyników.

#### 4.6 Profil uczestników badania

W badaniu wzięło udział 87 osób, z czego do dalszej analizy zakwalifikowano mężczyzn (kierowców zawodowych) stanowiących 92% próby. Kobiety (8%) zostały automatycznie wyłączone z badania po zaznaczeniu swojej płci w formularzu, co wynikało z przyjętego kryterium doboru próby. Dzięki temu uzyskano jednorodną grupę badawczą, zgodną z założeniami pracy.

Uczestnicy reprezentowali zróżnicowany wiek od 21 do 61 lat. Najliczniejszą grupę stanowili kierowcy w wieku 43 lat (11,5%), następnie 41-46 lat (od 6,9% do 9%), co wskazuje, że większość respondentów znajdowała się w wieku średnim, aktywnym zawodowo i rodzinie.

Pod względem stażu małżeńskiego najwięcej respondentów pozostawało w związku małżeńskim od 11 do 20 lat (28,7%) oraz od 0 do 5 lat (28,7%), co pozwala uznać próbę za zróżnicowaną pod względem etapu życia rodzinnego. Kolejną grupę stanowili badani z małżeństwem trwającym powyżej 20 lat (25,3%) i 6-10 lat (17,2%).



W zakresie liczby dzieci największy odsetek stanowili kierowcy posiadający dwoje dzieci (28,7%), następnie jedno dziecko (21,8%), natomiast 24,1% badanych nie miało potomstwa. Trójkę dzieci posiadało 12,6% uczestników, a więc niż troje również 12,6%.

Pod względem stażu zawodowego dominowali kierowcy z ponad 10 letnim doświadczeniem (46%), natomiast 20,7% wykonywało ten zawód od 6 do 10 lat, a 19,5% od 1 do 5 lat. Jedynie 13,8% badanych pracowało w zawodzie krócej niż rok.

Jeśli chodzi o częstotliwość rozłąki z rodziną, najwięcej respondentów przebywało poza domem 4-7 dni (29,9%) lub powyżej 14 dni (28,7%), co potwierdza migracyjny charakter pracy kierowców. Kolejno 23% badanych deklaroowało nieobecność trwającą 1-3 dni, a 18,4% od 8 do 14 dni.

Badanie miało zasięg ogólnopolski oraz międzynarodowy, gdyż wzięli w nim udział kierowcy zatrudnieni zarówno w Polsce, jak i w różnych krajach Europy. Pozwoliło to uzyskać szeroką perspektywę doświadczeń związanych z długotrwałą rozłąką, stylem życia mobilnego oraz funkcjonowaniem małżeństwa w warunkach zawodowej migracji.

#### **4.7 Sposób przeprowadzenia badania**

Badanie zrealizowano metodą komputerową z wykorzystaniem standaryzowanych narzędzi psychometrycznych autorstwa Mieczysława Plopy. W pierwszej kolejności zastosowano Kwestionariusz Stylów Przywiązania (KSP) oraz Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej (KSS), a następnie ankietę autorską, opracowaną w oparciu o literaturę przedmiotu i wcześniejsze badania dotyczące relacji małżeńskich w kontekście pracy migracyjnej kierowców zawodowych. Autorska ankietę badawczą, opracowaną na potrzeby niniejszego badania, została zamieszczona w załącznikach (por. Załącznik 2). Warto podkreślić, że Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej (KSS) autorstwa Mieczysława Plopy jest narzędziem dostępnym w formule *Open Access*, co umożliwi jego wykorzystanie do celów naukowych i diagnostycznych oraz zamieszczenie pełnej treści narzędzia w załącznikach do niniejszej pracy (por. Załącznik 1). Kwestionariusz Stylów Przywiązania został opublikowany w monografii Mieczysława Plopy „Więzi w małżeństwie i rodzinie. Metody badań.” i stanowi narzędzie ogólnodostępne w obiegu naukowym. Zastosowano go zgodnie z obowiązującymi zasadami wykorzystania narzędzi psychometrycznych, bez zamieszczania jego treści w pracy. Badanie przeprowadzono przy użyciu ankiety komputerowej, udostępnionej w formie formularza elektronicznego w okresie od sierpnia do października 2025 roku. Zastosowano metodę kuli śnieżnej, polegającej na przekazywaniu linku do badania kolejnym uczestnikom



przez osoby, które wcześniej wzięły w nim udział. Informację o badaniu rozpowszechniono również w mediach społecznościowych i na forach branżowych kierowców zawodowych.

Udział w badaniu był anonimowy i całkowicie dobrowolny. Przed rozpoczęciem wypełniania kwestionariuszy uczestnicy zapoznawali się z informacją o celu badania, sposobie przetwarzania danych oraz zasadach poufności, po czym wyrażali świadomą zgodę na udział w badaniu w formie elektronicznej. Odpowiedzi były rejestrowane automatycznie w zabezpieczonym arkuszu elektronicznym, a następnie eksportowane do oprogramowania statystycznego w celu dalszej analizy. Średni czas wypełnienia kwestionariuszy wynosił ok. 10-15 minut.

#### **4.8 Zasady etyczne uwzględnione w badaniach własnych**

Badanie zostało przeprowadzone zgodnie z Kodeksem Etycznym Polskiego Towarzystwa Psychologicznego (PTP, 2018) oraz ogólnymi zasadami etyki badań naukowych. Uczestnicy zostali poinformowani o celu i charakterze badania, jego anonimowości, oraz o możliwości rezygnacji z udziału na każdym etapie bez konieczności podawania przyczyny. W badaniu nie gromadzono żadnych danych umożliwiających identyfikację respondentów. Odpowiedzi były zapisywane anonimowo i wykorzystywane wyłącznie w celach naukowych. Treść kwestionariuszy dotyczyła subiektywnych przeżyć oraz opinii, jednak została sformułowana w sposób neutralny i nienaruszający poczucia komfortu badanych. Badanie nie wiązało się z żadnym ryzykiem natury fizycznej ani psychicznej. Zgoda na udział w badaniu była udzielana w formie elektronicznej poprzez świadome przejście do dalszej części formularza po zapoznaniu się z treścią informacji o badaniu. Uczestnicy zostali poinformowani o dobrowolności udziału, możliwości wycofania się z badania na każdym etapie oraz pełnej anonimowości udzielanych odpowiedzi. Wyniki opracowano i przedstawiono w formie zbiorczej, z zachowaniem pełnej poufności oraz poszanowania prywatności uczestników. Z uwagi na tematykę badania, dostęp do pełnych wyników posiadali wyłącznie autor pracy i promotor, a dane zostały zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem.



## Rozdział 5. Styl przywiązania a satysfakcja seksualna kierowców zawodowych- prezentacja i interpretacja wyników badań własnych

### 5.1. Charakterystyka próby i zmiennych badawczych

W badaniu wzięło udział 80 kierowców zawodowych w wieku od 21 do 62 lat. Grupa była jednorodna pod względem płci, ponieważ zgodnie z kryteriami doboru próby uwzględniono wyłącznie mężczyzn wykonujących pracę kierowców samochodu ciężarowego. Badani reprezentowali zróżnicowane etapy życia rodzinnego oraz doświadczenia zawodowe, co pozwala na wszechstronną analizę zależności między stylem przywiązania a funkcjonowaniem relacji małżeńskich.

Pod względem stażu małżeńskiego największą grupę stanowili kierowcy pozostający w związku małżeńskim od 11 do 20 lat (31,3%) oraz od 0 do 5 lat (27,5%). Zróżnicowanie liczby dzieci wskazuje, że łączone obowiązki rodzinne i zawodowe mogą mieć wpływ na jakość relacji, najwięcej kierowców posiadało dwoje potomstwa (30%), a 23,8% nie miało dzieci.

Staż zawodowy także był zróżnicowany prawie połowa uczestników (47,5%) pracowała w zawodzie powyżej 10 lat, natomiast 12,5% wykonywało ten zawód krócej niż rok. Dane te potwierdzają, że grupa obejmuje zarówno osoby rozpoczynające karierę zawodową, jak i kierowców o długoletnim doświadczeniu.

Pod względem długości rozłąki z rodziną najwięcej kierowców deklarowało pobyt poza domem od 4 do 7 dni (31,3%) lub powyżej 14 dni (26,3%), co odzwierciedla typowy charakter pracy w transporcie międzynarodowym. Szczegółowe informacje socjodemograficzne przedstawiono w Tabeli 7.

**Tabela 7**  
*Dane socjodemograficzne grupy (N=80)*

	<i>n</i>	<i>%</i>
<b>Staż małżeństwa</b>		
0-5 lat	22	27,5%
6-10 lat	13	16,3%
11-20 lat	25	31,3%
Powyżej 20 lat	20	25,0%
<b>Liczba dzieci</b>		
0	19	23,8%
1	16	20,0%
2	24	30,0%

3	11	13,8%
Więcej	10	12,5%
<b>Staż pracy jako kierowca</b>		
Mniej niż 1 rok	10	12,5%
1-5 lat	16	20,0%
6-10 lat	16	20,0%
Powyżej 10 lat	38	47,5%
<b>Pobyty poza domem</b>		
Od 1-3 dni	19	23,8%
Od 4-7 dni	25	31,3%
Od 8-14 dni	15	18,8%
Powyżej 14 dni	21	26,3%

Źródło: Opracowanie własne.

## 5.2. Prezentacja wyników i badań własnych

W niniejszym podrozdziale przedstawiono wyniki analiz dotyczących stylów przywiązania, poziomu satysfakcji seksualnej oraz funkcjonowania relacji małżeńskich kierowców zawodowych w warunkach rozłąki. Zaprezentowano zarówno statystyki opisowe głównych zmiennych (KSP, KSS), jak i szczegółowe dane z ankiety autorskiej odnoszące się do komunikacji, strategii radzenia sobie podczas wyjazdów, trudności emocjonalnych i seksualnych, zachowań ryzykownych oraz doświadczeń zdrady lub separacji.

### 5.2.1. Styl przywiązania i satysfakcja seksualna – statystyki opisowe

Dla satysfakcji seksualnej i jej podskal uzyskano wyniki o podobnym zróżnicowaniu mierzone stosunkiem SD/M (uzyskano zakres 0,37-0,43). Najwyższe wyniki dotyczyły bliskości emocjonalnej ( $M = 19,34$ ). Wyniki w skali Pieszczoty oraz Seks mają wartość skośności  $< -1$ , co świadczy o dużej przewadze wyników wyższych od średniego poziomu. Podobnie, choć w mniejszym stopniu dotyczy to wyniku ogólnego. Brak symetrii rozkładów wpływa na istotny wynik testu Shapiro - Wilka, który wskazuje na brak normalności rozkładu tych opisywanych zmiennych.

Analiza danych dotyczących stylów przywiązania wykazała, najwyższy średni wynik uzyskano w zakresie stylu bezpiecznego ( $M = 37,66$ ). Styl ten charakteryzuje się otwartością na bliskość, zaufaniem oraz stabilnością emocjonalną, co wskazuje, że wielu kierowców mimo specyfiki pracy utrzymuje dojrzałe i bezpieczne wzorce relacyjne.

Najniższe średnie wyniki odnotowano w zakresie stylu unikowego ( $M = 23,53$ ). Oznacza to, że większość kierowców nie przejawia dominujących tendencji do dystansu



emocjonalnego czy unikania intymności. Styl lękowo-ambiwalentny przyjął wartości pośrednie ( $M = 29,40$ ).

Styl bezpieczny charakteryzuje też ujemna skośność. Założenie normalności rozkładu nie zostało spełnione również dla stylów przywiązania. Szczegółowe dane przedstawiono w Tabeli 8, a graficzne zobrazowanie poziomów stylów przywiązania zawiera Wykres 1.

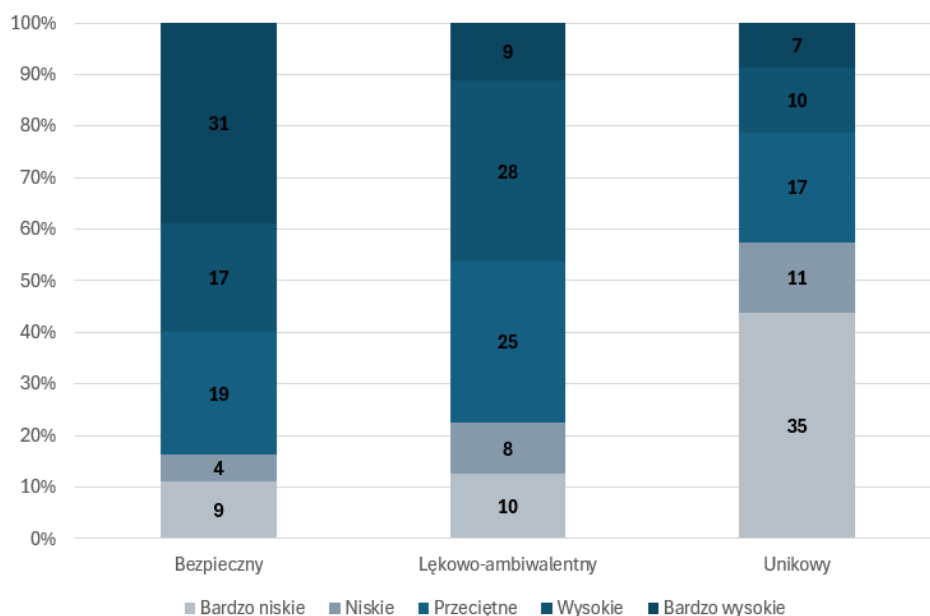
**Tabela 8**

*Podstawowe statystyki opisowe i testy normalności dla satysfakcji seksualnej i stylów przywiązania ( $N = 80$ )*

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Mdn</i>	<i>Min.</i>	<i>Maks.</i>	<i>Sk.</i>	<i>Kurt</i>	<i>W</i>	<i>p</i>
<b>Satysfakcja seksualna</b>									
Pieszczoty	7,51	2,83	8,00	0	10	-1,14	0,43	0,83	<0,001
Bliskość	19,34	8,40	21,00	0	30	-0,63	-0,54	0,93	<0,001
Seks	7,93	2,94	10,00	0	10	-1,31	0,63	0,74	<0,001
Wynik ogólny	34,78	13,63	38,50	0	50	-0,92	0,01	0,89	<0,001
<b>Style Przywiązania</b>									
Bezpieczny	37,66	12,87	40,00	8	56	-0,73	-0,02	0,93	0,001
Lękowo-ambiwalentny	29,40	11,16	30,00	8	56	-0,05	0,16	0,96	0,016
Unikowy	23,53	11,76	25,00	8	56	0,31	-0,67	0,94	0,001

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wyników stenowych wyróżniono 5 grup wyników dla każdego ze stylu przywiązania. Wysokie i bardzo wysokie wyniki dla stylu bezpiecznego uzyskało 60% kierowców, a dla lękowo-ambiwalentnego i unikowego odpowiednio 46,3% i 21,3%. Ponad połowa kierowców ma niski lub bardzo niski poziom stylu unikowego.



### Wykres 1

*Poziom stylów przywiązania na podstawie wyników w stenach*

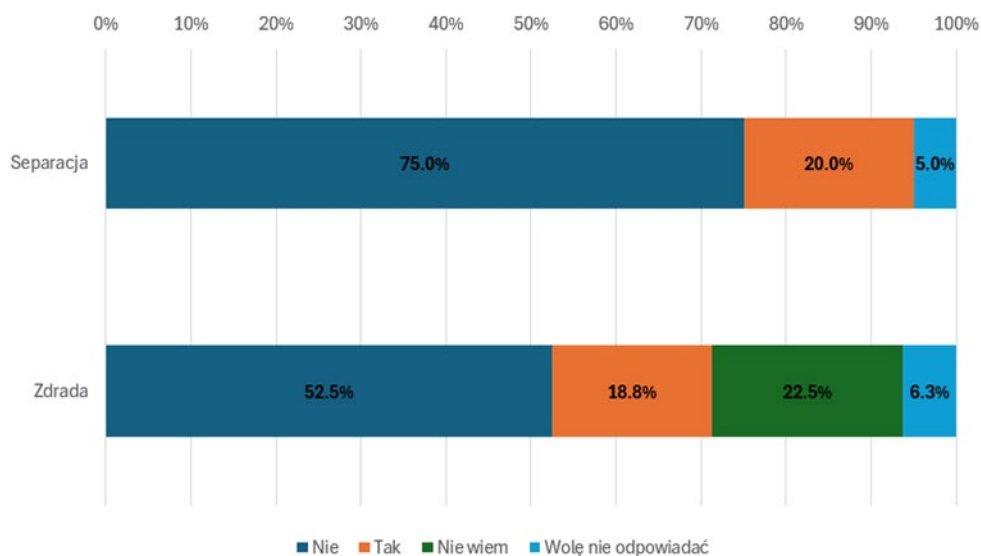
Źródło: Opracowanie własne.

### 5.2.2. Funkcjonowanie relacji w warunkach rozłąki – komunikacja, trudności, strategia radzenia sobie i zachowania ryzykowne

W tej części przedstawiono analizę danych uzyskanych za pomocą ankiety autorskiej obejmującej funkcjonowanie relacji podczas wyjazdów służbowych, w tym częstotliwość kontaktów z partnerką, poczucie bliskości, sposoby radzenia sobie z rozłąką, trudności emocjonalne i seksualne, a także zachowania ryzykowne oraz używanie substancji psychoaktywnych.

W badanej grupie kierowców  $\frac{3}{4}$  deklaruje, że praca nie doprowadziła do separacji. Natomiast podobny odsetek kierowców doświadczył separacji i/lub zdrady. W przypadku zdrady po zliczeniu odpowiedzi „Nie wiem” oraz „Nie” odsetek kierowców wynosi prawie 75%.





## Wykres 2

*Rozkład odpowiedzi dotyczących skutków pracy kierowców*

Źródło: Opracowanie własne.

- Częstotliwość kontaktu i poczucie zaspokojenia potrzeb

Zdecydowana większość kierowców utrzymuje regularny kontakt z partnerką. Około 74% kierowców kontaktuje się z żoną co najmniej raz dziennie podczas wyjazdów, a prawie połowa z nich (47,5%) deklaruje, że ich potrzeby seksualne nie są zaspokajane podczas rozłąki, co przedstawia Tabela 9

## Tabela 9

*Odpowiedzi dotyczące kontaktów z żoną podczas wyjazdów i zaspokajania potrzeb seksualnych przez małżonkę (N=80)*

	N	%
<b>Częstotliwość kontaktu z żoną</b>		
Kilka razy dziennie	29	36,3%
Codziennie (raz dziennie)	30	37,5%
Kilka razy w tygodniu	12	15,0%
Raz w tygodniu lub rzadziej	6	7,5%
Nie utrzymuje kontaktu podczas wyjazdu	3	3,8%
<b>Zaspokajanie potrzeb seksualnych przez żonę podczas rozłąki</b>		
Nie zaspokajają moich potrzeb seksualnych	38	47,5%
Tak, wspólnie online, ale nie odczuwam bliskości	5	6,3%



Tak, wspólnie online (np. rozmowy o seksie, nagość, wideo) i daje mi to poczucie bliskości	21	26,3%
Nie wiem	14	17,5%
Wolę nie odpowiadać	2	2,5%

Źródło: Opracowanie własne.

- Formy kontaktu i strategii radzenia sobie z rozłąką

Biorąc pod uwagę możliwość udzielenia więcej niż jednej odpowiedzi (Tabela 10), jako najczęstszą formę kontaktu wskazano rozmowę telefoniczną (37,5 % odpowiedzi) wskazaną przez 82,5% kierowców. Najrzadziej kontaktowano się przez aplikacje do pisania (16% odpowiedzi). Ten sposób kontaktu zadeklarowało 35% kierowców.

Z grupy 80 kierowców, 24, czyli 30% odpowiedziało, że nie podejmuje na wyjazdach działań związanych z radzeniem sobie z rozłąką. Dla pozostałej grupy 56 kierowców, najczęstszym sposobem radzenia sobie z rozłąką wskazano masturbację (37% odpowiedzi w tej grupie). Wskazało na nią 82,5% kierowców z tej grupy. W dalszej kolejności sposobem radzenia sobie było oglądanie pornografii. Rozmowy o seksie z partnerką lub seks online w formie czatu, zdjęć były tak samo często wskazane jako sposób radzenia sobie z rozłąką, co pokazuje Tabela 10

**Tabela 10**

*Odporowiedzi dotyczące form kontaktów z żoną podczas wyjazdów (N=80) i sposobów radzenia sobie z rozłąką (N=56)*

	n	% odporowiedzi	% kierowców
<b>Forma kontaktu</b>			
Rozmowa telefoniczna	66	37,1%	82,5%
SMS	44	24,7%	55,0%
Rozmowa video	40	22,5%	50,0%
Aplikacja do pisania	28	15,7%	35,0%
<b>Sposób radzenia sobie z rozłąką</b>			
Masturbacja	47	36,7%	82,5%
Oglądanie pornografii	32	25,0%	56,1%
Rozmowy z partnerką	20	15,6%	35,1%

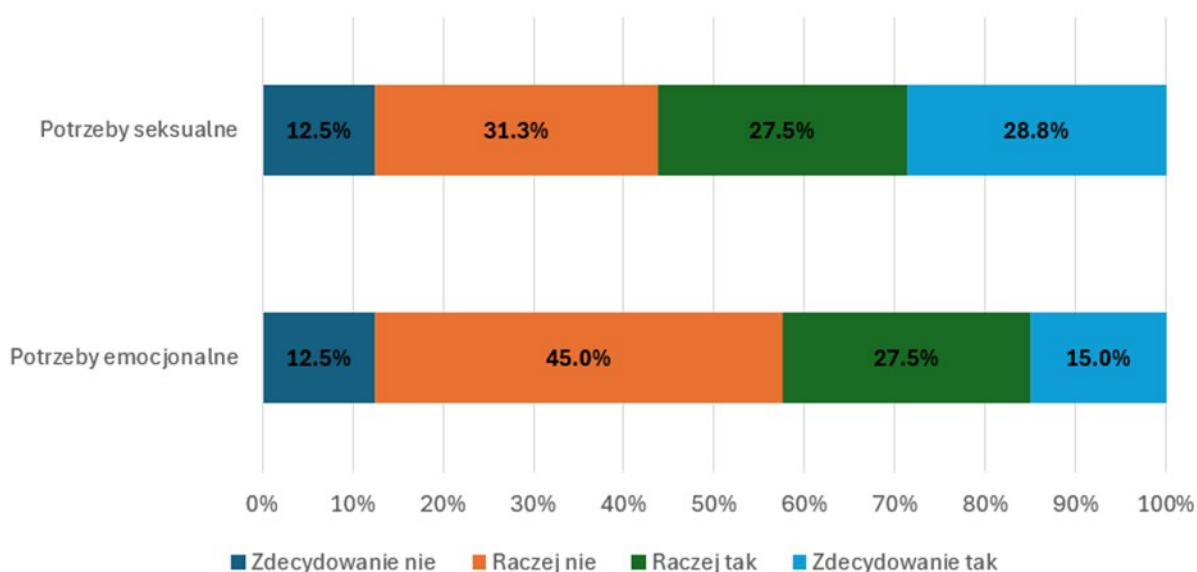


Seks online	20	15,6%	35,1%
Seks z kobietą/pozamałżeński	9	7,0%	15,8%

Źródło: Opracowanie własne.

- Trudności w zaspakajaniu potrzeb i oddalenie emocjonalne

Poniższy Wykres 3 przedstawia odpowiedzi dotyczące trudności w zaspokajaniu potrzeb emocjonalnych i seksualnych podczas rozłąki z partnerką. Ponad połowa kierowców nie wskazuje na istnienie trudności w przypadku zaspokajania potrzeb emocjonalnych, natomiast dla potrzeb seksualnych odsetek takich odpowiedzi jest o 14% niższy (43,8%). Dla potrzeb seksualnych grupa, która ma zdecydowane trudności w ich zaspokojeniu jest prawie dwukrotnie większa niż w przypadku trudności emocjonalnych.



### Wykres 3

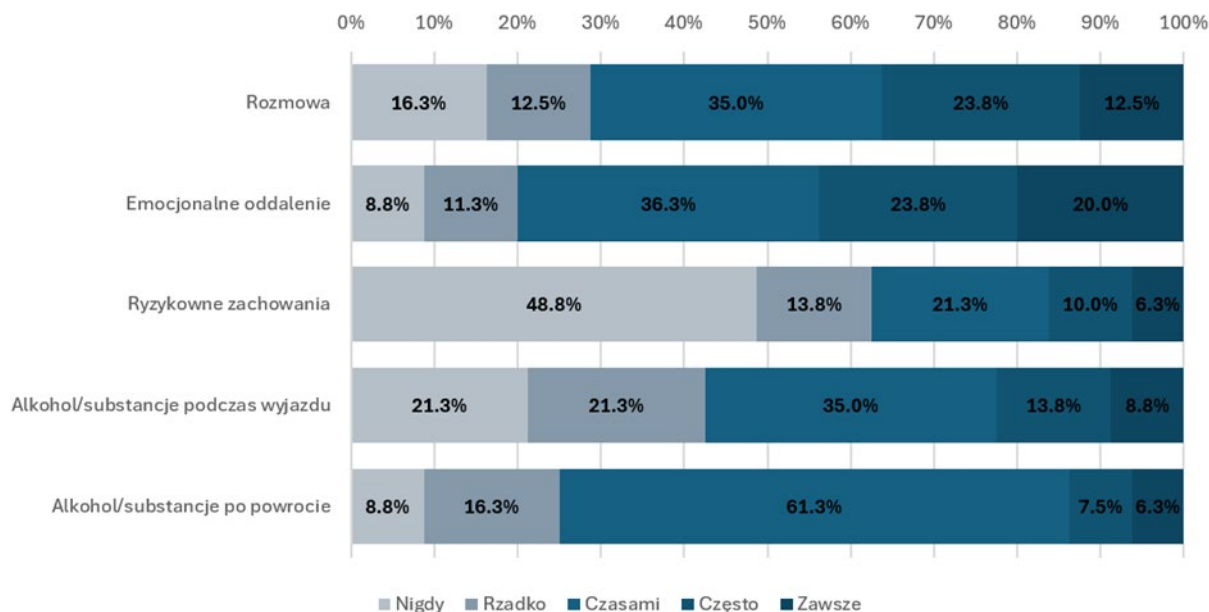
*Trudności w zaspokajaniu potrzeb podczas wyjazdów*

Źródło: Opracowanie własne.

- Rozmowy o seksie, oddalenie emocjonalne, zachowania ryzykowne i używki

Ponad 35% badanych podczas wyjazdów często lub zawsze rozmawia z partnerką o potrzebach seksualnych. Większy odsetek (ponad 42%) odczuwa często lub zawsze emocjonalne oddalenie. Ponad 60% kierowców nigdy lub rzadko podejmuje ryzykowne zachowania podczas wyjazdów. W trakcie podróży służbowej substancje psychoaktywne są mniej popularne (42,6% w ogóle z nich nie korzysta lub robi to rzadko). Po powrocie z trasy zdecydowanie wzrasta odsetek korzystających z substancji psychoaktywnych, co przedstawia

Wykres 4



Wykres 4

*Odsetki odpowiedzi dotyczące rozmów o potrzebach seksualnych, poczucia emocjonalnego oddalenia, podejmowania ryzykownych zachowań i korzystania z substancji psychoaktywnych*  
 Źródło: Opracowani własne.

Pytanie otwarte (nr 20) dotyczące subiektywnie postrzeganych trudności w utrzymaniu relacji podczas dłuższych rozłąk miało charakter eksploracyjny i pomocniczy. Odpowiedzi nie były kodowane ani analizowane statystycznie, dlatego nie zostały ujęte w prezentowanych wynikach ilościowych.

### 5.3. Weryfikacja hipotez badawczych

W tej części przedstawiono wyniki analiz statystycznych testujących zależności określone w hipotezach H1-H10. W zależności od charakteru zmiennych oraz spełnienia założeń statystycznych zastosowano odpowiednie testy nieparametryczne (korelacje rang Spearmana, test U Manna-Whitneya, test Kruskala-Wallisa) oraz analizy wariancji. Wyniki przedstawiono w kolejności odpowiadającej sformułowanym hipotezom.

- **H1** : Wyższy wynik w skali bezpiecznego stylu przywiązania przewiduje wyższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej (KSS), a wyższe wyniki w skalach unikającej i lękowo-ambiwalentnej – niższy poziom satysfakcji seksualnej.

**Wynik:** Częściowo potwierdzona.



Ze względu na brak normalności rozkładu i wyraźną ujemną skośność zmiennej satysfakcja seksualna, do weryfikacji  $H_1$  obliczono korelację rang Spearmana.

**Tabela 11**

*Wartości współczynników rho Spearmana dla stylów przywiązania i poziomu satysfakcji seksualnej*

Style Przywiązania	rho
Bezpieczny	0,34**
Lękowo-ambiwalentny	-0,09
Unikowy	-0,25*

\*\*\*  $p < 0,001$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*  $p < 0,05$

Źródło: Opracowanie własne.

Potwierdziła się hipoteza dla stylu bezpiecznego i dodatniego powiązania z satysfakcją seksualną  $rho$  ( $N = 80$ ) = 0,34;  $p = 0,001$ . Wyższy wynik w skali bezpiecznego stylu przywiązania przewiduje wyższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej. W przypadku ujemnych zależności istotną wartość współczynnika  $rho$  ( $N = 80$ ) = -0,25;  $p = 0,013$  uzyskano tylko dla stylu unikowego. Wyższy wynik w skali unikowego stylu przywiązania przewiduje niższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej, co oznacza, że im większe poczucie bezpieczeństwa w relacji, tym większa satysfakcja seksualna, natomiast tendencja do unikania bliskości obniża poziom zadowolenia. Dla stylu lękowo-ambiwalentnego nie potwierdzono założeń  $H_1$ .

- **H2:** Wyższy wynik w skali stylu unikowego, przy kontroli wyników dla stylu bezpiecznego i lękowo-ambiwalentnego, przewiduje niższy poziom ogólnej satysfakcji seksualnej (KSS).

**Wynik:** Częściowo potwierdzona.

Do weryfikacji  $H_2$  przy kontroli 2 stylów przywiązania zastosowano krokowy model regresji liniowej. Nie ma odpowiednika nieparametrycznego analizy regresji.

**Tabela 12**

*Model regresji krokowej dla zmiennej zależnej satysfakcja seksualna.*

	B	SE	Beta	t	p
<b><math>F(1;78) = 1,61</math>; <math>p = 0,209</math>; <math>R^2_{adj.} = 0,008</math></b>					
(Stała)	3,01	0,26		11,83	<0,001
Unikowy	-0,12	0,01	-0,14	-1,27	0,209



$F(3;76) = 1,95; p = 0,128; R^2_{adj.} = 0,035$

(Stała)	3,47	0,50		6,99	<0,001
Unikowy	-0,03	0,01	-0,32	-2,25	0,028
Bezpieczny	-0,02	0,01	-0,23	-1,80	0,076
Lękowo-ambiwalentny	0,02	0,01	0,22	1,57	0,120

Źródło: Opracowanie własne.

W kroku 1 z uwzględnieniem wyłącznie stylu unikowego, uzyskano nieistotny model regresji, a zmienna Styl unikowy nie jest istotnie powiązana ze zmienną zależną (Beta = -0,14; p = 0,209). Po dodaniu w drugim kroku dwóch pozostałych stylów przywiązania uzyskano istotny model regresji, a zmienna styl unikowy jest istotnie ujemnie powiązana z satysfakcją seksualną (wzrost Beta do -0,32; p = 0,028), co oznacza że styl unikowy obniża satysfakcję seksualną, ale efekt ten ujawnia się dopiero przy uwzględnieniu pozostałych stylów.

- **H3 (eksploracyjna):** Doświadczenie rozstania lub zdrady (własnej/partnerki) wiąże się z niższą satysfakcją seksualną.

**Wynik:** Potwierdzona.

### Tabela 13

*Porównanie kierowców z doświadczeniem zdrady i bez doświadczenia zdrady względem satysfakcji seksualnej – test U Manna-Whitneya*

	Nie (n = 42)		Tak (n = 15)		Z	p	r
	Mdn	IQR	Mdn	IQR			
Satysfakcja seksualna	41,00	13,75	32,00	15,00	-2,99	0,015	-0,40

*IQR – rozstęp międzykwartyłowy; r – miara siły efektu*

Źródło: Opracowanie własne.

W analizie nie uwzględniono Kierowców, którzy odpowiedzieli na to pytanie „Nie wiem” i „Wolę nie odpowiadać”). Test Manna-Whitneya potwierdza założenie H3: Z (42;15) = -2,99; p = 0,015; r = 0,40 (umiarkowany efekt). Kierowcy doświadczający zdrady mają niższy poziom satysfakcji seksualnej (śr.ranga = 32,92) od kierowców, którzy zdrady nie doświadczyli (śr.ranga = 18,03).

- **H4 (eksploracyjna):** Kierowcy z doświadczeniem zdrady mają niższy wynik bezpieczny oraz wyższe wyniki unikający/lękowo-ambiwalentny niż osoby bez takiego doświadczenia.



**Wynik:** Częściowo potwierdzona.

**Tabela 14**

*Porównanie kierowców z doświadczeniem zdrady i bez doświadczenia zdrady względem stylów przywiązania – test t.*

	Nie (n = 42)		Tak (n = 15)		Z	p	r
	Mdn	IQR	Mdn	IQR			
Bezpieczny	42,00	15,50	30,00	22,00	-3,60	<0,001	-0,48
Lękowo-ambiwalentny	30,00	7,25	31,00	15,00	-1,00	0,159	-0,13
Unikowy	25,50	18,50	32,00	14,00	-1,75	0,040	-0,23

*IQR – rozstęp międzykwartyłowy; r – miara siły efektu*

Źródło: Opracowanie własne.

Analiza testem Manna-Whitneya potwierdziła H4 dla 2 z 3 stylów przywiązania. Doświadczenie zdrady różnicuje nasilenie bezpiecznego stylu przywiązania:  $Z(42;15) = -3,60$ ;  $p < 0,001$ ;  $r = 0,48$  (umiarkowany efekt) oraz stylu unikowego:  $Z(42;15) = -1,75$ ;  $p = 0,040$ ;  $r = 0,40$  (słaby efekt). Kierowcy doświadczający zdrady mają niższe wyniki dla stylu bezpiecznego (śr.ranga = 15,77) od kierowców, którzy zdrady nie doświadczyli (śr.ranga = 33,73). W przypadku stylu unikowego zależność jest odwrotna. Wyższe nasilenie tego stylu charakteryzuje kierowców z doświadczeniem zdrady (śr.ranga = 35,43) w porównaniu do grupy bez jej doświadczenia (śr.ranga = 26,70).

- **H5:** Częstotliwość i długość wyjazdów zarobkowych ujemnie korelują z poziomem satysfakcji seksualnej (KSS).

**Wynik:** Nie potwierdzono.

Współczynnik rho Spearmana dla długości wyjazdów i satysfakcji seksualnej:  $\rho(N=80) = 0,03$ ;  $p = 0,408$  jest nieistotny, co oznacza brak zależności między zmiennymi. Hipoteza nr 5 nie potwierdziła się w świetle analizy, co może oznaczać, że nie sam czas rozłąki obniża satysfakcję seksualną, lecz to, jak para radzi sobie z rozłąką.

- **H6:** Częstsza komunikacja z partnerką podczas rozłąki wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną (KSS).

**Wynik:** Potwierdzona.



Hipoteza nr 6 została potwierdzona. Współczynnik *rho Spearmana* częstotliwości kontaktów i satysfakcji seksualnej:  $\rho (N=80) = 0,33$ ;  $p = 0,002$  jest istotny, co oznacza dodatnią zależność. Im częstszy kontakt z partnerką, tym większa satysfakcja seksualna. Regularny kontakt zmniejsza napięcie, wzmacnia bliskość i zwiększa zadowolenie z relacji seksualnej.

- **H7:** Korzystanie z seksualnych form kontaktu na odległość (np. seks online) wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną, a efekt ten jest silniejszy przy wyższym wyniku bezpiecznego stylu.

**Wynik:** Nie potwierdzona (brak interakcji).

Zmienna dotycząca form kontaktu na odległość z partnerką dotycząca zaspokajania potrzeb seksualnych została rekodowana na 3 poziomy. Pierwszy poziom dotyczy braku działań i nierealizowania potrzeb podczas wyjazdów, drugi podejmowania działań związanych z kontaktem z partnerką (rozmowy, SMS, i seks online z partnerką), a trzeci podejmowania działań bez udziału partnerki (masturbacja, oglądanie pornografii, seks z inną kobietą). W celu sprawdzenia czy styl bezpieczny moderuje w tym przypadku satysfakcję seksualną, obliczono dwuczynnikową analizę wariancji.

**Tabela 15**

*Poziom satysfakcji seksualnej w poszczególnych poziomach czynników – skorygowane średnie brzegowe*

	<i>n</i>	<i>M<sub>sk</sub></i>	<i>SE</i>
<b>Styl Bezpieczny</b>			
Nie	32	30,25	2,36
Tak	48	37,44	1,95
<b>Forma kontaktu</b>			
Brak działań	24	30,79	2,70
Z partnerką	27	37,67	2,59
Bez partnerki	29	33,08	2,66

Źródło: Opracowanie własne.

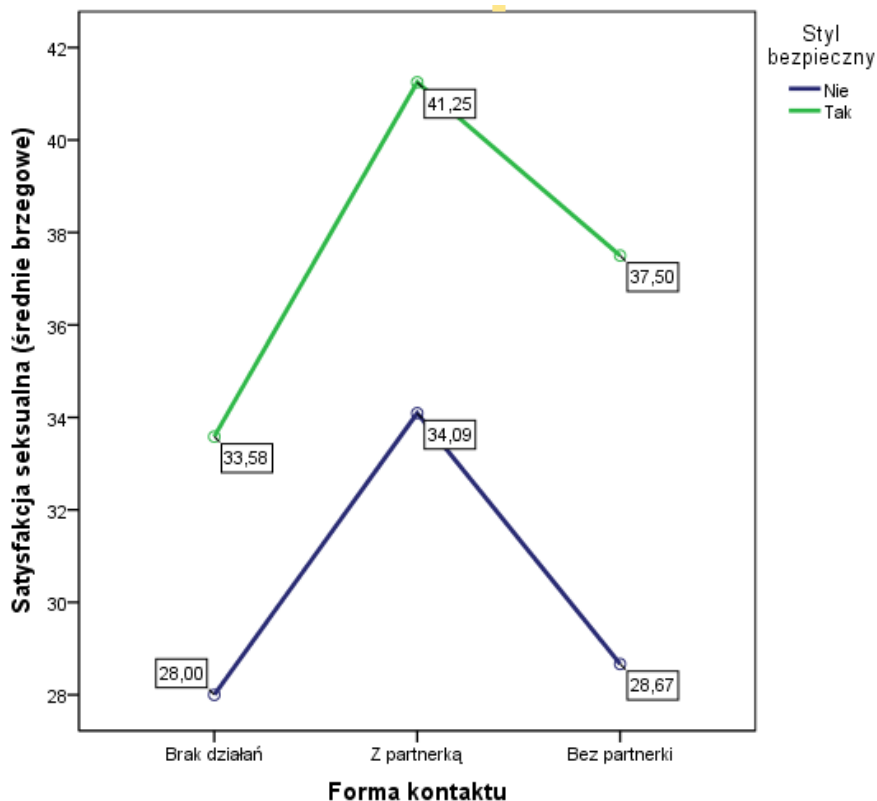
**Tabela 16**

*Wyniki dwuczynnikowej analizy wariancji dla satysfakcji seksualnej w grupach wyróżnionych na podstawie form kontaktu i bezpiecznego stylu przywiązania*

Czynniki	<i>F</i>	<i>p</i>	<i>eta</i> <sup>2</sup>
Styl bezpieczny	5,53	0,021	0,069
Kontakt	1,77	0,178	0,046
Styl * Kontakt	0,09	0,912	0,002

Źródło: Opracowanie własne.

Stwierdzono jedynie efekt główny dla stylu bezpiecznego – istotny test F. Wcześniej analogiczną zależność wykazano w przypadku H1. Nie występuje efekt główny dla formy kontaktu oraz nie występuje efekt interakcji czynników. Brak zależności między formą kontaktu i poziomem satysfakcji seksualnej nie zależy od stylu bezpiecznego. Potwierdza to poniższy wykres przedstawiający średnie wartości satysfakcji w grupach form kontaktu w podziale na styl bezpieczny.



**Wykres 5**

*Poziom satysfakcji seksualnej w podgrupach względem form kontaktu i występowania lub niewystępowania bezpiecznego stylu przywiązania*

Źródło: Opracowanie własne.

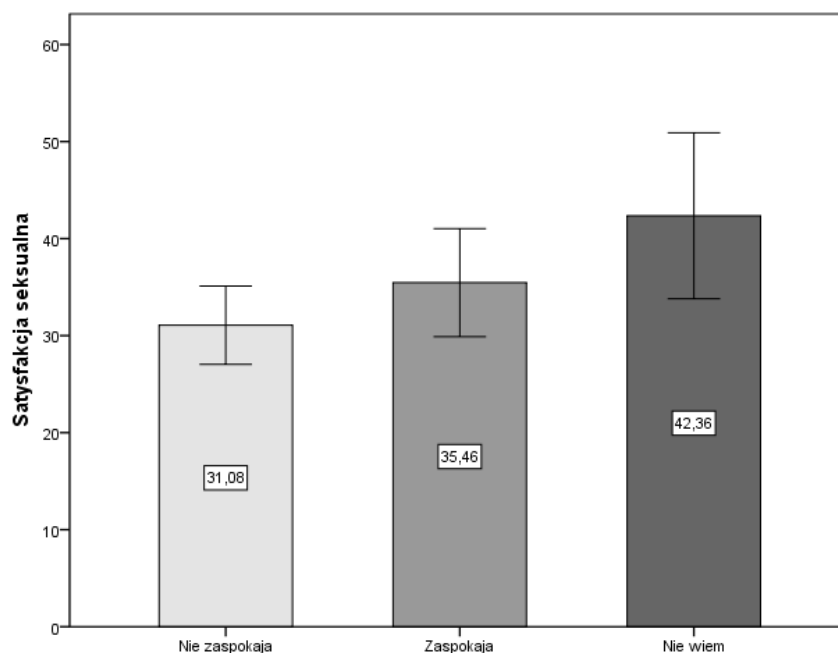


- **H8:** Przekonanie, że partnerka zaspokaja potrzeby seksualne podczas rozłąki, wiąże się z wyższą satysfakcją seksualną.

**Wynik:** Częściowo potwierdzona.

Na potrzeby weryfikacji hipotezy utworzono 3 grupy kierowców. Pierwsza grupa (n=38) to kierowcy deklarujący, że partnerka nie zaspokaja ich potrzeb, a druga grupa to kierowcy udzielający odpowiedzi twierdzącej, ale nie odczuwający bliskości (n=5) wraz z kierowcami odczuwającymi bliskość (n=21). Trzecia grupa, to kierowcy nie mający wyrobionego zdania na ten temat (n=14). Osób, którzy odpowiedzieli „Wolę nie odpowiadać” nie wzięto pod uwagę. Obliczono analizę wariancji.

Stwierdzono, że występują różnice międzygrupowe w zakresie satysfakcji seksualnej:  $F(2;75) = 3,79$ ;  $p = 0,027$ ;  $\eta^2 = 0,09$  (umiarkowany efekt).



### Wykres 6

*Poziom satysfakcji seksualnej w grupach wyznaczonych względem przekonania o zaspokajaniu potrzeb seksualnych przez partnerkę*

Źródło: Opracowanie własne.

Porównania testem post hoc z poprawką Bonferroniego (Tabela 17) wskazały, że istotna różnica w poziomie satysfakcji seksualnej dotyczy tylko różnic między jedną porównywaną parą.

Kierowcy, którzy udzielili odpowiedzi „Nie wiem” charakteryzują się wyższym poziomem satysfakcji seksualnej ( $M=42,36$ ;  $SD=14,82$ ), od kierowców twierdzących, że ich potrzeby nie są zaspokajane ( $M=31,08$ ;  $SD=12,29$ ). Kierowcy, których potrzeby są zaspokajane

( $M=35,46$ ;  $SD=13,79$ ) nie uzyskali ani wyższych wyników od grupy 1 ani niższych od grupy 3. Stan niepewności może pełnić w tym przypadku funkcję ochronną, ponieważ nie wymusza konfrontacji z jednoznaczną informacją o braku zaspokojenia potrzeb, co zwykle prowadzi do silniejszego obniżenia satysfakcji seksualnej.

**Tabela 17** Wyniki testu *post hoc* Bonferroniego

Pary grup	różnica średnich	p
Gr. 1 - Gr. 2	-4,38	0,595
Gr. 1 - Gr. 3	-11,28	0,024
Gr. 2 - Gr. 3	-6,90	0,363

Źródło: Opracowanie własne.

- **H9:** Styl przywiązania moderuje zależność między długością rozłąki, a satysfakcją seksualną. Osoby o stylu bezpiecznym dzięki lepszym strategiom radzenia sobie rzadziej doświadczają obniżenia satysfakcji seksualnej niż osoby o stylu lękowym i unikającym.

**Wynik:** Brak interakcji, ale istotne efekty główne.

W celu weryfikacji hipotezy poza zmienną długość rozłąki utworzono nowy czynnik – „Styl bezpieczny”. W przypadku stylu bezpiecznego osoby o wynikach stenowych 1-6 zaliczono do grupy nie reprezentującej tego stylu, a osoby ze stenów 7-10 zakwalifikowano do grupy ze stylem bezpiecznym. Podstawowe statystyki opisowe dla obu czynników przedstawia Tabela 18.

**Tabela 18**

*Poziom satysfakcji seksualnej w poszczególnych poziomach czynników – skorygowane średnie brzegowe*

	<i>n</i>	<i>M<sub>sk</sub></i>	<i>SE</i>
<b>Styl Bezpieczny</b>			
Nie	32	29,72	2,38
Tak	48	37,24	1,83
<b>Długość rozłąki</b>			
Od 1-3 dni	19	28,06	2,92
Od 4-7 dni	25	40,55	2,57



Od 8-14 dni	15	30,35	3,67
Powyżej 14 dni	21	35,02	2,75

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki dwuczynnikowej analizy wariancji zawarto w Tabeli 19.

**Tabela 19**

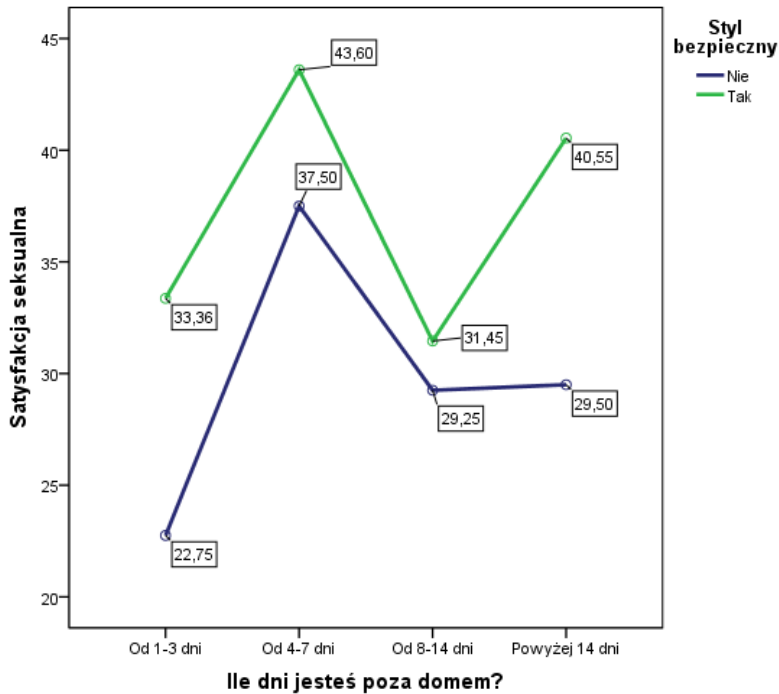
*Wyniki dwuczynnikowej analizy wariancji dla satysfakcji seksualnej w grupach wyróżnionych na podstawie długości rozłąki i bezpiecznego stylu przywiązania*

Czynniki	<i>F</i>	<i>p</i>	<i>eta</i> <sup>2</sup>
Styl bezpieczny	6,22	0,015	0,079
Rozłąka	3,91	0,012	0,14
Styl * Rozłąka	0,42	0,737	0,017

Źródło: Opracowanie własne.

Stwierdzono efekty główne dla długości rozłąki i dla stylu bezpiecznego, co wykazano wcześniej w hipotezach H1 i H5, za pomocą korelacji rang Spearmana. Nie zaobserwowano jednak efektu interakcji stylu bezpiecznego i długości rozłąki:  $F(3;72) = 0,42$ ;  $p = 0,737$ ;  $eta^2 = 0,017$ . Poniżej przedstawiono wykres przedstawiający średnie wartości satysfakcji w grupach długości rozłąki w podziale na styl bezpieczny. Ma on bardzo podobny przebieg w grupach wyróżnionych na podstawie stylu bezpiecznego, co potwierdza nieistotny efekt interakcji. Wyjątek dotyczy jednak długości okresu rozłąki powyżej 14 dni. Postanowiono zatem wykonać analizy efektu prostego, który wykazał, że poziom satysfakcji seksualnej przy więcej niż 14 dniach rozłąki dla grupy reprezentującej bezpieczny styl ( $M=40,55$ ;  $SD=7,99$ ) jest istotnie wyższy od kierowców niereprezentujących stylu bezpiecznego ( $M=29,50$ ;  $SD=16,45$ ). Różnica ta wynosi 11,05 punktów i jest istotna wyłącznie dla okresu najdłuższej rozłąki.





### Wykres 7

Poziom satysfakcji seksualnej w podgrupach względem długości rozłąki i występowania lub niewystępowanie bezpiecznego stylu przywiązania

Źródło: Opracowanie własne.

Hipotezy dodatkowe

- **H10:** Wiek, staż małżeństwa, liczba dzieci oraz długość zatrudnienia mogą różnicować poziom satysfakcji seksualnej, jednak nie stanowią głównego przedmiotu badań.

**Wynik:** Częściowo potwierdzona.

W tym celu obliczono nieparametryczny odpowiednik analizy wariancji – test Kruskala-Wallisa.

### Tabela 20

Wyniki testu Kruskala-Wallisa dla stażu małżeńskiego i stażu pracy w aspekcie satysfakcji seksualnej

Czynniki	<i>n</i>	<i>Mdn</i>	<i>IQR</i>	<i>H</i>	<i>p</i>	<i>eta</i> <sup>2</sup>
<b>Staż małżeństwa</b>						
0-5 lat	22	39,50	19,50	0,53	0,913	0,03
6-10 lat	13	40,00	9,50			
11-20 lat	25	36,00	22,00			
Powyżej 20 lat	20	36,50	29,00			



---

### Długość zatrudnienia

Mniej niż 1 rok	10	28,5	34,50	6,86	0,076	0,05
1-5 lat	16	42	8,50			
6-10 lat	16	34,5	12,00			
Powyżej 10 lat	38	41,5	26,00			

---

*IQR – rozstęp międzykwartylowy;  $\eta^2$  – miara siły efektu*

Źródło: Opracowanie własne.

Analizy nie wykazały współzależności poziomu satysfakcji seksualnej ze stażem małżeńskim i długością zatrudnienia. Otrzymane wartości testu H nie są istotne.

Satysfakcja seksualna jest powiązana natomiast z liczbą dzieci. Ujemny współczynnik korelacji rang Spearmana:  $\rho$  (n=80) = -0,22;  $p = 0,024$  oznacza, że mniejszej liczbie dzieci u kierowców odpowiada wyższy poziom satysfakcji seksualnej. Dla wieku również uzyskano ujemny współczynnik:  $\rho$  (n=80) = -0,16;  $p = 0,083$ , ale jest on nieistotny.

### 5.4 Podsumowanie wyników badań

W ramach badań własnych dokonano analizy zależności między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców zawodowych migrujących zarobkowo. Uzyskane wyniki pozwoliły na wieloaspektową ocenę funkcjonowania relacji małżeńskich w kontekście długotrwałej i powtarzającej się rozłąki wynikającej ze specyfiki pracy kierowcy samochodu ciężarowego. W podsumowaniu przedstawiono najważniejsze obserwacje odnoszące się do stylów przywiązania, satysfakcji seksualnej oraz czynników sytuacyjnych i demograficznych.

Analiza statystyczna wykazała, że styl bezpieczny jest jednym z najczęściej występujących wzorców przywiązania w badanej grupie, natomiast styl unikowy pojawia się stosunkowo rzadko. Wyniki te wskazują, że mimo licznych obciążeń związanych z pracą mobilną, wielu kierowców przejawia stabilne emocjonalne i dojrzałe wzorce funkcjonowania relacyjnego, oparte na poczuciu bezpieczeństwa, zaufaniu i otwartości na bliskość. Jednocześnie część badanych charakteryzuje się podwyższonym poziomem lękowości w relacjach, co może utrudniać radzenie sobie z rozłąką.

W kontekście satysfakcji seksualnej średnie wyniki wskazują na umiarkowanie wysoki poziom zadowolenia z życia intymnego, choć widoczne są znaczące różnice indywidualne. Najwyższe wyniki odnotowano w wymiarze bliskości emocjonalnej, a najniższe w obszarze



pieszczot. Wynik ten może odzwierciedlać trudność w utrzymaniu regularnych form fizycznej czułości podczas długotrwałych wyjazdów oraz fakt, że relacje małżeńskie kierowców częściej opierają się na utrzymaniu więzi emocjonalnej niż na samej częstotliwości kontaktu fizycznego.

Weryfikacja hipotez wykazała istotne powiązania między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej. Kluczowym wnioskiem jest to, że styl bezpieczny sprzyja wyższemu poziomowi zadowolenia, natomiast styl unikowy wiąże się z jego obniżeniem. Styl lękowo-ambiwalentny nie wykazał znaczących zależności z satysfakcją seksualną, co może wskazywać na większe zróżnicowanie funkcjonowania tych osób w zależności od kontekstu relacji.

Ważnym wynikiem było także potwierdzenie, że doświadczenie zdrady istotnie obniża satysfakcję seksualną oraz wiąże się z niższym poziomem stylu bezpiecznego i podwyższonym nasileniem stylu unikowego. Z kolei sama długość rozłąki nie wpływa na satysfakcję seksualną, natomiast częstotliwość kontaktu z partnerką pełni funkcję czynnika sprzyjającego wyższej satysfakcji seksualnej (im częstsza komunikacja, tym wyższa satysfakcja).

Z perspektywy czynników sytuacyjnych stwierdzono, że kierowcy stosują różne strategie radzenia sobie z rozłąką, a najczęściej wykorzystywane to masturbacja oraz oglądanie pornografii. Jednocześnie część kierowców deklaruje brak trudności emocjonalnych, choć trudności seksualne pojawiają się znacznie częściej. Wyniki sugerują, że rozłąka w większym stopniu wpływa na sferę seksualną niż emocjonalną.

Zmienna dotycząca przekonania o zaspokajaniu potrzeb seksualnych przez partnerkę również okazała się ważna: najwyższy poziom satysfakcji zaobserwowano u osób, które nie miały jednocześnie wiedzy w tym zakresie. Może to wskazywać, że brak pewności działa w sposób chroniący przed negatywną oceną relacji w przypadku jawnego braku zaspokojenia potrzeb.

Analiza czynników demograficznych wykazała, że większość z nich nie różnicuje poziomu satysfakcji seksualnej. Jedynie liczba dzieci korelowała ujemnie ze wskaźnikiem satysfakcji, co może wynikać z większego obciążenia obowiązkami domowymi oraz zmniejszonego czasu na pielęgnowanie relacji.

Podsumowując, wyniki badania potwierdzają istotną rolę stylów przywiązania w kształtowaniu satysfakcji seksualnej kierowców zawodowych oraz wskazują, że kluczowe znaczenie ma sposób radzenia sobie z rozłąką i utrzymywanie bliskości poprzez regularny kontakt. Relacje małżeńskie kierowców w dużej mierze zależą nie od samej długości wyjazdów, lecz od jakości więzi emocjonalnej, stylu funkcjonowania przywiązanego oraz sposobów komunikowania się podczas nieobecności.



## 5.5 Dyskusja wyników w świetle literatury

Celem niniejszego podrozdziału jest interpretacja uzyskanych wyników badań własnych z perspektywy teorii przywiązania oraz współczesnych ujęć satysfakcji seksualnej, a także zestawienie ich z dotychczasowymi badaniami dotyczącymi funkcjonowania par w warunkach rozłąki oraz specyfiki pracy kierowców zawodowych. Dyskusja pozwala ukazać, w jaki sposób uzyskane rezultaty wpisują się w szerszy kontekst teoretyczno-empiryczny oraz jakie mechanizmy mogą wyjaśniać obserwowane zależności.

- *Styl bezpieczny jako fundament jakości relacji i satysfakcji seksualnej*

Jednym z najważniejszych wyników badań jest potwierdzenie, że styl bezpieczny pozostaje znaczącym predyktorem ogólnej satysfakcji seksualnej w związkach małżeńskich kierowców. Wynik ten jest w pełni zgodny z założeniami teorii przywiązania Johna Bowlby'ego, według której bezpieczna więź stanowi podstawę zdolności do tworzenia bliskich, stabilnych i satysfakcjonujących relacji interpersonalnych. W modelu przywiązania ujętym przez Ploę (2007, 2011) styl bezpieczny charakteryzuje się wysokim poziomem zaufania, otwartości na bliskość, poczuciem stabilności i adekwatną regulacją emocji jako cechami sprzyjającymi zarówno intymności emocjonalnej, jak i seksualnej.

Uzyskane wyniki pokrywają się również z ustaleniami Mikulincera i Shavera (2010), którzy wskazują, że osoby o bezpiecznym stylu przywiązania wykazują większą łatwość w komunikowaniu potrzeb seksualnych, otwartość na doświadczenia oraz tendencję do postrzegania relacji jako źródła wsparcia, a nie zagrożenia. W kontekście par funkcjonujących w warunkach długotrwałej rozłąki (co jest typowe dla pracy kierowców) styl bezpieczny pełni więc funkcję czynnika chroniącego, ułatwiając utrzymanie więzi mimo ograniczonego kontaktu fizycznego.

W badanej grupie kierowców ponad 60% uzyskało wynik wysoki lub bardzo wysoki w stylu bezpiecznym, co potwierdza wnioski z literatury, że wiele par radzi sobie z mobilnością zawodową dzięki stabilnym wzorcom przywiązania i dobremu dostosowaniu relacyjnemu (Niedźwieńska, 2020; Dolińska-Zygmunt, 2017).

- *Negatywna rola stylu unikowego w funkcjonowaniu seksualnym*

Styl unikowy okazał się istotnie powiązany z niższą satysfakcją seksualną, co pozostaje zgodne z opisami Plopy (2011), według których osoby o tym stylu mają tendencję do dystansowania się, minimalizowania znaczenia bliskości oraz tłumienia potrzeb emocjonalnych i seksualnych. Zależność ta została potwierdzona w niniejszym badaniu: im wyższy wynik w stylu unikowym, tym niższa satysfakcja seksualna kierowców.



Zgodnie z ujęciem mikulincerowskim (Mikulincer & Shaver, 2016), osoby unikowe aktywują tzw. dezaktywujące strategie regulacji, polegające na unikaniu zaangażowania i ograniczaniu zależności od partnera. W sytuacji rozłąki strategie te mogą się nasilać, prowadząc do większego odcięcia od potrzeb bliskości i osłabienia intymności seksualnej.

Styl unikowy okazał się również istotnie związany z doświadczeniem zdrady: kierowcy, którzy jej doświadczyli, częściej prezentowali wyniki wysokie w stylu unikowym. Jest to zgodne z badaniami Plopy (2008) wskazującymi, że zdrada jako forma naruszenia fundamentów relacji może aktywować mechanizmy unikania, prowadząc do dystansu emocjonalnego i seksualnego.

- *Styl lękowo-ambiwalentny jako związek bardziej złożony, niejednoznaczny*

W przeciwieństwie do stylów bezpiecznego i unikowego, styl lękowo-ambiwalentny nie wykazał w niniejszym badaniu istotnego związku z satysfakcją seksualną. Wynik ten może być interpretowany w świetle teorii jako efekt dużej zmienności emocjonalnej w tej grupie, osoby o stylu lękowym mogą zarówno intensyfikować dążenie do seksualnej bliskości, jak i doświadczać lęku przed odrzuceniem, co prowadzi do ambiwalencji. Zjawisko to opisywali m.in. Kidwell i współpracownicy (2016), wskazując, że styl lękowy wpływa na relację niejednoznacznie i zależy od aktualnego poziomu wsparcia i dostępności partnera.

W kontekście kierowców zawodowych czynnik ten może być dodatkowo modulowany przez zmienność harmonogramu pracy oraz częste cykle zbliżenia i rozłąki, które mogą wywoływać zarówno wzrost potrzeby bliskości, jak i frustrację wynikającą z nieobecności partnera. W rezultacie efekt staje się statystycznie trudny do uchwycenia.

- *Znaczenie komunikacji w utrzymaniu satysfakcji seksualnej*

Potwierdzenie hipotezy dotyczącej pozytywnego wpływu częstotliwości kontaktu z partnerką na poziom satysfakcji seksualnej wpisuje się w literaturę dotyczącą par funkcjonujących na odległość. Według Dolińskiej-Zygmunt (2017) komunikacja pełni kluczową rolę w utrzymaniu więzi, a jej jakość i częstotliwość redukują stres separacyjny oraz poprawiają poczucie bliskości emocjonalnej.

Biorąc pod uwagę model współczesnej relacyjności seksualnej (Byers, 1996; Sánchez-Fuentes, 2014), komunikacja stanowi fundament dla negocjowania potrzeb i oczekiwań partnerskich, a jej brak może obniżać zarówno dobrostan relacyjny, jak i jakość życia seksualnego.

Wyniki wskazują, że choć sama rozłąka nie wpływa negatywnie na satysfakcję seksualną, to sposób jej przeżywania zależy od jakości komunikacji. Potwierdza to koncepcję



satysfakcji seksualnej jako konstruktu relacyjnego, w którym kluczową rolę odgrywa zdolność do budowania intymności poprzez dialog, nawet przy ograniczonej dostępności fizycznej.

- *Zdrada i rozstanie jako czynniki zakłócające*

Zgodnie z ustaleniami literatury, zdrada narusza strukturalny fundament bliskości psychicznej i seksualnej pary (Plopa, 2011). Wyniki badań własnych potwierdzają te wnioski: kierowcy, którzy doświadczyli zdrady, wykazywali istotnie niższy poziom satysfakcji seksualnej oraz niższy wynik w stylu bezpiecznym.

Zjawisko to można interpretować przez pryzmat teorii przywiązania, zgodnie z którą zdrada aktywuje mechanizmy lękowe i unikowe, prowadząc do trudności w ponownym nawiązaniu intymności oraz do spadku poczucia bezpieczeństwa w relacji. Wyniki są zgodne z modelami przedstawionymi przez Nomejko i Dolińską-Zygmunt (2014), które podkreślają, że satysfakcja seksualna jest wrażliwa na naruszenia więzi małżeńskiej oraz na zakłócenia w komunikacji emocjonalnej.

- *Dlaczego odpowiedź „nie wiem” wiązała się z najwyższą satysfakcją seksualną?*

Próba interpretacji wyniku H8

Jednym z najbardziej interesujących wyników jest fakt, że kierowcy deklarujący brak jednoznacznej wiedzy na temat tego, czy partnerka zaspokaja ich potrzeby seksualne podczas rozłąki, uzyskali najwyższy poziom satysfakcji seksualnej.

Mechanizm ten można interpretować jako formę psychologicznej ochrony, zgodnie z teorią dysonansu poznawczego Festingera. Neutralność poznawcza redukuje napięcie, które pojawia się wtedy, gdy partner wie, że jego potrzeby nie są zaspokajane. Brak pewności pozwala na utrzymanie pozytywnego obrazu relacji i partnerki, co jest spójne z mechanizmami ochrony więzi opisywanymi przez Plopę (2010).

- *Czynniki demograficzne- brak istotnych zależności*

Wyniki badań własnych wykazały, że większość zmiennych demograficznych, takich jak wiek, staż małżeński czy staż zawodowy, nie różnicuje poziomu satysfakcji seksualnej. Jest to zgodne z ustaleniami Plopy (2011), który wskazywał, że satysfakcja seksualna zależy przede wszystkim od jakości więzi i stylu funkcjonowania partnerskiego, a nie od parametrów demograficznych.

Jedynie liczba dzieci wykazała słabą, ujemną zależność z poziomem satysfakcji, co jest spójne z badaniami dotyczącymi obciążenia obowiązkami rodzinnymi (Zajęcka, 2020), wskazującymi, że większa liczba dzieci może wiązać się ze zmniejszoną dostępnością czasu i energii dla partnera.



- *Najważniejsze wnioski dyskusji*

Uzyskane wyniki wskazują jednoznacznie, że to nie warunki zewnętrzne (długość rozłąki), lecz zasoby indywidualne i relacyjne oraz styl przywiązania, komunikacja i jakość więzi decydują o satysfakcji seksualnej kierowców migrujących zarobkowo.

Model proponowany przez tę pracę wpisuje się w nowoczesne ujęcia partnerstwa, w których intymność seksualna jest pochodną funkcjonowania emocjonalnego, a nie jedynie współżycia fizycznego.

## **Podsumowanie i wnioski końcowe**

Celem niniejszej pracy było zbadanie zależności między stylem przywiązania a poziomem satysfakcji seksualnej w małżeństwach kierowców zawodowych migrujących zarobkowo. Problematyka ta została osadzona w nurcie psychologii relacji intymnych oraz teorii przywiązania, z uwzględnieniem specyfiki pracy kierowców samochodów ciężarowych, dla których długotrwała i powtarzająca się rozłąka z rodziną stanowi istotne obciążenie emocjonalne i relacyjne.

Przeprowadzone badania ilościowe pozwoliły na empiryczną weryfikację postawionych hipotez oraz na wieloaspektową analizę czynników wpływających na jakość życia seksualnego w badanej grupie. Uzyskane wyniki potwierdziły, że styl przywiązania stanowi istotny czynnik różnicujący poziom satysfakcji seksualnej, przy czym szczególne znaczenie ma styl bezpieczny, który pełni funkcję zasobu psychologicznego sprzyjającego utrzymaniu bliskości i zadowolenia z relacji mimo fizycznej nieobecności partnera.

Wyniki wykazały, że kierowcy o wyższym nasileniu bezpiecznego stylu przywiązania deklarują wyższy poziom satysfakcji seksualnej, natomiast nasilony styl unikowy wiąże się z jej obniżeniem. Styl lękowo-ambiwalentny nie wykazał jednoznacznego związku z satysfakcją seksualną, co wskazuje na bardziej złożony i kontekstowy charakter jego oddziaływania. Potwierdzono również, że doświadczenie zdrady istotnie obniża satysfakcję seksualną oraz wiąże się z niższym poziomem stylu bezpiecznego i wyższym nasileniem stylu unikowego.

Analiza czynników sytuacyjnych wykazała, że sama długość rozłąki nie stanowi kluczowego predyktora satysfakcji seksualnej, natomiast istotne znaczenie ma częstotliwość kontaktu z partnerką oraz jakość utrzymywanej komunikacji. Wyniki te wskazują, że w warunkach migracji zarobkowej decydujące znaczenie ma nie czas trwania rozłąki, lecz sposób jej przeżywania oraz zdolność do podtrzymywania więzi emocjonalnej. Interesującym

rezultatem było również stwierdzenie, że kierowcy nieposiadający jednoznacznej wiedzy na temat zaspokajania potrzeb seksualnych przez partnerkę wykazywali wyższy poziom satysfakcji seksualnej niż osoby przekonane o braku takiego zaspokojenia, co może świadczyć o ochronnej roli niepewności poznawczej w regulacji emocjonalnej.

Czynniki demograficzne, takie jak wiek, staż małżeński czy długość zatrudnienia, w większości nie różnicowały poziomu satysfakcji seksualnej. Jedynie liczba dzieci wykazała słabą, ujemną zależność z badanym wskaźnikiem, co można wiązać ze zwiększonym obciążeniem obowiązkami rodzinnymi oraz mniejszą dostępnością zasobów czasowych i emocjonalnych dla relacji partnerskiej.

#### *Wnioski teoretyczne*

Uzyskane wyniki potwierdzają założenia teorii przywiązania, zgodnie z którymi jakość relacji intymnej w dorosłości jest w dużej mierze determinowana przez względnie trwałe wzorce funkcjonowania emocjonalnego. Praca wnosi istotny wkład do badań nad satysfakcją seksualną w kontekście relacji na odległość, wskazując, że styl przywiązania oraz jakość więzi emocjonalnej mają większe znaczenie niż obiektywne warunki rozłąki. Wyniki te uzupełniają dotychczasowe badania nad funkcjonowaniem par migracyjnych, podkreślając rolę indywidualnych zasobów psychologicznych w adaptacji do stresu separacyjnego.

#### *Wnioski praktyczne*

Uzyskane rezultaty mogą znaleźć zastosowanie w praktyce psychologicznej, terapeutycznej oraz doradczej. W szczególności wskazują na zasadność:

- uwzględniania stylów przywiązania w pracy z parami doświadczającymi długotrwałej rozłąki,
- wzmacniania kompetencji komunikacyjnych i umiejętności podtrzymywania bliskości emocjonalnej,
- pracy nad regulacją emocjonalną i strategiami radzenia sobie z dystansem u osób o nasilonym stylu unikowym,
- profilaktycznych działań wspierających relacje małżeńskie w grupie zawodowej kierowców.

Wyniki pracy mogą stanowić podstawę do projektowania programów wsparcia psychologicznego dla kierowców zawodowych oraz ich partnerek, a także do działań z zakresu psychologii transportu i zdrowia.

#### *Ograniczenia badań*



Badanie posiada pewne ograniczenia. Zastosowano metodę sondażu internetowego, co wiąże się z ograniczoną kontrolą warunków wypełniania kwestionariuszy. Próba obejmowała wyłącznie mężczyzn, co uniemożliwia uogólnienie wyników na pary w ujęciu dyadycznym. Ponadto część zmiennych sytuacyjnych była mierzona za pomocą pytań ankiety autorskiej o charakterze deklaratywnym, co może wiązać się z ryzykiem odpowiedzi społecznie pożądanym.

### *Kierunki dalszych badań*

W przyszłych badaniach zasadne byłoby:

- uwzględnienie perspektywy partnerek kierowców i prowadzenie badań dyadycznych,
- zastosowanie projektów podłużnych, umożliwiających analizę zmian satysfakcji seksualnej w czasie,
- rozszerzenie modelu badawczego o zmienne związane z dobrostanem psychicznym, stresem zawodowym i wypaleniem,
- porównanie różnych grup kierowców (transport krajowy vs. międzynarodowy),
- pogłębienie analizy jakościowej doświadczeń relacyjnych w warunkach rozłąki.

## Bibliografia

- Abdi Zarrin, S., & Sanei Taheri, M. (2020). The prediction of marital satisfaction based on communication patterns, attachment styles, and psychological hardiness. *Family Counseling and Psychotherapy*, 10(1), 179–208. <https://dori.net/dor/20.1001.1.22516654.1399.10.1.8.9>
- Alaimo, S. M., & Cascio, M. I. (2015). *Adult attachment, emotional dysregulation and metacognitive functions in patients with personality disorders*. *Psychology*, 6(14), 1940–1950. <https://doi.org/10.4236/psych.2015.614191>
- Álvarez-Muelas, A., & García-Burgos, C. (2021). Study of sexual satisfaction in different typologies of adherence to the sexual double standard. *Frontiers in Psychology*, 12, 609571. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.609571>
- Ashdown, B. K., & Hackathorn, J. (2014). In and out of the bedroom: Sexual satisfaction in the marital relationship. *The Social Science Journal*, 51(3), 274–279. <https://doi.org/10.1016/j.soscij.2014.02.011>
- Bancroft, J. (2009). *Human sexuality and its problems* (3<sup>rd</sup> ed.). Churchill Livingstone Elsevier.
- Bancroft, J. (2019). *Seksualność człowieka* (A. R. Z. Lew-Starowicz, Red.). Edra Urban & Partner.
- Bartholomew, K., & Horowitz, L. M. (1991). Attachment styles among young adults: A test of a four-category model. *Journal of Personality and Social Psychology*, 61(2), 226–244. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.61.2.226>
- Basson, R. (2001). Human sex-response cycles. *Journal of Sex & Marital Therapy*, 27(1), 33–43. <https://doi.org/10.1080/00926230152035831>
- Bem, M. (2018). *Czynniki psychospołeczne: Informator dla kierowców*. Państwowa Inspekcja Pracy.
- Beres, M. A. (2013). Points of convergence: Introducing sexual scripting theory to discourse approaches to the study of sexuality. *Sexuality & Culture*, 17(1), 1–19. <https://doi.org/10.1007/s12119-012-9136-3>
- Bobrowska, A. (2013). Migracje Polaków po przystąpieniu do Unii Europejskiej. *Kwartalnik Naukowy*, 2, 59–60.
- Bock, S. G. (2025). *Attachment theory in adult romantic relationships: The influence of childhood trauma on adult attachment styles and romantic relationship satisfaction* (Honors thesis, Liberty University). Liberty University Digital Commons. <https://digitalcommons.liberty.edu/honors/1376>



- Bondarchuk-McLaughlin, A., & Rosen, J. (2025). A systematic review on differences in sexual satisfaction of women as a function of sexual identity. *Psychology & Sexuality, 16*(2), 130–136. <https://doi.org/10.1080/19419899.2022.2157574>
- Bortkiewicz, A., Gadzicka-Więcek, E., & Krawczyk, K. (2008). *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*. Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy. <http://archiwum.ciop.pl/10929.html>
- Bowlby, J. (1982). *Attachment and loss: Vol. 1. Attachment* (2<sup>nd</sup> ed.). New York: Basic Books. (Original praca opublikowana w 1969 roku).
- Brassard, A., & Péloquin, K. (2013). Sexuality examined through the lens of attachment theory: Attachment, caregiving, and sexual satisfaction. *The Journal of Sex Research, 50*(3–4), 1–3. <https://doi.org/10.1080/00224499.2013.780213>
- Bretaña, I., Aguilar-Alonso, A., & Arriaga, I. (2022). Avoidant attachment, withdrawal–aggression conflict pattern, and relationship satisfaction: A mediational dyadic model. *Frontiers in Psychology, 12*, 794942. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.794942>
- Bretherton, I. (1985). Attachment theory: Retrospect and prospect. *Monographs of the Society for Research in Child Development, 50*(1–2), 3–35. <https://doi.org/10.2307/3333824>
- Brzeziński, J. M. (2019). *Metodologia badań psychologicznych* (wyd. nowe). Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Buczak-Stec, E. W., & Halicka-Haręza, P. (2023). Sexual satisfaction among sexual minority and heterosexual middle-aged and older adults. *Innovation in Aging, 7*(1), 1–11. <https://doi.org/10.1093/geroni/igad002>
- Byers, E. S. (2007). The interpersonal exchange model of sexual satisfaction: Implications for sex therapy with couples. *Canadian Journal of Counselling and Psychotherapy, 41*(2), 67–77.
- Ceniuch, K., & Kochańska-Niedziela, M. (2018). Differences in the assessment of the functioning of romantic relationships and early maladaptive schemas of young between mothers and daughters. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio J – Paedagogia-Psychologia, 31*(1), 169–181. <https://doi.org/10.17951/j.2018.31.1.169-181>
- Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy. (2017). *Senność kierowców – przyczyny, skutki, zapobieganie*. [https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=P12600148111342798606193&html\\_tresc\\_root\\_id=300001869&html\\_tresc\\_id=300001851&html\\_klucz=1356&html\\_klucz\\_spis=](https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?_nfpb=true&_pageLabel=P12600148111342798606193&html_tresc_root_id=300001869&html_tresc_id=300001851&html_klucz=1356&html_klucz_spis=)



- Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy. (n.d.). *Karta zawodów – Kierowca samochodu ciężarowego: Międzynarodowa karta charakterystyki zagrożeń zawodowych*. <http://archiwum.ciop.pl/10929.html>
- Compernelle, E. L. (2022). Temporary labor migration and spouses' marital quality: Evidence from Nepal. *Journal of Marriage and Family*, 84(4), 1058–1075. <https://doi.org/10.1111/jomf.12858>
- Creswell, J. W. (2013). *Projektowanie badań naukowych: Metody ilościowe, jakościowe i mieszane*. Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Czajka, O. (2024). *Relacje: Każdy potrzebuje więzi, żeby przetrwać*. Hellon S.A.
- Czapski, G. (2020). Migracje zarobkowe Polaków. *Ekonomia i Środowisko*, 73(2), 8–22. <https://www.ers.edu.pl/MIGRACJE-ZAROBKOWE-POLAKOW,125906,0,1.html>
- Dąbkowska, M. (2015). Obraz własnego ciała u kobiet a satysfakcja seksualna. *Przegląd Badań Edukacyjnych*, 21, 107–118. <https://doi.org/10.12775/PBE.2015.009>
- Daniell, H. W. (2002). Hypo
- Danilewicz, W. (2010). *Rodzina ponad granicami*. Trans Humana Wydawnictwo Uniwersyteckie.
- Danilewicz, W. (2011). Tożsamość rodzinna „ponad granicami” w świetle koncepcji transnarodowej przestrzeni społecznej. *Pogranicza. Studia Społeczne*, 17(2), 107–122.
- Depko, A., & Kasprzak, A. (2021). *Seksuologia sądowa I: Teorie, modele, badania*. PZWL Wydawnictwo Lekarskie.
- Dini, G., Lanfranco, N., & Lapolla, A. (2019). Psychoactive drug consumption among truck drivers: A systematic review of the literature with meta-analysis and meta-regression. *Journal of Preventive Medicine and Hygiene*, 60(2), E124–E139. <https://doi.org/10.15167/2421-4248/jpmh2019.60.2.1245>
- Domański, T. (2017). *Migracje*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Fonagy, P. (2018). *Attachment theory and psychoanalysis*. Routledge/Taylor & Francis Group. <https://doi.org/10.4324/9780429471561>
- Freihart, B. K., & Anderson, M. A. (2020). Relational and interpersonal predictors of sexual satisfaction. *Current Sexual Health Reports*, 12(2), 136–142. <https://doi.org/10.1007/s11930-020-00252-5>
- Gaspar, J., & Carney, C. (2023). *Drowsiness and decision making during long drives: A driving simulation study*. AAA Foundation for Traffic Safety. <https://aaafoundation.org/drowsiness-and-decision-making-during-long-drives/>



- Ghiasi, N., Rahmani, D., & Smith, R. (2024). The interplay of attachment styles and marital infidelity: A systematic review and meta-analysis. *Heliyon*, *10*(1), e23261. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e23261>
- Giroto, E., de Andrade, S. M., González, A. D., Mesas, A. E., & Guidoni, C. M. (2014). Psychoactive substance use by truck drivers: A systematic review. *Occupational and Environmental Medicine*, *71*(1), 71–76. <https://doi.org/10.1136/oemed-2013-101452>
- Górska, M. (2020). Bezpieczeństwo i higiena pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. *Archiwum Wiedzy Inżynierskiej*, *5*(2), 9–13.
- Goud, S. S., & Sahana, A. (2023). Correlation of factors associated with marital satisfaction: A cross-sectional study from an urban place in Andhra Pradesh. *Archives of Mental Health*, *24*(1), 1–7. [https://doi.org/10.4103/amh.amh\\_146\\_21](https://doi.org/10.4103/amh.amh_146_21)
- Głowiak, K. (2012). Wpływ migracji zagranicznych na funkcjonowanie rodzin migrantów. *Saeculum Christianum: Pismo historyczno-społeczne*, *19*(1), 257–269.
- Główny Urząd Statystyczny. (2023). *Rocznik demograficzny 2023*. Główny Urząd Statystyczny. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-demograficzne/rocznik-demograficzny-2023,3,17.html>
- Główny Urząd Statystyczny. (2024). *Rocznik demograficzny 2024*. Główny Urząd Statystyczny. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-demograficzne/rocznik-demograficzny-2024,3,18.html>
- Hall, J. H., i Fincham, F. D. (2006). Relationship dissolution following infidelity: The roles of attributions and forgiveness. *Journal of Social and Clinical Psychology*, *25*(5), 508–522. <https://doi.org/10.1521/jscp.2006.25.5.508>
- Hazan, C., & Shaver, P. R. (1987). Romantic love conceptualized as an attachment process. *Journal of Personality and Social Psychology*, *52*(3), 511–524. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.52.3.511>
- Heller, D. P. (2024). *Twój styl przywiązania*. Feeria.
- Heyne, S., Titz, S. T., & Torka, S. (2023). Physical and psychosocial factors associated with sexual satisfaction in long-term cancer survivors 5 and 10 years after diagnosis. *Scientific Reports*, *13*, 28496. <https://doi.org/10.1038/s41598-023-35427-4>
- Homish, G. G., & Leonard, K. E. (2007). The drinking partnership and marital satisfaction: The longitudinal influence of discrepant drinking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, *75*(1), 43–51.

- Instytut Transportu Samochodowego – Państwowa Komisja. (2017). *Poradnik kierowcy: Czas jazdy, pracy, przerw i odpoczynków, obsługa tachografów, dokumentacja*. Instytut Transportu Samochodowego.
- Janicka, I., & Cieślak, M. (2020). Satysfakcja seksualna i jej znaczenie w bliskich związkach emocjonalnych. *Polskie Forum Psychologiczne*, 25(4), 391–406. <https://doi.org/10.14656/PFP20200402>
- Janus, A. (2021). *Niezbędnik kierowcy ciężarówki powyżej 3,5 tony*. Wiedza i Praktyka.
- Jaroszewska, E. (2013). *Migracje a zdrowie: Uwarunkowania kondycji zdrowotnej migrantów oraz bariery w korzystaniu z opieki medycznej*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Aspra-JR.
- Jurek, K. (2024). *Rola rodziny w życiu migrantów*. ResearchGate. [https://www.researchgate.net/publication/324150060\\_Rola\\_rodziny\\_w\\_zyciu\\_migrantow](https://www.researchgate.net/publication/324150060_Rola_rodziny_w_zyciu_migrantow)
- Kalmbach, D. A., Arnedt, J. T., Pillai, V., & Ciesla, J. A. (2015). The impact of sleep on female sexual response and behavior. *The Journal of Sexual Medicine*, 12(5), 1221–1232. <https://doi.org/10.1111/jsm.12884>
- Kidwell, M. (2021). *Sexual expression and self-confidence in long-distance relationships* (Master's thesis, University of Kentucky). University of Kentucky Libraries. [https://uknowledge.uky.edu/hes\\_etds/87](https://uknowledge.uky.edu/hes_etds/87)
- Kiełtyk-Zaborowska, I. (2021). *Rodzina w cieniu eurosieroctwa czy eurosieroctwo w cieniu rodziny*. Uniwersytet Jana Kochanowskiego.
- Kozłowska, M. (2010). Style przywiązania a preferencje wartości we wczesnej dorosłości. *Psychologia Rozwojowa*, 15(2), 77–88. <https://doi.org/10.4467/20843879PR.10.005.1441>
- Laumann, E. O., Paik, A., & Rosen, R. C. (1999). Sexual dysfunction in the United States: Prevalence and predictors. *JAMA*, 281(6), 537–544. <https://doi.org/10.1001/jama.281.6.537>
- Lawrance, K., & Byers, E. S. (1995). Sexual satisfaction in long-term heterosexual relationships: The interpersonal exchange model of sexual satisfaction. *Personal Relationships*, 2(4), 267–285. <https://doi.org/10.1111/j.1475-6811.1995.tb00092.x>
- Lebow, J., & Snyder, D. K. (2022). Couple therapy in the 2020s: Current status and emerging developments. *Family Process*, 61(4), 1359–1385. <https://doi.org/10.1111/famp.12787>
- Leproult, R., & Van Cauter, E. (2011). Effect of 1 week of sleep restriction on testosterone levels in young healthy men. *JAMA*, 305(21), 2173–2174. <https://doi.org/10.1001/jama.2011.710>
- Leśnińska, M., & Okólski, M. (2013). *Współczesne polskie migracje: Strategie – skutki społeczne – reakcja państwa*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.

- Liberska, H., & Suwalska, D. (2011). Styl przywiązania a relacje partnerskie we wczesnej dorosłości. *Psychologia Rozwojowa*, 16(1), 25–39. <https://doi.org/10.4467/20843879PR.11.002.0175>
- Łopatowska, A., & Szubrycht, M. (2024). *Epidemia samotności: Jak budować trwałe więzi we współczesnym świecie*. Wydawnictwo Filia.
- Łuczak, A. (2012). Strategie radzenia sobie ze stresem zawodowym stosowane przez kierowców samochodów ciężarowych. *Polskie Forum Psychologiczne*, 17(1), 138–152. <https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-7b401b4d-b640-4f8c-8ac4-c1d52d59ef31>
- Łuczak, A. (2016). Czynniki stresogenne i sytuacje trudne oraz ich związek z emocjonalnym i nawykowym przejadaniem się oraz jego konsekwencjami w grupie kierowców samochodów ciężarowych. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio J – Paedagogia-Psychologia*, 29(4), 193–206. <https://doi.org/10.17951/j.2016.29.4.193>
- Main, M., & Solomon, J. (1990). Procedures for identifying infants as disorganized/disoriented during the Ainsworth Strange Situation. In M. T. Greenberg, D. Cicchetti, & E. M. Cummings (Eds.), *Attachment in the preschool years: Theory, research, and intervention* (pp. 121–160). University of Chicago Press.
- Malina, A. (2011). Styl przywiązania młodych kobiet a ich satysfakcja z życia w różnych fazach rozwoju rodziny. *Psychologia Rozwojowa*, 16(1), 45–58. <https://doi.org/10.4467/20843879PR.11.003.0176>
- Mallory, A. B., Stanton, A. M., & Handy, A. B. (2022). Dimensions of couples' sexual communication, relationship satisfaction, and sexual satisfaction: A meta-analysis. *Journal of Family Psychology*, 36(3), 321–347. <https://doi.org/10.1037/fam0000906>
- Marchwicki, P. (2006). Teoria przywiązania Bowlby'ego. *Seminare. Poszukiwania Naukowe*, 23, 365–377.
- Mark, K. P. (2012). The impact of sexual variety on satisfaction in long-term relationships. *Journal of Sex Research*, 49(6), 559–567.
- Marshal, M. P. (2003). For better or for worse? The effects of alcohol use on marital functioning. *Clinical Psychology Review*, 23(7), 959–997. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2003.09.002>
- Martinez Vázquez, S. M., Hernández Martínez, A., Peinado Molina, R. A., & Martínez Galiano, J. M. (2023). Association between sexual function in women and sleep quality. *Frontiers in Medicine*, 10, Article 1196540. <https://doi.org/10.3389/fmed.2023.1196540>
- McCree, D. H., Cosgrove, S., Stratford, D., Valway, S., Keller, N., Vega-Hernandez, J., & Mena, L. A. (2010). Sexual and drug use risk behaviors of long-haul truck drivers and their

- commercial sex contacts in New Mexico. *Public Health Reports*, 125(1), 52–60. <https://doi.org/10.1177/003335491012500108>
- Mejía-Cruz, D., Álvarez-Cruz, L., & García-Gómez, A. (2024). Attachment styles and hypersexuality in Mexican emerging adults: Assessing the influence on couple and sexual satisfaction. *Preprints*, 1–16. <https://doi.org/10.20944/preprints202402.1234.v1>
- Mikulincer, M., & Shaver, P. R. (2007). *Attachment in adulthood: Structure, dynamics, and change*. The Guilford Press. <https://doi.org/10.4324/9780429498711>
- Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. (2025, January 25). *Informacja o zawodzie – kierowca ciągnika siodłowego (kod 833202)*. Info Doradca+. <https://psz.praca.gov.pl/documents/10828/14192545/Kierowca%20ci%C4%85gnika%20siod%C5%82owego.pdf>
- Młyński, J. (2011). Rodzina w rozłacie migracyjnej – eksploracja zjawiska i możliwe formy wsparcia. *Teologia i Moralność*, 9(1), 137–150. <https://doi.org/10.14746/tim.2011.9.1.8>
- Młyński, J. (2016). Migracja zarobkowa Polaków – „przymus” czy wolny wybór w kontekście współczesności. *Rocznik Nauk Społecznych*, 8(44/2), 25–44. <https://doi.org/10.18290/rns.2016.44.2-2>
- Mudar, P., Leonard, K. E., & Soltysinski, K. (2001). Discrepant alcohol use and marital functioning: Evidence for alcohol-related marital discord. *Journal of Studies on Alcohol*, 62(4), 434–443. <https://doi.org/10.15288/jsa.2001.62.434>
- Niedzwiedzki, D. (2010). Współczesne teorie migracji. *Przegląd Socjologiczny*, 59(2), 11–32. [https://journalse.com/pliki/pw/2-2010\\_niedzwiedzki.pdf](https://journalse.com/pliki/pw/2-2010_niedzwiedzki.pdf)
- Nomejko, A., & Dolińska-Zygmunt, G. (2012). Poczucie jakości życia a satysfakcja z życia seksualnego: badania własne. *Seksuologia Polska*, 10(2), 54–60. <https://bibliotekanauki.pl/articles/192979>
- Nomejko, A., & Dolińska-Zygmunt, G. (2015). Psycho-social determinants of sexual satisfaction in young, middle and late adulthood. *Polish Journal of Applied Psychology*, 13(2), 47–68. <https://www.pjap.psychologia.uni.wroc.pl/sites/default/files/2015/13/2/47-68.pdf>
- Nomejko, A., & Dolińska-Zygmunt, G. (2019). Psychospołeczne predyktory satysfakcji seksualnej polskich kobiet i mężczyzn 50+. *Polish Journal of Applied Psychology*, 17(1), 11–20. <https://www.pjap.psychologia.uni.wroc.pl/sites/default/files/2019/17/1/1/Agnieszka%20Nomejko%2C%20Gra%20C5%BCyna%20Doli%20C5%84ska%20-%20Zygmunt-2019-17-1-1.pdf>

- Nomejko, A., & Dolińska-Zygmunt, G. (2019). Satysfakcja seksualna kobiet i mężczyzn w okresie wczesnej, średniej i późnej dorosłości: Uwarunkowania psychospołeczne. *Komu i kiedy seks przynosi radość?* Impuls.
- Onay, N., & Aydın, F. A. (2024). The effect of attachment styles on communication. *FBU Journal of Health Sciences*, 3(2), 365–371. <https://doi.org/10.56061/fbujohs.1306843>
- Orłowska, R. (2013). *Uwarunkowania i skutki rozwoju migracji ekonomicznych w Unii Europejskiej w świetle wybranych teorii migracji międzynarodowych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Péloquin, K., Brassard, A., Delisle, C., & Lafontaine, M. F. (2022). Relational instability in couples seeking therapy: The contribution of attachment, caregiving, and sex. *Journal of Sex and Marital Therapy*, 48(3), 223–238. <https://doi.org/10.1080/0092623X.2021.1943293>
- Péloquin, K., Saint-Eloi Cadely, H., & Sullivan, E. (2024). Sexual exchanges explain the association between attachment insecurities and sexual satisfaction in long-term couples. *Journal of Social and Personal Relationships*, 41(1), 23–45. <https://doi.org/10.1177/02654075231200447>
- Pestka, D. B. (2012). Rodzina w obliczu migracji zarobkowej. *Kwartalnik Naukowy*, 5(1), 19–25. <https://bazekon.uek.krakow.pl/rekord/171258979>
- Pilch, T. (1998). *Zasady badań pedagogicznych*. Wydawnictwo Akademickie „Żak”.
- Plopa, M. (2006). *Więzi w małżeństwie i rodzinie: Metody badań*. Oficyna Wydawnicza „Impuls”.
- Plopa, M. (2008). *Kwestionariusz stylów przywiązaniowych (KSP)* (wyd. 1). Vizja Press i IT.
- Plopa, M. (2017). Kwestionariusz Satysfakcji Seksualnej. *Polskie Forum Psychologiczne*, 22(4), 1–25. <https://doi.org/10.14656/PFP20170401>
- Plopa, M. (2021). *Satysfakcja seksualna w bliskich związkach: Metoda badania (KSS)*. Akademia Ekonomiczno-Humanistyczna.
- Polskie Towarzystwo Psychologiczne. (2018). *Kodeks etyczno-zawodowy psychologa*. Polskie Towarzystwo Psychologiczne. <https://ptp.org.pl/strona/kodeks-etyczny>
- Pudło, M. K. (2014). Satysfakcja seksualna małżonków a jakość ich relacji w innych sferach funkcjonowania związku. *Fides et Ratio*, 20(4), 5–18. <https://fidesetratio.org.pl/ojs/index.php/FetR/article/view/185>
- Rapaport, M., & Doucerain, M. M. (2021). Shared immigration process, different perspectives: The impact of immigration-related gaps on couple relationships. *Migration Studies*, 9(4), 1178–1196. <https://doi.org/10.1093/migration/mnab006>



- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 8 grudnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy oraz zakresu jej stosowania, *Dziennik Ustaw* z 2004 r., nr 265, poz. 2644.
- Sagone, E., & Caroli, M. E. D. (2023). Exploring the association between attachment style, psychological well-being, and relationship status in young adults and adults: A cross-sectional study. *European Journal of Investigation in Health, Psychology and Education*, *13*(3), 525–539. <https://doi.org/10.3390/ejihpe13030041>
- Samoraj-Charitonow, B. (2016). Czasowe migracje zagraniczne a rozpad więzi rodzinnych. *Zabezpieczenie Społeczne: Teoria, Prawo, Praktyka*, *5*, 90–91. <https://www.zus.pl/documents/10182/167302/Zabezpieczenie+Spo%C5%82eczne+5-2016.pdf>
- Sánchez-Fuentes, M. del M., Santos-Iglesias, P., & Sierra, J. C. (2014). A systematic review of sexual satisfaction. *International Journal of Clinical and Health Psychology*, *14*(1), 67–75. [https://doi.org/10.1016/S1697-2600\(14\)70038-9](https://doi.org/10.1016/S1697-2600(14)70038-9)
- Segal, S., & Regev, R. S. (2021). Policymakers as safe havens: The relationship between adult attachment style, COVID-19 fear, and regulation compliance. *Personality and Individual Differences*, *179*, 110832. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2021.110832>
- Shinde, S., & Shinde, N. S. (2023). Attachment styles and marital satisfaction: A study to associate attachment patterns and satisfaction in marriages. *International Journal of Research Publications*, *132*(1), 91–105. <https://doi.org/10.47119/IJRP1001321920235455>
- Simon, W., & Gagnon, J. H. (1973). *Sexual conduct: The social sources of human sexuality*. Aldine Publishing.
- Simon, W., & Gagnon, J. H. (1986). Sexual scripts: Permanence and change. *Archives of Sexual Behavior*, *15*(2), 97–120. <https://doi.org/10.1007/BF01542219>
- Simpson, J. A., & Rholes, W. S. (2017). Adult attachment, stress, and romantic relationships. *Current Opinion in Psychology*, *13*, 19–24. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2016.04.006>
- Sprajcer, M., Dawson, D., & Dawson, J. (2023, April 4). How tired is too tired to drive? A systematic review assessing the use of prior sleep duration to detect driving impairment. *Nature and Science of Sleep*, *15*, 175–202. <https://doi.org/10.2147/NSS.S390256>
- Sprecher, S. (1998). Social exchange theories and sexuality. *Journal of Sex Research*, *35*(1), 32–43. <https://doi.org/10.1080/00224499809551915>
- Sprecher, S., & Cate, R. (2004). Sexual satisfaction and sexual expression as predictors of relationship satisfaction and stability. In J. H. Harvey, A. Wenzel & S. Sprecher (Eds.), *The handbook of sexuality in close relationships* (pp. 235–256). Lawrence Erlbaum Associates.



- Starc, A., & Eržen, V. (2022). Predictors of sexual satisfaction: An international study. *Acta Clinica Croatica*, 61(3), 441–460. <https://doi.org/10.20471/acc.2022.61.03.13>
- Starowicz, Z. L. (2014). *Seksuologia sądowa*. Wydawnictwo Lekarskie PZWL.
- Świecarz, G. (2025). *Zmienność stylów przywiązania, lęku i samooceny u kobiet w kontekście doświadczeń relacyjnych*. Archae Graph.
- Szyska, M. (2016). Zagraniczna migracja zarobkowa jedną ze strategii życiowych młodego pokolenia. *Roczniki Nauk Społecznych*, 8(44/2), 149–160. <https://doi.org/10.18290/rns.2016.44.2-8>
- Szyska, M. (2017). Rodzina w migracji – migracja w rodzinie: Wyzwania współczesności. *Rynek – Społeczeństwo – Kultura*, 4(25), 48–49. <https://bazekon.uek.krakow.pl/rekord/171502981>
- Tabaczuk, A., Wąż, K., & Doliński, A. (2016). Ryzykowne zachowania seksualne zawodowych kierowców: Wyzwania dla poradnictwa i profilaktyki. *Dyskursy Młodych Andragogów*, 17, 189–196. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-f22b5d4d-6b08-41c0-a29a-b1fbf6d90a34>
- Thakur, A., Toppo, M., & Lodha, R. (2015). A study on sexual risk behaviors of long-distance truck drivers in central India. *International Journal of Research in Medical Sciences*, 3(7), 1769–1774. <https://doi.org/10.18203/2320-6012.ijrms20150266>
- Thapa, D. K., & Visentin, D. (2018). Gender differences in risk factors and experiences of sexual violence among truck drivers in India. *PLOS ONE*, 13(10), e0205665. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0205665>
- Tomaszewska, P. (2014). Sexual scripts in Polish and German adolescents. *Rocznik Lubuski*, 40(1), 92–94. <https://bibliotekanauki.pl/articles/522017>
- Troxel, W. M. (2007). Marital quality and the marital bed: Examining the covariation between relationship quality and sleep. *Sleep Medicine Reviews*, 11(5), 389–404. <https://doi.org/10.1016/j.smr.2007.05.002>
- Trzęsowska-Greszta, E., & Sokołowska, B. (2014). Styl przywiązania a seksualność człowieka w świetle najnowszych badań. *Kwartalnik Naukowy*, 4(20), 129–131. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-77861115-01db-4c24-b9e1-58f6c380ef21>
- Tuszyńska-Bogucka, W. (2018). Jakość funkcjonowania związków „na odległość” w odbiorze mężczyzn i kobiet. *Społeczeństwo i Rodzina*, 42(1/2015), 25–33. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-2ec2f8c6-6f85-4ecf-bb50-cc9151c6e62f>



- U.S. Department of Transportation. (2025). *Results from the 2023 drug and alcohol testing survey*. Federal Motor Carrier Safety Administration. <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/2024-03/2023%20Drug%20and%20Alcohol%20Testing%20Survey%20Results.pdf>
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami*, Dz.U. 2023 poz. 622.
- van IJzendoorn, M. H., Schuengel, C., & Bakermans-Kranenburg, M. J. (1999). Disorganized attachment in early childhood: Meta-analysis of precursors, concomitants, and sequelae. *Development and Psychopathology*, *11*(2), 225–249. <https://doi.org/10.1017/S0954579499002035>
- Vigl, J., & Siller, H. (2024). Trajectories of relationship and sexual satisfaction over 2 years in the COVID-19 pandemic. *Journal of Personality*, *92*(2), 259–274. <https://doi.org/10.1111/jopy.12928>
- Vitols, K., & Valdmaa, E. (2021). *Zmęczenie kierowców w europejskim transporcie drogowym*. European Transport Workers' Federation. <https://www.etf-europe.org/resource-library/zmeczenie-kierowcow-w-europejskim-transporcie-drogowym>
- Vowels, L. M., & Jolly, M. (2022). Identifying the strongest self-report predictors of sexual satisfaction using machine learning. *Journal of Social and Personal Relationships*, *39*(5), 1191–1212. <https://doi.org/10.1177/02654075221083706>
- Walęcka-Matyja, K. K., & Dębska, J. (2023). Interpersonal relationships and communication in romantic relationships vs. digitization of life. *Quarterly Journal Fides et Ratio*, *54*(2), 9–23. <https://doi.org/10.34766/fetr.v54i2.1183>
- Wiederman, M. W. (2005, October). The gendered nature of sexual scripts. *The Family Journal*, *13*(4), 496–502. <https://doi.org/10.1177/1066480705278729>
- Williamson, A. M., & Feyer, A.-M. (2000). Moderate sleep deprivation produces impairment in cognitive and motor performance equivalent to legally prescribed levels of alcohol intoxication. *Occupational and Environmental Medicine*, *57*(10), 649–654. <https://doi.org/10.1136/oem.57.10.649>
- Williamson, A. M., Lombardi, D. A., Folkard, S., Stutts, J., Courtney, T. K., & Connor, J. L. (2000). The link between fatigue and safety. *Accident Analysis & Prevention*, *32*(4), 493–499. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(99\)00022-8](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00022-8)
- World Health Organization. (2010). *Developing sexual health programmes: A framework for action*. Geneva: World Health Organization. <https://iris.who.int/handle/10665/70501>
- Wójcik-Żołądek, M. (2014). Współczesne procesy migracyjne: definicje, tendencje, teorie. *Studia BAS, Migracje i polityka migracyjna*, *4*(40), 9–35. Biuro Analiz Sejmowych.



[https://orka.sejm.gov.pl/wydbas.nsf/0/59A988BD7B830629C1257DDA0044E261/\\$File/Stromy%20od%20Studia\\_BAS\\_40-2.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/wydbas.nsf/0/59A988BD7B830629C1257DDA0044E261/$File/Stromy%20od%20Studia_BAS_40-2.pdf)

Wyźlic, M. (2010). Migracja zarobkowa – zagrożeniem dla więzi małżeńskiej. *Cywilizacja*, 32, 129–138.

<https://www.omp.org.pl/stareomp/index.php?module=subjects&func=viewpage&pageid=912>

Yaya, I., Dassa, S., & Sossa, J. (2016). Consistent condom use during casual sex among long-truck drivers in Togo. *PLOS ONE*, 11(5), e0153264. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0153264>

Yılmaz, C. D., & Lajunen, T. (2023). Trust in relationships: A preliminary investigation of the influence of parental divorce, breakup experiences, adult attachment style, and close relationship beliefs on dyadic trust. *Frontiers in Psychology*, 14, 1260480. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1260480>

Zającka, B. (2023). Małżeństwo na odległość w opiniach zamężnych kobiet i żonatych mężczyzn. *Wychowanie w Rodzinie*, XXX(3/2023), 125–144. <https://wnus.edu.pl/wr/article/view/10173>

Żak-Łykus, A., & Nowak, M. (2013). Satysfakcja seksualna, życiowa i partnerska. *Family Forum*, 3, 173–175. <https://bibliotekanauki.pl/articles/475253>



## Spis tabel

<b>Tabela 1</b>	Wiek kierowcy oraz wymagania kwalifikacji.....	26
<b>Tabela 2</b>	Wymagania psychofizyczne na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego.....	27
<b>Tabela 3</b>	Przyczyny migracji a czynniki push- pull.....	37
<b>Tabela 4</b>	Ilość rozwodów i emigracji w Polsce w latach 2010-2023.....	44
<b>Tabela 5</b>	Przyczyny rozwodów w latach 2022-2023 .....	45
<b>Tabela 6</b>	Zmienne i ich wskaźniki .....	59
<b>Tabela 7</b>	Dane socjodemograficzne grupy (N=80).....	66
<b>Tabela 8</b>	Podstawowe statystyki opisowe i testy normalności dla satysfakcji seksualnej i stylów przywiązania (N = 80) .....	68
<b>Tabela 9</b>	Odpowiedzi dotyczące kontaktów z żoną podczas wyjazdów i zaspokajania potrzeb seksualnych przez małżonkę (N=80) .....	70
<b>Tabela 10</b>	Odpowiedzi dotyczące form kontaktów z żoną podczas wyjazdów (N=80) i sposobów radzenia sobie z rozłąką (N=56).....	71
<b>Tabela 11</b>	Wartości współczynników rho Spearmana dla stylów przywiązania i poziomu satysfakcji seksualnej .....	74
<b>Tabela 12</b>	Model regresji krokowej dla zmiennej zależnej satysfakcja seksualna. ....	74
<b>Tabela 13</b>	Porównanie kierowców z doświadczeniem zdrady i bez doświadczenia zdrady względem satysfakcji seksualnej – test U Manna-Whitneya .....	75
<b>Tabela 14</b>	Porównanie kierowców z doświadczeniem zdrady i bez doświadczenia zdrady względem stylów przywiązania – test t.....	76
<b>Tabela 15</b>	Poziom satysfakcji seksualnej w poszczególnych poziomach czynników – skorygowane średnie brzegowe.....	77
<b>Tabela 16</b>	Wyniki dwuczynnikowej analizy wariancji dla satysfakcji seksualnej w grupach wyróżnionych na podstawie form kontaktu i bezpiecznego stylu przywiązania .....	78
<b>Tabela 17</b>	Wyniki testu post hoc Bonferroni.....	80
<b>Tabela 18</b>	Poziom satysfakcji seksualnej w poszczególnych poziomach czynników – skorygowane średnie brzegowe.....	80
<b>Tabela 19</b>	Wyniki dwuczynnikowej analizy wariancji dla satysfakcji seksualnej w grupach wyróżnionych na podstawie długości rozłąki i bezpiecznego stylu przywiązania .....	81
<b>Tabela 20</b>	Wyniki testu Kruskala-Wallisa dla stażu małżeńskiego i stażu pracy w aspekcie satysfakcji seksualnej .....	82

## Spis rysunków

<b>Rysunek 1</b>	Obecne formy przemieszczania się ludności.....	36
<b>Rysunek 2</b>	Opinie i rezultaty badań na temat skutków migracji rodzin.....	40
<b>Rysunek 3</b>	Schemat zależności między problemami badawczymi, hipotezami i zmiennymi .....	56
<b>Rysunek 4</b>	Zależności między zmiennymi .....	58

## Spis wykresów

<b>Wykres 1</b>	Poziom stylów przywiązania na podstawie wyników w stenach.....	69
<b>Wykres 2</b>	Rozkład odpowiedzi dotyczących skutków pracy kierowców.....	70
<b>Wykres 3</b>	Trudności w zaspokajaniu potrzeb podczas wyjazdów.....	72



<b>Wykres 4</b> Odsetki odpowiedzi dotyczące rozmów o potrzebach seksualnych, poczucia emocjonalnego oddalenia, podejmowania ryzykownych zachowań i korzystania z substancji psychoaktywnych .....	73
<b>Wykres 5</b> Poziom satysfakcji seksualnej w podgrupach względem form kontaktu i występowania lub niewystępowanie bezpiecznego stylu przywiązania .....	78
<b>Wykres 6</b> Poziom satysfakcji seksualnej w grupach wyznaczonych względem przekonania o zaspokajaniu potrzeb seksualnych przez partnerkę.....	79
<b>Wykres 7</b> Poziom satysfakcji seksualnej w podgrupach względem długości rozłąki i występowania lub niewystępowanie bezpiecznego stylu przywiązania .....	82

