



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

OBČINSKA REDARSTVA IN UPORABA MODRIH LUČI

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.
Lektorica: mag. Katarina Jaklitsch Jakše

Kandidat: Sandi Pavlović

Ljubljana, november 2016

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Ljubu Zajcu, univ. dipl. prav., za strokovno pomoč pri pripravi in izdelavi diplomske naloge.

Posebna zahvala gre staršem in vsem bližnjim, ki so me podpirali v času študija in pisanju diplomskega dela.

IZJAVA

»Študent Sandi Pavlović izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ljuba Zajca, univ. dipl. prav.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne: _____

Podpis: _____

POVZETEK

Občinska redarstva imajo vedno večjo vlogo in večji vpliv na varnost v lokalni skupnosti. Skupaj s policijo imajo velik pomen pri varnosti v cestnem prometu in javnem redu in miru, saj je policija velik del nalog prepustila občinskim redarstvom. Pri tem ne mislimo le na parkiranje na pločniku. Že nekaj časa lahko občinski redar s pomočjo loparja za urejanje prometa ali s pokončno dvignjeno roko z odprto dlanjo ustavi vozilo (na primernem mestu), ki je recimo prevozilo rdečo luč. Občinski redar ima tudi pravico zahtevati osebni dokument od osebe, ki s svojim obnašanjem in ravnanjem na določenem kraju ali ob določenem času vzbuja sum, da bo ogrozila varnost ljudi ali premoženje, izvršuje ali je izvršila prekršek ali kaznivo dejanje, ki se preganja po uradni dolžnosti.

V diplomski nalogi bomo predstavili zgodovino občinskega redarstva, analizirali, ali je smiselna uporaba modre luči v občinskih redarstvih, predstavili podobne službe, ki imajo za izvrševanje svojih nalog pravico uporabiti modro luč in na koncu oblikovali lastno stališče do uporabe modre luči v občinskih redarstvih.

KLJUČNE BESEDE

- občinsko redarstvo, modra luč, varnost cestnega prometa, pooblastila, naloge redarstva, javni red in mir

SUMMARY

Municipal officers have an increasing role and influence on the safety of the local community. Because a large part of the police tasks have been left to the municipal officers, together with the police they have a great importance for the road safety and public order. I am not just referring to controlling parking on the sidewalk, but also to the power of municipal policemen using a stop sign for traffic control or vertically raising a hand with an open palm in order to stop the vehicle (in a suitable place), which has committed an offense (eg. Traveled over a red light). A municipal policeman has the right to request the identification documents of the person who, through their behavior and actions in a certain place or particular time, arouse suspicion by endangering the safety of a person or property or is committing an offense or could have committed an offense that could be charged on official duty.

In this thesis, I will present the history of municipal officers and analyze the policy of the use of blue lights by municipal officials. I will also present a similar job which also has the task to use blue lights on the job.

In the end I will explain my own conclusion on municipal police and the use of blue lights.

KEYWORDS

- municipal police, blue light, road safety, full powers, mission municipal police, public order

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	Metode	1
1.2	Opredelitev problema	2
1.3	Cilji naloge.....	3
2	ZGODOVINA OBČINSKEGA REDARSTVA	4
3	PRAVNI ASPEKTI, NALOGE IN POOBLASTILA OBČINSKEGA REDARSTVA	6
3.1	Zakon o občinskem redarstvu.....	8
3.2	Zakon o pravilih cestnega prometa in zakon o cestah	9
3.3	Odlok o ureditvi in pravilih cestnega prometa v Mestni občini Kranj.....	12
3.4	Odlok o javnem redu v Mestni občini Kranj.....	13
3.5	Uporaba rumene luči in občinska redarstva.....	14
4	ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE OBČINSKIH REDARSTEV V SLOVENIJI	16
4.1	Medobčinski inšpektorat in redarstvo Kranj	17
5	UPORABA MODRIH LUČI	23
5.1	Policija.....	23
5.2	Carina	24
5.3	DARS	26
5.4	Zaščita in reševanje	27
5.5	Primerjava nalog občinskega redarstva z nalogami drugih služb ter uporaba modrih luči.....	28
6	ANKETA	29
7	MNENJA O UPORABI MODRE LUČI	37
8	ZAKLJUČEK	38
9	VIRI	39
	PRILOGA 1	41

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Vozilo medobčinskega redarstva Kranj</i>	15
<i>Slika 2: Službeno vozilo policije</i>	24
<i>Slika 3: Službeno vozilo Carinske uprave RS</i>	25
<i>Slika 4: Službeno vozilo DARS</i>	26
<i>Slika 5: Reševalno vozilo</i>	27

KAZALO GRAFOV

<i>Graf 1: Status anketiranja</i>	29
<i>Graf 2: Pogostost uporabe rumene luči</i>	30
<i>Graf 3: Najpogostejša uporaba rumene luči</i>	30
<i>Graf 4: Ogroženost življenja v času uporabe rumene luči</i>	31
<i>Graf 5: Zavarovanje kraja prometne nesreče in opozarjanje z modrimi lučmi</i>	31
<i>Graf 6: Opozarjanje na varnost udeležencev prireditve na cestah</i>	32
<i>Graf 7: Hitro in učinkovito preprečevanje ali odprava onesnaženja okolja z modrimi lučmi</i>	32
<i>Graf 8: Modre luči bolj kvalitetno opozarjajo na nevarnost na lokalni cesti</i>	33
<i>Graf 9: Z modrimi lučmi bi bolj kvalitetno opozarjali na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu</i>	33
<i>Graf 10: Boljši in kvalitetnejši nadzor izrednega prevoza po javnih cestah z uporabo modrih luči</i>	34
<i>Graf 11: Ustavljanje s svetlobnim in z zvočnim signalom kršitelja med vožnjo</i>	34
<i>Graf 12: Učinkovitejše izvajanje nalog občinskega redarstva z modrimi lučmi</i>	35

SEZNAM KRATIC

OPV:	Občinski program varnosti
PUO:	Pooblaščen uradna oseba
DARS:	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.
MOR:	Medobčinsko redarstvo
PP Kranj:	Policijska postaja Kranj
MOK:	Mestna občina Kranj
NMP:	Nujna medicinska pomoč

1 UVOD

Občinski redarji imajo v resnici dolgoletno tradicijo, skozi katero so pridobivali različna pooblastila in naloge. V tem času so imeli različne nazive, kot so nočni stražar, stražmojster, stražnik, čuvaji ipd. V obdobju skupne države se prvič pojavi naziv »redar«, ki ga uporabljamo še danes. Takrat so bili redarji mišljeni za določene naloge na področju prometa (predvsem mirujoči promet). Občine so organizirale redarske službe in svoje redarje, ki so takrat skrbeli za krajevni promet in komunalni red. V nekaterih državah bivše Jugoslavije imajo redarji še vedno naziv komunalni redarji in opravljajo podobne naloge kot na začetku skupne države. Pri nas smo spremenili naziv v »občinski redarji« ter jim po samostojnosti skozi čas dodajali vse več nalog in pooblastil.

Slovenska policija je tako prepustila redarjem zajeten del nalog glede varnosti v prometu. Prav tako so bili policisti mnenja, da bi skupaj vzdrževali javni red in mir. Glede na vse večji obseg nalog in prenašanje pooblastil se pojavi vprašanje - ali bi bilo smiselno dodeliti občinskim redarstvom tudi uporabo modre luči?

Redarstvo ni tipična služba občinske, mestne oziroma medobčinske uprave. Enako velja tudi za redarja, ki prav tako ni tipično delovno mesto uradnika občinske oziroma mestne uprave. Redar je PUO (primerjava s policijo), katerega delo je v večini represivnega značaja. Ker redar opravlja delo na podlagi diskrecijske pravice odločanja iz področja svojega dela, je podvržen najrazličnejšim pritiskom, konfliktom in celo fizičnemu obračunavanju, verbalnim grožnjam, vlečenju za rokav, odrivanju, preprečitvi uradnega dejanja ter drugim neugodnim delovnim razmeram. Te posledice se odražajo tako v službenem kot privatnem času. Redar opravlja svoje naloge z zelo podobnimi metodami in načini kot sorodne službe (policija, inšpektorji, carina), vendar s to razliko, da pri svojem delu nima takšne količine ustreznih mehanizmov zaščite kot navedeni, kar se odraža na pritiskih in drugih oblikah nasilja nad redarjem (OPV Kranj).

1.1 METODE

Za pisanje diplomskega dela smo uporabili deskriptivno metodo, metodo analize pisnih virov (strokovne literature, zakonodaje, člankov itd.), metodo analize internetnih virov, anketiranje občinskih redarjev Medobčinskega inšpektorata in redarstva Kranj, Medobčinskega inšpektorata in redarstva občin Bled, Bohinj in Železniki, Občinskega redarstva Radovljica in Medobčinskega inšpektorata in redarstva Občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica in osebno poznavanje problematike.

1.2 OPREDELITEV PROBLEMA

Policija, DARS, Nujna medicinska pomoč in Carina imajo različna pooblastila in uporabljajo modre luči. Glede na širitev nalog in pooblastil redarstva se postavlja vprašanje smiselnosti uvedbe in uporabe modrih luči tudi pri njih. Vzemimo za primer ustavljanje vozil. Policisti, DARS in Carina lahko ustavljajo izven vozila ali ustavijo vozila s službenim vozilom s pomočjo modre svetilke in svetlobne table. V primeru ustavljanja vozila s pomočjo svetlobne table, mora voznik postopno zmanjšati hitrost in ravnati po odredbi, izpisani na svetlobni tabli (ZPrCP 101. člen 3. odstavek 2. vrstica).

Policisti lahko ustavijo vozilo tudi z modro svetilko in kratkim zvočnim znakom s sireno. Voznik, za katerim vozi policijsko vozilo, ki daje tak znak, mora postopno zmanjšati hitrost in ustaviti ob robu ali zunaj vozišča. Pri tem je pomembno, da voznik in potniki ne smejo izstopiti iz vozila, dokler jim policist tega ne dovoli (ZPrCP 101. člen, 3. odstavek, 3. vrstica). Torej mora policist za izvrševanje pooblastil vozilo najprej ustaviti. Modre luči so nameščene na vozilih:

- policije,
- državnih organov, ki se uporabljajo za prevoz varovanih oseb iz uredbe, ki določa varovane osebe,
- vojaške policije,
- reševalnih in specialnih vozil za izvajanje nujne medicinske pomoči,
- gasilcev,
- carinske službe,
- cestninskih nadzornikov,
- Prometnega inšpektorata Republike Slovenije,
- mobilne enote Veterinarske uprave Republike Slovenije, s katerimi se opravlja nadzor prevozov v cestnem prometu,
- za prevoz zaprtih oseb Uprave Republike Slovenije za izvrševanje kazenskih sankcij, državnega tožilstva in preiskovalne službe sodišča ter
- civilne zaščite (Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo).

Omenjena vozila s prednostjo lahko posebne svetlobne in zvočne znake uporabijo tudi za zavarovanje in ogled kraja prometne ali druge nesreče.

Občinski redarji lahko pri nadzoru prometa ustavijo vozilo le takrat, ko so sami kot pooblaščen uradna oseba neposredno zaznali kršitev. Vozilo ustavijo s pokončno dvignjeno roko z odprto dlanjo. Pri izvajanju tega pooblastila lahko uporabijo lopar za urejanje prometa ali ročno svetilko s svetlobnim filtrom rdeče barve. Občinski redarji imajo pooblastilo za nadzor varnega in neoviranega prometa v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja, vendar v primeru, ko zaznajo kršitev iz svojega

vozila, ne morejo ukrepati. Pojavlja se vprašanje, ali bi bilo smiselno občinskim redarjem podeliti uporabo modre luči za izvajanje svojih pooblastil v celoti.

1.3 CILJI NALOGE

V diplomski nalogi bomo postavili cilje naloge in oblikovali nekatera lastna stališča in domneve (o uporabi rumene luči, uporabi modre luči, vozil s prednostjo itd.) in jih posredovali širšemu krogu ljudi. Uporabnost diplomskega dela se bo pokazala z vse večjo intenzivnostjo laičnih in strokovnih razprav ob morebitnem sprejemanju odločitev o uporabi modre luči v občinskih redarstvih. Danes imamo šele prve začetke strokovnih razprav med posameznimi redarji o potrebi oz. ne potrebi uporabe modre luči.

Trenutno obstaja kar nekaj stališč za uporabo modre luči in proti njej v službi občinskega redarstva.

Stališča za so:

- učinkovitejše izvajanje pristojnosti,
- večja prometna varnost,
- zavarovanje kraja prometne nesreče,
- preprečitev ali odprava onesnaževanja okolja,
- izvedba nujnih nalog, potrebnih za reševanje življenja ali premoženja oziroma za preprečitev nastanka velike materialne škode.

Stališča proti:

- s pridobitvijo modrih luči pridobimo večji obseg dela,
- večja odgovornost,
- večja represija do občanov.

Nekatera stališča bodo preverjena in vključena tudi v končno lastno stališče.

2 ZGODOVINA OBČINSKEGA REDARSTVA

Slovensko lokalno varnostno izročilo je precej bogato. V različnih zgodovinskih obdobjih so bile uveljavljene različne oblike lokalnih varnostnih organov in služb. Prvič omenjajo lokalne policijsko-varnostne organe slovenskih vinorodnih dežel, ki so bili določeni z normami slovenskega običajnega prava v 15. in 16. stoletju v znanih zbirkah predpisov Gorske bukve. V avstroogrski monarhiji je bila temelj radikalnih sprememb in začetkov lokalne samouprave ustava leta 1849, sprejeta po marčni revoluciji. Iste leto je bil sprejet tudi državni zakonik, ki je urejal lokalno samoupravo in ki je med drugim med občinske pristojnosti uvrstil izvrševanje nalog krajevne policije. Kljub kasnejšim omejevanjem pristojnosti in avtonomije občin je zakon, sprejet leta 1862, kot občinsko pristojnost opredelil tudi skrb za varnost ljudi in lastnine ter skrb za občinske ceste, zato so občine organizirale občinska nadzorstva (»policijstva«) (Lavtar, Kečanović, 2007).

Konec leta 1850 je ministrstvo za notranje zadeve izdalo določbe o krajevni, občinski policiji. Občine so določile obleko in orožje teh stražnikov. Obleka ni smela biti enaka tisti v vojski, orožništvu in vojaški policijski straži. Če se je občina odločila za tako stražo, je morala o tem poročati pristojnemu okrajnemu glavarstvu, ta pa poveljstvu orožniškega polka. Za oblikovanje večje stražne enote je morala občina dobiti dovoljenje notranjega ministra (Čelik, 2008).

Cesar je aprila 1859 potrdil zakon o občinah, ki je določil, da je delovno področje občin redno in preneseno z državnih oblasti. Med redne pristojnosti je zakon uvrstil izvrševanje krajevne (krajevne) policije, če za to ni državne gosposke, uradov ali straže. Čez tri leta je nov tovrstni predpis še bolj natančno opredelil naloge občine na področju varnosti: skrb za krajevno varnost, občinske ceste, igre, posle in npravstveno policijo. Kmalu je to področje prešlo na deželne občinske rede. Tako je občinski red za vojvodino Kranjsko leta 1866 med 13 nalog občin na drugo mesto uvrstil skrb, »da je človek in lastnina brez nevarnosti« (Čelik, 2008).

Leta 1872 je izšel nov državni predpis o čuvajih v poljedelstvu, lovstvu, ribištvu in rudarstvu. Take može so zaprisegla okrajna glavarstva in so imeli status javne straže. Bili so državni in občinski. Kranjska je čez tri leta to uredila za poljske čuvaje, ki so skrbeli za varstvo poljščin in jih postavila na stroške lastnikov polj (Čelik, 2008).

Občinski svet je 11. novembra 1898 sprejel obširna navodila za opravljanje stražniške službe. Takoj za tem so svetniki potrdili še organizatorični statut te straže, disciplinski pravilnik in pravilnik o službeni opremljenosti. Straža je spadala pod policijski urad pri mestnem magistratu. Leta 1899 je štela 2 vodji, 10 nadstražnikov, 20 stražnikov in 18 pomožnih stražnikov (pripravnikov), vanjo je spadal tudi detektiv v civilu. Leta 1912 je bilo že 90 mož, med njimi tudi dve pomožni uradnici. Moštvo je bilo razporejeno na pet stražnic (postaj) (Čelik, 2008).

V Sloveniji so se po prvi svetovni vojni občinski uslužbenci, ki so opravljali te naloge, imenovali občinski stražniki. Občinski stražniki so opravljali službo po starem izročilu, brez enotnega predpisa. Šele leta 1933 je ban Dravske banovine po uveljavitvi Zakona o občinah izdal uredbo, s katero je uredil položaj občinskih uslužbencev, med katere so spadali tudi občinski stražniki. Omenjeni zakon je občini med drugim naložil, da opravlja naslednje naloge s področja varnosti: skrb za javno, osebno in premoženjsko varnost ter javni red in mir, nadzor tujcev, zatiranje beračenja, nadzorovanje prenočišč, gostiln, kavarn ter dovoljenja za podaljšanje njihovega obratovalnega časa, skrb za varnost javnega prometa, čistočo in vzdrževanje cest, mostov, obal, potokov, jarkov, vodnjakov, napajališč in javnih naprav sploh, opravljanje poljske policije, vzdrževanje reda na paši in izvajanje predpisov policijske narave za pospeševanje poljedelstva in živinoreje ter sodelovanje pri zatiranju kužnih živalskih bolezni. Med obema vojnoma je bilo le manjše število občin, ki so imele občinske stražnike. Tako je občina Krško imela dva občinska stražnika, Kamnik in Škofja Loka pa enega. Pri tem je potrebno upoštevati, da je bilo do leta 1933 na Slovenskem kar 1069 občin, od tega leta pa jih je bilo samo 369 (Lavtar in Kečanovič, 2007).

V letu 1945 je prišlo do popolne ustavne diskontinuitete, kljub temu se je takratna oblast pri ponovnem, normativnem urejanju družbe močno naslonila na ureditev iz Kraljevine Jugoslavije. Namesto nekdanjih občin so nastali krajevni ljudski odbori, ki jim je Zakon o narodni milici (1946) omogočil oblikovanje pomožne narodne milice, ki je delovala kot pomožni organ krajevnega ljudskega odbora. Vodila sta jo predsednik in tajnik krajevnega ljudskega odbora, opravljala pa je samo naloge na lokalni ravni. Nadzor nad njo je opravljala uprava narodne milice pri odseku za notranje zadeve okrajnega izvršilnega odbora. Pomožni narodni miličniki so imeli vsa pooblastila kot aktivni narodni miličniki in pravico do nošenja uniforme ter oborožitve narodne milice (Jeršin, 2008).

V obdobju bivše skupne države je bila dana pravna podlaga, da so občine organizirale svoje redarje. Najprej so bili predvideni za določene naloge na področju cestnega prometa v občini. Ti naj bi skrbeli za krajevni promet in (komunalni) red. Prva se je odzvala Ljubljana, ki je zaposlila komunalnega redarja. Eden od razlogov za to, da komunalni redarji niso zaživel, je bila tudi tedanja tesna povezanost občine s tamkajšnjo postajo milice s splošnim delovnim področjem, saj je prva obravnavala delovanje druge in ji nalagala smernice za delo. Zaradi tega so miličniki skrbeli za nadzor nad izvrševanjem občinskih odlokov o cestnem prometu, javnem redu in miru, javni snagi in podobno (Čelik, 2008).

Na začetku leta 1994 je začel veljati zakon, ki je uredil vlogo občine kot lokalne skupnosti. Med drugim je lahko organizirala komunalno redarsko službo za izvajanje nadzora nad krajevnimi predpisi. Te redarje sta predvidela tudi cestna zakona iz leta 1998 in 2004. Da bi bilo redarstvo po zunanem izgledu in opremljenosti poenoteno

po celotni državi, je minister za lokalno samoupravo v soglasju z notranjim ministrom na začetku leta 1999 s pravilnikom o enotni uniformi, označbah in opremi pooblaščenih delavcev občinskega redarstva, posegel na to področje. Pravilnik ni dosegel večjega razmaha. Spomladi 2004 je bil pripravljen predlog novega zakona o občinskem redarstvu, ki pa ni bil sprejet. Tedaj je bilo v Sloveniji 143 redarjev, od tega 40 v Ljubljani. Nova vlada je naslednje leto izdala dva predpisa, in sicer Pravilnik o enotni uniformi, označbah in opremi pooblaščenih delavcev redarstva (Ur. list RS, št. 103/05 z dne 18. novembra 2005) in Pravilnik o pogojih za opravljanje nalog občinskega redarja (Ur. list št. 103/05 z dne 18. novembra 2005), konec leta 2006 pa je državni zbor sprejel nov zakon te vrste, ki velja še danes (Čelik, 2008).

Redarji so postali uradne osebe in jih je mogoče vsaj okvirno primerjati z občinskimi stražniki v cesarskih oziroma kraljevskih časih naše zgodovine.

3 PRAVNI ASPEKTI, NALOGE IN POOBLASTILA OBČINSKEGA REDARSTVA

Pravna podlaga za delovanje občinskega, mestnega in medobčinskega redarstva predstavlja pravice in dolžnosti redarstev oziroma redarjev, ki so določene v Zakonu o občinskem redarstvu (ZORed), Zakonu o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1), Zakonu o pravilih v cestnem prometu (ZPrCP), Zakonu o javnih cestah (ZCes-1), Zakonu o prekrških (ZP-1), Zakonu o lokalni samoupravi (ZLS) in v občinskih odlokih.

Delovno področje in naloge občinskega redarstva določa zakon ali na podlagi zakona izdan občinski predpis. Občinsko redarstvo skrbi za javno varnost in javni red na območju občine in je pristojno za:

- nadzorovanje varnega in neoviranega cestnega prometa v naseljih,
- varovanje ceste in okolja v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij,
- skrb za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- varovanje javnega premoženja, naravne in kulturne dediščine,
- vzdrževanje javnega reda in miru (ZORed).

V Zakonu o varstvu javnega reda in miru (Uradni list RS, št. 70/2006, ZJRM-1) je v določbi 3. odstavek 27. člena generalno opredeljena pristojnost občinskega redarstva za nadzor nad izvajanjem določenih določb tega zakona oziroma pristojnost za odločanje o posameznih prekrških, ki so opredeljeni v ZJRM-1.

Tako lahko Občinska redarstva v skladu z določbami ZJRM-1 v prekrškovnem postopku odločajo o naslednjih kršitvah skupin ali posameznikov, ki se na javnem

kraju nedostojno, drzno ali nasilno vedejo, ki beračijo, uporabljajo nevarne predmete ali snovi, ki ustvarjajo nered na javnih shodih in na javnih prireditvah (karbid), nedovoljeno kampirajo in prenočujejo na javnih krajih, ki povzročajo hrup in ustvarjajo vandalizem, ki nehumano in v nasprotju s predpisi ravnajo z živalmi, uničujejo državne simbole in pišejo po zgradbah in ki ne upoštevajo zakonitega ukrepa uradnih oseb.

Občinski redar ima pri opravljanju nalog naslednja pooblastila.

- **Opozorilo**

Opozorilo je po zgledu policijskih predpisov prvi in najmilejši ukrep, ki občinskemu redarju omogoča, da lahko pred hujšim posegom v človekove pravice in temeljne svoboščine skuša vplivati na ljudi, da se izognejo nevarnosti ali protipravnemu ravnanju, preden pride do posledic. Zaradi tega, ker ne posega v človekove pravice in temeljne svoboščine, če je le izrečeno z dobrim namenom in na primeren (spodoben) način, je opozorilo edino pooblastilo, ki ga sme občinski redar uporabiti v vseh primerih, ko oceni, da lahko vzgojno vpliva na ljudi, da se vzdržijo ravnanj, ki utegnejo povzročiti nezaželene posledice in škodo (Lavtar in Kečanović, 2007).

- **Ustno odredbo**

Z ustno odredbo občinski redar daje obvezna navodila in prepovedi, odreja ukrepe in dejavnosti, od katerih je neposredno odvisno uspešno opravljanje nalog iz pristojnosti občinskega redarstva in jih mora kdo storiti ali opustiti zaradi zagotovitve teh nalog.

- **Ugotavljanje istovetnosti**

Občinski redar ugotavlja istovetnost osebe, ki s svojim obnašanjem in ravnanjem na določenem kraju ali ob določenem času vzbuja sum, da bo ogrozila varnost ljudi ali premoženje, izvršuje ali je izvršila prekršek ali kaznivo dejanje, ki se preganja po uradni dolžnosti.

- **Varnostni pregled osebe**

Pri opravljanju uradnih nalog lahko občinski redar, ko obstaja verjetnost napada ali samopoškodovanja s strani določene osebe, opravi varnostni pregled osebe.

- **Zaseg predmetov**

V skladu z določili Zakona o nalogah in pooblastilih policije (ZNPPol) in podzakonskimi predpisi lahko občinski redar zaseže predmete, npr.:

- acetilen oz. karbid idr. plinske zmesi za pokanje po Zakonu o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1),

- neupravičeno uporabljeno parkirno karto za invalide po Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP),
 - neupravičeno uporabljeno dovolilnico po Odloku o ureditvi cestnega prometa,
 - po Zakonu o prekrških (ZP-1) pa lahko občinski redar zaradi zavarovanja izvršitve odločbe storilcu začasno vzame potno listino, vozniško dovoljenje, dokumente vozila, prevozne listine ali druge dokumente, ki spremljajo blago.
- **Zadržanje storilca prekrška in kaznivega dejanja**

Občinski redar sme na kraju dogodka zadržati storilca prekrška in osebo, zaloteno pri kaznivem dejanju, katerega storilec se preganja po uradni dolžnosti ali na predlog. Zadržanje sme trajati do prihoda policistov, vendar najdlje eno uro.
 - **Uporaba fizične sile, sredstev za vklepanje in vezanje in plinskega razpršilca**

Občinski redar sme uporabiti fizično silo in plinski razpršilec samo v primeru, če drugače ne more od sebe ali koga drugega odvrniti istočasnega protipravnega napada.

Sredstva za vklepanje in vezanje sme občinski redar uporabiti zoper osebo, ki jo sme v skladu s tem zakonom zadržati, če se upira zadržanju ali želi pobegniti (ZORed).

3.1 ZAKON O OBČINSKEM REDARSTVU

Začetek priprave Zakona o občinskem redarstvu sega v leto 2003. Takratni notranji minister je imenoval posebno delovno skupino, ki je imela nalogo preučiti zakonske možnosti ureditve pristojnosti in nalog lokalnih skupnosti na področju zagotavljanja varnosti. Priprava zakona se je zavlekla v leto 2006, ko je 27. julija 2006 vlada predlagala nov predlog Zakona o občinskem redarstvu in ga posredovala državnemu zboru v obravnavo in sprejem.

Zakon o občinskem redarstvu je tako prvič celovito uredil pristojnosti občine za ustanovitev in organizacijo ter določil delovna področja in naloge občinskega redarstva.

Zakon o občinskem redarstvu je dal skupaj z Zakonom o varnosti cestnega prometa in Zakonom o varstvu javnega reda in miru pravno podlago za delo občinskih redarjev. Zakon o občinskem redarstvu je organizacijski predpis, ostala dva pa določata občinskim redarjem konkretna pooblastila (Lavtar in Kečanović, 2007).

ZORed določa, da mestna občina ustanovi mestno redarstvo, občina lahko ustanovi občinsko redarstvo, dve ali več občin lahko z odlokom ustanovijo medobčinsko redarstvo kot organ skupne občinske uprave. Če občina ne ustanovi občinskega redarstva ali medobčinskega redarstva, določi z odlokom o organizaciji in delovnem področju občinske uprave, da naloge občinskega redarstva opravlja občinski redar ali občinska redarka (ZORed).

V zakonu je opisano v 3. členu tudi delovno področje in naloge občinskega redarstva. Zakon določa, da občinski svet na predlog župana sprejme občinski program varnosti, s katerim na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi vrsto in obseg nalog občinskega redarstva. V zakonu je tudi predvideno sodelovanje občinskih redarjev in policistov.

Zakon določa tudi pogoje za opravljanje nalog pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva, pooblastila občinskega redarja, uniformo, označbe in opremo občinskih redarjev ter vsebino in način vodenja evidenc.

3.2 ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA IN ZAKON O CESTAH

Po sprejetju novega Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) so občinski redarji dobili nova pooblastila. Zapisana so v 15. členu. Občinski redarji zaradi zagotavljanja varnega in neoviranega cestnega prometa na cestah v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja ter varstva cest in okolja na občinskih cestah izvajajo nadzor nad določbami tega zakona:

- 5. člena (varstvo okolja),
- 7. člena (odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov),
- prvega in drugega odstavka 16. člena (listine, ki jih morajo imeti pri sebi udeleženci cestnega prometa, razen listine o tovoru in pri opravljanju prevoza skupine otrok, potrdila o poklicnih vozniških izkušnjah),
- 17. člena (izločitev vozila iz prometa),
- 18. člena (čas trajanja izločitve iz prometa),
- 19. člena (odstranitev nepravilno parkiranega in zapuščenega vozila),
- 27. člena (dolžnost upoštevanja pravil),
- 31. člena (območje umirjenega prometa),
- 32. člena (območje za pešce),
- 33. člena (varnostni pas),
- 34. člena (zaščitna čelada),
- 35. člena (prepoved uporabe naprav ali opreme, ki zmanjšujejo voznikovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila),
- 37. člena (vožnja z vozilom po cesti),

- 41. člena (vožnja z vozilom na prehodu za pešce),
- 46. člena (najvišje dovoljene hitrosti),
- 47. člena (najvišje dovoljene hitrosti posameznih vrst vozil),
- 61. člena (odpiranje vrat vozila),
- 62. člena (zapustitev vozila),
- 63. člena (označitev ustavljenih vozil),
- 65. člena (ustavitev in parkiranje),
- 67. člena (parkiranje na parkirnem mestu, označenem za invalide),
- 68. člena (območja kratkotrajnega parkiranja),
- 69. člena (izjeme parkiranja na prostoru, kjer to ni dovoljeno),
- 77. člena (pogoji za nalaganje in razlaganje tovora na cesti),
- 78. člena (pogoji za opravljanje gospodarske vožnje),
- 83. člena (udeležba pešcev v cestnem prometu),
- 84. člena (označitev pešcev),
- petega in šestega odstavka 87. člena (varstvo otrok),
- 88. člena, razen nad določbo sedmega in devetega odstavka tega člena (prevoz oseb),
- 92. člena (jahač, gonič in vodič živali v prometu ter pogoji za udeležbo živali v cestnem prometu),
- 93. člena (kolesa in kolesa s pomožnim motorjem),
- 94. člena (vožnja voznikov koles z licenco),
- 95. člena (pogoji za udeležbo motornih koles in mopedov v cestnem prometu),
- 97. člena (pogoji za uporabo posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu),
- 98. člena (prometna signalizacija),
- 99. člena (svetlobni prometni znaki).

Občinski redarji izvajajo nadzor nad 46. členom (najvišje dovoljene hitrosti) in 47. členom (najvišje dovoljene hitrosti posameznih vrst vozil) tega zakona izključno s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem pa nimajo pravice ustaviti voznika.

Občinski redarji na cestah v naselju, na občinskih cestah zunaj naselja in nekategoriziranih cestah zunaj naselja, ki se uporabljajo za javni cestni promet, urejajo promet, izvajajo ukrepe, določene s tem in drugimi zakoni, ter ukrepe, določene z občinskimi predpisi, ki urejajo promet v skladu s tem zakonom.

Zakon o cestah (ZCes-1) določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,

- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

V Zakonu o cestah so v 106. členu zapisana pooblastila in ukrepi občinskega redarja, kar pomeni, da izvajajo nadzor nad določbami 4., 5., 6., 30., 31., 32., 34., 36. in 37. člena tega zakona na občinskih cestah, nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in državnih cestah v naseljih.

Policisti, občinski redarji in cestninski nadzorniki nadzirajo izvajanje tega zakona v okviru nadzora cestnega prometa (ZCes-1 106. člen, 3. odstavek).

Občinsko redarstvo na občinski cesti, državni cesti v naselju ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, ob ugotovitvi pomanjkljivosti, ki neposredno ogrožajo varnost ceste in promet na javni ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, izvede začasne ukrepe, s katerimi se prepreči ogrožanje udeležencev v prometu in o tem obvesti pristojnega izvajalca rednega vzdrževanja ceste, lastnika ceste ali od njegovega pooblaščenega upravljalca ceste in pristojni inšpekcijski organ za ceste.

Policija ali občinsko redarstvo smeta odrediti odstranitev predmetov, objektov, drugih naprav ali ovir s ceste, če:

- slepijo udeležence v prometu,
- zmanjšujejo preglednost ceste,
- zmanjšujejo vidnost prometne signalizacije ali prometne opreme na cesti,
- zavajajo udeležence v prometu,
- ovirajo udeležence v prometu ali zmanjšujejo pretočnost prometa,
- odvrtačajo pozornost voznikov (ZCes-1 107. člen, 2. odstavek).

Občinsko redarstvo in policija izvajata tudi nadzor nad opravljanjem izrednih prevozov v prometu. Na zahtevo policista ali občinskega redarja mora voznik izročiti na vpogled dovoljenje za izredni prevoz. Voznik mora na zahtevo policista ali občinskega redarja omogočiti pregled vozila, opreme, naprav, tovora in pri njem sodelovati.

Policist ali občinski redar sme napotiti na tehtanje vozilo, za katerega sumi, da je tovor, ki se na njem prevaža, naložen v nasprotju z določbami 30., 31. in 32. člena Zakona o cestah.

Policist ali občinski redar prepove nadaljnjo vožnjo in izloči iz prometa motorno ali priklopno vozilo:

- katerega voznik ne omogoči pregleda ali ne sodeluje pri pregledu vozila, naprav, opreme ali tovora ali tehtanju vozila;
- ki je obremenjeno nad največjo dovoljeno maso, skupno maso ali osno obremenitvijo po določenih proizvajalca vozila;
- ki samo ali skupaj s tovorom prekoračuje predpisane mere (širina, dolžina, višina) ali dovoljeno osno obremenitev ali dovoljeno skupno maso, pa zanj ni bilo izdano dovoljenje za izredni prevoz ali ne izpolnjuje posebnih pogojev, določenih v dovoljenju za izredni prevoz;
- ki vozi po cesti, po kateri je vožnja tovrstnih vozil prepovedana;
- s katerega odpada zemlja ali blato, ki onesnažuje vozišče;
- ki vozi po cesti s takšnimi naleznimi ploskvami koles, ki so ali bi lahko poškodovale vozišče;
- katerega največja dovoljena masa presega dovoljeno (ZCes-1 111. člen, 1. odstavek).

Policist ali občinski redar, ki izloči vozilo, lahko odvzame registrske oziroma preizkusne tablice v skladu z določbami zakona, ki ureja motorna vozila. Izločitev vozila traja toliko časa, dokler se ne odpravijo razlogi, zaradi katerih je bila izločitev odrejena, ali se pridobi ustrezno dovoljenje.

Na podlagi Zakona o volilni in referendumski kampanji (ZVRK) opravljajo občinski redarji nadzor nad kršitvami iz plakatiranja v času volilne kampanje in po njej.

Na podlagi Zakona o zaščiti živali občinski redarji v okviru svojih pristojnosti in nalog iz zakona, ki ureja občinsko redarstvo, preverijo izpolnjevanje obveznosti lastnika psa, ki mora zagotoviti, da je pes do dopolnjenega tretjega meseca starosti označen na predpisan način ter izvajajo nadzor nad skrbniki psov na javnem mestu, da je zagotovljeno fizično varstvo psa tako, da je pes na povodcu.

Pri opravljanju navedenih nalog občinski redarji izrekajo globe in opozorila ter izvajajo pooblastila in ukrepe, ki so preneseni nanje s tem in drugimi zakoni, ter ukrepe, določene z občinskimi predpisi (ZCes-1).

3.3 ODLOK O UREDITVI IN PRAVILIH CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI KRANJ

Omenjeni odlok je predstavljen kot primer urejanja prometa v občinah. S tem odlokom se na območju Mestne občine Kranj (MOK) urejajo omejitve in prepovedi prometa, ustavitve in parkiranja, avtobusne postaje in postajališča, posebne storitve na javnih prometnih površinah, odstranitve in hrambe vozil, varstvo udeležencev v

prometu, odgovornost lastnika vozila, nadzor in določbe o globah. Odlok navaja, da sta nadzorna organa, ki sta pristojna za področje nadzora ali urejanja cestnega prometa, občinski inšpektor in občinski redar. Občinski redarji MOK skrbijo za red v starem mestnem jedru, kjer je območje za pešce, tako da nadzorujejo pravilnost dostave v območju za pešce, označujejo vozila v območju za pešce, nadzorujejo ustavitve in parkiranje v območju za pešce. Občinski redarji lahko tudi nadzorujejo pravilnost parkiranja kolesa ali mopeda, in sicer ali so parkirani na površinah za kolesarje (površine, ki niso označene in opremljene s stojali), ali kolo oz. moped (opremljeno z lastnim stojalom) ni postavljeno stabilno in ali je kolo oz. moped naslonjeno na zgradbo.

V Mestni občini Kranj je tudi območje plačljivega parkiranja, ki ga nadzorujejo občinski redarji. Preverijo, ali je voznik plačal parkirno mesto in parkirni listek namestil tako, da je dobro viden in povsem čitljiv z zunanje strani vozila skozi vetrobransko steklo.

Ustavitve in parkiranje je v Odloku o ureditvi in pravilih cestnega prometa v MOK prepovedano tako, da vozilo:

- ovira dostop do transformatorske postaje,
- ovira vstop in izstop iz delovišča kljub javnemu pozivu,
- ovira vstop in izstop s prireditvenega prostora, zaradi izvedbe prireditve, kljub javnemu pozivu,
- ovira dostop do prostora z zabojniki za zbiranje odpadkov,
- ovira pluzenje, odstranjevanje ali odvoz snega.

Vozniki svojih vozil prav tako ne smejo parkirati na zelenih površinah oz. otroških igriščih.

Poseben člen govori tudi o parkiranju avtobusov na glavni avtobusni postaji, kjer je dovoljen čas postanka avtobusov največ 30 minut. Avtobusi medkrajevnega linijskega prometa smejo ustavljati na postajališčih mestnega avtobusnega prometa v skladu z voznim redom. Avtobusi mestnega prometa usklajujejo vozne rede na začetnih oziroma končnih postajah, ki so izven mesta. Na vmesnih postajališčih smejo avtobusi stati največ toliko časa, da potniki vstopijo in izstopijo iz avtobusa.

Na javnih prometnih površinah je prepovedano parkiranje tovornih vozil, avtobusov, priklopnikov, priklopnih in bivalnih vozil, če to ni posebej dovoljeno.

3.4 ODLOK O JAVNEM REDU V MESTNI OBČINI KRANJ

S tem odlokom so predpisani ukrepi za varstvo javnega reda, varstvo občanov in premoženja ter varstvo zdravja in čistoče. Medobčinski redarji so pristojni za nadzor

nad izvajanjem določb o prekrških iz 2., 3. in 4. točke 3. člena, 1. točke 5. člena in 6. ali 7. člena.

Zaradi varstva občanov in premoženja je prepovedano:

- med vožnjo vstopati, izstopati ali se obešati na javna prevozna sredstva,
- puščati, izpuščati, odmetavati, odlagati tleče cigarete ali druge ogorke na kraje, kjer bi to lahko ogrozilo varnost ljudi ali premoženje,
- puščati, izpuščati, odmetavati, odlagati, lepiti žvečilni gumi na javnih krajih, če to povzroči stroške pri vzdrževanju javnih objektov ali javne infrastrukture.

Z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o javnem redu v Mestni občini Kranj je od leta 2012 prepovedano popivati na javnih krajih zunaj prostorov, ki so določeni za točenje alkoholnih pijač.

Z namenom varovanja zdravja in čistoče je prepovedano na javnih površinah stepati, zlivati, metati z balkonov ali oken karkoli, kar povzroča nesnago ali ogroža zdravje ljudi.

Ni dovoljeno voditi živali, razen službenih psov in psov vodičev, na javne površine, kjer je to z označbo prepovedano.

Skrbnik živali je dolžan za živaljo počistiti iztrebke na javnih površinah. V ta namen je dolžan imeti s seboj ustrezen čistilni pribor za pobiranje iztrebkov in ga ob pozivu pokazati pristojnemu organu. Vsak skrbnik živali je v urbanem okolju dolžan uporabljati označene koše, ki so namenjeni takim odpadkom.

3.5 UPORABA RUMENE LUČI IN OBČINSKA REDARSTVA

Skladno s pravilnikom o opremi in načinu uporabe opreme občinskih redarjev so službena vozila občinskega redarstva bele barve z napisom »OBČINSKO REDARSTVO« oziroma »MESTNO REDARSTVO« oziroma »MEDOBČINSKO REDARSTVO« in s simbolom občinskega oziroma mestnega oziroma medobčinskega redarstva. Na strehi vozila je nameščena rumena utripajoča luč, in sicer na enak način kot modra svetilka na vozilih s prednostjo.

Pri izvajanju nalog občinskega redarstva in izhajajoč iz dejstva, da redarji ne uporabljajo vozila za nujne interventne vožnje, je bila predpisana rumena utripajoča luč na službenih vozilih občinskega redarstva.

Službeno vozilo občinskega redarstva pri opravljanju ali v zvezi z namenom opravljanja dela na cesti uporablja posebno opozorilno svetilko, ki oddaja svetlobo rumene barve. Vozilo sme biti ustavljeno na cesti za toliko časa, kot je nujno

potrebno za opravljanje del in sme zapeljati tudi v območje za pešce in v območje umirjenega prometa, če je to potrebno zaradi opravljanja del (ZPrCP).



*Slika 1: Vozilo medobčinskega redarstva Kranj
(Vir: Lasten)*

Občinska redarstva sodelujejo tudi pri javnih prireditvah kot so: teki, kolesarske dirke in podobno, nemalokrat pa so tudi prisotni, ko se dogodi prometna ali kakšna druga nesreča. Zato se pojavljajo vprašanja, ali bi bili z modro lučjo bolj vidni oziroma bi jih udeleženci v prometu bolj upoštevali, bi bili redarji in ostali udeleženci bolj varni, bi redarji lahko varneje ustavljali z modro lučjo vozila, ki so v gibanju in so redarji prekršek zaznali iz vozečega vozila? Vse to so tudi ključna vprašanja diplomskega dela.

4 ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE OBČINSKIH REDARSTEV V SLOVENIJI

Konec leta 2014 je bilo v Sloveniji 212 občin. Zadnja je bila leta 2011 ustanovljena občina Ankaran. Vse občine so se bodisi združile v medobčinska redarstva bodisi ustanovile svoje občinsko oziroma mestno redarstvo. Do danes je v Sloveniji 36 medobčinskih redarstev, 9 občinskih in 4 mestna redarstva. Po podatkih Policijske akademije je do 13. 9. 2016 usposabljanje po programu strokovnega usposabljanja občinskih redarjev opravilo 275 kandidatov. 10 kandidatov je pridobilo certifikat za opravljanje del in nalog občinskega redarja na podlagi priloženih listin (to je omogočal Pravilnik o strokovnem usposabljanju, obdobjem izpopolnjevanju ter preizkusu znanja občinskih redarjev, Ur. l. št. 24/2011), kar pomeni, da je v Sloveniji trenutno 285 usposobljenih občinskih redarjev.

Pravna podlaga za ustanovitev občinskega redarstva izhaja iz Zakona o lokalni samoupravi, Zakona o občinskem redarstvu ter odlokov lokalnih skupnosti, na podlagi katerih lahko občine ustanovijo in organizirajo delovno področje občinskega redarstva. Razlike v nazivih poimenovanja občinskega redarstva izhajajo iz različnih statusnih organiziranosti občin tako, da lahko ustanovijo:

- mestne občine (Ljubljana, Koper, Novo mesto) »MESTNO REDARSTVO«,
- občine »OBČINSKO REDARSTVO« (Izola, Kamnik, Medvode),
- dve ali več občin pa »MEDOBČINSKO REDARSTVO« (npr. Medobčinsko redarstvo občin Grosuplje, Ig in Škofljica).

Zakon o občinskem redarstvu (ZORed) je nastal predvsem iz naslednjih razlogov:

- uresničitev nalog občine na podlagi določb Zakona o lokalni samoupravi (21. člen) za ustanovitev redarstvene službe, ki skrbi za red v lokalni skupnosti,
- slabšanje varnostnih razmer v lokalni samoupravi, ki pomeni nujnost povečevanja vloge lokalnih skupnosti ter večjo učinkovitost pri urejanju javnega reda in miru na lokalnem nivoju,
- umik slovenske policije iz neposrednega življenjskega okolja na lokalni ravni,
- lokalna skupnost želi postati aktiven partner pri delovanju na področju javne varnosti ter javnega reda in miru, ker se zaveda pomembnosti in odgovornosti, ki jih ima do družbene skupnosti.

ZORed je občinske redarje pooblastil, da lahko izrekajo opozorila, ustne odredbe, ugotavljajo istovetnost, opravijo varnostni pregled osebe, zasežejo predmete, zadržijo storilca prekrška do prihoda policistov ter uporabijo fizično silo ter prisilna sredstva (sredstva za vklepanje in vezanje ter uporabo plinskega razpršilca).

Iz zakona nadalje izhaja, da morajo uradne osebe občinskega redarstva izpolnjevati splošne pogoje (nekaznovanost, najmanj srednješolska izobrazba), opraviti morajo

predpisan preizkus znanja za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku ter preizkus znanja za opravljanje nalog občinskega redarstva in za uporabo pooblastil občinskega redarja.

Pri opravljanju svojih nalog pa imajo tudi enotne uniforme in položajne označbe občinskih redarjev ter oznako imena občine, za katero občinski redar opravlja nadzor. Naloge občinskih redarjev niso določene po principu *numerus clausus* (točno določeno število nalog), saj je v prvem odstavku 3. člena ZORed eksplicitno določeno, da delovno področje in naloge občinskega redarstva določa zakon ali na podlagi zakona izdan občinski predpis.

Pristojnosti občinskih redarjev, ki so nadzorovali le zadeve manjšega pomena, se širijo, povečujejo se njihove pristojnosti in spreminja se lik občinskega redarja v nekakšnega mestnega policista (Grdina, 2008).

4.1 MEDOBČINSKI INŠPEKTORAT IN REDARSTVO KRANJ

Pravna podlaga za delovanje Medobčinskega redarstva (MOR) sta Odlok o ustanovitvi skupnega organa občinske uprave »Medobčinski inšpektorat Kranj« in Odlok o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave Mestne občine Kranj. S prvim odlokom je, v skladu z 2. členom ZORed, ustanovljeno Medobčinsko redarstvo Mestne občine Kranj, občin Jezersko, Naklo, Šenčur, Tržič, Cerklje na Gorenjskem in Preddvor, z drugim odlokom pa je določena sistemizacija delovnih mest v MOR. Ob tem je potrebno poudariti, da so temeljne pristojnosti redarstva določene v ZORed, ki ureja uresničevanje pristojnosti občine za ustanovitev in organizacijo ter določitev delovnega področja in nalog redarstva. Navedeni zakon tudi določa pogoje za opravljanje nalog pooblaščenih uradnih oseb (PUO) redarstva (tudi MOR), pooblastila, uniformo, označbe in opremo redarjev ter vsebino in način vodenja evidenc (OPV Kranj).

Trenutno v Medobčinskem redarstvu, ki pokriva območje Mestne občine Kranj in območje občin Cerklje na Gorenjskem, Naklo, Preddvor, Šenčur, Jezersko in Tržič, dela 13 redarjev, ki opravljajo delo redarja, koordinator, ki opravlja administrativna in finančna dela v redarstvu in inšpektoratu, ter vodja Medobčinskega inšpektorata in redarstva mag. Robert Zadnik, ki je neposredno odgovoren za delo redarstva.

Redarji MOR imajo pred nastopom službe t. i. odpravo na delo, kjer se določi oziroma konkretizira opremo in naloge, ki jih mora posamezni redar opravi v določenem dnevu. Prav tako se za vsakega redarja določijo območja nadzora in se ga seznanjajo s posebnostmi. Območja nadzora so razdeljena na rajone, ki zajemajo posamezne sklope ulic ali zaokrožena območja (OPV Kranj).

Med opremo redarjev se uvršča:

- službena vozila,
- tehnično opremo in
- osebno opremo.

MOR lahko uporablja službena vozila z napisom »MEDOBČINSKO REDARSTVO KRANJ« in s simbolom medobčinskega redarstva. Izvedbe napisov in simbolov so odvisne od velikosti in tipov službenih avtomobilov (isti tipi službenih avtomobilov morajo biti enako označeni) (OPV Kranj).

Tehnično opremo redarjev MOR po navedenem pravilniku o opremi sestavljajo:

- oprema za komunikacijo z zbirkami osebnih podatkov,
- fotoaparati,
- oprema za izvajanje redarskih pooblastil,
- oprema za urejanje cestnega prometa in nadzor nad njim,
- posebna tehnična sredstva in posebni tehnični pripomočki,
- informacijska in telekomunikacijska oprema,
- oprema in pripomočki za usposabljanje in
- prenosna naprava za brezžično radijsko zvezo (OPV Kranj).

Med osebno opremo redarja se štejejo kovinske lisice, plastična zatega, plinski razpršilec, delovni pas s torbico za lisice in torbico za plinski razpršilec, službena torbica, odsevni brezrokavnik, piščalka z vrvico, STOP loparček in žepna svetilka. Redarji morajo opremo uporabljati in nositi tako, kot je predpisano v posebnih aktih in navodilih proizvajalca (OPV Kranj).

Redar MOR mora med opravljanjem nalog nositi službeno uniformo. Uniforma redarjev je v vseh občinah enotna. Uniformo redarjev in njene sestavne dele lahko redar nosi le v skladu z njihovim namenom. Uniforma redarja je zimska in poletna ter je po sestavi glede posameznih delov različna za redarje in redarke. Sestavni deli uniforme redarja so tudi dopolnilni deli uniforme (dežni plašč s kapuco, dežne hlače, delovni pas, prevleka za kapo s ščitnikom in položajne oznake redarjev), kolesarski komplet in komplet redarja motorista (OPV Kranj).

Kot simbol MOR se uporabljata grb in ime Mestne občine Kranj. Simbol MOR se nosi na levem rokavu in je izvezen grb Mestne občine Kranj s pripisom »MEDOBČINSKO REDARSTVO KRANJ« (OPV Kranj).

MOR izvaja preventivne in represivne naloge, glede na vrsto in obseg nalog pa predvsem naslednje:

- naloge na področju zagotavljanja varnosti cestnega prometa v naseljih,

- naloge na področju zagotavljanja varnosti na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- naloge zagotavljanja varnosti javnega premoženja ter zgradb in drugih objektov naravne in kulturne dediščine,
- naloge vzdrževanja javnega reda in miru,
- naloge na področju preprečevanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj in
- naloge na področju varstva okolja (OPV Kranj).

Naloge na področju zagotavljanja varnosti cestnega prometa v naseljih

Naloge na področju zagotavljanja varnosti cestnega prometa oziroma zagotavljanja varnega in neoviranega cestnega prometa MOR opravlja predvsem na ta način, da:

- ureja in nadzira promet na cestah v Mestni občini Kranj in državnih cestah v naselju,
- dosledno izvaja nadzor nad ustavljenimi in parkiranimi vozili ter ovirami v naselju s tem, da v primeru zaznanih kršitev ustrezno in zakonito ukrepa,
- dosledno izvaja nadzor nad ravnanjem udeležencev cestnega prometa v naselju, še zlasti pa na območju umirjenega prometa in območju za pešce,
- ugotavlja kršitve določb zakona o varstvu cest in okolja v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja,
- opravlja nadzor prometa s samodejnimi merilnimi napravami za nadzor prometa, v katerih se prekrški slikovno dokumentirajo,
- sodeluje v akcijskih oblikah dela, ki so nacionalnega pomena,
- sodeluje v akcijah sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter
- zagotavlja prometno ureditev ob varnostno zahtevnejših prireditvah in praznikih ter skupnih akcijah s policijo oziroma PP Kranj (OPV Kranj).

Naloge na področju zagotavljanja varnosti na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah

Naloge na področju zagotavljanja varnosti na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah MOR zagotavlja predvsem:

- s preventivnimi obhodi na javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah ter ugotavljanjem vseh tistih ravnanj udeležencev, ki se kažejo predvsem kot kršitve javnega reda in miru, motenje rekreativnih dejavnosti ali kažejo znake kaznivih dejanj oziroma drugih kaznivih ravnanj;
- z ustnim opozarjanjem in opozarjanjem preko sredstev javnega obveščanja o eventualnih nevarnostih in ogrožanjih, če se pojavijo na javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah in območjih;

- s stalnim sodelovanjem s policisti in organiziranjem skupnih akcij s policijsko postajo, kjer je namen preventivno delovanje in opozarjanje na kršitve in druge nepravilnosti udeležencev in
- drugimi oblikami delovanja (obveščanjem pristojnih o poškodbah na javnih poteh, o nezakonitih odstranitvah signalizacije ...) (OPV Kranj).

Naloge zagotavljanja varnosti javnega premoženja ter zgradb in drugih objektov naravne in kulturne dediščine

Naloge zagotavljanja varnosti javnega premoženja ter naravne in kulturne dediščine MOR zagotavlja tako, da:

- v okviru svojih pristojnosti skrbi za preprečevanje ogroženosti in napadov na javno premoženje ter zgradb in drugih objektov naravne in kulturne dediščine,
- poskrbi za zaščito sledov in zavarovanje kraja kaznivega dejanja ali drugega kaznivega ravnanja, ter da na ustrezen način o tem ali poškodovanju teh objektov obvesti policijo,
- sodeluje z zasebno varnostnimi službami (lastnimi ali pogodbeno najetimi), ki varujejo zgradbe in druge objekte naravne in kulturne dediščine, saj je njihovo varovanje obvezno glede na 69. člen Zakona o zasebnem varovanju-ZZasV-1,
- opravlja druge naloge, s katerimi lahko prispeva k večji varnosti javnega premoženja ter zgradb in drugih objektov naravne in kulturne dediščine ter
- sodeluje s policijo oziroma PP Kranj pri akcijskem in rednem delu varovanja zgradb in objektov naravne in kulturne dediščine (OPV Kranj).

Naloge vzdrževanja javnega reda in miru

Naloga vzdrževanja javnega reda in miru je poleg zagotavljanja varnosti cestnega prometa ena izmed osrednjih in pomembnejših nalog vseh redarstev v Republiki Sloveniji. Ne nazadnje imajo redarstva in občinski redarji pristojnosti, pooblastila in naloge, da se morajo aktivno in dejavno vključiti v vse procese in aktivnosti kontinuiranega zagotavljanja javnega reda in miru.

Glede na navedeno mora MOR na področju izvajanja nalog vzdrževanja javnega reda in miru zlasti:

- s preventivnimi in drugimi ukrepi preprečevati izvrševanje prekrškov s področja varstva javnega reda in miru in drugih prekrškov, s katerimi se posega v kakovost življenja in delo meščanov MOK in njihovih obiskovalcev,
- s preventivnimi in drugimi ukrepi preprečevati tudi druge kršitve javnega reda, s katerimi se znižuje stopnja varnosti javnega prostora oziroma območij mesta Kranj,

- ustrezno ukrepati po ZJRM-1 v primeru zaznave primerov nedostojnega vedenja (7. člen), beračenja na javnem kraju (9. člen), uporabe nevarnih predmetov (prvi odstavek 11. člena ZJRM-1), zaznave poškodovanj uradnih napisov, oznak ali odločb (12. člen), zaznave pisanja po objektih (13. člen), zaznav vandalizma (16. člen), zaznav nedovoljenega kampiranja (18. člen), v primeru nedovoljene uporabe živali (19. člen),
- ustrezno ukrepati v primeru neupoštevanja zakonitega ukrepa uradnih oseb (1. in 3. odstavek 22. člena ZJRM-1),
- zagotoviti fizično prisotnost redarjev na tistih mestih in krajih, ki so varnostno problematični glede na varnostno oceno ter varnostna tveganja in
- sodelovati s policijo oziroma PP Kranj pri preprečevanju kršitev javnega reda in miru in njihovih akcijah na območju mesta Kranj (OPV Kranj).

Naloge na področju preprečevanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj

Naloge na področju preprečevanja kriminalnih pojavov so naloge, s katerimi se preprečuje izvrševanje kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj, kamor med drugim sodijo prekrški ter kršitve finančnih, davčnih in drugih predpisov.

MOR mora na področju preprečevanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj ter kriminalnih pojavov v okviru svojih pristojnosti zlasti:

- s preventivnimi in drugimi ukrepi preprečevati kazniva dejanja in druga kazniva ravnanja ter s tem prispevati k večji varnosti in kakovosti življenja in dela v mestu Kranj,
- zagotoviti fizično prisotnost redarjev na tistih mestih in krajih, ki so varnostno problematični z vidika izvrševanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj in glede na varnostno oceno na področju preprečevanja kaznivih dejanj v MOK in
- sodelovati s policijo oziroma PP Kranj in drugimi organi pri akcijah in drugih organiziranih oblikah preprečevanja kaznivih dejanj in drugih kaznivih ravnanj, kakor tudi sodelovati z navedenimi organi in službami pri rednem opravljanju redarskih nalog.

Poleg navedenega pa imajo redarji MOR na področju preprečevanja in odkrivanja kaznivih dejanj še naslednji dve obveznosti:

- redar sme oziroma »mora« na kraju kaznivega dejanja zadržati storilca kaznivega dejanja, ki ga je zalotil pri storitvi kaznivega dejanja, in sicer do prihoda policije, vendar največ eno uro;
- redar je dolžan v skladu z določbami zakona, ki ureja kazenski postopek, obvestiti policijo (lahko tudi državno tožilstvo), če pri opravljanju svojih nalog ugotovi, da se pripravlja, izvršuje ali je že izvršeno kaznivo dejanje, za katerega se storilec preganja po uradni dolžnosti ali na predlog (OPV Kranj).

Naloge na področju varstva okolja

Varstvo okolja je zelo široko področje, v katerega je mogoče posegati z bagatelnimi dejanji in ravnanji, ki so varnostno manj problematična, lahko pa tudi s hujšimi oblikami takšnih ravnanj (množična naklepna poškodovanja, vandalizem, požigi ...), največkrat pa se v okolje posega zaradi nastalih izrednih dogodkov, kot so naravne nesreče (potresi, poplave, požari ...), prometne nesreče z »ekološkimi posledicami«, onesnaževanje okolja, poškodovanje zgradb in drugih objektov naravne in kulturne dediščine ter drugo.

Glede na navedeno mora MOR na področju varstva okolja zlasti:

- s preventivnimi in drugimi ukrepi preprečevati vse možne oblike poseganja v okolje ter s tem prispevati k večji varnosti in kakovosti življenja in dela v MOK,
- zagotoviti fizično prisotnost redarjev na tistih mestih in krajih, ki so varnostno problematični z vidika varstva okolja in tistih mestih, kjer pogosteje prihaja do nezakonitega in nedopustnega poseganja v okolje,
- storiti vse potrebno v okviru svojih pristojnosti za zmanjševanje posledic (škod, poškodb in izgub) nastalih zaradi naravnih in drugih nesreč ter izrednih dogodkov,
- sodelovati s policijo oziroma posameznimi policijskimi postajami in drugimi organi, pristojnimi za varstvo okolja, pri akcijah in drugih organiziranih oblikah zagotavljanja varstva okolja, kakor tudi sodelovati z navedenimi organi in službami pri rednem opravljanju redarskih nalog in
- opravljati druge naloge na področju varstva okolja, s katerimi se dviguje stopnja varnosti na javnih prostorih in območjih Mestne občine Kranj (OPV Kranj).

Občinski redarji lahko opravljajo naloge preventivno ali represivno. Preventivna oblika dela redarjev je vsekakor najbolj razširjena oblika preprečevanja kršitev, saj se z vsebino delovanja ne posega v temeljne človekove svoboščine in njihove pravice (nalaganje materialnih obveznosti, izrekanje kazni ...), temveč se cilj dosega z opozarjanjem, poučevanjem ter drugimi oblikami delovanja, s katerim se poskuša posameznika ali širšo javnost prepričati o nepravilnosti ravnanja, ki predstavlja kršitev predpisa ali drugo družbeno nesprejemljivo in moteče dejanje. Taka preventivna oblika dela oziroma preventiva velja za prijaznejšo in mehkejšo obliko delovanja redarja, s katero se poskuša preprečiti nastanek kršitve ali njena odprava.

Represivna oblika dela redarjev velja kot trša oblika delovanja, saj je že iz opisa preventivnega delovanja mogoče ugotoviti, da so opozorila v veliki meri odvisna od nadaljnjih ukrepov, ki predstavljajo posledico pri kršitvi. V primerih, kadar cilja ni mogoče doseči zgolj z opozorili, je potrebno poseči po ukrepih, ki kršitelje sankcionirajo z mandatno kaznijo ali drugimi oblikami materialne odgovornosti

zaradi storitve prekrška. Večina zakonskih in lokalnih predpisov v svoji vsebini predvideva kazenske določbe za posamezne kršitve. Pri tem je seveda najprej dana možnost preventivnega ukrepa, velikokrat pa je kršitev že v samem začetku takšna, da ne dopušča uporabe preventivnih ukrepov. Med represivne ukrepe redarjev lahko med drugim uvrstimo: izdajo obvestila o prekršku, izrekanje mandatnih kazni z vročanjem plačilnih nalogov na kraju samem, podajanje predlogov za uvedbo postopka o prekršku sodišču oziroma drugemu prekrškovnemu organu itd. (OPV Kranj).

5 UPORABA MODRIH LUČI

Vozila s prednostjo in vozila za spremstvo so motorna vozila, na katerih se za izvršitev določenih nujnih nalog uporabljajo posebni svetlobni in zvočni znaki.

Posebni svetlobni in zvočni znaki so: najmanj dve posebni opozorilni svetilki, ki oddajata svetlobo modre barve. Skupno vozilom s prednostjo in vozilom za spremstvo je to, da jim ni treba upoštevati prometnih pravil in prometne signalizacije, vendar morajo voziti na tak način in s takšno hitrostjo, da ves čas obvladujejo vozilo in da ne ogrožajo drugih udeležencev cestnega prometa ali njihovega premoženja (ZPrCP 101. člen).

5.1 POLICIJA

Posebne svetlobne in zvočne znake na vozilih s prednostjo je dovoljeno uporabljati, ko gre za:

- izvedbo nujnih nalog, potrebnih za reševanje življenja ali premoženja oziroma za preprečitev nastanka velike materialne škode,
- preprečitev ali odpravo onesnaženja okolja,
- zavarovanje in ogled kraja prometne ali druge nesreče,
- odkritje oziroma prijetje storilca prekrška ali za zavarovanje kraja storitve prekrška,
- odkritje oziroma prijetje storilca kaznivega dejanja ali za zavarovanje kraja storitve kaznivega dejanja,
- izvedbo nujnih in neodložljivih nalog državnega organa, ki so za delo državnih organov strateškega pomena ter
- izvedbo nalog pri varovanju oseb in objektov.

Na vozilih s prednostjo je dovoljeno uporabljati posebne svetlobne znake tudi za opozarjanje na nesrečo, zgostitev prometa oziroma zastoj ali druge okoliščine, ki pomenijo nevarnost za udeležence cestnega prometa.

Ne glede na določbo se sme za zagotavljanje prednosti na vozilih policije brez policijskih oznak izjemoma uporabljati samo ena modra svetilka. Ta svetlobni znak se sme na teh vozilih uporabiti tudi za opozarjanje na nesrečo, zgoštev prometa ali druge okoliščine, ki predstavljajo nevarnost za udeležence cestnega prometa (Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo).

Med nalogami policije je tudi nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet. Policist lahko kadarkoli ustavi kršitelja, ki je z vozilom storil prekršek ali pa zaradi »rutinske kontrole«. V zakonih sicer ni točno določeno da je »rutinska kontrola« dovoljena, vendar se do tega dokopljemo z razlago, da mora policist za izvrševanje nalog in pooblastil vozilo najprej ustaviti. Takšne naloge so na primer test alkoholiziranosti, pregled ustreznosti pnevmatik, veljavne prometne listine ipd. Po prosti presoji, brez razlogov za sum, lahko policist ustavi vozilo in uporabi pooblastila. Torej ni potrebna predhodna zaznava prekrška za ustavitev vozila (Rugelj, 2008).

Izvajanje nalog in pooblastila iz prejšnjega odstavka pa je zanimivo primerjati tudi z nalogami varovanja občinskih redarjev in »kontrola vozil«. Naloge ene in druge službe so si podobne, če ne skoraj identične.



Slika 2: Službeno vozilo policije
(Vir: Delo, 2015)

5.2 CARINA

Inšpektor, carinik, preiskovalec, kontrolor in izterjevalec lahko pri opravljanju nalog na območju Republike Slovenije ustavijo vsako prevozno sredstvo v cestnem in

vodnem prometu, razen vozil s prednostjo, vozil za spremstvo, vozil, ki prevažajo varovano osebo, ali vozil Slovenske vojske. V praksi torej gre za pregled in preiskavo prevoznih ali prenosnih sredstev, če so podani razlogi za sum, da je s prevoznim ali prenosnim sredstvom prišlo do kršitve predpisov (ZFU).

Cariniki in inšpektorji lahko vozila med vožnjo ustavljajo tudi s pomočjo svetlobne table, ki je nameščena znotraj vozila. Svetlobna tabla v službenem vozilu carinske službe je elektronski zaslon, na katerem se lahko izpiše statična ali premikajoča se odredba drugim udeležencem v cestnem prometu. Odredba je sestavljena iz črk in se daje iz vozečega ali ustavljenega službenega vozila carinske službe. Svetlobna tabla je nameščena znotraj vozila, in sicer mora biti vgrajena tako, da takrat, ko ni v uporabi, vozniku ne zmanjšuje preglednosti iz vozila. To storijo tako, da s službenim vozilom zapeljejo pred vozilo, ki ga želijo ustaviti in na svetlobni tabli izmenično izpišejo odredbi »STOP – CARINA« in »SLEDITE MI« skupaj z modrimi utripajočimi lučmi. Kadar ustavljajo vozilo s tujo registracijo, cariniki in inšpektorji na svetlobno tablo izmenično izpišejo odredbi »STOP – DOUANE« in »FOLLOW ME« (Pravilnik o postopku, po katerem pooblaščenе uradne osebe carinske službe ustavljajo prevozna sredstva v cestnem in vodnem prometu).

Uporaba takšnega načina ustavljanja vozil kaže na to, da je to eden najbolj varnih in tehnično urejenih načinov ustavljanja voznikov in njihove kontrole. S tem, zakaj takšnega pooblastila nimajo redarji, se do danes ni ukvarjal nihče.



Slika 3: Službeno vozilo Carinske uprave RS
(Vir: Žurnal24, 2015)

5.3 DARS

Z uvedbo vinjetnega sistema plačila avtocest v Republiki Sloveniji so se razširila pooblastila cestninskih nadzornikov. V 41. členu Zakona o cestninjenju imajo nadzorniki pravico ustaviti vozilo cestninskega zavezanca z dajanjem predpisanih znakov v skladu s predpisom, ki ureja znake, ki jih dajejo policisti in druge pooblašene uradne osebe pri urejanju in nadziranju cestnega prometa, ter na način in po postopku, ki ju predpiše minister v soglasju z ministrom, pristojnim za notranje zadeve. Cestninski zavezanec je vsak voznik ali voznica, ki vozi vozilo po cestninski cesti ali njenem delu. Cestninski nadzorniki pogosto opravljajo nadzore na cestninskih postajah na avtocestah ali na izvozih z avtocest oziroma hitrih cest. Nadzorniki imajo možnost ustavljati vozila iz vozečega službenega vozila tako, da s službenim vozilom zapeljejo pred vozilo, ki ga želijo ustaviti in na svetlobni tabli izmenično izpišejo odredbi »STOP – CESTNINSKI NADZOR« ali »CESTNINSKI NADZOR – SLEDITE MI« skupaj z modrimi utripajočimi lučmi. Kadar ustavljajo vozilo s tujo registracijo cestninski nadzorniki na svetlobno tablo izpišejo odredbi »STOP – TOLL INSPECTION« ali »TOLL INSPECTION – FOLLOW ME« prav tako z modrimi utripajočimi lučmi (ZCestn).



*Slika 4: Službeno vozilo DARS
(Vir: Svet 24, 2015)*

5.4 ZAŠČITA IN REŠEVANJE

Gasilci, reševalci in civilna zaščita imajo podobne naloge ter v prvi vrsti uporabljajo modre luči, ko gre za izvedbo nujnih nalog, potrebnih za reševanje življenja ali premoženja oziroma za preprečitev nastanka velike materialne škode oziroma preprečitev ali odpravo onesnaženja okolja.

Pri gasilcih gre lahko za življenjsko ogrožajočo intervencijo ali za neko splošno pomoč občanom. Za izvoz s prižganimi modrimi lučmi se odločajo gasilci sami.

Reševalci lahko, kadar je ogroženo življenje ponesrečenca, vožnjo z modrimi lučmi opravljajo v obe smeri (iz baze NMP do lokacije ponesrečenca). Oceno za vožnjo s prižganimi modrimi lučmi poda dežurni zdravnik ali operater v centru za obveščanje. Vsaka vožnja z modrimi lučmi mora biti prijavljena preko regijskega centra za obveščanje. Za vožnjo ponesrečenca proti bolnišnici, zdravstveni ustanovi ipd. se odloča dežurni zdravnik (ni nujno, da je zdravnik zraven, lahko pokliče po zvezi). Če je pacient stabilen, nujna vožnja ni potrebna. V kolikor se pacientovo stanje spremeni v življenjsko ogrožajoče, dežurni zdravnik poda ukaz za nujno vožnjo.

Pri civilni zaščiti z vozili v konvoju odloča o prižigu modrih luči poveljnik ali njegov namestnik ali vodja vaje. Isto velja tudi, ko gre za ogroženo življenje in premoženje.



Slika 5: Reševalno vozilo
(Vir: Meditra, 2015)

5.5 PRIMERJAVA NALOG OBČINSKEGA REDARSTVA Z NALOGAMI DRUGIH SLUŽB TER UPORABA MODRIH LUČI

Občinska redarstva imajo naslednje naloge:

- nadzorovati varen in neoviran cestni promet v naseljih;
- varovati ceste in okolje v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij;
- skrbeti za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah;
- varovati javno premoženje, naravno in kulturno dediščino;
- vzdrževati javni red in mir.

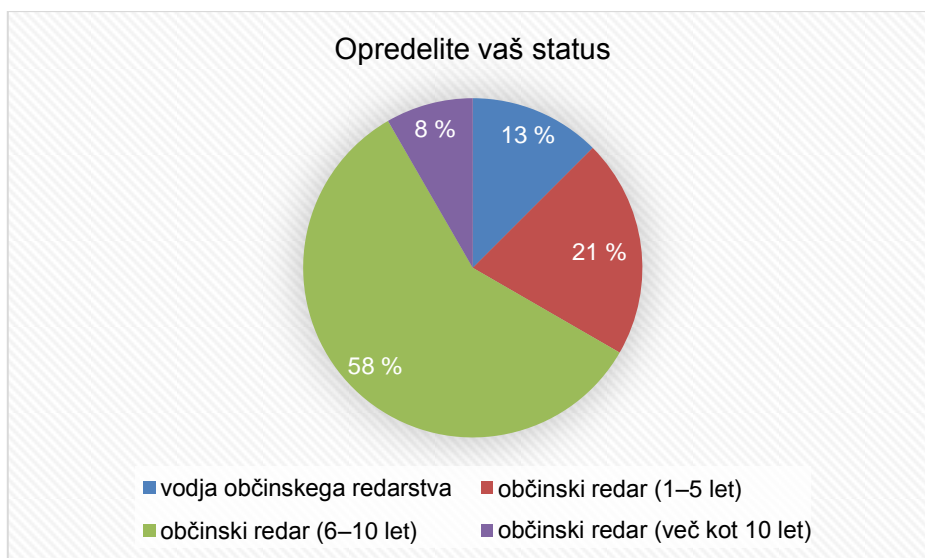
Vse navedene naloge opravlja tudi policija. Zaščita in reševanje uporabljata modre luči prvenstveno zaradi izvedbe nujnih nalog, ki so potrebne za reševanje življenja ali premoženja. Carina in DARS uporabljata modre luči največkrat za ustavitev vozila zaradi izvedbe uradnega postopka njihovih običajnih nalog.

Občinski redar lahko izvede uradni postopek le tako, da službeni avto varno ustavi in nato izstopi in ustavi vozilo. Če občinski redar ugotovi prekršek iz svojega vozila za katerega je pristojen (voznik med vožnjo uporablja mobilni telefon, voznik ne uporablja varnostnega pasu, motorist ne uporablja varnostne čelade, voznik ne upošteva signalizacije ipd.), ne more in ne sme ustaviti kršitelja, kar pomeni opustitev izvedbe zakonsko naložene naloge ali pa izpostavljanje nevarnosti hitre ustavitve službenega vozila in nevarno klasično ustavljanje kršitelja.

Menimo, da v primeru, ko bi občinskemu redarju nekdo pristopil in povedal, da se je v bližini zgodila prometna nesreča oz. je otrok padel v jašek oz. izbruhnil požar ali nastala poplava itd., bi občinski redar lahko hitreje in varneje ukrepal s pomočjo uporabe modre luči in vozila s prednostjo, kot pa z uporabo rumenih luči, ki jih tudi sicer uporabljajo nekatere komunalne službe (»smetarji«, »električarji«, vzdrževalci cest ipd.).

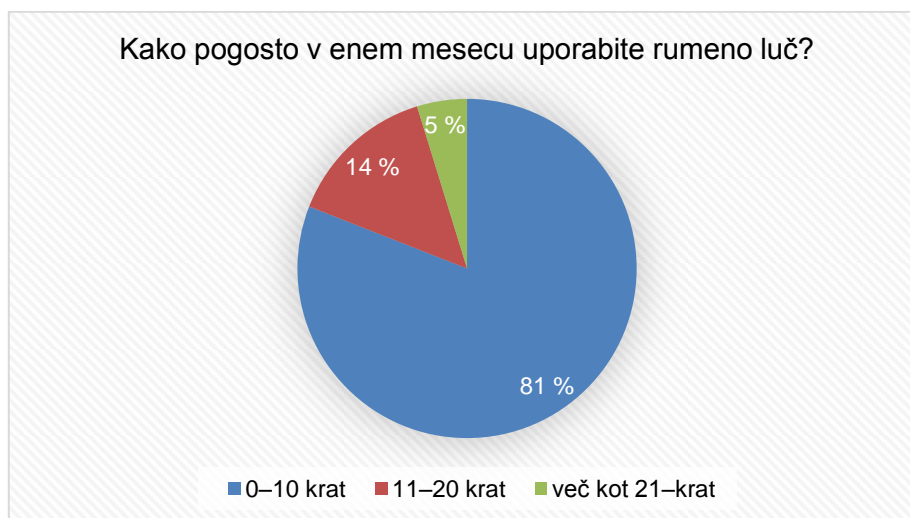
6 ANKETA

V anketi je sodelovalo skupno 21 redarjev in 3 vodje iz Medobčinskega inšpektorata in redarstva Kranj, Medobčinskega inšpektorata, redarstva občin Bled, Bohinj in Železniki, Občinskega redarstva Radovljica, Medobčinskega inšpektorata in redarstva občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica.



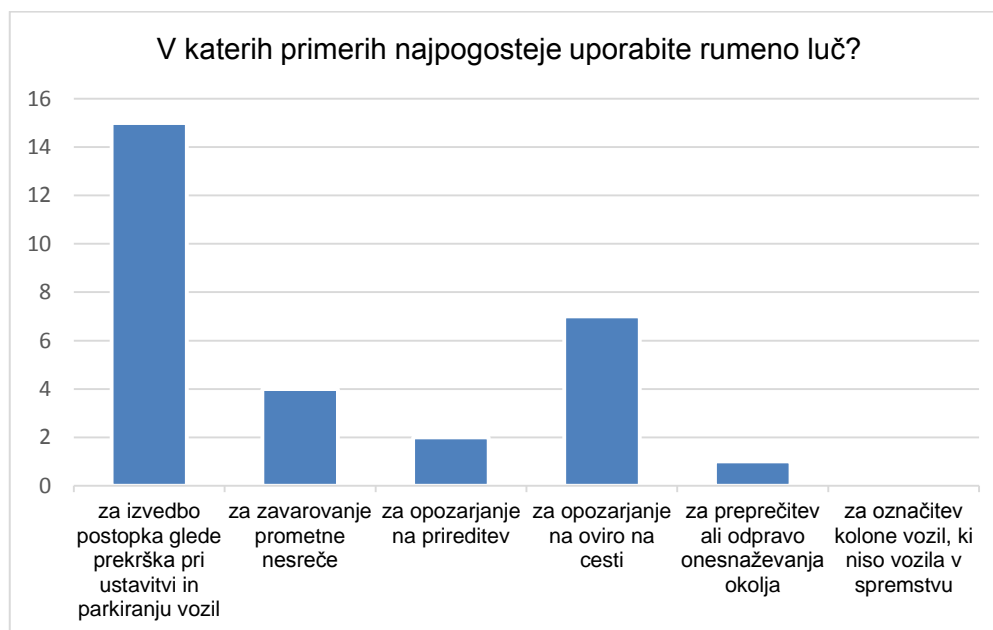
Graf 1: Status anketiranca

Pri prvem vprašanju sem ugotavljal, koliko časa občinski redarji in vodja občinskega redarstva opravljajo poklic. Največ (67 %) jih je v redarstvu med 6 in 10 let. Zelo malo (9 %) jih je v redarstvu več kot 10 let. Vmes (24 %) so redarji, ki so pričeli z delom pred 1 letom in ga opravljajo največ 5 let.



Graf 2: Pogostost uporabe rumene luči

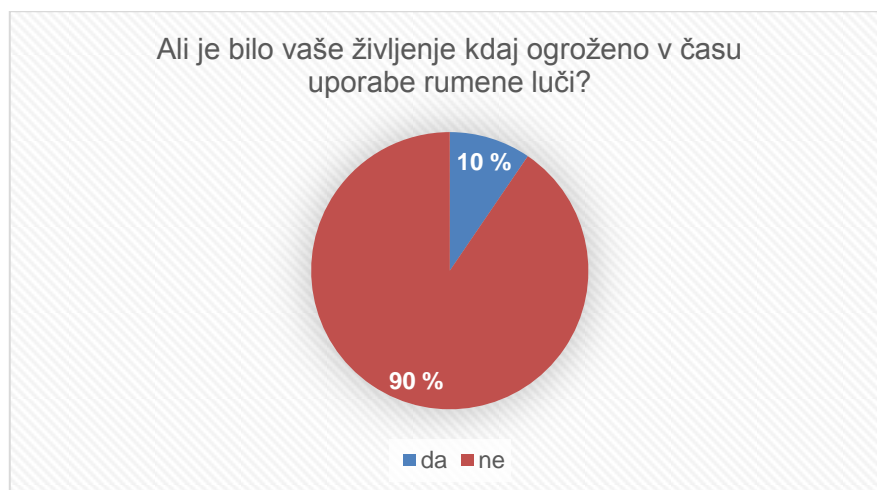
Pri vprašanju »Kako pogosto v enem mesecu uporabite rumeno luč?« je bil največkrat obkrožen odgovor (81 %), da je sploh ne uporabijo oz. jo uporabijo največ 10-krat v mesecu dni. 14 % redarjev uporabi rumeno luč med 11 in 20-krat, medtem ko jih samo 5 % uporabi rumeno luč več kot 20-krat na mesec.



Graf 3: Najpogostejša uporaba rumene luči

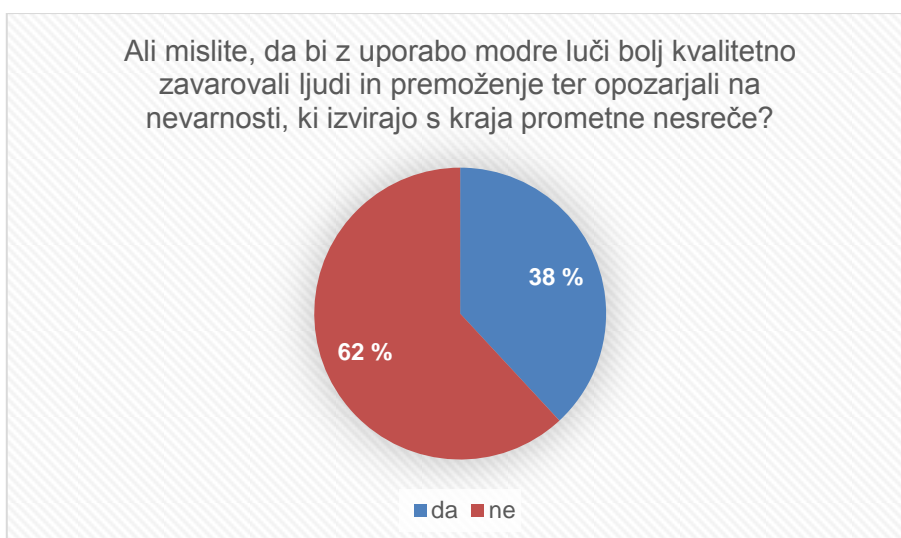
Občinski redarji največkrat uporabijo rumeno luč (52 %) za izvedbo postopka glede prekrška pri ustavitvi in parkiranju vozil, sledi jim s 24 % uporaba za opozarjanje na oviro na cesti. Za zavarovanje prometne nesreče uporabijo rumeno luč v 14 %, za opozarjanje na prireditve 7 %, za preprečitev ali odpravo onesnaževanja okolja 3 %.

Za označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu, občinski redarji ne uporabljajo rumenih luči zelo pogosto.



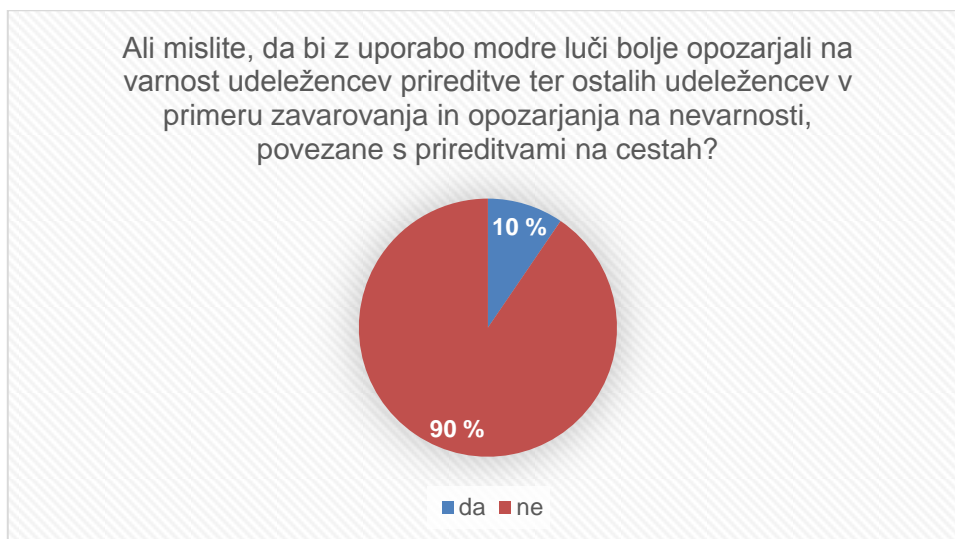
Graf 4: Ogroženost življenja v času uporabe rumene luči

Na vprašanje »Ali je bilo vaše življenje kdaj ogroženo v času uporabe rumene luči?« je 90 % občinskih redarjev odgovorilo z »ne«, 10 % redarjev pa pritrdilno. Kot razloga za »da« so navedli spodbujanje verbalnega konflikta pri uporabi rumene luči oz. ker občani ne upoštevajo rumene luči in triopana kot opozorilo.



Graf 5: Zavarovanje kraja prometne nesreče in opozarjanje z modrimi lučmi

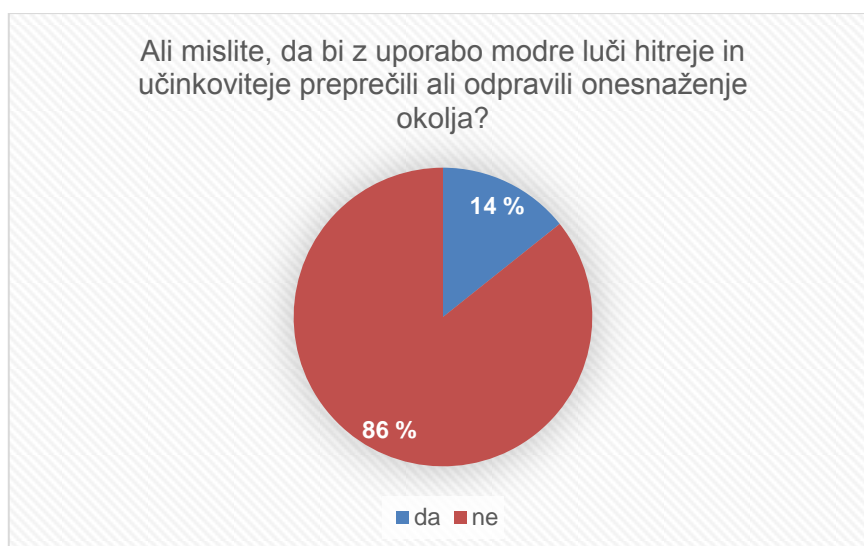
Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno zavarovali ljudi in premoženje ter opozarjali na nevarnosti, ki izvirajo s kraja prometne nesreče?« je pozitivno odgovorilo 38 % vseh občinskih redarjev, medtem ko se s tem ni strinjalo 62 % redarjev. Vsi razlogi »za« so bili identični, in sicer da so vozniki bolj pozorni na modro luč in da jo bolj upoštevajo kot rumeno.



Graf 6: Opozarjanje na varnost udeležencev prireditve na cestah

Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolje opozarjali na varnost udeležencev prireditve ter ostalih udeležencev v primeru zavarovanja in opozarjanja na nevarnosti, povezane s prireditvami na cestah?« je z »ne« odgovorilo 90 % občinskih redarjev, z »da« pa 10 %.

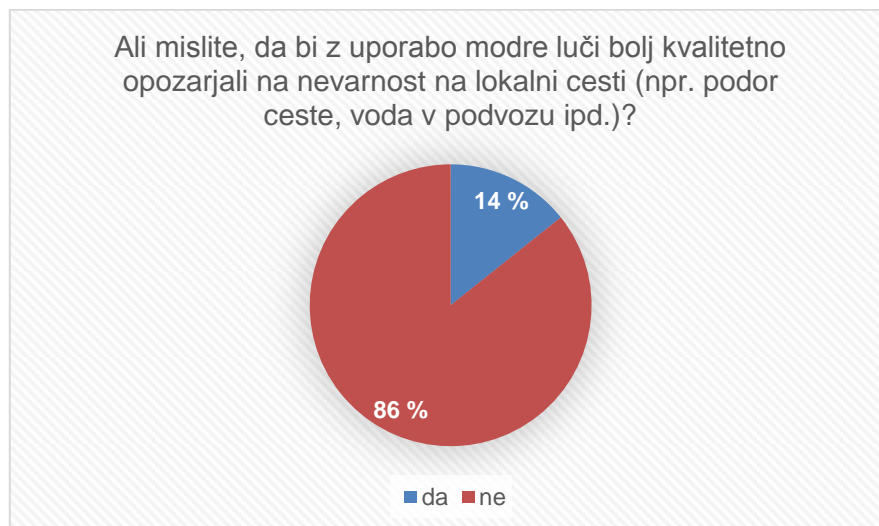
Vsi razlogi »za« so si bili identični, in sicer da so vozniki bolj pozorni na modro luč in da jo bolj upoštevajo kot rumeno.



Graf 7: Hitro in učinkovito preprečevanje ali odprava onesnaženja okolja z modrimi lučmi

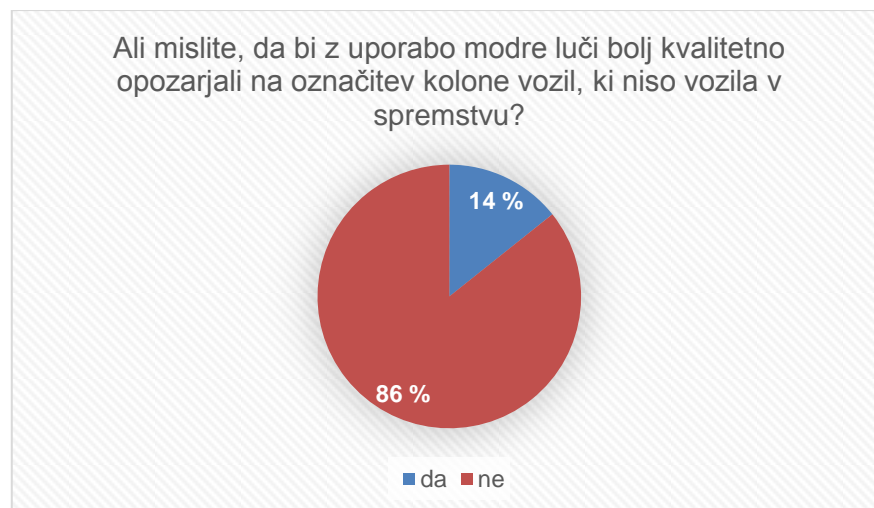
Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči hitreje in učinkoviteje preprečili ali odpravili onesnaženje okolja?« je z »da« odgovorilo 14 % redarjev, z »ne« 86 %.

Razlogi, zakaj bi hitreje in učinkoviteje preprečili ali odpravili onesnaževanje okolja so bili, da bi ob uporabi modrih luči na kraj onesnaževanja prišli hitreje in bi bilo s tem ukrepanje bolj varno in učinkovito.



Graf 8: Modre luči bolj kvalitetno opozarjajo na nevarnost na lokalni cesti

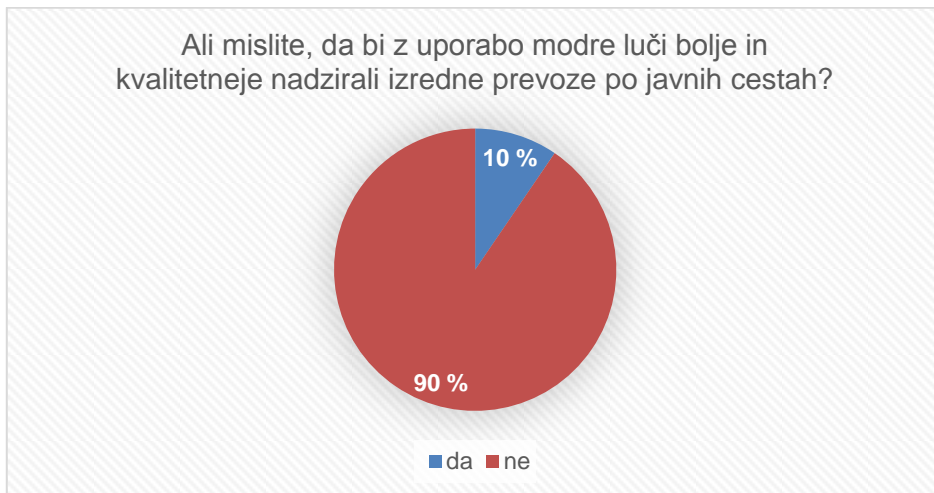
Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na nevarnost na lokalni cesti (npr. podor ceste, voda v podvozu ipd.)?« se 14 % redarjev s tem strinja in 86 % ne. Razloga, zakaj je bolj kvalitetno opozarjati na nevarnost na cesti z modro lučjo, sta večja opaznost in pozornost voznikov na modro luč.



Graf 9: Z modrimi lučmi bi bolj kvalitetno opozarjali na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu

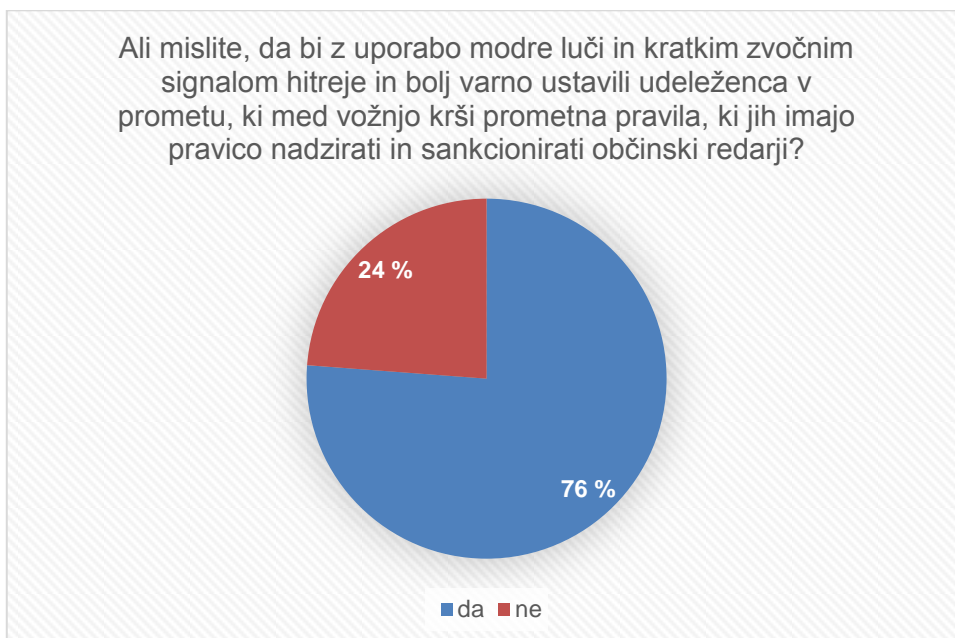
Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu?« je z »da« odgovorilo 14 %

redarjev, kot razlog so povedali, da udeleženci v prometu dajejo večjo pozornost vozilom z modrimi lučmi. S tem se ni strinjalo 86 % redarjev.



Graf 10: Boljši in kvalitetnejši nadzor izrednega prevoza po javnih cestah z uporabo modrih luči

Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolje in kvalitetneje nadzirali izredne prevoze po javnih cestah?« je z »da« odgovorilo 10 % redarjev, in sicer da bi z modro lučjo lahko ustavili vozila med vožnjo in izvedli nadzor. S tem se ni strinjalo 90 % redarjev.



Graf 11: Ustavljanje s svetlobnim in z zvočnim signalom kršitelja med vožnjo

Na vprašanje »Ali mislite, da bi z uporabo modre luči in s kratkim zvočnim signalom hitreje in bolj varno ustavili udeleženca v prometu, ki med vožnjo krši prometna pravila, ki jih imajo pravico nadzirati in sankcionirati občinski redarji?« si večina redarjev (76 %) želi modro luč in razlog za to je isti: zaradi lažjega izvajanja pooblastila. S tem se ne strinja 24 % anketiranih redarjev.



Graf 12: Učinkovitejše izvajanje nalog občinskega redarstva z modrimi lučmi

Na vprašanje »Ali na splošno mislite, da bi učinkoviteje izvajali naloge občinskega redarstva z modrimi lučmi?« je pozitivno odgovorilo 48 % redarjev in negativno 52 %. Kot razloge, zakaj bi učinkoviteje izvajali naloge občinskega redarstva z modrimi lučmi, so povedali, da bi s tem imeli večjo avtoriteto in preventivni učinek na številne prekrške, kot npr.: neuporaba varnostnega pasu, uporaba mobilnega telefona med vožnjo, neuporaba čelade, vožnja skozi rdečo luč. Prav tako bi učinkoviteje izvajali naloge na področju vzdrževanja javnega reda in miru. Poznalo bi se tudi v primeru hujših kršitev, npr. neustavljanje na prehodu za pešce, vožnja skozi rdečo luč, neupoštevanje ostalih znakov pooblaščenega uradne osebe, ki ureja promet. Na splošno menijo, da bi lažje in varneje izvajali postopke, medtem ko pri izvajanju ostalih nalog redarji ne zaznajo večje potrebe po uporabi modre luči.

V anketi so sodelovali tudi trije vodje občinskih redarstev. Njihovi odgovori so si bili zelo podobni. Vsi vodje občinskih redarstev se strinjajo, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno zavarovali ljudi in premoženje ter opozarjali na nevarnosti, ki izvirajo iz kraja prometne nesreče. Kot razloge so našli, da so udeleženci v prometu bolj pozorni na modro luč, da so vozniki bolj »spoštljivi« do modre luči in da modra luč pomeni v očeh udeležencev v cestnem prometu večjo »avtoriteto« in opaznost. Eden od vodij občinskih redarstev meni, da ne bi z uporabo modre luči bolje opozarjali na varnost udeležencev prireditve ter ostalih udeležencev v primeru zavarovanja in opozarjanja na nevarnosti, povezane s prireditvami na cesti. Vozniki so bolj »spoštljivi« do modre luči in modra luč pomeni v očeh udeležencev v cestnem prometu večjo »avtoriteto« in opaznost. Nobeden od vodij ne misli, da bi z uporabo modre luči hitreje in učinkoviteje odpravili onesnaževanje okolja. En vodja se ne strinja, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na nevarnost na lokalni cesti (npr. podor ceste, voda v podvozu ipd.). Ostala dva se strinjata in sta kot razlog navedla, da so vozniki bolj »spoštljivi« do modre luči in da ima večjo pozornost in opaznost. Dve vodji se ne strinjata, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu. Eden meni, da modra luč pomeni v očeh udeležencev v cestnem prometu večjo »avtoriteto« in opaznost. Dve vodji se ne strinjata, da bi z uporabo modre luči bolje in kvalitetneje nadzirali izredne prevoze po javnih cestah. Eden meni, da bi bilo bolje in kvalitetneje, ker gre za nadzor voznikov in vozil, ki je povezan z zaustavitvijo vozila.

Vse vodje občinskih redarstev se strinjajo, da bi z uporabo modre luči in s kratkim zvočnim signalom hitreje in bolj varno ustavili udeleženca v prometu, ki med vožnjo krši prometna pravila, katera imajo pravico nadzirati in sankcionirati občinski redarji, zato ker trenutno ni mogoče ustaviti vozila z vozilom občinskega redarstva in modra luč pomeni v očeh udeležencev v cestnem prometu večjo »avtoriteto« in opaznost. Prav tako se strinjajo, da bi učinkoviteje izvajali naloge občinskega redarstva z modrimi lučmi zaradi večje avtoritete, učinkovitejšega izvajanja nalog, povezanih z aktivnostmi v sistemu zaščite in reševanja (naravne nesreče, večje prometne nesreče in elementarne nesreče). Lahko bi zaustavili prekrškarje tudi med vožnjo ali pa npr. pospremili tovorno vozilo na ustrezno mesto, kjer bi opravili nadzor ali tehtanje ipd.

7 MNENJA O UPORABI MODRE LUČI

Skupaj z anketami smo oblikovali stališče do uporabe modre luči v občinskih redarstvih. Glede na to, da danes obstajajo prvi začetki strokovnih razprav med posameznimi redarji o potrebi oz. ne potrebi uporabe modre luči, je težko dokončno oblikovati stališče, vendar z zbranimi podatki jasno pokažemo na problematiko, s katero se srečujejo občinski redarji pri svojem delu.

Občinski redarji bi največkrat potrebovali modro luč za izvajanje nalog na področju varnosti v prometu, in sicer pri ustavljanju vozil in za zavarovanje kraja prometne nesreče. S tem se v en glas strinjajo tudi vodje občinskih redarstev. Občinski redarji ne čutijo potrebe po modri luči, ko gre za opozarjanje na varnost udeležencev povezanih s prireditvami na cestah. Prav tako se jih večina ne strinja, da bi z modrimi lučmi hitreje in učinkoviteje preprečili ali odpravili onesnaženje okolja oziroma bolj kvalitetno opozarjali na nevarnost na lokalni cesti. Z modrimi lučmi se po njihovem mnenju ne bi bolj kvalitetno opozarjalo na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu in se tudi ne bi bolje in kvalitetneje nadziralo izrednega prevoza po javnih cestah.

V določenih primerih se z njimi ne strinjam. Mislim, da bi z modrimi lučmi bolj opozarjali na varnost udeležencev, povezanih s prireditvami na cestah, saj so ljudje bolj pozorni na modro kot na rumeno luč. Prav tako bi z modrimi lučmi hitreje in učinkoviteje preprečili ali odpravili onesnaževanje okolja, saj bi na sam kraj prispeli hitro in varno. Z modrimi lučmi bi izredne prevoze lahko dejansko nadzirali, in sicer tako, da bi vozilo oziroma skupino vozil pospremili na primerno veliko mesto, kjer bi opravili nadzor. To je po trenutni zakonodaji zelo težko oziroma neizvedljivo. Z uporabo modre luči in s kratkim zvočnim signalom bi zagotovo hitreje in bolj varno ustavili udeleženca v prometu, ki med vožnjo krši prometna pravila, katere imajo pravico nadzirati in sankcionirati občinski redarji.

Menim, da bi občinska redarstva z modrimi lučmi delovala tudi preventivno, saj bi pri voznikih imela večjo avtoriteto in s tem bi se povečala tudi prometna varnost.

8 ZAKLJUČEK

Modre luči (oz. modro in rdečo luč ali modro in rumeno luč) uporabljajo občinske policije v naslednjih državah: Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Španija, Švica, Turčija, Latvija, Albanija, Avstrija, Nemčija, Grčija, Italija, Češka in Francija. Skoraj vse evropske države, ki imajo ustanovljeno lokalno policijo (redarstvo), imajo večja pooblastila v primerjavi s Slovenijo in tudi uporabljajo modre luči. Z uporabo modre luči bi občinska redarstva kvalitetnejše in učinkovitejše izvajala nekatera svoja pooblastila, pri tem pa bi bila varnost v prometu večja.

Policija je del svojih nalog prenesla na občinska redarstva. S tem bi morali prenesti tudi nekatera pooblastila za učinkovito izvajanje nalog. Glede na to, da že imajo pooblastilo, da lahko v primeru, ko zaznajo kršitev, vozilo tudi ustavijo, bi se bilo smiselno vprašati, zakaj tega ne bi smeli delati tudi iz službenega vozila med vožnjo?

Vozila z modrimi lučmi imajo pri voznikih večjo avtoriteto kot vozila, ki imajo rumene luči. S tega vidika bi občinska redarstva delovala tudi preventivno na področju varnosti v cestnem prometu. In če bi se število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah zmanjšalo, bi bila pridobitev modrih luči v občinskih redarstvih upravičena.

9 VIRI

Čelik, P. (2008). *Naše varnostne sile: 1850–2008; (temeljni pravni predpisi)*. Ljubljana: Arhivsko društvo Slovenije.

Delo (2015). Pridobljeno 28. 11. 2015 z naslova <http://www.delo.si/assets/media/picture/20100723/policija.jpg?rev=1>.

Grdina, I. (2008). *Predlog izboljšanja odnosov med občinskim redarstvom in občani*. Diplomsko delo, Maribor: Visoka poslovna šola Doba Maribor.

Jeršin, R. (2008). *Naloge pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva včeraj, danes in jutri*. Pridobljeno 17. 3. 2016 z naslova <http://www.fvv.um.si/dv2008/zbornik/clanki/Jersin1.pdf>.

Lavtar, R. in Kečanovič, B. (2007). *Zakon o občinskem redarstvu s komentarjem*. Ljubljana: GV Založba.

Meditra (2015). Pridobljeno 28. 11. 2015 z naslova <http://www.meditra.si/media/k2/galleries/62/10.jpg>.

Mestna občina Kranj (2009–2012). *Občinski program varnosti Mestne občine Kranj (NPB3)*.

Pravilnik o načinu izvajanja določb o pooblastilih uradnih oseb Finančne uprave Republike Slovenije. *Uradni list RS*, št. 57/15.

Pravilnik o postopku, po katerem pooblaščene uradne osebe carinske službe ustavljajo prevozna sredstva v cestnem in vodnem prometu. *Uradni list RS*, št. 76/01, 67/07, 25/14 – ZFU in 57/15.

Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo. *Uradni list RS*, št. 48/11 in 69/13.

Pravilnik o znakih in postopku, po katerem cestninski nadzorniki ustavljajo vozila v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 9/16.

Rugelj, M. (2008). *Nas lahko policist ustavi zgolj preventivno?* Pridobljeno 17. 3. 2016 z naslova <http://siol.net/avtomoto/nasveti/nas-lahko-policist-ustavi-zgolj-preventivno-326100>.

Svet 24 (2015). Pridobljeno 28. 11. 2015 z naslova <http://cdn.kme.si/public/images-cache/750xX/2014/11/02/d225d81a165940f9ec841814705580ad/5456056a3611e/d225d81a165940f9ec841814705580ad.jpeg>.

Sodja, B. (2009). Usposabljanje občinskih redarjev. *Skupnost občin Slovenije*, št. 64,65, strani 5–7.

Zakon o občinskem redarstvu (ZORed). *Uradni list RS*, št. 139/06.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). *Uradni list RS*, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo.

Zakon o cestninjenju (ZCestn). *Uradni list RS*, št. 24/15.

Zakon o finančni upravi (ZFU). *Uradni list RS*, št. 25/14.

Žurnal24 (2015). Pridobljeno 28. 11. 2015 z naslova http://images0.zurnal24.si/slika-_original-1340913791-759146.jpg.

PRILOGA 1

Spoštovani kolegi/kolegice!

Sem Sandi Pavlovič, študent Višje strokovne šole B&B. Z izdelavo diplomske naloge z naslovom Občinska redarstva in uporaba modre luči bi rad preveril obstoj razlogov za in proti uporabi modre luči. Zato bi vas prosil, da anonimno izpolnite anketo. Vnaprej se vam zahvaljujem.

1. Opredelite vaš status.

- a) vodja občinskega redarstva
- b) občinski redar (1–5 let)
- c) občinski redar (6–10 let)
- d) občinski redar (več kot 10 let)

2. Kako pogosto v enem mesecu uporabite rumeno luč?

- a) 0–10-krat
- b) 11–20-krat
- c) več kot 21-krat

3. V katerih primerih najpogosteje uporabite rumeno luč?

- a) za izvedbo postopka glede prekrška pri ustavitvi in parkiranju vozil
- b) za zavarovanje prometne nesreče
- c) za opozarjanje na prireditev
- d) za opozarjanje na oviro na cesti
- e) za preprečitev ali odpravo onesnaževanja okolja
- f) za označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu

4. Ali je bilo vaše življenje kdaj ogroženo v času uporabe rumene luči?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

5. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno zavarovali ljudi in premoženje ter opozarjali na nevarnosti, ki izvirajo s kraja prometne nesreče?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

6. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči boljše opozarjali na varnost udeležencev prireditve ter ostalih udeležencev v primeru zavarovanja in opozarjanja na nevarnosti, povezanih s prireditvami na cestah?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

7. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči hitreje in učinkoviteje preprečili ali odpravili onesnaženje okolja?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

8. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na nevarnost na lokalni cesti (npr. podor ceste, voda v podvozu ipd.)?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

9. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolj kvalitetno opozarjali na označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

10. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči bolje in kvalitetneje nadzirali izredne prevoze po javnih cestah?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

11. Ali mislite, da bi z uporabo modre luči in kratkim zvočnim signalom hitreje in bolj varno ustavili udeleženca v prometu, ki med vožnjo krši prometna pravila, ki jih imajo pravico nadzirati in sankcionirati občinski redarji?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, prosim napišite, zakaj.

12. Ali na splošno mislite, da bi učinkoviteje izvajali naloge občinskega redarstva z modrimi lučmi?

- a) da
- b) ne

Če ste odgovorili z »da«, vas prosim, da navedete še druge razloge, ki jih do zdaj še niste navedli.

Najlepša hvala!