

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo
visokošolskega programa

**USPOSABLJANJE IN IZOBRAŽEVANJE POLICISTOV
MOTORISTOV**

Kandidat: Aleš POVŠE
Številka indeksa: 040 33266

Mentor: dr. Štefan IVANKO, redni profesor

Ljubljana, december 2008

POVZETEK

Diplomska naloga z naslovom "USPOSABLJANJE IN IZOBRAŽEVANJE POLICISTOV MOTORISTOV" osvetljuje načine usposabljanja in izobraževanja za poklic policist motorist v Republiki Sloveniji. Posebej opredeljuje sistem izobraževanja v organih za notranje zadeve (policiji) od osnovnega izobraževanja za pridobitev poklica policist do poklicnega izpopolnjevanja in usposabljanja, ki poteka na nivoju Ministrstva za notranje zadeve, na nivoju Generalne policijske uprave, na nivoju Policijskih uprav in na nivoju temeljnih policijskih enot kot so Postaje prometne policije.

V raziskovalnem delu diplomska naloga obravnava sistem usposabljanja na Uradu za varnost in zaščito. Z raziskavo, ki temelji predvsem na lastnih izkušnjah in mnenjih, je ugotovljeno, da sedanji sistem usposabljanja ne ustreza glede na potrebe po pridobivanju aktualnega strokovnega policijskega znanja. Pomanjkljivo je zlasti ugotavljanje potreb po usposabljanju in vrednotenje učinkov usposabljanja. Povečati je potrebno tudi število ustreznih usposabljanj za policiste motoriste, predvsem tiste policiste motoriste, ki opravljajo spremstva varovanih kolon. Tukaj so mišljeni policisti motoristi na Uradu za varnost in zaščito.

V zadnjem delu diplomske naloge je poudarek na prenosu usposabljanja policistov z regijskega na državni nivo, kar zahteva drugačno organiziranost usposabljanja policistov na Uradu za varnost in zaščito. Poudarjena je potreba po uvedbi sistematičnosti pri ugotavljanju potreb usposabljanja, po natančnejši določitvi nosilcev usposabljanja, njihovih dolžnostih in odgovornostih v zvezi z usposabljanjem ter po vrednotenju in ugotavljanju vpliva usposabljanja na samo uspešnost policijskega dela.

Ključne besede: usposabljanje, izobraževanje, policist motorist, motorno kolo, promet

SUMMARY

In my diploma work named 'Qualifying and Education of Police officers Motorcyclists' I have written about a different types of education and qualifying for the working post of motorcyclist.

The recent education system defines the educational process in the area of the Slovene Police and it deals with the training and education programs in Slovene Police as well as it defines the perfecting and further training supervised by the Ministry of the Interior.

In my research part I have focused myself on the qualifying system in the Police and Security directorate. It is based on my personal experiences and valuations, so the claim is on the right place when I say, that the recent system is unsuitable since it does not satisfy the need for current professional education in the area of the Police. There is much to be desired in the field of training, especially its assessment and evaluation for the police officers motorcyclist, especially for those who are making the escorts of protected columns.

In the last part of my diploma work I have emphasized the need of the transfer of all qualifying procedures from regional to state levels, which demands evaluations and reorganization of the education system.

I have also pointed out the need of a well-defined education system in order to determine the needs for training and also to define the lecturers, their duties and responsibilities. Even than we can speak about succesful work of a police officer.

Keywords: qualifying, education, policeman motorbyker, motorbyke, traffic

KAZALO

POVZETEK	i
SUMMARY	iii
1 UVOD	1
2 OPREDELITEV PODROČJA IN OPIS PROBLEMA	3
3 UPORABA MOTORNIH KOLES V POLICIJI	5
3.1 SLOVENSKA POLICIJA SKOZI ČAS	5
3.2 ZGODOVINA UPORABE MOTORNIH KOLES V POLICIJI	6
3.3 VRSTE IN TIPI MOTORNIH KOLES V POLICIJI	8
3.4 STROKOVNI KADER IN ZAPOSLOVNA SHEMA	11
3.5 PROMETNE NESREČE POLICISTOV MOTORISTOV	12
4 USPOSABLJANJE POLICISTOV MOTORISTOV	14
4.1 VLOGA IN POMEN USPOSABLJANJA	14
4.1.1 Usposabljanje policistov motoristov v preteklosti	14
4.1.2 Usposabljanje policistov motoristov danes	15
4.2 POMANJKLJIVOSTI PRI USPOSABLJANJU	16
4.3 ORGANIZIRANJE IN IZVEDBA TEORETIČNEGA IN PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA	16
4.3.1 Strokovno teoretično usposabljanje	17
4.3.2 Teoretično-praktični trening	17
4.3.3 Relacijska kondicijska vožnja.....	19
4.3.4 Trajanje programa	21
4.3.5 Pogoji za izvajanje programa.....	21
4.3.6 Izvajalci	22
4.3.7 Usposabljanje policistov motoristov v okviru MNZ	22
4.4 PRAVNI IN INTERNI AKTI UPORABE MOTORNIH KOLES	22
5 USPOSABLJANJE POLICISTOV MOTORISTOV NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO	24
5.1 PREDSTAVITEV POLICIJE	24
5.2 PROMETNE NESREČE POLICISTOV MOTORISTOV PO PU IN GPU UVZ	25
5.3 GENERALNA POLICIJSKA UPRAVA	26
5.4 OPIS URADA ZA VARNOST IN ZAŠČITO	27
5.5 VRSTE IN ŠTEVILO MOTORNIH KOLES TER TEHNIČNO STANJE IN OPREMA NA GPU UVZ	29

5.6	POSEBNA OPREMA MOTORNH KOLES ZA OPRAVLJANJE NALOG NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO	31
5.7	ORGANIZIRANJE USPOSABLJANJA POLICISTOV MOTORISTOV NA GPU UVZ.....	32
6	PETI LETNI PREIZKUS POLICISTOV MOTORISTOV	34
6.1	SESTAVA POLIGONA.....	34
6.1.1	Start	34
6.1.2	Slalom.....	35
6.1.3	Vožnja med letvicami.....	35
6.1.4	Vožnja v zaklonu.....	36
6.1.5	Ostri zavoji	36
6.1.6	Ožina	37
6.1.7	Osmica.....	37
6.1.8	Prenos žogice	38
6.1.9	Cilj.....	39
6.2	TOČKOVANJE	40
6.3	OPREMA TEKMOVALCEV.....	40
6.4	OSEBJE PRI PREIZKUSU.....	40
7	PREDLOGI IN POBUDE ZA IZBOLJŠANJE USPOSABLJANJA POLICISTOV MOTORISTOV NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO	41
8	ZAKLJUČEK	43
	LITERATURA	45
	SEZNAM SLIK.....	46
	SEZNAM TABEL	47
	SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC	48
	IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA	49

1 UVOD

Policisti se vse bolj zavedajo, da je za uspešno opravljanje dela, usposobljenost in kultura nujni sestavni del njihove profesionalnosti in strokovnosti. Ob vsem tem je vse pomembnejše tudi usposabljanje in izobraževanje. Kljub dognanemu sistemu šolanja in izobraževanja policistov se pravo kaljenje pravzaprav začne šele s soočenjem z realnim utripom življenja ulic, cest in mest. Šele v neposrednem stiku z ljudmi in problemi, ki jih nosi s seboj ta poklic, policist lahko ovrednoti svoje znanje in usposobljenost. Usposabljanje policistov motoristov je temeljno vodilo za pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o varni vožnji z motornim kolesom, posamezni nadaljnji treningi pa omogočajo, da bo policist motorist uspešno obvladoval tehniko varne vožnje v času mrtve sezone. Tu je mišljeno izvajanje vaj za utrjevanje fizične in psihične kondicije.

Namen diplomskega dela je zbrati, analizirati in predstaviti podatke o delovanju, organiziranosti in izvajanju postopkov praktičnega usposabljanja policistov motoristov, izpostaviti pravno in organizacijsko problematiko, ki se bo v procesu izdelave diplomske naloge na tem področju izrazila ter predstaviti predloge za učinkovitejše in kakovostnejše delo. Cilji diplomskega dela so:

- preučiti potek usposabljanja policistov motoristov na GPU UVZ,
- analizirati potrebe po strokovnem usposabljanju policistov motoristov,
- ugotoviti, kako je sistem usposabljanja organiziran, kakšne so potrebe organizacije po usposabljanju, kakšen je interes delavcev v zvezi z usposabljanjem,
- predstaviti izobraževanje za vožnjo pod posebnimi pogoji,
- ugotoviti, ali je sistem usposabljanja v sedanji obliki ustrezen, katere so njegove morebitne pomanjkljivosti in če zadostuje potrebam oz. kaj bi bilo potrebno spremeniti,
- podati svoja mnenja in predloge na usposabljanje policistov motoristov.

Predpostavljam, da ima usposabljanje policistov motoristov za vožnjo v cestnem prometu zelo velik vpliv pri uresničevanju in doseganju večje varnosti in tako posledično vpliv na zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so kot povzročitelji ali samo kot oškodovanci udeleženi policisti motoristi.

Omejitve obravnavanja diplomske naloge:

- omejil se bom predvsem na analizo organizacije usposabljanja policista motorista, učinkovitost usposabljanja in posledice,
- predlogi bodo temeljili predvsem na lastnih izkušnjah in osebnih pogledih na omenjeno problematiko,
- raziskave bodo omejene na delo policistov motoristov na GPU UVZ, ugotovitve pa bodo splošno uporabljene na drugih postajah prometnih policij v Republiki Sloveniji.

Analiza bo narejena na podlagi teoretičnih in praktičnih izhodišč iz domače in tuje strokovne literature, ki bodo dopolnjena z določenimi znanji, pridobljenimi med

študijem ter praktičnimi izkušnjami. Pri pisanju diplomske naloge bom uporabil naslednje metode:

- analizo vsebine,
- primerjalno zgodovinsko metodo,
- opisno-deskriptivno metodo,
- induktivno ter deduktivno metodo,
- statistično metodo.

Poleg uporabljene strokovne literature bom uporabljal tudi lastne izkušnje ter mnenja drugih.

2 OPREDELITEV PODROČJA IN OPIS PROBLEMA

Z Zakonom o policiji (ZPol), ki je začel veljati 18. julija 1998, je policija postala organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije. Cilj tovrstne preobrazbe slovenske policije je moderna in po evropskih merilih oblikovana policijska organizacija, ki bo sposobna učinkovito odgovoriti na izzive sodobnega življenja in zagotoviti visoko stopnjo varnosti.

Zakon o policiji v 3. členu navaja, da policija opravlja tudi naloge nadzora in urejanja prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet.

Za opravljanje teh nalog policija pri svojem delu uporablja službena vozila policije, ki so določena z Uredbo o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije. Ta uredba določa vozila in plovila policije (v nadaljnjem besedilu službena vozila policije), njihovo barvo in oznake, oborožitev ter posebno opremo policije. Službena vozila policije po tej uredbi so:

- kolesa,
- motorna kolesa (belo-modra, civilna),
- osebni avtomobili (belo-modri specialni patroljni, terenski in večnamenski osebni avtomobili, civilni specialni patroljni in civilni osebni avtomobili),
- specialni oklepljeni avtomobili,
- druga vozila (avtobusi, tovorna in oklepna vozila),
- priklopna vozila,
- plovila (vodna in zračna),
- druga prevozna sredstva.

Za nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, in za zagotavljanje večje pretočnosti in varnosti cestnega prometa, predvsem v času turistične sezone in ob vikendih z lepim vremenom, je najbolj učinkovit prav policist na motornem kolesu. Policist motorist je bistveno mobilnejši; z razdelitvijo klasične policijske patrolje na dva policista, ki na različnih področjih naloge opravljata z motornimi kolesi, pa se lahko bistveno poveča vpliv policije na ravnanje udeležencev v prometu in spoštovanje prometnih pravil. Kljub vsem oblikam usposabljanj in priprav na delo z motornimi kolesi¹ se je potrebno zavedati, da tudi policisti motoristi spadajo v ranljivejšo kategorijo udeležencev v cestnem prometu.

Za marsikatero kritično situacijo med vožnjo z motornim kolesom je policist motorist krivil neustrezno opremo, nepoznavanje tehničnih lastnosti enoslednega vozila², pri tem pa tudi pretiraval v smislu čim prej in ne glede na ceno opraviti svojo nalogo. Ob tem se je le malokrat vprašal, ali je dovolj usposobljen oziroma ali je sledil novostim usposabljanja, katere se v zadnjih letih zelo hitro spreminjajo. Z delom skupine

¹ Motorno kolo je vozilo na dveh kolesih, s stranskim priklopnikom ali brez njega, pri katerem delovna prostornina motorja z notranjim izgorevanjem presega 50 ccm³ oziroma pri katerem konstrukcijsko določena hitrost presega 45 km/h (ZVCP-1, 23. člen, 32. točka).

² Enosledno vozilo je vozilo, katerega sled ni širša od 50 cm (ZVCP-1, 23. člen, 24. točka).

inštruktorjev na področju usposabljanja policistov motoristov je postalo delo strokovno, prav tako pa zajema bistvene elemente sodobnega izobraževanja. Zelo pomembne so tudi povratne informacije s terena, katere kažejo na to, da je podajanje znanja policistov inštruktorjev pravilno usmerjeno ter osnovano na določenem kvalitetnem nivoju znanja.

Organizacija usposabljanja na Uradu za varnost in zaščito je iz dneva v dan pomembnejša, saj enota, ki se ne ukvarja z usposabljanjem svojih zaposlenih, ima le malo možnosti sledenja sodobnim trendom. Nadaljnje usposabljanje je dolžnost in pravica vsakega posameznika, dolžnost Urada za varnost in zaščito pa je, da ga za to ustrezno motivira.

Osnovno usposabljanje za varno vožnjo z motornimi kolesi traja osem ur in se izvede enkrat letno na poligonu in pod vodstvom inštruktorjev Policijske akademije v Tacnu, in sicer pred pričetkom motoristične sezone. Osnovnega usposabljanja so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki naj bi v tekočem letu prvič opravljali naloge na motornih kolesih.

Trening varne vožnje se izvede pred vsako motoristično sezono v organizaciji in izvedbi vsake posamezne policijske uprave pod vodstvom inštruktorjev za vožnjo z motornimi kolesi. Treninga so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki bodo naloge v tekočem letu opravljati z motornimi kolesi in so že uspešno opravili osnovno usposabljanje.

3 UPORABA MOTORNIH KOLES V POLICIJI

3.1 SLOVENSKA POLICIJA SKOZI ČAS

Za začetek oblikovanja današnje policije v samostojni državi Sloveniji štejemo 8. junij 1849, ko je cesar Franc Jožef I. potrdil ustanovitev nove varnostne organizacije v takratni Avstro-Ogrski. Leta 1848 so se pojavile tako imenovane revolucionarne ideje in »prebujanje narodov« je pretreslo cesarstvo, zato je bilo treba poskrbeti za varnost in red v monarhiji. Tako je iz vojaških oddelkov izšlo določeno število vojakov, ki so se preimenovali v orožnike, ki so po Sloveniji bili nastanjeni v orožniških postajah. Orožnikom je poveljeval stražmojster. Cesar Franc Jožef I. je 10. julija 1850, podpisal odlok, ki je predvidel ustanovitev policijskih oblasti v večjih mestih. Najvišji policijski in upravni šef je bil notranji minister na Dunaju. Policijske komisariate so ustanovili v večjih krajih Slovenije. Tem na čelu so bili policijski komisarji, ki so razpolagali z določenim številom policijskih stražnikov. Iz njih so pozneje izšli tudi redarji. Vsi tisti, ki so hoteli postati orožniki in policisti, so morali biti lojalni takratni oblasti in neoporečne preteklosti, zdravi in pismeni in seveda državljani Avstro-Ogrske. Orožniki in policisti so opravljali najrazličnejše naloge s področja državne varnosti, kriminalitete ter javnega reda in miru. O prometni policiji takrat še ni bilo govora, saj avtomobilskega prometa še ni bilo.

Po razpadu Avstro-Ogrske je Slovenija vstopila v državo Srbov, Hrvatov in Slovencev – novo nastalo Jugoslavijo. Orožniki in policisti, ki niso bili slovanskega rodu, so bili odpuščeni. Slovenski orožniki pa so morali priseči novi oblasti in bili vedno bolj podrejeni Beogradu in dvema ministrstvom: ministrstvu za vojsko in mornarico ter notranjemu ministrstvu. Tudi v kraljevini je bila osnovna enota orožniška postaja. V večjih mestih so bile orožniške čete, v Ljubljani pa orožniško polkovno poveljstvo. Pred drugo svetovno vojno so cestni promet nadzorovali policijski stražniki. PolICIJA ni imela motornih vozil, zato so orožniki in policisti opravljali službo peš, le nekaj jih je kolesarilo.

V času druge svetovne vojne in napada na Jugoslavijo so organi narodnoosvobodilnega boja, ki so se uprli okupatorju, ustanovili vaše straže, iz katerih je nastala narodna zaščita in pozneje milica. Po vojni v novi Jugoslaviji so ob enotah milice nastale še druge specializirane službe, ki so skrbele za različna področja varovanja zakonov in lastnine državljanov. Tako so nastali oddelki, ki so se specializirali za kriminaliteto, državno varnost, javni red in mir ter prometno varnost. Tudi po drugi svetovni vojni je bilo kolo le ponekod sestavni del policijske opreme. Avtomobili so le počasi postajali sredstvo za opravljanje policijskega dela, pa čeprav so bile takoj po vojni že organizirane postaje ljudske milice za nadzor cestnega prometa. Miličniki, ki so bili izbrani za urejanje in nadzor prometa, so se za to usposabljali na posebnih tečajih. Najprej sta bili enoti prometne milice organizirani v Ljubljani in Mariboru, zaradi večanja cestnega prometa so sčasoma začeli ustanavljati enote tudi po drugih slovenskih mestih.

Leta 1990 si je Republika Slovenija zagotovila popolno suverenost nad lastnimi organi za notranje zadeve, ki jih organizira po sodobnih metodah na vseh področjih.

3.2 ZGODOVINA UPORABE MOTORNIH KOLES V POLICIJI

Izdelava prvega motornega kolesa sega daleč v zgodovino, in sicer v leto 1885, ko je nastalo prvo motorno kolo z notranjim izgorevanjem, katerega je izdelal Karl Benz³. To motorno kolo je bilo dvotaktno in s tremi kolesi. Še isto leto se je pojavilo prvo motorno kolo z vgrajenim štiritaktnim motorjem, katerega je izdelal Gottlieb Daimler⁴ in je imelo dva kolesa. Od daljnega leta 1885 do današnjega dne je motorno kolo doživljalo različna obdobja. V vseh teh obdobjih se je spreminjalo in postajalo vse bolj tehnično in dovršeno ter izpopolnjeno. Njegova bistvena namembnost se ni spremenila od začetka pa vse do danes. Uporabljalo se ga je v službene in zasebne namene, pogosto pa je bila neizpolnjena želja tako mlajših kot starejših generacij.

Slovenci so v razvoju motornega kolesa dodali tudi svoje znanje in sposobnosti. Leta 1901 je tricikel opremil z motorjem na notranje izgorevanje tudi slovenski mehanik in izumitelj Janez Puh . Na pragu 20. stoletja je osvojil znanje v izdelavi motornih vozil. Še isto leto je nastal tudi Puhov prototip štirikolesnega vozila. Do leta 1914, ko je umrl, so v njegovi tovarni v Gradcu izdelali 5000 motornih koles.

Za upravljanje dela z motornim kolesom se je začela zanimati tudi policija⁵. Predvsem zaradi takratne cenenosti prevoznega sredstva, njegovega vzdrževanja, okretnosti, stanja cest, vse večje razširjenosti uporabe, hitrosti in napredka tehnologije, ki je narekovala nabavo motornih koles.

V Sloveniji so prva motorna kolesa za policijske namene nabavili po drugi svetovni vojni. Do leta 1968 so policisti vozili predvsem motorna kolesa, znamke Puch⁶, Triumph in Jawa. Po tem letu je policija pričela naročati in uporabljati samo motorna kolesa znamke BMW. Vzrok za takšno odločitev je bil v takratni uporabi motornih koles znamke BMW v večini evropskih policij, kar je potrjevalo zaupanje v kvaliteto in s tem zmanjšanje stroškov vzdrževanja. Prva motorna kolesa v policiji so imela prostornino motorja 500 cm³. Med njimi je bil najbolj popularen model iz leta 1965, kateremu so policisti nadeli ime » ČARLI «(slika 1).

Slika 1: Motorno kolo znamke BMW iz leta 1965



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

³ Karl Benz (1844 – 1929) je nemški inženir in pionir med konstruktorji in izdelovalci motornih koles.

⁴ Gottlieb Daimler (1834 – 1900) prav tako spada med nemške inženirje in pionirje med konstruktorji in izdelovalci motornih koles.

⁵ V letu 1992 smo zaradi družbenopolitičnih sprememb izraz milica zamenjali z izrazom policija.

⁶ Slovenec Janez Puch (1962 – 1929), živel v sosednji Avstriji, kjer je izdeloval zelo kvalitetna motorna kolesa znamke Puch in Styria.

Omenjeno motorno kolo je bilo za tiste čase izredno sodobno motorno kolo, saj je imelo celo električni zaganjalnik. Motorno kolo pa še ni imelo vetrnega ščitnika. Leta 1977 je bil prvič preizkušen model motornega kolesa BMW 75/7, s prostornino motorja 750 cm³, dve leti kasneje pa model BMW R 65. Motorno kolo tega tipa je bilo v primerjavi z drugimi modeli, ki so jih uporabljali policisti motoristi, lažje in hitrejše od prejšnjih modelov.

Zaščitna oprema, ki so jo uporabljali takratni policisti motoristi, je bila zelo skromna. Za zaščito telesa so uporabljali usnjene hlače in usnjene površnike, nato usnjene enodelne kombinezone, od 1970 leta naprej pa dvodelne usnjene kombinezone. Zaščitna oprema za glavo je bilo pokrivalo iz trdega usnja, s tršim in debelejšim robom, na katerega so nameščali zaščitna očala. V začetku leta 1980 so začeli uporabljati zaščitne motoristične čelade podjetja BMW, s katerim naša policija sodeluje še danes, saj pri njih kupuje motorna kolesa.

Usposabljanje oziroma praktično vadbo so policisti imeli na delih cest, ki so jih zaprli za promet. Na njih so trenirali vožnjo v zaklonu, preskok ovire, med stožci, vožnjo na raznih podlagah (mivka, makadam - pesek, podlaga, polita z oljem in asfalt) in celo padce z motornim kolesom⁷. Za treninge so se dogovarjali sami, brez predhodnih planov, opomnikov in kakršnih koli načrtov. Pogosto so se zapeljali tudi na vijugaste ceste, kjer so vadili tako imenovane » polaganje⁸ « motorja v zavojih in hkrati preizkušali svoje sposobnosti ter se tudi pomerili med seboj.

Takratna policija ni imela veliko usposabljanj, saj je večino pozornosti namenila taktiki pri policijskih opravilih in skrbi za lastno varnost. Prva, po stroki bolj ločena usposabljanja, so bila za policiste prometnike. Policist je postal prometnik tako, da je vsaj eno leto delal na postaji policije s splošnim delovnim področjem, nato je lahko pisno zaprosil, za delo na področju prometne policije. Tečaj za policista prometnika je trajal tri mesece, od leta 1971 pa je bil skrajšan na en mesec. Dopoldne je bilo teoretično usposabljanje, popoldne pa praktično delo na terenu.

Ob ustanovitvi Kadetske šole za miličnike leta 1967 so s prvo generacijo videli, da bodo potrebovali motorna kolesa in so to vključili v program šolanja. Ta program se je imenoval motoroznanstvo in je vsa ta leta zajemal petintrideset ur usposabljanja in izobraževanja. Pričel se je v drugem letniku in je potekal postopno (teorija–praksa). Vsi, ki so želeli uspešno zaključiti šolanje so morali opraviti izpit, za voznike vozil kategorije A in B.

Sposobnejši policisti motoristi so opravili krajše usposabljanje po delnem programu za spremstvo nekdanjega jugoslovanskega predsednika. To usposabljanje je vodil vojaški starešina za spremstvo iz Zvezne brigade.

Leta 1969 je policija začela pripravljati policiste motoriste v tehniki vožnje z motornimi kolesi za tekmovanje na » ŠIPOV-u⁹«. Ta program je bil nadgradnja v spretnostni vožnji za nadarjene policiste motoriste. Ni pa imel najpomembnejših elementov za

⁷ Padce z motornim kolesom so izvajali z dotrajanimi, vendar še voznimi motornimi kolesi in opremo

⁸ Polaganje je izraz za nagibanje motornega kolesa v ovinku

⁹ Športne igre pripadnikov organov varovanja v nekdanji Jugoslaviji

usposabljanje v tehniki vožnje, ne za začetnike, ne za izkušene policiste motoriste. Na treningu so bili le najboljši policisti motoristi, ki so se udeležili tekmovanja in so trenirali le en mesec pred tekmovanjem.

Leta 1980 je bil pripravljen osnutek programa za usposabljanje v tehniki vožnje. Osnova je bil program tekmovanja, dodane so bile faze glede na zahtevnost posameznega elementa vaje. Po dveletnem preizkušanju je bil omenjeni program potrjen in sprejet na takratnem Republiškem sekretariatu za notranje zadeve. Omenjeni program se uporablja še danes.

3.3 VRSTE IN TIPI MOTORNIH KOLES V POLICIJI

Leta 1986 je slovenska policija nabavila motorna kolesa nemškega proizvajalca BMW, model R 80 RT, s prostornino motorja 800 cm³ in popolno dodatno opremo. Ta model motornega kolesa ima zelo dober, po višini nastavljiv vetrni ščitnik, ki ga je proizvajalec razvijal v vetrovnem kanalu. V okvir motornega kolesa je vgrajen štiritaktni zračno hlajeni pogonski agregat bokser izvedbe s prostornino 798 cm³. Za zaviranje je bilo poskrbljeno s kombinacijo kolutnih zavor spredaj in čeljustno zavoro zadaj (slika 2).

Slika 2: Motorno kolo znamke BMW, model R 80 RT



Vir: lastna fotografija.

V letu 1995 so se odgovorni v slovenski policiji odločili za nabavo novejšega modela policijskega motornega kolesa. Odločili so se za nakup modela K 75 RT istega proizvajalca. Tak model motornega kolesa so imele ostale evropske policije že nekaj let v uporabi. Model K 75 RT je pri nas med prvimi uporabljala postaja prometne policije mesta Ljubljane. Posebnost omenjenega motornega kolesa je v tem, da ga poganja 740 cm³ štiritaktni vodno hlajeni pogonski agregat. Motorno kolo je tudi po videzu precej drugačno od prejšnjih. Na motorno kolo je vgrajen soliden vetrni ščitnik, kateremu pa ni moč nastavljati višine. Motorno kolo zavirajo trije koluti in sicer dva na prednjem in eden na zadnjem kolesu, kateri so podprti z protiblokirno tehniko. Tak način podpore pri zaviranju omogoča varno zaustavljanje vozila tudi na mokrem vozišču in varno zaustavljanje tudi manj veščim voznikom. Tovarna BMW je v letu 1996 zaključila s proizvodnjo modela motornega kolesa tipa K 75 RT za policijsko uporabo (slika 3).

Slika 3: Motorno kolo znamke BMW, model K 75 RT



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

V letu 2000 je prišlo do nabave motornih koles, za katere se je pri operativnem delu na terenu izkazalo, da so zelo kvalitetna. Gre za motorno kolo R 850 RT, ki tako po kvaliteti kot po designu močno izstopa od prej nabavljenih. Motorno kolo je precej atraktivnega videza z zelo veliko dodatne opreme. Velika in tehnično napredna razlika pa je v vzmetenju prednjega kolesa. Standardne teleskopske blažilnike so zamenjali z novostjo tudi v svetovnem merilu z vzmetenjem sistema Telelever. Pri tem sistemu teleskopa le vodita in upravljata kolo, longitudinalna, prek krogelnih zglobov vpeta roka, prenaša ob zaviranju vse sile v ohišje motorja, vzmetenje in blaženje pa opravlja vertikalno v roko vpet blažilnik (slika 4).

Slika 4: Motorno kolo znamke BMW, model R 850 RT



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

V letu 2003 je v policijske vrste zapeljala nova »četa« motornih koles enakega designa kot leta 2000, vendar s tremi bistvenimi izboljšavami. Nov je integralni

zavorni sistem zaviranja, pogonski agregat je 1150 cm³, menjalnik pa ima šest prestav.

Novembra 2005 je policija odpisala nekaj iztrošenih motornih koles znamke BMW model R 80 RT, ki jih je uporabljala že od začetka devetdesetih. Za R 80 RT policisti prometniki na motornih kolesih pravijo, da so bili zaradi njihove okretnosti in dobrih voznih lastnosti zelo priljubljeni in da jih bodo pogrešali. Za potrebe policistov prometnikov s prometnih policijskih postaj je zato policija nabavila nova motorna kolesa znamke BMW, in sicer enaindvajset, model R 1150 RT (slika 5) in štiri motorna kolesa, model F 650 GS (slika 6).

Slika 5: Novih enaindvajset motornih koles, znamke BMW, tip R 1150 RT pred prevzemom v Ljubljani



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

Večji model R 1150 RT je že tovarniško opremljen za policijsko uporabo, manjši model F 650 GS pa so za potrebe policistov opremili doma. Oba tipa motornih koles sta v belo modri barvi, tako kot policijski avtomobili.

Slika 6: Motorno kolo znamke BMW, model F 650 GS



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

Novi motorji so v primerjavi s starimi bolj opremljeni: oba modela imata dve sireni, tri stroboskopske modre luči, ki lahko delujejo sočasno, zaradi svoje izredno močne svetilnosti pa zagotavljata boljšo vidljivost motornega kolesa, ko je na nujni vožnji, imata zaščitni cevni okvir ter sistem proti blokiranju koles pri zaviranju - ABS.

Večji model R 1150 RT ima vgrajen še gasilni aparat, saj se v policiji zavedamo, da je prav policist motorist največkrat prvi na kraju prometne nesreče in lahko tako pogasi začetni požar.

Leta 2007, je policija nabavila motorna kolesa znamke Honda, tip NT 700 VA DAEAUVILLE. Prostornina pogonskega agregata, 680,2 cm³, moč pa 48,3 KW. V začetku leta 2008, so policisti dobili v uporabo tudi motorna kolesa znamke Yamaha, tip FYR 1300 AP.

Na postajah prometne policije po Sloveniji uporabljamo šest različnih modelov motornih koles. Vsako od motornih koles ima svoje specifične značilnosti, ki zahtevajo svojevrsten (spremenjen) način vožnje, kar pa lahko negativno vpliva na voznika pri menjavi motornega kolesa.

Na Uradu za varnost in zaščito smo za opravljanje spremstva varovanih kolon od leta 1998 do leta 2000 uporabljali motorna kolesa znamke BMW, tip K 75 RT, od leta 2000 pa do leta 2003 smo uporabljali motorna kolesa model R 850 RT. Leta 2003, ko je slovenska policija nabavila motorna kolesa model R 1150 RT pa smo vseh dvanajst motornih koles zamenjali za nova, katera uporabljamo še danes.

3.4 STROKOVNI KADER IN ZAPOSILITVENA SHEMA

Usposabljanje policistov motoristov poteka pod nadzorom Delovne skupine za razvoj uporabe policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste, katera je bila imenovana v skladu z Zakonom o upravi¹⁰ (Ur. List RS št. 67/94, 20/95, 29/95, 80/99) in Zakonom o policiji¹¹ (Ur. list RS št. 49/98, 66/98) dne 19. 7. 2000. Delovno skupino sestavlja vodja skupine in 25 članov s statusom inštruktorja. Naloge delovne skupine so:

- priprava predlogov programov usposabljanja za vožnjo z motornimi kolesi,
- ocenjuje ter daje mnenja o nabavi novih motornih koles ter opreme za policiste motoriste,
- strokovno pomaga in sodeluje pri organizaciji vsakoletnih državnih prvenstev v vožnji z motornimi kolesi,
- spremlja razvoj na tem področju v svetu ter skrbi za prenašanje pozitivnih tujih izkušenj v slovensko policijo,
- posreduje strokovna mnenja o vprašanih s tega področja ter opravlja druge dogovorjene naloge.

¹⁰ Zakon o upravi (Zupr, 31. člen)

¹¹ Zakon o policiji (Zpol, 5. člen)

Delovna skupina predstavlja strokovni organ, ki se sestaja enkrat letno v celotni sestavi, drugih sestankov pa se udeležujejo po en predstavnik iz vsake postaje prometne policije, po dva pa iz postaje prometne policije Ljubljana, postaje prometne policije Maribor in Urada za varnost in zaščito.

3.5 PROMETNE NESREČE POLICISTOV MOTORISTOV

Kljub vsem oblikam usposabljanj in priprav na delo z motornimi kolesi se je potrebno zavedati, da tudi policisti motoristi spadajo v »ranljivejšo« kategorijo udeležencev v cestnem prometu. Zaradi tega je potrebno, da policisti, ki opravljajo službo na motornih kolesih, izvedejo program usposabljanja pred pričetkom turistične sezone. V fazi usposabljanja in priprav je potrebno storiti vse, da bodo policisti v kar največji meri usposobljeni za vožnjo motornega kolesa, da bodo deležni ustreznega treninga ter vadbe in da jim bodo posredovana vsa teoretična priporočila ter nasveti, kako varno opravljati policijske naloge na motornem kolesu. Varnost policistov motoristov je in mora ostati prioriteta opravljanja tovrstnih nalog. Predvsem mlajši policisti ter policisti, ki se z delom na motornih kolesih šele seznanjajo, morajo biti deležni pogostejšega nadzora nad svojim delom, tako s strani starešin kakor tudi inštruktorjev za vožnjo z motornimi kolesi.

Zavedati pa se moramo vsi, da se bodo prometne nesreče dogajale še naprej. Potencialni kandidati smo vsi, ki smo udeleženi v prometu. Vedeti pa moramo, da imajo tisti, ki so večkrat v prometu, tudi več možnosti, da so žrtev ali pa povzročitelj nesreče.

Na podlagi ocen Evropske skupnosti in študije, ki so jo opravili na Ministrstvu za promet, lahko trdimo, da smo v Sloveniji izgubili vsako leto na račun prometnih nesreč med 300 in 400 milijonov evrov ali povedano drugače, 600 tisoč evrov za vsako smrtno žrtev, 50 tisoč evrov za vsako hudo poškodbo in 5 tisoč evrov za vsako lažjo poškodbo¹².

Če bi s podobno metodologije izračunali družbene izgube pri prometnih nesrečah policistov motoristov, bi prišli verjetno do precejšnje vsote. V kolikor bi ta denarna sredstva namenili preventivi in vedno boljšemu usposabljanju, bi vsekakor, gledano v finančnem smislu, prihranili vsoto, ki bi odtehtala vse investicije v varnost in treninge za varnejšo vožnjo motornih koles.

Menim, da so člani delovne skupine, ki skrbijo za razvoj uporabe motornih koles in opreme za policiste motoriste, storili bistven korak naprej v smislu varne vožnje oziroma priprav za policiste motoriste pred motoristično sezono po svojih postajah prometne policije in Urada za varnost in zaščito. Priznati pa je treba, da je tej skupini prisluhnil tudi sam vrh slovenske policije, kar daje spodbudo za nadaljnje delo.

Neprijetnosti v zvezi s pripravami pred sezono ostajajo pri skoraj vsaki prometni postaji, saj se soočajo z neprimernimi tereni za izvajanje programa, ker lastnih

¹² (Supe, Andrej, Robert Sušan in Bojan Žlender, 2002)

sredstev za nabavo pripomočkov ni, tako da so policisti v precejšnji meri odvisni od svoje iznajdljivosti.

4 USPOSABLJANJE POLICISTOV MOTORISTOV

4.1 VLOGA IN POMEN USPOSABLJANJA

Osnova usposabljanja za poklic policist motorist izhaja iz osnovnega poklica policista. Prehod iz osnovne šole v izobraževalni program v bistvu že pomeni odločitev za poklic, za katerega se bo mladostnik dokončno izobrazil. Ta odločitev seveda ni enostavna in je pogosto odvisna od vrste dejavnikov. Pomoč mladostniku se pri tej izbiri ne sme ravnati le po kritičnih otrokovih željah ali pragmatičnem zasipanju staršev s podatki o perspektivnosti poklica in tudi ne z vnašanjem njihovih neprepoznanih želja, pričakovanj ali celo neizpoljenih ambicij. Izbira poklica se toliko bolj približuje idealu, kolikor bolj so usklajeni interesi, želje in predstave o tem, kaj bi rad mladostnik v življenju počel, kako razvil dejanske sposobnosti in talente.

Izobraževanje za policista je do leta 1998 potekalo po treh programih. Možnosti izobraževanja in možnosti pridobitve poklica so imeli kandidati po programu POLICIST v štiriletni Srednji policijski šoli Tacen, enako tudi po programu POLICIST PRIPRAVNIK in programu IZPOPOLNJEVANJE POMOŽNIH POLICISTOV.

V sedanjem času si je mogoče pridobiti poklic policista z izobraževanjem v programu izobraževanja odraslih za poklic policista (prekvalifikacija) in programu štiriletno srednje policijske šole. Oba programa, policist pripravnik in program izpopolnjevanja pomožnih policistov, sta bila z uvedbo izobraževanja odraslih in programom prekvalifikacije v letu 1999 ukinjena.

Usposabljanje policistov motoristov je temeljno vodilo za pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o varni vožnji z motornim kolesom, posamezni nadaljnji treningi pa omogočajo, da bo policist motorist uspešno obvladoval tehniko varne vožnje v času mrtve sezone. Tu je mišljeno izvajanje vaj za utrjevanje fizične in psihične kondicije.

Cilji usposabljanja so predvsem:

- obnovitev osnovnega teoretičnega znanja za vožnjo,
- spoznavanje fizikalnih zakonitosti motornega kolesa med vožnjo,
- spoznavanje tehničnih lastnosti in posebnosti motornih koles v policiji,
- usposabljanje za pravilno in varno ravnanje z motornimi kolesi in njihovo vzdrževanje,
- spoznavanje osnovne tehnike varne in pravilne vožnje (trening na poligonu),
- treniranje tehnike vožnje v posebnih pogojih (travnata, blatna podlaga).

4.1.1 Usposabljanje policistov motoristov v preteklosti

Že v preteklosti je bilo poskrbljeno, da so se policisti pred sezono usposabljali v vožnji z motornimi kolesi. Njihova prva motorna kolesa so bila, Triumph, Puch in Jawa, od šestdesetih let naprej pa tudi motorna kolesa znamke BMW. Oprema, ki so

jo imeli policisti motoristi, je bila v začetku skromna. Najprej so imeli usnjene hlače in površnike, kasneje usnjene kombinezone »iz celega« in neke v sedemdesetih letih so dobili usnjene dvodelne kombinezone. Prve čelade so bile iz trdega usnja in z robom (cca 3 cm) okrog glave ter z očali, kasneje so bile čelade poliestrske, brez pregibnega prednjega dela. Skupaj z motornimi kolesi znamke BMW, so v policijo prišle tudi čelade znamke BMW, s pregibnim prednjim delom. Od leta 2000, se v policiji uporabljajo poleg čelad znamke BMW tudi čelade proizvajalca NOLAN, ki ima prav tako pregibni prednji del. Čelada znamke BMW ima v notranjosti nameščeno mikro kombinacijo za komuniciranje med vožnjo z fiksnim mikrofonom, medtem ko ima čelada znamke NOLAN mikrofona nameščen že na tako imenovanem labodjem vratu in ga je možno poljubno premikati.

Treninge so policisti včasih imeli na delih ceste, ki so jih za promet zaprli in trenirali vožnjo v zaklonu, vožnjo med stožci, preskok ovire in vožnje na raznih podlagah (mivka, makadam, asfalt, ki je bil polit z oljem). Trenirali so tudi padce z motorjem. To so počeli s starim, še voznim motornim kolesom in ustrezno obleko. Dandanes bi na GPU UVZ težko našel policista, ki bi počel kaj takega. Za treninge so se dogovorili sami, večkrat pa so zahajali v planinske serpentine, kjer so po ovinkih »brusili¹³« stopalke in se preizkušali med seboj.

4.1.2 Usposabljanje policistov motoristov danes

Na postajah prometne policije se začne sezona vožnje z motornimi kolesi precej podobno kot v preteklosti. Najprej se inštruktorji dogovorijo za skupine, v dogovoru z vodstvom se pripravi raspored in tako se pripravijo moštva, katera pričnejo izvajati program, ki je že vnaprej pripravljen. Moštvo, ki prvo izvede program, se dobi skupaj z inštruktorjema v prostorih enote, kjer si pridobijo »predstavo« celotnega poteka tem ali drugače povedano, kaj se bo izvajalo tekom usposabljanja.

Na začetku usposabljanja inštruktor pove osnove o motornih kolesih, osvežijo se sicer stara, dobro znana dejstva, ki so med letom nekoliko ušla iz glav posameznikom, zato inštruktor predstavi podatke o motornem kolesu, nujnem vzdrževanju, čiščenju, točenju goriva, pritiska v pnevmatikah itd. Za tem se moštvo preseli k opremi posameznika, kjer se zabeležijo pomanjkljivosti, ki jih je pred začetkom motoristične sezone potrebno odpraviti.

V garaži se na motornih kolesih praktično pokažejo prej omenjena dejstva, še zlasti pa se pouči »novo pečena¹⁴« policista motorista o posebnostih, ki so jih izkušeni motoristi zaznali med preteklimi sezonami.

Na poligonu se izvajajo teme oziroma vaje, ki jih pripravi policist inštruktor. Vsa ta teorija in praksa se izvaja v času službe (8 ur). Če policist inštruktor ugotovi, da je posamezniku potrebna dodatna vaja, se v dogovoru z vodstvom dodeli dodatno urjenje.

¹³ Pri nagibanju motornega kolesa v ovinku se s stopalko za noge zadene v tla pri tem pa jo nekoliko odbrusi

¹⁴ Novo pečeni policist je policist, kateri bo v letošnji sezoni prvič opravljal službo z motornim kolesom

4.2 POMANJKLJIVOSTI PRI USPOSABLJANJU

Pomanjkljivosti ocenjujemo na podlagi lastnih izkušenj kot policisti, ki opravljamo naloge policista motorista in imamo izkušnje glede na spremljanje dela na policijski postaji, na terenu in pri spremstvu varovanih kolon.

Neprimernost programa vidimo predvsem v tem, da so kandidati skupina odraslih ljudi, ki je velika za razred srednješolcev, postavljena v srednješolske razmere, kjer jim učitelji po šolskem urniku razlagajo ali predavajo o stvareh, ki se jih morajo naučiti, narediti oziroma opraviti.

Program predavanj obsega natanko določeno število ur. Ugotavljam, da je za praktično preverjanje in urjenje predvideno premalo število ur, na voljo ni sodobnih učnih metod, večina praktičnih primerov situacij pa je samo igrana.

4.3 ORGANIZIRANJE IN IZVEDBA TEORETIČNEGA IN PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA

Namen tečaja izobraževanja in usposabljanja policistov motoristov je spoznati pravilno načrtovanje konkretnega izobraževalnega programa, ki je realiziran v praktični uporabi. Bistvo je seznaniti se s stopnjami oziroma skupinami dejavnosti, ki so značilne za proces dolgoročnega planiranja.

Program usposabljanja obsega teoretični del, izvaja ga Policijska akademija v Tacnu, in praktični del, ki se izvaja na postajah prometnih policij v okviru policijske uprave in Urada za varnost in zaščito v okviru generalne policijske uprave, v šolskem operativno-komunikacijskem centru in vadbenem centru Gotenica.

Namen usposabljanja¹⁵:

- usposobiti policiste motoriste v varni vožnji z motornimi kolesi,
- usposobiti policiste motoriste za pravilno in varno ravnanje z motornimi kolesi in njihovo vzdrževanje,
- usposobiti policiste motoriste za vožnjo z motornimi kolesi pod posebnimi pogoji, kot so vožnja s prednostjo, spremljanje organizirane kolone, spremljanje športnih prireditev itd.

Cilji programa usposabljanja¹⁶:

- policisti motoristi obnovijo najpomembnejša osnovna teoretična znanja za vožnjo in zakonsko predpisane pogoje,
- spoznajo fizikalne zakonitosti obnašanja motornega kolesa med vožnjo – teoretično in praktično,
- spoznavajo tehnične lastnosti in posebnosti motornih koles v policiji,
- spoznavajo osnove tehnike varne in pravilne vožnje – trening na poligonu,

¹⁵ Zapisnik delovnega posveta članov Delovne skupine za razvoj in uporabo policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste (julij 2000)

¹⁶ Zapisnik delovnega posveta članov Delovne skupine za razvoj in uporabo policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste (julij 2000)

- spoznavajo in trenirajo tehnike vožnje v posebnih pogojih – spolzko vozišče, vožnja s povečano hitrostjo, izogibanje oviri in ustavljanje v sili itd.,
- razvijejo in utrdijo sposobnosti in spretnosti, ki jih potrebujejo kot inštruktorji pri opravljanju nalog usposabljanja v tehniki vožnje z motornim kolesom na Policijski upravi in Uradu za varnost in zaščito GPU,
- znajo povezovati teoretični in praktični del usposabljanja v celoto,
- razvijajo sposobnosti in spretnosti za kvalitetno opravljanje del in nalog v času uporabe motornega kolesa.

Usposabljanje delimo na osnovno in nadaljevalno. Osnovnega usposabljanja so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki bodo v tekočem letu prvič opravljali naloge na motornih kolesih. Nadaljevalnega usposabljanja pa so se dolžni udeležiti vsi policisti inštruktorji na posameznih postajah prometnih policij in Urada za varnost in zaščito.

4.3.1 Strokovno teoretično usposabljanje

Strokovno teoretično usposabljanje se izvaja v prostorih Policijske akademije v Tacnu in se izvede po naslednjem programu¹⁷:

- motoroznanstvo (osnove delovanja motornega kolesa, sistemi zaviranja – klasični in ABS, osnove uporabe pnevmatik.),
- fizikalne zakonitosti (splošno znanje o silah, masi in trenju),
- prometna tehnika (delovanje sil na motorno kolo med vožnjo),
- prometna terminologija (cestni elementi (cesta: ravna, vzpon, padec, ovinek in prečni nagib), ureditev vozišča (makadamsko, asfaltno, betonsko), stanje vozišča (suho, mokro, spolzko)),
- praktično urjenje (priprava motornega kolesa, priprava motorista za vožnjo, drža in položaj motorista pri vožnji, speljevanje, ustavljanje, zaviranje, vožnja na poligonu z različnimi vajami za reševanje iz nevarnih situacij, vožnja na različnih terenih in podlagah, prevrnitev – padec motornega kolesa in pravilni postopek pobiranja, vadba na poligonu z vajami za reševanje iz nevarnih situacij pri višji hitrosti, umikanje oviri v zavoj, pravilen padec z motornega kolesa v primeru prometne nesreče).

4.3.2 Teoretično-praktični trening

Trening varne vožnje se izvede pred vsako motoristično sezono (obdobje marec, april, maj) v organizaciji in izvedbi vsake posamezne policijske uprave pod vodstvom inštruktorjev za vožnjo z motornimi kolesi.

Treninga so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki nameravajo opravljati naloge z motornim kolesom v tekočem letu in so že uspešno opravili osnovno usposabljanje.

¹⁷ Zapisnik delovnega posveta članov Delovne skupine za razvoj in uporabo policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste (marec 2001)

Usposabljanje se izvede po naslednjem programu¹⁸:

1. pregled motornega kolesa pred vožnjo (kontrola nivoja olja in goriva, pregled morebitnih poškodb motorja, kontrola pnevmatik, kontrola mrtvega hoda ročice sklopke, kontrola zavor, kontrola teleskopov vilic, kontrola svetlobnih signalih naprav, nastavitve vzvratnih ogledal, kontrola listin motornega kolesa (knjižica vozila, kartica za gorivo, prometno dovoljenje),
2. priprava policista za vožnjo (pravilna uporaba zaščitne opreme – kombinezon, rokavice, škornji, čelada; poudarek na pravilni pritrditvi – nastavitvi pritrdilnega jermena čelade in očiščenega vizirja, spuščanje motornega kolesa s stojala, položaj sedenja, zapenjanje kombinezona, uporaba zasenčene luči),
3. pričetek vožnje (postavljanje v prestavo pred speljevanjem, sklopka, obrati motorja, speljevanje (vrsta speljevanja – enonožno, dvonožno ali z odzivom), pozornost na podlago, s katere se speljuje, vključitev v promet, vključevanje v promet z uporabo modre luči in sirene),
4. vožnja z motornim kolesom v naselju (vožnja z upoštevanjem predpisov, vožnja v gostem prometu skozi križišča, vožnja po ulicah (pozornost na stranske ulice), spreminjanje pasov, varnostna razdalja, pregled nad dogajanjem pred seboj, predvidevanje različnih situacij),
5. vožnja z motornim kolesom izven naselja (vožnja z upoštevanjem predpisov (omejitve hitrosti), vožnja v koloni, prehitevanje, vožnja v ovinek, pozornost na vozišče v ovinkih (pesek in podobno), predvidevanje možnih situacij (nenadne ovire, vključevanje iz stranskih cest),
6. vožnja motornega kolesa s prednostjo in vozila za spremstvo ter patroljiranje z motornim kolesom (na nujni vožnji vedno z vklopom modrih luči in siren, upoštevanje predpisov za vozila s prednostjo in vozila za spremstvo, vožnja v naselju (križišča, ulice), vožnja izven naselja (križišča, prehitevanja, dohitevanja), vožnja, ki je primerna opazovanju cestnega prometa in prometnih prekrškov),
7. trening na poligonu (speljevanje, vožnja po travi – različne podlage, vožnja slalom – dva v paru – eden za drugim, vožnja v krogu – dva v nasprotni smeri, vožnja skozi ovinek – desni – levi, prehiter prihod v ovinek, izogibanje oviri brez zaviranja, izogibanje oviri z zaviranjem, zaviranje do ustavitve motorja, zaviranje – blokada prednjega kolesa, počasna vožnja več motoristov, vožnja po poligonu, ki je predpisan za državno prvenstvo v spretnostni vožnji).

Vsebinske sklope usposabljanja in treninga v tehniki vožnje je potrebno prilagajati dejanskim potrebam, jih sproti preverjati in po potrebi spreminjati in dopolnjevati.

Glede na usposobljenost posameznega policista lahko inštruktor odloči, da se bodo izvajali samo posamezni deli tega programa, ki jih glede na znanje posamezni policist najbolj potrebuje.

¹⁸ Zapisnik delovnega posveta članov Delovne skupine za razvoj in uporabo policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste (oktober 2003)

4.3.3 Relacijska kondicijska vožnja

Pred aktivno motoristično sezono se s policisti, ki so na treningu pokazali ustrezen nivo znanja za varno vožnjo z motornimi kolesi, izvede tudi relacijska kondicijska vožnja (slika 7). Izvede se pod nadzorom motorista inštruktorja. Relacijo vožnje v dolžini 300 kilometrov (možna so odstopanja +/- 50 km) strokovno pripravi inštruktor v sodelovanju z vodstvom postaje prometne policije oziroma Urada za varnost in zaščito.

Slika 7: Kondicijska vožnja



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

Po končanem treningu vožnje in relacijski kondicijski vožnji inštruktor za vsakega policista poda oceno o njegovi usposobljenosti za opravljanje policijskih nalog z motornim kolesom. Oceno posreduje vodji policijske enote, iz katere je policist. V njej lahko inštruktor vodi predloga, da posamezni policist v tekočem letu zaradi preskromnega znanja ponovno udeležiti usposabljanja ali pa, da sploh ne opravlja nalog z motornim kolesom.

4.3.3.1 *Dodatni trening v času aktivne motoristične sezone in izven nje*

V času aktivne motoristične sezone, junij, julij, avgust in september, se enkrat na mesec v času dveh ur izvede dodatni trening vožnje na poligonu. Termini se določijo v sodelovanju in soglasju z vodstvom postaje prometne policije oziroma Urada za varnost in zaščito.

Udeleženci, kateri prvič opravljajo usposabljanje, ter tisti, ki slabše opravijo usposabljanje, naj ponovijo usposabljanje, dokler ne dosežejo primerne usposobljenosti.

4.3.3.2 *Temeljne didaktično-pedagoške metode usposabljanja in treninga ter metodološki pristop in izvedba*

Pri pedagoško-andragoškem delu se uporabljajo naslednje metode:

- razlaga,
- razgovori,
- demonstracije,
- vaje in
- urjenje.

4.3.3.3 *Metodološki pristop in izvedba*

Vsebina programa usposabljanja in trening vožnje z motornim kolesom obsega štiri tematske sklope, v katerih so zajeta znanja, ki jih zahteva strokovna in varna vožnja motornega kolesa.

Pri osnovnem usposabljanju se znanje iz motoroznanstva in druge teoretične vsebine izvajajo v učilnici, praktično pa na ustrezni utrjeni površini (prirejen poligon) in z ustreznimi motornimi kolesi. Pri teoretičnem podajanju snovi se policista motorista seznanijo s fizikalnimi zakonitostmi, prometno tematiko, dinamiko motornih koles in cestno terminologijo.

Pri praktičnem usposabljanju in treningu pa policisti z motornimi kolesi »simulirajo«, preizkušajo in osvajajo ravnanje motornega kolesa v različnih situacijah, ki so predvidene v tem programu.

Inštruktorji izvajajo program v skupinah (4 + 1, na enega inštruktorja štirje policisti), posamezne zahtevne vaje programa pa lahko vadijo s posameznikom.

Inštruktorji lahko v soglasju z vodstvom enote glede na znanje policistov odločijo, da bodo program izvajali tudi v večjih skupinah, vendar le pod pogojem, da bo tudi na tak način zagotovljen ustrezno visok nivo strokovnosti.

Praktično vajo najprej pokaže inštruktor, nato jo izvede policist pod nadzorom inštruktorja, šele nato policisti vadijo sami z motornimi kolesi. Inštruktor vaje spremlja, ugotavlja napake in daje navodila za odpravljanje napak.

Policisti so se dolžni udeležiti planiranega usposabljanja in treninga in pri tem aktivno sodelovati. Zaradi varnosti morajo policisti ustrezno spoštovati red in disciplino na poligonu, upoštevati navodila inštruktorja ter skrbeti za lastno varnost in varnost drugih.

4.3.3.4 Obvezni način preverjanja znanja

Policist mora biti prisoten in aktivno vključen v celotni program usposabljanja in treninga. Po uspešno opravljenem osnovnem usposabljanju policist prejme potrdilo o usposobljenosti za vožnjo s službenim motornim kolesom, ki mu ga izda PA – CIU.

Treninge, ki se izvajajo v policijskih enotah in so določeni v dnevni razporedih, pa beleži inštruktor v knjigi prisotnosti treninga z motornim kolesom.

Po končanem treningu vožnje in relacijski kondicijski vožnji inštruktor za vsakega policista poda oceno o njegovi usposobljenosti za opravljanje policijskih nalog z motornim kolesom.

4.3.4 Trajanje programa

Osnovno usposabljanje za vsakega policista traja osem ur in se izvede enkrat letno v organizaciji in pod vodstvom PA – CIU.

Trening varne vožnje se izvede pred vsako motoristično sezono in traja najmanj dva dni (najmanj osem ur za teoretično-praktični del, drugi del za relacijsko kondicijsko vožnjo) v organizaciji in izvedbi vsake posamezne policijske uprave.

V času aktivne motoristične sezone usposabljanje traja dve uri mesečno.

Enkrat letno se izvede tudi nadaljevalno usposabljanje za policiste motoriste – inštruktorje in traja osem ur v organizaciji in pod vodstvom PA – CIU.

Ostala dodatna usposabljanja za varno vožnjo z motornim kolesom se za posamezno leto določijo s planom, ki ga pripravi delovna skupina za razvoj uporabe policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste v sodelovanju z GPU – sektorjem za cestni promet in PA – CIU.

4.3.5 Pogoji za izvajanje programa

4.3.5.1 Kadrovski pogoji

Teoretične tematske sklope s področja motoroznanstva, fizikalne zakonitosti, prometne tehnike in prometne terminologije izvajajo strokovnjaki, ki področja obvladajo in imajo pedagoško-andragoške izkušnje, predvsem zunanji izvajalci, ki sodelujejo na osnovnem usposabljanju za policista ter na usposabljanjih, ki se izvajajo za policista inštruktorja.

Praktični del usposabljanja in trening pa izvajajo policisti inštruktorji, ki so usposobljeni za podajanje in vodenje praktičnih vaj na poligonu in treningov (aktivni inštruktorji s posameznih Postaj prometnih policij in Urada za varnost in zaščito).

4.3.5.2 Tehnični pogoji

Za izvajanje praktičnega in teoretičnega dela usposabljanja morajo biti izpolnjeni naslednji tehnični pogoji:

- učilnica oziroma primeren prostor opremljen z didaktičnimi pripomočki (tabla, grafoskop, videorekorder, televizor),
- poligon ali ustrezno utrjena površina vsaj v merah rokometnega igrišča,
- ustrezna motorna kolesa (na posamezno PPP oziroma UVZ najmanj dva),
- 50 stožcev, od tega 30 manjših in 20 večjih,
- pripomoček – vodovodna cev na poligonih, kjer je možen dostop do vode.

4.3.6 Izvajalci

Za kvalitetno in strokovno izvedbo programa usposabljanja so odgovorni:

- PA – CIU,
- GPU – sektor za cestni promet,
- PA – SPŠ avtošola,
- policisti motoristi – inštruktorji, člani delovne skupine za razvoj uporabe policijskih, motornih koles in opreme za policiste motoriste,
- zunanji strokovni sodelavci s področja vožnje motornega kolesa.

4.3.7 Usposabljanje policistov motoristov v okviru MNZ

Programi, ki zajemajo usposabljanje policistov prometnikov in motoristov, so programirani za izvajanje v vadbenem centru v Gotenici ali v Ljubljani, kjer pa zaradi nastanitvenih zmožnosti in stroškov ne morejo zajeti zadostnega števila policistov.

Potrebe po usposabljanju policistov motoristov se ne zbirajo na organiziran in sistematičen način, na podlagi dejanskih potreb po določenem ugotovljenem deficitu znanj, nesreč pri delu, analiz zavrženih kazenskih ovadb in predlogov za uvedbo postopkov o prekrških zaradi nestrokovnega dela, ampak se usposabljanje planira glede na obstoječe programe usposabljanja, zmožnosti v vadbenem centru v Gotenici in Ljubljani ter minimalna finančna sredstva, s katerimi razpolagajo policijske uprave za organizacijo usposabljanj na policijskih upravah.

4.4 PRAVNI IN INTERNI AKTI UPORABE MOTORNH KOLES

Motorna kolesa kot službena vozila policije, so kot vsa druga vozila policije predpisana z Uredbo o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije¹⁹, prav tako omenjena Uredba²⁰ predpisuje barvo službenih vozil policije. Z Uredbo²¹ pa je

¹⁹ Uredba o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije, 2. člen

²⁰ Uredba o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije, 3. člen

²¹ Uredba o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije, 4. člen

določeno tudi, da imajo vozila policije napis POLICIJA, znak uniformirane policije in posebne odsevne nalepke.

Zakon o policiji določa, da policisti opravljajo nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet²². Te naloge v času motoristične sezone na postajah prometnih policij opravljajo tudi policisti motoristi.

Program osnovnega usposabljanja in treninga za varno vožnjo z motornim kolesom policistov motoristov, sestavljen s strani delovne skupine za razvoj uporabe policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste, opisuje osnovno usposabljanje za varno vožnjo z motornim kolesom, trening vožnje, relacijsko kondicijsko vožnjo, dodatne treninge v času aktivne motoristične sezone in izven nje, temeljne didaktično-pedagoške metode usposabljanja in treninga ter metodološki pristop in izvedbo, obvezni način preverjanja znanja, trajanje programa, pogoje za izvajanje programa in izvajalce.

²² Zakon o policiji (Zpol, 3.člen)

5 USPOSABLJANJE POLICISTOV MOTORISTOV NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO

5.1 PREDSTAVITEV POLICIJE

Policija je organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve. Policija opravlja svoje naloge na treh ravneh: državni, regionalni in lokalni ravni. Organizacijsko jo sestavljajo generalna policijska uprava, pod katero neposredno spada tudi Urad za varnost in zaščito, policijske uprave in policijske postaje. Sedež policije je v Ljubljani. V Republiki Sloveniji je organiziranih enajst policijskih uprav, in sicer Policijska uprava Celje, Policijska uprava Koper, Policijska uprava Kranj, Policijska uprava Krško, Policijska uprava Ljubljana, Policijska uprava Maribor, Policijska uprava Murska Sobota, Policijska uprava Nova Gorica, Policijska uprava Novo mesto, Policijska uprava Postojna in Policijska uprava Slovenj Gradec. V okviru vsake Policijske uprave je organizirana postaja prometne policije, katera je glede na naravo dela postaja s posebnim delovnim področjem, tako med drugim policisti opravljajo dela in naloge tudi na motornih kolesih. Na postajah prometnih policij in Urada za varnost in zaščito je za delo z motornimi kolesi v policiji usposobljenih 327 policistov, ki pri delu porabljajo 196 enoslednih motornih vozil (med njimi je največ motornih koles - 172), večinoma znamke BMW z različno delovno prostornino motorja z notranjim izgorevanjem.

Dne 8. 11. 2007, je generalni direktor policije prometnim policistom v Republiki Sloveniji predal v uporabo 35 novih motornih vozil znamke HONDA, tip NT 700 VA DEAUVILLE (ABS), katera so vsestransko uporabna, predvsem v mestnih središčih in na državnih cestah. Nova motorna kolesa Honda Deauville NT 700 (ABS) so belomodra, opremljena s policijsko opremo in napravami za dajanje zvočnih in svetlobnih znakov. Cena nabave enega motornega kolesa (z DDV) je bila 10.920 evrov. Njihova prostornina je 680,2 ccm, moč pa 48,3 kW (8000 v/min), (slika 8).

Slika 8: Nova policijska motorna kolesa, znamke HONDA



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

Minister za notranje zadeve je 14. februarja 2008, na ploščadi Urada za logistiko GPU namestniku generalnega direktorja policije Matjažu ŠINKOVČU slovesno predal 14 novih motornih koles znamke Yamaha FJR 1300 AP, v skupni vrednosti 262.382 evrov z vključenim DDV. Takoj po predaji motorjev so se policisti prometniki, med njimi tudi namestnik generalnega direktorja policije, z novimi motorji odpeljali na kondicijsko vožnjo in sicer na 204 kilometrsko traso (Ljubljana – Črni Vrh – Štanjel – Sežana – Postojna – Vrhnika – Ljubljana) in se ustavili tudi na postaji prometne policije v Postojni.

5.2 PROMETNE NESREČE POLICISTOV MOTORISTOV PO PU IN GPU UVZ

Statistični podatki iz leta 2006 (tabela št. 1) nam povedo, da so bili največkrat udeleženi v prometnih nezgodah policisti motoristi, ki med opravljanjem službe prevozijo veliko kilometrov. Tako so bili po šestkrat v prometnih nezgodah udeleženi policisti PPP Ljubljana in Maribor, petkrat policisti PPP Novo Mesto, štirikrat policisti PPP Krško, trikrat policisti PPP Kranj, dvakrat policisti PPP Celje in PPP Murska Sobota, enkrat pa policisti PPP Postojna, PPP Nova Gorica in PPP Koper. Iz te preglednice lahko vidimo, da so v letu 2006 najboljše vozili policisti PPP Slovenj Gradec in GPU UVZ, ki ne beležijo nezgode z motornim kolesom. Vendar pa je pri tem potreben razmislek. Če pa vzamemo 37.906 kilometrov povprečje prevoženih kilometrov na nezgodo za vse slovenske policiste motoriste, se slika o uspešnosti sezone misleč na prevožene kilometre na nezgodo obrne.

Tabela 1: Število prometnih nesreč na prevožene kilometre po PU in GPU UVZ v RS za leto 2006

Policijska postaja	Število nesreč	Število prevoženih km	Število prevoženih km na nesrečo
PPP KP	1	82036	82036
PPP NG	1	60350	60350
PPP PO	1	58984	58984
PPP CE	2	104119	52059
PPP LJ	6	269139	44856
PPP KR	3	114140	38047
PPP MB	6	162053	27009
PPP KK	4	78480	19620
PPP MS	2	34783	17391
PPP NM	5	65956	13191
PPP SG	0	54202	/
GPU UVZ	0	90843	/
SKUPAJ	31	1.175085	413543

Iz te preglednice lahko razberemo, da so glede na prevožene kilometre in število nezgod daleč najbolj srečno vozili policisti GPU UVZ, z veliko manj varno prevoženimi kilometri glede na prometno nezgodo pa jim sledijo ostali. Zastavlja se

vprašanje, ali je to le splet srečnih okoliščin glede na to, da delavci GPU UVZ vozijo motorna kolesa tudi v slabem vremenu in vijugajo med strnjenimi kolonami vozil, ko opravljajo spremstva varovanih kolon. Pri pregledu te preglednice bi se nekateri vodstveni delavci policije morali zamisliti nad tem stanjem. Očitno gre za nezadostno usposobljenost nekaterih voznikov motornih koles ali pa za miselnost, da se njemu ne more nič zgoditi. Policisti prometniki opravljajo delo na terenu, ki ga dobro poznajo, vedo za vse pasti na cestah, kraje, kjer prihaja do nezgod, pa je kljub temu takšno stanje. Vsekakor bi moralo stanje analizirati tudi vodstvo posameznih policijskih postaj ter poiskati vzroke, vendar bi za boljše pojasnjevanje o uspešnosti sezone bilo potrebno obdelati tudi to, koliko kilometrov je prevozil policist posameznik, saj motornega kolesa ne vozijo vsi policisti prometniki. Te podatke pa je zelo težko zbrati.

Na GPU UVZ ima motorno kolo zadolženo vsak policist svoje, v knjižico o prevoženih kilometrih vsakodnevno zaključuje prevožene kilometre. Na koncu motoristične sezone se izračuna koliko kilometrov je v sezoni prevozil policist posameznik, pregleda se koliko je imel prometnih nesreč in okvar na motornem kolesu in na ta način se oceni kako je bila motoristična sezona uspešna, za posameznika. Leta 2006 so imeli policisti motoristi v Republiki Sloveniji pri delu 31 prometnih nesreč z dvema lažjima in eno hujšo telesno poškodbo.

5.3 GENERALNA POLICIJSKA UPRAVA

Generalno policijsko upravo vodi generalni direktor policije, ki je za svoje delo in za delo policije odgovoren ministru za notranje zadeve. Služba generalne direktorja policije opravlja naslednje naloge²³:

- opravlja zadeve v zvezi s funkcijami in pristojnostmi generalnega direktorja in njegovih namestnikov,
- načrtuje in koordinira delo pri pomembnejših sistemskih projektih s področja policijskega dela,
- pomaga in svetuje vodstvu policije pri reševanju posameznih zadev z delovnega področja policije,
- vodi in koordinira sodelovanje policije z ministrstvom, drugimi upravnimi organi in zunanjo javnostjo,
- izvaja strokovno-pravne naloge za potrebe policije,
- sodeluje pri pripravljanju programov usposabljanja s svojega delovnega področja in njihovemu izvajanju,
- usklajuje delo s policijskimi upravami in zagotavlja strokovno pomoč ter sodeluje pri pripravi zakonskih in podzakonskih aktov s svojega delovnega področja,
- sodeluje z organizacijsko enoto MNZ, ki usmerja in nadzoruje delo policije,
- opravlja druge naloge, ki mu jih na podlagi zakonov in drugih predpisov odredi vodstvo policije,
- načrtuje, usmerja, koordinira, izvaja in analizira stike z javnostmi,
- organizira in izvaja informiranje notranje in zunanje javnosti,

²³ Zakon o policiji (Zpol, 6. člen)

- pripravlja dnevni pregled in mesečne analize poročanja medijev,
- sodeluje pri načrtovanju, organiziranju in izvajanju preventivnih akcij,
- načrtuje, koordinira, usmerja in izvaja promocijske aktivnosti,
- opravlja druge naloge, ki so povezane z odnosi z javnostmi.

5.4 OPIS URADA ZA VARNOST IN ZAŠČITO

Urad za varnost in zaščito sodi med relativno mlade strokovne služne, saj je bil ustanovljen maja 1991. Politična, ekonomska, upravna in varnostna osamosvojitve Slovenije je pravzaprav omogočila in hkrati zahtevala prevzem pristojnosti na področju varovanja najpomembnejših domačih in tujih politikov ter institucij. Pred tem je varovanje sodilo v službo državne varnosti, ki je bila podrejena zveznim jugoslovanskim organom. Za zbiranje in ocenjevanje operativnih podatkov varovanih oseb v tedanji republiki je skrbel tretji sektor službe državne varnosti, milica pa je skrbel za varnost nekaterih oseb in zgradb, čeprav se z današnjim obsegom to nikakor ne more primerjati.

Po drugi svetovni vojni so miličniki v Sloveniji varovali poslopje tedanje skupščine in vlade, s presledki pa tudi centralnega komiteja Zveze komunistov in republiškega sekretariata za notranje zadeve. Med stalno varovanimi osebami so bili predsedniki izvršnega sveta, socialistične skupščine, republiškega predsedstva in občasno posamezni ministri. Milica je stražila poslopje avstrijskega generalnega konzulata, medtem ko nekaterih drugih častnih konzulatov ni bilo treba varovati, z izjemo belgijskega leta 1961 zaradi dogodkov v njihovi nekdanji koloniji Kongo.

Slika 9: Spremstvo varovane kolone nekoč



Vir: MNZ RS, GPU, Sektor prometne policije.

Za varnost je bila ustanovljena posebna enota milice, katere ime se je spreminjalo od čete ljudske milice za razhod preko bataljona ljudske milice, varnostnega voda do postaje milice za razhod oziroma zaščitne enote policije. Več dela so imeli ob obiskih tujih državnikov, ko je bilo treba poskrbeti za zavarovanje poti in zgradb, v katerih so se mudili. Glavnino nalog s področja varovanja oseb in objektov so do osamosvojitve

opravljali v glavnem mestu nekdanje skupne države Beogradu, ki je bil tudi središče diplomatskega dogajanja, delno pa jih je opravljala služba državne varnosti.

Z osamosvojitvijo je morala Slovenija poskrbeti za vedno večje število diplomatsko-konzularnih predstavništev, ki so se odpirala v Ljubljani, povečalo se je število domačih in tujih varovanih oseb. Za celovito zagotavljanje njihove varnosti je bil ustanovljen Urad za varnost in zaščito. S prehodom varovanja iz državne v sistem javne varnosti se je postopoma začel spreminjati tudi sistem varovanja.

Urad za varnost in zaščito je bil ustanovljen 15. maja 1991, kot posebna organizacijska enota Republiškega sekretariata za notranje zadeve z nalogo, da organizira, vodi, usmerja, koordinira in nadzira izvajanje nalog na področju varovanja določenih oseb in objektov. Z ustanovitvijo urada so se pričeli procesi vzpostavljanja ustreznega sistema varovanja, prav tako se je v skladu z razvojem stroke urad tudi kadrovsko krepil.

Na Uradu za varnost in zaščito je bila 15. junija 1998, ustanovljena Skupina za motorizirana spremstva. Ob ustanovitvi je štela deset članov. Vodil jo je vodja skupine poleg njega pa še devet uniformiranih policistov motoristov. Skupina je bila že ob ustanovitvi, s svojim delom, zelo učinkovita saj je denimo v prvem polletju opravila 65 spremstev varovanih kolon, med njimi tudi dva in tri dnevna varovanja.

Omenjena skupina je bila zelo aktivna tudi v prvi polovici leta 2008, v tem času je republika Slovenija predsedovala EU. V tem času so policisti Skupine za motorizirana spremstva opravili poleg rednih nalog tudi 45 spremstev varovanih kolon, večinoma dvo in trodnevne. Danes skupina šteje dvanajst članov.

Slika 10: Spremstvo varovane kolone danes



Vir. Lastna fotografija.

Poudariti je potrebno, da policisti na GPU UVZ svoje naloge opravljajo na območju celotne Republike Slovenije, skratka povsod tam kjer potujejo oziroma se zadržujejo domače in tuje varovane osebe.

Policisti GPU UVZ se od »drugih« policistov prometnikov najbolj ločijo v zgodnjih pomladanskih in poznih jesenskih mesecih, ko službo opravljajo s službenimi motornimi kolesi. V primeru milih zim, takrat ko na vozišču ni snega, službo prav tako opravljajo z motornimi kolesi. V primeru sneženja in močnega dežja pa službo opravljajo s službenimi avtomobili. Ostali prometni policisti službena motorna kolesa že pospravijo in službo v tem času opravljajo s službenimi avtomobili. Policisti GPU UVZ za opravljanje službe uporabljajo motorna kolesa znamke BMW R 1150 RT, ki so belo-modre barve (torej z osnovno belo barvo). Z uporabo motornih koles so policisti gibljivejši in hitrejši kot s službenimi belo-modrimi avtomobili, ki se kljub uporabi rdečo-modrih luči in siren stežka prebijajo skozi kolone vozil. Z motornimi kolesi je izvajanje mobilne zapore prometa lažje in hitreje izvedljiva.

5.5 VRSTE IN ŠTEVILO MOTORNIH KOLES TER TEHNIČNO STANJE IN OPREMA NA GPU UVZ

Na GPU UVZ se je od leta 1998 do leta 2000 uporabljalo devet motornih koles znamke BMW, tip K 75 RT. Od leta 2000 do leta 2003 se je uporabljalo dvanajst motornih koles znamke BMW, tip R 850 RT, od leta 2003 naprej pa motorna kolesa znamke BMW, tip R 1150 RT. V sezoni 2006 in 2007 se je uporabljalo dvanajst motornih koles znamke BMW, tip R 1150 RT, s katerimi se je v letu 2006 prevozilo skupaj 90843 kilometrov, v letu 2007 pa 61018 kilometrov. Z vsemi motornimi kolesi se je v letu 2006 prevozilo kar je za 29825 kilometrov več kot v letu 2007, za kar so v veliki meri pripomogle priprave na predsedovanje Republike Slovenije EU v začetku leta 2008. Policisti GPU UVZ so v tem času službo opravljali s službenimi avtomobili. Za delo z motornimi kolesi je bilo v letu 2007 usposobljenih vseh 11 policistov Urada za varnost in zaščito, prav tako kot v letu 2006.

Tabela 2: Primerjava o številu prevoženih kilometrov z motornimi kolesi Urada za varnost in zaščito med letoma 2006 in 2007

Mesec	Prevoženi km leta 2006	Prevoženi km leta 2007
Januar	/	/
Februar	/	/
Marec	2642	2977
April	525	3426
Maj	22681	11670
Junij	14770	12171
Julij	10704	6373
Avgust	4023	4079
September	14376	9895
Oktober	8048	10404
November	13074	23
December	/	/
Skupaj	90843	61018

Slika 11: Garaža z motornimi kolesi na GPU UVZ



Vir: lastna fotografija.

Vsa motorna kolesa znamke BMW, tip R 1150 RT, imajo v povprečju približno 15.000 prevoženih kilometrov in so v tehnično dobrem stanju, zato so kljub manjšim okvaram za uporabo na razpolago skoraj vso sezono.

Tehnična služba tovarne BMW Nemčija za motorna kolesa znamke BMW, tip R 1150 RT – policijska izvedba, priporoča oziroma zahteva uporabo naslednjih tipov pnevmatik:

- sprednje pnevmatike dimenzije 120/70 ZR 17 58 W TL znamke **Metzeler ME Z4B Front**, **Bridgestone BT 020 FE**,
- zadnje pnevmatike dimenzije 170/60 ZR 17 72W TL znamke **Metzeler ME Z4**, **Bridgestone BT 020 RE**.

Tovarna BMW skupaj s proizvajalci pnevmatik testira različne tipe pnevmatik in se nato odloči, kateri tip pnevmatik bodo homologirali skupaj z motornim kolesom oziroma katere priporočajo. Pri tem se odločijo za pnevmatike z najboljšim oprijemom, najboljšo smerno stabilnostjo in najboljšo vzdržljivostjo, pri čemer morajo izpolnjevati zahteve nosilnostnega koeficienta in hitrostnega razreda.

Pri policijskih izvedbah motornih koles je zaradi večje teže motornega kolesa še posebej pomembno upoštevati in uporabljati zahtevan tip pnevmatik, saj imajo predpisane pnevmatike v večini primerov večji koeficient nosilnosti. V primeru uporabe drugih tipov pnevmatik, z manjšim koeficientom nosilnosti, lahko pride do poškodbe pnevmatike oziroma padca motornega kolesa.

Kot je bilo že omenjeno, BMW zahteva uporabo samo zgoraj navedenih tipov pnevmatik. Na tržišču ne obstajajo pnevmatike za zimsko uporabo. Obstajajo sicer pnevmatike z različno trdoto zmesi, vendar so namenjene zgolj različnim tipom motornih koles in različnim stilom vožnje, ne pa različnim letnim časom.

Glede na to, da se pri nizkih temperaturah pnevmatika dejansko ne segreje kot poleti in zaradi tega ne nudi optimalnega oprijema, je temu potrebno primerno prilagoditi tudi stil in način vožnje motornega kolesa, podobno kot poleti, ko pada dež.

Na motornem kolesu je potrebno, da je prednja in zadnja pnevmatika istega proizvajalca in istega razreda, saj je v primeru različnih pnevmatik motorno kolo manj oziroma slabše vodljivo v zavojih in s tem tudi bolj nevarno.

5.6 POSEBNA OPREMA MOTORNIH KOLES ZA OPRAVLJANJE NALOG NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO

Vsa motorna kolesa so opremljena z, dvema sirenama, tremi stroboskopskimi lučmi, od tega ima prednja desna luč filter²⁴ modre barve, prednja leva in zadnja luč pa rdeče barve, kadar je to motorno kolo na čelu varnostne kolone. V primeru, da se motorno kolo uporablja kot zaključno vozilo pa ima na prednji strani oba filtra modre barve, zadnji pa zelene barve. Stroboskopske lučmi ki lahko delujejo sočasno, zaradi svoje izredno močne svetilnosti pa zagotavljajo boljšo vidljivost motornega kolesa, ko je na nujni vožnji. Prav tako so opremljena z zaščitnim cevnim okvirjem in stranskimi kovčki za opremo, ki jo policist motorist potrebuje za delo na terenu. Novejša motorna kolesa so opremljena še s sistemom proti blokiranju koles pri zaviranju – ABS, model R 1150 RT pa ima vgrajen še gasilni aparat.

Slika 12: Motorno kolo na GPU UVZ



Vir: lastna fotografija.

²⁴ Filter je steklo različnih barv, ki pokrivajo rdečo-modro oz. zeleno-modro luč na policijskih vozilih

5.7 ORGANIZIRANJE USPOSABLJANJA POLICISTOV MOTORISTOV NA GPU UVZ

Organizacija usposabljanja policistov motoristov na GPU UVZ poteka po programu usposabljanja policistov z motornimi kolesi in je razdeljen v tri sklope:

- teoretični del usposabljanja,
- praktični del usposabljanja in
- kondicijska vožnja.

Teoretični del usposabljanja se opravlja v prostorih GPU UVZ, kombinirano z objekti, kjer se izvaja praktični del, in sicer pred, med in po opravljenem praktičnem delu usposabljanja. Pri teoretičnem delu je poudarek na naslednjih temah:

- seznanitev s službenimi motornimi kolesi, z njihovimi tehničnimi podatki in vzdrževanjem ter z njihovo pravilno in varno uporabo,
- seznanitev z zaščitno opremo policista motorista,
- seznanitev z zakonskimi določili, ki se nanašajo na voznike motornih koles,
- priprava motorista pred začetkom vožnje,
- seznanitev s prometnimi nesrečami z udeležbo policistov motoristov,
- teoretični del – ostalo.

Praktični del usposabljanja se izvaja na poligonu PA Tacen in sicer na njegovi asfaltni in makadamski površini. Za usposabljanje se uporabljajo tipi motornih koles znamke BMW, ki so v uporabi na GPU UVZ. Pri praktičnem delu usposabljanja se izvajajo naslednje vaje:

- vožnja v omejenem in neomejenem krogu,
- vožnja v slalomu in skozi ožine,
- zaviranje in izogibanje oviri,
- vožnja v ovinku in vožnja skozi ovinek z izogibanjem oviri,
- terenska vožnja.

Vaje praktičnega dela usposabljanja se prilagajajo glede na stopnjo usposobljenosti in predznanje policistov motoristov.

Praktični del usposabljanja policistov motoristov na poligonu PA Tacen se je v sezoni 2007 pričel 13. 3. 2007.

Kondicijska vožnja se opravi po uspešno opravljenem teoretičnem in praktičnem usposabljanju na poligonu in poteka po vnaprej določeni trasi v skupni dolžini od 250 do 350 kilometrov in je načrtovana tako, da so zajete različne vrste cest, tudi izven naselij z vsemi elementi, ki so zajeti v teoretičnem in praktičnem usposabljanju. Trasa kondicijske vožnje se določi in prilagaja glede na vremenske in vozne razmere ter morebitne zapore cest.

Kondicijska vožnja v sezoni 2007 se je na Uradu za varnost in zaščito pričela po uspešno opravljenem praktičnem delu, dne 13. 3. 2007, in je potekala, glede na to, da sta dva od treh inštruktorjev tudi člana delovne skupine za razvoj in uporabo

policijskih motornih koles in opreme za policiste, v dveh skupinah in sicer ena skupina na relaciji: Ljubljana – Grosuplje – Ivančna Gorica – Muljava – Zagradec – Žužemberg – Soteska - Novo mesto – Trebnje – Ivančna Gorica – Grosuplje – Ljubljana.

Druga skupina pa na relaciji : Ljubljana – Vrhnika – Postojna – Razdrto – Ankaran – Koper – Portorož - Koper – Ankaran – Razdrto – Postojna – Vrhnika – Ljubljana.

6 PETI LETNI PREIZKUS POLICISTOV MOTORISTOV

V petek, 26. septembra 2008, je na poligonu Policijske akademije v Tacnu potekal peti letni preizkus policistov motoristov v spretnostni vožnji z motornimi kolesi znamke BMW R 1150 RT in Honda Deauville NT 700 pod vodstvom, vodje avtošole v Centru za izpopolnjevanje in usposabljanje v Policijski akademiji. Namen letnega preizkusa, ki ga organizira Policijska akademija v sodelovanju s sektorjem prometne policije v Upravi uniformirane policije, je preveriti usposobljenost policistov motoristov v spretnostni vožnji z motornimi kolesi.

Preizkusa se je udeležilo skoraj 100 policistov motoristov oziroma enajst ekip postaj prometne policije in ekipa Urada za varnost in zaščito Generalne policijske uprave, ki so letni preizkus opravljali z motornimi kolesi znamke BMW R 1150 RT in devet ekip postaj prometne policije, ki so letni preizkus opravljali z motornimi kolesi znamke Honda Deauville NT 700 .

Policisti motoristi so morali v dveh vožnjah v čim krajšem času in čim bolj spretno in varno prevoziti poligon, udeleženci pa so opravili preizkus po vrstnem redu, ki je bil določen z žrebanjem štartnih števil ekipe na sestanku vodij ekip (posamezni udeleženec je imel štartno številko glede na žreb štartne številke ekipe). Pri posamični uvrstitvi se je upošteval seštevek prve in druge vožnje, za ekipno uvrstitev pa seštevek treh najboljših rezultatov vožnje treh udeležencev.

Policisti motoristi so se preizkusili v ekipni in posamični konkurenci. Ekipo so sestavljali trije policisti in vodja ekipe. Vsak udeleženec je moral biti med preizkusom v predpisani zaščitni opremi za policista motorista (zaščitna čelada, kombinezon, rokavice in škornji).

6.1 SESTAVA POLIGONA

Preizkus je sestavljen iz devetih vaj, ki jih je treba izvesti v čim krajšem času in s čim manj napakami. Te vaje so: start, slalom, vožnja med letvicami, zaklon, ostre zavoje, ožino, osmico, prenos žogice in cilj.

Vožnja, premagovanje ovir, start in zaključek se ocenjujejo oziroma točkujejo. Vsaka napaka šteje določeno število kazenskih točk.

6.1.1 Start

Start je sestavljen iz črte, dolge 0,80 metra, na levem in desnem koncu črte sta postavljena stožca in na obeh stožcih nameščeni žogici. Tekmovalec prične z vožnjo ob žvižgu glavnega ocenjevalca. Nastavljen je tudi senzor za meritev časa, ki je oddaljen 3 metre od startnega stožca.

- dotik stožca + 5 kazenskih točk,
- podrtje stožca + 10 kazenskih točk.

6.1.2 Slalom

Tekmovalec zapelje med stožca, ki sta oddaljena 0,80 metra in nadaljuje s slalomom. Sestavljen je iz sedmih parov stožcev, katerih posamezni par je oddaljen v dolžini 4 metre in v širino 1,10 metra. Na vseh stožcih so nameščene žogice.

- dotik stožca + 5 kazenskih točk,
- podrtje stožca + 10 kazenskih točk.

Slika 13: Vožnja v slalomu



Vir: lastna fotografija

6.1.3 Vožnja med letvicami

Tekmovalec zapelje naravnost v ožino široko 0,27 metra. Ožina je omejena z leve in desne strani z letvicami dolžine 0,30 metra, ki so ena od druge prav tako oddaljene 0,30 metra. Tako je na progi na vsaki strani (levo in desno) po 7 letvic, ki znaša skupno 3,90 metra dolžine vaje. Dimenzije letvice so: dolžina 30 cm, širina 2 cm in višina 2 cm.

- premik letvice + 3 kazenske točke.

Slika 14: Vožnja med letvicami



Vir: lastna fotografija

6.1.4 Vožnja v zaklonu

Zaklon sestavljajo trije deli, ki so postavljeni v obliki narobe obrnjene črke U. Postavljeni so tako, da je prečna letev prosto ležeče postavljena na nosilni palici. Vsak del meri 1,50 metra X 1,60 metra. Oddaljenost delov zaklona je 2 metra.

Tekmovalec mora ob prihodu do prvega elementa ovire težo telesa prenesti na levo ali desno stran motornega kolesa. Pri tem mora stati na tisti nogi, na katero stran je prenesel težo telesa. Druga noga mora biti skrčena ob motornem kolesu.

Med vožnjo mora policist motorist zgornji del telesa skriti za vizir motornega kolesa tako, da je čelada v višini zgornjega roba vizirja.

- podrtje prečne letve + 5 kazenskih točk,
- podrtje enega dela + 10 kazenskih točk,
- nepravilen položaj telesa + 10 kazenskih točk.

Slika 15: Vožnja v zaklonu



Vir: lastna fotografija

6.1.5 Ostri zavoji

Tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema, katera sta med seboj oddaljena 0,80 metra. Po izpeljani ožini zapelje do stožca oddaljenega 5 metrov ter okoli njega zavije v levo, nato okoli stožca oddaljenega 5,70 metra v desno. Po opravljeni vaji tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema, ki sta med seboj na spodnjem delu stožca 0,80 metra.

- dotik stožca + 5 kazenskih točk,
- podrt stožec + 10 kazenskih točk.

Slika 16: Vožnja v ostrih zavojih



Vir: lastna fotografija

6.1.6 Ožina

Tekmovalec zapelje v oviro »vožnja skozi ožino«, ki je omejena s kockami velikosti 1x1 metra (višina x dolžina), katerih notranji robovi so med seboj oddaljeni 1 meter. Na kockah sta postavljena stožca z žogicami.

- dotik ovire + 5 kazenskih točk,
- podrt stožec + 10 kazenskih točk.

Slika 17: Vožnja skozi ožino



Vir: lastna fotografija

6.1.7 Osmica

Tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema v sredini obeh krogov, katera sta med seboj oddaljena 1,40 metra. Po izbiri zapelje v levi ali desni krog. Odpeljati mora oba kroga osmice. Vajo zaključi tako, da zapelje iz osmice na sredini med

obema stožcema, kjer je vajo tudi začel. Osmica je sestavljena iz 30 stožcev, na katerih so žogice. Notranji premer kroga je 7,50 metra. Stožca med notranjim in zunanjim krogom sta med seboj oddaljena 1,20 metra, merjeno od osi stožca. Notranji krog je postavljen z velikimi stožci oznake »PA«, višine 0,47 metra.

- dotik stožca + 5 kazenskih točk,
- podrt stožec + 10 kazenskih točk,
- nepravilno opravljena vaja + 20 kazenskih točk.

Slika 18: Vožnja v osmici



Vir: lastna fotografija

6.1.8 Prenos žogice

Tekmovalec zapelje v koridor med stožci v dolžini 10 metrov. Po širini koridorja so stožci med seboj oddaljeni 1,00 metra, merjeno od spodnjega roba stožca. Po dolžini pa so stožci med seboj oddaljeni 1,00 metra od sredine stožca. Ko tekmovalec zapelje v koridor pobere po 1,00 metra vožnje z desno roko iz podstavka visokega 1,20 metra in oddaljenega od stožca koridorja 0,25 metra žogico. Po 8 metrih vožnje na podstavek visok 1,20 metra, prav tako od koridorja oddaljenega 0,25 metra. Oddaljenost podstavka se meri od roba stožca do roba podstavka. Obe površini podstavka sta velikosti 12 x 12 cm.

- dotik stožca + 5 kazenskih točk,
- podrt stožec + 10 kazenskih točk,
- žogica ni prenesena + 20 kazenskih točk,
- žogica pade med prenosom + 10 kazenskih točk,
- dotik desne roke h krmilu ali telesu + 10 kazenskih točk,
- podrt podstavek + 10 kazenskih točk.

Slika 19: Prenos žogice



Vir: lastna fotografija

6.1.9 Cilj

Po zadnji oviri tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema, ki sta med seboj oddaljena na spodnjem robu stožca 0,80 metra. Na obeh stožcih sta žogici. Po ožini pripelje do cilja, ki je označen z dvema prečnima zaporama oziroma letvama. Pravilna zaustavitev motornega kolesa na cilju je tedaj, ko udeleženec s prednjim kolesom podre letev, zgornja pa ostane na svojem mestu.

Letvi, ki označujeta cilj sta prosto naslonjeni na dveh vodoravnih točkah, na pokončnih letvah. Pokončne letve so visoke 0,60 metra v medsebojnem razmaku 0,80 metra. Spodnja prečna letev je nameščena na višini 0,30 metra od tal, zgornja prečna letev pa na višini 0,56 metra od tal.

Senzor zaključka meritve je na razdalji 6 metrov pred ciljno letvijo.

- dotik stožca v ožini + 5 kazenskih točk,
- podrt stožec + 10 kazenskih točk,
- ne podrta spodnja letev + 10 kazenskih točk,
- podrta zgornja prečna letev + 10 kazenskih točk,
- dotik tal pred zbitjem spodnje letve + 10 kazenskih točk.

Slika 20: Cilj



Vir: lastna fotografija

6.2 TOČKOVANJE

Po končani vožnji, meritve časa in končnem seštevku točk se tekmovalcem vsaka kazenska točka spremeni v 1 sekundo. Skupno število k. t. se prišteje k času vožnje.

Padec, neizpeljana ali izpuščena vaja pomeni diskvalifikacijo tekmovalca. V primeru okvare motornega kolesa se po posvetovanju z mehanikom dovoli ali ne, tekmovalcu ponoven start.

Zmaga tekmovalca, ki je poligon prevozil najhitreje (število k. t. in čas same vožnje).

6.3 OPREMA TEKMOVALCEV

Preizkus policistov motoristov v spretnostni vožnji se opravi s službenimi motornimi kolesi, znamke BMW, tip R 1150 RT in Honda Deauville NT 700. Tekmovalci morajo uporabljati predpisani komplet uniforme, sestavljen iz kombinezona, čelade, zaščitnih rokavic in škornjev. Ostala zaščitna oprema, ki ni predpisana, se lahko uporablja po želji in potrebah policistov motoristov. Dodatki ne smejo spreminjati namena in videza predpisane uniforme. Med preizkusom mora biti čelada pravilno uporabljena (preklopni del čelade mora biti zaprt). Tekmovalci izvajajo preizkus neoboroženi.

6.4 OSEBJE PRI PREIZKUSU

Preizkus policistov motoristov vodi vodja preizkusa, ki mu pomagata pomočnika. Preizkus spremlja glavni ocenjevalec, ki mu pomagajo trije pomočniki.

Komisija za pritožbe sestavljajo glavni ocenjevalec, vodja preizkusa in vodja ene izmed sodelujočih ekip.

7 PREDLOGI IN POBUDE ZA IZBOLJŠANJE USPOSABLJANJA POLICISTOV MOTORISTOV NA URADU ZA VARNOST IN ZAŠČITO

Kvaliteta usposabljanja policistov motoristov temelji na organiziranju izobraževalne službe na Generalni policijski upravi in na posameznih policijskih upravah, organiziranju skupine inštruktorjev na postajah prometnih policij in Uradu za varnost in zaščito, kateri bodo skrbeli za izvajanje usposabljanja po enotnih programih.

Pomembna novost je tudi zavedati se pomembnosti vrednotenja samega usposabljanja in merjenje učinkov usposabljanja na strokovnost in učinkovitost dela policistov. S tem bi usposabljanje na postajah prometne policije in Urada za varnost in zaščito pridobilo bolj sistematičen in celovit okvir. Usposabljanje bi se bistveno približalo uporabniku – policistu motoristu.

Glede na prihajajoče družbene spremembe se bo potreba po strokovnem usposabljanju in izobraževanju policistov motoristov še povečala in bo obstoječi sistem izobraževanja potrebno spremeniti tako, da bo manj centraliziran na Ljubljano in bolj prisoten na vsaki policijski upravi ter s tem približan uporabniku – policistu motoristu .

Tudi dolžina in čas usposabljanja sta elementa, ki vplivata na njegovo učinkovitost, saj je veliko lažje motivirati udeležence tri dni kot dva tedna ali več, zato je potrebno dobro premisliti, ali je smotrno imeti eno daljše usposabljanje ali več krajših. Krajše in učinkovitejše usposabljanje se udeležencem vtisne v spomin, še posebej, če je izvedeno strokovno, kar pomeni, da so bila upoštevana vsa andragoška načela.

Z lastnimi izkušnjami sem prišel do spoznanja in ugotovitev, da policisti motoristi potrebujejo usposabljanja na praktičnih primerih, saj svoje delo večinoma opravljajo na terenu.

Usposabljanje policistov motoristov mora v prihodnosti temeljiti na dolgoročnem planiranju v izobraževanju.

Glede na to, da je sistem tovrstnega izobraževanja nov, še ni primernih in ustreznih učnih gradiv, kar kandidatom tudi otežuje individualno razširjanje znanja.

Pri usposabljanju policistov motoristov so v večini primerov izvajalci programa policisti inštruktorji, kateri pa nimajo dovolj izkušenj ter niso usposobljeni z ustreznimi andragoškimi znanji, zaradi česar je usposabljanje velikokrat posplošeno brez zaključka.

Osnovni namen zaključnih ugotovitev je sodelujoče v procesu usposabljanja opozoriti na sodobne smernice in pogoje, ki morajo biti zagotovljeni za čim učinkovitejše in racionalnejše usposabljanje policistov motoristov, od ugotavljanja in ocenjevanja potreb, planiranja, izdelave programov, priprave do izvedbe programov usposabljanja.

Ustrezna strokovna usposobljenost policistov motoristov močno vpliva na uspešnost delovanja policije in ima pomembno vlogo v razvojnih procesih družbe, zato je policija kot organizacija dolžna skrbeti za stalno in organizirano usposabljanje policistov motoristov v okviru notranjih organizacijskih enot, kot so postaje prometnih policij in GPU UVZ na državni ravni, ter spremljati kakovost in učinkovitost.

Ugotovljene pomanjkljivosti pri usposabljanju za poklic policist motorist ter smernice Evropske unije za področje izobraževanja in usposabljanja odraslih kažejo na to, da je na področju zagotavljanja in spremljanja kakovosti ter učinkovitosti usposabljanja potrebno še veliko narediti.

Cilj vsakega usposabljanja policistov motoristov je pridobitev potrebnih manjkajočih znanj, spretnosti, sposobnosti in navad za čim strokovnejše opravljanje nalog na terenu ter izboljšanje tehnike vožnje.

8 ZAKLJUČEK

Da bi lahko zagotavljali strokovnost dela policista motorista, mora usposabljanje temeljiti na metodološko zgrajenem sistemu, ki mora biti usmerjen v prihodnost, biti v stalnem stiku z okoljem in zaposlenimi, uvajati vedno nove tehnologije in metode učenja in dela, sproti ugotavljati potrebe usposabljanja ter sprejemati ustrezne akcije usposabljanja za zadovoljitev teh potreb.

Pri obravnavanju usposabljanja za poklic policist motorist sem ugotovil več nepravilnosti, pomanjkljivosti, zastarelih metod dela, kar je nujno potrebno spremeniti, če želimo iti v korak z razvojem družbenih sprememb.

Iz lastnih izkušenj ugotavljam, da sedanji sistem usposabljanja ne ustreza, glede na potrebe po pridobivanju aktualnega strokovnega policijskega znanja. Pomanjkljivo je zlasti ugotavljanje potreb po usposabljanju in vrednotenje učinkov usposabljanja. Povečati je potrebno tudi število ustreznih usposabljanj za policiste motoriste in jih za dodatna usposabljanja ustrezno motivirati.

Usposabljanje policistov motoristov na GPU UVZ poteka pod nadzorom treh policistov motoristov – inštruktorjev in po Programu osnovnega usposabljanja in treninga za varno vožnjo z motornim kolesom policistov motoristov. Usposabljanje se prične spomladi, ponavadi meseca marca in poteka v dveh sklopih. V prvem sklopu se policistom motoristom, med izvajanjem praktičnega usposabljanja na poligonu, predstavijo novitete na področju teorije in uporabe motornih koles v policiji. Po uspešno opravljenem prvem delu usposabljanja sledi kondicijska vožnja z motornimi kolesi po vnaprej določeni trasi, dolgi do 350 kilometrov. Po uspešno opravljenem osnovnem usposabljanju, so policisti motoristi, teh je na GPU UVZ 11, usposobljeni za vožnjo in delo z motornimi kolesi v policiji.

Ustrezno izvedeno usposabljanje bo prispevalo k večji varnosti policistov motoristov v cestnem prometu in nenazadnje večjo varnost varovanih oseb. Če bomo z načrtovanimi aktivnostmi za posamezni odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali katero življenje, bo nedvomno dosežen namen. Zavedati se moramo, da bosta le pravilen odnos voznikov enoslednih motornih vozil do prometnih pravil (uporaba varnostne čelade, vožnja s prilagojeno hitrostjo, vidnost, neagresivna in varna vožnja idr.) in spoštovanje teh udeležencev kot enakopravnih v cestnem prometu med vozniki osebnih avtomobilov, tovornih avtomobilov idr. (upoštevanje pravil o prednosti idr.) prispevala k večji stopnji varnosti. Torej je usposabljanje le eno od mnogih dejavnikov, s katerim lahko obvarujemo življenja v prometnih nesrečah.

Učinkovitost usposabljanja policistov motoristov ima lahko velik vpliv na uspešnost policije kot organizacije. Glavna vzroka za slabo učinkovitost sta pomanjkanje teoretičnega znanja in praktičnih izkušenj sodelujočih v tem procesu: organizatorjev in izvajalcev usposabljanja ter vodilnih in vodstvenih delavcev na vseh ravneh. Namen je sodelujoče v tem procesu opozoriti predvsem na sodobne pristope k zagotavljanju učinkovitega usposabljanja policistov motoristov in vplivati na

povečanje učinkovitosti usposabljanj, s tem pa v končni fazi na povečanje stopnje doseganja postavljenih ciljev policije.

Strokovno izobraženi in usposobljeni kadri so temeljni dejavniki razvoja, kakovosti in uspešnosti vsake organizacije, s tem tudi GPU UVZ, zato je razumljivo, da tako v svetu, kot tudi pri nas, policija temu področju posveča vedno večjo pozornost.

Slaba učinkovitost usposabljanja ima lahko velik vpliv na uspešnost posameznih postaj prometnih policij, ki so notranje organizacijske enote policije kot organizacije. Razlogov za slabo učinkovitost je lahko več, mednje pa prav gotovo sodi tudi pomanjkanje teoretičnega znanja in praktičnih izkušenj sodelujočih v tem procesu.

Osnovno vodilo usposabljanja policista motorista naj bi bilo, da mora postati drugačen, boljši od drugih, biti human v situacijah, ki niso humane, in v vsakem trenutku in položaju ukrepati hitro, skladno z zakonodajo, predvsem pa učinkovito.

Razmišljanja so namenjena predvsem izvajalcem usposabljanj za poklic policist motorist, organizatorjem in koordinatorjem ter vodilnim in vodstvenim delavcem v policiji na državni, regionalni in lokalni ravni, ki imajo neposredni interes za povečanje delovnih rezultatov, zavedajoč se, da kakovostna in učinkovita usposabljanja v veliki meri prispevajo k povečanju oziroma izboljšanju delovne uspešnosti. Ker se zavedamo napak, katere nastajajo oziroma do katerih prihaja med usposabljanjem, lahko zavestno vplivamo na nujno zvišanje izboljšanja dela organizatorjev in izvajalcev ter učinkovitejšo porabo denarja, ki je temu namenjen, prav tako pa na povečanje privlačnosti usposabljanja in krepitev vezi med usposabljanjem in delom.

LITERATURA

1. Ferjan Marko. Organizacija izobraževanja. Moderna organizacija, Kranj, 1999,
2. Jereb, Janez. Strokovno izobraževanje in razvoj kadrov. Moderna organizacija, Kranj, 1987,
3. Kranjc, Ana. 1997, Izobraževanje ob delu. Dopisna delavska univerza Univerzum, Ljubljana, 1997,
4. Milič, Sikirica. Vzgojno izobraževalni programi v usmerjenem izobraževanju. Skupnost izobraževalnih centrov v Republiki Sloveniji, Ljubljana, 1987,
5. Sternad, Gabrijel. Organizacija cestnega prometa. Višja prometna šola, Maribor, 2005,
6. Supe, Andrej, Robert Sušanj in Bojan Žlender. Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu, Ljubljana, 2002,
7. Avto magazin. 24/96, 19/93,
8. BMW Motorrad. št. 17/93, januar 16. 1993,
9. MNZ, GPU, Delovna skupina za razvoj uporabe policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste. Program osnovnega usposabljanja in treninga za varno vožnjo z motornim kolesom policistov motoristov, Ljubljana, 2001
10. MNZ, GPU, Slovenska policija, Ljubljana, 2002
11. MNZ, Policija, Sporočila za javnost. URL <http://www.policija.si/>, maj 25, 2007,
12. Motosvet. URL <http://www.motosvet.com>, december 6, 2005,
13. Treven, Sonja. Management človeških virov, Ljubljana, 1998,
14. Uredba o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije, Uradni list RS št. 45/2006, 32/2007,
15. Varnost. 3/07, julij 26, 2007,
16. Zakon o policiji (ZPol-UPB6), Uradni list RS, št.107/2006,
17. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5) objavljen v Uradnem listu RS, št. 56/08 z dne 6.6.2008,
18. Zapisniki delovnih posvetov Delovne skupine za razvoj uporabe policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste.

SEZNAM SLIK

Slika 1: Motorno kolo znamke BMW iz leta 1965.....	6
Slika 2: Motorno kolo znamke BMW, model R 80 RT.....	8
Slika 3: Motorno kolo znamke BMW, model K 75 RT.....	9
Slika 4: Motorno kolo znamke BMW, model R 850 RT.....	9
Slika 5: Novih enaindvajset motornih koles, znamke BMW, tip	10
Slika 6: Motorno kolo znamke BMW, model F 650 GS.....	10
Slika 7: Kondicijska vožnja.....	19
Slika 8: Nova policijska motorna kolesa, znamke HONDA	24
Slika 9: Spremembo varovane kolone nekoč.....	27
Slika 10: Spremembo varovane kolone danes	28
Slika 11: Garaža z motornimi kolesi na GPU UVZ.....	30
Slika 12: Motorno kolo na GPU UVZ	31
Slika 13: Vožnja v slalomu	35
Slika 14: Vožnja med letvicami.....	35
Slika 15: Vožnja v zaklonu	36
Slika 16: Vožnja v ostrih zavojih	37
Slika 17: Vožnja skozi ožino	37
Slika 18: Vožnja v osmici	38
Slika 19: Prenos žogice	39
Slika 20: Cilj	40

SEZNAM TABEL

Tabela 1: Število prometnih nesreč na prevožene kilometre po PU in GPU UVZ v RS za leto 2006.....	25
Tabela 2: Primerjava o številu prevoženih kilometrov z motornimi kolesi Urada za varnost in zaščito med letoma 2006 in 2007.....	29

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

GPU – Generalna policijska uprava

MNZ – Ministrstvo za notranje zadeve

PA – Policijska akademija

PA – CIU – Policijska akademija – Center za izpopolnjevanje in usposabljanje

PA – SPŠ – Policijska akademija – Srednja policijska šola

PU – Policijska uprava

PPP – Postaja prometne policije

UVZ – Urad za varnost in zaščito

RS – Republika Slovenija

ZPol – Zakon o policiji

IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA

Podpisani Aleš POVŠE, rojen 8. 7. 1968 v Kranju, s svojim podpisom potrjujem, da sem avtor diplomskega dela z naslovom Usposabljanje in izobraževanje policistov motoristov in se strinjam z objavo diplomskega dela na internetu.

Diplomsko delo je lektorirala univ. dipl. prof. Erna KRUŠNIK.

Ljubljana, december 2008

Podpis:
Aleš POVŠE