



JUSTYNA SZCZEPAŃSKA

Instytut Badawczy  
Dróg i Mostów  
jszczepanska@ibdim.edu.pl

## Świadomość sytuacyjna – vademecum kierowcy

### Latanie po szosie – czyli droga od brawury do profesjonalizmu

Wielu ludzi boi się latać samolotem, kiedy jednak siadają za „sterem” swojego auta zachowują się

tak, jakby niestraszone im było żadne ryzyko, nie mówiąc już o locie w kokpicie samolotu przez burzę z piorunami.

W rzeczywistości, o czym wiedzą również nieustraszeni (bezrefleksyjni?) piraci drogowi, ryzyko wypadku katastrofalnego w skutkach (własna śmierć, zabójstwo, dożywotnie kalectwo, osierocenie rodziny, więzienie) jest o wiele bardziej prawdopodobne w czasie jazdy samochodem niż w czasie lotu samolotem. Statystyki mówią o tym, że codziennie na polskich drogach ginie w wypadkach samochodowych około 15 osób. W skali miesiąca to tak, jakby o polską ziemię roztrzaskiwały się 4 samoloty pasażerskie miesięcznie – liczba ofiar byłaby wtedy równa liczbie śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (około 460) – liczba rannych jest ponad 10-krotnie większa. Jaka jest główna przyczyna tych tragedii? Jest nią tak zwany czynnik ludzki – kierujący pojazdami ludzie – nie warunki atmosferyczne, nie usterka pojazdu, nie złe warunki na drodze. Na całym świecie, nie tylko w Polsce, to kierowcy są odpowiedzialni za spowodowanie prawie 80 % wypadków drogowych [1]. Zachowania, które najczęściej prowadzą do wypadków to brawurowa jazda, brak koncentracji uwagi, niedostateczne doświadczenie czy też, jeśli spojrzymy na sprawę z innej perspektywy, to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie i wymijanie. Także nietrzeźwi uczestnicy ruchu stanowią duże zagrożenie na drogach (powodują ok. 11% wypadków). Jeżeli zastanowimy się nad przyczynami wypadków drogowych, spowodowanych przez nieostrożnych, tudzież młodych (32,8%), agresywnych czy „nieustraszonych” kierowców narzuca się wprost pewna myśl: kierowcom zbyt często brakuje refleksji nad własnym zachowaniem, nad sytuacją, w której się znajdują i ryzyku grożącym im i innym za ich sprawą. Brakuje im **świadomości sytuacyjnej (ŚS)**.

Prowadzenie samochodu jest równie, a może nawet bardziej odpowiedzialnym zadaniem, co pilotowanie samolotu z 150 pasażerami na pokładzie – pilot ma autopilota a kierowca nie (fot. 1). Kierowcy nawet, jeśli nie wiozą ze sobą pasażerów, są odpowiedzialni nie tylko za swoje życie i zdrowie, ale i zdrowie setek, tysięcy, dziesiątek tysięcy ludzi (tyle jest ofiar wypadków drogowych odpowiednio w skali miesiąca, roku, 10-lecia). Mimo tego prawo jazdy dostać jest o wiele łatwiej niż licencję pilota. Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, by potraktować kierowanie autem równie odpowiedzialnie i profesjonalnie, jak pilot traktuje latanie. Można nawet sko-



Fot. 1. Wnętrze kabiny pilotów [6]

rzystać w tym celu z wypracowanego na potrzeby lotnictwa treningu świadomości sytuacyjnej.

*Prowadzenie samochodu jest równie odpowiedzialnym zadaniem, co pilotowanie samolotu.*

Zacznijmy jednak od opisanego terminu świadomości sytuacyjnej, by przybliżyć temat w celu jego późniejszego rozwinięcia. Idea świadomości sytuacyjnej jest żywa w wojskowym środowisku lotniczym od 50 lat. Piloci samolotów wojskowych i pasażerskich rutynowo omawiają poziom swojej świadomości sytuacyjnej, a szkoły lotnicze stosują psychologię poznawczą, by móc lepiej trenować pilotów w tej meta-umiejętności. ŚS jest meta-umiejętnością, bo pracuje przez i z umiejętnościami już wcześniej wyuczonymi i umożliwia wykorzystanie własnych zdolności poznawczych bardziej efektywnie. Jako kierowca możesz osiągnąć podobny profesjonalizm, jakim pochwalić się mogą piloci, jeżeli nauczysz się stosować świadomość sytuacyjną i zrozumiesz, jak stany emocjonalne mogą oddziaływać na myślenie i zachowanie.

Ponad 20 lat temu ŚS została zasymilowana przez środowisko naukowe zajmujące się psychologią i „czynnikiem ludzkim” [3]. Badania nad świadomością sytuacyjną są obecnie szeroko rozpowszechnione w dziedzinie psychologii transportu.

*Świadomość sytuacyjna to świadomość, gdzie się znajdujemy, gdzie powinniśmy być, jak powinniśmy się zachować i czy coś lub ktoś stanowi dla nas zagrożenie*

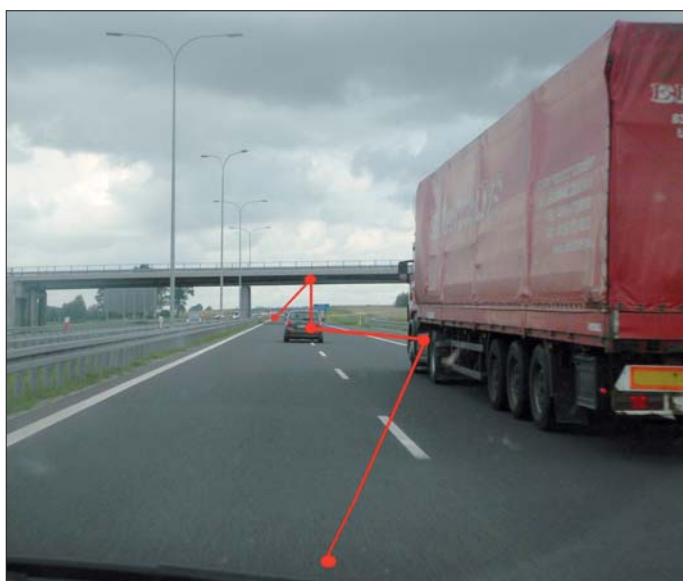
Świadomość sytuacyjna to prosta idea, która zakłada, że najpierw musimy postrzegać (widzieć), potem zrozumieć, co postrzegamy, aby na końcu przewidzieć, co może się wydarzyć. Sprawę można jednak przedstawić również w bardziej akademicki sposób. Według Santona dominują trzy definicje ŚS oraz trzy nurty teoretyczne związane z nimi [2]. Pierwszy nurt opisuje model trzy-poziomowy, drugi nurt – model cyklu percepcyjnego, a trzeci – teorię aktywności.

Wracając do prostej, wojskowej wykładni zagadnienie polega na tym, że nie wystarczy sięgnąć po wiedzę z zakresu kierowania samochodem i wysilić się, aby przewidzieć sytuacje, które mogą się przydarzyć na drodze (choć to też w wielu przypadkach byłoby wskazane jako minimum, przed zajęciem fotela kierowcy). To, co potrzebujemy zrobić, to nauczyć się i rozwinąć w sobie umysłową strategię poprawiającą to, w jaki sposób widzimy, jak interpretujemy to, co widzimy i jak łączymy znaczenie z tym, co widzimy, by lepiej przewidywać istotne, zagrażające nam wydarzenia. Każdy z tych trzech poziomów świadomości sytuacyjnej korzysta z innych procesów mentalnych. Każdy z tych poziomów zostanie szczegółowo opisany w dalszej części artykułu. Będą również przedstawione, jak łączą się w jeden, harmonijny cykl postrzegania, myślenia i przewidywania. To może pomóc naszej percepcji ryzyka, korzystać z niczym niezakłóconego strumienia uwagi skoncentrowanej na unikaniu zagrożeń z dużym wyprzedzeniem czasowym. Nie można chyba przecenić wartości, jaką ma rozwijanie własnej świadomości sytuacyjnej. Przez systematyczne ćwiczenie metody ŚS, może ona z czasem stać się naszym nawykiem. To najlepszy nawyk, jaki może mieć kierowca. Ten nawyk może nawet zniwelować inne złe nawyki, które być może już od dawna utrudniają jemu i innym życie na drodze.

## Trening świadomości sytuacyjnej

### Widzenie i postrzeganie

Co widzimy patrząc? Czy widzimy rzeczywistość, czy widzimy to, co chcemy zobaczyć. Odpowiedź jest taka: choć oczywiście widzimy otaczający nas świat, to postrzegamy go wybiórczo, widzimy przede wszystkim to, co spodziewamy się zobaczyć. Innymi słowy: to, co postrzegamy zależy od tego, co poznaliśmy. Szukając informacji w otoczeniu polegamy na wiedzy, którą posiadamy. Wiedza z zakresu kodeksu drogo-



Fot. 2. Widok jezdni autostrady z poruszającymi się pojazdami (fot. M. Radzikowski)

wego i wiedza praktyczna jest bazą świadomości sytuacyjnej. Nauka, jak poprawić swoją ŚS, musi iść w parze z teorią i praktyką jazdy.

Sposobem na poprawienie swojej percepcji w czasie prowadzenia samochodu jest stosowanie **techniki skanowania**. Używasz tej techniki, być może nie znając jej nazwy, przed każdym manewrem – byłeś/aś uczona rozglądania się na boki i do tyłu przed sygnalizowaniem i rozpoczęciem manewru. Skanowanie to systematyczne zbieranie informacji z otoczenia – obraz po obrazie jest rejestrowany bez potrzeby zastanawiania się, gdzie spojrzeć najpierw. Nie musimy myśleć, gdzie popatrzeć – możemy nauczyć się skanować automatycznie. Technika skanowania powinna być stosowana cały czas, nawet kiedy nie wykonujemy manewru – jest to pożądane, jeżeli chcemy zwiększyć szansę na wykrycie niebezpiecznych zdarzeń na czas.

*Skanowanie to systematyczne i świadome zbieranie informacji z otoczenia – obraz po obrazie jest rejestrowany automatycznie.*

Jakakolwiek technika usprawniająca postrzeganie musi wziąć pod uwagę fakt, że samo patrzenie nie wystarczy. Musimy systematycznie wypatrywać konkretnej rzeczy lub zjawiska. To oznacza, że jest związek między nauką jazdy a nauką tego, jak zastosować tę wiedzę w procesie percepcji. Kierowcy mają szczęście, że jest mniej kategorii rzeczy, na które muszą zwracać uwagę, niż w przypadku innych gałęzi transportu. Niemniej zasób informacji i tak musi być obszerny.

Proces skanowania wymaga koncentracji. Pomaga w tym wypowiadanie nazw rzeczy i zjawisk, których wypatrujemy (mówienie w myślach albo na głos). Lista tych rzeczy powstaje na podstawie odczytywania znaczenia, tego co się na bieżąco dzieje na drodze i w jej otoczeniu. Skanowanie i werbalizacja dają efekt podobny do efektu listy kontrolnej. Zapewniają, że mniej potencjalnych zagrożeń zostanie przeoczonych albo zapomnianych. Skanowanie zaczyna się od zagrożenia o najwyższym priorytecie i jeżeli ten priorytet rośnie, zwiększa się tempo skanowania, w taki sposób, że sprawdzamy to zagrożenie częściej. Celem jest utrzymanie dwóch, równoległe toczących się procesów – jeden przeszukuje otoczenie, a drugi ciągle śledzi najbardziej zagrażającą naszemu bezpieczeństwu sytuację.

### Dwa poziomy koncentracji

Skanowanie jest dynamicznym procesem i wymaga ciągłej koncentracji. Kiedy skanujesz według schematu: od miejsca, gdzie jest największe potencjalne zagrożenie, do miejsca, gdzie zagrożenie jest najmniejsze, jednocześnie staraj się utrzymać w polu widzenia najbliższe zagrożenie (fot. 2).

To jest esencja dobrej świadomości sytuacyjnej: utrzymywanie kontekstu (monitorowanie obecnych zagrożeń) i jednoczesne przechodzenie między obszarami skoncentrowanej uwagi (szukanie nowych potencjalnych zagrożeń).

### Myślenie i rozumienie

Percepcja wzrokowa jest elementem świadomości sytuacyjnej, który wymaga najwięcej wysiłku poznawczego. Jest ona fundamentem, na którym bazują pozostałe procesy ŚS.

Rozumienie i antycypacja będą prostsze do wytłumaczenia po zapoznaniu się z zagadnieniem percepcji wzrokowej.

Czym jest „rozumienie”? Jak docieramy do znaczenia informacji? Możemy odpowiedzieć, w rozsądny zresztą sposób, że rozumienie przychodzi naturalnie. Kiedy widzimy coś, co ma znaczenie, intuicyjnie je odkrywamy i możemy od razu zareagować adekwatnie. Czy tak właśnie jest?

„Znak ‘ustąp pierwszeństwa’ oznacza, że jestem proszona/y, by zwrócić uwagę na pojazdy jadące po drodze krzyżującej się z moją drogą, ponieważ one będą miały „pierwszeństwo przejazdu” albo bardziej intuicyjnie – oznacza: „Ustąp pierwszeństwa przejazdu innym pojazdom”.

„Ustąp pierwszeństwa przejazdu innym pojazdom” – taka instrukcja, choć może intuicyjna, nie jest zbyt trafna. Nie odkrywamy znaczenia intuicyjnie tak, jak w tym drugim zdaniu – jest zbyt dużo zmieniających się w otoczeniu czynników, byśmy mogli podjąć instynktowną i jednocześnie trafną decyzję. Owszem, czasami mamy szczęście, ale lepiej, kiedy dokonujemy złożonej, logicznej oceny sytuacji, która bardziej przypomina ocenę sytuacji w pierwszym zdaniu niż w drugim. W błyskawicznym tempie potrafimy wyciągnąć z pamięci wszystkie powiązane z daną sytuacją przeszłe wydarzenia i zsumować je w jeden całościowy, heurystyczny osąd sytuacji – choć wrażenie jest takie, jakby rozwiązanie przyszło nam samo do głowy niczym olśnienie. Proces odkrywania znaczenia przypomina analizowanie różnych możliwych konfiguracji znaczeń i obstawianie jednej z nich – czasami niestety można przegrać w tą ruletkę. Problem polega na tym, że jesteśmy bardzo dobrzy w podejmowaniu decyzji o tym, co znaczy dana sytuacja na podstawie tylko jednej, może dwóch zmiennych, a następnie w przekonywaniu siebie, że wzięliśmy pod uwagę o wiele większą liczbę czynników.

Jako kierowcy jesteśmy bardzo dobrzy w eliminowaniu poczucia niepewności i przekonywaniu siebie, że podjęliśmy właściwą decyzję i zachowaliśmy się rozsądnie – to jest tzw. redukcja dysonansu poznawczego. Pewnie każdy z nas może przypomnieć sobie sytuację (za kierownicą lub nie), kiedy podjął pewną decyzję, by za chwilę odkryć, że nie zwrócił uwagi na wiele istotnych okoliczności. Ciekawą formą redukcji niepewności jest zinterpretowanie takiej sytuacji i jej konsekwencji jako „dzieła przypadku”.

## Przykłady

To, co często się zdarza, to złe oszacowanie prędkości pojazdów nadjeżdżających z przeciwka, kiedy Ty stoisz, czekając, by włączyć się do ruchu. To, co się dzieje wtedy, to bazywanie na informacji, która jest już sekundę albo dwie nieaktualna. Zamiast być nawet za bardzo ostrożnym na rzecz zachowania bezpiecznej przerwy między samochodami, mamy raczej tendencję do zmniejszania marginesów bezpieczeństwa niemal do zera.



Rys. 1. Znak a-16. Przejście dla pieszych – ostrzega przed przejściem dla pieszych. Umieszcza się go przed przejściem bez sygnalizacji świetlnej na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h lub przed przejściem poza skrzyżowaniami, gdy może nie być widoczne odpowiednio wcześniej

Także osoby poruszające się pieszo mogą doświadczyć tego efektu, przechodząc przez pasy (rys. 1). Może się wydawać, że samochód zbliża się do nas o wiele wolniej, aniżeli potem nas mija. Gdybyśmy znaleźli się na drodze samochodu, mogłoby nam być trudno usunąć się na bok (mimo, że podejmując decyzję o wejściu na pasy byliśmy pewni, że będziemy bezpieczni).

Ostatni przykład dotyczy niedocenia prędkości przy jeździe samochodem we mgle. Kiedy jedziemy przez mgłę, nie mamy do czego odnieść prędkości naszego samochodu – i zwykle ją wtedy zaniżamy. Przez większość czasu nasze przekonanie jest potwierdzane przez fakt, że nie napotykamy żadnych przeszkód na drodze. Przeszkoda nie raz i nie dwa jest ukryta we mgle, ale nie możemy jej zobaczyć, aż do chwili kiedy jest już za późno.

Te przykłady słabych stron naszego procesu decyzyjnego pokazują tylko kilka aspektów tego zjawiska – nasze zachowanie, stany emocjonalne i postawy dodatkowo wpływają na to, czy skutecznie podejmujemy decyzje. To jednak nie przypadek, a przede wszystkim niezbyt sprawny proces myślenia (bez obrazu), sprawia, że wypadki przytrafiają się tak łatwo i czasami – wydawać by się mogło – w tak nieunikniony sposób. Potrafimy przekonać się, że podjęliśmy racjonalną decyzję choć nie wzięliśmy pod uwagę zbyt wielu charakterystyk otoczenia. Żeby przeciwstawić się temu efektowi potrzebujemy strategii myślowej, która czyniłaby nasze błędy i stany wewnętrzne bardziej widoczne i uświadomione, tak byśmy mogli sami lepiej nimi zarządzać i reagować na nie na czas.

Jeżeli dochodzi do wypadku to nie przez przypadek, tylko dlatego, że dokonaliśmy złej oceny sytuacji – złej dlatego, że nie przemyśleliśmy sytuacji krok po kroku. Metoda krok-po-kroku jest podstawą zarządzania błędami decyzyjnymi. Przemyslenie zdarzeń i potencjalnych konsekwencji krok po kroku jest tą drogą, którą powinniśmy pójść, by w pełni rozumieć informacje, które odbieramy. To jest etap, na którym filtrujemy błędy, które zakradają się i obniżają poziom wykonywania danej czynności, w tym przypadku prowadzenia samochodu. Jeżeli poświęcimy więcej uwagi plusom i minusom, tego co się aktualnie dzieje, możemy zauważyć więcej próbujących nas zaskoczyć wypadków na horyzoncie. Jeżeli próbowaliście kiedyś pilotować samolot albo mieliście okazję obserwować pilota podczas lotu, pewnie zauważyliście, że organizuje on swój proces myślenia metodą krok – po – kroku – wciąż sprawdzając, co widzi i co robi, jak reaguje. Jako kierowcy możemy nauczyć się przyjmować i porównywać, przed podjęciem decyzji, tak wiele różnych informacji, jak to jest możliwe. Świat jest niepewnym miejscem i im więcej możliwości rozważymy, tym bardziej możemy zredukować tę niepewność i dokonać trafnej antycypacji zdarzeń.

We wcześniejszym fragmencie artykułu dotyczącym percepcji była sugestia, aby werbalizować proces skanowania – wypowiadać na głos to, co widzimy i to, co robimy. Mówienie pomaga utrzymać skanowanie (i każdy inny proces) na poziomie świadomości – jest wtedy możliwość ulepszenia i zaadaptowania tego procesu. Bardzo trudno uczyć się i doskonalić proces, który przebiega automatycznie. Kiedy werbalizujemy proces, możemy przechodzić przez kolejne jego etapy w umyśle, przypominać sobie inne, skojarzone z nimi elementy. Tym samym możemy przeszukiwać nasz umysł – znajdować tak dużo możliwych interpretacji aktualnych zda-

rzeń, jak tylko możemy i bardziej dokładnie oszacować proporcję zysków i strat, które mogą wyniknąć z naszej reakcji.

Znak „ustąp pierwszeństwa” > spójrz na krzyżującą się drogę > uważaj na nadjeżdżające samochody > uważaj, może będziesz musiał/a hamować > spójrz do tyłu > samochód z przodu może zacząć hamować > chyba się niedokładnie rozejrzałem/am > spójrz jeszcze raz na sąsiednią drogę i tak dalej (fot. 3).

Ostatecznie pozwala Ci to monitorować własne zachowanie w czasie wzrokowego badania otoczenia: Pada deszcz. Czy jestem pewny/a, że mógłbym/abym zatrzymać się w bezpiecznej odległości od drugiego auta na tej powierzchni. Czy przypadkiem nie jestem zbyt pewny/a siebie, bo jestem w entuzjastycznym nastroju?

Jeżeli potrafisz inicjować w sobie takie myśli, jak: „Nie jestem w najlepszej formie dzisiaj, bądź ostrożny/a, zwolnij, zwiększ odstępy”, to znaczy, że jesteś na drodze do lepszego monitorowania siebie i zwiększonej świadomości sytuacyjnej.

### Ćwiczenie – Myślenie i rozumienie

Kiedy już technika skanowania została oswojona, można dołączyć do niej strategię myślenia. Następnym razem, kiedy będziesz prowadził/a samochód dąż do tego, by mówić na głos, to co widzisz wokół siebie i na drodze, i co może to oznaczać dla Twojego bezpieczeństwa. Kiedy to robisz, zaobserwuj, jak ten komentarz mentalny pomaga Ci przemieszczać uwagę z jednego potencjalnego zagrożenia na drugie i jak pomaga Ci zwracać uwagę na obszary, gdzie nie widzisz zagrożeń, ale wiesz, że mogą się tam pojawić. Drugi poziom świadomości sytuacyjnej polega na mediowaniu pomiędzy poszczególnymi składnikami tego procesu – między skanowaniem, postrzeganiem, werbalizacją myśli – rozumieniem i w końcu przewidywaniem. Nadzorowanie własnego procesu myślowego to wyższa szkoła jazdy – dosłownie i w przenośni.

W kolejnej części artykułu zbadamy proces antycypacji (przewidywania), jej relacje z pozostałymi elementami ŚS: percepcją i rozumieniem oraz to, jak umożliwia on spostrzeżenie ryzyka.

### Antycypacja

Teraz już znamy dwa pierwsze składniki świadomości sytuacyjnej. Pierwszy proces – skanowanie, zbiera jak najwięcej informacji, by na ich podstawie budować znaczenie bieżących wydarzeń. Drugi proces – odkrywa znaczenie tych informacji; jest bardziej skomplikowany, niż mogłoby się wydawać. Rozumienie informacji, które do nas docierają i które przetwarzamy, wymaga ciągłego myślenia o otoczeniu i naszych reakcjach na nie, tak samo jak zdawania sobie sprawy z naszego stanu emocjonalnego i tego, jak on może wpłynąć na nasze rozumienie sytuacji. Mamy już dwa procesy sprawnie działające – uważnie patrzymy i efektywnie myślimy o tym, co się wokół nas dzieje.

Następny etap jest możliwy tylko wtedy, kiedy dobrze funkcjonujemy na dwóch wcześniej wymienionych poziomach.

*Przewidywanie to zauważanie na „horyzoncie” sytuacji, które nam zagrażają i podejmowanie decyzji, by uniknąć niebezpiecznego zdarzenia.*



Fot. 3. Widok pojazdów poruszających się w niewielkim odstępie (fot. M. Radzikowski)

Możemy myśleć, że i bez tego jesteśmy bardzo dobrzy w reagowaniu na szybko zmieniające się, dynamiczne środowisko, jakim jest pas drogowy i jego otoczenie, że potrafimy nawet przy dużej prędkości podejmować trafne decyzje i wykonywać niesamowite manewry. Tak, jesteśmy bardzo w tym dobrzy, jednak nie jesteśmy aż tak dobrzy, jak nam się wydaje. Natura dała nam możliwość bycia atletami i akrobatami przy prędkości, którą mogą nam dać ludzkie mięśnie a nie prędkości osiągniętej dzięki koniom mechanicznym. Niektórzy owszem mogą być bardzo dobrymi kierowcami rajdowymi. Spróbujmy jednak wyobrazić sobie, jak dobry byłby taki kierowca rajdowy, gdyby tor wyścigowy, po którym się porusza był jezdnią z drugim pasem ruchu w przeciwnym kierunku (fot. 4).

*Kierowcy rajdowi nie muszą zwracać sobie głowy przewidywaniem ruchu nadjeżdżających z naprzeciwka pojazdów. Pamiętając o tym, zwróć uwagę na to, jak szybko jeździsz po dwupasowej drodze.*

Taka konwencja „formuły 1” nie była nigdy brana pod uwagę, ponieważ nawet kierowca rajdowy nie byłby w stanie przewidzieć zachowania pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka z prędkością co najmniej 250 km/h. Jest tak, że kierowcy rajdowi nie muszą zwracać sobie głowy przewidywaniem ruchu nadjeżdżających z naprzeciwka pojazdów. Pamiętając o tym, zwróć uwagę na to, jak szybko jeździsz po dwupasowej drodze. Ile czasu miałbyś/abyś by zareagować, jeżeli nadjeżdżający pojazd wjechałby na Twoją część drogi?

Ten drastyczny scenariusz nie zdarza się bardzo często, ale pomaga zrozumieć zalety antycypacji. Wyobraźmy sobie, że w sytuacji, kiedy dochodzi do zderzenia z samochodem jadącym z naprzeciwka jest sekunda, w czasie której ten samo-



Fot. 4. Widok pojazdów poruszających się po jezdni dwukierunkowej (fot. M. Radzikowski)

chód uderzy w nas, bądź przejedzie obok i uderzy w auto za nami. W takiej sytuacji nie mielibyśmy czasu, żeby zareagować ani nasz samochód nie miałby czasu by uniknąć uderzenia. Jeśli jednak udałoby się nam spostrzec pojazd, nad którym kierowca właśnie traci kontrolę tylko 2-3 sekundy wcześniej przed zderzeniem – przez rozpoznanie sygnałów ostrzegawczych o błędnej decyzji drugiego kierowcy lub o intencji skręcenia przez pomyłkę, wtedy 2-3 sekundy wyprzedzenia dałoby wystarczającą ilość czasu, żeby określić trajektorię ruchu pojazdu, zdecydować, gdzie go skierować i skręcić w jedną albo w drugą stronę.

Podaję ten przykład nie po to, by udowodniać, że nie mamy umiejętności, by podejmować decyzje w czasie ułamka sekundy, ale by zilustrować przypadek, kiedy jest szansa 1 na 10, że tym razem nie powiecie się, a ten jeden raz może okazać się śmiertelny. Dopiero po latach prowadzenia samochodu, możemy w pełni wykorzystać umiejętność przewidywania, by utrzymać wokół nas bezpieczną, kilkusekundową „przestrzeń”. Na dłuższą metę taka postawa opłaci się nam wszystkim. Na poziomie krajowym moglibyśmy istotnie zredukować statystyki wypadków samochodowych, jeżeli wszyscy utrzymywalibyśmy tę bezpieczną przestrzeń czasową wokół siebie.

Ta logika ma zastosowanie także w przypadku innych użytkowników drogi, takich jak dzieci czy rowerzyści – jeżeli wypatrzymy ich na drodze odpowiednio wcześniej i dalej przed nami, wtedy możemy uniknąć wypadku z ich udziałem (rys. 2).

Powyżej opisano zachowanie ilustrujące zasadę „defensywnego prowadzenia samochodu”. Defensywne prowadzenie samochodu zakłada, że jeżeli wszyscy będziemy mieć na celu pozostanie poza zasięgiem zagrażających nam zdarzeń, wtedy nikt nie zderzy się z naszym pojazdem. Polega to na tym, żeby przewidywać, jakie wydarzenia mogą w rezultacie okazać się dla nas niebezpieczne.

Im więcej ludzi praktykuje tę teorię, tym mniej prawdopodobne są jakiegokolwiek wypadki; wszyscy będą pilnować swojej przestrzeni i nie wchodzić innym w drogę a sposobem, w jaki możemy utrzymać tę bezpieczną przestrzeń wokół nas, jest antycypacja.

Tu uwaga do początkujących kierowców, jeżeli zaczynacie czuć się pewnie na drodze albo nawet czujecie się już doświadczeni/one, to pomyślcie o tym, że kluczowym składnikiem antycypacji, defensywnej jazdy czy świadomości sytuacyjnej jest dobrze ugruntowana wiedza. Wiedza w świadomości sytuacyjnej dopełnia i ulepsza wasze zdolności poznawcze w czasie jazdy. Świadomość sytuacyjna czerpie z „przewidywania przyszłości”, ale nie da się przewidzieć, tego czego się nie zna. Najbardziej prawdopodobne jest to, że szkody doznasz od tego, czego jeszcze nie poznałeś/łaś, bo wątpliwym jest, że w ogóle zobaczysz, że to „coś” się zbliża. Budowanie bazy teoretycznej z dziedziny prawa jazdy, jest tak samo ważne, jak patrzenie przez przednią szybę samochodu.

W jakich jeszcze sytuacjach korzystamy z wiedzy, postrzegania i myślenia, żeby lepiej przewidywać rozwój wydarzeń wokół nas? Dobrym przykładem jest przewidywanie zachowania innych ludzi w sytuacjach społecznych. W interakcji z drugą osobą, mówimy do niej, lecz także patrzymy na jej reakcję, myślimy o tym, co mówi i rozważamy potencjalne znaczenie tych słów, ale nie skaczymy natychmiast do konkluzji, jaka ta osoba jest i jak zachowa się w przyszłości (zachowanie ludzi jest przecież jeszcze bardziej trudne do przewidzenia niż zachowanie samochodu na drodze).



Rys. 2. Znak a-17. Dzieci – ostrzeżenie przed miejscem na drodze szczególnie uczęszczanym przez dzieci w wieku od 7 do 15 lat. Znak umieszcza się zwłaszcza w pobliżu szkół podstawowych, gimnazjów, placówek prowadzących zajęcia z dziećmi, terenów zabaw itp.

*Przewidywanie zachowań innych ludzi jest jeszcze bardziej trudne niż zachowanie samochodu na drodze.*

Następnym krokiem po obserwacji i myśleniu jest **testowanie hipotez**. Stawiamy hipotezę, jak według nas dana osoba będzie się zachowywać. Potem zamrażamy nasze reakcje w oczekiwaniu na to, jak rzeczywiście ta osoba się zachowa. Jeżeli zachowuje się ona „normalnie”, to wtedy idziemy krok naprzód i otwieramy się bardziej.

Podobny proces może mieć miejsce, kiedy prowadzimy samochód. Doświadczeni kierowcy mają nawyk naciskania hamulca bardzo szybko, ale bardzo lekko, kiedy coś niespodziewanego dzieje się na drodze przed nimi. Mają wtedy czas na ocenę sytuacji i tymczasową zmianę zachowania. W tym przypadku podejmujesz działanie natychmiast, zanim jeszcze decyzja czy zagrożenie jest, czy go nie ma, zostaje podjęta. Kiedy kończysz oceniać sytuację, decydujesz, że nie potrzebujesz hamować tak ostro i zwalniasz hamulec. Alternatywnie auto z przodu może się nagle zatrzymać i kontynuujesz hamowanie unikając zderzenia, dzięki poprawnej i wczesnej antycypacji. To wszystko trwa ułamki sekundy. Opisany proces przewidywania zaczął się jeszcze zanim kierowca stał się jego świadomy i zainicjował proces testowania hipotez. Inne przewidujące decyzje nie muszą być aż tak szybkie, ale możemy wytrenować siebie w rozpoczynaniu reakcji albo po prostu koncentrowaniu naszej uwagi na zagrożeniu, wcześniej – w taki sam sposób jak wtedy, gdy lekko uderzamy w hamulec.

Rozwój świadomości sytuacyjnej to pewnego rodzaju powtarzający się cykl mentalny – patrzę, myślę, przewiduję.

## Podsumowanie

Uczenie się procesu świadomości sytuacyjnej może wydawać się żmudne. Pomóc w tym może osvajanie z każdym z etapów ŚS po kolei. Tak jak uczenie się każdego nowego procesu, nauczenie się prowadzenia samochodu z zaangażowaniem ŚS wymaga przejścia przez intencjonalne skupianie uwagi na nowo przyswajanych sprawnościach. Zainwestowany czas i uwaga w końcu zwraca się w postaci zautomatyzowanego procesu istotnie zwiększającego nasze bezpieczeństwo na drodze.

Jednak nawet, kiedy świadomość sytuacyjna będzie już przychodzić nam bez specjalnego wysiłku, warto pamiętać o czynnikach, które mogą ją zakłócać. Są to stany emocjonalne, skupianie uwagi na pasażerach albo urządzeniach wewnątrz samochodu (telefonie komórkowym, radiu), skrajnie spożyty alkohol lub narkotyki, niektóre leki, zły stan zdrowia. Natomiast to, co wspiera naszą świadomość sytuacyjną, to profesjonalne podejście do kierowania samochodem, postrzeganie siebie jako kierowcy – profesjonalisty, a prowadzenie samochodu jako element swojego profesjonalnego rozwoju. **Profesjonalne prowadzenie samochodu to nie wyścigi. Stawką jest życie.**