

Małgorzata RANDAK-JEZIERSKA<sup>1</sup>

**ŚWIADOMOŚĆ, ODPOWIEDZIALNOŚĆ, DOSTRZEGANIE WZAJEMNYCH  
POWIĄZAŃ JAKO GWARANCJA BEZPIECZEŃSTWA NA DRODZE DLA  
KIEROWCY I JEGO PASAŻERÓW**

*W artykule poruszono problematykę bezpieczeństwa na drodze poprzez pryzmat podstawowych założeń terapii Gestalt, czyli biorąc pod uwagę kierowcę: poziom jego świadomości, poczucia odpowiedzialności, odczuwanych powiązań z przewożonymi pasażerami oraz innymi użytkownikami dróg.*

**CONSCIOUSNESS, RESPONSIBILITY, PERCEIVING MUTUAL CONNECTIONS  
AS A GUARANTEE OF SAFETY ON THE ROAD FOR A DRIVER AND HIS  
PASSENGERS**

*The article highlights the safety problems on the road from the angle of the basic assumptions of the Gestalt therapy, which means when talking about the driver: level of his consciousness, feeling responsibility, sense of connection with passengers, as well as the other users of the road.*

**1. WSTĘP**

Jak donoszą media, pokazują liczne statystyki oraz podpowiada nam własne doświadczenie (prawie wszyscy znamy kogoś młodego, kto zginął w wypadku drogowym, albo go spowodował) - młodzi kierowcy są sprawcami wielu wypadków na drodze. Już problematyka kampanii „Użyj wyobraźni” zamieszczonej na stronie internetowej MSWiA, w której czytamy, że „codziennie na polskich drogach młodzi kierowcy zabijają 3 osoby” [1], mówi sama za siebie. Jako przyczyny tego stanu rzeczy wymienia się brawurę młodych ludzi, popisywanie się przez nich przed rówieśnikami, przecenianie własnych umiejętności, prowadzenie pod wpływem alkoholu, środków odurzających, brak troski o bezpieczeństwo przewożonych pasażerów, itp., co połączone z fatalnym stanem większości polskich dróg oraz szybko zmieniającymi się warunkami pogodowymi przynosi co roku śmiertelne żniwo. Jak można temu przeciwdziałać? Bicie na alarm i pokazywanie statystyk niewiele zmienia. Niniejszy artykuł jest próbą spojrzenia na ten problem poprzez pryzmat aparatu pojęciowego terapii Gestalt.

---

<sup>1</sup> Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania; 42-200 Częstochowa; ul. Armii Krajowej 19b.  
Tel: +48 34325-08-50, E-mail: [gosiarendak@wp.pl](mailto:gosiarendak@wp.pl)

## 2. ISTOTA CZŁOWIEKA W TERAPII GESTALT

Stworzona w latach 50-tych XX wieku przez Fritza Perlsa terapia Gestalt postrzega człowieka jako jedność psychofizyczną, w której wyróżnić można następujące sfery: ciało, umysł, emocje i duszę. Aby dobrze zrozumieć człowieka nie można rozpatrywać go w oddzieleniu od środowiska społeczno-kulturowego oraz ekonomicznego, w którym przebiega jego rozwój. Dopiero człowiek postrzegany w stworzonym przez to środowisko kontekście nabiera wielowymiarowości, dzięki której możliwe staje się dotarcie do jego wewnętrznej prawdy. Poza tym istnieją pewne zasady odnoszące się do człowieka, które należy brać pod uwagę próbując go zrozumieć. Należą do nich m.in.: samoświadomość, odpowiedzialność, wzajemne powiązania, zaspokojenie potrzeb, tu i teraz, figura i tło [2].

Rdzeniem teorii i celem praktyki Gestalt jest właśnie świadomość rozumiana jako bycie w kontakcie ze swoim doświadczeniem, ze sobą i światem, zdawanie sobie w pełni sprawy z tego, co się myśli, czuje, robi, co się dzieje tu i teraz oraz reagowanie na to w sposób autentyczny, a nie nawykowy i utrwalony. Człowiek w podejściu gestaltowskim zdolny jest nie tylko do poszerzania pola własnej świadomości, ale również do wzięcia odpowiedzialności za siebie, swoje decyzje, wybory i działania. Poza tym jego postrzeganie świata oparte jest na pewnych prawidłowościach, otóż spostrzega on świat w całościowych obrazach i doświadczeniach jako sieć wzajemnych powiązań. Te bodźce, które zgadzają się z odczuwanymi przez niego potrzebami stają się dla niego figurą, która wyłania się z tła. Pozostaje mu zmobilizować się do działania i wykorzystać drzemiącą energię, by poprzez zaangażowanie się w zaplanowane działanie skontaktować się ze środowiskiem i zaspokoić odczuwaną potrzebę, która wówczas znowu wtapia się w tło, a dla człowieka nadchodzi czas odpoczynku [2, 3, 4].

W jaki sposób powyższe założenia na temat człowieka mogą się odnosić do młodego kierowcy i problematyki bezpieczeństwa na drodze? Świadomość, odpowiedzialność, dostrzeganie wzajemnych powiązań to pojęcia, które zawierają się w sobie i wzajemnie warunkują. Świadomość w kontekście bezpieczeństwa na drodze to m.in. ocena swoich umiejętności jako kierowcy, kontrola myśli w trakcie jazdy, skupienie się na wykonywanej czynności, adekwatne reagowanie na znaki drogowe, innych użytkowników drogi, zmieniające się warunki pogodowe, stan nawierzchni drogi. To znajdowanie się w chwili obecnej, tu i teraz, bycie w kontakcie z doświadczeniem, czego przeciwieństwem jest np. jazda na pamięć. Odpowiedzialność kierowcy wobec siebie, pasażerów i innych ludzi to m.in. troska o bycie wypoczętym, o własne samopoczucie, zachowanie pełnej sprawności fizycznej i psychicznej, z czym wiąże się np. czytanie ulotek dotyczących zażywanych leków i odstawianie samochodu, gdyby okazało się, że zaburzają one zdolność prowadzenia pojazdów, to trzeźwość, zapinanie pasów bezpieczeństwa, dbanie o bezpieczeństwo dzieci i pozostałych przewożonych pasażerów, dostosowywanie prędkości do warunków panujących na drodze, dbanie o odpoczynek i uzupełnianie płynów w organizmie w czasie długiej jazdy, umiejętność udzielania pierwszej pomocy innym użytkownikom dróg, gdyby zaszła taka potrzeba, wreszcie podjęcie i zakomunikowanie najbliższym decyzji w sprawie transplantacji swoich narządów w razie śmiertelnego wypadku. Dostrzeganie wzajemnych powiązań z kolei to dawanie przykładu innym,

świadomość, że jest się jednym z tysięcy użytkowników dróg i to, w jaki sposób każdy z nas przygotowuje się do jazdy, a także to, w jaki sposób jeździ, ma bezpośredni wpływ na innych kierowców.

### 3. METODOLOGIA I WYNIKI BADAŃ

Wśród studentów Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej studiów stacjonarnych i niestacjonarnych I stopnia przeprowadzono badania ankietowe zawierające 18 pytań (zamkniętych, otwartych oraz zdania niedokończone) (załącznik nr 1).

Celem badań było określenie u młodego kierowcy poziomu świadomości, odpowiedzialności i poczucia wzajemnych powiązań z przewożonymi pasażerami oraz innymi użytkownikami dróg.

Postawiono następujące hipotezy badawcze:

1. Większość młodych kierowców ocenia własne umiejętności kierowania samochodem jako dobre.
2. Myśli większości młodych kierowców zaabsorbowane są sprawami, które nie mają nic wspólnego z prowadzeniem samochodu.
3. Większości młodych kierowców zdarza się jazda na pamięć.
4. Młodzi kierowcy nie mają nawyku czytania ulotek dołączonych do zażywanych przez nich leków i w związku z tym nie wiedzą, czy zaburzają one ich zdolność prowadzenia pojazdu.
5. Większość młodych ludzi nie wymaga od przewożonych przez siebie pasażerów zapinania pasów bezpieczeństwa.
6. Większość młodych kierowców nie potrafi udzielać pierwszej pomocy.
7. Większość młodych kierowców nigdy nie myślała o możliwości transplantacji własnych narządów po śmierci w wyniku wypadku i w związku z tym nie podjęła w tej sprawie żadnych decyzji.

Grupa badawcza liczyła 67 osób (37 kobiet, 30 mężczyzn) (tab.1).

*Tab.1. Charakterystyka grupy badawczej pod względem płci i wieku*

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Przedział wieku</b>			
19-22	33 (89%)	19 (63,3%)	<b>52 (77,6%)</b>
23-25	4 (11%)	5 (16,7%)	<b>9 (13,4%)</b>
Powyżej 26	0%	6 (20%)	<b>6 (9%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Wśród osób badanych dominowali respondenci w najniższym przedziale wiekowym: 19 – 22 lata (około 78%). Tak więc analizowane w tym artykule odpowiedzi respondentów dotyczyć będą przede wszystkim najmłodszych kierowców posiadających z tego powodu najmniejsze doświadczenie na drodze.

Pierwsze pytanie ankiety dotyczyło oceny przez osoby badane własnych umiejętności jako kierowców (tab.2).

Tab.2. Ocena umiejętności kierowania samochodem przez respondentów

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Ocena umiejętności</b>			
Bardzo dobry kierowca	5 (13,5%)	7 (23,3%)	<b>12 (17,9%)</b>
Dobry kierowca	19 (51,3%)	18 (60%)	<b>37 (55,2%)</b>
Przeciętny kierowca	10 (27%)	3 (10%)	<b>13 (19,4%)</b>
Niedzielny kierowca	3 (8,2%)	2 (6,7%)	<b>5 (7,5%)</b>
Słaby kierowca	0%	0%	<b>0%</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Najwięcej respondentów, zarówno wśród kobiet, jak i mężczyzn, określiło siebie jako dobrych kierowców. W następnej kolejności kobiety uważały, że dysponują przeciętnymi umiejętnościami w tym zakresie, a tylko 13,5% kobiet oceniło siebie jako bardzo dobrego kierowcę. U mężczyzn na drugim miejscu znalazła się ocena „bardzo dobry”, a dopiero na trzecim miejscu ocena przeciętna. W obu grupach niewiele osób wybrało opcję: „niedzielny kierowca”, nikt nie wskazał odpowiedzi: „słaby kierowca”.

Następne pytanie polegało na dokończeniu zdania zaczynającego się od słów: „*Ja i samochód*”. Autorka badań wyszła z założenia, iż odpowiedni sposób dokończenia tego zdania przez badanych może zweryfikować wystawioną wcześniej przez nich ocenę własnych umiejętności jako kierowcy. Ktoś, kto ocenia siebie jako bardzo dobrego lub dobrego kierowcę, użyje słów podkreślających odczuwaną jedność z prowadzonym przez siebie samochodem, których z kolei nie użyje ktoś oceniający siebie jako przeciętnego kierowcę. Założenie to potwierdziło się w badaniu. Kobiety oceniające siebie jako bardzo dobrego kierowcę użyły sformułowań: „*to super team; to zgrany duet; to jedność*”. Dla kobiet – dobrych kierowców były to zdania: „*to jeden organizm; to dobrana para; lubimy się; czujemy się jak jedność podczas jazdy; dbamy o siebie; uwielbiam go, moim marzeniem było zawsze mieć prawo jazdy i samochód*”. Kobiety oceniające siebie jako przeciętnych kierowców pisały: „*to dwa odrębne krańce; to dwie różne rzeczy, które trudno połączyć, ale lubimy się*”. Jedna z kobiet – niedzielnych kierowców napisała: „*nie współpracujemy*”, inna z tej samej grupy: „*to ja i samochód*”. W grupie kobiet sposób dokończenia zaproponowanego zdania współbrzmiał z wystawioną wcześniej przez nie oceną swoich umiejętności jako kierowcy.

W grupie mężczyzn było podobnie. Zdania typu: „*zgrany duet; to prawie jak rodzina; razem czujemy się bezpiecznie; jesteśmy partnerami; to jeden organizm; to dobre połączenie*” pochodziły od mężczyzn, którzy określali siebie jako bardzo dobrych lub dobrych kierowców. Kierowcy przeciętni pisali: „*dbam o niego, bo nim jeżdżę, ale to nie jedno; wykorzystujemy się nawzajem*”, a tzw. niedzielni kierowcy: „*to przypadek; to nie jedność*”.

Kolejne pytanie dotyczyło myśli respondentów w czasie jazdy, czy związane są one z wykonywanym zadaniem, czy też pochłonięte są innymi sprawami zupełnie bez związku z wykonywaną czynnością. Wyniki badań wykazały, że myśli ponad 62% kobiet związane są z jazdą samochodem, znakami drogowymi, przepisami, warunkami panującymi na drodze („dojechać bezpiecznie do celu; w trakcie jazdy staram się nie myśleć o prywatnych problemach, ale czerpać przyjemność z kierowania autem oraz skupić się na sytuacji na drodze; żeby nikomu i samochodowi nie zrobić krzywdy”). Uwaga około 30% kobiet jest zaabsorbowana myślami nie mającymi związku z jazdą samochodem („myślę dosłownie o wszystkim; o zakupach; różnych bieżących sprawach; czasem o uczelni, problemach”). Około 8% kobiet zadeklarowało podzielność uwagi („myślę o wszystkich sprawach, które mam na głowie, jednak nie zapominam o tym, że jadę; najczęściej skupiam się na jeździe, ale bywa też tak, że myślę o wielu nieistotnych sprawach; częściowo o jeździe, a częściowo o rzeczach, które muszę zrobić”).

W grupie mężczyzn 60% badanych myśli o tym, że jedzie samochodem, o sytuacji na drodze, trafieniu do celu, najkrótszej trasie, a 40% zadeklarowało myślenie o czymś, co nie ma z jazdą nic wspólnego („co będę robić później; o miłych chwilach, których ostatnio doświadczyłem; o wszystkim; o muzyce, filmie i seksie”).

W następnym pytaniu respondenci mieli za zadanie odpowiedzieć, czy zdarza im się jeździć na pamięć, kiedy to człowiek przestaje uważać na to, co go otacza i zaczyna reagować nawykowo. Uzyskane wyniki prezentuje poniższa tabela.

Tab.3. Jazda na pamięć wg respondentów

Badani	Kobiety	Mężczyźni	Razem
<b>Jazda na pamięć</b>			
Zdarza się, że jeżdżę na pamięć	27 (73%)	25 (83,3%)	<b>52 (77,6%)</b>
Nie zdarza się, że jeżdżę na pamięć	10 (27%)	5 (16,7%)	<b>15 (22,4%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Zarówno kobiety, jak i mężczyźni w przeważającej liczbie (ok. 78%) przyznali się do tego, że zdarza się im jeździć na pamięć. Tylko około 30% kobiet i około 17% mężczyzn odpowiedziało, że nie zdarzyła się im taka sytuacja.

Kolejne pytanie dotyczyło czytania przez badanych dołączonej do zażywanych leków ulotki informującej, czy dany lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdów (tab.4).

Tab.4. Czytanie przez respondentów ulotki dotyczącej zażywanego leku

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Czytanie ulotki</b>			
Tak, czytam ulotkę	20 (54%)	9 (30%)	<b>29 (43,3%)</b>
Nie czytam ulotki	17 (46%)	21 (70%)	<b>38 (56,7%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Wśród studentów rzadkością jest zażywanie leków mogących wpływać na ich kondycję podczas jazdy. W tym pytaniu chodziło raczej o sprawdzenie, czy respondenci mają wyrobiony nawyk czytania pod tym kątem ulotki dołączonej do przepisanych im lekarstw. Wyniki badań pokazały, że 70% mężczyzn w ogóle nie czyta takich ulotek i nie ma pojęcia, czy zażywany przez nich lek zaburza w jakimś stopniu ich zdolność prowadzenia pojazdu. U kobiet wyniki są bardziej wyrównane; 54% kobiet czyta podobne ulotki, 46% kobiet nie czyta.

Odpowiedzi respondentów na następne pytanie: „Gdyby się okazało, że lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdów, czy odstawiłbyś (odstawiłabyś) samochód na czas leczenia?” przedstawia poniższa tabela.

Tab.5. Odstawienie przez respondentów samochodu ze względu na zażywane lekarstwa

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Odstawianie samochodu</b>			
Tak, odstawiłbym (odstawiłabym) samochód	29 (78,4%)	19 (63,3%)	<b>48 (71,6%)</b>
Nie odstawiłbym (odstawiłabym) samochodu	8 (21,6%)	11 (36,7%)	<b>19 (28,4%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Gdyby się okazało, że zażywany lek rzeczywiście zaburza zdolność prowadzenia pojazdu, to ponad 71% respondentów zadeklarowała gotowość odstawienia samochodu na czas leczenia. Około 28% badanych nie zrezygnowałoby w tej sytuacji z prowadzenia samochodu (w tej grupie wyraźnie przeważają mężczyźni).

Tabela nr 6 przedstawia wyniki badań odnośnie jazdy osób badanych pod wpływem alkoholu.

Tab.6. Jazda pod wpływem alkoholu wg respondentów

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Jazda pod wpływem alkoholu</b>			
Tak, zdarza mi się	4 (10,8%)	2 (6,7%)	<b>6 (9%)</b>
Nie zdarza mi się	33 (89,2%)	28 (93,3%)	<b>61 (91%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Większość respondentów deklaruje trzeźwość za kierownicą (ponad 90% badanych). Co ciekawe, wśród osób, które odpowiedziały, że zdarza im się jeździć pod wpływem alkoholu, więcej jest kobiet niż mężczyzn.

Kolejne pytanie dotyczyło zapinania pasów bezpieczeństwa podczas jazdy. Odpowiedzi badanych przedstawia poniższa tabela.

Tab.7. Zapinanie pasów bezpieczeństwa wg respondentów

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Pasy bezpieczeństwa</b>			
Tak, zapinam pasy	28 (75,7%)	16 (53,3%)	<b>44 (65,7%)</b>
Nie zapinam pasów	9 (24,3%)	14 (46,7%)	<b>23 (34,3%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Wyniki badań wskazują, iż około 66% badanych zapina pasy bezpieczeństwa podczas jazdy samochodem. W tej grupie jest zdecydowanie więcej kobiet niż mężczyzn, u których nieznacznie tylko przeważa zapinanie pasów nad powstrzymaniem się od tego.

W pytaniu dotyczącym dbania o bezpieczeństwo przewożonych przez siebie pasażerów osoby badane udzieliły odpowiedzi, które przedstawia poniższa tabela.

Tab.8. Troska o bezpieczeństwo pasażerów wg respondentów

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Bezpieczeństwo pasażerów</b>			
Dzieci przewożę w fotelikach, pasażerowie mają zapięte pasy bezpieczeństwa	15 (40,5%)	10 (33,3%)	<b>25 (37,3%)</b>
Dzieci przewożę w fotelikach, pasażerowie sami podejmują decyzję o zapinaniu pasów bezpieczeństwa	22 (59,5%)	18 (60%)	<b>40 (59,7%)</b>
Jest mi to obojętne	0%	2 (6,7%)	<b>2 (3%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Niemal 60% osób badanych deklaruje, że zawsze dba o bezpieczeństwo dzieci przewożąc je w odpowiednich fotelikach, natomiast pozostałym pasażerom pozostawia decyzję o zapinaniu pasów bezpieczeństwa. Ponad 33% badanych mężczyzn dba o bezpieczeństwo dzieci i pasażerów, natomiast dla około 7% mężczyzn ten problem jest całkowicie obojętny. Kobiety częściej niż mężczyźni dbają o bezpieczeństwo wszystkich pasażerów, dla żadnej z kobiet nie jest to też problem obojętny.

Być może odpowiedzi respondentów na kolejne pytanie rzucą trochę światła na problematykę zapinania przez nich i pasażerów pasów bezpieczeństwa. Było to pytanie otwarte, w którym badani mogli się swobodnie wypowiedzieć na temat obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa. Prawie 49% badanych kobiet stwierdziło, że jest to obowiązek, którego należy bezwzględnie przestrzegać, około 26% kobiet uważało, że „pasy bezpieczeństwa mogą uratować życie, więc powinniśmy je stosować dla własnego bezpieczeństwa”, około 19% kobiet odpowiedziało, że zapinanie pasów bezpieczeństwa „czasami ratuje życie, a czasami może zagrozić jeszcze bardziej”, według około 3% kobiet „każdy powinien mieć możliwość podejmowania suwerennych decyzji z zakresu własnego życia”, a niemal 3% kobiet stwierdziło, że ten obowiązek to „chory wymysł”.

W grupie mężczyzn dla około 57% respondentów jest to obowiązek, którego należy przestrzegać, 20% mężczyzn stwierdziło, że jest to „dobra zasada wiele razy ratująca życie”, 10% badanych uważało, że „każdy powinien sam podejmować decyzję odnośnie zapinania pasów”, ponad 3% respondentów odpowiedziało, że „czasami ratują życie, lecz są też przyczyną śmierci”, dla około 3% mężczyzn obowiązek zapinania pasów jest bzdurą, a ponad 6% badanych mężczyzn nie odpowiedziało na to pytanie.

Kolejne pytanie polegało na dokończeniu zdania zaczynającego się od słów: „Inni kierowcy”. Odpowiedzi ponad 94% kobiet wskazują na fakt, że postrzegają one innych kierowców wyłącznie jako zagrożenie na drodze („nieodpowiedzialni, nie mają wyobraźni, nie myślą, nieostrożni, piraci drogowi, szaleńcy, chaotyczni, myślą, że tylko oni są na drodze”). Tylko około 2,7% kobiet różnicuje kierowców ze względu na poziom ich umiejętności jazdy („jedni jeżdżą dobrze, inni źle”) i około 2,7% stwierdza, że „mają oni takie same prawa na drodze, jak ja”.



Znacznie mniej mężczyzn (ponad 56%) postrzega innych kierowców wyłącznie w kategoriach zagrożenia dla bezpieczeństwa innych użytkowników dróg („nieprzewidywalni, jeżdżą tragicznie, powinni być ostrożniejsi, nie myślą”). Według ponad 13% respondentów wśród kierowców spotkać można osoby jeżdżące dobrze, a także jeżdżące źle. 10% badanych odpowiedziało: „to też użytkownicy drogi, są również na drodze i trzeba o nich pamiętać, są równie ważni jak ja”, a 20% mężczyzn nie odpowiedziało na to pytanie.

W kolejnym pytaniu otwartym respondenci odpowiadali, dlaczego w Polsce jest tak dużo wypadków drogowych.

Kobiety wskazywały na następujące przyczyny (według kolejności wymieniania):

- Brawura, szybka jazda, chęć popisania się,
- Alkohol,
- Zły stan dróg,
- Nieuwaga,
- Brak wyobraźni
- Pośpiech,
- Nieodpowiedzialność,
- Brak kultury jazdy.

Dla mężczyzn były to następujące czynniki (według kolejności wymieniania):

- Brawura, nadmierna prędkość,
- Zły stan dróg, wszechobecne dziury,
- Alkohol,
- Małe doświadczenie kierowcy,
- Głupota kierowcy,
- Warunki pogodowe,
- Jazda na pamięć.

Następne pytanie dotyczyło dostosowywania przez osoby badane prędkości jazdy do warunków panujących na drodze. Odpowiedzi respondentów przedstawia poniższa tabela.

Tab.9. Dostosowywanie prędkości do warunków na drodze wg respondentów

Badani	Kobiety	Mężczyźni	Razem
Dostosowanie prędkości			
Dostosowuję prędkość do warunków na drodze	32 (86,5%)	26 (86,7%)	58 (86,6%)
Nie dostosowuję prędkości do warunków na drodze	0%	1 (3,3%)	1 (1,5%)
Czasami dostosowuję prędkość do warunków na drodze	5 (13,5%)	3 (10%)	8 (11,9%)
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Znakomita większość respondentów (prawie 87%) deklaruje dostosowywanie prędkości jazdy do warunków panujących na drodze. Tylko około 13% kobiet i 10% mężczyzn czasami bierze ten czynnik pod uwagę.

Kolejne pytanie dotyczyło umiejętności udzielania przez respondentów pierwszej pomocy (tab. 10).

*Tab.10. Umiejętność udzielania pierwszej pomocy wg respondentów*

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Posiadana umiejętność</b>			
Potrafię udzielać pierwszej pomocy	26 (70,2%)	21 (70%)	<b>47 (70,1%)</b>
Nie potrafię udzielać pierwszej pomocy	11 (29,8%)	9 (30%)	<b>20 (29,9%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Około 70% badanych deklaruje, że umie udzielić pierwszej pomocy, jest wśród nich tyle samo kobiet, co mężczyzn. Podobnie wyniki rozkładają się w niemal 30% grupie, która nie potrafi udzielać pierwszej pomocy.

Kolejne pytanie adresowane było tylko do osób, które odpowiedziały, że potrafią udzielać pierwszej pomocy. Respondenci odpowiadali w nim, gdzie nauczyli się tej umiejętności. Około 81% kobiet z tej grupy nauczyło się jej w szkole (liceum, technikum), ponad 11% na kursie prawa jazdy, a niemal 8% na kursie pierwszej pomocy. Ponad 52% mężczyzn nauczyło się udzielać pierwszej pomocy w szkole, około 33% na kursie pierwszej pomocy, 9,5% na kursie prawa jazdy, a 4,7% na kursie strażaków ochotników.

W następnym pytaniu badani odpowiadali, czy w czasie dłuższej jazdy dbają o swój oddech i uzupełnianie płynów w organizmie (tab.11).

*Tab.11. Troska respondentów o siebie w trakcie dłuższej jazdy*

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Troska o siebie</b>			
Tak, troszczę się o siebie	35 (94,6%)	23 (76,7%)	<b>58 (86,6%)</b>
Nie troszczę się o siebie	2 (5,4%)	7 (23,3%)	<b>9 (13,4%)</b>
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Prawie wszystkie badane kobiety (ponad 94%) troszczą się w czasie dłuższej jazdy o swoje samopoczucie, podobnie postępuje niemal 77% mężczyzn. Znacznie więcej mężczyzn, niż kobiet nie dba o siebie w trakcie takiej jazdy.

Przedostatnie pytanie polegało na dokończeniu przez respondentów zaproponowanego zdania zaczynającego się od słów: „Wypadki przydarzają się”. Według ponad 62% respondentek wypadki mogą przydarzyć się każdemu, dla ponad 24% przydarzają się one zbyt często, zdaniem 8% kobiet przydarzają się one osobom jeżdżącym zbyt szybko, a ponad 5% respondentek nie dokończyło tego zdania. Mężczyźni odpowiedzieli, że wypadki przydarzają się każdemu człowiekowi (63%), tym, którym brakuje wyobraźni (10%), którzy przeceniają swoje umiejętności (10%), jeżdżącym zbyt szybko (około 3%) i nieostrożnie (około 3%). 10% badanych mężczyzn nie dokończyło zaproponowanego zdania.

Ostatnie pytanie dotyczyło ustosunkowania się osób badanych do możliwości transplantacji własnych narządów po śmierci w wypadku (tab.12).

Tab.12. Ustosunkowanie się badanych do możliwości transplantacji własnych narządów

<b>Badani</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>	<b>Razem</b>
<b>Transplantacja narządów</b>			
Jestem za, moi bliscy o tym wiedzą	16 (43,2%)	7 (23,3%)	23 (34,3%)
Jestem przeciw, moi bliscy o tym wiedzą	1 (2,7%)	0%	1 (1,5%)
Nigdy o tym nie myślałem (-am)	19 (51,4%)	21 (70%)	40 (59,7%)
Nie chcę o tym myśleć, takich tematów nie powinno się poruszać	1 (2,7%)	2 (6,7%)	3 (4,5%)
<b>Razem</b>	<b>37 (100%)</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>67 (100%)</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

U respondentów przeważa odpowiedź świadcząca o tym, że nigdy nie myśleli oni o takiej możliwości w odniesieniu do siebie (prawie 60% odpowiedzi). Różnica między „nigdy o tym nie myślałem”, a „jestem za, moi bliscy o tym wiedzą” jest szczególnie widoczna u mężczyzn, natomiast u kobiet różnica między tymi wskazaniami jest niewielka. Niemal 7% mężczyzn i około 3% kobiet uważa, że nie powinno się w ogóle poruszać takich tematów.

#### 4. WNIOSKI

Hipoteza pierwsza mówiąca o tym że większość młodych kierowców ocenia swoje umiejętności kierowania samochodem jako dobre potwierdziła się, gdyż około 73% respondentów określiło siebie jako dobrych lub bardzo dobrych kierowców, co znalazło potwierdzenie w uzupełnianych przez nich zdaniach, w których podkreślali odczuwaną

jedność z prowadzonym przez siebie samochodem. Kolejna hipoteza zakładająca, że myśli większości młodych kierowców pochłaniają sprawy bez związku z wykonywaną czynnością nie potwierdziła się. Około 70% kobiet zadeklarowało, że albo całkowicie koncentrują się na jeździe, albo mają podzielną uwagę i mimo rozpraszających myśli potrafią skupić się na jeździe. Jeśli chodzi o badanych mężczyzn, to myśli 60% respondentów dotyczą jazdy samochodem, natomiast myśli 40% badanych związane są ze sprawami oderwanymi od tej czynności. W badaniach potwierdziła się następna hipoteza mówiąca o tym, że większości młodych ludzi zdarza się jazda na pamięć, gdyż około 80% respondentów przyznało się do tego w swoich odpowiedziach. Hipoteza czwarta dotycząca braku nawyku u większości młodych ludzi czytania ulotek dołączonych do zażywanych przez nich lekarstw potwierdziła się częściowo u kobiet, natomiast w dużym stopniu u mężczyzn. Co ciekawe, ponad 70% badanych zadeklarowało, że w razie, gdyby okazało się, że zażywany przez nich lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdu, to odstawiłoby samochód na czas leczenia. Pojawia się jednak pytanie, kto miałby badanych poinformować o takiej możliwości, skoro wielu z nich po prostu o niej nie wie, gdyż nie zadają sobie trudu zapoznania się z informacjami na temat zażywanych leków? Kolejna hipoteza mówiąca o tym, że większość młodych kierowców nie wymaga od pasażerów zapinania pasów bezpieczeństwa, również potwierdziła się w badaniach. Mimo iż około 76% kobiet i niemal 53% mężczyzn zapina pasy bezpieczeństwa, a prawie 75% kobiet traktuje to jako obowiązek, albo ważną sprawę dla swojego bezpieczeństwa (dla 77% mężczyzn jest to również obowiązek, albo dobra zasada ratująca życie), to jednak około 60% badanych zadeklarowało, że zawsze dba o bezpieczeństwo przewożonych dzieci, natomiast jeśli chodzi o pozostałych pasażerów, to sami oni podejmują decyzję o zapinaniu pasów bezpieczeństwa w prowadzonym przez respondentów aucie. Hipoteza szósta mówiąca o tym że większość młodych kierowców nie potrafi udzielać pierwszej pomocy nie potwierdziła się, gdyż około 70% badanych zadeklarowało posiadanie takiej umiejętności. Jak pokazały uzyskane wyniki szkoła dość dobrze wywiązuje się z obowiązku nauczania młodych ludzi zasad udzielania pierwszej pomocy, natomiast zastanawia, dlaczego tak mało respondentów uczy się tej umiejętności na kursach prawa jazdy, które powinny celować w przygotowaniu przyszłych kierowców do bezpiecznego i odpowiedzialnego poruszania się po drogach. Ostatnia hipoteza zakładająca, iż większość młodych kierowców nigdy nie myślała o możliwości transplantacji własnych narządów po śmierci w wyniku wypadku i nie podjęła w tej sprawie żadnych decyzji potwierdziła się. 70% mężczyzn i nieco ponad 50% kobiet odpowiedziało właśnie w ten sposób na pytanie ankiety. Co ciekawe, dla ponad 94% kobiet i ponad 56% mężczyzn inni kierowcy to zagrożenie na drodze. Według 86% respondentek wypadki mogą przydarzyć się każdemu człowiekowi lub przydarzają się zbyt często (jest tak również według 63% mężczyzn). Poza tym w wymienianych przez respondentów przyczynach wypadków trzy pierwsze miejsca zajęły takie czynniki, jak brawura, szybka jazda, chęć popisania się, alkohol, zły stan dróg. Czy fakt, że badani uważają się za dobrych kierowców, a także deklarują w większości, że dostosowują prędkość jazdy do warunków na drodze oraz że troszczą się o swoją kondycję w trakcie dłuższej jazdy uchroni ich, we własnym przekonaniu, od wypadku? Myślenie o transplantacji własnych narządów zakłada możliwość śmiertelnego wypadku, a temat śmierci jest dla wielu osób tematem tabu, który uruchamia liczne mechanizmy obronne oraz myślenie magiczne („jeśli nie będę o tym myślał i mówił, to zaczeruję los i nigdy mi się to nie przydarzy”). Warte odnotowania w tym kontekście jest,

że aż ponad 45% młodych kobiet – kierowców zmierzyło się już z tym trudnym tematem i podjęło konkretną decyzję w tej sprawie (ponad 43% kobiet jest za transplantacją własnych narządów i ich bliscy o tym wiedzą, a prawie 3% kobiet jest temu przeciwna i ich bliscy również są o tym poinformowani).

Na podstawie wyników uzyskanych w badaniach można spróbować nakreślić portret młodego kierowcy. Jest to więc osoba, która uważa siebie za dobrego kierowcę, raczej kontroluje swoje myśli w trakcie jazdy, zdarza jej się jeździć na pamięć, raczej nie czyta dołączonych do lekarstw ulotek, ale gdyby dowiedziała się, że zażywany lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdu, to deklaruje pozostawienie samochodu na czas leczenia. Poza tym raczej zapina pasy bezpieczeństwa, ale nie wymaga tego od przewożonych przez siebie pasażerów. Jest trzeźwa, dostosowuje prędkość do warunków panujących na drodze, potrafi udzielić pierwszej pomocy, troszczy się o siebie w trakcie dłuższej jazdy. Mimo iż sądzi, że wypadki mogą przydarzyć się każdemu, nie bierze tej możliwości do siebie. Raczej rzadko myśli o tym, że mogłaby wyrazić zgodę lub sprzeciw w sprawie transplantacji własnych narządów w wyniku śmierci w wypadku.

Czy poziom świadomości młodego kierowcy z utworzonego portretu, a także jego odpowiedzialności i poczucia wzajemnego powiązania z innymi pasażerami i uczestnikami ruchu jest wysoki czy niski? Czy wysoki poziom świadomości, odpowiedzialności i wzajemnych powiązań jest możliwy do osiągnięcia dla kierowcy, czy też pozostanie raczej w sferze ideału? Nie uda się udzielić jednoznacznej odpowiedzi na te pytania, ale warto podejmować podobną problematykę i przeprowadzać badania, gdyż mogą one inspirować nas wszystkich do refleksji związanych z naszym własnym stylem bycia kierowcą oraz być może do zmiany tych zachowań, które tego wymagają.

## 5. BIBLIOGRAFIA

- [1] „Codziennie na polskich drogach młodzi kierowcy zabijają 3 osoby”, <http://www.mswia.gov.pl> (odczyt z dn. 21. 01.2011r.)
- [2] Sills C., Fish S., Lapworth P.: *Pomoc psychologiczna w ujęciu Gestalt*, Instytut Psychologii Zdrowia, Warszawa 1999
- [3] Ginger S., Ginger A.: *La Gestalt. Une therapie du contact*, Hommes & Groupes Editeurs, Paryż 2003
- [4] Ginger S.: *Gestalt. Sztuka kontaktu*, Wydawnictwo Jacek Santorski & Co, Warszawa 2004
- [5] Brzeziński T.: *Etyka lekarska*, Wydawnictwo Lekarskie PZWL, Warszawa 2002

ANKIETA

Wiek:

Płeć:

**1. Jakim jesteś kierowcą? (podkreśl właściwe słowo)**

bardzo dobrym, dobrym, przeciętnym, niedzielnym, słabym

**2. Dokończ zdanie:**

„Ja i samochód

.....”

**3. O czym myślisz w trakcie jazdy?**.....  
.....**4. Czy zdarza ci się jeździć na pamięć?**

a) tak

b) nie

**5. Czy kiedy zaczynasz zażywać leki czytasz dołączoną do nich ulotkę, by przekonać się, czy dany lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdów?**

a) tak

b) nie

**6. Gdyby się okazało, że lek zaburza zdolność prowadzenia pojazdów, czy odstawiłbyś (odstawiłabyś) samochód na czas leczenia?**

a) tak

b) nie

**7. Czy zdarza ci się jeździć pod wpływem alkoholu?**

a) tak

b) nie

**8. Czy zawsze zapinasz pasy bezpieczeństwa?**

a) tak

b) nie

**9. Czy dbasz o bezpieczeństwo przewożonych dzieci i pasażerów?**

- a) tak, dzieci przewożę w fotelikach, a wszyscy pasażerowie mają zapięte pasy bezpieczeństwa
- b) dbam o bezpieczeństwo dzieci, natomiast pasażerowie sami podejmują decyzję, czy chcą zapinać pasy bezpieczeństwa
- c) jest mi to obojętne

**10. Co sądzisz o obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa?**

.....  
.....

**11. Dokończ zdanie:**

„Inni kierowcy.....”

**12. Dlaczego w Polsce jest tyle wypadków na drogach? Podaj główną przyczynę tego stanu rzeczy**

.....  
.....

**13. Czy starasz się dostosowywać prędkość jazdy do warunków panujących na drodze?**

- a) tak
- b) nie
- c) czasami

**14. Czy umiesz udzielać pierwszej pomocy?**

- a) tak
- b) nie

**15. Jeśli umiesz udzielać pierwszej pomocy, to gdzie się tego nauczyłeś (nauczyłaś)?**

.....  
.....

**16. Czy w czasie dłuższej jazdy dbasz o odpoczynek, uzupełnienie płynów w organizmie?**

- a) tak
- b) nie

**17. Dokończ zdanie:**

„Wypadki przydarzają się.....”

**18. Czy podjąłeś (podjęłaś) decyzję dotyczącą transplantacji twoich narządów w razie śmiertelnego wypadku?**

- a) tak, wyraziłem (wyraziłam) zgodę, moi bliscy o tym wiedzą
- b) tak, wyraziłem (wyraziłam) sprzeciw, moi bliscy o tym wiedzą
- c) nigdy o tym nie myślałem (myślałam)
- d) nie chcę o tym myśleć, takich tematów w ogóle nie powinno się poruszać