

VOZNIK



- VOZNIK IN NJEGOV ODNOS DO PROMETA
- OPAZOVANJE PROMETA
- PRIPRAVA VOZILA, VOZNIKA IN POTNIKOV NA VOŽNJO

VOZNIK IN NJEGOV ODNOS DO PROMETA

Načela cestnega prometa in prometna kultura

Na to, kako bo kdo vozil v cestnem prometu, vplivajo poleg znanja, spretnosti in izkušenj tudi osebnostne lastnosti, sposobnosti, stališča, motivacija, pa tudi starost, družbeno okolje, socialni položaj ter dejavniki, kot so vožnja pod vplivom alkohola, utrujenost ali **pri mladem vozniku pritisk vrstnikov v vozilu**. Spreminjanje osebnostnih lastnosti je zelo omejen in dolgotrajen proces. Zato je treba predvsem doseči, da se voznik zaveda svojih osebnostnih lastnosti in da ima pri vožnji v prometu potreben nadzor nad njimi. **Osebnostno zrel voznik si bo vedno prizadeval, da bo njegova vožnja varna in kulturna, bo strpen do napak drugih, bolj odgovoren in pazljiv.**

Stališča, ki predstavljajo naše vnaprejšnje prepričanje o neki stvari, se počasi oblikujejo in težko spreminjajo. **Razvoju pozitivnih stališč do prometne varnosti, ki je eden od najpomembnejših dejavnikov varnosti cestnega prometa, lahko med drugim pripomorejo dober zgled staršev, vzgoja v šoli in kakovosten proces usposabljanja za voznika.** V prometu moramo ravnati v skladu s predpisi ter biti spoštljivi in odgovorni do drugih in do sebe.

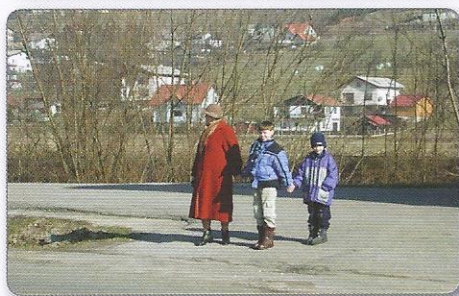
Voznik začetnik v primerjavi z izkušenim voznikom:

- opazuje bližje pred vozilom in več bega s pogledom;
- opazuje dlje časa, da si pridobi dovolj informacij za pravilno odločitev;
- porabi več časa za opazovanje manj pomembnega dogajanja;
- zaradi neizkušenosti kasneje prepozna nevarne situacije in slabše oceni njihovo resnost.



Načelo zaupanja

- Kot udeleženec cestnega prometa moramo vedno ravnati tako, da poteka promet nemoteno, umirjeno in varno ter v skladu s predpisi. Isto smemo pričakovati tudi od drugih udeležencev.
- Medsebojni odnos udeležencev v prometu torej temelji na načelu zaupanja.
- Če utemeljeno sumimo ali je očitno, da nekdo ne bo ravnal v skladu s predpisi ali načeli cestnega prometa, ravnajmo defenzivno.



Iz načela zaupanja so izvzeti otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v prometu. **Do njih moramo biti še posebej pozorni in pazljivi ter jim v določenih primerih tudi pomagati.** V koliki meri bomo zaupali drugemu udeležencu, je odvisno predvsem od:

- njegove starosti (otrok, mladostnik, odrasla oz. starejša oseba);
- njegove pozornosti;
- njegovega ravnanja (neodločno, nejasno, agresivno ...).

Prometna kultura pomeni, da:

- se ravnamo po prometnih predpisih;
- upoštevamo druge udeležence in z njimi komuniciramo;
- smo do drugih udeležencev strpni, spoštljivi, vljudni, obzirni in razumevajoči.

- Bodimo strpni in pomagajmo drugim, tudi kadar kateri od udeležencev v prometu ravna v nasprotju s prometnimi predpisi. Bodimo razumevajoči in če je v naši moči, pomagajmo situacijo rešiti.
- **Oblikovanje prometne kulture se prične že v družini.** Starši imajo veliko odgovornost in pomembno vlogo pri tem, kakšen voznik bo postal njihov otrok. **Positiven odnos do prometne kulture, ki se usvoji v otroštvu in mladosti, se tudi ob negativnih vplivih družbenega okolja ne spremeni zlahka.**

Ravnajmo defenzivno

Ravnajmo defenzivno (obrambno)

Defenzivna vožnja – NAJ POSTANE NAŠ SLOG VOŽNJE!

Ravnajmo defenzivno

Defenzivna vožnja temelji na **predvidevanju in izogibanju nevarnostim v prometu**. S preventivnim ravnanjem zmanjšujemo možnost nastanka nevarnih situacij. **Za ta način vožnje se odločimo zavestno, z vajo pa dosežemo, da sčasoma postane del nas in nam v celoti preide v navado.**

Pogoja za defenzivno vožnjo sta:

- zavedanje tveganja, ki ga predstavlja sodelovanje v prometu, in
 - pripravljenost, da s svojim ravnanjem to tveganje zmanjšamo na sprejemljivo mero.
- Nevarnosti v prometu obstajajo stalno, naša naloga pa je preprečiti, da bi se udeležile v obliki prometnih nesreč in drugačnih nevarnih situacij.

Ravnati defenzivno pomeni, da:

- vnaprej predvidimo in presodimo možne nevarnosti v prometu;
- pravočasno prepoznamo dejanske nevarnosti in ocenimo njihovo resnost;
- okolščinam, ki pomenijo večje tveganje, namenimo več pozornosti;
- glede na mogoče in dejanske nevarnosti izberemo najmanj tvegano rešitev.

Da bi bili pri tem uspešni:

- opazujemo promet daleč pred vozilom, za njim in okoli njega;
- smo pozorni na dogajanje na in ob vozišču;
- jasno in pravočasno nakažemo želen premik z vozilom;
- skrbimo, da imamo vedno dovolj prostora za izmik nevarnosti;
- smo vidni in dajemo jasno vedeti, kaj nameravamo storiti;
- prilagajamo hitrost okolščinam;
- nikoli ne vozimo na meji svojih sposobnosti in sposobnosti vozila;
- se ne pustimo izzvati z napačnim ravnanjem drugih;
- znamo prepoznati vsako tvegano situacijo in jo imamo pod nadzorom.

Prednosti:

- V vožnji smo bolj samozavestni.
- Zgodi se mnogo manj neprijetnih presenečenj in reševanj težav v zadnjih trenutkih.
- Porabimo manj goriva; s tem varčujemo in ohranjamo naše okolje.

Komunicirajmo z drugimi udeleženci cestnega prometa

Vozniki imamo zelo malo možnosti za medsebojno sporazumevanje (komuniciranje). Zato je pomembno, da dane možnosti uporabljamo natančno in skrbno (pravočasno, dosledno in dovolj dolgo). Z drugimi udeleženci cestnega prometa lahko komuniciramo:

- s položajem vozila (razvrščanjem), njegovo hitrostjo in dinamiko (zmanjševanjem ali povečevanjem hitrosti);
- z utripalkami;
- z varnostnimi utripalkami;
- z zavornimi svetilkami;
- z žarometi za vzvratno vožnjo;
- z zvočnimi in s svetlobnimi opozorilnimi znaki;
- s položajem telesa, glave in rok (z obračanjem, z gibom glave, s pogledom, z nasmehom, z vljudnimi kretnjami z roko ...).

- Zmotno je mišljenje, da je z vozniskim izpitom konec učenja prometnih predpisov in vožnje. Z uspešno končanim usposabljanjem smo le pridobili temelje za nadaljnje učenje in napredek.
- Prav defenzivna vožnja zahteva, da se stalno učimo prepoznavanja mogočih in dejanskih nevarnih situacij ter zavedanja in upoštevanja svojih dobrih in slabih strani.



»Vožnja na pamet« pomeni, da med vožnjo nismo pozorni na prometno ureditev oz. med vožnjo po znani cesti ne zaznamo spremenjene prometne signalizacije.



Vpliv psihofizičnega stanja voznika na varno vožnjo

Za volan smemo sestiti le v takšnem telesnem in duševnem stanju, da smo zmožni voziti v skladu z načeli cestnega prometa in pri vožnji upoštevati cestnoprometne predpise. Vsak negativen vpliv na naše psihofizične sposobnosti za vožnjo motornega vozila pomeni večje tveganje za nas in druge udeležence cestnega prometa.

Dejavniki, ki zmanjšujejo našo sposobnost za vožnjo:

- uživanje alkohola ali mamil;
- uživanje nekaterih zdravil;
- utrujenost;
- boleznin in poškodbe;
- osebne težave, stres, pretirana žalost, pretirano veselje, raztresenost ...;
- drugi dejavniki, kot so, kajenje, telefoniranje, iskanje radijskih postaj, predmetov, pogovor s potniki ...

- Kdor sede za volan nervozen, se mu med vožnjo notranji nemir samo še poveča.
- Kdor je že običajno razburljiv in nestrpen, je navadno takšen tudi za volanom.
- Kdor je kot voznik agresiven, je navadno tekmovalen do drugih udeležencev cestnega prometa, tvega pri prehitovanjih, vozi prehitro ...



Vpliv alkohola

Voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom alkohola. Pod vplivom alkohola je voznik, ki ima v organizmu več alkohola, kot dovoljuje zakon, in voznik, ki tudi pri manjši koncentraciji alkohola kaže znake motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu. Količina alkohola v organizmu je določena s koncentracijo alkohola v krvi ali tej ustrezno koncentracijo alkohola v izdihanem zraku.

- **Kot vozniki smemo imeti v krvi največ 0,50 grama alkohola na kilogram krvi oz. 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka**, seveda pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažemo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu.
- Prav tako nam na sedežu poleg voznika ni dovoljeno voziti osebe, ki je očitno pod vplivom alkohola, mamil ali psihoaktivnih zdravil.

Popolnoma brez alkohola v organizmu mora biti:

- voznik motornega vozila ali skupine vozil kategorij C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE;
- voznik vozila, s katerim se opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
- voznik vozila, s katerim se prevažata nevarno blago;
- poklicni voznik, kadar opravlja ta poklic;
- učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika v vožnji motornega vozila;
- kandidat za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila;
- spremljevalec kandidata za voznika motornih vozil;
- voznik začetnik;
- voznik, ki prevažata skupino otrok ...

V 1 uri se povprečno razgradi 0,15 grama alkohola na kilogram krvi oz. 0,07 miligrama v litru izdihanega zraka (odvisno od spola, starosti, telesne teže, ...). Na pospešitev razgradnje nimamo vpliva; ne pomaga niti kava, fizična dejavnost, mrzli tuš ...



Uživanje alkohola in vožnja sta nezdržljiva.

Prisotnost alkohola policist ugotavlja s sredstvi ali napravami za ugotavljanje (elektronski indikator alkoholiziranosti, elektronski merilnik t. i. etilometer) oz. z odreditvijo strokovnega pregleda. Če se ugotovi, da imamo v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, smo, glede na preseženo vrednost, kaznovani z denarno kaznijo (globo), kazenskimi točkami, prepovedjo nadaljnje vožnje, začasnim odvzemom vozniškega dovoljenja, z odvzemom prostosti do 12 ur ali z ukrepom prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja.



- Kadar VOZIMO, NE PIJMO ALKOHOLA, kadar PIJEMO ALKOHOL, NE VOZIMO!
- Če smo pili alkohol, uporabimo javni prevoz ali taksi oz. poprosimo nekoga, ki ni pil, da nas odpelje domov.
- Opomnimo druge, da ne pijejo, če vozijo.
- Odklonimo prevoz z osebo, ki je pila.

Ravnajmo defenzivno

Povečanje tveganja



Alkohol je eden izmed najpogostejših vzrokov za nastanek prometne nesreče. Če vozimo pod vplivom alkohola, predstavljamo neposredno nevarnost za vse druge udeležence v prometu. Zato je takšna vožnja nedopustna. **Raziskave v svetu in pri nas so pokazale, da se pri vožnji pod vplivom alkohola izjemno poveča tveganje in s tem verjetnost za nastanek prometne nesreče.**

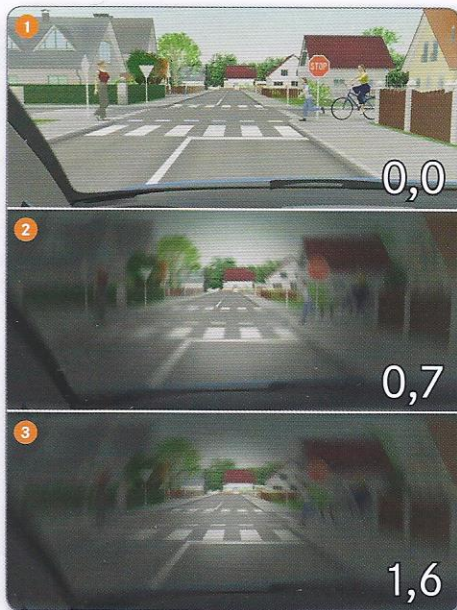
Že mnogo manjša količina alkohola v krvi od dovoljene negativno vpliva na naš osrednji živčni sistem.



Alkohol najprej vpliva na možgane, s tem pa so povezane tudi vse nadaljnje težave. Prizadene in otopi vsa naša čutila ter oslabi naše sposobnosti (vid, govor, sluh, ravnotežje ...). Ne zanemarimo, da nam uničuje tudi naše *sive celice*.

Vpliv alkohola na naše vedenje

- **Poslabša se pozornost in sposobnost zaznavanja** (sprejemanje in obdelava informacij sta otežena).
- **Poslabša se sposobnost presoje** (nepravilna ocena oddaljenosti in hitrosti vozil ...).
- **Podaljša se reakcijski čas** (počasne reakcije).
- **Zoži se vidno polje in poslabša ostrina vida** 1 2 3 (*tunelski efekt*, nezaznavanje ovir blizu vozila ...).
- **Slabša je zaznava rdeče barve** (rdeča luč na semaforju, zavorne svetilke ...).
- **Poslabšata se prostorska zaznava in orientacija.**
- **Povečata se samozavest in pripravljenost za tveganje** (poslabša se razsodnost in poveča agresivnost).
- **Težja je prilagodljivost oči na svetlobne spremembe** (prepočasno reagiranje zenic).
- **Motene so motorične funkcije** (težave pri upravljanju in vodenju vozila – napake pri menjavi prestav, zamenjava stopalk, zdrs noge s stopalke, zapletanje pri vrtenju volana ...).
- **Zmanjša se zmožnost slušnega zaznavanja ...**



Vpliv mamil

Vožnja pod vplivom mamil je prepovedana in izjemno tvegana. **Že majhna količina mamil bistveno spremeni duševno stanje (od euforije, halucinacij ... do izjemne agresije), upočasnijo reakcije, zoži vidno polje ..., zmanjša nadzor nad lastnim ravnanjem in povzroči precenjevanje lastnih sposobnosti.** Vse to ima lahko resne posledice tudi za druge udeležence cestnega prometa.

Vpliv psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi

Skoraj petina zdravil, ki so namenjena zdravljenju, ima vpliv na psihofizične sposobnosti. Jemanje nekaterih zdravil pa lahko zelo močno vpliva na naše psihofizične sposobnosti. Ta zdravila zmanjšujejo pozornost, povzročajo zaspanost, upočasnijo naše reakcije, povzročajo motnje vida in sluha ... Imenujejo se **trigoniki**. Prepoznamo jih po enakostraničnem trikotniku na embalaži.



Rdeči trikotni na embalaži zdravila pomeni, da je zaradi močnega vpliva na psihofizične sposobnosti **vožnja vozila prepovedana (absolutna prepoved)**.



Obrobjen trikotnik v barvi teksta na embalaži zdravila pomeni, da lahko to zdravilo različno negativno vpliva na psihofizične sposobnosti posameznika (**relativna prepoved**). Glede morebitne vožnje vozila se obvezno posvetujmo s svojim zdravnikom.



- Zelo pomembno je, da se pred začetkom jemanja zdravila o njegovem morebitnem vplivu na sposobnost upravljanja vozila pozanimamo pri zdravniku ali farmacevtu ter natančno preberemo navodila za uporabo.
- **Sočasno uživanje alkohola in zdravil še dodatno povečuje negativne učinke na sposobnost upravljanja vozila.**



Prav tako lahko imajo vpliv na psihofizične lastnosti tudi nekatera druga zdravila, ki so v lekarnah dosegljiva brez recepta, npr.: zdravila za zdravljenje alergij, suhega kašlja, protibolečinska zdravila, zdravila, ki vsebujejo kofein ...

Utrujenost

Utrujenost pomembno vpliva na varno vožnjo. Do nje prihaja predvsem zaradi psihičnega naprežanja ob pomanjkanju potrebnega počitka. Pogosto je prisotna pri nočni vožnji, daljši počasni vožnji v koloni vozil, pri vožnji v neugodnih vremenskih razmerah (dež, megla, sneženje ...), če vozimo takoj po obilnem obroku, če je v avtomobilu prevroče ... Voznik lahko tudi *otopi* zaradi premalo dražljajev iz okolice, npr. pri monotoni (enolični) vožnji v redkem prometu.



Pri posameznih voznikih se utrujenost pojavi že po pol ure, nekateri pa lahko zbrano vozijo tudi več ur skupaj. **Ko smo utrujeni:**

- pričnemo zehati, naše veke so vedno težje;
- se naše reakcije upočasnijo;
- se težko zberemo, pozornost upade, ne zaznavamo več podrobnosti, napačne presoje so pogoste ...

Zavedati se moramo, da biološka ura v našem telesu ne teče v skladu z željo po vožnji v poznih nočnih ali zgodnjih jutranjih urah. Volja do vožnje je prisotna, toda telo spi. Posledice so lahko usodne.



Da preženemo utrujenost:

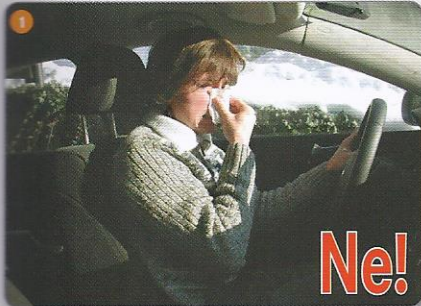
- Naredimo odmor, se razgibajmo in ko se spet počutimo sveže, nadaljujmo z vožnjo.
- Če imamo pred seboj dolgotrajno vožnjo, naredimo daljši odmor vsake 2–3 ure. Če smo zaspani, poskušajmo za kratek čas zadremati.
- Pozor! Višja temperatura v vozilu povečuje utrujenost.
- Ne pretiravamo s pitjem kave in raznimi napitki, ki vsebujejo kofein. **Kofein je le kratkotrajen stimulan, ki je za utrujenega voznika isto, kot je za izmučenega konja bič.**

Ravnajmo defenzivno

Splošno počutje

Za volan ne sedemo, če:

- smo bolni (vročina, močan prehlad ...), saj nismo sposobni zbrano voziti in dovolj hitro ter natančno reagirati, pa tudi brisanje nosu **1** in kašljanje motita normalen potek vožnje;
- imamo močan glavobol oz. druge bolečine;
- imamo poškodovano roko **2** ali nogo (longeta, mavec ...), saj nam je onemogočeno normalno upravljanje vozila, v kritičnih situacijah pa smo zaradi okornosti povsem nebogljeni;
- imamo poškodovano oko **3**. Za varno vožnjo potrebujemo obe očesi.



Priporočljiva pa tudi ni vožnja pod vplivom stresa, pretirane žalosti ali veselja. Vsa ta stanja negativno vplivajo na našo pozornost, zbrano in zmožnost pravilnega reagiranja v kritičnih situacijah.

Ne pozabimo, da je udeležba v prometu vselej tvegana.



Drugi dejavniki, ki vplivajo na varno vožnjo

- Voznik in učitelj vožnje med vožnjo ne sme uporabljati opreme ali naprav na način, ki bi zmanjševale njegovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila (maska, slušalke, telefon ...).
- Voznik med vožnjo ne sme poslušati radia ali drugih zvočnih naprav s takšno glasnostjo, ki mu onemogoča normalno slušno zaznavanje v cestnem prometu.

Ko vozimo, ne telefonirajmo, razen če imamo v vozilu vgrajeno napravo za prostoročno telefoniranje ali brezžične slušalke za eno uho, če nam pri tem ni treba fizično upravljati telefonskega aparata.

- Telefoniranje in iskanje zvončnega telefona je nevarno, saj odvrta pozornost od dogajanja v prometu.
- Če se moramo hitro in natančno odzvati, nam upravljanje vozila z eno roko tega ne dopušča.



- **Ko vozimo, ne kadimo.** Kajenje je lahko prikrit krivec za izgubo nadzora nad vozilom.
- **Pospravimo stvari, ki bi lahko med vožnjo** (pri pospeševanju, zavijanju ali zaviranju) **padale naokoli.**
- **Ko vozimo, ne iščimo raznih predmetov** (zvončiči telefon, glasbene zgoščenke, rokovnik ...).
- **Skrbno izberimo trenutek za menjavo radijskih postaj ali menjavo zgoščenke.**
- **Med vožnjo ne jejmo.**
- **Izogibajmo se resnih in čustveno obarvanih pogovorov in ne pogledujemo k potniku, s katerim se pogovarjamo.**

Stalna pozornost med vožnjo je nujna, saj se le tako izognemo neprijetnim presenečenjem. Že majhna nepazljivost je dovolj, da naredimo usodno napako oz. da spregledamo kaj pomembnega.



Ko vozimo, naj oglasni panoji ne odvrtačajo naše pozornosti od dogajanja v prometu ❶.

Kaj pomenita 2 sekundi v prometu?

Primer: Samo zato, da bi zamenjali radijsko postajo, preusmerimo pogled na radio za približno 2 sekundi. V tem času spremljamo dogajanje pred vozilom le z obrobim vidom, ki niti izkušenemu vozniku ne omogoča več kot le vodenje vozila v smeri ❷ ❸.

- V naselju bomo pri hitrosti 50 km/h na ta način prepeljali **približno 28 metrov**, kar je več, kot je povprečna pot ustavljanja na suhem asfaltu!
- Če se to dogaja pri vožnji izven naselja, tj. pri hitrosti 90 km/h, prevozimo v tem času **kar 50 m, ne da bi dobro vedeli, kaj se pravzaprav dogaja pred nami.**
- Če vozimo po avtocesti 130 km/h, pa prevozimo **kar 72 m skoraj na slepo. ZAMISLIMO SE!**



OPAZOVANJE PROMETA

Opazovanje v cestnem prometu ni le gledanje, razumemo ga kot zaznavanje okolice z namenom pridobiti potrebne podatke za vožnjo. Kako uspešni bomo pri tem, je odvisno od dejavnikov, kot so sposobnost, izurjenost in motivacija za zaznavanje okolice, naše trenutno počutje, osredotočenost, čuječnost idr. **Približno 90 odstotkov vseh podatkov pridobimo s pomočjo vida.** Od drugih čutil so zelo pomembni še sluh, ravnotežje in gib.

Pri večjih hitrostih in na večjih razdaljah prihaja do podcenjevanja hitrosti. Prav tako se nam zdi, da se večja vozila gibljejo počasneje. Na podcenjevanje hitrosti vpliva tudi monotonost ozadja.



Preiskovanje prostora s pogledom pa ni le sposobnost, je tudi spretnost, ki jo z vajo lahko izboljšamo. Opazujemo pred svojim vozilom, za vozilom in ob vozilu. Pred vozilom opazujemo celotno cesto, prometno signalizacijo in prometno opremo, druge pomembne objekte in predmete (statično okolico) ter dogajanja na cesti in ob njej (dinamično okolico). S pogledom v notranje in zunanje vzvratno ogledalo ter pogledom čez ramo (pogled NZR) pa ugotavljamo prisotnost in ravnanje drugih udeležencev ob svojem vozilu in za njim.

Opazovanje prometa pred vozilom

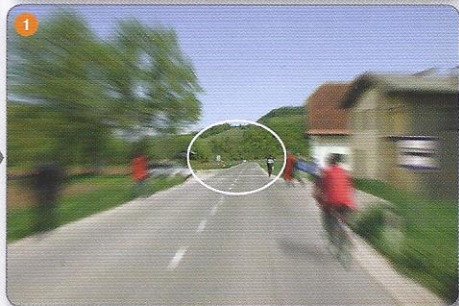


- **Opazovanje dovolj daleč naprej in tudi dovolj visoko** nam omogoča pravočasno pridobiti potrebne podatke za ustrezno ravnanje v prometu (pravočasno opazimo prometno signalizacijo ...). Predvidimo lahko razvoj dogodkov ter na ta način pravilno in pravočasno načrtujemo svoja dejanja.
- **Najbolj natančno vodenje vozila** nam omogoča pogled, ki je usmerjen na tisti del ceste, ki ga bomo dosegli v približno dveh sekundah.

- **Pogled, usmerjen skozi zadnjo steklo pred nami vozečega avtomobila**, pa nam omogoča najhitrejši odziv na zmanjševanje hitrosti vozil pred nami. Slednje še posebej velja, če imajo vozila v koloni pred nami bodisi visoko nameščene zavorne svetilke bodisi tretjo zavorno svetilko.

Opazovanja ne smemo prepustiti samodejnosti. Načrtno moramo preiskovati okolico, tako da pravočasno pridobimo vse podatke, potrebne za nemoteno, umirjeno in varno potekanje prometa. Učinkovito opazovanje je spretnost, ki jo pridobimo z vajo. Z izkušnjami je napor, ki ga v to vlagamo, vse manjši, vendar kot vozniki opazovanja nikoli ne uspemo povsem avtomatizirati. **Za dobro opazovanje se bomo vedno morali tudi zavestno potruditi.**

Opazovanje je povezano s hitrostjo vožnje in okoljem, v katerem vozimo. Pri manjših hitrostih, ko je naš pogled usmerjen bližje pred vozilo, je naše vidno polje širše. Na ta način lahko dovolj dobro opazamo številne udeležence, ki so navadno prisotni v naselju. **Z večanjem hitrosti usmerjamo svoj pogled vse dlje pred vozilo. Posledica je ožjenje vidnega polja 1.** Pri velikih hitrostih zaznavamo le še majhen del prostora okrog osi vidnega polja.



Opazovanje prometa za vozilom in ob njem

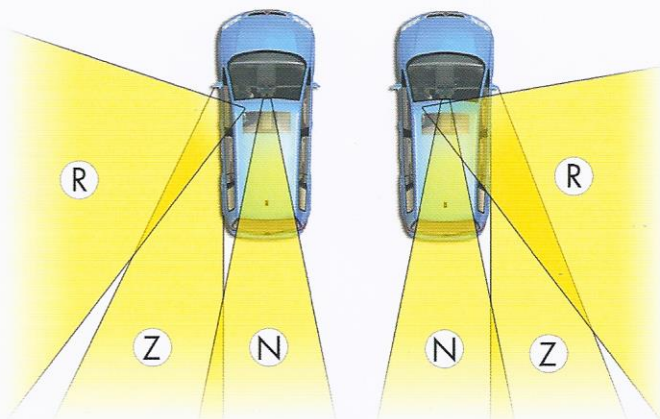
Pri opazovanju prometa za vozilom iščemo s pogledom le druge udeležence cestnega prometa, zato je takšno opazovanje enostavnejše in je tudi lažje doseči njegovo sistematično in avtomatizirano izvajanje. Sestavljeno je iz opazovanja v notranjem ogledalu in obeh zunanjih ter kontrole dogajanja v mrtvih kotih ogledal. Takšno celovito opazovanje prometa bomo na kratko poimenovali **pogled NZR**.

Pri tem opazovanju v največji možni meri izkoristimo vzvratna ogledala. Nastavimo si jih tako, da čim bolj zmanjšamo nevarnost, ki jo predstavljajo mrtvi koti in da jih lahko uporabimo brez odvečnih gibov (notranje ogledalo le ob premiku oči, levo zunanje ob minimalnem premiku glave).

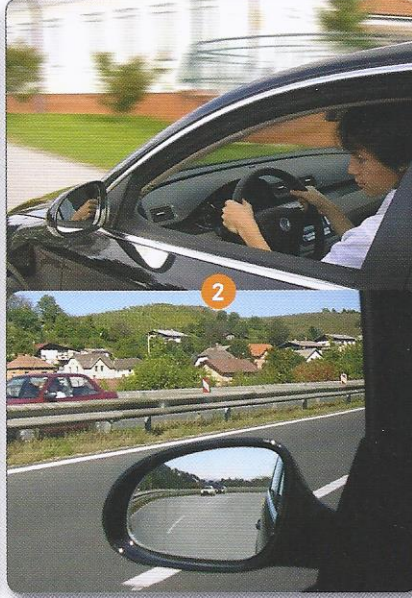
Pogled NZR

Pogled NZR, je pogled:

- v **NOTRANJE VZVRATNO OGLEDALO**,
- v **ZUNANJE VZVRATNO OGLEDALO**,
- čez **RAMO**.



- Pred premikom z vozilom ali spremembo smeri pogledamo najprej v notranje vzratno ogledalo (**N**), da preverimo, če je za nami kakšno vozilo, kako daleč je in kako hitro vozi **1**.
- Nato pogledamo še v ustrezno (desno ali levo) zunanje vzratno ogledalo (**Z**), da preverimo, če nas kakšno vozilo dohiteva ali že prehiteva. V ogledalih opazujemo, dokler ne ugotovimo, da je pot prosta **2**.
- Nato se ozremo še preko ramena (**R**) in na ta način preverimo tudi dogajanje v mrtvem kotu ogledal. S pomočjo tega pogleda lahko opazimo drugo vozilo, ki vozi ob našem vozilu in ki ga v zunanjem vzratnem ogledalu ne vidimo **3**.



- Promet za vozilom opazujemo temeljito, a racionalno.
- Med vožnjo naprej se neposredno nazaj ozremo le, da preverimo dogajanje v mrtvih kotih ogledal in le tedaj, ko je to potrebno. Veliko (pre)kratkih pogledov v ogledala, ki si povrh še zelo hitro sledijo, po nepotrebem zmanjšuje pozornost na dogajanje pred vozilom. Poleg tega se na ta način kopičijo podatki, ki jih naši možgani ne zmorejo obdelati in je v končni fazi voznik le še bolj negotov glede okoliščin za vozilom.
- Če vozimo vzratno, največ časa posvetimo neposrednemu opazovanju dogajanja za vozilom.
- Da zgolj ugotovimo, ali je za nami promet, potrebujemo zelo malo časa. Da pa pravilno ocenimo oddaljenost vozil, razberemo namere voznikov, predvsem pa da pravilno ocenimo relativno hitrost vozila, že potrebujemo vsaj dve do tri sekunde. Ker ne moremo toliko časa nepretrgoma zreti v vzratna ogledala, dosežemo podoben učinek z dvema ali tremi zaporednimi dovolj dolgimi pogledi v ogledala, in sicer v ustreznih presledkih, da si naši možgani lahko ustvarijo realno sliko dogajanja za vozilom.
- Promet za vozilom opazujemo tudi, kadar ne nameravamo spremeniti smeri vožnje ali bistveno zmanjšati hitrosti vožnje. Takšna vožnja je varnejša, saj začnemo sčasoma sprejemati določene podatke o dogajanju v prometu povsem nezavedno. Če se zgodi, da se moramo naglo odzvati, naši možgani uporabijo tudi podatke, ki smo jih sprejeli brez zavestnega napora in analiziranja.

Ravnajmo defenzivno

Nevarnosti za druge udeležence cestnega prometa pri premikih z vozili zaradi mrtvih kotov

Večina vozil vozniku ne omogoča popolnega nadzora nad dogajanjem okoli vozila. To pomanjkljivost je mogoče skoraj povsem odpraviti:

- s **pravilnim opazovanjem in**
- z **ustreznim ravnanjem.**

Ko zaradi načrtovanega premika pri vožnji v prometu ali iz drugega razloga opazujemo promet okoli vozila, moramo vedeti, kaj moramo videti in kako bomo to na varen in učinkovit način dosegli.

Ne pomanjkljivo opazovanje ne pretirano oziranje naokoli nista dobra. Bodimo sistematični in racionalni.

Mrtvi koti

Mrtvi koti–splošno

Mrtvi koti so voznikovu pogledu skrita področja okoli vozila, ki nastanejo zaradi konstrukcijskih lastnosti vozila. **Pojavljajo se pri:**

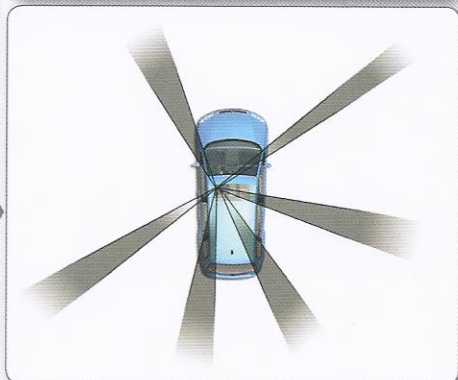
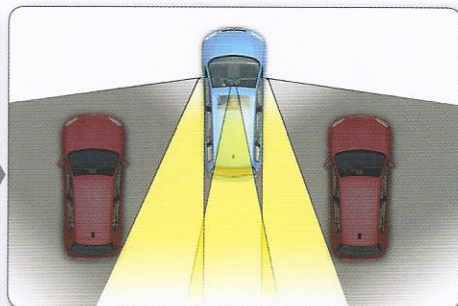
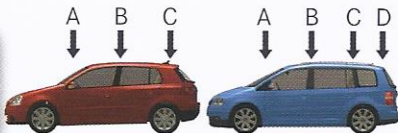
- **opazovanju prometa za vozilom in ob njem s pomočjo vzvratnih ogledal (notranjega in zunanjih).** Tudi najsodobnejša vzvratna ogledala, ki so posebej (asferično) oblikovana, imajo mrtvi kot;

Te mrtve kote premostimo s pravilno nastavljenimi vsemi vzvratnimi ogledali (pred vožnjo) ter predvsem s pogledom R, kar pomeni s pogledom čez rame.



- **neposrednem opazovanju.** Vzroki zanj so predvsem nosilci strehe (stebrički A, B, C in D), naslonjala za glavo in potniki v vozilu. Velikost stebričkov pogojuje varnostne zahteve po trdnosti potniške kabine in sodobni oblikovalski trendi. **Tudi okrask, obešen na notranje vzvratno ogledalo in oblačilo na obešalniku, lahko povzročita mrtvi kot.**

Te mrtve kote premostimo s premiki glave in telesa.

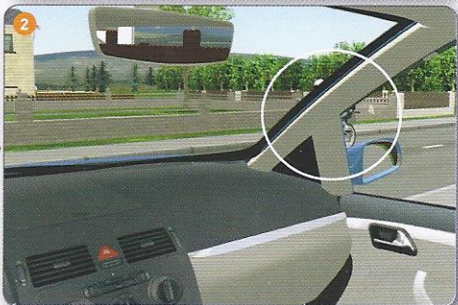
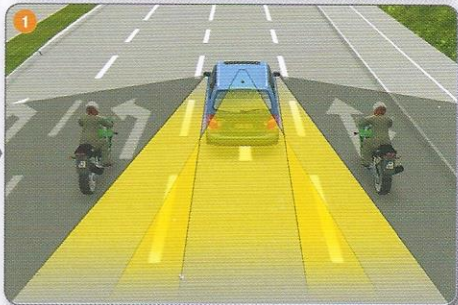


Enosledna vozila v mrtvem kotu

Enosledna vozila se zaradi majhnosti zlahka skrijejo pred našimi pogledi. Pa ne le v mrtve kote vzvratnih ogledal **1**. Stebrički, ki razmejuje steklene površine ali pa priljubljen okrask, ki visi z notranjega ogledala, nam lahko že na nekaj deset metrih skrijejo motorno kolo **2**, ki se nato v naslednjem trenutku znajde tam, kjer nismo nikogar pričakovali.

Kadar se bližamo preglednemu križišču po neprednostni cesti, se lahko hkrati z nami po prednostni cesti bliža križišču tudi motorno kolo ali osebni avtomobil. Zgodi se, da skoraj ves čas približevanja obeh ostaja kot pogleda enak. Če pod tem kotom stebriček A zakriva drugega udeleženca, ga bomo morda opazili, ko bo že prepozno. To moramo predvidevati in s premiki glave in (ali) telesa poskrbeti, da ne bi koga spregledali.

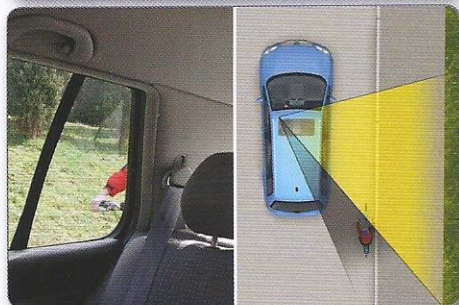
Pod določenim kotom opazovanja se nam lahko že na razdalji nekaj deset metrov v mrtvem kotu skrije tudi cel osebni avtomobil.



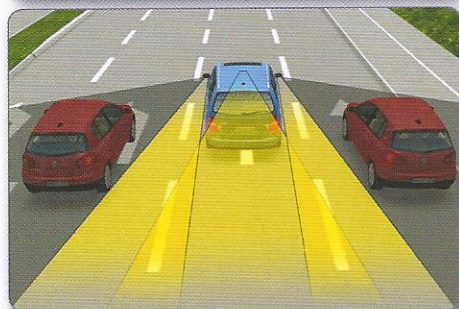


Da opazimo kolesarja, ki se nahaja:

- v mrtvem kotu **vzratnih ogledal**, opravimo pogled **NZR**, s poudarkom na pogledu čez ramo (**R**);



- v mrtvem kotu zaradi **nosilcev strehe**, opravimo pogled **NZR** in med pogledom čez ramo (**R**) nekoliko premaknemo glavo in telo tako, da premostimo mrtvi kot, ki ga povzročijo stebrički strehe, v tem primeru stebriček C.



Dvosledna vozila v mrtvem kotu

Naš pogled v levo in desno zunanje vzratno ogledalo ne zajame udeležencev ob našem osebnem avtomobilu, še posebej v primeru večjih bočnih razdalj. V področju mrtvega kota sta rdeča osebna avtomobila. Opazimo ju lahko edino s pogledom čez rame (**R**).

- Sami ravnajmo tako, da se, če je le mogoče, ne zadržujemo v mrtvih kotih pogledov drugih voznikov.
- Za tovornimi vozili, avtobusi in traktorji s traktorskimi priključki vozimo na razdalji, ki vozniku omogoča, da nas vidi v vzratnih ogledalih.

Ravnajmo defenzivno



Dober vid je v prometu izredno pomemben.

- Mrtve kote povečujejo tudi široki okvirji sončnih očal ali očal z dioptrijo (korekcijskih). Ta mrtvi kot premostimo z intenzivnejšim obračanjem glave.
- Na vsakih nekaj let bi morali vozniki obiskati okulista in preveriti svoj vid.
- Vozniki, ki med vožnjo uporabljajo očala z dioptrijo (korekcijska očala) z več žariščnimi stekli, morajo zaradi ozkega ostrega vidnega polja pri opazovanju prometnih situacij (pri uvozu na križišče, pogled R pri pogledu NZR ...) intenzivneje obračati glavo.



PRIPRAVA VOZILA, VOZNIKA IN POTNIKOV NA VOŽNJO

Priprava vozila na vožnjo

Pred vsako vožnjo opravimo ogled vozila in preverimo:

- čistost stekel (notranja in zunanja stran), vzratnih ogledal, žarometov in drugih svetlobnih teles, registrskih tablic in jih po potrebi tudi očistimo;
- stanje pnevmatik (tlak, poškodbe);
- delovanje žarometov, svetilk in utripalk.

- Če si vozilo izposodimo, preverimo intenzivnost in enakomernost delovanja zavor ter obvezno opremo vozila.
- Pred daljšimi vožnjami preverimo vse tekočine za nemoteno delovanje motorja, obvezno opremo vozila in drugo opremo glede na pričakovane vremenske razmere.

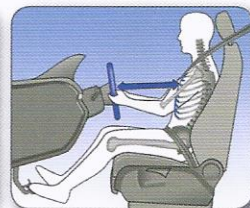
Ravnajmo defenzivno

Priprava voznika na vožnjo

Pred vsako vožnjo si moramo zaradi svoje varnosti in varnosti potnikov glede na svoje telesne mere, pravilno nastaviti:

- sedež;
- naslonjalo za glavo;
- varnostni pas;
- notranje in obe zunanji vzratni ogledali;
- volan po višini in globini (če je to mogoče).

Naša oblačila naj bodo udobna, obutev pa lahka, s tankimi podplati, zaradi boljšega občutka pri upravljanju s stopalkami. Masivni zimski škornji, čevlji z visokimi petami, natikači ... niso priporočljivi.



Nastavitev položaja voznika

Pravilen položaj voznika je zelo pomemben za varno upravljanje vozila. Omogoča dober pregled iz vozila, hitro, natančno in zanesljivo vrtenje volana, učinkovito zaviranje ter zmanjšuje možnost poškodb v primeru prometne nesreče.

Nastavimo si:

- **Celoten sedež** dovolj visoko, da imamo čim boljši pregled iz vozila in da pri tem ostane do stropa še za pest prostora.
- **Sedalo sedeža** tako, da imamo pri popolnoma stisnjeni stopalki sklopke še nekoliko pokrčeno levo nogo in da lahko med sedalo sedeža in stegno potisnemo odprto dlan.
- **Naslonjalo sedeža** dovolj pokončno, da daje oporo celotnemu hrbtu in da lahko pri tem z lahkoto držimo, vrtimo in preprijemamo volan (roke so nekoliko pokrčene), ne da bi se morali pri tem z rameni odmikati od naslonjala.
- **Volan po višini in globini** (če je nastavitev mogoča), da dosežemo optimalen položaj.

Preizkus pravilne nastavitve: Iztegnjeni roki se morata z zapestji dotikati zgornjega roba volana. Pri tem morata biti lopatici čvrsto oprti na naslonjalo sedeža ①.



Ko držimo volan v položaju za vožnjo, tj. v višini sredinske prečke (kot če bi urina kazalca kazala 15 min. do 15. ure), morajo biti roke nekoliko pokrčene ②. Takšna drža volana nam omogoča:

- pravilno vrtenje volana;
- da lahko s prsti vsak trenutek dosežemo in uporabimo obvolanske ročice;
- da se hitro, lažje in pravilno odzovemo in zavrtimo volan ob nenadni oviri;
- da se izognemo morebitnim poškodbam, če se aktivira varnostna zračna blazina.





Če je naslonjalo sedeža preveč položeno:

- lahko telo med morebitnim trčenjem spolzi naprej pod varnostni pas;
- se telo med močnim zaviranjem v kritični situaciji ne more opreti na naslonjalo sedeža in spolzi navzgor. Sila desne noge na stopalki za zavoro je nezadostna, s tem je zaviranje bistveno oslABLjeno;
- telesu ne omogoča dovolj bočne opore.



Nastavitev naslonjala za glavo

Pravilna nastavitev naslonjala za glavo je zelo pomembna, saj le tako nudi dobro zaščito pred hudimi poškodbami ali celo prelomom vratnih vretenc v primeru prometne nesreče. Posebej nevarni so naleti od zadaj, tudi pri zelo majhnih hitrostih.



- **Nastavimo si ga tako, da je zgornji rob naslonjala poravnani s temenom glave.**
- **Razdalja med glavo in naslonjalom mora biti čim manjša.**



Zgornji rob naslonjala za glavo nikoli ne sme biti nastavljen nižje od višine oči. Če pri sunkovitem zaviranju lahko zaradi prenizko nastavljenega naslonjala za glavo pride ob povratnem nihaju glave do poškodb vratnih vretenc.

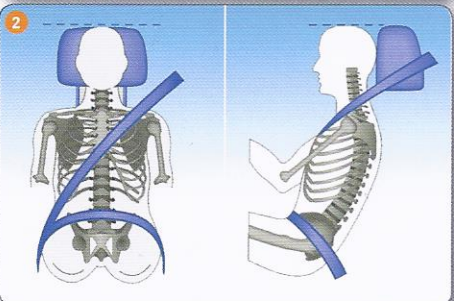


Namestitev varnostnega pasu

Varnostni pas si namestimo pred začetkom vsake vožnje.

Namestimo si ga tako, da 1 2:

- **poteka tesno ob telesu.** Zaradi zračnosti med telesom in pasom je priporočljivo odložiti debelejša oblačila, kot so jakne, plašči ... Če pas poteka ohlapno, nas v primeru prometne nesreče ne bo zadržal pravočasno. Z glavo lahko udarimo v volanski obroč ali pa nas poškoduje sprožena varnostna blazina;
- **ni zaviti.** Na telo mora nalegati plosko;
- **poteka zgornji del pasu preko ramena in ne preblizu vratu.** Glede na telesno višino nastavimo zgornjo pritrdilno točko pasu;
- **poteka spodnji del pasu pod trebuhom in preko medenice;**
- **vstavimo sponko v zaklep,** da slišno zaskoči. Nato vselej povlečemo za zgornji del pasu tako, da celotni pas zategnemo.



Z varnostnimi pasovi morajo biti pripete vse osebe v vozilu, razen tistih, ki imajo zdravstveno spričevalo, ki dokazuje, da pasu zaradi zdravstvenih razlogov ne morejo uporabljati.

Prav tako morajo biti v vozilu ustrezno zavarovani tudi psi in mačke, in sicer morajo biti pripeti s posebnim varnostnim pasom oz. nameščeni v potovalne kletke.



Nastavitev vzratnih ogledal

Notranje vzratno ogledalo in zunanji vzratni ogledali (levo in desno) morajo biti nastavljena tako, da zajemajo čim večje vidno polje in da so mrtvi koti čim manjši.

Notranje vzratno ogledalo moramo nastaviti tako, da vidimo v njem celotno zadnje steklo, os pogleda pa se mora skladati z vzdolžno osjo vozila.

Levo zunanje vzratno ogledalo moramo nastaviti tako, da je vidno polje levo od vozila čim večje in da obenem še vidimo majhen del boka svojega vozila.

Desno zunanje vzratno ogledalo moramo nastaviti tako, da je vidno polje desno od vozila čim večje in da obenem še vidimo majhen del boka svojega vozila.

Pri vzratni vožnji (npr. vzratno bočno parkiranje ...) si lahko olajšamo natančnost premika vozila tako, da to ogledalo obrnemo nekoliko navzdol proti robniku. Pri nekaterih osebnih avtomobilih se ogledalo tako premakne samodejno z vklopom vzratne prestave.



Zunanja vzratna ogledala pri novejših avtomobilih so izbočena (konveksna) in deljena (asferična), to pa precej poveča vidno polje. Žal pa so zaradi tega predmeti in vozila v njih videti manjši in bolj oddaljeni, kot so v resnici. Na takšna ogledala se moramo privaditi in si pri opazovanju vzeti nekaj več časa, da lahko pravilno ocenimo oddaljenost in hitrost vozil za sabo.



Priprava potnikov na vožnjo in prtljaga v vozilu

Potnik na sedežu ob vozniku in potniki zadaj

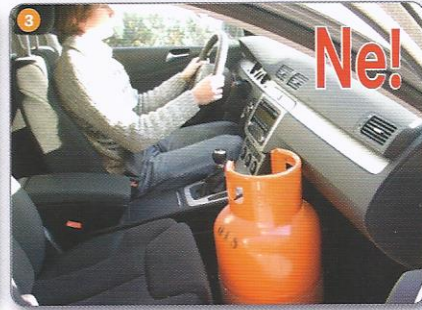
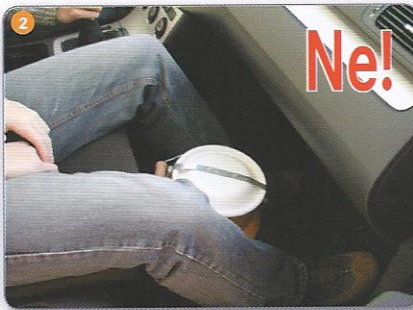
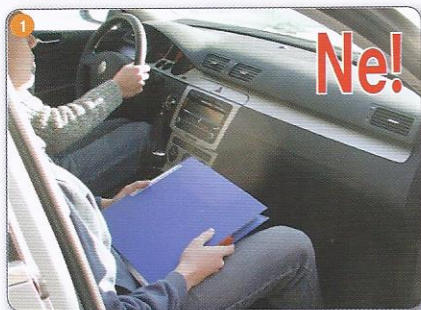
- Vsi potniki morajo biti pravilno pripeti in imeti pravilno nastavljena naslonjala za glavo.
- Tudi, če sedež nima naslonjala za glavo, smo se dolžni pripeti.
- Brez izjeme morajo biti pripeti tudi otroci, pri tem pa morajo uporabljati svoji teži in velikosti ustrezne atestirane sedeže.

Nepripeti potniki ne ogrožajo le sebe, temveč tudi druge potnike v vozilu. Zato ne odpeljimo, preden niso vsi potniki v vozilu pravilno pripeti in nimajo pravilno nastavljenih naslonjal za glavo.



Prtljaga v vozilu

Prtljage ne držimo v naročju, je ne postavljamo v predel, namenjen nogam, niti kam drugam v potniški prostor. V primeru prometne nesreče lahko zaradi svoje oblike ali mase hudo poškoduje voznika ali potnike **1 2 3**.



Kadar v prtljažnem prostoru osebnega avtomobila prevažamo težje predmete **1** je priporočljivo, da se v drugi sedežni vrsti zapneta oba varnostna pasova **2**. S tem ukrepom se pri močnejših čelnih trčenjih prepreči vdor težjih predmetov v potniško kabino.



Druge obveznosti voznika

Med vožnjo moramo imeti pri sebi naslednje veljavne dokumente:

- vozniško dovoljenje ustreznih kategorij,
- prometno dovoljenje.

Poskrbeti moramo tudi, da je v osebnem avtomobilu med vožnjo vsa predpisana oprema, in sicer:

- komplet ustreznih (glede na tip vozila) in delujočih rezervnih žarnic **1**,
- komplet za nudenje prve pomoči **1**,
- ustrezni varnostni trikotnik **1** in
- ustrezno rezervno kolo standardne dimenzije **2** ali zasilno **3** ali set za popravilo pnevmatik.

Komplet za nudenje prve pomoči mora biti popoln. Rok uporabe večine artiklov v kompletu je 5 let.

