



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

USPOSABLJANJE IN TRENING POLICISTOV MOTORISTOV

Mentor: mag. Branko Lotrič
Lektor: Valerija Pakiž

Kandidat: Sandi Sheikha

Kamnik, maj 2010

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu mag. Branetu Lotriču za usmerjanje in podporo pri pisanju moje diplomske naloge, ter g. Samu Repu, policijskemu inštruktorju varne vožnje.

Še posebej se zahvaljujem moji življenjski sopotnici Maji in hčerki Nayi za vso njuno podporo pri mojem študiju in pripravi diplomske naloge.

IZJAVA

»Študent Sandi SHEIKHA izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka LOTRIČA.«

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

Dne 26. 5. 2010

Podpis: Sandi SHEIKHA

POVZETEK

V svojem diplomskem delu predstavljam, kako pomembno je usposabljanje in trening policistov motoristov, ki v času motoristične sezone svoje delo opravljajo z motornimi kolesi. Policisti motoristi svoj 12 urni delavnik preživijo na motornem kolesu in pri tem opravljajo vse policijske naloge, ki so jim zaupane po Zakonu o policiji.

V nalogi predstavljeni statistični podatki ministrstva za notranje zadeve dokazujejo, da je število prometnih nesreč z udeležbo policista motorista majhno.

Usposabljanje in trening policistov motoristov temelji na dobro zasnovanem programu. Program so izdelali strokovnjaki, in sicer: policisti inštruktorji generalne policijske uprave (GPU) – policijska akademija, sektor za promet in delovna skupina za razvoj policijskih motornih koles in opreme za policiste motoriste.

Namen usposabljanja in trening policistov motoristov je v tem, da se usposobijo v varni vožnji z motornimi kolesi in da pravilno vzdržujejo ter varno ravnajo z motornimi kolesi. Namen pa je tudi usposobiti policiste motoriste za vožnjo pod posebnimi pogoji (vožnja s prednostjo, spremljanje organizirane kolone, spremljanje športnih prireditev).

Cilji programa so:

- da policisti motoristi osvojijo osnovna teoretična znanja za vožnjo in zakonske predpisane pogoje,
- da spoznajo fizikalne zakonitosti obnašanje motornega kolesa med vožnjo (teoretično in praktično),
- da spoznajo tehnične lastnosti in posebnosti motornih koles v policiji,
- da spoznajo osnove tehnike varne in pravilne vožnje (trening na poligonu) ter tehnike vožnje v posebnih pogojih (spolzko vozišče, vožnja s povečano hitrostjo, izogibanje in ustavljanje v sili).

V nalogi sem navedel konkretne naloge, ki bodo še bolj vplivale na usposabljanje in trening policistov motoristov in s tem zmanjšale število prometnih nesreč z njihovo udeležbo oziroma da bodo posledice v primeru morebitne nesreče manjše.

KLJUČNE BESEDE

- program
- usposabljanje
- trening
- policist motorist
- prometna varnost
- varna vožnja

ABSTRACT

This diploma thesis emphasizes the importance of educating and training police officers in the motor units. During the motorcycle season they spend their 12-hour shifts on motorbikes and perform their duties according to the Police Act.

The statistical data from the Ministry of the Interior proves that only a small number of motor officers are involved in traffic accidents.

Education and training of the motor units is based on a well-designed program, elaborated by experts including: officers instructors of the General Police Directorate – police academy, traffic division and working group for the development of police motorbikes and equipment.

The purpose of educating and training police officers in the motor units is to instruct them how to ride the motorcycle safely and to teach them how to maintain their motorcycles properly. Another goal is to prepare the motor officers for riding under special conditions (emergencies, escorts, surveillance of sports events).

The goals of this program are:

- to provide motor officers with the basic theoretical knowledge of motorcycle handling and to familiarize them with legal provisions applying to the field,
- to instruct motor officers on how to operate the motorcycle in motion (theoretically and practically),
- to familiarize motor officers with technical properties and specific features of the police motorcycles,
- to include motor officers in safety training (riding on the test track) and to train them for riding in demanding conditions (wet roads, high-speed driving, swerving and braking in cases of emergency).

The diploma thesis includes practical tasks that would improve the program of educating and training police officers in the motor units and thus minimize the number of traffic accidents involving motor officers and reduce the consequences of such accidents.

KEY WORDS:

- program
- educating
- training
- motor officer
- traffic safety
- safety training

KAZALO

1	Uvod	1
1.1	Predstavitev problema.....	2
1.2	Predstavitev cilja naloge.....	3
2	Motorna kolesa v policiji	4
2.1	Vrste in tipi motornih koles v slovenski policiji	4
2.2	Predlog za boljšo vidnost policistov motoristov.....	13
3	Zaščitna oprema policistov motoristov prometnikov	17
3.1	Homologirana zaščitna motoristična čelada	17
3.2	Motoristični kombinezon	19
3.3	Motoristične rokavice.....	20
3.4	Motoristični škornji.....	20
4	Zaščitna oprema policistov motoristov za varovanje Schengenske meje	21
5	Program usposabljanja in trening policistov motoristov	22
5.1	Organizacija in izvedba programa	22
5.2	Glavne vsebine programa	23
5.2.1	Strokovno teoretični del	23
5.2.2	Praktičen trening	24
5.2.3	Teoretično praktični trening.....	24
5.2.4	Realacijsko kondicijska vožnja	27
5.3	Pomanjkljivosti pri usposabljanju policistov motoristov.....	29
6	Predstavitev policije	30
6.1	Usposobljenost policistov po posameznih upravah v letu 2009	31
7	Prometna varnost policistov motoristov v republiki Sloveniji	34
8	Letni preizkus policistov motoristov v spretnostni vožnji	36
8.1	Sestava poligona za preizkus v spretnostni vožnji	36
8.1.1	Startl	37
8.1.2	Prenos žogice	37
8.1.3	Ostri zavoj	38
8.1.4	Postavitev motorja.....	39
8.1.5	Zaklon	39
8.1.6	Slalom.....	40
8.1.7	Ožina	41
8.1.8	Osmica	42
8.1.9	Cilj	43
9	Predlogi za izboljšanje usposabljanja policistov motoristov	47
10	Zaključek	48
	Literatura in viri	49
	Kazalo slik	50
	Kazalo tabele.....	51
	Kratice	51

1 UVOD

Delo policista temelji na dobri fizični in psihični pripravljenosti in ostalih veščinah, katere osvoji v fazi šolanja in nadaljnjih usposabljanj. Biti policist motorist pa zahteva še posebno število dodatnih usposabljanj in izobraževanj, v katerih pridobijo potrebna znanja. Kljub dobremu usposabljanju policistov motoristov pa se pravo usposabljanje začne šele na cesti v soočanjih z ljudmi na terenu, s prevoženimi kilometri, pri čemer policist motorist pokaže in izkoristi pridobljena znanja na usposabljanjih in treningih. Prav tako je pomembno to, da te delo z motornim kolesom veseli. Usposabljanje policistov motoristov je obvezno 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, ko se delo na terenu ne opravlja z motorji.

V diplomski nalogi bom predstavil potek usposabljanja policistov motoristov, ki ga izvaja generalna policijska uprava v Centru za izpopolnjevanje in usposabljanje v policijski akademiji ter podatke o delovanju, organiziranosti postopkov praktičnega usposabljanja policistov motoristov.

Cilji diplomskega dela so:

- opisati potek usposabljanja policistov motoristov prometnikov in policistov nadzornikov Schengenske meje,
- predočiti potrebe po strokovnem usposabljanju policistov motoristov,
- opisati sistem usposabljanja, opisati zahteve policije po usposabljanju in opisati kakšne so potrebe in zahteve policistov motoristov na terenu,
- predstaviti izobraževanje za vožnjo pod posebnimi pogoji,
- opisati morebitne pomanjkljivosti programa in če zadostuje potrebam oz. kaj bi bilo potrebno spremeniti,
- podati svoja mnenja in predloge za učinkovitejše usposabljanje policistov motoristov,
- podati lastne predloge za izboljšanje varnosti in vidnosti policista motorista.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Slovenska policija je 2. 7. 1998 dobila Zakon o policiji (Zpol), s katerim je policija postala organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije in se s tem zakonom pričela usklajevati z evropskimi policijami.

V 3. členu Zakona o policiji je zakonodajalec predpisal, da policija opravlja naslednje naloge:

- varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi,
- preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in prekrškov, drugih iskanih oseb, ter njihovo izročanje pristojnim organom,
- vzdrževanje javnega reda,
- nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet,
- varovanje državne meje in opravljanje mejne kontrole,
- opravljanje nalog, določenih v predpisih o tujcih,
- varovanje določenih oseb, organov, objektov in okolišev,
- varovanje določenih delovnih mest in tajnosti podatkov državnih organov, če z zakonom ni drugače določeno,
- izvajanje nalog, določenih v tem in drugih zakonih in podzakonskih predpisih.

V četrti alineji omenjenega člena je določeno, da policija opravlja nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet. V 14. členu Zakona o policiji je določeno, da za izvajanje z zakonom določenih nalog uporablja policija vozila, plovila, oborožitev in posebno opremo. Z Uredbo o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije (Uradni list RS, številka 3/06 – uradno prečiščeno besedilo in 36/06 – odločba US) določa vozila in plovila policije (v nadaljnjem besedilu službena vozila policije), njihovo barvo in oznake, oborožitev ter posebno opremo policije.

Službena vozila policije po zgoraj omenjeni uredbi so:

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

Policija pri svojem delu za nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, ter za zagotavljanje večje pretočnosti v času turistične sezone ob vikendih in za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (enosledna vozila) uporablja tudi policiste motoriste.

Policist motorist je bistveno mobilnejši. Ko običajno policijsko patroljo dveh policistov ločimo, pridobimo na vidnosti policistov na terenu, ter večjo pokritost terena in s tem bistveno pripomoremo k upoštevanju prometnih pravil v cestnem prometu in preprečevanju ostalih kaznivih dejanj in prekrškov.

Slabost takšnega ločevanja policijske patrolje pa je težje opravljanje praktičnih policijskih postopkov, saj je tako sam policist bolj izpostavljen, zaradi česar je njegova varnost veliko bolj ogrožena.

Varovanje Schengenske meje predstavlja zahtevno nalogo, zaradi česar je policija na tem področju uvedla policiste motoriste za nadzor Schengenske meje.

1.2 PREDSTAVITEV CILJA NALOGE

Vozniške izkušnje in spoštovanje Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP) so pogoj za boljšo varnost policistov motoristov in ostalih udeležencev v cestnem prometu. Prav tako pa so nadgradnje usposabljanj in treningi potrebni, da je policist motorist pri svojem delu uspešen in da tudi uspešno zaključi motoristično sezono.

Cilj naloge je predstavitev programa usposabljanja policistov motoristov in možnost izboljšanja teh usposabljanj.

Osnovno usposabljanje za varno vožnjo z motornimi kolesi traja osem ur in se izvede enkrat letno na poligonu v Centru za izpopolnjevanje in usposabljanje v policijski akademiji, pod vodstvom inštruktorjev Policijske akademije v Tacnu, in sicer pred pričetkom motoristične sezone. Osnovnega usposabljanja so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki opravljajo delo policista motorista prvič v svoji karieri policista motorista.

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

2 MOTORNA KOLESA V SLOVENSKI POLICIJI

2.1 VRSTE IN TIPI MOTORNIH KOLES V SLOVENSKI POLICIJI

V zgodovini so se motorna kolesa za delovanje takratne slovenske milice pojavila po drugi svetovni vojni. Slovenski miličniki motoristi so do leta 1966 vozili motorna kolesa znamke Jawa, Puch in Triumph. Po letu 1968 je milica pričela uporabljati znamko motornih koles BMW, ki jih je v tistem času uporabljala večina evropskih policij. BMW tip R51/3 je veljal za kakoviten in dober motor s prostornino motorja 490 cm³, močjo 24 Kw (SLIKA 1). Motorno kolo je imelo odlične vozne lastnosti, zahtevalo je minimalne stroške za vzdrževanje.



SLIKA 1: Motorno kolo milice

Vir: lastna fotografija

Leta 1977 so miličniki v uporabo dobili motorna kolesa BMW 75/7, s prostornino motorja 750 cm³, dve leti kasneje pa model BMW R 65. To motorno kolo je bilo v primerjavi s prejšnjimi modeli veliko lažje, okretnije in hitreje.

Leta 1986 je slovenska milica nabavila motorna kolesa BMW, model R 80 RT, s prostornino motorja 800 cm³, in z vso pripadajočo opremo, katero potrebujejo policisti motoristi. Omenjeni model ima po višini nastavljiv vetni ščitnik in v cevasti okvir motornega kolesa vgrajen štiritaktni zračno hlajeni pogonski bokser agregat s prostornino 798 cm³. Zavorni sistem je deloval s kombinacijo kolutnih zavor spredaj in čeljustno zavoro zadaj in imel vgrajen sistem ABS (SLIKA 2).

Po slovenski osamosvojitvi se je spremenila ustava in z njo tudi številni zakoni, ki so segali tudi na področje državne uprave. Tako se je spremenila tudi organizacijska zgradba same službe, pa tudi ime. Iz milice se je leta 1992 preimenovala v policijo. Te spremembe so seveda vključevale tudi zamenjavo starih simbolov, uniforme, položajnih oznak. Motorna kolesa in vozila so ostala na slovenskem ozemlju.



SLIKA 2: Motorno kolo znamke BMW tip R 80 RT

Vir: lastna fotografija

Leta 1995 je policija za potrebe prometne policije opravila nakup motornih koles znamke BMW tip K 75 RT (SLIKA 3).

Omenjeni model je pri nas med prvimi uporabljala postaja mestne prometne policije Ljubljane. Motorno kolo je imelo 740 cm³, štiritaltni (vodno) hlajeni pogonski agregat, vgrajen visok (aerodinamični) vetrni ščitnik, katerega slabost je bila ta, da ga ni bilo mogoče nastavljati po višini. Sistem zaviranja je deloval na treh kolutih, in sicer z dvema na sprednjem in enim na zadnjem kolesu, ki so bili povezani s sistemom ABS.

Tak sistem je omogočal varno zaustavljanje vozila tudi na mokrem in spolzkem vozišču in varno zaustavljanje tudi manj usposobljenim voznikom.

Tovarna BMW je v letu 1996 zaključila s proizvodnjo modela motornega kolesa tipa K 75 RT za policijsko uporabo.

Z omenjenim modelom motornega kolesa se je leta 1996 smrtno ponesrečil policist postaje prometne policije Ljubljana na avtocesti A2 Ljubljana–Povodje.



SLIKA 3: Motorno kolo znamke BMW tip K 75 RT

Vir: PPP Ljubljana

Leta 2000 je policija kupila motorna kolesa znamke BMW tip R 850 RT (Slika 4).

Sama varnost, kvaliteta izdelave, kvaliteta žarometov in zavornih sistemov, prostornost bočnih kovčkov je bila bistveno boljša kot pri prejšnjih modelih.

Novost je bilo tudi vzmetenje, saj so standardne blažilnike zamenjali blažilniki s sistemom vzmetenja Telelever. Pri tem sistemu teleskopa le vodita in upravljata kolo, longitudinalna, prek krogelnih zglobov vpeta roka, pa prenaša ob zaviranju vse sile v ohišje motorja. Vzmetenje in blaženje opravlja vertikalno v roko vpet blažilnik.

Boljša in močnejša je bila tudi sklopka menjalnika, kar je predstavljalo manj okvar in s tem pogojene manjše stroške vzdrževanja.

Pri izvajanju policijskih nalog so se ta motorna kolesa izkazala kot zelo uspešna.



SLIKA 4: Motorno kolo znamke BMW tip R850 RT

Vir: lastna fotografija

Leta 2003 je policija kupila motorna kolesa znamke BMW R 1150 RT (moder z belimi napisi) (SLIKA 5), ki so bili še bolj izpopolnjen kot predhodni model R 850 RT.

To motorno kolo se je bistveno razlikovalo od prejšnjih po moči agregata. Imelo je šest prestav. Nov je bil tudi integralni zavorni sistem zaviranja.

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke BMW R 1150 RT:

Znamka: BMW

Tov. Oznaka: 0419-A

Tip vozila: R 1150 RT/ POLICIJA

Država: Nemčija

Masa vozila: 279 kg

Največja dov. masa: 495 kg

Delovna prostornina: 1130 ccm

Največja moč: 70 kw (95km)

Vrsta agregata: 2-valjni 4-taktni motor boxer

Vrsta goriva: bencin

Menjalnik: 6

Oznaka motorja: 122EC

Pnevmatike: spredaj 120/ 70/ 17 in zadaj 170/ 60/ 17

Barva: modra z belimi napisi



SLIKA 5: Motorno kolo znamke BMW tip R 1150 RT (moder z belimi napisi)

Vir: lastna fotografija

Leta 2006 je policija nabavila za potrebe policistov prometnikov s prometnih policijskih postaj 21 novih motornih koles znamke BMW (bele barve z modrimi napisi) model R 1150 RT (SLIKA 6).

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke BMW R 1150 RT:

Znamka: BMW
Tov. Oznaka: 0419-A
Tip vozila: R 1150 RT/ POLICIJA
Država: Nemčija
Masa vozila: 279 kg
Največja dov. masa: 495 kg
Delovna prostornina: 1130 ccm
Največja moč: 70 kw (95km)
Vrsta agregata: 2-valjni 4-taktni motor boxer
Vrsta goriva: bencin
Menjalnik: 6
Oznaka motorja: 122EC
Pnevmatike: spredaj 120/ 70/ 17 in zadaj 170/ 60/ 17
Barva: bela z modrimi napisi



SLIKA 6: Motorno kolo znamke BMW tip R 1150 RT (bel z modrimi napisi)

Vir: lastna fotografija

Novi motorji so v primerjavi s starimi bolje opremljeni. Oba modela imata po dve sireni in tri stroboskopske modre luči, ki lahko delujejo sočasno ter zaradi svoje izredno močne svetilnosti zagotavljajo boljšo vidljivost motornega kolesa 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. V policiji se namreč zavedamo, da je prav policist motorist največkrat prvi na kraju prometne nesreče in lahko tako pogasi morebitni začetni požar.

V letu 2006 je policija za potrebe dela na področjih mestnih središč in zahtevnejšega terena kupila štiri motorna kolesa znamke BMW model F 650 GS (SLIKA 7).

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke BMW F 650 GS:

Znamka: BMW

Tip vozila: F 650 GS

Država: Nemčija

Masa vozila: 193 kg

Vrsta agregata: 1-valjni 4-taktni motor s 4 ventili DOHC

Prostornina: 652 ccm

Moč: 49.61 KM (36.2 kW) pri 6500

Zagon: Električni

Menjalnik: 5

Sekundarni prenos: verižni

Zavore spredaj: K (300 mm)

Zavore zadaj: K (240 mm)

Skupna dovol. teža: 380 kg

Posoda za gorivo: 17,3/4,5 l

Max hitrost: 166 km/h

Pnevmatike: spredaj 100/ 90/ 19 in zadaj: 130/ 80/ 17

Barva: bela z modrimi napisi



SLIKA 7: Motorno kolo znamke BMW tip F 650 GS

Vir: lastna fotografija

Za nadzor Schengenske meje je policija leta 2006 iz programa Phare dobila 20 motornih koles znamke BMW F 650 GS, izvedba Dakar (SLIKA 8).

Motorna kolesa so modre barve in niso opremljena s sireni in stroboskopskimi modrimi lučmi, zaradi okretnosti in vožnje po zahtevnem terenu nimajo nameščenih bočnih kovčkov.

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke BMW F 650 GS za nadzor Schengenske meje:

Znamka: BMW

Tip: Dakar

Vrsta agregata: 1-valjni 4-taktni motor s 4 ventili DOHC

Prostornina: 652 ccm

Moč: 49.61 KM (36.2 kW) pri 6500

Zagon: Električni

Menjalnik: 5

Sekundarni prenos: verižni

Zavore spredaj: K (300 mm)

Zavore zadaj: K (240 mm)

Teža: 193 kg

Skupna dovoljena teža: 380 kg

Posoda za gorivo: 17,3/4,5 l

Max hitrost: 166 km/h

Pnevmatike: spredaj 100/ 90/ 19 in zadaj 130/ 80/ 17

Barva: modra



SLIKA 8 : Motorno kolo znamke BMW tip F 650 GS za nadzor Schengenske meje

Vir: PA Tacen

Leta 2007 je policija nabavila 35 motornih koles znamke Honda tip NT 700 VA DAEAUVILLE (SLIKA 9).

Omenjeno motorno kolo policisti motoristi uporabljajo za nadzor in urejanje prometa v mestnih središčih in državnih cestah ter za povečevanje prometne varnosti.

Motorno kolo ima odlične vozne lastnosti, je lahko obvladljiv in tako primeren za policiste, kateri nimajo veliko izkušenj v vožnji z motornimi kolesi.

Slabost omenjenega modela je v tem, da ima premajhne stranske kovčke, kateri se težko odpirajo, fiksen veterni ščitnik, katerega je potrebno premikati mehansko, prav tako na motornem kolesu ni vgrajene UKV radijske zveze, kar policistom predstavlja težavo pri komuniciranju z operativno- komunikacijskim centrom in ostalimi policisti.

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke HONDA DAEAUVILLE NT 700:

Znamka: HONDA

Tip vozila: NT 700 VA

Tov. Oznaka: RC521-2

Država: Španija

Oznaka motorja: RC52E

Del. Prostornina: 680 ccm

Največja dov. masa: 454 kg

Največja moč: 48.3 kw (66km)

Gorivo: bencin

Masa vozila: 257 kg



SLIKA 9: Motorno kolo znamke HONDA tip DAEAUVILLE NT 700

Vir: lastna fotografija

V začetku leta 2008 je policija prejela 14 motornih koles znamke YAMAHA tip FJR 1300 AP (SLIKA 10). Ta motorna kolesa so namenjena policistom motoristom na prometnih policijskih postajah. Omenjena motorna kolesa so že tovarniško predvidena za uporabo v policiji (so bele barve, imajo enojni sedež, prostor za radijsko postajo, stranske kovčke, pritrdišča za svetlobno in zvočno signalizacijo). Ponudnik jih je opremil s policijskim designom v skladu z zahtevami slovenske policije in jim namestil ustrezno svetlobno in zvočno signalizacijo. Agregat je 4-taktni, prostornina 1.298 cm³, moč motorja 105.5 kW. To motorno kolo zahteva veliko izkušenj na področju vožnje motornih koles, zaradi česar ga lahko na posameznih policijskih postajah uporabljajo izključno zelo dobri policisti motoristi.

Slabost omenjenega modela je v tem, da je slabše okreten v mestnih in primestnih središčih (zaradi svoje velikosti), utrudljiv pri daljših vožnjah (zaradi prisilne športne drže na motornem kolesu), težko odpiranje stranskih kovčkov, menjalnik ima samo pet prestav, vetrobransko steklo se pri velikih hitrostih zvija in trese, motorno kolo je slabo vidno, saj so odsevni trakovi modre barve premajhni.

Tehnične lastnosti motornega kolesa znamke YAMAHA FJR 1300AP:

Znamka: YAMAHA

Tovarniška oznaka: RP13I-VI

Tip vozila: FJR 1300 AP

Država: JPN Japonska

Masa vozila: 291 kg

Največja dov. masa: 503 kg

Del. Prostornina: 1298 ccm

Največja moč: 105.5 kw (143km)

Vrsta goriva: bencin

Oznaka motorja: P510E

Pnevmatike: spredaj 120/ 70/ 17 in zadaj 180/ 55/ 17



SLIKA 10: Motorno kolo znamke YAMAHA tip FJR 1300 AP

Vir: lastna fotografija

Na postajah prometne policije in na nekaterih splošnih policijskih postajah po Sloveniji policisti uporabljajo šest različnih modelov motornih koles.

Vsako od motornih koles ima svoje specifične značilnosti, ki zahtevajo svojevrsten (drugačen) način vožnje, kar pa lahko negativno vpliva na voznika pri menjavi motornega kolesa.

Zaradi zgoraj omenjenega bi bilo potrebno, da bi policijski inštruktorji skupaj s policisti motoristi izbrali primeren model in tip motornega kolesa, katerega bi policist nato vozil celotno motoristično sezono. Prav tako bi bilo dobro, da bi določeno motorno kolo vozila samo dva policista motorista. S tem bi poskrbeli, da bi policist motorist dobro spoznal karakteristike motornega kolesa, ki ga uporablja, prav tako pa bi s takšnim načinom obenem tudi podaljšali življenjsko dobo motornega kolesa.

Na splošno je stanje motornih koles v policiji dobro.

Težave se pojavljajo pri motornih kolesih, ki so starejša od sedmih let. Taka motorna kolesa imajo prevoženih veliko kilometrov in se na njih pogosto pojavljajo tehnične težave. Gre predvsem za motorna kolesa znamke BMW tip K 75 RT, BMW tip R 80 RT, BMW tip R 850 RT in BMW 1150 RT (moder z belimi napismi).

Novejša motorna kolesa znamke BMW R tip 1150 RT (bele barve z modrimi napismi), BMW tip F 650 GS, Yamaha tip FJR 1300 AP in motorno kolo znamke Honda Deauville tip NT 700 VA so v dobrem stanju in v redni uporabi policistov motoristov prometnikov.

2.2 PREDLOG ZA BOLJŠO VIDNOST POLICISTOV MOTORISTOV

Človeško oko razlikuje okoli 128 spekterskih barv, vendar mnoge od njih niso primerne za označevanje intervencijskih vozil. Vozila javnih služb, ki se uporabljajo za nujne vožnje, morajo biti obarvana in označena na tistem delu barvnega spektra, ki je najbolj viden v vseh okoliščinah in vremenskih pogojih. Dobra vidljivost vozil je ključnega pomena za zagotavljanje tako varnosti policista kot tudi ostalih udeležencev v prometu. Le-ta je odvisna od velikosti in barve vozila, barvnih vzorcev na vozilu, od kontrasta med vozilom in ozadjem, od gibanja vozila in od položaja slike vozila na mrežnici očesa. Predmeti, ki padajo v središče mrežnice, so bolj vidni kot tisti, ki padajo na njen rob. Intervencijska vozila na nujnih vožnjah so prisiljena kršiti prometne predpise, zato je njihovo gibanje manj predvidljivo in hitrejše kot sicer pričakujejo vozniki.

Policisti motoristi se zato zavzemajo, da bi bila motorna kolesa bolj vidna. Na sprednji (Slika 11) in zadnji del (Slika 12) motornega kolesa bi bilo potrebno namestiti odsevne trakove fluorescentno rumene barve;

Obstoječa motorna kolesa policije so opremljena z monotonim barvnim kontrastom, ki ne pritegne dovolj pozornosti in tudi njihova prepoznavnost ni velika, saj se ne razlikujejo dovolj od vozil drugih udeležencev. Modri odsevni trakovi opravljajo svojo varovalno nalogo, žal pa je površina motornega kolesa premajhna, da bi podnevi, v dežju, megli ali mraku zagotavljali dovolj visoko varnost policistom motoristom in ostalim udeležencem v prometu.

Z Uredbo o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije (Uradni list RS, št. 3/06 – uradno prečiščeno besedilo in 36/06 – odločba Ustavnega sodišča) določa vozila in plovila policije (v nadaljnjem besedilu: službena vozila policije), njihovo barvo in oznake, oborožitev ter posebno opremo. V primeru spremembe barve in oznak policijskih vozil, bi bilo potrebno spremeniti tudi omenjeno Uredbo.

Razlogi za uporabo fluorescentno rumene barve na motornem kolesu policije:

- človeško oko je podnevi nanjo najbolj občutljivo,
- najbolj privlači pozornost,
- je najbolj opazna na večjih razdaljah,
- spada med barve, na katero se najhitreje odzivamo,
- oseb, katere omenjene barve ne zaznajo, je zelo malo,
- je mednarodno priznana kot opozorilna barva.

Prednosti motornega kolesa s takimi označbami:

- povečuje varnost policistov in javnosti z zmanjšanjem verjetnosti cestnih nezgod, kjer je dejavnik opaznost policijskega vozila,
- policijska vozila so prepoznavna na 500 m oddaljenosti pri običajni dnevni svetlobi,
- omogočajo javno in vidno policijsko delo, kar daje javnosti večji občutek varnosti in poleg tega tudi bolje deluje pri preventivnem umirjanju prometa,
- uporablja najnovejše materiale, ki niso nič dražji od označb, ki so že v uporabi.

Menim, da bi tako označena motorna kolesa policije pomenila velik napredek pri zagotavljanju višje ravni prometne varnosti. Omeniti velja tudi to, da pri oblikovanju zunanje podobe policijskih vozil ne gre le za doseganje večje vidnosti in prepoznavnosti. Policijska vozila so namreč tako kot policisti sami del javne podobe policije, ki vpliva na oblikovanje odnosov z javnostmi.

Omenjena sprememba barve vozil, bi zahtevala spremembo Uredbe o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije (Uradni list RS, št. 59/2000 z dne 30. 6. 2000), ter minimalna denarna sredstva.

Lastni predlog za novo podobo policijskega motornega kolesa znamke BMW tip 1150 RT (bel z modrimi napisi).



SLIKA 11: Predlog za novo podobo policijskega motornega kolesa (sprednji del)

Vir: lastna izdelava



SLIKA 12: Predlog za novo podobo policijskega motornega kolesa (zadnji del)

Vir: lastna izdelava

Nekateri policisti smo samoiniciativno poskrbeli za boljšo vidnost na motornem kolesu, ter si nadeli odsevni jopič fluorescentne barve in s tem pripomogli k večji vidnosti in varnosti (SLIKA 13).



SLIKA 13: Policist motorist z nameščenim fluorescentnim brezrokavnikom

Vir: lastna fotografija

3 ZAŠČITNA OPREMA POLICISTOV MOTORISTOV PROMETNIKOV

Policisti motoristi morajo pri izvajanju svojih nalog z motornimi kolesi uporabljati predpisani komplet uniforme, ki vsebuje:

- homologirane zaščitne motoristične čelade,
- motoristični kombinezon,
- motoristične zaščitne rokavice in
- motoristične škornje.

3.1 HOMOLOGIRANA ZAŠČITNA MOTORISTIČNA ČELADA

Osnovna funkcija homologirane zaščitne motoristične čelade je v tem, da zaščiti glavo pred morebitnimi udarci.

Slovenska policija ima v svoji uporabi dve znamki homologiranih motorističnih čelad.

Prva je znamke Nolan tip N103 (belo-modre barve) (SLIKA 14), ki ima dvižni bradni del in dodatni notranji sončni vizir. V njej je serijsko vgrajena mikro kombinacija za komunikacijo med operativno komunikacijskim centrom določene policijske uprave in policistom motoristom, prav tako pa lahko policisti komunicirajo med seboj. Čelada je s kabelsko povezavo povezana z radijsko postajo na motornem kolesu.



SLIKA 14: Motoristična čelada znamke NOLAN (belo-modra) tip N103

Vir: lastna fotografija

Podjetje Compaco d.o.o (uvoznik motorističnih čelad Nolan) je v sezoni 2009 in 2010 policiji ponudil testne čelade znamke Nolan tip N103 v fluorescentno rumeni barvi (SLIKA 15). Omenjena čelada je bila s strani policistov in občanov izredno dobro sprejeta, zaradi česar so policijski inštruktorji vodilnim v policiji predlagali dobavo omenjenih čelad vsem policistom motoristom.



SLIKA 15: Motoristična čelada znamke NOLAN (fluorescentno rumena) tip N103

Vir: lastna fotografija

Druga znamka čelade je Schubert tip C2 (belo-modre barve) (SLIKA 16). Te čelade je policija uporabljala že v preteklosti. Ima zelo podobne karakteristike kot prej opisana čelada znamke Nolan.



SLIKA 16: Motoristična čelada znamke SCHUBERT (belo-modra)

Vir: motosvet.com

3.2 MOTORISTIČNI KOMBINEZON

Prav tako pomemben del policista motorista je kombinezon. Slovenska policija uporablja enoten model znamke Stadler (SLIKA 17- leva). Kombinezon je iz materiala Goretex in je zaradi delovnih potreb policista motorista dvodelen. V zgornjem delu kombinezona so nameščeni protektorji oz. ščitniki na ramenskem delu, komolcih in hrbtnem delu. V spodnjem delu (hlače) so protektorji nameščeni na bočnih delih in na kolenih, ki policista motorista ščitijo pri morebitnem padcu. Zelo pomembno je, da policisti motoristi dobijo opremo, ki je prave velikosti zanje, saj jim motoristični kombinezon le tako v največji meri nudi potrebno zaščito.

Slabost omenjenega kombinezona je v tem, da se material Goretex ob padcu strga, prav tako pa se ščitniki, ki bi morali ostati na mestih zaščite, obrnejo in ne nudijo več potrebne zaščite. Starejši modeli kombinezona imajo penaste ščitnike, kar ne zadostuje zaščiti policista motorista ob padcu. Prav tako je omenjeni kombinezon slabo viden in preveč monoton.

Moj predlog rešitve: na obstoječem motorističnem kombinezonu bi morali na ramenski, prsni in stranski del dodati fluorescentno rumene trakove (SLIKA 17 - desna). S tem bi z minimalnimi stroški zelo povečali vidnost policista motorista v prometu.



SLIKA 17: Motoristični kombinezon STADLER

Vir: lastna fotografija in predelava

3.3 MOTORISTIČNE ROKAVICE

Motoristične rokavice nudijo zelo veliko zaščito pri padcu, prav tako tudi pred različnimi vremenskimi vplivi, zaradi česar morajo biti kvalitetne in prave velikosti. Rokavice morajo biti udobne in mehke, saj lahko motoristi le tako uspešno nadzorujemo dodajanje plina, pritisk ročic za sprednjo zavoro in sklopko, ter s palcem leve roke pritiska na tipko za oddajo na radijski zvezi.

V preteklosti je policija za policiste motoriste nabavljala motoristične rokavice izredno slabe kvalitete, zaradi česar so bili policisti motoristi primorani zaradi lastne varnosti kupovati svoje rokavice. V lanskem letu je policija nabavila motoristične rokavice znamke Levior (SLIKA 18) in Clover, ki ustrezajo zahtevam policistov motoristov.



SLIKA 18: Motoristične rokavice LEVIOR

Vir: lastna fotografija

3.4 MOTORISTIČNI ŠKORNJI

Pri motorističnih škornjih (SLIKA 19) je pomembno, da so udobni in ustrezne velikosti. Pri vožnji je namreč izrednega pomena prilagodljivost obuvala na stopalki za prestavljanje in natančnost pri dodajanju pritiska na ročico za zadnjo zavoro.



SLIKA 19: Motoristični škornji

Vir: lastna fotografija

4 ZAŠČITNA OPREMA POLICISTOV MOTORISTOV ZA VAROVANJE SCHENGENSKE MEJE

Policisti motoristi, ki opravljajo varovanje Schengenske meje z motornimi kolesi, morajo pri svojem delu uporabljati predpisana zaščitna sredstva (SLIKA 20), in sicer:

- homologirano zaščitno motoristično čelado (enduro),
- delovno uniformo,
- ščitnik za zaščito telesa in rok (enduro),
- motoristične enduro zaščitne rokavice,
- ščitnik za zaščito nog in
- škornje.

Omenjena zaščitna sredstva omogočajo policistom motoristom, da jih v največji meri varujejo pri opravljanju nalog na območju Schengenske meje, kjer je teren zelo zahteven in raznolik.

V praksi se je pokazalo, da delovna uniforma ne zadostuje zadostnemu varovanju policistov motoristov-nadzornikov Schengenske meje, zaradi česar bi bilo potrebno delovno uniformo nadomestiti z motorističnim kombinezonom za enduro voznike.



SLIKA 20: Oprema policista motorista za varovanja Schengenske meje

Vir: PA Tacen

5 PROGRAM USPOSABLJANJA IN TRENING POLICISTOV MOTORISTOV

Slovenska policija je za potrebe usposabljanja policistov motoristov sestavila program Usposabljanja in trening za varno vožnjo z motornimi kolesi policistov motoristov.

S tem programom je policija enakovredna evropskim in svetovnim policijam, ki uporabljajo podobne programe. Ob vstopu Slovenije v Evropsko unijo je policija pričela z usposabljanjem policistov motoristov, katerih naloga je varovanje Schengenske meje.

Program določa, da se usposabljanje deli na osnovno in nadaljevalno usposabljanje. Osnovnega usposabljanja so se dolžni udeležiti vsi policisti, ki bodo prvič v svoji policijski karieri opravljali delo policista motorista ali policista motorista za varovanje Schengenske meje. Nadaljevalnega usposabljanja pa so se dolžni udeležiti vsi policisti inštruktorji na posameznih postajah prometnih policij.

5.1 ORGANIZACIJA IN IZVEDBA PROGRAMA

Omenjeni program se izvaja v Centru za izpopolnjevanje in usposabljanje - oddelek za programe v Policijski akademiji v Tacnu, kjer se opravlja strokovno teoretični del v učilnici in praktični del na poligonu.

Program za vsakega policista motorista traja 8 ur. Po uspešnem zaključku usposabljanja pridobi policist motorist Potrdilo o udeležbi na osnovnem usposabljanju policistov motoristov (SLIKA 23). V primeru, da policist inštruktor ugotovi, da policist na usposabljanju ne dosega osnovnih zahtev, se z vodstvom dogovori o dodatnem usposabljanju.

Namen usposabljanja:

- 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.

Ciljna skupina:

- policisti motoristi na postajah prometnih policij,
- policisti motoristi na policijskih postajah,
- policisti motoristi urada za varnost in zaščito,
- policisti motoristi - nadzorniki državne meje.

Glavni cilji programa usposabljanja so:

- 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 vseh motornih koles, ki jih policisti motoristi uporabljajo pri svojem delu,
- spoznavajo osnove tehnike varne in pravilne vožnje – trening na poligonu,
- spoznavajo in trenirajo tehnike vožnje v posebnih pogojih kot so spolzko vozišče, vožnja s povečano hitrostjo, izogibanje ovir in ustavljanje v sili,
- znajo povezovati teoretični in praktični del usposabljanja v celoto,
- razvijajo sposobnosti in spretnosti za kvalitetno opravljanje del in nalog v času uporabe motornega kolesa.

5.2 GLAVNE VSEBINE PROGRAMA

5.2.1 STROKOVNO TEORETIČNI DEL

Strokovno teoretični del usposabljanje se izvaja v prostorih Policijske akademije v Tacnu. Program je enak tako za policiste motoriste-prometnike kot za policiste, ki varujejo Schengensko mejo.

Izvaja se po naslednjem programu:

- **MOTOROZNAVSTVO**
 - ⇒ osnove delovanja motornega kolesa
 - ⇒ sistemi zaviranja – klasični in ABS
 - ⇒ osnove uporabe pnevmatik
- **FIZIKA**
 - ⇒ splošno o silah
 - ⇒ masi
 - ⇒ trenju
- **PROMETNA TEHNIKA**
 - ⇒ delovanje sil na motorno kolo med vožnjo med vožnjo
- **PROMETNA TERMINOLOGIJA**
 - ⇒ cestni elementi (cesta: ravna, vzpon, padec, ovinek in prečni nagib)
 - ⇒ ureditev vozišča (makadamsko, asfaltno, betonsko)
 - ⇒ stanje vozišča (suho, mokro, spolzko)
 - ⇒ pregled nad dogajanjem pred seboj
 - ⇒ predvidevanje različnih situacij

5.2.2 PRAKTIČEN TRENING

- ⇒ 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 nevarne situacije
- ⇒ vožnja na različnih terenih in podlagah
- ⇒ prevrnitev - padec motornega kolesa in postopek pravilnega pobiranja
- ⇒ vadba na poligonu z vajami za reševanje iz nevarnih situacij pri visokih hitrostih
- ⇒ umikanje oviri v zavoju

5.2.3 TEORETIČNO PRAKTIČNI TRENING

- **PREGLED MOTORNEGA KOLESNA PRED VOŽNJO**
 - ⇒ kontrola nivoja olja in goriva
 - ⇒ pregled morebitnih poškodb motorja
 - ⇒ kontrola pritiska in obraba pnevmatik
 - ⇒ kontrola mrtvega hoda ročice sklopke
 - ⇒ kontrola zavor
 - ⇒ kontrola teleskopov vilic
 - ⇒ kontrola svetlobnih signalnih naprav
 - ⇒ nastavitve vzvratnih ogledal
 - ⇒ kontrola listin motornega kolesa (knjižica vozila, kartica za gorivo, prometno dovoljenje)
 - ⇒ zagon motorja
- **PRIPRAVA POLICISTA MOTORISTA ZA VOŽNJO**
 - ⇒ pravilna uporaba zaščitne opreme – kombinezon
 - ⇒ rokavice
 - ⇒ škornji
 - ⇒ čelada
 - ⇒ očala
 - ⇒ poudarek na pravilni pritrditvi – nastavitvi pritrdilnega jermena čelade in očiščenega vizirja
 - ⇒ spuščanje motornega kolesa s stojala
 - ⇒ položaj sedenja
 - ⇒ zapenjanje kombinezona
 - ⇒ uporaba zasenčene luči
- **PRIČETEK VOŽNJE POLICISTA MOTORISTA**
 - ⇒ postavljanje v prestavo pred speljevanjem
 - ⇒ sklopka
 - ⇒ obrati motorja
 - ⇒ speljevanje (vrsta speljevanja – ena noga na tleh, obe nogi na tleh)
 - ⇒ pozornost na podlago, s katere se speljuje
 - ⇒ vključevanje v promet v rednem prometu in z uporabo modrih luči in siren

- **VOŽNJA Z MOTORNIM KOLESOM V NASELJU**
 - ⇒ vožnja z upoštevanjem predpisov (omejitev hitrosti)
 - ⇒ vožnja v gostem prometu skozi križišče
 - ⇒ vožnja po ulicah (pozornost na stranske ulice)
 - ⇒ spreminjanje prometnih pasov
 - ⇒ varnostna razdalja

- **VOŽNJA Z MOTORNIM KOLESOM IZVEN NASELJA**
 - ⇒ vožnja z upoštevanjem predpisov (omejitev hitrosti)
 - ⇒ vožnja v koloni
 - ⇒ prehitevanje
 - ⇒ vožnja v ovinek
 - ⇒ pozornost na vozišče (pesek, odpadlo listje, vejevje ipd)
 - ⇒ predvidevanje možnih situacij (nenadne ovire, vključevanje s stranskih cest)

- **VOŽNJA MOTORNEGA KOLESA S PREDNOSTJO IN PATRULIRANJE Z MOTORNIM KOLESOM**
 - ⇒ na nujni vožnji vedno z vklopom modrih luči in zvočnih signalov
 - ⇒ upoštevanje predpisov za vozila s prednostjo
 - ⇒ vožnja v naselju (križišča in ulice)
 - ⇒ vožnja izven naselja (križišča, dohitevanja, prehitevanja)
 - ⇒ vožnja, ki je primerna za opazovanje prometa in zaznavanje prekrškov

- **VOŽNJA MOTORNEGA KOLESA PO RAZLIČNEM TERENU**
 - ⇒ uporaba zaščitne opreme – enduro
 - ⇒ pravila terenske vožnje
 - ⇒ vožnja po blatu, skalah, listju, travi
 - ⇒ vožnja v koloni – premagovanje ovir
 - ⇒ pomoč ostalim pri premagovanju ovir

- **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 letni preizkus policistov motoristov 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.

Za boljšo pripravo policistov motoristov na začetek motoristične sezone je policija v letu 2007 kupila dva simulatorja znamke HONDA Riding Trainer RT1 (SLIKA 21), ki je namenjen usposabljanju v varni vožnji motornega kolesa. Enega uporablja Policijska akademija, drugi pa kroži po policijskih upravah. Policija omenjeni simulator uporablja tudi za preventivne dejavnosti.

Simulator varne vožnje policistom motoristom omogoča, da se lahko optimalno, aktivno, strokovno in varno usposabljujejo. Program simulira različne situacije v cestnem prometu, ki so najpogostejši vzrok prometnih nesreč motoristov. Nastal je na podlagi temeljite strokovne analize 60 prometnih nesreč motoristov v petih evropskih državah. Simulator omogoča izbiro različnih tipov motociklov (skuter z avtomatskim menjalnikom ter srednje velik in velik motocikel s klasičnim menjalnikom), različnih pogojev vidljivosti (dan, noč, megla) in različnih kategorij cest (mesto, predmestje, obalna cesta, gorska cesta, avtocesta). Naprava glasovno vodi kandidata (podobno kot v avtošolah vodijo inštruktorji svoje kandidate) po virtualnem prometnem okolju, polnem prometnih in cestnih nevarnosti različnih težavnosti. Za vse kritične situacije, v katerih se je med »vožnjo« znašel kandidat, program omogoča ogled počasnega posnetka z različnih zornih kotov in z opisom napake. Na koncu testa sledi tisk poročila, na katerem so označene in opisane vse napake. Poročilo omogoča inštruktorju in kandidatu analiziranje vožnje in temu ustrezen komentar inštruktorja (Vir: Policija).

Policija bi z nabavo večjega števila omenjenih simulatorjev naredila zelo velik korak naprej pri usposabljanju in treningu policistov motoristov.

Moj predlog je, da bi vsaka prometna policijska postaja imela svoj simulator, kjer bi lahko policisti motoristi pred začetkom motoristične sezone, med sezono in tudi po sezoni preizkušali svoje znanje in pridobljene izkušnje na terenu.



SLIKA 21: Simulator vožnje HONDA RIDING TRAINER RT1

Vir: Policija

5.2.4 RELACIJSKO KONDICIJSKA VOŽNJA

Ko policisti motoristi uspešno opravijo in osvojijo tehnike vožnje na poligonu, se izvede relacijsko kondicijska vožnja (SLIKA 22). Vožnja se opravlja na različno zahtevnih terenih, saj le tako policist motorist dobi realen občutek vožnje motornega kolesa na različnih podlagah s katerimi se srečuje pri vsakdanjem delu. Plan in sam potek relacije v dolžini 300 kilometrov (možna so odstopanja +/- 50 km) strokovno pripravi inštruktor. Omenjeno relacijsko kondicijsko vožnjo morajo pred začetkom motoristične sezone opraviti vsi policisti motoristi.

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

Inštruktor posreduje oceno vodji policijske enote (komandirju), ki ji policist pripada. Če inštruktor oceni, da posamezni policist ne dosega zahtevanega znanja, vodji enote predlaga ponovno udeležbo policista na usposabljanju oziroma predlaga, da policist ne opravlja nalog z motornim kolesom.

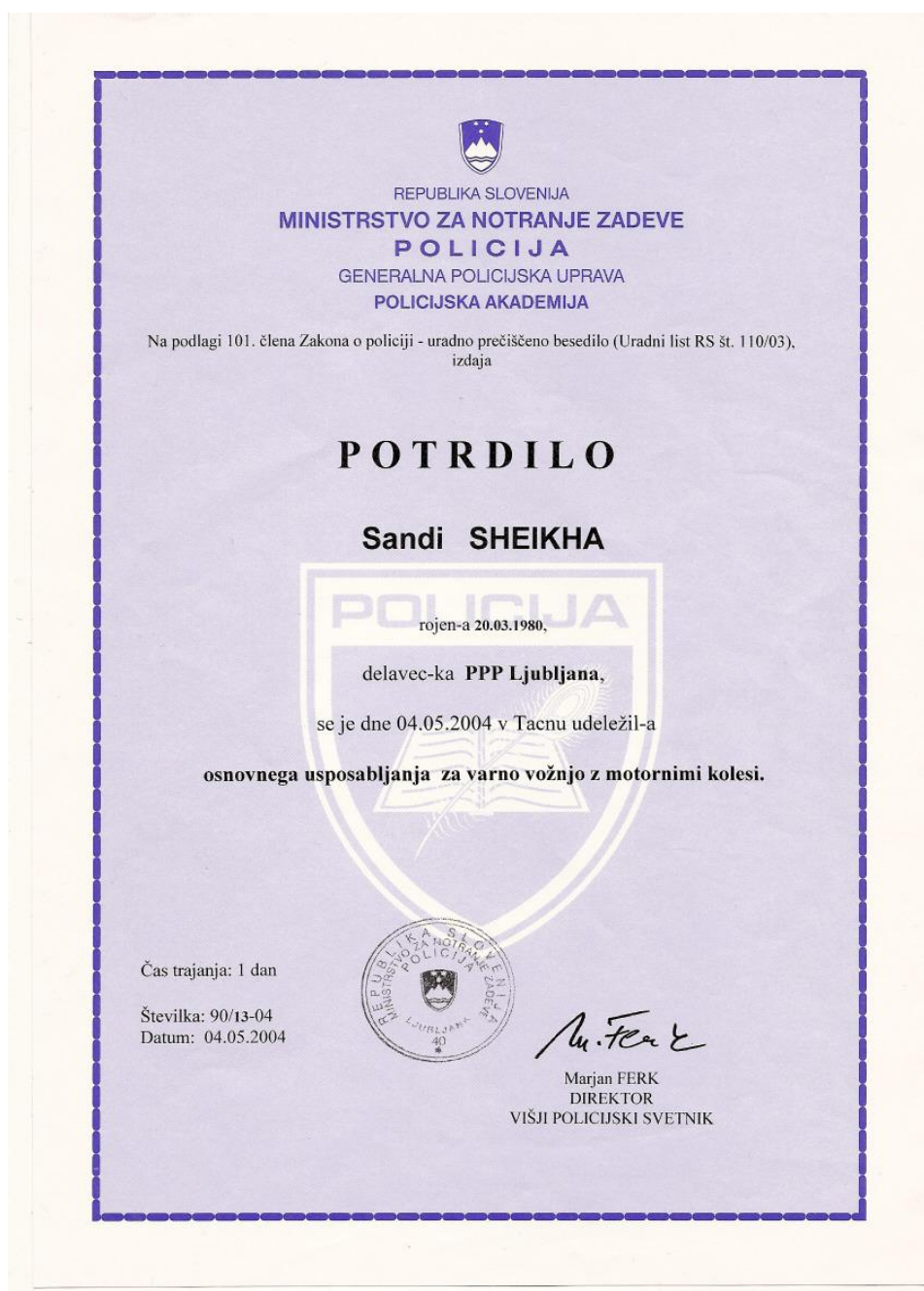
Trasa kondicijske vožnje policistov postaje prometne policije Ljubljana, z dne 6.4.2010.

Start: PPP Ljubljana- Škofljica- Turjak- Sodražica- Cerknica- Ilirska Bistrica- Kozina- Koper (stara cesta) - vrnitev po avtomobilski cesti A1 Koper- Ljubljana. Skupaj 265 kilometrov.



SLIKA 22: Relacijsko kondicijska vožnja policistov PPP Ljubljana

Vir: lastna fotografija



SLIKA 23: Potrdilo o udeležbi osnovnega usposabljanja

Vir: lastno potrdilo

5.3 POMANJKLJIVOSTI PRI USPOSABLJANJU POLICISTOV MOTORISTOV

Program Usposabljanja in trening za varno vožnjo z motornimi kolesi policistov motoristov je dobro zasnovan. Izvajajo ga izkušeni inštruktorji - policisti motoristi.

Po mnenju večine policistov motoristov je slabost usposabljanja le lokacija izvajanja na poligonu avto šole v Tacnu. Omenjeni poligon ne zadostuje usposabljanju, saj je lokacijsko omejen, dotrajan in ne omogoča kvalitetnega in varnega izvajanja vseh vaj iz Programa usposabljanja in treninga za varno vožnjo z motornimi kolesi.

Omenjeni poligon omogoča izvajanje nalog, pri katerih hitrost vožnje z motorjem ne presega več kot 60 km/h. Policisti motoristi pa v praksi večinoma upravljajo motorno kolo pri večjih hitrostih.

Pri načrtovanju usposabljanja bi bilo potrebno sestaviti manjše skupine policistov motoristov, saj je sedanje število (petnajst ali več) preveliko in zato se ni mogoče posvetiti vsakemu policistu motoristu posebej.

Program usposabljanja določa 8 ur osnovnega usposabljanja, kar je po našem mnenju premalo za kvalitetno teoretično in praktično usposabljanje. Potrebno bi bilo več dnevno usposabljanje, tako da bi imeli policisti možnost preizkusiti vse modele in tipe motornih koles, ki jih vozijo in s tem bolje spoznajo njihove karakteristike.

Dobro zasnovano usposabljanje ima zelo velik vpliv na varnost policistov motoristov, zaradi česar ga je potrebno dopoljevati, spreminjati in uvajati nove elemente tehnik in pripomočkov pri usposabljanju in treningu.

6 PREDSTAVITEV POLICIJE

Policija je pristojna za opravljanje številnih nalog, ki izhajajo iz Zakona o policiji in so obenem temeljno poslanstvo policije. V sodelovanju s posamezniki in skupnostmi zagotavlja varnost ljudi in premoženja, preprečuje, odkriva in preiskuje prekrške in kazniva dejanja, vzdržuje javni red in mir, nadzoruje državno mejo, ureja in nadzoruje cestni promet ter izvaja druge zakonsko določene naloge.

Policija svoje naloge opravlja na treh ravneh:

- državni,
- regionalni in
- lokalni ravni

Generalna policijska uprava:

- služba generalnega direktorja policije,
- uprava uniformirane policije,
- uprava kriminalistične policije,
- center za forenzične preiskave,
- urad za varnost in zaščito,
- operativno komunikacijski center,
- specialna enota,
- policijska akademija,
- urad za informatiko in telekomunikacije.

Slovenija je razdeljena na 11 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, ki je glede na naravo dela postaja s posebnim delovnim področjem, med katerimi policisti v času turistične sezone nadzorujejo in urejajo promet na javnih ter nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, ukrepajo zoper kršitelje cestno prometnih predpisov ter izvajajo druge predpisane naloge z motornimi kolesi.

Prav tako delo z motornimi kolesi v času motoristične sezone opravljajo policisti Urada za varnost in zaščito (UVZ), katerih naloga je varovanje varovanih kolon.

6.1 USPOSOBLJENOST POLICISTOV MOTORISTOV PO POSAMEZNIH POLICIJSKIH UPRAVAH V LETU 2009

1. Policijska uprava Celje:

- število motornih koles 18
- število opremljenih policistov 31
- število usposobljenih policistov-motoristov 26
- število aktivnih policistov motoristov 21

21 policistov motoristov je z 12 motornimi kolesi skupno prevozilo 49.150 km. V povprečju je policist-motorist opravil 20 služb z motornim kolesom.

2. Policijska uprava Koper:

- število motornih koles 28
- število opremljenih policistov 29
- število usposobljenih policistov-motoristov 23
- število aktivnih policistov motoristov 21

21 policistov motoristov je z 11 motornimi kolesi skupno prevozilo 56.065 km. V povprečju je policist-motorist opravil 27 služb z motornim kolesom

3. Policijska uprava Kranj:

- število motornih koles 10
- število opremljenih policistov 18
- število usposobljenih policistov-motoristov 18
- število aktivnih policistov motoristov 18

18 policistov motoristov je z 10 motornimi kolesi skupno prevozilo 56.390 km. V povprečju je policist-motorist opravil 23 služb z motornim kolesom.

4. Policijska uprava Krško:

- število motornih koles 7
- število opremljenih policistov 21
- število usposobljenih policistov-motoristov 18
- število aktivnih policistov motoristov 18

18 policistov motoristov je s 7 motornimi kolesi skupno prevozilo 38.492 km. V povprečju je policist-motorist opravil 12 služb z motornim kolesom.

5. Policijska uprava Ljubljana:

- število motornih koles 30
- število opremljenih policistov 48
- število usposobljenih policistov-motoristov 43
- število aktivnih policistov motoristov 43

43 policistov motoristov je z 17 motornimi kolesi skupno prevozilo 135.420 km. V povprečju je policist-motorist opravil 29 služb z motornim kolesom.

6. Policijska uprava Maribor:

- število motornih koles 16
- število opremljenih policistov 45
- število usposobljenih policistov-motoristov 43
- število aktivnih policistov motoristov 39

39 policistov motoristov je z 9 motornimi kolesi skupno prevozilo 89.400 km. V povprečju je policist-motorist opravil 18 služb z motornim kolesom.

7. Policijska uprava Murska Sobota:

- število motornih koles 11
- število opremljenih policistov 28
- število usposobljenih policistov-motoristov 23
- število aktivnih policistov motoristov 23

23 policistov motoristov je s 7 motornimi kolesi skupno prevozilo 61.031 km. V povprečju je policist-motorist opravil 17 služb z motornim kolesom.

8. Policijska uprava Nova Gorica:

- število motornih koles 9
- število opremljenih policistov 16
- število usposobljenih policistov-motoristov 12
- število aktivnih policistov motoristov 12

12 policistov motoristov je z 8 motornimi kolesi skupno prevozilo 43.667 km. V povprečju je policist-motorist opravil 13 služb z motornim kolesom.

9. Policijska uprava Novo mesto:

- število motornih koles 12
- število opremljenih policistov 19
- število usposobljenih policistov-motoristov 19
- število aktivnih policistov motoristov 18

18 policistov motoristov je z 9 motornimi kolesi skupno prevozilo 92.097 km. V povprečju je policist-motorist opravil 42 služb z motornim kolesom.

10. Postaja prometne policije Postojna:

- število motornih koles 12
- število opremljenih policistov 19
- število usposobljenih policistov-motoristov 18
- število aktivnih policistov motoristov 18

18 policistov motoristov je z 9 motornimi kolesi skupno prevozilo 24.087 km. V povprečju je policist-motorist opravil 14 služb z motornim kolesom.

11. Policijska uprava Slovenj Gradec:

- število motornih koles 6
- število opremljenih policistov 14
- število usposobljenih policistov-motoristov 11
- število aktivnih policistov motoristov 11

11 policistov motoristov je s 6 motornimi kolesi skupno prevozilo 27.237 km. V povprečju je policist-motorist opravil 16 služb z motornim kolesom.

12. Generalna policijska uprava:

- število motornih koles 26
- število opremljenih policistov 9
- število usposobljenih policistov-motoristov 9
- število aktivnih policistov motoristov 9

9 policistov motoristov je z 9 motornimi kolesi skupno prevozilo 56.187 km.

7 PROMETNA VARNOST POLICISTOV MOTORISTOV V REPUBLIKI SLOVENIJI

Policisti motoristi v cestnem prometu spadajo v skupino voznikov enoslednih vozil, ki so po statističnih podatkih najbolj ogrožena skupina udeležencev v cestnem prometu.

Čeprav motoristična sezona v povprečju traja le pol leta, izračuni in mnenja strokovnjakov kažejo, da je vožnja z motornim kolesom v Sloveniji 50 - krat bolj nevarna kot vožnja z avtomobilom, katere sezona traja celo leto.

Statistika beleži, da so vozniki enoslednih vozil za številne nesreče odgovorni sami, zaradi česar je zelo pomembno, da se tako motoristi kot tudi ostali vozniki enoslednih vozil udeležijo usposabljanj za vožnjo z motornimi kolesi.

Policist motorist svoje naloge v času motoristične sezone opravlja na motornem kolesu. Njegov delavnik traja 12 ur. Zavedati se je potrebno, da je opravljanje nalog policistov motoristov izredno zahtevno, zaradi česar morajo biti policisti motoristi resnično zelo dobro usposobljeni in pripravljene na delo z motornim kolesom.

Statistični podatki o prometnih nesrečah policistov motoristov kažejo na to, da so najbolj ogroženi tisti policisti motoristi, ki prevozijo največ kilometrov.

Iz tabele je razvidno, da je delo policista motorista v letu 2009 opravljalo 237 policistov, ki so imeli skupno 35 prometnih nesreč. Dejstvo, da so policisti skupno prevozili 720.223 kilometrov pa kaže na to, da je prometna varnost policistov motoristov dobra. V povprečju je policist motorist prevozil 20.577 kilometrov, ko je prišlo do prometne nesreče.

TABELA 1: Število motornih koles in prometnih nesreč za obdobje 2006–2009

	2006		2007		2008		2009		
UPRAVA	MK	PN	MK	PN	MK	PN	MK	PN	Pol..m
PU CE	18	2	20	4	20	6	18	5	21
PU KP	31	3	29	3	29	5	28	1	21
PU KR	9	1	11	0	12	0	10	0	18
PU KK	8	0	7	0	7	3	7	2	18
PU LJ	31	7	33	0	34	6	30	7	43
PU MB	17	14	16	4	17	4	16	3	39
PU MS	8	3	10	0	12	0	11	5	23
PU GO	7	0	8	1	9	4	9	2	12
PU NM	8	2	11	2	12	6	12	4	18
PU PO	11	0	13	2	12	1	12	4	18
PU SG	5	0	8	0	6	2	6	0	11
GPU	26	0	28	3	27	1	26	3	9
SKUPAJ	179	32	194	19	197	38	185	35	237

8 LETNI PREIZKUS POLICISTOV MOTORISTOV V SPRETNOSTNI VOŽNJI V LETU 2009

Center za izpopolnjevanje in usposabljanje vsako leto v sodelovanju s sektorjem prometne policije pripravi na poligonu Policijske akademije v Tacnu letni preizkus policistov motoristov v spretnostni vožnji. Preizkus se opravlja v dveh kategorijah, in sicer z motornimi kolesi znamke BMW tip R 1150 RT in Honda Deauville tip NT 700.

Namen tekmovanja je preizkusiti in preveriti usposobljenost slovenskih prometnih policistov, jih povezati, in da vsaj za en dan pozabijo na vsakdanje težko delo policistov motoristov. Po končanem tekmovanju sledi podelitev pokalov in priznanj, in nato prijetno skupno druženje.

Preizkusa se v povprečju udeleži 80 policistov, ki policijske naloge na območju RS opravljajo na motornih kolesih, in sicer z vseh enajstih policijskih uprav s postaj prometnih policij in Urada za varnost in zaščito na Generalni policijski upravi.

Preizkusijo se v ekipni in posamični konkurenci v dveh kategorijah z motornimi kolesi znamke BMW R 1150 RT in Honda Deauville NT 700.

Na koncu letnega preizkusa udeleženci prejmejo Potrdilo, da so se udeležili letnega preizkusa policistov motoristov v vožnji z motornimi kolesi (SLIKA 36).

Vodja ekipe (vodja organizacijske enote) je pred tekmovanjem prisoten na žrebu startnih števil.

Policisti motoristi se preizkusijo v ekipni in posamični konkurenci. Ekipo sestavljajo trije policisti s posamezne prometne policijske postaje, rezerva in vodja organizacijske enote. Vsak udeleženec spretnostne vožnje mora opraviti preizkus spretnostne vožnje na poligonu v predpisani zaščitni opremi za policista motorista, ki vsebuje zaščitno čelado, kombinezon, rokavice in škornje.

8.1 SESTAVA POLIGONA ZA PREIZKUS V SPRETNOSTNI VOŽNJI ZA LETO 2009

Spretnostna vožnja na poligonu je sestavljena iz devetih vaj, ki jih je treba izvesti v predpisanem zaporedju, v čim krajšem času in s čim manj napakami. Vaje na poligonu se vsakoletno spreminjajo.

Vaje si sledijo v naprej predpisanem zaporedju:

- start
- slalom
- vožnja med letvicami
- zaklon
- ostri zavoji
- ožina
- osmica
- prenos žogice in cilj.

Ocenjujejo in točkujejo se vožnja, premagovanje ovir, start in zaključek. Vsaka napaka prinese določeno število kazenskih točk. Letni preizkus se snema slikovno in zvočno.

8.1.1 START

Vodja tekmovanja pokliče tekmovalca in takrat se voznik postavi na start (SLIKA 24). Na levem in desnem koncu črte sta postavljena stožca na katerih sta nameščeni žogici. Voznik prične z opravljanjem spretnostne vožnje po znaku glavnega ocenjevalca. Čas prične teči, ko voznik po 3 prevoženih metrih zapelje preko senzorja za meritev časa.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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



SLIKA 24: Start

Vir: lastna fotografija

8.1.2 PRENOS ŽOGICE

Voznik zapelje v koridor med stožci, ki so med seboj oddaljeni 1 meter in potekajo v dolžini 10 metrov (SLIKA 25). Po dolžini so stožci med seboj oddaljeni 1 meter (merjeno od sredine stožca). Voznik zapelje v koridor in po enem metru vožnje z desno roko s podstavka, visokega 1,20 metra in oddaljenega od stožca koridorja 0,25 metra, pobere žogico. Po osmih metrih vožnje, pri kateri se z roko, v kateri ima žogico, ne sme dotakniti krmila oz. motorja, odloži žogico na podstavek, visok 1,20 metra in od koridorja oddaljen 0,25 metra.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

- 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 25: Prenos žogice

Vir: lastna fotografija

8.1.3 OSTRI ZAVOJ

Voznik zapelje skozi ožino med dvema stožcema, ki sta med seboj oddaljena 0,80 metra (SLIKA 26) Po tej izpeljani ožini nadaljuje vožnjo do 5 metrov oddaljenega stožca ter okoli njega zavije ostro v levo. Potem okoli 5, 7 metrov oddaljenega stožca zapelje še ostro desno. Po opravljeni vaji tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema, ki sta med seboj na spodnjem delu stožca razmaknjena 0,80 metra.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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



SLIKA 26: Ostri zavoj

Vir: lastna fotografija

8.1.4 POSTAVITEV MOTORJA

Voznik z motornim kolesom zapelje v začrtan koridor s stožci, ga postavi na centralno stojalo, nato teče okrog motorja in ga po končanem teku s silo telesa podre s stojala in nadaljuje z vožnjo (SLIKA 27).

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

- dotik stožca + 5 kazenskih točk
- nepravilno podrt motor + 15 kazenskih točk



SLIKA 27: Postavitev motorja in tek

Vir: lastna fotografija

8.1.5 ZAKLON

Zaklon je sestavljen s tremi ločenimi »element zakloni«, ki so narejeni iz lesenih delov in so postavljeni v obliki narobe obrnjene črke U (SLIKA 28). Postavljeni so tako, da je prečna letev prosto ležeče postavljena na nosilni palici. Vsak del meri 1,50 metra X 1,60 metra. Oddaljenost med vsakim zaklonom je 2 metra.

Voznik pred prihodom v zaklon prenese težo telesa 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.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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

**SLIKA 28: Zaklon**

Vir: lastna fotografija

8.1.6 SLALOM

Voznik zapelje med stožca, ki sta oddaljena 0,80 metra (SLIKA 29). Nadaljuje s slalomsko vožnjo. Ta vaja je sestavljena iz sedmih parov stožcev, katerih posamezni par je oddaljen 4 metre v dolžino in 1,10 metra v širino. Stožci so med seboj zamaknjeni (cik- cak). Na vseh stožcih so nameščene žogice.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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

**SLIKA 29: Slalom**

Vir: lastna fotografija

8.1.7 OŽINA

Tekmovalec zapelje v ožino, ki je omejena s stiroporastima kockama velikosti 1X1 metra (višina x dolžina) na vsaki strani (SLIKA 30). Notranji robovi so med seboj oddaljeni 1 meter. Na kockah sta postavljena stožca z žogicami.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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



SLIKA 30: Vožnja skozi ožino

Vir: lastna fotografija

8.1.8 OSMICA

Voznik zapelje skozi ožino med dvema stožcema v sredini obeh krogov, ki sta med seboj oddaljena 1,40 metra (SLIKA 31). Po lastni izbiri odpelje krog v smeri urinega kazalca ali obratno. 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, višine 0,47 metra.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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



SLIKA 31: Osmica

Vir: lastna fotografija

8.1.9 CILJ

Po zadnji oviri tekmovalec zapelje skozi ožino med dvema stožcema, ki sta med seboj na spodnjem robu stožca oddaljena 0,80 metra (SLIKA 32). Na obeh stožcih sta žogici. Na tem mestu je 6 metrov pred prečnima zaporoma postavljen merilec časa, ki prekine meritev, ko voznik s sprednjim delom vozila zapelje preko sensorja naprave. Po ožini pripelje do cilja, ki je označen z dvema prečnima zaporoma oziroma letvama. Pravilna zaustavitev motornega kolesa na cilju se smatra takrat, ko udeleženec s prednjim kolesom podre letev, zgornja pa ostane nedotaknjena na svojem mestu.

V primeru storjene napake so s strani organizatorja natančno določene kazenske točke:

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



SLIKA 32: Cilj

Vir: lastna fotografija

Letnega preizkusa se udeležijo tudi predstavniki vojaške policije (SLIKA 33), reševalci na motorjih (SLIKA 34) in predstavniki tujih policij (SLIKA 35), kateri se preizkusijo v svoji konkurenci.



SLIKA 33: Vojaški policist motorist

Vir: lastna fotografija



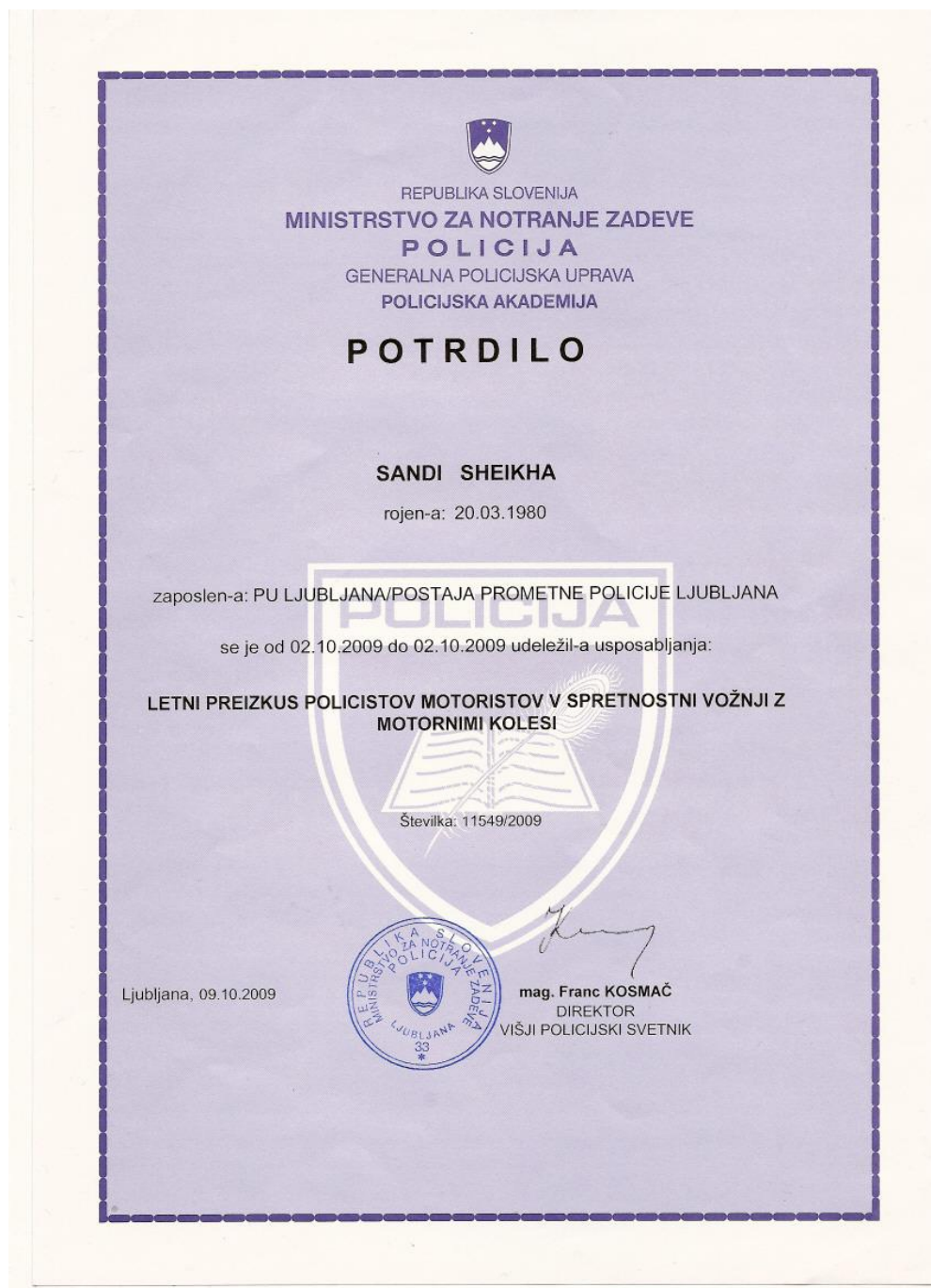
SLIKA 34: Reševalec motorist

Vir: lastna fotografija



SLIKA 35: Udeležba tujih policistov motoristov

Vir: lastna fotografija



SLIKA 36: Potrdilo o udeležbi v spretnosti vožnji z motornimi kolesi

Vir: lastno potrdilo

9 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE USPOSABLJANJA IN TRENINGA POLICISTOV MOTORISTOV

Usposabljanje in trening policistov motoristov sta ključna dejavnika, ki vplivata na varno vožnjo policista motorista.

Program usposabljanja in treninga policistov motoristov temelji na izkušnjah slovenskih policistov in inštruktorjev policistov motoristov, ki skrbijo za izobraževanje policistov na terenu.

Samo izobraževanje je potrebno prilagoditi manjšim skupinam, saj se dosedanja usposabljanja vodijo po skupinah, v katerih je tudi po petnajst ali več policistov motoristov.

Pri tem se pokaže slabost, da se inštruktor udeležencu usposabljanja ne more dovolj posvetiti, udeleženci pa ne opravijo vseh praktičnih vaj ter ne preizkusijo vseh tipov motorja, ki jih ima policija na razpolago.

Policisti motoristi smo prišli do spoznanja in ugotovitev, da potrebujemo usposabljanja na praktičnih primerih, saj svoje delo večinoma opravljamo na terenu, zaradi česar bi bilo potrebno opravljati usposabljanja na novejših in bolj moderniziranih poligonih.

Pri usposabljanju policistov motoristov so v večini primerov izvajalci programa policisti inštruktorji iz PA Tacen, ki pa nimajo dovolj izkušenj s terena in niso usposobljeni z ustreznimi andragoškimimi znanji.

Glavni in najpomembnejši cilj vsakega usposabljanja policistov motoristov je osvežitev že pridobljenih znanj, pridobitev potrebnih manjkajočih znanj, novosti, spretnosti, sposobnosti in navad za čim bolj varno in strokovno opravljanje nalog na terenu ter izboljšanje tehnike vožnje, predvsem pa motoristično sezono zaključiti brez prometne nesreče.

Policija je v preteklosti že izvajala dodatna nadaljevalna usposabljanja v tujini, vendar so bila ta namenjena le določenim policijskim enotam (GPU UVZ). Menim, da so takšna usposabljanja nujno potrebna za vse policiste, kateri opravljajo delo z motornimi kolesi. Takšne razlike med enotami so nedopustne in nespremenljive.

Stroški takih usposabljanj ne smejo biti ovira, saj taka usposabljanja zagotavljajo boljšo usposobljenost in izkušnost policistom motoristom na terenu.

Omeniti je potrebno tudi to, da se predlogi, katere podajo policisti motoristi glede slabosti opreme prepočasi realizirajo oziroma se sploh ne realizirajo.

10 ZAKLJUČEK

Udeležba na programu Usposabljanja in treninga policista motorista je osnovni pogoj za opravljanje zahtevnega poklica policista motorista.

Omenjeni program je bil izdelan 2000 in se do danes ni veliko spreminjal. Dodane so bile nekatere spremembe, in kupljen simulator vožnje, v osnovi pa je ostal isti.

Za zagotavljanje odlične usposobljenosti policista motorista bo potrebno program usposabljanja spremeniti, ga prilagoditi sedanjim potrebam ter uvesti nove metode učenja in pridobiti čim več podatkov o tem, kaj policisti motoristi potrebujejo pri svojem delu.

V prvi vrsti je nujno potrebno povečati število ur usposabljanj. Nato je potrebno nadaljevati z osnovnim usposabljanjem policistov motoristov, ki svoje delo prvič opravljajo z motornim kolesom, ter uvesti nadaljevalna usposabljanja in tečaje za ostale policiste motoriste.

Policisti motoristi s postaje prometne policije Ljubljana pričnejo v spomladanskem času izvajati Program osnovnega usposabljanja in treninga policistov motoristov pod vodstvom treh inštruktorjev. Omenjeni program se v praksi izvaja na parkirišču za policijsko postajo, pri čemer se pojavljajo težave s samo postavitvijo zahtevanih vaj. Parkirišče je namreč premajhno in zato neprimerno za izvajanje programa. V tem delu policisti inštruktorji spremljajo vožnjo vsakega policista motorista.

Po uspešno opravljeni vožnji na poligonu sledi kondicijska vožnja, ki jo načrtuje vodja usposabljanja. Kondicijska vožnja je pravi pokazatelj realnega dela, s katerim se policisti motoristi srečujejo. Policisti inštruktorji opazujejo vožnjo vsakega policista motorista, njihovo obnašanje, upoštevanje cestno prometnih predpisov in reagiranje posameznikov in skupine v določenih kritičnih situacijah.

Poudarjam, da bi morali pred omenjeno kondicijsko vožnjo policisti motoristi trenirati na simulatorju znamke HONDA Riding Trainer RT1, s katerim bi si osvežili določene situacije, ki jih lahko kot udeleženci v cestnem prometu pričakujejo. Omenjeni simulator je izredno dobra naložba policije v usposabljanje in trening policistov motoristov.

Moj predlog je, da lahko vsaka prometna policijska postaja imela svoj simulator, kjer bi se lahko policisti pred začetkom motoristične sezone, med sezono in tudi po sezoni preizkušali svoje znanje in pridobljene izkušnje med samo motoristično sezono.

Policija bi z nabavo večjega števila omenjenih simulatorjev naredila korak naprej pri usposabljanju policistov motoristov.

V preteklosti so neposredni vodje organizacijskih enot določenih prometnih policijskih postaj zahtevali, da večina policistov, ki so usposobljeni in nimajo zdravstvenih zadržkov, v motoristični sezoni opravljajo delo z motornimi kolesi. Take zahteve so nespremenljive in nedopustne. S takim ravnanjem bi se prometna varnost policistov motoristov lahko kaj hitro poslabšala, saj s tem, da nekoga prisilimo, da dela nekaj, kar mu ne ustreza ali v tem ni dovolj usposobljen, naredimo več škode kot koristi. Če policist motorist uspešno opravi osnovno usposabljanje, to še ne pomeni, da je tudi sposoben opravljati policijske naloge z motornim kolesom.

LITERATURA IN VIRI

Knjige

- Bitner, B. (2001). Osnove varne vožnje z motornim kolesom. Kranj: Adoz.
- Gustinčič, M. (2007). Magisterij vožnje motocikla. Ljubljana: Mig Team.

Strokovni članki v revijah

- Kundija, S. (2009). Predlog nove podobe policijskih vozil. Varnost, letnik (LVII), 46- 49.

Poročila, interni dokumenti:

- Bmw Motorrad (2008) Program: Trening voznikov motornih koles.
- Legan, B (2004) Zapiski predavanj: Usposabljanje in trening policistov motoristov.
- Ministrstvo za notranje zadeve (2000) Program: Program usposabljanja in trening za varno vožnjo z motornim kolesom policistov motoristov.

URL- naslov spletnih strani in datum dostopnosti:

- MNZ Policija. <http://www.policija.si>, *dostopno 5.4.2010*
- Motoristične čelade Nolan. <http://www.compaco.si>, *dostopno 15.4.2010*
- Uredba o vozilih, plovilih, oborožitvi in posebni opremi policije (Url. RS 45/2006).
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200645&stevilka=1922>, *dostopno 15.4.2010*
- Zakon o policiji (Url. RS 49/1998).
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=199849&stevilka=2140>, *dostopno 7.4.2010*

KAZALO SLIK

SLIKA 1: Motorno kolo milice	4
SLIKA 2: Motorno kolo znamke BMW tip R 80 RT	4
SLIKA 3: Motorno kolo znamke BMW tip K 75 RT	5
SLIKA 4: Motorno kolo znamke BMW tip R850 RT	6
SLIKA 5: Motorno kolo znamke BMW tip R 1150 RT (moder z belimi napisi)	7
SLIKA 6: Motorno kolo znamke BMW tip R 1150 RT (bel z modrimi napisi)	8
SLIKA 7: Motorno kolo znamke BMW tip F 650 GS	9
SLIKA 8: Motorno kolo znamke BMW tip F 650 GS za nadzor Schengenske meje	10
SLIKA 9: Motorno kolo znamke HONDA tip DAEUVILLE NT 700	11
SLIKA 10: Motorno kolo znamke YAMAHA tip FJR 1300 AP	12
SLIKA 11. Predlog za novo podobo policijskega motornega kolesa (sprednji del)..	15
SLIKA 12: Predlog za novo podobo policijskega motornega kolesa (zadnji del).....	16
SLIKA 13: Policist motorist z nameščenim fluorescentnim brezrokavnikom	16
SLIKA 14: Motoristična čelada znamke NOLAN (belo-modra) tip 103	17
SLIKA 15: Motoristična čelada znamke NOLAN (fluorescentno rumena)tip 103	18
SLIKA 16: Motoristična čelada znamke SCHUBERT (belo-modra)	18
SLIKA 17: Motoristični kombinezon STADLER	19
SLIKA 18: Motoristične rokavice LEVIOR	20
SLIKA 19: Motoristični škornji	20
SLIKA 20: Oprema policista motorista za varovanja Schengenske meje	21
SLIKA 21: Simulator vožnje HONDA RIDING TRAINER RT1	26
SLIKA 22: Relacijsko kondicijska vožnja policistov PPP Ljubljana	27
SLIKA 23: Potrdilo o udeležbi osnovnega usposabljanja	28
SLIKA 24: Start	37
SLIKA 25: Prenos žogice	38
SLIKA 26: Ostri zavoj	38
SLIKA 27: Postavitev motorja in tek	39
SLIKA 28: Zaklon	40
SLIKA 29: Slalom	40
SLIKA 30: Vožnja skozi ožino	41
SLIKA 31: Osmica	42
SLIKA 32: Cilj	43
SLIKA 33: Vojaški policist motorist	44
SLIKA 34: Reševalec motorist	44
SLIKA 35: Udeležba tujih policistov motoristov	45
SLIKA 36: Potrdilo o udeležbi v spretnosti vožnji z motornimi kolesi	46

KAZALO TABEL

TABELA 1: Število prometnih nesreč policistov motoristov v letu 2009.....	35
---	----

KRATICE

RS:	Republika Slovenija
GPU:	Generalna policijska uprava
PPP Lj:	Postaja prometne policije Ljubljana
PU:	Policijska uprava
UVZ:	Urad za varnost in zaščito
Zpol:	Zakon o policiji
ZVCP:	Zakon o varnosti cestnega prometa
US:	Ustavno sodišče
ABS:	Anti-Lock Braking System (sistem proti blokiranju koles pri zaviranju)
Kw:	Kilowatt
Pol. m:	Policisti motoristi
PN:	Prometna nesreča
MK:	Motorno kolo
Cm ³ :	Kubični centimetri