



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

PRAKTIČNI DEL POUČEVANJA VOZNIŠKE KATEGORIJE »E« PRI KATEGORIJI »C«

Mentor: mag. Branko Lotrič, univ. dipl. org.
Somentor: Pavle Hevka, dipl. ekon.
Lektor: Vinko Rahne

Kandidat: Roman Kuzma

Ljubljana, julij 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju, mag. Branku Lotriču za podporo in pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Hvala g. Pavlu Hevki z Ministrstva za promet za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Hvala g. Tomažu Kranjcu, g. Antonu Repovžu in g. Dušanu Čečeliču, ki so mi z delovnimi sredstvi in delom pomagali pri vsebini diplomske naloge.

Hvala tudi lektorju g. Vinku Rahnetu, ki je lektoriral mojo diplomsko nalogo.

Zahvaljujem se tudi moji ženi Alenki, ki mi je stala ob strani v času šolanja, ter me spodbujala, da sem dosegel ta nivo in napisal diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Roman Kuzma izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne,

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomski nalogi bom opisal postopek učenja kandidatov za voznike motornih vozil kategorije E h kategoriji C. Slovenski zakoni predvidevajo opravljanje vozniškega izpita kategorije E h kategoriji C s polpriklopnikom ali priklopnikom. Tehnika vožnje polpriklopnika ali priklopnika se razlikuje, zato mogoče ne bi bilo napačno razdeliti kategorije E h kategoriji C v dve kategoriji. V več kategorij je razdeljena vožnja motornih koles, čeprav je tehnika vožnje med njimi bolj podobna kot vožnja kategorije E h kategoriji C s polpriklopnikom ali priklopnikom.

Res je, da se tovorna motorna vozila (vlečno vozilo) kategorije C in polpriklopniki ali priklopniki (vlečena vozila) med seboj v avto šolah in nenazadnje kasneje pri delodajalcih razlikujejo, vendar morajo kandidati tekom usposabljanja spoznati in razumeti način in tehniko vožnje, ter se varno – brez oviranj in ogrožanj – samostojno udeleževati v prometu.

KLJUČNE BESEDE

- polpriklopnik
- priklopnik
- priklop
- skupina vozil

ABSTRACT

The diploma work I will describe the process of learning candidates for drivers of motor vehicles of category E to the category C. Slovenian laws provide for the provision of driving tests to the category E category C with semi-trailer or trailer. Technique to drive semi-trailer or different, and therefore can not be wrong to divide category E category C into two categories. In a number of categories is subdivided ride a motorcycle, even though the technology to drive between them more similar to driving category E category C with semi-trailer or trailer.

It is true that the commercial motor vehicle (tractor) category C and semi-trailer or (auxiliaries) between them in the car after school and, ultimately, employers differ, but during the training, candidates must know and understand how and technology to drive, and safe and without the interference and threats alone participate in the market.

KEYWORDS

- semi - trailer
- trailer
- coupling
- group of vehicles

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	1
1.3	METODE DELA	1
2	POGOJI ZA UČITELJA VOŽNJE	2
2.1	POUČEVANJE VOŽNJE.....	2
2.2	PODROČJE in čas UČENJA VOŽNJE.....	4
2.3	PODALJŠANJE DOVOLJENJA ZA UČITELJA VOŽNJE	5
3	POGOJI ZA KANDIDATA ZA VOZNIKA.....	6
4	CILJI PRAKTIČNEGA POUČEVANJA »E« PRI KATEGORIJI »C«	7
5	POGOJI ZA VOZILA, S KATERIMI SE OPRAVLJA POUČEVANJE VOZNIŠKE KATEGORIJE »E« PRI KATEGORIJI »C«	8
6	PRAKTIČNI DEL PROGRAMA USPOSABLJANJA KANDIDATOV ZA VOZNIKE DVOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL	10
6.1	I. UČNA STOPNJA	10
6.1.1	PRIPRAVA NA VOŽNJO	10
6.1.2	POČASNA VOŽNJA	14
6.1.3	VOŽNJA IN MENJAVA PRESTAVNIH RAZMERIJ	15
6.1.4	VOŽNJA NA KLANCU IN USTAVLJANJE V SILI	16
6.1.5	OBRAČANJE VOZILA	17
6.1.6	SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM.....	20
6.2	II. UČNA STOPNJA	26
6.2.1	VKLJUČEVANJE V PROMET IN VOŽNJA PO MANJ PROMETNIH CESTAH ZUNAJ NASELJA	26
6.2.2	VOŽNJA PO MANJ PROMETNIH CESTAH V NASELJU	27
6.2.3	VOŽNJA NA KRIŽIŠČU S KROŽNIM PROMETOM	34
6.2.4	VOŽNJA MIMO OVIR NA VOZIŠČU.....	34
6.2.5	USTAVLJANJE IN PARKIRANJE	36
6.2.6	VOŽNJA PREK PREHODA CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO.....	38
6.2.7	VOŽNJA PO ENOSMERNIH CESTAH	38
6.2.8	SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM.....	40
6.3	III. UČNA STOPNJA	40
6.3.1	VOŽNJA PO VEČPASOVNIH CESTAH V NASELJU.....	40
6.3.2	VOŽNJA V GOSTEM PROMETU PO CESTAH ZUNAJ NASELJA	48
6.3.3	VOŽNJA PONOČI IN OB ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI	51
6.3.4	VOŽNJA PO AVTOCESTI IN CESTI, REZERVIRANI ZA MOTORNA VOZILA	53
6.3.5	SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM.....	60
6.4	DODATNI DEL.....	61
6.4.1	NAKLADANJE IN RAZKLADANJE TOVORA.....	61
6.4.2	VSTOPANJE IN IZSTOPANJE POTNIKOV	62
6.4.3	POSEBNE VARNOSTNE ZAHTEVE PRI VOŽNJI	62
6.4.4	UPORABA POSEBNIH PREDPISOV PRI VOŽNJI	64
6.4.5	POSEBNOSTI USPOSABLJANJA ZA VOŽNJO ŠTIRIKOLES	65
6.5	PREIZKUS ZNANJA	65
6.6	IZPITNA VOŽNJA	66

7	PROBLEMATIKA SEDANJE PRIDOBITVE VOZNIŠKE KATEGORIJE »E« PRI	
	KATEGORIJI »C«	67
	LITERATURA IN VIRI	69
	KAZALO SLIK.....	69
	POJMOVNIK	70

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Vožnja prikolice ali polprikolice h kateri koli vozniški kategoriji ne predstavlja nikakršnega problema, dokler se peljemo naravnost naprej. Težave se pojavijo, ker promet ne poteka samo naravnost naprej, ampak je potrebno s skupino vozil zavijati levo in desno, in večkrat voziti vzvratno.

Razmerja med vlečnim in vlečenim vozilom se lahko zelo razlikujejo, kar vpliva na varnost vožnje. Da se čim bolj izognemo porušitvi razmerij, ima tovorno motorno vozilo v homologacijskem listu vpisano, kakšen polpriklopnik oziroma priklopnik sme pripeti, ravno tako pa so podatki vpisani v homologacijskem listu vlečenega vozila.

Kandidat za voznika kategorije E h kategoriji C se mora naučiti pripraviti skupino vozil za vožnjo v prometu in spoznati samo udeležbo glede na gabarite, prometna pravila in ostale udeležence v prometu.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Skoraj vsako podjetje ali samostojni podjetnik, ki se ukvarja s prevozom večje količine blaga na daljših razdaljah, raje uporablja tovorno motorno vozilo s polpriklopnikom ali priklopnikom (skupino vozil), ker tako pridobi več tovornega prostora, stroški dela so manjši, stroški prevoza pa se bistveno ne povečajo.

Tako je velikokrat pri voznikih kategorije C kot delojemalcih zaželeno tudi kategorija E.

1.3 METODE DELA

Učenje osnov kandidatov za voznike kategorije »E« pri kategoriji »C« se nanaša na poligonski del učenja, kjer se kandidati spoznajo s pripravo skupine vozil in s kasnejšim »obnašanjem« vozila na vozišču v prometu. Po osvojitvi zahtevanega znanja se program nadaljuje na voziščih z manj prometa, nato pa se ravno tako po osvojitvi zahtevanega znanja v tej stopnji učenje nadaljuje v gostejšem in gostem prometu. Vsaka stopnja vsebuje vse elemente vožnje, tako da kandidati s prakso pridobivajo znanje in izkušnje.

Znanje, ki ga kandidat pridobi, mora zadostovati za varno samostojno udeležbo v prometu. Učitelj vožnje mora z dvostransko komunikacijo, s prikazi v učni mapi in praktičnim prikazom spoznati, kdaj je nivo znanja kandidata dovolj visok, da lahko le-ta pred komisijo avto šole in kasneje pred izpitno komisijo svoje znanje tudi dokaže.

2 POGOJI ZA UČITELJA VOŽNJE

2.1 POUČEVANJE VOŽNJE

Zakon o voznikih pravi (34. člen – ZVoz): Vožnjo v cestnem prometu lahko v avtošoli poučujejo učitelji vožnje, ki imajo veljavno dovoljenje za učitelja vožnje (v nadaljnjem besedilu: dovoljenje za učitelja vožnje) tiste kategorije, za katero poučujejo kandidata za voznika motornih vozil.

Učitelj vožnje za kategorijo »E« k »C« kategoriji, mora torej imeti veljavno vozniško dovoljenje »C« in »E« in dovoljenje za učitelja vožnje teh kategorij.

Učitelj vožnje sme v praktičnem delu programa usposabljanja samo kandidata za voznika motornih vozil tiste šole vožnje, v kateri je v delovnem razmerju oziroma kjer opravlja to delo na podlagi podjemne pogodbe. Pri sebi mora imeti naslednje veljavne dokumente:

- veljavno vozniško dovoljenje kategorije, ki jo poučuje;
- veljavno dovoljenje za učitelja vožnje, ki jo poučuje;
- dnevni razvid vožnje, ki mora biti pravilno izpolnjen;
- evidenčni karton vožnje, ki mora biti na predpisan način izpolnjen in voden;
- veljavno zdravniško spričevalo kandidata za voznika motornih vozil, ki ga pripravlja.

Te dokumente mora na zahtevo policista ali pristojnega inšpektorja pokazati.

Dovoljenje za učitelja vožnje določene kategorije lahko pridobi oseba, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

- je dopolnila starost najmanj 24 let;
- ima najmanj srednjo strokovno ali srednjo splošno izobrazbo in je uspešno končala program usposabljanja za učitelja vožnje ustrezne kategorije motornih vozil;
- ima veljavno vozniško dovoljenje ustrezne kategorije najmanj pet let;
- v evidenci kazenskih točk nima vpisanih več kot pet kazenskih točk;
- v zadnjih treh letih ni bila pravnomočno obsojena ali ni v kazenskem postopku za kaznivo dejanje zoper življenje in telo, spolno nedotakljivost ali ogrožanja javnega prometa ali za kaznivo dejanje nasilništva;
- ni bila pravnomočno kaznovana za dva in več hujših prekrškov zoper javni red in mir z elementi nasilja.

Ji v zadnjih dveh letih ni:

- bil izrečen varnostni ukrep odvzema voznškega dovoljenja;
- bilo izrečeno prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe voznškega dovoljenja zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali vožnje pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ali zaradi odklonitve preizkusa z ustreznimi sredstvi, napravami ali strokovnega pregleda zaradi preveritve, ali ima v organizmu alkohol, ali odklonitve preizkusa z napravo ali sredstvom za hitro ugotavljanje prisotnosti prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi ali zaradi odklonitve strokovnega pregleda;
- bila izrečena prepoved vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije zaradi vožnje pod vplivom alkohola.

Če oseba – kandidat za učitelja vožnje izpolnjuje naštetе pogoje, se po programu za učitelja vožnje usposablja po programu, ki obsega:

- predpise o varnosti cestnega prometa z načeli varne vožnje in nevarnosti, ki nastanejo zaradi dejanj v prometu, ki niso v skladu s cestnoprometnimi predpisi;
- osnove psihologije z načeli etike v cestnem prometu;
- osnove teorije pouka (didaktika);
- poznavanje motornih vozil in cest;
- vožnjo motornega vozila;
- vsebino in izvedbo učne ure vožnje motornega vozila – praktično poučevanje;
- preizkus znanja slovenskega jezika.

Pomembno je, da se učitelj vožnje vedno zaveda, da je pri poučevanju vožnje učitelj vožnje odgovoren za varnost vožnje in za prekršek, ki ga je storil kandidat za voznika, razen če ga ni mogel preprečiti!

Učitelj vožnje ne sme dovoliti, kandidat za voznika pa ne začeti s poučevanjem vožnje, če je kateri izmed njiju utrujen, bolan, pod vplivom mamil, psiho-aktivnih zdravil ali drugih psiho-aktivnih snovi, je v slabem duševnem stanju, ima telesne okvare, ki bi ga ovirale med vožnjo, ali pa da je pod vplivom alkohola.

Za ravnanje kandidata za voznika – ali učitelja vožnje je zagrožena tudi globa, če krši zakon!

2.2 PODROČJE IN ČAS UČENJA VOŽNJE

Učna ura učenja kandidatov za voznike motornih vozil traja 60 minut. V ta čas je všteta priprava kandidata na vožnjo, vožnja motornega vozila in analiza vožnje. V teh šestdesetih minutah pa ima lahko učitelj vožnje odmor do deset minut.

Praktični del učenja vožnje kandidatov za voznike poteka dejansko na treh različnih stopnjah (površinah – nivojih).

1. Poligon (neprometna površina)

Poligon je površina, ki meri najmanj 1000 m² uporabne površine, ki omogoča izvajanje vaj iz tehnike vožnje vozila, in od šole vožnje ali podružnice ni oddaljena več kot 30 km.

Za kategorijo, opisano v tej diplomski nalogi, so to učne vaje od 1. do 6. v 1. učni stopnji. Na poligonu se izvedejo tudi vaje 1, 3, in 4, v 4. učni stopnji.

Za to stopnjo je predvidena najmanj ena učna ura.

2. Manj prometne ceste (prometna površina z redkejšim prometom v naselju in izven njega)

Z učenjem na tej stopnji se sme začeti učiti šele, ko kandidat za voznika obvlada učno snov poligonske stopnje. V tej stopnji se učenje vožnje nadaljuje po cestah z redkim prometom v naselju in zunaj naselja.

Tu se v evidenčni karton vožnje in enako v dnevni razvid vožnje vpišejo učne vaje od 1. do 8. v 2. učni stopnji. Praktično se ponavlja učna vaja 3, v 4. učni stopnji.

Za to stopnjo je predvidenih najmanj sedem učnih ur.

3. Ceste z gostim prometom (prometna površina z gostim prometom v naselju in izven njega)

Ko kandidat za voznika obvlada snov druge stopnje, se sme nadaljevati z učenjem vožnje v gostem prometu v naselju in zunaj naselja podnevi in ponoči, vozi se preko križišč, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, kjer promet ureja policist, uči se razvrščanje, vožnjo po cesti, rezervirani za motorna vozila in avtocesti, vožnjo skozi predor, po enosmerni cesti, po večpasovnih cestah in razvrščanje z enega na drugi prometni pas, dohitevanje in prehitevanje.

Ljubljana in njena okolica imata kar nekaj področij, kjer se učenje druge in tretje stopnje lahko izvaja primerno vajam. Težava se pojavi, kjer so področja, primerna za učenje začetnih vaj druge stopnje, ločena med seboj ali so odmaknjena od štartnega mesta, vmes pa so ceste, ki so urejene s svetlobnimi prometnimi znaki ali pa so to večpasovne ceste.

Vpisi v evidenčni karton vožnje in dnevni razvid vožnje kažejo vpise učnih vaj od 1. do 5. v 3. učni stopnji. Za učenje se izvajata tudi učni vaji 3 in 4 v 4. učni stopnji.

2.3 PODALJŠANJE DOVOLJENJA ZA UČITELJA VOŽNJE

Dovoljenje za učitelja vožnje ni trajno pridobljeno, ampak ga je potrebno po posebnem programu, določenem s strani notranjega ministra, obnavljati vsako leto in dopolnjevati svoje znanje.

Izvajanje programov za obnavljanje in dopolnjevanje znanja izvaja organizacija, ki jo pooblasti minister za notranje zadeve.

Ta organizacija mora tudi voditi evidenco o osebah, ki se usposablajo po posameznih programih.

Evidenca podatkov, ki jih vodi pooblaščen organizacija vsebuje:

- datum vključitve v program usposabljanja;
- ime in priimek osebe, ki se usposablja;
- naslov prebivališča;
- datum rojstva;
- datum opravljanja preizkusa znanja;
- številko potrdila o opravljenem programu usposabljanja.

S potrdilom o uspešno opravljenem posebnem programu (vsakoletni tečaj), mora učitelj vožnje še uspešno opraviti preizkus znanja predpisov o varnosti cestnega prometa pred pristojno izpitno komisijo.

Dovoljenje za učitelja vožnje izda oziroma podaljša upravna enota. Veljavnost izdaje ali podaljšanja je pet let. Veljavnost dovoljenja za učitelja vožnje je lahko krajša, če je taka omejitev določena v vozniškem dovoljenju na podlagi potrdila o opravljenem programu za izobraževanje učiteljev vožnje.

Veljavnost dovoljenja za učitelja vožnje se podaljša za pet let oziroma za krajši čas, če je taka omejitev določena v vozniškem dovoljenju na podlagi potrdila o opravljenem programu dodatnega usposabljanja učiteljev vožnje.

Ministrstvo, pristojno za promet, v okviru evidence vodi evidenco izdanih dovoljenj za učitelje vožnje. Te evidence vsebujejo naslednje podatke:

- osebno ime;
- EMŠO;
- datum izdaje dovoljenja in veljavnost;
- stalno oziroma začasno prebivališče;
- kategorijo, za katero je izdano dovoljenje za učitelja vožnje;
- upravno enoto, ki je izdala oziroma podaljšala veljavnost dovoljenja;

- podatke o ugotovljeni začasni ali trajni zdravstveni nezmožnosti opravljanja poklica voznika oziroma učitelja vožnje.

Podatke v evidenco vpisujejo upravne enote.

3 POGOJI ZA KANDIDATA ZA VOZNIKA

Kandidat za voznika se sme v šoli vožnje začeti usposablјati, če mu ne manjka več kot šest mesecev do starosti, predpisane za pridobitev pravice vožnje motornega vozila določene kategorije.

Pogoj za začetek praktičnega dela usposablјanja je, da kandidat za voznika v šoli vožnje obiskuje splošni teoretični del izobraževanja in dodatni del teoretičnega dela usposablјanja za kategorijo »E« k »C«, nato uspešno opravi preizkus znanja iz teoretičnega dela programa usposablјanja. Ta podatek šola vožnje vpiše v evidenčni karton vožnje. Poleg tega mora kandidat za voznika predložiti zdravniško spričevalo, s katerim dokaže, da je psihično in fizično sposoben voziti vozilo, za vožnjo katerega se usposablјa. Med praktičnim usposablјanjem mora uporabljati pripomočke, ki so v zdravniškem spričevalu navedeni (očala ali kontaktne leče, ipd.). Za kategorijo, opisano v tej diplomski nalogi, ne potrebuje potrdila o opravljenem tečaju prve pomoči, ker je kandidat za voznika »E« k »C« kategoriji že voznik »B« in »C« kategorije, in je že pri opravljanju voziškega izpita »B« kategorije dokazal, da je tečaj prve pomoči že opravil.

Kandidat za voznika sme v cestnem prometu uporabljati motorno vozilo tiste kategorije, za katero se pripravlja, če ga vozi pod nadzorom učitelja vožnje.

Da lahko kandidat za voznika kategorije »E« k »C« pristopi k programu za usposablјanje za pridobitev voziškega dovoljenja te kategorije, mora imeti uspešno opravljeno voziško kategorijo »C«.

Dopolnjena starost, ki jo mora imeti za vožnjo voznik »E« k »C« kategorije, je 21 let. Ne glede na ta pogoj pa je lahko voznik te kategorije star 18 let, če ima spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije, določene v zakonu, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

4 CILJI PRAKTIČNEGA POUČEVANJA »E« PRI KATEGORIJI »C«

Cilj usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil je:

- usposobljenost kandidata za varno vožnjo, tako da nihče od udeležencev v prometu ni oviran, niti ogrožen;
- sposobnost kandidata, da ustvarja in vzdržuje kulturne medsebojne odnose v prometu, da ga neprijetne situacije v prometu in napake drugih udeležencev ne spravijo v slabo voljo in da ni slab zgled drugim;
- sposobnost kandidata, da sodeluje in je solidaren z udeleženci v prometu, da jih pri njihovih željah in namenih razume in upošteva.

Kandidat mora med usposabljanjem pridobiti znanje, spretnost in odnos – obnašanje, s katerimi :

- prepozna nevarne situacije v prometu in oceni njihove resnosti;
- obvlada svoje vozilo, da ne povzroča nevarnih situacij in v primeru le-teh primerno ukrepa;
- upošteva prometna pravila, še posebej tista, ki preprečujejo prometne nesreče in ohranjajo promet tekoč;
- prepozna tehnične okvare svojega vozila, še posebej tiste, ki bi ogrožale varnost, in jih mora znati na ustrezen način odpraviti;
- upošteva vse dejavnike, ki vplivajo na obnašanje med vožnjo (psiho aktivne snovi, utrujenost, slab vid), da je lahko popolnoma sposoben uporabljati vse spretnosti, ki so potrebne za varno vožnjo;
- pomaga zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu s primernim upoštevanjem drugih, še posebej najšibkejših in najbolj izpostavljenih.

5 POGOJI ZA VOZILA, S KATERIMI SE OPRAVLJA POUČEVANJE VOZNIŠKE KATEGORIJE »E« PRI KATEGORIJI »C«

Izvajanje učenja vožnje v šoli vožnje za kategorijo »E« k »C« ni možno s kakršnim koli tovornim vozilom, ampak samo z vozilom oziroma skupino vozil, ki ustreza Pravilniku o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje (Uradni list RS, št. 44/2011).

Po sedaj veljavnem Pravilniku je potrebno v šoli vožnje za kategorijo »E« k »C« uporabljati:

- tovorno vozilo kategorije C, ki spada v to kategorijo, z največjo dovoljeno maso najmanj 12000 kg, z dolžino najmanj 8 m in širino najmanj 2,4 m. Tovorno vozilo mora biti opremljeno s sistemom proti blokiranju koles pri zaviranju (ABS), z menjalnikom, ki ima najmanj osem prestavnih razmerij za vožnjo naprej ter z ustrezno napravo za nadzor nad delom voznika in gibanjem vozila v cestnem prometu (tahograf). Tovorni del vozila mora biti zaprte izvedbe (keson s ponjavo ali furgon), ter najmanj tako širok in visok kakor kabina. Skupna masa vozila mora biti najmanj 10000 kg, vozilo pa mora doseči hitrost najmanj 80 km/h;
- skupina vozil se sestavi iz tovornega vozila kategorije C (opisano v prejšnji alineji), ki mu je dodano priklopno vozilo dolžine najmanj 7,5 m, ali s kombinacijo skupine vozil iz sedlastega vlačilca in ustreznega polpriklopnika. Ta skupina vozil mora imeti najmanj 20000 kg največje dovoljene mase, dolžino najmanj 14 metrov in širino najmanj 2,4 metra. Ravno tako mora biti ta skupina vozil opremljena s sistemom proti blokiranju koles pri zaviranju, z menjalnikom, ki ima najmanj osem prestavnih razmerij za vožnjo naprej, ter z ustrezno napravo za nadzor nad delom voznika in gibanjem vozila v cestnem prometu (tahograf). Tovorni del vozila mora biti zaprte izvedbe (keson s ponjavo ali furgon), ter najmanj tako širok in visok kakor kabina. Skupna masa skupine vozil mora biti najmanj 15000 kg, skupina vozil pa mora doseči hitrost najmanj 80 km/h.

ZVoz določa, da morajo biti vozila, na katerih se kandidati za voznika usposabljujejo za praktični del programa, označena na strehi s svetlobno tablo z napisom »ŠOLA VOŽNJE L«, na bočnih straneh pa mora biti napis z nazivom in naslovom avto šole.

Dolžina svetlobne table mora biti najmanj 60 cm, višina najmanj 13 cm, višina črk najmanj 7 cm, stranica modrega kvadrata s simbolom »L« tablice pa najmanj 10 cm. Svetlobna tabla mora biti nameščena na strehi motornega vozila na katerem se usposablja kandidat, tako da je vidna voznikom, ki vozijo za njim in proti njemu.

Zakon o voznikih tudi določa, da morajo imeti vozila »C« kategorije dodatni zunanji vzvratni ogledali za učitelja vožnje, razen pri vozilih, ki imajo ogledala nameščena tako, da lahko učitelj vožnje spremlja prometno situacijo v mrtvih kotih pred in ob vozilu ter spremlja promet za vozilom v ogledalih, ki so namenjena vozniku. Dodatno morajo imeti še zavorno stopalko za učitelja vožnje.



Slika 1: Tovorno motorno vozilo s priklopnikom s centralno osjo (Vir: lastni)

V primeru opisane kategorije svetlobna tabla na strehi vozila ni vidna z zadnje strani, zato mora biti ta skupina vozil opremljena s predpisanimi »L« tablicami.

6 PRAKTIČNI DEL PROGRAMA USPOSABLJANJA KANDIDATOV ZA VOZNIKE DVOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL

Praktični del usposabljanja se izvaja na različnih površinah glede na učno stopnjo, v katero sodijo posamezne naloge.

Praktični del usposabljanja obsega potrebno splošno ter dodatno spretnost ter obnašanje pri vožnji motornega vozila posamezne kategorije. Po zaključku praktičnega dela usposabljanja mora kandidat za voznika samostojno obvladovati vožnjo motornega vozila.

6.1 I. UČNA STOPNJA

Prva učna stopnja zajema šest vaj, za katere se predvideva najmanj eno učno uro. Izvajanje poteka na neprometni površini oziroma poligonu.

6.1.1 PRIPRAVA NA VOŽNJO

Pri tej vaji se kandidat seznanja z osnovnimi značilnostmi motornega vozila in se usposobi za:

- uporabo posamezne naprave in opreme vozila,
- uporabo opozorilne naprave in kontrolnih luči na armaturni plošči,
- pravilno odpiranje in zapiranje vrat,
- nastavitev sedeža, pravilno sedenje in držo rok na volanu,
- nastavitev naslonjala za glavo in uporabo varnostnih pasov,
- nastavitev vzratnih ogledal,
- uporabo stopalke za sklopko, zavoro in plin,
- uporabo ročne zavore,
- uporabo prestavne ročice in izbiro ustreznega prestavnega razmerja,
- zagon motorja poleti in pozimi,
- menjavo rezervnega kolesa oziroma uporabo nadomestnih sistemov (opisno),
- izvedbo varnostnih ukrepov ob koncu vožnje in izstopu iz vozila,

- preverjanje zavorne in hladilne tekočine ter tekočine za pranje vetrobranskega stekla, preverjanje motornega olja, pnevmatik in vizualni pregled vozila.

Učitelj vožnje po predstavitvenem delu s kandidatom za voznika ter ureditvijo birokratskega dela pouka predstavi kandidatu za voznika vozilo oziroma skupino vozil, s katerimi bo preko programa učenja vožnje kandidat za voznika dosegel zadosten nivo znanja samostojne vožnje, s katerim se bo samostojno in varno udeleževal v prometu.

Kandidatu za voznika se od zunaj razkaže vozilo, vsa svetlobna telesa, označbe, gabarite, sestavne dele vozila, naprave za kontroliranje varnega delovanja vozila, posebnosti, kot so dolžina, širina in višina vozila, medosna razdalja, skupna masa, osna obremenitev, največja dovoljena masa, obvezna oprema. Pregled zajema tudi preverjanje pnevmatik in vizualni pregled vozila.

Čeprav so oznake za tovorno motorno vozilo ali pa za tovorno motorno vozilo s priklopnikom namenjene vsem udeležencem v prometu, se vse prevečkrat zgodi, da vozniki ne vedo, kaj pomenita pravokotni tabli s poševnimi rumenimi in rdečimi črtami ali rumeni pravokotni tabli z rdečim robom na zadnji steni tovornega motornega vozila. Pomembnost teh tabel se pojavi, ko želimo takšno vozilo prehiteti, pa njegovo dolžino ocenimo šele, ko ga začnemo prehitevati. Ugotovitev dolžine prehitevanega vozila v trenutku, ko začnemo prehitevati, je lahko usodna, saj je od dolžine prehitevanega vozila odvisna tudi pot prehitevanja.

Pomembno je, da kandidat za voznika vidi in oceni, kako dolgo je vozilo in skupina vozil, kako dolga je medosna razdalja za razliko od osebnega vozila, kam se premakne zadnji del vozila za pogonskimi kolesi ob ostrem zavijanju v levo in kam pri ostrem zavijanju v desno.

Opozorimo ga tudi na tretjo dimenzijo, to je višina, ki je pri takšni vozniki kategoriji zelo pomembna, in je kot vozniki osebnih vozil večkrat niti ne opazimo. Medosna razdalja je pomembna predvsem v manjših križiščih in ostrih zavojih, ker se zadnja kolesa peljejo po tako imenovani idealni liniji, liniji, ki je najkrajša, kar bi v praksi pomenilo, da če na primer v majhnem in ozkem križišču pri zavijanju v desno prekmalu zavrtimo volan v desno, zadnja kolesa zapeljejo preko robnika na pločnik, kar pa je zelo nevarno, saj bi lahko tako povozili pešce in povrhu še podrli kakšen semafor. Pri ostrih zavijanjih se pojavi še težava z delom vozil za zadnjimi kolesi, lahko ga imenujemo tudi »rep«, saj gre le-ta v nasprotni smeri od našega zavijanja, pri tem pa lahko z našim vozilom zadenemo drugo vozilo, pešca, kolesarja, motorista, prometni znak, semafor ali kaj drugega.

Ko je zunanja predstavitev vozila predstavljena, se kandidat za voznika seznanja še z notranjostjo vozila. Kandidat za voznika se seznanja z uporabo armaturne plošče, volanom, ročicami ob volanu, sedežem in njegovo nastavitvijo, pedali, prestavno ročico, ogledali, varnostnim pasom in ročno zavoro.

Na armaturni plošči spozna gumbе in njihovo pravilno uporabo: vklop luči, da se uporablja parkirne ali pozicijske luči, ko je slabša vidljivost, tema, ustavitev ponoči

pred železniškimi tiri ali pri kakšnem podobnem faktorju, pri katerem je osvetlitev vozila zaradi varnosti nujna. Kratke ali zasenčene luči se uporablja v prometu v naselju, kjer je javna razsvetljava, če srečujemo drugo vozilo, tudi kadar vozimo ob železniški progi, nasproti pa se pelje vlak, ali če srečujemo pešce. Osnovne luči za vožnjo so dolge luči, ki morajo biti pravilno nastavljene, da vidimo čim bolje. Med vožnjo je zelo dobro uporabljati ventilator, nastaviti primerno nastavitve smeri pihanja zraka in njegovo temperaturo. Vklon ventilatorja je primeren v vsakem primeru, saj nas v primeru vročine hladi, še posebej če dela v sistemu s klimatsko napravo, v mrazu greje nas in stekla, kadar pa je vlaga, pa naj bo to dež, sneg ali megla, pa bo stekla sušil in bo vožnja bolj varna zaradi večje preglednosti. Istočasno pa kandidatu za voznika razložimo, da vklopi gretje ogledal, kadar je zunaj vlaga. Predstavimo še delovanje in uporabo brisalcev, preverjanje tekočin za pranje vetrobranskega stekla ter zavorne in hladilne tekočine.

Razložimo še prikaz merilnikov, kot je brzinomer, kakšne so naše največje dovoljene hitrosti in na kakšnih cestah, nadalje z razlago pojasnimo obratomer in s kakšnimi obrati naj kandidat za voznika vozi v določenih situacijah. Na armaturni plošči razložimo še merilnike pritiska zraka v zračnem sistemu, saj ima večina vozil zračne zapore, zračno vzmetenje in servo ojačevalnike za prestave in sklopko. Tu je še prikaz nivoja in pritiska olja v motorju, temperatura hladilne tekočine, kontrole lučke za pravilno delovanje vozila in lučke za nevarnosti, ki v kombinaciji z rumeno



Slika 2: Kontrola tekočin pred pričetkom vožnje (Vir: lastni)

glavno kontrolno lučjo pomenijo manjšo nevarnost in priporočajo obisk servisa, ali pa v kombinaciji z rdečo glavno kontrolno lučjo pomenijo čimprejšnjo ustavitev vozila. Pri tem kandidata za voznika opozorimo, naj v takem primeru ne ustavi vozila nenadoma, temveč naj poišče primerno mesto, kjer se bo lahko izločil iz prometa in po navodilih proizvajalca vozila, ki so zapisana v knjigi »Tehnično navodilo«, sledil navodilom za odpravo napake.

Prikažemo tudi pravilno odpiranje in zapiranje vrat, kakor tudi pravilen vstop in izstop iz vozila. Pomembno je, da se pred odpiranjem vrat prepričamo, ali to lahko storimo varno zase in ostale udeležence v prometu. Za vstop obvezno uporabimo ročaje, ki zagotavljajo, da pri napaki ne bi padli in se poškodovali. Iz vozila izstopamo ritensko!

Sedež naj si kandidat za voznika nastavi tako, da bo sedel udobno, da bo imel pregled in da bo dosegel vse ročice, volan in pedala. Prikažemo še pravilno uporabo varnostnega pasu. Volan mora držati po sistemu ure »petnajst do treh«, saj mu ta položaj omogoča lažji nadzor nad upravljanjem vozila, je bolj stabilen, lahko uporabi v vsakem trenutku eno od rok, v primeru nenadnih nevarnih situacij pa bo lažje ukrepal ali z nogami ali rokami. Tak položaj rok zagovarjajo tudi na tečajih varne vožnje višjih kategorij. Vrtenje volana naj se uporablja po sistemu »neskončne vrvi« ali po potrebi z eno roko,

Ogledala nastavimo tako, da se vidi rob tovornega motornega vozila, čim bolj v tla, istočasno pa toliko navzgor, da se slika v ogledalu odpira. To pomeni, da se vidi tudi navzgor, in če je možno, zadnji zgornji rob tovornega motornega vozila.

Prikažemo delovanje stopalk za sklopko, zavoro in plin, ter ročico ročne zavore in njeno delovanje. Seznanitev kandidata za voznika s temi stvarmi je enostavna, saj so ti kandidati za voznike že vozniki kategorij »B« in »C«.

Predstavimo še ročico menjalnika, prestavna razmerja, pretikanje, saj je od proizvajalca vozila odvisno, kakšen sistem prestav ima vozilo.

Kandidat za voznika se nauči tudi pravilne izvedbe ukrepov ob koncu vožnje. Ko se ustavi na koncu vožnje, vklopi ročno zavoro, izklopi vse električne porabnike, ugasne motor, na koncu pa še sprosti delovno zavoro. Pod pogonska kolesa se podloži klinasti podložki, na eni strani pred kolesom, na drugi strani za kolesom. Ravno tako se pod kolesa priklopnika podloži klinasti podložki. Na eni strani pred kolesom in na drugi strani za kolesom. Po možnosti pustimo vozilo v prostem teku, saj sodobna vozila ne prižgejo motorja, če je vozilo v prestavi. Če ima vozilo zračno sklopko, pritisk v zračnem sistemu pa pade, bomo brez pomoči mehničnega strokovnjaka zelo težko vozilo pri naslednji vožnji spravili v pogon, saj ne bomo mogli menjalnika prestaviti v prosti tek.

Kandidatu za voznika še opisno razložimo, kako se zamenja rezervno kolo, dvigne kabina vozila, preveri filtre za gorivo in se jih očisti, kje in zakaj se natoči aditiv AD Blue, ter kje so rezervoarji za stisnjen zrak.

6.1.2 POČASNA VOŽNJA

Pri tej vaji se kandidat za voznika usposobi za naslednje veščine:

- pravilno uporabo sklopke in plina pri speljevanju,
- pravilno držo rok na volanu in vrtenje volana,
- počasno vožnjo z drsečo sklopko naravnost naprej,
- vijugasto vožnjo v prvi prestavi naprej,
- prestavljanje v drugo prestavo in ustavljanje,
- počasno vožnjo naravnost vzvratno,
- počasno vijugasto vožnjo vzvratno,
- vožnjo skozi ovire naprej in vzvratno,
- vzvratno vožnjo pod pravim kotom.

S čimer smo kandidata za voznika seznanili v prejšnji vaji, sedaj uporabimo še praktično. Vzamemo si dovolj prostora in časa, da se kandidat za voznika privadi vozilu in vaje ponavlja toliko časa, da se motorika gibov izoblikuje.

Zelo pomembno je spoznavanje in občutek za drsečo sklopko, saj je drseča sklopka nepogrešljiv del vožnje, ki jo je potrebno uporabljati v ostrih zavojih in majhnih križiščih, v koloni, parkiranjih ob nakladalne rampe ali srečanjih na ozkih delih cest ali ob drugih nevarnostih, ko je premikanje vozila nujno, vendar se mora izvesti počasi.

Z vijugasto vožnjo se kandidat za voznika nauči hitrega vrtenja volana, saj je zaradi dolžine vozila oziroma dolžine skupine vozil v prometu to večkrat nujen del postopka za nadaljevanje vožnje.

Prestavljanje v drugo oziroma višjo prestavo omogoča kandidatu za voznika, pri koliko spuščnem pedalu sklopke začne sklopka prijemat, koliko plina dodati, s kakšnim občutkom narediti oboje, da je prestavljanje in pospeševanje nežno in mehko, da se pri tem ne poškoduje ali prevrne tovor ter da sestavni deli prenosa na vozilu ne trpijo in se ne uničujejo. Ustavljanje mora biti enostopenjsko, saj je ta način najbolj primeren za varen prevoz tovora in za njegovo ne poškodovanje. Vsak prevoznik mora voziti v duhu dobrega gospodarja, zato je skrb za tovor prvotnega pomena. Način vožnje lahko močno vpliva na okvaro tovora.

Vožnja skupine vozil naravnost vzvratno ima poseben način, to je, da se pri vožnji volan čim manj obrača, oziroma se volan obrača samo za eno četrtno obrata v levo ali desno. Volan vedno obrnemo v smer, kjer v vzvratnem ogledalu zagledamo rob priklopnika in počakamo z obrnjenim volanom v tisti smeri, kjer je priklopnik, dokler

se le-ta ne skriva za vlečnim vozilom. Temu rečemo, da se gremo igro skrivalnice: kandidat za voznika vozi počasi vzvratno, drži roke na volanu po sistemu »petnajst do treh« in v vzvratnih ogledalih opazuje, na kateri strani bo priklopnik zavil iz smeri vožnje. Če zagleda priklopnik na levi strani, zavrti volan za četrto obrata v levo, kakor bi želel reči: »Vidim te na levi!« in počaka z obrnjenim volanom, da se tovorno vozilo in priklopnik poravnata v linijo. Nato pa volan poravnava. Obratno naredi, če se priklopnik prikaže v desnem ogledalu.

Posebnost je vzvratna vožnja, ko je potrebno priklopnik namenoma skreniti iz ravne linije, oziroma je potrebno voziti vijugasto vzvratno skozi ovire ali stožce. Volan je potrebno zavrteti v nasprotni smeri, kamor želimo, da gre priklopnik, nato pa s sistemom skrivalnice, vendar bolj odločnim vrtenjem volana, včasih celo do konca, poravnati tovorno motorno vozilo in priklopnik. Pomembno je, da se kandidat pripravi že za naslednji premik ali zavoj vozila, še preden zaključi s prejšnjo oviro ali stožcem.

Kandidat se nauči zapeljati vzvratno pod pravim kotom, kot da bi želel obrniti s pomočjo stranske ulice ali parkirati k nakladalni rampi z zadnjo stranjo priklopnika.

Pozor! Večina šol vožnje uporablja priklopnike s centralno osjo, brez gibljive rude, kar zelo poenostavi vzvratno vožnjo za kandidata za voznika.

Vozniško dovoljenje ne opredeljuje, kakšne priklopnike sme voziti voznik s kategorijo »E k C«, čeprav v praksi poznamo sedlastega vlačilca s priklopnikom, tovorno motorno vozilo s »tandemom«, ki ima vpetje priklopnika pri diferencialu vlečnega vozila, klasično vpenjanje priklopnika na koncu vlečnega vozila in priklopnik z gibljivo rudo, kjer sprednja kolesa priklopnika zavijajo, vpetje pa je ravno tako na zadnjem delu vlečnega vozila.

Vsaka skupina vozil se vozi vijugasto vzvratno po svojem sistemu. Ti se med seboj zelo razlikujejo, kakor se razlikuje vožnja skozi ostre zavoje in zavijanja v manjših križiščih.

6.1.3 VOŽNJA IN MENJAVA PRESTAVNIH RAZMERIC

Kandidat se usposobi za:

- speljevanje in pospeševanje hitrosti,
- enakomerno pospeševanje vozila in prestavljanje v višje prestave pri nizkih vrtljajih motorja,
- zmanjševanje hitrosti z uporabo delovne zavore, odvzemom plina in prestavljanjem v nižje prestave,
- spreminjanje smeri vožnje – slalom,
- vožnjo čez ovire.

Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje (Uradni list RS, št. 44/2011) predpisuje najmanjšo skupno maso skupine vozil, ki je 15000 kg. To je že tako velika masa, da speljevanje in pospeševanje nista več tako enostavna, še posebej v primerjavi z osebnim vozilom. Postopka rabita več časa in nežnosti, kar je treba vzeti v obzir, ko se bo kandidat za voznika v nadaljevanju učenja moral vključevati v promet na prednostno cesto ali bo moral speljevati pri semaforjih, v koloni in vseh potrebnih situacijah.

Kandidat za voznika se nauči prestavljati v višje prestave z občutkom za vozilo in tovor, kakor tudi za spremljevalca v vozilu, povečevati hitrost, nato pa zmanjševati hitrost s pripomočki, ki jih ima za zmanjšanje hitrosti. To so delovna zavora, odvzem plina in prestavljanje v nižje prestave. Razložimo mu delovanje retarderja in motorne zavore, če ju vozilo ima.

Glede na hitrost vožnje in maso skupine vozil se nauči pravilno menjavati smer vožnje ter voziti slalom, da ne izgubi oblasti nad vozilom in ne poškoduje tovara ali vozila.

Vožnja čez oviro je lahko ravno tako nevarna, če je hitrost neprimerna. Kandidat za voznika mora znati oceniti oviro in temu pravočasno prilagoditi način vožnje.

6.1.4 VOŽNJA NA KLANCU IN USTAVLJANJE V SILI

Da kandidat osvoji znanje te vaje, mora obvladati naslednje:

- ustavljanje na klancu,
- speljevanje z uporabo ročne zavore na klancu navzgor in navzdol,
- speljevanje z uporabo delovne zavore na klancu navzgor in navzdol,
- ustavljanje v sili,
- ustavitev vozila na določenem mestu.

Ustavljanje na klancu je toliko bolj zahtevno kot na ravnini, ker masa skupine vozil še vedno potiska skupino vozil navzdol.

Če je potrebno ustaviti skupino vozil na klancu ali jo tam parkirati, je potrebno kolesa obrniti v smeri, da če bi se skupina vozil iz kakršnegakoli razloga premaknila, bi le-ta povzročila čim manjšo škodo. Vozilo se zavaruje kot na ravnem delu, na spodnjo stran pogonskih koles pa se še podstavi klinaste podložke. Klinaste podložke postavimo tudi pod kolesa priklopnika.

Kandidat za voznika se nauči speljevanja po klancu navzgor in navzdol z uporabo ročne zavore in/ali delovne zavore.

Pomembno je, da kandidat za voznika že naučeno znanje drseče sklopke uporabi pri teh dveh načinih speljevanja. Drseča sklopka pripomore, da vozilo ne zdrsne po klancu navzdol, če je naš namen speljevanje po klancu navzgor. Delovna zavora naj se uporablja, če je skupina vozil prazna, torej nima tovora, uporaba ročne zavore pa se uporablja, ko je skupina vozil polno naložena, in moramo speljati navzgor.

Pri speljevanju z delovno zavoro navzgor se kandidat za voznika nauči, da uporabi čim nižjo prestavo, popusti sklopko do točke prijemanja, počasi spusti delovno zavoro, doda plin za moč, nato pa zelo počasi popušča sklopko do konca, da vozilo odpelje z mesta.

Kadar pa je vozilo polno naloženo, kandidata za voznika naučimo, da uporabi prvo prestavo pri speljevanju na klancu navzgor, doda plin, popusti sklopko do točke prijemanja, počasi popusti ročno zavoro, in ko se začne vozilo premikati, počasi popusti sklopko do konca. V prvi prestavi vozi do vrha klanca, brez prestavljanja, da se skupina vozil ne bi ponovno ustavila. Pri tem je pomembno, da si lahko zelo pomagamo s klinastimi podložkami. Klinaste podložke so podstavljene za kolesi na spodnji strani in preprečujejo premik ali zdrs skupine vozil po klancu navzdol. Klinaste podložke močno privežemo na tovorno motorno vozilo, tiste na priklopniku pa na priklopnik, in ko speljemo, jih vlečemo za seboj do vrha klanca, kjer se lahko varno ustavimo in poberemo klinaste podložke. Tako nam ni potrebno hoditi po njih do mesta, kjer smo v klancu speljali.

Kandidata za voznika še naučimo, kako se ustavlja v sili, vendar je za ustavljanje v sili potrebno dobro in hitro premisliti, na kakšen način bo povzročeno manj škode. Včasih se zato pojavijo poškodbe tovora, včasih pride do prometne nesreče, vendar morajo vozniki višjih kategorij ukrepati tako, da se poškoduje čim manj udeležencev v prometu.

Z različno močnim pritiskom na pedal delovne zavore ali uporabo primerne stopnje retarderja, vklopom motorne zavore ali pretikanjem v nižje prestave, se kandidat za voznika nauči oceniti čas in prostor začetka zmanjševanja hitrosti in na koncu ustavitve skupine vozil na določenem mestu. Pridobiti si mora občutek, da s premočnim zaviranjem ne bi po nepotrebem poškodoval tovora ali da bi se prekmalu ustavil.

6.1.5 OBRAČANJE VOZILA

Vaja v tej stopnji zahteva od kandidata, da se usposobi za:

- določitev mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- spremljanje prometa v ogledalih ob upoštevanju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- uporabo vzratnih ogledal pred spremembo smeri vožnje,
- uporabo smernih utripalk,
- uporabo vzratnih ogledal pred in med zaviranjem,

- uporabo vzratnih ogledal pri vzratni vožnji,
- polkrožno obračanje,
- obračanje z manevriranjem,
- obračanje z uporabo stranske ceste.

Kandidat za voznika se seznanja in se nauči pravilno nastaviti zunanja vzratna ogledala tako, da vidi v ogledalih čim širše, istočasno vidi rob skupine vozil, čim nižje zaradi spremljanja koles tovornega motornega vozila kakor tudi priklopnika.

Spoznati mora, kje se nahajajo mrtvi koti v neposredni bližini skupine vozil, spremljati mora promet v ogledalih ob skupini vozil pri vožnji naravnost in pred spremembo smeri vožnje. Nauči se pravočasnega in pravilnega uporabljanja smernih utripalk, saj so smerne utripalke »pogovor« z ostalimi udeleženci v prometu, ker ostali udeleženci ne vedo, v katero smer bi mi želeli peljati, razen če jim tega nedvoumno ne pokažemo s smernimi utripalkami.

Zelo pomembno je spremljanje prometa ob naši skupini vozil in za njo pred in med zaviranjem, saj lahko le tako vidimo, ali smo zmanjšali hitrost in ali smo se ustavili varno. Ne samo, da lahko kaj pade z naše skupine vozil, lahko se tudi kdo od zadaj zaleti v nas, pa tega ne bomo čutili, ker imamo veliko skupno maso, ali slišali, ker je lahko dolžina naše skupine vozil preko osemnajst metrov.

Pri vzratni vožnji je nujno uporabljati vzratna ogledala, saj lahko le tako spremljamo boke naše skupine vozil, kje se naša skupina vozil na vozišču nahaja, koliko smo od roba, koliko smo od črte. Če res glavo neprenehoma obračamo levo in desno, tako da vidimo dogajanje v vseh stranskih ogledalih, zelo izničimo možnosti, da bi se kdo skrival v mrtvi kot za našo skupino vozil, in bi zato prišlo do prometne nesreče.

Pri polkrožnem obračanju moramo dati poudarek tudi na zunanji rob skupine vozil, saj bo »rep« vlečnega vozila iz smeri obračanja potegnili vlečeno vozilo, to pa bo nato še s svojim »repom« zapeljalo iz smeri zavijanja. Večji kot je previs za zadnjim kolesom vlečnega vozila, bolj bo navzven potegnili vlečeno vozilo, ki pa bo nato s svojim previsom za zadnjimi kolesi (če ima vozilo več osi) še dodatno potegnili rob vozila navzven.



Slika 3: Prikaz odmika previsa za zadnjim kolesom vlečnega in vlečenega vozila pri obračanju v desno (Vir: lastni)

Obračanje skupine vozil z manevriranjem zahteva dobro premišljeno delo, ocenitev prostora, kjer bomo to izvedli, ter pravilno, pravočasno in hitro vrtenje volana v pravi smeri. Če kandidat za voznika obrača z manevriranjem v levo, se mora ustaviti ob desnem robu, vendar tako, da z desnim robom skupine vozil ne bi zadel v ovire na desni strani. Ko ni drugih udeležencev, in se v vzvratnih ogledalih na obeh straneh prepriča, da ni nevarnosti, in ko svoj manever z levim smernikom pravilno nakaže, se začne premikati in volan zavrti do skrajne leve točke. Spremlja dogajanje okoli svoje skupine vozil ter pazi, da ne bi zalomil vlečnega in vlečenega vozila. Če priklopnik preveč zalomi, lahko poškoduje priklop ali priključek, zračne ventile ali električno napeljavo. Preden se ustavi pred koncem prostora na levi strani obračanja, volan odvijte in ga po možnosti zavrti v desno, saj se tako položaj priklopnika poravnava za vlečnim vozilom ali pa se (še toliko boljše) premakne položaj priklopnika na desno stran vlečnega vozila. Kandidat za voznika se prepriča ali je dovolj varno, da z vožnjo vzvratno nadaljuje obračanje, vključi štiri utripalke ter se začne premikati vzvratno. Pri tem mora volan zavrteti skrajno levo, saj se bo le tako priklopnik začel premikati v desno. Pri tem mora biti kandidat za voznika še posebno previden, da se priklopnik ne zalomi, ker ga potem ne bi mogel z vožnjo vzvratno poravnati, poškodoval bi pa lahko vitalne dele vpetja priklopnika na vlečno vozilo. Z vožnjo nazaj nadaljuje samo toliko, kolikor prostora potrebuje spredaj, da skupino vozil obrne v smeri zelene vožnje, in z vožnjo nadaljuje.

Kakor se je kandidat na začetku učil vožnje pod pravim kotom vzvratno, tako mu tisto znanje in način pomagata pri obračanju v stransko ulico. Pri tem je zelo pomembna uporaba vzvratnih ogledal, saj se v ogledalih oceni položaj priklopnika in vlečenega vozil, zalomljenost priklopnika, spremljanje ostalega prometa in drugih udeležencev v prometu. Pri tem mora biti kandidat za voznika pozoren na utripalke, ki morajo med vožnjo v zavoj kazati, v katero smer se bo skupina vozil peljala, pri ravni vzvratni vožnji pa vklopi štiri utripalke.

6.1.6 SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM

Zadnja učna vaja te stopnje zajema osnovne elemente tehnike vožnje, pridobljene na tej stopnji, kjer kandidat prikaže njihovo samostojno izvajanje.

Kandidat mora biti usposobljen uporabljati tudi sekundarne naprave za upravljanje vozila, kot so naprave za čiščenje in odmrzovanje vetrobranskega stekla, naprave za prezračevanje vozila in luči na vozilu.

Kandidat in učitelj vožnje naredita tudi samooceno kandidata, ki jo lahko primerjata z drugimi kandidati ali z izkušnjami učitelja vožnje.

V prvi učni stopnji se kandidat za voznika kategorije »E« k »C« usposablja tudi po četrti stopnji oziroma dodatnem delu praktičnega programa z vajo 1. Ta vaja zajema usposobljenost kandidata za nakladanje in razkladanje tovora.

Pri tem se usposobi za:

- uporabo zaščitnih in varnostnih ukrepov pri nakladanju in razkladanju tovora na motornem oziroma priklopnem vozilu,
- parkiranje ob nakladalni rampi,
- priklop in odklop priklopnega vozila z vlečnim vozilom,
- priklop in odklop polpriklopnika z vlečnim vozilom.

Kandidat za voznika se nauči, da spremlja nakladanje in razkladanje tovora, saj je med vožnjo sam odgovoren, da je tovor po teži pravilno razporejen po tovornem prostoru in ne zmanjšuje stabilnosti tovornega motornega vozila, ter da je tovor pravilno pripet, da se med vožnjo ne prevrne in poškoduje ali da ne pade z vozila. Za osebno zaščito je potrebna uporaba zaščitne čelade, zaščitnih rokavic, svetlikajočega zaščitnega jopiča, včasih celo zaščitnih očal.

Pred parkiranjem ob nakladalni rampi se mora prepričati, ali ni vozilo previsoko, in bi s približanjem rampi poškodoval nadgradnjo vozila, poškodoval žleb, streho ali kaj podobnega.

Pred približanjem nakladalni rampi mora spustiti stranice tovarnega prostora, saj jih potem, ko bi ustavil ob rampi, ne bi mogel več spustiti. Pri ustavljanju ob rampi z zadnjo steno je potrebno paziti, da se rampi ne približamo prehitro, saj bi lahko poškodovali vozilo ali že naložen tovor. Pri bočnem ustavljanju ob rampo se je potrebno približevati pod majhnim kotom, da se skupina vozil v celoti čim bolj približa nakladalni rampi in s tem omogoči, da se v primeru nakladanja tovora z viličarjem, viličar zapelje na vozilo brez bojazni, da bi padel v luknjo med nakladalno rampo in vozilom.

Kandidat za voznik se nauči postopka priklopa priklopnika in vlečnega vozila. V ravno linijo poravna vlečno vozilo s priklopnikom. To naredi tako, da z vožnjo pred priklopnik v vzvratnih ogledalih poravna liniji bokov priklopnika in liniji bokov vlečnega vozila. Nato se vzvratno približa priklopniku na približno en meter, nastavi višino rude v višino priklopa in preveri linijo rude in priklopa. Sornik priklopa nastavi v položaj pripenjanja. Približa se na minimum do priklopnika. Če sta linija in višina pravi, z vzvratno vožnjo do priklovice pripne priklopnik na vlečno vozilo. Dvigne peto priklopnika, pripne zračni sistem za delovanje zavor in vzmetenja na



Slika 4: Priprava vlečnega vozila za priklop (Vir: lastni)



Slika 5: Poravnava vlečnega vozila v linijo z vlečenim vozilom pred priklopom (Vir: lastni)



Slika 6: Vzratna vožnja do priklopnika (Vir: lastni)



Slika 7: Približanje vlečnega vozila na približno en meter do priklopnika (Vir: lastni)

priklopniku, najprej cev dovoda zraka in nato cev delovanja zavor. Vklopi še električni sistem in sistem ABS. Sprosti ročno zavoro na priklopniku in pospravi klinaste podložke.

Večkrat se zgodi, da se sornik priklopa ne postavi v končni položaj, saj pride med sornikom in priključkom vlečenega vozila do trenja. Tako na koncu pripenjanja vlečnega in vlečenega vozila, ko preverimo, da je za priklopnikom dovolj prostora, z vzvratno vožnjo približno pol metra in nenadnim ustavljanjem sprostimo to trenje in sornik sede v svoj položaj. S tem se prepreči, da bi se priklopnik kje nekontrolirano odpel. Nato opravimo kontrolo delovanja signalno-varnostnih naprav in delovanja zavor. Zavore preverimo tako, da ročno zavoro sprostimo, pritisnemo delovno zavoro, jo na hitro spustimo in poslušamo, če je zrak iz zavornega sistema pihnil dvakrat. Enkrat iz tovornega motornega vozila in enkrat iz priklopnika. Če imamo pomočnika, pri kolesih priklopnika gleda, če se zavorne klešče premikajo.



Slika 8: Poravnava vlečnega vozila v linijo z vlečenim vozilom pred priklopom (Vir: lastni)

Kandidat za voznika skupino vozil parkira na določenem mestu. Pod kolesa priklopnega vozila postavi klinasti podložki, na eni strani za kolesom, na drugi strani pred kolesom. Zategne ročno zavoro. Spusti peto priklopnika in dvigne rudo do takšne višine, da razbremeni priklopnik. Odklopi ABS sistem, elektriko in obe cevi zračnega zavornega sistema. Sornik priklopa nastavi v položaj odpenjanja. Opravi kontrolo odpenjanja, in če ni česa pozabil, odmakne motorno tovorno vozilo od priklopnika.

Postopek priklopljanja in odklopljanja polpriklopnika oziroma sedlastega vlačilca je podoben, samo da višino pripenjanja uravnava voznik ali kandidat za voznika s tovornim motornim vozilom tako, da dviga ali spušča zračno vzmetenje zadnjega dela vozila. S tem nastavi višino sedla za pripenjanje.

PRIKOLICA „ E + C “

PRIKLOP:

- poravnava tovornjaka s prikolico v ravno linijo vzvratno na približno en meter razdalje,
- z ročico priklopa dvig sornika priklopa na prvo stopnjo,
- nastaviš višino rude v višino priklopa tovornjaka,
- približaš tovornjak na minimum do prikolice (preveriš, če je vse poravnano: linija in višina priklopa),
- z vzvratno vožnjo pripneš prikolico na tovornjak,

Pozor! Pred nadaljevanjem priklapljanja prikolice na tovornjak ugasneš porabnike električne energije in motor tovornjaka – **EKOLOGIJA.**

- peto prikolice dvigneš,
 - pobereš klinaste podložke,
 - spustiš ročno zavoro prikolice,
 - pripneš cevi zračnega zavornega sistema (najprej levo, nato desno),
 - pripneš elektriko in ABS (če ni Evro priklop: najprej levo, nato desno),
- (če se sornik priklopa ne zaskoči do konca, z vzvratno vožnjo – približno pol metra in nenadnim zaviranjem, zaskočiš sornik do konca – ročica priklopa skoraj vodoravno, kontrolni štift na priklopu skrit).

!!KONTROLA - NUJNO!! Delovanje signalno – varnostnih naprav, podložke, ročna zavora, peta, priklop, zračni sistem, elektrika.

ODKLOP:

- podložimo klinaste podložke (na eni strani za kolesom, na drugi strani pred kolesom; če parkiramo na klancu, podstavimo podložke na spodnji strani koles),
- zategnemo ročno zavoro prikolice,
- spustimo peto prikolice,
- odklopimo elektriko in ABS,
- odklopimo cevi zračnega zavornega sistema (najprej desno, nato levo),
- dvignemo sornik priklopa na prvo stopnjo.

!!KONTROLA - NUJNO!! Klinaste podložke, ročna zavora, peta, zračni sistem, elektrika, priklop.

VOŽNJA:

Pri vožnji nazaj zalomimo prikolico z vrtenjem volana v obratni smeri od zelene smeri vožnje. Če hočemo, da gre prikolica v desno, vrtimo volan v levo. Če hočemo, da gre prikolica v levo, vrtimo volan v desno.

Pri vožnji naravnost nazaj vrtimo volan samo za ¼ obrata v vsako smer. Volan obrnemo v tisto smer, kjer se prikolica pokaže in počakamo, da se le-ta skrije.

NDM = 24,300 t, SMsV = 15,400 t, v = 3,8 m, d = 18 m, š = 2,5 m;

Slika 9: Obrazec za priklop in odklop priklopnika – pripomoček za kandidata za voznika kategorije »E« pri kategoriji »C« (Vir: lastni)

6.2 II. UČNA STOPNJA

Druga učna stopnja se izvaja v naselju in izven naselja z manj prometa. Za drugo stopnjo praktičnega programa je predvidenih najmanj sedem učnih ur. Ta stopnja zajema osem učnih vaj.

6.2.1 VKLJUČEVANJE V PROMET IN VOŽNJA PO MANJ PROMETNIH CESTAH ZUNAJ NASELJA

Pri tej vaji se kandidat usposobi za naslednje:

- varno vključevanje v promet s poligona, kolovozne poti ali druge neprometne površine,
- pravilno uporabo smernih utripalk,
- opazovanje prometa pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- ohranitev pravilne lege in hitrosti vozila na smernem vozišču,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji po cestah zunaj naselja,
- predvidevanje dejanske nevarnosti,
- pravilno zaviranje pri večjih hitrostih,
- pravilno oceno varnostne in minimalne varnostne razdalje,
- pravilno oceno razdalje med vozili,
- pravilno pospeševanje in zmanjševanje hitrosti (enakomerno pospeševanje vozila in prestavljanje v višje prestave pri nizkih vrtljajih motorja oziroma zmanjševanje hitrosti z uporabo delovne zavore, odvzemom plina in prestavljanjem v nižje prestave),
- vožnjo mimo ovire na vozišču,
- vožnjo prek nevarnega prevoja ali večje grbe na cesti,
- vožnjo po cesti skozi gozdnato območje,
- vožnjo po klancu navzgor in navzdol,
- speljevanje na klancu (naprej oziroma vzvratno),
- srečanje na zoženem delu ceste,

- pravilno uporabo zvočnih in svetlobnih opozorilnih znakov.

Kandidat za voznika se seznanja z varnim vključevanjem v promet s poligona ali druge neprometne površine. Mimo mora spustiti vozila, ki vozijo po prednostni cesti, če pa se vključi med njih, mora oceniti razdaljo med vozili in hitrost vozil, da se vključi varno brez oviranja in ogrožanja. Upoštevati mora dejavnik dolžine svoje skupine vozil, možnost pospeševanja, glede na moč svojega vozila, skupno maso in specifiko tovora. Pravilno in pravočasno mora nakazati premike in spremembe smeri vožnje, da seznanja ostale udeležence v prometu o svojih namerah, opazovati mora promet ob svoji skupini vozil in za njo in se naučiti spoznavati dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini svoje skupine vozil in poleg nje. Z uporabo vzratnih ogledal ocenjuje lego na vozišču in ohranja lego na njej ob primerni hitrosti.

6.2.2 VOŽNJA PO MANJ PROMETNIH CESTAH V NASELJU

Kandidat se pri tej vaji usposobi za naslednje veščine:

- opazovanje prometa pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- pravilno nakazovanje in spremembo lege na smernem vozišču,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji po cestah v naselju,
- predvidevanje dejanske nevarnosti,
- upoštevanje varnostne in minimalne varnostne razdalje,
- približevanje in vožnjo prek prehoda za pešce,
- približevanje in vožnjo prek kolesarske steze,
- razvrščanje pred križiščem in vožnjo naravnost skozenj,
- razvrščanje pred križiščem in zavijanje desno,
- razvrščanje pred križiščem in zavijanje levo,
- prehitevanje motoristov, kolesarjev in pešcev,
- obračanje z uporabo stranske ceste, enakovredne ceste ali uvoza,
- vožnjo mimo avtobusnih postajališč,

- uporabo zvočnih in svetlobnih opozorilnih znakov.

Velikokrat je za kandidata prva vožnja v prometu s takšno skupino vozil stresna. Vozili sta relativno široki, dolžina dosega osemnajst metrov, vožnja pa ni samo premikanje skupine vozil naprej, ampak je mnogo več.

V prometu sodelujejo mladi, stari, otroci, bolni, šibki, velikokrat tudi osebe z motnjami v duševnem razvoju. Vsi naštetih so lahko pešci, kolesarji ali vozniki. Čeprav prometni zakon določa, da lahko vsak udeleženec pričakuje, da se bodo vsi ravnali po prometnih predpisih, so dejstva pač takšna, da udeleženci v prometu delamo napake, ki se jih včasih celo ne zavedamo, včasih pa se napake ali kršitve dogajajo namerno. To zmanjšuje varnost v prometu, da pa te napake ali kršitve drugih udeležencev v prometu popravimo, moramo promet dobro poznati in se na nevarnosti pripraviti.

Kandidat za voznika mora opazovati promet in dogajanje daleč pred seboj, da lahko hitrost in način vožnje prilagodi razmeram na cesti in s svojo vožnjo prepreči morebitne prometne nesreče.

Na varnost pa ne vpliva samo spremljanje prometa daleč pred seboj, temveč tudi ob skupini vozil in za njo. Dejanja drugih udeležencev v prometu so včasih nepredvidljiva, saj smo ljudje zaradi razno raznih misli in skrbi raztreseni, kar pa vpliva na varnost v prometu.

Čeprav je »pogovor« med vozniki določen po prometnih pravilih, kar pomeni, da morajo imeti vozila vedno prižgane zasenčene ali kratke luči, da je potrebno premik vozila ali spremembo smeri vožnje pravočasno nakazati s smernikom, da se pri zaviranju prižgejo zavorne luči, da nadaljevanje vožnje izkazujemo tudi s postavitvijo na vozišču, se dogaja, da vozniki prepozno s signalizacijo opozorijo ostale udeležence v prometu na svoje namere.

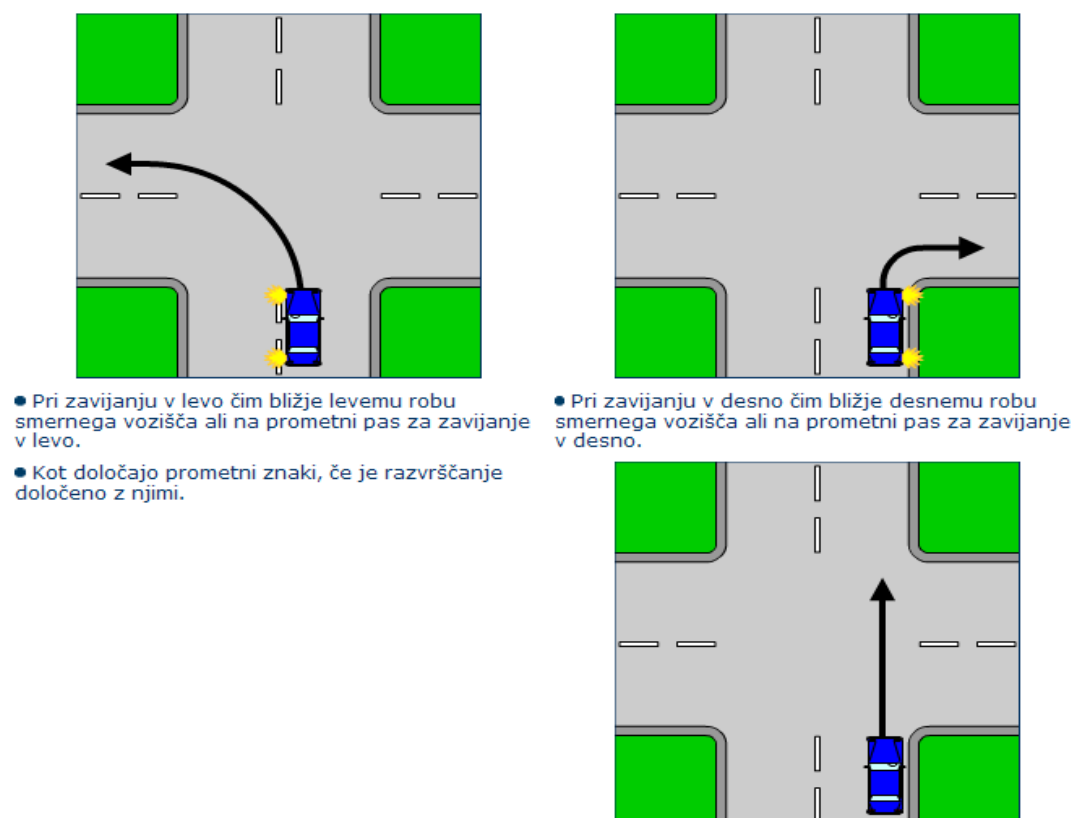
Za varno vožnjo torej ni dovolj, da imamo samo varnostno razdaljo pred seboj, kandidat za voznika se mora naučiti spremljati dogajanje ob skupini vozil, saj od takrat, ko neko točko prevozimo s kabino tovornega vozila, traja kar nekaj časa, da to isto točko prepeljemo še s prikolico. Od hitrosti je odvisno, koliko časa je to, pri neki zmerni vožnji v naselju in skozi križišča, kjer zavijamo, pa lahko mine tudi nekaj sekund. V tem času se prometna situacija lahko zelo spremeni. Nevarnost pa se še poveča, saj je v naseljih več otrok, ki prometa še ne poznajo, kar je lahko tudi razlog za prometno nesrečo.

Mrtve kote okoli vozila oziroma skupine vozil zmanjšamo s pravilno nastavitvijo vzvratnih ogledal, ki jih je potrebno nastaviti pred začetkom vožnje. Zelo je v pomoč električna nastavitve ogledal, saj si jih kandidat za voznika nastavi iz vozniškega sedeža in položaja, ki ga bo imel med vožnjo. Poudariti je potrebno, da kandidat ves čas vožnje spremlja boke skupine vozil in dogajanje daleč za skupino vozil. To je še posebej potrebno, če imamo v križišču namen zaviti desno, pri tem pa sekamo pot vozilom ali pešcem, ki imajo prednost pred nami. Ko se približujemo križišču, kjer bomo zavili, moramo vsekakor zmanjšati hitrost. Med tem časom lahko do križišča pripelje kolesar ali kolesarji, ali pa pridejo pešci, ki jih prej nismo mogli opaziti. Ko že začnemo zavijati desno, se nam na desni strani pojavi mrtvi kot, kar pomeni, da dela desne strani ne vidimo skozi bočno steklo, niti ga ne vidimo v desnem ogledalu.

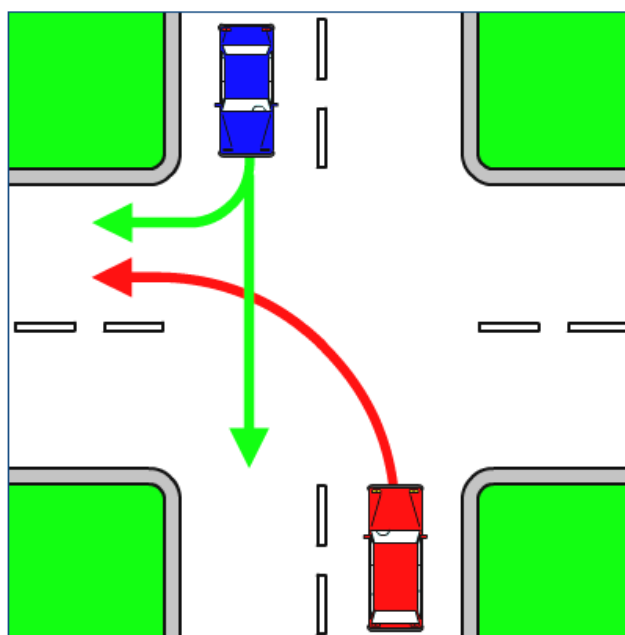
Takrat je največja verjetnost, da katerega od omenjenih udeležencev v prometu spregledamo in da pride zato do tragedije, ki žal v prometu niso redke.

Ravno tako se mora kandidat za voznika zavedati nevarnosti gostote križišč, saj vsako posebej ustvarja določeno mero nevarnosti. Vsaka poškodba, nepooblaščen odstranitev prometnih znakov ali vandalizem, spremeni prometno signalizacijo, ki je še posebej v domačem okolju izjemnega pomena za prometno varnost, saj v domačem okolju vozniki zelo radi vozimo na pamet brez spremljanja prometnih znakov. Kandidat mora zbrano in previdno spremljati pravilo srečanja in desno pravilo.

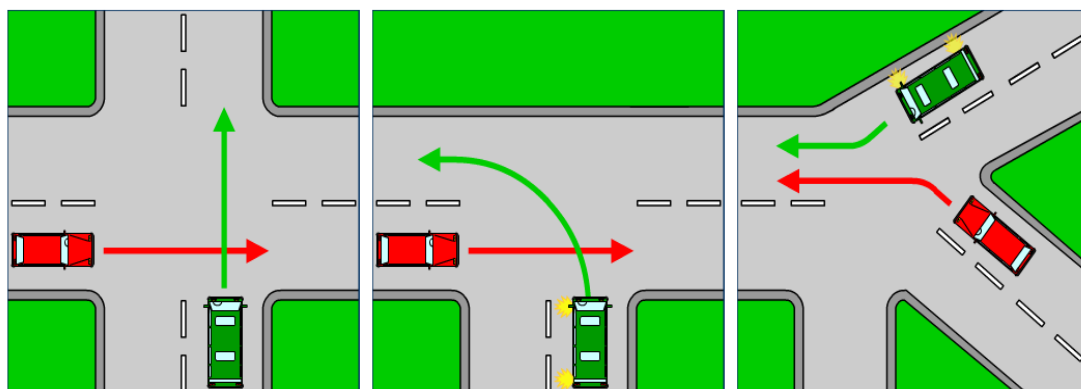
Prehodi za pešce so v naseljih, kjer je več ljudi, bolj uporabni, kar za voznika pomeni, da se s tem poveča število ljudi na vozišču, vemo pa, da lahko v prometu sodeluje vsak, čeprav se nevarnosti vozil, še posebej skupine vozil kot je kategorija »E« pri kategoriji »C« ne zaveda vsak prav dobro. Še posebej kandidata za voznika opozorimo na prehode za pešce, kjer so vozila parkirana preblizu le-teh, ali je na nasprotnem prometnem pasu stoječa kolona, ki onemogoča dober pregled na prehodu za pešce, istočasno pa zaradi te kolone omogoča prehod pešcem čez njihov prometni pas. V takih primerih obstaja nevarnost, da pridejo pešci na naš prometni pas, ne da bi se prepričali ali je prehod čez cesto varen. Vsekakor pa je za varnost v takih primerih zadolžen kandidat za voznika, ki mora takšne nevarnosti predvidevati in hitrost prilagoditi, ter po potrebi tudi ustaviti.



Slika 10: Postavitev pred križiščem za vožnjo naravnost ali za zavijanje
(Vir: tecajCPP.com)



Slika 11: Pravilo srečanja... (Vir: tecajCPP.com)



Slika 12: ...desno pravilo (Vir: tecajCPP.com)

Za varno vožnjo mora kandidat poznati razmišljanja in dejanja drugih udeležencev v prometu. Ne samo, kaj smejo narediti ali kaj dovoljujejo prometna pravila, ampak mora pričakovati in vzeti v obzir tudi morebitne napake, ki bi jih le-ti lahko storili. Rekli bi lahko, da je za varno vožnjo potrebno razmišljati pesimistično.

V samem praktičnem učenju vožnje kandidat za voznika spozna, kako se promet dejansko odvija in kaj vse vpliva na njegovo varnost in varnost ostalih udeležencev v prometu.

Za pravočasne odločitve, kako reagirati v prometu in pridobiti čas pri odločitvah, še posebej v nevarnih situacijah, je zadostna varnostna razdalja. Prometni zakon določa, da je varnostna razdalja dve sekundi. To pomeni, da ko vozilo pred nami

prevozi neko točko, ki si jo določimo, smemo do tiste točke pripeljati šele čez dve sekundi.

Pri vožnji skupine vozil »E« pri kategoriji »C« se kljub temu pojavi težava, ker je lahko zaradi občutljivosti tovora ta varnostna razdalja prekratka. Po veljavni zakonodaji mora imeti motorno tovorno vozilo s priklopnikom vsaj 15.000 kg skupne mase skupine vozil. Največkrat to pomeni, da so vozila šol vožnje naložena s tovorom. Vozniku ali kandidatu za voznika motornih vozil kategorije »E« pri kategoriji »C«, da občutek varnosti, če sam naloži tovor in ga tudi sam pritrdi. Tovor pa lahko kljub temu povzroči prometno nesrečo, če voznik ni pri vožnji pazljiv. Če je tovor krhek, na primer steklovina, se lahko razbije na koščke, če po neravninah in v ovinki vožnja ni umirjena. Pri vožnji ostrih ali težkih predmetov pa obstaja nevarnost, da se pritrjevalne vezi pretrgajo ali nadgradnja tovrnega dela tovrnega vozila polomi, pri tem pa pade tovor z vozila. Obstaja tudi možnost prevrnitve tovrnega motornega vozila. Vse to spravlja v nevarnost tudi ostale udeležence v prometu, ki bi bili v času zgoraj navedenih težav v bližini.

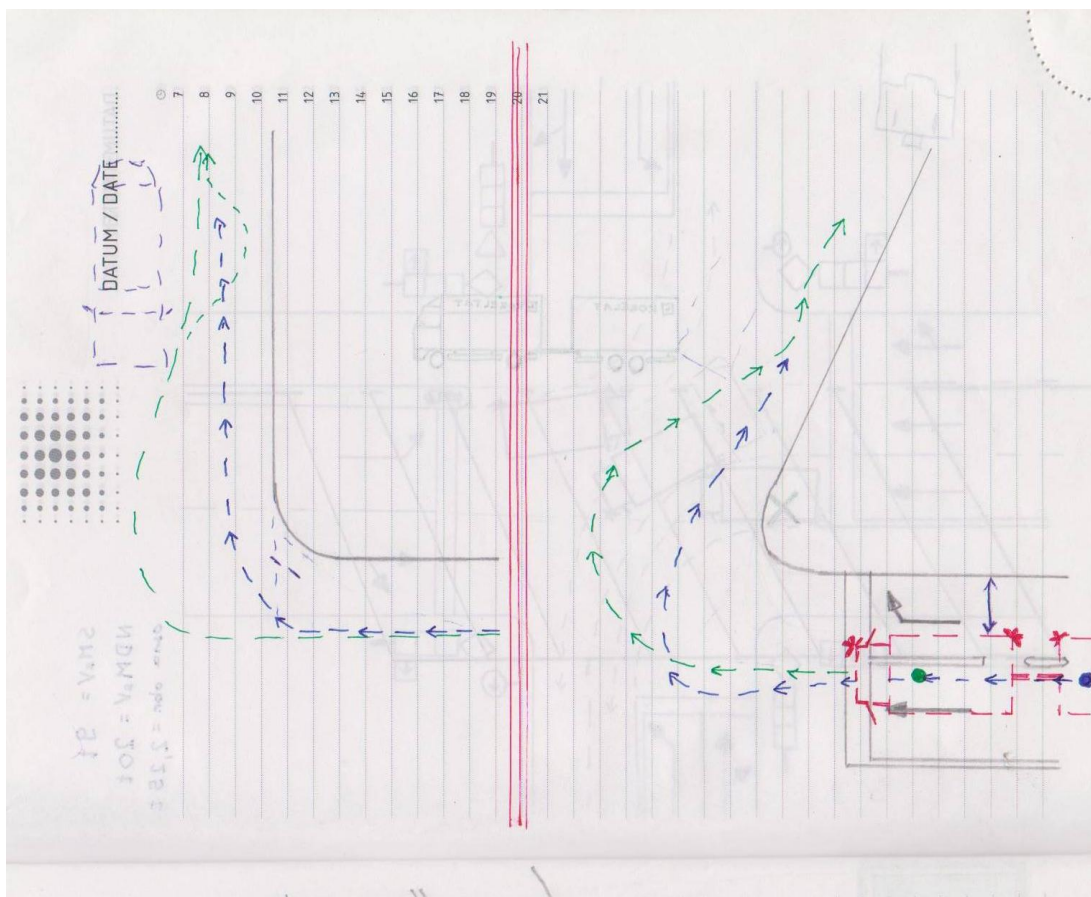
V določenih primerih imamo lahko tudi minimalno varnostno razdaljo. To je v primeru, da vozimo v počasi vozeči koloni. Vendar ta razdalja ne sme biti manjša od ene sekunde.

Približevanje in vožnja prek kolesarske steze mora zajemati še večjo stopnjo pozornosti, saj imajo kolesarji okretnost, spremembo smeri vožnje in nenadno ustavljanje zaradi dveh koles oteženo. Pri sami vožnji mora kolesar nenehno loviti ravnotežje. Če mu prednostno pot presekamo, ga kaj kmalu dobimo pod kolesa tovrnega vozila ali priklopnika. Zaradi svoje hitrosti se zlahka skrijejo v mrtvi kot, sami pa največkrat teh mrtvih kotov, ki jih ima voznik ali kandidat za voznika kategorije »E« pri kategoriji »C«, ne razumejo. Kandidat za voznika pa mora pri vključevanju na prednostno cesto, kjer je tudi kolesarska steza, zelo pozorno pregledati prosto pot in preračunati, če ne bo s svojim vključevanjem v promet na prednostno cesto oviral morebitnih prihajajočih kolesarjev. Če kolesarji pridejo, ko je kandidat že na točki vidljivosti, se mora dobro prepričati, ali so kolesarji varno obšli njegovo skupino vozil. Pri samem prečkanju kolesarske steze pa mora v vzratnih ogledalih preveriti varno vožnjo prek kolesarske steze.

Za vožnjo skozi križišče naravnost, se kandidat za voznika nauči držati pozicijo na sredini prometnega pasu ali ob desnem robu vozišča, vendar toliko stran, da je vožnja varna. Ko se kandidat za voznika s svojo skupino vozil približuje križišču, mora pravočasno videti prometne znake in prilagoditi vožnjo prometnim pravilom, ki veljajo za križišče, kateremu se približuje in nadaljevanju vožnje skozi križišče. Prometni znaki ali prometna pravila mu pokažejo, ali je na prednostni ali stranski cesti. Če je na stranski cesti, ima to označeno s prometnim znakom »križišče s prednostno cesto« ali s prometnim znakom »ustavi!«. V tem primeru lahko vožnjo nadaljuje, ko je prednostna cesta prosta v takšni dolžini, da s svojo skupino vozil ne bi oviral vozil, ki bi pripeljala po prednostni cesti. V primeru, da nima prometnih znakov, je kandidat za voznika s skupino vozil na prednostni cesti, vendar se mora prepričati, ali ne velja morda v tem križišču »desno pravilo«. To preveri tako, da s pogledom v desno ulico ali cesto preveri, ali imajo od tam prihajajoča vozila prometni znak »križišče s prednostno cesto« ali prometni znak »ustavi!«. Da ni desno pravilo, kljub temu da na desni ulici ali cesti ni omenjenih prometnih znakov,

pokaže znak za enosmerno cesto. Ves ta čas mora biti kandidat za voznika pozoren na pešce in kolesarje, kakor tudi na varno prečkanje križišča s kompletno skupino vozil. To pomeni, da dogajanje spremlja v vzratnih ogledalih.

Pri zavijanju desno mora biti kandidat za voznika pozoren na vse prometne znake, ki jih upošteva pri vožnji skozi križišče naravnost, kakor tudi na ostale udeležence v prometu. V desno ne zavije, če je desna cesta enosmerna ali mu to prepovedujejo prometni znaki. Pri približevanju križišču mora biti zelo pozoren na širino vozišča, morebiten premik bolj v levo, da lahko sploh zavije v desno, kakor tudi na prevoznost ceste, saj bi v primeru neprevoznosti po nepotrebem moral voziti vzvratno in še to na prednostno cesto. Nevarnosti, ki se tu pokažejo, so sekane poti pešcem in kolesarjem, na levi strani pa je nevarno, da bi s previsom tovornega vozila ali s previsom priklopnega vozila zadel nasproti vozeče vozilo ali vozilo, ki bi nas prehitelo. Kandidat za voznika mora biti pozoren tudi na zalomljenost priklopnega vozila, saj se lahko poškoduje priklopna vez med vlečnim in vlečenim vozilom.



Slika 13: Skica vožnje vlečnega (zelena) in vlečenega (modra) vozila, ki kandidatu prikaže, kako gre skupina vozil v desni ovinek (Vir: lastni)

Zavijanje v levo v križišču pri tej vaji zahteva od kandidata za voznika, da zna oceniti hitrost in razdaljo nasproti vozečih vozil, da jim pri zavijanju v levo ne bi izsilil

prednosti. Pozoren mora biti tudi na kolesarje in pešce, ki lahko pridejo iz naše smeri, vendar po levi strani. Če pride do situacije, ko je na vozišču pešec ali kolesar, mora kandidat za voznika, kakor tudi vsak drug voznik, počakati na svoji polovici vozišča, da se pot sprostí, in šele nato odpelje v levo čez nasprotno polovico vozišča in čez prehod. Na cesti, v katero zavija, mora biti dovolj prostora, da kompletna skupina vozil zapusti križišče.

Včasih je bolje, če pred zavijanjem v levo ali desno odstopimo prednost kakšnemu vozilu na neprednostni cesti, če nam to omogoči lažjo in varnejšo vožnjo skozi križišče.

Prehitevanje motoristov, kolesarjev ali pešcev se sme opraviti takrat, ko vidimo dovolj daleč, da s svojo vožnjo ne bomo ovirali ali ogrožali teh skupin udeležencev v prometu, kakor tudi nasproti vozečih vozil. Pri prehitevanju moramo vedeti, da je sunek zraka pred vozilom zelo močan, in lahko povzroči padec motorista, kolesarja ali pešca. Zato moramo hitrost in bočno varnostno razdaljo prilagoditi. Kandidat za voznika skupine vozil se mora pred začetkom prehitevanja prepričati, da ga drugi udeleženci v prometu ne prehitevajo in svojo namero nedvoumno pokazati s smernikom. Prepričati se mora, da je s skupino vozil varno mimo prehitevanega udeleženca in se šele nato vrniti v svoje smerno vozišče.

Obračanje skupine vozil s pomočjo stranske ceste, enakovredne ceste ali uvoza je zelo zahtevno. Pri vožnji tovorne skupine vozil vzvratno se pojavi nevarnost mrtvega kota za skupino vozil, nato pa še ob bokih, ko začne kandidat za voznika voziti vzvratno v stransko cesto. Pred obračanjem mora kandidat za voznika izbrati primerno mesto, ki mora biti čim bolj pregledno, čim širše in ne sme biti preveč prometno. V primeru, da kandidat za voznika ne vidi več, kako je z varnostnimi razdaljami za skupino vozil in ob njej, mora vožnjo prekiniti, izstopiti iz vozila in se prepričati, če lahko vzvratno vožnjo nadaljuje.

Vožnja mimo avtobusnih postajališč mora biti previdna, vožnjo pa mora kandidat za voznika neprestano spremljati v desnem vzvratnem ogledalu. Na vozišče lahko kdo od pešcev ali potnikov koga porine, lahko kdo pade ali se na pločniku spotakne. V primeru, da je na avtobusnem postajališču avtobus, pa ta avtobus zakriva pogled kandidatu za voznika. Občutno se zmanjša tudi bočna varnostna razdalja. Zato je potrebno hitrost zmanjšati. Zaradi ustavljenega avtobusa obstaja možnost, da kdo nenadoma stopi na vozišče pred našo skupino vozil. Pri nizki hitrosti je možno skupino vozil ustaviti brez nevarnosti, da bi to osebo povozili, ali da bi z nenadnim zaviranjem poškodovali tovor. Rizične skupini pešcev v takšnih primerih so otroci in starejši. Otroci zato, ker ne pomislijo, da lahko izza ustavljenega avtobusa pripelje kakšno vozilo, starejši pa pričakujejo, da se bo promet odvijal njihovemu ravnanju primerno.

Uporaba svetlobnih ali zvočnih signalov mora biti primerna prometnim situacijam. Zvočne signale uporabljamo predvsem v situacijah, ko nas opozorjeni udeleženec v prometu ne vidi in pa otroci, ki se igrajo na cesti ali v bližini ceste. V nočnem času uporabljamo svetlobne signale, saj so dovolj vidni, zvočni signali pa bi motili nočni mir in tišino.

6.2.3 VOŽNJA NA KRIŽIŠČU S KROŽNIM PROMETOM

Kandidat se usposobi za razvrščanje pred križiščem s krožnim prometom in vožnjo skozenj.

Ko se kandidat za voznika približuje križišču s krožnim prometom, mora dobro spremljati promet v krožnem križišču in promet, ki se bo na njegovi levi vklopil v krožno križišče.

Promet krožnih križiščih je speljan v isto smer zato, da se istočasno vključi več vozil. Kandidat pripravi primerno prestavo, primerno hitrost, oceni hitrost ostalih udeležencev v prometu in se po možnosti vključi v promet v krožnem križišču brez ustavljanja. S tem se povečuje tudi pretočnost takšnih križišč. Čeprav se v osnovi vključujemo v notranji prometni pas v krožnem križišču, je večkrat smiselno s kategorijo »E« pri kategoriji »C« ostati na zunanem prometnem pasu, saj s tem preprečimo, da bi pri menjavi prometnih pasov pred zapuščanjem krožnega križišča zaradi mrtvega kota, ki nastane ob desnem robu priklopnega vozila zaradi zalomljenosti, povzročili prometno nesrečo.

Pred zapustitvijo krožnega križišča se mora kandidat za voznika prepričati, da ne izsili prednosti pešcem in kolesarjem, ki bi hojo ali vožnjo nadaljevali ob krožnem križišču. Istočasno spremlja desni bok skupine vozil, da ne bi enosledna vozila prehitevala po desni strani, kakor tudi levi bok skupine vozil, da ne bi katero od vozil iz levega prometnega pasu na istem izvozu zapuščalo krožno križišče in da v primeru takšne situacije ne pride do prometne nesreče. Če že pride do takšne situacije, raje ustavimo, odstopimo prednost in z vožnjo nadaljujemo, ko je nadaljevanje vožnje varno.

6.2.4 VOŽNJA MIMO OVIR NA VOZIŠČU

Kandidat se usposobi za varno vožnjo mimo:

- ovir pri delu na cesti,
- otoka za pešce in drugih objektov na cesti,
- ustavljenega ali parkiranega vozila,
- območja parkiranih vozil,
- ustavljenega vozila javnega prevoza potnikov,
- ustavljenega vozila za prevoz otrok,
- vozila, ki zavija levo,
- ustavljene kolone vozil
- za varno vožnjo na območju umirjenega prometa..

Ne moremo si predstavljati vožnje po cesti, ne da bi imeli ovire na njej. Same ovire sicer niso problematične, saj se jim z vožnjo prilagodimo tako, da se jim umaknemo, vendar na to umikanje vplivajo tudi ostali dejavniki v prometu. Ovire so lahko na samem vozišču – na tleh, pri vožnji motornega vozila s prikolico pa dobimo še dodatno dimenzijo, ki je iz nižjih vozniških kategorij nismo poznali, in to je višina. Če so veje dreves nad voziščem, če je semafor ob robu pločnika, če so prometni znaki blizu vozišča, če so hiše do roba vozišča. Že samo streha z žlebom, ki visi nad voziščem, je lahko že ovira za tovorno motorno vozilo. Vsako spremembo smeri vožnje moramo nakazati s smernikom in se prepričati, ali lahko izogib oviri naredimo varno.

Vožnja mimo, kar se mora kandidat za voznika motornih vozil vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C« naučiti, pa je tudi vožnja mimo otoka za pešce in drugih objektov na cesti, mimo ustavljenih oziroma parkiranih vozil, mimo kolon, mimo vozil javnega prevoza potnikov, mimo vozila za prevoz otrok, ter za vožnjo na območju umirjenega prometa.

Ob predpostavki, da je skupina vozil kategorije »E« pri kategoriji »C« dolga približno osemnajst metrov, se mora kandidat za voznika zavedati, da je odgovoren za dogajanje v prometu v okolici svoje skupine vozil, ne samo pred skupino vozil, temveč tudi ob in za skupino vozil. Nevarnost zaradi dolžine skupine vozil se odraža v dveh ključnih primerih. Če je hitrost skupine vozil visoka, potem se v nevarnih situacijah le-ta težko ustavi ali nevarni situaciji izogne. Če pa je hitrost nizka, je trajanje nevarne situacije daljše, kar pomeni, da se pri nahajanju rizičnih skupin udeležencev v prometu, to so otroci, osebe z motnjami v duševnem razvoju, starejši in nenazadnje tudi osebe pod vplivom alkohola ali morda prepovedanih substanc, v bližini naše skupine vozil, nevarnost zelo poveča, saj se v tem času lahko zgodi marsikaj. Nekdo lahko spregleda, da ima tovorno motorno vozilo pripet priklopnik, otrok lahko iz objestnosti skoči preko rude, ki povezuje vlečno in vlečeno vozilo, nekdo se lahko spotakne, ipd. Vse to je promet.

Spremljanje prometa okoli skupine vozil ni enostavna stvar, zato mora kandidat za voznika razumeti vse nevarnosti, jih upoštevati, ter jih s svojo vožnjo čim bolj izničiti. Skratka, dogajanje za kabino vlečnega vozila mora biti spremljano v vzvratnih ogledalih, in vožnja prilagojena nevarnostim.

Mimo ovir se kandidat za voznika nauči voziti z bočno varnostno razdaljo, pa naj bodo ovire na desni ali levi strani, premike nakazati s smernikom, ki ga vključi na primerni razdalji do ovire, se prepriča, ali lahko premik naredi varno, če so vozniki vozil za njim njegovo namero opazili in razumeli, oceniti mora, ali ima zadostno razdaljo pred vozilom, da z morebitno vožnjo po nasprotnem smernem vozišču ne bi oviral nasproti vozečih vozil, izvede vožnjo mimo, tako da spremlja oviro na cesti, in se nato vrne na svoje smerno vozišče ali prometni pas.

Če vozi kandidat za voznika mimo ustavljene kolone vozil, mora voziti s takšno hitrostjo, da lahko varno ustavi, če bi katero od vozil nenadoma zapeljalo iz kolone vozil, ali če bi kakšen pešec stopil izza katerega od vozil. Takšna hitrost je potrebna pri vseh nevarnih situacijah, ko vozimo mimo ovir na cesti ali del na cesti.

Še posebej nevarni sta situaciji, ko je na vozišču ali postajališču ustavljeno vozilo javnega prevoza potnikov, ali ko gre za vozilo za prevoz otrok. Vozniki se vse

premalo zavedamo nevarnosti v teh primerih, čeprav v časopisih večkrat pišejo o prometnih nesrečah, ki so se zgodile ob teh dveh kategorijah vozil.

Mimo vozila za javni prevoz potnikov je potrebno voziti zelo počasi, saj lahko zaradi širine obeh vozil pride do dotika in poškodb oseb. Nevarnost povečujejo tudi kanali na vozišču, ki nagibajo vozila, ki se lahko posledično z zgornjimi robovi dotaknejo in ravno tako povzročijo prometno nesrečo. Nenazadnje pa lahko izza sprednjega dela vozila javnega prevoza potnikov stopi kdo izmed potnikov, ne zavedajoč se, da prihaja mimo motorno tovorno vozilo, ki se težko ustavi. Te nevarnosti torej zmanjša kandidat za voznika, če jih le razume in pričakuje.

Kadar je na cestišču ustavljeno vozilo za prevoz otrok, ki ima vklopljene vse štiri utripalke, otroci pa vstopajo, takrat mimo ne smemo peljati. Počakamo, da otroci vstopijo in po možnosti s tem tudi omogočimo varno vključevanje v promet temu vozilu. Če pa je to vozilo na postajališču, je vožnja mimo dovoljena, vendar skrajno previdno in kontrolirano, enako velja tudi za vožnjo v nasprotni smeri. Otroci prometa ne poznajo, so nepredvidljivi in se ne zavedajo nevarnosti. Zato se odgovornost prenese na poznavalce prometa, to je voznike in kandidate za voznike.

Območje umirjenega prometa zahteva posebno previdnost, saj imajo v tem področju prednost pešci, hitrost pa je omejena na deset kilometrov na uro. Zopet je dolžina skupine vozil tista, ki povečuje nevarnost, saj se zadnji del skupine vozil premika več sekund za kabino mimo določene točke ali nevarne situacije, medtem pa se promet lahko že močno spremeni.

Mimo otoka za pešce ali mimo vozila, ki zavija levo, pa mora biti kandidat za voznika pozoren na nevarnost na levi strani, saj se mimo obeh ovir vozi po desni strani. Premik v desno v takšni situaciji ogroža kolesarje in pešce, ki se nahajajo ob desni strani skupine vozil, zato mora biti pozoren tudi na njih. Ravno tako mora biti pozoren na pešce, ki bi se nahajali na otoku za pešce, ali bi nanj medtem prišli.

6.2.5 USTAVLJANJE IN PARKIRANJE

Kandidat se usposobi za:

- parkiranje na parkirnem prostoru pod kotom naprej in vzvratno,
- parkiranje na parkirnem prostoru pod pravim kotom,
- vožnjo in parkiranje v garažni hiši,
- vzvratno bočno parkiranje na parkirnem prostoru.

Parkiranje tovornega motornega vozila in priklopnika zahteva znanje in razumevanje, kako skupina vozil reagira, če vrtimo volan v eno ali v drugo smer.

Pri vožnji in parkiranju naprej ob robu vozišča ali na parkirnem prostoru moramo imeti dovolj prostora spredaj oziroma zadostno dolžino, da se kompletna skupina vozil poravnava ob vozišču ali v parkirnem prostoru.

Pri vzvratnem parkiranju ob rob vozišča ali v parkirni prostor je potrebno razumeti, da priklopnik s centralno osjo zavije v nasprotno smer od vrtenja volana. To pomeni, da če želimo parkirati ob desni strani vozišča ali v parkirni prostor na desni, moramo po tem, ko smo s skupino vozil ustavili na koncu prostora, kjer bomo parkirali, in ko začnemo voziti vzvratno, vrtimo volan v levo. Zadnji del vlečnega vozila se začne pomikati v levo, sam priklopnik s centralno osjo pa se začne pomikati v desno. Bolj ko volan obrnemo, bolj se priklopnik s centralno osjo premakne v desno. Ko se le-ta dovolj približa robniku oziroma zapelje v sredino parkirnega prostora, začnemo volan vrteti v desno, da se priklopnik s centralno osjo poravnava z linijo parkirnega prostora. Do konca parkirnega prostora vozimo vzvratno, tako da je priklopnik s centralno osjo naravnost, z vrtenjem volana v levo ali desno stran pa popravljamo morebitna odstopanja in nepravilnosti priklopnika s centralno osjo s parkirnem prostorom.

Veliko več sposobnosti, znanja in razumevanja delovanja pa je potrebnega, kadar vzvratno v parkirni prostor ali ob rob vozišča parkiramo tovorno motorno vozilo, kateremu je pripet priklopnik z gibljivo rudo. Za vožnjo vzvratno pri skupini takšnih vozil je potrebno zavrteti volan v tisto smer, kamor želimo peljati. V našem primeru je smer desna, zato je potrebno vrteti volan v desno. Pri tem je zelo pomembno, da se ruda priklopnika ne zalomi preveč in da ostane čim bolj poravnana z linijo priklopnika. Popravki smeri vožnje so pri takšni skupini vozil zelo težki, saj se linija vlečnega in vlečenega vozila lomita dvakrat. Za obvladovanje takšne vožnje je torej potrebno razumeti način delovanja sestavnih delov priklopa, kakor imeti tudi veliko prakse.

Da je skupina vozil parkirana na primerni razdalji in da za skupino vozil ne prihaja do nevarnosti, mora kandidat za voznika po potrebi večkrat ustaviti vožnjo in se na lastne oči prepričati, kaj se dogaja za skupino vozil, in ali bo nadaljevanje njegove vožnje vzvratno varno.

Parkiranje pod pravim kotom naprej za oba primera skupine vozil je dovolj enostavno, da ne zahteva nekih posebnosti, je pa potrebno vedeti, da se pri tem pojavijo mrtvi koti, ki povečujejo nevarnost ob bokih skupine vozil. Pojavi se še ena nevarnost, ki ji pravimo »zapeljevanje«. To pomeni, da vlečeno vozilo pelje po najkrajši možni poti, pri tem pa lahko zaradi tega zadenemo z bokom priklopnega vozila kakšno oviro, vozilo, objekt, prometni znak ali kaj drugega.

Parkiranje vzvratno na parkirni prostor zahteva razumevanje vrtenja volana v pravi smeri. Popravke smeri vožnje je potrebno narediti, takoj ko opazimo, da je skupina vozil iz smeri načrtovane vožnje, pri tem pa je potrebno paziti na mrtve kote in odvijanje prometa v okolici skupine vozil. Vzvrtno vožnjo je potrebno tudi prekiniti, izstopiti iz vozila, se prepričati, ali je nadaljevanje vožnje varno in šele nato z vožnjo vzvratno nadaljevati. Iz vozila je potrebno izstopiti večkrat, če je zaradi nepreglednosti to potrebno.

V parkirno hišo se kandidat za voznika uči parkirati samo tam, kjer je za našo skupino vozil to dovoljeno. Potrebno je spremljati prometne znake in ostalo

prometno signalizacijo. Zelo pomembni so prometni znaki, ki bi nam prepovedovali nadaljnjo vožnjo, kot so: prepoved za vozila, katerih višina presega dovoljeno, prepoved za vozila, katerih skupna masa presega določeno, prepoved za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega dovoljeno, prepoved za vozila, katerih skupna dolžina presega dovoljeno.

6.2.6 VOŽNJA PREK PREHODA CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO

Kandidat se usposobi za približevanje in vožnjo preko:

- zavarovanega prehoda ceste čez železniško progo,
- nezavarovanega prehoda ceste čez železniško progo.

Kandidat za voznika mora znati oceniti, kdaj in s kakšno hitrostjo se lahko približa in prečka železniško progo. Najprej mora zagotoviti varnost pri prečkanju ceste čez železniško progo, tako da ne bi prišlo do prometne nesreče med njegovo skupino vozil in vlakom, kakor tudi, da se pri prečkanju železniških tirov ne poškodujeta tovorno motorno vozilo in priklopnik ter tovor. To zahteva od kandidata za voznika, da vedno zmanjša hitrost pred železniškimi tiri. Poleg tega je tovorno motorno vozilo bolj nepregledno od osebnega vozila, rabi več časa, da kompletna skupina vozil zapusti železniške tire, tovor pa je lahko krhek ali kako drugače nevaren in bi se pri neravninah, ki so pri železniških tirih pogoste, poškodoval.

Bolj ko je železniška proga nepregledna, bolj je potrebno hitrost zmanjšati. V nočnem času, kjer ni utripajočih rdečih luči, kjer je prehod ceste čez železniško progo označen samo z »Andrejevim križem« ali v megli, je potrebno tudi ustaviti. Ustaviti je potrebno vsakič, ko prehod ceste čez železniško progo nima zapornic ali pol zapornic in je brez utripajočih luči, ali je preglednost nična.

Čeprav je večina železniških prehodov zavarovanih, se mora kandidat za voznika prepričati, ali bo nadaljevanje njegove vožnje preko železniških tirov varno.

6.2.7 VOŽNJA PO ENOSMERNIH CESTAH

Kandidat se usposobi za varno vožnjo po enosmerni cesti in razvrščanje pred križiščem na:

- dvosmernem vozišču za zavijanje na enosmerno cesto,
- enosmerni cesti za zavijanje na dvosmerno cesto,
- enosmerni cesti za zavijanje na enosmerno cesto.

Vožnjo v enosmerne ceste, vožnjo po enosmernih cestah in vožnjo iz enosmernih cest mora kandidat za voznika prilagoditi prometnim znakom, ki določajo, kje so enosmerne ceste.

Samo približevanje križiščem zahteva od kandidata za voznika da oceni, kako bo z vožnjo nadaljeval, če je pred njim enosmerna cesta. Vožnji v enosmerno cesto naravnost ali zavijanje v enosmerno cesto desno ne zahtevata kakšne posebnosti, ki je kandidat za voznika ne bi iz usposabljanja že poznal.

Naučiti se mora, da pri zavijanju v enosmerno cesto v levo lahko zapelje direktno v desno stran vozišča, vendar le, če pri tem ne ovira nasproti vozečih vozil, ki bi ravno takrat zavijala v isto cesto. Če nasproti vozeča vozila zavijajo v isto cesto, mora kandidat za voznika zapeljati na levo stran vozišča. Takšen način zavijanja uporabimo, če imamo dovolj prostora. Takoj ko je možno, se razvrstimo k desnemu robu vozišča, saj bi morebitno križišče in neponovljeni prometni znak za enosmerno cesto le-to razveljavil, nadaljevanje vožnje naravnost pa bi privedlo do menjave prometnega pasu v križišču, kar ni dovoljeno, ali pa bi z vožnjo naravnost čez križišče zapeljali v nasprotno smerno vozišče.

Kandidat za voznika se mora zavedati, da vozi po enosmerni cesti, po prometnih pravilih ugotoviti, kje se enosmerna cesta konča, ter se v primeru zavijanja levo iz enosmerne ceste pravilno razvrstiti. V primeru, da zavija levo iz enosmerne ceste, se mora pravočasno razvrstiti v levi rob vozišča. Pri vožnji naravnost ali pri zavijanju desno ostane na desni strani vozišča.

Vožnja čez križišče iz enosmerne ceste v enosmerno cesto naravnost lahko vodi po desni ali levi strani vozišča, pri zavijanju desno iz enosmerne ceste v enosmerno cesto vodi ob desni strani vozišča, pri zavijanju levo iz enosmerne ceste v enosmerno cesto pa peljemo iz leve strani vozišča v levo ali desno stran vozišča, odvisno od ostalega prometa in našega nadaljevanja vožnje. Pravilo je enako kot pri uvozu v enosmerno cesto iz dvosmerne ceste.

Pri zavijanju v dvosmerno cesto iz enosmerne ceste v desno peljemo ob desni strani vozišča pred in za križiščem, ravno tako se držimo ob desni strani vozišča pri vožnji naravnost, pri zavijanju v levo se pred križiščem postavimo na levo stran vozišča, vožnjo pa čez križišče nadaljujemo v desno stran križišča.

Kandidat mora biti pozoren tudi na prometne znake, ki kažejo, kdo ima prednost, kakor tudi na »sestrski znak« enosmerne ceste, ki kaže, v katero cesto ne smemo zapeljati, ker je po njej dovoljen samo promet v nasprotni smeri.

6.2.8 SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM

Kandidat je usposobljen za samostojno in varno vožnjo na cestah z redkim prometom v naselju in zunaj njega, takrat ko:

- upošteva prometne predpise, navodila policije in prometnih redarjev,
- ustrezno predvideva morebitne in dejanske nevarnosti ter se pravilno odzove,
- upošteva načelo ekološke vožnje,
- upošteva načelo defenzivnega ravnanja v prometu,
- upošteva načelo zaščite šibkejših udeležencev v prometu.

Kandidat se samooceni s primerjavo in izmenjavo izkušenj z učiteljem vožnje oziroma drugimi kandidati.

Znanje, ki ga je kandidat pridobil tekom usposabljanja, mora upoštevati pri samostojni vožnji, v kateri so zajeti vsi elementi vožnje, ki se jih je naučil.

Kandidat se samooceni, z učiteljem vožnje pa naredita analizo vožnje, ki jo lahko primerjata z drugimi kandidati za voznika ali pa s praktičnimi primeri in razmišljanjem ter izvedbo posameznih situacij.

6.3 III. UČNA STOPNJA

Tretja učna stopnja se izvaja v naselju po večpasovnih cestah, v gostem prometu in izven naselja v gostem prometu, ponoči in ob zmanjšani vidljivosti, po avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila. Za tretjo stopnjo praktičnega programa je predvidenih najmanj dvanajst učnih ur. Ta stopnja zajema pet učnih vaj.

6.3.1 VOŽNJA PO VEČPASOVNIH CESTAH V NASELJU

Kandidat se usposobi za:

- načrtovanje vožnje po cestah v naselju in predvidevanje prometnega toka prometa,
- vožnjo po večpasovni cesti v naselju in menjavo prometnih pasov,
- opazovanje prometa pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,

- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji po večpasovnih cestah v naselju,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti pri vožnji po večpasovnih cestah v naselju,
- pravilno upoštevanje varnostne in minimalne varnostne razdalje v gostem prometu,
- približevanje in vožnjo prek prehoda za pešce,
- približevanje in vožnjo prek kolesarske steze,
- razvrščanje pred križiščem in vožnjo skozi križišče, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki,
- vožnjo skozi križišče, kjer promet ureja policist,
- prehitevanje in vožnjo mimo ovire,
- pravilno uporabo zvočnih in svetlobnih opozorilnih znakov,
- vožnjo v zoženem delu vozišča in izmenično vključevanje vozil – sistem zadrge.

Kandidat za voznika mora z opazovanjem talnih označb, prometnih znakov, razvrstilnih tabel, semaforjev, smernih tabel in ostalega prometa narediti miselni načrt, kako bo v nadaljevanju vozil, da bo peljal v zeleni smeri. Čim dlje pred seboj mora opaziti navedene »dejavnike«, ki mu pomagajo pri odločitvah, pri tem pa mu pomaga tudi višina vozila, saj vidi preko osebnih vozil in motornih koles. Spremljati mora dogajanje v prometu ob skupini vozil in za skupino vozil, saj mora ob morebitnih menjavah prometnih pasov, izogibanju oviram, nenadnim zaviranjem prilagoditi vožnjo, vemo pa že, da je skupina tovornega motornega vozila s priklopnikom dolga, in zato potrebuje več časa in prostora za spremembe smeri vožnje.

Takšno skupino vozil smemo voziti samo po desnem prometnem pasu. Izjema je, kadar imamo namen zaviti levo in se moramo pravočasno razvrstiti v prometni pas za zavijanje v levo. Takrat mora kandidat za voznika nedvoumno s smernikom nakazati zelen premik oziroma menjavo prometnega pasu, se prepričati, ali lahko to stori varno, in šele ko je res varno, to tudi storiti. Ves čas mora kontrolirati boke skupine vozil, saj lahko iz mrtvega kota – to je izza skupine vozil, nenadoma zapelje vozilo, ki ga pred tem nismo mogli videti.

Kandidat za voznika se seznanja z nevarnostmi pri zavijanju v križiščih, kot je bil naučen že na poligonu, ko se zadnji deli vozil pri začetku zavijanja premikajo v zunanji smeri zavijanja, pri tem pa bi lahko prišlo do prometne nesreče, če bi začel

zavijati, ko je ob boku skupine vozil drugo vozilo, med tem vozilom in našo skupino vozil pa ni zadostne varnostne razdalje.

Nevarnost predstavlja tudi priklopno vozilo, ki ga lahko drugi udeleženci v prometu ne opazijo, in s svojimi dejanji povzročijo prometno nesrečo. Zato mora kandidat za voznika takšne situacije pričakovati in njihove nevarnosti čim bolj izničiti.

Zelo dobro mora načrtovati vožnjo skozi križišča, da ne bi zaradi svojega ravnanja moral peljati vzvratno, ker je takšno dejanje zelo nevarno, saj vemo, da je na takšnih cestah veliko več prometa.

Varnostna razdalja se lahko zmanjša na minimalno, to je na manj kot dve sekundi, če to ne zmanjšuje varnosti v prometu, in je prometni tok tako hiter oziroma počasen, da to dopušča.

Nevarnost pri vožnji na večpasovni cesti povečuje tudi dejstvo, da drugi udeleženci ravno tako menjajo prometne pasove, s tem pa nam križajo pot. Tudi njihove namere moramo spoštovati in jim v takšnih primerih omogočiti varno vožnjo.

Pri približevanju prehodu za pešce kandidata za voznika naučimo, da glede na gostoto prometa, pešcev in preglednosti oceni ter prilagodi hitrost vožnje glede na dano prometno situacijo. Če prehod za pešce ni urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, mora kandidat za voznika tako zmanjšati hitrost vožnje, da varno ustavi, če bi takrat pešci stopili proti vozišču ali na vozišče. Dolžan je tudi opozoriti pešce na nevarnost, če ga po levi strani prehiteva vozilo, medtem ko je kandidat za voznika že ustavil pešcem. To naredi z zvočnim signalom in primerno gesto z roko.

Pri zavijanjih v križiščih se mora že med približevanjem le-tem prepričati, ali se križišču približujejo pešci ali kolesarji in oceniti njihovo hitrost. Razložimo mu mrtve kote, ki se pojavijo sredi zavijanja, in popolnoma onemogočijo pregled nad pločniki in kolesarskimi stezami. Pozorno mora spremljati priklopno vozilo, saj ga lahko pešci ali kolesarji spregledajo in se zaradi tega zaletijo vanj ali padejo pod kolesa.

Vožnjo skozi križišče, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, mora kandidat za voznika znati načrtovati že od daleč. Svetlobni prometni znaki – semaforji, so v osnovi sestavljeni iz luči rdeče, rumene in zelene barve. Te luči so lahko navadne okrogle – polno barvane, lahko imajo puščice v lučeh, ali luči v obliki puščic. Semaforji so pokončni ali ležeči.

V križišče zapeljemo samo pri prižgani zeleni luči na semaforju v smeri naše vožnje.

Če so semaforji uporabljeni na več prometnih pasovih in smereh vožnje hkrati, so svetlobni znaki za urejanje prometa vozil z desne strani vozišča.

Barve luči na semaforju, imajo naslednji pomen:

- rdeča luč - prepovedana vožnja,
- rdeča in rumena luč, ki gorita hkrati - prepovedana vožnja in napoved, da se bo prižgala zelena luč,
- zelena luč - prost prehod in obveznost za voznika, da brez odlašanja odpelje oziroma nadaljuje vožnjo,
- rumena luč - prepovedana vožnja, razen v primeru, ko se vozilo pri vožnji z

dovoljeno hitrostjo, ne more varno ustaviti,

- zelena puščica na luči semaforja - voznik sme voziti le v smeri puščice, zelena puščica kot dopolnilni znak na semaforju - kljub rdeči ali rumeni luči na semaforju sme voznik voziti v smeri puščice, pri tem pa ne sme ovirati vozil, ki vozijo po cesti, na katero se vključuje,
- rumena puščica – postavljena je pri izhodu s križišča in obvešča voznike, ki so na križišču, in zavijajo levo, da se je za vozila, ki prihajajo z nasprotne strani, že prižgala rdeča luč in da lahko zapustijo križišče,
- rumena utripajoča luč - vozi posebno previdno.

Semaforne luči se prižigajo v naslednjem zaporedju: rdeča, rdeča in rumena hkrati, zelena, rumena, rdeča.

Če so semaforji uporabljeni na več prometnih pasovih in smereh vožnje hkrati, so svetlobni znaki za urejanje prometa vozil z desne strani vozišča. Zaporedje barv na semaforju je naslednje: zgoraj rdeča, v sredini rumena in spodaj zelena. Na semaforju, ki je nameščen horizontalno, si z leve proti desni strani sledijo rdeča, rumena in zelena luč.

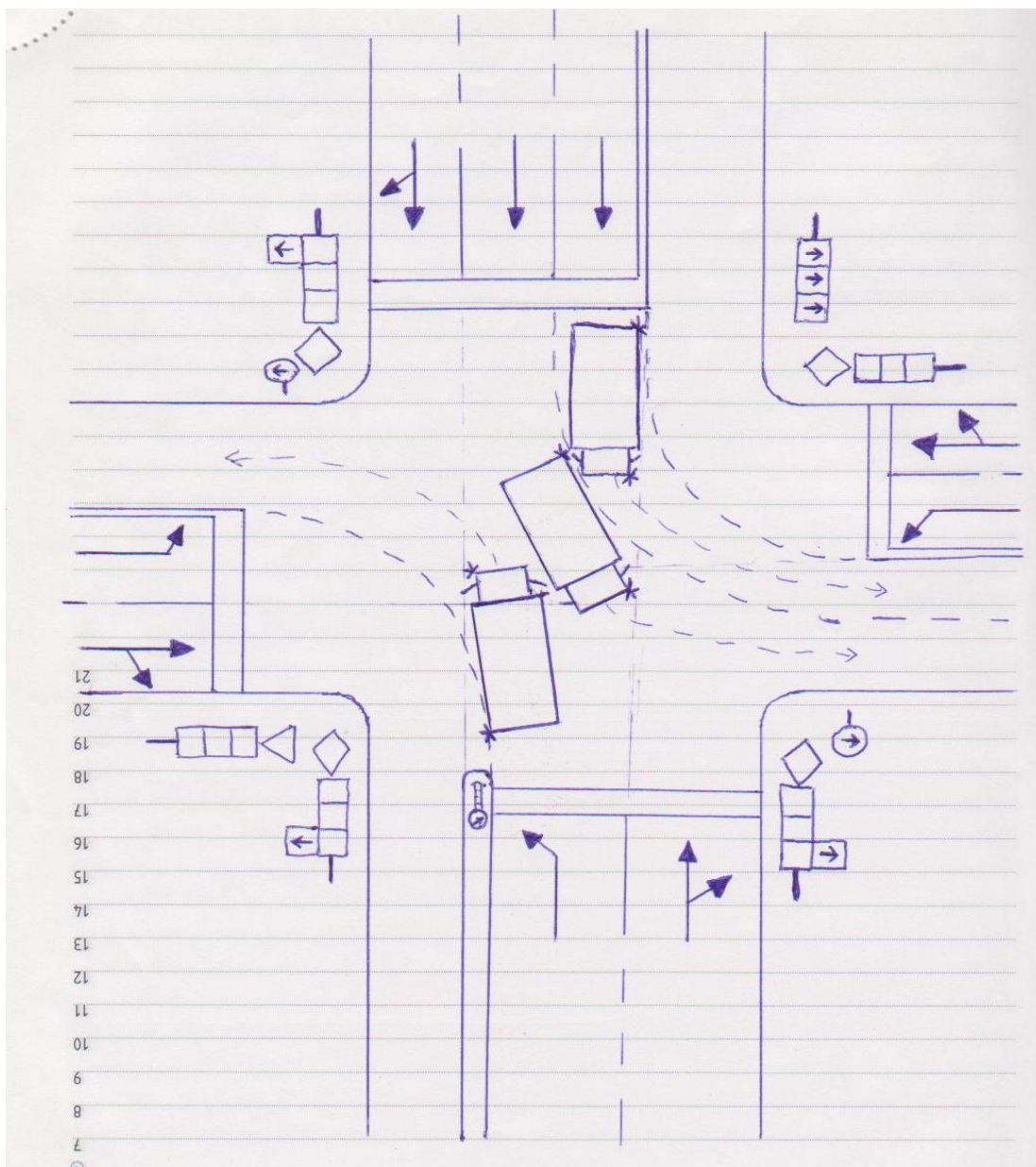
V križiščih, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki oziroma semaforizirano križišče, se izključuje desno pravilo. Uporablja se pravilo srečanja, kar pomeni, da imajo vozila, ki vozijo naravnost, ali zavijajo desno, prednost pred vozili, ki zavijajo levo. Ne glede na to, da je križišče semaforizirano, mora vozilo, ki zavija desno, odstopiti prednost pešcem, ki prečkajo vozišče na prehodu za pešce, kolesarjem ali vozilom, ki imajo svoj prometni pas ob desnem robu vozišča, in vozijo naravnost.

Križišča, ki so urejena s semaforji, so lahko enostavna, imajo prometni pas za eno smer in prometni pas za nasprotno smer. Križišča pa so lahko tudi kompleksna, saj so zaradi gostote prometa in migracij na določenih cestah širša, z več prometnimi pasovi na smernem vozišču. Glede na gibanja in smeri voženj cestnih vozil se luči za vožnjo na semaforjih prižigajo le-temu primerno.

Kandidat za voznika se nauči voziti skozi semaforizirano križišče z osnovnimi semaforji. Poleg tega se nauči uporabljati pogojne semaforne zelene luči s puščicami, ki dovoljujejo vožnjo v križišče in zavijanje v križišču ob prižgani glavni rdeči luči. Takšno vključevanje v promet je dovoljeno le, ko se kandidat za voznika prepriča, da s svojo vožnjo ne bo drugih udeležencev v prometu ogrožal ali oviral. To velja predvsem za zavijanje v desno. Pri zavijanju v levo pa je lahko takšni puščici v zeleni luči dodana rumena puščica v rumeni luči v diagonali čez križišče, kar pomeni, da se pri zavijanju v levo sedaj sme zapustiti križišče. Rumena luč s puščico čez diagonalo križišča je lahko postavljena samostojno. V obeh primerih se mora kandidat za voznika prepričati, ali lahko varno zapelje skozi križišče.

V križiščih je lahko promet urejen s semaforji, ki imajo vse tri barve luči v puščicah. To pomeni, da se vožnja v smeri, kamor kažejo puščice, sme nadaljevati, v teh primerih pa bo pot prosta in izključuje pravilo srečanja, poleg tega pa se ne seka poti pešcem in kolesarjem.

Posebej mora biti kandidat za voznika pozoren na razvrstilne table, ki so postavljene na dovolj veliki razdalji pred križiščem, da se vozniki in kandidati za voznike pravočasno razvrstijo za vožnjo skozi križišče. V križiščih, kjer je več prometnih pasov na smernem vozišču, so semaforjem nad voziščem dodane smerne table, ki z imeni mest, številkami glavnih državnih cest in puščicami jasno kažejo, v kateri prometni pas se je potrebno razvrstiti pred križiščem za nadaljevanje poti v želeni smeri čez križišče.



Slika 14: Skica semaforiziranega križišča in postavitve v globino križišča za prikaz kandidatu za voznika (Vir: lastni)

Pri vožnji v semaforizirano križišče pri zavijanju v levo je zelo pomembno, da zna kandidat za voznika oceniti, kje je globina križišča, kjer počaka, da nasproti vozeča vozila križišče prevozijo, se prepriča, da sta kolesarska steza in prehod za pešce prosta v smeri vožnje, preveri, ali ob desni strani skupine vozil niso vozila, ki vozijo naravnost ali zavijajo desno preblizu, in šele nato križišče zapusti. V križiščih, kjer sta za zavijanje v levo vsaj dva prometna pasova, je priporočljivo, da si kandidat za voznika izbere desni prometni pas za zavijanje v levo, saj zaradi dolžine in širine skupine vozil potrebuje več prostora, ki pa ga v levem prometnem pasu večkrat ni dovolj.

Kandidata za voznika naučimo, da se morajo v prometu vsi udeleženci ravnati v skladu z znaki, odredbami in ukazi policistov, ne glede na to, kar od nas zahtevajo prometna pravila ali druga prometna signalizacija.

Policisti dajejo znake s položajem roke, položajem telesa, z ročnimi svetlobnimi signali, s »STOP« tablico, s piščalko, kakor tudi s svetlobnimi in zvočnimi signali, ki so vgrajeni v in na policijskih vozilih.

Tako mora kandidat za voznika vedeti, da zapelje v križišče samo, če je policist z bokom obrnjen proti njegovemu vozilu. V tem položaju ima lahko policist roki vodoravno odročeni, s tem tudi jasno kaže vozilom, ki prihajajo s smeri policistovih prsi ali hrbta, da imajo prehod križišča prepovedan. Roki ima lahko policist tudi ob telesu, s tem pa se pravila v križišču ne spremenijo. Torej pogled v bok pomeni enako kot zelena luč na semaforju, pogled v prsi ali hrbet pa pomeni enako kot rdeča luč na semaforju.

Če pripeljemo proti policistu, ki ga gledamo v bok, ima pa iztegnjeno roko, tako da bi z vožnjo sekali smer, kamor roka kaže, moramo ustaviti in počakati, da nam vožnjo z znaki zopet dovoli. Ostala vozila, ki vozijo proti boku policista, ne sekajo pa smeri vožnje, kamor roka kaže, pa lahko z vožnjo nadaljujejo.

Pred vsako menjavo proste smeri policist eno roko z odprto dlanjo pokončno dvigne, kar ima enak pomen kot semafor, na katerem se prižge oranžna luč. To pomeni, da morajo vsa vozila ustaviti, razen tistih vozil, ki so v trenutku, ko je policist dvignil roko, tako blizu križišča, da ne morejo varno ustaviti.

Policistovo mahanje z vodoravno odročeno roko gor in dol z navzdol obrnjeno dlanjo pomeni, da morajo vozila, proti katerim policist kaže, hitrost vožnje zmanjšati.

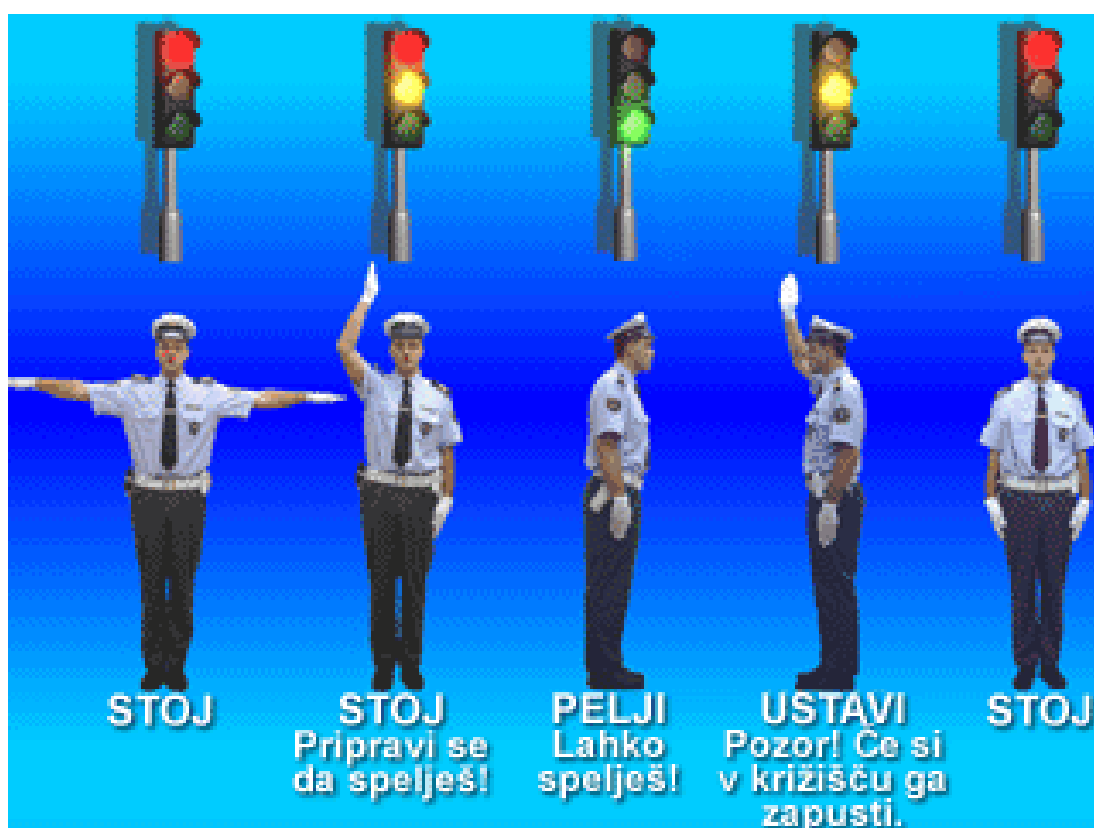
Nasproten pomen ima bočni položaj policista, ki z roko kroži v podlakti z odprto dlanjo v smeri proti sebi. To pomeni, da morajo vozniki vozil, katerim ta znak kaže, pospešiti vožnjo.

Predvsem v nočnem času policisti uporabljajo rdečo luč, s katero največkrat opravljajo kontrolo prometa.

Poleg tega uporabljajo policisti še svetlobne table, na katere izpišejo opozorila ali uredbe. Kandidat za voznika, kakor tudi ostali udeleženci, se morajo ravnati po odredbi, izpisani na svetlobni tabli.

Kandidata za voznika poučimo, da če policist vozi za našim vozilom, in vklopi dve-sekundni zvočni in svetlobni signal, ponovljen enkrat, to pomeni, da moramo hitrost zmanjšati, na prvem primernem mestu pa skupino vozil ustaviti ob robu ali zunaj vozišča.

Če policist v križišču zažvižga enkrat, pomeni, naj bomo kandidati za voznike in vozniki pozorni nanj, saj bo z ustreznim znakom izrazil določeno zahtevo. Več zaporednih žvižgov policista pomeni, da je nekdo od udeležencev v cestnem prometu ravnal v nasprotju z njegovo zahtevo. Istočasno mora policist pokazati, kateremu udeležencu v prometu so bili žvižgi namenjeni, in kaj mora ta udeleženec storiti.



Slika 15: Pomen položaja in drža policista v križišču (Vir: tecajCPP.com)

Prehitevanje ali vožnja mimo ovire zahtevata od kandidata za voznika še posebno dober občutek za ocenjevanje hitrosti nasproti vozečih vozil, kakor tudi občutek, koliko časa in prostora bo kandidat za voznika potreboval, da bo prehitel vozilo, ali da bo oviro obvozil. Kandidata za voznika opozorimo na dolžino skupine vozil, na možnost pospeševanja, ki je dosti manjša kot pri osebnih vozilih, na to, da ne smemo prehitevati ali peljati mimo ovire, če nas vozilo ali vozila za nami že prehitevajo, na bočno varnostno razdaljo od prehitevanega vozila ali ovire na vozišču, kakor tudi na bočno varnostno razdaljo na levi strani naše skupine vozil in na vračanje v svoj prometni pas, ki ne sme biti prehitro in preveč zavito, ker bi s tem zaprli pot prehitevanemu vozilu. Ravno tako kandidata za voznika naučimo, kako se

prehiteva tramvaj, ki ima tire speljane po levi strani, in ga prehitevamo po desni. Za prehitevanje je potrebno izbrati primerno prestavno razmerje, počakati, da je pot prehitevanja dovolj velika, nakazati s smerokazi želeno namero, se prepričati, da nas kdo ne prehiteva in prehitevano vozilo naglo prehiteti. To ne pomeni, da največjo dovoljeno hitrost prekoračimo, ampak da prehitevanje opravimo v čim krajšem možnem času in prostoru. Razdalja med prehitevanim vozilom in nami naj bo pred začetkom prehitevanja primerno dolga, da se s skupino vozil poravnamo vzporedno s prehitevanim vozilom, ko smo z boki vzporedno. Tako rabimo manj prostora – širine, vožnja pa je tako tudi bolj varna.

V prometu je potrebno uporabljati tudi zvočne in svetlobne opozorilne znake, ki jih odvisno od prometne situacije, okolice in dnevnega časa različno uporabljamo. Zvočnih signalov, če je le možno, ne uporabljamo v naseljih zaradi hrupa. Nikakor jih ne uporabljamo v bližini bolnišnic, kjer je ta prepoved s prometnim znakom tudi izkazana. Najbolj primeren način uporabe zvočnega signala je, če se ob cesti igrajo otroci, njihova igra pa predstavlja nevarnost za udeležence v prometu. Z zvočnim signalom pridobimo njihovo pozornost, da se pripravijo na to, da bo mimo njih peljalo vozilo oziroma v našem primeru skupina vozil. Kandidat za voznika pa se mora naučiti spremljati dogajanje ob bokih skupine vozil in poskrbeti za varnost otrok, ko pelje mimo njih.

Svetlobne signale uporabljamo v nočnem času, ko se približujemo nevarnim odsekom ali nevarnim situacijam, z njimi pa opozorimo ostale udeležence na nevarnost, ki bi ali bo sledila. Še posebej je svetlobni signal pri naši kategoriji dobrodošel, ko moramo prevoziti ozek del ceste, ali prihajamo proti nepreglednemu ovinku, in s svetlobnim signalom opozorimo nasproti vozeča vozila, naj bodo pozorna, ker se jim nasproti približuje vozilo. Včasih pa je potrebno opozoriti kakšnega voznika pred semaforiziranim križiščem, ko se prižge zelena luč, pa je ne opazi. Takrat poizkusimo s svetlobnim signalom pridobiti pozornost voznika, naj odpelje z mesta. Če tudi to ni dovolj, je potrebno uporabiti zvočni signal, ki pa naj bo kratek, in naj označuje samo pomoč, nikakor pa ni etično pritisniti in držati zvočni signal, ki pokaže naše nespoštovanje drugih udeležencev v prometu, kakor tudi nespoštovanje okolice.

Kadar se ceste iz dveh prometnih pasov zožijo v en prometni pas, je potrebno omogočiti vključevanje in vožnjo vsem vozilom iz obeh prometnih pasov enakovredno. V tem primeru govorimo o sistemu zadrge, ki izmenično dovoljuje vožnjo vozilom iz obeh prometnih pasov. Kandidat za voznika naše kategorije ima to prednost, da sedi visoko v vozilu in ima omogočen pogled na promet čez vozila pred seboj. Tako lahko najlaže oceni, kdaj in kako bo z vožnjo nadaljeval, da bo omogočil vožnjo vozilom, ki imajo pred njim prednost, in da bo varno nadaljeval z vožnjo s posebno pozornostjo, da so vsi udeleženci v prometu opazili, da ima k tovornemu motornemu vozilu pripet priklopnik.

Če gre za zoženje ceste z ene ali druge strani ceste, mora oceniti, kdo ima prednost. Zoženje je lahko označeno z znakom za nevarnosti, ki z načinom, kako je označeno, tudi kaže, na kateri strani ceste je zoženje. Pred zoženjem je lahko tudi prometni znak, ki kaže, s katere smeri imajo vozila prednost. Če ima zoženje ceste na svoji strani, mora spustiti nasproti vozeča vozila mimo, se prepričati, ali lahko z vožnjo nadaljuje, in s primernim postopkom to zoženje prevoziti. Kandidat za

voznika ravna tako, kot se je naučil pri vožnji mimo ovire. Če je zoženje na nasprotni strani ceste, imamo prednost in pozorno z vožnjo nadaljujemo, razen če so nasproti vozeča vozila že v zoženem delu ceste. V tem primeru smo jih dolžni spustiti mimo in šele nato nadaljujemo z vožnjo.

6.3.2 VOŽNJA V GOSTEM PROMETU PO CESTAH ZUNAJ NASELJA

Kandidat se usposobi za:

- načrtovanje vožnje po cestah zunaj naselja in predvidevanje prometnega toka prometa,
- opazovanje prometa pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji v gostem prometu po cestah zunaj naselja,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti,
- vožnjo v ovinkih,
- dohitevanje in prehitevanje enoslednih in dvoslednih vozil,
- pravilno ravnanje, ko ga prehiteva drugo vozilo,
- vožnjo v koloni,
- pravilno upoštevanje varnostne razdalje in ustavljanje v koloni,
- vožnjo skozi predor,
- vožnjo čez mostove (viadukte),
- vožnjo po makadamski cesti,
- vožnjo v različnih vremenskih razmerah,
- ravnanje ob okvari oziroma prometni nesreči.

Vožnja izven naselja od kandidata zahteva veliko pozornost in opazovanje prometa daleč pred seboj, spremljanje prometne signalizacije in njeno razumevanje ter upoštevanje. Hitrost vožnje 70 km/h je dovolj visoka, da mora kandidat za voznika hitro razmišljati in daleč pred seboj oceniti, kaj bo moral s svojo vožnjo narediti, da bo ta ustrezala prometnim znakom in razmeram na cesti. Spozna tudi znake, ki kažejo začetek in konec naselja in s tem omejitve hitrosti, ki so za del ceste, po kateri vozi, primerne in dovoljene.

Velik poudarek mora dati opazovanju prometa ob skupini vozil in za skupino vozil, saj je razlika v največji dovoljeni hitrosti med skupino tovornih motornih vozil in osebnih vozil kar 20 km/h. To pomeni, da bodo osebna vozila verjetno hotela prehiteti našo skupino vozil, ravno tako pa je nevarno, da pride do prometne nesreče zaradi naleta vozil. Nevarnost predstavlja tudi širina skupine tovornih motornih vozil, ki so po slovenskih zakonih široka 2,55 metra oziroma 2,6 metra, če ima tovorno motorno vozilo nadgradnjo tovrnega dela narejeno iz termo stene.

Dolžina skupine vozil povečuje nevarnost, ko nas vozila prehitevajo, za kar rabijo več časa in prostora. Ravno tako velja to za nas, ko prehitevamo druge udeležence v prometu.

V ogledalih ocenjujemo oddaljenost od roba vozišča, od ovir na desni strani, kot so drevesa, prometni znaki, hiše, ograje in ostali predmeti, ki se nahajajo ob vozišču. Ravno tako moramo v desnih ogledalih spremljati, kako smo obvozili pešce, kolesarje, enosledna in dvosledna vozila. V levih ogledalih spremljamo, koliko smo oddaljeni od sredinske črte, oddaljenost od nasproti vozečih vozil, spremljamo, če nas kdo prehiteva, da mu omogočimo čim varnejše prehitevanje, in v primeru nevarnosti hitrost zmanjšamo ali po potrebi tudi ustavimo.

Kandidat za voznika spozna tudi nevarnosti mrtvih kotov, ki se pojavljajo za skupino vozil direktno zadaj, kjer mu širina skupine vozil zakriva, kakšna struktura in koliko vozil vozi za njim. Mrtvi koti se pojavijo tudi malo dlje ob bokih motornega tovrnega vozila, kamor stranski pogled v ogledalih ne seže več, zaradi konstrukcijskih izvedb pa je pogled onemogočen. Posebej nevarni mrtvi kot se pojavi ob priklopniku na zunanji strani ovinka, ko dejansko izgubimo pregled, kaj se dogaja ob boku priklopnika. Te nevarnosti zmanjšamo z rednim opazovanjem prometa za seboj in ob sebi in ocenjevanjem, kako vozijo in kakšne namene imajo ostali udeleženci v prometu.

V gostem prometu izven naselja mora kandidat za voznika ocenjevati dogajanje v prometu čim dlje pred seboj, da lahko prilagaja hitrost svoje vožnje, poleg tega pa spremljati dogajanje za skupino vozil, predvsem zaradi nevarnosti, ki bi se pojavile, ko bi ga drugi udeleženci prehitevali, ter zaradi možnosti naleta vozil v njegovo skupino vozil. Nevarno je, da pri naletu vozil zaradi velike skupne mase ne bi čutil, da je do naleta prišlo, zaradi oddaljenosti zadnjega dela skupine vozil pa ne bi slišal naleta vozil. Veliko več možnosti, da bo v takšnem primeru ustavil in primerno ukrepal, je, če promet v ogledalih pozorno spremlja. V ogledalih lahko vidi, da se kaj nenavadnega zadaj dogaja, kot na primer, da se zakadi, mogoče odpadejo kosi vozil, ali vidi padeč voznika enoslednega vozila. Zaviranje v gostem prometu ali v koloni mora biti nežno in kontrolirano zaradi zagotavljanja večje varnosti v prometu za druge udeležence v prometu, kakor tudi zase.

Pred ovinki mora kandidat za voznika oceniti, kako bo ovinek prevozilo vlečno in kako vlečeno vozilo. Vemo že, da zadnja kolesa vlečnega vozila v ovinkih zapeljujejo, kar pomeni, da ustvarjajo sled vožnje po najkrajši možni poti glede na konstrukcijo vozila. Kako bo potekala sled vožnje vlečenega vozila, je odvisno od previsa za zadnjimi kolesi vlečnega vozila in kje je priklop na vlečnem vozilu vpet, od kota zavijanja koles vlečnega vozila, od dolžine rude vlečenega vozila, od dolžine priklopnika, kakor tudi ali imamo pripet dvoosni priklopnik z gibljivo rudo ali navadni priklopnik s centralno osjo.

V osnovi mora v ovinke zapeljati globlje naravnost in šele nato začeti vrteti volan ostro v smeri vožnje. Včasih pa to ni dovolj, in mora kandidat za voznika zapeljati na sosednji prometni pas, da sploh lahko z vožnjo skozi ovinek nadaljuje. Če mora zapeljati na sosednji prometni pas, mora spustiti mimo vozila, ki po tem prometnem pasu vozijo. S smerniki mora svojo namero nedvoumno nakazati in jo kontrolirano in varno za vse udeležence izpeljati.

Za vožnjo skozi predore mora preveriti, ali mu morda prometni znaki ne prepovedujejo vožnje zaradi višine skupine vozil, prilagoditi hitrost omejitvi hitrosti, po potrebi povečati varnostno razdaljo in paziti na nevarnost prometne nesreče, še posebej zaradi dotika predora z nadgradnjo tovornega dela.

Pred vožnjo čez mostove mora biti pozoren na morebitne prometne znake, ki bi prepovedovali vožnjo takšni skupini vozil, zaradi konstrukcije, skupne mase skupine vozil ali presežene največje dovoljene mase tovornih motornih vozil. Pozoren mora biti tudi na bočni veter, ki lahko ogrozi varnost v prometu.

Po makadamski cesti se kandidat za voznika nauči posebnosti vožnje, ki se od asfaltirane razlikuje v tem, da je zaradi neravnosti vozišča precej večja nevarnost poškodbe tovora in tudi vozila. Na takšnih cestah se ob slabem vremenu in zimskem času pojavijo udarne jame, katerim mora zaradi varnosti prilagoditi vožnjo. Vožnjo naredijo nevarno tudi bankine, ki lahko zaradi neutrjenosti povzročijo zdrs skupine vozil iz vozišča in posledično prevrnitev skupine vozil. Velika hitrost na makadamski cesti dviguje prah, s tem pa se vidljivost manjša in povzroči nevarnost v prometu.

Vsaka vožnja v slabem vremenu vpliva na varnost, saj se zmanjša preglednost, vozišče pa postane bolj spolzko. Hitrost vožnje mora kandidat za voznika zmanjšati tako, da skupino vozil obvladuje in da jo v primeru nevarnosti lahko pravočasno ustavi. Preglednost ob dežju ali sneženju povečamo z vklopom brisalcev, gretjem vzvratnih ogledal, ventilacijo obrnjeno na vetrobransko steklo, da se le-to ne orosi, pomagamo si tudi z vklopom klimatske naprave. Če je megla ali nizka oblačnost in se vidljivost zmanjša na 50 m ali manj, vklopimo meglenke, ki s svojo močno lučjo povečajo vidnost naše skupine vozil, in tudi mi bolj vidimo. V primerih toče in hudih neurij se nikakor ne sme ustavljati v predorih in pod nadvozi, saj lahko pride do naleta vozil. Z vožnjo moramo nadaljevati s primerno hitrostjo. Prekinemo jo lahko samo izven cestišča na počivališčih in parkiriščih. Če se sneg začne oprijemati vozišča, se moramo na primernem mestu izločiti iz prometa in z vožnjo nadaljevati šele, ko cestna služba očisti sneg z vozišča, in nam vremenske razmere to dopuščajo.

Če pride do okvare ali prometne nesreče, kandidata za voznika naučimo, da pravilno zavaruje kraj okvare ali prometne nesreče z varnostnim trikotnikom in uporabo pravih luči na skupini vozil. Obvezno mora uporabljati odsevni telovnik. Smiselno je, da trikotnik postavi 100 do 150 metrov za skupino vozil, da vozila, ki prihajajo za njim, pravočasno zmanjšajo hitrost in po potrebi tudi ustavijo. Oddaljenost varnostnega trikotnika je odvisna od križišč, ki so v bližini okvare ali prometne nesreče, od števila in gostote ovinkov in od omejitve hitrosti na delu ceste.

Na skupini vozil mora vklopiti varnostne utripalke, če izteka gorivo, olje, ali obstaja kakšna nevarnost požara ali eksplozije, ob zmanjšani vidljivosti pa še pozicijske luči. Če ima okvaro, jo mora čim prej odpraviti, ali poklicati vlečno službo. V primeru

prometne nesreče mora pomagati ponesrečencem, poklicati policijo, reševalce, delodajalca in lastnika tovora, da se morebitno nevarnost povzročanja ekološke, biološke ali materialne škode čim bolj omeji in odstrani.

6.3.3 VOŽNJA PONOČI IN OB ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI

Kandidat se usposobi za:

- načrtovanje vožnje ponoči v naselju in zunaj naselja ter predvidevanje prometnega toka prometa,
- opazovanje prometa v nočnih razmerah pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji ponoči in ob zmanjšani vidljivosti,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti,
- pravilno uporabo luči na osvetljenem in neosvetljenem delu vozišča v naselju in zunaj naselja,
- pravilno dohitevanje in prehitevanje ponoči,
- vožnjo ponoči s primerno hitrostjo glede na gostoto prometa oziroma vremenske razmere,
- pravočasno zaznavanje pešcev in kolesarjev,
- pravočasno zaznavanje nevarnosti naleta divjadi,
- pravilno upoštevanje varnostne razdalje in ustavljanje v koloni,
- vožnjo ponoči v ovinkih,
- vožnjo v različnih vremenskih razmerah,
- ravnanje ob okvari oziroma prometni nesreči.

Vožnja ponoči se od dnevne vožnje razlikuje po vidljivosti, ki je bistveno manjša. Pred vozilom se cesta, prometni znaki in nevarne situacije vidijo le toliko, kolikor daleč osvetlujejo luči vozila. Osnovne luči za vožnjo ponoči so dolge luči. Vidljivost ob vozilu je skorajda nična, razen kolikor osvetlujejo boke skupine vozil bočne stranske rumene lučke. Za skupino vozil vidimo samo luči vozil, ki vozijo za nami. Kandidata za voznika podučimo, da je pozicija na vozišču ponoči rahlo bolj v levo kot v desno, ker bi lahko ob robu vozišča hodili pešci brez obveznih kresničk ali odsevnih telovnikov. V naseljih je v nočnem času največkrat vklopljena javna razsvetljava, ki bistveno pomaga pri vožnji ponoči. Tako lahko bolje spremljamo promet ob bokih skupine vozil in za skupino vozil. Izven naselja kandidata za

voznika naučimo, da se veliko bolj ravna po občutku, vendar mora vseeno spremljati promet ob skupini vozil in za skupino vozil v vzvratnih ogledalih. Kakšen položaj ima skupin vozil na vozišču in kaj se dogaja ob njej, kandidatu za voznika pomaga, ko se mimo njegove skupine vozil pelje nasproti vozeče vozilo in osvetli kandidatovo skupino vozil. Ravno tako je kandidatu za voznika v pomoč pri opazovanju njegove skupine vozil vozilo, ki vozi za njim. Tudi to vozilo osvetljuje kandidatovo skupino vozil ter lahko tako veliko bolje vidi, kako poteka njegova vožnja v prometu.

Prometni znaki so zaradi svoje barve ponoči dobro vidni, zato lahko vožnjo pravočasno prilagodimo njihovim zahtevam.

Vse nevarnosti, ki jih je kandidat spoznal pri učenju do sedaj, se lahko pojavijo tudi pri vožnji ponoči, nevarnost pa je večja zato, ker je ponoči vidljivost manjša, in lahko določene nevarnosti spregleda. Promet okoli skupine vozil mora nenehoma nadzorovati, da ne pride do nevarnosti v mrtvih kotih.

Nočna vožnja kaže nevarnosti, ki se zaradi teme skrijejo. Takšne nevarnosti so ovire na cesti, kot so predmeti, živali, neoznačeni in neprevidni pešci, lahko pa tudi posledice že nastale prometne nesreče. Kandidat za voznika mora takšne stvari pričakovati in temu prilagoditi hitrost vožnje. Varnost poveča tudi z večjo varnostno razdaljo med njim in vozilom pred njim. Ob nevarnih situacijah lahko bolj varno ustavi in s tem zmanjša možnost naleta. Tako se nevarnosti zmanjšajo.

Pri vožnji kandidata za voznika naučimo čim več uporabljati dolge osnovne luči za čim večjo preglednost, ki pa se jih mora naučiti izklopiti in vklopiti kratke ali zasenčene luči, ko to od njega zahtevajo situacije v prometu. Luči mora zasenčiti, ko srečuje nasproti vozeča vozila, če ga vozilo prehitijo, če vozi za vozili, pri srečevanju vlaka, ko srečuje pešce in tam, kjer imajo javno razsvetljava.

Ko kandidat za voznika dohiteva vozilo, ki ga ima namen prehiteti, mora na razdalji, ki bi voznika pred njim motila, izključiti dolge luči. Po že naučenem postopku začne vozilo prehitevanje, dolge luči pa sme prižgati šele, ko je vzporedno s prehitevanjem vozilom, te luči pa ne morejo več motiti voznika prehitevanega vozila. Istočasno mora voznik prehitevanega vozila ugasniti dolge luči.

Glede na gostoto prometa oziroma na vremenske razmere, mora kandidat za voznika ponoči voziti s takšno hitrostjo, da popolnoma obvladuje skupino vozil, ne ovira ali ogroža ostalih udeležencev v prometu in ne ogroža sebe. Sposoben mora biti skupino vozil varno voziti po cesti in jo tudi varno ustaviti. Varnost dodatno poslabšajo vremenske razmere. Vkllopiti mora vse dodatke, ki pomagajo izboljšati varno vožnjo. To so brisalci, gretje ogledal, ventilacija, ki suši vetrobransko steklo, uporaba meglenk na vozilih. Opaziti mora pešce in kolesarje in jih z varnim postopkom nakazovanja, preverjanja in premika obvoziti na primerni bočni varnostni razdalji.

Nevarnost ponoči predstavlja tudi divjad na cesti, ki iznenada skoči na cesto. Če je kandidat za voznika pravilno naučen, pričakuje nevarnosti, ima primerno hitrost, da bo poizkusil varno ustaviti ali divjad obvoziti.

Vožnja ponoči v ovinkih potrebuje veliko znanja in občutka za vožnjo, saj velikokrat zaradi slabe vidljivosti skozi ovinke zapeljemo tako rekoč na slepo. Ovinke je treba

med približevanjem dobro oceniti, se postaviti v ustrezen položaj in nato s primerno hitrostjo in previdnostjo zvoziti ovinek. Pozorni moramo biti na boke skupine vozil, nasproti vozeča vozila, pešce in kolesarje, ki bi jih zaradi teme spregledali.

Kakor smo kandidata za voznika naučili, kako se ravna v primeru okvare skupine vozil ali v primeru prometne nesreče, je potrebno kraj prometne nesreče ponoči osvetliti, za zavarovanje pa je potrebno priskrbeti rumene utripajoče luči, ki dodatno opozarjajo na nevarnost ostale udeležence v prometu. Ljudi, ki so nepoškodovani, čim prej umaknemo z vozišča na varno, in jim po svojih močeh nudimo zavetje in ostalo pomoč.

6.3.4 VOŽNJA PO AVTOCESTI IN CESTI, REZERVIRANI ZA MOTORNA VOZILA

Kandidat se usposobi za:

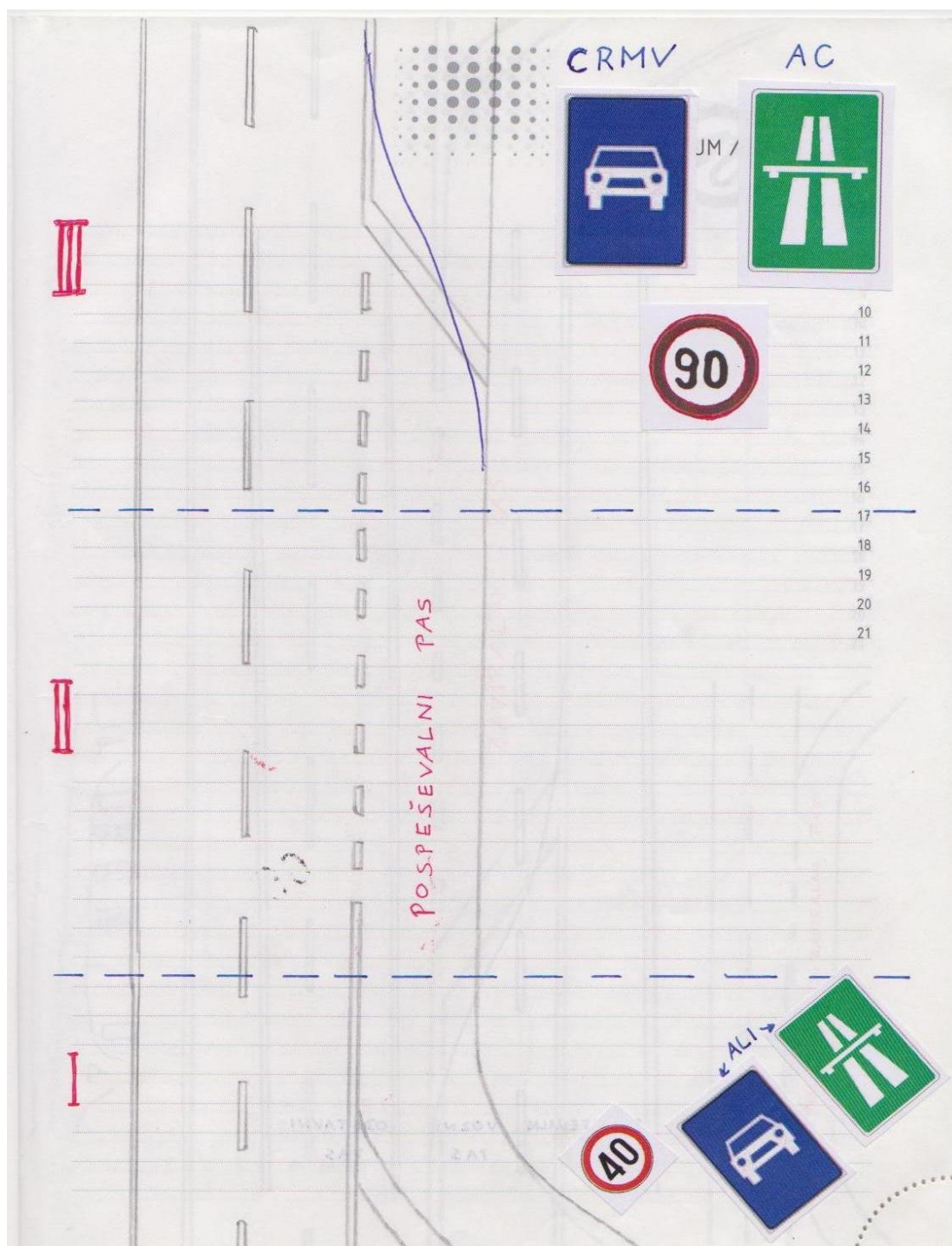
- načrtovanje vožnje po avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila ter predvidevanje prometnega toka prometa,
- ekološko in varčno uporabo vozila:
 - a) pravilno uporabo električne dodatne opreme vozila in uporabo strešnih nosilcev ter je pozoren na teža vozila in tlak v pnevmatikah (ekološka vožnja),
 - b) enakomerno pospeševanje vozila in prestavljanje v višje prestave pri nizkih vrtljajih motorja,
 - c) upoštevanje varnostne razdalje v povezavi z ohranjanjem hitrosti (vožnja brez nepotrebnega zaviranja in pospeševanja)...
- uporabo pospeševalnega pasu za vključitev na avtocesto in cesto, rezervirano za motorna vozila,
- pravilno ravnanje, ko se na avtocesto oziroma cesto, rezervirano za motorna vozila vključujejo druga vozila,
- opazovanje prometa pred vozilom ter uporabo vzratnih ogledal ob vozilu in za njim,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti na območju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,
- prepoznavanje nevarnosti pri vožnji po avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti,
- vožnjo s primerno hitrostjo glede na gostoto prometa oziroma vremenske razmere,

- pravilno upoštevanje varnostne razdalje in ustavljanje v koloni,
- dohitevanje in prehitevanje enoslednih in dvoslednih vozil,
- pravilno ravnanje, ko ga dohitevajo oziroma prehitevajo druga vozila,
- vožnjo ponoči oziroma ob zmanjšani vidljivosti,
- uporabo prometnega pasu za počasna vozila,
- uporabo odstavnega pasu in ravnanje ob okvari oziroma prometni nesreči,
- uporabo zaviralnega pasu za izključitev z avtoceste oziroma ceste, rezervirane za motorna vozila.

Pri vožnji po avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila, kandidata za voznika naučimo, da se promet po teh cestah odvija po ločenih smernih voziščih, ki imajo vozni pas, prehitevalni pas, avtoceste pa tudi odstavni pas in večkrat tudi pas za počasna vozila. Vožnja po avtocesti je za kandidata za voznika zahtevna stvar, saj je razlika v največji splošni dovoljeni hitrosti in največji dovoljeni hitrosti skupine vozil 50 km/h. Zavedati se mora, da se nevarnost pojavlja predvsem s prihajajočimi vozili od zadaj. Nevarne so tudi situacije, ko je pred nami kolona vozil, ki se premika počasi ali stoji zaradi naleta vozil.

Kandidata za voznika naučimo pravilnega ravnanja, ko se s približevanjem pospeševalnemu pasu in pospeševanju po njem pripravlja na vključitev v prometni tok.

Sam postopek vključevanja razdelimo na tri faze: faza priprave, faza pospeševanja in faza vključevanja. V fazi priprave kandidata naučimo, da si že pri približevanju pospeševalnemu pasu ogleda strukturo vozil, hitrost vozil in da ni slučajno na voznem pasu organizirana kolona vozil, ki vozijo po voznem pasu avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila. To naredi tako, da si promet dobro ogleda v levem ogledalu, če pa se približuje pospeševalnemu pasu pod kotom, situacijo preveri direktno skozi vetrobransko in voznikovo okno. Istočasno preveri, ali je odstavni pas prost, da ne bi kakšno vozilo peljalo po njem in bi prišlo do prometne nesreče, kjer se stikata odstavni pas in začetek pospeševalnega pasu. Če je vse varno, kandidat za voznika zapelje na pospeševalni pas. Začne se faza pospeševanja, saj kandidat začne pospeševati po pospeševalnem pasu. Istočasno vklopi levi smernik, da opozori udeležence, ki vozijo po avtocesti ali cesti rezervirani za motorna vozila in tiste, ki vozijo za njim, da se bo vključil v promet na voznem pasu. Če bi prostorsko ocenili pot, ki jo porabi za pospeševanje, bi pri tem rekli, da pospešujemo po pospeševalnem pasu, vsaj njegovi dve tretjini. Ves čas pospeševanja imamo vklopljen levi smernik, preverjamo dogajanje in promet na levi strani, ne smemo pa pozabiti na desno stran, kjer nas lahko prehiteva enosledno vozilo ali, če je prostora dovolj, tudi kakšno drugo vozilo. Na pospeševalnem pasu poizkusimo doseči največjo dovoljeno hitrost, saj s tem zmanjšamo nevarnost naleta od zadaj. V zadnji tretjini pospeševalnega pasu začnemo s fazo vključevanja, kar pomeni, da iz pospeševalnega pasu zapeljemo na vozni pas.

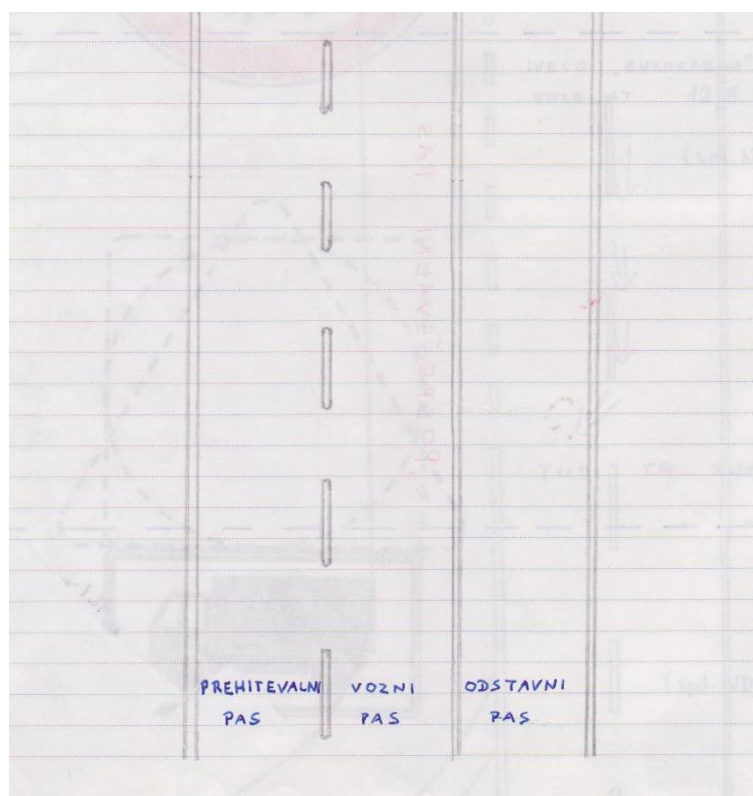


Slika 16: Prikaz vključevanja na avtocesto in cesto, rezervirano za motorna vozila po fazah – kategorija »C« (Vir: lastni)

Pri tem moramo paziti, da so nam vozila, ki vozijo po voznem pasu, to omogočila in da nas vozila, ki so se vključevala za nami po pospeševalnem pasu, niso že začela prehitevati. Nevarno je tudi, da bi se vključevali na vozni pas pred vozilo, ki bi ga v

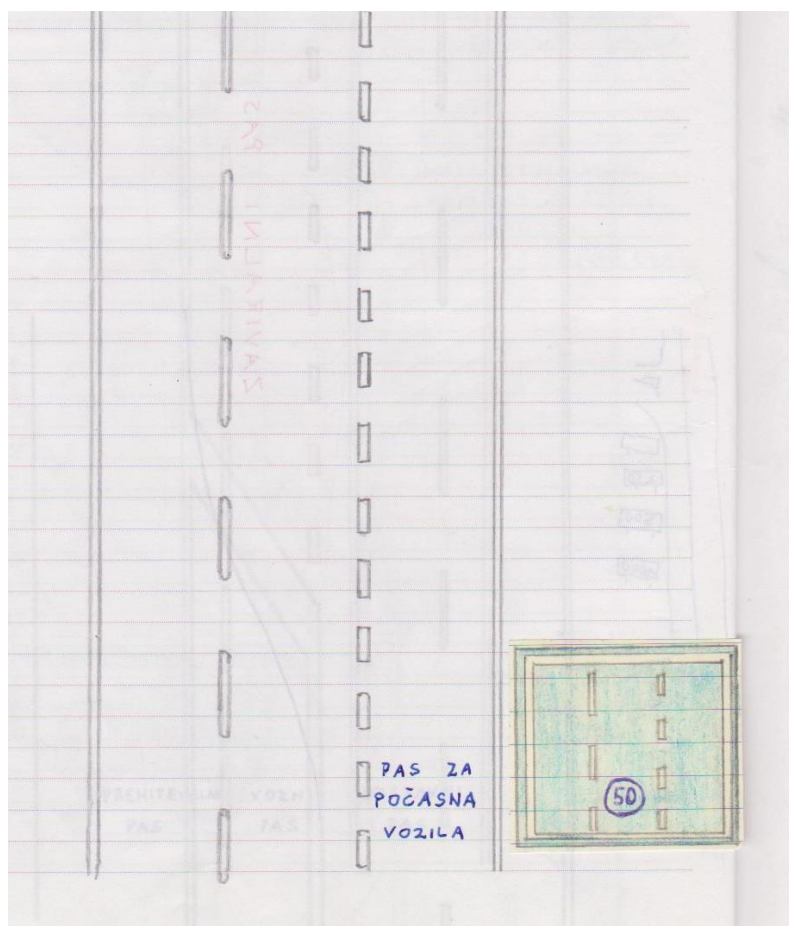
tistem trenutku prehitevalo drug vozilo in bi se s tem vozilom istočasno premikali v vozni pas. V primeru, ko se začne vozilo, ki vozi za nami, vključevati na vozni pas, se tudi mi začnemo vključevati na vozni pas, saj drugače obstaja nevarnost, da bo to vozilo zapeljalo ob naš bok in nam do konca pospeševalnega pasu onemogočilo vključevanje v promet na vozni pas avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila. Če ocenimo, da so ta vozila občutno hitrejša, in se zapeljejo na vozni pas že na začetku pospeševalnega pasu, jih kontrolirano pustimo mimo, kar omogoči varnejše vključevanje nam kakor tudi takšnemu vozilu.

Včasih pa je prometna situacija takšna, da se nam nikakor ne uspe vključiti v promet na voznem pasu. To je, kadar se po avtocesti ali cesti, rezervirani za motorna vozila pelje organizirana kolona vozil, kot so na primer konvoji vojaških vozil, ali vozila s spremstvom, ki jim poti ne smemo sekati oziroma zapeljati v takšno kolono, ali če je gostota vozil tako velika, da se ne morejo umakniti na prehitevalni pas ali toliko razmakniti, da bi naša skupina tovornih motornih vozil zapeljala v prometni tok voznega pasu. Takrat hitrost zmanjšamo – zavlačujemo, da se takšna struktura vozil odpelje dalje in se šele nato razvrstimo v prometni pas. Včasih ni dovolj, da hitrost samo zmanjšamo. V izrednih situacijah se je potrebno ustaviti. To naredimo na odstavnem pasu in nikakor ne na pospeševalnem pasu. Ko se promet na voznem pasu sprosti, začnemo na odstavnem pasu pospeševati in se s primerno hitrostjo ob primernem času varno vključimo na vozni pas.



Slika 17: Prometni pasovi na avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila (Vir: lastni)

Po avtocesti ali cesti, rezervirani za motorna vozila, vozimo po voznem pasu, ki je desni. Za prehitevanje uporabljamo prehitevalni pas, ki je levi, kadar pa se odpre pas za počasna vozila, s skupino motornih tovornih vozil vozimo po tem pasu, ki je skrajni desni. Če imajo takšne ceste tri ali več prometnih pasov, smemo z našo skupino vozil voziti po desnih dveh prometnih pasovih. Za vozili pred seboj vozimo na varnostni razdalji vsaj dveh sekund, kar pomeni, da neko točko, ki jo prevozi zadnji del vozila pred nami, smemo mi s sprednjim delom skupine vozi prevoziti šele čez dve sekundi. Priporočljivo je, da se varnostna razdalja za vozili, ki nam zakrivajo pogled naprej zaradi svoje visoke in široke konstrukcije, poveča vsaj za polovico. Prehitevanje s skupino motornih tovornih vozil je zelo redko, saj se izogibamo prehitevanju vozil, ki so od nas počasnejša za manj kot 10 km/h, večinoma pa so ostali udeleženci na avtocestah in cestah, rezerviranih za motorna vozila, hitrejši tudi za nekaj deset kilometrov na uro.



Slika 18: Prometni pasovi na avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila s pasom za počasna vozila (Vir: lastni)

Vendar, ko dohitavamo vozilo, ki ga bomo zaradi njegove hitrosti prehiteli, začnemo ocenjevati hitrost vozil, ki se nam približujejo od zadaj, ter istočasno iščemo, med katerimi vozili bo dovolj prostora, da se bomo varno za vse premaknili na

prehitevalni pas in naglo prehiteli počasnejše vozilo. Vozilu pred seboj se na voznem pasu ne smemo preveč približati, saj tako zmanjšamo varnostno razdaljo med njim in nami. S smernikom pravočasno nakažemo svojo namero, in ko je prehitevalni pas prost, zapeljemo nanj. Smernik imamo vklopljen, dokler ne pridemo do prehitevanega vozila. Ves čas prehitevanja moramo biti pozorni na boke skupine vozil, spremljati dogajanje v vzratnih ogledalih, da ne pride do dotika s prehitevanim vozilom, do dotika ograje na levem boku ali da nas ne prehiteva enosledno vozilo, da ni padel tovor iz katerega izmed vozil ali priklopnikov. Ko smo mimo prehitevanega vozila, z desnim smernikom nakažemo, da se bomo vrnili v vozni pas, in se nanj vrnemo šele, ko smo prepričani, da smo dovolj naprej od prehitevanega vozila, in ga z našo menjavo prometnega pasu ne bomo ovirali ali ogrozili. Kadar se na takšnih cestah odpre prometni pas za počasna vozila, smo dolžni peljati po njem, saj je naša največja dovoljena hitrost toliko nižja od splošne največje dovoljene hitrosti, da nas vozila, ki vozijo hitreje, lahko varno prehitevajo po voznem pasu, in da njih varno prehitevajo vozila, ki vozijo po prehitevalnem pasu. Takšen prometni pas je označen z razvrstilno tablo, ki je označena tudi z najmanjšimi dovoljenimi hitrostmi za določene pasove. Ko pridemo proti koncu prometnega pasu za počasna vozila, s smernikom nakažemo namen premika in vključevanja v promet na voznem pasu, se v vzratnih ogledalih prepričamo, da to lahko storimo varno, in tak premik tudi storimo.

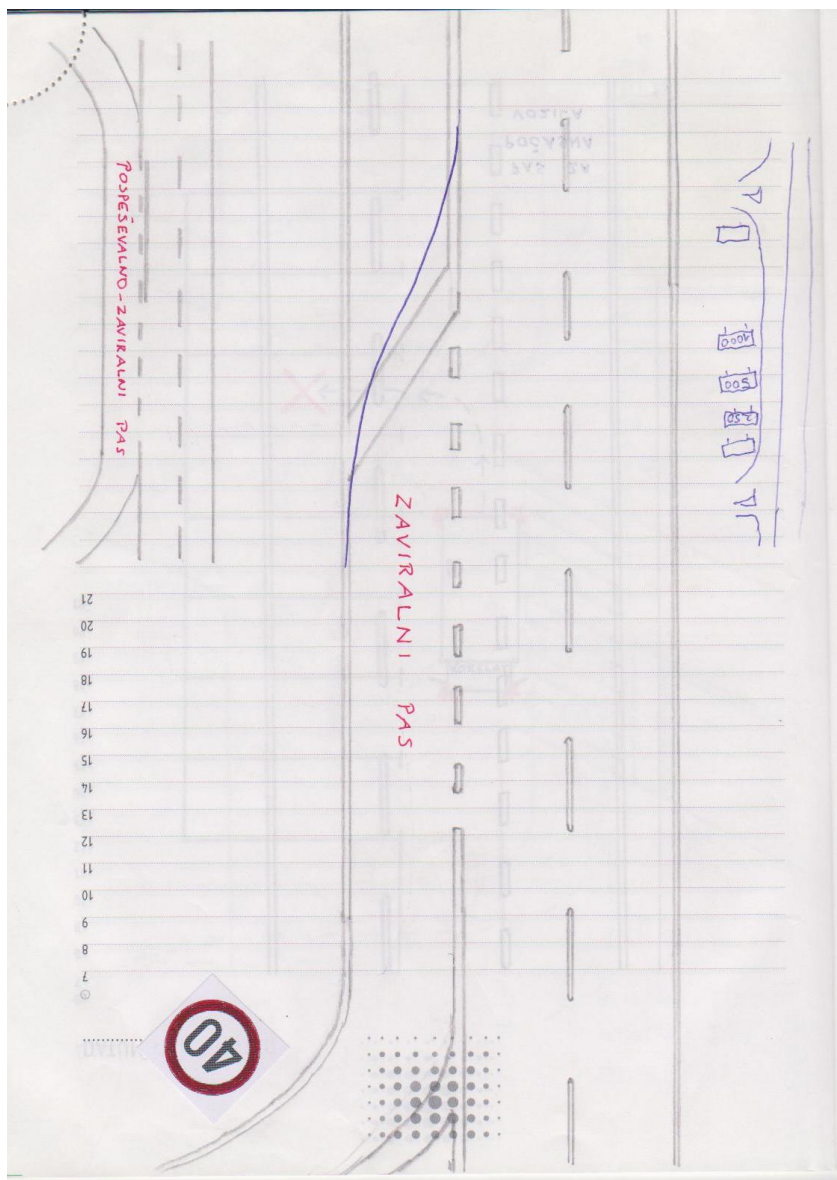
Preden se prometni pas za počasna vozila zapre, je to označeno s prometnim znakom, na katerem je tudi napisano, čez koliko metrov se bo to zgodilo.

Za varno vožnjo po avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila, je potrebno spremljati promet daleč pred seboj, kar nam zelo dobro omogoča višina našega vozila. Zelo pomembno je tudi spremljanje prometa za nami. Za spremljanje prometa za nami moramo zelo pogosto gledati v vzratna ogledala, saj nam konstrukcija vozil ustvarja mrtvi kot za skupino vozil, kar pa je ob slabem opazovanju prometa ob skupini vozil in za skupino vozil zelo nevarno. Vsak premik, menjava prometnih pasov ali zaviranje ob redkem opazovanju prometa v vzratnih ogledalih poveča nevarnost.

Kadar vozimo po avtocesti ali cesti, rezervirani za motorna vozila, moramo biti pozorni na vozila, ki se vključujejo na to cesto in jim moramo pri vključevanju pomagati. S približevanjem pospeševalnemu pasu preverimo, ali se na našo cesto vključujejo vozila in jim omogočimo varno vključevanje v prometni pas tako, da se umaknemo na prehitevalni pas, ali pa je dovolj že to, da plin popustimo in naredimo prostor pred našo skupino tovornih motornih vozil. Tak način nam omogoča, da vidimo, kako so se ta vozila vključila v promet. S tem smo jih nekako tudi zaščitili pred naletom vozil, ki že vozijo po avtocesti ali cesti, rezervirani za motorna vozila.

Večja ko je gostota vozil, bolj moramo biti previdni in imeti takšno varnostno razdaljo, da napake udeležencev rešujemo varno. Hitrost moramo prilagajati, da imamo zadostno varnostno razdaljo pred seboj in da se varno ustavimo, če se kolona pred nami začne ustavljati, in se tudi ustavi. Pri večjem nenadnem zmanjševanju hitrosti ali ustavitvi na avtocesti ali cesti, rezervirani za motorna vozila, smo dolžni vklopiti varnostne utripalke, ki dodatno poleg zavornih luči opozarjajo voznike, ki vozijo za nami, na nevarnost naleta.

Ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti moramo biti pozorni na nevarnosti, ki ne bi bile vidne zaradi teme ali megle, oblačnosti, sneženja ali dežja. Tem vremenskim razmeram moramo prilagoditi hitrost vožnje, da lahko varno ustavimo, ali kako drugače rešimo nevarne situacije, ki bi se pred nami pokazale nenadoma. Za večjo vidljivost uporabimo luči, s katerimi bi bolje videli. To so predvsem meglenke, nameščene na vlečnem vozilu spredaj in meglenke, nameščene na vlečenem vozilu zadaj.



Slika 19: Prikaz izključevanja iz avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila

Za zupuščanje avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila, se začnemo pripravljati, ko se po smernih tablah seznanimo, kje in kako daleč je naš izvoz. Spremljamo table, da vidimo oddaljenost izvoza, istočasno povečamo pozornost o dogajanju ob desnem boku skupine vozil in pri dogajanju na odstavnem pasu. Zaradi konstrukcije naše skupine vozil bi se lahko zgodilo, da bi vozila, ki vozijo za nami, zapeljala na odstavni pas in zaradi boljše preglednosti vozila po njem. Menjavo prometnega pasu iz voznega pasu na zaviralni pas moramo pravočasno nakazati z desnim smernikom, se dobro prepričati, da premik naredimo varno in se ob desni črti, ki loči vozni pas od odstavnega pasu, premaknemo na zaviralni pas z nezmanjšano hitrostjo. Šele ko je kompletna skupina vozil na zaviralnem pasu, hitrost občutno zmanjšamo in jo prilagodimo prometnim znakom in razmeram na cesti. Kjer so priključki na avtocesto ali cesto, rezervirano za motorna vozila na krajših razdaljah, poznamo pospeševalno-zaviralne pasove. Pri takšnih vključevanjih ali izključevanjih naredimo enako kot pri navadnih pospeševalnih ali zaviralnih pasovih, samo da se vključevanje ali izključevanje naredi nekako na sredini pospeševalno-zaviralnega pasu. Prednost dajemo vozilom, ki se na avtocesto ali cesto, rezervirano za motorna vozila vključujejo, saj ta vozila pospešujejo in razdaljo pred vozili, ki zupuščajo takšne ceste, povečujejo. Če bi bilo obratno, bi sprednja vozila zavirala, ker bi zupuščala avtocesto ali cesto rezervirano za motorna vozila, vozila, ki bi se vključevala zadaj, pa bi hitrost povečevala. Nevarnost naleta od zadaj bi se tako močno povečala.

Če se pojavi okvara vozila na avtocesti ali cesti rezervirani za motorna vozila, je potrebno skupino motornih tovornih vozil ustaviti na odstavnem pasu ali v odstavni niži in jo zavarovati z varnostnim trikotnikom, ki ga postavimo na razdalji od 150 do 250 metrov za skupino vozil. Trikotniku dodamo tudi rumene utripajoče luči, če je vidljivost manjša ali če je tema. Skupini vozil pustimo vklopljene varnostne utripalke, v temi ali slabi vidljivosti še pozicijske oziroma parkirne luči. Voznik in spremljevalec morata obvezno uporabljati odsevni telovnik. Zadrževanje na vozišču ni dovoljeno; morata se umakniti za varnostno ograjo. Obvestiti je potrebno cestno službo, ki po potrebi zavaruje kraj okvare in s svetlobnimi znaki, ki so največkrat na vozilih, označuje in opozarja ostale udeležence v prometu na nevarnost. Okvaro je potrebno čim prej odpraviti in skupino vozil z vlečno službo čim prej umakniti iz avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila. Vleka takšne skupine vozil je z vlečnim drogom dovoljena do prvega odcepa ali primernege mesta, kjer se da tovor preložiti in skupino vozil popraviti.

Kandidata za voznika podučimo, da je v primeru prometne nesreče potrebno takojšnje zavarovanje kraja prometne nesreče, da ne pride do naleta vozil. Obvestiti je potrebno policijo, reševalce, urediti vse za reševanje tovora in vsekakor pomagati drugim udeležencem v prometni nesreči.

6.3.5 SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM

Kandidat je usposobljen za samostojno in varno vožnjo na cestah z gostim prometom v naselju in zunaj njega, tako da:

- upošteva prometne predpise, navodila policije in prometnih redarjev,

- ustrezno predvideva morebitne in dejanske nevarnosti ter se nanje ustrezno pravilno odzove,
- upošteva načelo ekološke vožnje,
- upošteva načelo defenzivnega ravnanja v prometu,
- upošteva načelo zaščite šibkejših udeležencev v prometu.

Kandidat se samooceni s primerjavo in izmenjavo izkušenj z učiteljem vožnje oziroma drugimi kandidati.

Vse elemente vožnje, ki jih je kandidat za voznika pridobil v tej učni stopnji združimo v vožnji, ki jo kandidat za voznika odpelje samostojno. Na koncu vožnje napravimo analizo in ugotovimo, kakšno je naučeno znanje kandidata. Njegovo vožnjo lahko primerjamo z vožnjo drugih kandidatov ali z izkušnjami učitelja vožnje, ki iz dejanj kandidata za voznika oceni, katere elemente vožnje se kot del celote da izboljšati, in kako to vpliva na varnost v prometu.

6.4 DODATNI DEL

Četrta učna stopnja se izvaja v vseh učnih stopnjah, izvajajo pa se učne vaje, ki so predpisane za določeno vozniško kategorijo.

6.4.1 NAKLADANJE IN RAZKLADANJE TOVORA

Kandidat se usposobi za:

- uporabo zaščitnih in varnostnih ukrepov pri nakladanju in razkladanju tovora na motornem oziroma priklopnem vozilu,
- parkiranje ob nakladalni rampi,
- priklop in odklop priklopnega vozila z vlečnim vozilom,
- priklop in odklop polpriklopnika z vlečnim vozilom.

Kandidat za voznika se nauči, kako in kje parkirati ob nakladalni rampi glede na tovor, ki je naložen na določenem prostoru tovarnega dela vlečnega ali vlečenega vozila, ali ki se ga bo naložilo na določen prostor tovarnega dela vlečnega ali vlečenega vozila glede na višino nakladalne rampe na mestih, kjer je nakladanje ali razkladanje možno. Paziti mora tudi na višinske ovire, kot so streha, žlebovi ali dvizna vrata, ki lahko onemogočajo primerno postavitve skupine vozil za delo s tovorom. Kandidat mora pred parkiranjem ob nakladalno rampo pravočasno odpreti stranice tovarnega dela in dvigniti ponjavo za nemoteno nakladanje ali razkladanje. Parkiranje ob rampi mora biti čim bližje, da se tovor ne poškoduje med transportom na tovarnem motornem vozilu ali priklopniku ali pri nakladanju in razkladanju.

Za parkiranje vzvratno na nakladalno rampo mora kandidat za voznika večkrat stopiti iz vozila in se prepričati na lastne oči, koliko ima še prostora med vozilom in rampo. Za bočno približanje vozila k nakladalni rampi se mora z vozilom približevati pod majhnim kotom, da se tovorno motorno vozilo in priklopnik enakomerno približata nakladalni rampi. Zapuščanje nakladalne rampe mora opraviti z majhnim premikom volana, da z zadnjim delom vozila in s priklopnikom ne zadene v nakladalno rampo. Ko je skupina vozil varno odmaknjena od nakladalne rampe, mora kandidat pravilno pritrditi tovor in stranice tovarne nadgradnje s ponjavo pravilno zapreti.

Kandidat za voznika pred vsakim začetkom vožnje po postopku pravilnega pripenjanja vadi pripenjanje priklopnika s tovrnim motornim vozilom. Po vsaki končani vožnji pa vadi pravilno parkiranje in zavarovanje tovarnega motornega vozila in priklopnika ter njun odklop.

6.4.2 VSTOPANJE IN IZSTOPANJE POTNIKOV

Ta učna vaja se ne izvaja pri poučevanju vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C«. Izvaja se pri poučevanju kategorij »D1«, »D1E«, »D« in »DE«.

Vsekakor pa kandidata za voznika naučimo, da se pravilno vstopa v kabino tovarnega vozila, da se primemo ročajev z obema rokama in stopamo po vseh stopnicah. Vrata zapremo, ko sedimo na sedežu.

Pri izstopanju iz tovarnega vozila pa se najprej prepričamo, ali je odpiranje vrat varno, in če je, jih odpremo. Z obema rokama se primemo za ročaje in se vzvratno spustimo po stopnicah tovarnega vozila.

6.4.3 POSEBNE VARNOSTNE ZAHTEVE PRI VOŽNJI

Kandidat se usposobi za:

- opazovanje in predvidevanje prometa pri zmanjšanem vidnem polju zaradi konstrukcijskih lastnosti vozila in drugih udeležencev v prometu,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti zaradi vpliva bočnega vetra na vozilo,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti zaradi posebnih vozniških lastnosti motornega vozila,
- predvidevanje morebitne in dejanske nevarnosti pri prehitevanju zaradi nevarnosti poškopitve z vodo ali blatom,
- preverjanje servokrmilnih in servozavornih sistemov,
- pravilno uporabo zavornih sistemov in regulatorjev hitrosti,

- prilagoditev smeri zavijanja glede na dolžino in višino vozila,
- uporabo posebnih varnostnih ukrepov (samo pri vožnji avtobusa),
- ravnanje ob prometni nesreči, v kateri je udeleženo motorno vozilo kategorij »C«, »C1«, »CE«, »C1E«, »D«, »E«, »D1«, »D1E« ali »F«.

Z različnimi pozicijami naše skupine vozil kandidatu za voznika prikažemo, kje vse se pojavijo mrtvi koti, v katerih se lahko pojavijo nevarne situacije, ki pa jih s predvidevanjem, opazovanjem prometa v ogledalih in z direktnim opazovanjem skozi stekla, močno zmanjšamo. Kaj se vidi in kaj se ne vidi v ogledalih, kandidatu za voznika skiciramo na list papirja, da ima boljše predstavo o mrtvih kotih.

Konstruktivna nadgradnja tovornega prostora večkrat vpliva na stabilnost vozila zaradi vpliva bočnega vetra, saj lahko sunki takšnega vetra prevrnejo tovorna vozila, če le-ta niso dovolj težka. Težo sestavlja skupna masa vozil in tovor, naložen na skupino vozil. Vse skupaj sestavlja skupno maso skupine vozil.

Dolžina, višina in širina skupine vozil vplivajo na varno vožnjo predvsem v zavojih, vzratni vožnji, pri visoki hitrosti in vožnji na spolzkem vozišču. Kandidat za voznika se mora pri učnem procesu za pridobitev vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C« naučiti, da so vožnje v ovinke popolnoma drugačne kot z vožnjo osebnega vozila ali z vožnjo samega tovornega vozila. Potrebna je več prostora, večkrat je potrebno zapeljati globoko v križišče, da skozi križišče varno zapelje tudi priklopno vozilo, potrebnega je več časa in razumevanja ostalih udeležencev v prometu, ki s svojim ravnanjem kaj hitro povzročijo nevarne situacije, ki se jih dejansko ne zavedajo. Za ravnotežje varnosti je kandidat za voznika pomemben člen, saj s svojim ravnanjem, odnosom in strpnostjo omogoča varno nadaljnjo vožnjo.

Vzratna vožnja zahteva sposobnost kandidata za voznika, da razume, kako upravljati s tovornim motornim vozilom, da bo v želeni smeri peljal priklopnik in s tem ne bo povzročal nevarnosti ali celo škode.

Visoka hitrost in nenadni gibi in premiki volana ne sodijo skupaj. Ravno tako ne sodijo skupaj močno – nenadno zaviranje in ekstremno zmanjševanje hitrosti. Pri takšni vožnji lahko izgubimo oblast nad vozilom, kar lahko poškoduje tovor, tovor pade z vozila ali celo prevrne vozila.

Spolzko vozišče vpliva na stabilnost in vodljivost vozila. Na spolzkem vozišču je potrebno upravljati s skupino vozil z občutkom in previdnostjo, saj nepravilna uporaba volana ali zavor privedejo do izgube oblasti nad vozilom, kar lahko povzroči prometno nesrečo.

Pri prehitevanju je potrebno oceniti stanje vozišča, saj lahko zaradi luž, blata in ostankov plundre na vozišču poškrbimo prehitevano vozilo. To je še posebno nevarno, če z umazanijo poškrbimo vidno polje vetrobranskega stekla prehitevanega vozila, saj mu s tem dejansko onemogočimo pogled naprej in zaradi tega se lahko zgodi prometna nesreča.

Pred začetkom vožnje je potreben vizualni pregled vozila. K temu spada tudi pregled servokrmilnih in servozavornih sistemov. Poleg tega, da imajo vsa novejša

vozila prikazovalnike količine olj za omenjene sisteme in si vse lahko ogledamo na potovalnem računalniku vozila, je priporočljivo, da po nasvetu in navodilu proizvajalca vozila v določenih terminih te stvari preverimo tudi na sistemu samem. Pregledamo količino olja v rezervoarjih za sisteme, nato pa pregledamo sisteme same, če kje olje ne pušča. Vozilo peljemo v pooblaščen servis na intervale, ki nam jih napiše proizvajalec vozila.

Zavorne sisteme kandidatu za voznika pokažemo in razložimo uporabo že na začetku učnega programa. Kandidat za voznika se nauči uporabljati delovno zavoro, ki je osnovna zavora za zmanjševanje hitrosti in za ustavljanje. Pri tem so mu v pomoč še pomožne zavore, ki jih tovorno vozilo ima, ni pa nujno. Sem spadajo motorna zavora, ki pomaga zmanjševati hitrost z zaviranjem motorja, retarder, ki je oljni in deluje v menjalniku ali pa je elektro-pnevmatski in je nameščen med menjalnikom in diferencialom. Pomožne zavore uporabljamo predvsem pri spustih po klancih navzdol, da ne preobremenimo delovne zavore. S pomožnimi zavorami po klancih navzdol zadržujemo konstantno hitrost, lahko jo pa tudi zmanjšujemo. Predvsem retarderji so večstopenjski zavorni sistemi.

V tovornih motornih vozilih so lahko vgrajeni tempomati in ročni omejevalniki hitrosti. Tempomat vzdržuje hitrost, s katero želimo voziti. S samim tempomatom hitrost tudi povečujemo ali zmanjšujemo. Tempomat ima funkcije vklopa, povečevanja hitrosti, zmanjševanja hitrosti in spomina vklopa zadnje hitrosti. Tempomat uporabljamo na odprtih cestah, kjer ni nevarnosti, in smemo voziti s konstantno hitrostjo.

Ročni omejevalnik hitrosti omogoča, da pri določeni hitrosti vklopimo blokado povečevanja hitrosti in s tem dosežemo, da kljub polnemu pritisku na pedal plina vozilo več ne pospešuje. Vklop ročnega omejevalnika hitrosti je zelo priporočljiv v conah, kjer je hitrost zaradi varnosti v prometu in hrupa omejena na nizko hitrost in v ostalih podobnih primerih, kjer je hitrost na večjih razdaljah zmanjšana na nizko hitrost.

6.4.4 UPORABA POSEBNIH PREDPISOV PRI VOŽNJI

Kandidat se usposobi za uporabo:

- navigacijskih sistemov in avtokarte,
- predpisov o teži in dimenzijah vozila,
- predpisov o vožnji in počitku,
- tahografov,
- predpisov, ki se nanašajo na prevoz potnikov (samo pri vožnji avtobusa).

Sodobni navigacijski sistemi nas vodijo skozi področja, ki jih moramo na naši poti prevoziti. Uporabo kandidatu za voznika pokažemo, določimo pot in cilj in se zapeljemo po navigacijskem sistemu do cilja. Naučimo ga tudi brati avtokarte, predvsem oznake cest, katerih se lahko držimo, da pridemo do cilja. Avtokarte imajo

veliko povezavo s smernimi tablamami, s katerimi primerjamo podatke in določamo poti, ki nas pripeljejo na cilj.

Za razliko od ostalih vozniških kategorij sta vozniški kategoriji »C« in »E k C« na več delih cest ali več področjih omejeni za vožnjo. Omejitve se lahko nanašajo na prepoved promet vozil, katerih skupna masa presega določeno, kar sicer velja za vse kategorije, za prepovedan promet tovornih motornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega določeno, prepoved prometa vozil, katerih osna obremenitev presega določeno; tudi ta velja za vse kategorije. Sledi še prepoved prometa za tovorna motorna vozila, razen za lokalni dovoz ali dostavo. Za vse kategorije vozil velja tudi prepoved prometa za vozila, katerih dolžina je večja od določenih. Kandidatu za voznika razložimo, kako se pravilno naloži tovor, da ne kršimo predpisov o teži in dimenzijah vozila, kako tovor označimo, če sega preko roba tovornega dela tovornega motornega vozila ali priklopnika.

Predpise o vožnji in počitkih kandidatu za voznika razložimo v skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu, Zakonu o voznikih, Zakonu o vozilih, Zakonu o zapisovalni opremi in obveznih počitkih mobilnih delavcev, Zakonu o delovnih razmerjih, ter drugih podzakonskih aktih.

Uporabo tahografov razložimo za navaden – analogni tahograf in za digitalni tahograf. Vsa nova vozila morajo imeti digitalni tahograf, vendar je zaradi uporabe analognih tahografov zelo pomembno, da jih kandidat za voznika zna pravilno izpolnjevati in uporabljati. Pri digitalnih tahografih ga poučimo o obveznem prepisovanju podatkov iz voznikove kartice v zakonsko določenem terminu ter o obveznem prepisovanju podatkov iz digitalnega tahografa vozila v zakonsko določenem terminu.

6.4.5 POSEBNOSTI USPOSABLJANJA ZA VOŽNJO ŠTIRIKOLES

Ta učna vaja se ne izvaja pri poučevanju vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C«. Izvaja se pri poučevanju kategorij »B1«.

6.5 PREIZKUS ZNANJA

Ko učitelj vožnje in kandidat za voznika ocenita, da je kandidat za voznika pripravljen za varno sodelovanje v cestnem prometu, da zna uporabljati vse elemente vožnje, ki se jih je tekom programa učenja vožnje naučil, se v okviru šole vožnje izvede preizkus znanja, pri katerem predsednik komisije šole vožnje prisostvuje uri vožnje kandidata za voznika in učitelja vožnje.

Predsednik komisije šole vožnje vodi kandidata za voznika po cestah v naselju, izven naselja, v redkem in gostem prometu, po avtocesti oziroma cesti, rezervirani za motorna vozila, skratka, preizkusi samostojno udejstvovanje kandidata za voznika v prometu ter ga oceni nepristransko z »nevtralnega vidika«. Pri tem je naloga učitelja vožnje, da vožnjo samo kontrolira in nadzoruje, nikakor pa kandidatu

ne sme pomagati, razen, če pride do nevarnih situacij, ki jih kandidat kljub svojemu znanju ne bi znal pravilno rešiti oziroma pravilno reagirati.

Navsezadnje je smisel tega preizkusa, da kandidat za voznika dobi nekakšen vpogled oziroma občutek, kako bo na izpitni vožnji.

Ni pa smisel tega preizkusa samo v tem, temveč je to še vedno izobraževanje v okviru šole vožnje, saj je lahko rezultat tega preizkusa tudi negativen. Preizkus znanje po novem ni več obvezen. Izvaja se ga na željo kandidata za voznika in tako ostaja sestavni del praktičnega poučevanja vozniških kategorij.

6.6 IZPITNA VOŽNJA

Ko kandidat za voznika v šoli vožnje uspešno opravi preizkus znanja, in že opravi teoretični del vozniškega izpita pred izpitno komisijo izpitnega centra, se sme prijaviti za izvrševanje praktičnega dela vozniškega izpita za voznika.

Za prijavo na praktični del izpita mora predložiti Evidenčni karton vožnje, ki mora biti pravilno izpolnjen z vsemi pripadajočimi vajami po programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil in številom ur, datumom in podpisom predsednika komisije za opravljanje preizkusa znanja in zdravniško spričevalo. Poravnati pa mora tudi stroške izpitne vožnje in upravno takso.

Ob določenem datumu in času mora z učiteljem vožnje pristopiti k opravljanju izpitne vožnje, ki lahko traja uro in pol. V trajanju izpitne vožnje mora kandidat pokazati svoje znanje z vsemi elementi vožnje, ki se jih je naučil tekom usposabljanja v šoli vožnje.

V kolikor kandidat za voznika pokaže svoje znanje pred izpitno komisijo, se njegova vožnja oceni kot uspešno in postane voznik.

7 PROBLEMATIKA SEDANJE PRIDOBITVE VOZNIŠKE KATEGORIJE »E« PRI KATEGORIJI »C«

Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje določa, kako naj bo sestavljena skupina vozil za poučevanje vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C«. Pri tem šole vožnje stremijo k temu, da je skupina vozil pri nakupu čim cenejša, kar je seveda logično, saj so vložki v osnovna sredstva v vsakem primeru zelo visoki. To skupino vozil v prometu naj bi lahko in varno upravljali, saj se s tem omogoči kandidatom za voznika lažje opravljanje vozniških izpitov.

Težava takšnega načina je, da se kandidat za voznika uči vožnje samo na eni vrsti skupine vozil, čeprav bi lahko rekli, da je skupina tovornih motornih vozil sestavljena v treh kategorijah, v več načinih.

Če pogledamo vozniške kategorije A1, A2 in A, pridemo do zaključka, da se program učenja v teh vozniških kategorijah bistveno med seboj ne razlikuje. Sama vozila se med seboj razlikujejo po moči in velikosti, vožnja pa je nekako identična, kar pomeni, da so komande za vodenje vozila in tehnika vožnje enake.

Ko pogledamo skupino tovornih vozil, nam že zunanji videz pove, kako so si skupine motornih tovornih vozil med seboj različne. Imamo sedlastega vlačilca s polpriklopnikom, tovorno motorno vozilo s priklopnikom s centralno osjo in imamo tovorno motorno vozilo s priklopnikom z gibljivo rudo.

Vsaka od teh motornih tovornih skupin se po tehniki vožnje med seboj razlikuje. Najlažje je v prometu voziti tovorno motorno vozilo s priklopnikom s centralno osjo, saj je najlažje vodljivo v vožnji naravnost, skozi ovinke, kakor tudi pri vzvratni vožnji. Pri vožnji sedlastega vlačilca s polpriklopnikom se srečamo s težavami pri zavojih, še posebej v manjših križiščih, ko je potrebno zaviti v desno. Zaradi dolžine polpriklopnika je potrebno veliko prostora, prometne situacije pa so večkrat takšne, da praktično onemogočajo vožnjo takšni skupini vozil. V takšnih primerih je lažje voziti s tovornim motornim vozilom in priklopnikom s centralno osjo. Vzvrtna vožnja tovornega motornega vozila in priklopnika s centralno osjo pa zahteva posebno tehniko, saj se zaradi gibljivosti rude pri vpetju na priključku z vlečnim vozilom in zavijanja sprednje osi, skupina vozil vozi vzvratno in vzvratno v ovinek popolnoma drugače, kot drugi dve skupini motornih tovornih vozil.

Pri prevozu tovora se prevozniki odločajo za uporabo različnih tovornih skupin glede na vrsto blaga in dostavo med pošiljatelji blaga. Tako ugotovimo, da je vsaka od omenjenih tovornih skupin bolj primerna za določeno blago od drugih dveh tovornih skupin.

Polpriklopnik je bolj primeren za prevoz blaga med dvema strankama, saj se ves tovor naloži in razloži enkrat. Kadar pa se s skupino tovornih motornih vozil opravlja prevoze za več strank, in se tovor naloži na več prevzemnih krajih, ali pa se ga razloži na več dostavnih krajih, pa je bolj primerno tovorno motorno vozilo s priklopnikom, saj se lahko priklopnik pusti na enem mestu, istočasno pa se s tovornim motornim vozilom opravlja nakladanje ali razkladanje blaga na drugem mestu. V tem primeru moramo zopet primerjati priklopnik s centralno osjo in

priklopnik z gibljivo rudo. Priklopnik s centralno osjo je premakljiv samo z določeno vrsto vlečnih vozil, kar pomeni, da ga pri nakladanju ali razkladanju tovora na več mestih, tudi če so v istem podjetju, večkrat ne morejo prestaviti na drugo lokacijo brez ustreznega vlečnega vozila. Tu pride bolj prav priklopnik z gibljivo rudo, saj ga lahko premikamo z različnimi vlečnimi vozili, kakor tudi s traktorji.

Praktično poučevanje vožnje teh »različnih« motornih tovornih skupin je dejansko združeno v eno samo vozniško kategorijo, ne glede na to, da se v vožnji med seboj močno razlikujejo.

Pridobitev vozniške kategorije »E« pri kategoriji »C« bi morala biti razdeljena na tri podkategorije, saj bi bodoči vozniki takšnih tovornih motornih vozil spoznali razlike in način vožnje med njimi samimi.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

- Breznik, P. (2008). *Kdo ima prednost?* Maribor: Primotehna.
Krajnc, B. (2010). *Teorija CPP*. Maribor: samozal.
Oven, M. (2006). *Na cesti*. Ljubljana: Društvo TečajCPP.com.

Poročila, interni dokumenti:

- Uradni list RS, št. 8/2010, I. 2011. *Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil*. Ljubljana: Korelat d.o.o.
Uradni list RS, št. 48/2011, I. 2011. *Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, Dodatni del*. Ljubljana: Korelat d.o.o.
Uradni list RS, št. 44/201, I. 2011. *Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje*. Ljubljana: Korelat d.o.o.
Lastni viri, opravljanje dela učitelja vožnje »E« kategorije pri »C« kategoriji.

Spletne strani:

- <http://www.gov.si>, ZVoz, 04.07.2011
<http://www.tecajCPP.com>, prometni znaki, 14.06.2011

KAZALO SLIK

Slika 1:	Tovorno motorno vozilo s priklopnikom s centralno osjo (Vir: lastni)	9
Slika 2:	Kontrola tekočin pred pričetkom vožnje (Vir: lastni)	12
Slika 3:	Prikaz odmika previsa za zadnjim kolesom vlečnega in vlečenega vozila pri obračanju v desno (Vir: lastni)	19
Slika 4:	Priprava vlečnega vozila za priklop (Vir: lastni)	21
Slika 5:	Poravnava vlečnega vozila v linijo z vlečenim vozilom pred priklopom (Vir: lastni)	22
Slika 6:	Vzratna vožnja do priklopnika (Vir: lastni)	22
Slika 7:	Približanje vlečnega vozila na približno en meter do priklopnika (Vir: lastni)	23
Slika 8:	Poravnava vlečnega vozila v linijo z vlečenim vozilom pred priklopom (Vir: lastni)	24
Slika 9:	Obrazec za priklop in odklop priklopnika – pripomoček za kandidata za voznika kategorije »E« pri kategoriji »C« (Vir: lastni)	25
Slika 10:	Postavitev pred križiščem za vožnjo naravnost ali za zavijanje (Vir: tecajCPP.com)	29
Slika 11:	Pravilo srečanja... (Vir: tecajCPP.com).....	30
Slika 12:	...desno pravilo (Vir: tecajCPP.com).....	30
Slika 13:	Skica vožnje vlečnega (zelena) in vlečenega (modra) vozila, ki kandidatu prikaže, kako gre skupina vozil v desni ovinek (Vir: lastni).....	32
Slika 14:	Skica semaforiziranega križišča in postavitve v globino križišča za prikaz kandidatu za voznika (Vir: lastni)	44

Slika 15: Pomen položaja in drža policista v križišču (Vir: tecajCPP.com)	46
Slika 16: Prikaz vključevanja na avtocesto in cesto, rezervirano za motorna vozila po fazah – kategorija »C« (Vir: lastni).....	55
Slika 17: Prometni pasovi na avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila (Vir: lastni)	56
Slika 18: Prometni pasovi na avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila s pasom za počasna vozila (Vir: lastni)	57
Slika 19: Prikaz izključevanja iz avtoceste ali ceste, rezervirane za motorna vozila.	59

POJMOVNIK

AD blue: tekočina, ki jo uporabljamo kot dodatek EURO 4 in EURO 5 motorjem za razgradljivost trdih delcev v izpuhu, kar omogoči čistejše izpuste iz izpušnega sistema in zagotavljanje čistejšega okolja.