

Mestna občina Celje
Komisija Mladi za Celje

ANALIZA UPORABE VARNOSTNEGA PASU V AVTOMOBILU PRI STARŠIH IN UČENCIH NAŠE ŠOLE

Raziskovala naloga



AVTORJA:

NINA PLANINŠEK, 9.a
JAN GRUŠOVNIK, 9.a

MENTORICI:

MARJETA GRADIŠNIK MIRT,
predmetna učiteljica
SONJA KUGLER, prof.
razrednega pouka

Celje, 2014

Osnovna šola Ljubečna

ANALIZA UPORABE VARNOSTNEGA PASU V AVTOMOBILU PRI STARŠIH IN UČENCIH NAŠE ŠOLE

RAZISKOVALNA NALOGA

AVTORJA:

NINA PLANINŠEK, 9.a

JAN GRUŠOVNIK, 9.a

MENTORICI:

MARJETA GRADIŠNIK

MIRT, predmetna učiteljica

SONJA KUGLER, prof.

razrednega pouka

Jezikovni pregled:

Petra Merc, prof.

slovenščine

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2014

KAZALO

SEZNAM SLIK, TABEL IN GRAFOV	3
POVZETEK.....	4
1 UVOD.....	5
1.1 NAMEN NALOGE	5
1.2 HIPOTEZE.....	5
1.3 METODE DELA.....	6
2 TEORETIČNA IZHODIŠČA VARNE VOŽNJE.....	7
2.1 POGLED NA VARNOST V PROMETU V PRETEKLOSTI.....	7
2.2 ZAKONODAJA	8
2.3 POMEN VARNOSTNIH PASOV	8
2.4 POSLEDICE NERABE VARNOSTNEGA PASU	10
2.5 PROJEKT PASAVČEK.....	10
3 PRAKTIČNO DELO	12
3.1 TERENSKO DELO.....	12
3.2 REZULTATI	14
4 RAZPRAVA	23
4.1 POTRDITEV HIPOTEZ	25
5 ZAKLJUČEK.....	26
LITERATURA	27
PRILOGA	28

SEZNAM SLIK, TABEL IN GRAFOV

Slika 1: Način uporabe varnostnega pasu	9
Slika 2: Maskota Projekt Pasavček	11
Slika 3: Pogled na mesto popisa rabe varnostnega pasu s ceste	12
Slika 4: Mesto popisa rabe varnostnega pasu	13
Slika 5: Vestna uporaba varnostnega pasu	15
Tabela 1: Način beleženja na terenu pridobljenih podatkov	13
Tabela 2: Zbirnik podatkov iz opazovalnih listov	14
Tabela 3: Zbirnik podatkov o uporabi varnostnega pasu v avtomobilih glede na spol	21
Tabela 4: Zbirnik podatkov o uporabi varnostnega pasu v avtomobilih glede na starost oseb	22
Graf 1: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri voznikih avtomobilov	15
Graf 2: Prikaz odstotek nepripranih voznikov ločeno po spolu	16
Graf 3: Prikaz razmerja med % pripranih in nepripranih voznikov ločeno po spolu	16
Graf 4: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri odraslih sovoznikih v avtomobilu	17
Graf 5: Odstotek nepripranih odraslih sovoznikov po spolu	17
Graf 6: Prikaz primerjave % pripranih in nepripranih sovoznikov ločeno po spolu	18
Graf 7: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri otrocih sovoznikih	18
Graf 8: Prikaz odstotka nepripranih otrok na sprednjih sedežih avta ločeno po spolu	19
Graf 9: Primerjava % pripranih in nepripranih otrok na sprednjih sedežih ločeno po spolu	19
Graf 10: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri otrocih na zadnjih sedežih avtomobila	20
Graf 11: Odstotek nepripranih otrok na zadnjih sedežih ločeno po spolu	20
Graf 12: Primerjava % pripranih in nepripranih otrok na zadnjih sedežih ločeno po spolu	21
Graf 13: Primerjava % pripranih in nepripranih oseb v celotnem popisu ločeno po spolu	22
Graf 14: Primerjava odstotka pripranih in nepripranih oseb glede na starost	23

POVZETEK

Mnogi posamezniki v svojem življenju doživijo prometno nesrečo ali pa so udeleženci v prometni nesreči njihovi svojci. Mnogokrat ljudem v takšnem primeru reši življenje uporaba varnostnega pasu med vožnjo v avtomobilu. V svoji raziskovalni nalogi sva ugotavljala, kako vestno starši in učenci uporabljajo varnostne pasove, ko zjutraj pripeljejo otroka v šolo.

Domnevala sva, da le manjši delež staršev in njihovih otrok ne uporablja varnostnih pasov med vožnjo. Žal je takšnih kar 30 %.

Hipotezo, v kateri sva domnevala, da je med nevestnimi uporabniki varnostnih pasov večji delež moških kot žensk, lahko potrdiva. Vendar morava poudariti, da je razlika med neuporabo varnostnega pasu med spoloma manjša, kot sva sprva domnevala.

Sklepala sva, da je večji delež pripasanih na zadnjih sedežih avtomobila, saj se tam po navadi prevažajo otroci. Izkazalo se je, da se na zadnjih sedežih ne pripasa kar 38 % otrok.

Hipotezo, v kateri sva predpostavljala, da več kot 95 % otrok v avtomobilih uporablja varnostni pas, sva morava zavreči, saj je bilo pripasanih le 59 % vseh otrok, ki sva jih zajela v popisu.

Iz vsega ugotovljenega sledi, da bomo morali na naši šoli posvečati prometni varnosti in z njo povezani rabi varnostnega pasu še veliko pozornosti.

1 UVOD

Mnogi posamezniki v svojem življenju doživijo prometno nesrečo ali pa so udeleženci v prometni nesreči njihovi svojci. Mnogokrat nam v takšnem primeru reši življenje uporaba varnostnega pasu med vožnjo v avtomobilu. Znani so številni primeri, ko udeleženci v prometni nesreči niso bili pripasani in so posledično utrpeli hude telesne poškodbe ali pa celo umrli. Zelo se naju je dotaknil pripetljaj prijateljice, ki je spomladi doživela hudo prometno nesrečo. Le zato, ker je uporabljala varnostni pas, je nesrečo preživela brez hujših poškodb. To ni osamljen primer. Pravilna uporaba varnostnega pasu rešuje življenja. Klub temu dejstvu lahko med udeleženci v prometu opazimo številne posameznike, ki ne upoštevajo zakonodaje in ne uporabljajo varnostnega pasu. Med njimi so celo otroci, ki kot sopotniki na zadnjih sedežih potujejo skupaj s starši.

Na naši šoli že vrsto let sodelujemo v projektu Pasavček, ki se trudi ozaveščati starše in otroke o pomenu rabe varnostnega pasu.

1.1 NAMEN NALOGE

Ali ste se kdaj vprašali, koliko ljudi je varnih v našem vsakdanjem prometu? Koliko ljudi uporablja varnostne pasove med vožnjo v avtomobilu? Koliko življenj je ogroženih? Midva sva se. Zelo naju je zanimalo, kateri od spolov je bolj vesten pri uporabi varnostnega pasu. Še posebej pa naju zanima, v kakšnem deležu uporabljajo varnostni pas otroci, učenci naše šole, ko jih zjutraj starši pripeljejo v šolo. Zato sva se namenila od ponedeljka do petka vsak dan popisovati voznike in ostale potnike v njihovem avtomobilu in ugotoviti, če uporabljajo varnostni pas. Podatke sva zbrala in uredila v različnih tabelah in grafih. Iz analize podatkov sva želela ugotoviti, v kakšnem deležu starši in učenci uporabljajo varnostni pas v avtomobilu. S svojimi ugotovitvami sva želela seznaniti vodstvo šole in javnost. S svojim delom in spoznanji želiva ozaveščati javnost o neprimernih navadah in pomenu uporabe varnostnega pasu med vožnjo v avtomobilu.

1.2 HIPOTEZE

Pri svoji raziskovalni nalogi sva imela štiri hipoteze:

1. hipoteza: le manjši delež staršev, ki zjutraj pripeljejo otroke v šolo, in njihovih otrok ne uporablja varnostnih pasov – ta znaša pod 10 %;

2. hipoteza: med nevestnimi uporabniki varnostnih pasov je večji delež moških kot žensk;
3. hipoteza: večji delež pripasanih je na zadnjih sedežih avtomobila, saj se tam po navadi prevažajo otroci;
4. hipoteza: več kot 95 % otrok v avtomobilih uporablja varnostni pas.

1.3 METODE DELA

V pripravi na raziskovalno delo sva si najprej ogledala zakonodajo, ki se nanaša na uporabo varnostnih pasov v osebnih avtomobilih. Nato sva se seznanila s projektom Pasavček, ki že nekaj let poteka na naši šoli med učenci prve triade.

Sledilo je terensko delo, v okviru katerega sva ugotavljala pripasanost oseb v avtomobilih, ko starši pripeljejo svoje otroke v šolo. Ker sva popisovala na dovozu, ki je skupen za trgovino in šolo, sva v svoj popis ujela še obiskovalce trgovine, kavarne in pošte, ki se nahajajo v sosednji zgradbi šole. Za hitrejši popis stanja uporabe varnostnih pasov sva si pripravila tabele za vnašanje podatkov in opažanj. V izbranem tednu v mesecu oktobru (drugi teden v oktobru) sva se postavila na dovoz k parkirišču, kamor starši pripeljejo svoje otroke. Opazovala sva:

- pripasanost voznika in njegov spol,
- pripasanost sovoznika, njegov spol in starost (ali je sovoznik starejša oseba ali otrok),
- pripasanost potnikov na zadnjih sedežih avtomobila, njihov spol in starost.

Zbrane podatke sva uredila v preglednico, ki je kot priloga na koncu raziskovalne naloge. Z analizo urejenih podatkov sva dobila delež oseb, ki uporabljajo varnostni pas glede na spol, glede na starost in glede na položaj potnika v avtu (sovoznik, voznik, potnik na zadnjem sedežu). Zbrane podatke sva primerjala s podatki, pridobljenimi v projektu Pasavček iz prejšnjih let. Z analizo zbranih podatkov sva na koncu ugotovila, ali so bile najine hipoteze pravilne.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA VARNE VOŽNJE

V prvem delu raziskovanja sva poglobila znanje o varni vožnji. Z brskanjem po spletu in člankih sva prišla do znanja, ki nama je pomagalo pri nadaljnjem raziskovanju. Nekaj teoretičnih dejstev bova predstavila v teoretičnem delu naloge.

2.1 POGLED NA VARNOST V PROMETU V PRETEKLOSTI

Prvi zapisi z nasveti o varni vožnji so nastali že leta 1908, ko so šolarje že opozarjali, da se za avti ne meče kamenja in se jim da prostor ob cesti. A vendar je takrat promet izgledal precej drugačen kot danes. Ceste niso bile urejene in pravila prometa niso bila določena.

Leta 1930 so se v avtomobilih začeli počasi pojavljati varnostni pasovi. Predvsem zdravniki so pasove najprej dodali v svoja vozila in nato začeli spodbujati še proizvajalce avtomobilov, da jih namestijo vanje (<http://www.avp-rs.si/preventiva/zgodovina/pregled-v-preteklost>, najdeno 3. 12. 2013).

Leta 1931 je Kraljevska uprava Dravske banovine izdala napotke o pouku šolske mladine o nevarnosti v prometu. Intenzivnejše spremembe so nastale po II. svetovni vojni v državnem sekretariatu za notranje zadeve. Poleg ustanovitve Referata za varnost in vzgojo v cestnem prometu so se organizirala predavanja in prvi šolski krožki pionirjev- prometnih miličnikov. Ti so pod nadzorom tedanjih miličnikov usmerjali promet in kaznovali nedisciplinirane udeležence.

Leta 1958 so zaradi boljšega prizadevanja za prometno varnost ukinili Referat. Namesto le-tega pa so ustanovili Republiški koordinacijski Odbor za vzgojo in varnost v cestnem prometu. Velika težava je namreč bila, da se je število prometnih nesreč povečevalo. Po letu 1960, ko so ustanovili še Republiško Komisijo za vzgojo in varnost v cestnem prometu, je Komisija posvetila največ dela pripravam gradiva, snemanju prometno vzgojnih filmov, akcijam in vzgoji v šolah ter organizaciji občinskih organov za prometno vzgojo.

Republiški Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je bil ustanovljen na podlagi 66. člena tedanjega Zakona o varnosti cestnega prometa v SR Sloveniji. Svet 24 članov s predsednikom je začel delovati leta 1972. Leta 1975 se je število članov povečalo na 36.

S 1. januarjem 2007 je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije prešel pod okrilje Ministrstva za promet. Deluje v okviru Direkcije RS za ceste kot sektor. Naloge in dejavnosti sveta so ostale enake, tako da se preventivno delo s področja cestnega prometa nadaljuje v sodelovanju z drugimi ministrstvi ter

občinskimi sveti za preventivo (http://www.bb.si/doc/diplome/Kerkez_Vlado-Uporaba_varnostnega_pasu_v_RS.pdf, najdeno 3. 12. 2013).

2.2 ZAKONODAJA

Varnostni pas je prvi izumil George Cayley v poznem 19. stoletju. Že 10. februarja 1885 je Edvard J. Claghorn dobil patent za varnostni pas. Uporabljal ga je za turiste (<http://www.avp-rs.si/preventiva/zgodovina/pregled-v-preteklost>, najdeno 3. 12. 2013).

Danes zakonodaja od voznikov zahteva, da med vožnjo uporabljajo varnostni pas. To lahko preberemo v Zakonu o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 58/2009).

Prvi odstavek 83. člena tega zakona se namreč glasi:

»Med vožnjo morajo biti osebe v motornem vozilu na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripete na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema.« (Uradni list RS, št. 82/2013 z dne 8. 10. 2013)

To pomeni, da morajo varnostni pas uporabljati vsi potniki v motornih vozilih, tako v osebnih avtomobilih, kombiniranih vozilih, avtobusih, tovornih vozilih in traktorjih, če so varnostni pasovi vgrajeni. Nepripeti potniki na zadnjih sedežih ogrožajo voznika in potnika na sprednjih sedežih.

Vsako leto potekajo različne akcije v okviru Ministrstva za promet, kjer analizirajo stanje v prometu. Tako sva na spletnih straneh iz leta 2008 našla podatke o preventivni akciji, z naslovom Pripni svoje življenje, ki so jo izvajali konec meseca aprila leta 2008. Analiza je pokazala, da je varnostni pas uporabljalo 83,7 odstotka voznikov in 85 odstotkov potnikov na prednjih sedežih (78 odstotkov voznikov in 89 odstotkov voznic). Med potniki na zadnjih sedežih se jih je redno pripenjalo 49 odstotkov. Med odraslimi sopotniki se jih je, glede na analizo, pripenjalo 35 odstotkov, med otroki pa 65,7 odstotka (http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/Razno/pas_pripet.pdf, najdeno 10. 2. 2014).

2.3 POMEN VARNOSTNIH PASOV

Varnostni pas je sistem trakov z varnostno zaponko, napravami za nastavitev ter pritrdilnimi elementi. Mogoče ga je pritrditi v vozilo na motorni pogon in je narejen tako, da z omejevanjem gibljivosti telesa uporabniku pasu zmanjšuje možnost poškodb ob trčenju ali pa ob nenadnem zmanjšanju hitrosti vozila. Varnostni pasovi

namreč absorbirajo energijo (http://www.bb.si/doc/diplome/Kerkez_Vlado-Uporaba_varnostnega_pasu_v_RS.pdf, najdeno 3. 10. 2013).

Od prvih varnostnih ukrepov v osebnih avtomobilih, ki so jih začeli razvijati v zgodnjih petdesetih letih, je varnostni pas še vedno eden od pomembnejših izumov za večjo varnost voznikov in potnikov v avtomobilu. Varnostni pas se je v desetletjih spreminjal in izboljševal. Že dolgo uporabljamo avtomatski varnostni pas, ki zagotavlja, da se trakovi pasu kar najbolj prilagajajo telesu in s tem zmanjšujejo verjetnost poškodbe. Sodobna vozila imajo vgrajene samozatezne pasove, ki se ob trku še dodatno zategnejo in tako poskrbijo, da je nihanje telesa kar najmanjše. Z omejevalniki zatezne sile se pas delno sprosti, če je zatezna sila prevelika in bi zaradi tega lahko prišlo do poškodb. Seveda ima veliko avtomobilov vgrajene tudi varnostne mehove (airbage) in ustrezne vzglavnike. Kljub sodobni tehniki še vedno velja, da morajo vozniki varnostni pas pripeti in preveriti, ali so ustrezno zaščiteni tudi drugi potniki v avtomobilu. Še zlasti to velja za otroke. Edina dobra rešitev je namestitev otroškega varnostnega sedeža, ki mora biti v avto pritrjen čvrsto in natančno po navodilih izdelovalca. Otrok mora biti v njem tudi pripet, pas pa ustrezno zategnjen, da otrokovo telo ob morebitnem trku ne zaniha preveč. Poleg tega je glede na starost otroka treba izbrati ustrezen in kakovosten sedež. Pomembno je, katere sedeže priporoča proizvajalec avtomobila, saj se vse vrste otroških sedežev ne dajo dobro pritrditi v vsak avto. Pred nakupom se splača preveriti, kako so posamezni sedeži ocenjeni na testih, ki jih pripravlja združenje NCAP ali potrošniške organizacije. Pri uporabi otroških sedežev si je treba prizadevati, da bi bil sedež čim boljši. Vsekakor je bolje, da je otrok pravilno pripet tudi v malo slabšem sedežu, kot pa da ni pripet (http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/Obvestila/OS/Varnostni_pas_maj_11_brosura.pdf, najdeno 3. 10. 2013).

Slika 1: Način uporabe varnostnega pasu



Vir: <http://www.zurnal24.si/srbi-izzivajo-poskodbe-in-smrt-clanek-185268>

2.4 POSLEDICE NERABE VARNOSTNEGA PASU

Če v prometni nesreči nismo pripasani, lahko oseba utrpi zelo hude poškodbe, kot so poškodba vratu, glave, reber, hrbtenice, rok in nog. Varnostni pasovi dokazano rešujejo življenja. Z našimi rokami in nogami bi se namreč na našem sedežu lahko zadržali samo v primeru trčenja pri 7 km/h. Pri trku vozila, ki vozi s hitrostjo 50 km/h, deluje na naše telo enaka sila, kot če bi padli 10 m globoko. Pri večjih hitrostih pa ta sila skokovito narašča. Strokovnjaki so ugotovili, da bi bilo med vozniki in potniki v avtomobilih 40 % manj žrtev, če bi vsi uporabljali varnostne pasove (<http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/7424-varnostni-pas-pripni-svoje-ivljenje?page=&print=1&tmpl=component>, najdeno 10. 2. 2014).

A tudi nepravilna uporaba in čiščenje varnostnih pasov lahko pripelje do večjih poškodb. Varnostnih pasov ne smemo umivati z agresivnimi čistili, saj tako oslabimo varnostni pas in s tem povečamo možnost močnejših poškodb pri prometni nesreči. Nekateri varnostni pasovi imajo posebno zaponko, ki omogoča samodejno zategovanje pasu. Če ta pas pri uporabi ni zategnjen lahko povzroči hude poškodbe (http://www.bb.si/doc/diplome/Kerkez_Vlado/Uporaba_varnostnega_pasu_v_RS.pdf, najdeno 12. 1. 2014).

2.5 PROJEKT PASAVČEK

Projekt Pasavček se v Sloveniji izvaja od leta 2005. Poleg Slovenije v projektu sodeluje še 14 drugih evropskih držav. Finančno ga podpira Evropska Unija. Osnovni namen projekta Pasavček je spodbujanje pravilne in varne vožnje otrok z uporabo otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov. V projekt je skupno vključenih 130.000 otrok, 10.000 učiteljev in 100.000 staršev. S pomočjo tega projekta je i odstotek privezanih otrok od leta 2005 do leta 2011 narasel s 53,7 % na 91 % (<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/predsolski-otroci/pasavcek/projekt-pasavcek-do-sedaj>, najdeno 12. 12. 2013).

Na Javni agenciji RS za varnost prometa se zavedajo problematike, ki je povezana z varnostjo cestnega prometa, neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih dokaj nizke kulture udeležencev v cestnem prometu. Posledice takšnega obnašanja se pogosto kažejo v prometnih nesrečah, ki imajo hude posledice tako za posameznike kakor tudi družbo kot celoto. Nedvoumno je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč, vendar se moramo zavedati, da so tudi hude in lahke telesne poškodbe ter velika materialna škoda nacionalni problem. V letu 2010 so izvajali podobno preventivno akcijo, v kateri je bilo s štetjem ugotovljeno, da se je povečala uporaba varnostnega pasu med vozniki motornih vozil glede na

predhodno leto, vseeno pa je še vedno zaskrbljujoča neuporaba varnostnih pasov na zadnjih sedežih med odraslimi in otroki. Po rezultatih Evalvacije izvedbe projekta Pasavček v letu 2009/2010 (Javna agencija RS za varnost prometa – SPV) je namreč 92,6 % voznikov v povprečju med vožnjo pripetih, medtem ko je na zadnjih sedežih pripetih le 50,4 % odraslih potnikov in približno 76,2 % otrok, kar nedvomno pomeni tudi večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti (<http://www.kobarid.si/pas.pdf>, najdeno 12. 12. 2013).

Slika 2: Maskota Projekt Pasavček



Vir: <http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/predsolski-otroci/pasavcek/kdo-je-pasavcek>

3 PRAKTIČNO DELO

V naslednjih poglavjih bova opisala, kako sva raziskovala, koliko staršev in otrok, ki so se pripeljali na parkirišče trgovine Kea in pred šolo, je v bilo v avtomobilu pripasanih.

Najino raziskovanje je bilo razdeljeno na dva dela:

- terensko delo, pri katerem sva v bližini šole zbirala podatke, kateri potniki v avtu so bili pripasani;
- kabinetno delo, pri katerem sva urejevala in analizirala zbrane podatke ter pisno poročala.

3.1 TERENSKO DELO

V drugem tednu oktobra 2013 je potekalo terensko delo. Delo se je začelo ob 7. uri in je trajalo do začetka pouka ob 8. uri. V tem času je mnogo staršev pripeljalo svoje otroke do šole. Izbrala sva si mesto opazovanja, kjer sva nemudoma začela zbirati podatke. Podatke o spolu, starosti, položaju osebe v avtu in o tem, ali je bila oseba pripasana, sva vpisala v že vnaprej pripravljeno tabelo. Vsak dan v tem tednu sva opazovala promet na dovozni cesti trgovine Kea na Ljubečni. Beležila sva, ali so vozniki in sopotniki v avtu privezani z varnostnim pasom. Pozorna sva bila tudi na to, ali so sopotniki mladoletni ali polnoletni in na katerem sedežu sedijo. Upoštevala sva tudi spol voznikov in sopotnikov. V tem obdobju sva v najino raziskavo zajela 293 avtomobilov. Naloge pri popisu sva si razdelila, tako da je eden od naju opazoval promet, drugi pa je opažanja beležil.

Podatke sva si beležila v naprej pripravljeno tabelo. Del te tabele prikazujeva v tabeli 1. Ostale tabele s podatki so priložene v prilogi na koncu naloge.

Slika 3: Pogled na mesto popisa rabe varnostnega pasu s ceste



(osebni arhiv)

Slika 4: Mesto popisa rabe varnostnega pasu



(osebni arhiv)

Tabela 1: Način beleženja na terenu pridobljenih podatkov

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	Voznik		sovoznik					
	spol	Pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
1.	M	DA						
2.	Ž	DA	Ž	DA	OM	DA		
3.	M	DA	Ž	NE				
4.	Ž	DA						
5.	Ž	DA	Ž	DA				
6.	Ž	DA	Ž	DA	Ž	DA		
7.	Ž	DA						
8.	M	DA						
9.	Ž	DA						
10.	M	NE						
11.	M	NE						
12.	Ž	DA			M	DA		
13.	Ž	DA						
14.	Ž	NE	ŽO	NE				
15.	Ž	DA	MO	NE	MO	DA		
16.	M	DA	Ž	NE				
17.	Ž	DA						
18.	M	DA	Ž	NE				
19.	Ž	DA						
20.	Ž	DA						
21.	Ž	DA						
22.	M	DA	OM	NE				
23.	M	NE						
24.	Ž	DA			OM	DA	OM	DA
25.	Ž	NE						
26.	Ž	NE						
27.	M	DA						
28.	Ž	NE						

3.2 REZULTATI

V najini raziskavi je bilo zajetih 293 voznikov avtomobilov. Od tega jih je bilo 148 moškega spola, 145 pa ženskega spola. V 23 avtomobilih so bili na sprednjih sedežih odrasli sovozniki. Od tega je bilo 10 moških in 13 žensk. Kot sovozniki so se na sprednjih sedežih pojavljali tudi otroci, učenci naše šole. Vseh je bilo 27, od tega je bilo 10 fantov in 17 deklic. Več otrok je bilo na zadnjih sedežih avtomobila. Njihovo skupno število je bilo 81, od tega je bilo 45 fantov in 36 deklet. Od vseh v popis zajetih oseb sta bili na zadnjem sedežu avtomobila le 2 odrasli osebi ženskega spola. Urejene podatke iz popisa sva predstavila v tabeli 2.

Tabela 2: Zbirnik podatkov iz opazovalnih listov

POTNIKI	ŠTEVILO VSEH	PRIPASANI				NEPRIPASANI			
		MOŠKI		ŽENSKÉ		MOŠKI		ŽENSKÉ	
		število	%	Število	%	število	%	Število	%
ŠOFERJI	293	107	37%	112	38%	41	14%	33	11%
ODRASLI/ SOVOZNIKI	23	7	30%	8	35%	3	13%	5	22%
OTROCI/ SOVOZNIKI	27	5	19%	9	33%	5	19%	8	29%
OTROCI/ ZADNJI SEDEŽI	81	27	34%	23	28%	18	22%	13	16%
ODRASLI/ ZADNJI SEDEŽI	2	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%
VSI	426	146	34	153	36	67	16	60	14

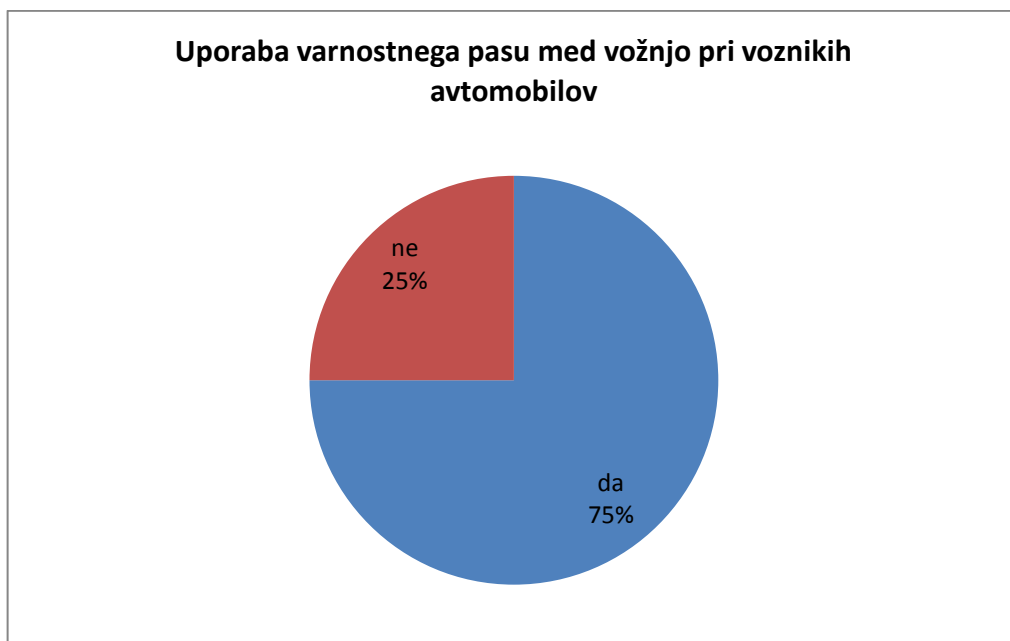
Od vseh 293 šoferjev, ki sva jih zajela v popis, je 219 oseb med vožnjo uporabljalo varnostni pas, kar v odstotkih znaša 75 % (3/4 šoferjev), 74 oseb pa ne. To znaša 25 % vseh voznikov.

Slika 5: Vestna uporaba varnostnega pasu



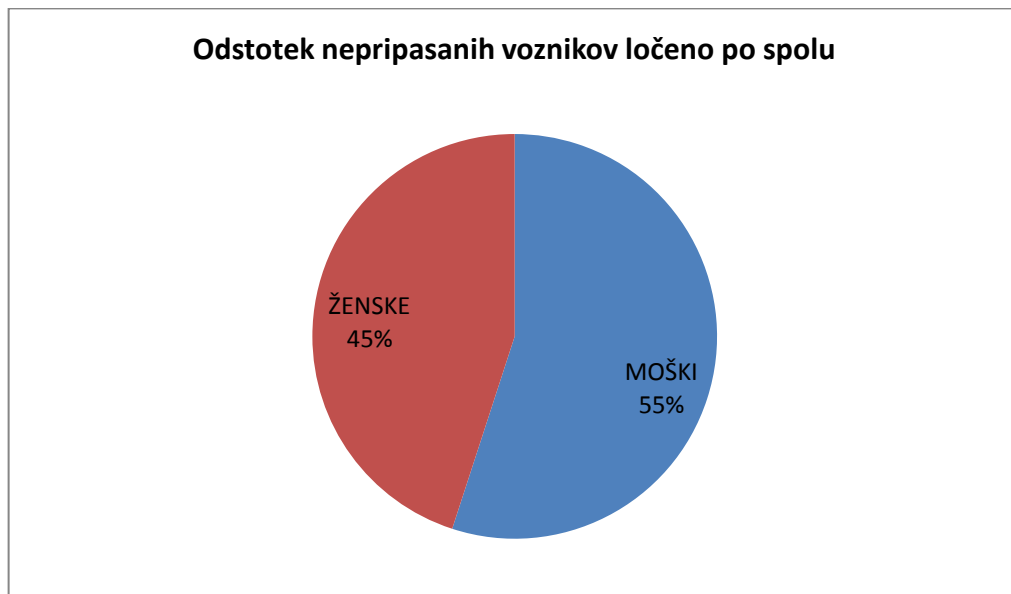
(osebni arhiv in z dovoljenjem oseb na sliki)

Graf 1: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri voznikih avtomobilov



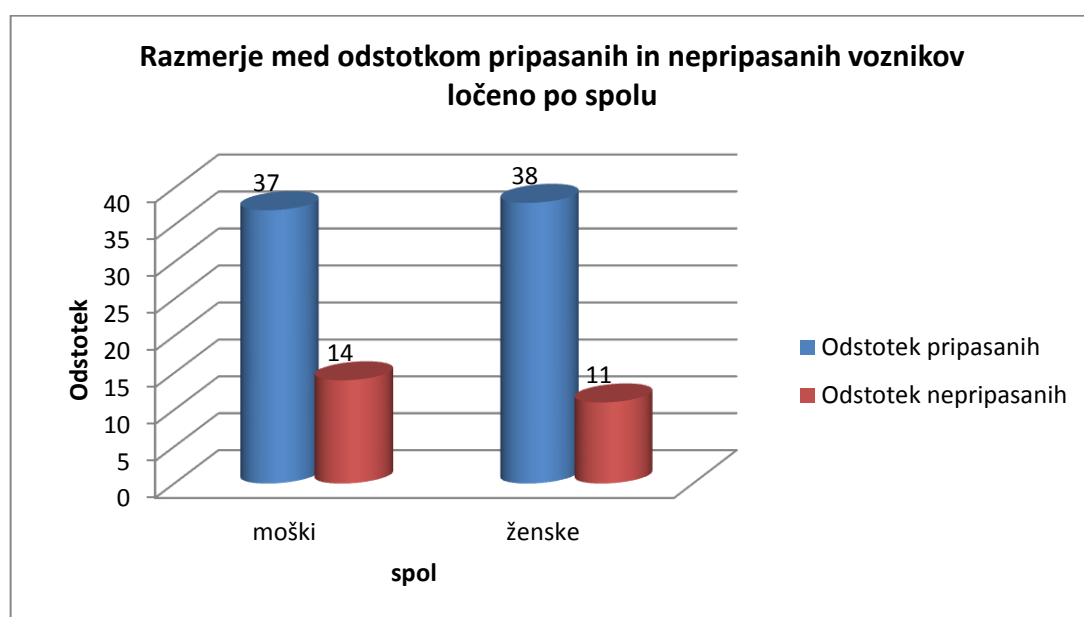
Med nepriprasanimi vozniki je bilo skupno 74 oseb. Od tega je bilo 41 moških, kar znaša 55 %, in 33 žensk, kar znaša 45 %. Razmerje v odstotkih med nepriprasanimi voznici in vozniki sva predstavila v grafu 2.

Graf 2: Prikaz odstotek nepriprasnih voznikov ločeno po spolu



Med vsemi šoferji je bil delež šoferjev moškega spola, ki so uporabljali varnostni pas, 37 %, delež šoferjev ženskega spola pa 38 %. Med šoferji moškega spola je 14 % takšnih, ki varnostnega pasu niso uporabljali, med šoferji ženskega spola pa je takšnih 11 %.

Graf 3: Prikaz razmerja med % priprasnih in nepriprasnih voznikov ločeno po spolu



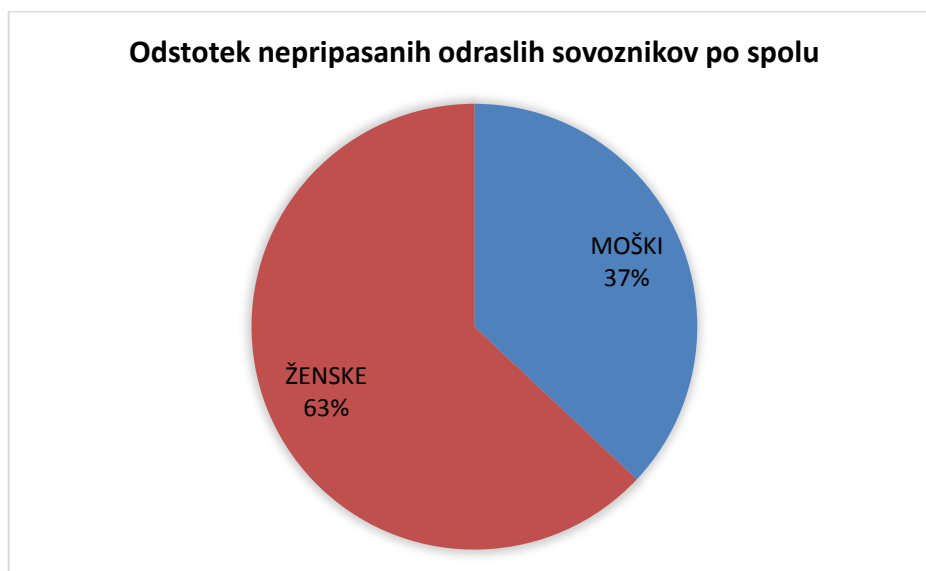
V najini raziskavi je bilo zajetih 23 odraslih sovoznikov. Od tega jih je bilo 10 moškega spola, 13 pa ženskega spola. Od vseh 23 sovoznikov je 15 oseb med vožnjo uporabljalo varnostni pas, 8 oseb pa ne. To znaša 35 % vseh sovoznikov.

Graf 4: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri odraslih sovoznikih v avtomobilu



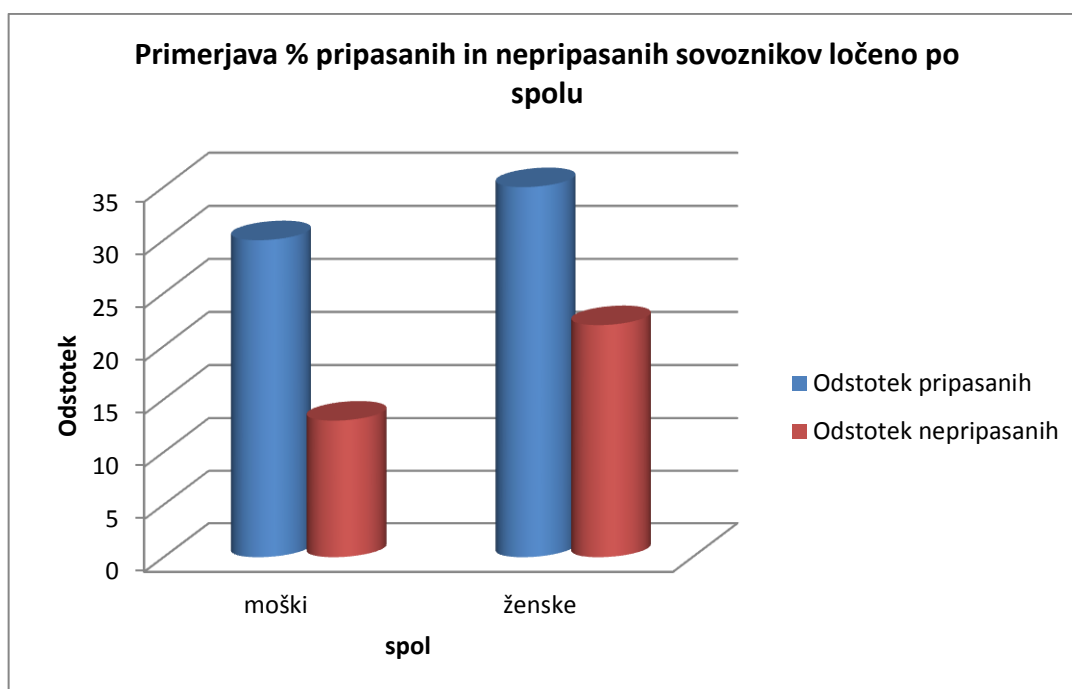
Med nepripasanimi odraslimi sovozniki je bilo 8 oseb. Od tega so bili 3 moški in 5 žensk. Izraženo v procentih je to 63 % žensk in 38 % moških.

Graf 5: Odstotek nepripasanih odraslih sovoznikov po spolu



Med vsemi odraslimi sovozniki je delež sovoznikov moškega spola, ki so uporabljali varnostni pas, znašal 30 %, delež sovoznikov ženskega spola pa 35 %. Med sovozniki moškega spola je 13 % takšnih, ki varnostnega pasu niso uporabljali, med sovozniki ženskega spola pa je takšnih 22 %.

Graf 6: Prikaz primerjave % pripasanih in nepripasanih sovoznikov ločeno po spolu



V najini raziskavi je bilo zajetih 27 otrok sovoznikov. Od tega jih je bilo 10 moškega spola, 17 pa ženskega spola. Od vseh 27 sovoznikov je 14 oseb med vožnjo uporabljalo varnostni pas, 13 oseb pa ne. To znaša 48 % vseh mladoletnih sovoznikov.

Graf 7: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri otrocih sovoznikih



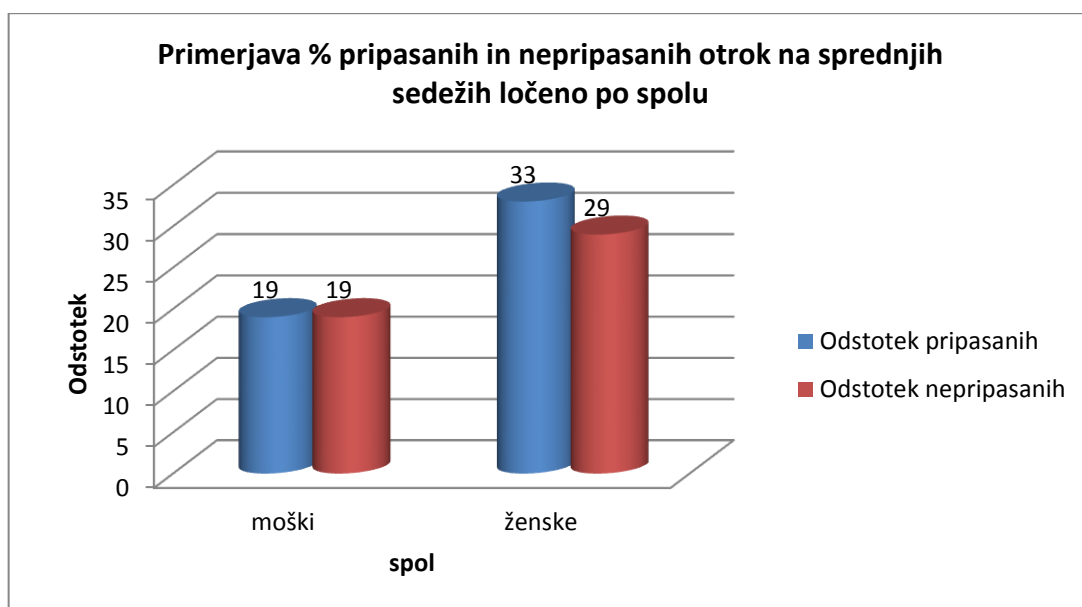
Nepripasanih otrok na sprednjem sedežu je bilo 13. Od tega je bilo 5 fantov in 8 deklet. Preračunano v odstotke je bilo med nepripasanimi otroki na sprednjih sedežih 38 % fantov in 62 % deklet.

Graf 8: Prikaz odstotka nepripasanih otrok na sprednjih sedežih avta ločeno po spolu



Med vsemi 27 otroki s sprednjega sedeža avtomobila je bil delež fantov, ki so uporabljali varnostni pas, 19 %, delež deklet pa 33 %. Med dečki je 19 % takšnih, ki varnostnega pasu niso uporabljali, med deklicami pa je takšnih 29 %.

Graf 9: Primerjava % pripasanih in nepripasanih otrok na sprednjih sedežih ločeno po spolu



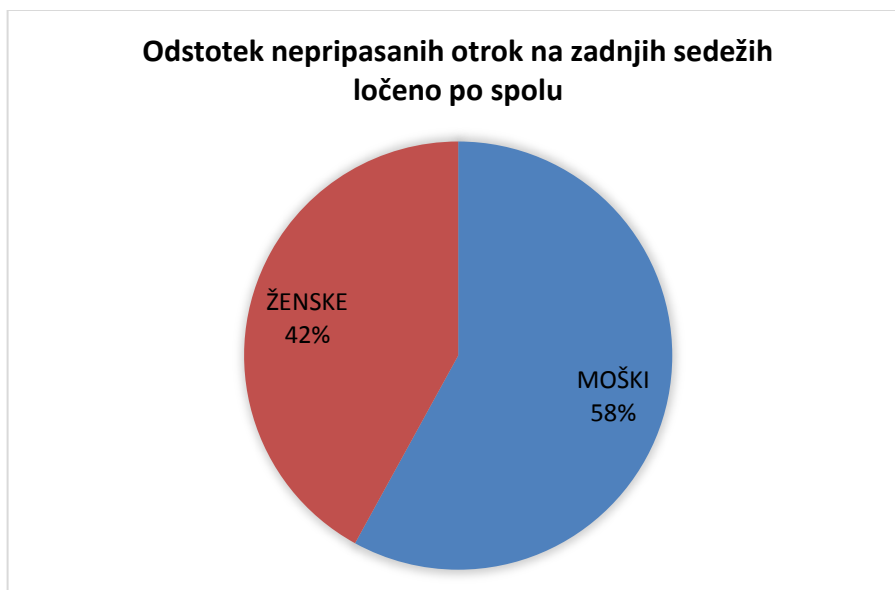
V najini raziskavi je bilo zajetih 81 otrok, ki so sedeli na zadnjih sedežih. Od tega jih je bilo 45 moškega spola, 36 pa ženskega spola. Od vseh 81 otrok je 50 oseb med vožnjo uporabljalo varnostni pas, 31 oseb pa ne, kar znaša 38 % vseh otrok.

Graf 10: Uporaba varnostnega pasu med vožnjo pri otrocih na zadnjih sedežih avtomobila



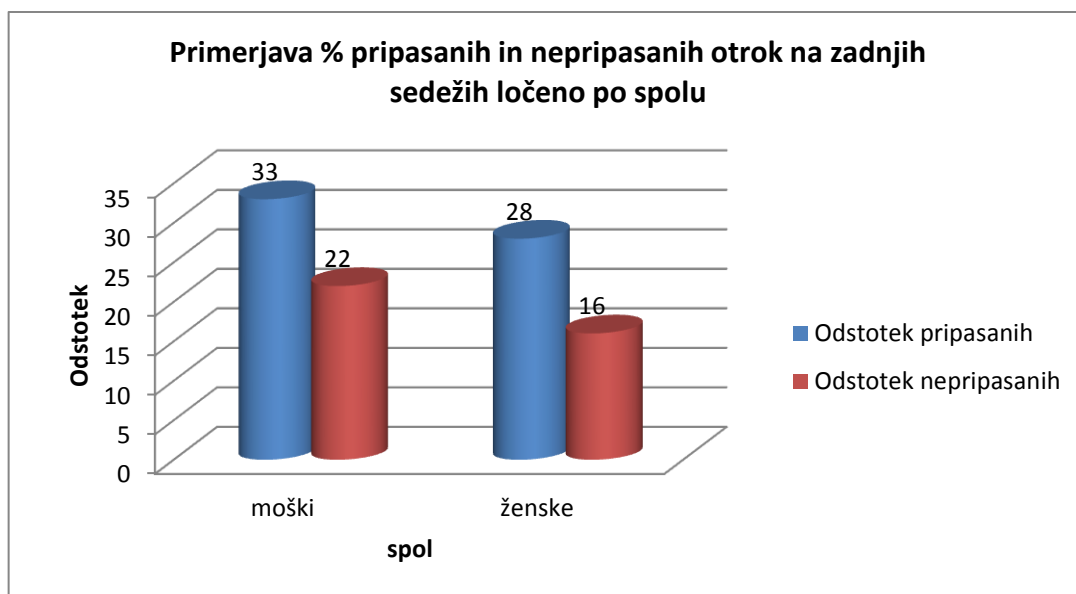
Med nepripasanimi otroki, ki so sedeli na zadnjih sedežih avtomobila, jih je bilo 42 % ženskega spola in 58 % moškega.

Graf 11: Odstotek nepripasanih otrok na zadnjih sedežih ločeno po spolu



Med vsemi 81 otroki na zadnjih sedežih je bil delež otrok moškega spola, ki so uporabljali varnostni pas, 33 %, delež otrok ženskega spola pa 28 %. Med otroki moškega spola je 22 % takšnih, ki varnostnega pasu niso uporabljali, med otroki ženskega spola pa je takšnih 16 %.

Graf 12: Primerjava % pripasanih in nepripasanih otrok na zadnjih sedežih ločeno po spolu



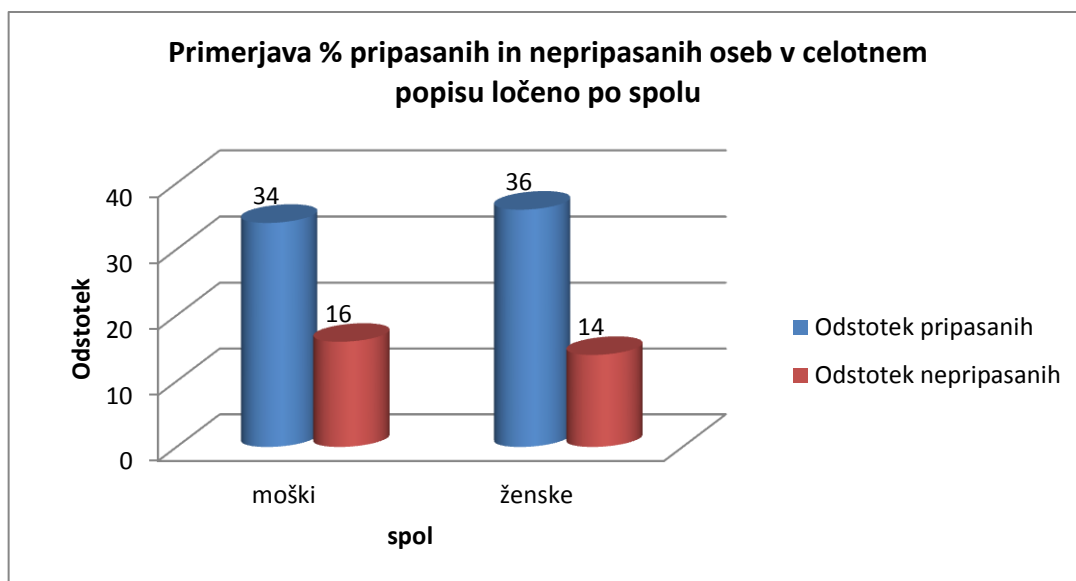
V najini raziskavi sta bili zajeti tudi dve odrasli osebi, ki sta sedeli na zadnjih sedežih. Obe sta bili ženskega spola. Ena odrasla ženska je bila na zadnjih sedežih pripasana, ena pa ne, kar znaša 50 %.

V celoten popis je bilo zajetih 426 oseb. Preračunano v odstotke jih je bilo 70 % pripasanih in 30 % nepripasanih. Med pripasanimi osebami je bilo 34 % moškega spola in 36 % ženskega spola. Med nepripasanimi je bilo 16 % moškega spola in 14 % ženskega spola.

Tabela 3: Zbirnik podatkov o uporabi varnostnega pasu v avtomobilih glede na spol

	Varnostni pas med vožnjo so			
	Uporabili		niso uporabili	
	moški	ženske	Moški	Ženske
Število oseb	146	153	67	60
Odstotek oseb	34	36	16	14

Graf 13: Primerjava % pripasanih in nepripasanih oseb v celotnem popisu ločeno po spolu

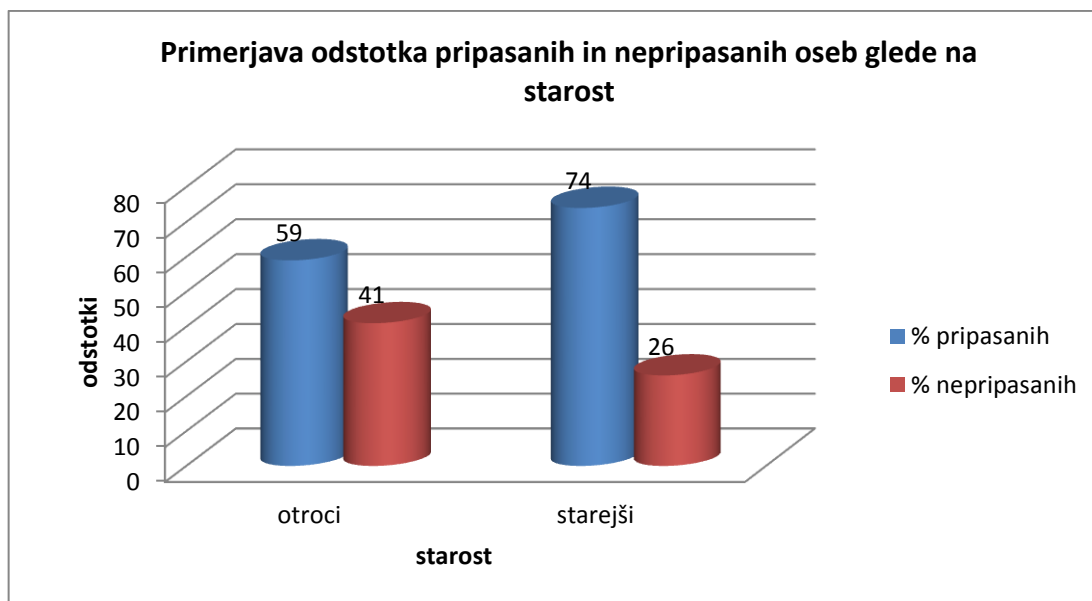


Za najino raziskavo so ključnega pomena podatki o pripasanosti otrok v avtomobilih, ko jih starši pripeljejo v šolo. Od 426 oseb je bilo v popis rabe varnostnega pasu zajetih tudi 108 otrok. Od vseh 108 otrok je bilo 64 pripasanih, kar znaša 59 %, in 44 nepripasanih, kar je 41 %. Od vseh 318 odraslih oseb je varnostni pas med vožnjo v avtomobilu uporabljalo 235 odraslih oseb, kar znaša 74 %. Nepripasanih odraslih oseb je bilo 83, kar je 26 %.

Tabela 4: Zbirnik podatkov o uporabi varnostnega pasu v avtomobilih glede na starost oseb

	Varnostni pas med vožnjo so			
	uporabili		niso uporabili	
	otroci	odrasli	otroci	Odrasli
Število oseb	64	235	44	83
Odstotek oseb	59	74	41	26

Graf 14: Primerjava odstotka pripasanih in nepripasanih oseb glede na starost



4 RAZPRAVA

V svoji prvi hipotezi sva predvidevala, da le manjši delež staršev, ki zjutraj pripeljejo otroke v šolo, in njihovih otrok ne uporablja varnostnih pasov v avtomobilu. Uporaba varnostnih pasov je zakonsko predpisana, starši pa so po navadi vzgled svojim otrokom, zato si nisva znala predstavljati, da pred svojimi otroki ne bi uporabljali varnostnega pasu. Domnevala sva, da kakšnih 5 % voznikov ne bo uporabljalo varnostnega pasu, pokazalo se je, da jih ni bilo pripasanih kar 25 %, kar je četrтина. Glede na to, da učence pripeljejo v šolo starši ali stari starši, ki jih običajno zelo skrbi za svoje otroke, je ta podatek zelo zaskrbljujoč. Pokazalo se je, da kar 30 % vseh ljudi, ki sva jih zajela v najinem popisu, ni uporabljalo varnostnega pasu. V celoti je najin popis zajemal 426 oseb. To je znašalo 293 voznikov, 23 odraslih sovoznikov, 27 mladoletnih sovoznikov, 81 otrok in 2 odrasla na zadnjih sedežih. Podatek 30 % nepripasanih oseb je zaskrbljujoč. Glede na dejstvo, da že vrsto let sodelujemo v projektu Pasavček in da vsa leta na šoli poteka ozaveščanje staršev in učencev o prometni varnosti in s tem povezani rabi varnostnih pasov, se je stanje glede tega močno poslabšalo. Občasno policija izvaja opazovanje dejanske pripetosti v prometu na različnih vrstah cest v različnih časovnih terminih. Podatki iz Projekta Pasavček kažejo, da je pripetost otrok narasla s 53,7 % pred začetkom izvajanja projekta v letu 2005 na 91 % v letu 2011 (<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/predsolski-otroci/pasavcek/projekt-pasavcek-do-sedaj>, najdeno dne 14. 1. 2014).

Glede na te navedbe na naši šoli odstopamo od splošnih ugotovitev. Med vsemi 426 osebami, zajetimi v popis, je bil večji delež nepripasanih otrok v primerjavi z odraslimi. Otrok je bilo nepripasanih 41 %, starejših pa le 26 %. Zelo velik je delež nepripasanih otrok na zadnjih sedežih avtomobila, kjer otroci pogosto stojijo med sedeži. Tako je bilo ugotovljeno, da je na zadnjih sedežih kar 38 % nepripasanih otrok, med njimi je več fantov kot deklet. Domnevava lahko, da so takšni slabi rezultati posledica dejstva, da so se opazovane osebe, ko so se pripeljale na dovoz k šoli, predčasno odpasale. Tako je bilo videti, kot da so med vožnjo ne pripeti. Predpostavljala sva tudi, da se starši in njihovi otroci, kadar vedo, da se izvaja opazovanje o uporabi varnostnega pasu, bolj vestno pripenjajo. Ampak za opuščanje rabe varnostnega pasu ne sme biti nobenega izgovora, saj je raba zakonsko urejena. Bistveno pa je, da nam v primeru prometne nesreče reši življenje.

V najini drugi hipotezi sva predvidevala, da je med nevestnimi uporabniki varnostnih pasov večji delež moških kot žensk, oziroma da so ženske bolj odgovorne do sebe, sopotnikov in drugih udeležencev v prometu. To najino hipotezo je potrjevalo tudi prepričanje, da so ženske zaradi večjega sočustvovanja mnogo bolj dovzetne za opozorila in pravila. Pokazalo se je, da je najina hipoteza pravilna. Med vozniki, ki so uporabljali varnostni pas, je bil večji delež žensk kot moških. Presenetilo naju je samo to, da je bila razlika majhna, oziroma da je varnostni pas uporabljalo le 6 % več žensk kot moških. Tudi z grafa 13 lahko razberemo, da je med vsemi osebami, zajetimi v popis rabe varnostnih pasov, več oseb ženskega spola, ki so uporabljale varnostni pas. Nasprotno pa je med otroki, zajetimi v popis, večji delež fantov, ki so uporabljali varnostni pas.

V najini tretji hipotezi sva predvidevala, da je na zadnjih sedežih avtomobila večji delež pripasanih. To sva predpostavljala zaradi tega, ker po izkušnjah veva, da se tam po navadi prevažajo otroci. Običajno vestni starši pred vožnjo opozorijo otroke na uporabo varnostnega pasu v avtomobilu. Vendar se najina pričakovanja niso pokazala za pravilna, saj se jih je od 81 otrok na zadnjih sedežih pripasalo 50, kar znaša 62 %. Drugih 31 otrok, torej preostalih 38 %, pa se ni. V primerjavi s sprednjimi sedeži, kjer je bilo pripasanih 72 % oseb, 28 % pa ne, je številka nepripasanih na zadnjih sedežih zelo zaskrbljujoča. Še bolj je zaskrbljujoče, da se tudi na sprednjih sedežih ni pripasalo 48 % otrok od skupno 27, ki so med vožnjo sedeli spredaj. Rezultati so naju zelo pretresli, saj se otroci naše šole vsakoletno vključujejo v projekt Pasavček, a kljub temu v avtomobilu ne uporabljajo varnostnih pasov. To pomeni, da starši in otroci niso dovolj ozaveščeni o varnosti v prometu in s tem povezani rabi varnostnega pasu. Verjetno se premalo zavedajo, kakšne so posledice, če med potjo pride do nesreče. Ne bi nas smelo zavajati dejstvo, da je do šole kratka razdalja in da v vaškem okolju ni toliko prometa. Noben izgovor za nerabo varnostnega pasu med vožnjo ni upravičen ne za otroke in ne za odrasle.

V najini četrti hipotezi sva predpostavljala, da bo več kot 95 % otrok v avtomobilih privezano z varnostnim pasom. Bila sva prepričana, da se starši zavedajo, kako pomemben je varnostni pas in da lahko otroku v primeru prometne nesreče reši življenje ali pa ga obvaruje pred težkimi poškodbami. Od 108 otrok je bilo pripetih 64, kar je 59 %. Kot kaže, se še veliko staršev ne zaveda, v kakšni nevarnosti so njihovi otroci med vožnjo. Njihovo ravnanje je neodgovorno. Še posebno sva bila zgrožena, ko sva nekajkrat opazila, da je bil v avtu neprivezan majhen otrok in da je med vožnjo celo stal na zadnjem sedežu. Prepričana sva, da bi si starši oziroma vozniki v teh primerih zaslužili še večjo kazen od te, ki je predpisana v zakonu. Po najinem mnenju bi morali hkrati okrepiti tudi preventivne akcije in na tak način zagotoviti večjo varnost v prometu. Predvsem pa ne bi smeli nikdar obupati nad ozaveščanjem staršev in učencev o nujnosti uporabe varnostnega pasu. Življenje je namreč največja vrednota, kar se zavedamo šele tedaj, ko koga od bližnjih izgubimo v nesreči.

4.1 POTRDI TEV HIPOTEZ

Hipotezo, v kateri sva predpostavljala, da le manjši delež staršev, ki zjutraj pripeljejo otroke v šolo, in njihovih otrok ne uporablja varnostnih pasov, morava ovreči, saj kar 30 % popisanih udeležencev v prometu ni uporabljalo varnostnega pasu.

Hipotezo, v kateri sva domnevala, da je med nevestnimi uporabniki varnostnih pasov večji delež moških kot žensk, lahko potrdiva. Vendar morava poudariti, da je razlika med neuporabo varnostnega pasu med moškimi in ženskami manjša, kot sva sprva domnevala.

Hipotezo, v kateri sva sklepala, da je večji delež pripasanih na zadnjih sedežih avtomobila, saj se tam po navadi prevažajo otroci, ne moreva potrditi, saj je bilo število otrok, ki na zadnjih sedežih ne uporabljajo varnostnega pasu, zelo veliko.

Hipotezo, v kateri sva predpostavljala, da več kot 95 % otrok v avtomobilih uporablja varnostni pas, morava zavreči, saj je bilo pripasanih le 59 % vseh otrok, ki sva jih zajela v popisu.

Iz vsega ugotovljenega sledi, da bomo morali posvečati prometni varnosti in z njo povezani rabi varnostnega pasu na naši šoli še veliko pozornosti.

5 ZAKLJUČEK

Svoje delo sva počasi pripeljala do konca. Meniva, da bova z izsledki najine raziskovalne naloge koristila skupnosti.

S to raziskovalno nalogo sva se dokopala do pomembnih in zanimivih rezultatov, ki so za današnje čase zelo zaskrbljujoči. Šele ko sva prišla do končnih rezultatov, sva se zamislila nad njimi. In ko sva se posvetovala z učiteljicami, ki so že sodelovale v projektu Pasavček, sva bila zaradi zaskrbljujočih podatkov povabljena, da jih predstaviva staršem učencev prve triade na roditeljskem sestanku. Prav tako sva se odločila, da bova svoje izsledke naloge predstavila na razrednih urah vseh oddelkov naše šole. Tako bodo prav vsi učenci prisiljeni razmišljati o varnosti v prometu. Potem jih bova skušala ob rezultatih naloge prepričati o pomenu rabe varnostnega pasu. Imava celo idejo, da bi rezultate naloge objavila v lokalnem glasilu, da bi čim več ljudi seznanila, kako velik delež ljudi, ki pripelje otroke na našo šolo, med vožnjo ne uporablja varnostnega pasu. Verjetno bi v lokalni skupnosti našla številne sogovornike, ki bi jih podatki zanimali. Morda bi se med njimi našel kakšen strokovnjak, ki bi nama pomagal pri najinih prizadevanjih ozaveščanja o nujnosti rabe varnostnega pasu med vožnjo v avtomobilu.

Med najinim raziskovanjem sva naletela na kar nekaj težav. Ob popisovanju avtomobilov na dovozu šole sva se morala bojevati tudi s slabimi vremenskimi razmerami, v katerih sva vztrajala vsako jutro celih 60 minut pred poukom. Teden, ki sva ga izbrala za popis, vremensko ni bil najbolj ugoden. Toda domnevala sva, da je lahko še slabše, če delo odloživa. Ker sva v popisu zajela kar 426 oseb in ker sva upoštevala spol, starost in položaj sedeža, na katerem sedijo, je bila analiza podatkov zelo zapletena in je zahtevala veliko ur prostega časa po pouku.

V okolici naše šole je res nekoliko manj prometa kot v mestnih šolah. Morda kdo misli, da zaradi podeželskih cest ni potrebno tako dosledno uporabljati varnostnega pasu kot na pomembnejših regionalnih cestah. Vendar imamo zelo slabe ceste, ki so lahko vzrok prometnim nesrečam. Toda če smo med vožnjo pripeti z varnostnim pasom, lahko omilimo posledice nesreče.

Nihče ne želi doživeti izgube vrstnikov in prijateljev v prometni nesreči. Vendar moramo k temu vsi nekaj doprinesti. Najprej moramo upoštevati zakone, saj ti predvidevajo obvezno rabo varnostnega pasu na vseh cestah in pri vsaki vožnji. Ker pa vseeno nikoli ne bomo dosegli, da bi vsi upoštevali pravila, je potrebno poskrbeti za nenehno ozaveščanje ljudi o varnosti v prometu in s tem tudi o rabi varnostnega pasu.

LITERATURA

Kerkež, V., Uporaba varnostnega pasu v RS, diplomsko delo (2013). Najdeno 27. 12. 2013 na spletnem naslovu http://www.bb.si/doc/diplome/Kerkez_Vlado-Uporaba_varnostnega_pasu_v_RS.pdf

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Najdeno 3. 1. 2014 na spletnem naslovu <http://www.avp-rs.si/preventiva/zgodovina/pregled-v-preteklost>

Zakon o pravilih cestnega prometa (33. Člen). Najdeno na spletnem naslovu <http://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>

Red je vedno pas pripet. Najdeno 3. 1. 2014 na spletnem naslovu http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/Obvestila/OS/Varnostni_pas_maj_11_brosura.pdf

Projekt Pasavček na javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa. Najdeno 4. 1. 2014 na spletnem naslovu <http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/predsolski-otroci/pasavcek/projekt-pasavcek-do-sedaj>

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Uporaba varnostnega pasu! (Ljubljana, maj 2011). Najdeno 4. 1. 2014 na spletnem naslovu <http://www.kobarid.si/pas.pdf>

PRILOGA

POPISNI LISTI

Datum popisa: 7. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
1.	M	DA						
2.	Ž	DA	Ž	DA	OM	DA		
3.	M	DA	Ž	NE				
4.	Ž	DA						
5.	Ž	DA	Ž	DA				
6.	Ž	DA	Ž	DA	Ž	DA		
7.	Ž	DA						
8.	M	DA						
9	Ž	DA						
10.	M	NE						
11.	M	NE						
12.	Ž	DA			M	DA		
13.	Ž	DA						
14.	Ž	NE	ŽO	NE				
15.	Ž	DA	MO	NE	MO	DA		
16.	M	DA	Ž	NE				
17.	Ž	DA						
18.	M	DA	Ž	NE				
19.	Ž	DA						
20.	Ž	DA						
21.	Ž	DA						
22.	M	DA	OM	NE				
23.	M	NE						
24.	Ž	DA			OM	DA	OM	DA
25.	Ž	NE						
26.	Ž	NE						
27.	M	DA						
28.	Ž	NE						

Datum popisa: 8. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet
29.	M	DA						
30.	Ž	DA	Ž	NE				
31.	Ž	DA	ŽO	DA				
32.	M	DA						
33.	M	DA			MO	NE	MO	NE
34.	Ž	DA			MO	DA		
35.	M	NE			MO	NE	ŽO	NE
36.	M	DA						
37.	M	DA						
38.	M	DA						
39.	Ž	NE						
40.	Ž	DA						
41.	Ž	NE						
42.	M	NE						
43.	M	DA	ŽO	DA	ŽO	NE		
44.	Ž	DA						
45.	M	NE						
46.	Ž	DA			MO	DA		
47.	M	DA						
48.	M	DA	ŽO	DA	MO	DA		
49.	M	NE						
50.	M	DA	M	NE				
51.	M	DA						
52.	Ž	DA	ŽO	NE				
53.	Ž	DA						
54.	Ž	DA			MO	DA		
55.	M	DA	ŽO	NE	MO	NE		
56.	M	NE			ŽO	DA		

Datum popisa: 8. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
57.	Ž	NE						
58.	Ž	NE			ŽO	NE		
59.	Ž	DA						
60.	M	DA	MO	NE				
61.	Ž	DA			MO	DA		
62.	M	NE						
63.	M	DA						
64.	M	DA						
65.	M	DA						
66.	Ž	DA						
67.	Ž	DA						
68.	Ž	DA						
69.	M	DA						
70.	M	DA						
71.	Ž	NE			MO	NE		
72.	M	DA						
73.	Ž	NE			ŽO	NE	ŽO	NE
74.	M	DA						
75.	Ž	DA						
76.	Ž	DA			MO	DA		
77.	Ž	DA						
78.	Ž	NE						
79.	Ž	DA						
80.	Ž	NE						
81.	Ž	DA						
82.	M	DA						
83.	M	DA	ŽO	NE				
84.	M	NE						

Datum popisa: 9. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
85.	Ž	DA			ŽO	NE		
86.	Ž	DA						
87.	M	DA			MO	DA		
88.	M	NE	M	DA				
89.	Ž	DA						
90.	M	NE						
91.	Ž	NE						
92.	M	NE						
93.	Ž	NE						
94.	M	DA			MO	NE		
95.	M	NE						
96.	M	NE						
97.	M	NE						
98.	Ž	DA						
99.	Ž	DA						
100.	M	DA						
101.	M	DA	ŽO	DA				
102.	M	DA						
103.	Ž	DA			ŽO	DA		
104.	M	NE						
105.	M	DA						
106.	Ž	DA	MO	DA				
107.	M	DA			ŽO	NE		
108.	Ž	NE	ŽO	NE				
109.	M	DA						
110.	Ž	DA						
111.	M	DA						
112.	Ž	DA			ŽO	DA	ŽO	DA

Datum popisa: 9. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet
113.	M	NE						
114.	M	DA						
115.	Ž	NE						
116.	Ž	DA						
117.	Ž	DA			ŽO	DA		
118.	M	NE						
119.	Ž	DA			MO	DA		
120.	Ž	DA			ŽO	DA		
121.	Ž	DA			MO	NE		
122.	M	DA						
123.	M	DA						
124.	Ž	DA			ŽO	DA		
125.	M	DA						
126.	M	DA						
127.	Ž	NE						
128.	M	DA						
129.	Ž	DA			MO	DA		
130.	M	DA						
131.	Ž	DA						
132.	Ž	DA						
133.	M	DA			ŽO	DA		
134.	M	DA			MO	DA		
135.	Ž	DA			ŽO	DA		
136.	Ž	DA						
137.	M	DA						
138.	Ž	DA	MO	DA	MO	DA		
139.	Ž	DA						
140.	M	DA	M	DA				

Datum popisa: 10. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		Sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
141.	Ž	DA						
142.	Ž	DA			MO	DA		
143.	Ž	DA						
144.	Ž	NE						
145.	M	DA	M	DA				
146.	Ž	DA						
147.	M	DA						
148.	M	DA	ŽO	DA				
149.	Ž	DA						
150.	M	DA						
151.	M	NE						
152.	M	NE						
153.	M	DA						
154.	M	NE						
155.	Ž	DA						
156.	M	DA						
157.	M	DA	MO	DA				
158.	M	DA						
159.	M	DA						
160.	M	DA						
161.	Ž	DA						
162.	Ž	DA						
163.	M	DA	ŽO	DA				
164.	M	DA						
165.	M	NE						
166.	M	NE						
167.	Ž	DA	M	NE	Ž	NE		
168.	M	DA						

Datum popisa: 10. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
169.	Ž	DA						
170.	M	DA						
171.	Ž	NE	ŽO	NE				
172.	Ž	NE			ŽO	DA		
173.	Ž	NE						
174.	Ž	DA						
175.	Ž	DA						
176.	Ž	DA						
177.	Ž	DA						
178.	M	DA						
179.	Ž	DA						
180.	Ž	DA						
181.	M	DA						
182.	M	DA	Ž	DA				
183.	M	DA						
184.	M	DA						
185.	M	NE			MO	DA	ŽO	DA
186.	M	DA	MO	NE				
187.	M	DA	Ž	NE	ŽO	DA	ŽO	DA
188.	M	DA			MO	DA		
189.	Ž	DA	ŽO	DA				
190.	Ž	DA			MO	DA		
191.	Ž	DA			MO	DA		
192.	Ž	DA	M	DA				
193.	M	DA						
194.	Ž	DA						
195.	Ž	DA						
196.	Ž	DA						

Datum popisa: 11. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
197.	M	NE						
198.	M	DA						
199.	M	DA						
200.	Ž	DA						
201.	M	DA						
202.	Ž	NE	MO	NE				
203.	M	DA						
204.	Ž	DA						
205.	M	DA						
206.	Ž	DA			ŽO	DA	ŽO	DA
207.	M	DA						
208.	M	NE						
209.	Ž	NE			ŽO	NE		
210.	M	DA						
211.	M	DA	MO	DA				
212.	Ž	DA			ŽO	NE		
213.	Ž	DA						
214.	M	DA						
215.	Ž	NE						
216.	Ž	NE						
217.	M	DA						
218.	M	DA						
219.	M	DA	ŽO	DA	MO	DA		
220.	Ž	NE						
221.	M	DA						
222.	M	NE						
223.	M	NE						
224.	M	DA						

Datum popisa: 11. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet
225.	M	DA	Ž	DA				
226.	M	DA			OM	NE		
227.	M	DA						
228.	M	NE	OŽ	NE				
229.	Ž	DA						
230.	Ž	NE			ŽO	NE		
231.	Ž	DA						
232.	M	NE			MO	DA	MO	DA
233.	M	DA						
234.	Ž	DA			MO	DA		
235.	M	NE						
236.	Ž	DA						
237.	M	DA						
238.	Ž	DA						
239.	Ž	NE			MO	NE		
240.	Ž	DA						
241.	M	DA						
242.	Ž	DA			ŽO	DA	ŽO	DA
243.	Ž	DA	ŽO	DA				
244.	M	DA	Ž	DA				
245.	M	NE						
246.	M	NE						
247.	Ž	DA			ŽO	DA		
248.	M	DA						
249.	Ž	DA						
250.	M	NE			ŽO	DA	ŽO	DA
251.	M	NE						
252.	Ž	DA						

Datum popisa: 14. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet	spol	pripet
253.	M	DA						
254.	Ž	DA	M	DA	ŽO	DA		
255.	Ž	NE						
256.	Ž	DA						
257.	M	DA			ŽO	DA		
258.	Ž	DA						
259.	M	DA						
260.	Ž	NE	ŽO	NE				
261.	Ž	DA			ŽO			
262.	Ž	DA						
263.	M	DA			MO	DA		
264.	Ž	DA			ŽO	DA	ŽO	DA
265.	Ž	DA						
266.	M	DA						
267.	Ž	DA						
268.	Ž	DA						
269.	M	DA						
270.	M	DA	MO	DA				
271.	M	DA						
272.	Ž	DA			MO	DA		
273.	Ž	NE			ŽO	NE		
274.	Ž	NE			MO	DA		
275.	Ž	DA	Ž	DA				
276.	Ž	DA						
277.	Ž	DA			ŽO	DA		
278.	M	NE			ŽO	DA	MO	NE
279.	M	NE	Ž		MO	DA	ŽO	DA
280.	Ž	DA						

Datum popisa: 14. 10. 2013

AVTO	SPREDNJI SEDEŽI				ZADNJI SEDEŽI			
	voznik		sovoznik					
	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet	spol	prijet
281.	M	DA			ŽO	NE		
282.	M	NE						
283.	M	DA	M	DA				
284.	Ž	DA			MO	DA		
285.	Ž	DA						
286.	M	NE						
287.	Ž	DA						
288.	M	DA						
289.	M	DA	M	NE				
290.	M	DA	M	DA				
291.	M	NE						
292.	Ž	DA						
293.	Ž	NE			ŽO	NE	MO	NE

Legenda:

M – moški spol,

Ž – ženski spol,

MO – otrok moškega spola,

ŽO – otrok ženskega spola