

**POLICIJSKA AKADEMIJA
VIŠJA POLICIJSKA ŠOLA**

Vojko Uršič

**STRES ZARADI VOŽNJE PRI DNEVNIH
MIGRACIJAH POLICISTOV**

Diplomsko delo

Ljubljana, september 2015

Potrjujem, da je diplomsko delo primerno za zagovor.

Datum: _____

Podpis: _____
(mentor – predavatelj)

**POLICIJSKA AKADEMIJA
VIŠJA POLICIJSKA ŠOLA**

**STRES ZARADI VOŽNJE PRI DNEVNIH
MIGRACIJAH POLICISTOV**

Diplomsko delo

Mentor: dr. Aleksander Koporec Oberčkal

Vojko Uršič

Ljubljana, september 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju dr. Aleksandru Koporcu Oberčkalu za vso strokovnost, pomoč in vodenje pri pripravi diplomskega dela.

STRES ZARADI VOŽNJE PRI DNEVNIH MIGRACIJAH POLICISTOV

Ključne besede: stres, vožnja, dnevna migracija, policija, policist.

Povzetek

Dnevne migracije zaposlenih na ožjem ali širšem področju Republike Slovenije so postale del vsakdanjika. Tako je tudi med policisti. Po ukinitvi Srednje policijske šole v Tacnu (prej Kadetske šole za policiste) leta 2002 se je začelo med populacijo policistov dnevno migriranje med domom in službo. Do te ukinitve leta 2002 so imeli policisti, še prej pa miličniki, zagotovljeno prebivanje v samskih domovih ali sobah na policijskih postajah ali policijskih oddelkih na posameznih policijskih upravah, ki so jih dobili z nastopom službe miličnika in kasneje policista. Za nastanitev v samskih sobah je poskrbel delodajalec. Z uvedbo novega programa Srednje policijske šole leta 1998, prav tako v Tacnu, je sicer še bila možna nastanitev v samskih domovih, vendar so šolo obiskovali dijaki, ki so si že ustvarili družine in svoje domove ali imeli v domačih krajih partnerje. Zaradi tega se jih je večina odločila, tudi kasneje po pridobitvi poklica policist in po razporeditvah po policijskih enotah na območju Republike Slovenije, da se bo dnevno vozila domov. Ker je bilo v tem času dosti policistov iz območja Štajerske in Prekmurja, razporejeni pa so bili v enote na območju policijskih uprav Ljubljana, Koper in Novo mesto, so se množično pojavile dnevne migracije teh policistov od doma do službe in obratno. Ker razdalje niso majhne (razdalja od Maribora do Ljubljane znaša 130 kilometrov v eno smer ali 1,20 ure vožnje z avtomobilom ob ugodnih razmerah na cesti), se je z leti pri policistih, ki dnevno migrirajo na večjih razdaljah, vidno pojavil stres.

V diplomskem delu se ukvarjamo s stresom, ki ga dnevno doživljajo policisti pri vožnjah na večjih razdaljah od doma do službe in obratno. Želeli smo izvedeti, kakšna je intenziteta stresa pri policistih, ki se vozijo v službo na razdaljah, večjih od 50 kilometrov v eno smer, v primerjavi z ostalimi in kako to vpliva na policista v njegovem zasebnem življenju in službi.

V ta namen smo uporabili modificiran anketni vprašalnik, ki smo ga razdelili po policijskih enotah na območju Policijske uprave Ljubljana. Rezultati so pokazali, da vsakodnevna vožnja na večjih razdaljah od doma do službe dejansko vpliva na počutje policista in povzroča stres. Stres se povečuje tudi glede na dnevno prevožene kilometre. Potrdili smo, da policisti, ki so pod stresom zaradi dnevne vožnje na večjih razdaljah, doživijo več prometnih nesreč na poti v ali iz službe kot ostali policisti.

VSEBINA

1	UVOD	1
1.1	Stres.....	2
1.2	Simptomi stresa	4
1.3	Pozitivni in negativni stres	5
1.4	Vpliv stresa na delovno storilnost.....	5
1.5	Izgorevanje.....	6
1.6	Znaki utrujenosti.....	7
1.7	Nasilje na cesti v povezavi s službo	8
1.8	Utrujenost in stres policistov.....	9
2	METODA	11
2.1	Sodelujoči.....	12
2.2	Pripomočki	12
2.3	Postopki	14
3	REZULTATI	17
3.1	Spol in starost anketiranih	17
3.2	Število anketiranih po kilometrih vožnje v eno smer.....	17
3.3	Povprečno število let vožnje.....	18
3.4	Delež udeležencev v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje	19
3.5	Število prometnih nesreč.....	20
3.6	Prikaz vpliva razdalje na število prometnih nesreč.....	21
3.7	Prometne nesreče in vzrok prometnih nesreč	22
3.8	Prikaz nivoja stresa udeležencev v prometnih nesrečah.....	23
3.9	Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje	25
3.10	Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na razdaljo	26
3.11	Skupni delež stresa vseh anketiranih.....	27
3.12	Končni rezultati anketnega vprašalnika.....	29
3.13	Rezultati stresa v odstotkih	30
4	SKLEP	33

VIRI IN LITERATURA.....	36
PRILOGA 1: ANKETNI VPRAŠALNIK.....	40

SEZNAM SLIK

Slika 1.1: Simptomi stresa.....	4
---------------------------------	---

SEZNAM TABEL

Tabela 2.1: Preglednica oddaljenosti bivališč javnih uslužbencev PU Ljubljana od delovnega mesta	15
Tabela 2.2: Podatki o številu prometnih nesreč v katerih so bili udeleženi policisti na poti v službo ali iz službe	16
Tabela 3.1: Število anketiranih oseb po spolu in povprečni starosti	17
Tabela 3.2: Končni rezultati anketnega vprašalnika	29
Tabela 3.3: Rezultati stresa v odstotkih	31

SEZNAM GRAFOV

Graf 2.1: Spol anketiranih.....	12
Graf 3.1: Deleži anketiranih po kilometrih vožnje v eno smer.....	18
Graf 3.2: Povprečno število let vožnje.	19
Graf 3.3: Delež udeleženi v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje.	20
Graf 3.4: Število prometnih nesreč.	21
Graf 3.5: Prikaz deležev razdalje na število prometnih nesreč.....	22
Graf 3.6: Prometne nesreče in vzrok prometnih nesreč.	23

Graf 3.7: Prikaz nivoja stresa udeležencev v prometnih nesrečah.	24
Graf 3.8: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje.	25
Graf 3.9: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje.	26
Graf 3.10: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na razdaljo.	27
Graf 3.11: Skupni delež stresa vseh anketiranih.	28
Graf 3.12: Skupni delež stresa vseh anketiranih.	28
Graf 3.13: Končni rezultati anketnega vprašalnika.	30
Graf 3.14: Rezultati glede stresa v odstotnih deležih.	32
Graf 3.15: Rezultati glede stresa v odstotnih deležih.	32

UPORABLJENE KRATICE

MNZ UOK – Ministrstvo za notranje zadeve, Urad za organizacijo in kadre

1 UVOD

Dejstvo je, da se je trg dela na območju Republike Slovenije v času od osamosvojitve naprej razširil. Prebivalstvo ni več vezano na lokalna podjetja, zaposluje se širše – regionalno, na nivoju države, v države Evropske unije ali globalno. V iskanje zaposlitve izven lokalnega območja so bili primorani zaradi propada večjega števila močnejših podjetij, ki so zaposlovala večje število ljudi z določenega lokalnega območja. S tem zaposlovanjem izven lokalnega območja je povezana tudi vožnja od kraja prebivališča do delovnega mesta. Prometna infrastruktura na območju Republike Slovenije se je v zadnjem desetletju izboljšala, tako da se je premagovanje razdalj tudi časovno zmanjšalo. Vendar pa nekdo, ki živi v Mariboru in se vozi dnevno v službo v Ljubljano, na poti preživi do 3 ure dnevno, če so pogoji za vožnjo relativno dobri. Če so na relaciji od doma do službe ali obratno zastoji, prometne nesreče, dela na cesti ipd., se lahko čas trajanja vožnje zelo poveča. Vsak, ki se dnevno vozi na določeni razdalji, ima ustaljen urnik odhoda od doma in prihoda v službo, ki pa ga lahko porušijo zgoraj naštetih nevšečnosti na poti, te nevšečnosti pa lahko povzročajo stres. Npr. štajerska avtocesta je bila v letu 2014 (večina policistov migrira dnevno na večjih razdaljah ravno iz štajerske regije) zaprta skoraj vsak drugi dan, kar pomeni, da je bila zaprta 140 dni (Letos štajerska avtocesta zaprta kar 140-krat, 2014). Dejstvo je, da bi se dnevni delovni migranti lahko posluževali alternativnih možnosti potovanja od doma do službe ali obratno, npr. s sredstvi javnega prevoza (vlak ali avtobus), vendar se s temi prevoznimi sredstvi pot v službo ali iz nje podaljša za nekaj ur. Podobno velja tudi za policiste. Ti naj bi bili sicer nekoliko bolj vajeni vožnje, pa vendar govorimo o dnevni migraciji od doma v službo in nazaj. K težavam, ki smo jih raziskali v diplomskem delu pripomore tudi specifičnost policijskega dela (npr. obravnavanje prometnih nesreč, tudi s smrtnim izidom, izvajanje intervencij, obravnavanje kaznivih dejanj, delo z ljudmi). Glede na lastne

izkušnje avtorja, ki je policist, predvidevamo, da so policisti zaradi navedenega bolj kot drugi dovzetni za stres in lahko že sama monotona vožnja ter nevšečnosti na cesti močno povečajo stres pri policistu ob prihodu v službo. Stresne situacije policisti dnevno doživljajo tudi v službi, pod vplivom stresa iz službe pa se morajo še peljati domov.

Cilj diplomskega dela je bil ugotoviti, kako stres zaradi vsakodnevne vožnje na večjih razdaljah vpliva na policiste v njihovem zasebnem življenju in v službi ter kakšna je stopnja stresa glede na prevoženo dnevno razdaljo.

Na podlagi strokovne literature, osebnih izkušenj in mnenj sodelavcev smo oblikovali tri hipoteze, ki smo jih v diplomskem delu potrdili oz. ovrgli. Te so:

Hipoteza 1: Vsakodnevna vožnja na večjih razdaljah od doma do službe dejansko vpliva na počutje policista in povzroča stres.

Hipoteza 2: Stres se povečuje glede na dnevno prevožene kilometre.

Hipoteza 3: Policisti, ki so pod stresom zaradi dnevne vožnje na večjih razdaljah, doživijo več prometnih nesreč na poti v ali iz službe kot ostali policisti.

Pričakovali smo, da bodo z anketnim vprašalnikom pridobljeni rezultati pokazali:

- koliko anketiranih policistov je v različnih fazah stresa zaradi dnevne vožnje na večjih razdaljah;
- koliko policistov je že v fazi izgorelosti zaradi dnevne vožnje na večjih razdaljah;
- katere elemente pri zaposlovanju bi bilo priporočljivo spremeniti, da policisti pri opravljanju dela ali v zasebnem življenju ne bi bili v stresu.

1.1 Stres

S stresom se srečujemo vsakodnevno in povsod. Doživljamo ga zavedno in nezavedno. Lahko ga doživljamo doma v krogu družine, v službi, na poti in celo na

dopustu. Prisoten je v vseh segmentih našega življenja in se mu ne moremo izogniti. Treba ga je sprejeti in se z njim naučiti živeti. Uporabimo ga lahko tudi v svojo korist, saj nam pomaga mobilizirati naše notranje rezerve, povečuje duševne in fizične zmogljivosti, hkrati pa povečuje in izboljšuje našo koncentracijo. Dejstvo je, da se ljudje različno odzivajo na negativne ali pozitivne dogodke – dražljaje, ki povzročajo stres. Dražljajem, pozitivnim ali negativnim, pravimo stresorji. Stresor je lahko oseba, dogodek ali predmet, ki ga posameznik zazna kot stresnega (Stres, 2015). Dogodki, osebe ali predmeti, ki nekemu posamezniku predstavljajo hud stresor, so lahko za drugega posameznika pozitivna spodbuda in se na stresorje odzove v veliko manjši meri ali pa sploh ne.

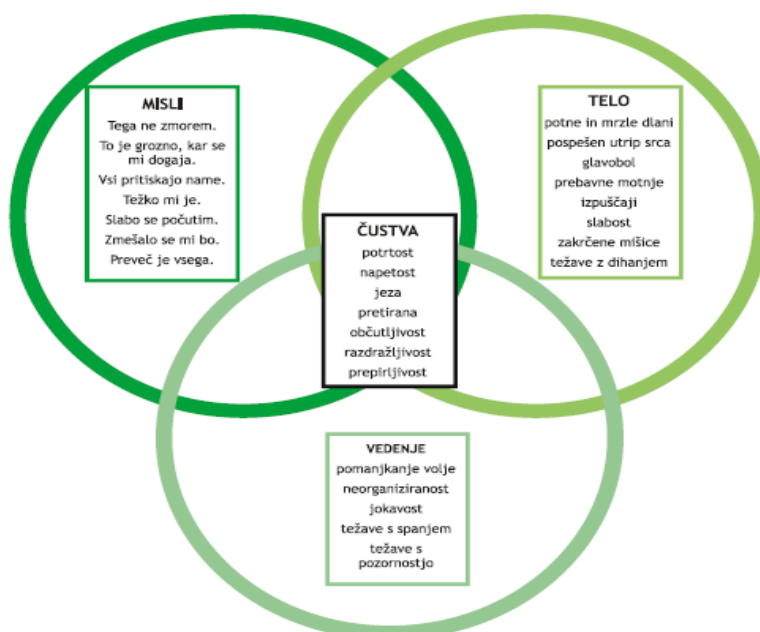
»Ena izmed definicij govori, da je stres mentalno ali emocionalno stanje vznemirjenosti ali stanje razburjenosti, ki se javlja kot odgovor na različne zunanje vplive in lahko vpliva na fizično zdravje. Običajno pospešuje utrip, dviguje krvni tlak in izziva napetost mišic, razdražljivost ter depresijo« (Bernstein, 2010, str. 4).

Stresni dogodki vplivajo na vedenje posameznikov in prebudijo jezo, agresivnost, žalost ali nemir. Ta občutja se širijo v okolje, kjer taka oseba dela. Zato so stresni dogodki problem tako za družbo kot tudi za policijo. Policisti, ki so pod vplivom stresa, so obremenjeni, zato se težje zberejo pri delu. Bolezni, ki se pojavljajo kot posledice stresa, zahtevajo zdravljenje in s tem odsotnost z dela, to pa pomeni dodatno obremenitev drugih delavcev in tudi večje stroške dela. Iz različnih študij je razvidno, da je treba ta problem obravnavati resneje, ga osvetliti z različnih vidikov in poiskati ustrezne rešitve, ki bodo pripomogle k zmanjšanju vpliva stresnih dogodkov pri policijskem delu. Ena izmed možnosti je uvedba psihohigienske dejavnosti, ki policistov ne bo stigmatizirala kot paciente ali ljudi s težavami. Umek (1991, str. 83–84) je v ta namen opredelil preventivni model psihohigijene in k temu ob bok postavil intervencijski koncept, namenjen ljudem, ki jih že pestijo hujše težave psihičnega izvora.

1.2 Simptomi stresa

Ko se pojavi stres, ki se razvije po nekaj minutah po stresnem dogodku in traja od nekaj ur do nekaj dni, takrat gre za splošno vzdraženost živčnega sistema, ki pripravlja telo na »boj ali beg«. Simptomi stresa se pokažejo v obliki zmanjšane pozornosti in rahle zmedenosti. Posameznik ima občutek, kot da ni popolnoma pri zavesti in težko dojema dogajanje v svoji okolici. Pri posamezniku opazimo tudi začetno stanje osuplosti oz. zbežanosti (Dernovšek idr., 2006, str. 9).

Simptomi stresa so prikazani na sliki 1.1.



Slika 1.1: Simptomi stresa.
Vir: Ko te stresa stres (2006).

Slika 1.1 prikazuje sklope simptomov stresa in njihovo prepletanje. Vidimo naslednje sklope: simptomi stresa v mislih in čustvih, telesni simptomi stresa in simptomi stresa, ki se kažejo s spremenjenim vedenjem. Na sliki so sklopi prikazani kot trije krogi, ki se medsebojno prepletajo in vplivajo drug na drugega. Oseba je ujeta v krog simptomov (Dernovšek idr., 2006, str. 10).

1.3 Pozitivni in negativni stres

Poznamo t. i. pozitivni in negativni stres. Ljudje si izraz stres največkrat narobe interpretirajo, saj si pod tem izrazom predstavljajo le negativni stres. O pozitivnem stresu govorimo največkrat takrat, kadar so sposobnosti ljudi za obvladovanje situacije večje od pričakovanih zahtev. Stresna reakcija v tem primeru povzroča prijetno stanje pripravljenosti, ki ugodno vpliva na psihične in fizične sposobnosti, ustvarjalnost in tudi produktivnost (Looker in Gregson, 1993, str. 34–35).

Pri ljudeh, ki so pod vplivom pozitivnega stresa, lahko največkrat zasledimo:

- evforičnost, zanesljivost, veliko motiviranost, vznemirjenost;
- razumevanje, pripravljenost priskočiti na pomoč, družabnost, prijaznost, ljubeznivost, občutek zadovoljstva in sreče;
- umirjenost, samozavest, uravnovešenost mišljenja, odločnost;
- ustvarjalnost, učinkovitost, uspešnost, sposobnost jasnega in racionalnega mišljenja;
- marljivost, živahnost, vedrost, nasmejanost.

Negativni stres se pojavlja kot psihično obremenjujoča situacija in lahko v kronični obliki vodi do zdravstvenih težav. To obliko stresa tvorijo emocionalni in psihični pritiski oz. šoki, ki so posledica kratkotrajnega stresnega vpliva ali dolgotrajne izpostavljenosti stresnim okoliščinam (Božič, 2003, str. 20–21).

1.4 Vpliv stresa na delovno storilnost

Na delovno storilnost vpliva več dejavnikov. Poleg usposobljenosti in motivacije so pomembne tudi posameznikove osebne lastnosti, psihofizične sposobnosti, ustvarjalnost in struktura vrednot. Pri tem moramo upoštevati tudi druge dejavnike, kot so delovno ozračje, zadovoljstvo pri delu, vsebina in zahtevnost dela, plača in nagrade, delovne razmere, odnosi 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 pa velikokrat ne najdejo zadovoljstva. Zaradi čedalje večjega stresa začnejo ljudje delovati pod optimalno ravni, 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 negativni odnos do dela (Treven, 2005, nav. po Kamenšek, 2010, str. 11).

Človek je zdravo utrujen, če trdo dela ali premalo spi. Za vzpostavitev ravnotežja sta potrebni ena ali dve noči dobrega spanca, vendar so pred nami nove zahteve in izzivi, za katere mislimo, da jim bomo kos. Bolj kot se trudimo, da bi dosegli rezultate, bolj smo utrujeni, dokler ne pride do zloma. Zato je treba pravi čas prepoznati mejo zdrave in nezdrave utrujenosti, da se lahko še pravi čas odpočijemo. Če nam to ne uspe, lahko to v končni fazi pripelje tudi do zloma. Taki ljudje se znajdejo v začaranem krogu izčrpanosti, postajajo vedno bolj utrujeni, njihova delovna storilnost pa se zmanjšuje (Evans in Russel, 1992, str. 119–120).

1.5 Izgorevanje

Izgorevanje ima tri stopnje. Za prvo stopnjo – navdušenje je značilna velika predanost delu, polni smo delovne energije, naša pričakovanja so visoka in čutimo veselje ter navdušenje ob uspehih, ki jih dosežemo. Na drugi stopnji pride do stagnacije. Zavedati se začnemo dolgih ur dela, slabe plače in 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 stopnjevanje problemov, opazamo, 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 ter smo čustveno, telesno in duhovno izčrpani (Treven, 2005, nav. po Kamenšek, str. 2010, str. 11–12).

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, mora imeti več odmorov med delom (Kamenšek, 2010, str. 12)

Izgorelost je resnična in ne namišljena bolezen ter je uvrščena v mednarodno klasifikacijo bolezni z oznako Z 73.0. Bolezen ima težke in dolgotrajne posledice, vendar pa jo lahko s prepoznavanjem zgodnjih znakov zaustavimo in preprečimo nastanek zadnje stopnje – adrenalne izgorelosti (Kukovec Pšeničny, 2005, nav. po Mesec, 2008, str. 9).

1.6 Znaki utrujenosti

Ne glede na to, kako se želimo upirati utrujenosti, nas bo ta na koncu premagala. Znakov utrujenosti za volanom je kar nekaj, seveda pa se razlikujejo od voznika do voznika. Med najbolj značilne znake lahko štejemo vse bolj togo usmerjen pogled izključno na vozišče, voznik se ne spomni poti in okolice za nekaj zadnjih prevoženih kilometrov, pogosto prezre napise ali prometne znake ob cesti, naenkrat vozi prepočasi ali prehitro, ne da bi sam to hotel, težko vzdrži smer vožnje, pogosto vijuga ali prevozi mejno črto. Pri samih znakih pri vozniku smo lahko pozorni na nenehno zapiranje oči, kimanje glave, v očeh se pojavi pekoč občutek, vid postaja zamegljen, pojavi se občutek, da je cesta vedno ožja, predmeti na njej pa postajajo vedno manjši. Nato postaja zehanje vedno pogostejše, pojavijo se bolečine v mišicah, voznik se začne presedati in pretegovati, je vedno slabše volje, razdražen, agresiven, misli pa mu lahko kar odtavajo v drugi svet. 17 ur brez spanja deluje na voznika enako, kot bi imel v krvi 0,5 grama alkohola na kilogram krvi oziroma 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka. 24 ur brez spanja te vrednosti poveča kar za trikrat (Zupančič, 2014).

Jasno je, da je spanec nujen za normalno delovanje vsakega posameznika. Človeška biološka ura je nastavljena tako, da naj bi bila zaspanost največja med drugo in tretjo uro ponoči, med šesto in sedmo uro zjutraj ter med četrto in peto uro popoldne. To pride do izraza toliko bolj pri voznikih s poklicem, ki je povezan z zmanjšano količino spanca ali izmenskimi delomi, saj so najbolj občutljivi v času, ko po navadi spijo. Vozniki se vse premalo zavedajo nevarnosti, kot so hipnoza avtoceste, vožnja brez pozornosti, upiranje prenehanju vožnje kljub utrujenosti in zaspanost (Skrb za duševno zdravje nujna tudi na delovnem mestu, b. d.).

1.7 Nasilje na cesti v povezavi s službo

Po frustracijsko-agresivnem modelu, ki so ga prvi izpostavili Dollard, Doob, Miller, Mowrer in Sears (1939), je agresija vedno posledica frustracije. Do frustracij lahko prihaja med vožnjo (npr. zaradi ravnanja drugega voznika, ki nam prepreči pot oz. onemogoči, da bi vozil tako, kot smo si zamislili, oz. na način, ki nas zadovoljuje). Lahko pa do frustracij (ki se lahko nabirajo) pride tudi prej. Ker so vsakodnevne vožnje pogosto vezane na prihod na in odhod z dela, ni presenetljivo, da so frustracije, ki jih je posameznik deležen v službi, pomemben delež frustracij, ki vplivajo na agresijo – tudi agresijo na cesti. Ob dejstvu, da večina ljudi zahodnega sveta danes preživi večino svojega dnevnega časa v službi, so iz dela izvirajoče frustracije morda celo najbolj ključne oz. »zaslužne« za agresivnost na cesti. Po 8 ali 10 urah kopičenja frustracij ponuja vožnja domov priložnost za sprostitve nabrane agresije – pogosto v obliki hitre vožnje ali agresivnega znašanja nad nič hudega slutečimi vozniki. Kljub temu da tako delovni stres kot cestna agresija naraščata, je njuna neposredna povezava šele nedavno postala objekt poglobljenega raziskovanja (Dollard idr., 1939, str. 178).

Hoggan in Dollard (2007, nav. po Bavcon, 2011, str. 74) sta ugotovila, da tisti, ki glede na vložen trud doživljajo prikrajšanje na delovnem mestu (npr. zaradi prenizkega statusa, slabe plače ipd.), pogosteje doživljajo intenzivno jezo med vožnjo. Med dejavniki tveganja za razvoj pogoste in intenzivne jeze (ter drugih

neprijetnih emocij voznikov) je treba poleg navedenega nezadovoljstva na delovnem mestu omeniti tudi brezposelnost in ekonomske pritiske v sodobni družbi.

1.8 Utrujenost in stres policistov

Zelo pogosto se zgodi, da policisti svoje delovne navade prenesejo v družinsko okolje, a tisto, kar naredi dobrega policista, ni nujno dobro tudi v domačem okolju. Veliko policistov se do svojih partnerjev in otrok obnaša preveč zaščitniško in izredno kritično. Zaradi takšnega vedenja policisti pogosto izgubijo intimnost, spontanost in toplino partnerjev ter otrok, saj so ti prestrašeni in se nikakor ne upajo zoperstaviti avtoriteti, ki si jo je takšen policist ustvaril (Kirschman, 2007, nav. po Gavez, 2011, str. 26).

K takšnemu vedenju zelo verjetno pripomore tudi utrujenost. Policisti, predvsem v patroljah, opravljajo 12-urne delovnike. Predvsem na območju Policijske uprave Ljubljana, ki je najbolj obremenjena policijska uprava na območju Republike Slovenije (Poročilo o delu Policije za leto 2014), policist v 12 urah doživi marsikaj stresnega in utrujajočega, kar kasneje ob vrnitvi domov prinese v podzavesti s seboj.

Vsakdo, ki se je odločil za poklic policista, je to storil zavestno in z željo postati policist. Ob seznanitvi z delom policista je bil vsak posameznik seznanjen tudi s tem, da hodi v službo v enoto, v katero je dodeljen. Ne obstaja pravilo, da bo to v kraju stalnega prebivališča. V večini primerov se zgodi, da je služba oddaljena kar precej kilometrov od doma. Ena izmed »značilnosti« zaposlovanja Ministrstva za notranje zadeve, za primer bomo vzeli Policijsko upravo Ljubljana, je ta, da je v tej upravi zaposlenih več policistov, ki dnevno migrirajo na večjih razdaljah od doma do službe in obratno (glej tabelo 1.1).

Služba policista je služba, ki s seboj prinaša veliko bremena, povezanega s čustvenimi in fizičnimi napori. Policist naj bi bil ob nastopu službe spočit in psihofizično pripravljen opravljati svoje delo. Vodja enote lahko pri policistu med

drugim ugotavlja druga dejstva, npr. psihofizično sposobnost delavca, kar pomeni, da lahko neposredni vodja enote ugotovi, ali je policist prišel v službo spočit ali utrujen (Pravila za izvajanje nadzora v Policiji, 2006, čl. 4). Če je bil utrujen, policist tvega, da mu vodja enote na podlagi 1. odstavka 78. člena Zakona o organiziranosti in delu v Policiji (2013) odredi začasno prepoved dela. Omenjeni člen namreč določa:

»Če je uslužbenec policije pod vplivom alkohola, prepovedanih drog ali drugih snovi, ki zmanjšujejo zmožnost za opravljanje dela, ali če vodja enote ali uslužbenec, ki ga nadomešča, oceni, da je v takšnem psihofizičnem stanju, da neposredno ogroža svojo varnost ali varnost drugih, se mu prepreči nastop dela ali prepove nadaljevanje opravljanja dela. Prepoved nastopa dela oz. prepoved nadaljevanja opravljanja dela odredi vodja enote ali uslužbenec, ki ga nadomešča, ustno in se zaznamuje v raspored dela. Če se v enoti raspored dela ne vodi, se o tem napiše uradni zaznamek.«

Poleg tega tveganja obstajajo tudi drugi elementi, ki sovpadajo z utrujenostjo, kot so npr. delo v 12-urnih izmenah, delo preko polnega delovnega časa, neenakomerno razporejen delovni čas in nočno delo (Zakon o delovnih razmerjih, 2013).

Vseeno se zdi, da možnosti, da bi policist zaspal med vožnjo na delovnem mestu, niso zelo visoke, če delajo v parih. Malo verjetno je, da bo policist zaspal za volanom, ne da bi kolega opazil njegovo nezbrano vedenje. Treba je vedeti, da so vozniki, ki so zaspali za volanom, zaspali sami ali pa so zaspali tudi njihovi sopotniki. V vsakem primeru lahko utrujenost in zaspanost znatno povečata tveganje izgube koncentracije, zapletanje v nepričakovane situacije in sprejemanje napačnih odločitev (Radun, 2011, str. 389–392).

2 METODA

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 1, 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.

V empiričnem delu smo uporabili:

- statistično metodo zbiranja podatkov z anketiranjem in povzemanjem pridobljenih podatkov. Pridobljene podatke smo analizirali v računalniškem programu Microsoft Excel in jih predstavili z grafičnim in tabelarnim opisom ter statističnimi povzetki;
- metodo sinteze, s katero smo iz dejstev, rezultatov ankete in teoretičnih osnov izpeljali nove ugotovitve in spoznanja.

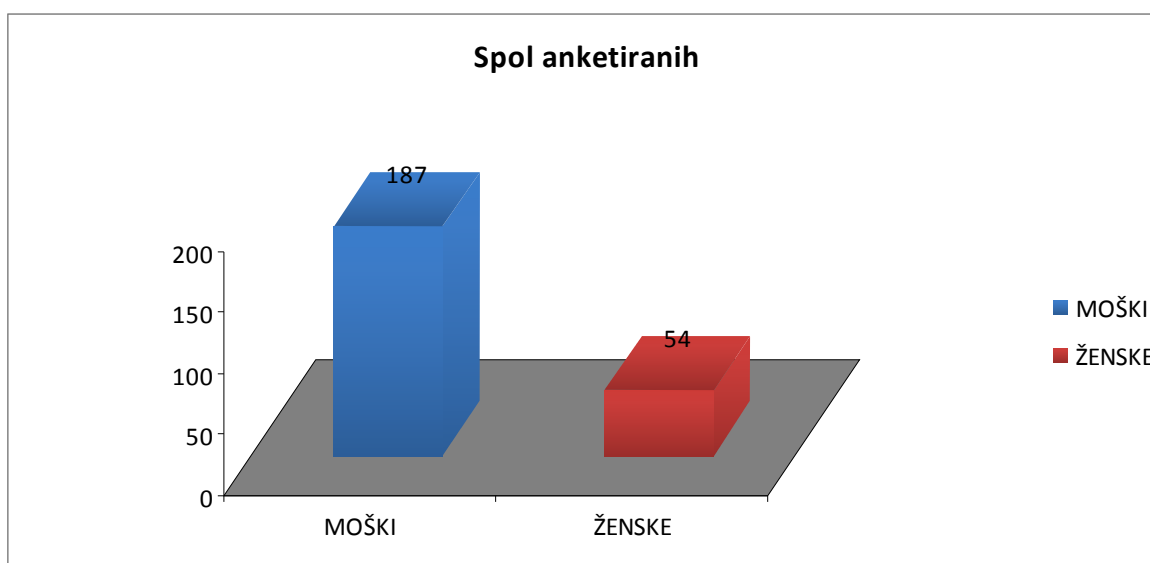
Za raziskavo in potrditev določenih hipotez smo uporabili tehniko anketnega vprašalnika. Tehniko anketnega vprašalnika smo izbrali zato, ker je najprimernejša za pridobivanje tovrstnih rezultatov.

Rezultati anketnega vprašalnika so ponazorjeni s tabelami in grafi. Anketne vprašalnike smo razdelili po policijskih postajah na območju Policijske uprave Ljubljana.

2.1 Sodelujoči

V anketni raziskavi je bilo razdeljenih 330 anketnih vprašalnikov. Vrnjenih in pravilno izpolnjenih je bilo 241 vprašalnikov. Anketni vprašalnik smo poslali na policijske postaje znotraj Policijske uprave Ljubljana. Anketo so izpolnili policisti obeh spolov in različnih starostnih obdobj, ki se dnevno vozijo v službo na različnih razdaljah in z različnih koncev Republike Slovenije.

Graf 2.1: Spol anketiranih.
Vir podatkov: Anketni vprašalnik (2015).



2.2 Pripomočki

V raziskavi smo uporabili vprašalnik Urada Republike Slovenije za varnost in zdravje pri delu (Teržan, 2002). Anketni vprašalnik je razdeljen na 6 sklopov, in sicer na splošna vprašanja (zajemajo vprašanja o spolu, starosti, dnevni kilometrih, ki jih policisti prevozijo v eno smer, številu let, ko se vozijo na tej razdalji, ali so že imeli prometno nesrečo na poti v službo ali iz nje in kolikokrat ter kaj je bil vzrok nesreče). V drugem sklopu so vprašanja povezana z delovnim mestom, v tretjem sklopu z domom, v četrtem sklopu z delom policista, v petem sklopu o delu policista in v šestem sklopu s podjetjem – Policijo.

Osnova anketnega vprašalnika je bila ugotoviti stres, ki ga doživljajo policisti na poti v službo ali iz službe na večjih razdaljah. V vsakem sklopu vprašanj so anketiranci izbirali med odgovori NE, VČASIH in DA. Odgovori so bili v sklopih od 1 do 3 točkovan z 2, 4 in 6 točkami. Če je bil izbran odgovor NE, se je število točk pomnožilo z 2, če je bil izbran odgovor VČASIH, se je število točk pomnožilo s 4, pri odgovoru DA pa se je število točk pomnožilo s 6. V sklopu 4 in 5 je bil odgovor DA na prvem mestu, odgovor VČASIH je ostal na drugem mestu, odgovor NE pa je bil na tretjem mestu, s tem pa se je tudi točkovanje spremenilo, tako da se je število točk pri odgovoru DA pomnožilo z 2, število točk pri odgovoru VČASIH s 4, število točk pri odgovoru NE pa s 6. Po končanem izpolnjenem sklopu so se točke seštele in dobili smo skupni rezultat. Seštevek vseh petih sklopov je bil skupni rezultat izpolnjene ankete. Po anketnem vprašalniku, ki smo ga povzeli iz spletne strani Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve, je bil stres točkovan v nivojih, in sicer do 149 točk, od 150 do 199 točk, od 200 do 249 točk in od 250 točk naprej. Točke so pomenile intenziteto stresa, pri tem pa lahko poudarimo, da je anketiranec, ki je izpolnil anketo in dosegel od 200 do 249 točk, tik pod pragom izgorelosti, anketiranec, ki je dosegel 250 ali več točk pa že v fazi izgorelosti. Maksimalni seštevek točk v anketnem vprašalniku je 360.

Izvod anketnega vprašalnika je v prilogi 1.

Anketni vprašalnik smo izbrali zato, ker je v našem primeru vseboval vprašanja, ki se nanašajo na samo naravo dela policista ter policista v krogu družine in prostem času. Ta metoda anketnega vprašalnika je najbolj primerna za pridobivanje tovrstnih rezultatov. Prednosti so, da je anketni vprašalnik anonimen, anketiranec ima dovolj časa za razmislek o postavljenih vprašanjih, vprašanja pa so razumljiva in splošna. Pomanjkljivosti anketnega vprašalnika so, da so odgovori lahko površni in pomanjkljivi. Gre za dokaj neosebno pridobivanje podatkov, rezultati pa so odvisni od trenutne volje anketiranega, ki lahko vprašalnik izpolni po liniji najmanjšega upora. Možno je, da ga ne izpolni v celoti, s tem pa je vprašalnik neveljaven.

2.3 Postopki

V aprilu 2015 smo Policijo, konkretno Center za raziskovanje in socialne veščine v Policijski akademiji, zaprosili za soglasje za izvedbo ankete med policisti, zaposlenimi v enotah Policijske uprave Ljubljana. Na podlagi njihovega soglasja smo anketne vprašalnike v času od druge polovice meseca maja do konca meseca maja leta 2015 razdelili po policijskih postajah na območju Policijske uprave Ljubljana, in sicer tako, da smo anketne vprašalnike zapakirali v kuverte ter jih s spremnim dopisom in prošnjo poslali po službeni pošti na policijske postaje znotraj Policijske uprave Ljubljana. Razdeljenih je bilo 330 anketnih vprašalnikov, vrnjenih in pravilno izpolnjenih pa je bilo 241.

Poleg navedenega smo za podatke zaprosili Policijsko upravo Ljubljana in Urad za organizacijo in kadre Ministrstva za notranje zadeve (v nadaljevanju MNZ UOK) (tabeli 1.1 in 1.2). Tabela 1.1 prikazuje oddaljenost bivališč javnih uslužbencev Policijske uprave Ljubljana od delovnega mesta, medtem ko tabela 1.2 prikazuje podatke o številu prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi policisti na poti v službo ali iz službe.

Pridobljene podatke iz anketnih vprašalnikov smo kvantitativno obdelali in interpretirali. Pri odprtih vprašanjih smo odgovore predstavili v strnjenem besedilu. Pri kvantitativni obdelavi pridobljenih podatkov smo računali frekvenco izbranih odgovorov in pripadajoče deleže. Statistična obdelava podatkov je zajemala tudi korelacijsko analizo in analizo variance.

Tabela 2.1: Preglednica oddaljenosti bivališč javnih uslužbencev Policijske uprave Ljubljana od delovnega mesta.

Policijska enota	Oddaljenos v kilometrih				
	do 50 km	51 - 100 km	101 - 150 km	151 - 200 km	nad 200 km
PP Ljubljana Bežigrad	58	17	16	9	1
PP Ljubljana Center	31	27	31	5	0
PP Ljubljana Moste	74	15	16	9	3
PP Ljubljana Šiška	59	11	11	3	0
PP Ljubljana Vič	62	25	13	5	0
PP Medvode	19	1	3	1	0
PP Domžale	41	7	11	5	0
PP Kamnik	31	2	3	1	0
PP Vrhnika	26	3	0	0	0
PP Logatec	16	2	0	0	0
PP Grosuplje	29	9	0	1	0
PP Ribnica	54	4	1	0	1
PP Kočevje	65	8	21	5	1
PP Litija	32	2	0	0	0
PP Hrastnik	32	2	0	0	0
PP Trbovlje	32	1	0	0	0
PP Zagorje ob Savi	19	1	1	0	0
PP IU Ljubljana	14	14	2	1	0
PPP Ljubljana	79	22	9	5	1
PKP Ljubljana	14	5	0	0	0
PP VSP Ljubljana	12	8	1	0	0
SKP	151	24	6	1	0
SUP	17	4	0	0	0
SOP	45	5	0	0	0
OKC	45	14	1	0	0
SD	16	3	0	0	0
SKUPAJ	1073	236	146	51	7
SKUPAJ V %	70,9	15,6	9,6	3,4	0,5

Vir podatkov: Policijska uprava Ljubljana (2009).

Tabela 2.2: Podatki o številu prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi policisti na poti v službo ali iz službe.

2009				
	Pot na delo / pot z dela	NOE, kjer policist opravlja delo	datum nezgode	Kraj bivanja
1.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.06.2009	2000 Maribor
2.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.06.2009	2223 Jurovski Dol
3.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.06.2009	2281 Markovci
4.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA VIČ	09.12.2009	1260 Ljubljana - Polje
5.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP VSP LJ	13.02.2009	1431 Dol pri Hrastniku
6.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP IU LJUBLJANA	10.11.2009	4270 Jesenice
7.	pot na delo	PU LJUBLJANA, SKP	06.01.2009	1410 Zagorje ob Savi
8.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP KOČEVJE	04.05.2009	8211 Dobnič
9.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA BEŽIGRAD	26.11.2009	2327 Rače
10.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.07.2009	4270 Jesenice
2010				
	Pot na delo / pot z dela	NOE, kjer policist opravlja delo	datum nezgode	Kraj bivanja
1.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP DOMŽALE	09.11.2010	1000 Ljubljana
2.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA MOSTE	03.09.2010	1235 Radomlje
3.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA MOSTE	25.02.2010	2204 Miklavž na Dr. p.
4.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA MOSTE	16.10.2010	1000 Ljubljana
5.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA ŠIŠKA	08.10.2010	2257 Polenšak
6.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA VIČ	11.03.2010	4260 Bled
7.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	21.06.2010	1234 Mengeš
8.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA MOSTE	11.02.2010	2270 Ormož
2011				
	Pot na delo / pot z dela	NOE, kjer policist opravlja delo	datum nezgode	Kraj bivanja
1.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LITJA	14.07.2011	1430 Hrastnik
2.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.01.2011	1410 Zagorje ob Savi
3.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	20.01.2011	1410 Zagorje ob Savi
4.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	18.04.2011	2323 Ptujška Gora
5.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA ŠIŠKA	29.09.2011	2277 Središče ob Dravi
6.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PPP LJUBLJANA	24.08.2011	2345 Bistrica ob Dravi
2012				
	Pot na delo / pot z dela	NOE, kjer policist opravlja delo	datum nezgode	Kraj bivanja
1.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA CENTER	01.11.2012	1241 Kamnik
2.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP DOMŽALE	02.03.2012	1219 Laze v Tuhinju
3.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP KOČEVJE	12.01.2012	1360 Vrhnika
4.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LITJA	28.08.2012	1410 Zagorje ob Savi
2013				
	Pot na delo / pot z dela	NOE, kjer policist opravlja delo	datum nezgode	Kraj bivanja
1.	pot na delo	PU LJUBLJANA, PP KAMNIK	17.08.2013	4202 Naklo
2.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP DOMŽALE	25.09.2013	4220 Škofja Loka
3.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA VIČ	05.03.2013	1260 Ljubljana Polje
4.	pot z dela	PU LJUBLJANA, PP LJUBLJANA VIČ	13.12.2013	3313 Polzela

Vir podatkov: MNZ UOK (2015).

3 REZULTATI

3.1 Spol in starost anketiranih

Za namen raziskave smo izvedli anketo med policisti in policistkami. V anketi je sodelovalo 241 oseb, od tega 54 žensk in 187 moških različnih starostnih kategorij, kar je razvidno iz tabele 3.1. Povprečna starost moških, sodelujočih v anketi, je bila 36 let, povprečna starost žensk pa 34 let.

Tabela 3.1: Število anketiranih oseb po spolu in kategorizacija starosti.

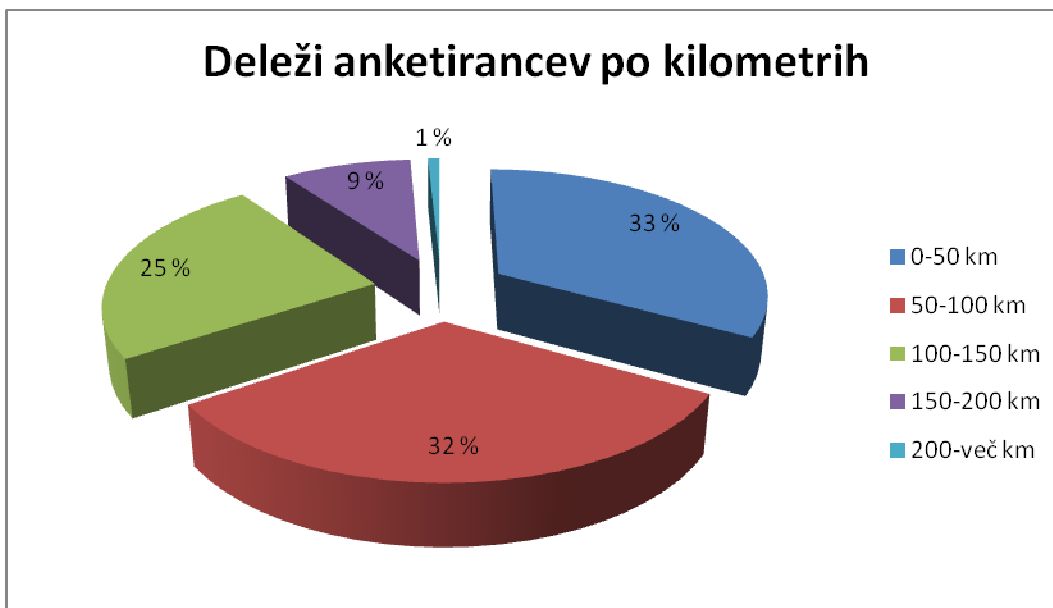
SPOL	POVPREČNA STAROST ANKETIRANIH					SKUPNO
	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 in VEČ	NI NAV	
MOŠKI	29	105	48	4	1	187
ŽENSKE	13	32	6	1	2	54
SKUPNO	42	137	54	5	3	241

3.2 Število anketiranih po kilometrih vožnje v eno smer

V anketnem vprašalniku smo postavili vprašanje, koliko kilometrov v eno smer se oseba vozi. Določili smo kriterije, in sicer 0–50 kilometrov, 50–100 kilometrov, 100–150 kilometrov, 150–200 kilometrov in 200 ali več kilometrov.

Ugotovili smo, da se na razdalji 0–50 kilometrov vozi 60 moških in 20 žensk (skupaj 33,19 %), na razdalji 50–100 kilometrov 61 moških in 17 žensk (skupaj 32,36 %), na razdalji 100–150 kilometrov 47 moških in 12 žensk (skupaj 24,48 %), na razdalji 150–200 kilometrov 18 moških in štiri ženske (skupaj 9,12 %), na razdalji 200 kilometrov ali več pa en moški in ena ženska (skupaj 0,83 %), kar je razvidno iz grafa 3.1.

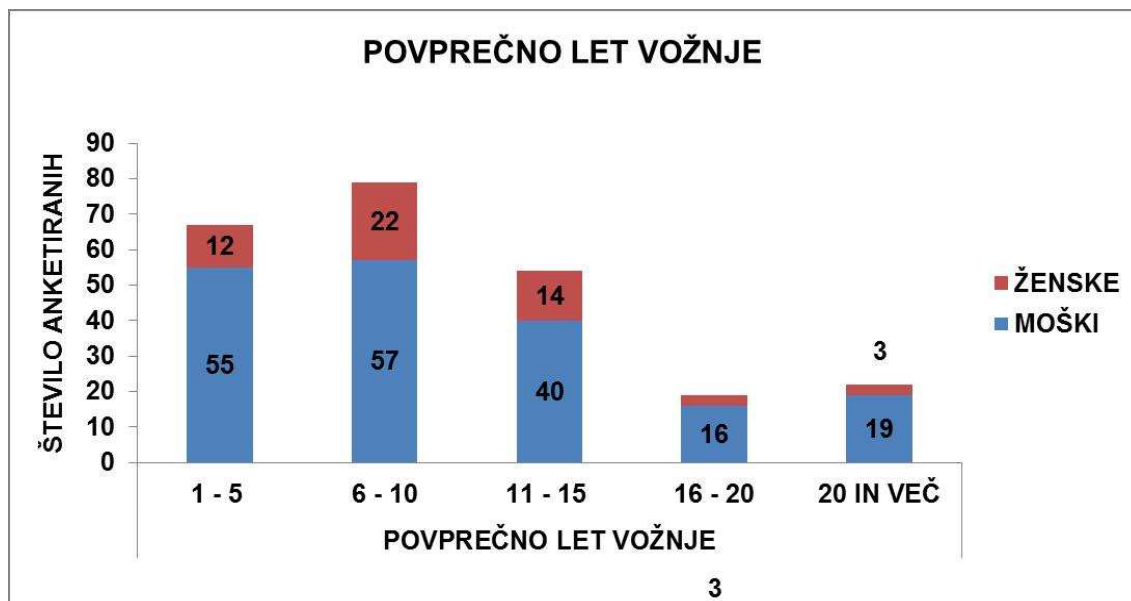
Graf 3.1: Deleži anketiranih po kilometrih vožnje v eno smer.



3.3 Povprečno število let vožnje

Na podlagi anketnega vprašalnika smo ugotovili, da se v povprečju 1–5 let v službo vozi 55 moških in 12 žensk, 6–10 let 57 moških in 22 žensk, 11–15 let 40 moških in 14 žensk, 16–20 let 16 moških in tri ženske in 20 ali več let pa 19 moških in tri ženske. Povprečno število let vožnje je razvidno iz grafa 3.2.

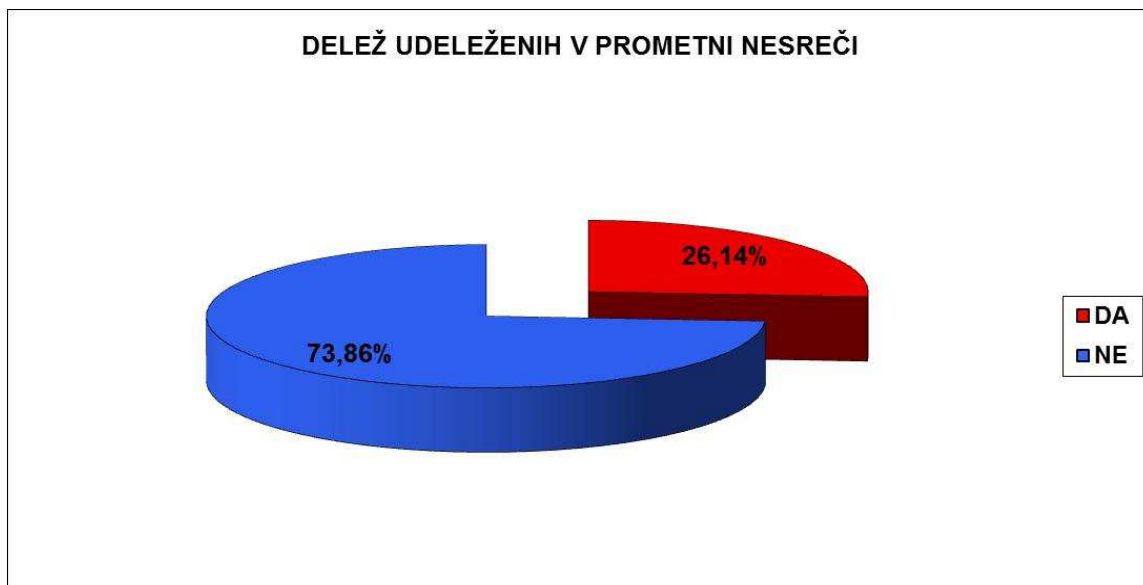
Graf 3.2: Povprečno število let vožnje.



3.4 Delež udeleženi v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje

Na podlagi anketnih vprašalnikov je bilo ugotovljeno, da je bilo v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje udeleženi 26,14 % sodelujočih v anketi oz. je prometno nesrečo doživelo 52 moških in 11 žensk. Odstotni delež prometnih nesreč je razviden iz grafa 3.3.

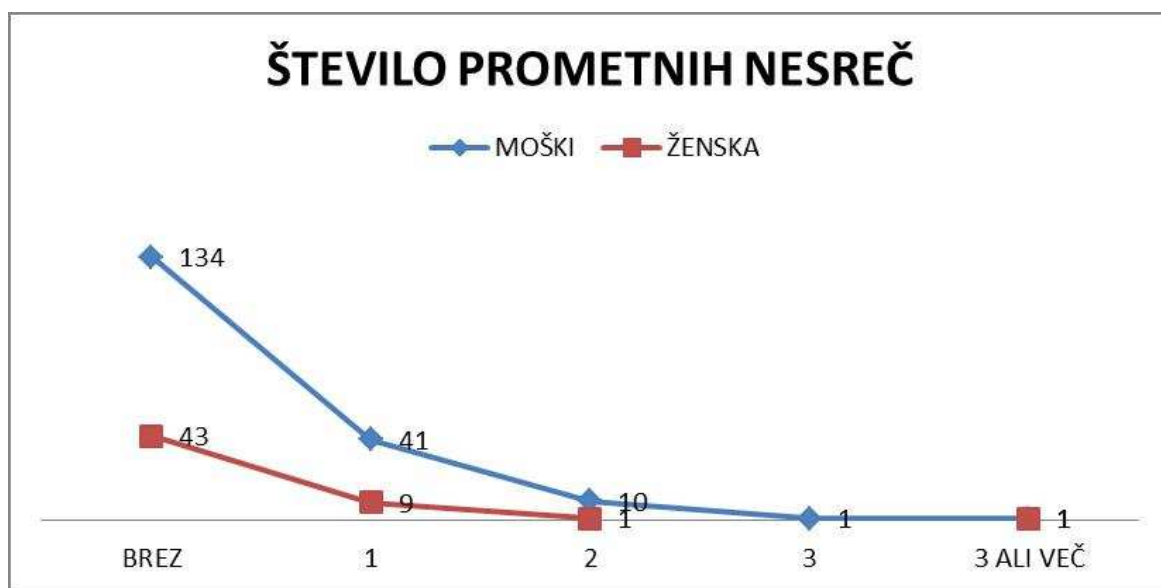
Graf 3.3: Delež udeleženi v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje.



3.5 Število prometnih nesreč

V anketnem vprašalniku smo zastavili vprašanje, ali so anketiranci že imeli prometno nesrečo zaradi utrujenosti na poti v službo ali iz nje (z obravnavo policije ali brez) in kolikokrat. Možni odgovori so bili enkrat, dvakrat, trikrat ali večkrat. Na podlagi izpolnjenih anketnih vprašalnikov je bilo ugotovljeno, da je po eno prometno nesrečo doživelo 41 moških in devet žensk, po dve prometni nesreči je doživelo deset moških in ena ženska, tri ali več prometnih nesreč pa sta doživela en moški in ena ženska. Število prometnih nesreč je razvidno iz grafa 3.4.

Graf 3.4: Število prometnih nesreč.



3.6 Prikaz vpliva razdalje na število prometnih nesreč

Zanimalo nas je, koliko anketirancev je že bilo udeleženih v prometni nesreči na poti v službo ali iz nje, prometne nesreče pa ni obravnavala policija. Prav tako nas je zanimalo, na kateri razdalji je bilo nesreč več. Ugotovili smo, da je prometno nesrečo doživel naslednji delež anketiranih: na razdalji 0–50 kilometrov 12 % anketiranih, na razdalji 50–100 kilometrov 28 % anketiranih, na razdalji 100–150 kilometrov 44 % anketiranih, na razdalji 150–200 kilometrov pa 16 % anketiranih. Na razdalji 200 kilometrov ali več prometne nesreče ni doživel nihče. Prikaz odstotnih deležev prometnih nesreč glede na kategorije razdalj od doma do službe je razviden iz grafa 3.5.

Enosmerna analiza variance je pokazala, da so razlike v številu prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi policisti, med tistimi, ki so dosegli stopnjo stresa nad 200, in tistimi, pri katerih so bile te stopnje pod 200, statistično pomembne ($F(1, 239) = 5,210, p = 0,023$). Tisti, ki so imeli stopnjo stresa pod 200, so bili v

povprečju manjkrat udeleženi v prometni nesreči ($M = 0,22$, $SD = 0,48$) kot tisti, ki so imeli stopnjo stresa nad 200 ($M = 0,40$, $SD = 0,69$).

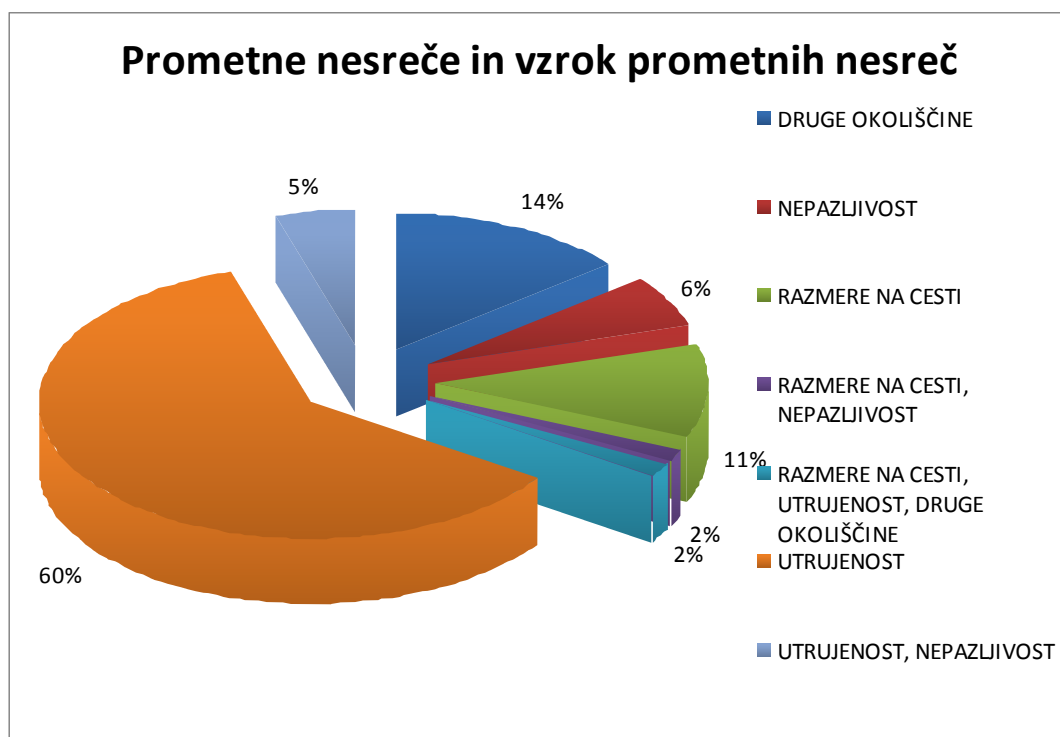
Graf 3.5: Prikaz deležev razdalje na število prometnih nesreč.



3.7 Prometne nesreče in vzrok prometnih nesreč

V anketnem vprašalniku smo zastavili vprašanje o vzroku prometnih nesreč, ki so jih anketirani doživeli na poti v službo ali iz nje. Kot možne odgovore smo v anketnem vprašalniku ponudili utrujenost, nepazljivost, razmere na cesti in druge okoliščine. Ugotovili smo, da je imelo 60 % anketiranih prometno nesrečo zaradi utrujenosti (34 moških in sedem žensk), 6 % zaradi nepazljivosti (pet moških), 11 % zaradi razmer na cesti (šest moških in dve ženski), 14 % zaradi drugih okoliščin (osem moških in dve ženski), 5 % zaradi utrujenosti in nepazljivosti, 2 % zaradi razmer na cesti in nepazljivosti ter 2 % zaradi razmer na cesti, utrujenosti in drugih okoliščin. Prometne nesreče in vzroki prometnih nesreč so razvidni iz grafa 3.6.

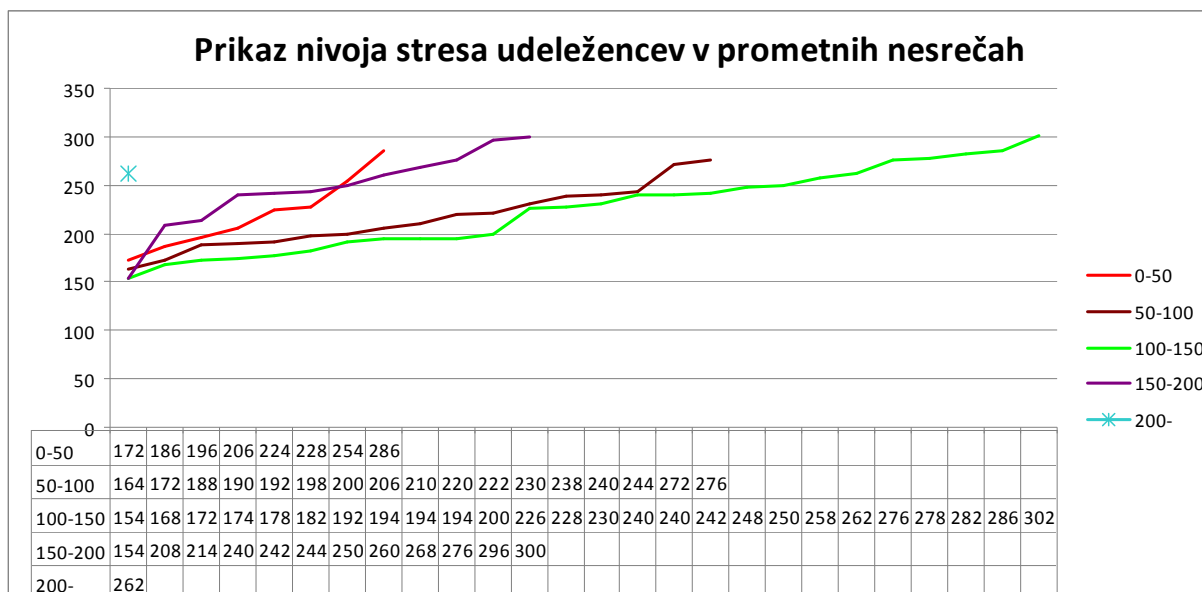
Graf 3.6: Prometne nesreče in vzrok prometnih nesreč.



3.8 Prikaz nivoja stresa udeležencev v prometnih nesrečah

Na podlagi izpolnjenih anketnih vprašalnikov nas je zanimalo, ali so bili anketirani, ki so bili udeleženi v prometnih nesrečah na poti v službo ali iz nje in dnevno migrirajo na večjih razdaljah, pod stresom. Osredotočili smo se na kategoriji 200–249 točk in 250 ali več točk, doseženih v anketnem vprašalniku. Ugotovili smo, da so največ stresa doživljali udeleženi v prometnih nesrečah, ki se vozijo na dnevni razdalji 100–150 kilometrov, na razdalji 150–200 kilometrov in na razdalji, ki je večja od 200 kilometrov, kar je razvidno iz grafa 3.7.

Graf 3.7: Prikaz nivoja stresa udeležencev v prometnih nesrečah.



Graf 3.7 na levi strani prikazuje dosežene točke v kategoriji stres. Največ prometnih nesreč so doživeli policisti, ki se vozijo dnevno na razdalji 100–150 kilometrov. Po vrsti jim sledijo razdalje 50–100 kilometrov, 150–200 kilometrov in 0–50 kilometrov dnevno v eno smer. Pri razdalji 100–150 kilometrov vidimo, da je osem policistov preseglo mejo 200 ali več točk, torej so policisti že pod velikim stresom. Osem policistov je preseglo celo mejo 250 ali več točk. Na razdalji 150–200 kilometrov je pet policistov preseglo mejo 200 ali več točk, šest policistov pa mejo 250 ali več točk. En policist, ki se vozi na razdalji 200 kilometrov ali več dnevno v eno smer, je dosegel 250 ali več točk.

Korelacijska analiza nam je pokazala, da je udeležba v prometni nesreči pozitivno povezana s stresom ($r = 0,179$, $p = 0,005$). S stresom je pozitivno povezano tudi število prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi sodelujoči v anketi ($r = 0,181$, $p = 0,005$). Rezultati enosmerne analize variance so, poleg navedenega, pokazali statistično pomembne razlike med tistimi, ki so bili udeleženi v prometni nesreči, in tistimi, ki niso bili udeleženi v prometni nesreči glede stresa ($F(1, 239) = 7,947$, $p = 0,005$). Tisti, ki so bili udeleženi v prometu, so v povprečju doživljali višje

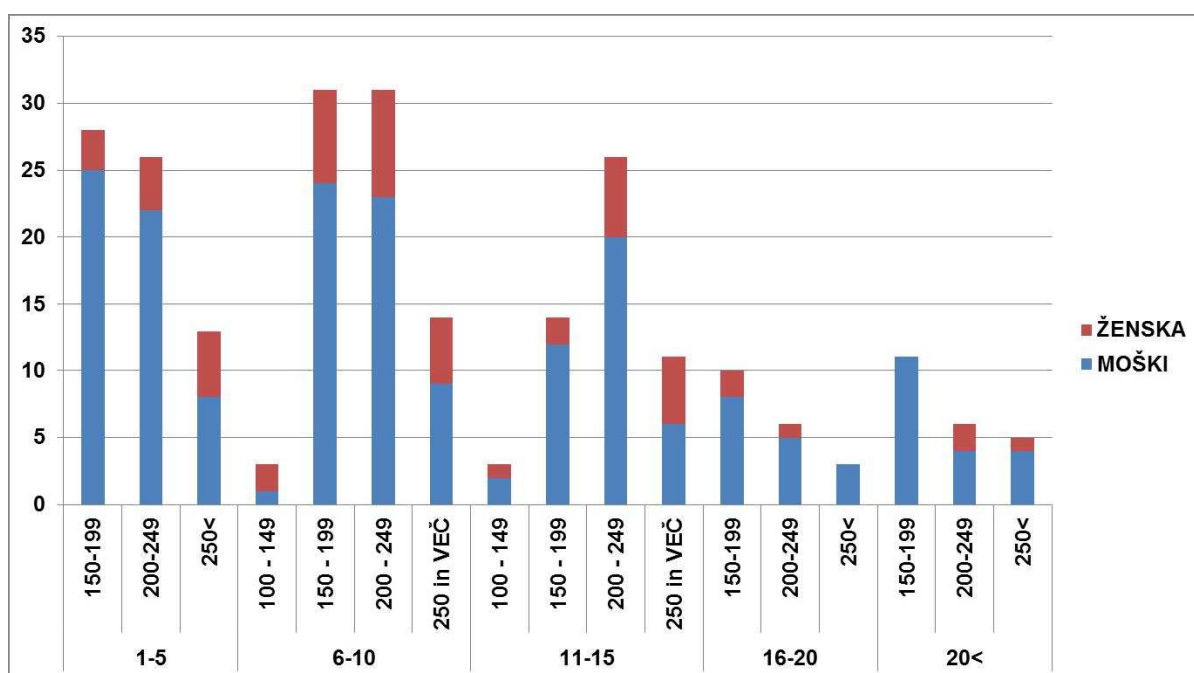
stopnje stresa ($M = 226,2$, $SD = 39,6$) kot tisti, ki v prometnih nesrečah niso bili udeleženi ($M = 209,5$, $SD = 40,9$).

3.9 Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje

Zanimalo nas je, ali je stres na vsakodnevni poti v službo ali iz nje pogojen z leti vožnje. Na podlagi izpolnjenega anketnega vprašalnika smo ugotovili, da leta vožnje v službo na različnih razdaljah nimajo bistvenega vpliva na stres. Ugotovili smo, da so tako moški anketiranci kot tudi ženske anketiranke v skupinah (v povprečju) 1–5 let, 6–10 let in 11–15 let dosegali približno enako kvoto seštevka točk v anketnem vprašalniku. Nekoliko odstopata skupini 16–20 let in nad 20 let, saj je bil delež anketiranih v tej skupini manjši.

V grafih 3.8 in 3.9 smo prikazali nivo stresa glede na povprečna leta vožnje.

Graf 3.8: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje.



Graf 3.9: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na leta vožnje.



3.10 Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na razdaljo

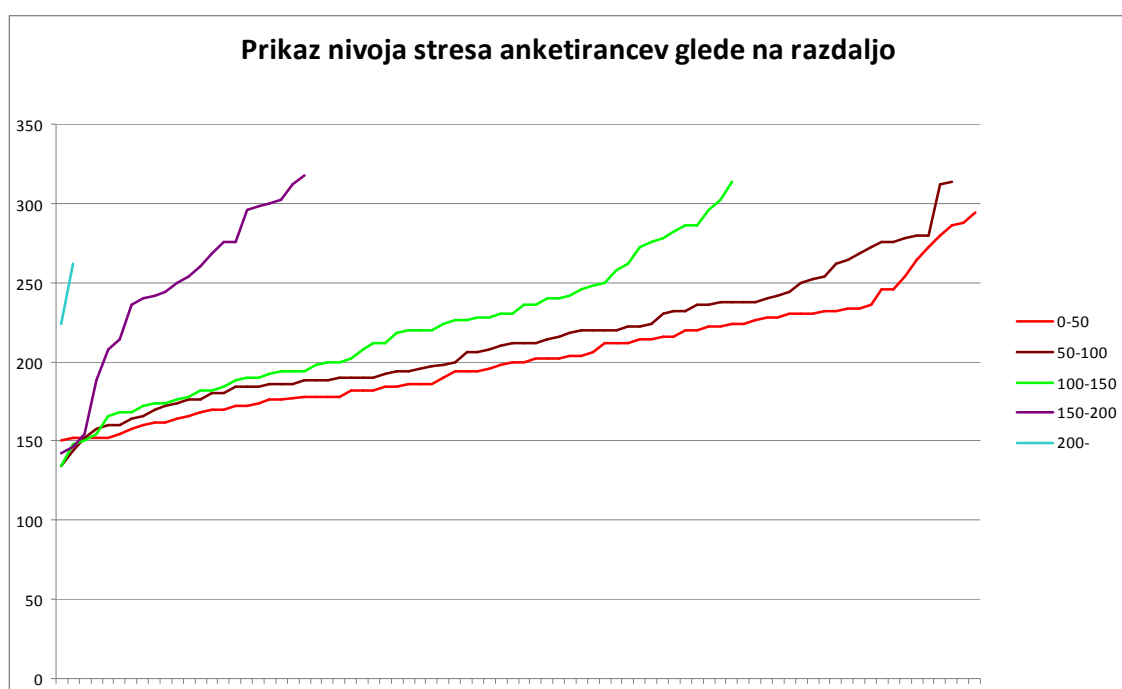
Zanimalo nas je, kakšen stres doživljajo anketiranci, ki se vozijo dnevno na večjih razdaljah. Osredotočili smo se na skupine, ki se vozijo na razdaljah 100–150 kilometrov, 150–200 kilometrov in 200 kilometrov ali več dnevno v eno smer. Ugotovili smo, da dnevni migranti na teh razdaljah doživljajo intenzivnejši stres kot migranti, ki se dnevno vozijo na razdaljah 0–50 kilometrov in 50–100 kilometrov. Če pogledamo graf št. 3.11, vidimo na desni strani točke stresa, ki so bile dosežene z anketnimi vprašalniki, krivulje pa prikazujejo razdaljo vožnje dnevno v eno smer. Vidimo, da krivulje na razdaljah 100–150 kilometrov, 150–200 kilometrov in 200 kilometrov ali več dnevno v eno smer rapidno naraščajo v primerjavi z ostalima dvema razdaljama, kar pomeni, da policisti na teh razdaljah doživljajo oz. so podvrženi večjemu stresu pri dnevni migraciji kot ostali policisti. Nivo stresa je razviden iz grafa 3.10.

Rezultati so pokazali statistično pomembne razlike med številom prevoženih kilometrov glede stresa ($F(4, 236) = 5,912, p = 0,000$). V povprečju so največ stresa doživljali tisti, ki se vozijo na razdalji 150–200 kilometrov ($M = 254,1$,

$SD = 45,5$), nato tisti, ki se vozijo na razdalji 200 kilometrov in več ($M = 243$, $SD = 26,9$), tem pa so sledili tisti, ki se vozijo na razdalji 100–150 kilometrov v eno smer ($M = 217,6$, $SD = 45,2$). Povprečje doživljanja stresa za tiste, ki so se vozili na razdalji 50–100 kilometrov, znaša $M = 212,1$, $SD = 38,3$, za tiste, ki se vozijo na najkrajših razdaljah, torej na razdaljah do 50 kilometrov, pa je bil povprečni nivo stresa $M = 203,7$, $SD = 34,4$.

Rezultati so tudi pokazali pozitivno povezanost med dnevno prevoženimi kilometri v eno smer in stopnjo izmerjenega stresa ($r = 0,264$, $p = 0,000$).

Graf 3.10: Prikaz nivoja stresa anketirancev glede na razdaljo.

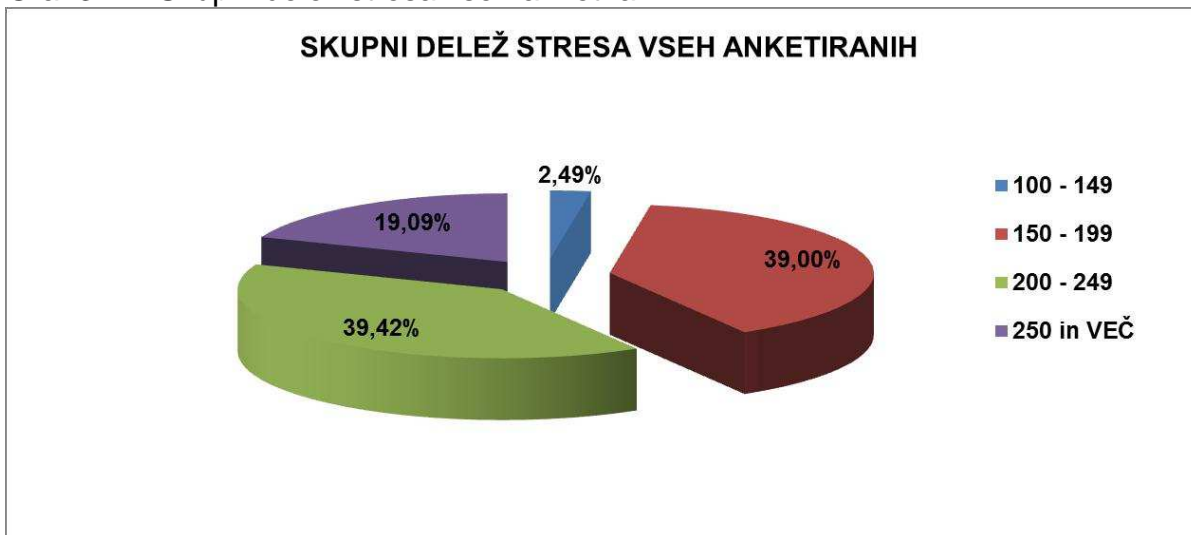


3.11 Skupni delež stresa vseh anketiranih

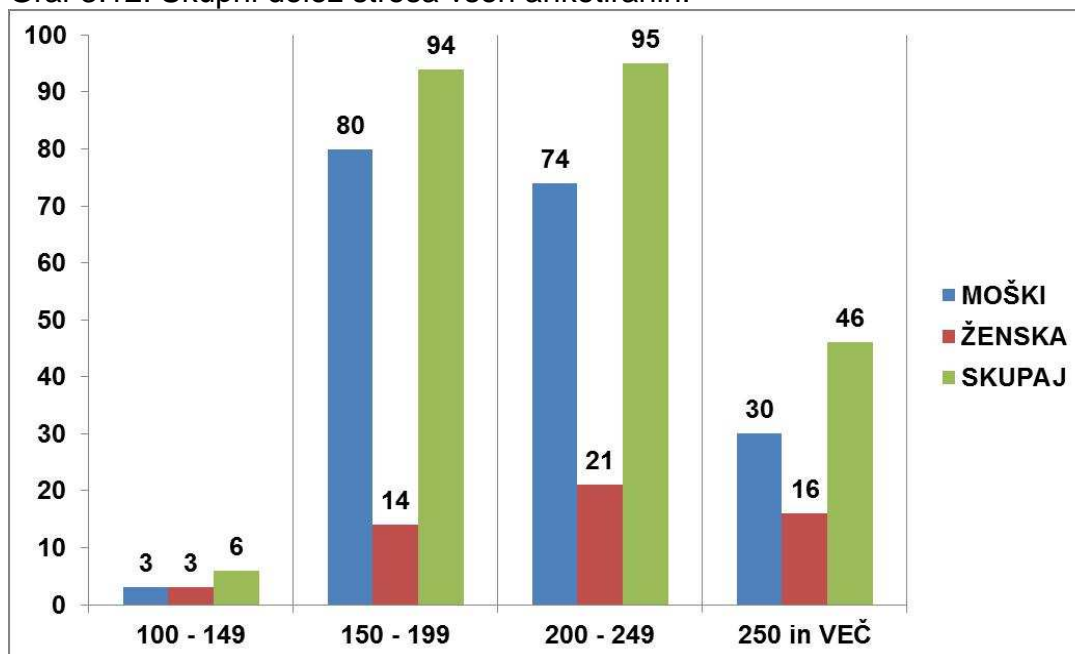
Na podlagi seštevka točk v anketnem vprašalniku smo ugotovili, da je kategorijo do 149 točk doseglo 2,49 % anketiranih (trije moški anketiranci in tri ženske anketiranke), kategorijo 150–199 točk 39 % anketiranih (80 moških anketirancev in 14 ženskih anketirank), kategorijo 200–249 točk 39,42 % anketiranih (74 moških

anketirancev in 21 ženskih anketirank) in kategorijo 250 točk ali več 19,09 % anketiranih (30 moških anketirancev in 16 ženskih anketirank). Odstotni deleži in seštevki so razvidni iz grafov 3.11 in 3.12.

Graf 3.11: Skupni delež stresa vseh anketiranih.



Graf 3.12: Skupni delež stresa vseh anketiranih.



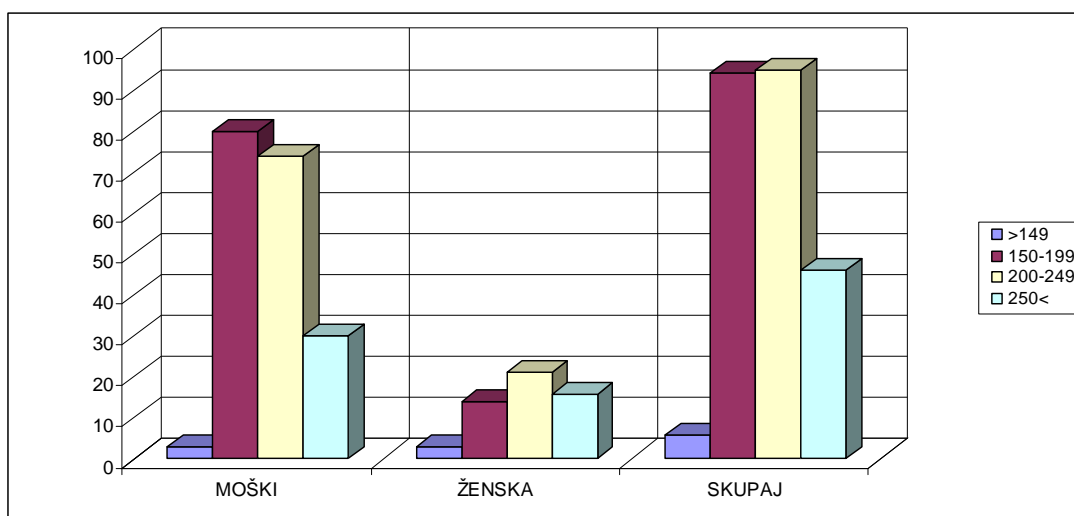
3.12 Končni rezultati anketnega vprašalnika

Na podlagi anketnega vprašalnika smo želeli predvsem ugotoviti, ali daljša dnevna vožnja dnevnik migrantov na poti v službo ali iz nje dejansko povzroča stres. Ugotovili smo, da se je na podlagi seštevka vseh točk v anketnem vprašalniku v kategoriji do 149 točk uvrstilo šest anketirancev, od tega trije moški anketiranci in tri ženske anketiranke. V kategorijo 150–199 točk se je uvrstilo 94 anketirancev, od tega 80 moških anketirancev in 14 ženskih anketirank. V kategorijo 200–249 točk se je uvrstilo 95 anketirancev, od tega 74 moških anketirancev in 21 ženskih anketirank, v kategorijo 250 točk ali več pa se je uvrstilo 46 anketirancev, in sicer 30 moških anketirancev in 16 ženskih anketirank. Rezultati so razvidni v tabeli 3.2 in grafu 3.13.

Tabela 3.2: Končni rezultati anketnega vprašalnika.

VREDNOST STRESA	MOŠKI	ŽENSKA	SKUPAJ
100 - 149	3	3	6
150 - 199	80	14	94
200 - 249	74	21	95
250 in VEČ	30	16	46
SKUPAJ	187	54	241

Graf 3.13: Končni rezultati anketnega vprašalnika.



Ugotovili smo, da je na razdalji 0–50 kilometrov v kategoriji stresa 100–149 nič anketirancev, v kategoriji 150–199 29 anketirancev, v kategoriji 200–249 31 anketirancev in v kategoriji 250 ali več 20 anketirancev. Na razdalji 50–100 kilometrov je v kategoriji stresa 100–149 6 anketirancev, v kategoriji 150–199 32 anketirancev, v kategoriji 200–249 34 anketirancev in v kategoriji 250 ali več šest anketirancev. Na razdalji 100–150 kilometrov je v kategoriji stresa 100–149 nič anketirancev, v kategoriji 150–199 20 anketirancev, v kategoriji 200–249 25 anketirancev in v kategoriji 250 ali več 14 anketirancev. Na razdalji 150–200 kilometrov je v kategoriji stresa 100–149 nič anketirancev, v kategoriji 150–199 12 anketirancev, v kategoriji 200–249 pet anketirancev in v kategoriji 250 ali več pet anketirancev. Na razdalji 250 kilometrov ali več je v kategoriji stresa 100–149 nič anketirancev, v kategoriji 150–199 en anketiranec, v kategoriji 200–249 nič anketirancev in v kategoriji 250 ali več en anketiranec.

3.13 Rezultati glede stresa v odstotnih deležih

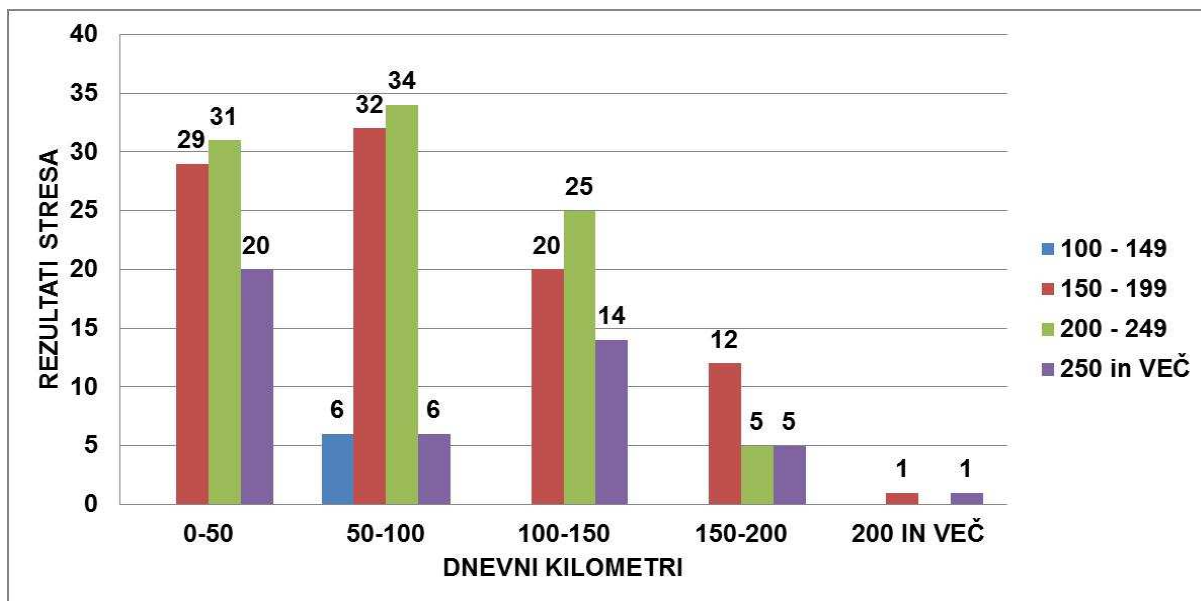
Končni rezultat v odstotnih deležih je, da je v kategoriji stresa 100–149 2 % anketiranih, v kategoriji 150–199 40 % anketiranih, v kategoriji 200–249 39 %

anketiranih in v kategoriji 250 ali več 19 % anketiranih. Rezultati so razvidni iz tabele 3.3 in grafov 3.14 ter 3.15.

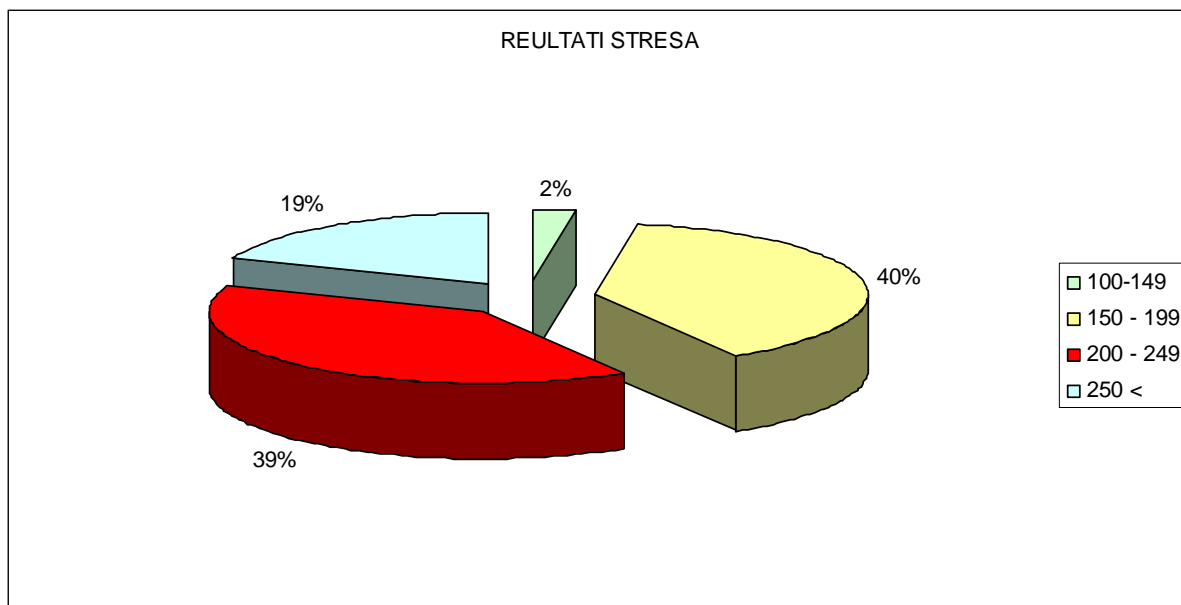
Tabela 3.3: Rezultati glede stresa v odstotnih deležih.

DNEVNI KILOMETRI	REZULTATI STRESA				SKUPAJ
	100 - 149	150 - 199	200 - 249	250 in VEČ	
0-50		29	31	20	80
50-100	6	32	34	6	78
100-150		20	25	14	59
150-200		12	5	5	22
200 IN VEČ		1		1	2
SKUPAJ	6	94	95	46	241

Graf 3.14: Rezultati glede stresa v odstotnih deležih.



Graf 3.15: Rezultati glede stresa v odstotnih deležih.



4 SKLEP

Dejstvo je, da stres na nas preži na vsakem koraku; tako v privatnem življenju kot v službi. Temu se skorajda ne moremo izogniti, policist pa še toliko manj. Služba policista je že sama po sebi stresna. Eden izmed stresnih dejavnikov je tudi vožnja policista v službo in iz nje, sploh če dnevno migrira na večjih razdaljah. Stres lahko povzroča že misel na to, da se bo treba zjutraj odpraviti na pot v službo, in razmišljanje, kaj se na poti lahko zgodi. Če k temu dodamo še njegov stresni 12-urni delovnik, je vrnitev proti domu vse prej kot lahka. Kljub utrujenosti se mora policist osredotočiti na vožnjo, čeprav to vedno ni lahko. Med vožnjo postane zaspan, razmišlja o težkem dnevu v službi ali morebiti naleti na zastoj na cesti, kar dodatno povzroča stres, živčno napetost in agresijo. Ob prihodu domov se mora posvetiti družini in z njo preživeti kvaliteten preostanek dneva, če za to ni preutrujen. Vse skupaj lahko čez določen čas postane nevarno za zdravje policista, čeprav se sam tega ne zaveda. Takšen način življenja ga bo slej kot prej pripeljal do izgorelosti. Dnevna vožnja na večjih razdaljah v eno smer je psihično obremenjujoča situacija in lahko v kronični obliki vodi do zdravstvenih težav (Božič, 2003, str. 20–21). Taka vožnja povzroča negativni stres, ki deluje na zdravje in počutje, v končni meri pa se lahko razvije tudi v bolezen.

Glede na naravo dela policista je nemogoče pričakovati, da bi delodajalec preprečil oziroma policistu omogočil nestresno delovno okolje. V določeni meri lahko delodajalec poskuša pomagati policistu odpraviti stres in ga motivirati za delo s tečaji obvladovanja stresa, istočasno pa mora policist v določeni meri tudi sam poskrbeti za svoje zdravje z različnimi oblikami telesne vadbe in sproščanja, predvsem pa z ločevanjem med delom in domom. Težava, ki lahko nastane, če policist ne poišče strokovne pomoči ali si ne zna pomagati sam pri obvladovanju stresa, je predvsem zatekanje k nezdravemu načinu življenja, prekomernemu uživanju alkohola, zlorabi pomirjeval ipd. Sam sistem dela in zaposlovanja v

Policiji se ne bo spremenil, zaradi česar bodo policisti še vedno morali dnevno migrirati od doma do službe in obratno, eni na večjih razdaljah, drugi na manjših. Lažje za policiste bi bilo, če bi obstajala alternativna prometna infrastruktura (vlak, avtobus) urejena primerneje, da bi se lahko posluževali teh načinov prevoza od doma do službe in nazaj. Vendar pa je v Republiki Sloveniji tak način prevoza počasen. Za pot npr. od Maribora do Ljubljane bi tako porabili okrog 6 ur. Iz enega vidika je vožnja z avtomobilom še vedno najhitrejši način potovanja od doma do službe, iz drugega vidika pa je vožnja z avtomobilom utrujajoča in stresna.

V diplomskem delu smo se posvetili stresu, ki ga doživljajo policisti pri dnevni migraciji na večjih razdaljah in poskušali potrditi hipoteze, ki pravijo, da je dnevna vožnja dejanski povzročitelj stresa. Na podlagi anketnega vprašalnika smo dobili odgovore, ki v določeni meri potrjujejo hipoteze, ki smo si jih zastavili.

Hipotezo 1, da vsakodnevna vožnja na večjih razdaljah od doma do službe dejansko vpliva na počutje policista in povzroča stres, smo na podlagi pridobljenih rezultatov potrdili. Rezultati so namreč pokazali, da so pod največjim stresom tisti, ki se vozijo na razdalji 150–200 kilometrov. Sledijo tisti, ki se vozijo na razdalji 200 kilometrov in več, tem pa so sledili tisti, ki se vozijo na razdalji 100–150 kilometrov v eno smer. Povprečje doživljanja stresa za tiste, ki so se vozili na razdalji do 50 kilometrov in 50–100 kilometrov, je bilo nižje.

Naslednjo hipotezo 2, da se stres povečuje glede na dnevno prevožene kilometre, smo potrdili. Rezultati so namreč pokazali pozitivno povezanost med dnevno prevoženimi kilometri v eno smer in stopnjo izmerjenega stresa.

Zadnjo hipotezo 3, ki pravi, da policisti, ki so pod stresom zaradi dnevne vožnje na večjih razdaljah, doživijo več prometnih nesreč na poti v ali iz službe kot ostali policisti, smo na podlagi anketnega vprašalnika potrdili. Rezultati so pokazali statistično pomembne razlike v številu prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi policisti med tistimi, ki so imeli stopnjo stresa nad 200 točk, in tistimi, pri katerih so bile te stopnje pod 200 točkami.

Najpogostejši vzrok prometnih nesreč je utrujenosti. Sledijo nepazljivost, razmere na cesti in druge okoliščine. Ugotovili smo tudi, da je eno prometno nesrečo

doživelo 41 moških anketirancev in 9 ženskih anketirank, dve prometni nesreči 10 moških anketirancev in ena ženska anketiranka, tri prometne nesreče ali več pa en moški anketiravec in ena ženska anketiranka.

Vožnja policistov, ki vsakodnevno migrirajo na večjih razdaljah od doma do službe, je en segment pri delu policista, ki povzroča stres, vendar ni nikjer predstavljen. Je težava, ki je skrita in jo je treba sistemsko odpraviti. Priporočamo, da delodajalec poskrbi za primerne prerazporeditve, s čimer bo zmanjšal razdalje, na katerih se dnevno vozijo policisti v službo in iz nje. Predvsem je treba zmanjšati razdalje, ki so večje kot 100 kilometrov dnevno v eno stran. S takšnimi razporeditvami bi pridobili vsi, tako policisti, ki bi v službo hodili spočiti in motivirani, ter delodajalec, ki bi imel psihofizično pripravljenega delavca.

VIRI IN LITERATURA

- Bavcon, L. (2011). *Varnost cestnega prometa*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani)
- Bernstein, A. (2010), *The Myth of Stress: Where Stress Really Comes From and How to Live a H*. Simon and Schuster, Združene države Amerike
- Božič, M., (2003). *Stres pri delu: priročnik za prepoznavanje in odpravljanje stresa pri delu poslovnih sekretarjev*. GV Izobraževanje, Ljubljana
- Breznik, M., (2012). *Življenjski slog in stres pri slovenskih managerjih (Delo Diplomskega seminarja)*. Maribor: Univerza v Mariboru, Ekonomsko poslovna fakulteta
- Dernovšek, M. Z., Gorenc, M., Klanšček, H. J., Tavčar, R., Juričič, N. K. (2006), *Ko te stresa stres: kako prepoznati in zdraviti stresne, anksiozne in depresivne motnje*. Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije
- Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. P., Mowrer, O. H in Sears, R. R. (1939). *Frustration and Aggression*. Yale University Press, New Haven, CN.
- Evans, R., in Russel, P., (1992). *Ustvarjalni manager*. Ljubljana: Alpha center
- Gavez, T. (2011). *Vpliv stresnih dejavnikov dela v policiji na funkcionalnost družine (diplomsko delo)*. Ljubljana: Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede.
- Hoggan, B. L., Dollard, M.F. (2007). *Effort-reward imbalance at work and driving anger in an Australian community sample*. Is there a link between work stress and road rage? *Accident Analysis and Prevention*, 39, 1286-1295

- Kamenšek, O. (2010). *Stres kot dejavnik prometnih nesreč v cestnem prometu – vloga policije pri njegovem zmanjšanju (diplomska naloga)*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Kirschman., E. (2007). *I love a cop*. New York: The Guilford Press
- Kukovec-Pšeničny, A. (2005). *Počutil sem se kot petrolejka*. *Andragoška spoznanja*, 11(3), str. 80
- Letos štajerska avtocesta zaprta kar 140 krat (b.d.)*. Spletna stran 24ur. Pridobljeno 24. 4. 2015 iz <http://www.24ur.com/novice/slovenija/letos-stajerska-avtocesta-zaprta-kar-140-krat.html>.
- Looker, T., in Gregson, O., (1993) *Obvladajmo stres*. Ljubljana: Cankarjeva založba
- Mesec, J. (2008). *Izgorelost na delovnem mestu – poklicna bolezen 21. Stoletja (diplomsko delo)*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede.
- Poročilo o delu Policije za 2014 (b.d.)*. Spletna stran Policije. Pridobljeno 11. 3. 2015 iz <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2014.pdf>
- Pravila za izvajanje nadzora v policiji*. Interni dokument št. 0602-5/2006/11 (201-2), 24. 4. 2006, Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve, Policija.
- Skrb za duševno zdravje nujna tudi na delovnem mestu*, (b. d.). Spletna stran Skupina IRI Ljubljana. Pridobljeno 1. 7. 2015 iz <http://www.iri-lj.si/index.php/zanimivo/novice/125-skrb-za-dusevno-zdravje>.
- Stres*, (b. d.). Spletna stran epsihologija. Pridobljeno dne 28. 6. 2015 iz <http://www.epsihologija.si/simptom/stres>
- Teržan, M. (2002), *Stres na delovnem mestu / Dobro se počutim, delo mi je v veselje*. Ljubljana: Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, Urad RS za varnost in zdravje pri delu.

Treven., S. (2005). *Premagovanje stresa*. Ljubljana: GV Založba

Zakon o delovnih razmerjih. Uradni list RS, št. 78/2013.

Zakon o organiziranosti in delu v policiji. Uradni list RS, št. 15/2013 in spremembe.

Zakon o pravilih cestnega prometa. Uradni list RS, št. 82/2013 - Uradno prečiščeno besedilo.

Umek, P. (1991). *Stres v policiji*. Zbornik strokovno znanstvenih razprav. Ljubljana, Višja šola za notranje zadeve, str. 72 – 78.

Zupančič, A. (2014), *Zamujenega ponoči ne lovite podnevi za volanom*.

Spletna stran Dnevnik. Pridobljeno 23. 6. 2015 iz

<https://www.dnevnik.si/1042619310>

IZJAVA

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti avtorsko delo. Uporabljeni viri in literatura so ustrezno navedeni. Besedila niso prepisana brez navedbe avtorjev.

Vojko Uršič

PRILOGA 1: Anketni vprašalnik¹

Spoštovani!

Sem Vojko Uršič, policist Policijske postaje Medvode. V službo se vsakodnevno vozim iz oddaljenega kraja, kot študent VPŠ pa pripravljam diplomsko delo z naslovom **Stres zaradi vožnje pri dnevni migracijah policistov**.

V svoji nalogi želim ugotoviti, kako je vožnja policistov od doma v službo in nazaj povezana s stresom in številom prometnih nesreč.

Prav zato se na vas obračam s prošnjo, da mi izpolnite priloženi vprašalnik. Zagotavljam vam, da je vprašalnik anonimen in da bodo pridobljeni podatki uporabljeni samo v raziskovalne namene in v sumarni anonimizirani obliki.

Prosim vas, da vprašanja in trditve pozorno preberete in na vsako od njih čim bolj iskreno odgovorite.

Za sodelovanje se vam najlepše zahvaljujem!

¹ Teržan, M. (2002), Stres na delovnem mestu / Dobro se počutim, delo mi je v veselje. Ljubljana: Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, Urad RS za varnost in zdravje pri delu.

Najprej vas prosim za nekaj splošnih podatkov:

1. Spol

Ženski

Moški

2. starost let

3. koliko kilometrov dnevno v eno smer prevozite do službe

0 – 50

50 – 100

100 – 150

150 – 200

200 ali več

4. koliko let se vozite na tej razdalji v službo
let

5. ali ste že imeli prometno nesrečo zaradi utrujenosti na poti v službo ali iz nje
(prometna nesreča z obravnavo policije in prometna nesreča brez obravnave)

da

ne

6. Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili pritrdilno, prosim označite kolikokrat.

1 krat

2 krat

3 krat ali več

7. Kaj je bil vzrok prometne nesreče?

Razmere na cesti

nepazljivost

Utrujenost

Druge okoliščine

Navodilo

Pred vami je pet sklopov vprašanj oz. trditev, ki opisujejo počutja in stališča, povezana z delom. Pazljivo preberite vsako trditev in označite z odgovorom (NE, VČASIH, DA), ki vam najbolj ustreza. Po končanem izpolnjevanju seštejte točke, pri tem pa bodite pazljivi, ker se v četrtem in petem sklopu odgovor DA postavi na prvo mesto in s tem zamenja NE.

1. NA DELOVNEM MESTU

(označite odgovor, ki velja za vas)

TRDITVE	NE	VČASIH	DA
- Skrbi me moje zdravje.			
- Imam glavobole, slabosti, bolečine v želodcu.			
- Dolgo se že nisem smejal/a.			
- Nihče se ne druži z nikomer.			
- Z nikomer se ne družim.			
- Težko je delati v miru.			
- Nimam podpore šefa.			
- Veliko je "samotnih volkov" v naši službi.			
- Skrbi me moje napredovanje v službi.			
- Veliko razmišljam o tem, kaj vse bi moral/a še narediti, če bi imel/a čas in energijo.			
- Obstaja navzkrižje med mojim delom in družino.			
- Imam malo vpliva na načrtovanje svojega dela.			
- Slabo rešujemo nasprotja.			
- Pogosto bi rad/a delal/a kaj drugega.			

REZULTATI

NE	_____ X	2	= _____
VČASIH	_____ X	4	= _____
DA	_____ X	6	= _____
		SKUPAJ	_____ točk

2. DOMA: - z družino
 -s prijatelji
 (označite odgovor, ki velja za vas)

TRDITVE	NE	VČASIH	DA
- Pogosto sem preutrujen/a, da bi se ukvarjal/a z družino in prijatelji.			
- Tako sem utrujen/a, da ne morem početi prav nič.			
- Vedno mislim na delo.			
- Nikoli ne govorim o mojem delu.			
- Imam težave pri ločevanju delovnega in prostega časa.			
- Vse, kar ne deluje, me spravi iz tira.			
- Počutim se preganjan/a od vseh zahtev in pričakovanj.			
- Ne strinjamo se o mojih obveznostih na delu.			
- Redko karkoli počnemo skupaj.			
- Težko spim.			
- Potrebujem nekaj za pomiritev, da se sprostim.			
- Pogrešam podporo za moje delo.			
- Opuščam stvari, ki sem jih hotel/a narediti.			
- Umikam se v svoj oklep.			
- Že zjutraj sem utrujen/a, čeprav soim normalno število ur.			
- Nezadovolj-en/na sem z delitvijo med delom in domom/družino.			

REZULTATI

NE	_____	X	2	=	_____
VČASIH	_____	X	4	=	_____
DA	_____	X	6	=	_____
			SKUPAJ		_____ točk

3. MOJE DELO

(označite odgovor, ki velja za vas)

TRDITVE	NE	VČASIH	DA
- Delam:			
• več kot 75 večerov na leto			
• več kot 10 koncev tedna na leto			
• več kot 150 ur nadur na leto			
• v dežurstvu, na poziv			
• v izmenah			
- Potujem več kot 75 dni v letu.			
- V vsem podjetju obvladam svoje delo samo jaz.			
- Moje delo vključuje nadurno delo in stres.			
- Delo me omejuje v možnosti, da bi živel, kot si želim.			
- Delo je pomembnejše od vsega drugega.			
- Moje delo je "zastoj" delo.			
- Moje delo je težko usklajevati z družino in prijatelji.			

REZULTATI

NE	_____ X	2	= _____
VČASIH	_____ X	4	= _____
DA	_____ X	6	= _____
		SKUPAJ	_____ točk

4. NA MOJEM DELU

(označite odgovor, ki velja za vas)

TRDITVE	NE	VČASIH	DA
- Sam lahko vplivam na delovni čas.			
- Imam dobre možnosti za osebni razvoj.			
- Imam dobro ravnovesje med delom in prostim časom.			
- Kadarkoli lahko ostanem doma za nego otrok ali dobim študijski dopust.			
- Dopust lahko vzamem takrat, ko to ustreza meni in moji družini.			
- Redko delam nadure.			
- Lahko koristim proste dneve zaradi nadur.			
- Naredili smo ostro ločnico med delom in prostim časom.			
- Otroci in družina so pomemben del našega življenja.			
- Sam vplivam na rasporeditev mojih delovnih ur.			
- Čutim, da je moje delo cenjeno.			

REZULTATI

DA	_____ X	2	= _____
VČASIH	_____ X	4	= _____
NE	_____ X	6	= _____
		SKUPAJ	_____ točk

5. V MOJEM PODJETJU

(označite odgovor, ki velja za vas)

TRDITVE	NE	VČASIH	DA
- Vsi prevzemamo odgovornosti, da ne bi prišlo do preobremenitve posameznih sodelavcev.			
- Vsi smo obveščeni o tečajih in konferencah.			
- Stalno usposabljanje je organizirano za mojo stroko.			
- Redno se udeležujem usposabljanj v podjetju.			
- Redno se udeležujem zunanjih usposabljanj.			
- Neprestano se učim o novostih iz mojega strokovnega področja.			
- Dovolj znanja imam, da bi lahko vplival na razvoj mojega dela.			
- Dovolj znanja imam, da bi lahko delal na novih področjih.			
- Imam vpliv na program mojega dela.			
- Imam vpliv na odločitve v zvezi z mojim delom in njegov razvoj.			
- Pogovarjamo se o ravnovesju pri razporeditvi časa za delo, prosti čas, dom in prijatelje.			

REZULTATI

DA	_____ X	2	= _____
VČASIH	_____ X	4	= _____
NE	_____ X	6	= _____
		SKUPAJ	_____ točk

Hvala za sodelovanje!