

Gledajo, a ne vidijo!

ZAKAJ VOZNIKI NE VIDIJO DOBRO?

 Urša Blejc

Dober vid je izjemno pomemben za varno vožnjo, a vsi vozniki se ne morejo pohvaliti z njim zaradi različnih vzrokov. Eden izmed njih je nedvomno lahko slabša ostrina vida, ki pa ni nujno najbolj nevaren razlog, da slabše zaznavamo dogajanje v prometu. Najnevarnejši so namreč izpadi vidnega polja, ki se jih vozniki ne zavedajo, povzroči pa jih lahko očesna bolezen. Ob tem pa na voznikov vid lahko vplivajo še številni drugi dejavniki, o katerih smo se pogovarjali z optometristom dr. Matjažem Mihelčičem.

Angleške raziskave so pokazale, da se vozniki slabšemu vidu, če ta nastopi s starostjo, običajno prilagodijo s previdnejšo vožnjo. "Še težje pa se prilagodijo na težave, ki se jih niti ne zavedajo," opozarja sogovornik.

Med njimi so lahko tudi tako banalne, kot so umazane kontaktne leče. "Če so leče suhe ali če niso čiste, ker so morda stare (potekel jim je rok uporabe), ali jih nosimo predolgo (imajo beljakovinske obloge), naredijo sliko bolj razpršeno, učinek na vid pa je podoben kot pri začetni sivi mreni," pravi dr. Mihelčič in opozarja, da je to še posebej izrazito, če vozimo ponoči.

Podobno velja za očala, ki imajo danes že skoraj vsa antirefleksni premaz, da se nam manj blešči. A kadar je ta antirefleksni sloj spraskan, kar se običajno zgodi po dveh do

štirih letih (ob slabšem ravnanju z očali ali nizki kakovosti stekel pa že prej), je slabše, kot če ga ne bi imeli, še posebno ob neposredni sončni svetlobi ali ponoči.

Noč ima svojo moč

Prav nočni vid je tisti, kjer se morda najpogosteje pojavijo prve težave. Dr. Mihelčič razloži, da je to zaradi same fiziologije vida. "Ponoči vidimo drugače kot podnevi, oči se nastavijo na krajše valovne dolžine in skoraj vsi smo ponoči zaradi tega malce bolj kratkovidni. Pri tistih, ki imajo dioptrijo z minusom, je to lahko včasih že težava."

Običajnim voznikom zaradi tega sicer ne priporočajo očal z dodatno povišano dioptrijo (saj previsoka dioptrija lahko pomeni glavobole in druge težave), poklicnim voznikom in tistim, ki veliko vozijo ponoči,

pa včasih dejansko za nočno vožnjo izdelajo celo druga očala. Na trgu so se v zadnjem času pojavila tudi posebna stekla za nočno vožnjo, ki nekoliko okrepijo kontrast in lahko nekaterim vsaj malce pomagajo. Dr. Mihelčič pravi, jih je smiselno imeti, če smo res veliko na cesti tudi ponoči, vendar priporoča, da jih v eni od optik najprej preizkusimo.

Povsem običajno je, da se nočni vid s starostjo slabša, razlaga sogovornik. "Naša zenica se vse življenje manjša. Starejši imajo zato manjše zenice in ponoči dobijo manj svetlobe. Oči zato rabijo več svetlobe tudi za branje. Ponoči se zenica namreč ne razširi več dovolj, da bi dobila več svetlobe." Nočni vid poslabšajo še očesne bolezni, ki so s starostjo vse pogostejše. Med njimi so predvsem siva mrena, glavkom in bolezni očesne mrežnice.

Včasih ne vemo, da ne vidimo

Bolezni očesne mrežnice je več. Med najbolj pogostimi so starostna okvara rumene pege (makularna degeneracija), ki poslabša predvsem osrednji vid, in diabetična retinopatija (kaže se z manjšo občutljivostjo delov mrežnice), ki nastane kot zaplet pri sladkorni bolezni.

Med bolezni mrežnice spada tudi retinitis pigmentosa, dedna bolezen oči, ki povzroči, da oseba ne vidi ponoči. "Zoženo vidno polje, ki ga ta bolezen povzroči, je za vožnjo vsaj tako nevarno kot slabša ostrina vida," opozarja sogovornik. Prav bolezni mrežnice so tiste, ki najpogosteje povzročijo, da voznik ostane brez vozniškega dovoljenja, ker njegov vid ni več dovolj dober za vožnjo.

Siva mrena, ki je najpogostejša bolezen oči pri starejših, običajno povzroči motno sliko, a ne



Optometrist dr. Matjaž Mihelčič iz optike Mesec na Bledu.

poteka pri vseh enako. "Nekateri namesto ene luči vidijo dve ali tri. Skoraj vedno pa ob sivi mreni vidimo okoli luči soj in se nam blešči. Še posebno svetlobne napise vidimo slabše, kot bi lahko pričakovali glede na vidno ostrino," pravi Mihelčič. Dr. Matjaž Mihelčič ugotavlja, da slabšanje vida ob sivi mreni običajno sami opazimo in obiščemo okulista (oftalmologa). Po operaciji (menjavi očesne leče) se vid lahko tako popravi, da lahko spet vozimo, če seveda nimamo še drugih očesnih bolezni. Podobno kot siva mrežna se na vidu kažejo tudi motnjave v roženici.

Najbolj zahrbtno med očesnimi boleznimi se prikrade glavkom, ki ga sami težko opazimo, dokler ne nastanejo že nepovratne poškodbe očesnega živca. Zaradi tega so redni in natančni očesni pregledi, še posebno pri starejših, tako pomembni. "Marsikdo se ne zaveda, kako resno je to. Če je nekdo udeležen v prometni nesreči in mu morebitno testiranje vida pokaže, da ne zadošča merilom za vozniško dovoljenje, nič ne pomaga, če je vozniško dovoljenje še veljavno, saj je voznik kljub temu v prekršku," opozarja sogovornik. Ugotavlja, da se prav pri glavkomu (pa tudi po možganski kapi) včasih ne zavedamo, da nekaterih stvari v vidnem polju ne vidimo. "To je res nevarno, zato so redni pregledi nujni," poudarja Mihelčič.

Tudi stres je očesna "bolezen"

Večinoma se ob očesnih boleznih slabšanja vida začnemo hitro zavedati, še posebno, če

vozimo ponoči. "Ne zavedamo pa se škiljenja oziroma prikritega škiljenja, ki postane izrazito, ko smo utrujeni in takrat lahko vidimo podvojeno," opozorja strokovnjak na še eno tveganje za nevarno vožnjo, ki ni povezano z vidno ostrino oziroma dioptrijo.

Prav tako veliko ljudi ne ve, da se vid poslabša, kadar imamo oči suhe. "Zvečer marsikdo slabo vidi, ko se po celodnevem delu za računalnikom vozi domov in ima oko suho. Suho oko je v zahodni družbi velik problem. Suha roženica je kot spraskano vetrobransko steklo. Luči se bolj bleščijo in vidimo slabše, tako da marsikdo misli, da se mu je poslabšala dioptrija," ugotavlja strokovnjak. Prepričan je celo, da je to eden od glavnih vzrokov za slabši vid med vožnjo. "Pretirano delo in stres na delovnem mestu nam enostavno izsušita oči in takrat tudi slabše vidimo, ko vozimo. Še posebno pogosta je težava pri tistih, ki delajo ponoči. Oči niso vajene delati ponoči in se takrat ne solzijo pravilno."

Pri odpravi teh težav pomaga uporaba očesnih kapljic, vendar le, kadar gre za občasne težave. "Kadar so težave s suhimi očmi stalne, je potrebno testiranje, kaj je v resnici narobe – je morda solz premalo, so preveč vodene, mogoče neenakomerne, preveč odtekaajo ali sploh ne nastajajo. Suhe oči so kompleksen problem in šele ob natančnem pregledu vemo, kaj pomaga," pravi dr. Mihelčič.

Strokovnjak opozarja še na posebno obliko poslabšanja vida pri vožnji, in sicer začasno zoženje vidnega polja zaradi stresa. "To lahko izkusijo predvsem neizkušeni vozniki v kočljivih situacijah. V takšnem primeru možgani slabo procesirajo informacije z obrobja vida, kar ima lahko hude posledice." Dr. Mihelčič dodaja, da se "funkcionalno vidno polje" oži tudi s hitrostjo. Študije v Nemčiji so pokazale, da pri hitrostih večjih od približno 170 km/h ne moremo reagirati na dogodke, ki se zgodijo v območju zunaj širine voznega pasu.

Vsi pregledi niso enaki

Sodobni pripomočki za korekcijo vida, očala in leče sicer danes omogočijo 100-odstotni

vid tudi večini oseb z dioptrijo do 8 ali celo do 10. Ob večjih dioptrijah se te možnosti zmanjšajo. Res pa je, da se pregledi vida med seboj razlikujejo in da vsi zanje tudi nimajo enake opreme in znanja. Že majhne razlike v vidu pa so pri vožnji lahko pomembne. "Morda se res zdi, da malce slabši vid lahko nadomestimo s previdnostjo, a tudi ta nam ne pomaga, če na primer na cesti ne opazimo majhnega ležečega predmeta, ga povozimo in predremo pnevmatiko," pravi sogovornik.

Optometristi (v Sloveniji jih je malo) pregledujejo vid po zelo natančnih postopkih. Za dvig kakovosti tovrstnih storitev si prizadeva tudi Društvo očesnih optikov, katerega predsednik je prav dr. Matjaž Mihelčič. Na njihovi spletni strani (<http://doosslovenija.wixsite.com>)

najdete tudi seznam slovenskih mojstrov očesne optike in optometristov ter imetnikov certifikata kakovosti v očesni optiki. Če optometrist pri pregledu odkrije bolezenske znake, osebo usmeri k zdravniku (oftalmologu), ki poskrbi za ustrezno zdravljenje. Optometrist pa je tisti, ki s svojimi znanji lahko pripomore k izbiri res najustrežnejšega pripomočka za izboljšanje vida.

Dr. Matjaž Mihelčič priporoča, da ne glede na to, kam gremo na pregled, tam natančno opišemo vse svoje morebitne težave. "Povedati moramo, če imamo težave pri branju na papirju ali samo na zaslonu ali če nam dolgo delo v službi povzroča težave pri vožnji ali če se nam preveč blešči in podobno." Prav je, da smo natančni in zahtevni, saj je dober vid sestavni del varne vožnje. ✖

Modro ni tako modro

Osvetlitev instrumentne plošče v avtomobilih

Dr. Matjaž Mihelčič nam je povedal, zakaj modra osvetlitev na instrumentni plošči običajno ni dobra odločitev, čeprav bi teoretično ta kratkovalovna dolžina svetlobe morala ustrezati vsaj tistim, ki slabše vidijo na blizu. "Ko so v nekaterih Volkswagnovih modelih pred leti uvedli modro osvetlitev instrumentne plošče, se je izkazalo, da to povzroča več težav kot koristi. Modra svetloba nas bolj oslepi in ker v najožjem centru mrežnice nimamo čutnic za modre dražljaje, dosežemo ob modri osvetlitvi tudi slabšo ločljivost. Ko gledamo v daljavo nad instrumenti, le ti svetijo na naš periferni del mrežnice, ki je najbolj občutljiv prav za modro barvo. Še posebno nekdo z začetkom sive mrežne, ki absorbira predvsem svetlobo kratke valovne dolžine, bo na modri podlagi videl slabše. Modro osvetlitev instrumentne plošče so zato potem počasi začeli ukinjati, vendar jo še vedno najdemo. Morda komu res odgovarja, a za večino ljudi je slabša možnost. Rdeča osvetlitev instrumentov prihaja iz letalstva, saj ta barva najmanj moti nočno adaptacijo očesa. Res pa je, da ima nekaj odstotkov moških nepopoln barvni vid in slabše vidijo rdeče znake ali sive znake na rdeči podlagi. Za njih je še najboljša bela osvetlitev," pravi dr. Mihelčič.

Centralni in periferni vid

Ni pomembno le, kar je pred voznikom

Na vprašanje, ali je za varno vožnjo pomembnejši centralni vid (da dobro vidimo neposredno pred sabo) ali je morda celo pomembnejši periferni vid (kar zaznamo na obrobju), dr. Mihelčič odgovarja, da sta pomembna oba. "Za varnost je pomembnejši periferni vid, ker je zelo pomemben pri odločitvah, ko se zgodi kaj nepredvidenega. Med vožnjo vseskozi opazujemo okolico in seveda ne gledamo samo s centralnim vidom. Čeprav se torej ta na prvi pogled zdi, da je centralni vid pomembnejši, v resnici ni tako – periferni vid je najmanj enako pomemben."