



**OLIVER KAMENŠAK**

**STRES KOT DEJAVNIK PROMETNIH NESREČ V CESTNEM  
PROMETU – VLOGA POLICIJE PRI NJEGOVEM  
ZMANJŠANJU**

**DIPLOMSKA NALOGA**

**Portorož, marec 2010**

**STRES KOT DEJAVNIK PROMETNIH NESREČ V CESTNEM  
PROMETU – VLOGA POLICIJE PRI NJEGOVEM  
ZMANJŠANJU**

**Mentor: doc. dr. Iztok OSTAN**

**Študent: Oliver KAMENŠAK**

**Jezikovni pregled:**

**Vpisna številka: 09992330**

**Študijski program: Visokošolski strokovni študijski program tehnologija prometa**

**Smer študija: splošna smer**

**DIPLOMSKA NALOGA**

**Portorož, marec 2010**

## **SKLEP KOMISIJE**

## **PREDGOVOR**

Prva prometna nesreča, v kateri je bil udeležen avtomobil, se je zgodila marca leta 1896 v New Yorku, in sicer dva meseca po tem, ko je bil prodan prvi avto na svetu. V nesreči je voznik avtomobila Henry Welles povozil kolesarja, ta pa jo je odnesel z zlomom noge. O nesreči je tedaj poročal tudi časopis Times, v katerem je novinar ob koncu članka zapisal, da se takšna tragedija ne sme več ponoviti. Žal se je in tragedije se še vedno dogajajo.

Promet je zelo pomemben del našega življenja, saj so različna prometna sredstva skrajšala razdalje, bistveno spremenila način življenja ter omogočila prej neslutena srečanja in potovanja. Vendar ima vse svojo ceno. V prometu vsak dan tisoči izgubijo svoja življenja ali utrpijo hude telesne poškodbe. Vse dosedanje raziskave ugotavljajo prevladujočo vlogo človeškega dejavnika v povzročanju prometnih nesreč. Gre za voznikova stanja in pogoje, ki neugodno vplivajo na njegovo zmožnost za varno vožnjo. Za volan nikoli ne sedemo enako sposobni za vožnjo. Včasih smo utrujeni in zaspani, pod stresom, drugič pijani, bolni, nerazpoloženi, jezni itd., kar so vse stanja, ki še kako vplivajo na varno vožnjo. Ker se v službi policista srečujem z najrazličnejšimi stanji voznikov, skušam z diplomsko nalogo svoje izkušnje deliti z bralci tega besedila in s tem vplivati na prometno varnost, h kateri bodo prispevale razlage omenjenih stanj, katerih končni rezultat je prometna nesreča.

## **ZAHVALA**

Za pomoč pri izdelavi diplomske naloge se zahvaljujem mentorju doc. dr. Iztoku OSTANU, kadrovskemu direktorju g. Aljažu VUKU in vsem zaposlenim v podjetju Veolia Transport in sodelujočim v izvedbi ankete. Zahvaljujem se svoji družini, sodelavcem, sodelavkam, sošolcem in sošolkam ter seveda prijateljem in vsem, ki so mi kakor koli pomagali pri študiju in izdelavi diplomske naloge.

# KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	55
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA.....	66
1.2	CILJ.....	77
1.3	VSEBINA NALOGE IN METODEDE:.....	77
2	STRES.....	99
2.1	DOGAJANJE V TELESU PRI SPREJEMU STRESNEGA SIGNALA.....	1040
2.2	VPLIV STRESA NA DELOVNO STORILNOST.....	1144
2.2.1	IZGOREVANJE.....	1144
2.2.2	STROŠKI POSLEDIC STRESA.....	1242
3	STRES KOT DEJAVNIK PROMETNIH NESREČ V CESTNEM PROMETU.....	1444
3.1	ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ IN POSLEDICE.....	1444
3.2	KAKO STRESNOST POVEČUJE MOŽNOST NASTANKA PROMETNIH NESREČ.....	18
3.2.1	FIZIOLOŠKI SIMPTOMI.....	1818
3.2.2	PSIHIČNE TEŽAVE.....	2020
3.2.3	VEDENJSKI ODZIVI.....	2124
3.3	VIRI STRESA V CESTNEM PROMETU.....	2525
3.3.1	FIZIČNI DEJAVNIKI.....	2626
3.3.2	DRUGI FIZIČNI DEJAVNIKI.....	3030
3.3.3	PSIHOSOCIALNI DEJAVNIKI.....	3232
3.3.4	PREHRANA.....	3333
4	VLOGA POLICIJE PRI ZMANJŠEVANJU VPLIVA STRESA PRI VOŽNJI KOT DEJAVNIKA PROMETNIH NESREČ.....	3434
4.1	CILJI.....	3434
4.2	UKREPI ZA DOSEGO CILJEV.....	3535
4.3	REPRESIVNO DELOVANJE POLICIJE.....	3736
4.4	PREVENTIVNO DELOVANJE POLICIJE.....	3838
4.5	NASVETI ZA ZMANJŠANJE VOŽNJE POD VPLIVOM STRESA.....	3939
4.6	SODELOVANJE POLICIJE Z MEDIJI.....	4141
5	EMPIRIČNA RAZISKAVA O ŽIVLJENSKIH IN PREHRANSKIH NAVADAH ZAPOSLENIH V CESTNEM PROMETU.....	4343
5.1	REZULTATI ANKETE.....	4545
5.1.1	SPLOŠNI PODATKI O ANKENTIRANIH.....	4545
5.1.2	SPLOŠNO POČUTJE IN ZADOVOLJSTVO ANKETIRANIH.....	4949
5.1.3	FIZIČNI DEJAVNIKI ZDRAVJA.....	5151
5.1.4	PREHRANA.....	5555
5.1.5	DRUGI DEJAVNIKI ZDRAVJA.....	6161
5.1.6	VREDNOTENJE LASTNIH PREHRANSKIH IN ŽIVLJENJSKIH NAVAD.....	6262
5.1.7	IZBOLJŠANJE PREHRANSKIH IN ŽIVLJENJSKIH NAVAD.....	6363
6	ZAKLJUČEK.....	7070
7	VIRI IN LITERATURA.....	7272

## POVZETEK

Če vemo, da je človek glavni povzročitelj prometnih nesreč in katera njegova dejanja in ne dejanja vodijo do njih, se je morda treba vprašati, kakšni so ljudje, ki jih povzročajo, in kaj je dejanski vzrok prometnih nesreč.

Prvi del diplomske naloge predstavlja splošno poglavje o stresu. Opredeljuje stres kot dejavnik prometnih nesreč v cestnem prometu. V nadaljevanju je opredeljeno psihofizično stanje voznikov. Predstavljena je ugotovitev, da sta stres oziroma psihofizično stanje voznika v primerjavi z alkoholom in mamili premalo raziskana in dodelana. Poglavje zajema izvore stresa na delovnem mestu v cestnem prometu. Predstavljena je vloga policije pri zmanjševanju vpliva stresa pri vožnji kot dejavnika prometnih nesreč s preventivnim in represivnim delovanjem in nasveti za zmanjšanje vožnje pod vplivom stresa.

Diplomska naloga zajema empirično raziskavo, v kateri je sodelovalo 86 anketirancev, zaposlenih kot vozniki v panogah cestnega prometa. Anketiranci so odgovarjali na vprašanja o življenjskih in prehrabnih navadah, zato ima poglavje tudi naslov "Življenjske in prehranske navade". Namen empirične raziskave je ugotoviti, kakšne so življenjske in prehranjevalne navade posameznikov, kako jih vrednotijo in kaj so pripravljeni storiti za njihovo izboljšanje. Ugotovljeno je bilo, da so vozniki večinoma vsakodnevno na poti, kar negativno vpliva na redne in normalne prehranjevalne navade. Imajo večinoma povečano telesno maso, počutijo se dobro in so zdravi. Niso pripravljeni korenito spremeniti svojega načina življenja in prehrane, dokler jim zdravje to dopušča. Vključuje pa tudi nekatere avtorjeve predloge za povečanje varnosti cestnega prometa.

## SUMMARY

If we are aware that people themselves are the leading cause behind most traffic accidents and which actions and inactions lead to accidents, it might be sensible to pose the question, what type of people are the ones causing accidents to happen and what is the actual reason for traffic accidents.

The first part of the thesis encompasses a general chapter on stress. It defines stress as a factor for traffic accidents in road traffic. Furthermore, it defines the psychical and mental state of drivers. It has been determined that stress or similar psychical or mental state of the driver, compared with alcohol and drug abuse in driving, is far less researched and detailed. It includes the sources for stress for workers in road transport. The role of the police is presented in reducing the influence of stress while driving, as a factor for traffic accidents with preventive and repressive actions, and some general advice is presented on reducing the amount of driving under stress.

The thesis also includes an empirical research, which involved 86 respondents, those working as drivers in the fields of road transport. The respondents replied to a series of questions on living and eating habits, which is why it is titled »Living and Eating Habits". The purpose of the empirical research is to determine, what kind of living and eating habits these individuals have, how they evaluate them and what they are prepared to do to improve them. The research showed that drivers are practically every day on the road, which has a negative effect on their regular and normal eating habits. They mostly have an increased body weight, although they feel healthy and well. They are not prepared to substantially change their lifestyle or dietary habits, until their health permits this. The research also includes some suggestions by the author for the improvement of safety in road transport.

# 1 UVOD

Zaradi vedno hitrejšega ritma življenja le malokomu uspe ohraniti stalno notranje ravnovesje. Pritiski se začnejo že v otroštvu. Otroci preživljajo dan za dnem v boju za čim boljše ocene. Ko se zaposlimo, moramo pokazati, da smo kompetentni in sposobni učinkovito opravljati svoje delo. V prizadevanjih za čim uspešnejšo delovno kariero pogosto pozabljamo na druge vidike našega življenja, kot so na primer ukvarjanje s športom, druženje s prijatelji, vzdrževanje dobrega odnosa s partnerjem. Če imamo družino in majhne otroke, se pritiski še povečajo, saj moramo biti sposobni skrbeti zanje ter najti pravo razmerje med delom in družino.

Izjemen razvoj osebnih avtomobilov in drugih prevoznih sredstev je poleg velikih prednosti prinesel tudi vrsto problemov. Razvoj avtomobilov omogoča veliko mobilnost, svobodo izbire poti in časa potovanja ter uresničevanje prometnih in drugih motivov. Potem ko se je človek dolga tisočletja premikal predvsem z močjo svojih mišic in so te pogojevale tudi njegovo hitrost, ima nekaj desetletij na voljo vozilo, ki zmore 150 km/h ali več. Ali se je človek v tako kratkem obdobju sploh prilagodil novim zahtevam, odgovornosti in nalogam, ki jih predenj postavlja upravljanje z različnimi vrstami vozil in sodelovanje v prometu?

Z razvojem motorizacije in povečanjem prometa je naraščalo tudi število prometnih nesreč in s tem smrtnih žrtev. Zaradi izjemnega povečevanja števila žrtev v državah v razvoju WHO<sup>1</sup> predvideva, da bodo leta 2020 prometne nesreče na tretjem mestu med najpogostejšimi vzroki za smrt. Izjemno vlogo avtomobila v družbi kažejo tudi številni drugi podatki. Za dejanski vpogled v njegov pomen bi morali primerjati tudi podatke o deležu sredstev, ki jih namenimo za avto v družinskem proračunu. V Sloveniji namenimo okoli 20 odstotkov družinskega proračuna za avto in njegovo uporabo, za knjige pa le 2 odstotka do 3 odstotke<sup>2</sup>.

Vedenje v prometu je odvisno od več dejavnikov: od stališč posameznika in družbe do nekega problema, pravnih norm, tehničnih pogojev, ki jih postavljajo cesta, vozilo in prometno okolje.

---

<sup>1</sup> WHO: Svetovna zdravstvena organizacija

<sup>2</sup> Zabukovec, Vlasta: Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu, Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete, Ljubljana, 2007.



Posebno vlogo v cestnem prometu ima Policija, ki s preventivnimi in represivnimi akcijami vpliva na varnost v cestnem prometu ter svojimi tehničnimi sredstvi ugotavlja kršitve. Leta 1974 je na slovenskem ozemlju začel veljati prvi "zakon o varnosti v cestnem prometu". Uzakonil ga je Franc Jožef, nanašal pa se je vožnjo s konjsko vprego. Leta 1897 je bil na seji deželnega stolnega mesta Ljubljana sprejet prvi cestni policijski red, v katerem je bil zapisan tudi člen o neprilagojeni vožnji motornih vozil in konjske vprege. Za prehitro vožnjo z avtomobilom ali s konjsko vprego je bil lahko kršitelj kaznovan z zaporom od treh do štirinajst dni.



Vir: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:1885Benz.jpg>

Slika 1-1: Prvi bencinski motor z notranjim izgorevanjem Benz, l. 1885

## ***1.1 OPREDELITEV PROBLEMA***

Malo stresa je za življenje potrebno, ker psiha in telo potreujeta nekaj napetosti, da je človek sploh lahko dejaven. Problem pa se pojavi, če je stresnih situacij preveč, kar lahko povzroči stanje prekomernega stresa. Prav naraščanje stresnega počutja pri ljudeh je rezultat nekakovostnega življenja, kar prinaša družbi in posameznikom veliko škodo.

Psihofizično stanje voznikov je največkrat vzrok prometnih nesreč. Ker se pri prekomernem stresu ljudje največkrat zatečejo k alkoholu, zdravilom in mamilom, avtomobil pa je del vsakodnevnega življenja, je lahko to vzrok za prometne nesreče. Vožnja pod vplivom alkohola, psihoaktivnih zdravil in mamil je v Zakonu o varnosti cestnega prometa sankcionirana in znanstveno raziskana.

Stres je postal svetovni problem, ki ga je treba prav tako resno obravnavati kot onesnaževanje okolja ali velik odstotek brezposelnosti, kajti ti trije svetovni problemi so skupni imenovalci sodobnega sveta. Problem obravnave stresa je v tem, da ga je pri vozniku težko ugotavljati, če pa ga ne ugotovimo, vozniku ne moremo prepovedati nadaljnje vožnje, da bi s tem preprečili

prometno nesrečo in morda rešili človeško življenje. Zdrav način življenja sicer (načeloma) povečuje odpornost na stres, vprašanje pa je, ali so vozniki pripravljeni kaj storiti zanj. Prav zato je bila v sklopu diplomske naloge izvedena empirična raziskava z anketiranjem zaposlenih v cestnem prometu.

## **1.2 CILJ**

Namen diplomske naloge je prikazati problem vožnje pod vplivom stresa, katere posledica je prometna nesreča, ter opozoriti, da premalo pozornosti posvečamo stresu oziroma njegovemu premagovanju. Namen je torej praktično in teoretično ponazoriti, kaj vse spodbuja stres, ki je posredni vzrok prometnih nesreč, in kakšna je vloga policije pri tem. Namen empirične raziskave je ugotoviti, kakšne so življenjske in prehranske navade delavcev v cestnem prometu, saj se skozi te izraža verjetnost za nastanek stresa. Prav tako je namen poučiti voznike o preventivnih prijemih in načinih za preprečevanje, obvladovanje in premagovanje stresa. Domnevamo, da bi vozniki lahko izboljšali kakovost svojega življenja in poskrbeli za varnejšo udeležbo v cestnem prometu že s pravilno prehrano in telesno aktivnostjo.

## **1.3 VSEBINA NALOGE IN METODE**

V teoretičnem delu je uporabljen opisovalni oz. deskriptivni pristop in sledeči metodi:

- Metoda kompilacije, ki je postopek povzemanja opazovanj, spoznanj, stališč, sklepov in rezultatov drugih avtorjev; metoda je uporabljena predvsem v poglavju 2, ki se nanaša na teorijo v zvezi s stresom, in je povzeta po strokovni literaturi.
- Metoda komparacije, ki je postopek primerjanja enakih ali podobnih dejstev, pojavov, procesov in odnosov, do katerih smo prišli s kompiliranjem. Metoda je uporabljena v poglavju 3 in 4. Med seboj sem primerjal teorijo iz strokovne literature in dejansko stanje v prometu ter policijsko delovanje v prometu.

V empiričnem delu sem uporabil:

- statistično metodo zbiranja podatkov z anketiranjem in povzemanjem pridobljenih podatkov. Pridobljene podatke sem analiziral v računalniškem programu Microsoft Excel in jih predstavil z grafičnim in tabelarnim opisom ter statističnimi povzetki.
- Metodo kvalitativne obdelave podatkov, s katero pojasnujem razmerja in odvisnosti posameznih voznikov do življenjskih in prehranskih navad.

- Metodo analize, s katero so analizirani podatki o voznikih v cestnem prometu, kako se prehranjujejo in v kolikšni meri so pripravljene izboljšati prehranske navade in s tem odpraviti stres.
- Metodo sinteze, s katero sem iz dejstev, rezultatov ankete in teoretičnih osnov izpeljal nove ugotovitve in spoznanja.

## 2 STRES

Stres je stanje psihofizične pripravljenosti na spopad ali umik.

Izraz stres izhaja iz angleščine (angl. *stress*) in pomeni pritisk, obremenitev ali napetost. Prvotno je bil privzet s področja fizike oziroma strojništva, kjer pomeni silo, ki deluje na neko površino. Večina ljudi, ki se ukvarja s stresom, le-tega prevaja kot obremenitev in pri tem misli predvsem na psihično obremenitev<sup>3</sup>. Stres je odziv posameznika na stresogene dejavnike; sproži se v možganih in se preko živcev in hormonov razširi po celim telesu, v katerem povzroči čustvene, mentalne, telesne in vedenjske spremembe. Gre za duševno in telesno reakcijo na spremembo, saj je pri tem odziv biološki in zajame celo telo, ne samo duha.

Ob besedi stres najprej pomislimo na nekaj neprijetnega, na nekaj, kar nam grozi in na kar nimamo vpliva. Prav stres je pomagal preživeti ljudem skozi tisočletja, v današnjem času pa je postal velik sovražnik. Je vzrok številnih nesreč, bolezni, prezgodnjih smrti, nezadovoljstva in napetosti.

Viri stresa so vsakdanje nadloge, ki jih povzroči vožnja v gostem prometu, hrup, onesnaženost zraka in vode. Zastoj v prometu je nenehen vir stresa za prebivalce mest, ki se vozijo na delovna mesta in ki morajo precejšen del dneva preživeti na poti. Posebno ob konicah lahko frustracija zaradi prometnih zastojev povzroči jezo. Vsaka okoliščina, v kateri kdo ocenjuje naše vedenje, lahko povzroči stres. Čeprav povzroči tako negativne kot pozitivne posledice, so večje pozornosti navadno deležni negativni pojavi. Velja na primer, da je stres povzročitelj različnih neprijetnosti, kot so nespečnost, glavoboli, slabo počutje, zmedenost. Če se to zgodi v času gneče v prometu ali prometnega zastoja, so lahko posledice tragične. Mnogi ljudje so živčni in se ne počutijo dobro, ko čakajo v vrsti v prometnem zastoj. Dokazano je, da lahko vožnja avtomobila v stresnih okoliščinah zmanjša voznikove sposobnosti, po njej pa se pojavijo čustvene težave in učinkovitost dejavnosti je zmanjšana.

---

<sup>3</sup> Starc, R., 2007, Stres in bolezni, str. 23.

## **2.1 DOGAJANJE V TELESU PRI SPREJEMU STRESNEGA SIGNALA**

Kadar sprejme človek stresni signal, se v organizmu sproži alarmni biološki mehanizem: "Bojuj se ali beži!". V možganih se poveča izločanje adrenalina in drugih stresnih hormonov. Jetra začnejo sproščati v krvni obtok sladkor in maščobe, da oskrbijo organizem za hitro akcijo. Dihanje se pospeši. Tako dobimo več kisika. Rdeča krvna telesca (eritrociti) preplavijo kri, da prenesejo v ude in možgane več kisika. Srce prične hitreje utripati in krvni pritisk se dvigne. To zagotovi zadosten dotok krvi v predele, ki potrebujejo več krvi. Istočasno se aktivira mehanizem za strjevanje krvi v pričakovanju poškodbe. Tako se lahko poškodovane žile hitro zaprejo s krvnim strdkom. Mišice se napnejo in pripravijo na akcijo. Prebava se upočasni oz. zmanjša, da se kri lahko usmeri v mišice in možgane. Potenje se poveča v pričakovanju vročine, ki jo bo sprožil boj. Usta postanejo suha, mišice sečnega mehurja in črevesja so ohlapne in človek čuti potrebo po iztrebljanju ali uriniranju. Zenici se razširita, da lahko prepustita več svetlobe. Vsi čuti so močno izostreni, da omogočijo hitro akcijo in ukrepanje.<sup>4</sup>

Človek, pri katerem je prišlo do opisanih sprememb, je v stanju pripravljenosti, da se spopade z nevarnostjo, izzivom. Tako stanje je le začasno in se pojavi le v nujnih primerih. Organizem ga ne more vzdrževati trajno. Ko je neposredna ogroženost mimo, se aktivira nasprotni mehanizem in organizem se povrne v normalno stanje. Če pa se stresna situacija nadaljuje oziroma traja dalj časa, lahko krvni pritisk ostane zvišan, mišice so še naprej napete in zdravje je lahko začasno ali trajno okvarjeno. Posledice se kažejo kot neugodje v prsnem košu, prehitro dihanje, občutek pomanjkanja zraka ali dušenja, bolečine v mišicah, trepetanje, razbijanje srca, glavoboli zaradi napetosti, utrujenost, motnje v prebavi, driska, pogosto uriniranje, občutek izgube zavesti. Človek pod stresom se ne more skoncentrirati, težko se odloči že pri preprostih zadevah, razdražljiv je in pogosto se jezi, izgubi samozavest, je zaskrbljen, čuti nerazumen strah in paničnost, je depresiven. Ljudje v stresni situaciji pogosteje kadijo, jemljejo več zdravil, so raztreseni, nagnjeni k nezgodam in brezobzirni vožnji, prekomerno stiskajo pesti in zobe, pulijo si lase, grizejo nohte, cepetajo, mnogo preveč ali malo spijo, pretirano uživajo alkohol in druga poživila.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 45.

<sup>5</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 46.

## **2.2 VPLIV STRESA NA DELOVNO STORILNOST**

Na delovno storilnost vpliva več dejavnikov. Poleg usposobljenosti in motivacije so pomembne tudi posameznikove osebnostne lastnosti, psihofizične sposobnosti, ustvarjalnost in struktura vrednot. Pri tem pa moramo upoštevati tudi druge dejavnike, kot so delovno ozračje, zadovoljstvo pri delu, vsebina in zahtevnost dela, plača in nagrade, delovne razmere, odnos s sodelavci, ugled organizacije in slog vodenja. V današnjem delovnem okolju je stres pogost. Zaposleni veliko časa preživijo v napetih razmerah. Ne čutijo veliko veselja do dela, njihova predanost delu je majhna, v njem velikokrat ne najdejo zadovoljstva. Zaradi čedalje večjega stresa začnejo ljudje delovati pod optimalno ravniho, kar se kaže tudi v uspešnosti organizacije, v kateri so zaposleni. Napake in napačne odločitve zaposlenih povečujejo njene stroške. Človek lahko pride do skrajne točke izgorevanja, do katerega pride, kadar smo postavljeni pred zahteve, ki presegajo naše sposobnosti, moč in energijo. Opredelimo ga lahko kot sindrom telesne in duševne izčrpanosti, ki zajema negativne predstave o sebi in negativen odnos do dela.<sup>6</sup>

Človek je zdravo utrujen, če trdo dela ali premalo spi, vendar pa lahko vzpostavi ravnotežje že po eni noči ali dveh, ko se dobro naspi. Velikokrat pa smo utrujeni, vendar so pred nami nove zahteve in mislimo, da jim bomo kos. Bolj ko se trudimo, da bi dosegli boljše rezultate, bolj smo utrujeni, dokler ne pride do zloma. Zato je pomembno, da prepoznamo mejo zdrave in nezdrave utrujenosti in se pravi čas odpočijemo.

Čim hitrejšje je življenje, tem pomembnejši je počitek.

### **2.2.1 IZGOREVANJE**

Izgorevanje ima tri stopnje. Za prvo stopnjo, navdušenje, je značilna velika predanost delu, polni smo delovne energije, naša pričakovanja so visoka, čutimo veselje in navdušenje ob uspehih, ki jih dosežemo. Na drugi stopnji pride do stagnacije. Zavedati se začnemo dolgih ur dela, slabe plače, nujnosti nenehnega izobraževanja. Predanost delu upade, trudimo se, da bi bili osebno čim manj vpleteni, postanemo cinični in nismo več navdušeni. Delo sicer opravimo, ampak v njem ne najdemo več zadovoljstva. Tretja stopnja prinaša le še

---

<sup>6</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 95.

stopnjevanje problemov, opažamo, da ne moremo izpolniti vseh pričakovanj in zahtev, dvomimo o svojih sposobnostih in znanju, v delovni skupini začutimo težave, ki se nam zdijo nerešljive, postanemo površni, izogibamo se nekaterim delovnim nalogam, izgubimo motivacijo, čustveno, telesno in duhovno smo izčrpani.<sup>7</sup> Pri izgorevanju človek potrebuje zunanjo strokovno pomoč in svetovanje. Oseba, ki trpi zaradi izgorevanja, se mora v delovno okolje vračati postopoma s krajšim delovnim časom. Ko začne delati polni delovni čas, pa mora imeti več odmorov med delom.

## 2.2.2 STROŠKI POSLEDIC STRESA

Vsak tretji delavec v Evropi je izpostavljen stresu – to je skupaj več kot štirideset milijonov ljudi. Zaradi posledic stresa izgubi Evropska unija vsako leto dvajset milijard evrov. Vsako leto je zaradi stresa izgubljenih več kot milijon delovnih dni. Delodajalci se ne zavedajo dovolj, kakšen vpliv ima stres na organizacije in poslovni uspeh. Več milijonov delavcev po vsej Evropi je vsak dan izpostavljenih psihosocialnim tveganjem pri delu, ki povzročajo stres. Več kot petdeset odstotkov jih dela v vsiljenem, hitrem delovnem ritmu. Delo morajo končati v prekratkih rokih. Tretjina delavcev navaja, da nad svojim delom nimajo nadzora ali pa je ta premajhen. Devet odstotkov jih meni, da so pri delu zatirani, triindvajset odstotkov jih ima težave z utrujenostjo. Štirje odstotki delavcev so izpostavljeni psihičnemu nasilju.<sup>8</sup>

Pri ocenjevanju stroškov zaradi stresa gre za ugotavljanje deleža odsotnosti zaradi bolezni, ki je posledica stresa, glede na celotni absentizem<sup>9</sup>. Ocenjuje jih ILO<sup>10</sup>, in sicer na treh ravneh: na individualni ravni, na ravni organizacije in na državni ravni. Na individualni ravni gre predvsem za individualno izgubo dohodka in za stroške zdravljenja, torej za kakšno vsoto je oboleli prikrajšan pri plači. Ponekod krije stroške delodajalec, drugod država, največkrat pa gre za kombinacijo obojega. Individualne stroške je težko oceniti, saj so odvisni od prevelikega števila dejavnikov, variirajo pa lahko celo pri isti osebi v različnih časovnih obdobjih.<sup>11</sup>

---

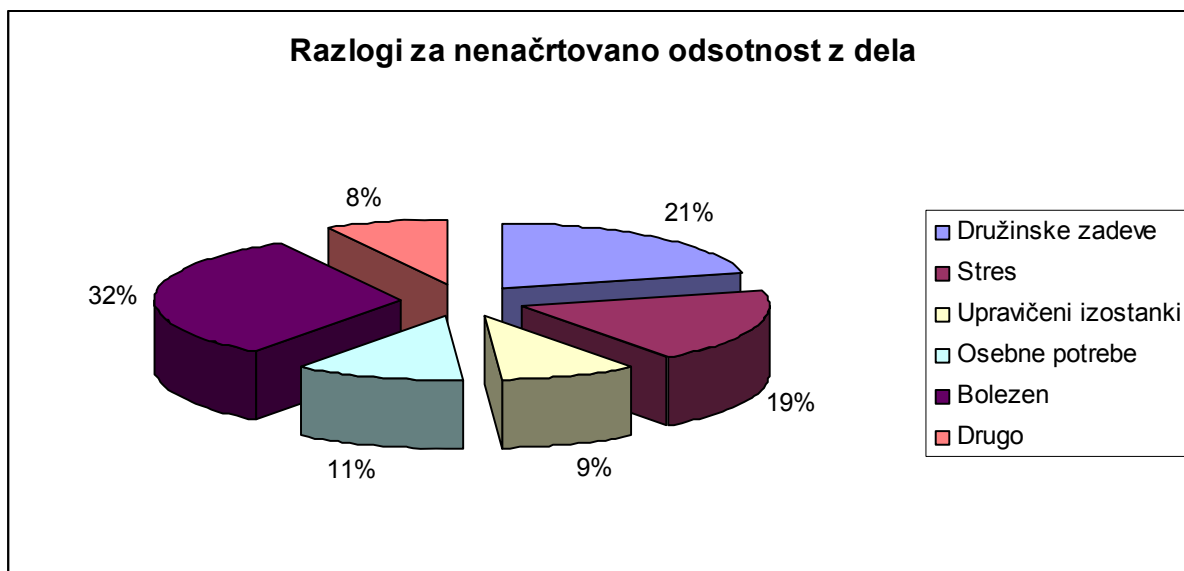
<sup>7</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 55.

<sup>8</sup> Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu, 2002.

<sup>9</sup> Absentizem: začasna zadržanost od dela

<sup>10</sup> ILO (International Labour Organization): Mednarodna organizacija dela

<sup>11</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 98.



Vir: Tangri, 2003, 34

Slika 2-1: Razlogi za nenačrtovano odsotnost z dela v EU

Organizacije imajo izgube zaradi stroškov absentizma, prezgodnjih upokojitev, nadomeščanja, sodnih stroškov, škode pri opremi, manjše produktivnosti ter zaradi izgube dobrega imena in ugleda. Med razlogi za nenačrtovano odsotnost z dela prednjačijo bolezni, takoj za njimi so družinski problemi, stres je na tretjem mestu.

Stroškov, ki jih ima zaradi posledic stresa država, ne moremo izračunati s seštevanjem individualnih stroškov in stroškov organizacij, saj se prerazporedijo med posameznimi skupinami. Vendar po grobih ocenah v svetu v povprečju dosegajo od 0,5 do 3,5 odstotka bruto družbenega proizvoda. Zmanjšati želijo obsegčasne zadržanosti z dela zaradi bolezni, zlasti pa doseči boljše zdravje aktivne populacije, da bi bila ta delovno sposobna do svoje upokojitve in še dlje. S tem bi se zmanjšali stroški za nadomestila plač, pa tudi izdatki za zdravljenje bolezni in poškodb. Slovenija porabi za nadomestila plač zaposlenim, ki so začasno zadržani z dela zaradi bolezni, približno desetino sredstev, zbranih v zdravstvenem zavarovanju.<sup>12</sup>

V Evropi lahko v prihodnje pričakujemo povečanje absentizma zaradi spremenjene spolne in starostne struktura zaposlenih. Pri ženskah je namreč raven izostankov višja kot pri moških. Starejši zaposleni so manj pogosto odsotni kot mlajši, a njihova posamezna odsotnost traja dalj časa. Pogoji za upravičenost zaposlenih do nadomestil za plačo v primeru odsotnosti so čedalje strožji, nadomestila pa nižja.

<sup>12</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 99.



### 3 STRES KOT DEJAVNIK PROMETNIH NESREČ V CESTNEM PROMETU



Vir: [www.zurnal24.si](http://www.zurnal24.si)

Slika 3-1: Razburjen voznik v osebnem avtomobilu

#### 3.1 ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ IN POSLEDICE

Po podatkih WHO<sup>13</sup> na svetu v letu umre okoli 1.200.000 ljudi zaradi prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kot vozniki motorjev, osebnih avtomobilov, avtobusov, tovornjakov, in seveda kot pešci in kolesarji. Vsako leto je v teh nesrečah poškodovanih okoli 50 milijonov ljudi. To pomeni, da umre zaradi posledice prometne nesreče en človek vsakih šestindvajset sekund in da je vsake pol sekunde en človek poškodovan. Prometne nesreče presegajo razsežnosti najhujših epidemij in so na vrhu med vzroki za smrt ali hude telesne poškodbe, med vzroki za smrtnost med mladimi daleč presegajo nevarne bolezni in druge nesreče. Število umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah pa se v zadnjem času še hitreje dviguje, saj na to negativno vpliva dvigovanje stopnje motoriziranosti v manj razvitih delih Azije, kjer so slaba prometna kultura, nedodelana cestnoprometna pravila ter nezadostno varni avtomobili.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> WHO: Svetovna zdravstvena organizacija

<sup>14</sup> Zabukovec, V., 2007, Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu, str. 12.

## **Kaj je prometna nesreča in prometna nesreča z neznatno nevarnostjo**

Prometna nesreča je nesreča, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo v javnem cestnem prometu s tem, da je pri tem nastala materialna škoda in v njej bila najmanj ena oseba telesno poškodovana ali je umrla.

Prometna nesreča z neznatno nevarnostjo je prometna nesreča, ki ima za posledico le materialno škodo in katere vzrok je prekršek, za katerega je predpisana samo globa oziroma bagatelni prekršek, ki ga dela posebno lahkega. V tem primeru lahko policisti odstopijo od ogleda prometne nesreče.

## **Kdo so udeleženci v prometni nesreči**

Udeleženec prometne nesreče je udeleženec cestnega prometa, ki je s svojim ravnanjem pripomogel k nastanku prometne nesreče, in vsakdo, ki je v prometni nesreči utrpel materialno škodo ali je bil telesno poškodovan ali je zaradi posledic nesreče umrl.

Neposredni udeleženec prometne nesreče je voznik v nesreči udeleženega vozila, učitelj vožnje, ki je v času nesreče usposabljal kandidata za voznika motornega vozila, ki je vozil v nesreči udeleženo vozilo, spremljevalec, v nesreči udeleženi pešec in drug udeleženec prometne nesreče, ki je bil pred nesrečo samostojno udeležen v cestnem prometu.

## **Katere so kategorije prometnih nesreč glede na posledice**

Po Zakonu o varnosti cestnega prometa ločimo štiri kategorije prometnih nesreč:

- pri prvi kategoriji prometne nesreče nastane le materialna škoda,
- pri drugi kategoriji prometne nesreče se najmanj ena oseba lahko telesno poškoduje,
- pri tretji kategoriji prometne nesreče se najmanj ena oseba hudo telesno poškoduje,
- pri četrti kategoriji prometne nesreče nekdo umre ali zaradi posledic prometne nesreče umre v roku 30 dni po nesreči.

Tabela 3-1: Prometne nesreče glede na posledice

leto	prometne nesreče				posledice		
	št. vseh nesreč	št. nesreč s smrtnim izidom	št. nesreč s telesnimi poškodbami	št. nesreč z materialno škodo	št. mrtvih	št. hudo telesno poškodovanih	št. lahko telesno poškodovanih
2004	43.004	254	12.467	30.283	274	1.391	17.332
2005	31.094	230	10.079	20.785	259	1.266	13.048
2006	31.569	233	10.990	20.346	262	1.220	14.855
2007	30.400	263	11.151	18.986	293	1.263	14.774
2008	22.780	200	8.738	13.842	214	1.068	11.341
<b>Porast/upad 2008/2004 (v %)</b>	<b>-47</b>	<b>-21,3</b>	<b>-29,9</b>	<b>-54,3</b>	<b>-21,9</b>	<b>-23,2</b>	<b>-34,6</b>
<b>Porast/upad 2008/2007(v %)</b>	<b>-25,1</b>	<b>-24</b>	<b>-21,6</b>	<b>-27,1</b>	<b>-27</b>	<b>-15,4</b>	<b>-23,2</b>

Vir: Policija

Iz zadnje tabele lahko razberemo, da je v letu 2008:

- 214 (293) ljudi umrlo, to je 27 % manj kot v letu 2007;
- 1.068 (1.263) jih je bilo hudo telesno poškodovanih, to je 15,4 % manj kot v letu 2007;
- 11.341 (14.774) lahko telesno poškodovanih, to je 23,2 % manj kot v letu 2007.

Prometna varnost na slovenskih cestah se je v štiriletnem obdobju občutno izboljšala. Trend se nadaljuje od leta 2004, izjema je leto 2006, ko je na slovenskih cestah umrlo največ ljudi. Prav tako je bilo leta 2006 glede na primerjalno obdobje štirih let največ prometnih nesreč, razen prometnih nesreč z materialno škodo. Skupno število prometnih nesreč se je leta 2008 zmanjšalo za skoraj 47 % glede na leto 2004. Število prometnih nesreč s smrtnim izidom je bilo leta 2007 večje kot v primerljivem štiriletnem obdobju. Lažje in hudo telesno poškodovanih je bilo nekaj manj. Pri tem velja omeniti tudi, da statistika velikokrat prikaže drugačno oziroma popačeno sliko, saj na število prometnih nesreč vpliva vsaka sprememba prometne signalizacije, na novo zgrajena cesta, križišče itd., kar pa je v statističnih podatkih policije težko prikazati. Veliko število prometnih nesreč 1. kategorije namreč ni obravnavanih, iz statistik so izpuščene, ker je policija v zadnjih petih letih nekajkrat spremenila način obravnavanja prometnih nesreč<sup>15</sup>. Pri prometnih nesrečah z lažjimi telesnimi poškodbami gre velikokrat za zaigrane poškodbe, sploh nateg vratnih mišic, in sicer zaradi

<sup>15</sup> Trenutno lahko policist odstopi od obravnavanja prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, zato ta tudi ni zajeta v statističnih podatkih Policije.

zavarovalniških odškodnin. Tako dobimo realno sliko glede posledic prometnih nesreč šele pri statistični obdelavi prometnih nesreč 3. in 4. kategorije, čeprav se pri prometnih nesrečah 4. kategorije velikokrat zgodi, da ponesrečenci umrejo šele po preteku 30 dni in zato niso upoštevani kot smrtne žrtve prometnih nesreč.

### Kateri so najpogostejši vzroki prometnih nesreč

Pomembno vlogo pri ugotavljanju glavnih dejavnikov prometnih nesreč in okoliščin, v katerih se le-te zgodijo, imajo statistični podatki o nesrečah, saj kažejo stanje ali spreminjanje le-tega, in omogočajo ugotavljanje skupnih značilnosti. Izraz vzrok prometne nesreče žal pogosto ne označuje dejanskega vzroka prometne nesreče, temveč bolj okoliščine, ki se ob nesreči nedvomno ugotovijo. Kazenska in materialna odgovornost povzročitelja prometne nesreče izhaja predvsem iz njegovega spoštovanja ali nespoštovanja prometne zakonodaje.

Tabela 3-2: Posledice prometnih nesreč glede na vzrok

Vzrok	št. mrtvih		št. hudo telesno poškodovanih		št. lahko telesno poškodovanih	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
neprilagojena hitrost	126	103	473	408	3.765	2.695
nepravilna stran/smer	90	39	274	205	2.219	1.720
neupoštevanje prednosti	39	36	235	220	3.381	2.809
nepravilno prehitevanje	12	14	71	44	506	331
nepravilni premik z vozilom	5	7	52	41	925	709
neustrezna varnostna razdalja	-	1	20	24	2.765	2.067
nepravilno ravnanje pešcev	8	6	47	32	110	97

Vir: Policija

Zaradi neprilagojene hitrosti so na slovenskih cestah v letu 2008 umrle 103 osebe ali 48 % vseh umrlih. Prav tako jih je bilo hudo telesno poškodovanih 408 ljudi ali 38 % vseh hudo telesno poškodovanih. Najpogostejši vzrok vseh prometnih nesreč je nepravilni premik vozila, nato sledijo prevelika ali neprimerna hitrost, nepravilna stran ali smer vožnje, prekratka varnostna razdalja in neupoštevanje prednosti. Neprilagojena hitrost je pogosto povezana tudi z nekaterimi vzroki prometnih nesreč, kot so nepravilna stran oziroma smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in izsiljevanje prednosti. Slika je popolnoma drugačna, če pogledamo le vzroke za najtežje prometne nesreče. Pri nesrečah s smrtnim izidom je najpogostejši vzrok hitrost, nato sledita nepravilna stran in smer vožnje in neupoštevanje prednosti. Vsi drugi vzroki so veliko manj pogosti. Večina prometnih nesreč se zgodi zaradi

napak voznikov oziroma udeležencev v cestnem prometu, le majhno število pa zaradi tehničnih vzrokov, kot so razne okvare itd. Sekundarni vzroki prometne nesreče so velikokrat vožnja pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, utrujenost, vožnja pod stresom, uporaba mobilnih telefonov med vožnjo. Iz zgoraj navedenih statističnih podatkov vidimo, da je zaporedje vzrokov prometnih nesreč skorajda vedno isto.

Za preventivne akcije in programe, s katerimi bi skušali preprečiti morebitne bodoče nesreče, pa nekateri vzroki ne povedo ničesar (npr. nenadoma zavil na levo, nepravilna stran in smer vožnje). Voznik lahko nenadoma zavije na levo, ker se mu je pokvarilo vozilo, za trenutek ga lahko obide slabost ali doživi srčni napad, na cesti je lahko oljni madež, ki ga zanese v levo, lahko je telefoniral ali se je ukvarjal s kakšno drugo stvarjo, lahko je prehiteval ... Žal se le redko poglobljeno razišče tehnična brezhibnost vozila, ceste ali zdravstveno stanje voznika, kar bi razkrilo pravi vzrok nesreče.

## ***3.2 KAKO STRESNOST POVEČUJE MOŽNOST NASTANKA PROMETNIH NESREČ***

### **3.2.1 FIZIOLOŠKI SIMPTOMI**

Neustrezni dejavniki v delovnem okolju pogosto povzročijo nekatere fiziološke simptome pri ljudeh, čeprav ne smemo zanemariti tudi vpliva drugih vidikov v njihovem življenju.

V okoliščinah, ko se moramo spopasti z velikimi zahtevami, ki smo jih komaj še zmožni izpolniti, nastanejo v našem telesu naslednje spremembe:<sup>16</sup>

- adrenalin začne naraščati,
- več krvnega sladkorja prehaja v krvni obtok,
- srčni utrip in krvni pritisk se povišata,
- dihanje postane hitrejše,
- mišice se napnejo in pripravijo telo na odziv z akcijo,
- znojimo se.

---

<sup>16</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 45

Če se vrnemo nekaj tisočletij nazaj v obdobje jamskega človeka, ugotovimo, da je tak odziv telesa človek, ko se je srečal s kakšno divjo živaljo, le izkoristil, ker mu je dal posebno moč in hitrost, da je lahko pravočasno pobegnil. Tudi pešec, ki v današnjem času prečka cesto in zagleda velik tovornjak, ki z vso naglico drvi proti njemu, je lahko srečen, da se v telesu zgodijo naštete spremembe. Ne bi bilo namreč primerno, da bi bil v takšnem trenutku miren in sproščen, temveč je zanj bolje, da se požene v tek, kolikor hitro le more. Če pri človeku pride do telesnega odziva, ni pa potrebna nobena fizična akcija, nastane težava, kam z vso nastalo čezmerno energijo. Če človek ne pozna metode, s katero bi lahko obvladal in pregnal odvečno energijo, se bo ta v njem kopičila in bo verjetno povzročila katerega od fizioloških simptomov.

## **Glavobol**

Glavobol je eden od splošnih simptomov stresa. Pogosto ga povzročajo krči obraznih in drugih mišic, ki jih imamo na glavi. Pri voznikih avtobusov se glavobol največkrat pojavi, kadar vozijo proti soncu in si pri tem ne pomagajo s senčnikom na prednjem steklu ali s sončnimi očali. Glavoboli, ki so posledica napetosti ali stresa, lahko postanejo kronični in so težko ozdravljivi. Migreno kot posebno vrsto glavobola pa navadno povzroči krč krvnih žilic, ki oskrbujejo možgane.<sup>17</sup> Tudi migrena se lahko pojavi zaradi stresa, lahko pa je tudi posledica drugih dejavnikov. Če je migrena posledica prevelikega stresa in napetosti, jo je mogoče zdraviti s hipnozo ali z akupunkturo.

Vozniki največkrat premagujejo glavobol z uživanjem protibolečinskih tablet, ki največkrat povzročajo zaspanost in posledično vplivajo na počutje voznika in zmanjšujejo njegov reakcijski čas. Zelo učinkovita pri odpravljanju vseh vrst glavobola je meditacija, ki pomaga človeku obvladati napetost, s tem pa tudi preprečiti glavobol.

## **Visok krvni pritisk**

V stresnih okoliščinah pride v telesu do več sprememb. Ena izmed njih je povišanje krvnega pritiska. Če se v takšnih okoliščinah ni treba odzivati s fizično akcijo, s katero bi se presežna energija odvedla iz telesa, ostane krvni pritisk visok. Če se stresne okoliščine pojavljajo dan

---

<sup>17</sup>Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 48.

za dnem, posameznik pa zniževanju krvnega pritiska ne nameni vsaj nekaj pozornosti, ta ostane visok.

Ursula Markham<sup>18</sup> je na svoje delavnice za obvladovanje stresa vedno prinesla elektronsko napravo za merjenje krvnega pritiska. Na začetku delavnice je nekaj udeležencem izmerila pritisk, nato pa jih vodila skozi postopek sproščanja. Po sproščanju jim je znova izmerila krvni pritisk. Ta je bil znatno nižji kot na začetku delavnice. Udeležencem delavnic je tako nazorno pokazala, da lahko sami s preprosto metodo premagujejo negativne učinke stresa.

### **3.2.2 PSIHICNE TEŽAVE**

#### **Nespečnost**

Kadar pričakujemo stresni dogodek, je povsem normalno, da noč pred tem težko zaspimo. Tudi če se ves dan soočamo s stresnimi situacijami in se telo pripravlja na odziv s fizično akcijo; a če do tega ne pride, ostaneta vsa napetost in odvečna energija v telesu do večera. V takšnem stanju težko zaspimo. Ko se obračamo v postelji, zaskrbljeni, ker ne moremo zaspati, občutimo še večjo napetost in jezo. Zato telo proizvaja še več energije, mi pa smo še bolj oddaljeni od stanja, ko se bomo pogreznili v spanec.

Strahovi in skrbi v zvezi z napredovanjem, konflikti pri delu in v družini ter bolezen otroka pogosto povzročajo težave s spanjem. Tudi izmensko delo, ki podira običajne vzorce spanja, spada med delovne izvore nespečnosti. Težave s spanjem lahko še poveča uživanje pijač s kofeinom, kot so kava, čaj, kokakola, pitje čokoladnih napitkov in mnogih drugih pijač. Tudi čezmerno kajenje lahko vpliva na spanje. Motnje spanja se lahko pojavijo tudi zaradi uživanja alkoholnih pijač. Vino, pivo in žgane pijače v manjši količini nam lahko pomagajo zaspati. Vendar pa alkohol prekinja cikle spanja in povzroča ponovno naraščanje adrenalina sredi noči. To pa nas lahko prebudi in šele čez nekaj ur nam nato uspe, da spet zaspimo. Zjutraj se zbudimo utrujeni in cikel stres – alkohol – zbujanje – utrujenost – stres se lahko ponovi.

---

<sup>18</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 52.

## **Depresija**

Psihiatri in psihologi menijo, da je depresija zelo razširjeno resno psihološko stanje, v katerega zapade človek, ki ni sposoben premagati stresa. Tak človek pogosto občuti strah. Če je strah zelo velik, lahko človek poseže tudi po svojem življenju. Stresni dogodki v delovnem okolju, kot so na primer neuspeh posel, premestitev na drugo delovno mesto, napredovanje, lahko pri zaposlenih povzročijo različne stopnje depresije.

## **Sindrom izgorevanja**

Izgorevanje je razmeroma nov pojem, ki je bil hitro sprejet v strokovni literaturi. Gre za občutek izčrpanosti pri človeku, ki je pod velikim pritiskom in ima malo virov zadovoljstva. Do sindroma izgorevanja navadno pride pri posameznikih, ki opravljajo poklice, v katerih je potrebno veliko osebne angažiranosti in vlaganja v delo, pričakovanja glede izvedbe dela pa so velika. Pogosto so ti ljudje močno čustveno navezani na svoje delo. Njihova samopodoba je močno povezana z uspešnostjo v poklicu. Ker veliko pozornosti namenjajo delu, jim ostane malo časa za rekreacijo in družino. Da preprečijo izgorevanje, lahko uporabijo različne metode, kot so delegiranje delovnih nalog na podrejene, če jih imajo.

### **3.2.3 VEDENJSKI ODZIVI**

Pri ljudeh, ki so zelo obremenjeni s stresom, se lahko pojavijo tudi spremembe v vedenju, kot so pogostejše kajenje, uživanje večjih količin alkohola, zdravil in drog, ki je lahko povsem samostojni užitek.

#### **3.2.3.1 Potreba po alkoholu in delovanje alkohola na človeško telo**

Ljudje se pogosto odzivajo na stres tudi s čezmernim uživanjem alkohola, ki je prav tako lahko povsem samostojni užitek. To pa lahko škodljivo vpliva na zdravje. Povzroča namreč nastanek ciroze jeter, telesne okvare in vpliva na samomorilnost. Stres v delovnem okolju je najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na uživanje alkohola zaposlenih. Zato je mogoče



posledice, ki jih povzroča uživanje alkohola pri posameznikih, obravnavati tudi kot bolezni, ki so lahko povezane s stresom.<sup>19</sup>

### Primeri izračuna

Delež tekočin v človekovem telesu je 60 % pri ženskah in 70 % pri moških. Ko popijemo alkohol, se ta enakomerno porazdeli po vseh telesnih tekočinah. Če 80-kilogramski moški popije liter piva (40 gramov čistega alkohola), se zaužiti alkohol porazdeli na 56 kilogramov njegove telesne teže. Če 40 gramov zaužitega alkohola delimo s težo telesnih tekočin, dobimo stopnjo koncentracije alkohola v krvi, ki znaša 0,7 gramov na kilogram krvi. Če liter piva popije 60-kilogramska ženska, se 40 gramov alkohola porazdeli na samo 36 kilogramov tekočin. Njena koncentracija alkohola je zato v primerjavi z moškim precej višja, kar 1,1 grama na kilogram krvi.



Vir: spletna stran proizvajalca Drager

Slika 3-2: Alkotest Drager 7410

Tabela 3-3: Količina alkohola v nekaterih pijačah in čas, potreben za razgradnjo alkohola v organizmu

<b>VRSTA PIJAČE</b> volumski %	<b>KOLIČINA</b> v litrah	<b>KOLIČINA</b> ALKOHOLA v ml	<b>KOLIČINA</b> ALKOHOLA v g	<b>ČAS</b> RAZGRADNJE v urah
pivo (5,3 vol %)	0,5 litra	26 ml	21 g	3 ure
vino (10 vol %)	0,2 litra	20 ml	16 g	2 uri
žganje (40 vol %)	0,05 litra	20 ml	16 g	2 uri

Vir: Alkohol v prometu in prometna varnost, mag. Bojan ŽLENDER

V zgornji tabeli lahko vidimo, da npr. pol litra piva vsebuje 26 ml oz. 21 g alkohola, za razgradnjo katerega potrebuje človeško telo tri ure. Pol litra zaužitega piva sicer še ne povzroča stopnje alkoholiziranosti, ki bi bila z zakonskega stališča sporna, dejstvo pa je, da na različne ljudi pijača vpliva različno. To tudi pomeni, da je lahko naše psihofizično stanje že

<sup>19</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 57.

veliko slabše, kljub temu da je rezultat preizkusa alkoholiziranosti še pod mejo prepovedanega, seveda če nismo voznik začetnik, za katerega velja, da mora imeti 0,00 mg/l alkohola v izdihanem zraku, s tem da ne kaže znakov nezanesljivega ravnanja.

### **Učinki alkohola na vožnjo**

Učinki alkohola na vožnjo so:<sup>20</sup>

- poslabšajo se vozniške spretnosti,
- zniža se zmožnost za presojo učinkovitosti in nadzora,
- poveča se pripravljenost na tveganje,
- zmanjša se obseg in pravilnost zaznav, podaljša se reakcijski čas, pojavijo se tudi motnje pri zaznavanju svetlobe.



Vir. [www.dana.si](http://www.dana.si)

Slika 3-3: Prikaz vidnega polja vožnje pod vplivom alkohola

### **Vloga policije pri ugotavljanju kršitev vožnje voznikov pod vplivom alkohola**

Policist sme pri nadzoru prometa ugotavljati, ali imajo udeleženci v cestnem prometu več alkohola v organizmu, kot je dovoljeno. Prisotnost alkohola v organizmu izvaja z alkotestom, etilometrom in strokovnim pregledom z odvzemom krvi in urina. Če policist ugotovi, da ima udeleženec v cestnem prometu v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, mu prepove nadaljnjo vožnjo, odvzame vozniško dovoljenje za 24 ur in kršitelju napiše plačilni nalog ali poda obdolžilni predlog sodniku za prekrške.<sup>21</sup> Če ima voznik v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno (če ne gre za voznika začetnika 0,58mg/l v izdihanem zraku), mu mora na

<sup>20</sup> <http://www.mislizglavo.si>

<sup>21</sup> V *Zakonu o varnosti cestnega prometa*: 132. člen ZVCP-1 je določeno:

Policist sme zaradi ugotovitve, ali ima udeleženec cestnega prometa oziroma udeleženec prometne nesreče v organizmu alkohol ali več alkohola, kot je dovoljeno, izvesti preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola. Če se s preizkusom ugotovi, da ima voznik v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, mu policist prepove nadaljnjo vožnjo, vozniku motornega vozila začasno odvzame vozniško dovoljenje, zoper druge udeležence v cestnem prometu, ki so očitno pod vplivom alkohola in ovirajo ali ogrožajo cestni promet, pa sme odrediti ukrepe, s katerimi jim onemogoči oviranje ali ogrožanje cestnega prometa.

podlagi člena 238/b ZVCP-1 odvzeti prostost za najmanj šest ur oz. do iztreznitve, vendar ne več kot 12 ur, da ne bi še naprej delal prekrškov.

### 3.2.3.2 Mamila, psihoaktivna zdravila in druge psihoaktivne snovi

Voznik ne sme voziti vozila, če je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo<sup>22</sup>. Omenimo predvsem uživanje drog za sproščanje, kot sta na primer marihuana in kokain, ter zlorabo predpisanih drog. Čeprav zdravniki, ki se spopadajo z boleznimi zaradi stresa pri delu, opozarjajo na vse večji razmah uživanja drog, pa resnični obseg tega problema in tudi stroški, ki so s tem povezani, niso znani. Mogoče pa je trditi, da ta pojav vpliva na odsotnost pri delu, produktivnost in na nesreče pri delu.

Zdravila vplivajo na zapletene, zahtevnejše operacije, ki so potrebne za varno vožnjo. Sposobnosti voznikov so že od začetka različne. Če pri tem upoštevamo še individualne razlike v reagiranju človeka na zdravilo, dobimo širok spekter na videz nenevarnih zdravil, ki pa lahko opazno zmanjšajo voznikovo zmožnost za vožnjo. Značilno je, da motijo voznikovo zbranost, pozornost, presojo in reagiranje. Voznik se ne zaveda, da njegova vožnja ni več ustrezna in da z njo ogroža sebe in druge. Postane lahko veseljaški, otopel ali celo brezbrizen. Spremenjen je njegov odnos do vožnje. Trigoniki<sup>23</sup> morajo imeti na ovitku natisnjen rdeč trikotnik in opozorilo. Zdravila, ki učinkujejo na psihomotorično dejavnost, lahko razdelimo v dve skupini. Prva skupina zdravil močno vpliva na vozniške sposobnosti. Ljudje, ki se z njimi zdravijo, ne smejo voziti motornega vozila. Označena so s polnim rdečim trikotnikom na ovitku. Druga skupina zdravil lahko vpliva na psihofizične sposobnosti tako, da vožnja ni več varna. Označena so s praznim rdečim trikotnikom na ovitku.

---

<sup>22</sup>Zakon o varnosti cestnega prometa: 131. člen ZVCP-1:

"(1) Voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo. Učitelj vožnje ne sme usposablјati kandidata za voznika motornega vozila in spremljevalec ne sme spremlјati voznika, če je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo."

<sup>23</sup> Trigoniki so zdravila, ki jih vozniki ne smejo uživati, ker so po zaužitju le-teh zmanjšane psihofizične sposobnosti.

## Vloga policije pri ugotavljanju kršitev vožnje voznikov pod vplivom mamil ali psihoaktivnih zdravil

Policist sme pri nadzoru prometa ugotavljati, ali udeleženci v cestnem prometu vozijo pod vplivom mamil ali psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi. Prisotnost le-teh ugotavljajo s postopkom za prepoznavo znakov oziroma simptomov vožnje pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki je prikazan na sliki 5. Ta test je nadaljnja podlaga za odrejanje strokovnega pregleda z odvzemom krvi in urina. Če se s testom ugotovi prisotnost nedovoljenih substanc, se vozniku prepove nadaljnjo vožnjo.

### 3.3 VIRI STRESA V CESTNEM PROMETU



Vir: [www.delo.si](http://www.delo.si)

Slika 3-4: Prometna gneča na cesti

Vsako delovno mesto vključuje mnogo možnih virov stresa. Slabe delovne razmere, dolg delavnik, časovni pritisk, samostojno odločanje ter slabi odnosi s predstojniki in sodelavci – vsak od virov ali skupaj povzročijo škodljive pritiske na ljudi. Nekatera dela, delo v nekaterih poklicih je že po naravi bolj stresno od drugih. Preizkusni voznik in vojak v spopadu morata pri opravljanju svojih dolžnosti tvegati življenje. Policisti in nadzorniki letalskega prometa

delajo v zahtevnih okoliščinah, saj je od njihove presoje in sposobnosti odvisna varnost ljudi. Ljudje zaznavamo dogajanje okrog nas s čutili. Če so delovne razmere neprimerne ali celo nevarne, lahko vplivajo na nastanek mnogih bolezni in delujejo kot stresni dejavniki.

### 3.3.1 FIZIČNI DEJAVNIKI

#### *Hrup*

Hrup je vsak nezaželen ali neprijeten zvok, ki kvarno vpliva na počutje in zdravje ljudi. Isti zvok je lahko za nekoga prijeten, za drugega pa stresen. Uho je naš receptor za hrup. Hrup moti koncentracijo, zmanjšuje delovno zmožnost, pazljivost, zmožnost sprejemanja informacij in pomnjenja. Moti tudi koordinacijo gibov in zmanjšuje natančnost dela. Škodljivi učinki hrupa so odvisni od dolžine izpostavljenosti, individualne občutljivosti, frekvence, ravni in oblike zvoka. Vir hrupa je promet, ki ga ustvarjajo prevozna sredstva s svojim delovanjem, če pa je tu še premagovanje razdalj, je ta hrup še večji. Uporaba sredstev, ki jih uporabljamo za potovanja iz kraja v kraj, je vzrok masivne in različne izpostavljenosti hrupu. Število in intenziteta teh faktorjev hrupa spravlja naše življenjsko okolje v stalen in včasih neznosen stres.<sup>24</sup>

Cestni promet je najpomembnejši dejavnik okoljskega hrupa. V samih mestih so glavni viri hrupa motorji osebnih avtomobilov in gospodarska vozila, kamor spadajo vozila mestnega potniškega prometa, vozila javnih podjetij, dostavna in intervencijska vozila, manjši tovornjaki in motorji. Eni od glavnih povzročiteljev hrupa so zastarela vozila, predvsem vozila mestnega potniškega prometa. Hrup zaradi tovornih vozil se je v mestnih središčih z gradnjo obvoznic zmanjšal. Vendar pa nekateri zvoki v našem okolju motijo našo sposobnost komunikacije. Lahko onemogočijo poslušanje zelenih zvokov ali motijo našo sposobnost koncentracije pri opravljanju nalog, razmišljanju in delu, lahko nas prestrašijo, motijo naše spanje, celo ogrožajo zdravje, če povzročajo psihološke strese.

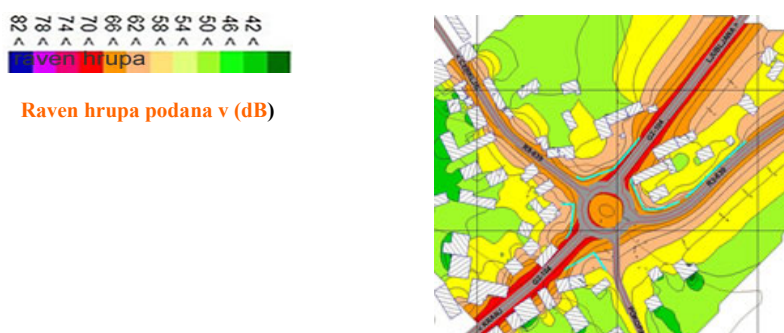
---

<sup>24</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 28.

<sup>24</sup> Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje, Operativni programi s področja hrupa.

Pri varovanju okolja pred hrupom je najpomembnejše prostorsko načrtovanje, in sicer predvsem pri zmanjševanju hrupa cestnega prometa. Ukrepi za zmanjšanje hrupa cestnega prometa obsegajo:

- uporabo modernejših in tišjih transportnih sredstev,
- uvedbo omejitve hitrosti prometa v mestnem prometu,
- planiranje in regulacijo prometne ureditve s preusmeritvami prometa na druge ceste,
- tehnične ukrepe, npr. uporabo poroznega asfalta na cestišču,
- uvedbo krožnega prometa za izognitev hrupu ob ustavljanju in speljevanju avtomobilov na semaforiziranih križiščih,
- namestitev protihrupnih ograj,
- prometne zapore v središču mest,
- ureditev kolesarskih poti v mestih,
- posodobitev voznega parka mestnega prometa.



Vir: DDC, Družba za svetovanje in inženiring d.o.o.

Slika 3-5: Vpliv hrupa cestnega prometa kljub protihrupni zaščiti v nočnem času

### Vibracije, vibracijska bolezen in njeni znaki

Vibracije, ki smo jim izpostavljeni dalj časa, lahko povzročijo vibracijsko bolezen. Ta bolezen se kaže v nizu motenj, ki nastanejo ob dolgotrajni izpostavljenosti vibracijam. V prevozu oziroma v transportnem sredstvu v cestnem prometu, kakor tudi v drugih panogah prometa se vibracije prenašajo predvsem od spodnjega dela telesa po hrbtenici. Prav zato ima večina voznikov probleme s hrbtenico. Posledica vibracij pri delu je slabše zaznavanje bolečin, temperature, vibracij in zvoka. Ob dolgotrajnejši izpostavljenosti se zmanjša psihična zmogljivost. Povečajo se utrujenost, razdražljivost, nevarnost nesreč in poškodb. Hude oblike vibracijske bolezni privedejo do popolne nezmožnosti za opravljanje dela.

Splošnim vibracijam so predvsem izpostavljeni delavci, ki delajo na transportnih sredstvih, vozniki, traktoristi in vozniki gradbene mehanizacije, pa tudi delavci v gradbeništvu in v drugih vejah industrije, kjer vibracije delujejo na celo telo. Delavec pri delu reagira na vibracije na dva načina:

- zavestno in
- refleksno.

Zavestno reagira s spremembo telesnega položaja, refleksno pa s povečanjem mišičnega tonusa, ki naj bi preprečil nihanje drugih organov. Refleksna reakcija na vibracije poveča obremenjenost zaradi statičnega mišičnega dela, kar je za človeka fiziološko zelo naporno in utrudljivo. Občutljivost organizma je odvisna od fizikalnih parametrov vibracij, od trajanja izpostavljenosti (od urne, dnevne, tedenske, letne), od odzivnosti delavca na vibracije, konstitucije telesa, človekove predispozicije (spol, starost delavca), od zdravstvenega stanja delavca, stanja kritičnih organov oziroma organskih sistemov, od pogostosti izpostavljenosti delavca vibracijam, načina odmora pri delu itd. Delavci, ki so pri delu izpostavljeni vibracijam, slabše zaznavajo bolečino, temperaturo in vibracije same in slabše slišijo. Po daljši izpostavljenosti se zmanjša delavčeva psihična zmogljivost, poveča se utrujenost in razdražljivost, zaradi tega se poveča tudi nevarnost nezgod in poškodb pri delu. Težke oblike vibratorne bolezni z organskimi in generaliziranimi spremembami pripeljejo do popolne izgube delazmožnosti.<sup>25</sup>

### **Prah in njegova škodljivost**

Prah so trdi delci, ki nastanejo pri motorjih z notranjem izgorevanjem, v industriji in drugih dejavnostih. Prah v zraku je škodljiva in moteča snov, lahko je nevaren in deluje kot stresor. Škodljivost prahu je odvisna od njegove koncentracije, trajanja človekove izpostavljenosti prahu, intenzivnosti dihanja in težavnosti dela. Prah v zraku je škodljiva, nevarna ali moteča snov in lahko povzroča specifične bolezni dihal. Škodljivost prahu je odvisna od koncentracije in ekspozicije prahu, ki je odvisna od trajne izpostavljenosti določenim koncentracijam prahu, in od intenzivnosti dihanja, torej od težavnosti dela. Za prah velikosti približno od 0,25 do 5 mikrometrov je varovalni sistem zgornjih dihal najmanj učinkovit, zato lahko zaide do alveol in je higiensko posebej pomemben.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 28

<sup>26</sup> Treven, S., 2005, Premagovanje stresa, str. 28



Vir: <http://www.sanacija-svinec.si>

Slika 3-6: Merilnik prašnih delcev v zraku (Ministrstvo za okolje in prostor)

## Svetloba

Eden od temeljnih dejavnikov okolja, ki spremlja življenje na Zemlji že od njegovega nastanka, je sončna svetloba. Biološko najaktivnejši del je ultravijolični del sončne svetlobe, ki je za zdravje nujni del svetlobnega sevanja, iz našega življenja pa je precej izločen. Največkrat nas ultravijolični del sončne svetlobe ne doseže, saj ga okenska stekla, avtomobilski vetrobrani, očala in kontaktne leče ne prepuščajo. V zimskih mesecih in pri voznikih oz. ljudeh, ki so pogosto v zaprtih prostorih, lahko hitro nastopi depresivnost zaradi pomanjkanja svetlobe. Priporočljivo je, da najmanj uro na dan, ne glede na vreme, preživimo na prostem. Ko smo v hiši, je najboljšo živeti ob odprtih oknih, da nas doseže tudi ultravijolična svetloba.<sup>27</sup>

Človeški organizem potrebuje za normalno funkcioniranje eno uro svetlobne intenzivnosti vsaj 1000 luksov dnevno (en luks je svetloba, ki jo daje 100-vatna žarnica na razdalji približno 1,5 metra). Toliko svetlobe praktično dobimo le na prostem, saj tudi v dobro umetno osvetljenem prostoru osvetlitev ne presega 400 luksov. Ura, prebita na odprtem prostoru brez očal, nam tudi v oblačnem vremenu (če dan ni pretemen) da dovolj svetlobe za cel dan. V tej uri se v organizmu ustvarja s pomočjo uzrte svetlobe serotin, ki mu poljudno pravijo tudi hormon sreče, saj v nas ustvarja dobro razpoloženje. Zato je jutranje bivanje na prostem dobra priprava na soočanje s stresi delovnega dne, pa tudi za odpravljanje njegovih posledic. Če nimamo moči za fizično gibanje, si privoščimo vsaj "čemenje" na soncu. Že ura takega

---

<sup>27</sup> Ostan, I: Ko zdravila odpovedo. Ljubljana, Aura, 2001.



čemenja deluje sproščujoče. To je potrebno početi vsak dan, saj učinki ne trajajo več kot dan ali dva.<sup>28</sup>

### **3.3.2 DRUGI FIZIČNI DEJAVNIKI**

#### **Spanje in počitek**

Večina ljudi v razvitem svetu potrebuje od 6,5 do 8,5 ur spanja. Toda nekateri ljudje potrebujejo za popoln počitek precej manj spanja, drugi pa 9 ur in več. Prava je tista količina spanja, ki nam omogoča, da smo po spanju res spočiti. Pri dobrem spanju približno po 45 minutah trdno zaspimo in iz tega spanca nas je težko zbuditi. Od 30 do 40 minut vztrajamo v tem stanju. Imunski sistem tedaj deluje s polno močjo. Ta del spanja je najboljši za zdravje. Nato se začnemo dvigati v plitko spanje in v polsen REM<sup>29</sup>, ki ga dosežemo kakih 90 minut po začetku spanja. Najgloblje spanje je v urah pred polnočjo in štejejo dvojno. Narava je poskrbela, da že v prvem delu počitka dosežemo najpomembnejši del spanja, to je globoki spanec, in si tako tudi v primeru kratkega počitka zagotovimo kar nekaj regeneracije.<sup>30</sup>

Preprosta in učinkovita je metoda "polaganja dlani na oči", ki se imenuje palming. Palming je metoda, pri kateri v sedečem položaju s komolci, naslonjenimi na mizo, za 10 do 15 minut z dlanema zatemnimo oči.

#### **Telesno gibanje**

Ura hoje na prostem ob dnevni svetlobi je po izkušnjah mnogih zelo sproščujoče in poživljajoče sredstvo, zlasti zjutraj. Povezuje tri dejavnike življenjske moči: telesno gibanje, zrak in svetlobo. Gibanje je nujno dobro za hidracijo telesa. Le ob fizičnem gibanju lahko pride popita voda do vseh predelov organizma. To omogoča boljše razstrupljanje organizma in bistveno večje topnosti telesnih tekočin. Ob zadostnem pitju vode je ena ura hoje dovolj, da zagotovimo hidriranost organizma za kar 12 ur. Ob sedanjem stresnem življenju ne gre pozabiti, da fizično gibanje ustvarja antistresne hormone. V pradavnini je bila stresna situacija (napad zveri, sovražnika) vedno povezana ali z begom ali z napadom. Zato je po stresnem

---

<sup>28</sup> Ostan, I.: Človeški viri v prometu, vodilo k predavanjem, Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, 2003.

<sup>29</sup> REM - Rapid eye movement, v slovenski literaturi ponekod označen s HOG - hitro očesno gibanje.

<sup>30</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 106.

dnevu dobro, če vsaj eno uro hodimo. Jutranja hoja pa nas napolni z antistresnimi hormoni in tako laže kljubujemo stresom delovnega dne.<sup>31</sup>

## **Svež zrak**

Vsakdo ve, da je zrak življenjsko najpomembnejša snov, saj brez njega umremo v nekaj minutah. Veliko manj pa se zavedamo, da s pljuči, pa tudi s kožo, zaužijemo veliko več snovi kakor skozi želodec. Teža snovi, ki jo pridobi zdrav organizem iz zraka, predstavlja kar 88 do 89 % vseh zaužitih snovi, kar je približno 7,75-krat več od teže zaužitih pijač in čvrste hrane. Dobro je, če upoštevamo pravilo dihanja, da vdihavamo vedno skozi nos. Najboljši zrak je v gorah ob slapovih, ki je za kar 1000-krat več negativnih ionov v zraku kot v pisarni. Negativni ioni so kot nekakšni vitamini v zraku. Še posebno pomanjkanje negativnih ionov v zraku je moč začutiti tik pred dežjem. Ko pa se ulije dež, začutimo olajšanje, ker padanje dežnih kapljic močno poveča število negativnih ionov v zraku. Čim več časa preživimo na prostem.<sup>32</sup>

## **Pitje vode**

Če izgubimo manj kot liter tekočine, se zmanjša sposobnost opravljanja težkega dela do 15 %, pri izgubi treh litrov vode pa se zmanjša delovna sposobnost celo za 30 %. Poleg zraka je torej naše poglavitno živilo voda. Dehidriranost je problem civiliziranega sveta. Dnevno bi morali popiti vsaj 8 kozarcev ali 1,6 litrov vode, lahko pa več ali manj – odvisno od posameznika. Je pa to precej več, kot nam narekuje občutek žeje, ki se pojavi takrat, ko je telo že hudo dehidrirano. Pri količini popite vode se ravnamo po barvi urina, ki je svetlo rumen, ko je količina vode primerna. Dobro je, če dan začnemo s popitima dvema kozarcema vode. Piti je najbolje pol ure pred obrokom, naslednji kozarec zaužijemo vsaj dve uri po obroku. Med obrokom ne pijemo, saj to poslabša prebavo. Z zadostno količino dnevno popite vode in telesne aktivnosti (najmanj ena ura hitre hoje) zadostimo hidriranosti telesa za 12 ur.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Ostan, Iztok, Človeški viri v prometu, vodilo k predavanjem, Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, 2003.

<sup>32</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 51, 57, 59.

<sup>33</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 34, 39.

### 3.3.3 PSIHOSOCIALNI DEJAVNIKI

#### **Odnosi s sodelavci in svojimi nadrejenimi**

Delavce v odnosu do svojih nadrejenih obremenjujejo odnosi, vedenje in zahteve nadrejenih, pomanjkanje podpore nadrejenih in premajhna udeležnost pri soodločanju. Kot nekoliko bolj stresne pa ocenjujejo premalo možnosti za učinkovito posvetovanje o problemih, slabo vzdušje med delavci in njihovo vedenje, težave pri timskem delu in reševanju konfliktov ter pomanjkanje podpore nekaterih sodelavcev. Posamezniku pogosto pohvala, ki je bila izrečena v prijetnem vzdušju, pomeni veliko več, kot bi mu pomenila finančna stimulacija pri delu, pri katerem prihaja do stalnih konfliktov. Da bi ugotovili, kakšne so potrebe, želje, pričakovanja in interesi posameznika ali skupine, je treba živeti s kolektivom, sodelavce dobro poznati, z njimi komunicirati in jih opazovati ter imeti do njih pozitiven odnos.

#### **Odnosi med vozniki v cestnem prometu**

Cestni promet je najnevarnejši način mobilnosti sodobnega človeka. Prometno nevarna dejanja so povezana pretežno s človekom kot povzročiteljem posameznikom, katerega napaka se izraža v okviru socialne interakcije z drugimi vozniki, na katero tudi posledično vpliva. Socialne lastnosti voznika, ki so del potez osebnosti, vplivajo na posameznikovo tvegano ravnanje in obnašanje. Na socialne lastnosti voznika posameznika moramo vplivati z vzgojo za socialno sprejemanje drugih, da preprečimo visok delež prometnih nesreč, ki jih povzročajo vozniki zaradi napačne socialne interakcije. Udeležencem v prometu mora postati jasno, da je njihova obveznost, da s svojim ravnanjem omogočijo učinkovito odvijanje prometa. Korist posameznika ne more imeti več prednosti pred koristjo prometne javnosti. Na prometnih površinah se ne moremo več obnašati, kot nam drago. Tolerantnost in spoštovanje interesov drugih ne more biti več le parola. Tu gre za negovanje ustrežnejšega odnosa med prometnimi udeleženci. Stališča in namere ravnanja ter obnašanja so bistveni dejavniki varnega ravnanja. Na ravnanje posameznika ima socialni odnos do drugega voznika neposreden vpliv. Ta odnos »se razteza« od primernega (dopuščanje, odstopanje, prijaznost, dobrohotnost, nenapadalnost) do izrazito neprimernega (uveljavitev sebe, neopažanje drugih, aroganca, zavestno negiranje pravic drugih, napadalnost).<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Justinek, A.: Ugodno socialni odnosi med vozniki kot eden temeljev cestnoprometne varnosti, december 2009, [www.planetgv.si](http://www.planetgv.si).

### 3.3.4 PREHRANA

Splošno znano je, da ljudje v današnjem času pojemo več hrane kot pred 20 ali 30 leti. Ena od tehnik, kako do količine hrane, ki jo še lahko zaužijemo, je ta, da normalna porcija mesa ali ribe naj ne bi bila večja od vaše dlani. Če imamo za prilogo pečen krompir, ga pojemo toliko, kot ga spravimo v eno pest. Porcija sira ali čokolade ne bi smela biti večja od dveh prstov. Količina masla pa ne bi smela biti večja od vrha prsta. Jejmo počasneje. Želodec potrebuje približno dvajset minut, da signalizira možganom, da je poln, povprečen obrok pa traja le 10 minut. Posledica je, da jemo mnogo preveč, kot potrebujemo, in ravno zato je več kot 60 % Američanov predebelih. Dokler uživamo v grižljaju, odložimo vilice na krožnik. Če se po končanem kosilu še vedno počutimo lačne, potrpite 10 do 20 minut, preden začnemo ponovno jesti. Obstaja precejšnja verjetnost, da pozneje ne bomo lačni, ker bo želodec opozoril možgane, da je poln.<sup>35</sup>

Zmanjšajmo potrebe po hrani s presnimi živili. Uživanje večidel presne vegetarijanske hrane je med drugim tudi tista značilnost, po kateri se ločijo dolgo živeča ljudstva od drugih, ki tudi živijo v skladu z naravo, a v povprečju ne dosegajo izjemne starosti. Treba je poudariti, da ni dovolj, da je hrana (pretežno) presna. Biti mora tudi polnovredna in uravnotežena.<sup>36</sup>

---

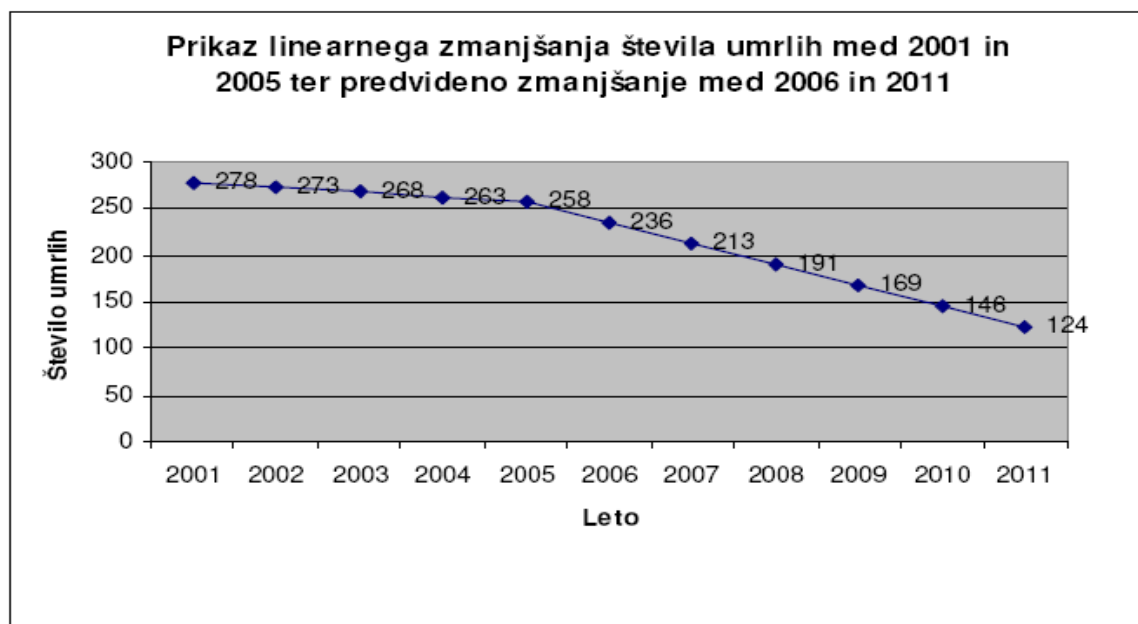
<sup>35</sup> <http://lifestyle.ena.com>

<sup>36</sup> Ostan, Iztok: Ko zdravila odpovedo. Ljubljana, Aura, 2001.

## 4 VLOGA POLICIJE PRI ZMANJŠEVANJU VPLIVA STRESA PRI VOŽNJI KOT DEJAVNIKA PROMETNIH NESREČ

Varnost prometa je ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. V tem pomenu je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad dogajanjem v cestnem prometu in potrebne vzvode, s katerimi lahko (poleg posameznika) vpliva na varnost cestnega prometa. Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je možno s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture. Prometna varnost je odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov. Vsak nosi svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi.

### 4.1 CILJI



Policija

Slika 4-1: Prikaz pričakovanega zmanjšanja števila umrlih po letu 2005 do 2011

Za doseg zmanjšanja števila smrtnih žrtev na 146 v prometnih nesrečah v letu 2010 je bilo preverjeno in simulirano več vrst scenarijev. S stalnimi aktivnostmi in sprotim spremljanjem stanja prometne varnosti, hitrim odzivanjem na ugotovljene pomanjkljivosti ter predvsem aktivnejšem delovanjem, medsebojno usklajenostjo in usmerjeno k cilju lahko zmanjšamo število umrlih v prometnih nesrečah. Ob predpostavki nadaljevanja koordiniranega, kontinuiranega, akcijskega, vsebinsko domiselnega, stalnega in vztrajnega dela vseh akterjev bo moč doseči rezultat med 120 in 130 umrlih v prometnih nesrečah v letu 2011<sup>37</sup>.

## **4.2 UKREPI ZA DOSEGO CILJEV**

Ukrepi za doseg ciljev nacionalnega programa so razdeljeni na štiri glavna področja, in sicer<sup>38</sup> na:

- človekovo ravnanje,
- prometno okolje,
- vozila in
- institucionalno področje.

### **Človekovo ravnanje**

Človek je najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil pomembno prispevajo k nastanku nesreč. Ukrepi so zato neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu (npr. s prometno vzgojo, preventivnimi akcijami in z represivnimi ukrepi) ali posredno (npr. s spreminjanjem prometne infrastrukture, kot so ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol, v bivalnih naseljih, kar prepreči nevarna ravnanja, idr.). Ukrepi, katerih posledice so lahko v kratkem času pozitivne, so: pogostejša uporaba varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v motornih vozilih, znižanje hitrosti vožnje, preprečevanje zlorabe alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi v prometu, zagotavljanje varnosti pešcev in še posebej varnosti otrok<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 8.

<sup>38</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 14.

<sup>39</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 14.

## **Prometno okolje**

Načrtovanje in oblikovanje cestne infrastrukture vključno z njenim okoljem je za dolgoročno doseganje trajnega zagotavljanja prometne varnosti ključnega pomena. Pri načrtovanju, oblikovanju, vzdrževanju, gradnji, upravljanju, nadzoru in uporabi cest je potrebno izvajati take preventivne in kurativne ukrepe, ki bodo vodili k trajnemu izboljševanju prometne varnosti na cestah. Nekatere ceste izkazujejo visoko stopnjo tveganja in prav tako posamezna mesta oziroma odseki cest (posamezna križišča, krivine, zožitve, odseki, kjer so pogosta prehitevanje, itd.). Varnost obstoječega cestnega omrežja je mogoče izboljšati s stalnim spremljanjem tistih odsekov ceste, ki predstavljajo potencialno nevarnost za nastanek prometnih nesreč<sup>40</sup>.

## **Vozila**

V zadnjem desetletju se je varnost, ki jo voznikom in potnikom, pa tudi drugim udeležencem, zagotavljajo vozila v primeru trka, pomembno povečala. Poleg konstrukcijskih lastnosti vozil so se izboljšali tudi vplivi na okolje. V zadnjem obdobju dajejo velik pomen spremljanju starosti voznega parka, saj stara vozila ne postajajo nevarnejša le zaradi morebitne obrabe, ampak tudi zaradi tehnološkega zaostajanja starih modelov<sup>41</sup>.

## **Institucionalna področja**

Prometno varnost ureja vrsta zakonov in podzakonskih aktov, ki morajo biti medsebojno usklajeni in naravnani k povečanju varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Pogosto lahko ukrepi na področjih, ki posredno vplivajo na varnost prometa, prispevajo k večji varnosti (npr. regresiranja škod pri povzročiteljih nesreč pod vplivom alkohola ali drog, posebni pogoji zdravstvenega zavarovanja, ki zahtevajo uporabo zaščitnih sredstev, kot so varnostni pas ali čelade ipd.)<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 24.

<sup>41</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 26.

<sup>42</sup> Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Ljubljana 2006, str. 27.

### **4.3 REPRESIVNO DELOVANJE POLICIJE**

Danes policija po vsej verjetnosti izgublja del pozitivnega odnosa z javnostjo tudi zaradi razmerja med represivnim in preventivnim delom. Na odnos javnosti do policije posredno vpliva tudi (ne)kvaliteta dela različnih državnih in drugih institucij, ki imajo dolžnost in možnost vplivati na stanje cestnoprometne varnosti. Glavno breme zagotavljanja prometne varnosti sloni danes na represivnih mehanizmih. Vendar si v demokratičnem načinu življenja ljudje želijo več svobode in manj nadzora tudi na cestah, a brez nadzora tudi varnosti ne moremo pričakovati. Zato večina ljudi, ki realno ocenjuje današnje stanje varnosti cestnega prometa, podpira tovrstni policijski nadzor. Kot posamezniki pa si ne želijo biti nadzorovani oz. želijo, da bi bil policijski nadzor nad njimi čim manjši.

Za varnost v prometu je zelo pomembna stalna prisotnost policistov, da vozniki dobijo občutek, da jih bo vsaka kršitev drago stala. Prav to še dodatno povečuje stres voznikov, hkrati pa se ta zmanjšuje, saj vozniki vejo, da bo, če se zgodi nesreča, tudi pomoč učinkovita in hitra. Pri nadzoru in urejanju prometa je treba povečati občutek voznikov o prisotnosti policistov na terenu. Z vključitvijo medijev v policijski nadzor bo ta postal odmevnejši, policijsko delo pa bo bolj opaženo. Ljudem je treba povedati, da je policija med njimi tudi z avtomobili bele, rdeče in kakršne koli druge barve. Stopnja verjetnosti, da bodo nadzorovani, je zato zelo visoka.

Policisti v prometu opazijo stanje voznikov in izločijo iz prometa tiste, za katere ocenjujejo, da so zaradi stresa neprimerni za vožnjo. Največkrat se zaradi vožnje pod vplivom stresa pojavlja utrujenost, ki vpliva na človekove sposobnosti in posredno s tem tudi na varnost v cestnem prometu. Pri ugotavljanju utrujenosti voznikov se pojavi problem takrat, ko vozila nimajo vgrajenih tahografov ali zapisnih naprav vožnje, iz katerih bi bil razviden čas trajanja vožnje, počitek in sama vožnja. Policisti se srečujejo tudi s problemom, da so premalo poučeni o znakih stresa med vožnjo in ugotavljanjem simptomov stresa med vožnjo. Prav tako policisti nimajo naprav, s katerimi bi lahko ugotavljali stres pri voznikih in mejo stresa, pod katerim je voznik še zmožen ali zmožen voziti varno. Zavedati se moramo, da samo z izvajanjem represivnih ukrepov ne bomo izboljšali varnosti cestnega prometa. Izdelati je treba preventivne programe, v katerih morajo sodelovati tudi druge institucije s področja šolstva, zdravstva, lokalne skupnosti, državni organi ter druge.



## **Zakonske določbe o vožnji pod vplivom stresa**

V zakonskih poglavjih o alkoholu, mamilih in drugih psihotropnih snoveh je jasno opredeljeno, da nadzor nad uživanjem prepovedanih oziroma prevelikih količin alkohola, mamil ali zdravil izvaja policija z različnimi tehničnimi in drugimi sredstvi. Glede stresa oziroma telesnega in duševnega stanja, ki ne omogoča varne udeležbe v prometu, pa je vloga policije manj jasna, kljub temu da je vožnja v takem stanju zelo nevarna za voznika in druge udeležence v prometu. Glavno pristojnost tu ima zdravnik, ki lahko osebo napoti na ponovni zdravniški pregled, če meni, da zaradi psihične ali telesne bolezni ni več sposobna za vožnjo.

Policist pa je na podlagi 1. alineje 1. odstavka 238. člena ZVCP-1 pristojen, da vozniku prepove nadaljnjo vožnjo in mu začasno odvzame vozniško dovoljenje, če meni, da je zaradi telesnega ali duševnega stanja zmanjšana voznikova sposobnost za vožnjo<sup>43</sup>. Prav tako policija lahko predlaga izredni zdravniški pregled, če sumi v voznikovo sposobnost vožnje. Zakon resda omogoča ukrepanje zoper take voznike, vendar se takoj pojavi dvom o usposobljenosti policistov za odločanje o tem, kdo ni sposoben za vožnjo in kdo je. Tehnične možnosti za tovrstno ugotavljanje namreč policist nima, pač pa ukrepanje temelji le na subjektivni oceni policista. Že samo bežen pogled na obsežnost pravne podlage za preprečevanje vožnje pod vplivom stresa pove, da je področje glede na njegovo pomembnost premalo raziskano in dorečeno.

### *249. členu ZVCP-1 določa:*

Če policist ugotovi, da v cestnem prometu vozi vozilo oseba, ki nima pravice voziti takega vozila ali za katero iz upravičenih razlogov meni, da ni sposobna voziti takega vozila, ji sme preprečiti nadaljnjo vožnjo.

## **4.4 PREVENTIVNO DELOVANJE POLICIJE**

Policija v sodelovanju s predstavniki ministrstva za promet in z drugimi institucijami opravlja preventivne akcije, s katerimi opozarjajo na najpogostejše kršitve voznikov v cestnem prometu, kot so neprilagojena hitrost, neuporaba varnostnega pasu, vožnja pod vplivom alkohola, vožnja v nasprotni smeri. Prav tako skrbi za nove pristope pri preventivnem delu na

---

<sup>43</sup> 238. člen ZVCP-1

(1) Poleg primerov iz 132. člena tega zakona prepove policist vozniku nadaljevanje vožnje in mu začasno odvzame vozniško dovoljenje, če je zaradi telesnega ali duševnega stanja zmanjšana njegova sposobnost za vožnjo.

področju cestnega prometa. Izbrane dobre rešitve posameznih policijskih uprav predstavlja drugim policijskim upravam, da jih uporabijo pri svojem delu. Preventivne akcije, s katero bi opozarjali na vožnjo pod vplivom stresa policija, ni opravila, je pa z drugimi preventivnimi pristopi, kot je urejanje prometa na cestah in križiščih ob zgostitvah, med prireditvami na cestah in ob drugih dogodkih, ki zahtevajo začasno spremembo prometne ureditve, vplivala na zmanjšanje stresa pri vožnji. Na več krajih, kjer so se zgodile prometne nesreče s smrtnimi žrtvami, je policija organizirala dodatne ogleda, na katere je povabila predstavnike upravljavcev in vzdrževalcev cest, občin, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in druge. Po teh ogledih so bili sprejeti tudi tehnični ukrepi za preprečevanje prometnih nesreč na teh odsekih. Policija deluje v vrtcih in šolah tako, da z vodji policijskih okolišev organizira preventivne akcije "Varno na poti v šolo in domov", "Policist Leon svetuje", da bi se naši najmlajši izobrazili o vedenju v prometu.

#### **4.5 NASVETI ZA ZMANJŠANJE VOŽNJE POD VPLIVOM STRESA**

##### **Zmanjšanje gostote prometa**

Zmanjšanje gneče v prometu ne zahteva posegov v prometno infrastrukturo, pač pa v družbene odnose. Učinke lahko dosežemo na več načinov, vendar je potrebno v sodelovanju z drugimi državnimi službami in gospodarskimi družbami z bonitetami (gibljev delovni čas, brezplačni avtobusni prevoz po mestih in brezplačno parkiranje na robu mesta, vožnja z vlakom in avtobusom po nižjih cenah – tako bi preusmerili del sredstev s cestnega programa na programe železnice) stimulirati udeležence v prometu, da bi se v vozilih vozil več kot le voznik. Promet bi se moral razporediti v širših časovnih intervalih. Spodbudimo delodajalce, da razmislijo o delnem opravljanju dela od doma, če je to mogoče.

##### **Sprememba nekaterih pravil vožnje v cestnem prometu**

Nekateri zdaj veljavni predpisi so neučinkoviti in nepraktični. 25 čl. ZVCP-1 določa: "Prepovedano je sunkovito speljevanje, zaviranje ali ustavljanje, razen v nevarnosti." Zgolj s spremembo prometnega predpisa je možno doseči veliko hitrejše in učinkovitejše odvijanje prometa. Hitrejše praznjenje križišč je ključnega pomena za ožvitev prometa. Treba je povečati efektivno hitrost prometa skozi križišča, prav tako tudi hitrost počasnih strnjenih kolon. Pomembno je, da policisti v najprometnejših križiščih usmerjajo promet in s tem

priganjajo voznike, naj speljujejo hitreje, povečajo hitrost .... Pomembno je, da se opazi interes prometnih organov in njihovo prisotnost vsepovsod, čeprav za kratek čas.

### **Zavijanje v desno pri rdeči luči na semaforju**

Zakaj ne bi kot v nekaterih drugih državah (ZDA) omogočili zavijanja v desno tudi pri rdeči luči na semaforju, seveda če pri tem nikogar ne ogrožamo? Zakaj stati na semaforju in porabljeni energijo, prevozna sredstva in čas, če je vozni pas na naši desni, na katerega nameravamo zaviti, prazen? Na voziščih s po dvema voznima pasovoma v eno smer bi lahko omogočili, vsaj v konicah, zavijanje v desno na obeh pasovih. To bi marsikje občutno skrajšalo vrste vozil. Enako velja za zavijanje v levo, kjer je promet zelo gost. Tudi z uporabo dodatnih zelenih puščic na semaforju, kjer drugih možnosti ni, bi marsikje lahko znatno pospešili promet, zdaj pa vozniki po nepotrebnem čakajo na zeleni interval. Puščice bi namestili na vsa prometnejša križišča, kjer jih še ni.

### **Povečanje odzivnosti prepočasnih voznikov**

Čeprav je največ kritike usmerjene na prehitre voznike, se le malokdo zaveda, da marsikatero divjanje spodbudijo vozniki, ki s pretirano počasnostjo ustvarjajo kolone. To so ljudje, ki speljujejo z veliko zamudo, ustvarjajo velike presledke v kolonah, med sabo in kolono za njimi, predolgo čakajo v križiščih. Od omenjenih voznikov moramo zahtevati večjo odzivnost.

### **Povečanje odzivnosti voznikov v križiščih pri zeleni luči na semaforju**

Vozniki čakajo, da spelje vozilo pred njimi, preden prestavijo v prvo prestavo. V zelenem intervalu bi lahko križišče zapustila mnogo večja strnjena množica vozil. Na križiščih, kjer največkrat prihaja do gneče, bi lahko z nameščanjem odštevalnikov časa na semaforjih povečali odzivnost voznikov in s tem povečali prepustnost križišč, živahnjša vožnja je zelo pomembna za učinkovitejši promet.

### **Ustavljanje prometa pri zavijanju na levo**

V času prometne gneče vozniki silijo v križišče in se ustavijo sredi njega ter tako zaprejo pot tistim, ki bi lahko sicer lahko zavili levo. V križiščih bi lahko namestili obvestilne table

oziroma nov prometni znak: Ne ustavljaj levo zavijajočih! Prisotnost policista bi bila dobrodošla ob konicah na najbolj izpostavljenih mestih.

### **Manjša rekonstrukcija prometnih površin ob križiščih**

Marsikje bi z manjšo rekonstrukcijo prometnih površin lahko dosegli odpravo ozkega grla. Kjer vodi na glavno vpadnico po en širok vozni pas, bi ga z malo vložka lahko spremenili v dva ožja pasova ter na obeh dovolili zavijanje v prednostno smer in tako razpolovili kolone. Z dovoljenim zavijanjem v desno ob prosti smeri ali pa z zeleno puščico na semaforju za zavijanje v levo ali desno bi dodatno olajšali pretok prometa.

## **4.6 SODELOVANJE POLICIJE Z MEDIJI**

Sodelovanje policijskih strokovnjakov v kontaktnih oddajah na radiu, v katerih bi neposredno sodelovali udeleženci v prometu, bi veliko prispevalo. K sodelovanju bi lahko pritegnili veliko posameznikov, ki imajo ideje za cenene rešitve na tistih perečih prometnih področjih, kjer so prometne zagate največje. Prav tako bi lahko drugi organi na področju prometa in vzgoje stopili v stik z mediji in se dogovorili za sodelovanje in izvedbo akcij. Voznike bi preko medijev pozvali, naj premislijo svoj odnos do drugih udeležencev v prometu. Pokazali bi jim možnosti za izboljšanje njihovih ustaljenih navad. Izpostavili bi posamezne pojave v prometu in opozorili na napake.

Z velikimi plakati ob cestah bi apelirali na prometno zavest voznikov in jim dajali ideje za učinkovito vožnjo. Na primer: "Vrsta na semaforju je lahko krajša, če speljete, ko se prižge zelena luč, in ne prestavite šele, ko vozilo pred vami spelje." Ali pa: "S čakanjem v križišču zaradi počasnosti izgubljate čas, razsipavate z energijo in onesnažujete okolje." Policiste bi bilo treba usmeriti tja, kjer nastaja največ prometnih problemov. Ogromen pozitiven učinek bi napravili na javnost, če bi pokazali, da policistom ne gre za kaznovanje, temveč za prometno vzgojo, zato bi se kaznovanju pogosto odrekli. Prometni udeleženci bi si verjetno to dobro zapomnili. Policija bi ob prometnih infarktih, kakršnim smo priča, morala del osebja nameniti pospeševanju prometa v križiščih. Tako bi tudi vplivali na prometno zavest voznikov, ki bi se pričeli zavedati priložnosti za učinkovitejše ravnanje v prometu.



## **5 EMPIRIČNA RAZISKAVA O ŽIVLJENJSKIH IN PREHRANSKIH NAVADAH ZAPOSLENIH V CESTNEM PROMETU**

Navodila, usmeritve in predloge za raziskavo sem dobil od mentorja doc. dr. Iztoka OSTANA. Že nekaj njegovih študentov je v različnih podjetjih po Sloveniji opravilo podobno anketo, narejeno na osnovi vprašalnika, ki sem ga uporabil tudi jaz.

Anketo sem izvajal v dveh velikih prometnih podjetjih in enem manjšem podjetju ter med posamezniki, ki se že dalj časa ukvarjajo s prevozništvom. Za izvedbo ankete sem se dogovarjal z direktorji in tam zaposlenimi, posameznikom pa sem v kuverti z znamko izročil vprašalnik neposredno v roke, po izpolnitvi pa so ga poslali po pošti na moj naslov. Anketiranje je potekalo od 10. 5. 2009 pa do zadnje prejete ankete dne 12. 6. 2009. Pri anketi v podjetju Veolia transport Štajerska d.d. sem se za izvedbo ankete dogovoril s kadrovskim direktorjem Aljažem VUKOM, ki mi je omogočil razdelitev anketnih vprašalnikov v odprtih kuvertah; priložil jih je potnim nalogom voznikom v mestnem prometu Maribor. Razdeljeno je bilo 120 anketnih vprašalnikov (vsem voznikom, ki so bili v času trajanja ankete na delu).

Anonimnost sem zagotovil tako, da sem pripravil zaboj z napisom "ANKETA". Zaboj je bil zaprt in prelepljen s samolepilnim trakom, da bi bilo lahko videno vsako odprtje zaboja. Vozniki so izpolnjen anketni vprašalnik vrgli v zaboj, ki se je nahajal v sobi voznikov na Avtobusni postaji Maribor. Anketo sem izvedel tudi v velikem podjetju, ki se ukvarja s poštno dejavnostjo. Vodstvo podjetja je poskrbelo za razdelitev anketnih vprašalnikov zaposlenim. Vsak izmed njih je dobil anketni vprašalnik v odprti kuverti s priloženo znamko, izpolnjene vprašalnike sem dobil po pošti na svoj naslov. Odziv anketiranih je bil zelo dober, saj sem od 120 razdeljenih anket dobil 112 izpolnjenih. V anketi sem ločil tiste, ki so na vožnji zelo pogosto, in druge, da sem dobil samo voznike, ki jih je 86. Ostalih 26 opravlja pisarniško delo.

Uporabljeni anketni vprašalnik je obsegal šest strani s sedmimi deli, ki so vsebovala različna vprašanja in tabele, v katerih so anketiranci obkroževali odgovore in stališča. V prvem poglavju so bili zajeti osnovni podatki o anketirancu, in sicer spol, starost, izobrazba, telesna višina in teža, značilnosti dela, ki ga opravlja, tip bivalnega okolja, koliko časa potrebuje za prevoz na delo. V drugem poglavju so bila zajeta vprašanja o splošnem počutju in

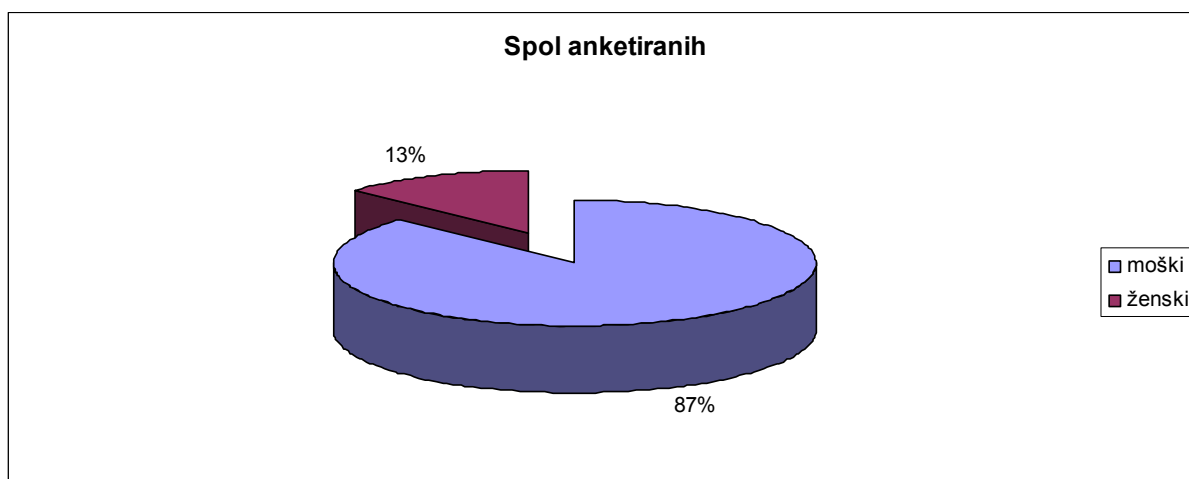
zadovoljstvu anketiranih. Tretje poglavje je obsegalo fizične dejavnike zdravja, kot so količina dnevno zaužite vode, koliko časa dnevno namenijo počitku in gibanju na svežem zraku, pogostost praznjenja črevesa, kakšno je njihovo spanje. V četrtem poglavju so bila vprašanja o prehrani, količini obrokov, kateri je njihov glavni obrok, ali je njihova prehrana mešana, vegetarijanska, koliko svežih sokov in zelenjave užijejo, ali mislijo, da jedo preveč, itd. Peto poglavje je zajemalo druge dejavnike zdravja. V njem so zapisali, ali uživajo kavo, cigarete, alkohol, zdravila in kako pogosto oziroma v kakšnih količinah jih uživajo. Šesto poglavje se je nanašalo na področje ovrednotenja prehranskih in življenjskih navad. V zadnjem, sedmem poglavju, so bila vprašanja in tabela glede pripravljenosti za izboljšanje prehranskih in življenjskih navad.

Vsako poglavje in vsa vprašanja sem v poglavju »Rezultati ankete« najprej obdelal na splošno z upoštevanjem anketiranih voznikov ( $N = 86$ ), odgovori pisarniških delavcev pa niso vključeni v to študijo. Namen empirične raziskave je ugotoviti, kakšne so življenjske in prehranjevalne navade posameznikov, kako jih vrednotijo in kaj so pripravljeni storiti za njihovo izboljšanje.

## 5.1 REZULTATI ANKETE MED VOZNIKI

### 5.1.1 SPLOŠNI PODATKI O ANKENTIRANIH

#### Spol anketirancev



Vir: lastni

Slika 5-1: Spol anketiranih

Skupno število anketiranih voznikov je bilo 86, od tega 75 moških, kar znaša 87 % in 11 žensk, kar znaša 13 %. Prevoznništvo je ena od dejavnosti, v kateri močno prevladuje moška populacija, vendar se vedno več žensk odloča za ta poklic.

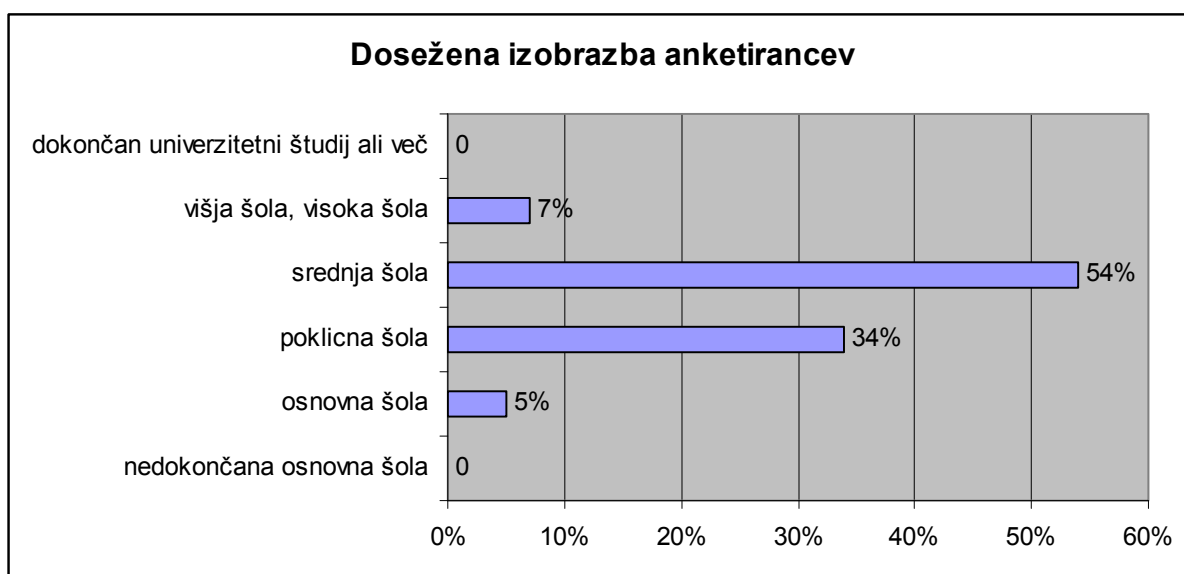
#### Starost anketirancev

Povprečna starost anketirancev je bila 40 let. Najmlajši anketiranec je bil star 21 let, najstarejši 55 let.



## Stopnja dosežene izobrazbe anketirancev

Tabela 5-1: Stopnja dosežene izobrazbe anketirancev



Vir: lastni

Največ anketirancev je končano srednjo šolo, in sicer 54 %, sledijo vozniki s končano poklicno šolo (34 %), nato vozniki s končano višjo ali visoko šolo (7 %). Samo končano osnovno šolo ima 5 % anketirancev, vsi so jo tudi zaključili. Univerzitetnega študija nima noben od anketiranih.

### Telesna višina in telesna teža

Povprečna višina anketiranca je 177,4 cm (s standardno deviacijo 7,8 cm). Povprečna teža na anketiranca je 84,9 kg (s standardno deviacijo 14 kg).

Povprečna BMI vrednost je 26,9. Povprečni anketiranec ima torej preveliko maso glede na svojo velikost, saj je normalen BMI do 25. Sicer pa ima previsok indeks BMI višji od 25 kar 71 % anketirancev. Največji BMI 35,1 je imel anketiranec, ki je bil visok 185 cm, težak 120 kg. Anketiranec z najnižjim BMI-jem 16,2 je visok 186 cm, težak 56 kg. Višina anketiranca/-ke se je gibala med 159 cm in 196 cm, teža pa med 50 kg in 120 kg.

### Tip naselja

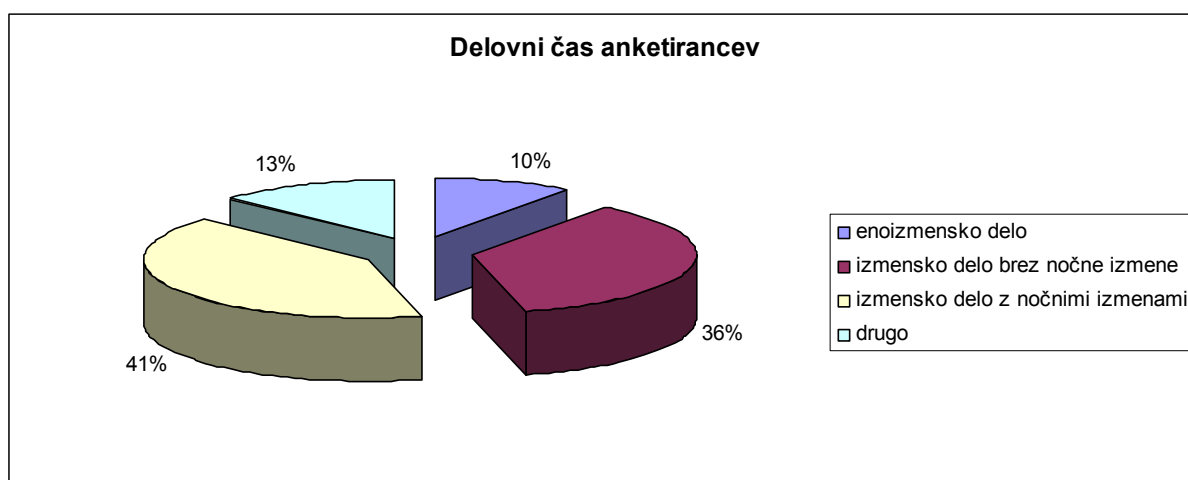
Prevladuje vaški tip naselja, v katerem živijo (35 %), sledi mestni (32 %), najmanj jih biva v

primestnem tipu naselja, in sicer 19 %.

## Delovni čas

Na vprašanje o delovnem času so anketiranci odgovarjali naslednje:

- a) enoizmensko delo – opravlja ga 10 % anketirancev,
- b) izmensko delo brez nočne izmene – opravlja ga 36 % anketirancev,
- c) izmensko delo z nočnimi izmenami – opravlja ga 41 % anketirancev,
- d) drugo – opravlja ga 13 % anketirancev.



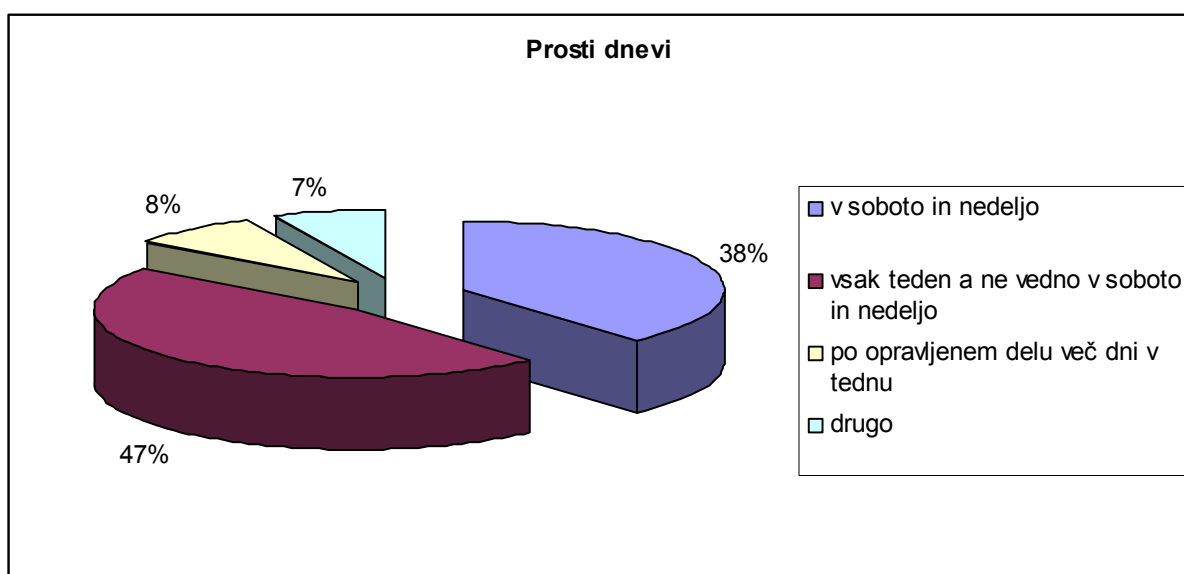
Vir: Lastni

Slika 5-2: Delovni čas anketirancev

## Službene poti, vrsta dela in delovni položaj

Ta sklop vprašanj je zajemal vprašanje glede opravljanja službene poti. Ker so vsi anketiranci vozniki avtobusov in tovornih vozil, je razumljivo, da so vsi vsak dan ali skoraj vsak (delovni dan) na službeni poti. Prav tako vsi opravljajo fizično ali terensko delo, njihov delovni položaj pa je izvršilni.

## Prosti dnevi



Vir: lastni

Slika 5-3: Prosti dnevi anketirancev

Od vseh anketirancev je 38 % takih, ki so običajno prosti za vikend, 47 % pa je sicer prostih vsak teden, vendar ne vedno v soboto in nedeljo. 8 % pa nima prostih dni vsak teden, 7 % pa ima drugačno razporeditev dela.

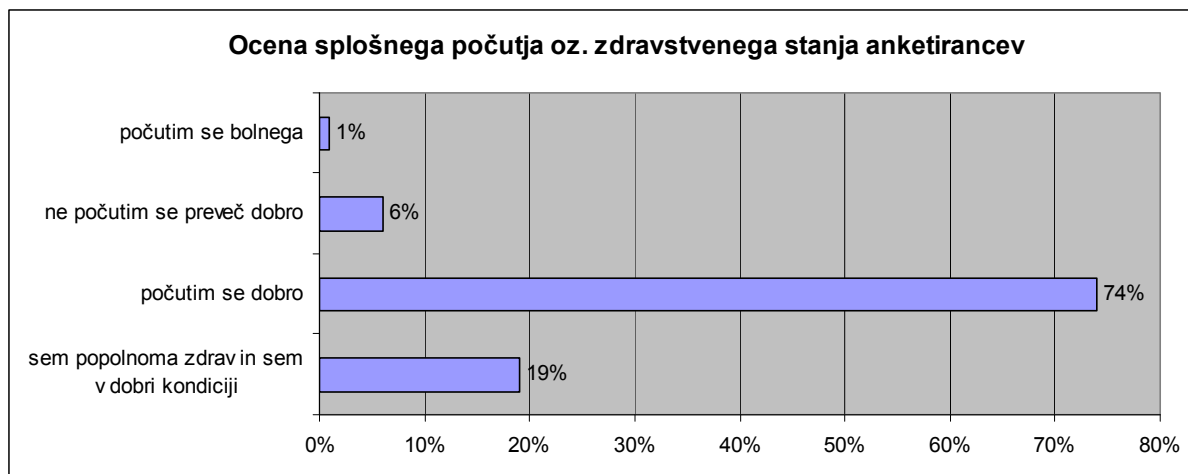
## Prevoz na delo in povratek domov

Odgovori na to vprašanje so pokazali, da se 91 % anketirancev tako rekoč vozi na delo vsakodnevno, in sicer v povprečju približno 25 minut, ostalih 9 % pa zaradi vrste dela ne morejo oceniti, koliko povprečno porabijo za ta prevoz.

## 5.1.2 SPLOŠNO POČUTJE IN ZADOVOLJSTVO ANKETIRANIH

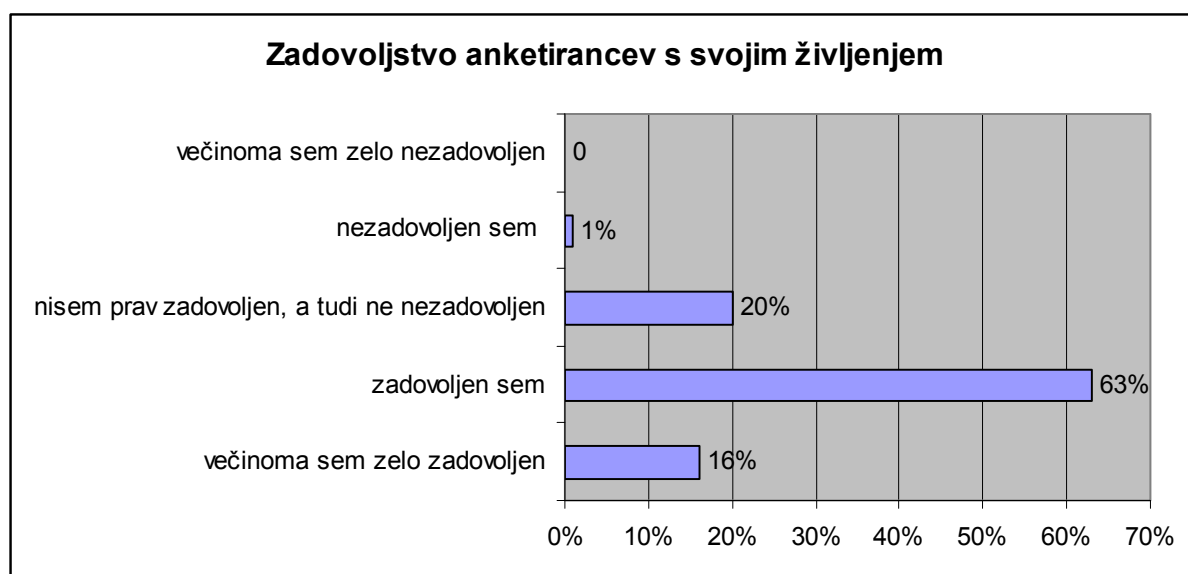
### Ocena lastnega splošnega počutja

Tabela 5-2: Ocena splošnega počutja anketirancev



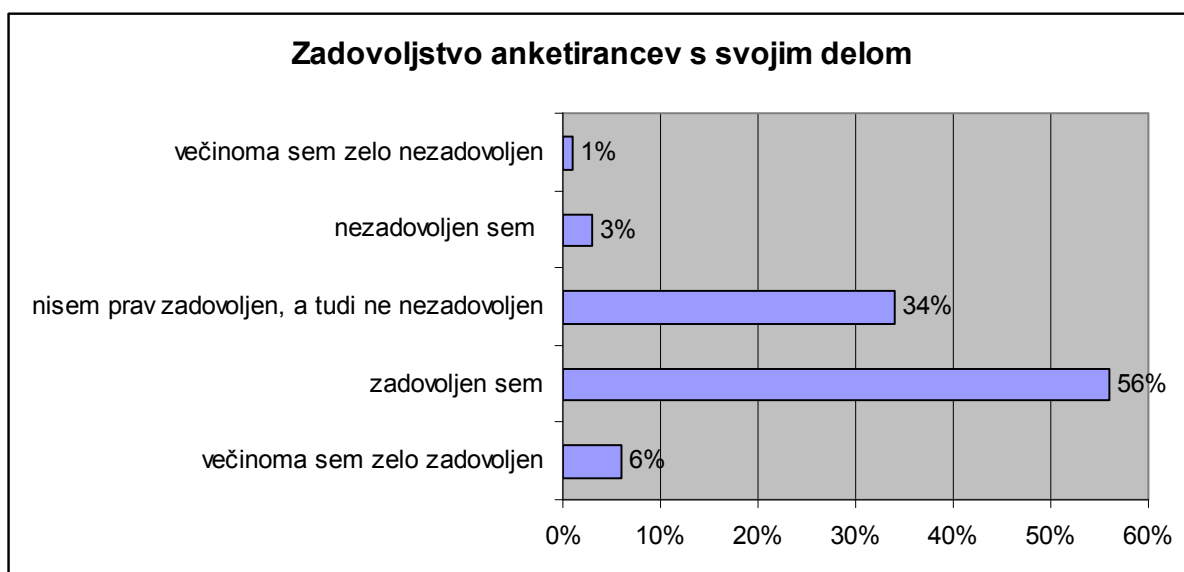
Vir: lastni

Tabela 5-3: Zadovoljstvo anketirancev z življenjem



Vir: lastni

Tabela 5-4: Zadovoljstvo anketirancev s svojim delom



Vir: lastni

Pri tem poglavju sem naletel na veliko presenečenje. Voznik avtobusa opravlja naporno in stresno delo. Iz podatkov je razvidno, da se kar 93 % anketirancev počuti dobro ali so popolnoma zdravi in v dobri kondiciji. Glede na dejavnost, ki jo opravljajo, je to razveseljiv podatek. Le eden od anketirancev se počuti bolnega.

Prav tako ne moremo spregledati rezultatov zadnjih treh vprašanj, da se velika večina anketirancev počuti dobro, je zadovoljna s svojim življenjem in delom, kar je spodbuden podatek.

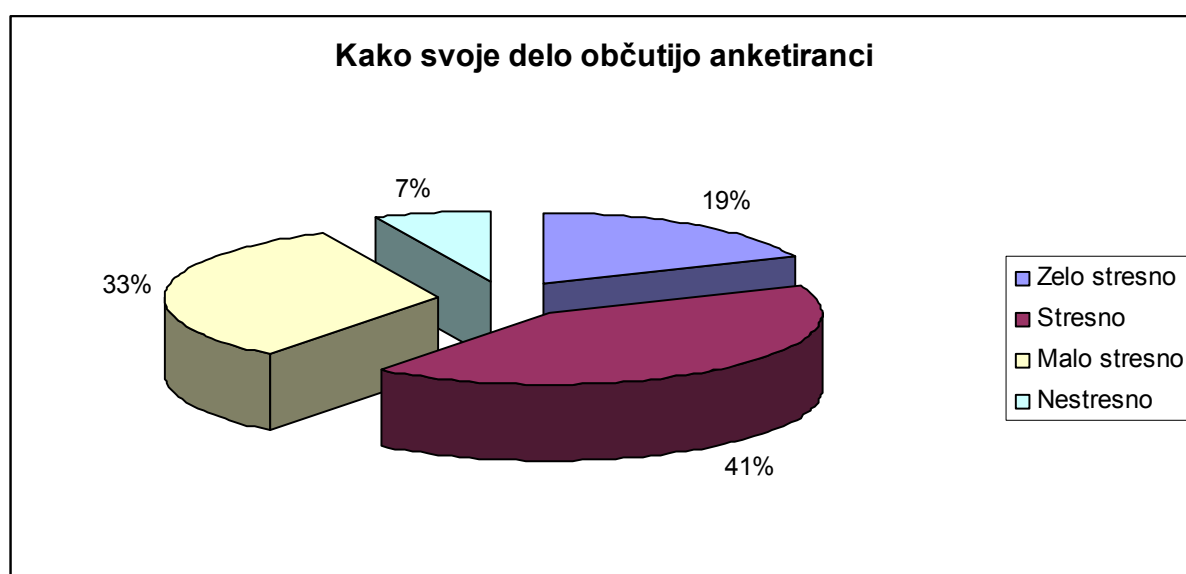
### Zadovoljnost s posameznimi vidiki svojega dela

Tabela 5-5: Zadovoljnost anketirancev s posameznimi vidiki svojega dela (v %)

	zelo zadovoljen	zadovoljen	nisem prav zadovoljen, a tudi ne nezadovoljen	nezadovoljen	zelo nezadovoljen
plača	0	23,3	47,7	17,4	8,6
fizični delovni pogoji	0	48,8	38,4	8,6	1,2
odnosi z nadrejenimi	4,7	62,8	27,9	2,3	2,3
odnosi s sodelavci	25,6	61,6	9,3	1,2	2,3
zanimivost dela	5,8	62,8	27,9	3,5	0
možnost napredovanja	0	25,6	32,6	30,2	10,5
možnost osebnega razvoja	0	32,6	31,4	24,4	8,1

Vir: lastni

S plačo je pretežno zadovoljnih (odgovori »zelo zadovoljen« in »zadovoljen«) le nekaj več kot 23 % anketirancev. S fizičnimi pogoji dela jih je pretežno zadovoljnih 48,8 %, z odnosi z nadrejenimi 67,5 %, 87,2 % pa jih je zadovoljnih in zelo zadovoljnih z odnosi s sodelavci. Slednje je zelo pozitivno, saj dobri odnosi s sodelavci zagotovo zmanjšujejo stres pri delu. Delo ocenjuje kot pretežno zanimivo 96,5 % anketirancev. Z možnostmi napredovanja je zadovoljnih nekaj več kot 25 %, med nezadovoljnimi je približno 40 % anketiranih, kar ni spodbuden podatek. Na to pa kaže tudi, da v prometnem sektorju v tem delu Slovenije ni zadostno urejenega napredovanja. Z možnostjo osebnega razvoja je pretežno zadovoljnih 64 % anketirancev.



Slika 5-4: Kako svoje delo občutijo anketiranci

Iz grafa je razvidno, da 93 % voznikov pri svojem delu občuti stres. Pomembneje je, da 60 % voznikov občuti svoje delo kot stresno ali zelo stresno, 40 % pa jih meni, da je njihovo delo malo stresno ali sploh ni stresno. Le 7 % voznikov pri svojem delu ne občuti stresa.

### 5.1.3 FIZIČNI DEJAVNIKI ZDRAVJA

V tretjem, četrtem in petem poglavju ankete so bila anketirancem postavljena konkretnjša vprašanja glede prehranjevanja, gibanja, prebave in spanja.

Zrak, voda, svetloba, počitek, telesna higiena, gibanje ... so osnovne človekove potrebe. Žal so dandanes večinoma zelo slabo zadovoljene. Če zadovoljimo vsaj te potrebe in jih ustrezno

kombiniramo, pa tudi razporedimo v teku dneva, lahko z relativno malo napora dosežemo precejšnje razstrupljanje. Glavni namen tega razporeda je torej razbremenitev, to je nevtraliziranje in izločanje strupov<sup>44</sup>.

V našem telesu se pojavljajo toksini, ki so posledica stresa in drugih dejavnikov. Lahko jih odpravimo s pomočjo razbremenilnega ritma dneva, ki ga je razvila raziskovalna skupina Fakultete za pomorstvo in promet. Metoda je sestavljena iz petih korakov, ti so:<sup>45</sup>

- pitje vode,
- ura gibanja na prostem v dnevni svetlobi,
- sprostitvev sredi dneva,
- razstrupljanje ob koncu dneva,
- tema in globoko spanje.

Uporabe te metode v anketi nismo preverjali, so se pa vprašanja nanašala na elemente načina življenja anketirancev, ki jih vključuje tudi metoda razbremenilnega ritma dneva.

### **Koliko vode in svežih sokov popijete dnevno (ne čajev in drugih napitkov)?**

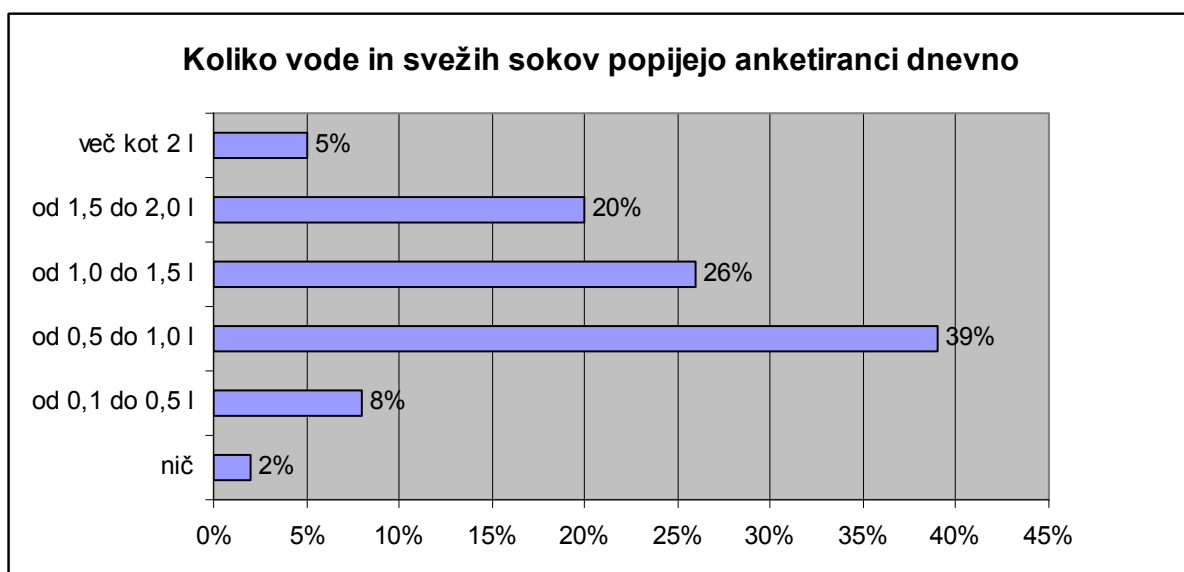
Anketirancem so bila postavljena vprašanja glede pomembnosti pitja vode. Pri odgovoru »več kot dva litra«, je bila možnost napisati, koliko litrov.

---

<sup>44</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 107.

<sup>45</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 107.

Tabela 5-6: Koliko vode in svežih sokov popijejo anketiranci dnevno



Vir: lastni

Najmanj 1,5 litra vode na dan, kar je minimalna priporočena količina, popije le 25 % vprašanih. 26 % anketirancev bi lahko ta kriterij doseglo že z majhnim povečanjem dnevne količine popite vode, 49 % anketirancem pa do doseganja tega cilja manjka malo več. Glede na dejstvo, da pitje vode ne predstavlja nikakršne časovne ovire, ampak gre zgolj za navado, bi lahko cilj 1,5 l dnevno popite vode dosegali vsi.

### Koliko časa dnevno porabite za telesno gibanje, bivanje na zraku in sončni svetlobi?

Tabela 5-7: Količina časa, porabljenega za posamezne aktivnosti

	praktično nič (manj kot 15 min)	0,5 ure	1 uro	1,5 ure	2 uri	2,5 ure ali več
za telesno gibanje (intenzivna hoja, tek, delo na vrtu ...)	25%	19%	28%	4%	12%	12%
bivanje na zraku	2%	9%	13%	10%	19%	47%
bivanje na sončni svetlobi (ne v avtu ipd.)	2%	7%	15%	8%	15%	53%

Vir: lastni

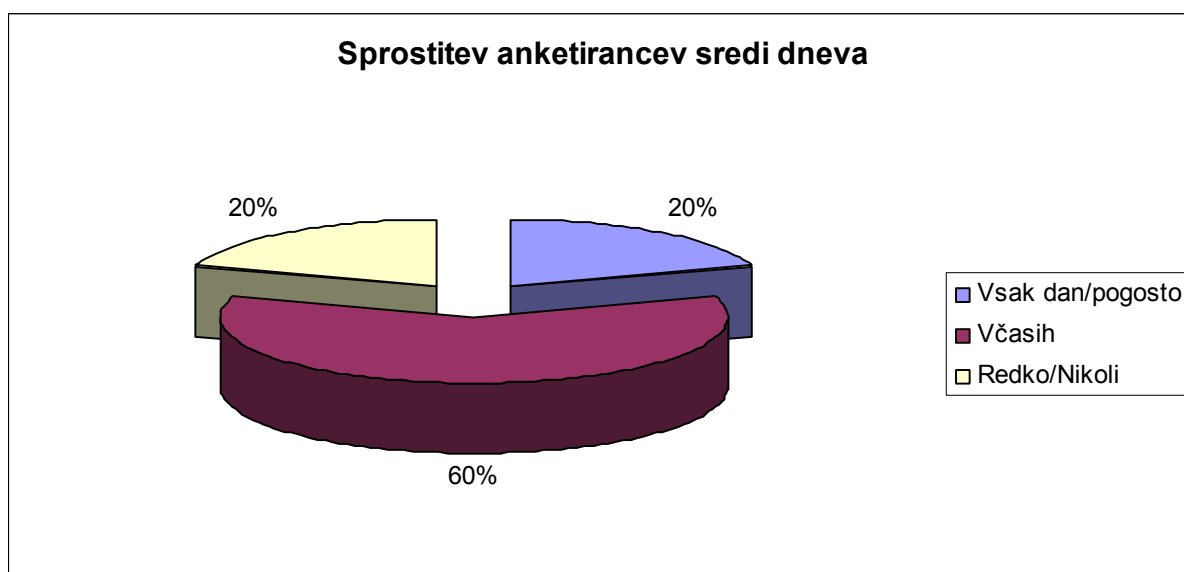
Metoda razbremenilnega ritma dneva priporoča eno uro hoje oziroma gibanja na prostem v dnevni svetlobi. Pri analizi rezultatov prve vrstice zgornje tabele vidimo, da 56 % anketirancev za telesno gibanje porabi vsaj eno uro na dan. Gibanje je nujno za dobro



hidracijo telesa. Ena ura hoje je dovolj, da (ob zadostnem pitju vode) zagotovimo hidriranost telesa za kar 12 ur<sup>46</sup>.

Precej višji so odstotki pri naslednjih dveh podvprašanjih, in sicer 89 % pri bivanju na zraku in 91 % za bivanje na sončni svetlobi vsaj eno uro na dan. Zadnja dva rezultata sta zadovoljiva, glede telesnega gibanja pa lahko trdimo, da se mu skoraj polovica anketirancev premalo posveča.

### Počitek podnevi



Vir: lastni

Slika 5-5: Sprostitev anketirancev sredi dneva

Anketa je vključevala tudi vprašanje o tem, ali si anketiranec privošči počitek oziroma sprostitev sredi dneva. Na to vprašanje je 20 % anketirancev odgovorilo »vsak dan/pogosto«, »včasih« 60 %, »redko/nikoli« pa 20 % anketirancev. Rezultat nam kaže, da večina anketirancev sproščanju sredi dneva namenja premalo časa in pozornosti, kljub temu da bi že z 10–15-minutnim enostavnim sproščanjem (palming – polaganje dlani na oči v sedečem položaju, s komolci smo naslonjeni na mizo) dosegli višji nivo dobrega počutja.

<sup>46</sup> Ostan, Iztok, 2001, str. 109.

## **Prebavne navade**

Zaradi pričakovanega vpliva prebavnih navad na splošno počutje je bilo anketirancem zastavljeno tudi vprašanje o načinu in pogostosti izločanja blata. Ugotovljeno je bilo, da noben od anketiranih ne izprazni črevesa več kot 3-krat dnevno, 14 % od 2-krat do 3-krat dnevno, 66 % enkrat dnevno, kar 20 % pa ne izprazni črevesa vsak dan. Na podlagi rezultatov lahko sklepamo, da anketiranci blato glede na priporočila metode razbremenilnega ritma dneva povečini izločajo premalokrat. Blato izloča od 2-krat do 3-krat dnevno, kot je priporočeno, le 14% vprašanih, kar je zagotovo slab rezultat. Priporočljivo pogostost izločanja blata bi lahko preostalih 86 % vprašanih doseglo že samo s pravilno prehrano, večjo količino popite vode ter povečanjem intenzitete gibanja.

Iz odgovorov na naslednje vprašanje pa je bilo ugotovljeno, da le en anketiranec za praznjenje črevesa uporablja razna pomagala (odvajala, Donat ...), ostali pa teh pomagal ne uporabljajo.

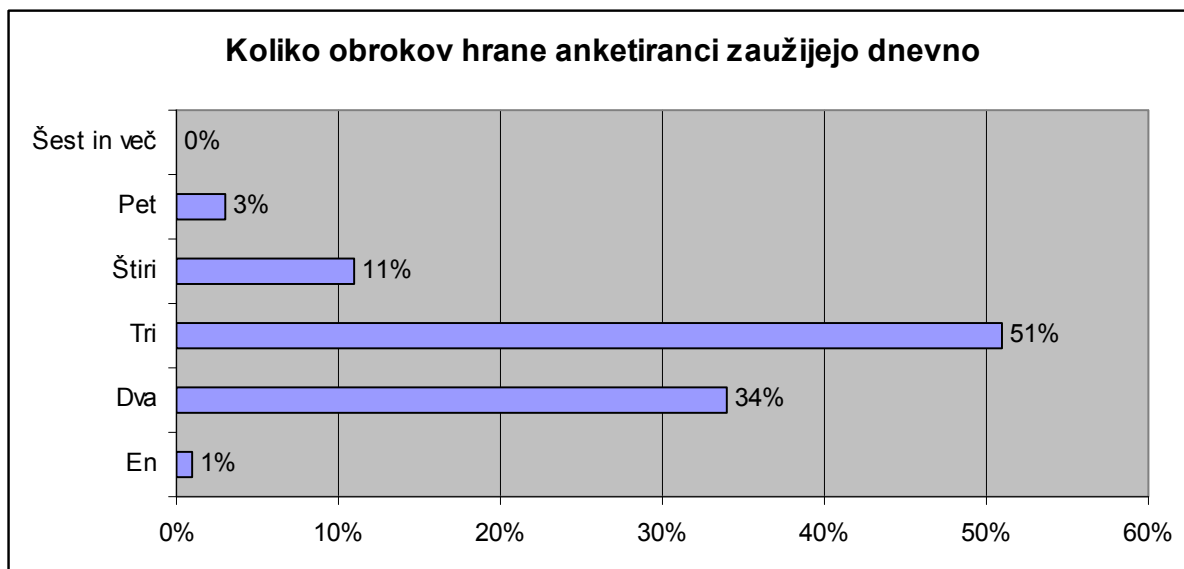
## **Spanje**

Anketiranci povprečno spijo po 6,9 ure na noč, malo manj kot polovica (45 %) se odpravi spat med 22. in 23. uro, 67 % vprašanih pa trdi, da spijo dobro.

### **5.1.4 PREHRANA**

Anketiranci so odgovarjali na vprašanje o številu obrokov in druge navade načina prehranjevanja. Nekaj usmeritev pri prehranjevanju je bilo pojasnjenih v poglavju 3.3.4. Priporočljivo število obrokov na dan je pet, in sicer obvezen zajtrk, dopoldanska malica, kosilo, popoldanska malica in večerja od 2 uri do 3 ure pred spanjem.

Tabela 5-8: Koliko obrokov hrane anketiranci zaužijejo dnevno



Vir: lastni

Le 3 % je takih, ki zaužijejo optimalno število dnevni obrokov, torej pet obrokov dnevno. Po štiri obroke na dan zaužije 11 % anketiranih. Največ anketirancev 51 % zaužije tri obroke na dan, dva obroka 34 %, en obrok pa le en anketiranec. Naši anketiranci zaužijejo premalo obrokov na dan, verjetno tudi zaradi neenakomerno razporejenega delovnega časa.

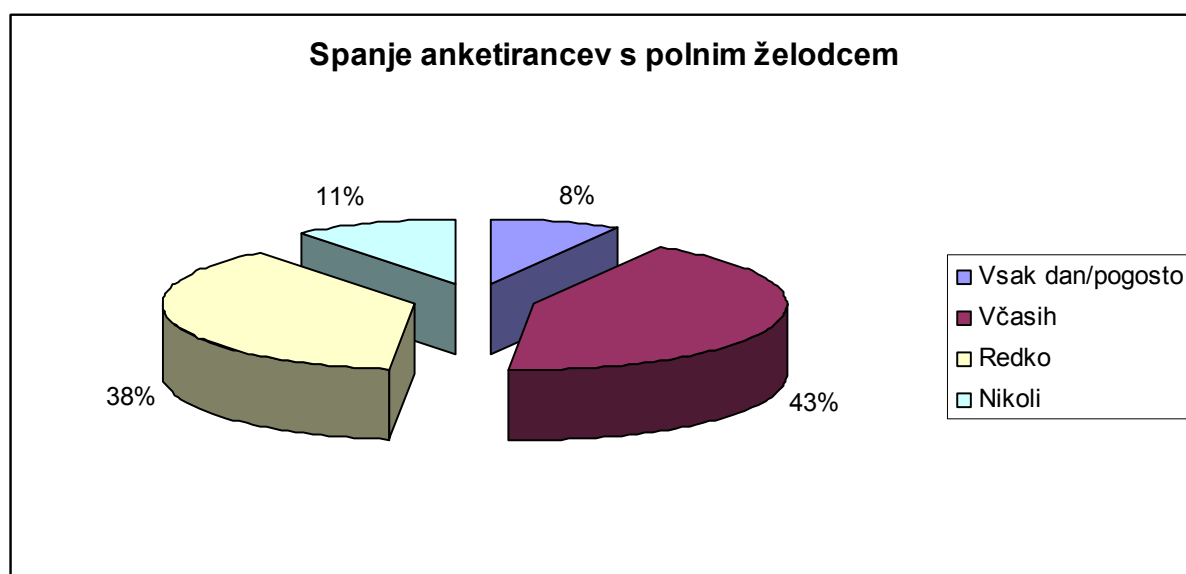
Tabela 5-9: Glavni dnevni obrok anketiranih

Zajtrk	Kosilo	Večerja	Kosilo in večerja
9%	75%	4%	12%

Vir: lastni

Naš glavni obrok bi moralo biti kosilo. 75 % vprašanih je zadovoljilo temu kriteriju in le za 9 % anketirancev je glavni obrok zajtrk.

## Spanje s polnim želodcem



Slika 5-6: Spanje anketirancev s polnim želodcem

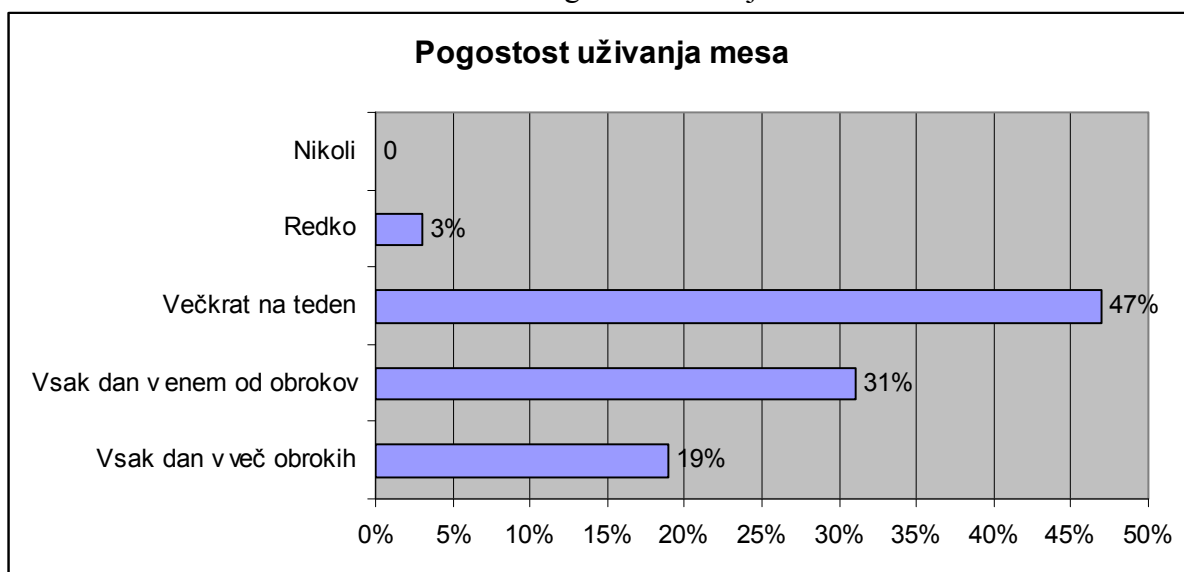
Le 11 % anketiranih je takih, ki nikoli ne gredo spat s polnim želodcem in se odločajo pravilno.

## Sestava prehrane

Vsi anketirani jedo mešano hrano. Na voljo so bili odgovori: mešana, vegetarijanska, veganska, presna in drugo.

## Pogostost uživanja mesa

Tabela 5-10: Pogostost uživanja mesa

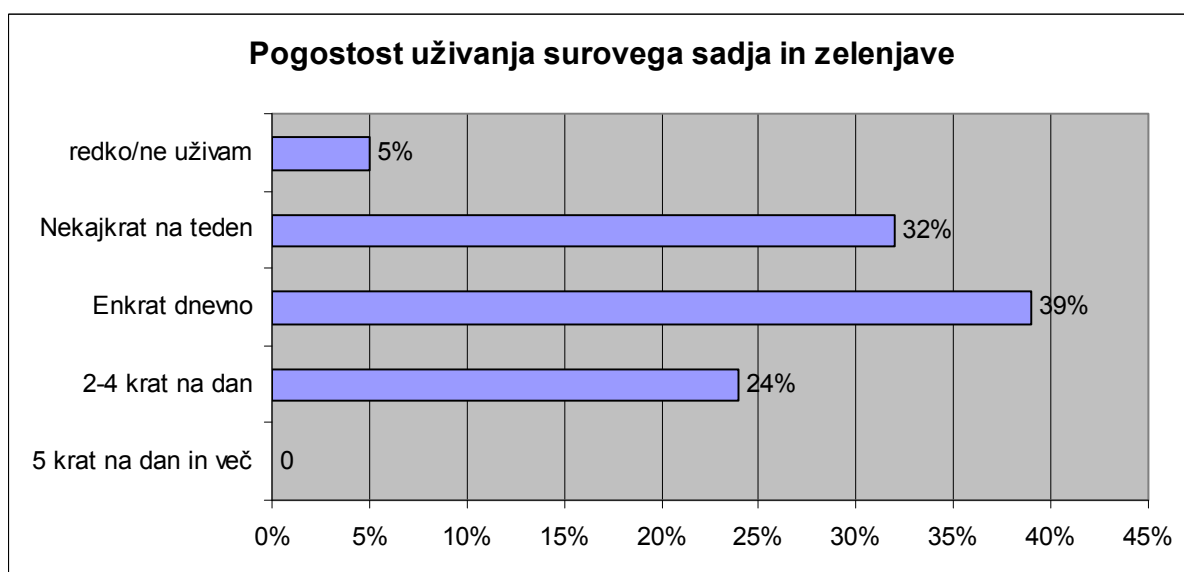


Vir: lastni

Priporočljivo je, da kak dan v tednu ne uživamo mesa. 50 % je takih, ki se ne morejo odreči tej škodljivi navadi.

## Pogostost uživanja surovega sadja in zelenjave

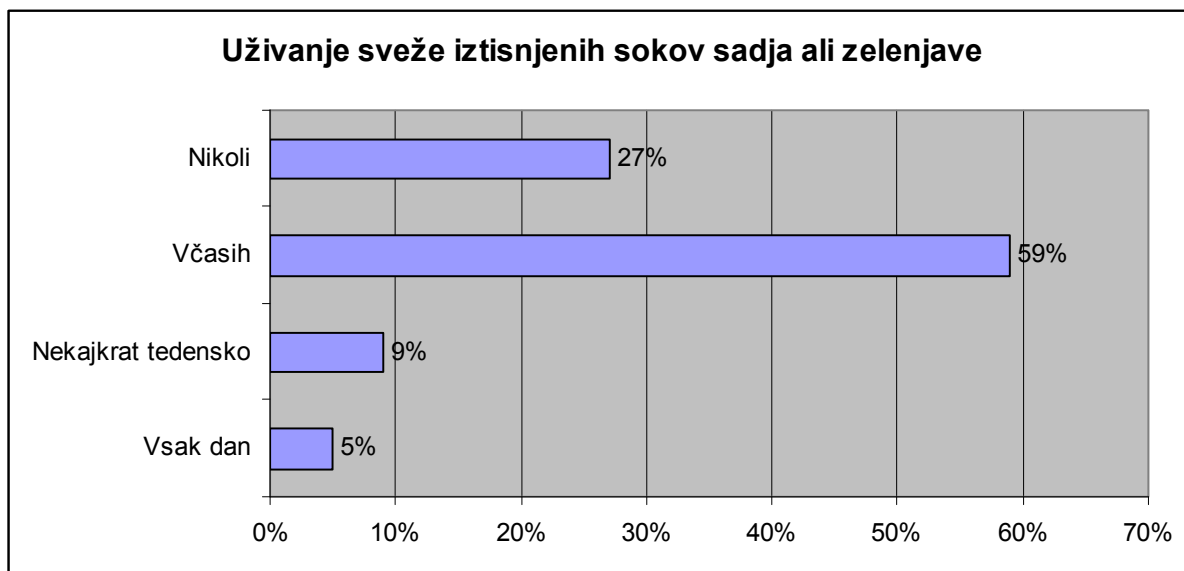
Tabela 5-11: Pogostost uživanja surovega sadja in zelenjave



Vir: lastni

Nobeden od anketirancev ne uživa sadja in zelenjave petkrat na dan, kar je priporočljivo, 37 % pa ne uživa sadja in zelenjave vsak dan. Tovrstna prehrana sestavlja manjši delež prehrane kar 69 % anketirancev, kar so zaskrbljujoči podatki. Anketirani jedo premalo surovega sadja in zelenjave.

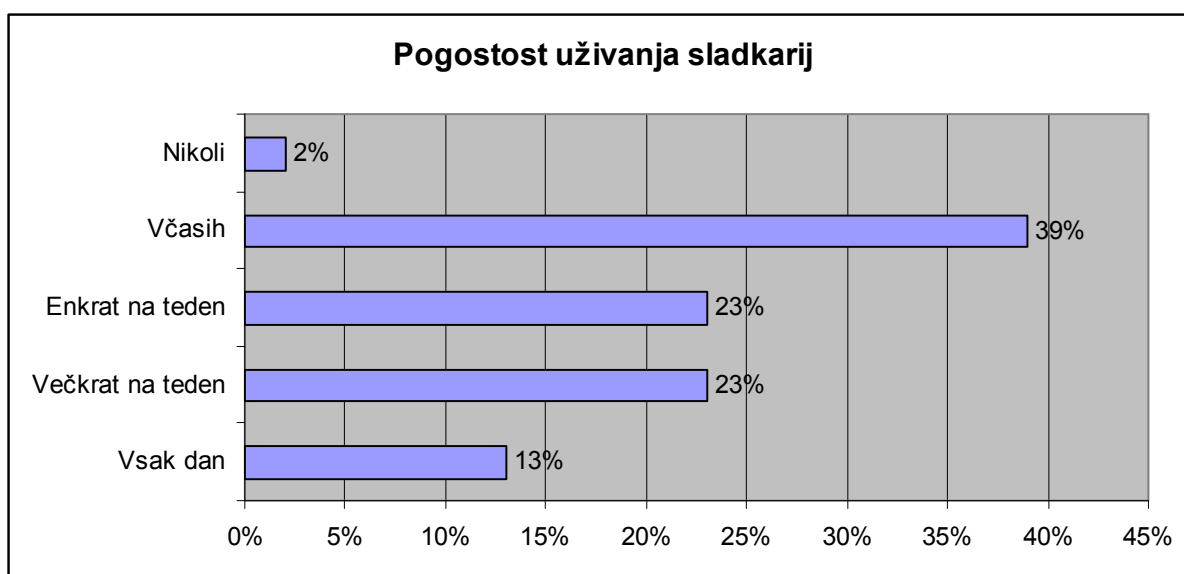
Tabela 5-12: Pogostost uživanja sveže iztisnjenih sokov sadja ali zelenjave



Vir: lastni

5 % vprašanih uživa sveže iztisnjene sadne ali zelenjavne sokove vsak dan. 59 % jih uživa le včasih, 27 % pa nikoli.

Tabela 5-13: Pogostost uživanja sladkarij



Vir: lastni

13 % vprašanih sladkarije uživa vsak dan. Glede na pridobljene rezultate lahko sklepamo, da prehrana naših anketirancev ni dovolj zdrava, saj bi morali zmanjšati prehranjevanje z mesom in sladkarijami, povečati pa predvsem količino dnevno zaužite zelenjave, sadja in iz tega iztisnjenih sokov. Tako bi bila prehrana bolj zdrava, počutje pa boljše.

### Shujševalne kure in prehranski dodatki

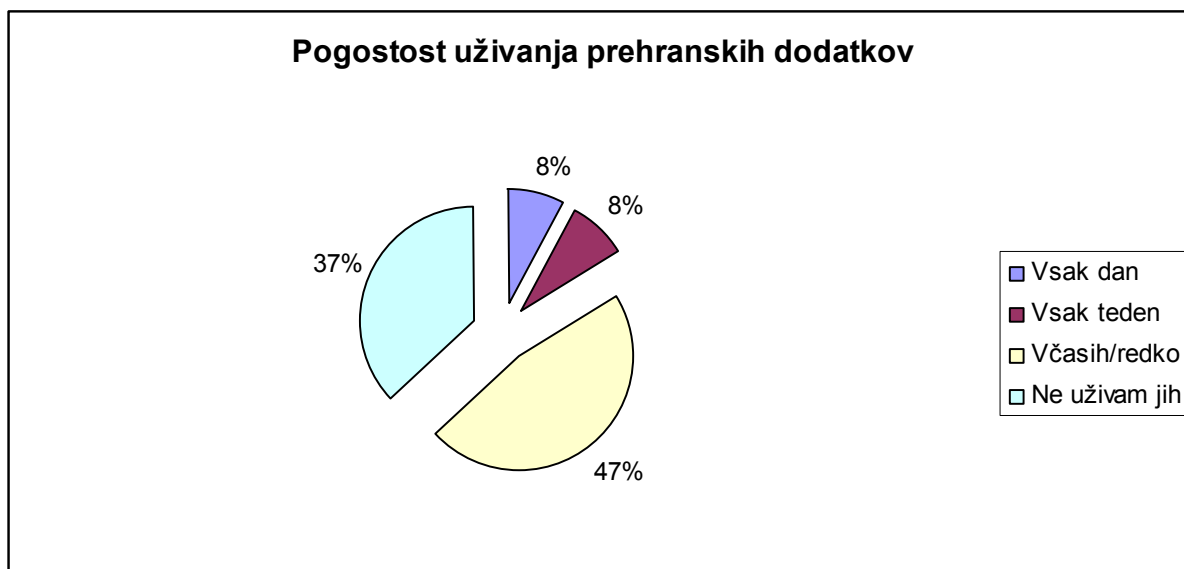
»Kako pogosto se odločate za čistilne prehranske dneve oziroma shujševalne kure?«

Tabela 5-14: Tabela posta in čistilnih navad vprašanih

vrsta prehranskega režima	za to vrsto omejevalne prehrane se odločam		
	pogosto	včasih	redko/nikoli
(ponujeni odgovori)			
shujševalni dnevi (tudi s kuhano hrano)	4 %	27 %	69 %
čistilni dnevi s surovim sadjem ali zelenjavo	2 %	22 %	76 %
post ob svežih sokovih ali vodi	0	11 %	89 %

Vir: lastni

Razvidno je, da se anketirani v veliki večini redko oziroma nikoli ne odločajo za čistilne dneve in shujševalne kure.



Vir: lastni

Slika 5-7: Pogostost uživanja prehranskih dodatkov

63 % vprašanih uživa prehranske dodatke (npr. vitamine, minerale), 37 % pa jih ne uživa nikoli. Uživajo vitaminske in mineralne dodatke, zelo redko pa druge dodatke. Zanimljivo je odstotek tistih, ki se za to odločajo vsak dan ali vsaj enkrat na teden.

### 5.1.5 DRUGI DEJAVNIKI ZDRAVJA

V petem poglavju je bilo zgolj eno tabelno vprašanje, in sicer se je nanašalo na uživanje kave, alkohola, zdravil in na kajenje. Na prvo vprašanje so lahko anketiranci odgovorili, koliko skodelic kave, cigaret, itd, zaužijejo na dan. V naslednji tabeli so v prvi vrstici drugega stolpca navedena povprečna števila zaužitih enot na dan, v drugi vrstici prvega stolpca so navedeni odstotki tistih, ki te snovi uživajo vsak dan. V ostalih treh stolpcih so navedeni odstotki anketirancev, kot so odgovarjali.

Tabela 5-15: Število zaužitih snovi v določenem časovnem obdobju

vrsta snovi	pogostnost			
	vsak dan povprečno po:	vsak teden (vsaj enkrat)	včasih/redko	nikoli
kava	2,3 skodelice (76 %)	5 %	8 %	11 %
alkoholne pijače	1,9 kozarcev (9 %)	19 %	56 %	16 %
kajenje	16 cigaret (32 %)	1 %	6 %	61 %
zadrževanje v zakajenem prostoru	3,8 ur (7 %)	5 %	47 %	41 %
zdravila	1,8 tablet (9 %)	2 %	56 %	33 %
druge snovi	0	0	16 %	84 %

Vir: lastni

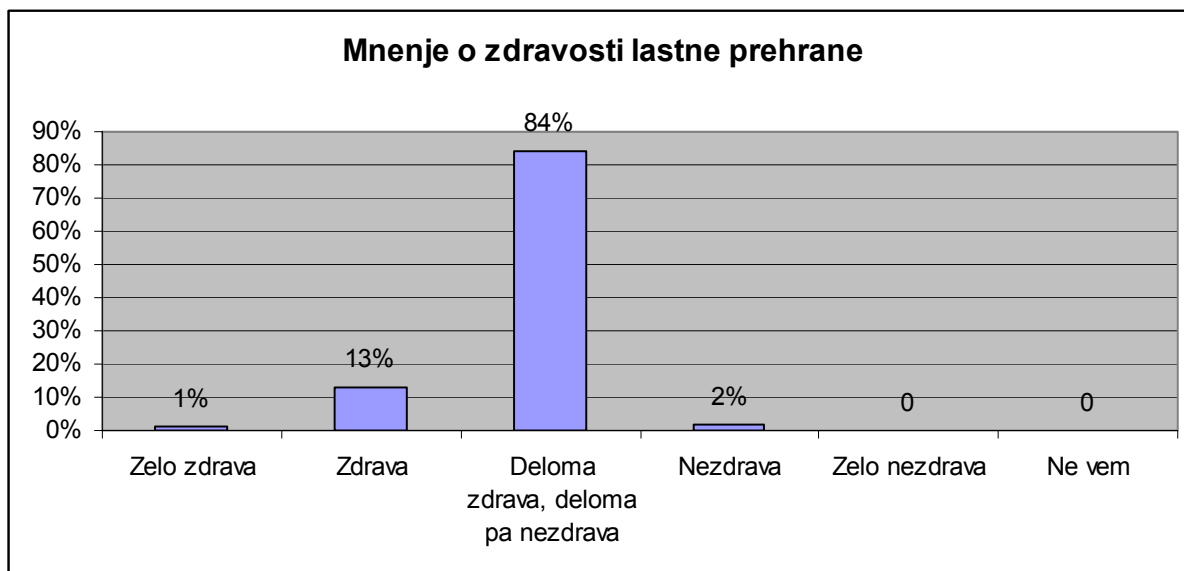
Kavo v veliki meri uživa veliko anketiranih vsakodnevno kar 73 % vseh anketiranih. Rekorder med njimi jih spiže kar šest na dan. Kar 61 % vprašanih ne kadi, kar je pozitiven podatek. Alkohol uživa včasih/redko 56 %, zdravila uživa 67 % anketiranih. Verjetno je pri alkoholu odstotek tistih, ki alkohola ne uživajo, je nižji, kot je v resnici. Vozniki vedo, da ne smejo piti, če vozijo, zato verjetno svoje pitje alkohola prikrivajo. 9 % jih trdi, da uživajo alkohol vsakodnevno.



## 5.1.6 VREDNOTENJE LASTNIH PREHRANSKIH IN ŽIVLJENJSKIH NAVAD

Predzadnje poglavje so sestavljala tri vprašanja z odgovori, s katerimi so vprašani ocenili svoj način življenja. Prvo vprašanje se je nanašalo na oceno »zdrave« lastne prehrane.

Tabela 5-16: Mnenje o zdravosti lastne prehrane



Vir: lastni

Iz porazdelitve odgovorov lahko ugotovimo, da kar 84 % vprašanih misli, da je njihova prehrana deloma zdrava/nezdrava oziroma nezdrava. Torej se naši anketiranci zavedajo, da ne uživajo zdrave prehrane. Prav ta zavest je zelo pomembna, saj priznavanje problema pomeni osnovo za njegovo rešitev. Anketiranci, ki so na prejšnje vprašanje odgovorili z odgovorom »zelo zdrava« ali »zdrava«, so nadalje odgovarjali še na vprašanje o tem, kaj jih je spodbudilo k uživanju zdrave prehrane.

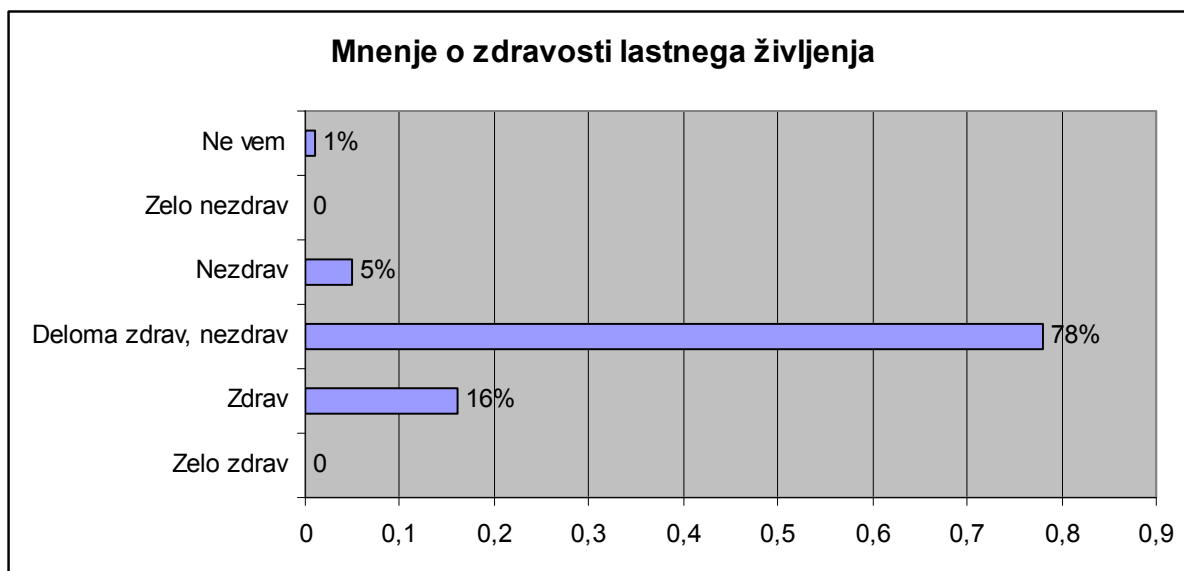
Tabela 5-17: Razlogi za zdravo in zelo zdravo prehrano

	ni razloga	malo pomemben razlog	pomemben razlog	zelo pomemben razlog
ker so me na to navadili starši	90 %	10 %	0	0
ker sem bil (-a) bolan (-na)	90 %	0	10 %	0
da bi shujšal (-a)	36 %	18 %	27 %	19 %
da bi izboljšal (-a) zdravje/počutje	21 %	14 %	36 %	29 %
iz moralnih razlogov	55 %	27 %	9 %	9 %
iz drugih razlogov	75 %	25 %	0	0

Vir: lastni

79 % vprašanih kot vsaj pomemben razlog za zdravo prehrano navaja željo po izboljšanju počutja. To pomeni, da se vprašani zavedajo povezave med zdravo prehrano in dobrim počutjem.

Tabela 5-18: Mnenje o zdravosti lastnega življenja



Vir: lastni

Koliko je zdrav način življenja anketirancev? 78 % jih priznava, da je njihovo življenje deloma zdravo, deloma nezdravo, in 16 % jih meni, da je njihovo življenje zdravo.

### 5.1.7 IZBOLJŠANJE PREHRAMBNIH IN ŽIVLJENJSKIH NAVAD

Osveščanje ljudi, reklamiranje in dokazovanje pozitivnih rezultatov raznih metod in kur za izboljšanje prehrane, zdravja in načina življenja ter s tem počutja je brezpredmetno, če v ciljni populaciji ne vlada zainteresiranost za to. Prav zaradi tega smo z zadnjim sklopom vprašanj v vprašalniku poizkusili ugotoviti stopnjo pripravljenosti in truda za izboljšanje prehrambnih in življenjskih navad.

Iz podatkov v tabeli vidimo, da se 50 % anketirancev že sedaj precej trudi za izboljšanje svojega načina življenja in prehrane. To je zaskrbljujoče, saj smo ugotovili, da večina (kljub trudu) uživa nezdravo ali le deloma zdravo prehrano, ima pa tudi preveliko telesno maso. Ocenjujemo lahko, da vzdrževanje zdrave prehrane in zdravega načina življenja za večino anketirancev ni lahka naloga.

Kar 85 % anketirancev je odgovorilo, da bi lahko več napravili za izboljšanje svoje prehrane in svojega življenja, a to verjetno zanje ne bi bilo lahko. Za mnoge so ovira za to tudi delovni pogoji. 48 % anketirancev je namreč mnenja, da jim delovne in druge obveznosti ne dajejo veliko možnosti za zdrav način življenja. 59 % pa jih meni, da jim služba in delovni pogoji ne dajejo veliko možnosti za zdravo prehrano.

Država bi s svojo politiko in omejevanjem delodajalcev lahko omogočila ljudem prosti čas, ki bi ga lahko namenili skrbi za zdrav način življenja. Zanimanje vzbudijo rezultati trditev, da se anketiranec lažje odloči za hojo kot za tek (ali druge intenzivne oblike fizične dejavnosti), saj se kar 69 % anketirancev namreč raje odloča za hojo. Gre preprosto za to, da je tek bolj intenziven kot hoja (napornejši), zato se raje odločajo za hojo.

Tabela 5-19: Pripravljenost za izboljšanje prehranskih in življenjskih navad

	<b>zelo se strinjam</b>	<b>strinjam se</b>	<b>deloma se strinjam, deloma pa ne</b>	<b>ne strinjam se</b>	<b>zelo se ne strinjam</b>	<b>ne vem</b>
Že sedaj se precej trudim za izboljšanje svojega načina življenja in prehrane.	8 %	42 %	42 %	6 %	0	2 %
Delovne in druge obveznosti mi ne dajejo velikih možnosti za zdrav način življenja.	9 %	39 %	35 %	13 %	2 %	2 %
Služba in drugi pogoji življenja mi ne dajejo velikih možnosti za zdravo prehrano.	12 %	47 %	24 %	15 %	2 %	0
Lahko bi več napravil (-a) za izboljšanje svoje prehrane in za bolj zdravo življenje.	26 %	59 %	12 %	3 %	0	1 %
Dokler sem zdrav (-a), pravzaprav nisem pripravljen (-a) kaj dosti storiti za izboljšanje svoje prehrane in načina življenja.	3 %	40 %	29 %	24 %	2 %	2 %
Ljubše mi je dopolnjevanje prehrane s prehranskimi dodatki ali z drugimi manjšimi popravki kot spreminjanje mojega osnovnega načina prehrane.	1 %	15 %	27 %	43 %	8 %	6 %
Za izboljšanje svoje prehrane bi raje žrtvoval (-a) nekaj svojega denarja kot	3 %	30 %	23 %	37 %	6 %	1 %

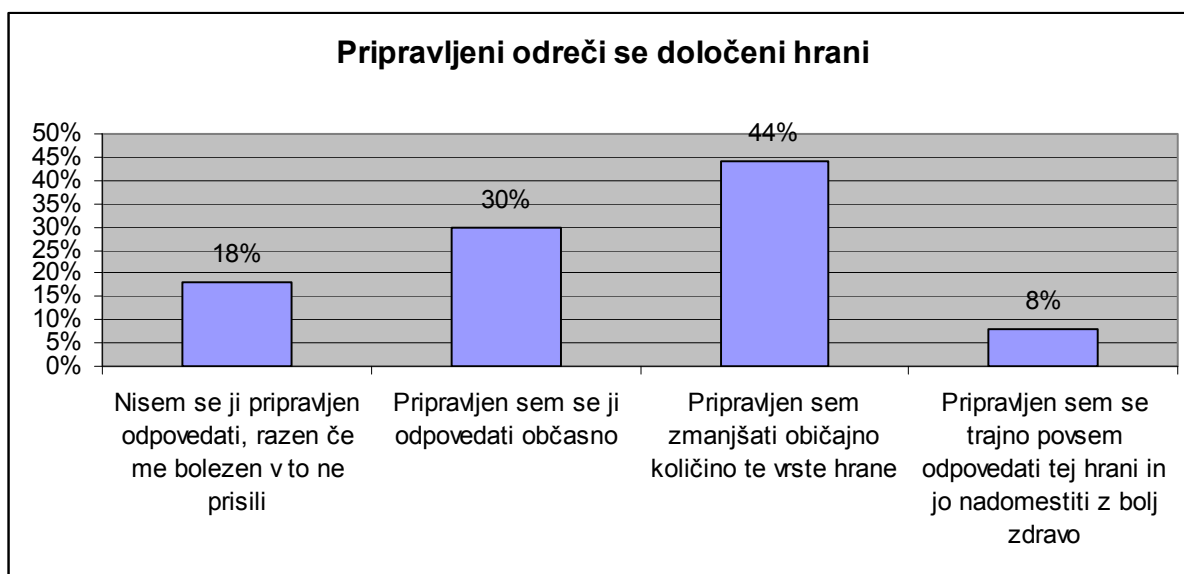
svoj čas in trud.						
Lažje se odločim za hojo kot tek (ali druge intenzivne oblike fizične dejavnosti).	12 %	57 %	17 %	7 %	5 %	2 %
Moja prehrana je dovolj zdrava, zato ne čutim potrebe, da bi jo izboljšal (-a).	1 %	21 %	54 %	17 %	6 %	1 %
Moj način življenja je dovolj zdrav, zato ne čutim, da bi ga izboljšal (-a).	5 %	18 %	42 %	29 %	5 %	1 %

Vir: lastni

## Pripravljenost odreči se določeni hrani

Pri vprašanju »Vsak od nas ima rad kakšno vrsto hrane, ki ni najbolj zdrava, a jo vseeno uživa. V kolikšni meri ste se ji pripravljeni odreči?« so anketiranci lahko obkrožili več odgovorov.

Tabela 5-20: Pripravljenost odreči se določeni hrani



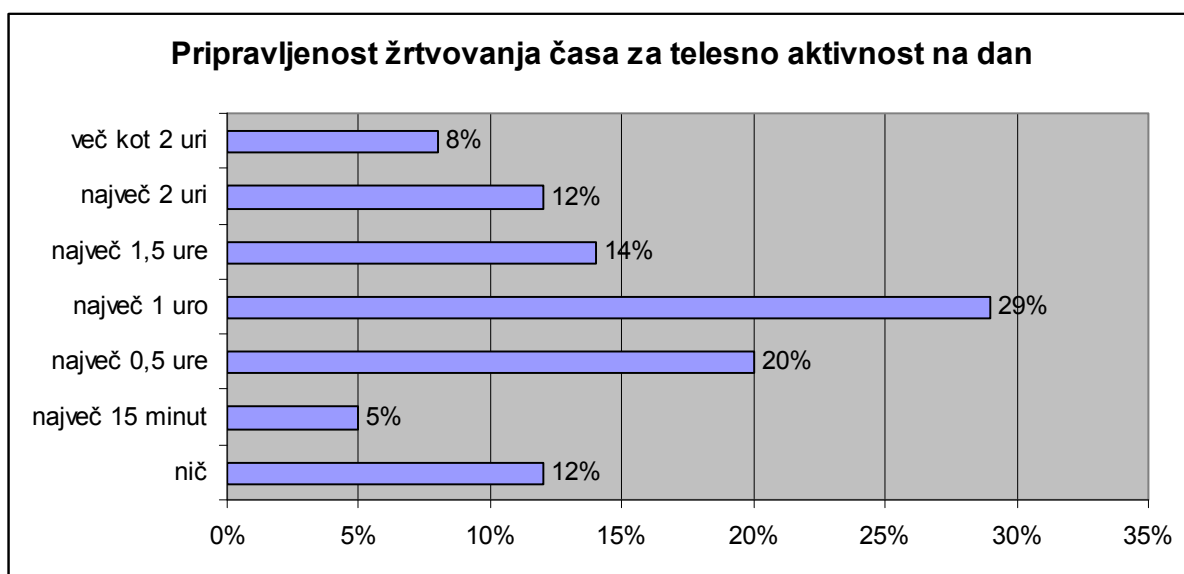
Vir: lastni

Anketiranci se nezdravi hrani večinoma niso pripravljeni povsem odreči, saj je le 8 % takih, ki bi to storili. 44 % je takih, ki bi zmanjšali količino nezdrave hrane, 30 % pa se ji bi občasno odpovedali. Odrekanje nekaterim vrstam hrane, ki ni zdrava, bi bil dober pristop za izboljšanje prehranjevalnih navad in s tem počutja.

## Pripravljenost za telesno gibanje

Strokovnjaki so pripravili metodo razbremenilnega ritma dneva za izboljšanje načina življenja, ki ne zahteva veliko truda in časa. Glavna elementa programa sta ena ura hoje (na sončni svetlobi in svežem zraku) in pitje 1,5 litra vode dnevno. Iz tabele razberemo, da je priporočljiv čas za gibanje po metodi razbremenilnega ritma dneva, torej vsaj eno uro na dan, pripravljeno žrtvovati 63 % vprašanih.

Tabela 5-21: Pripravljenost žrtvovanja časa za telesno aktivnost na dan

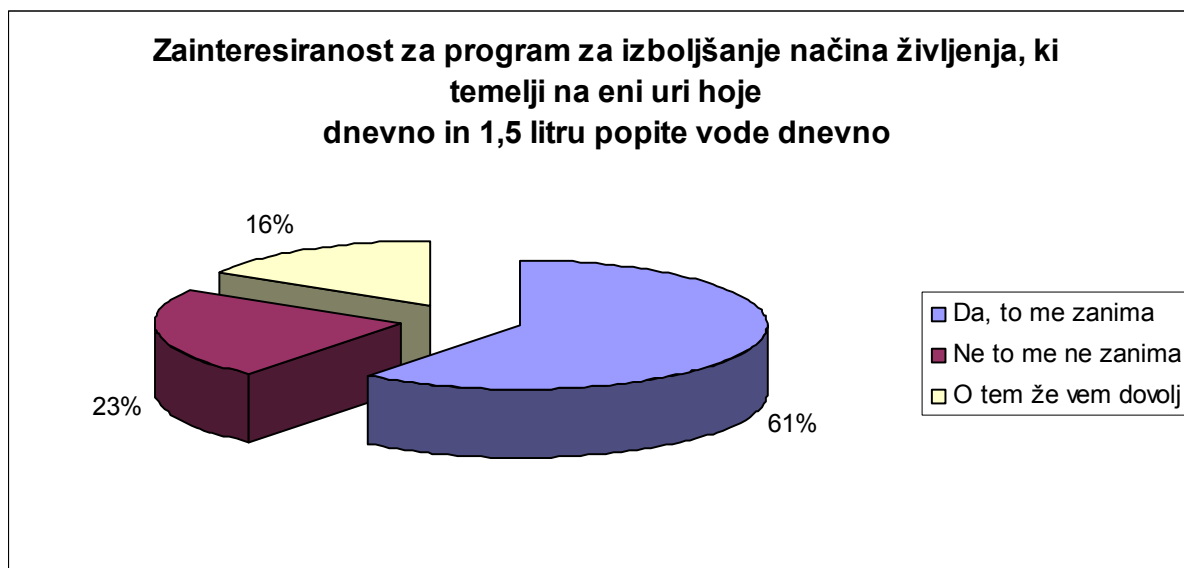


Vir: lastni

54 % jih je pripravljenih telesno gibati največ eno uro dnevno. Torej so za večino primerne le metode, ki ne zahtevajo veliko časa in napora (hoja ...).

## Želja po dodatnih informacijah o hoji in pitju vode

Predzadnje vprašanje se je nanašalo na željo anketiranca po več informacijah o programu, ki predvideva eno uro hoje in pitje 1,5 litra vode na dan. Seznanjeni so bili tudi, da so raziskave pokazale, da se 80 % udeležencev tega programa boljše počuti. Naši anketiranci so odgovarjali, kot je prikazano v grafikonu. 61 % anketiranih ta metoda zanima.

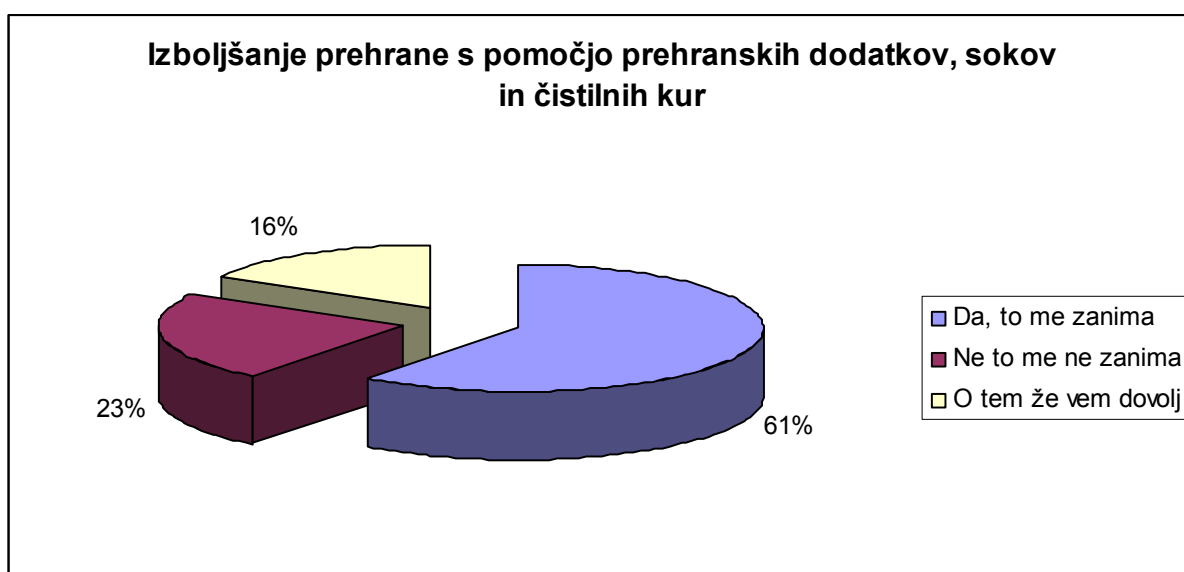


Vir: Lastni

Slika 5-8: Zainteresiranost za program za izboljšanje načina življenja

### Prehranski dodatki

Zadnje vprašanje je anketirance spraševalo o tem, ali bi radi kaj več izvedeli o izboljšanju prehrane s pomočjo prehranskih dodatkov, sokov ... in občasnih čistilnih prehranskih režimih. Kot vidimo v grafu spodaj, 61 % anketiranih ta metoda zanima. Iz tega lahko sklepamo, da je pomembna, saj ne zahteva radikalnih sprememb sedanje prehrane (le občasno odrekanje in uživanje dodatkov za izboljšanje njihove prehrane).



Vir: lastni

Slika 5-9: Zainteresiranost za informacije o izboljšanju prehrane

## **ŠTUDIJA PRIMERA: splošno počutje in občutenje stresa v povezavi z razbremenilnim ritmom dneva**

Pod drobnogled sem vzel anketiranca s šifro ve038, ki je na vprašanje "Kako ocenjujete svoje splošno počutje oz. zdravstveno stanje?" edini od 112 anketiranih odgovoril "Počutim se bolnega".

Nekaj pomembnih podatkov o omenjenem anketirancu in iskanje vzrokov za to, da se počuti kot bolen in nasveti za izboljšanje počutja:

- BMI anketiranca znaša 26,3; ima torej preveliko maso glede na svojo velikost, saj je normalen BMI do 25.
- Spije od 0,5 do 1,0 litra vode dnevno. Popiti bi moral najmanj 1,5 litra vode dnevno.
- Včasih si sredi dneva privoščiči počitek oz. sprostitev. Sprostitev bi morala biti del vsakdanjika, svoje delo občuti kot malo stresno.
- Črevesa ne izpraznjuje vsak dan. To je razlog za nabiranje oz. zadrževanje toksičnih snovi v telesu. Črevo bi moral sprazniti vsak dan, vsaj pred spanjem. Morda je vzrok za zapeko premalo popite vode.
- Dnevno zaužije dva obroka, pri katerem je glavni kosilo. Vsakodnevno bi moral imeti pet obrokov.
- Surovo sadje in zelenjavo uživa samo nekajkrat na teden in predstavlja v njegovo prehrani manjši del. Sveže stisnjenih sadnih ali zelenjavnih sokov ne uživa. Vsekakor bi moral uživati več sadja in zelenjave.
- Za shujševalne kure se ne odloča, prav tako ne uživa prehranskih dodatkov.
- Spije dve kavi na dan in vsak teden vzame po tri tablete zdravil.
- Služba in drugi pogoji dela mu ne nudijo veliko možnosti za zdravo prehrano.
- Pripravljen je nadomestiti zdajšnjo prehrano z bolj zdravo. Prav tako je pripravljen žrtvovati več kot dve uri časa za telesno gibanje.
- Zanima ga program za izboljšanje načina življenja z glavnima elementoma, eno uro hoje in 1,5 litra vode dnevno, in izboljšanje hrane s prehranskimi dodatki in občasnimi čistilnimi prehranskimi režimi.

Ta primer nam kaže, kje je vzrok za počutje in bolezenske težave. Anketirancu bi koristili nasveti za kakovostnejše življenje, ki bi ga dosegel z izboljšanjem življenjskih in prehranjevalnih navad z metodo razbremenilnega ritma dneva.



## 6 ZAKLJUČEK

Promet je zelo pomemben del našega življenja, saj so različna prometna sredstva skrajšala časovne razdalje in v veliki meri spremenila način življenja. Ob vedno večji delovni obremenitvi, pomanjkanju časa za lastne potrebe in vedno večji izpostavljenosti stresu se kot udeleženci v cestnem prometu ne osredotočimo samo na promet, ampak svoja čustva, občutke in pomanjkanje časa prenesemo za volan ter tako postanemo tempiran stroj za povzročitev prometne nesreče. Prav tako tovrstno stresno življenje povzroča nemalo socialnih težav, kot so alkoholizem, drogiranje, depresije in druge psihične težave. Ob vsem tem človek dobi občutek, da družba uničuje sama sebe.

Vsak posameznik oz. udeleženec v cestnem prometu bi moral sam pri sebi ugotoviti, kako lahko sam pripomore k izboljšanju prometne varnosti in zmanjšanju stresa med vožnjo. Že z majhnim povečanjem odzivnosti voznikov in namestitvijo odštevalnikov časa na semaforjih bi lahko povečali odzivnost voznikov in s tem prepustnost križišč.

Posamezniki bi lahko premagovali stres in s tem izboljšali prometno varnost že s pravilno prehrano, pravilnim načinom življenja, počitkom in razbremenilnimi metodami, kot je razbremenilni ritem dneva, ki zelo pozitivno vpliva na počutje in zdravje. S to metodo sem se seznanil med študijem in je imela name zelo dober vpliv.

Policija in druge institucije, ki skrbijo za varnost v cestnem prometu, bi morale organizirati oddaje o vzgoji v prometu in udeležencem v cestnem prometu pokazati možnosti za izboljšanje ustaljenih napak. Policija le s preventivo in represijo ne more odpraviti stresa kot negativnega dejavnika varnosti v cestnem prometu in prometnih nesreč, lahko ga le ublaži. Vsak nosi svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi. Zaradi dejstva, da se pri prometni nesreči ugotavlja materialna in kazenska odgovornost povzročitelja, ki izhaja predvsem iz njegovega spoštovanja in nespoštovanja prometne zakonodaje, žal statistika pogosto ne upošteva dejanskega vzroka nesreče, temveč bolj okoliščine, ki se ob nesreči nedvomno ugotovijo. Ne vemo, kaj se je v času oziroma pred prometno nesrečo dogajalo z voznikom, zato ne moremo analizirati dejanskega stanja in vzroka prometne nesreče.

S svojo diplomsko nalogo sem želel ugotoviti, kako stresen je poklic voznikov v cestnem prometu, kako se prehranjujejo in v kolikšni meri so pripravljene izboljšati življenjske navade ter s tem odpraviti stres. Iz rezultatov ankete sem ugotovil, da imajo večinoma povečano telesno maso, se počutijo dobro in so zdravi. Večinoma niso pripravljene korenito spremeniti svojega načina življenja in prehrane, dokler jim zdravje to dopušča. Vozniki so večinoma vsakodnevno na poti, kar negativno vpliva na redne in normalne prehranjevalne navade. Morajo se držati časovnih rokov. Nočne izmene so nepogrešljive v njihovem poklicu. Anketiranci so večinoma dobrega počutja, v dobrih odnosih s sodelavci in nadrejenimi, delo se jim zdi zanimivo. Vsi se prehranjujejo z mešano hrano. Vode ne pijejo dovolj, ta kriterij izpolnjuje le 25 % anketiranih. Veliko dobrega lahko storimo zase tako, da namesto mastne hrane oz. mesa pojemo več zelenjave in sadja. Namesto sokov pijemo le vodo (najmanj 1,5 l) in se vsak dan odpravimo na sprehod (hitra hoja) in poskrbimo za zadostno hidracijo telesa.

Anketiranci so v anketi izrazili željo po izboljšanju življenjskih navad in prehrane, a večinoma le z metodami, ki niso zahtevne.

## 7 VIRI IN LITERATURA

### KNJIGE:

1. Grebenc, Vera: Varna vožnja. Fakulteta za socialno delo. Ljubljana 2008.
2. Ostan, Iztok: Človeški viri v prometu, vodilo k predavanjem, Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, 2003.
3. Ostan, Iztok: Ko zdravila odpovedo, Ljubljana, Aura, 2001.
4. Starc, Radovan: Stres in bolezni. Ljubljana, 2007.
5. Treven, Sonja: Premagovanje stresa. Ljubljana, 2005.
6. Tyner, Peter: How to Cope with stress, 1980.
7. Zabukovec, Vlasta: Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu, Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete, Ljubljana, 2007.

### OSTALA LITERATURA:

1. Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu
2. ILO, Mednarodna organizacija dela
3. Justinek, A.: Ugodno socialni odnosi med vozniki kot eden temeljev cestnoprometne varnosti, december 2009
4. Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2011. Skupaj za večjo varnost. Ljubljana 2006
5. Sušanj, Robert: Alkohol v cestnem prometu, Ministrstvo za notranje zadeve
6. Zorec Karlovšek, Majda: Toksikologija alkohol Medicinska fakulteta, Katedra za sodno medicino in medicinsko deontologijo
7. Zakon o varnosti v cestnem prometu, ZVCP-1 (Uradni list RS, št. 133/2006 in Uradni list RS, št. 37/2008)
8. WHO: svetovna zdravstvena organizacija

### INTERNETNE STRANI:

1. BMI, <http://www.whathealth.com>
2. Delo, <http://www.delo.si>
3. Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje, Operativni program s področja hrupa, <http://www.arso.gov.si>
4. Policija, [www.Policija.si](http://www.Policija.si)
5. Uradni list RS, [www.uradni-list.si](http://www.uradni-list.si)

6. Univerze v Ljubljani, Fakulteta za elektrotehniko, <http://www.fe.uni-lj.si>

7. Žurnal, [www.zurnal24.si](http://www.zurnal24.si)

## KAZALO SLIK

Slika 1-1: Prvi bencinski motor z notranjim izgorevanjem Benz, l. 1885.....	<a href="#">66</a>
Slika 2-1: Razlogi za nenačrtovano odsotnost z dela v EU.....	<a href="#">1313</a>
Slika 3-1: Razburjen voznik v osebnem avtomobilu.....	<a href="#">1414</a>
Slika 3-2: Alkotest Drager 7410.....	<a href="#">2222</a>
Slika 3-3: Prikaz vidnega polja vožnje pod vplivom alkohola.....	<a href="#">2323</a>
Slika 3-5: Prometna gneča na cesti.....	<a href="#">2525</a>
Slika 3-6: Vpliv hrupa cestnega prometa kljub protihrupni zaščiti v nočnem času.....	<a href="#">2727</a>
Slika 3-7: Merilnik prašnih delcev v zraku (ministrstvo za okolje in prostor).....	<a href="#">2929</a>
Slika 4-1: Prikaz pričakovanega zmanjšanja števila umrlih po letu 2005 do 2011.....	<a href="#">3434</a>
Slika 5-1: Spol anketiranih.....	<a href="#">4545</a>
Slika 5-2: Delovni čas anketirancev.....	<a href="#">4747</a>
Slika 5-3: Prosti dnevi anketirancev.....	<a href="#">4848</a>
Slika 5-4: Kako svoje delo občutijo anketiranci.....	<a href="#">5151</a>
Slika 5-5: Sprostitev anketirancev sredi dneva.....	<a href="#">5454</a>
Slika 5-6: Spanje anketirancev s polnim želodcem.....	<a href="#">5757</a>
Slika 5-7: Pogostost uživanja prehranskih dodatkov.....	<a href="#">6060</a>
Slika 5-8: Zainteresiranost za program za izboljšanje načina življenja.....	<a href="#">6767</a>
Slika 5-9: Zainteresiranost za informacije o izboljšanju prehrane.....	<a href="#">6767</a>

## KAZALO TABEL

Tabela 3-1: Prometne nesreče glede na posledice.....	<a href="#">1616</a>
Tabela 3-2: Posledice prometnih nesreč glede na vzrok.....	<a href="#">1717</a>
Tabela 3-3: Količina alkohola v nekaterih pijačah in čas, potreben za razgradnjo alkohola v .....	<a href="#">2222</a>
Tabela 5-1: Stopnja dosežene izobrazbe anketirancev.....	<a href="#">4646</a>
Tabela 5-2: Ocena splošnega počutja anketirancev.....	<a href="#">4949</a>
Tabela 5-3: Zadovoljstvo anketirancev z življenjem.....	<a href="#">4949</a>

Tabela 5-4: Zadovoljstvo anketirancev s svojim delom.....	<a href="#">5050</a>
Tabela 5-5: Zadovoljnost anketirancev s posameznimi vidiki svojega dela (v %).....	<a href="#">5050</a>
Tabela 5-6: Koliko vode in svežih sokov popijejo anketiranci dnevno .....	<a href="#">5352</a>
Tabela 5-7: Količina časa porabljenega za posamezne aktivnosti .....	<a href="#">5353</a>
Tabela 5-8: Koliko obrokov hrane anketiranci zaužijejo dnevno.....	<a href="#">5656</a>
Tabela 5-9: Glavni dnevni obrok anketiranih.....	<a href="#">5656</a>
Tabela 5-10: Pogostost uživanja mesa .....	<a href="#">5858</a>
Tabela 5-11: Pogostost uživanja surovega sadja in zelenjave.....	<a href="#">5858</a>
Tabela 5-12: Pogostost uživanja sveže iztisnjenih sokov sadja ali zelenjave .....	<a href="#">5959</a>
Tabela 5-13: Pogostost uživanja sladkarij .....	<a href="#">5959</a>
Tabela 5-14: Tabela posta in čistilnih navad vprašanih .....	<a href="#">6060</a>
Tabela 5-15: Število zaužitih snovi v določenem časovnem obdobju.....	<a href="#">6161</a>
Tabela 5-16: Mnenje o zdravosti lastne prehrane.....	<a href="#">6262</a>
Tabela 5-17: Razlogi za zdravo in zelo zdravo prehrano .....	<a href="#">6262</a>
Tabela 5-18: Mnenje o zdravosti lastnega življenja .....	<a href="#">6363</a>
Tabela 5-19: Pripravljenost za izboljšanje prehranskih in življenjskih navad .....	<a href="#">6464</a>
Tabela 5-20: Pripravljenost odreči se določeni hrani .....	<a href="#">6565</a>
Tabela 5-21: Pripravljenost žrtvovanja časa za telesno aktivnost na dan.....	<a href="#">6666</a>

## **PRILOGE**

Priloga 1: Anketa – Življenske in prehranske navade

**UNIVERZA V LJUBLJANI**  
**FAKULTETA ZA POMORSTVO IN PROMET**  
**VISOKA ŠOLA ZA ZDRAVSTVO**

## **Življenjske in prehranske navade**

Spoštovani,

Na Univerzi v Ljubljani izvajamo raziskavo, v kateri želimo s pomočjo spodnjega vprašalnika ugotoviti, kakšne so življenjske in prehranjevalne navade posameznikov, kako jih vrednotijo in kaj so morda pripravljeni storiti za njihovo izboljšanje. Prosimo vas, da odgovarjate na vprašanja z obkrožanjem črk pred odgovori ali z vpisovanjem odgovorov. Anketa je anonimna. Pridobljeni podatki bodo namenjeni izključno za potrebe raziskave. Za uspeh raziskave je ključnega pomena, da na vsa vprašanja odgovorite odkrito in iskreno (tako kot dejansko razmišljate in počnete).

Za sodelovanje se vam iskreno zahvaljujemo

Nosilca raziskave:

Doc. Dr. Iztok Ostan (iztok.ostan@fpp.uni-lj.si)

Asist. Dr. Borut Poljšak (borut.poljsak@vsz.uni-lj.si)

### **I. Podatki o anketirancu (-ki)**

1. Šifra anketiranca (-ke) (izpolni anketar): \_\_\_\_\_

2. Starost: \_\_\_\_\_ let

3. Spol: M - moški, Ž – ženski

4. Stopnja dosežene izobrazbe:

- a) nedokončana osnovna šola
- b) osnovna šola
- c) poklicna šola
- d) srednja šola
- e) višja šola, visoka šola
- f) dokončan univerzitetni študij ali več

5. Zaposlitev:

- a) študent (-ka)
- b) zaposlen (-a)
- c) upokojen (-a)
- d) nezaposlen (-a)
- e) drugo

6. Telesna višina \_\_\_\_\_ cm

7. Telesna teža \_\_\_\_\_ kg

8. BMI (izpolni anketar)

9. Tip naselja, kjer živite:

- a) mestni
- b) primestni
- c) vaški

Značilnosti dela, ki ga opravljate (odgovarjajo zaposleni in študenti, ki ob študiju delajo):

10. Delovni čas:

- a) enoizmensko delo
- b) izmensko delo brez nočne izmene
- c) izmensko delo z nočnimi izmenami; po \_\_\_\_\_ krat tedensko

11. Na službeni poti sem:
- vsak dan ali skoraj vsak (delovni) dan
  - od 2 do 3 krat tedensko
  - enkrat tedensko
  - manj kot enkrat tedensko
12. Vrsta dela: a) pretežno pisarniško b) pretežno fizično/ ali terensko delo
13. Delovni položaj: a) vodstveno delo b) izvršilno delo c) samostojni podjetnik
14. Vrsta gospodarske dejavnosti:
- promet in zveze; navedite panogo \_\_\_\_\_
  - druge dejavnosti
15. Običajno sem prost (-a):
- v soboto in nedeljo
  - prost sem vsak teden, a ne vedno v soboto in nedeljo
  - nisem prost vsak teden, pač pa po več dni (tednov...) po opravljenem delu

## **II. Splošno počutje in zadovoljstvo**

1. Kako ocenjujete svoje splošno počutje oz. zdravstveno stanje?
- sem popolnoma zdrav in sem v dobri kondiciji
  - počutim se dobro
  - ne počutim se preveč dobro (brez energije...)
  - počutim se bolnega
2. Kako ste zadovoljni s svojim življenjem?
- večinoma sem zelo zadovoljen
  - zadovoljen sem
  - nisem prav zadovoljen, a tudi ne nezadovoljen
  - nezadovoljen sem
  - večinoma sem zelo nezadovoljen
3. Kako ste zadovoljni s svojim delom?
- večinoma sem zelo zadovoljen
  - zadovoljen sem
  - nisem prav zadovoljen, a tudi ne nezadovoljen
  - nezadovoljen sem
  - večinoma sem zelo nezadovoljen
4. Ocenite, prosim, kako ste zadovoljni s posameznimi vidiki svojega dela (obkrožite ustrezne odgovore)

	Zelo zadovoljen	Zadovoljen	Nisem prav zadovoljen, a tudi ne nezadovoljen	Nezadovoljen	Zelo nezadovoljen
Plača	x	x	x	x	x
Fizični delovni pogoji (oprema ...)	x	x	x	x	x
Odnosi z nadrejenim	x	x	x	x	x
Odnosi s sodelavci	x	x	x	x	x
Zanimivost dela	x	x	x	x	x
Možnost napredovanja	x	x	x	x	x
Možnost osebnega razvoja	x	x	x	x	x
Drugo, kar je za vas pri delu pomembno (navedite kaj): -----	x	x	x	x	x

5. Svoje delo občutim kot:
- zelo stresno

- b) stresno
- c) malo stresno
- d) nestresno

### III. Fizični dejavniki zdravja

1. Koliko **vode** in svežih sokov popijete dnevno (ne čajev ali drugih napitkov):

- a) nič ( največ 1 del )
- b) več kot 0,1 do 0,5 litra
- c) več kot 0,5 do 1,0 litra
- d) več kot 1,0 do 1,5 litra
- e) več kot 1,5 do 2,0 litra
- f) več kot 2 litra (navedite koliko): \_\_\_\_\_ l

2. Koliko časa dnevno porabite za naslednje aktivnosti v običajnem (delovnem ) dnevu:

	praktično nič (manj kot 15 min)	0,5 ure	1 uro	1,5 ure	2 uri	2,5 ure ali več
<b>Za telesno gibanje</b> (intenzivna hoja, tek, delo na vrtu...)	x	x	x	x	x	x
<b>Bivanje na zraku</b>	x	x	x	x	x	x
<b>Bivanje na sončni svetlobi</b> (ne v avtu ipd)	x	x	x	x	x	x

3. Sredi dneva si privoščim počitek oz. sprostitvev:

- a) vsak dan /pogosto
- b) včasih
- c) redko/nikoli

4. Običajno izpraznjujem črevo:

- a) več kot 3 krat dnevno
- b) 2-3 krat dnevno
- c) enkrat dnevno
- d) ne vsak dan

5. Za izpraznjenje črevesa običajno

- a) uporabljam pomagala (odvajalne čaje, Donat...)
- b) ne uporabljam pomagal

6. Običajno (če nimam nočne izmene...) grem spat

- a) pred 22. uro
- b) med 22. in 23. uro
- c) med 23. in 24. uro
- d) med polnočjo in eno uro
- e) po eni uri zjutraj

7. Običajno spim \_\_\_\_\_ ur dnevno.

8. Moje spanje je praviloma:

- a) dobro (spim globoko in se zbudim spočit-a)
- b) slabo

### IV. Prehrana

1. Koliko obrokov hrane užijete dnevno:

- a) en
- b) dva
- c) tri
- d) štiri
- e) pet
- f) šest ali več



2. Moj glavni (največji) obrok je:
- a) zajtrk
  - b) kosilo
  - c) večerja
  - d) kosilo in večerja združena v enem obroku
  - e) drugo : \_\_\_\_\_
3. Spat grem s polnim želodcem:
- a) vsak dan /pogosto
  - b) včasih
  - c) redko
4. Moja prehrana je:
- a) mešana
  - b) vegetarijanska
  - c) drugo (navedite) \_\_\_\_\_
5. Surovo sadje in zelenjavo uživam:
- a) 5 krat na dan ali več
  - b) 2 - 4 krat na dan
  - c) enkrat dnevno
  - d) nekajkrat na teden
  - e) redko/ ne uživam
6. Surova hrana (sadje,zelenjava, jedrca...) predstavlja v moji prehrani:
- a) veliko večino ali celoto
  - b) večino
  - c) polovico
  - d) manjši del
  - e) zelo majhen del ali nič
7. Sveže iztisnjene sadne ali zelenjavne sokove uživam:
- a) vsak dan
  - b) nekajkrat tedensko
  - e) včasih
  - f) nikoli (zelo redko)
8. Moja prehrana je:
- a) pestra,
  - b) enolična/ pomanjkljiva.
9. Običajno jem:
- a) preveč,
  - b) ravno pravo količino,
  - c) premalo.
10. Sladkarije (npr. čokolado , kekse, slaščice...) uživam:
- a) vsak dan
  - b) večkrat na teden
  - c) enkrat na teden
  - d) včasih/ redko
  - e) nikoli

11. Kako pogosto se odločate za čistilne prehranske dneve oz. shujševalne kure?

	Vrsta prehranskega režima	Za to vrsto omejevalne prehrane se odločam:		
1.	Shujševalni dnevi (tudi s kuhano hrano)	a) pogosto (enkrat mesečno ali pogosteje)	b) včasih	c) redko/nikoli
2.	Čistilni dnevi s surovim sadjem in zelenjavo	a) pogosto	b) včasih	c) redko/nikoli
3.	Post ob svežih sokovih ali vodi	a) pogosto	b) včasih	c) redko/nikoli

12. Prehranske dodatke (npr. vitamine, minerale) uživam:

- a) vsak dan      b) vsak teden (enkrat ali nekajkrat)      c) včasih/redko      d) ne uživam jih.

13. Katere vrste prehranskih dodatkov uživate:

Prehranski dodatek		Pogostnost uživanja			
1.	Vitaminski dodatki	a) vsak dan	b) vsak teden (vsaj enkrat)	c) včasih/redko	d) nikoli
2.	Mineralni dodatki	a) vsak dan	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli
3.	Drugo: _____	a) vsak dan	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli

## VI. Drugi dejavniki zdravja

1. Kako pogosto užijete naslednje snovi?

Vrsta snovi	Pogostnost			
Kava	a) vsak dan _____ skodelic	b) vsak teden (vsaj enkrat)	c) včasih/redko	d) nikoli
Alkoholne pijače	a) vsak dan _____ kozarec(cev)	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli
Kajenje	a) vsak dan _____ cigaret	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli
Zadrževanje v zakajenem prostoru	a) vsak dan _____ ur	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli
Zdravila	a) vsak dan _____ tablet	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli
Druge snovi :	a) vsak dan	b) vsak teden	c) včasih/redko	d) nikoli

## VII. Vrednotenje lastnih prehranskih in življenjskih navad

1. Mislim, da je moja prehrana:

- a) zelo zdrava  
 b) zdrava  
 c) deloma zdrava, deloma pa nezdrava  
 d) nezdrava  
 e) zelo nezdrava  
 f) ne vem

2.. Na to vprašanje odgovorite le, če ste pri prejšnjem odgovorili, da je vaša prehrana zdrava ali zelo zdrava.

Kaj vas je spodbudilo, da ste odločili za (bolj) zdravo prehrano? Za zdravo prehrano sem se odločil(-a):

- ker so me na to navadili starši	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog
- ker sem bil (-a) bolan (-na)	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog
- da bi shujšal (-a)	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog
- da izboljšal (-a) zdravje/počutje	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog
- iz moralnih razlogov	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog
- iz drugih razlogov (navedite):	a) ni razlog	b) malo pomemben razlog	c) pomemben razlog	d) zelo pomemben razlog

3. Mislim, da je moj način življenja:

- a) zelo zdrav  
 b) zdrav  
 c) deloma zdrav, deloma pa nezdrav  
 d) nezdrav  
 e) zelo nezdrav  
 f) ne vem

## VIII. Izboljšanje prehranskih in življenjskih navad

1. V spodnji tabeli je zapisanih več stališč. Prosimo, da pri vsakem stališču označite, v kolikšni meri se z njim strinjate oziroma ne strinjate (obkrožite x pri ustreznem odgovoru)

	Zelo se strinjam	Strinjam se	Deloma se strinjam, deloma pa ne	Ne strinjam se	Zelo se ne strinjam	Ne vem
Že sedaj se precej trudim za izboljšanje svojega načina življenja in prehrane	x	x	x	x	x	x
Delovne in druge obveznosti mi ne dajejo veliko možnosti za zdrav način življenja	x	x	x	x	x	x
Služba in drugi pogoji življenja mi ne dajejo veliko možnosti za zdravo prehrano	x	x	x	x	x	x
Lahko bi več napravil (-a) za izboljšanje svoje prehrane in za bolj zdravo življenje	x	x	x	x	x	x
Dokler sem zdrav pravzaprav nisem pripravljen kaj dosti storiti za izboljšanje svoje prehrane in načina življenja	x	x	x	x	x	x
Ljubše mi je dopolnjevanje prehrane s prehranskimi dodatki ali z drugimi manjšimi popravki kot spreminjanje mojega osnovnega načina prehrane.	x	x	x	x	x	x
Za izboljšanje svoje prehrane bi raje žrtvoval nekaj svojega denarja kot svoj čas in trud	x	x	x	x	x	x
Lažje se odločim za hojo kot za tek (ali druge intenzivne oblike fizične dejavnosti)	x	x	x	x	x	x
Moja prehrana je dovolj zdrava, zato ne čutim potrebe, da bi jo izboljšal (-a)	x	x	x	x	x	x
Moj način življenja je dovolj zdrav, zato ne čutim potrebe, da bi ga izboljšal (-a)	x	x	x	x	x	x

2. Vsak od nas ima rad kakšno vrsto hrane, ki ni najbolj zdrava, a jo vseeno uživa. V kolikšni meri ste se ji pripravljeni odreči? (lahko obkrožite več odgovorov):

- Nisem se ji pripravljen (-a) odpovedati, razen če me bolezen v to ne prisili.
- Pripravljen (-a) sem se ji odpovedati občasno (občasne čistilne kure).
- Pripravljen (-a) sem zmanjšati običajno količino te vrste hrane.
- Pripravljen (.a) sem se trajno povsem odpovedati tej hrani in jo nadomestiti z bolj zdravo.

3. Telesno gibanje je pomembno za ohranitev zdravja, ob delovnikih pa imamo za to omejene možnosti. Koliko **največ časa** bi bili (oz. ste) pripravljeni v času delovnega dne žrtvovati za **telesno gibanje**?

- nič (za to ob delovnikih nimam časa, potrebe oz. volje)
- največ 15 minut
- največ 1/2 ure
- največ 1 uro
- največ 1,5 ure
- največ 2 uri
- več kot 2 uri

4. Strokovnjaki so pripravili enostaven program za izboljšanje načina življenja, ki ne zahteva veliko truda in časa. Glavna njegova elementa sta ena ura hoje in pitje 1,5 litra vode dnevno. Preizkusi so pokazali, da si 80% udeležencev s tem programom izboljša počutje. Ali bi radi kaj več zvedeli o tem programu?

- Da, to me zanima.
- Ne, to me ne zanima.
- O tem že vem dovolj.

5. Ali bi radi kaj več zvedeli o izboljšanju prehrane s pomočjo prehranskih dodatkov, sokov ... in o občasnih čistilnih prehranskih režimih (kurah)?

- Da, to me zanima.
- Ne, to me ne zanima.
- O tem že vem dovolj.

Hvala za sodelovanje.

Datum: \_\_\_\_\_

|

**S svojo častjo potrjujem, da sem to diplomsko nalogo izdelal popolnoma samostojno s pomočjo navedene literature in pod vodstvom mentorja ter soglašam z njeno objavo na spletni strani UL FPP.**

Portorož, april 2010

Oliver KAMENŠAK