



## TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO

Ewa TOKARCZYK, Monika UCIŃSKA

# ZACHOWANIA ASERTYWNE A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

### *Streszczenie*

*W ostatnich latach coraz więcej mówi się o postawach i zachowaniach asertywnych jako tych, które powinny charakteryzować wzajemne relacje społeczne pomiędzy ludźmi. Jedną z sytuacji społecznych jest uczestnictwo w ruchu drogowym. Zatem również w tej specyficznej sytuacji postawa i zachowanie asertywne mogą wywierać istotny wpływ na zachowanie uczestników ruchu a tym samym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Postawa asertywna to nie tylko umiejętność odmawiania (np. spożywania alkoholu w sytuacji, gdy chcemy kierować pojazdem) ale również powstrzymywania czy skłaniania kogoś do określonych zachowań (kierowcy, który w naszej obecności pił alkohol i zamierza „siąść za kółkiem”). To również sposób na zmniejszenie zachowań o charakterze agresywnym. Bardzo ważne jest przy tym, iż postawy asertywne można kształtować a umiejętności asertywnych zachowań doskonalić. Artykuł ukazuje, w jaki sposób, poprzez kształtowanie postaw i umiejętności asertywnego zachowania można wpływać na poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.*

### WSTĘP

Nawet niewielka ilość spożytego alkoholu wpływa na zachowania człowieka, zmniejszając jego zdolność do prowadzenia pojazdu. Wymownym dowodem jest ogromna liczba wypadków powodowanych przez osoby pod wpływem alkoholu.

W 2011 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 3893 wypadków drogowych (9,7% ogółu), w których zginęło 450 osób (10,7%), a rannych zostało 4820 (9,7%). Najliczniejszą grupę stanowili kierowcy (8,4%), którzy byli sprawcami 2713 wypadków. W ich wyniku śmierć poniosło 300 osób, a ranne zostały 3753 osoby [15].

Decydując się na prowadzenie pojazdu po wypiciu alkoholu musimy mieć świadomość, że tym samym wyrokujemy nie tylko o swoim życiu i zdrowiu, ale również ośmielamy się decydować o losie innych osób. Osoby, często sięgają po alkohol w sytuacjach, kiedy nie potrafią odmówić propozycji wypicia bojąc się, że spowoduje to odrzucenie ich osoby lub zostanie odebrane jako zachowanie nietowarzyskie. Tego typu uległość może mieć jednak tragiczne następstwa.

W ostatnich latach coraz więcej mówi się o postawach i zachowaniach asertywnych jako tych, które powinny charakteryzować wzajemne relacje społeczne pomiędzy ludźmi. Jedną z sytuacji społecznych jest uczestnictwo w ruchu drogowym. Postawa i zachowanie asertywne mogą wywierać istotny wpływ na zachowanie uczestników ruchu a tym samym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Postawa asertywna to nie tylko umiejętność odmawiania (np. spożywania alkoholu w sytuacji, gdy chcemy kierować pojazdem, jazdy

ryzykowej, z nadmierną prędkością), ale również powstrzymywania czy skłaniania kogoś do określonych zachowań (kierowcy, który w naszej obecności pił alkohol i zamierza „siąść za kółkiem”, szarżuje jadąc z nadmierną prędkością).

## **1. JAZDA PO ALKOHOLU JAKO PRZYKŁAD ZACHOWANIA RYZYKOWNEGO W RUCHU DROGOWYM NA**

Praktycznie każde zachowanie kierowcy w ruchu drogowym można by rozpatrywać i analizować w kategoriach szeroko rozumianego ryzyka. W psychologii transportu nie ma jednolitej teorii dotyczącej zachowań ryzykownych w ruchu drogowym, która wyjaśniałaby mechanizmy zachowania kierującego pojazdem.

Możemy mówić o co najmniej dwóch rodzajach ryzyka:

1. ryzyku instrumentalnym – podejmowane wtedy, gdy stanowi instrument uzyskania wyników pozytywnych lub/ i uniknięcia strat,
2. ryzyku stymulującym – podejmowane w celu uzyskania emocjonalnego pobudzenia.

W przypadku młodzieży, ale też i niektórych dorosłych wskazuje się również na trzeci rodzaj:

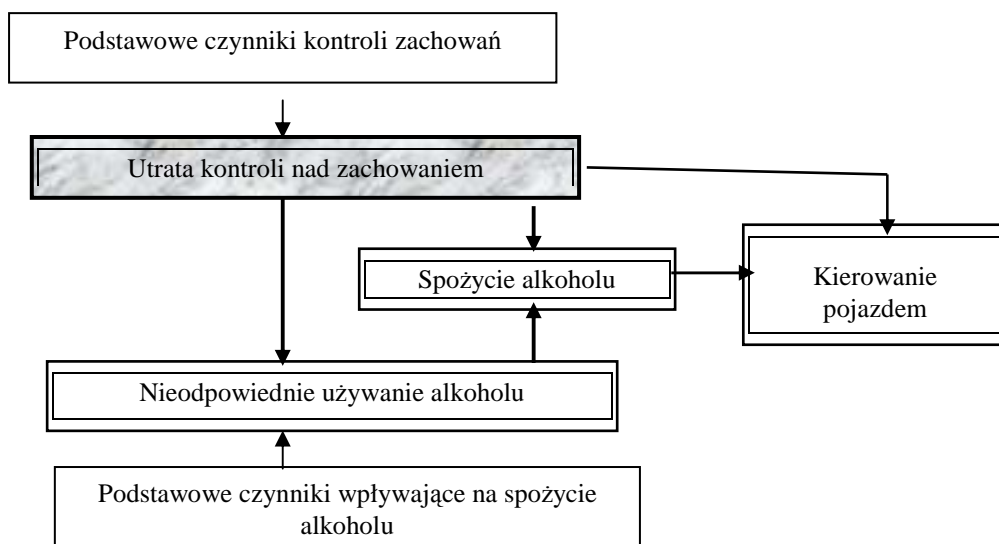
3. ryzyko społeczne – podejmowane w celu osiągnięcia lub utrzymania wysokiego statusu w grupie [9].

Wydaje się, iż to ostatnie zawiera się w ryzyku instrumentalnym. Wymaga bowiem analizy zysków, strat i prawdopodobieństwa – a więc analizy decyzyjnej. Jest również wyraźnie podejmowane jako środek do uzyskania określonego celu, nie jest celem samym w sobie. Od większości przypadków ryzyka instrumentalnego może jedynie różnić się tym, że towarzyszy mu większe nasilenie emocji na każdym etapie podejmowania ryzyka.

Podział na ryzyko instrumentalne i ryzyko stymulujące jest niezależne od podziału na ryzyka związane z różnymi dziedzinami życia, w których ryzyko może być podejmowane (społeczne, ekonomiczne itd.). W różnych miejscach wskazuje się, że ryzyko w ruchu drogowym jest najczęściej ryzykiem stymulacyjnym [16, 17, 12, 13, 18]. Do takich zachowań zalicza się zbyt szybką jazdę, jazdę w zbyt blisko poprzedzającego pojazdu, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu czy innych środków odurzających. Przykładem ryzyka instrumentalnego w ruchu drogowym będzie jazda z nadmierną prędkością, zaś ryzyka stymulującego będzie udział w nielegalnych wyścigach samochodowych, które odbywają się na ulicach wielu miast w Polsce.

Liczne badania wykazują, że jednym z zachowań ryzykownych jest kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu czy innego środka psychoaktywnego [14, 12].

Jeden z modeli trafnie wyjaśniających mechanizm wpływu różnych czynników na kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu prezentuje rysunek 1.



**Rys.1.** Kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu jako funkcja kontroli zachowań i sposobu spożywania alkoholu.

Źródło: E. Glitch, M. Bornewasser, F. Dunkel i in. (2007); *Alcohol and Traffic Delinquency: Psychological and criminological aspects of prevention and rehabilitation in Western Pomerania*.  
[www.icadts.org/peoceedinga/2000/icadts2000-091.pdf](http://www.icadts.org/peoceedinga/2000/icadts2000-091.pdf) 2.08.2007, s.4.

Zgodnie z zaprezentowanym modelem decydujące znaczenie dla tego, czy kierowca podejmie decyzję o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości ma poziom jego samokontroli. To samokontrola decyduje o tym, czy osoba w określonej sytuacji będzie czy nie będzie piła alkoholu, a dopiero w dalszym rzędzie, czy będzie kierowała pojazdem będąc już pod wpływem alkoholu. W badaniu okazało się, że korelacja pomiędzy samokontrolą a ilością spożytego alkoholu jest większa aniżeli pomiędzy samokontrolą a zatrzymaniem za kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu. Z kolei korelacja pomiędzy ilością spożywanego alkoholu i faktem zatrzymania za kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu okazała się być nieistotna [4].

Z prezentowanych badań wynika, że problemem nietrzeźwych kierowców jest przede wszystkim problem kontroli zachowań, w tym zachowań związanych z konsumpcją alkoholu. W praktyce oznacza to, że diagnostyczna jest nie tyle ilość wypijanego alkoholu co rozwój i poziom samokontroli różnych zachowań i te czynniki, które na ten poziom wpływają: np. zaburzenia osobowości, zaburzenia socjalne, brak umiejętności zachowań asertywnych dezintegracja społeczna itd. Na syndrom ryzyka składa się również tendencja do zachowań ryzykownych i zachowania ryzykowne w ruchu drogowym. Stąd samo zatrzymanie prawa jazdy okazuje się być mało skuteczne bez równoczesnego oddziaływania na poziom i strukturę procesów motywacji, bez działań o charakterze psychoedukacyjnym, a w niektórych przypadkach również terapeutycznym. Ujawnione zależność wskazują także, że mało skuteczne będą programy profilaktyczne zmierzające jedynie do ograniczenia spożycia alkoholu wśród kierujących pojazdami. Konieczne jest oddziaływanie przede wszystkim na czynniki warunkujące zdolność do samokontroli zachowań, w tym zarówno alkoholowych, jak i dalej kierowanie pojazdem. Można to osiągnąć m.in. poprzez kształtowanie i rozwój postawi i zachowań asertywnych.

## 2. BRAK UMIEJĘTNOŚCI ODMAWIANIA I POWSTRZYMYWANIA A RYZYKOWNE ZACHOWANIA W RUCHU DROGOWYM – DANE Z BADAŃ

Z sondażowych badań zrealizowanych 27 stycznia 2012 roku na potrzeby Kampanii „Alkohol to odpowiedzialność. Pij rozważnie”, na ogólnopolskiej reprezentatywnej pod względem demograficznym próbie 524 kierowców wynika, iż wszyscy (tj. 100,0%) badani kierowcy znaleźli się kiedyś w sytuacji, gdy ktoś częstował ich alkoholem a oni mieli zamiar prowadzić później samochód. Częściej niż co czwarty (26,5%) był do tego namawiany.

Polscy kierowcy oceniają siebie jako tych, którzy zdecydowanie potrafią odmawiać, kiedy ktoś częstuje ich alkoholem, a mają zamiar prowadzić później samochód. Odpowiada tak 90,1% badanych kierowców. Zdecydowanie nie potrafi odmówić 4,2%, 1,2% ma trudności z odmową. Jeżeli tak, to skąd 37% kierowców przyznaje się do tego, że kierowali samochodem będąc pod wpływem alkoholu, 21% kierowowało samochodem będąc „na kacu”. [5]. Wśród jednych i drugich są osoby, które mają świadomość ilości wypitego alkoholu, ale nie powstrzymuje ich to przed siadaniem za kierownicą.

Problematyka rozmiarów i uwarunkowań zachowań trzeźwościowych kierujących pojazdami była przedmiotem badań naukowych, w tym badań socjologicznych. Przykładem takich badań są badania SARTRE 2 i 3 [2]. Wyniki badań przeprowadzonych w 1997 roku w stosunku do kierowców polskich są zaskakujące. Jedynie 5,4% badanych kierowców przyznało, że zdarzyło im się prowadzić samochód po wypiciu takiej dawki alkoholu, która dawała jego stężenie we krwi powyżej prawnie dopuszczalnego limitu. Podsumowując wyniki badania SARTRE 2 oparte o autoprezentację kierowców możnaby stwierdzić, że:

- 16,2% kierowców decyduje się na jazdę samochodem po spożyciu niewielkich dawek alkoholu (1 – 2 jednostki), odbieranych subiektywnie jako bezpieczne,
- 5,4% po spożyciu dawki alkoholu uznawanej subiektywnie za stan po jego życiu lub stan nietrzeźwości.

Razem daje to grupę stanowiącą 21,6% ogółu badanych kierowców. Zatem pozostałe 78,4% stanowiliby abstynenci za kierownicą. Już jednak w tej samej ankiecie, tylko w innym miejscu, do abstynencji za kierownicą przyznało się jedynie 31% ankietowanych kierowców. Zatem, zależnie od sposobu zadawania pytania w ankiecie otrzymujemy różne wyniki. Jest to efekt tego, że metoda badania oparta o autoprezentację, szczególnie w warunkach polskich, obarczona jest zmienną pośredniczącą, jaką jest aprobatą społeczną.

Podobne wyniki uzyskano w badaniach socjologicznych reprezentatywnej grupy dorosłych mieszkańców Gdańska [1]. Badaniami objętych zostało 1050 osób, w tym 57% stanowili kierowcy. Do jazdy po alkoholu w ciągu ostatnich trzech lat przyznaje się 26% badanych. Można zasadnie twierdzić, że wyniki badania SARTRE 2, jak i badania gdańskie w istotny sposób odbiegają od rzeczywistości, ponieważ ze względu na silne potępienie społeczne kierowców prowadzących w stanie nietrzeźwym (przynajmniej na poziomie deklaracji), czy ogólnie po spożyciu alkoholu, wielu kierowców nie przyznało się do tego wykroczenia. Zmienna ta została wyeliminowana w badaniach, w których pytano nie o zachowania własne, a o zachowania innych kierowców. We wspomnianych badaniach gdańskich jednym z pytań było pytanie o to „Czy zna Pan(i) wśród rodziny lub znajomych takie osoby, którym zdarzyło się prowadzić samochód po spożyciu alkoholu?”. Z danych wynika, że ogólnie jedynie 41% Gdańszczan nie zna osób, którym zdarzyło się prowadzić samochód po spożyciu alkoholu. Oznacza to, że pozostałe 59% zna takie osoby, w tym 20% zna kilka takich osób, 19% 2 – 3 takie osoby, 20% jednego kierowcę, któremu zdarza się jeździć pod wpływem alkoholu. Bardzo niepokojący jest rozkład odpowiedzi w grupie kierowców. W tej grupie jedynie 33% nie zna osób, które „siadają za kółkiem” po alkoholu, co 4 (25 %) zna co najmniej 4 takie osoby.

Badania, w których rozmiary zjawiska nietrzeźwości wśród kierujących pojazdami były szacowane w oparciu o informacje o innych kierowcach przeprowadzone zostały również w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie latach 2000/2001 [10]. Informacje dotyczą grupy ok. 1000 kierowców. Wyniki prezentują dane tabeli 1.

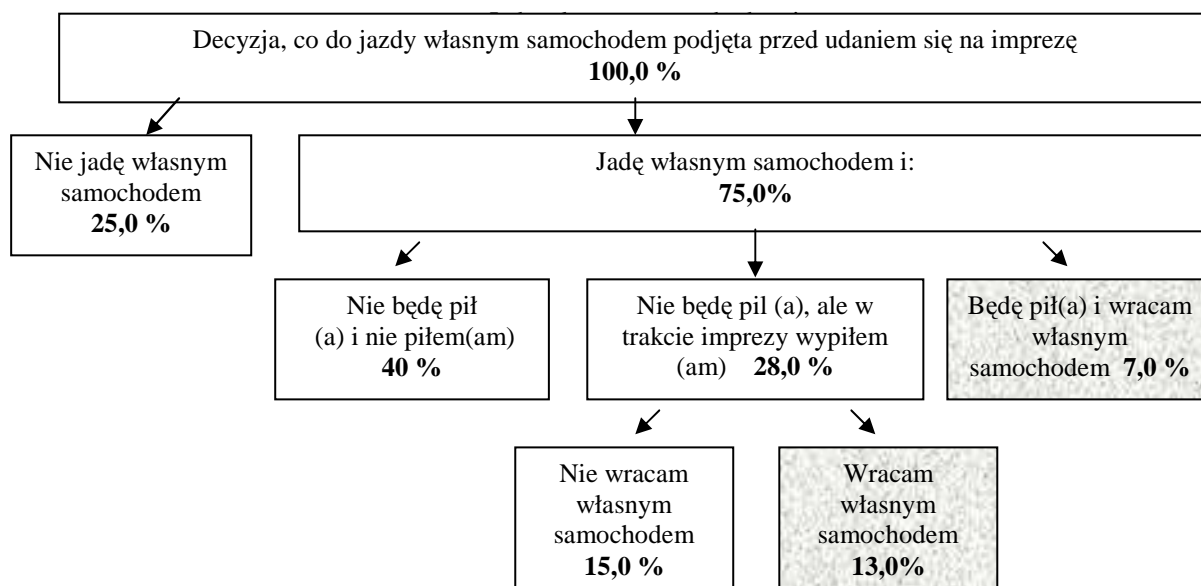
**Tab. 1.** Zachowania trzeźwościowe kierowców świetle opinii innych osób – rozkład %

Abstynenci „za kierownicą”	Pijący kontrolowanie	Jeżdżący po niewielkiej ilości spożytego alkoholu	Jeżdżący po każdej ilości spożytego alkoholu	OGÓLEM
<b>35,5</b>	<b>25,5</b>	<b>20,5</b>	<b>18,5</b>	100,0
Zachowania bezpieczne		Zachowania ryzykowne		
<b>61,0</b>		<b>39,0</b>		100,0

**Źródło:** badania własne

Z powyższego wynika, iż ryzykownie zachowuje się prawie 40% kierowców.

Badania pokazują, że kierowcy wybierają zachowania ryzykowne – jazdę po spożyciu alkoholu – również wtedy, gdy mają wcześniej możliwość wyboru zachowań alternatywnych – bezpiecznych. Badaniami objęto grupę 100 kierowców, którzy opisywali swoje zachowanie w sytuacji, gdy wybierali się na imprezę, o której z góry wiedzieli, że będzie podawany alkohol, a na którą najwygodniej byłoby dojechać własnym samochodem. Biorąc pod uwagę różne momenty i rodzaj podejmowanych decyzji kierowcy, w ostateczności, wybierali zachowania, jak na rysunku 2 [11].



**Rys. 2.** Zachowania kierowców w sytuacji spodziewanego spożywania alkoholu (badania własne)

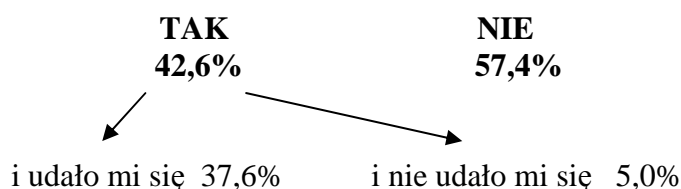
Wśród jadących na imprezę 13% to ci, którzy udawali się na nią z postanowieniem, że nie będą pili, ale w trakcie zmienili zdanie i w rezultacie będąc pod wpływem alkoholu kierowali samochodem wracając do domu. Dlaczego? Najczęstsze tłumaczenie to: „Namówili mnie”, „Nie umiałem odmówić”? Wydaje się, iż przynajmniej u pewnej liczby tych osób zawiodły mechanizmy powstrzymujące, zabrakło umiejętności asertywnego odmawiania.

Kierowani pojazdem to sytuacja społeczna, w której obok kierującego uczestniczą równocześnie inni kierujący pojazdami, ale też i pasażerowie oraz inne osoby w obecności

których kierujący zachowuje się w określony sposób. To oni tworzą atmosferę akceptacji bądź braku akceptacji zachowań kierowców, mogą na te zachowania bezpośrednio wpływać.

We wspomnianych wcześniej badaniach wykonanych na potrzeby Kampanii „Alkohol to odpowiedzialność. Pij rozważnie” grupie 1100 Polaków zadano między innymi pytanie:

„Czy zdarzyło się Panu / Pani próbować powstrzymać kierowcę, który pił alkohol przed prowadzeniem samochodu?”. Rozkład odpowiedzi był następujący



Oznacza to, iż częściej niż co druga osoba będąca świadkiem sytuacji, gdy będący pod wpływem alkoholu kierowca chce sam kierować samochodem zachowuje się biernie, nawet nie próbuje go powstrzymać.

Podobne wyniki otrzymano w badaniach TSN OBOP [5]. Respondenci badania byli zgodni co do tego, że „prowadzenie po alkoholu wciąż stanowi zjawisko spotykające się z ogólnym przyzwoleniem”. Wśród głównych przyczyn tej akceptacji badani wymieniali:

- Donosicielstwo – kojarzone negatywnie szczególnie w odniesieniu do znajomych.
- Brak i niechęć do reagowania w ogóle na różne przejawy patologii, traktowanie różnych sytuacji społecznych w kategorii „nie moja sprawa”.
- Obawa przed konsekwencjami.
- Negatywne przykłady zarówno w najbliższym kręgu rodzinnym, znajomych ale też i osób medialnych.
- Brak wiary w skuteczność organów ścigania.

Analizując zachowania pasażerów w sytuacji, gdy nietrzeźwy kierowca chce jechać sam, autorzy zwracają uwagę, iż źródłem „cichego przyzwolenia” jest m. in. zaprzestanie dalszych „konfliktowych” dyskusji w przypadku, gdy „delikatne sugerowanie niewłaściwego zachowania kierowcy” nie wywołuje reakcji czy pozytywnego skutku.

Wśród argumentów osób badanych w ramach Kampanii przeważają natomiast te, które świadczą o braku przekonania o skuteczności takiego zachowania.

Wśród tych, którzy próbowali, ale im się nie udało, powód porażki był następujący:

- kierowca nie chciał mnie słuchać - 62,0% tych, którzy podejmowali próbę powstrzymania,
- nie umiałem przedstawić argumentów, które przekonałyby kierowcę – 26,0%,
- nie wiem dlaczego nie udało mi się – 12,0%.

Próbując powstrzymać kierowcę, który pił alkohol przed kierowaniem pojazdem jesteśmy w szczególnie trudnej sytuacji. Wypity alkohol powoduje, że do kierowcy na ogół nie docierają racjonalne argumenty. Ważne jest zatem unikanie argumentów ocennych. Jeżeli odwołamy się do uzasadnienia (argumentu): „Nie możesz jechać, bo jesteś pijany” musimy się liczyć z tym, że kierowca będzie usiłował nas przekonać o tym, że nie jest pijany. Jeżeli nie mamy alkomatu, aby to udowodnić, to możemy narazić się na przrzucanie się argumentami: „Jesteś” „Nie jestem”. Zamiast tego najlepiej użyć argumentu: „Piłeś – nie jedziesz”. Temu, że ktoś pił nie daje się zaprzeczyć – nad faktami nie ma dyskusji.

Sytuacja pasażera może być szczególnie trudna. Chodzi bowiem nie tylko o powstrzymanie kierowcy przed jazdą „na podwójnym gazie” ale równocześnie rezygnację z dogodnego powrotu z imprezy (wczasów, majówki). Tym bardziej więc konieczne jest

absolutne przekonanie o tym, że jest to zachowanie którego nie aprobujemy i się na nie nie godzimy, nawet za cenę własnej wygody.

### 3. ZACHOWANIA ASERTYWNE JAKO SPOSÓB NA ZMIANĘ RYZYKOWNYCH ZACHOWAŃ W RUCHU DROGOWYM

W sytuacjach społecznych, w tym kierowaniu pojazdem możemy spotkać się z różnymi zachowaniami innych osób. Te zachowania z kolei wywołują różne nasze reakcje. Rodzaje takich zachowań prezentuje tabela 2.

**Tab.2.** Zachowania ludzi w różnych sytuacjach społecznych

AGRESYWNE	ULEGŁE	BIERNE
<p>Gdy ktoś usiłuje namówić, bądź wręcz zmusić nas do określonego zachowania np. do picia alkoholu, pomimo iż wie, że będziemy kierowali samochodem, jazdy z nadmierną prędkością, łamania przepisów ruchu drogowego, agresywnego zachowania wobec innych uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Nie liczy się z naszym zdaniem, stosuje różne formy nacisku, w tym szantaż emocjonalny (z NAMI się nie napijesz ?, Co z CIEBIE za kolega ? Co się tak wleciesz !? Mój dziadek jeździ szybciej !!! itp.).</p> <p>Po stronie namawianego – jeżeli chce być konsekwentny – prowadzi to najczęściej do irytacji, złości a stąd już tylko krok do równie agresywnej odpowiedzi. Agresja to zachowanie nieasertywne, celem jest postawienie na swoim, pokonanie innych.</p>	<p>Gdy wbrew własnym poglądom, potrzebom, wartościom, zasadom ulegamy namowom czy naciskom, np. jedziemy z prędkością 160 km/h bo namawiają nas do tego pasażerowie (koledzy) pomimo, iż nie czujemy się przy tej prędkości dobrze, wiemy, że jest to wbrew zasadom....</p> <p>Takie zachowanie powoduje nagromadzenie złości i wewnętrznej urazy a także poczucie winy, niezadowolenie z siebie.</p>	<p>Gdy mając świadomość niewłaściwości, naganności i płynącego z tego zagrożenia ze strony kierowcy, który „siada za kierownicą na podwójnym gazie”, jedzie „jak szalony” łamiąc zasady i przepisy ruchu drogowego nie podejmujemy starań w celu niedopuszczenia do takiego zachowania.</p>

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie: Król-Fijewska M., Fijewski P. (2000). *Asertywność menedżera*. Wyd. 1. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Powyższe zachowania dotyczą głównie kierujących pojazdami. Sytuacja może prowadzić jednak do dyskomfortu psychicznego również u uczestników sytuacji np. pasażerów czy innych osób, które ją obserwują i najczęściej przejawiają zachowania bierne lub uległe.

We wszystkich wskazanych sytuacjach uczestnikom najprawdopodobniej zabrakło umiejętności zachowania asertywnego.

Asertywność to termin oznaczający posiadanie i wyrażanie własnego zdania oraz bezpośrednie wyrażanie emocji i postaw w granicach, które nie naruszają psychicznego terytorium innych osób, bez zachowań agresywnych, a także obronę własnych praw w sytuacjach społecznych [6]. Jest to umiejętność nabyta a więc taka, której można się nauczyć i ją doskonalić [8].

Asertywność to:

- umiejętność wyrażania opinii, życzeń, krytyki, potrzeb,
- umiejętność odmawiania bez uległości i ranienia innych (tych, którym odmawiamy),
- umiejętność przyjmowania krytyki, ocen i pochwał,
- autentyczność,
- elastyczność zachowania,
- świadomość siebie (swoich wad, zalet, opinii),
- wrażliwość na innych ludzi i odpowiedzialność za innych ludzi,
- stanowczość i zdecydowanie,
- adekwatna samoocena [3].

Asertywność oznacza zdolność do realizacji założonych celów mimo negatywnych nacisków otoczenia, racjonalną dbałość o własne interesy z uwzględnieniem interesów innych. Jeżeli tak, to podstawą zachowania asertywnego, polegającego na odmowie określonego zachowania (kierowca – picia alkoholu, jazdy z nadmierną prędkością pasażer – jazdy z pijanym kierowcą, z kierowcą łamiącym zasady i przepisy) czy też powstrzymaniu innej osoby przed zachowaniem, które uznajemy za niewłaściwe, ryzykowne, zagrażające (pasażer, obserwator, uczestnik imprezy) jest uświadomienie sobie i pewność co do własnego poglądu, opinii, postawy, celu. Tylko w przypadku całkowitej pewności możemy być autentyczni, stanowczy i zdecydowani. Tylko wtedy możemy kontrolować własne emocje, nie poddając się łatwo manipulacjom i naciskom emocjonalnym innych osób [7]. Wynika to z postawy akceptacji siebie, szacunku do siebie, ale też i dla innych.

Bardzo ważne w zachowaniach asertywnych, tak w przypadku odmowy, jak i innych, jest używanie określenia JA i unikanie określenia TY. To daje innej osobie wyraźny komunikat, iż mówimy o naszych własnych postawach, celach, zachowaniach pozostawiając naszym partnerom, innym osobom takie samo prawo do odrębnego stanowiska.

Postawę asertywną prezentują ludzie, którzy mają adekwatny do rzeczywistości obraz własnej osoby (samoocena). Stawiają sobie realistyczne cele, dzięki czemu w pełni wykorzystują swoje możliwości. Tylko wtedy mogą mieć uzasadnione przekonanie, iż mogą skutecznie przeciwstawić się naciskom czy wpływać na zachowanie innych osób i rzeczywiście to robić. Znajomość technik asertywnego zachowania może być im w tym pomocna, ale nie zastąpi asertywnej postawy. Człowiek asertywny swobodnie i otwarcie wyraża swoje myśli, uczucia, pragnienia. Czyni to w sposób uczciwy, bezpośredni, śmiało, bez paraliżującego lęku. Potrafi odpowiedzieć „nie”, zażądać czegoś, co mu się należy lub zaprzestania działań, z którymi się nie zgadzają, nie lęka się nadmiernej oceny, krytyki, odrzucenia.

Celem odmowy jest dbanie o siebie, działanie zgodnie z własnymi priorytetami i wartościami. Proszę sobie przypomnieć, ile razy wyraziliśmy zgodę na coś, tylko dlatego, że baliśmy się odmówić. Czuliśmy się za mało pewni, by zgodnie ze swoimi przekonaniem odpowiedzieć „nie” lub chcieliśmy za wszelką cenę być akceptowani.

Asertywna odmowa stosowana jest w sytuacji, gdy moglibyśmy spełnić oczekiwanie lub prośbę naszego partnera, ale działałoby się to kosztem naszych chęci, dążeń lub interesów, celów lub wartości. Asertywna odmowa określa pozycję i przedstawia jasną decyzję dotyczącą konkretnej sprawy. Jest stwierdzeniem czytelnym, bezpośrednim, uczciwym i stanowczym.

Na asertywną odmowę składają się 3 elementy:

1. Słowo NIE.
2. Informacja o tym, co zrobisz, lub czego nie zrobisz.
3. Krótkie wyjaśnienia, bez tłumaczenia się i bez wdawania się w dyskusję.



W asertywnej odmowie nie powinno się używać słów „muszę”, „powinienem/powinnam” oraz „nie mogę”, gdyż wskazują one na to, że to nie my podejmujemy decyzje. Nasi partnerzy zawsze będą wtedy starali się zbijać nasze podając kolejne kontrargumenty. Wdajemy się wtedy w niepotrzebną dyskusję. Dlatego należy używać słów: „decyduję się”, „postanawiam”, „planuję”, „zamierzam”, „mam takie zasady”, gdyż wtedy odmowa jest bardziej przekonująca i stawia nas w pozycji osoby decydującej o sobie i swoim życiu, a nie osoby, która zachowuje się tak, jak jej każą okoliczności.

Schemat asertywnej odmowy jest następujący:

### **Słowo „Nie”, opis, czego nie zrobimy, uzasadnienie**

Najlepiej, jeśli uzasadnienie wynika z naszych przekonań, wartości (np. „jest dla mnie ważne”, „wolę” „mam takie zasady”) lub decyzji (np. „wybieram”, „tak zdecydowałem/am”, „już zaplanowałem/am, że...”).

### **Technika „zdarłej płyty”**

Jeśli namawianie się powtarza, powtarzamy ten sam argument. Technika „zdarłej płyty” polega na przywołaniu i powtarzaniu jednego, prawdziwego uzasadnienia i parokrotnym powtórzeniu go. Powoduje to ugruntowanie się, upewnienie osoby odmawiającej w odmowie, dodaje jej siły, pewności, zdecydowania. Jeśli zaś wymyślamy ciągle nowe powody, dlaczego czegoś nie zrobimy, tracimy wiarygodność, osłabiamy się w odmowie, tracimy kolejne argumenty (aż może ich zabraknąć) a osoba, która nalega, zwykle zyskuje energię do dalszego namawiania i cała sytuacja przedłuża się.

### **Wykorzystanie tzw. komunikatów podtrzymujących relacje**

Na przykład: „Chętnie napiję się z tobą, ale kiedy indziej, gdy nie będę samochodem”.

### **Ujawnienie naszych emocji, jeśli namawianie trwa**

Na przykład: „Źle się czuje, gdy tak na mnie naciskasz, żebyś pił, gdy wiesz, że jestem samochodem”.

### **Przywołanie zaplecza**

Gdy ktoś długo wywiera na nas presję, możemy powiedzieć, co zrobimy, jeśli druga osoba nie przestanie, czyli przywołać zaplecze – coś, co mogę zrobić, aby przerwać sytuację, która mi nie odpowiada. Na przykład: „Jeżeli nie przestaniesz mnie namawiać, to po prostu wyjdę (przeсяdę się)”.

### **Wykorzystanie zaplecza**

Jeśli druga osoba nadal wywiera na nas presję, robimy to, co zapowiedzieliśmy.

W przypadku przywoływania zaplecza rzeczą niezmiernie ważną jest to, abyśmy odwoływali się do tego, co rzeczywiście, z absolutną pewnością jesteśmy gotowi zrobić. Gdy bowiem „zagrozimy” a następnie nie wykonamy tego, do czego się odwołujemy, jesteśmy „spaleni” – ani w tej konkretnie ani w innych sytuacjach nie będziemy wiarygodni.

Zasady odmowy jazdy z kierowcą, który wcześniej pił alkohol, jazdy z kierowcą który jedzie z nadmierną prędkością, nakłanianie kierowcy do rezygnacji z jazdy łamiącej zasady i przepisy ruchu drogowego są takie same, jak w przypadku odmowy picia alkoholu czy jazdy wbrew zasadom i przepisom. To samo dotyczy sytuacji, gdy chcemy powstrzymać kogoś przed określonym zachowaniem. Jest to odmowa akceptowania zachowań przez nas

nieaprobowanych. Jest to wyrażanie naszych wartości, poglądów, przekonań, brak akceptacji dla nagannego – naszym zdaniem – zachowania innych.

## PODSUMOWANIE

Asertywne postawy i będące wyrazem tych postaw asertywne zachowanie może stanowić jeden ze sposobów na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Asertywność może wspomagać postawy samych kierowców. Asertywny kierowca będzie umiał skutecznie odmówić zachowań niezgodnych z zasadami i przepisami ruchu drogowego w sytuacji pokusy czy namowy ze strony innych. Dotyczy to różnorodnych zachowań ryzykownych w ruchu drogowym: prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu czy innych środków odurzających, jazdy z nadmierną prędkością, jazdy agresywnej. Zachowania asertywne to nie tylko umiejętność odmowy w konkretnej sytuacji, ale równocześnie wzmocnienie takiej postawy w innych sytuacjach życiowych.

Kształtowanie i wzmocnianie postaw asertywnych oraz uczenie umiejętności asertywnych zachowań dotyczy również innych osób, nie będących kierowcami. Dzięki takim postawom i zachowaniom mogą oni tworzyć atmosferę i skutecznie przeciwstawiać się nieaprobowanym zachowaniom kierowców. Bierność wielu pasażerów czy obserwatorów nie jest bowiem efektem akceptacji i tolerancji ryzykownych zachowań kierowców, a wynika z braku umiejętności skutecznego powstrzymywania przez takimi zachowaniami. Asertywny pasażer, obserwator może być w tym skuteczny. Bardzo ważne jest przy tym, że asertywności można się nauczyć i ją doskonalić.

## ASSERTIVE BEHAVIOUR IN TERMS OF ROAD TRAFFIC SAFETY

### *Abstract*

*Lately, more and more is being mentioned about assertive attitude and behaviours as the aspects that should characterize mutual social relations between the people. Participation in road traffic is certainly one of such social relations. Therefore, in this particular situation assertive attitude and behaviour may influence on the behaviour of road traffic participants and also on road traffic safety. Assertive attitude is not only an ability to refuse (e.g. drinking alcohol), but also an ability of holding back or inducing someone to act in a particular way (e.g. a driver, who has been drinking alcohol and is willing to drive a vehicle). It is also a method for decreasing number of aggressive behaviours. While referring to this, it is very important that assertive attitude can be shaped and abilities of assertive behaviours can be improved. The article shows the way, in which it is possible to influence the improvement of road traffic safety conditions through shaping the attitude and abilities of assertive behaviour.*

## BIBLIOGRAFIA

1. *Alkohol i kierowca. Raport z badań socjologicznych* (2004). Uniwersytet Gdański. Pracownia Realizacji Badań Socjologicznych, Gdańsk, materiał niepublikowany.
2. Butler I. (1998). *Stan nietrzeźwości użytkowników dróg. Gambit Warszawski. Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w woj. Warszawskim*. Opracowanie ITS Nr tematu: 3234/CBRD, Warszawa, materiał niepublikowany
3. Giannantonio M. (2011). *Być asertywnym*. Kraków: eSPe, s. 9-30.

4. Glitch, M. Bornewasser, F. Dunkel i in. (2007); *Alcohol and Traffic Delinquency: Psychological and criminological aspects of prevention and rehabilitation in Western Pomerania*. [www.icadts.org/peoceedinga/2000/icadts2000-091.pdf](http://www.icadts.org/peoceedinga/2000/icadts2000-091.pdf) 2.08.2007, s.4.
5. *Komunikat z badań Jakościowo – ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu*, (2011). TNS OBOP.  
<http://www.krbrd.gov.pl/download/pdf/Raport%20TNS%20OBOP.pdf>
6. Król-Fijewska M. (1993). *Trening asertywności*. Wyd. 1. Warszawa: Instytut Psychologii Zdrowia i Trzeźwości, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, s. 10.
7. Król-Fijewska M., Fijewski P. (2000). *Asertywność menedżera*. Wyd. 1. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
8. Reber A. (2002). *Słownik psychologii, pod redakcją naukową prof. dr hab. Idy Kurcz i prof. dr hab. Krystyny Skarżyńskiej*. Wyd. I. Warszawa: Wydawnictwo Scholar Sp. z o.o.
9. Shapiro R., Siegel A.W., Scovill L., Hays J. (1998). *Risk – taking pattern of female adolescents: what they do and why*. *Journal of Adolescence*, 21, s. 143 – 159.
10. Tokarczyk E. (2002). *Trzeźwość kierowców. Próba oszacowania rozmiarów zjawiska nietrzeźwości wśród kierujących samochodami*. *Problemy Transportu Samochodowego*, Nr 1, s. 2 – 17.
11. Tokarczyk E. (2011). *Psychologiczne i kryminologiczne aspekty kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości*, *Pedagogium*, Warszawa.
12. Tyszka T., Domurat A. (2004); *Czy istnieje ogólna skłonność jednostki do ryzyka ?* *Decyzje*, 2, s. 85 – 103.
13. Weber E.U., Blais A., Betz N. (2002). *A domain – specific – risk – attitude scale: measuring risk perceptions and risk behavior*. *Journal of Behavioral Decision Making*, 15, 263 - 290
14. Wilson D.M. (1999); *Darwinism and the Roots of Machismo*. *Scientific American*, 8 – 14.
15. *Wypadki drogowe w Polsce w 2011 roku*. (2012). Warszawa: KGP.
16. Zaleśkiewicz T. (2005); *Przyjemność czy konieczność. Psychologia spostrzegania i podejmowania ryzyka*. S. *Psychologia w monografiach naukowych*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
17. Zaleśkiewicz T. (2006); *Ryzyko jako konieczność i ryzyko jako przyjemność. Teoria i jej empiryczna weryfikacja*. (w) Goszczyńska M., Studenski R. (red.) *Psychologia zachowań ryzykownych. Koncepcje, badania, praktyka*. Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa, s. 19 – 46.
18. Zucerman M. (1994). *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*, Cambridge University Press, New York.

**Autorzy:**

**Ewa TOKARCZYK**  
**Monika UCIŃSKA**