

RANDAK-JEZIERSKA Małgorzata¹

Asertywny kierowca i asertywny pasażer – współzależność w kreowaniu dojrzałych postaw

Słowa kluczowe:
asertywność, współzależność,
dojrzałość, kierowca, pasażer

Streszczenie

Prawidłowy rozwój człowieka przebiega od zależności poprzez niezależność do odczuwania współzależności z innymi. W artykule poruszony został problem wzajemnych oddziaływań między kierowcą i jego pasażerem, dzięki którym mogą oni kształtować asertywne zachowania i dojrzałą postawę współzależności.

ASSERTIVE DRIVER AND ASSERTIVE PASSENGER: INTERDEPENDENCE IN STIMULATING MATURE ATTITUDES

Abstract

Proper development of humans progresses from dependency through independence to experiencing interdependence with others. The paper concerns the problems of mutual interactions between a driver and a passenger, which allows for stimulating assertive behaviours and mature attitudes towards interdependence.

1. WSTĘP

Asertywność stała się bardzo popularnym pojęciem. Chcemy czuć się asertywnie we wszystkich sferach naszego życia oraz być postrzegani przez innych jako osoby asertywne. Szeroko omawia się tematykę dotyczącą zwiększania asertywności u kierowców, gdyż uważa się, że taka postawa kierowcy zaowocuje poprawą bezpieczeństwa na drogach. Czy kierowca jednak jest jedyną osobą w pojeździe, która ma pracować nad rozwijaniem swojej asertywności? Jaką rolę dla poprawy bezpieczeństwa może odegrać asertywny pasażer? W jaki sposób między kierowcą a pasażerem rozkłada się problematyka niezależności i zależności? Czy kierowca to osoba całkowicie niezależna w podejmowaniu wszystkich decyzji związanych z jazdą, a pasażer to osoba biernie poddająca się rozwojowi wypadków? Co nowego dla kreowania dojrzałych postaw kierowcy i pasażera może wnieść teoria o współzależności między ludźmi?

Niniejszy artykuł będzie próbą znalezienia odpowiedzi na postawione wyżej pytania.

2. DOJRZEWANIE OD ZALEŻNOŚCI DO POCZUCIA WSPÓLZALEŻNOŚCI

Dojrzewanie człowieka przebiega od bycia zależnym od innych przez uniezależnianie się od nich do odczuwania współzależności z innymi ludźmi [1]. W porzucaniu postaw zależnych i stawianiu się osobą niezależną pomoc może znajomość praw asertywnych oraz technik, za pomocą których możemy te prawa wcielać w życie. Teoretycy asertywności podkreślają, że asertywne zachowanie bierze zawsze swój początek w asertywnym myśleniu [2], które zakłada:

- zwrócenie uwagi na wewnętrzny monolog odzwierciedlający nasz stosunek do siebie,
- uświadomienie sobie swoich praw,
- uświadomienie sobie, że inni ludzie również posiadają swoje prawa [3].

Asertywność rozumiana jest najczęściej jako świadome korzystanie ze swoich praw bez naruszania praw innych osób. Nie jest to cecha wrodzona człowieka, ale umiejętność, którą można w sobie rozwijać poprzez różnorodne ćwiczenia, warsztaty, treningi. Asertywność różni się od zachowań uległych, agresywnych oraz bierno-agresywnych, co ilustruje poniższa tabela.

¹ Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania; 42-200 Częstochowa; ul. Armii Krajowej 19b. tel: +48 34 325-08-50
e-mail: gosiarandak@wp.pl

Tab. 1. Cztery typy zachowań

Typ zachowania	Język ciała	Działania
1. Bierny. Stara się unikać konfrontacji, nawet kosztem samego siebie; ma nadzieję, że ludzie „domyślą się” czego chce; nadmierną wagę przywiązuje do tego, co ludzie o nim/niej myślą	Minimalny kontakt wzrokowy. Cichy, niepewny głos. Urywane zdania. Postawa defensywna, zgarbiona. Pocieranie rąk, nerwowość.	Samooskarżanie się. Owijanie w bawełnę, unikanie konkretnej rozmowy. Nadmierne usprawiedliwianie się, bezustanne poszukiwanie przyzwolenia i potwierdzenia własnych racji. Łatwo daje za wygraną. Wzbudza współczucie oraz poczucie winy w ludziach, którzy dostają to, o co on/ona bezskutecznie zabiega.
2. Agresywny. Zdecydowany wygrywać nawet kosztem innych; stawia potrzeby własne ponad wszystkich innych.	Natarczywe spojrzenie. Hałaśliwy, natrętny głos. Bezpardonowość sądów. Postawa ekspansywna, tendencja do zagarniania cudzej przestrzeni.	Wytykanie, wskazywanie palcem. Łatwo oskarża innych. Krytykuje osobę, a nie jej zachowanie. Często się wtrąca, przerywa innym. Autorytarny. Dążąc za wszelką cenę do wygranej posługuje się sarkazmem, krytyką i szyderstwem. Prośbom nadaje ton rozkazu. Łatwo doprowadza do zaognienia sytuacji.
3. Bierny/agresywny. Hybryda będąca mieszkanką zachowań biernego i agresywnego. Skłonny do wyrównywania rachunków, ale bez ryzyka konfrontacji. Często występuje, gdy ludzie dążą do asertywności, ale czują, że nie mają dosyć sił, by ją osiągnąć.	Minimalny kontakt wzrokowy, ale patrzenie raczej w bok niż w dół. Zaciśnięte usta, niecierpliwe gesty. Wyraz irytacji lub niedowierzania na twarzy. Zamknięta postawa ciała.	Wymijające odpowiedzi, sarkastyczne uwagi na boku, zgryźliwy humor. Wyrównuje rachunki za plecami.
4. Asertywny. Broni własnych praw, jednocześnie nie odmawiając ich innym.	Dostateczny kontakt wzrokowy, dający innym pewność szczyrych intencji. Spokojny, neutralny ton głosu. Powściągliwa, otwarta postawa ciała. Język ciała zharmonizowany ze sposobem mówienia.	Potrafi i chce słuchać; stara się zrozumieć. Traktuje ludzi z szacunkiem. Przygotowany na konieczność kompromisu; zorientowany na szukanie rozwiązań. Potrafi wyjaśnić, czego chce. Konkretny i bezpośredni, ale nie obcesowy. Potrafi obstawać przy swoim.

Bibliografia [2]

Zależność to paradygmat oparty na „ty” (ty ponosisz za mnie odpowiedzialność; ty masz się mną zająć; ty masz sobie poradzić z trudnościami, które napotykam na mojej drodze; ty masz obowiązek troszczenia się o mnie). Niezależność to paradygmat oparty na „ja” (ja to zrobię; ja jestem za to odpowiedzialny; ja ponoszę konsekwencje; ja wybieram i decyduję). Jednak bycie osobą niezależną nie jest najwyższą formą naszego rozwoju, ale niezbędnym jego etapem przygotowującym nas do odczuwania współzależności z ludźmi, z którymi wchodzimy w związki i nawiązujemy relacje. Współzależność to paradygmat oparty na „my” (my możemy coś razem stworzyć, czego nie umielibyśmy dokonać w pojedynkę; my możemy podjąć się tego zadania; my możemy korzystać z naszego potencjału; my jesteśmy za to odpowiedzialni; dzięki temu, że my się wspieramy, łatwiej poradzimy sobie z tymi trudnościami) [1].

2.1. Asertywny kierowca i asertywny pasażer

Kierowcy i pasażerowie mogą zachowywać się asertywnie, agresywnie, ulegle lub bierno-agresywnie.

Agresywny kierowca działa w myśl zasady: „*tylko moje prawa się liczą*”; za kierownicą robi to, co chce; dominuje nad pasażerami; jest głuchy na prośby innych; nie uwzględnia praw pasażerów ani innych uczestników ruchu; osiąga postawione przez siebie cele narażając innych; nie waha się przed upokarzaniem innych; w wypowiedziach stosuje rozkazy, ironię, szyderstwa, kpiny, agresywną krytykę, itp.

Uległy kierowca postępuje w myśl zasady: „*moje prawa się nie liczą*”; lekceważy własne prawa i pozwala, aby inni mogli je naruszać; usprawiedliwia się; nie potrafi stawiać granic i odmawiać; trzyma kierownicę, ale decyzje związane z jazdą podejmuje ktoś inny, itp.

Asertywny kierowca kieruje się maksymą: „*moje prawa są ważne, ale twoje również*”; za kierownicą podejmuje samodzielne decyzje, ale uwzględniające prawa innych osób; potrafi stawiać granice i odmawiać; ma świadomość własnych praw i obowiązków w roli kierowcy; korzysta z własnych praw nie naruszając praw innych osób, umie bronić własnych interesów, itp.

Agresywny pasażer („*tylko moje prawa się liczą*”) – chce decydować za kierowcę w sprawie wyboru drogi, szybkości jazdy, manewrów, które trzeba wykonać; krytykuje kierowcę i jego styl jazdy; pragnie dominować; chce, aby inni się do niego dostosowali; łatwo przychodzi mu upokarzanie innych; stosuje ironię, sarkazm, kpiny, agresywną krytykę, itp.

Uległy pasażer („*moje prawa się nie liczą*”) – pozwala, aby inni mogli naruszać jego prawa; zachowuje się biernie, bojaźliwie; jeżeli się czegoś boi, to cierpi w milczeniu, itp.

Asertywny pasażer („*moje prawa są ważne, ale twoje również*”) – decyduje o tym, z kim w roli kierowcy wsiądzie do samochodu; mówi o swoich odczuciach i potrzebach; dba o swoje bezpieczeństwo; nie dekoncentruje kierowcy; w kontakcie jest konkretny i bezpośredni; traktuje innych z szacunkiem i wymaga szacunku dla siebie, itp.

Zachowanie kierowców i pasażerów bierno-agresywnych potraktować można jako mieszaną zachowań biernych oraz agresywnych.

Asertywny kierowca i asertywny pasażer dzięki swoim postawom przekazują innym jasny komunikat dotyczący własnych praw w roli kierowcy i pasażera. W przypadku kierowcy jest to komunikat: decyduję, jestem kapitanem, ale biorę pod uwagę twoje prawa, pragnę, byśmy bezpiecznie i w dobrym nastroju dojechali na miejsce. W przypadku pasażera jest to komunikat: podporządkowuję się twoim decyzjom, gdyż jestem pasażerem, ale mam prawo bezpiecznie i w dobrym nastroju dotrzeć do celu, o czym będę ci przypominał, jeśli zajdzie taka potrzeba. Paradigmat oparty na „ja” (niezależny kierowca) połączony z paradygmatem opartym na „ty” (zależny pasażer) przekształca się wówczas w paradygmat oparty na „my” (kierowca i pasażer jako zespół połączony wspólnym celem, który tak się będzie zachowywać, aby w wytworzonych wspólnie bezpiecznych i przyjaznych warunkach ten cel osiągnąć).

3. METODOLOGIA I WYNIKI BADAŃ

Wśród studentów Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej studiów stacjonarnych II stopnia zostały przeprowadzone badania ankietowe zawierające 12 pytań o charakterze zamkniętym, otwartym oraz w postaci zdań niedokończonych (załącznik nr 1). Ankieta była skierowana wyłącznie do osób będących kierowcami.

Celem badań było określenie związku między teoretyczną wiedzą na temat asertywności posiadaną przez osoby badane, a ich zachowaniami w roli kierowcy i pasażera.

Sformułowano następujące hipotezy badawcze:

- Większość osób badanych postrzega siebie jako asertywnych kierowców.
- Większość kobiet postrzega siebie jako uległych pasażerów.
- W odpowiedziach większości badanych brak jest zgodności w postrzeganiu siebie w rolach kierowcy i pasażera.
- Większość osób badanych uważa, że kierowca powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne.
- Kobiety częściej niż mężczyźni uważają, że pasażer powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne.
- Większość osób badanych nie wie, w jaki sposób można doskonalić swoją asertywność.
- Mimo znajomości terminu asertywność większość osób badanych ma trudności w podaniu konkretnych przykładów asertywnych zachowań kierowcy i pasażera.
- Większość osób badanych przyznaje sobie prawo do podejmowania decyzji w roli kierowcy i prawo do bezpieczeństwa w roli pasażera.

Grupa badawcza liczyła 52 osoby (37 kobiet i 15 mężczyzn) (tab.2).

Tab.2. Charakterystyka grupy badawczej pod względem płci i wieku

Przedział wieku \ Badani	Kobiety	Mężczyźni	Razem
22-23	28 (75,7%)	10 (66,7%)	38 (73,1%)
24-25	9 (24,3%)	5 (33,3%)	14 (26,9%)
Razem	37 (100%)	15 (100%)	52 (100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

W grupie badawczej dominowały osoby w przedziale wiekowym 22 – 23 lata, tak więc analizowane odpowiedzi dotyczyły będą młodych, posiadających niewielkie doświadczenie, kierowców.

Pierwsze pytanie ankiety dotyczyło znajomości przez respondentów pojęcia „asertywność”. Wyniki badań wykazały, że wszyscy respondenci potrafili sformułować definicję asertywności, co nie powinno budzić zaskoczenia zważywszy na wybrany przez nich kierunek studiów (zarządzanie).

Badani mężczyźni definiowali asertywność jako „*umiejętność wyrażenia własnego zdania, odporność na wpływ innych osób*”, „*wyrażanie swojego zdania, emocji, poglądów*”, „*zdolność właściwego zachowania w różnych, często kłopotliwych, sytuacjach*”, „*umiejętną obronę przed krytyką, liczenie się ze zdaniem innych*”, itp. 60% respondentów zdefiniowało asertywność jako „*sztukę mówienia nie*”.

Badane kobiety podawały następujące wyjaśnienia odnośnie asertywności: „*szanowanie zdania i uczuć innych osób, wyrażanie własnego zdania*”, „*umiejętność rozumienia i akceptacji opinii, poglądów innych, ale również wygłaszanie swoich opinii, poglądów*”, „*umiejętność pewnego i zdecydowanego wyrażania siebie, swoich myśli, poglądów, umiejętność zdecydowanego i konsekwentnego mówienia tak oraz nie*” (podkr. MRJ), „*posiadanie własnego zdania i nieuleganie wpływowi innych*”, „*przestrzeganie swoich praw*”. Dla ponad 70% respondentek asertywność to umiejętność mówienia „nie”.

Następne pytanie dotyczyło oceny przez respondentów własnego zachowania jako kierowcy. Odpowiedzi badanych przedstawia poniższa tabela.

Tab.3. Ocena zachowania się respondentów w roli kierowcy

Badani Zachowanie w roli kierowcy	Kobiety	Mężczyźni	Razem
uległe	8 (21,6%)	0%	8 (15,4%)
agresywne	12 (32,4%)	3 (20%)	15 (28,8%)
asertywne	16 (43,2%)	11 (73,3%)	27 (51,9%)
nie mam zdania	1 (2,7%)	1 (6,6%)	2 (3,8%)
Razem	37 (100%)	15 (100%)	52 (100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Najwięcej respondentów określiło siebie jako asertywnych kierowców, w tej grupie wyraźnie dominowali mężczyźni (ponad 70%). Do bycia agresywnymi kierowcami przyznało się ponad 30% kobiet i 20% mężczyzn. Żaden mężczyzna nie zakreślił opcji „uległy kierowca”, w grupie kobiet uważało tak ponad 20% badanych.

Kolejne pytanie dotyczyło oceny przez respondentów swojego zachowania w roli pasażera. Odpowiedzi osób badanych prezentuje tabela 4.

Tab.4. Ocena zachowania się respondentów w roli pasażera

Badani Zachowanie w roli pasażera	Kobiety	Mężczyźni	Razem
uległe	15 (40,5%)	3 (20%)	18 (34,6%)
agresywne	5 (13,5%)	2 (13,3%)	7 (13,5%)
asertywne	14 (37,8%)	6 (40%)	20 (38,4%)
nie mam zdania	3 (8,2%)	4 (26,6%)	7 (13,4%)
Razem	37 (100%)	15 (100%)	52 (100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Ponad 38% badanych zadeklarowało, że są asertywnymi pasażerami. Drugą wybraną przez respondentów odpowiedzią była: „uległy pasażer” (ponad 34% odpowiedzi). W grupie uległych pasażerów wyraźnie dominowały kobiety (ponad 40%). Około 13% respondentów nie miało zdania w tej kwestii.

Co ciekawe, w grupie mężczyzn tylko 3 osoby określiły siebie zarówno jako asertywnego kierowcę, jak i pasażera. W odpowiedziach pozostałych mężczyzn nie było zgodności: 2 osoby przedstawiły siebie jako asertywnego kierowcę i agresywnego pasażera; 3 osoby jako asertywnego kierowcę i uległego pasażera; 3 osoby jako agresywnego kierowcę i asertywnego pasażera; 3 osoby jako asertywnego kierowcę, ale nie miały zdania, jakim są pasażerem; 1 osoba w ogóle nie potrafiła określić, jakim jest kierowcą i pasażerem.

W grupie kobiet 7 osób oceniło siebie jako asertywnego kierowcę i asertywnego pasażera; 3 osoby jako agresywnego kierowcę i agresywnego pasażera; 4 osoby jako uległego kierowcę i uległego pasażera. W pozostałych odpowiedziach respondentek brak było zgodności: 2 osoby określiły siebie jako asertywnego kierowcę i agresywnego pasażera; 5 osób jako asertywnego kierowcę i uległego pasażera; 5 osób jako agresywnego kierowcę i uległego pasażera; 3 osoby jako uległego kierowcę i asertywnego pasażera; 2 osoby jako asertywnego kierowcę, ale nie miały zdania o tym, jakim są pasażerem; 1 osoba jako uległego kierowcę nie wiedzącego jakim jest pasażerem; 1 osoba nie umiała ocenić siebie jako kierowcy i pasażera.

W następnym pytaniu badani udzielali odpowiedzi na pytanie, czy kierowca powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne (tab.5).

Tab.5. Potrzeba doskonalenia asertywności przez kierowcę wg osób badanych

Badani Doskonalenie asertywności przez kierowcę	Kobiety	Mężczyźni	Razem
tak, powinien	35 (94,6%)	13 (86,7%)	48 (92,3%)
nie ma takiej potrzeby	2 (5,4%)	0%	2 (3,8%)
nie mam zdania	0%	2 (13,3%)	2 (3,8%)
Razem	37 (100%)	15 (100%)	52 (100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Według ponad 90% badanych kierowca powinien doskonalić swoją asertywność. Ponad 5% kobiet uznało, że nie jest to konieczne, a ponad 13% badanych mężczyzn nie miało zdania na ten temat.

Kolejne pytanie dotyczyło kwestii, czy pasażer powinien doskonalić własną asertywność. Odpowiedzi respondentów przedstawia poniższa tabela.

Tab.6. Potrzeba doskonalenia asertywności przez pasażera wg respondentów

Badani Doskonale asertywności przez pasażera	Kobiety	Mężczyźni	Razem
tak, powinien	25 (67,6%)	6 (40%)	31 (59,6%)
nie ma takiej potrzeby	7 (18,9%)	2 (13,3%)	9 (17,3%)
nie mam zdania	5 (13,5%)	7 (46,7%)	12 (23%)
Razem	37 (100%)	15 (100%)	52 (100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

Około 60% respondentów uznało, że pasażer powinien rozwijać własne umiejętności asertywne, w tej grupie przeważały kobiety (ponad 67%). 23% badanych osób nie miała zdania w tej kwestii, w tej grupie przeważali mężczyźni (niemal 47%). Ponad 17% respondentów uznało, że nie ma potrzeby, aby pasażer doskonalił swoją asertywność.

W następnym pytaniu osoby badane miały za zadanie podać 3 sposoby, w jaki można doskonalić asertywność. 46,7% mężczyzn wymieniło 3 sposoby na rozwijanie asertywności, wśród których były:

- kontakt z innymi ludźmi, poznawanie różnych opinii, głoszenie swoich poglądów wśród większego grona osób,
- stanowczość, wyrabianie odporności na namowy innych,
- sport indywidualny, który hartuje ducha,
- praca w zespole przy użyciu metod heurystycznych,
- branie przykładu z osób asertywnych,
- kontakt z psychologiem,
- szkolenia z zakresu asertywności.

53,3% badanych mężczyzn nie odpowiedziało na to pytanie.

Około 24% badanych kobiet potrafiło podać 3 sposoby na rozwijanie swojej asertywności. Były wśród nich następujące propozycje:

- odreagowywanie stresu poprzez ćwiczenia,
- częste analizowanie swoich aktualnych potrzeb,
- znajomość swoich praw wobec innych,
- teoretyczna nauka asertywności,
- praktyczna nauka asertywności (kurs asertywności),
- obserwacja osób asertywnych i naśladowanie ich,
- wypowiedzianie się na forum, prezentowanie siebie,
- zbieranie doświadczeń i uczenie się z nich.

35,5% kobiet podało tylko jeden sposób na rozwijanie asertywności, a 40,5% respondentek nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

W odpowiedziach na kolejne pytanie ankietowani wymieniali korzyści, jakie odnosi kierowca z asertywnego zachowywania się.

Zdaniem mężczyzn kierowca taki:

- bezpieczniej jeździ (33,3%),
- umie zachować spokój w każdej sytuacji (26,7%),
- jest pewny siebie, ma poczucie, że jest tak samo ważny, jak inni uczestnicy ruchu (13,3%),
- odczuwa mniejszy stres spowodowany różnymi sytuacjami na drodze (13,3%).

Jeden mężczyzna uznał, że kierowca nie odnosi żadnych korzyści z asertywnego zachowania się, a jeden nie odpowiedział na to pytanie.

Według badanych kobiet asertywność przynosi kierowcy następujące korzyści:

- bezpieczną jazdę (51,3%),
- spokój wewnętrzny, brak stresu (18,9%),
- jest postrzegany pozytywnie przez innych (2,7%),
- nie ulega wpływom (2,7%),
- uczy siebie oraz innych odpowiedniego postępowania (2,7%).

21,6% respondentek nie odpowiedziało na to pytanie.

Kolejne pytanie dotyczyło korzyści, jakie odnosi pasażer z asertywnego zachowywania się. Według przebadanych mężczyzn należą do nich: poczucie bezpieczeństwa (26,6%), brak stresu (6,7%), psychiczne wspomaganie kierowcy (6,7%). Zdaniem jednego respondenta pasażer nie odnosi żadnych korzyści z bycia osobą asertywną, 53,3% mężczyzn nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

Według respondentek asertywny pasażer odnosi następujące korzyści: poczucie bezpieczeństwa (32,4%); spokój, brak stresu (10,8%); komfort jazdy (10,8%); wpływ na sposób jazdy (2,7%). Jedna osoba uważała, że nie odnosi on żadnych korzyści, jedna odpowiedziała: „*trudno powiedzieć*”, a 37,8% przebadanych kobiet nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

W następnym pytaniu respondenci mieli za zadanie wymienić 3 przykłady zachowań świadczących o tym, że kierowca jest asertywny. To zadanie sprawiło badanym mężczyznom trudność. Tylko 4 z nich (26,7%) wymieniło 3 przykłady takich zachowań kierowcy (np. „*kiedy ma zabrać więcej pasażerów, niż może, mówi nie*”, „*będąc pod wpływem alkoholu*

nie prowadzi”, „nie daje się prowokować do agresywnej jazdy”; „jest uprzejmy”, „nie trąbi na innych”, „nie daje się sprowokować”). 53,3% respondentów podało niepełną listę prawidłowych przykładów, oraz przykłady, które nie przystawały do zachowań asertywnych (np. „nie ulega wpływowi pasażera, co do zmiany prędkości”, „umie jeździć”, „zna przepisy”), 20% badanych mężczyzn nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

Dla badanych kobiet to zadanie również okazało się dość trudne. 43,3% respondentek prawidłowo podało 3 przykłady zachowań kierowcy świadczące o jego asertywności (np. „przepuszcza pieszych na przejściach”, „wpuszcza innych do ruchu”, „nie wpycha się na inny pas, nie zachowuje się nerwowo”, „nie jedzie pod wpływem alkoholu”, „przestrzega przepisów nawet, gdy się spieszy”, „nie zgadza się na przekraczanie prędkości”, „nie ulega pasażerom proponującym niebezpieczną jazdę”, „odmawia prowadzenia po alkoholu, narkotykach”, „nie ubliża innym kierowcom w trakcie jazdy oraz innym uczestnikom ruchu”, „szanuje pasażerów oraz ludzi na ulicy”, „szanuje uwagi dotyczące jego postawy jako kierowcy”). 51,4% badanych podało jeden lub dwa prawidłowe przykłady, oraz przykłady świadczące raczej o agresywności kierowcy (np. „robi to, co chce”, „nie uwzględnia uwag pasażera”, „nie słucha nikogo prócz siebie”), a 5,3% kobiet nie odpowiedziało na to pytanie.

W kolejnym pytaniu respondenci mieli za zadanie podać 3 przykłady zachowań pasażera świadczące o jego asertywności. Tylko 13,3% badanych mężczyzn potrafiło podać 3 prawidłowe przykłady (np. „nie krytykuje prowadzącego i innych kierowców”, „nie poucza kierowcy”, „nie pozwala jechać szybciej kierowcy”). 26,7% podało tylko jeden lub dwa prawidłowe przykłady, jedna osoba podała przykłady świadczące o byciu agresywnym pasażerem („krytyka kierującego pojazdem”, „wskazówki odnośnie stylu jazdy, kierunku i metody jazdy”). 53,3% badanych mężczyzn nie odpowiedziało na to pytanie.

Wśród badanych kobiet tylko 16,2% podało 3 prawidłowe przykłady asertywnych zachowań pasażera (np. „nie jeździ z osobą pod wpływem alkoholu”, „potrafi odwieść taką osobę od decyzji prowadzenia auta”, „jeździ z osobą odpowiedzialną”, „nie przeszkadza oraz nie rozprasza kierowcy”, „informuje o uczuciu strachu”). 75,7% respondentek podało niepełne listy takich zachowań zawierające również przykłady świadczące o niezrozumieniu przez nie idei asertywności. 8,1% badanych nie udzieliło żadnej odpowiedzi na to pytanie.

W następnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o dokończenie zdania zaczynającego się od słów: „Jako kierowca mam prawo”.

Badani mężczyźni podkreślili, że jako kierowcy mają prawo do:

- decyzji (46,7%),
- asertywnego zachowania się (20%),
- szacunku (13,3%).

Jeden respondent dokończył zdanie następująco: „jako kierowca mam prawo jazdy”, 2 osoby nie odpowiedziały na to pytanie.

Badane kobiety uznały, że jako kierowcy mają prawo do:

- decyzji (62,1%),
- bezpiecznej jazdy (21,6%),
- wyrażania własnego zdania (8,1%),
- doskonalenia swoich umiejętności (2,7%).

Dwie respondentki nie odpowiedziały na to pytanie.

Ostatnie pytanie polegało na dokończeniu przez badanych zdania zaczynające się od słów: „Jako pasażer mam prawo”.

Badani mężczyźni uznali, że jako pasażerowie mają następujące prawa:

- do sugestii dotyczących prędkości, drogi (26,7%),
- do czucia się bezpiecznie (13,3%),
- do wyrażania swojego zdania na temat sytuacji na drodze (13,3%),
- do rozmowy z kierowcą (6,7%).

Jeden mężczyzna odpowiedział, że nigdy nie jeździ jako pasażer, a 33,3% respondentów nie odpowiedziało na to pytanie.

Respondentki uznały, że w roli pasażera mają prawo do:

- wygłaszania opinii na temat jazdy (45,9%),
- bezpieczeństwa (35,1%),
- podejmowania decyzji z kim nie chcą jechać (2,7%).

Jedna kobieta odpowiedziała, że jeździ tylko jako kierowca, a 13,5% badanych nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

4. WNIOSKI

Hipoteza pierwsza mówiąca o tym, że większość osób badanych postrzega siebie jako asertywnych kierowców potwierdziła się szczególnie w odniesieniu do mężczyzn, gdyż odpowiedziało tak ponad 70% respondentów (w grupie kobiet asertywność w roli kierowcy zadeklarowało około 43% respondentek). Kolejna hipoteza zakładająca, iż większość kobiet postrzega siebie jako uległych pasażerów potwierdziła się w badaniach częściowo. Ponad 40% respondentek uważało się za uległych pasażerów, drugą najczęściej wybieraną przez nie opcją było „asertywny pasażer” (37,8%). W badaniach potwierdziła się również następna hipoteza mówiąca o tym, że w odpowiedziach większości badanych nie ma zgodności w postrzeganiu siebie w rolach kierowcy i pasażera. Tylko 20% mężczyzn określiło siebie jako asertywnego kierowcę i asertywnego pasażera. W grupie kobiet zgodność panowała w wypowiedziach 37,8% respondentek. O ile jednak można przyjąć, że istnieje związek między postrzeganiem siebie jako agresywnego kierowcę i uległego pasażera (zachowania bierno-agresywne), o tyle pozostałe konfiguracje odpowiedzi budzą wątpliwości. Czy ktoś, kto przyswoił

sobie zasady asertywnego zachowania w roli kierowcy przeistoczy się w agresywnego pasażera? A ktoś deklarujący uległość za kierownicą będzie w stanie zachowywać się asertywnie jako pasażer? Być może dla osób badanych granica między agresywnością, asertywnością i uległością jest ciągle niejasna i wymaga doprecyzowania. Hipoteza czwarta zakładająca, iż większość badanych uważa, że kierowca powinien doskonalić swoją asertywność potwierdziła się całkowicie, gdyż odpowiedziało tak ponad 90% badanych i wielu z nich potrafiło wymienić korzyści, jakie odnosi kierowca z takiego zachowania się. Następną hipotezę zakładającą, że kobiety częściej niż mężczyźni uważają, że pasażer powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne również potwierdziła się w badaniach, gdyż odpowiedziało tak niemal 68% respondentek (w grupie mężczyzn takich odpowiedzi było 40%). Można przypuszczać, że taka odpowiedź kobiet łączy się z faktem, iż postrzegają się one częściej niż mężczyźni jako uległego pasażera i być może chciałyby zmienić swoją postawę, gdyż wiele z nich dostrzega korzyści płynące dla pasażera z asertywnego zachowania się. Potwierdziła się również kolejna hipoteza mówiąca o tym, że większość badanych nie wie, w jaki sposób można doskonalić swoją asertywność, albo ma tylko fragmentaryczną wiedzę na ten temat, gdyż ponad 53% mężczyzn i ponad 40% kobiet nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie, a 35,5% respondentek umiało podać tylko jeden prawidłowy przykład. Następną hipotezę zakładającą, że większość badanych ma trudności z wymienieniem konkretnych przykładów asertywnych zachowań kierowcy i pasażera potwierdziła się szczególnie w przypadku mężczyzn, wśród których tylko ponad 26% umiało podać 3 takie przykłady. Wśród kobiet było ponad 43% respondentek, które podały 3 prawidłowe przykłady. Inne osoby z obu grup podały niepełną listę przykładów, złe przykłady, albo nie odpowiedziały na to pytanie. Ostatnia hipoteza mówiąca o tym, że większość badanych przyznaje sobie prawo do decyzji w roli kierowcy i prawo do bezpieczeństwa w roli pasażera potwierdziła się częściowo, gdyż badani mężczyźni i kobiety na pierwszym miejscu umieścili prawo do decyzji kierowcy, natomiast jeśli chodzi o pasażera, to dla mężczyzn najważniejsze było prawo do sugestii odnośnie prędkości, drogi, a dla kobiet wygłaszanie opinii na temat jazdy. Problematyka bezpieczeństwa w obu grupach znalazła się dopiero na drugim miejscu.

Jak widać z przeprowadzonych badań termin asertywność funkcjonuje w świadomości młodych kierowców, jednak badani nie zawsze prawidłowo rozróżniają zachowania agresywne, asertywne i uległe, część z nich odczuwa trudność z podaniem konkretnych przykładów zachowań asertywnych oraz często nie wiedzą oni, w jaki sposób mogą rozwijać swoją asertywność. W związku z tym w nauce asertywności należy położyć nacisk na przekładanie wiedzy teoretycznej na konkretne zachowania oraz podkreślać płynące z tych zachowań korzyści. Warto również propagować ideę współzależności między ludźmi informując o roli, jaką dla poprawy bezpieczeństwa w transporcie odegrać mogą asertywny kierowca oraz asertywny pasażer.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Covey S.R.: *7 nawyków skutecznego działania*, Warszawa, Diogenes 2001.
- [2] Gillen T.: *Asertywność*, Warszawa, Petit 1999.
- [3] Król – Fijewska M.: *Stanowczo, łagodnie, bez lęku, czyli 13 wykładów o asertywności*, Warszawa, Intra 1993.

ANKIETA

Płeć
Wiek

1. **Asertywność to**

.....
.....
.....
.....

2. **Jako kierowca zachowuję się**

- a) ulegle
- b) agresywnie
- c) asertywnie
- d) nie mam zdania

3. **Jako pasażer zachowuję się**

- a) ulegle
- b) agresywnie
- c) asertywnie
- d) nie mam zdania

4. **Czy kierowca powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne?**

- a) tak
- b) nie
- c) nie mam zdania

5. **Czy pasażer powinien doskonalić swoje umiejętności asertywne?**

- a) tak
- b) nie
- c) nie mam zdania

6. **W jaki sposób można rozwijać swoją asertywność? (podaj 3 przykłady)**

- A)
- B)
- C)

7. **Jakie korzyści odnosi kierowca z asertywnego zachowania się?**

.....
.....
.....
.....

8. **Jakie korzyści odnosi pasażer z asertywnego zachowania się?**

.....
.....
.....
.....

9. **Jakie zachowania świadczą o asertywności kierowcy? (podaj 3 przykłady)**

- A)
- B)
- C)

10. Jakie zachowania świadczą o asertywności pasażera? (podaj 3 przykłady)

A)

B)

C)

11. Jako kierowca mam prawo

.....
.....
.....

12. Jako pasażer mam prawo

.....
.....
.....