

Adrian Tabaczuk*, Krzysztof Wąż**, Artur Doliński***

RYZYKOWNE ZACHOWANIA SEKSUALNE ZAWODOWYCH KIEROWCÓW. WYZWANIE DLA PORADNICTWA I PROFILAKTYKI

Ryzykowne zachowania seksualne osób dorosłych rzadko są analizowane w kontekście wykonywanego przez nie zawodu. Tymczasem wiele sytuacji związanych z wykonywaną pracą sprzyja przygodnym kontaktom seksualnym oraz korzystaniu z usług seksualnych. Do nich zaliczyć można na przykład tak zwane spotkania integracyjne, wielodniowe delegacje, udział w wyjazdowych szkoleniach. Szczególnie sprzyjające warunki do podejmowania tego typu zachowań można zidentyfikować w pracy osób, których obowiązki wymagają wielodniowych wyjazdów, nieobecności w domu. Zaliczyć do nich można na przykład marynarzy, kierowców zawodowych, przedstawicieli handlowych, serwisantów urządzeń przemysłowych, a także pracowników oddelegowanych do pracy w filiach, za granicą oraz żołnierzy zawodowych przebywających na misjach. Odrębnym, coraz częściej podejmowanym problemem, jest charakter kontaktów seksualnych osób emigrujących do innych krajów w celu podjęcia dobrze płatnej pracy lub czasowo wyjeżdżających za granicę w tym celu.

W niniejszym opracowaniu zostanie przedstawiony problem ryzykownych zachowań seksualnych podejmowanych przez kierowców zawodowych. Z zaprezentowanej diagnozy jednoznacznie wynika, że ta grupa pracowników pilnie wymaga wsparcia, objęcia ofertą z zakresu poradnictwa i profilaktyki.

Zdrowie seksualne. Ryzyko związane z kontaktami przygodnymi i korzystaniem z seksu komercyjnego

Zdrowie seksualne jest, według WHO, zespołem biologicznych, emocjonalnych, intelektualnych i społecznych aspektów życia seksualnego koniecznych do pozytywnego rozwoju osobowości, komunikacji i miłości człowieka. Dobrostan w tym zakresie oznacza pozytywne i pełne szacunku podejście do seksualności oraz związków seksualnych,

* **Adrian Tabaczuk**, mgr – doktorant, Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Pedagogiki, Psychologii i Socjologii; e-mail: a.tabaczuk@pm.uz.zgora.pl.

** **Krzysztof Wąż**, dr – Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Pedagogiki, Psychologii i Socjologii, Katedra Seksuologii, Poradnictwa i Resocjalizacji; e-mail: k.waz@pm.uz.zgora.pl.

*** **Artur Doliński**, dr – Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Pedagogiki, Psychologii i Socjologii, Katedra Seksuologii, Poradnictwa i Resocjalizacji; e-mail: a.dolinski@ips.uz.zgora.pl

posiadanie dających przyjemność i bezpiecznych doświadczeń seksualnych wolnych od przymusu i dyskryminacji¹. Osoba zdrowa seksualnie to jednostka, która akceptuje swoją płć, przyjmuje role z nią związane, bez lęku wyraża swoją seksualność w wymiarze fizycznym, psychicznym i społecznym, ma poczucie odpowiedzialności za skutki dotyczące siebie, partnera i społeczeństwa. To także taka, która jest zdolna do zdobywania satysfakcjonujących i bezpiecznych doświadczeń seksualnych, co wynika z jej umiejętności nawiązania równych i odpowiedzialnych relacji partnerskich oraz zdolności rozwiązywania problemów w tym obszarze².

W profilaktyce zdrowotnej ważnym zagadnieniem jest problem podejmowania ryzyka. Przyjmuje się, że zachowania ryzykowne (problemowe, antyzdrowotne) to działania podjęte z własnej woli, których skutki pozostają niepewne, z możliwością dającego się określić negatywnego skutku dla zdrowia³. Jako ryzykowne można określić takie zachowania seksualne, które, będąc zachowaniami antynormatywnymi, pozostającymi w opozycji do porządku społecznego i prawnego, stanowią jednocześnie zagrożenie dla zdrowia, zwłaszcza zdrowia seksualnego i reprodukcyjnego oraz rozwoju jednostki. W praktyce badawczej najczęściej przyjmuje się, że ryzykownymi zachowaniami seksualnymi są takie, które mają charakter przemocy bądź zwiększają prawdopodobieństwo zarażenia chorobami przenoszonymi drogą płciową. Wymienić można w tym kontekście: przygodne kontakty seksualne, podejmowanie współżycia seksualnego z wieloma partnerami, korzystanie z usług seksualnych oraz uprawianie seksu bez użycia prezerwatywy. Jednak można spotkać także o wiele szersze propozycje kryteriów rozpoznawania ryzykownych zachowań seksualnych, w których, oprócz zachowań prowadzących do utraty zdrowia, uszkodzenia ciała lub zagrożenia dla życia, uwzględnia się także: zachowanie seksualne wywołujące trudne w odczuwaniu emocje oraz niekorzystne stany osiągnane pod wpływem środków psychoaktywnych, podejmowane w celach pozaseksualnych, znacząco wykraczające poza ogólnoludzkie wartości oraz naruszające normy współżycia społecznego⁴.

W prezentowanym opracowaniu, mówiąc o ryzykownych zachowaniach seksualnych kierowców zawodowych, mamy na względzie głównie zachowania, które stanowią

¹ *Education and treatment in human sexuality. The training of health professionals. Report of a WHO Meeting* (WHO Technical Report Series, No. 572), Geneva 1975, http://whqlibdoc.who.int/trs/WHO_TRS_572 [dostęp: 10.10.2014]; *Defining sexual health. Report of a technical consultation on sexual health*, WHO, 28-31 January 2002, Geneva, s. 10, http://www.who.int/reproductivehealth/topics/gender_rights/defining_sexual_health.pdf [dostęp: 10.10.2014].

² R. Sadovsky, M. Nusbaum, *Sexual Health Inquiry and Support Is a Primary Care Priority*, „Journal of Sexual Medicine” 2006, nr 3, s. 3.

³ C.E. Irwin Jr., *The theoretical concept of at-risk adolescents*, „Adolescents Medicine: State of the Art Reviews” 1990, s. 1-14.

⁴ A. Machaj, M. Roszak, I. Stankowska, *Ryzykowne zachowania seksualne kobiet w okresie prokreacyjnym*, „Nowiny Lekarskie” 2010, 79, nr 1, s. 22-31.

zagrożenie dla zdrowia poprzez możliwość zarażenia się chorobami przenoszonymi drogą płciową. Nie można jednak nie dostrzegać, że podejmowanie przygodnych kontaktów seksualnych oraz korzystanie z seksu komercyjnego nie jest obojętne dla zdrowia psychicznego i społecznego.

Charakter pracy kierowców zawodowych. Zagrożenia dla zdrowia

Zawodowy kierowca to osoba, która zarobkowo zajmuje się przewozem ludzi lub towarów. W polskim prawie kierowca charakteryzowany jest jako kierujący pojazdem i obsługujący go w podstawowym zakresie, zgodnie z obowiązującymi przepisami⁵. Liczba kierowców ciężarówek w Polsce jest szacowana na 700 tysięcy (ponieważ nie ma żadnej oficjalnej statystyki tego zawodu, szacowanie przeprowadzono w 2008 roku na podstawie liczby pojazdów ciężarowych, współczynnika zmianowości i wykorzystania pojazdów)⁶.

Praca kierowcy polega przede wszystkim na przygotowaniu, bądź kontroli przygotowania pojazdu do drogi, co obejmuje nie tylko sprawdzenie stanu technicznego, ale także kontrole ładunku i załadunku, zabiegi konserwacyjne i sprzątanie pojazdu, drobne naprawy, zaplanowanie trasy, prowadzenie pojazdu, zabezpieczenie ładunku, drobne naprawy i usuwanie awarii. Ponadto odpowiada on i często prowadzi dokumentację pojazdu oraz przewożonych ładunków. Nowoczesne samochody ciężarowe są coraz lepiej dostosowane do wielodniowej pracy świadczonej w oderwaniu od domu. Przeważnie wyposażone są w dwa łóżka, lodówki z zamrażalnikami, przetwornice napięcia pozwalające na korzystanie z narzędzi elektrycznych o dozwolonej mocy. Wielu kierowców doposaża kabinę swojego auta, stwarzając sobie godne warunki do funkcjonowania. Wyposażają swój „dom” w kuchenki gazowe, ozdoby, zbiorniki na wodę, narzędzia, środki czystości, odzież. Sprawa higieny w tej pracy jest tematem coraz mniej drażliwym. Większość stacji benzynowych wyposażona jest już w odpłatne pryszniczynie, a wiele firm dysponuje bezpłatnymi łazienkami dla kierowców.

Praca kierowcy zawodowego powoduje duże obciążenia zarówno fizyczne, jak i psychiczne. Przewozy muszą być najczęściej realizowane w określonych ściśle terminach, co bywa utrudnione przeszkodami w ruchu drogowym, warunkami pogodowymi, opóźnieniami w spedycji. Ponadto w analizach funkcjonowania zawodowego kierowców podkreśla się, że mogą oni się czuć osamotnieni, pozostawieni bez wsparcia,

⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 z późn. zm.

⁶ <http://www.log24.pl/artykuly/czy-zabraknie-kierowcow-zawodowych,605> [dostęp: 20.10.2015].

zdani na samych siebie⁷. Wykonywanie pracy kierowcy wiąże się także z dużą odpowiedzialnością zarówno za samochód i przewożony towar, jak i za życie swoje i innych uczestników ruchu drogowego. Zakłócenie funkcjonowania kierowcy może zagrażać bezpieczeństwu publicznemu. W związku z tym praca kierowcy jest uznawana za pracę o szczególnym charakterze⁸. Długie, nierzadko wielodniowe wyjazdy, zmianowość, praca w nocy wywołują duże obciążenia, zakłócenia rytmu życia. Są także czynnikami, które w zdecydowanie negatywny sposób wpływają na życie rodzinne i towarzyskie.

Pomimo tych obciążeń, licznych warunków, które trzeba spełnić, aby wykonywać ten zawód, wiele osób wybiera pracę kierowcy nie tylko z powodów finansowych. Samochód może stanowić istotne narzędzie, za pomocą którego jednostka wzbogaca swoją tożsamość o pożądane i pozytywnie waloryzowane cechy. Elementy te dotyczą przy tym zarówno umiejętności manualnych, jak i umysłowych, które przeważnie daje się wykorzystywać w trakcie kierowania pojazdem⁹. Praca kierowcy może być i jest dla wielu osób spełnieniem marzeń, możliwością samorealizacji, stylem życia. Jak to ujął jeden z kierowców: „Tak, ten zawód jest wariactwem. Trzeba go po prostu lubić. Inaczej się nie wytrzyma nawet miesiąca. Jeździmy po części dla pasji, po części dla pieniędzy, a także dlatego, że większość z nas nie ma ochoty robić nic innego. Ta profesja w pewnym sensie jest nałogiem, wchodzi człowiekowi w krew”¹⁰.

Publikowane wyniki badań wykazują, że głównymi problemami zdrowotnymi zawodowych kierowców są choroby układu kostno-stawowego, choroby sercowo-naczyniowe oraz dolegliwości ze strony układu pokarmowego. Wśród pracowników transportu drogowego zaobserwowano wiele negatywnych zachowań zdrowotnych, między innymi niski poziom aktywności fizycznej, palenie papierosów oraz niewłaściwe nawyki żywieniowe. Większość kierowców preferuje odpoczynek bierny, najczęściej przed telewizorem. Zdecydowana większość ma masę ciała dalece odbiegającą od normy. Najgorzej sytuacja wygląda wśród kierowców ciężarówek i autobusów, gdzie ponad 80% badanych cierpi na nadwagę i otyłość¹¹.

Analiza zachowań ryzykownych kierowców podejmowana jest najczęściej w kontekście lekceważenia przepisów jako przyczyny wypadków drogowych. Ciekawym, choć rzadko podejmowanym wątkiem jest także kwestia agresji w ruchu drogowym,

⁷ A. Łuczak, *Strategie radzenia sobie ze stresem zawodowym stosowane przez kierowców samochodów ciężarowych*, „Polskie Forum Psychologiczne” 2012, t. 17, nr 1, s. 137-154.

⁸ E. Wągorowska-Koski, *Warunki pracy i narażenie na czynniki szkodliwe i uciążliwe w środowisku pracy kierowców*, [w:] *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, red. E. Wągorowska-Koski, Łódź 2007, s. 7-10.

⁹ D. Krysiński, *Spółeczna rola samochodu z perspektywy doświadczeń polskich kierowców*, „Ogrody Nauk i Sztuk” 2014, 4, s. 405-413.

¹⁰ <http://www.eioba.pl/a/43rv/kierowca-pasja-zawod-sposob-na-zycie> [dostęp: 7.09.2015].

¹¹ S. Niedziałek, A. Duda-Zalewska, *Potrzeby zdrowotne zawodowych kierowców*, „Problemy Higieny i Epidemiologii” 2011, 92(2), s. 216-220.

która przejawia się w agresywnej jeździe, gniewie drogowym (nadużywanie klaksonu, błyskanie światłami, krzyczenie i wygrażanie pięścią oraz jeżdżenie „zderzak w zderzak”) i furii drogowej (fizyczny atak na innego uczestnika ruchu drogowego)¹².

Konstruując zestawienie możliwych zagrożeń w środowisku pracy kierowcy pojazdu ciężarowego, uwzględnia się nawet takie zdarzenia, jak napaść rabunkowa na pojazd i kierowcę oraz ugryzienie przez osę/pszczołę w trakcie spożywania posiłków na powietrzu lub przy otwartych drzwiach/oknach kabiny¹³, natomiast nie dostrzega się w nim innych ryzykownych kontaktów, choćby z osobami oferującymi usługi seksualne, i ich konsekwencji.

Ryzykowne zachowania seksualne kierowców.

Korzystanie z usług seksualnych

Obraz podejmowania ryzykownych zachowań seksualnych przez zawodowych kierowców zostanie przedstawiony na podstawie sondażu, który został przeprowadzony wśród 90 kierowców tak zwanych tirów (nazwa potoczna od skrótu TIR – fr. *Transport International Routier* – Międzynarodowy Transport Drogowy), czyli dużych samochodów służących do przewozów na trasach międzynarodowych. Zastosowano technikę ankiety przeznaczoną do samodzielnego wypełnienia, która zapewnia respondentowi większe poczucie anonimowości niż wywiad. Rola ankietera była więc ograniczona: wyjaśniał cel badania, sposób wypełnienia ankiety, był również do dyspozycji w razie pojawienia się jakichkolwiek pytań i wątpliwości.

Badania zostały zrealizowane latem (lipiec-wrzesień) 2014 roku wśród kierowców, którzy zatrzymywali się na postoje na stacjach benzynowych we wsi Mostki i okolicach, na odcinku autostrady A2 Świecko-Poznań oraz w miejscowości Rosin na stacji BP Port 2000, przy drodze krajowej nr 3 znajdującej się pomiędzy Sulechowem a Świebodzinem, a więc na parkingach ulokowanych w strefie pogranicza polsko-niemieckiego, w dużej mierze obsługujących kierowców tirów. Badanie realizowane było w kabinach samochodów. Wypełnianie ankiety trwało około 30 minut. Kierowcy chętnie brali udział w badaniu, byli też zaciekawieni jego przedmiotem. Większość badanych przekroczyła 40. rok życia, 9% miało więcej niż 50 lat. Co piąty był w wieku 20-30 lat, co czwarty w wieku 31-40 lat. Zdecydowana większość respondentów posiadała wykształcenie zawodowe i średnie (85%). Połowa badanych określiła siebie jako osoby wierzące i praktykujące (52%), jedna trzecia jako osoby wierzące niepraktykujące (38%). Pozostali uznali się

¹² K. Grunt-Mejer, J. Grunt-Mejer, *Agresja drogowa – lekceważone niebezpieczeństwo*, „Bezpieczeństwo Pracy” 2011, 7-8, s. 17-19.

¹³ D. Wojtyto, M. Knapieński, M. Pałęga, *Identyfikacja zagrożeń w środowisku pracy oraz ocena ryzyka zawodowego kierowcy pojazdu ciężarowego*, http://www.ptzp.org.pl/files/konferencje/kzz/artyk_pdf_2014/T2/t2_653.pdf [dostęp: 1.10.2015].

za osoby niewierzące. Większość respondentów pozostawała w stałym związku, przy czym 63% w związku małżeńskim, natomiast 7% w związku nieformalnym (kohabitacyjnym). Co piąty badany (12%) nie był w żadnym związku, 3% było wdowcami, a 14% było po rozwodzie. Większość badanych kierowców (54%) jeździ na trasach międzynarodowych i krajowych w zależności od potrzeb firm zlecających im przewozy, 21% przewozi ładunki wyłącznie na trasach międzynarodowych (co wymaga poświęcenia większej ilości czasu i wysiłku, ale owocuje większymi gratyfikacjami finansowymi), pozostali jeżdżą tylko w Polsce, mniej zarabiają, za to częściej bywają w domu. Deklaracje badanych dotyczące wyboru zawodu dobrze korespondują z ustaleniami na ten temat przytaczanymi w pierwszej części opracowania. Co prawda zdecydowana większość respondentów (72%) twierdzi, że uwzględniała przy wyborze charakteru pracy kwestie finansowe, lecz znacząca ich część traktuje swój zawód jako pasję (47%), a co trzeci (37%) wiąże przewóz towarów z możliwościami poznawania świata, nowych kultur (możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi).

O tym, że kierowcy ciężarówek od dawna są postrzegani jako jedna z kategorii osób szczególnie zainteresowanych usługami seksualnymi, świadczy to, że już przed laty w klasyfikacji prostytutek znalazły się także „tirówki”, to jest kobiety, które oferują swoje usługi przy ruchliwych drogach¹⁴. Zjawisko przydrożnych usług seksualnych ulega jednak w ostatnich latach zmianie, jest coraz mniej widoczne w Polsce z powodu rozwoju sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, przy których nie ma możliwości postoju, zatrzymania się w celu skorzystania z tego typu oferty. Odpłatne usługi seksualne skupiły się na dużych parkingach przy trasach tranzytowych. Z łatwością można także skorzystać z takiej oferty w miejscu postoju, wyszukując odpowiednie anonse w Internecie.

Zdecydowana większość badanych kierowców (90%) twierdzi, że zdarzało się, iż kobiety świadczące usługi seksualne składały im ofertę skorzystania z ich usług. Niewielu mniej (82%) było świadkami korzystania z takich usług przez inne osoby, przy czym zdecydowana większość z nich obserwowała takie sytuacje wielokrotnie. Te dane wskazywałyby na dużą skalę zjawiska korzystania z seksu komercyjnego przez kierowców zawodowych. Nieco inny obraz wyłania się z odpowiedzi badanych na pytania odnoszące się do ich osobistych doświadczeń. Co prawda większość (60%) twierdzi, że myślała o skorzystaniu z płatnych usług seksualnych, to ostatecznie skorzystało z takiej oferty 33 badanych kierowców (37%). Kierowcy zapytani, skąd czerpali informacje na temat możliwości skorzystania z usług seksualnych, najczęściej odpowiadali, że źródłem informacji były kobiety oferujące te usługi przy drodze i na parkingach (48%), jednak niemal równie często (46%) wskazywali, że dowiadywali się

¹⁴ Z. Izdebski, *Spojrzenie seksuologa*, [w:] Z. Izdebski, A. Ostrowska, *Seks po polsku. Zachowania seksualne jako element stylu życia Polaków*, Warszawa 2004, s. 73.

tego od swoich kolegów – innych kierowców przez radio CB. Relatywnie rzadko, w co dziesiątym przypadku, badani sami poszukiwali takich kontaktów, korzystając z ofert zamieszczanych w Internecie. Jak widać, charakter pracy w dużej mierze sprawiał, że badani mieli za sobą bogate doświadczenia związane z kontaktem ze zjawiskiem seksu komercyjnego. Większość z nich obserwowała to zjawisko, niemająca część korzystała z takich usług. Uzyskana diagnoza potwierdza wyniki badań Zbigniewa Izdebskiego przeprowadzonych w 2002 roku – 44% kobiet świadczących usługi seksualne deklaroowało, że ich klientami są kierowcy zawodowi¹⁵.

Kierowcy, którzy przyznali się do korzystania z usług seksualnych, najczęściej deklarowali (46%), że w przeciągu ostatnich sześciu miesięcy miało to miejsce sporadycznie, 1-3 razy, częściej (4-6 razy) zdarzało się to w przypadku 21% ankietowanych, natomiast co dziesiąty z nich korzystał z takich usług w ostatnim półroczu 7 i więcej razy. Z rozmów towarzyszących badaniu można wnosić, że dla części respondentów barierą ograniczającą częstotliwość korzystania z seksu komercyjnego były kwestie finansowe. Większość osób (58%), które wielokrotnie korzystały z usług seksualnych, za każdym razem korzystała z usług innej kobiety. Dwóch badanych ograniczało swój wybór do kilku wybranych kobiet. Można więc w przypadku tych dwóch kategorii osób mówić o chęci eksperymentowania, urozmaicenia swojego życia seksualnego. Wielokrotnie z tą samą osobą spotykało się 37% kierowców deklarujących korzystanie z seksu komercyjnego. Najczęstszym miejscem odbywania stosunków seksualnych okazał się samochód, odpowiedź tę zaznaczyło trzy czwarte (76%) badanych, którzy korzystali z usług seksualnych. Jak widać, dosyć duża przestrzeń i dobre wyposażenie kabin samochodów ciężarowych służą nie tylko zapewnieniu optymalnych warunków pracy. Około jedna trzecia badanych twierdzi, że do kontaktów seksualnych dochodziło w motelu/hotelu, podobnie często wskazywano na mieszkanie kobiety, o wiele rzadziej (9%) twierdzono, że współżycie miało miejsce na łonie natury.

Ponieważ 70% badanych, którzy przyznali się do korzystania z usług seksualnych, pozostawało w związku małżeńskim bądź stałym związku nieformalnym, spytano o powody korzystania z takich usług. Większość (52%) deklarowała, że chodziło o chęć urozmaicenia życia erotycznego oraz o długi okres braku kontaktów seksualnych spowodowany pobytem poza domem (52%). Co dziesiąta osoba (12%) korzystająca z usług kobiet pracujących w seksbiznesie deklarowała, że powodem nawiązania tego typu kontaktów było znużenie relacjami w związku.

Kolejne pytanie skierowane do kierowców dotyczyło typów kontaktów seksualnych. Większość (52%) wskazała na kontakty waginalne; kontakty oralne zadeklarowało 42% respondentów, kontakty analne 27%, natomiast 21% twierdziło, że usługa polegała na

¹⁵ Z. Izdebski, *Seksualność Polaków na początku XXI wieku. Studium badawcze*, Kraków 2012, s. 584.

masturbacji (możliwość wskazania więcej niż jednej odpowiedzi). Bardzo ważną kwestią przy podejmowaniu przygodnych kontaktów seksualnych jest uprawianie seksu bez użycia prezerwatywy. Do tej bardzo ryzykownej formy aktywności seksualnej przyznało się aż 52% badanych kierowców zawodowych.

Diagnozę doświadczeń kierowców związaną z podejmowaniem ryzykownych zachowań seksualnych w sposób ciekawy uzupełniają ich poglądy. Odnotowano zróżnicowane oceny moralne korzystania z usług seksualnych, chociaż można mówić o wyraźnej przewadze postaw liberalnych. Jedna trzecia badanych (30%) uważa, że nie jest to nic złego, niemal połowa (49%) twierdzi, że nie jest to nic złego, jeżeli osoba korzystająca z tego typu usług nie jest z nikim w związku, natomiast 16% jednoznacznie potępia takie zachowania. Co symptomatyczne, chociaż zdecydowana większość badanych kierowców nie podpisuje się pod tezą, że wykonywanie zawodu kierowcy tira jest równoznaczne z korzystaniem z usług prostytutek oraz że nie mają społecznego przyzwolenia ze względu na wykonywany zawód na korzystanie z usług prostytutek, to kilkanaście osób odpowiedziało na te pytania twierdząco. Można więc zaryzykować tezę, iż dla pewnej, co prawda nielicznej, kategorii kierowców korzystanie z seksu komercyjnego wpisane jest w rolę zawodową, stanowi element ich stylu życia.

Wyniki sondażu oraz rozmów z kierowcami prowadzonymi w celu wyjaśnienia celu badań ankietowych wskazują na to, że specyfika zawodu sprawia, że są oni podatni na ofertę seksu komercyjnego. Są to mężczyźni, którzy weekendy, stanowiące przymusowe pauzy w kierowaniu samochodem ciężarowym, spędzają w miejscach dalekich od domu rodzinnego. Sposoby spędzania wolnego czasu są w takiej sytuacji ograniczone. Jak deklarują badani, najczęściej piją alkohol z innymi kierowcami lub w samotności, próbują odpocząć, zabić jakoś czas. Miejsce, w którym zatrzymują się ze względu na przymusową „pauzę”, stwarza niewielkie możliwości. Bardzo często czas spędzają w samochodzie, w którym co prawda przestrzeń i wyposażenie dają szansę na regenerację sił w trakcie krótkiego postoju, jednak na dłuższą metę powodują uczucie monotonii, rozdrażnienia, czasami wręcz depresji. W takiej sytuacji pojawienie się kogoś, kto zaoferuje uatrakcyjnienie długich godzin oczekiwania na możliwość wznowienia pracy, choćby kobiety oferującej usługi seksualne, bywa odbierane jako atrakcyjna oferta urozmaicenia tego czasu, zaspokojenia potrzeb, a czasem jako możliwość przeżycia namiastki bliskości. Część z nich aranżuje te spotkania w inny sposób. Uzyskuje informacje o określonej kobiecie od innych kierowców bądź szuka jej w Internecie. Umawia się z nią w jej mieszkaniu. Kontynuuje tak zaaranżowaną znajomość. Buduje więc coś więcej niż przelotną relację.

Zakończenie

Zaprezentowane wyniki badań, chociaż nie mają waloru reprezentatywności i wymagają kontynuacji, a także uzupełnienia badaniami jakościowymi, pozwalają na sformułowanie szeregu konkluzji i rekomendacji. Kierowcy są tą grupą zawodową, która podejmuje relatywnie często ryzykowne zachowania seksualne. Odnosi się to zwłaszcza do korzystania z usług seksualnych, które oferowane są im w sposób ofensywny na parkingach ulokowanych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Przeprowadzony sondaż potwierdził wcześniejsze badania popytowej strony prostytucji¹⁶ oraz potoczne obserwacje w tym zakresie. Skala i sposób korzystania przez kierowców z usług seksualnych stwarza duże zagrożenie dla ich zdrowia seksualnego, a – w kontekście rozprzestrzeniania się chorób przenoszonych drogą płciową, w tym HIV/AIDS – także zagrożenie dla zdrowia publicznego. Należy uznać, że opisana sytuacja stanowi prawdziwe wyzwanie dla poradnictwa i profilaktyki. Dotarcie z efektywnym przekazem edukacyjnym i uruchomienie odpowiednich form wsparcia musi uwzględniać charakter pracy zawodowej kierowców, ich styl życia. Wydaje się także, że promocja zdrowia adresowana do tej licznej, kilkusetosobowej grupy osób powinna mieć charakter holistyczny, uwzględniać także zagrożenia zdrowotne, o których wcześniej była mowa, między innymi niski poziom aktywności fizycznej, palenie papierosów oraz niewłaściwe nawyki żywieniowe. Chodzi też o próbę zmiany świadomości w taki sposób, aby ryzykowanie własnego zdrowia i życia adresaci tych działań przestali postrzegać jako zachowanie „męskie”, natomiast unikanie ryzyka, ostrożność i dbanie o zdrowie jako „niemęskie”¹⁷.

Jakie wsparcie można zaproponować kierowcom zawodowym w związku z obrazem ryzykownych zachowań seksualnych przez nich podejmowanych oraz specyfiką ich pracy, jakie formy i metody zastosować? Można w tym zakresie rozważyć następujące przedsięwzięcia:

- szkolenia „korporacyjne”, w tym weekendowe wykłady dla kierowców na parkingach, realizowane zwłaszcza w okresie letnim. Należałoby podjąć rozmowy z firmami transportowymi i wykazać konieczność włączenia do szkoleń kierowców problematyki promocji zdrowia i profilaktyki ryzykownych zachowań seksualnych. Zapewne skuteczniejsze byłoby jednak zaoferowanie takim firmom bezpłatnej oferty edukacyjnej w tym zakresie, przygotowanej i realizowanej na zlecenie np. Krajowego Centrum do Spraw HIV/AIDS;

- streetworking. Do tej pory większość tego typu działań kierowana była do kobiet proponujących usługi seksualne. Wydaje się jednak, że streetworking byłby szczególnie

¹⁶ *Ibidem*, s. 582-590.

¹⁷ E. Mandal, *Podmiotowe i interpersonalne konsekwencje stereotypów związanych z płcią*, Katowice 2000.

efektywny w przypadku kierowców, którzy w weekendy często szukają kontaktu z kimś innym niż osoby z tej samej grupy zawodowej, byłby dobrą metodą profilaktyki zachowań ryzykownych i promocji zdrowia;

– materiały szkoleniowe/informacyjne. Należałoby przygotować zestaw profesjonalnie opracowanych materiałów informacyjnych specjalnie adresowanych do kierowców. Powinny one zawierać podstawowe informacje na temat profilaktyki ryzykownych zachowań, sposobów zarażenia chorobami drogą płciową, zwłaszcza zakażenia wirusem HIV, a także o możliwości testowania w kierunku HIV/AIDS i innych możliwościach uzyskania pomocy. Należałoby zadbać o jasny, komunikatywny przekaz oraz o atrakcyjność tych materiałów. Powinny to być zarówno ulotki, jak i zestawy edukacyjne zawierające oprócz ulotek prezerwatywy. Dobrze byłoby wyprodukować także na przykład kubki, długopisy z odpowiednimi nadrukami. Do rozważenia jest także opracowanie adresowanej kampanii informacyjnej w mediach oraz wykorzystanie bilbordów przy drogach.

– materiały umieszczane w Internecie. Współcześnie ta forma przekazu jest nie do pominięcia. Należałoby umieścić odpowiednio opracowane materiały na stronach internetowych adresowanych do kierowców zawodowych, takich, jak: kierowca-zawodowy.pl; polskitraker.pl; mlodytrucker; etransport.pl/forum; cargo.edu.pl itp.

Pomysłem wartym rozważenia jest także utworzenie mobilnych punktów badań dla kierowców zawodowych. Poza tym, punkty anonimowego testowania w kierunku HIV/AIDS, zwłaszcza usytuowane na terenie województw przygranicznych, powinny być dostępne dla pracowników będących poza miejscem zamieszkania i pracujących w ciągu tygodnia w nienormowanym czasie pracy (powinny być czynne dłużej i umożliwiać realizację testów także w weekendy). Warto byłoby rozważyć wprowadzenie nieodpłatnych badań, w tym testowania w kierunku HIV/AIDS podczas podejmowania pracy w zawodzie kierowcy oraz w przypadku zmiany pracodawcy.

Realizacja zasygnalizowanych tu przedsięwzięć byłaby zapewne niełatwa. Wymagałaby przezwyciężenia szeregu barier. Podstawową trudnością jest brak środków na realizację programów profilaktyki i promocji zdrowia seksualnego. Warto w tym miejscu wspomnieć, że obecnie około 96% wszystkich środków wydatkowanych w związku z pandemią HIV/AIDS z budżetu państwa przeznaczają się na leczenie ARV, a jedynie 4% środków pozostaje na profilaktykę zakażeń HIV¹⁸. Należałoby także dobrze przygotować kadrę realizatorów. Szczególnie dotyczy to osób, które miałyby realizować streetworking w trudnym środowisku klientów parkingów usytuowanych przy sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu. Określając cel proponowanych oddziaływań, można oczywiście mówić o ograniczeniu skali ryzykownych zachowań seksualnych, zwłaszcza

¹⁸ *Harmonogram realizacji Krajowego Programu Zapobiegania Zakażeniom HIV i Zwalczenia AIDS opracowany na lata 2012-2016*, Krajowe Centrum do Spraw AIDS, Warszawa 2012, s. 12.

korzystania z seksu komercyjnego przez zawodowych kierowców. Jednak sukcesem byłyby także redukcja szkód. W tym kontekście ważne byłoby także doprowadzenie do tego, aby automaty z prezerwatywami zostały rozmieszczone we wszystkich toaletach usytuowanych na parkingach przy drogach szybkiego ruchu – obecnie są one dostępne tylko na większych z nich.

Na zakończenie warto zaznaczyć, że postulowanym wsparciem należałoby objąć także kierowców-cudzoziemców, dla których Polska jest krajem docelowym oraz tych, którzy przejeżdżają przez Polskę tranzytem. Wymagałoby to uwzględnienia w przygotowywanych materiałach edukacyjnych i w szkoleniu realizatorów kwestii językowych i kulturowych. Istnieje także potrzeba realizacji tego typu programów w odniesieniu do wielu innych kategorii zawodowych. Tymczasem jest to bardzo zaniedbany obszar. W Polsce mamy do czynienia z załamaniem profilaktyki i realizacji kampanii informacyjnych, nawet w obszarze HIV/AIDS, który był jeszcze kilka lat temu uznawany za nieźle „zagospodarowany” edukacyjnie¹⁹.

RYZYKOWNE ZACHOWANIA SEKSUALNE ZAWODOWYCH KIEROWCÓW. WYZWANIE DLA PORADNICTWA I PROFILAKTYKI

STRESZCZENIE: Opracowanie zostało poświęcone ryzykownym zachowaniom seksualnym podejmowanym przez kierowców zawodowych. Przedstawiono w nim wyniki sondażu zrealizowanego na pograniczu polsko-niemieckim na próbie 90 kierowców samochodów ciężarowych, przy wykorzystaniu techniki ankiety przeznaczonej do samodzielnego wypełnienia. Stwierdzono, że kierowcy relatywnie często podejmują ryzykowne zachowania seksualne. Odnosi się to zwłaszcza do korzystania z usług seksualnych, które oferowane są im w sposób ofensywny na parkingach ulokowanych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Skala i sposób korzystania przez kierowców z usług seksualnych stwarza duże zagrożenie dla ich zdrowia seksualnego, zwłaszcza w kontekście rozprzestrzeniania się chorób przenoszonych drogą płciową, w tym HIV/AIDS. Opisana sytuacja stanowi prawdziwe wyzwanie dla poradnictwa i profilaktyki. Autorzy proponują szereg form wsparcia, które uwzględniają charakter pracy zawodowej kierowców oraz ich styl życia, między innymi: szkolenia „korporacyjne”, streetworking, opracowanie materiałów informacyjnych, uruchomienie mobilnych punktów badań.

SŁOWA KLUCZOWE: ryzykowne zachowania seksualne, kierowcy zawodowi, usługi seksualne, profilaktyka.

RISKY SEXUAL BEHAVIOR OF PROFESSIONAL DRIVERS. THE CHALLENGE FOR COUNSELING AND PREVENTION

SUMMARY: The study is devoted to risky sexual behaviors undertaken by professional drivers. It shows the results of the survey made on the German-Polish border on 90 truck drivers. The questionnaire technique intended to be filled by the respondents was used. It was found that drivers often take relatively risky sexual behaviors. This applies in particular to the use of sexual services which are offered to them in the way that is offensive at the parking lots located on motorways and expressways. The scale and manner of the use of sexual services by drivers is fraught with the risk for their sexual

¹⁹ H. Szelaż, K. Wąż, *Profilaktyka i poradnictwo dla dorosłych w zakresie HIV/AIDS. Zmieniające się potrzeby*, „Dyskursy Młodych Andragogów” 2015, t. 16, s. 115-127.

health, especially in the context of the spread of sexually transmitted diseases, including HIV/AIDS. The situation poses a real challenge for counseling and prevention. The authors suggest a number of forms of support which should take into account the nature of the work and their lifestyles, inter alia: “corporation” training, streetworking, developing informational material, launching mobile test points.

KEYWORDS: risky sexual behaviors, professional drivers, sexual services, prevention.