



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Logistično inženirstvo

Modul: Poslovna logistika

**UPORABA KOLESA KOT PREVOZNEGA  
SREDSTVA V SLUŽBENEM ČASU V  
POVEZAVI Z ZMANJŠEVANJEM STRESA**

Mentor: mag. Branko Lotrič  
Somentor: Pavle Hevka, dipl. ekon.  
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kandidatka: Irena Moškrič

Ljubljana, april 2014

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju mag. Branko Lotriču in somentorju g. Pavletu Hevki za pomoč in svetovanje pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se podjetju Spl d.d., vodstvu družbe, da mi je omogočilo študij ter me podpiralo pri usklajevanju službenih in študijskih obveznosti, ter sodelavkam in sodelavcem – udeležencem ankete za njihovo sodelovanje.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Prav tako se zahvaljujem svoji družini za vso podporo v času študija.

## IZJAVA

»Študentka Irena Moškrič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala 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 obravnavamo problematiko stresa, njegovih posledic za zdravje ter predloge za zmanjšanje njegovih negativnih učinkov.

Stres na delovnem mestu in pomanjkanje gibanja pogosto vodita v poslabšanje zdravja. Mnoge zdravstvene težave in bolezni so posledica stresa, še posebno, če mu je posameznik izpostavljen dlje časa.

V nalogi izpostavljamo tudi odgovornost delodajalcev, ki so z novo sprejeto zakonodajo dolžni izvajati aktivnosti za zmanjševanje stresa na delovnem mestu. Za povezavo teorije in prakse smo v podjetju SPL d.d., kjer sem zaposlena, izvedli anketo o stresu in izvajanju fizično-športnih aktivnosti na delovnem mestu.

V nalogi je opisano, v kolikšni meri je stres odvisen od nas samih in kaj lahko naredimo za zmanjšanje. Konkretni predlog se nanaša na implementiranje stalne fizične aktivnosti v naše življenje in če je le mogoče, tudi v čas, ki ga preživimo na delovnem mestu.

### **KLJUČNE BESEDE:**

- delo
- stres
- zdravje
- fizična aktivnost
- kolo

## **SUMMARY**

In the thesis the issue of stress, its consequences for health, and suggestions for reducing its negative effects are addressed.

Workplace stress and lack of exercise often lead to deterioration of health. Many health problems and illnesses are caused by stress, especially if an individual is exposed to it for a longer period of time.

In the thesis the responsibilities of employees are emphasized. According to the newly adopted legislation they are required to implement activities for reducing workplace stress. In order to connect the theory with the practice, a survey on stress and implementation of physical and sport activities at workplace was conducted in the company SPL d.d., where I am employed.

In the thesis the extent to which stress depends on us and ways for its reduction are described. The concrete suggestion relates to the implementation of regular physical activity in our life and if possible also in the time we spend at workplace.

### **KEYWORDS:**

- work
- stress
- health
- physical activity
- bicycle

## KAZALO

<b>1</b>	<b>UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA .....	1
1.2	CILJI NALOGE .....	2
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE .....	2
1.4	METODE DELA .....	2
<b>2</b>	<b>STRES</b> .....	<b>3</b>
2.1	DELO VPLIVA NA ZDRAVJE ZAPOSLENIH .....	3
2.2	SEDEČI NAČIN ŽIVLJENJA – TVEGANJE ZA ZDRAVJE .....	3
2.3	KAJ JE STRES .....	4
2.4	POSLEDICE PREKOMERNEGA STRESA NA ZDRAVJE .....	5
2.5	POSLEDICE STRESA NA DELOVNEM MESTU .....	6
2.6	IZČRAPANOST IN IZGOREVANJE NA DELOVNEM MESTU .....	7
2.7	USKLAJEVANJE DRUŽINSKEGA IN POKLICNEGA ŽIVLJENJA .....	8
2.8	PODROČJA OBVLADOVANJA STRESA .....	9
2.9	ODGOVORNOSTI DELODAJALCEV .....	9
<b>3</b>	<b>TELESNA AKTIVNOST V SLUŽBENEM ČASU IN DOMA</b> .....	<b>10</b>
3.1	ŠPORT IN REKREACIJA KOT OBLIKI DRUŽBENE ODGOVORNOSTI .....	10
3.2	ZAKAJ S KOLESOM V SLUŽBO – PREDNOSTI .....	11
3.3	VARNOST KOLESARJEV .....	12
3.4	NEGATIVNI VPLIVI NA KOLESARJENJE .....	13
3.4.1	<i>ONESNAŽENOST ZRAKA V MESTIH</i> .....	13
3.4.2	<i>INFRASTRUKTURA, LJUBLJANA – KOLESARSKO MESTO?</i> .....	13
3.4.3	<i>TATVINE KOLES</i> .....	15
3.4.4	<i>NEUPOŠTEVANJE PROMETNIH PREDPISOV</i> .....	16
3.5	PRIMERI DOBRE PRAKSE V TUJINI .....	16
3.6	OMEJEVANJE DOSTOPA MOTORNIH VOZILOM V MESTNA SREDIŠČA .....	17
3.7	PROJEKTI ZA SPODBUJANJE KOLESARJENJA V MESTIH IN OBČINAH .....	18
3.8	MOŽNOSTI UPORABE KOLES V SLUŽBENE NAMENE V LJUBLJANI .....	19
3.9	UPORABA LASTNEGA KOLES A .....	19
3.10	MESTNO KOLO – BICIKE(LJ) .....	20
<b>4</b>	<b>PRIMER DELOVNIH OBVEZNOSTI</b> .....	<b>22</b>
4.1	ANKETA .....	23
4.2	REZULTATI ANKETE .....	23
4.3	POVZETEK ANKETE .....	26
4.4	POBUDA PODJETJU SPL D.D. .....	27
<b>5</b>	<b>ZAKLJUČEK</b> .....	<b>28</b>
	<b>LITERATURA IN VIRI</b> .....	<b>31</b>
	POJMOVNIK .....	34
	KRATICE IN AKRONIMI .....	34
	<b>PRILOGA: ANKETNI VPRAŠALNIK</b> .....	<b>35</b>

## KAZALO SLIK

Slika 1: Stres .....	5
Slika 2: Križišče Poljanske in Roške ceste .....	14
Slika 3: Informativna zloženka policije .....	15
Slika 4: Promocija kolesarjenja v tujini.....	16
Slika 5: Stanje in želje .....	18
Slika 6: Neprimerno hranjenje kolesa .....	20
Slika 7: Bicikelj .....	20
Slika 8: Primer postaje Bicikelj Lj. Šiška .....	21
Slika 9: Športne aktivnosti anketirancev v prostem času .....	25

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Učinki stresa .....	6
Tabela 2: Stres ob službenih aktivnostih .....	24
Tabela 3: Uporaba službenega kolesa .....	26

# 1 UVOD

Dejstvo je, da je z razvojem tehnike in tehnologije ter globalizacije v zadnjih letih prišlo do velikih sprememb v gospodarstvu. Sedaj v podjetjih manj zaposlenih hitreje opravi več dela kot pred leti. Povečan obseg dela, večje zahteve delodajalcev, višja pričakovanja strank, ocenjevanje opravljenega dela s stimulacijo in destimulacijo, kratki roki za izpolnjevanje nalog, pomanjkljiva navodila ali pomanjkanje informacij, v nekaterih primerih pa preveč informacij, neustrezni odnosi med sodelavci, ki jih povzročijo komunikacijski šumi ali drugi razlogi, večkrat tedensko celodnevna odsotnost od doma; vse to povzroča konstanten pritisk na zaposlene, posledično pa tudi stres.

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Psihična (pre)obremenjenost ni le občutek, s katerim se sooča čedalje več ljudi, temveč je dejstvo današnjega časa. S preobremenjenostjo se je potrebno soočiti, jo sprejeti in poskrbeti, da nas ne pripelje do situacije, ko ne obvladujemo več njenih posledic.

Kot je prikazano v nadaljevanju diplomske naloge, težava ni v samem stresu, temveč v njegovih negativnih simptomih. Od vsakega posameznika je odvisno, kako se z tem spopada. S stresom se lahko borimo na več načinov: z boljšim organiziranjem delovnega časa, s pozitivnim odnosom do življenja, uravnoveženim službenim in zasebnim življenjem, zdravo prehrano ter fizično aktivnostjo.

Problem nastane, ker imamo zaposleni čedalje manj prostega časa, da bi se lahko kakovostno posvečali sebi in svojim potrebam. Službene in druge obveznosti zapolnijo večji del našega časa. Če opuščamo izvajanje športno-fizičnih aktivnosti, bo to zagotovo kmalu vplivalo na poslabšanje našega počutja.

Zato v nalogi iščemo drugačne načine in poti za vzdrževanje kondicije, celo med delovnim časom. Ena od možnosti je uporaba kolesa kot transportnega sredstva v delovnem procesu, če nam način dela to dopušča. Za navedeno potrebujemo ustrezne razmere ter predvsem pripravljenost posameznika, da spremeni navade, povezane s prevozom.

Predlagamo, da bi se v službo ali na svoje delovne aktivnosti v službenem času namesto z avtomobilom ali avtobusom odpravili s kolesom.



## 1.2 CILJI NALOGE

Ciljev diplomske naloge je več: izpostaviti problematiko stresa, vzroke za nastanek, opredeliti njegove posledice za zdravje posameznika ter opisati, kako se te posledice kažejo v izvajanju delovnih aktivnosti.

Večina ljudi se niti ne zaveda, da mnoge zdravstvene težave nastanejo prav zaradi težav s stresom ter zaradi neustreznega soočanja z obremenitvami. Namen naloge je tudi natančneje izpostaviti eno od možnosti, s katero lahko pripomoremo k zmanjševanju stresa in večji psihofizični vzdržljivosti – kolesarjenje na delo oziroma prevoz s kolesom v delovnem času.

Najpomembnejši cilj je podjetju Spl d.d., v katerem sem zaposlena, podati pobudo za spodbujanje zaposlenih k uporabi kolesa v službenem času.

## 1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Izhajamo iz predpostavke, da je stanje psihične obremenjenosti zaposlenih zelo veliko. Obremenitev je velika zaradi visokih standardov in zahtev delodajalcev do zaposlenih, zahtevnih strank, velikega obsega del ter kratkih časovnih rokov.

Predpostavljamo, da se zaposleni ne uspejo dovolj ukvarjati s športno-fizičnimi aktivnostmi v prostem času. Istočasno tudi predpostavljamo, da bi bili zaposleni pripravljene spremeniti dosedanje navade in imajo interes uporabljati kolo kot prevozno sredstvo v delovnem času.

Navedene predpostavke smo preverili z izvedbo ankete, ki smo jo razdelili med sodelavce v oddelku operative, kjer je zaradi narave dela možnost uporabe kolesa v službenem času večja kot v ostalih oddelkih podjetja.

## 1.4 METODE DELA

Za izvedbo diplomske naloge smo uporabili naslednje metode:

- deduktivno metodo smo uporabili, da smo teoretična dognanja povezali z ugotovitvami v svojem delovnem okolju;
- metodo deskripcije smo uporabili za opisovanje dejstev;
- metodo klasifikacije smo uporabili za definiranje nekaterih pojmov;
- metodo anketiranja smo uporabili v praktičnem delu naloge ter na podlagi rezultatov izpeljali zaključke, povezane z nekaterimi teoretičnimi izhodišči, opisanimi v prvem delu naloge.

## 2 STRES

### 2.1 DELO VPLIVA NA ZDRAVJE ZAPOSLENIH

Zaposleni menimo, da se direktorji in vodje organizacij s stresom zaposlenih večinoma ne ukvarjajo oz. imajo oblikovano stališče, da je stres pri zaposlenih posledica slabe organiziranosti izvajanja delovnih obveznosti. Glede na napeto situacijo na trgu so vodstva v podjetjih primarno osredotočena na finančno uspešnost podjetij in manj na zadovoljstvo delavcev. Trend zadnjih let je povečevanje količine dela z manj zaposlenimi, kar prinaša obremenitve, ki jim čedalje več zaposlenih ni kos. Preobremenjenost se posledično odraža tudi na zdravju zaposlenih.

Navedeno stališče potrjuje tudi raziskava (Stergar, Urdih Lazar, 2005), ki je bila opravljena med slovenskimi direktorji v letu 2005 in se je nanašala na vprašanja o zdravju njih samih ter zaposlenih. Odgovori so pokazali, da se direktorji zavedajo pomena zdravja, vendar pa se navedena problematika v podjetjih kljub temu ne obravnava redno ali pogosto, temveč po potrebi ali celo samo ob pripravi izjave o varnosti z oceno tveganja (<http://www.cilizadelo.si/default-10300.html>).

V letu 2005 je več kot 20 % delavcev iz 25 držav članic Evropske unije menilo, da je njihovo zdravje ogroženo zaradi stresa na delovnem mestu (<http://www.eurofound.europa.eu/ewco/surveys/EWCS2005/index.htm>). Vzroki za takšne občutke so bile nove oblike zaposlitvenih pogojev in negotovost zaposlitve zaradi nestabilnega trga dela, dolg delovni čas ter intenzivnost dela, velike čustvene obremenitve na delovnem mestu ter neuskkljenost poklicnega in družinskega življenja. Poleg stresa, ki ga prinašajo tehnične in organizacijske spremembe v podjetjih, je nov – pomemben dejavnik stresa tudi staranje prebivalstva in višja upokojitvena starost delovne sile v Evropi. Strokovnjaki menijo, da so starejši delavci bolj občutljivi na nevarnosti, ki izhajajo iz slabih delovnih pogojev, kot mlajši.

Glede na to, da je od raziskave preteklo že 9 let, iz lastnih izkušenj ter ob pregledu splošne situacije ugotavljamo, da se stanje od takrat ni spremenilo na bolje.

### 2.2 SEDEČI NAČIN ŽIVLJENJA – TVEGANJE ZA ZDRAVJE

Ljudje smo z napredkom tehnike in tehnologije v 20. stoletju ustvarili družbo, ki za svoje življenje in delovanje skoraj ne potrebuje uporabe moči mišic, da bi zadovoljila svoje vsakodnevne potrebe. Pri tem nam pomagajo stroji in sistemi.

Sedeči način življenja sestavljajo: opuščanje gibanja v funkciji transporta (prevoz na delo z avtomobilom ali s sredstvi javnega prevoza namesto peš ali s kolesom),

vedno več delovnih opravil v sedečem položaju, preživljanje prostega časa pred računalnikom, televizorjem, v kinodvorani, za mizo v gostilni ipd.

Rezultat takega načina življenja je premalo fizične aktivnosti večine prebivalcev v razvitem zahodnem svetu, da bi obdržali ustrezno fizično in psihično stanje. Sedeči način življenja posledično prinaša v naša življenja z neaktivnostjo povezane bolezni. Strokovnjaki s področja javnega zdravja ugotavljajo, da so v pretežnem delu sveta kronične nenalezljive bolezni (kot npr. bolezni srca in ožilja, rak, sladkorna bolezen) najpogostejše in se že pojavljajo kot glavna epidemija. Med vzroki za tako stanje je med drugim tudi prehod k sedečemu načinu življenja, ki se navadno pojavlja v družbi z neuravnoteženo prehrano, kajenjem tobaka ter pitjem alkohola.

Zaradi zdravja in počutja je nujen premik k bolj zdravemu načinu življenja. Poleg uživanja zdrave prehrane, brez tobaka, alkohola in drog se priporoča dnevno telesno dejavnost oziroma gibanje. Gibanje ni samo šport. To je kakršno koli gibanje telesa, katerega rezultat je poraba energije (izgorevanje kalorij). Hitra hoja, igranje, pospravljanje, ples ali hoja po stopnicah; vse to je gibanje za zdravje (<http://www.cilizadelo.si/default-30300.html#g>).

## 2.3 KAJ JE STRES

»Stres je ena najpogostejših besed, s katerimi označujemo visoko delovno napetost, pomanjkanje časa zaradi kopice odgovornosti ter utrujenost in druge zdravstvene posledice, ki nas doletijo zaradi prevelikih vsakdanjih obveznosti.« (<http://www.polet.si/ziveti-zdravo/stres-ni-vedno-kar-mislite-da-je>).

Ko govorimo o stresu, imamo največkrat v mislih škodljivi oziroma negativni stres, ki povzroča težave v telesnem, vedenjskem in duševnem življenju posameznika. Obstaja tudi pozitiven stres, s katerim se je srečeval že pračlovek. Pozitivni stres mu je omogočil, da se je soočil z nevarnostmi, npr. z nevarnimi živalmi.

Tudi v današnjem času se človek še vedno sreča z nevarnimi situacijami, ki mu v ekstremnih razmerah omogočajo preživetje ali pa mu omogočijo, da se v njem sprožijo nadnaravne moči, s katerimi omogoči preživetje drugim osebam. Takšni dogodki so na primer reševanje v primeru naravnih nesreč, ko je potrebna izredna moč, tako fizična kot psihična. Lahko bi domnevali, da je bilo na temo stresa izrečenih in napisanih veliko besed in vendar je dejstvo, da se kljub temu s stresom v zadnjih letih sooča čedalje več ljudi.

Stres je ena največjih bolezni današnjega časa. Za boljše razumevanje problematike navajamo definicijo stresa:

**Stres je doživetje posameznika, ki se pojavi v situaciji, ki ji ni kos. Posameznik takšno doživetje zazna kot razliko med zahtevami okolja in svojimi zmogljivostmi.**



Slika 1: Stres

(Vir: <http://taoistmedicenglish.wordpress.com/2013/08/22/1631/>)

Doživetje stresa je lahko posledica (<http://www.cilizadelo.si/default-30400.html>):

- zunanjih dejavnikov, neustreznih ekoloških pogojev dela (hrupa, nekaterih dražečih snovi, neustreznih ergonomskih pogojev),
- tehnoloških pogojev dela, ki so posledica uvajanja novih tehnologij brez ustreznih prilagoditev in usposobitev in
- organizacijskih pogojev (najpogosteje delovnega časa, razporeditev vsebine dela, neustreznih pristojnosti, odgovornosti in poti komuniciranja).

## 2.4 POSLEDICE PREKOMERNEGA STRESA NA ZDRAVJE

Stres vpliva na tri pomembne sisteme v našem telesu: srčno-žilnega, živčnega in endokrinega.

Zelo pregledno in enostavno lahko učinke negativnega stresa prikažemo v tabeli.

UČINKI NA TELO	NA MISLI IN OBČUTKE	NA OBNAŠANJE
pospešeno potenje	zaskrbljenost	prekomerno hranjenje
glavobol	nezadovoljstvo pri delu	neješčnost
visok krvni tlak	občutek krivde	zloraba drog, alkohola
bolečina v križu	občutek »izgorelosti«	prekomerno kajenje
utrujenost	slaba koncentracija	težave v odnosih
težave s spanjem	jeza	nižja učinkovitost
izguba ali porast teže	negativno gledanje na svet	izbruhi jeze
težave s spolnostjo	nemir	socialna izolacija
driska ali zaprtje	pozabljivost	prenos krivde na druge
občutljivi zobje	občutek krivde	
bolečine v trebuhu	žalost, depresivnost	

Tabela 1: Učinki stresa

(Vir: povzeto po [http://www.mayoclinic.com/health/stress-symptoms/SR00008\\_D](http://www.mayoclinic.com/health/stress-symptoms/SR00008_D))

Poleg delovnega mesta lahko stres povzroča tudi zasebno življenje, saj se ljudje srečujemo s problemi v medsebojnih odnosih ali pa nas prizadenejo dogodki, npr. ločitev, smrt. Stres povzroča tudi čedalje večja finančna negotovost, v hujših primerih izguba službe ter strah pred prihodnostjo. V takšnem stanju so ljudje izpostavljeni različnim bolezenskim stanjem.

Ljudje pod vplivom stresa pogosto živijo nezdravo: zlorablajo alkohol, kadijo ali zlorablajo prepovedane droge. Vse to vodi v slabo telesno aktivnost, slabo prehrano in vse to samo še poslabša simptome stresa, kar vodi v spiralo še večjega in bolj kroničnega stresa.

## 2.5 POSLEDICE STRESA NA DELOVNEM MESTU

Cilj vseh podjetij bi moral biti doseči poslovni uspeh brez (preveč) stresa. Podjetja bi morala na svoje zaposlene gledati kot na osebe in ne kot številke in strošek.

Stres je odvisen od posameznika ali pa tudi ne: to je takrat, ko so naloge tako zahtevne in obsežne, da jim nihče ni kos brez stresa. Naloga podjetij je poiskati načine zmanjševanja obremenitev, da zaposleni ne bi zboleli zaradi preobremenjenosti. Pomembno je motivirati zaposlene, da dosežejo cilj in ostanejo zdravi. Pri tem ima bistveno vlogo zdravo vodenje (good leading), ki ima vpliv na dobro počutje (well being). Vodje morajo biti zgled svojim podrejenim sodelavcem. Pomembno je dati možnost vsem zaposlenim, da na svojem nivoju sodelujejo pri aktivnostih, povezanih z delovanjem podjetja in sprejemanjem odločitev (Jimenez,

2013). V primerih, ko v podjetjih ni posluha za zmanjšanje obremenitev, zaposleni iščejo izhod v sili, ki se kaže v različnih oblikah, kot so absentizem, prezentizem, fluktuacija. Zdravstveni absentizem oziroma izostajanje z delovnega mesta v Sloveniji predstavlja resen družbeni, socialni in ekonomski problem.

Prezentizem ali zmanjšanje produktivnosti na delovnem mestu se izraža tako, da zaposleni pride v službo, vendar pa je njegova učinkovitost zmanjšana zaradi fizičnih ali psihičnih vzrokov. Čedalje več ljudi se ne odloči za bolniško odsotnost kljub bolezni, saj se bojijo izgubiti službo. Zaradi plačilne politike podjetij (nizka osnovna plača) pa pomeni bolniški stalež tudi velik finančni primanjkljaj za zaposlenega. Zaposleni so pod čedalje večjim pritiskom, zato se trudijo biti na delovnem mestu »vidni«. Izogibajo se priti zadnji v službo in oditi prvi, saj se navedeno razume kot pomanjkanje pripadnosti podjetju in zavzetosti za delo. Prezentizem pa je tudi dejavnik prezaposlenosti, saj ljudje poročajo, da imajo čedalje več dela in čedalje krajše časovne roke. V Sloveniji je prezentizma čedalje več ([http://www.obvladajmostres.si/fileadmin/user\\_upload/prezentizem\\_final1.pdf](http://www.obvladajmostres.si/fileadmin/user_upload/prezentizem_final1.pdf)).

Fluktuacija je pogosto menjavanje kadrov, kar posledično pomeni motnje v delovanju podjetja ter vpliva na njegovo uspešnost. Visoka fluktuacija v podjetju vpliva na kakovost poslovanja, zvišuje stroške in daje signal za reorganizacijo delovnega procesa oziroma podjetja. Vzroki za pogoste odhode iz podjetja so najpogostejše: slabi medsebojni odnosi, omejevanje svobode pri delu, nezanimivo delo, slabi delovni pogoji, nizke možnosti izobraževanja, premajhna motivacija in nezadovoljstvo zaposlenih, stresno delo, neustrezno finančno nagrajevanje, ovire pri napredovanju (Projekt SOS, <http://www.stres-odsotnost-stiska.si/?id=110>).

## 2.6 IZČRPANOST IN IZGOREVANJE NA DELOVNEM MESTU

Čezmeren stres in delovna obremenitev navadno vodita v stanje delovne izčrpanosti (wornout). Poleg izčrpanosti poznamo tudi obliko izgorelost (burnout). Izgorelost je motnja, ki jo sicer lahko sproži čezmeren stres, vendar vzrok zanj leži v osebnostnih značilnostih, predvsem v storilnostno pogojeni samopodobi. Zato je torej treba razlikovati med delovno izčrpanostjo in izgorelostjo. Prva je normalna posledica pretiranega dela, ki jo odpravita krajši ali daljši počitek in razbremenitev, druga pa je motnja, bolezensko stanje, ki lahko napreduje do psihofizičnega zloma. V deloholizmu zaposlene žene labilna samopodoba ter strah, da se njihova uspešnost ocenjuje natančneje in zato običajno delajo dlje, da bi dokončali svoje naloge.

Kadar se ljudje s stabilno in tudi tisti s storilnostno pogojeno samopodobo srečajo s pretiranimi zunanjimi zahtevami, jih oboji doživljajo kot frustracijo, vendar se nanje različno odzivajo. Prvi bodo dejavno iskali načine, kako zmanjšati obremenitve in ublažiti utrujenost, drugi bodo naredili vse, tudi pretirano delali, da bi le omilili tesnobo in strah pred nezadovoljstvom okolice. Razlika med delovno izčrpanimi in

izgorelimi je torej v vzrokih in posledicah. Do delovne izčrpanosti pripeljejo zunanje preobremenitve (denimo predolg delovni čas), do izgorelosti pa strah, da za okolico in zase ne bomo dovolj dobri, če bomo postavili meje (rečemo ne), to pa nas požene v deloholizem. Pri delovno izčrpanih prevladujejo tako imenovane stresne bolezni (npr. povišan krvni tlak), pri izgorelih pa poleg kronične utrujenosti in stresnih bolezni še znaki depresije in anksioznosti.

Izgorevanje je posledica neuspešnega (deloholičnega) prizadevanja, da bi z dosežki, ki so sestavni del samovrednotenja, ohranjali pozitivno samopodobo. Človek z labilno, storilnostno pogojeno samopodobo se čuti vrednega samo toliko, kolikor je deležen zunanjih potrditev za svoje delo. Izgorelost je končna posledica tega procesa, zlom zaradi izčrpanosti energetskih rezerv (<http://www.viva.si/Psihologija-in-odnosi/5018/Delovna-iz%C4%8Drpanost-in-izgorelost?index=2>).

Naloge podjetja za preprečevanje izgorelosti delavcev na delovnem mestu so zagotoviti primerne delovne obremenitve, jasno opredeliti odgovornosti, ustvarjati pozitivno delovno vzdušje in skrbeti za zdravje zaposlenih.

Proti izgorelosti lahko veliko prispevajo tudi zaposleni, tako da so pozorni na svoje odzive (telesne, čustvene in duševne), ohranjajo pozitivne odnose s sodelavci in skrbijo za telesno zdravje ter ne nazadnje postavijo ustrezne meje (zmorejo reči ne, zavrniti dodatno dela, ki ga ne bi zmogli ipd.).

## **2.7 USKLAJEVANJE DRUŽINSKEGA IN POKLICNEGA ŽIVLJENJA**

Usklajevanje dela in družinskega življenja je pri spopadanju s stresom prav tako pomemben dejavnik. Nanaša se na osnovne potrebe, npr. na ureditev varstva za otroke, možnost odsotnosti v času bolezni otrok, staršev, možnost izbire termina za dopust. Vse to vpliva na kakovost življenja in zadovoljstvo zaposlenih.

Če nas službene obveznosti obremenjujejo še preko delovnega časa ali celo v dnevih, namenjenih počitku, to slabo vpliva na naše počutje, kar se posledično odraža tudi v domačem okolju.

54 % zaposlenih navaja, da so večkrat mesečno preutrujeni, da bi opravljali gospodinjska opravila, 42 % jih navaja, da so preutrujeni, da bi opravljali družinske dolžnosti. Težave pri usklajevanju družinskega in poklicnega življenja se kažejo tudi v pomanjkanju časa za družinske člane in druge socialne stike (Zveza svobodnih sindikatov Slovenije, 2012).

## 2.8 PODROČJA OBVLADOVANJA STRESA

Stres vsak doživlja stres, zato so tudi načini njegovega obvladovanja različni. Ključno je preprečiti stres. Treba je dovolj spati, urediti prehrano, se izogibati pretiranemu vnašanju kofeina (kave, pravega čaja, energijskih pijač, prehranskih dodatkov za športnike) in drugih stimulansov ter najti čas, da se sprostimo.

Pomembno je izbrati zase najprimernejšo tehniko za obvladovanje stresa. Skrbimo za pozitivno osebno mnenje ter istočasno skrbimo za nadzor nad negativnimi mislimi ter jih nadomeščamo s pozitivnimi. Postavimo si prioritete v življenju in odločitve, kaj v množici službenih in zasebnih opravil moramo izpeljati in kaj pravzaprav ni nujno. Pozornost namenjamo kontroli čustev. V poslovnem življenju skrbimo za nadzor nad časom (Time management) in si vodimo seznam stvari, ki jih moramo opraviti («To Do» List). V življenje vnašamo humor in smeh.

## 2.9 ODGOVORNOSTI DELODAJALCEV

Zdravi in zadovoljni delavci, ki delajo v varnem in spodbudnem delovnem okolju, so produktivnejši in ustvarjalnejši, redkeje zbolijo oz. redkeje odhajajo v bolniški staž, organizaciji ostajajo zvesti. Delodajalec, ki nudi dobro in stimulatивно delovno okolje, lažje zaposli kakovostnejši kader, s tem se podjetju tudi poveča ugled v javnosti.

Da bi se odpravljali stres na delovnem mestu, bi morala podjetja bolj poudariti komunikacijo, izobraževanje zaposlenih, izobraževanje o organizaciji časa, telovadbo na delovnem mestu.

Vizija so zdravi ljudje v zdravih podjetjih ([http://www.mz.gov.si/si/delovna\\_podrocja/javno\\_zdravje/promocija\\_zdravja\\_v\\_razlicnih\\_okoljih/promocija\\_zdravja\\_pri\\_delu/](http://www.mz.gov.si/si/delovna_podrocja/javno_zdravje/promocija_zdravja_v_razlicnih_okoljih/promocija_zdravja_pri_delu/)).

Konec leta 2011 je v veljavo stopil nov Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1), ki med drugimi prinaša tudi novosti na področju promocije zdravja in obvladovanja psihosocialnih tveganj na delovnem mestu. Spremembe zakona odražajo nova mednarodna in evropska dognanja o tem, kako različna psihosocialna tveganja na delovnem mestu vplivajo na posameznikovo slabšo učinkovitost pri delu, pa tudi na njegovo slabše telesno in duševno zdravje.

Po novem zakonu je delodajalec odgovoren za izvajanje promocije zdravja na delovnem mestu. 6. člen ZVZD-1 navaja, da morajo delodajalci načrtovati in izvajati promocijo zdravja na delovnem mestu, 32. člen pa poleg tega poudarja še, da morajo delodajalci za promocijo zagotoviti tudi potrebna sredstva in način spremljanja njenega izvajanja (<http://www.uradni-list.si/1/content?id=103969>).



Delodajalci morajo upoštevati, da novi Zakon o zdravju in varstvu pri delu na novo opredeljuje pojem zdravje in varstvo pri delu. Tokrat ne gre več za ozko zagotavljanje »fizične« varnosti, temveč opredeljuje tudi »mehko varnost pri delu«. Ta se nanaša na zagotavljanje varstva pred psihosocialnimi tveganji, vendar ne zgolj omejeno na zagotavljanje delavčevega dostojanstva, temveč opredeljuje tudi varno in zdravo delovno okolje (Obvladajmo službeni stres, 2012).

### **3 TELESNA AKTIVNOST V SLUŽBENEM ČASU IN DOMA**

#### **3.1 ŠPORT IN REKREACIJA KOT OBLIKI DRUŽBENE ODGOVORNOSTI**

V zadnjih letih, ko je tempo življenja postal hitrejši, ko je potrebno v istem času opraviti mnogo več obveznosti, opažamo znatno poslabšanje kakovosti življenja. Tega se zavedajo mnogi posamezniki in organizacije, ki delujejo v smislu obveščanja in preventivnih akcij z nasveti za zdravo življenje. Ena od teh je pomembnost telesne aktivnosti, ki pa ravno zaradi službenih in osebnih obveznosti ter pomanjkanja časa ostaja na stranskem tiru.

Možnosti za telesno dejavnost niso omejene le na šport in organizirano rekreacijo, kot morda meni večina ljudi, ampak obstajajo povsod, kjer živimo in delamo. Telesna dejavnost je namreč definirana kot »kakršna koli sila, izvedena s strani skeletnih mišic, ki se konča s porabo energije nad ravno mirovanja«.

Sem torej sodijo hoja in kolesarjenje v transportne namene, ples, igre in razvedrila, vrtnarjenje, hišna opravila ter šport kot določena oblika tekmovanja in namerna telesna vadba, s katero izboljšujemo telesno pripravljenost in zdravje.

Ključne ovire za izvajanje telesne dejavnosti so občutek pomanjkanja časa, pomanjkanje motivacije ter skrb zaradi varnosti (npr. če posameznik meni, da je pot v službo s kolesom zaradi neurejenih kolesarskih poti nevarna, potem se za to ne bo odločil).

Dejavniki, ki so pozitivno povezani z aktivnim življenjem, vključujejo samozavest (mnenje v lastno sposobnost biti aktiven), uživanje in pričakovanje koristi (boljše počutje, izguba prekomerne teže ipd.).

Ljudje smo postali odvisni od novih tehnoloških pridobitev, kot so avto, dvigalo, tekoče stopnice, ki nam omogočajo udobnejši način dostopa do zelene lokacije. Žal

pa s prednostmi prihajajo tudi slabosti. Vedno več se vozimo in čedalje manj uporabljamo svoje telo, zaradi česar pešajo naše fizične zmožnosti.

Da bi spremenili negativne učinke opuščanja telesnih aktivnosti, obstaja več zelo enostavnih možnosti:

- namesto uporabe tekočih stopnic ali dvigala pot opravimo peš;
- namesto prevoza z avtom na krajših razdaljah pot opravimo peš ali s kolesom;
- v času, namenjenem malici, opravimo krajši intenzivnejši sprehod. Če nam delovno okolje omogoča, občasno vstanemo iz za pisalne mize in opravimo raztezne vaje ali nekaj počepov.

To so majhni, vendar učinkoviti ukrepi, ki nam omogočajo, da v delovni dan vnesemo dodatno fizično aktivnost in razbremenimo telo in misli.

Dejstvo je, da je mogoče s spremembami v mišljenju in načinu življenja pričeti bolj zdravo oziroma aktivno živeti, to je »način življenja, ki povezuje telesno dejavnost z rednimi vsakodnevnimi opravili« (<http://www.mf.uni-lj.si/dokumenti/405766c60ca1fdae9ebff213ba885f69.pdf>).

### **3.2 ZAKAJ S KOLESOM V SLUŽBO – PREDNOSTI**

Kolesarjenje ima mnoge prednosti, ki bi jih morali večkrat izkoristiti, zato je primerno pozitivne lastnosti implementirati v delovni čas zaposlenih.

Največja prednost kolesarjenja je, da naredimo nekaj zase (<http://www.adultbicycling.com/component/content/article/9-bicycling-basics/37-health-benefits-of-cycling-ii.html>):

- izboljšujemo kondicijo in ohranjamo fizično in psihično zdravje, izboljšujemo moč in vzdržljivost, pri čemer ne obremenjujemo sklepov kot pri drugih športnih aktivnostih, kar je še posebej pomembno za ljudi s prekomerno težo;
- povečujemo koordinacijo in zbranost ter zmanjšujemo stres, mračne misli in skrbi;
- kolesarjenje povečuje raven energije za 20 % in za 65 % zmanjšuje utrujenost. Povzroča namreč izločanje dopamina v možganih, ki nam daje občutek energije, in to že pri počasni vožnji s kolesom;
- povzroča izgubo odvečnih kilogramov, saj v pol ure kolesarjenja porabimo od 150 do 300 kalorij ali več, odvisno od načina vožnje;

- ob vedno večjem pomanjkanju prostega časa fizično aktivnost vklopimo v vsakodnevno delovno rutino in tako tudi prihranimo denar za obisk popoldanskega treninga v fitnessu ali telovadnici;
- prihranimo čas, izognemo se zastojem v prometu, lažje parkiramo kolo kot avto in posledično prihranimo pri stroških goriva in parkiranja;
- uporaba kolesa varuje okolje, zmanjšuje onesnaževanja ozračja in zmanjšuje hrup v mestu.

Možnost, da bi številne vožnje z avtomobili nadomestili s hojo in kolesarjenjem, je v Evropi zelo izvedljiva. Več kot 30 % voženj, ki jih v Evropi ljudje opravijo z avtomobili, predstavljajo razdalje, krajše od 3 km, 50 % voženj pa razdalje, krajše od 5 km. Te razdalje bi bilo s kolesom mogoče premagati v 15 do 20 minutah ali v 30 do 50 minutah živahne hoje ([http://cindislovenija.net/images/stories/cindi/publikacije/who\\_spodbujanje\\_telesne\\_dejavnosti.pdf.pdf](http://cindislovenija.net/images/stories/cindi/publikacije/who_spodbujanje_telesne_dejavnosti.pdf.pdf)).

### 3.3 VARNOST KOLESARJEV

Kolesarjenje je eden lažjih načinov športno-fizičnih aktivnosti in zanj niso potrebne posebne spretnosti. Če postane dolgoročna navada, je vložek v povečanje kakovosti življenja in zdravja zagotovljen. Vendar pa je treba dosledno spoštovati cestnoprometne predpise, ker se bomo tako izognili nepotrebnim nesrečam v prometu. Neupoštevanje prometnih predpisov, še posebej rdeče luči in pravilne smeri vožnje po kolesarski stezi, in opuščanje nakazovanja smeri so velikokrat vzrok za kolesarske nesreče.

Odgovorni kolesarji bodo poskrbeli za tehnično brezhibnost kolesa, delujoče luči in zavore. Pomembna je vidljivost kolesarja, še posebej takrat, ko vremenske razmere niso idealne, na primer v dežju. Prav tako je zaradi varnosti primerno opustiti vožnjo s kolesom v zimskih razmerah.

Pri vožnji v mestnem okolju je treba paziti na varno vožnjo in razdaljo pri vožnji mimo parkiranih avtomobilov, da nas ne preseneti odpiranje vrat ob izstopanju voznikov ali sopotnikov iz vozila. Odgovorni kolesarji bodo tudi v mestu uporabili zaščitno kolesarsko čelado, čeprav ni zakonsko predpisana, in s tem poskrbeli za svojo varnost.

## 3.4 NEGATIVNI VPLIVI NA KOLESARJENJE

### 3.4.1 ONESNAŽENOST ZRAKA V MESTIH

Pri kolesarjenju bi težko govorili o veliko slabostih, čeprav je raziskava, ki so jo opravili na londonski medicinski fakulteti, pokazala, da lahko kolesarjenje v službo škoduje zdravju. Pri kolesarjenju naj bi v pljuča zašlo več trdnih sajastih delcev, ki jih proizvajajo vozila na motorni pogon, kot če bi enako razdaljo namesto s kolesom opravili peš. Trdni sajasti delci lahko povzročajo od lažjega kašlja do pljučnega raka. Kolesarjenje po mestu je škodljivejše od pešačenja, ker oseba na kolesu zaradi več vloženega dela diha močneje in globlje kot pešec.

»V Evropi po poročilu Svetovne zdravstvene organizacije približno dvakrat toliko ljudi kot zaradi prometnih nesreč umre zaradi onesnaženega zraka. Analize v Franciji, sosednji Avstriji in Švici kažejo, da je mogoče šest odstotkov smrti (približno 40.000 na leto) povezati z onesnaženim zrakom, polovico od teh pa s trdnimi delci (PM10) iz prometa, zlasti vozil na dizelski pogon. Tudi Slovenija je tik pred začetkom plačevanja kazni zaradi preseženih mejnih vrednosti PM10. Dodatno je promet vzrok za 25.000 novih primerov kliničnega bronhitisa pri odraslih, 290.000 pri otrocih. Kriv je tudi za več kot pol milijona napadov astme.« (<http://www.delo.si/clanek/198673>).

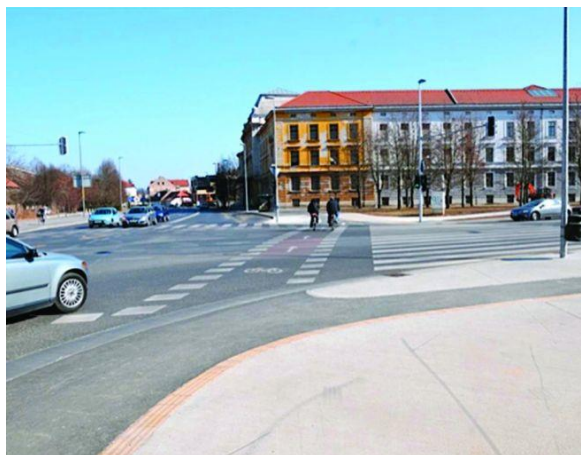
Upoštevanje navedene izsledke je še toliko bolj nujna sprememba navad ljudi in zamenjava izbire prevoznih sredstev za ekološko sprejemljivejše, še posebej v mestu. Tako bo izboljšana kakovost zraka ter kakovost življenja tako za obiskovalce kot za stanovalce v mestih.

Izpostavili bi še nekatere druge vidike, ki so vezani na kvalitetno in zdravo kolesarjenje, na primer infrastrukturo.

### 3.4.2 INFRASTRUKTURA, LJUBLJANA – KOLESARSKO MESTO?

Kolesarji, ki uporabljamo kolesarske povezave, skozi leta uporabe različnih kolesarskih poti ugotavljamo, da smo dejansko najbolj izpostavljena skupina v cestnem prometu. V zadnjih desetletjih je država sicer vlagala v razvoj in gradnjo cest, vendar pa je bila večina prometne infrastrukture zgrajena prioritarno za uporabo avtomobilskega prometa. Kolesarske steze pri projektiranju cest skoraj niso bile upoštevane. Tako smo kolesarji prisiljeni souporabljati cestne površine, na katerih ni posebej označenih poti za kolesarje, s čimer se občutno poveča izpostavljenost. K navedenemu pripomorejo čedalje višje hitrosti motornih vozil ter neustrezna infrastruktura, namenjena kolesarjem.

»Po zahtevah kolesarjev mora biti infrastruktura varna (mešanje z umirjenim prometom ali na posebnih dobro oblikovanih površinah), direktna (vodenje kolesarjev do cilja po najkrajši in najhitrejši poti), povezana (neprekinjeno povezana v omrežje), udobna (gladke površine, zravnani robniki in klančine, brez ovir ...) in privlačna (vodi mimo znamenitosti, drevoredov, vode ...).



*Slika 2: Križišče Poljanske in Roške ceste*

(Vir: <http://www.city-studio.si/en/civil-engineering/ureditev-njegoseve-ceste-med-rosko-in-zalosko-cesto>)

Primer moderno preurejenega križišča v Ljubljani je križišče Poljanske in Roške ceste na sliki zgoraj. Upoštevanji so kriteriji za varno vožnjo kolesarjev. Križišče je zasnovano brez višinskih razlik, pešci so preko križišča vodeni v nivoju. Kolesarji in pešci prečkajo križišče naravnost, ukinjen je za pešce in kolesarje nevaren ločen pas za desno zavijanje. Kolesarji ter pešci imajo zeleno luč na semaforju prvi, pred avtomobili. Kolesarji, ki zavijajo levo, imajo predviden prostor, kjer se lahko ustavijo, ne da bi ovirali tiste, ki vozijo naravnost. Dejstvo je, da tudi kolesarji rabijo prostor, da se izognejo drug drugemu in prav neverjetno je, kako logičen se zdi pas za levo zavijanje za avtomobile in kako nemogoče je bilo do sedaj to pričakovati za kolesarje, čeprav je potreben skorajda le kanček razumevanja in dobre volje. Žal pa se istočasno ugotavlja, da je to še vedno edino križišče v Ljubljani s tovrstnimi rešitvami (<http://ipop.si/2012/01/24/krizisce-za-prometno-politiko/>).

Ljubljana ima približno 170 kilometrov kolesarskih poti, stez in pasov. Ima vse pogoje za to, da bi lahko postala kolesarsko mesto. Za mesta, ki hočejo biti »kolesarska«, velja, da delež s kolesom opravljenih poti presega 15 odstotkov. Ocenjeni delež teh poti v Ljubljani je od pet do osem odstotkov. Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane si za osrednji cilj postavlja 20-odstotni delež s kolesom opravljenih poti v letu 2020.

Da bi Ljubljana postala kolesarsko mesto, je potreben znaten vložek v posodobitev omrežja ter osveščanje prebivalcev s strani mestne oblasti, vzgojno-izobraževalnih zavodov in medijev. Potrebno je osveščanje in spodbujanje ljudi, da se kolo lahko uporabi za vsakdanje prevoze na delo, v šolo, po nakupih in drugih opravkih, ter seznanjanje, da vsak posameznik s svojo kulturo mobilnosti pripomore k sproščanju mestnega prostora s pločevino ter zmanjšanju okolja s hrupom in izpusti za zdravje škodljivih toplogrednih plinov in delcev.

### 3.4.3 TATVINE KOLES

Tatvine koles so dokaj pogosta kazniva dejanja. V Republiki Sloveniji je letno ukradenih ali pogrešanih okoli 2.000 koles, največ v večjih mestih.



Slika 3: Informativna zloženka policije

(Vir: <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/276/6526-preventivne>)

V pomoč občanom pri varovanju koles so na Policijski upravi Ljubljana v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana pripravili preventivno zloženko, v kateri so poleg nasvetov za varno vožnjo s kolesom podatki o varnem kolesu ter zemljevida mesta Ljubljana z vrisanimi kolesarskimi stezami zajeti še nasveti za varovanje kolesa ter kaj storiti, če se že zgodi tatvina.

Ob prijavi kraje policisti ugotavljajo, da oškodovanci običajno znajo povedati le znamko in barvo svojega kolesa, kar med drugim otežuje njihovo delo pri raziskovanju teh kaznivih dejanj. Za boljše poznavanje svojega kolesa je v zloženki že izdelan obrazec, ki ga občani ob priložnosti izpolnijo in shranijo. Policisti zloženke razdeljujejo pri rednem delu in postopku s kolesarji ter pri ogledih kaznivih dejanj. Občani lahko zloženke dobijo tudi na policijskih postajah (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/276/6526-preventivne>).

### 3.4.4 NEUPOŠTEVANJE PROMETNIH PREDPISOV

Kolesarji so šibkejši udeleženci v prometu, zato se morajo zavedati, kako pomembno je spoštovanje prometnih pravil. Z upoštevanjem prometnih predpisov sami skrbijo za svojo varnost in varnost ostalih udeležencev v cestnem prometu.

Vozniki koles so v najhujših prometnih nesrečah v več kot polovici primerov povzročitelji nesreče. Kolesarji najpogosteje povzročijo prometne nesreče zaradi:

- nepravilne strani in smeri vožnje – tudi na kolesarski stezi (vozijo preblizu roba vozišča ali celo po nasprotni polovici), kar je pogosto povezano tudi z vožnjo pod vplivom alkohola;
- vožnje pod vplivom alkohola;
- neupoštevanja pravil o prednosti (največkrat na križiščih, saj pozabljajo, da tamkajšnji "stop" znak ali znak "križišče s prednostno cesto" velja tudi zanje in ne le za voznike motornih vozil;
- pogosto pa hitrosti ne prilagodijo stanju in lastnostim ceste, še posebej na posameznih odsekih cest z večjim naklonom.

Kolesarji so tudi žrtve drugih udeležencev v cestnem prometu, največkrat prehitrih voznikov in tistih, ki vozijo pod vplivom alkohola. Pogosto pa kolesarsko vožnjo ovirajo nepravilno parkirana vozila (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>).

### 3.5 PRIMERI DOBRE PRAKSE V TUJINI

Oblikovanje in ohranjanje aktivnega mesta lahko pomaga zmanjšati trpljenje ljudi in visoke ekonomske stroške, do katerih zaradi nedejavnosti prihaja na področju zdravstvenih in socialnih storitev.

Primeri dobre prakse največkrat izhajajo iz dežel, kot so Nizozemska in Danska, Belgija, izjema pa niso niti Nemčija, Švica, Italija.



Slika 4: Promocija kolesarjenja v tujini

(Vir: <http://www.keepcalm-o-matic.co.uk/p/work-to-eat-eat-to-live-live-to-bike-bike-to-work/>)

Primer: »Bike to Work (BTW) in Belgium« oziroma promocija za pospeševanje uporabe kolesa za transport v službo je bila v Belgiji organizirana s strani dveh glavnih kolesarskih skupin. Povzeli so glavne elemente že uspešnih danskih, švicarskih in nemških shem, istočasno pa promocijo priredili lokalnim nacionalnim okoliščinam.

BTW v Belgiji poteka celo leto. Kolesarji in organizacije se lahko vključijo kadarkoli. Organizacije za sodelovanje v promociji kolesarjenja plačajo letno pristojbino, posamezni kolesarji pa so oproščeni plačila. Promocija poteka tako, da kolesarji pridobijo kolesarske točke »BikePoints«, eno za vsak dan kolesarjenja na delo.

Če je njihov delodajalec registriran kot udeleženec, se te točke podelijo za nagrade, npr. obroke v restavracijah, knjige, oddihe ob koncu tedna, vstopnice za športne tekme, gledališče in glasbene prireditve, popuste v trgovinah ipd.

### **3.6 OMEJEVANJE DOSTOPA MOTORNIH VOZILOM V MESTNA SREDIŠČA**

V razvitih mestih zahodnih držav in prestolnicah že leta obstaja praksa, da so ožja mestna središča zaprta za motorni promet, s čimer je omogočena varna uporaba površin pešcem in kolesarjem. Takšen režim prinaša veliko prednosti, npr. manj onesnažen zrak, manj hrupa, stanovalcem in turistom prijazno okolje, videz ljudem »prijaznega« mesta brez nepotrebne obremenjenosti s avtomobilsko pločevino.

Tudi v Ljubljani je bilo v zadnjih letih izvedenih nekaj ukrepov, s katerimi se del površin vrača v uporabo kolesarjem in pešcem. Ukrepi na začetku povzročijo kar nekaj negotovanja prebivalcev, vendar pa se sčasoma, ko se spremenijo zakoreninjene navade ljudi, izkaže, da so bili pravilni ter da se je kakovost bivanja izboljšala.

V preteklosti so bili skoraj vsi pločniki v mestu polni parkiranih vozil, ki so onemogočala varno uporabo ostalim udeležencem. Pristojne službe so s postavitvijo količkov za preprečitev parkiranja na robnikih pločnikov navedeno slabo in nevarno »razvado« avtomobilistov preprečile.

Druga prednost je, da so določene ulice ožjega mestnega središča postale območja za pešce. Slabost teh območij v Ljubljani je, da so namenjena izključno pešcem. Kjer so površine dovolj široke, bi bilo smiselno predvideti tudi kolesarske poti. Kljub temu bi namreč ostalo dovolj prostora za pešce, kolesarjem pa bi bile omogočene nove, varnejše poti brez prisotnosti avtomobilskega prometa.



### 3.7 PROJEKTI ZA SPODBUJANJE KOLESARJENJA V MESTIH IN OBČINAH

V zadnjih letih poteka na različnih nivojih več projektov za spodbujanje kolesarjenja v mestih in občinah, ki temeljijo na ugotovitvah raziskav med evropskimi državljani, te pa v veliki meri kažejo, da so razmere zaradi prometa v mestih nevzdržne. Začetki projektov segajo k aktivnostim prostovoljcev, predvsem naravovarstvenikov, katerih cilj je bil s povezovanjem strokovnjakov različnih strok poiskati načine za zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> v ozračje.

V slovenskem društvu Urbani premiki so na podlagi preučevanja, analiz, intervjujev in kreativnih delavnic zožili velik nabor idej do končnega izbora in preprostega projekta – spodbujanja kolesarjenja na delo ([http://www.ezd.si/novice/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8](http://www.ezd.si/novice/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8)).



Slika 5: Stanje in želje

(Vir: [http://www.ezd.si/novice/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8](http://www.ezd.si/novice/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8))

Namen projekta je bil zaposlene spodbuditi, da bi namesto avtomobila za prevoz na delo uporabljali kolo in tako zmanjšali izpuste ogljikovega dioksida. Za vzor so vzeli skandinavsko – posebej dansko – kolesarsko dobro prakso. Realizacija projekta je stekla v letu 2010 s pomočjo Ambasade Kraljevine Danske. Nastala je akcija »Maj – mesec kolesarjenja«. Skupaj so kolesarji po celi Sloveniji in v okviru tega projekta leta 2010 prekolesarili 67.542 km ter v slovenskih mestih zmanjšali izpuste CO<sub>2</sub> za 10 ton, v letu 2011 99.382 km in zmanjšali izpuste za 15 ton, v letu 2012 pa 44.899 km in zmanjšali izpuste CO<sub>2</sub> za več kot 7 ton (<http://www.vtroje.si/Oprojektu.aspx>).

### 3.8 MOŽNOSTI UPORABE KOLESA V SLUŽBENE NAMENE V LJUBLJANI

Mesto Ljubljana se uvršča med srednje velika evropska mesta in v letu 2013 šteje 274.826 prebivalcev. Mestna občina Ljubljana se razteza na površini 163,8 km<sup>2</sup> (Centralni register prebivalcev in Register tujcev, MNZ ter Register prostorskih enot, GURSSanja: 1. 1. posameznega leta).

Veliko ljudi se vsak dan pripelje v mesto z različnimi prevoznimi sredstvi, odvisno od tega, katero sredstvo je najlažje dostopno ali uporabnika pripelje bližje cilju. Še vedno je preveč obremenjeno z avtomobilskim prometom.

Kot ugotavljamo, pa obstajajo tudi druge, bolj zdrave in ekološke možnosti prevoza, npr. kolo, saj kar tri četrtine vseh osebnih prevozov naredimo na razdaljah do pet kilometrov, približno eno petino pa na razdaljah, manjših od kilometra in pol.

Možnosti uporabe kolesa v službene namene v Ljubljani so različne:

- v službo se zaposleni lahko pripeljejo z lastnim kolesom,
- v Ljubljani obstaja možnost izposoje mestnega kolesa,
- podjetja, naklonjena takšnemu načinu prevoza, so za zaposlene zagotovila službena kolesa.

Vse navedene oblike imajo tako prednosti kot slabosti, ki jih bomo predstavili v nadaljevanju naloge.

### 3.9 UPORABA LASTNEGA KOLESA

V službo se zaposleni lahko pripeljejo z lastnim kolesom, če je razdalja med njihovim prebivališčem in službo manjša, npr. 1–5 km oziroma večja, če je posameznik bolje kondicijsko pripravljen. V tem primeru lahko za službene poti v službenem času uporablja svoje kolo.

Prednost lastnega kolesa je v tem, da ga je uporabnik navajen in mu je ves čas na voljo. Slabost te izbire je, da je potrebno upoštevati tudi vremenske razmere, saj je prihod in odhod iz službe vezan na ugodno – stabilno vreme od jutra do popoldanskega odhoda. Uporabniku naj bi bila na voljo varna lokacija za hranjenje kolesa v času njegove odsotnosti. Prav tako je primerno, da ima uporabnik v službenih prostorih zagotovljen prostor, kjer se lahko preobleče iz športnih oblačil v službena.

V primeru, da je kolesar premagal daljšo razdaljo za prevoz v službo, je primerno, da je pozoren tudi na osebno higieno – osvežitev oziroma tuširanje.



Slika 6: Neprimerno hranjenje kolesa  
(Vir: Lasten)

### 3.10 MESTNO KOLO – BICIKE(LJ)

Mesto Ljubljana je dopolnilo javni prevoz z nakupom mestnih koles, ki si jih je možno izposoditi v samopostrežnem sistemu izposoje Bicike(lj). Sistem ima trenutno 300 koles s 600 parkirnimi mesti na 31 postajah po širšem območju ljubljanskega središča.

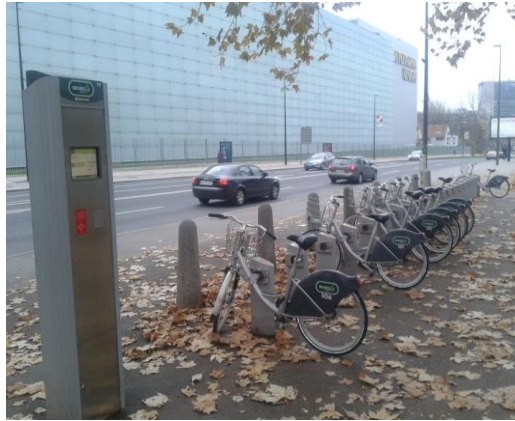
»Sistem Bikelj spodbuja raznovrstno uporabo prevoznih sredstev in okolju prijazne rešitve, ne glede na to, ali uporabnik začneja potovanje, ga zaključuje ali pa le želi premostiti razdaljo med dvema oblikama prevoza.« (<https://abo-ljubljana.cyclocity.fr/Kako-deluje/Postajalisca/Uvodna-predstavitev-storitve>).



Slika 7: Bikelj  
(Vir: <http://www.bikelj.si/>)

Ljubljančani in obiskovalci se lahko s kolesi vozijo praktično brezplačno, saj stane letna registracija za uporabo koles 3 €, prva ura vožnje pa je vedno brezplačna.

Možna je letna ali tedenska uporaba – slednja je primerna predvsem za turiste. Gre za samopostrežni sistem, ki je uporabnikom na voljo 24 ur dnevno, vse dni v letu. Ob tem deluje tudi servisna služba, kamor je mogoče sporočiti morebitne okvare, tako da lahko kolo čim prej popravijo in dajo v nadaljnjo uporabo.



*Slika 8: Primer postaje Bicikelj Lj. Šiška  
(Vir: Lasten)*

Za hitrejšo in lažjo uporabo mestnega kolesa je uporabnikom na voljo spletna aplikacija (tudi za mobilne telefone), ki omogoča vpogled v razpoložljivost števila koles in mest za odlaganje koles na posamezni postaji. Navedeni podatek nam ob pravem času lahko prihrani veliko časa, saj lahko kolo prevzamemo in oddamo na postaji v bližini, oziroma nas informira, katera postaja ima na voljo kolesa ali parkirna mesta. Razveseljivo je, da je spletna aplikacija enostavna za uporabo, torej uporabniku prijazna (<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/kolesarstvo-v-ljubljani/>).

Ob opuščanju prevoza z avtom skrbimo za okolje, zmanjšujemo izpuste CO<sub>2</sub> ter onesnaževanje s hrupom. S tem ekološko osveščenim delovanjem pripomoremo k povečevanju zdravega okolja za mestne stanovalce in obiskovalce.

## 4 PRIMER DELOVNIH OBVEZNOSTI

V praktičnem delu diplomske naloge smo se osredotočili na področje upravljanja nepremičnin v podjetju Spl d.d., kjer imamo zaposleni delo razdeljeno na administrativno delo v pisarni ter delo na terenu. Razmerje časa med delom v pisarni in delom na terenu znaša približno 60 % pisarniškega in 40 % dela na terenu. Navedeni delež ni konstanten oziroma je odvisen od delovnih zahtev v posameznem časovnem obdobju.

Vsi zaposleni v navedenem oddelku imamo veliko vsakodnevnih kontaktov s strankami ter vzporedne komunikacije z ostalimi službami v podjetju, ki so podpora operativnim delavcem. Operativni delavec prejema zahteve svojih strank, jih obravnava ter rešuje samostojno ali s pomočjo ostalih strokovnih služb v podjetju.

Kot v večini podjetij, ki izvajajo storitveno dejavnost, je obseg dela velik, roki pa kratki. Prav tako je nemogoče v celoti vnaprej predvideti obseg del, saj je ta odvisen tudi od zunanjih dejavnikov, na katere zaposleni ali vodstvo podjetja nima vpliva. Vodstvo podjetja se trudi povečevati kakovost storitev, saj je to poleg cene ena izmed konkurenčnih prednosti na trgu. H kakovostni storitvi sodi, poleg kompetentnih in prijaznih uslužbencev, predvsem hiter odzivni čas ter hitri roki do izvršitve del. Da bi se zagotavljala kakovost, je treba imeti tudi sodobne računalniške programe, ki omogočajo hitro in kakovostno administrativno obdelavo podatkov.

Pred časom so bili uvedeni novi računalniški programi, ki naj bi zaposlenim olajšali administrativno delo. Žal se je izkazalo vsesplošno znano dejstvo, da se v času uvajanja programov čas administracije še podaljša, če zaposleni ustreznih navodil za uporabo ne prejmejo pravočasno.

V tem prehodnem obdobju smo se zaposleni srečevali z mnogimi stresnimi situacijami zaradi težav pri uporabi nove tehnične podpore ter posledično izgube dragocenega časa ob uvajanju novosti.

Da bi bili čim bolj dosegljivi, imajo stranke možnost komunicirati z zaposlenimi na več različnih načinov: osebno v času uradnih ur ali po dogovoru na terenu, po telefonu, elektronski in redni pošti. Vsi zaposleni moramo biti celoten delovni čas dosegljivi za stranke, v vmesnem času pa poskrbeti za tekoče delo. To pomeni, da smo pri delu nenehno prekinjani, prekinitve pa moteče vplivajo na izvajanje del ter koncentracijo zaposlenih. Delo je zaradi tega lahko opravljeno kasneje ter občasno lahko tudi ne dovolj kakovostno, saj se časovni roki krajšajo. Ob tem bi bilo treba poudariti kakovostno razporejanje časa za izvajanje del ter ustrezno delovno obremenitev, da zaposleni ne bi bili toliko izpostavljeni stresu, ki ga povzročajo kratki roki, velik obseg dela ter popoldansko delo preko rednega delovnega časa.

## 4.1 ANKETA

Da bi ugotovili, kako zaposleni na področju operative doživljajo svoje delovne obveznosti, smo v mesecu maju 2013 izvedli kratko anketo. Anketni vprašalnik je bil vsem anketirancem dostavljen osebno.

Anketni vprašalnik se prične z nagovorom in predstavitvijo vzroka (priprava diplomskega dela) ter namena izvedbe ankete (priprava diplomske naloge ter posredovanje rezultatov vodstvu podjetja s pobudo za oblikovanje protistresnih programov za zaposlene). V zaključku dokumenta smo navedli nekaj kratkih nasvetov za spopadanje s stresom.

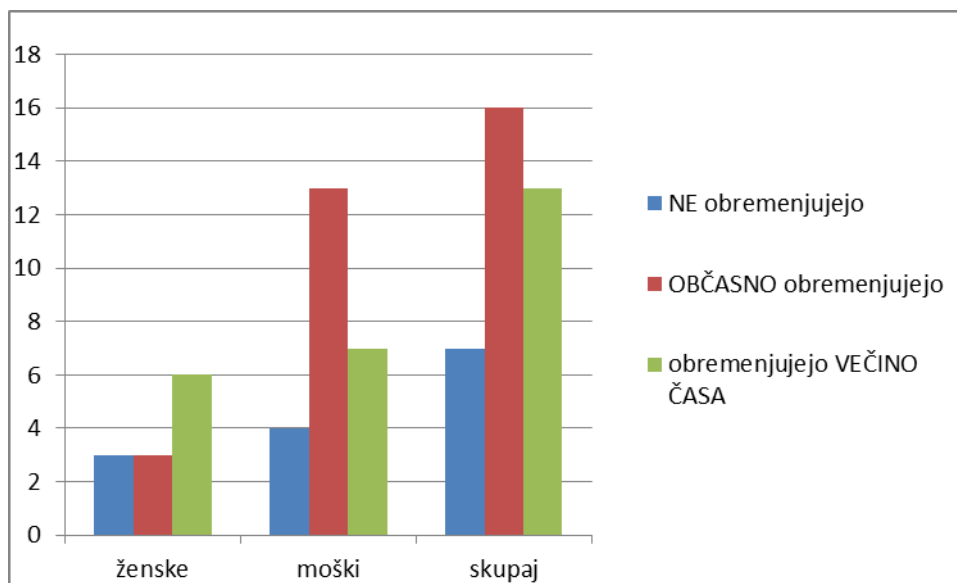
Anketni vprašalnik vsebuje 8 vprašanj. Zastavljena so tako, da so anketiranci izbirali med ponujenimi odgovori. Anketo je izpolnilo 36 zaposlenih (24 moških in 12 žensk). Poleg osnovnih vprašanj, ki se nanašajo na spol in starost anketiranih, so nas zanimali predvsem odgovori na naslednja vprašanja.

- **Ali zaposleni doživljajo stres ob izpolnjevanju službenih aktivnosti?**
- **Ali se v prostem času ukvarjajo s kakšnimi športno-fizičnimi aktivnostmi in kako pogosto?**
- **Ali bi bili zaposleni pripravljani v službenem času namesto avtomobila ali avtobusa službeno pot opraviti s (službenim) kolesom, če bi jim bilo na voljo?**

## 4.2 REZULTATI ANKETE

Odgovori na vprašanje: »**Ali zaposleni doživljate stres ob izpolnjevanju službenih aktivnosti?**« so bili sledeči.

- 7 anketiranih oz. 19,4 % izpolnjevanje službenih obveznosti ne obremenjuje (jih izpolnjujejo v ustreznih časovnih rokih).
- 16 anketiranih oz. 44,4 % službene obveznosti obremenjujejo občasno (ker jih je preveč, so prezahtevne oz. jih obremenjujejo zahtevni odnosi s strankami ipd.).
- 13 anketiranih oz. 36,2 % pa službene obveznosti obremenjujejo večino časa (ker jih je preveč, so prezahtevne oz. jih obremenjujejo zahtevni odnosi s strankami ipd.).

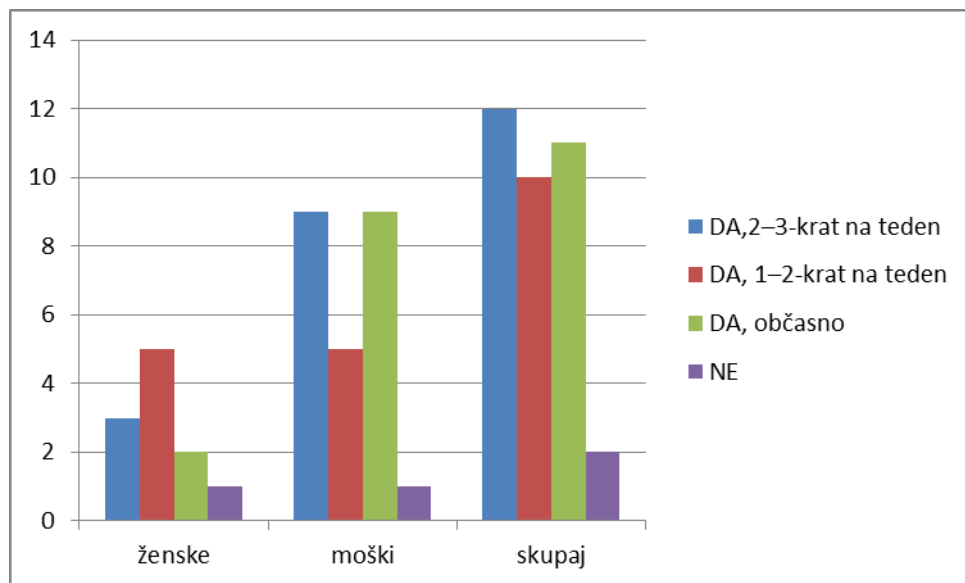


*Tabela 2: Stres ob službenih aktivnostih*  
(Vir: Lasten)

Povzetek odgovorov nam pove, da veliko večino anketiranih zaposlenih občasno ali pa celo večino časa izpolnjevanje službenih obveznosti obremenjuje ali pa jim celo povzroča stres. Manjši delež zaposlenih obvladuje službene obveznosti brez stresnih situacij.

Odgovori na vprašanje: »**Ali se v prostem času ukvarjate s kakšnimi športno-fizičnimi aktivnostmi in kolikokrat?**« so bili naslednji:

- **redno, 2- do 3-krat na teden** je športno oz. fizično aktivnih 12 anketiranih oz. 33,3 %;
- **1- do 2-krat na teden** je športno oz. fizično aktivnih 10 anketiranih oz. 27,8 %;
- **občasno** je športno oz. fizično aktivnih 12 anketiranih oz. 33,3 %;
- **športno neaktivna** v prostem času sta 2 anketirana oz. 5,6 %.



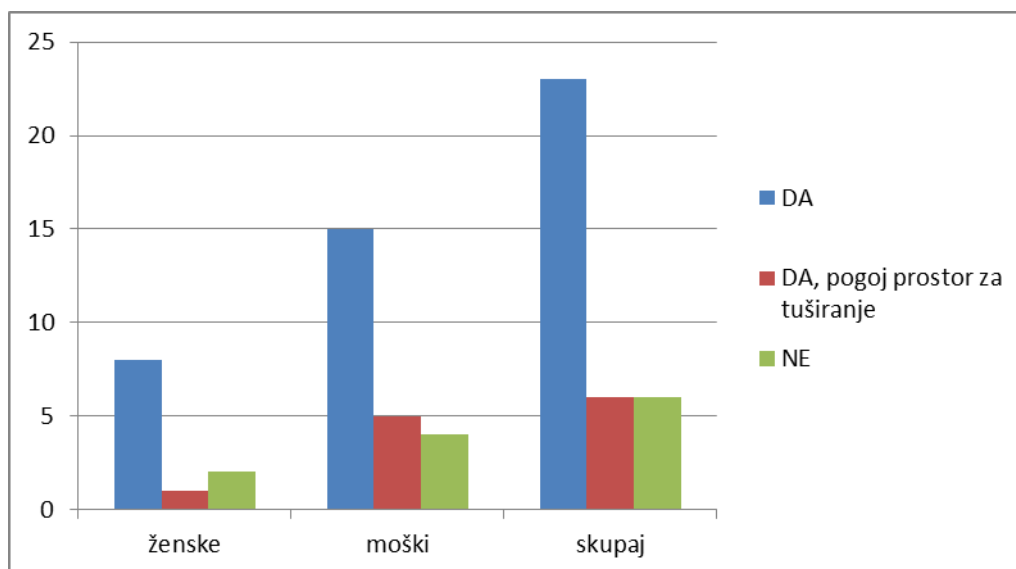
Slika 9: Športne aktivnosti anketirancev v prostem času  
(Vir: Lasten)

Če združimo prvi dve možnosti odgovorov pod ustrezno oz. zadovoljivo fizično športno aktivnost v prostem času, je takšnih anketirancev 22 oz. 61,1 % kar pomeni, da je več kot polovica anketirancev v prostem času aktivnih. Iz tega sledi, da je bila naša predpostavka, da zaposleni v prostem času nimajo časa za športno-fizične aktivnosti, neustrezna.

Odgovori na vprašanje: »Ali bi bili pripravljeni v službenem času namesto avtomobila ali avtobusa službeno pot opraviti s (službenim) kolesom, če bi vam bil na voljo?« so bili naslednji:

- odgovor DA je izbralo 23 zaposlenih oziroma 63,9 % vprašanih,
- odgovor DA, pod pogojem, da bi bil na razpolago prostor za tuširanje, je izbralo 6 zaposlenih oz. 16,6 %,
- odgovor NE je izbralo 6 zaposlenih oz. 16.6 %.





*Tabela 3: Uporaba službenega kolesa*  
(Vir: Lasten)

Če združimo oba odgovora, ki vsebujeta pritrdilni element, ugotovimo, da bi redno ali občasno službene poti s kolesom opravljalo 29 posameznikov oziroma kar 80,6 % anketiranih.

Iz prejetih odgovorov in kasnejših pogovorov s sodelavci in sodelavkami smo ugotovili, da je pripravljenost za (vsaj občasno) spremembo načina prevoza v službenem času zelo velika. Nekaj sodelavcev že sedaj uporablja ta način prevoza oziroma se občasno v službo pripeljejo s kolesom. To dokazujejo tudi polno zasedeni prostori za shranjevanje koles pred podjetjem.

Posamezniki bi v službi imeli svoje kolo, če bi imeli prostor za njegovo varno shranjevanje izven delovnega časa. Zadržek za (pogostejšo) uporabo kolesa je med drugim vezan tudi na higieno, saj se kolesar v toplejšem vremenu oznoji, kar pa neugodno vpliva na celodnevne službene aktivnosti. Iz navedenega izhaja želja, da bi bil na razpolago prostor za tuširanje, ki v podjetju sicer obstaja, vendar ni v uporabi.

### 4.3 POVZETEK ANKETE

Ob pregledu rezultatov ankete lahko ugotovimo, da je majhen delež anketirancev, ki jih službene obveznosti ne obremenjujejo in jih izpolnjujejo v ustreznih časovnih rokih (19,4 %).

Zelo majhen delež anketirancev izjavlja, da so v prostem času športno neaktivni (5,6 %).

Velik delež anketirancev je pripravljenih občasno ali redno svoje službene poti namesto z avtom ali avtobusom izvesti na bolj ekološki in bolj zdrav način – s kolesom (80,6 %).

Tako lahko povzamemo, da je velika večina anketiranih aktivnih v športno-fizičnih dejavnostih, pa jih kljub temu obremenjuje stres.

Rezultat potrjuje trditev, da športne aktivnosti ne izničijo učinkov stresa, vendar pa pripomorejo, da jih lažje prenašamo.

#### **4.4 POBUDA PODJETJU SPL D.D.**

Vodstvu podjetja SPL d.d. oziroma upravi družbe smo na podlagi rezultatov izvedene ankete in ugotovljene pripravljenosti anketiranih za uporabo kolesa v službenem času podali pobudo za spodbujanje zdravega in aktivnejšega življenja med zaposlenimi ter zagotovitev pogojev za bolj aktivno življenje.

Pobuda je bila podana z zavedanjem, da vsak zaposleni, ki opravlja terensko delo v službenem času, mesečno opravi povprečno 400 km službenih poti, večinoma na krajših razdaljah.

Rezultati ankete so pokazali, da bi redno ali občasno službene poti s kolesom opravljalo 29 posameznikov oziroma kar 80,6 % anketiranih, kar predstavlja zelo visok delež zainteresiranih posameznikov.

Zaposleni na področju operative imamo možnost svoje službene obveznosti povezati z uporabo kolesa, tako da službeno pot namesto z avtom opravimo s kolesom. Prevoz s kolesom je še posebej primeren za lokacije v mestnem središču, kjer je težko najti parkirno mesto.

Kot je bilo ugotovljeno, nekaj sodelavcev že sedaj uporablja ta način prevoza oziroma se občasno v službo pripeljejo s kolesom. Dokaz za to so polno zasedeni prostori za shranjevanje koles pred podjetjem.

Na podlagi rezultatov, ugotovitev ter predlogov zaposlenih, pridobljenih z anketo, smo vodstvu podjetja predlagali, naj preveri:

- ali bi bilo možno v okviru sedeža podjetja zagotoviti varen prostor, kamor bi kolesarji shranjevali kolesa izven delovnega časa ter
- možnost uporabe prostora za tuširanje, ki se v podjetju že nahaja, vendar ni v uporabi.

V nadaljevanju bi lahko, če bi se izkazalo, da se je kolesarjenje v službenem času »prijelo«, razmišljali o nakupu električnega službenega kolesa za malce bolj oddaljene lokacije. Na kolo bi lahko namestili logotip našega podjetja, iz katerega bi bilo razvidno, da podjetje spodbuja ekologijo in zdrav način življenja.

Verjamemo, da bo uprava družbe prisluhnila željam in potrebam zaposlenih, saj je svojo pozitivno naravnost k aktivnemu športnemu življenju izkazovala že do sedaj, z različnimi aktivnostmi in sponzorskimi prispevki, ki so omogočili zaposlenim udeležbo na različnih športnih igrah in dogodkih.

Kolesarjenje na delovno mesto in v delovnem času podpirajo podjetja, ki sledijo trendom varovanja okolja in zmanjševanja izpustov ogljikovega dioksida, na drugi strani pa si želijo tudi zdravih, zadovoljnih in učinkovitih zaposlenih.

Verjamemo, da je podjetje SPL d.d. eno izmed njih.

## 5 ZAKLJUČEK

Zaposleni čedalje več časa preživimo v službi. Osemurni delavnik velikokrat ne zadostuje več, saj so delovne zahteve delodajalcev čedalje obsežnejše, zahtevnejše, pričakujejo se dodatna angažiranja zaposlenih preko rednega delovnega časa. Navedeni trend se pojavlja v vseh gospodarskih panogah in dejavnostih. Tudi narava posameznih delovnih mest je takšna, da dela ni mogoče vedno opraviti v delovnem času od 7. do 15. ure in so potrebne dodatne popoldanske aktivnosti, ki se velikokrat podaljšajo v večerni čas.

Zaposleni smo do določene mere in za določen čas motivirani za delo preko delovnega časa. Če prekomerne psihične in fizične obremenitve trajajo krajše obdobje, ima posameznik možnost, da se po določenem času počitka regenerira in je ponovno sposoben kakovostno opravljati svoje obveznosti. Kadar obremenitve trajajo predolgo, se posamezniku poslabša delovna učinkovitost in ne nazadnje tudi zdravje. V takšnih primerih bi moralo podjetje z vso skrbnostjo in odgovornostjo razmisliti o upravičenosti vzrokov za prekomerne obremenitve zaposlenih.

Delodajalci bi morali upoštevati, da so zaposleni sposobni kakovostno izvajati večjo količino dela do določene mere. Če se jim dodeljuje preveč obveznosti, ki so navadno vezane tudi na kratke časovne roke, je pričakovati, da dela ne bodo v celoti kakovostno opravljena. Ob daljših psihičnih obremenitvah je sposobnost koncentracije posameznika zmanjšana, posledično je povečana možnost napak. Posledica občutkov neuspešnosti ali celo nesposobnosti, ki jih zaposleni ob tem doživlja, je lahko »beg iz stiske«, ki se izraža v izostajanju z dela. Velik problem današnjega časa je poleg absentizma in fluktuacije tudi prezentizem.

Poslabšanje zdravja se lahko izraža v telesnem zdravju, na naših mislih, občutkih in obnašanju. Najpogostejši zdravstveni simptomi so visok pritisk, stiskanje v prsih, bolečine v želodcu ali drugih delih telesa ipd. Pojavijo se občutki krivde, zaskrbljenost, občutek izgorelosti, pozabljivost. V odnosih z ljudmi smo nepotrpežljivi, vzkipljivi, posameznik se socialno izolira, večkrat pa prične z neustreznimi dejanji, kot je prenajedanje ali pomanjkanje apetita, kajenje, vključevanje alkohola, ne nazadnje tudi drog. Na splošno bi lahko povzeli – neprimeren in nezdrav način življenja.

Obremenitve preko delovnega časa nam onemogočajo aktivnosti v zasebnem življenju, skrb za družino, druženje s prijatelji, onemogočajo fizično aktivnost ter posvečanje ljudem, stvarem ali aktivnostim, ki nam dajejo energijo. Ob opuščanju vseh teh življenjsko nujnih aktivnosti slabimo svoje družabno življenje, kar negativno vpliva na naše razpoloženje. Iz navedenega sledi nujna vzpostavitev ustreznega ravnotežja med službenim in zasebnim življenjem.

Prekomerne obveznosti, ne samo službene, povzročajo stres, ta pa znatno povečuje možnost bolezni, daljša izpostavljenost delovnemu stresu pa vodi v depresijo, nespečnost, psihično neaktivnost.

Naloga podjetij je poiskati načine za zmanjševanje obremenitev, da zaposleni ne bi zboleli zaradi preobremenjenosti. K navedenemu jih zavezuje tudi zakonodaja, ki vključuje evropska dognanja o tem, kako različna psihosocialna tveganja na delovnem mestu vplivajo na posameznikovo slabšo učinkovitost pri delu, pa tudi na njegovo slabše telesno in duševno zdravje. Delodajalec je v skladu z zakonodajo odgovoren za izvajanje promocije zdravja na delovnem mestu.

Pomembno je zavedanje, da za zdravje poskrbimo v prvi vrsti sami. Upoštevati je treba tudi, da je stres odziv na določeno situacijo, ki ji nismo kos. Bistveno je, da se naučimo prepoznavati stresorje – vzroke in dogodke, ki povzročajo stres. Te vzroke je, če je možno, treba odpraviti ali pa se naučiti drugačnega odziva nanje. Poleg urejenega delovnega okolja in zasebnega življenja je treba dobro razporediti prioritete in v svoje življenje vnesti vsakodnevno fizično aktivnost. Fizičnih aktivnosti je poleg športa še veliko: hitra hoja, ples, hišne aktivnosti, vrtnarjenje, sprehajanje psov, igranje inštrumenta, igranje z otroki ipd. V zasebnem življenju lahko izberemo tisto, ki nam najbolj ustreza. Pomembno je ohraniti pozitiven pogled na svet.

V službi preživimo veliko časa, zato je treba poiskati in izkoristiti možnosti za fizično dejavnost v delovnem času. Če delo opravljamo sede, ga večkrat prekinimo, se pretegnimo, naredimo nekaj počepov ipd. Pot namesto z dvigalom opravimo peš. Čas za malico izkoristimo za kratek intenziven sprehod, namesto da ga (zopet) presedimo v lokalu.

Če nam službene obveznosti dopuščajo, spremenimo način transporta. Krajše poti namesto z avtom ali avtobusom opravimo peš ali še bolje, s kolesom. Kolesarjenje je primerno za večino ljudi, tudi tiste, ki so jim npr. odsvetovane druge športne aktivnosti (npr. ljudje s previsoko telesno težo).

S kolesom so nam dostopne lokacije, do katerih se ne moremo pripeljati z avtom. Zaradi pomanjkanja parkirnih prostorov se izognemo izgubi časa pri iskanju parkirnega mesta ter stroškom parkiranja in goriva.

Učinki kolesarjenja na telo in počutje so neprecenljivi: s kolesarjenjem izboljšujemo kondicijo, ohranjamo fizično in psihično zdravje, povečujemo koordinacijo in zbranost, zmanjšujemo stres, mračne misli in skrbi. Kolesarjenje povečuje raven energije in zmanjšuje utrujenost, saj povzroča izločanje dopamina, ki nam daje občutek energije, in to že pri počasni vožnji s kolesom.

Na začetku diplomske naloge smo oblikovali predpostavke, da je stanje preobremenjenosti med zaposlenimi veliko, kar je potrdila tudi opravljena anketa med zaposlenimi v podjetju Spl d.d.

Za napačno se je izkazala predpostavka, da zaposleni nimamo dovolj časa za ukvarjanje s športnimi aktivnostmi, saj se je zelo majhen delež anketiranih izreklo, da se v svojem prostem času ne ukvarjajo s športom. Zadnja predpostavka, da bili zaposleni pripravljeni spremeniti svoje navade glede transporta v službenem času, ter uporabiti kolo za prevoz, je bila potrjena z zelo visokim deležem pozitivnih odgovorov, kar dokazuje, da se zaposleni zavedamo pomembnosti fizične dejavnosti in smo dokaj lagoden način prevoza z avtom pripravljeni (vsaj občasno) zamenjati s kolesom.

Za zaključek ponavljamo, da šport in druge fizične dejavnosti ne izničijo učinkov stresa, nam pa zagotovo pomagajo, da se s stresom lažje soočamo in ga zmanjšujemo. Največji izziv pa zagotovo predstavlja sprememba navad ter vključevanje zdravega načina življenja, kar pomeni spremeniti teorijo v prakso.

## LITERATURA IN VIRI

*Bicikelj: Uvodna predstavitev storitve* (2012). Dosegljivo na naslovu <https://abojljubljana.cyclocity.fr/Kako-deluje/Postajalisca/Uvodna-predstavitev-storitve>.

Dostopno 3. 9. 2013.

*Bicikelj*. Dosegljivo na naslovu <http://www.bicikelj.si/>. Dostopno 5. 10. 2013

Bilban, M. (2009). Problemi sedečih delovnih mest. *Delo in varnost: revija za varstvo pri delu in varstvo pred požarom*. 54(6) (2009), str. 42–52.

*Cindi Slovenija*. Dosegljivo na naslovu [http://cindislovenija.net/images/stories/cindi/publikacije/who\\_spodbujanje\\_telesne\\_dejavnosti.pdf.pdf](http://cindislovenija.net/images/stories/cindi/publikacije/who_spodbujanje_telesne_dejavnosti.pdf.pdf). Dostopno 5. 5. 2013

*Centralni register prebivalcev in Register tujcev, MNZ ter Register prostorskih enot, GURS* Dosegljivo na naslovu [http://www.stat.si/krajevnaimena/pregledi\\_naselja\\_najvecja\\_prebivalci.asp?tlist=off&txtlme=LJUBLJANA&selNacin=celo&selTip=naselja&ID=2370](http://www.stat.si/krajevnaimena/pregledi_naselja_najvecja_prebivalci.asp?tlist=off&txtlme=LJUBLJANA&selNacin=celo&selTip=naselja&ID=2370). Dostopno 5. 10. 2013.

*Evropska fundacija za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer: Četrta evropska raziskava o delovnih pogojih, Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti*. (2007) Dosegljivo na naslovu <http://www.eurofound.europa.eu/ewco/surveys/EWCS2005/index.htm>). Dostopno 10. 2. 2014.

*Gibanje*. (2014). Dosegljivo na naslovu <http://www.cilizadelo.si/default-30300.html#g>. Dostopno 13. 9. 2013.

*Mednarodni simpozij o stresu* (2013). Dosegljivo na naslovu [http://www.obvladajmostres.si/fileadmin/user\\_upload/prezentizem\\_final1.pdf](http://www.obvladajmostres.si/fileadmin/user_upload/prezentizem_final1.pdf). Dostopno 25. 5. 2013.

*Kako prepoznati stres na delovnem mestu in ga uspešno obvladati* (2012). Ljubljana: Zveza svobodnih sindikatov Slovenije.

*Obvladajmo poklicni stres, preden on obvlada nas: kako prepoznati stres na delovnem mestu in ga uspešno obvladati?* Zbornik prispevkov Zaključne konference projekta Program podpore za delodajalce in zaposlene pri odpravljanju stresa, povezanega z delom, in pri zmanjševanju njegovih škodljivih posledic (PPDZ-S), 17. maj 2012, Ljubljana. Ljubljana: Združenje delodajalcev Slovenije.

*Predvidevanje strokovnjakov o nastajajočih psihosocialnih tveganjih, ki so povezana z varnostjo in zdravjem pri delu*. Dosegljivo na naslovu [http://www.osha.mdsz.gov.si/resources/files/pdf/Factsheet\\_74-\\_Predvidevanje\\_](http://www.osha.mdsz.gov.si/resources/files/pdf/Factsheet_74-_Predvidevanje_)

strokovnjakov\_o\_nastajajocih\_psihosocialnih\_tveganjih-ki\_so\_povezana\_z\_varnostjo\_in\_zdravjem\_pri\_delu.pdf. Dostopno 10. 2. 2014.

*Preventivne zloženke* (2013). Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/276/6526-preventivne>. Dostopno 5. 10. 2013

*Projekt PRESTO za spodbujanje kolesarjenja v mestih in občinah*. Dosegljivo na naslovu [http://www.ezd.si/novice/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8](http://www.ezd.si/novice/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=109&cHash=1724f0134ca75c10d70894b30e07d2e8). Dostopno 2. 10. 2013.

*Projekt SOS*. Dosegljivo na naslovu <http://www.stres-odstotnost-stiska.si/?id=110>. Dostopno 25. 5. 2013

*Promocija zdravja na delovnem mestu* (2013). Dosegljivo na naslovu [http://www.mz.gov.si/si/delovna\\_podrocja/javno\\_zdravje/promocija\\_zdravja\\_v\\_razlicnih\\_okoljih/promocija\\_zdravja\\_pri\\_delu/](http://www.mz.gov.si/si/delovna_podrocja/javno_zdravje/promocija_zdravja_v_razlicnih_okoljih/promocija_zdravja_pri_delu/). Dostopno 14. 5. 2013.

Pšeničny, A. (2010). *Delovna izčrpanost in izgorelost*. Dosegljivo na naslovu [http://www.viva.si/Psihologija-in-odnosi/5018/Delovna-iz%C4%8Drpanost-in-izgorelost? inde x=2](http://www.viva.si/Psihologija-in-odnosi/5018/Delovna-iz%C4%8Drpanost-in-izgorelost?inde x=2). Dostopno 25. 5. 2013.

*Rice congee can release stress?* (2013). Dosegljivo na naslovu <http://taoistmedicenglis h.wordpress.com/2013/08/22/1631/>. Dostopno 8. 10. 2013.

*Samopostrežni sistem izposoje koles »Bicike(lj)«*. Dosegljivo na naslovu <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/kolesarstvo-v-ljubljani/>. Dostopno 17. 9. 2013.

*Stres ni vedno to, kar mislite, da je* (2013). Dosegljivo na naslovu <http://www.polet.si/ziveti-zdravo/stres-ni-vedno-kar-mislite-da-je>. Dostopno 13. 5. 2013.

Stress symptoms: Effects on your body and behavior. Dosegljivo na naslovu <http://www.mayoclinic.com/health/stress-symptoms/SR00008>. Dostopno 13. 5. 2013.

Telesna dejavnost pri študentih medicine. Dosegljivo na naslovu <http://www.mf.uni-lj.si/dokumenti/405766c60ca1fdae9ebff213ba885f69.pdf>. Dostopno 10. 10. 2013.

Tavčar, B. (2012). *Kolo lahko postane prvo vozilo v mestu*. Dosegljivo na naslovu <http://www.delo.si/clanek/198673>. Dostopno 13. 9. 2013.

Traver, J. (2013). *Health Benefits of Cycling*. Dosegljivo na naslovu <http://www.adultbicycling.com/component/content/article/9-bicycling-basics/37-health-benefits-of-cycling-ii.html>. Dostopno 4. 9. 2013.

UKC Ljubljana, Klinični inštitut za medicino dela, prometa in športa (2007). Dosegljivo na naslovu <http://www.cilizadelo.si/default-30400.html>. Dostopno 13. 5. 2013.

*Ureditev Njegosve ceste med Roško in Zaloško cesto*. Dosegljivo na naslovu <http://www.city-studio.si/en/civil-engineering/ureditev-njegoseve-ceste-med-rosko-in-zalosko-cesto>. Dostopno 8. 10. 2013.

*Varno na kolo*. Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>. Dostopno 17. 9. 2013.

*V troje: O projektu* (2012). Dosegljivo na naslovu <http://www.vtroje.si/Oprojektu.aspx>. Dostopno 5. 10. 2013.

*Work to eat eat to live live to bike bike to work*. Dosegljivo na naslovu <http://www.keepcalm-o-matic.co.uk/p/work-to-eat-eat-to-live-live-to-bike-bike-to-work/>. Dostopno 5. 10. 2013.

Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1). Dosegljivo na naslovu <http://www.uradni-list.si/1/content?id=103969>. Dostopno 13. 9. 2013.

Žaucer, T., Peterlin, M. (2012). *Križišče za prometno politiko*. Dosegljivo na naslovu <http://ipop.si/2012/01/24/krizisce-za-prometno-politiko/>. Dostopno 9. 10. 2013.



## **POJMOVNIK**

Good leading – zdravo vodenje

Well being – dobro počutje

Wornout – delovna izčrpanost

Burnout – izgorelost

Time management – razpolaganje s časom

To Do List – seznam zadolžitev in obveznosti

## **KRATICE IN AKRONIMI**

SPL D.D.: kratica podjetja

## PRILOGA: ANKETNI VPRAŠALNIK

Spoštovani sodelavci in sodelavke,

zaključujem višješolski študij na Višji strokovni šoli B&B v Ljubljani, logistično inženirstvo – smer poslovna logistika in pišem diplomsko nalogo z naslovom »Uporaba kolesa v službenem času z namenom zmanjševanja stresa«, zato vas prosim za vašo pomoč.

Da bi teorijo povezala s prakso, sem se odločila anketirati zaposlene v službi upravištva in inženiringa, kjer je zaradi narave dela (terensko delo), možnost uporabe kolesa v službenem času mogoča.

Vljudno Vas prosim, da mi pomagate in priloženo anketo izpolnite odkrito ter v čim večjem številu.

Anketa je anonimna, kratka in vsebuje zgolj vprašanja, na podlagi katerih bom izvedla zaključke ali anketirancem predlagani način zmanjševanja stresa na delovnem mestu ustreza (uporaba kolesa v službenem času).

Rezultati ankete bodo uporabljeni izključno za namen diplomske naloge. Ugotovitve bom podala v diplomski nalogi ter vodstvu podjetja. Upam, bo vodstvo ugotovitve upoštevalo pri oblikovanju protistresnih programov za nas zaposlene.

**Izpolnjeno anketo mi prosim vrnite kar danes, če je možno, drugače pa najkasneje do torka, 22. 5. 2013, v označeni »nabiralnik« na lokaciji**

- Frankopanska 18a, pritličje, prostor pri tiskalniku ali
- Malgajeva ul. 19, klicni center.

Lepo vas pozdravljam in vam želim čim boljše obvladovanje stresa.

Irena Moškrič

### **Nekaj nasvetov za manj stresa v vašem življenju**

- Poskrbite za zdravo in uravnoteženo prehrano!
- Odločite se za redno telesno dejavnost. Izberite si tisto, ki vam je v veselje!
- Uravnotežite delo in zabavo!
- Privoščite si dovolj spanja, redno izvajajte telesne vaje in vaje za sproščanje!
- Ne pozabite na sprostitev in mirno dihanje!
- Izogibajte se prevelikih količin nikotina, alkohola in kofeina!
- Ohranite odprt in pozitiven odnos do sebe, ljudi in sveta!
- Bodite sposobni reči NE, ko česa ne zmorete ali ne obvladate!
- Za svoj stres ne krivite drugih!
- Pozabite na popolnost!

- Cenite tisto, kar imate!
  - Zaupajte v ljudi!
  - Razvijajte prijaznost in berite dobre knjige!
  - Pogovarjajte se o svojih težavah in predvsem – smejte se in veselite se življenja!
- »... daj mi pogum, da lahko spremenim stvari, ki jih lahko, bistrost, da se sprijaznim s stvarmi, ki jih ne morem spremeniti, in modrost, da jih ločim med sabo.«**

**Reinhold Niebuhr**

### **Navodila za izpolnjevanje ankete**

Pri vsakem vprašanju je navedenih več možnih odgovorov.

Kjer ni navedeno drugače, prosim, da obkrožite en odgovor, s katerim se najbolj strinjate oz. je pravi za vas.

## **I. SKLOP VPRAŠANJ (STRES)**

### **1. VAŠA STAROST JE:**

- Od 18 do 31 let
- Od 32 do 45 let
- Od 46 do 58 let

### **2. SPOL**

- ženski       moški

### **3. ALI SE V VAŠEM PROSTEM ČASU UKVARJATE Z KAKŠNIMI ŠPORTNO-FIZIČNIMI AKTIVNOSTMI (NPR. TELOVADBO, DALJŠIMI SPREHODIMI, POHODNIŠTVOM, KOLESARJENJEM, NOGOMETOM, KOŠARKO, FITNESOM IPD. TER KAKO POGOSTO?**

- DA, večkrat na teden (3- do 5-krat tedensko ali več)
- DA, 1- do 2-krat na teden
- DA, vendar občasno
- NE

### **4. IZPOLNJEVANJE SLUŽBENIH OBVEZNOSTI ME:**

- NE OBREMENJUJE (izpolnjujem jih v ustreznih časovnih rokih)

- OBREMENJUJE OBČASNO (ker jih je preveč, so prezahtevni oz. me obremenjujejo zahtevni odnosi s strankami ipd.)
- OBREMENJUJE VEČINO ČASA (ker jih je preveč, so prezahtevne oz. me obremenjujejo zahtevni odnosi s strankami ipd.).

**PROSIM PREBERITE DEFINICIJO STRESA, PREDEN ODGOVORITE NA VPRAŠANJE ŠT. 5**

**DEFINICIJA STRESA:** *Stres je doživetje posameznika, ki se pojavi v situaciji, ki ji ni kos. To je doživetje posameznika, ki zazna razliko med zahtevami okolja in svojimi zmogljivostmi.* Doživetje stresa je lahko **posledica:**

- zunanjih dejavnikov, neustreznih ekoloških pogojev dela (hrup, nekatere dražeče snovi, neustrezni ergonomski pogoji),
- tehnoloških pogojev dela, ki so posledica uvajanja novih tehnologij brez ustreznih prilagoditev in usposobitev, in
- organizacijskih pogojev (najpogosteje delovnega časa, razporeditev vsebine dela, neustreznih pristojnosti, odgovornosti in poti komuniciranja).

**5. VPRAŠANJE: SVOJE SLUŽBENE OBVEZNOSTI DOJEMAM KOT:**

- IZZIV OZ. NESTRESNE
- OBČASNO STRESNE (učinki stresa se pojavijo 1-krat do 2-krat mesečno ali manj)
- STRESNE ALI ZELO STRESNE (učinke stresa doživljam tedensko ali celo dnevno)

**II. SKLOP VPRAŠANJ (UPORABA KOLESA V SLUŽBENE NAMENE)**

**6. ALI V SLUŽBENEM ČASU UPORABLJATE MOŽNOST IZPOSOJE KOLES, ORGANIZIRANO S STRANI Mestne občine Ljubljana – BICIKE(LJ)?**

- DA, redno (2- do 5-krat na teden ali več)
- DA, občasno (1-krat na teden ali manj)
- NE, ne uporabljam te možnosti
- NE, ne poznam te možnosti izposoje kolesa

**7. ALI BI BILI PRIPRAVLJENI V SLUŽBENEM ČASU NAMESTO AVTOMOBILA ALI AVTOBUSA SLUŽBENO POT (OBČASNO) OPRAVITI S SLUŽBENIM KOLESOM, ČE BI VAM BIL NA VOLJO?**

- DA
- DA, pod pogojem, da bi bil na razpolago prostor za tuširanje
- NE

**8. KAKŠNI SO VAŠI ZADRŽKI GLEDE UPORABE KOLESKA KOT PREVOZNEGA SREDSTVA V SLUŽBENEM ČASU? (obkrožite lahko več odgovorov)**

- Ni ustreznih kolesarskih povezav, kolesarjenje v mestu je nevarno.
- Izpušni plini v mestu me motijo pri kolesarjenju.
- Stranke in poslovni partnerji me ne bodo jemali resno, če bom na sestanek ali ogled prišel (prišla) s kolesom.
- Dnevno imam preveč sestankov (ogledov) na različnih lokacijah mesta, zato bi mi ta način prevoza vzel preveč časa.
- Na kolesu se preveč prepotim.
- Izgubil(a) bom finančno nadomestilo (kilometrina), ki je pomemben del mojega dohodka.
- Drugo (vpišite)

.....  
.....  
.....