

# IZZIVI PRI ODLOČANJU GLEDE NAČINA PREVOZA NA DELO

IVANA TUŠEK & MIHA MARIČ

University of Maribor, Faculty of Organizational Sciences, 4000 Kranj, Slovenija, e-mail: ivana.tusek@student.um.si, miha.maric@um.si.

**Povzetek** Public transport in Slovenia is poorly organized. The connections and timetables are poor, trains are not as fast, and the savings are not significant if the transportation of choice is a personal automobile. However, this mode of transportation more often than not involves a parking problem. Every company does not have enough parking spaces for all of their employees, which is why some people opt to drive to work together or start from home early to secure a free parking space. We will prepare an overview of the possibilities of transport to work in Slovenia, focusing on the route Ljubljana - Kranj. We will address the issues discussed from the point of view of the mode of transport to work - car, train, bus or even on foot, if the workplace is close to home. Our purpose is to determine whether we would save time and money if we were to travel to work by another means of transport, and to identify other factors that influence our decision regarding the mode of transport to work.

**Ključne besede:**

transportation to work, public transportation, organization, human resource management, cost.

# CHALLENGES IN DECIDING ON THE MODE OF TRANSPORT TO WORK

IVANA TUŠEK & MIHA MARIČ

University of Maribor, Faculty of Organizational Sciences, 4000 Kranj,  
Slovenija, e-mail: ivana.tusek@student.um.si, miha.maric@um.si.

**Abstract** Public transport in Slovenia is poorly organized. The connections and timetables are poor, trains are not as fast, and the savings are not significant if the transportation of choice is a personal automobile. However, this mode of transportation more often than not involves a parking problem. Every company does not have enough parking spaces for all of their employees, which is why some people opt to drive to work together or start from home early to secure a free parking space. We will prepare an overview of the possibilities of transport to work in Slovenia, focusing on the route Ljubljana - Kranj. We will address the issues discussed from the point of view of the mode of transport to work - car, train, bus or even on foot, if the workplace is close to home. Our purpose is to determine whether we would save time and money if we were to travel to work by another means of transport, and to identify other factors that influence our decision regarding the mode of transport to work.

**Keywords:**

transportation to  
work, public  
transportation,  
organization, human  
resource  
management,  
cost.

## 1 Uvod

Osredotočili se bomo na problematiko, s katero se najbolj srečujejo ljudje, ki se morajo na delovno mesto voziti v drug kraj. Vzporedno bomo preverili tudi, če delo v domačem kraju res prinese določene prednosti. Veliko je namreč odvisno, med drugim tudi, od prevoza na delovno mesto. Prevoz na delovno mesto z avtomobilom ali avtobusom nas namreč vselej izpostavlja tveganju zamude, saj lahko na cesti pride do prometnega zastoja, bodisi zaradi nesreče, del na cesti ipd. Veliko ljudi zato kot sredstvo prevoza na delo izbere vlak, saj se tako izognejo gneči in morebitnim drugim tveganjem. V tem primeru jim namreč največjo težavo predstavlja oddaljenost podjetja od železniške postaje saj morajo v tem primeru na mestne avtobuse, na kolo ali peš.

Največja težava pri osebнем avtomobilu je, da ni dovolj parkirišč pri podjetju oziroma ni urejena možnost parkiranja, prav tako pa si tudi ne more ravno vsak privoščiti avtomobila oz. vzdrževanja le tega. Pri vzdrževanju moramo namreč poleg stroškov zavarovanja, registracije, goriva, všteti še menjavo pnevmatik dvakrat na leto, redne servise in tudi servise, ki se pojavijo nepričakovano. Konec koncev pa je pomembna tudi amortizacija oz. izguba vrednosti avtomobila. Če naša pot do delovnega mesta vključuje uporabo avtoceste, moramo kupiti tudi letno vinjeto.

Javni promet pri nas se promovira ampak povezave le-teh pa so v Sloveniji slabo urejene in za dosti mest, še bolj za vasi pa nedostopne. Vozni redi mestnih avtobusov po večjih slovenskih mestih so sicer vedno bolj frekventni, vendar pa se tisti, ki ne živijo v mestnih jedrih soočajo s tem, kako sploh priti do mesta, saj avtobusi do oddaljenih mest ali vasi ne vozijo tako pogosto, ker ni dovolj potencialnih potnikov.

Pripravili bomo pregled možnosti prevoza na delo v Sloveniji, pri čemur se bomo osredotočili na relacijo Ljubljana - Kranj. Na tej relaciji bomo pogledali vozne rede javnega prevoza in cene vozovnic, ter z vidika stroškov bomo videli ali se bolj splača javni prevoz, ali prevoz na delo z osebnim avtomobilom.

## 2 Pregled literature

Uporaba avtobusa in kolesa sta povezana z večjimi možnostmi za izgubo populacije v najgostejših soseskah (Graziul, Seymour in Schleith, 2018). Z izgubo populacije je povezana tudi uporaba železnic, ne glede na gostoto sosesk. Tovrstne ugotovitve bi morale biti pomembne za načrtovalce in ustvarjalce mest, ki spodbujajo programe dostopnosti pri obnovi sosesk. Na delovnem mestu je čas ključnega pomena, ne le zaradi določanja kako dolgo so zaposleni izpostavljeni delovnim nalogam, temveč tudi, koliko časa je na voljo za zasebne obveznosti in zasebno življenje (Brauner, 2019).

Bizovičar (2019) opisuje, kako se Slovenci prevažamo na delo. Preizkus je opravljala na ponedeljek in sicer se je osredotočila na relacijo Kranj – Ljubljana. Za vožnjo z avtom iz Kranja do Ljubljane zunaj prometnih konic potrebujemo nekaj več kot pol ure, ampak večino tega časa porabimo za vožnjo po Ljubljani. Kadar pa se prometni konici uspešno izognemo, lahko pot traja tudi manj kot 25 minut. Opisuje tudi, da se kar 94 odstotkov Kranjčanov na delovno mesto pelje z osebnim avtomobilom in brez sopotnika, največkrat se na pot z istim avtomobilom odpravi več Celjanov, Koprčani za prevoz na delo uporabljajo motor oziroma skuter, vlak pa največkrat koristijo Mariborčani in Kranjčani.

Če bi se na delovno mesto peljali z vlakom in bi z delovnim časom začeli ob deveti uri, bi morali na vlak v Kranju sesti najkasneje ob 8:15. Vožnja z vlakom do Ljubljane traja približno pol ure, kar pomeni, da bi nam ob prihodu v Ljubljano ostalo še približno 15 minut časa, da pridemo so službe. Se pravi, da je potovanje do službe z avtomobilom in z vlakom časovno isto, če ne upoštevamo poti do in iz železniške postaje (Bizovičar, 2019), ki pa tudi ni zanemarljivo.

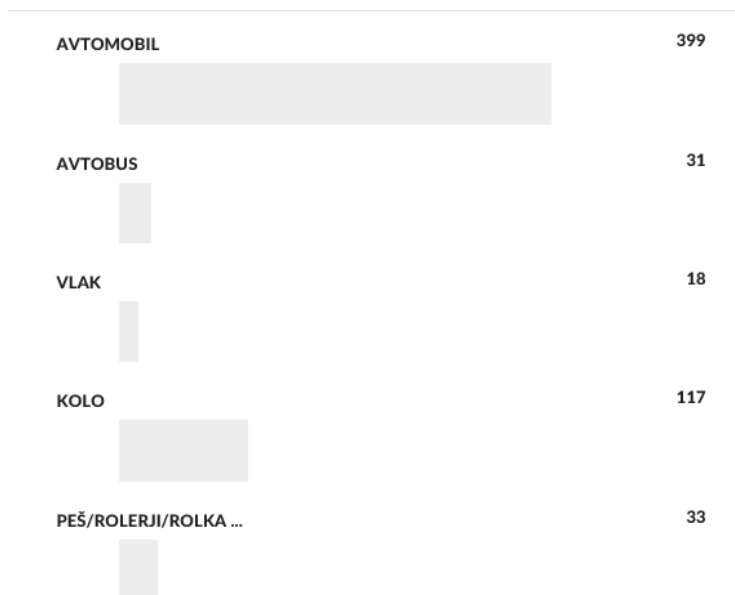
Vožnja z osebnim avtomobilom se v Sloveniji najbolj spleča, saj je najcenejši in najhitrejši način, da pridemo do službe. Znotraj večjih mest in v primestnem prometu pa je bolj smiselno potovati pravi z javnim prevozom. V Sloveniji je javni promet slabo razvit in smo še daleč od boljše organizacije (Pavšič, 2016).

Uporaba javnega prevoza nam vzame veliko več časa, kot pa prevoz z osebnim avtomobilom. Kadar uporabljamo javni prevoz, moramo upoštevati še pot do postajališča, kar nam na koncu, skupaj s prevozom na delo, vzame približno uro

in pol na dan, torej je pot skoraj dvakrat daljša, kakor če bi se odločili za prevoz z osebnim avtomobilom (Bizovičar, 2019).

Slovinci smo, glede na število prebivalcev, po številu registriranih avtomobilov nad povprečjem Evropske unije. Dober javni prevoz je razvit zgolj v Ljubljani, kjer je možna tudi souporaba koles in električnih avtomobilov. Avtobusni promet je prav tako dobro razvit tudi na območjih večjih in srednje velikih mest, kjer lahko prebivalci opravke opravijo z uporabo javnega prevoza (Pavšič, 2016).

V raziskavi za AvtoMoto (Pavšič, 2016) so postavili vprašanje »S katerim prevoznim sredstvom se najpogosteje vozite v službo oziroma po vsakdanjih opravkih?«, na katerega je odgovorilo 598 ljudi in so ugotovili, da je prva izbira pri uporabi prevoznega sredstva avtomobil, ki je hitrejši in tudi cenejši od prevoza z avtobusom in vlakom (Slika 1). Tisti, ki se na službo vozijo v oddaljene kraje, težje shajajo brez avtomobila.



**Slika 1: S katerim prevoznim sredstvom se najpogosteje vozite v službo oziroma po vsakdanjih opravkih?**

Vir: Pavšič, 2016

Če za primer vzamemo vožnjo z vlakom iz Maribora do Ljubljane, vidimo, da nam vožnja z osebnim avtomobilom vzame dobro uro, vožnja s hitrim vlakom približno dve uri, z navadnim vlakom pa se pot podaljša na dve uri in 40 minut. Če ne gremo do Ljubljane z osebnim avtomobilom, nam samo vožnja vzame slabe štiri ure na dan in če temu prištejemo še osem urni delovnik, je to že skoraj cel dan. Poleg časovne izgube, nas pot z vlakom stane približno deset evrov v vsako smer, kar je več kot pa znaša strošek porabljenega goriva (Pavšič, 2016).

## 2.1 Prevoz na delo z osebnim avtomobilom

V nadaljevanju bomo izpostavili nekaj prednosti in slabosti z vožnjo do in od službe z osebnim avtomobilom. Vožnja do službe ima svoje prednosti, vendar pa moramo upoštevati tudi negativne učinke, ki jih lahko povzročijo. Za nekatere je to dana izbira, za druge pa je to le ena od možnosti (Zambras, 2019).

Če se v službo vozimo sami, je to za osebe, ki jim je osebni prostor pomemben velika prednost. Poleg tega se izognemo natrpanosti javnih prevozov, kjer je v jutranjih in popoldanskih urah, ko gredo ljudje v in iz službe velika gneča. V gneči ljudi do izraza pride osebna higiena posameznikov, ki je večkrat neprijetna (Zambras, 2019), na kar smo postali še posebej pozorni v 2020 zaradi pojave SARS-CoV-19.

Razumljivo je, da je vožnja z osebnim avtomobilom bolj udobna kot vožnja z avtobusom ali vlakom, ki poleg vožnje vključuje še sprehod do postajališč. Veliko lažje je tudi, če moramo vsak dan s sabo nositi prenosni računalnik, telovadno torbo ali katero koli drugo osebno stvar, kar pomeni še fizični napor (Zambras, 2019).

Prevoz do službe z osebnim avtomobilom lahko pomeni velik prihranek časa, saj jutraj nismo omejeni na uro odhoda in lahko kakšno minuto dlje spimo, ko pa se odpravljamo s službe, pa prav tako lahko predstavlja prednost, saj lahko zaključimo, ko je delo opravljeno in ne takrat, kadar je naš prevoz do doma po voznem redu. Poleg tega se lahko zgodi, da imata avtobus ali vlak zamudo, zaradi okvare ali drugega nepričakovanega dogodka, in lahko zaradi tega zamudimo v službo (Zambras, 2019).

Za starše vožnja v službo z osebnim avtomobil predstavlja veliko prednost, saj morajo zjutraj otroke zbuditi, jim pripraviti zajtrk, na hitro opraviti kakšna hišna opravila in otroke pripraviti za šolo. Za mnoge je to lahko zelo naporno in že zjutraj pomeni izgubo energije, zato jim vožnja z osebnim avtomobil pomeni sprostitev od jutranje norije. V času vožnje zberejo misli za v službo, v času povratka domov pa se lahko sprostijo stresa, ki je prišel s službo. Nekateri čas vožnje na in iz dela uporabijo za poslušanje zvočnih knjig ali drugih možnih izobraževanj (Zambras, 2019).

Vožnja z lastnim vozilom pomeni prednost tudi v primerih, ko se srečamo z nujnim primerom in moramo pisarno zapustiti čim prej. Namesto, da čakamo na uro odhoda javnega prevoza, se samo usedemo v avtomobil in pridemo na cilj v najkrajšem možnem času (Zambras, 2019).

Vožnjo z osebnim avtomobilom si lahko tudi delimo z različnimi osebami, bodisi s sodelavci ali poznanimi ljudmi, bodisi z neznanci, ki rabijo ali nudijo prevoz. Kadar smo voznik mi, »*car-share*« pomeni prihranek denarja pri bencinu, če pa se mi pridružimo drugemu pa prihranka denarja ni, imamo pa udobje, osebni prostor in pa družbo, ki v večini primerov pozitivno vpliva na razpoloženje ljudi (Zambras, 2019); prav tako pa se pozitivno pozna tudi pri ravnanju z okoljem, saj zmanjšamo emisije, onesnaževanje zraka in pripomoremo k temu, da se število vozil v prometu zmanjša.

Pri vožnji z osebnim avtomobilom lahko kot največjo težavo navedemo iskanje parkirnih mestih. Določena podjetja imajo okoli stavbe zagotovljena parkirna mesta, ampak so omejena v številu in se lahko zgodi, da določeni ostanejo brez parkirnega mesta oziroma parkirajo na neoznačenih mestih in tvegajo parkirno kazen ali odvoz nepravilno parkiranega avtomobila. V tovrstnih primerih vožnja v službo z osebnim avtomobilom ne prinese nobene prednosti, saj če ni prostih parkirnih mest, je za to potrebno plačati na drugem parkirnem mestu ali pa iščemo brezplačno parkirišče dokler ga ne dobimo (Zambras, 2019).

Kadar gremo na pot z osebnim avtomobilom, je odstotek nesreč v slabem vremenu večji kot kadar je vreme lepo. Največjo nevarnost povzročita dež in sneg, saj so takrat ceste spolzke, vidljivost je slaba in pride do nesreč zaradi česar lahko pride do zastojev na cesti in posledično do zamud pri prihodu v službo oziroma iz službe domov (Zambras, 2019).

Pri vožnji je veliko dodatne odgovornosti, saj nismo odgovorni samo za svoje življenje, ampak za vse udeležence v prometu. Vedno moramo biti pozorni in paziti, da vozimo s pravilno hitrostjo in paziti na morebitne nevarnosti (Zambras, 2019). Z osebnim avtomobilom pa na dolgi rok pridejo tudi stroški, saj moramo v to šteti amortizacijo, ki pa pri uporabi javnega prevoza ni naša skrb (Zambras, 2019).

### **2.2.1 Prevoz z vlakom**

Slovenske železnice – Potniški promet je družba, ki izvaja prevoz potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu in je odvisna družba Slovenskih železnic d.o.o., ki v okviru poslovnega sistema slovenskih železniških družb posluje po pravilih pogodbenega koncerna. Izvajajo železniški potniški promet v notranjem in čezmejnem oziroma mednarodnem prometu. Imajo približno 525 vlakov in z njimi ob delavnikih na leto prepeljejo približno 15 milijonov potnikov (Slovenske železnice, <https://potniski.sz.si/>).

Razdalja med glavno železniško postajo v Kranju in med glavno železniško postajo v Ljubljani je 29 kilometrov. Vozni red vlakov v dopoldanskem času je na približno pol ure, čas potovanja pa se giblje med 20 minut do 38 minut, cena vozovnice pa se razlikuje glede na starost ljudi. Dnevna cena je 2,60 €, se pa cena razlikuje glede na starost ljudi, ugodnosti pa imajo tisti, ki imajo kartico ugodnost Slovenskih železnic, cena mesečne vozovnice pa znaša 45€ (Slovenske železnice, <https://potniski.sz.si/>).



### **2.2.2 Prevoz z avtobusom**

Za primer mesečnih vozovnic za prevoz z avtobusom smo vzeli prevoznika Arriva Slovenija, ki je največja skupina avtobusnih podjetij v Sloveniji za transportne storitve prevoza potnikov za mestna, primestna in medmestna področja. Poleg omenjenih področij pa izvajajo tudi transportne storitve po naročilu in za različne institucije ter turistične dejavnosti. Podjetje ima skupaj 550 avtobusov, 950 zaposlenih in na leto prevozijo kar 31.5 milijonov kilometrov (Arriva, <https://arriva.si/>).

Cene tarif se razlikujejo glede na kilometre in glede na število vozovnic. Vozovnica za razdaljo do pet kilometrov stane 1,30 €, za razdaljo od pet do deset kilometrov odštejemo 1,80 €. Rangi vozovnic so narejeni po pet kilometrov, cena pa se razlikujejo med 0,30 € in 0,50 €. Razlika v ceni vozovnic se pojavi tudi, če vzamemo dnevno ali tedensko vozovnico, cena prevoza prtljage se razlikuje glede na to, ali je prtljaga ročna, dodatna ali izročena. Pri prtljagi plačamo samo dodatni kos prtljage, ročna in izročena pa sta brezplačni. Prevoz živali je brezplačen ampak je omejeno katere živali se lahko prevažajo. Na zadnjem delu cenika lahko vidimo še od kdaj veljajo omenjene tarife (Arriva, <https://arriva.si/>).

Za primer vzamemo prevoz Kranj – Ljubljana. Od glavne avtobusne postaje v Kranju do glavne avtobusne postaje v Ljubljani je 28 kilometrov in v dopoldanskem času imamo redne avtobusne linije, sama pot od Kranja do Ljubljane pa se razlikuje saj gre en avtobus po avtocesti, drug pa gre po regionalni cesti in se vmes vstavi na drugih postajališčih. Čas potovanja je različen ampak v povprečju rabimo v avtobusom do Ljubljane med 35 minut do 45 minut. Cena za razdaljo od 25 do 30 kilometrov je 3,60 €.

Pri javnem prevozu moramo upoštevati tudi to, da nas avtobus oziroma vlak pripelje le od postaje do postaje in ne od doma do delovnega mesta. V čas potovanja moramo všteti še pot od doma do postaje, ter pot od postaje do delovnega mesta. Če živimo blizu postaje, kjer se avtobus ali vlak ustavi gremo lahko peš ali s kolesom, drugače moramo koristiti mestni oziroma lastni prevoz. Isto velja, ko prispemo do mesta kjer delamo. Če postaja ni v bližini naše službe, se moramo do tja pripeljati z mestnim prevozom.

Za mestni prevoz po Kranju skrbi prevoznik Arriva Slovenija, ki meščankam in meščanom Kranja ter tistim, ki živijo v obrobju mesta nudijo prevoz do dela, šole ali samo do mesta. Za uporabo mestnega prevoza, prevoznik nudi terminske vozovnice, ki so izdane v obliki brezkontaktnega čipa na kartici. Uporabniki javnega prevoza lahko kupijo dnevno, mesečno in letno vozovnico. Za dnevno vozovnico odštetejemo 1,00€, za mesečno 10,00€ in za letno 95,00€, ugodnost pri nakupu imajo otroci ter dijaki in študenti. (Arriva.si, <https://arriva.si/avtobusni-prevozi/mestni-avtobusni-prevozi/mestni-promet-kranj/vozovnice/>).

Za mestni prevoz po Ljubljani uporabljamo LPP – Ljubljanski potniški promet, ki ima 46 linij, cilj in želje družbe je, da bi čim bolj poskrbeli za to, da bi avtobus postal najboljša alternativa osebnemu avtomobilu, saj bi na ta način osebna vozila lahko umaknili iz urbanih okolij in s tem zagotovili zdravo okolje za nas in za prihodnje generacije. Za uporabo prevoza LPP se uporablja kartica Urbana, ki je enotna za vse vozne linije LPP-ja. Gre za kartico, ki je brezkontaktna in omogoča hitro ter udobno brezgotovinsko plačevanje za prevoze z avtobusi LPP na mestnih, integriranih in medkrajevnih linijah, ter za prevoz z električnim vlakcem Urbanom (Ljubljanski potniški promet, <https://www.lpp.si/>).

Kartico Urbana lahko kupimo za celo leto ali pa prevoz plačujemo dnevno ampak, če javni prevoz uporabljamo dnevno je letna kartica ugodnejša, kar lahko preverimo na spletni strani <https://www.lpp.si/ves-tist-ko-ves-da-je-letna-urbana>. Cena prevoza je odvisna od območja do kam se peljemo in glede na status ljudi – šolarji, upokojeanci ali zaposleni.

### 3 Raziskava

Zaradi želje po boljši prihodnosti, se veliko ljudi odloči za delo v prestolnici, v našem primeru je to Ljubljana, kjer je sedež nekaj največjih slovenskih podjetij ali pa za delo v velikem podjetju, ki je locirano v drugi regiji in je stabilno, tako ima lahko vsak posameznik priložnosti tako za osebni kot za karierni razvoj. Za tiste, ki se vozijo do zaposlitve približno pol ure v eno smer, to pomeni eno uro na dan, kar pomeni manj časa za družino.

Tveganje za zastoje na cesti je vsakodnevno, še posebej, če je delo v prestolnici ali na obali, kjer je promet v Sloveniji najbolj zgoščen. Če se odločimo za prevoz z avtomobilom, smo sicer res najbolj fleksibilni in nismo odvisni od voznega reda, ampak smo hkrati najbolj izpostavljeni tveganjem za zastoje. Izjema je, če poznamo alternativne poti, kjer se zastojem lahko izognemo. Može je tudi prevoz z avtobusom, ki je prav tako izpostavljen podobnim tveganjem kot vožnja z avtomobilom, ampak v vozni red avtobusa je po navadi dokaj točen razen seveda v primeru zastojev. Avtobus ne sme odstopati od predvidene poti, saj se mora ustavljati na že vnaprej znanih, avtobusnih postajah.

Pri stroških pri prevozu na delo z avtomobilom moramo upoštevati ceno goriva na dan izračuna stroškov. Poleg cene goriva upoštevamo še stroške amortizacije, ki se izračuna na podlagi vrednosti avtomobila, ki jo delimo s številom mesecev, v katerih uporabljamo avto in tako dobimo strošek amortizacije na mesečni ravni. Tak izračun je sicer precej grob, saj tukaj ne upoštevamo še menjave pnevmatik dvakrat letno, menjava potrošnega materiala itd. (Online-car.show, b.d.). Če za izračun prevoza na delo z avtomobilom vzamemo avto Volkswagen Passat, letnik 2015, dizel gorivo, je cena na trgu 15.000€ (podatke smo našli na spletni strani Avto.net, <https://www.avto.net/>).

$$\text{Strošek amortizacije} = 15.000\text{€} / 60 \text{ mesecev} = 250 \text{ €} / \text{mesec}$$

Če iz spodnje tabele vzamemo ceno 1€/liter za dizel gorivo in upoštevamo, da imamo iz Kranja do Ljubljane in nazaj približno 60 kilometrov, delamo približno 20 delovnih dni na mesec, avto ima 71 litrov kapacitete tanka, kombinirana poraba goriva je 5.8 L/100km, dobimo strošek, ki ga porabimo za gorivo na mesečni ravni (Avto.net, b.d.).

$$\begin{aligned} \text{Stroški prevoza} &= (20 \text{ delovnih dni} \times 60\text{km}) = 1200 \text{ km/mesec} \\ &(1200 \text{ km/mesec} / 100\text{km}) \times 5,8\text{L} \times 1\text{€/L} = 69,6 \text{ €/mesec} \end{aligned}$$

V stroške prevoza moramo upoštevati še uporabo vinjete, ki za celo leto znaša 110€.

$$69,6\text{€/mesec} + (110\text{€} / 12 \text{ mesecev}) = 78,77 \text{ €/mesec}$$

**Tabela 1: Cene naftnih derivatov za obdobje od 22.09.2020 do 30.09.2020**

| Vrsta derivata  | Neosvinčen 95-<br>oktanski bencin (v<br>evrih) | Dizelsko gorivo (v<br>evrih) |
|---|--|------------------------------|
| Drobnoprodajna cena za liter  | 1,000  | 1,000                        |
| Prodajna cena brez dajatev  | 0,3864   | 0,367390                     |
| Trošarina   | 0,37701  | 0,38767                      |
| Taksa CO2   | 0,03979  | 0,04671                      |
| Dodatek za zagotavljanje<br>prihrankov energije                       | 0,00736  | 0,008                        |
| Prispevek za zagotavljanje podpore<br>proizvodnji električne energije | 0,00911  | 0,0099                       |
| Davek na dodano vrednost  | 0,18033  | 0,18033                      |
| Vrsta derivata  | Neosvinčen 95-<br>oktanski bencin (v<br>evrih) | Dizelsko gorivo (v<br>evrih) |

vir: GOV.SI, <https://www.gov.si/teme/cene-naftnih-derivatov/>

Pri izračunu stroškov javnega prevoza z vlakom in avtobusom, upoštevamo kartico Urbana za uporabo mestnega prevoza LPP po Ljubljani. Vzeli bomo ceno mesečne vozovnice za 1.območje, ki znaša 365€ na letni ravni, kar pomeni, da je vrednost mesečne vozovnice za LPP 30,4€.

Stroški avtobusnega prevoza:  $(3,60\text{€} \times 32) + 30,4\text{€} = 145,6\text{€/mesec}$

Stroški prevoza z vlakom:  $45\text{€} + 30,4\text{€} = 75,4\text{€/mesec}$

Na podlagi izračuna stroškov vidimo, da je prevoz z vlakom do Ljubljane najcenejši, ampak le za 3,37€ na mesec, najdražji pa je avtobusni prevoz. Če upoštevamo še čas potovanja od mesta do mesta moramo, kot smo že omenili, pri javnem prevozu prišteti še pot od doma do postaje, kadar pa se vozimo z osebnim avtomobilom ali pa nas nekdo pelje, pa ta čas prihranimo.

## 4 Zaključek

Način prevoza na delo vpliva na delo samo. Zaradi oddaljenosti se lahko v primeru zastoja ali nesreče na cesti zgodi, da zamudimo na delo ali na kakšen sestanek in s tem ogrozimo uspešnost na delovnem mestu. Prevoz na delo zaradi vloženga časa in napora vpliva na zasebno življenje.

Zaradi napornih delavnikov in voznih redov javnega prevoza (Zambras, 2019) se večina ljudi v Sloveniji odloči za prevoz z osebnim avtomobilom na delo, saj prihranijo veliko časa, poleg tega pa lahko delovno mesto zapustijo, ko je delo narejeno in niso vezani na vozni red. Za starše to predstavlja veliko prednost, saj imajo zjutraj čas, da pomagajo svojim otrokom pri pripravi za šolo in za prevoz do šole ter ne rabijo čakati, ko zaključijo z delom. Tisti, ki pa otrok nimajo, pa lahko zjutraj dlje spijo ali postorijo kaj drugega.

Za nadaljnje raziskovanje predlagamo izvedbo raziskave na podlagi »*Transportation Survey for Employees*« (National Center for Mobility Management Survey Analysis | FTA, 2018) o prevozu na delo, ki se je izvajala znotraj Združenih držav Amerike, kjer so preučevali trenutno stanje javnega prevoza in koordinacijo le tega, tudi v Sloveniji.

Delovni čas in čas potreben za prihod in odhod z dela ter možnost prilagodljivosti, so izjemno pomembni za delovna mesta saj živimo v svetu, kjer je tempo življenja vedno hitrejši in včasih ljudje pozabimo, da lahko kakšna stvar počaka in zaključimo z delom znotraj delovnega časa (Shagvaliyeva in Yazdanfiard, 2014). Veliko organizacij svojim zaposlenim že ponuja prilagodljiv delovni čas in na ta način imajo zaposleni možnost, da si lažje organizirajo delo.

Posebej moramo znova izpostaviti, da uporaba javnega prevoza vzame veliko več časa kot prevoz z osebnim avtomobilom (Bizovičar, 2019), kar posledično pomeni manj prostega časa, kar lahko vodi do nezadovoljstva ter do neusklajenega zasebnega ter poklicnega življenja.

Zaradi pojava SARS-CoV-19 smo v letu 2020 postali bolj pozorni na higieno, distanco in rabo prevoznih sredstev, pri katerih držimo distanco do drugih. Predvsem smo presedlali na osebna vozila, kolesa in alternativne oblike prevoza, saj je bila večina javnega prevoza ukinjena oz. dovoljena le pod posebnimi pogoji in določenimi omejitvami kapacitet.

## Literatura

- Arriva. Pridobljeno 16. 7. 2020 na <https://arriva.si/skupina-arriva/predstavitev/>
- Avto.net. Pridobljeno 09. 11. 2020 na <https://www.avto.net/>
- Bizovičar, M. (2019). Raziskava o tem, kako hodimo Slovenci na delo, preseneča. Svet kapitala. Pridobljeno 17. 6. 2020 na <https://svetkapitala.delo.si/mobilnost/petina-zaposlenih-vsaj-40-kilometrov-do-sluzbe-195117>
- Brauner, C., Wöhrmann M, A., Frank, K. in Michel, A. (2019). Health and work-life balance across types of work schedules: A latent class analysis. *Applied Ergonomics*, 81, str. 1-10.
- Brisonn, L. C. (2012). How much air pollution comes from car? HowStuffWorks.com. Pridobljeno 17. 6. 2020 na <https://auto.howstuffworks.com/air-pollution-from-cars.htm>
- GOV.SI. Pridobljeno na <https://www.gov.si teme/cene-naftnih-derivatov/>
- Graziul, C., Seymour, E. in Schleith, D. (2018). Chapter Eight – Commuting behavior and local population loss: Means of transportation to work as an indicator of urban decline. *Advances in Transport Policy and Planning*, 2, str. 185-205.
- Ljubljanski potniški promet. Pridobljeno 03.08.2020 na <https://www.lpp.si/>
- National Center for Mobility Management Survey Analysis | FTA (2018). Pridobljeno 30. 12. 2020 na <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/ccam/about/ncmm-survey-analysis>
- Online-car-show. Pridobljeno 09.11.2020 na <https://slv.online-car-show.com/>
- Pavšič, G. (2016). AvtoMoto. Kako v službo? V tujini se vozijo z vlakom, v Sloveniji najhitrejši in najcenejši avtomobil. Siol.NET. Pridobljeno 22. 6. 2020 na <https://siol.net/avtomoto/promet/dan-brez-avtomobila-a-kaj-ko-je-ta-veliko-hitrejsi-in-cenejsi-od-vlaka-in-avtobusa-426232>
- Shagvaliyeva, S. in Yazdanfiard, R. (2014). Impact of Flexible Working Hours on Work-Life Balance. *American Journal of Industrial and Business Management*. 4(1), 4 pages. [https://www.scirp.org/html/4-2120312\\_42311.htm](https://www.scirp.org/html/4-2120312_42311.htm)
- Zambras, J. (2019). The Advantages and Disadvantages of Driving to Work. CareerAddict. Pridobljeno 10. 6. 2020 na <https://www.careeraddict.com/advantages-disadvantages-driving-work>