VOŽNJA V RAZLIČNIH POGOJIH NA CESTI

- CESTA IN NJEN VPLIV NA VOŽNJO
- VOŽNJA V NEUGODNIH VREMENSKIH RAZMERAH
- DELOVIŠČA NA CESTI

CESTA IN NJEN VPLIV NA VOŽNJO

Elementi in značilnosti cest, njihove lastnosti in stanje, vremenske razmere, vožnja ponoči, ovire in druge posebnosti v cestnem prometu vplivajo na varnost cestnega prometa. Pomembno je, da poznamo tiste dejavnike, ki povečujejo tveganje, jih uspemo predvideti in prepoznati ter se nanje pravočasno in pravilno odzvati.

Elementi in značilnosti cest

Cesta z elementi, kot so cestišče, vzponi, spusti, ovinki, pomembno vpliva na potek prometa.

Vzponi, spusti

Na zahtevne vzpone in spuste naletimo na cestah nižjih kategorij in tudi na drugih cestah, zgrajenih v zahtevnem naravnem okolju.

- Pri vožnji navzgor pravočasno prestavimo v nižjo prestavo, da tako ohranimo ustrezno število vrtljajev motorja.
- Na daljših spustih vozimo v dovolj nizki prestavi, da bo lahko glavno zavorno vlogo prevzel motor **(čim več zaviramo z motorjem).**

Nenehno zaviranje lahko na daljših spustih povzroči pregretje zavor in njihovo začasno odpoved oz. bistveno zmanjšanje njihovega učinka. Vzdolžni nagibi (vzponi in spusti) tudi pomembno vplivajo na stabilnost vozila. Na spustih se zavorna pot podaljša, pri vožnji skozi ovinke pa vzdolžni nagib učinkuje skupaj s prečnim nagibom vozišča.

Pri vožnji navkreber je stabilnost v zavoju boljša, pri spustu pa pride do zdrsa prej kot pri vožnji po ravnem.

Kopasti prevoji

Ko se približujemo kopastemu prevoju, prilagodimo hitrost zmanjšani preglednosti.

Na kopastem prevoju, ko cesta preide iz vzpona v spust, je preglednost slabša. Ker za kratek čas vidimo le del vozišča pred sabo, nas lahko presenetijo ovire, poškodbe vozišča ali njegov potek. Na ostrem prevoju se zaradi sredobežne sile opazno zmanjša sila teže, posledično pa tudi sila trenja. Podaljša se zavorna pot, morebitni ovinek pa lahko speljemo z nižjo hitrostjo kot sicer.

Prečni nagibi

Prečni nagib je namenjen odtekanju vode in varnejši vožnji skozi ovinke. Širše mestne ceste in nekatere starejše ceste imajo v premi strešni nagib vozišča. V ovinkih je vozišče prečno nagnjeno proti notranjosti ovinka, kar pomaga pri uravnoteženju sredobežne sile, ki nas vleče iz ovinka.

Pozor! Nekatere ceste ali njihovi deli imajo nasprotni prečni nagib. Tak primer so krožna križišča in v nekaterih primerih odstavni pasovi. Voziti moramo s primerno hitrostjo. Do podobnega učinka, kot ga ima nasprotni prečni nagib vozišča, pride tudi, če zapeljemo delno na koritnico (del ob vozišču, namenjen odvajanju vode), ki poteka ob zunanjem robu vozišča.

Ovinki

Na približevanje nevarnemu ovinku, ki bi nas lahko presenetil, praviloma opozarja eden od zgornjih prometnih znakov.

- Preden zapeljemo v ovinek, moramo prilagoditi hitrost vožnje preglednosti, poteku ovinka in stanju vozišča.
- Ko se približujemo ovinku in ko peljemo po njegovem začetnem delu, se pregledna razdalja postopno zmanjšuje (videti je, kot da bi se ovinek pred nami *zapiral*). V tem času moramo prilagoditi hitrost.
- V srednjem delu ovinka vidimo stalno enako dolžino ceste pred sabo (vožnja po krožnem loku).
- Ko se začne ovinek *odpirati*, lahko pospešimo.

Naš pogled določa smer vožnje. Pri vožnji skozi ovinek moramo pravilno usmeriti pogled, saj bomo zapeljali tja, kamor bomo gledali.

Med približevanjem nepreglednemu ovinku je treba hitrost prilagoditi tako, da bomo lahko na vidni razdalji varno ustavili, če bo pred nami kakšna ovira, ki je ne bi bilo mogoče obvoziti.

Ovinkaste ceste pogosto omogočajo hitrejšo vožnjo, kot pa jo dopušča njihova preglednost. Predvsem mladi in neizkušeni vozniki pogosto pozabijo, da ni dovolj le ostati na cesti, pač pa tudi zmanjšati hitrost ali celo ustaviti pred vsako oviro, ki jo lahko pričakujemo, in sicer:

- ustavljen (pokvarjen) avtomobil. Voznik se šele pripravlja na postavitev varnostnega trikotnika 1;
- kolesarji in pešci, ki jih zaradi prometa iz nasprotne smeri ne bomo mogli takoj prehiteti oz. obvoziti 2 oz. kolesarji, ki sekajo ovinek;
- prometna nesreča 3;
- traktor s priklopnim vozilom ali lahko štirikolo;
- pomanjkljivo označeno delovišče ali druga ovira, ki je ob nasprotnem prometu ne bomo mogli obvoziti.

Če bomo prehitro zapeljali v ovinek in se bomo skušali rešiti z zaviranjem, bomo zelo verjetno zdrsnili z vozišča ali se znašli na smernem vozišču za promet iz nasprotne smeri.

Lastnosti in stanje cest

Kako zanesljivo bomo pospeševali, zavirali in spreminjali smer, je v veliki meri odvisno od površine, po kateri vozimo. Na varno potekanje prometa vplivajo:

- lastnosti vozišča;
- onesnaženje vozišča;
- poškodbe vozišča.

Približno 90 % državnih cest je asfaltiranih, slabih 9 % je makadamskih, površine preostalih cest pa so iz betona ali granitnih kock. Pri občinskih cestah, ki se delijo na lokalne ceste in javne poti, je delež asfaltiranih vozišč precej manjši. Kot vozniki moramo vedeti, kako vplivajo različne cestne površine na vozne lastnosti vozila.

- **Makadamsko vozišče**
  Takšne ceste zahtevajo strpno in zadržano vožnjo zaradi slabše oprijemljivosti pnevmatik, neenakomerne obrabe in nepredvidljivih znatnih poškodb vozišča.
- **Asfaltno vozišče**
  Njegovi največji prednosti sta elastičnost, ki jo daje voziščni konstrukciji, ter enostavnost vgradnje in popravil. Takšnih vozišč je največ. Vožnja po kakovostni asfaltni prevleki je udobna in nudi pnevmatikam dober oprijem.
- **Vozišče iz cementnega betona**
  Z vidika uporabnika (voznika) ima cementnobetonska voziščna konstrukcija kar nekaj prednosti pred asfaltno prevleko. To so predvsem trajna ravnost vozišča, svetlejša barva (boljša vidnost ponoči) in negorljivost. Moteča je le manjša udobnost vožnje. Predvsem zaradi večjega števila faz se uporabljajo cementnobetonska vozišča le za najbolj obremenjena in izpostavljena vozišča (avtoceste, predori, prometni pasovi za počasna vozila, avtobusna postajališča ipd.). Oprijem pnevmatik na takšni podlagi je primerljiv z oprijemom na asfaltni prevleki.
- **Tlakovano vozišče**
  Danes se voziščne površine tlakujejo le še zaradi želje po estetskem in starinskem videzu.
  Zaradi obrabe se sčasoma torna sposobnost takšne podlage nevarno zmanjša. Star in moker tlak lahko postane zelo nevarna drsalnica.
- **Posebnosti na vozišču**
  Na varno vožnjo vplivajo tudi elementi, ki le na majhnem delu vozišča spreminjajo pogoje vožnje.
  Označbe na vozišču, tirnice cestne železnice(tramvaj), pokrovi jaškov, dilatacije ipd., lahko postanejo ob poletni plohi spolzke kot zasneženo vozišče.

Onesnaženo vozišče

Vozišče, ki je sicer v dobrem stanju, lahko zaradi onesnaženja z listjem, zemljo, peskom, oljem ali drugimi snovmi ovira ali celo ogroža udeležence cestnega prometa.

Na onesnaženem vozišču:

- **zmanjšamo hitrost vožnje, povečamo varnostno razdaljo in vozimo s povečano previdnostjo;**
- **se izogibamo naglim spremembam hitrosti in smeri vožnje.**

Ob dežju že majhne količine zemlje bistveno zmanjšajo oprijemanje pnevmatike na vozišče.

- Zavorna pot se podaljša in je podobna tisti na zasneženem vozišču.
- Lahko pride tudi do zanašanja ali do zdrsa v ovinku.

Preden se s kolovozne poti, njive, gradbišča ali druge površine vključimo v promet na cesti, odstranimo z vozila (predvsem s koles) zemljo ali blato, ki bi lahko onesnažilo vozišče.

Ob močnejših nalivih lahko voda nanese na vozišče pesek in manjše kamenje. Nanosi so neenakomerni in jih je težko predvideti, zato je previdnost potrebna predvsem preden zapeljemo v ovinek.

Zaradi večjih količin mokrega listja postane vozišče zelo spolzko. Poslabšata se vodljivost in nadzor nad vozilom.

Onesnaženo cesto lahko večinoma predvidimo.

- Jeseni in zgodaj spomladi je na kmetijskih področjih povečan promet traktorjev. Traktoristi le redko očistijo zemljo in blato s koles, preden zapeljejo na cesto.
- Na listje bomo naleteli predvsem jeseni, na cestah ob gozdu in na cestah z redkim prometom.
- Onesnaženje se pojavlja tudi ob izvozih z gradbišč.
- Predvsem ob močnih nalivih lahko pričakujemo pesek in manjše kamenje na cestah nižje kategorije, ki med brežino in voziščem nimajo zgrajene mulde ali koritnice, ter ob priključkih makadamskih cest in drugih takšnih površin.

Ravnajmo defenzivno

Poškodovano vozišče

Naloga pnevmatik, vzmeti in blažilnikov je tudi stalno ohranjanje potrebnega stika vozila s podlago. Le na ta način je lahko vozilo stabilno in vodljivo.

Če so poškodbe na vozišču večje, **prilagodimo hitrost, da si zagotovimo potreben nadzor nad vozilom in da ne poškodujemo vozila**. Značilne in nevarne poškodbe vozišča so prečne in vzdolžne neravnine, udarne jame, pogrezanje, usedanje, luščenje obrabne plasti idr.

Prečne in vzdolžne neravnine ter pogreznjeno ali posedeno vozišče pomeni nevarnost pri vožnji z večjimi hitrostmi.

- Pri veliki hitrosti lahko izgubimo nadzor nad vozilom.
- Tveganje je večje, če imamo izrabljene blažilnike, ki ne zadušijo nihanja in ne zagotavljajo potrebnega stika s podlago (poslabša se stabilnost vozila).
- Zaradi neravnega vozišča in izrabljenih blažilnikov učinkujejo zavore slabše in neenakomerno.
- Na neravnem vozišču se ob dežju zadržuje voda.

Udarne jame lahko povzročijo poškodbe podvozja vozila že pri nižjih hitrostih, posebej pa so še nevarne, kadar jih zalije voda in preteče nevarnosti ne moremo pravilno presoditi.

VOŽNJA V NEUGODNIH VREMENSKIH RAZMERAH

V slabih vremenskih razmerah postane vožnja zahtevnejša. Pravočasno moramo prepoznati spremenjene pogoje vožnje in se jim znati prilagoditi. **Zato v slabih vremenskih razmerah:**

- **zmanjšamo hitrost vožnje;**
- **povečamo varnostno razdaljo;**
- **se še bolj kot sicer izogibamo naglim premikom z vozilom.**

Upoštevati moramo tudi prometno signalizacijo, ki označuje vremenske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet na določenem delu ceste.

Dež

Dež v nekaterih okoliščinah nevarno poslabšuje pogoje vožnje (slaba vidljivost, spolzko vozišče ...). Če po daljšem suhem obdobju začne deževati, postanejo nekateri odseki cest izjemno spolzki. **Prah in (druga) umazanija ustvarita emulzijo, ki nevarno zmanjša oprijemanje med cesto in pnevmatikami, zato v dežju:**

- **zmanjšamo hitrost, še posebej pred ovinki in na spustih;**
- **povečamo varnostno razdaljo.**

V dežju se pojavlja tudi problem z **rosenjem stekel** vozila. Za dobro vidljivost iz vozila poskrbimo:

- s pravočasno uporabo brisalcev;
- s pravilno uporabo prezračevanja in gretja notranjosti vozila;
- z grelcem zadnjega stekla;
- z uporabo klimatske naprave. Klimatska naprava namreč izloči velik del vlage iz zraka, ki se dovaja v notranjost vozila.

Močan naliv skupaj z vodo, ki se dviguje izpod koles, ustvarja **vodno zaveso**. Če za nami na vidni razdalji ni vozil, je v takšnih okoliščinah priporočljivo vklopiti zadnjo meglenko. Še posebej to velja, če pričakujemo, da bi nas lahko dohitelo precej hitrejše vozilo, npr. pri vožnji po avtocesti.

Pri srečevanju z drugimi vozili lahko pride do močnega zalivanja vetrobranskega stekla. Ostanimo zbrani, saj bodo (le dobri) brisalci v nekaj trenutkih opravili svoje delo.

Posledica dežja so lahko tudi večje količine vode na vozišču. Voda se na vozišču zadržuje predvsem na cestah brez vzdolžnega in zadostnega prečnega nagiba, kjer so na vozišču **kolesnice** ali je vozišče kako drugače poškodovano. Pri majhnih hitrostih vozilo zapelje v večjo količino vode (vodni udar), to pa ga zavira in ovira pri premikih.

- Če moramo v takšnih okoliščinah spremeniti smer, storimo to ob zmanjšani hitrosti, odločno in pod ostrejšim kotom kot običajno.

Aquaplaning

Večjo nevarnost predstavlja t. i. **aquaplaning**, ko med tekalno površino pnevmatike in voziščem nastane vodna plast, ki prekine stik pnevmatike z voziščem. **Do tega nevarnega pojava lahko pride zaradi:**

- **večje količine vode na vozišču ali**
- **prevelike hitrosti vozila ali**
- **premajhne globine žlebov v tekalni površini pnevmatike.**

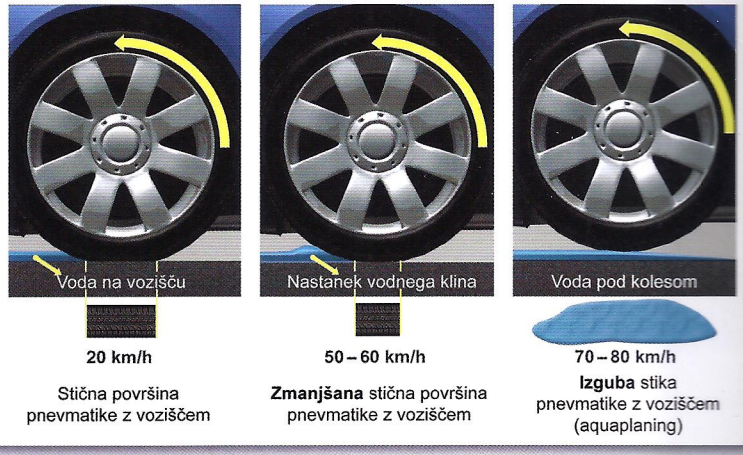
Aquaplaning prepoznamo po:

- vedno glasnejših zvokih zaradi vode v področju koles;
- lahkotnem in neodzivnem volanu;
- nenadnem zvišanju motornih vrtljajev, ker se kolesa zavrtijo v prazno.

Ko nastopi aquaplaning, vozila ni več mogoče nadzirati. Vozilo se ne odziva ne na vrtenje volana ne na zaviranje.

Ob nastanku aquaplaninga:

- takoj stisnemo stopalko sklopke;
- zadržimo volan v smeri naravnost;
- ne zaviramo;
- počakamo, da se ponovno vzpostavi stik med pnevmatikami in voziščem.



Predvidevajmo možnost nastanka aquaplaninga:

- če je sled pred nami vozečega vozila le kratek čas vidna in se hitro zabriše;
- če izpod pnevmatik vozila, ki vozi pred nami, brizga veliko vode;
- če so kolesnice na vozišču napolnjene z vodo;
- z zrcaljenjem svetlobe v vodi, ki je na vozišču;
- po temnejših lisah na vozišču, kar pomeni, da je v vdolbinah večja količina vode.

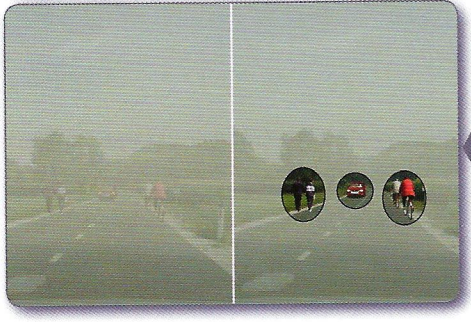
Megla

Megla je pojav, ki v prometu najpogosteje in najbolj izrazito zmanjšuje vidljivost. **Zmanjšana vidljivost pomeni, da je vidna razdalja zaradi megle, dima, dežja, sneženja ali drugih podobnih okoliščin krajša od poti ustavljanja pri gibanju z največjo dovoljeno hitrostjo.**

- **Pri vožnji v megli in preden zapeljemo z vozilom v pas megle, prilagodimo hitrost nastalim razmeram.**
- **Vozimo le s takšno hitrostjo, da bomo druge udeležence v prometu in morebitne ovire pravočasno opazili.**
- **Izogibamo se naglemu zaviranju in spreminjanju smeri, saj je vozišče zaradi megle lahko mokro in spolzko.**

Uporaba meglenk je dovoljena le, če je vidljivost manjša od 50 metrov. To pomeni tudi največjo dovoljeno hitrost 50 km/h. Če vozimo v megli podnevi in kadar za nami na vidni razdalji ni drugih vozil, je ob tako zmanjšani vidljivosti smiselna uporaba zadnje meglenke. Meglenke nam podnevi ne koristijo. Ponoči pa je ravno obratno, meglenke so lahko zelo koristne, zadnja meglenka pa postane za voznika za nami moteča bistveno bolj kot podnevi.

Zadnjih meglenk (zaradi močne rdeče svetlobe) **ne smemo uporabljati, kadar na majhni razdalji za nami vozi drugo vozilo** (npr. v koloni vozil), saj voznika ta luč močno slepi. Tudi zavorne svetilke (luči) so zaradi prižganih zadnjih meglenk težje opazne 1.



Vožnja v megli je nevarnejša zaradi:

- zmanjšane preglednosti;
- okrnjenih možnosti za predvidevanje;
- vlažnega in spolzkega vozišča;
- težjega zaznavanja neosvetljenih udeležencev cestnega prometa;
- večjih naporov (potrebna je večja zbranost).

V takšnih okoliščinah bodimo še bolj pozorni in izkoristimo vso sporočilno vrednost prometne signalizacije in opreme cest.

- Pri vožnji v megli vozniki pogosto vozijo tako, da druge udeležence opažajo zadnji trenutek. Pri takšnem načinu vožnje je lahko že trenutek nepozornosti predolg. Tudi pri vožnji v megli moramo imeti ves čas potrebno rezervo, da lahko vedno pravočasno ukrepamo. Posebej pozorni bodimo na pešce, kolesarje in druge neosvetljene udeležence cestnega prometa.
- Megla je najpogostejši **vzrok za huda verižna trčenja, predvsem na avtocestah in hitrih cestah**, zato sta pomembni strpnost in primerna varnostna razdalja. Skušajmo voziti za drugim vozilom na razdalji, na kateri še dovolj dobro vidimo njegove zadnje pozicijske svetilke ali zadnjo meglenko.
- Če dlje časa vozimo v megli, napravimo več krajših odmorov.

Ravnajmo defenzivno

Zimske razmere

Z vožnjo v zimskih razmerah so povezani predvsem nizke zunanje temperature, sneg in led. Sami lahko pregledamo gumice na brisalcih, poskrbimo za dovolj veliko količino tekočine za pranje vetrobranskega in zadnjega stekla, ki ne bo zmrznila, priskrbimo si strgalnik in metlico za čiščenje stekel, ter poskrbimo, da bo vozilo opremljeno z zimsko opremo. **Od 15. novembra do 15. marca naslednjega leta in vedno v zimskih razmerah** morajo imeti motorna vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg, **predpisano zimsko opremo. V zimsko opremo spadajo:**

- **zimske pnevmatike na vseh kolesih ali**
- **poletne pnevmatike in v priboru ustrezno velike snežne verige za pogonska kolesa.**

Kanali dezena pnevmatik (zimskih ali poletnih), ki štejejo v zimsko opremo, morajo biti globoki **najmanj 3 mm**.

Če je na vozišču sneg ali snežna brozga:
- **čim manj prestavljamo in vozimo z nižjimi motornimi vrtljaji;**
- **izogibamo se sunkovitim premikom in naglim spremembam hitrosti. Torej: nežno z volanom, plinom, zavorami in sklopko;**
- **hitrost in varnostno razdaljo prilagodimo bistveno slabšemu oprijemanju med pnevmatikami in podlago.**

Če nas kljub vsej previdnosti začne zanašati, pritisnemo stopalko sklopke, popustimo plin in ne zaviramo. Vozilo se bo hitro umirilo.

Sneg

Ne glede kako zelo se nam mudi in kako zelo nas zebe, pred vožnjo temeljito očistimo sneg z vozila ter zmrzal s stekel in vzvratnih ogledal. Če je treba, se tudi na poti večkrat ustavimo in očistimo vozilo.

- Če so pločniki zasneženi in polni vozil, bomo morali zaradi snega že tako utesnjeno širino vozišča deliti tudi s pešci. Bodimo strpni.
- Na vozišču lahko pričakujemo tudi osebe, ki čistijo svoje vozilo in vozila, ki se s parkirnega prostora s težavo vključujejo v promet.
- Na zasneženem vozišču označbe na vozišču niso vidne. Ravnajmo se po pravilih cestnega prometa in vertikalni prometni signalizaciji (prometnih znakih). Upoštevajmo tudi, da na svojih stalnih poteh večina voznikov pozna prometno ureditev na pamet. Prilagodimo se tudi njim.

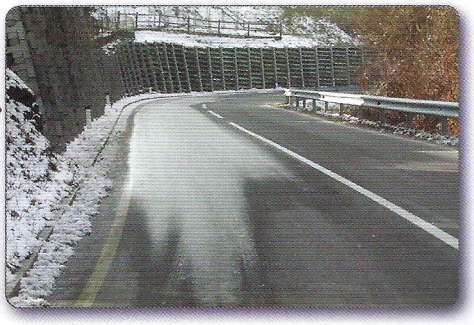
Poledica

Ob poledici pride do zdrsa vozila prej kot pri vožnji po snegu. Pospeševanje, zmanjševanje hitrosti in spreminjanje smeri so komaj še mogoči. Zato je pomembno, da poledico predvidimo in tudi pravočasno zaznamo, tako da lahko način vožnje še pravočasno prilagodimo.
Poledica se najpogosteje pojavlja, ko se temperature zraka in vozišča gibljejo okoli 0^0 C. **Pričakujemo jo lahko:**
- **na mostovih, nadvozih in viaduktih, ker se na teh mestih vozišče hitreje ohladi (premostitveni objekti);**
- **na izpostavljenih mestih, kot so useki, globoke in ozke doline, gozdna področja;**
- **kjer je vozišče onesnaženo z mokrim listjem ali zemljo;**
- **kjer je zelo malo prometa.**

Tudi zglajen sneg se lahko spremeni v ledene plošče, ki so pogostejše tam, kjer je prometna obremenitev večja (kjer je gostota prometa velika, kjer vozi veliko težjih vozil in kjer je pogosto zaviranje).

- Ko na prisojnih legah sonce tali sneg, lahko na drugem, osojnem mestu, ta voda zmrzuje. Na poledico nas opozori spremenjen odsev svetlobe z vozišča. Pojavi se bleščanje.
- Če zamrzne snežna brozga, ni bleščanja, pod kolesi pa začutimo drobljenje ledu. Prvi znak vožnje po poledenelem vozišču je lahkotnejše vrtenje volana, vrtenje pogonskih koles v prazno in zanašanje vozila.

Na poledenelem vozišču lahko povzroči drsenje že prečni nagib vozišča. Speljati ne bomo mogli na vzponu z že majhnim naklonom, na enako strmem spustu pa ne bomo uspeli ustaviti.

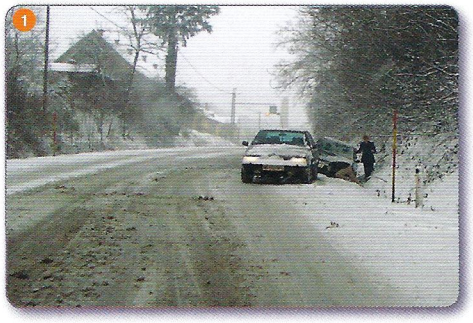


Med vožnjo po zasneženem vozišču, ob sneženju ali poledici se soočamo z nevarnostmi, kot so:

- daljša zavorna pot (zavorna pot je tri- do štirikrat daljša kot na suhem asfaltu);
- zanašanje vozila;
- oteženo spreminjanje smeri (zaradi kolesnic, slabšega oprijemanja pnevmatik na podlago in nabiranja snega in ledu pod blatniki);
- nabiranje snega pod brisalci in zmanjšana vidljivost iz vozila;
- s snegom prekrite označbe na vozišču in nenaden pojav poledice.

PREPOVEDI

- Na vozilu ne sme biti snega, ledu, vode ali drugih snovi, ki bi lahko vplivale na vozne lastnosti vozila ali ki bi se lahko med vožnjo raztresale ali razlivale z njega.
- Stekla vozila in vzvratna ogledala morajo biti čista, da nam je omogočena normalna vidljivost. Z zmanjšanim vidnim poljem po nepotrebnem tvegamo in izzivamo nesrečo v že tako zahtevnih pogojih vožnje.



- Med vožnjo po snegu se nam lahko zgodi, da zaradi slabšega oprijema med pnevmatikami in podlago na spustu ne moremo več zmanjšati hitrosti niti spremeniti smeri ali pa da začne vozilo neobvladljivo drseti. **Zato za vožnjo po zasneženih cestah z večjim vzdolžnim nagibom obvezno namestimo snežne verige 1.**
- Med sneženjem in ob nizkih temperaturah po zapustitvi vozila dvignemo brisalce 2. S tem preprečimo, da bi gumice na brisalcih primrznile na vetrobransko steklo in se poškodovale. Očistimo tudi sneg, ki se je nabral pod blatniki.
- Na zasneženi cesti je vozilo s pogonom na vsa kolesa stabilnejše v zavojih, bolje ohranja smer, hitreje pospešuje in lažje premaguje vzpone. Nič bolje od vozil, ki imajo pogon le na en par koles, pa se ne obnese pri zaviranju.

Dober voznik obvlada zanašanje vozila; varen voznik poskrbi, da do tega sploh ne pride.

Ravnajmo defenzivno

Vožnja s snežnimi verigami

V snežnih razmerah, ko je ob vozišču postavljen prometni znak *snežne verige*, moramo na pogonska kolesa namestiti snežne verige. Prav tako jih moramo namestiti, če vozimo s poletnimi pnevmatikami in kolesa zaradi snega nimajo več neposrednega stika z voziščem. Ko jih namestimo, moramo prilagoditi način in hitrost vožnje, ki ne sme presegati 50 km/h. Spremembe v vožnji z verigami so opazne posebno v zmanjšani smerni stabilnosti vozila in v ovinkih ter pri zaviranju.

- **Hitrost vožnje moramo prilagoditi izrednim razmeram na vozišču.**
- **Vsako dodajanje plina, menjavanje prestav in popuščanje sklopke moramo opraviti z občutkom.**

- Snežne verige namestimo na pogonska kolesa.
- Da bi preprečili poškodbe na vozilu oz. snemanje verig, jih moramo na začetku vožnje večkrat zategniti. To je treba ponavljati tako dolgo, da ni več možnosti, da bi se zrahljale, snele ali da bi deli verige udarjali po vozilu.
- Pri vozilih s štirikolesnim pogonom jih namestimo po navodilih proizvajalca avtomobila.
- Pri vozilih, ki imajo vgrajen elektronski sistem proti zdrsevanju pogonskih koles (ASR, ESP ...), je priporočljivo, da se med vožnjo po globokem snegu in na vzponih z velikim naklonom, le-ta izklopi.

Močan bočni veter

Bočni veter vpliva na vsako vozilo in se stopnjuje z njegovo hitrostjo. Občutljivost se povečuje z velikostjo bočne površine in zmanjšuje z maso vozila.

- **Vožnja v razmerah, ko piha močan bočni veter, zahteva od nas veliko zbranosti.**
- **Upočasnimo vožnjo, močneje poprimemo volan in odločno, vendar mirno popravimo smer vožnje vsakič, ko nas sunek vetra prestavi iz smeri.**

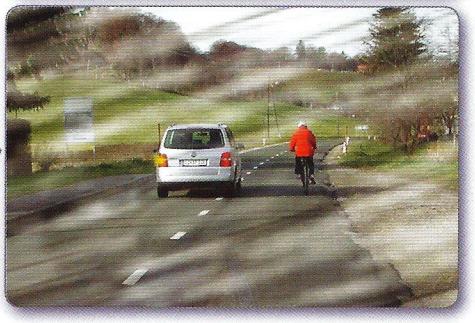
Nevarnosti, na katere se moramo v vetrovnem vremenu posebej pripraviti so:

- nenadni sunki vetra,
- močni sunki vetra na izpostavljenih mestih (mostovi, nadvozi, viadukti, izhodi iz sotesk ...),
- prehitevanje enoslednih vozil,
- srečanje ali prehitevanje vozil z velikimi bočnimi površinami (avtobusi, tovorna vozila),
- nanosi snega.

Kjer se pogosto pojavlja močan, predvsem bočni veter, smo na to opozorjeni s prometno signalizacijo.

- Na vozila z velikimi bočnimi površinami ima bočni veter večji vpliv kot na osebne avtomobile.
- Bodimo pozorni pri takšnih vozilih. Ko pripeljemo iz njihovega zaveterja, moramo biti pripravljeni na močan sunek vetra, ki ga združujeta:
  - sunek velike količine zraka, ki ga to vozilo izriva na stran, in
  - bočni veter.

Vozniki enoslednih vozil imajo težave s stabilnostjo in lahko celo izgubijo ravnotežje. Prehitevanja se lotimo le, če lahko zagotovimo temu primerno bočno razdaljo.



Zaradi burje je pri nas v Vipavski dolini občasno prepovedan promet tudi za vozila, ki vlečejo bivalni priklopnik.

V vetrovnem vremenu predvidevajmo mesta, na katerih lahko pričakujemo močne sunke bočnega vetra. Hitrost vetra ocenjujmo tudi po okolici (upogibanje dreves, vihranje zastav, zibanje obcestnih svetilk ...).

Ravnajmo defenzivno

Bleščanje

Jutranje in večerno sonce, v zimskem času tudi sonce čez dan, je lahko zaradi bleščanja neprijetno, pa tudi nevarno. To velja še zlasti, ko se nizkemu soncu pridruži odsev mokrega vozišča ali pa zasnežene pokrajine. **Takrat:**

- **hitrost prilagodimo slabši vidljivosti;**
- **s pomočjo senčnika preprečimo, da bi nam sonce sijalo neposredno v oči;**
- **poskrbimo za čista stekla;**
- **dobrodošla je tudi uporaba kakovostnih sončnih očal.**

Zaradi bleščanja lahko dobro razberemo **le obrise** vozil in drugih udeležencev cestnega prometa, prometne signalizacije in pokrajine.

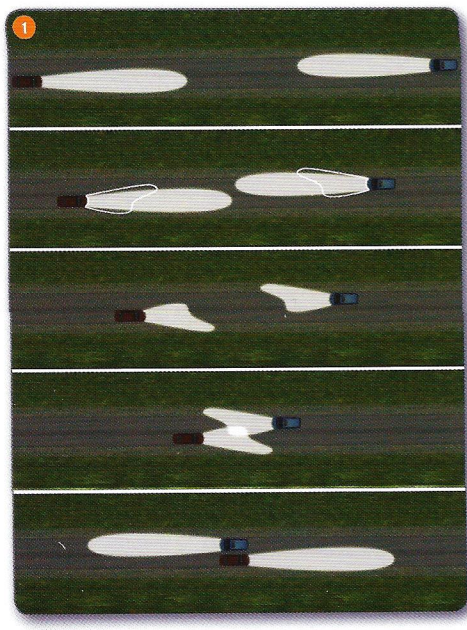
Zaradi bleščanja:
- je vožnja utrujajoča;
- lahko spregledamo oviro ali drugega udeleženca cestnega prometa;
- kasneje in težje razberemo vsebino prometnih znakov.

- Kadar nam v hrbet sveti nizko sonce, vidimo zelo dobro. Nasproti pa nam vozijo vozniki v povsem drugačnih pogojih vidljivosti, kar lahko sklepamo tudi po spuščenih senčnikih. Upoštevajmo, da nas bodo zato kasneje opazili in težje razbrali naše namere.
- **Ob močnem soncu so sence zelo izrazite, zato lahko imamo težave pri zaznavanju drugih udeležencev, predvsem pešcev in enoslednih vozil.**

Ravnajmo defenzivno

Vožnja ponoči

Vožnja ponoči pomeni vožnjo od sončnega zahoda do sončnega vzhoda. Takšna vožnja ne predstavlja nujno dodatnega tveganja, dokler vsi udeleženci v prometu ravnajo skladno s pravili. Zaradi številnih posebnosti zahteva vožnja ponoči dodatna znanja in spretnosti, predvsem pa predvidevanja.



- **Ponoči praviloma uporabljamo dolge žaromete, ki pa jih moramo pravočasno zasenčiti:**
  - ko se nam približuje nasproti vozeče vozilo 1;
  - ko se nam približuje skupina pešcev;
  - ko se nam približuje vlak, če vodi cesta ob železniški progi;
  - če je spredaj vozeče vozilo tako blizu, da bi dolgi snop svetlobe motil voznika.
- Ob zasenčenju žarometov moramo prilagoditi hitrost vozila dolžini osvetljenega dela ceste. **Upoštevajmo, da lahko v prometu naletimo tudi na neosvetljene udeležence ali ovire.**
- Kadar nas nasproti vozeče vozilo slepi, ne glejmo v izvor svetlobe. Pogled usmerimo k robu vozišča in s tem zmanjšamo učinek zaslepitve.
- Kadar vozi za nami drugo vozilo, zasenčimo notranje vzvratno ogledalo, zunanji pa nekoliko premaknemo tako, da se snop svetlobe ne odbija neposredno v naše oči.

Dnevnih svetilk (to so lahko tudi zasenčeni žarometi, pri katerih je svetilnost zmanjšana za največ 25 %) ne smemo uporabljati pri vožnji ponoči in pri vožnji v predoru.

Kdaj bomo pri vožnji v ovinku zasenčili žaromete, je odvisno, ali smo na prometnem pasu na notranji strani ali na zunanji strani ovinka. Pomembno je, da ne slepimo nasproti vozečih voznikov in da osvetljujemo čim večji del vozišča pred seboj.

Pri vožnji mimo, predvsem pa pri prehitevanju, zasenčimo žaromete, da z njimi v vzvratnih ogledalih ne slepimo voznika pred seboj.

Ves čas se moramo zavedati vseh nevarnosti, ki jih predstavlja vožnja ponoči, in temu v celoti prilagoditi svojo vožnjo.

- Nočna vožnja je napornejša, zato se prej utrudimo.
- Vidljivost pred vozilom je omejena z dolžino snopa svetlobe.
- Žarometi drugih vozil nas slepijo. Na neosvetljenem delu ceste nas lahko žarometi drugega vozila za trenutek povsem zaslepijo.
- Slabše ocenjujemo hitrost in oddaljenost vozil.

Po nepotrebnem ne vozimo z zasenčenimi žarometi. Kasneje bomo namreč opazili pešce 1 in druge neosvetljene udeležence cestnega prometa ter težje zaznavali prometno signalizacijo.

PREPOVEDI

- Na cesti, osvetljeni s cestno razsvetljavo, ki zagotavlja dobro vidnost, in v predoru ni dovoljeno uporabljati dolgih žarometov.
- Vožnja samo s pozicijskimi svetilkami v cestnem prometu ni dovoljena.

- Nikoli ne predvidevajmo, da se na neosvetljenem delu ceste ne dogaja nič posebnega.
- Ne podcenjujmo napora, ki ga predstavlja daljša nočna vožnja. Na pot se odpravimo spočiti, ne pijmo alkohola, večkrat za kratko prekinimo vožnjo.
- Takoj, ko začutimo prve znake utrujenosti, ustavimo na primernem mestu. Če je mogoče, za kratek čas zadremamo, nato pa se sprehodimo ali naredimo nekaj telovadnih vaj, da se osvežimo.

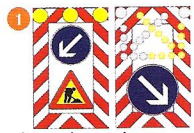
Ravnajmo defenzivno

Če se odpravljamo na daljšo pot:

- **pozimi in bomo vozili po snegu ali ob sneženju**, je priporočljivo imeti s seboj snežne verige, ki smo jih pred tem že kdaj **(vsaj poskusno) namestili**, zložljivo lopato, primerno obutev, oblačila, rokavice ...;
- **poleti in bomo vozili v hudi vročini**, je priporočljivo, da imamo na razpolago zmeraj dovolj tekočine za pitje in da imamo vklopljeno klimatsko napravo. Bodimo še posebej pozorni, če prevažamo starejše osebe, otroke, bolnike oz. živali.

V obeh primerih pa je potrebno imeti v posodi za gorivo zmeraj dovolj goriva, predvsem zaradi morebitnih zastojev. Prav tako si nastavimo radijski sprejemnik na frekvenco, na kateri je mogoče poslušati prometne informacije.

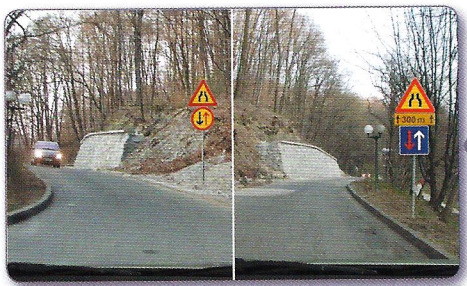
DELOVIŠČA NA CESTI

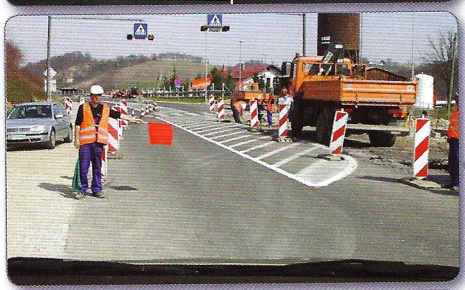


Delovišča na cesti ali ob njej, če vplivajo na potekanje prometa, predstavljajo oviro v cestnem prometu in morajo biti zato ustrezno označena in zavarovana.
Zapora prometnega pasu ali ceste, ki predstavlja začasno prometno ureditev na delu ceste, je lahko izvedena kot premična ali kot nepremična. Posebno pozornost moramo nameniti premičnim zaporam. Na avtocestah, hitrih cestah in na cestah zunaj naselja so praviloma označene s posebno prometno signalizacijo 1.

- **Bodimo pozorni na prometno signalizacijo od najave, kjer so postavljeni prvi prometni znaki, ki nas opozarjajo na bližino delovišča, do izteka, kjer so postavljeni znaki za preklic vseh prepovedi in omejitev povezanim z območjem začasne prometne ureditve. Dosledno jo spoštujmo.**
- **Prilagodimo oz. zmanjšamo hitrost in bodimo pozorni na morebitne delavce, delovne stroje ter gradbeni material na in ob vozišču.**

Načini urejanja prometa na območju zožitve so zoženje ceste, odstop prednosti, ročno urejanje, urejanje s semaforjem, popolna zapora itd.

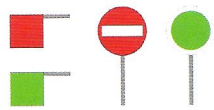




Zoženje ceste

Promet še naprej poteka istočasno v obe smeri. Hitrost vožnje prilagodimo oteženemu srečevanju.
Kadar srečanje ni mogoče, se promet na območju kratke in pregledne zožitve ureja z znakom *prednost pred vozili iz nasprotne smeri* na eni strani in z znakom *prednost vozil iz nasprotne smeri* na drugi strani.
Na zoženi del zapeljemo, ko na njem ni več vozil iz nasprotne smeri. Z vozilom ne smemo zapeljati na zoženi del, preden ne odpeljejo čezenj vozila iz nasprotne smeri, kljub temu, da je pred nami znak *prednost pred vozili iz nasprotne smeri.*

Ročno urejanje prometa



Pri ročnem urejanju prometa na delu ceste, na katerem se izvajajo dela, uporabljajo delavci rdečo in zeleno zastavico ali pa okroglo tablo. Rdeča zastavica, ki jo delavec drži prečno na smer vožnje vozila, pomeni prepoved prehoda, zelena zastavica pa prost prehod. Okrogla tabla z znakom *prepovedan promet v eno smer*, obrnjena proti prihajajočemu vozilu, pomeni prepoved prehoda, zeleno polje z belim robom pa prost prehod.

Začasni semaforji

Kadar dolžina zožitve, preglednost in prometna obremenitev ne dopuščajo drugačne ureditve, se pretočnost na območju zožitve zagotovi s postavitvijo začasnih semaforjev. Ravnamo se po barvah luči na semaforju. **Kljub zeleni luči na semaforju počakamo, če vozila iz nasprotne smeri še niso prepeljala zoženega dela.**

Popolna zapora

Če prometa ni mogoče speljati ob delovišču, se izvede popolna zapora. Promet je pred deloviščem preusmerjen na obvozne ceste. Pozorno sledimo oznakam za obvoz.