

**ŠOLA ZA ČASTNIKE
XV. GENERACIJA
PEHOTA**

Zaključna naloga

VOD V ORGANIZACIJI KONTROLNIH TOČK

Kandidat-slušatelj: vodnik Aleksander Drnovšek

Mentor: major Viljem Šolar

Ljubljana, februar, 2006

KAZALO

POVZETEK	iii
SUMMARY	iv
1 UVOD.....	1
1.1 OPREDELITEV PREDMETA PROUČEVANJA.....	1
1.2 OPREDELITEV CILJEV PROUČEVANJA.....	2
1.3 METODE DELA	2
2 REGULACIJA IN NADZOR OSKRBOVALNIH POTI	3
2.1 ZAGOTAVLJANJE PREMICOV NA OSKRBOVALNIH POTEH.....	3
2.2 PRIDOBIVANJE OBVEŠČEVALNIH INFORMACIJ	5
2.3 IZVIDOVANJE POTI.....	5
3 NADZORNE TOČKE.....	7
3.1 TOČKE ZA KONTROLO PROMETA	7
3.1.1 Načrtovanje delovanja točke za kontrolo prometa	10
3.1.2 Načela načrtovanja točke za kontrolo prometa.....	10
3.2 KONTROLNE TOČKE	11
3.3 MOBILNE KONTROLNE TOČKE	15
3.4 CESTNE BLOKADE.....	16
3.4.1 Načrtovanje kontrolne točke in cestne blokade.....	18
3.4.2 Načela načrtovanja kontrolne točke in cestne blokade.....	18
3.4.3 Načela delovanja kontrolne točke in cestne blokade.....	19
3.5 TOČKA DOSTOPA / IZSTOPA	20
3.5.1 Načela delovanja točke dostopa / izstopa	21
3.6 ZBIRNA OBMOČJA VOZIL	23
3.7 CESTNI OBVOZI.....	24
3.7.1 Načrtovanje zbirnega območja vozil in cestnega obvoza.....	27
3.7.2 Načela načrtovanja zbirnega območja vozil in cestnega obvoza	27
3.7.3 Načela delovanja zbirnega območja vozil in cestnega obvoza.....	28
4 KONTROLA PROMETA S STRANI VODA VOJAŠKE POLICIJE	30
4.1 POGOJI ZA NAČRTOVANJE KONTROLE PROMETA	30
4.2 NAČELA NAČRTOVANJA KONTROLE PROMETA.....	30
4.3 ZAUSTAVLJANJE VOZIL.....	31
4.3.1 Zaustavljanje vozil v normalnih razmerah	31
4.3.2 Zaustavljanje vozil v zaostrenih razmerah	34
4.4 KONTROLA OSEB IN VOZIL NA KONTROLNI TOČKI	35
5 ZAKLJUČEK	40
LITERATURA:	42
SEZNAM SLIK:.....	43
SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV:.....	44
IZJAVA O AVTORSTVU	45

POVZETEK

Naslov zaključne naloge je Vod v organizaciji kontrolnih točk. Njen namen je na kratko predstaviti in opisati delo na kontrolnih točkah. V nalogi so obravnavani trije glavni vsebinski sklopi.

Prvi se nanaša na regulacijo in nadzor oskrbovalnih poti. V tem poglavju opisujem kaj je to sama regulacija in nadzor poti. Na kratko predstavljam tudi kdo in s kako velikimi enotami zagotavlja premike po oskrbovalnih poteh in na samem bojišču. Za varno in nemoteno delovanje oziroma izvajanje teh nalog je zelo pomembna tudi obveščevalna priprava, zato v prvem poglavju zajemam tudi nekaj v tej smeri. Na koncu prvega poglavja pa opisujem še izvidovanje poti.

Drugi sklop se nanaša na nadzorne točke. Zajemam sedem glavnih nadzornih točk, med njimi je tudi kontrolna točka.

V tretjem poglavju pa opisujem kako se izvaja kontrola prometa in oseb na teh nadzornih točkah. Postopke pri zaustavljanju vozil v normalnih in nevarnih, oziroma zaostrenih razmerah, ter kako izvajati kontrolo oseb in vozil na kontrolni točki.

KLJUČNE BESEDE:

- kontrolna točka
- izvidovanje
- nadzor
- sredstva
- sila

SUMMARY

The title of my final assignment is Squad in organization of check points. Its purpose is to summarize and present work on check points. Assignment is divided to three main sections.

The first section presents regulation and supervision of supply routes; what is the regulation itself, as also supervision of routes. I included also who and with how large units is assuring movements on supply routes and on the battle field. For task to be accomplished safely an undisturbed it is of high importance good communication preparation, about which I also write in this section. I concluded first section with description of reconnaissance of the route.

Second section relates to seven main supervising points, among them I write also about check point.

How to make traffic and people control on the supervising point as also at the check points I write in the third section where I also summarize procedures at stopping vehicles in everyday and dangerous situations.

KEY WORDS

- check point
- reconnaissance
- supervising
- resources
- force

1 UVOD

Naslov zaključne naloge je Vod v organizaciji kontrolnih točk. Njen namen je na kratko predstaviti in opisati delo na kontrolnih točkah. V besedilu zaključne naloge naletimo na izraze, ki so si pomensko precej blizu, vendar se kljub temu razlikujejo. Težava nastane, ker angleški besedi checkpoint in controlpoint prevajamo v slovenščino z besedama, ki sta sopomenki, in sicer nadzorna in kontrolna točka. Slovar slovenskega knjižnega jezika pod besedo nadzor omenja sistematično pregledovanje..., medtem ko je pri besedi kontrola omenjeno le preverjanje, pregled.... Takšno stanje ni dobro, saj se zmešnjava pojavi že na terminološkem področju, kar lahko zamegli razliko med vsebinsko sicer različnima oblikama nadzora gibanja oseb in vozil.

Humar v svoji knjigi Taktika pravi, da je nadzorna točka obljudena točka, na kateri nadziramo gibanje in preverjamo vozila ter pešce, da bi uveljavili nadzorne ukrepe in pravila. Nadzorno točko drugje definirajo kot prostor, na katerem vojaška policija preverja promet vozil in pešcev, da bi uveljavljala nadzorne ukrepe in druge predpise, uredbe in pravila. Jaz sem v svoji nalogi glede na ameriško literaturo in OZN-ov taktični priročnik Nordic nadzorno točko razdelil na sedem točk in sicer:

- točka za kontrolo prometa (TKP),
- kontrolna točka (KT),
- mobilna kontrolna točka
- cestna blokada (CB),
- točka dostopa,
- zbirna območja vozil in
- cestni obvozi.

Kontrolna točka je torej ena izmed nadzornih točk. Naloge katere se izvajajo na kontrolni točki in vse kar je povezano s kontrolno točko lahko opravljajo vse enote slovenske vojske. V skladu z pooblastili in nalogami katere ima vojaška policija, pa te naloge v veliki večini opravlja vojaška policija. Zato sem se tudi v zaključni nalogi osredotočil na vojaško policijo in ne na pehotni vod, npr. izvidniški. So si pa vse aktivnosti katere se izvajajo na kontrolni točki zelo podobne, ne glede na to kdo jih izvaja ali RKBO enota ali pa pehotni vod. Kontrolna točka običajno pomeni milejšo obliko nadziranja prometa vozil in oseb na nekem območju. Predvsem je namenjena opazovanju prometa, ne pa pregledovanju ter preverjanju oseb in vozil. Ponavadi je to le vizualno preverjanje prometa, ki poteka skozi takšno točko. Predvsem je odvisno, kakšno vrsto točke postavimo, od vrste in pooblastil mirovne operacije; točko na kateri poteka strogo in sistematično preverjanje dokumentov in preiskovanje oseb ter vozil, ali točko na kateri poteka le opazovanje in beleženje gibanja oseb in prometa brez vmešavanja in pregledovanja.

1.1 OPREDELITEV PREDMETA PROUČEVANJA

V nalogi so obravnavani trije glavni vsebinski sklopi.

Prvi se nanaša na regulacijo in nadzor oskrbovalnih poti. V tem poglavju opisujem kaj je to sama regulacija in nadzor poti, zakaj oziroma s kakšnim namenom se ta naloga izvaja, s kakšnimi sredstvi in na kakšen način. Na kratko pišem tudi kdo in s kako velikimi enotami

zagotavlja premike po oskrbovalnih poteh in na samem bojišču. Za varno in nemoteno delovanje oziroma izvajanje teh nalog je zelo pomembna tudi obveščevalna priprava, zato sem v prvem poglavju zajel tudi nekaj v tej smeri. Na koncu prvega poglavja pa opisujem še izvidovanje poti.

Drugi sklop se nanaša na nadzorne točke. Zajemam sedem glavnih nadzornih točk, med njimi je tudi kontrolna točka. Pri vseh sedmih točkah opisujem tudi glavna načela delovanja točke in potrebno načrtovanje za samo izvajanje točke.

V tretjem poglavju pa predstavljam kako se izvaja kontrola prometa in oseb na teh nadzornih točkah. Kakšni so pogoji za uspešno načrtovanje kontrole prometa. Opisujem glavna načela kontrole prometa. Postopke pri zaustavljanju vozil v normalnih in nevarnih, oziroma zaostrenih razmerah. Opisujem tudi kako izvajati kontrolo oseb in vozil na kontrolni točki, kdaj je dovoljena uporaba sile, strelnega orožja, da se vsaka uporaba sile povečuje, sorazmerno z napadom. Po kakšnem postopku se pregledujejo osebe, katere osebe sploh pregledati, opisujem tudi postopek pregleda vozila, postopke pri ugrabitvi itd..

1.2 OPREDELITEV CILJEV PROUČEVANJA

Cilj katerega sem si zastavil v zaključni nalogi je opisati:

- kaj je to nadzorna točka,
- zakaj je namenjena,
- kako se jo postavi,
- kakšno mesto je primerno za njo,
- kdaj se uporablja vod, kdaj oddelek ali skupina na kontrolni točki,
- kakšna materialna sredstva in oborožitev se uporablja na kontrolni točki.

1.3 METODE DELA

Metoda dela s katero sem napisal zaključno nalogo je bila deskriptivna metoda. Glavni viri iz katerih sem pridobival podatke so bili razni priročniki, članki v revijah itd. V veliko pomoč so mi bili tudi vojaški policisti iz 17. BVP in pa lastne izkušnje in lastno znanje, katero sem pridobil z delom v enoti vojaške policije.

2 REGULACIJA IN NADZOR OSKRBOVALNIH POTI

Regulacijo, urejanje in nadzor oskrbovalnih poti enote slovenske vojske predvsem pa enote vojaške policije izvajajo kjerkoli na bojišču. Ta naloga je stalna in se izvaja z namenom zagotavljanja varnosti premika v, skozi ali iz območja naše odgovornosti.

To nalogo enote vojaške policije izvajajo s pomočjo naslednjih nadzornih točk:

- točka za kontrolo prometa (TKP),
- kontrolna točka (KT),
- mobilna kontrolna točka
- cestna blokada (CB),
- točka dostopa,
- zbirna območja vozil in
- cestni obvozi.

Te točke so postavljene na že v naprej določenih mestih, lahko pa se postavijo tudi začasno, kjerkoli na oskrbovalnih poteh, če to seveda zahteva situacija, vsekakor pa z namenom zagotavljanja varnosti in nemotenega prometnega režima na poteh. Sestava moštva na teh točkah je odvisna od stopnje nevarnosti, ki velja na območju naše odgovornosti in od jakosti prometa na posameznih oskrbovalnih poteh. V običajnih razmerah na točki deluje skupina vojaških policistov, v zaostrenih razmerah pa oddelek ali celo vod.

2.1 ZAGOTAVLJANJE PREMICOV NA OSKRBOVALNIH POTEH

Skupine in oddelki, v večjih operacijah pa tudi **vod** vojaške policije, ki delujejo na točki za kontrolo prometa (v nadaljevanju TKP), kontrolni točki (v nadaljevanju KT) in cestnih blokadah (v nadaljevanju CB) ter zbirnih območjih, zagotavljajo nemoten promet in varnost premikov na oskrbovalnih poteh. Za nadzor prometa in pogojev na cesti pa so zadolžene **patrulje** vojaške policije, ki redno patroljirajo na glavnih oskrbovalnih poteh.

V operacijah za podporo miru, patroljiranje izvaja tudi civilna policija države gostiteljice. Patroljiranje po oskrbovalnih poteh mora biti v naprej usklajeno in s točno določenimi pristojnostmi pri nadzoru in urejanju prometa.

Ureditev glavnih oskrbovalnih poti in pravila, ki veljajo na njih, zagotavljajo nemoten promet vozil, ki so namenjena za oskrbo enot na bojišču in premike enot, ki so v rezervi oziroma predstavljajo podporo. Vojaška policija s pravočasnim izločanjem in preusmerjanjem, predvsem težkih tovornjakov in vozil, ki nimajo prednosti, na obvozne oziroma pomožne oskrbovalne poti, zagotavlja nemoteno prevoznost oskrbovalnih poti.

Določitev poti oziroma regulacija tistih poti na bojišču, ki bodo predstavljale oskrbovalne in ostale poti, mora biti dogovorjena na nivoju poveljnika oziroma odgovornega na območju delovanja in označena na karti območja odgovornosti.

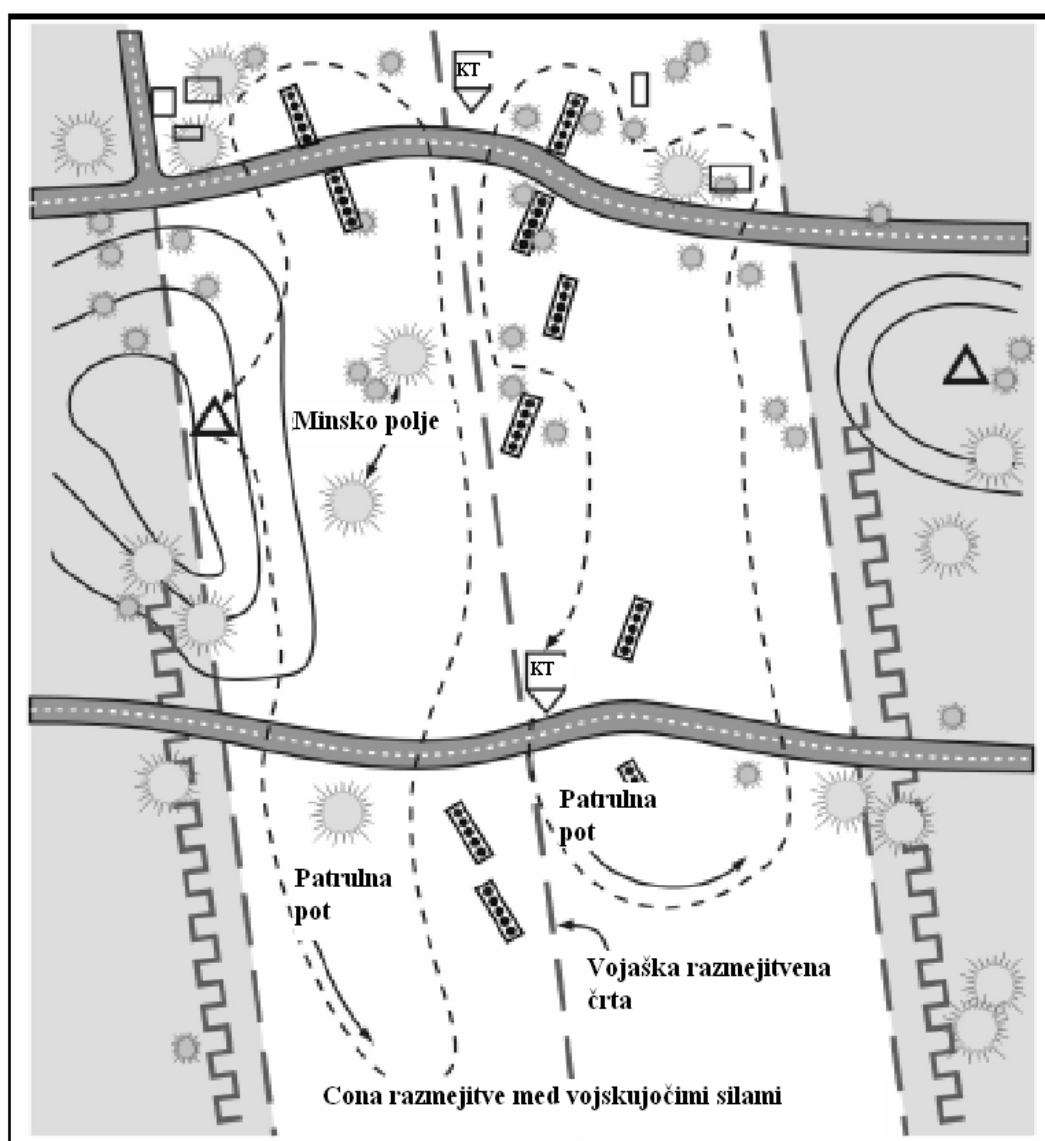
Pri sestavljanju pravil in regulaciji prometa poleg poveljnika s svojimi zahtevami, sodelujejo tudi predstavniki inženirskih enot in poveljnik vojaške policije na tem območju.

Vsekakor je pred končnim določanjem pravil potrebno upoštevati tudi položaje enot v bližini poti, mostove, tunele, določiti pa je treba tudi enote, ki bodo nadzorovale in urejale promet. Regulacija in varnost prometa se poleg rednega patroljiranja, izvajata tudi s pomočjo postavljanja ustreznih prometnih znakov.

V operacijah v podporo miru je pričakovati, da bodo premike na oskrbovalnih poteh ovirali tudi begunci in razseljene osebe, ki bežijo ali se umikajo pred nasprotnikom.

Zato se poleg civilne policije v kontrolo premikov beguncev in razseljenih oseb aktivno vključuje tudi vojaška policija, predvsem z namenom preprečiti njihov vdor na oskrbovalne poti, območja spopadov in območja namestitve naših enot. Zato se jih preusmerja na stranske poti, ali pa se jih usmeri in spremlja do najbližjih zbirnih mest.

Slika 1: Postavitev KT med vojskujočimi silami s patroljiranjem



Vir: FM 3-21.11 (str. 8-16)

2.2 PRIDOBIVANJE OBVEŠČEVALNIH INFORMACIJ

Postavljanje cestnih zapor, kontrolnih točk in točk za kontrolo prometa omogoča stalen dotok informacij o stanju na cestah in ostalih komunikacijah, aktivnosti nasprotnika in spremembah lokacije enot. S pomočjo patroljiranja se lahko odkrije in poroča tudi o morebitni RKB kontaminaciji. Tako je vojaška policija zadolžena tudi za pravočasno zagotavljanje tekočih obveščevalnih informacij. Načini pridobivanja obveščevalnih informacij so naslednji:

- pogovor z vozniki na komunikacijah, KT in TKP,
- rutinski pogovori s pripadniki naših sil,
- vzpostavitev stika z lokalnim prebivalstvom in lokalnimi oblastmi (operacije v podporo miru),
- sodelovanje s silami države gostiteljice (operacije v podporo miru).

Prav tako je vojaška policija zadolžena za pravočasno zagotavljanje tekočih obveščevalnih informacij na bojišču. Zbiranje informacij poteka s pomočjo oseb in enot, katere se srečuje med izvajanjem premikov po bojišču oziroma med patroljiranjem na območju pristojnosti oziroma odgovornosti vojaške policije.

Zbrane obveščevalne informacije se v obliki poročila, ob vrnitvi v bazo, takoj preda nadrejenemu poveljniku, ki jih odstopi v nadaljnjo obdelavo v S-2. Tekoče zbiranje informacij omogoča poveljujočim stalen nadzor nad celotno situacijo na območju njihove odgovornosti.

2.3 IZVIDOVANJE POTI

Predno se določi mesto za nadzorno točko se izvede izvidovanje poti in nadzor njihove prehodnosti. Z izvidovanjem enote vojaške policije zbirajo informacije o komunikacijah in poročajo o stanju na njih. Opazujejo tudi zemljišče okoli komunikacij, ki bi lahko omogočalo premike nasprotnika v kombinaciji s komunikacijo. V ali izven mest je potrebno biti pozoren na ostre zavoje in na obvoze. Ta območja so pogosto minirana, lahko pa se uporabijo tudi za zasedo. Tudi mostovi so lahka tarča nasprotnikovih minerskih enot. Prav tako je pomembno izvidovanje okoli komunikacij, kjer je možno oviranje prehodnosti in varnosti premikov s strani nasprotnikovega neposrednega ognja. Večina sodobnega orožja je učinkovita do 1000m. Nekatere vrste oborožitve so učinkovite tudi do 3000m, predvsem protioklepna orožja. Glede na zemljišče se vodja patrolje odloči ali bo izvedel izvidovanje ali ne, upoštevati pa mora tudi usmeritve nadrejenega poveljnika in tudi čas, ki mu ga je odredil za izvršitev naloge.

Naloga patrolj, ki odhajajo na izvidovanje cestišča so:

- določanje in označevanje komunikacij,
- določanje mesta, ki je najprimernejše za nadzorno točko,
- preveriti je potrebno čas vožnje in razdaljo med v naprej določenimi točkami,
- določiti in označiti objekte, ki ovirajo in omejujejo prehodnost komunikacij (tuneli, mostovi, ostri zavoji, obvozi stopinje naklonov, poledica, kamenje na cestišču,...),
- določiti območja okoli komunikacij, ki so najbolj primerna za izvajanje zasedenega delovanja,
- določiti in označiti območja, ki omogočajo naravo zaščito pred nasprotnikovim napadom in prostore za zbiranje vozil,

- določiti območja, kjer lahko uporabniki komunikacij uporabijo ali pričakujejo pomoč (medicinska pomoč iz zraka, bencinski servis, logistične postaje,...),
- določiti in označiti območja, kjer je uporaba komunikacijskih sredstev omejena (tuneli, ozki prehodi, mostovi,...) itd..

Na podlagi zbranih informacij in vidnega se določi mesto za nadzorno točko, bodisi za kontrolno točko ali za cestno blokado.

3 NADZORNE TOČKE

3.1 TOČKE ZA KONTROLO PROMETA

TKP se postavljajo na ključnih mestih z namenom urejanja in nadzora premikov vozil in oseb na oskrbovalnih poteh.

Naloge in pristojnosti vojaške policije na TKP:

- nadzor in pomoč vozilom, katerim je odobrena uporaba oziroma vožnja po oskrbovalnih poteh,
- preusmeritev vozil, ki nimajo dovoljenja za vožnjo po oskrbovalnih poteh na stranske ali pomožne poti, ko je to potrebno,
- zagotavljanje varnosti prometa na kritičnih mestih in križiščih,
- preverjanje RKB kontaminiranosti,
- preusmeritev prometa, kadar je to potrebno,
- zbiranje obveščevalnih podatkov in poročanje,
- voznikom neprekinjeno zagotavljati ustrezne informacije in
- nudenje pomoči pri usmerjenju in spremljanju beguncev in razseljenih oseb do najbližjih zbirnih mest.

Za delo na TKP je načeloma odgovorna skupina vojaških policistov, vendar se zaradi situacije jakost enote lahko poveča. Organiziranje dela in razdelitev vlog na TKP sta v pristojnosti vodje skupine.

Naloge posameznih članov skupine so:

vodja skupine:

- izbira mesto za postavitev TKP,
- analizira zemljišča za postavitev TKP,
- določa položaje ostalim pripadnikom,
- določa položaj namestitve dežurnega orožja,
- odredi vozilo parkirati v zaklon in ga po potrebi maskirati,
- določi smeri ognjenega delovanja ostalim pripadnikom in
- vzdržuje zvezo.

drugi pripadnik skupine izvaja:

- zavarovanje območja / dežurno orožje in
- pomoč in zamenjavo tretjega pripadnika.

tretji pripadnik skupine izvaja:

- nadzor nad prometom iz zaklona blizu ceste,
- varovanje vodje skupine pri kontroli voznikov in vozil (varnostni trikotnik) in
- nudenje pomoči vodji skupine pri nadzoru prometa, ko se le-ta zgosti oziroma upočasni, pri tem se premakne iz zaklona na cesto.

Pri svojem delu so vsi v stalni pripravljenosti za delovanje, saj so relativno lahka tarča delovanja teroristov in nasprotnika. Vodja skupine in tretji pripadnik skupine sta v stalni radijski zvezi, ko usmerjata promet. V primeru, da zveza ne deluje, uporabljata signale z rokami.

Pred odhodom skupine vojaških policistov na nalogo, mora vodja skupine zagotoviti vsa potrebna sredstva in opremo za delo na TKP, saj je tam popolnoma neodvisen, njegova naloga pa je lahko tudi časovno neomejena (do preklica).

Slika 2: Točka kontrole prometa



Vir: A. Drnovšek (BIH 25.11.2003)

Obvezna sredstva in opremo, poleg osebne oborožitve in opreme, sestavljajo:

- svetilke in nastavki za svetilke za urejanje prometa ponoči in v razmerah slabše vidljivosti. Uporaba svetilk naj bo omejena na minimum,
- jopič z napisom VOJAŠKA POLICIJA in črtami, ki odbijajo svetlobo, zaradi boljše vidljivosti in lažje razpoznavnosti. Jopič se sleče v primeru nasprotnikovega delovanja,
- torbica za prvo pomoč,
- radijske naprave s klicnimi znaki,
- karte širšega območja TKP za morebitno preusmeritev vozil in za naše premeščanje na drug položaj,
- znake, ki voznike opozarjajo, da se pred njimi nahaja TKP. Na znaku mora biti označena smer, kjer se nahaja TKP in razdalja do nje,
- detektor RKB kontaminacije in
- ostala sredstva ter oprema, ki so sestavni del opreme patrolj vojaške policije.

V primeru, operacije v podporo miru, je potrebno imeti tudi slovar lokalnega jezika, ki nam bo v veliko pomoč pri usmerjanju in spremljanju beguncev in razseljenih oseb do najbližjih zbirnih mest, kakor tudi pri nadzoru prometa, v kolikor bomo imeli opravka s civilnim vozniki.

V primeru nasprotnikovega napada na našo TKP je treba biti pripravljen na uničenje določene opreme, ki bi mu lahko koristila, če bi postala vojni plen. To velja predvsem za radijske naprave in karte območja z označenimi ključnimi objekti in enotami.

Osnovna naloga vojaške policije na TKP je zagotoviti učinkovito uporabo cestnega omrežja na podlagi načrta prometne ureditve. Ta načrt vsebuje:

- vojaško klasifikacijo komunikacij,
- določitev glavnih in pomožnih oskrbovalnih poti ter ostalih pomožnih poti in obvozov in
- določitev TKP in ostalih stalnih točk za nadzor in usmerjanje oskrbovalnih poti.

Vojaška policija ima pristojnost, da vozila ali kolone, ki ne upoštevajo usmeritev, ki veljajo za oskrbovalne poti, zaustavi oziroma preusmeri na druge poti. Vodji kolone oziroma voznikom je vojaški policist dolžan povedati razloge, hkrati pa jim dati ustrezna navodila glede nadaljevanja vožnje. V kolikor navodil ne upoštevajo, vodja skupine kršitev zabeleži in o tem poroča nadrejenemu v poročilu. Voznikom pa prepove nadaljevanje vožnje.

Vozila, ki prekoračujejo omejitve (teža, velikost, nosilnost), katere so določene za oskrbovalno pot, se preusmerjajo na pomožne poti. Na vojaških klasificiranih poteh je vožnja dovoljena vendar z naslednjimi omejitvami:

- na poteh, kjer velja prepoved, je prepovedana vožnja za vsa vozila, razen vozila vojaške policije,
- na poteh, ki so namenjena za dostavo, je dovoljena vožnja samo vozilom s posebnim dovoljenjem službe za premike in transport (Posebno dovoljenje službe za premike in transport; FM 19-4, HQ Departments of the Army, Washington D.C., 1993 - str. 61.
- Gre za časovno omejeno dovoljenje za eno ali več vozil za vožnjo po rezerviranih ali nadzorovanih poteh. V njem je določen čas, kdaj morata prvo in zadnje vozilo zapustiti vstopno in izstopno točko; število vozil; reg. številke vseh vozil in zaporedna številka vsakega vozila posebej. Vozila morajo imeti to številko nameščeno na vidnem mestu, spredaj in zadaj. Sestavni del dovoljenja so tudi datum premika, odgovorne osebe, oznaka države (STANAG) in serijska številka kolone),
- na poteh, ki so rezervirane, je dovoljena vožnja samo vozilom določenih enot, vozilom za določene naloge in določenim tipom vozil,
- na poteh, ki so klasificirane za nadzorovane, je dovoljena vožnja za vsa vozila, ki imajo dovoljenje za vožnjo po oskrbovalnih poteh. Kolone z 10 ali več vozili in vozila izrednih dimenzij, pa morajo imeti posebno dovoljenje službe za premike in transport, ki se nahaja v poveljstvu vsakega območja odgovornosti posebej.

Na TKP vozniki lahko dobijo tudi informacije o:

- stanju na poteh,
- aktivnosti nasprotnika v bližini poti,
- kontaminiranih območjih,
- položajih enot,
- kritičnih mestih,
- zbirnih mestih za vozila,
- ureditvi, pravilih in usmeritvah, ki veljajo na oskrbovalnih poteh,
- uporabi pomožnih poti oziroma obvozov, če oskrbovalne poti niso prevozne in
- mestih, kjer je možna logistična in zdravstvena oskrba.

Poleg rednega poročila nadrejenemu poveljniku, vodja skupine na TKP redno obvešča tudi službo za premike in transport s poročilom o prehodu vojaških kolon, ki vsebuje:

- mesto in položaj TKP,
- datum,
- številka kolone (enota ali serijska številka),
- čas, ko je prvo zapustilo TKP,
- čas, ko je zadnje zapustilo TKP in
- število vozil v koloni.

Poveljnik oddelka vojaške policije dnevno zbira vsa poročila iz vseh TKP in jih oblikuje v svoje poročilo ter jih pošlje nadrejenemu. Poročilo se lahko pošilja v pisni obliki ali pa preko sredstev zvez, seveda v ustrezno zaščiteni obliki.

3.1.1 Načrtovanje delovanja točke za kontrolo prometa

Pogoji za uspešno načrtovanje so naslednji:

- ukaz nadrejenega, karte in prosojnice območja, obveščevalno poročilo, načrt prometnega režima, standardno operativni postopek (v nadaljevanju SOP) enote,
- z uporabo metode METT-T je potrebno natančno analizirati nalogo in pripraviti načrt, ki vključuje:
 - mesto postavitve TKP,
 - materialno tehnična sredstva (v nadaljevanju MTS), opremo in oborožitev potrebno za vzpostavitev TKP in
 - število pripadnikov vojaške policije, ki so potrebni za izvajanje aktivnosti na TKP.

3.1.2 Načela načrtovanja točke za kontrolo prometa

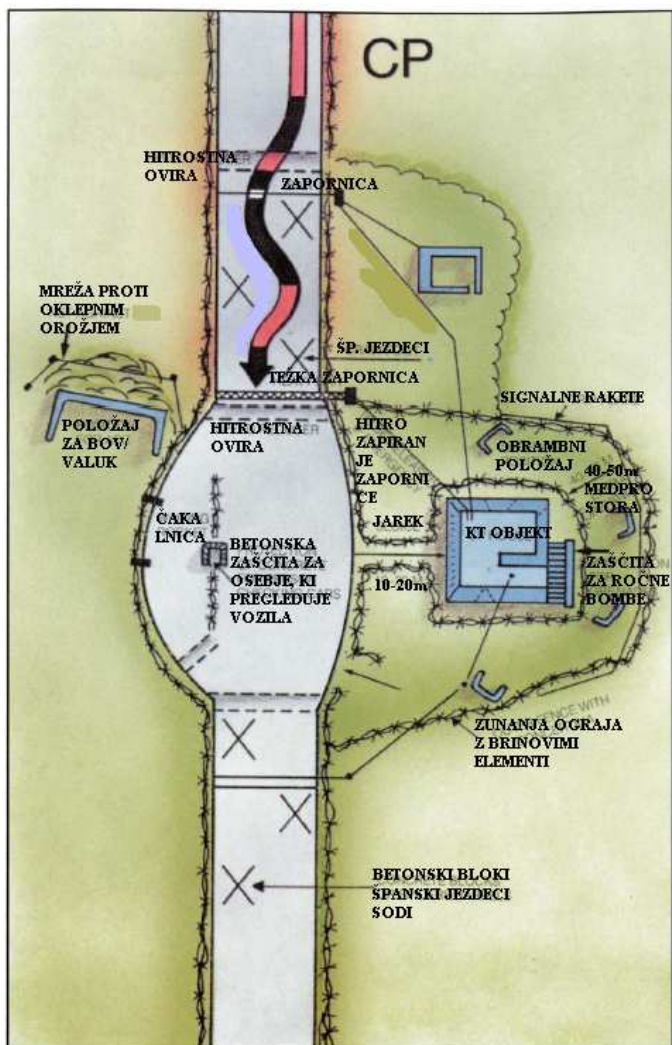
Načela načrtovanja so:

- analiza naloge. Uporaba metode METT-T (kaj pomeni kratica sem opisal v nadaljevanju naloge) za oceno situacije. Upoštevati klasifikacijo GOP (v nadaljevanju glavna oskrbovalna pot) in ostalih cest na območju odgovornosti,
- zagotovitev in proučevanje poročila patrolje vojaške policije, ki izvaja izvidovanje cestnega omrežja,
- določiti vrsto in število kolon ter vozil, ki bodo uporabljala ceste,
- uporaba prosojnic in načrta kontrole prometa, določiti število TKP ter dolžino trajanja zahtevane naloge,
- določiti širše območje postavitve TKP in določiti koordinate TKP,
- določiti MTS in dokumente, ki jih je potrebno uničiti v primeru nasprotnikovega napada,
- določiti moštvo, ki bo opravilo nalogo,
- določiti še dodatna mesta postavitve TKP vzdolž GOP,
- v kolikor so predvidene stalne TKP je potrebno načrtovati:
 - zamenjavo moštva,
 - oskrbo s hrano in vodo,
 - oskrbo z dodatnim strelivom, gorivom, mazivi in ostalim materialom.

3.2 KONTROLNE TOČKE

KT so namenjene kontroli prometa, preprečevanju ilegalnih aktivnosti in aktivnosti, ki so namenjene v pomoč nasprotniku. KT se postavljajo zaradi preverjanja, kontrole tovarnega prometa, dajanja ustreznih navodil in usmeritev ter zagotavljanja informacij o stanju na območju.

Slika 3: Kontrolna točka



Vir: Nordcaps PSO (str. 43/volume 2)

Prav tako se KT uporabljajo za:

- preprečevanje oziroma zaustavitev oskrbe nasprotnika, s strani lokalnega prebivalstva, v obliki hrane, zdravil, orožja, streliva in drugih sredstev za vojaške namene,
- zagotavljanje prometa na klasificiranih poteh samo vozilom, ki imajo ustrezno dovoljenje za uporabo poti,
- pomoč pri preprečevanju tihotapljenja in trgovine na črno in
- pomoč pri preprečevanju diverzij na naša sredstva za oskrbo enot,

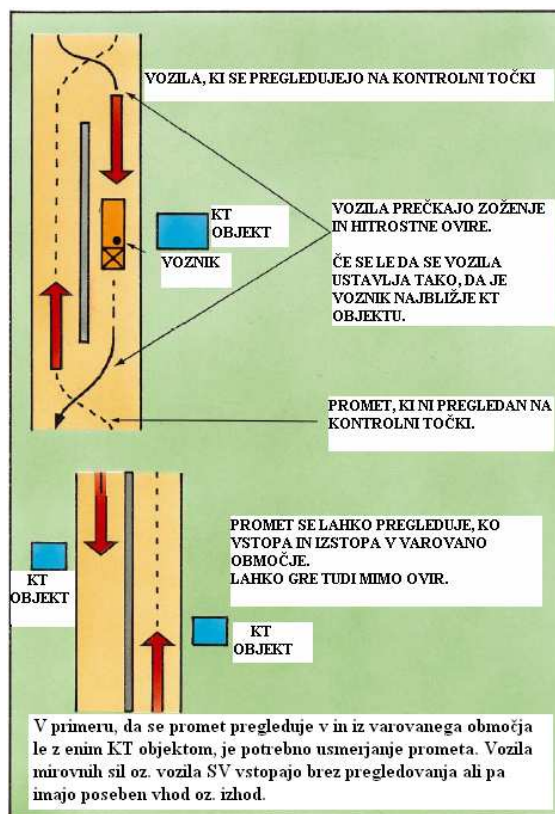
- demonstracija prisotnosti vojaške policije vsem vpletenim stranem in prebivalstvu,
- odkrivanja vseh aktivnosti na terenu, cestah in nenaseljenih območjih,
- preverjanje, pregledovanje in beleženje vsega osebnega prometa, vozil v območju oskrbovalnih poti,
- preprečevanja tihotapstva orožja, streliva in eksploziva v in iz območja našega delovanja,
- štetje posebnega prometa, kot so vojaška vozila, tanki, oklepni transporterji, topništvo itd.,
- opazovanje zračnega prostora, obalnega območja, letališč, črt prekinitve ognja in meja.

Moč na KT je odvisna od mnogih faktorjev, vendar se najpogosteje v zasedo postavlja skupina od tri do deset policistov, le pri nekaterih večjih blokadah križišč je število lahko tudi večje, zaradi večje varnosti pri izvajanju postopkov.

Za delo na KT je načeloma pristojna skupina vojaških policistov, kjer ima vodja skupine nalogo organiziranja in vodenja aktivnosti na KT ter vzdrževanja zveze. Drugi pripadnik skupine je odgovoren za zavarovanje območja KT (dežurno orožje), tretji pa nudi asistenco pri kontroli oseb in vozil. V primeru, da gre za območje gostega prometnega režima, na KT delujeta dve ali več skupin vojaške policije.

Prometni sistem na KT je lahko zasnovan tako, da je prostor za zaustavljanje in pregled oseb in vozil samo na eni strani ceste (kot kaže zgornji del slike 4), lahko pa je na obeh straneh ceste (kot kaže spodnji del slike 4).

Slika 4: Prometni sistem na KT



Vir: Nordcaps PSO (str. 46/volume 2)

Sredstva in oprema, ki se uporablja na KT poleg osebne oborožitve in sredstev zaščite (neprebojni jopič, čelada, plinska maska):

- maskirna sredstva,
- naprave za nočno opazovanje (nočni daljnogledi,...),
- detektor za odkrivanje šumov (grafon),
- močne reflektorje za osvetlitev ali zaslepitev,
- daljnoglede,
- megafon, diktafon (za kratko izpraševanje),
- fotografski aparat,
- kemično plinska sredstva za onesposobitev nasprotnika (solzivec, dimne bombe,...),
- sredstva zvez, s katerimi zaseda vzdržuje vezo s centrom, morebitnimi drugimi kontrolnimi točkami ali med posamezniki ali skupinami v sami zasedi (opazovalcem), (med seboj se policisti večinoma sporazumevajo s signali ali pa celo s signalnimi raketami v primeru izmika, odpora).

Slika 5: Nočne opazovalne naprave



Vir: Nordcaps PSO (str. 23/volume 2)

Sredstva in oprema, ki se poleg predpisane opreme patrulje vojaške policije, uporabljajo na KT so še:

- žica za oviranje,
- zapornica ali druga ovira za blokado ceste (jež),
- znaki, ki označujejo in opozarjajo voznike na KT, postavljeni vzdolž poti in svetilka z nastavki,
- sodi, španski jezdecii...
- kot zelo uspešna se je na KT pokazala uporaba službenega psa, primerno usposobljenega za odkrivanje eksplozivnih in drugih prepovedanih sredstev.

KT se lahko postavi kjerkoli na poti, vendar mora delovati tako, da služi svojemu namenu. Položaj dežurnega orožja mora omogočati dober zaklon in hkrati najboljšo preglednost ter ognjeno delovanje v primeru ogrožanja KT. Prav tako mora nuditi ustrezno zaščito in maskiranje skupine na KT in vozila.

Postavitev KT, npr.: izza ovinka, na drugi strani hriba, je najboljša za kontrolo tovora in vozil, saj zagotavlja, da bo KT videna s strani voznika mnogo prepozno, da bi se ji lahko izognil, pa vendar pravočasno, da bo lahko vozilo ustavil oziroma odreagiralo na znake moštva na KT. KT se ne sme postavljati ob priključku stranske poti na glavno.

Pregled sestavljajo:

- osebe (pregled oseb),
- vozila,
- tovor, tudi vse drugo kar se prevaža na vozilu (vedno in izključno z vozilom).

Ko se kontrolira tovor je potrebno:

- preveriti spremni dokument, ki klasificira tovor in
- biti pozoren na vojaško opremo in sredstva ter orožje, ki se nahaja v civilnih vozilih.

Metode kontrole pregledov:

- pregled vsakega tretjega vozila (primer),
- preverjanje vseh moških med 15 in 40 let,
- preverjanje oseb, ki ne bivajo v območju operacij,
- vozila, ki gredo v prav določeno naselje,
- moški ali ženske, ki se v vozilu vozijo sami.

Naloge vojaške policije pri nadziranju prometa in vojaških kolon na poteh za uporabo katerih se zahteva posebno dovoljenje:

- KT postaviti na začetku nadzorovane poti,
- obvezno preveriti dovoljenje za uporabo izdano s strani službe za premike in transport,
- biti pozoren na usklajenost poti in časa glede na dovoljenje,
- v primeru, da so prva vozila v koloni prehitra glede na čas premika v dovoljenju, jih je potrebno zaustaviti, dokler ne pride njihov čas za odhod iz KT. Mesta za čakanje oziroma zbiranje vozil so v bližini KT, da jih je možno nadzirati,
- kolonom, ki zamujajo, glede na čas v dovoljenju, zagotoviti hitrejšo vožnjo, v kolikor seveda to razmere dovoljujejo in
- pomoč voznikom, ki so zašli in jih usmeriti na ustrezno pot.

3.3 MOBILNE KONTROLNE TOČKE

Značilnosti KT so:

- mobilne / premične KT so pogosto zelo učinkovite, saj je praktično mogoče v naprej predvideti, kje bodo izpostavljene. Predstavljajo najučinkovitejše načine za preprečevanje tihotapljenja orožja in eksploziva (kot na sliki 6 in 7). Namen mobilnih patrolj je okrepiti kontrolo na območju – odgovornosti in otežiti tihotapljenje in vrinjenje nasprotnikovih sil,
- hitro premeščanje KT, kratko zadrževanje na enem mestu in maskirna disciplina predstavljajo presenečenje za nasprotnika,
- lokacije mobilnih KT, morajo biti koordinirane z ostalimi KT in opazovalnimi točkami. Mobilne KT opravljajo nalogo na enem mestu največ 60 minut. Po poteku tega časa se ocenjuje, da bi bila KT odkrita in bi se njen namen občutno zmanjšal,
- mobilne KT se lahko uporabljajo tudi kot opazovalne točke.

Slika 6: Mobilna kontrolna točka



Vir: A. Drnovšek (BIH 25.11.2003)

Slika 7: Mobilna kontrolna točka



Vir: A. Drnovšek (BIH 25.11.2003)

3.4 CESTNE BLOKADE

Namenjene so za zaustavljanje, upočasnitev ali omejitev premikov na poteh. Prav tako se lahko uporabijo za omejitev dostopa na določena območja ali poti. Uporabljajo se tudi za usmerjanje vozil in oseb na KT.

Cestne blokade morajo biti hitro premične in lahko vidljive za voznike. Pri postavljanju lahko uporabljamo:

- žico za oviranje,
- drevesa,
- ruševine oziroma ostanke vozil in
- opozorilne table.

Za utrjevanje pa koristimo še mine in gradbeni material.

Za delo na cestni blokadi je načeloma pristojna skupina vojaških policistov, kjer ima vodja skupine nalogo organiziranja in vodenja aktivnosti na cestni blokadi ter vzdrževanja zveze.

Drugi pripadnik skupine zaustavlja vozila in daje usmeritve glede nadaljevanja vožnje. Tretji pripadnik pa ima nalogo zavarovanja območja in obeh vojaških policistov, ki delujeta na cesti.

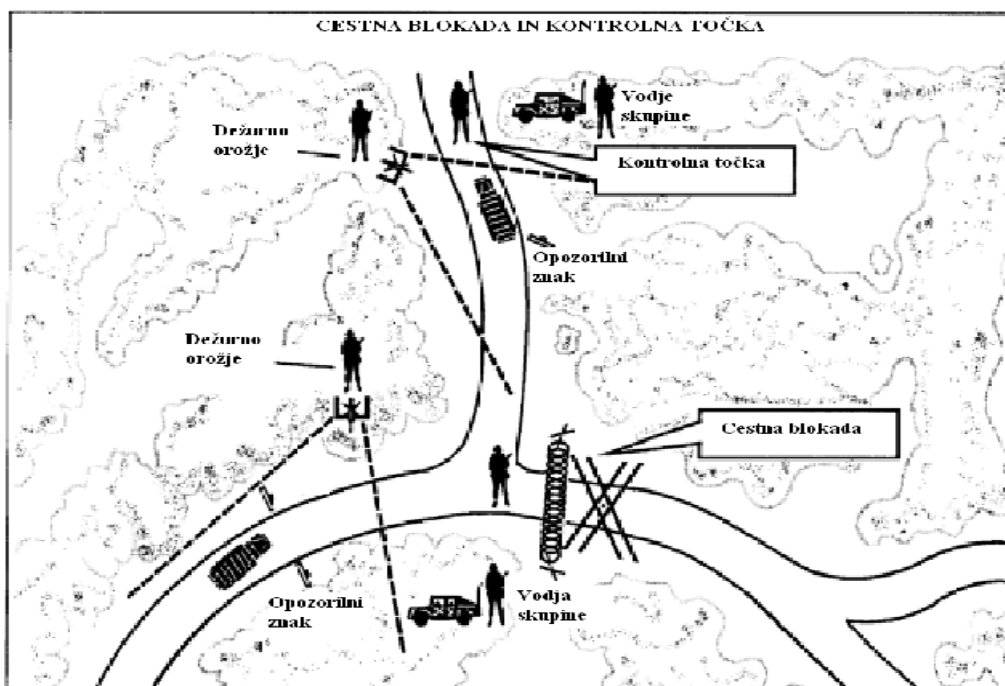
Cestne blokade se postavljajo na mestih, ki onemogočajo obvoz, tako vozilom, ki nimajo dovoljenja za uporabo poti, kakor tudi obhod pripadnikov nasprotnikovih enot. Zagotoviti je potrebno, da je morebitni obvoz/obhod izredno težko prevozen oziroma prehodni. Ovire, ki otežujejo obvoz so lahko naravne: skale, reka, močvirja, ali pa fortifikacijske: podrtja drevesa, ruševine, gradbeni material, minska polja.

Da bi dosegli presenečenje cestne blokade postavljamo:

- v bližini ostrih zavojev,
- takoj za grebenom hriba in
- na območju, gosto poraščenim z gozdom.

Ko cestno blokado uporabljamo za usmerjanje vozil na KT, jo postavimo na mestih, kjer je vozniki ne morejo videti, vse dokler ne gredo mimo vseh mest in odcepov, ki bi omogočili izogibanje vojaško policijski kontroli.

Slika 8: Cestna blokada in kontrolna točka



Vir: FM 19-4 (str. 62)

Izbor mesta postavitve cestne blokade mora omogočiti ustrezno:

- maskiranje vozil in oseb,
- zaščito moštva pred nasprotnikovim delovanjem,
- ognjeno delovanje našega dežurnega orožja v primeru ogroženosti in
- delovanje po poteh, ki vodijo v smeri cestne blokade.

Ko cestno blokado uporabljamo za zapiranje ceste, jo postavimo na križišču, da lahko voznike preusmerimo na druge ceste in blizu območij, kjer vozniki lahko obrnejo svoje vozilo

3.4.1 Načrtovanje kontrolne točke in cestne blokade

Pogoji za uspešno načrtovanje so naslednji:

- ukaz nadrejenega, karte in prosojnice območja, obveščevalno poročilo, načrt prometnega režima, SOP enote,
- z uporabo metode METT-T je potrebno natančno analizirati nalogo in pripraviti načrt, ki vključuje:
 - mesto postavitve KT in CB,
 - MTS, opremo in oborožitev potrebno za postavitev KT in CB,
 - število pripadnikov vojaške policije, ki so potrebni za izvajanje aktivnosti na KT in CB.

3.4.2 Načela načrtovanja kontrolne točke in cestne blokade

1. Analiza naloge. Uporaba metode **METT-T** za oceno situacije:

a) **MISSION / NALOGA**

Odgovoriti je potrebno na naslednja vprašanja:

- kaj je potrebno narediti,
- kdo bo to naredil,
- kdaj, kje, zakaj in kako bomo to naredili,
- kaj je cilj oz. kaj želimo s tem doseči.

b) **ENEMY / NASPROTNIK**

Preučiti obveščevalno poročilo in oceniti možne nasprotnikove sposobnosti in aktivnosti.

c) **TERRAIN / ZEMLJIŠČE**

Določiti širšo lokacijo CB

Določiti širšo lokacijo KT in zbirnega območja vozil. Pri tem je potrebno uporabiti metodo **OCOKA** in z njo določiti:

O - OBSERVATION - opazovanje in območje ognjenega delovanja; velikost hriba...

C - COVER - kritje; gozd, močvirje, grmovje, drevesa..

O - OBSTACLE - ovire ; podrti drevesa, jarki, vrtače..

K - KEY TERRAIN - ključni objekti na zemljišču; GOP, steze...

A - AVENUES OF APPROACH - poti oz. smeri dostopa; GOP, steze..

d) **TROOPS / NAŠE SILE**

Določiti je potrebno:

- koliko vojaških policistov je potrebno za izvedbo naloge,
- ali so pripravljene in usposobljene za izvedbo naloge in
- MTS in opremo ter obroke prehrane za čas izvajanja naloge.

e) **TIME / ČAS**

Določiti je potrebno:

- koliko časa je potrebno, da vodja aktivnosti seznanjeni podrejene z nalogo, čas prihoda na lokacije in koliko časa je potrebno za vzpostavitev KT in CB,

- kdaj je potrebno pričeti z nalogo,
 - koliko časa se bo naloga izvajala,
 - vrstni red izmen, če je potrebno in
 - čas počitka.
2. Določiti širše območje delovanja oz. vzpostaviti KT in CB.
 3. Določiti koordinate mesta za izvedbo naloge.
 4. Določiti MTS in dokumente, ki jih je potrebno uničiti v primeru napada.
 5. Določiti način poročanja in prenosa informacij do nadrejenega.

3.4.3 Načela delovanja kontrolne točke in cestne blokade

KT in CB se uporablja za omejevanje prometa na GOP in za preprečevanje dostopa na območje dostopa oz. cesto. Glavna načela delovanja kontrolne točke in cestne blokade so:

1. Vzpostaviti CB po navodilih vodje skupine vojaške policije:
 - položaj dežurnega orožja mora omogočiti dober zaklon in hkrati najboljšo preglednost ter ognjeno delovanje,
 - postaviti oviro preko ceste in
 - uporabljati naravni zaklon za kritje orožja oziroma maskiranje za oborožitev in za vozilo.
2. Delovanje CB:
 - dežurno orožje mora zagotavljati varnost moštva na CB,
 - v kolikor imamo nalogo usmerjanja prometa moramo:
 - a) uporabljati svetlobne znake in znake z rokami,
 - b) usmerjati voznike na ustrezne poti,
 - c) zagotavljati informacije, ki so potrebne za vožnjo voznikom in obsegajo,
 - d) upoštevati maskirno disciplino in
 - e) če se CB uporablja skupaj s KT, usmerjati promet v smeri KT.
3. Vzpostaviti KT, če je to potrebno:
 - določiti položaj dežurnega orožja,
 - vzpostaviti blokado oziroma oviro po navodilih vodje skupine,
 - pripraviti, postaviti ustrezne znake vzdolž ceste z namenom opozorila uporabnikom ceste na delovanje KT in
 - v času ko se deluje na KT upoštevati maskirno disciplino ustrezno osvetliti mesto KT.
- 4 Vzpostaviti zbirno območje vozil, če je to potrebno.
5. Delovanje KT pri vstopu na nadzorovano cesto ali GOP:
 - določiti položaj dežurnega orožja in območja delovanja,
 - v kolikor imamo nalogo nadzorovati promet oziroma usmerjati promet moramo:

- kontrolirati vozila v koloni oziroma posebna dovoljenja službe za premike in transport,
- kontrolirati ali so vozila na pravi cesti in če upoštevajo predviden čas za uporabo ceste,
- v kolikor je potrebno vozila preusmeriti na zadrževalno območje,
- v kolikor prihaja do zamud povečati hitrost vozil v koloni, če seveda stanje na cesti to dovoljuje,
- usmerjati voznike, ki so se izgubili oz., ko uporabljajo napačno cesto,
- zagotoviti informacije stanja na cesti ter
- poročanje o delovanju na KT nadrejenemu.

6. Delovanje KT, ki je vzpostavljena vzdolž ceste:

- določiti položaj dežurnega orožja in njegovega območja delovanja
- v kolikor imamo nalogo nadzora prometa:
 - kontrola vozil in oseb / tihotapstvo,
 - kontrolirati civilna vozila še posebej, če se v njih prevaža vojaška oprema ali orožje,
 - kontrola tovora ter dokumentacije.

3.5 TOČKA DOSTOPA / IZSTOPA

Namenjena je za nadzorovanje vstopa/izstopa v zavarovano območje, za katero se zahteva posebno dovoljenje za vstop. Osebe lahko vstopijo oziroma izstopijo samo skozi to točko.

Za delo na tej točki je pristojna skupina vojaške policije, kjer en pripadnik preverja identifikacijske dokumente, drugi zavaruje območje, tretji pa nudi podporo in pomoč obema.

Mesto postavitve točke dostopa je v neposredni bližini vhoda in tam, kjer so osebe, ki se približujejo vidne že od daleč. Točka dostopa mora zagotavljati vsaj dva ognjena položaja, izkoristiti mora prednosti zemljišča in neoviran pogled v vse smeri dostopa. Takoj se pristopi k urejanju ognjenih položajev. Sosedne enote se obvešča o mestu postavitve točke predvsem zaradi smeri odpiranja ognja z njihovih položajev.

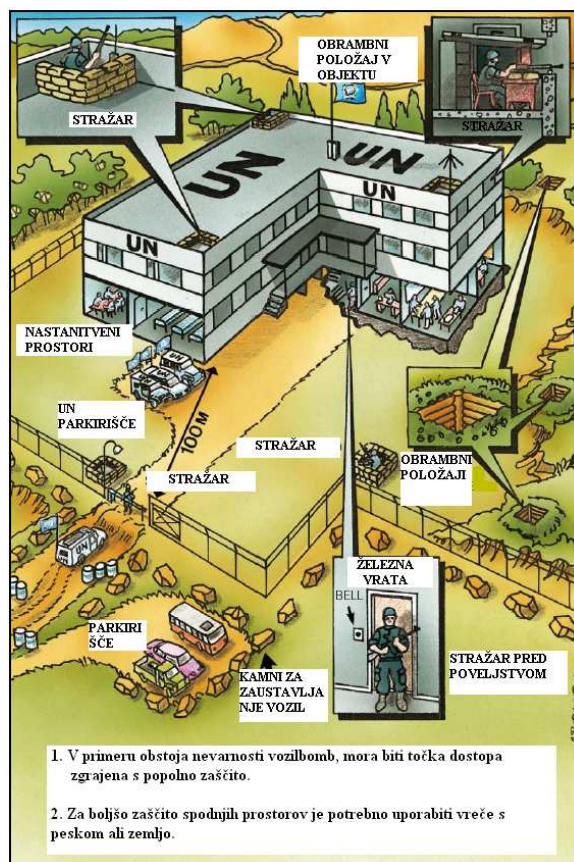
S-2 mora pravočasno zagotoviti seznam oseb katerim je dovoljen vstop na varovano območje in kateri razpoznavni znaki veljajo.

Osebo, ki se približuje točki dostopa je potrebno zaustaviti na ustrezni oddaljenosti in zahtevati, da se identificira. Preverja se njen identifikacijski dokument s seznamom oseb, katerim je dovoljen vstop. Pri opravljanju postopka ponoči in v razmerah slabše vidljivosti paziti na maskirno disciplino. Pregledati je potrebno kakšno opremo nosi s seboj. Če oseba ni na seznamu se jo pridrži in obvešča nadrejenega.

Prav tako se nadzoruje osebe, ki izstopajo predvsem z namenom kontroliranja kovčkov in prtljage zaradi nedovoljenega iznosa zaupnih dokumentov in vojaške opreme.

Poleg predpisanih sredstev in opreme za patroljiranje se na točki dostopa uporabljajo še naprave za nočno opazovanje in telefoni oziroma prenosne radijske naprave.

Slika 9: Točka dostopa in izstopa



Vir: Nordcaps PSO (str. 132 ANNEX C/volume 2)

3.5.1 Načela delovanja točke dostopa / izstopa

Glavna načela delovanja točke dostopa / izstopa so:

1. Izbira mesta postavitve:

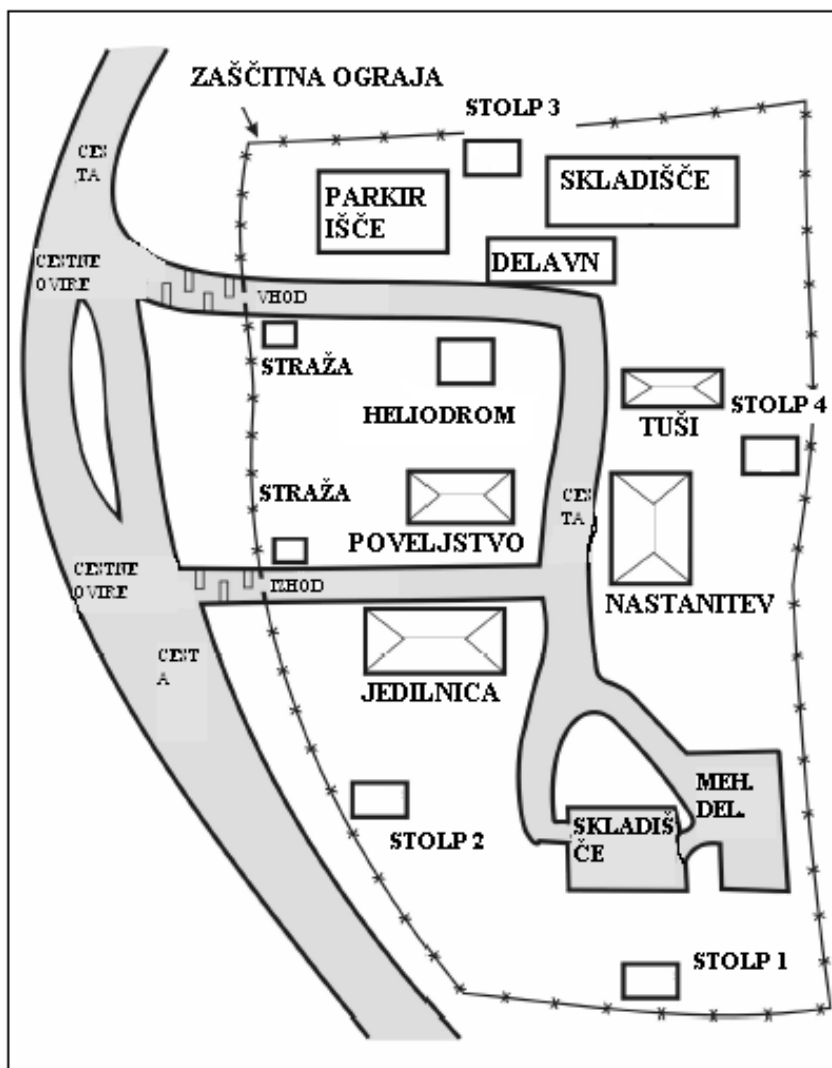
- v bližini zunanje meje območja varovanja,
- lahek dostop po cesti,
- težko vidljiva, omogočeno maskiranje z naravnimi ali umetnimi ovirami,
- omogočen ustrezen položaj postavitve dežurnega orožja,
- parkirišče naj bo pod površjem (če je mogoče),
- parkirišče naj bo v bližini poti, ki vodi do PM, vendar ne preblizu, da ni ogrožena varnost PM v primeru odpiranja ognja in
- če je le mogoče, naj bo med parkiriščem in PM naravni ali umetni zaklon / nasip.

2. Varnostni element:

- določiti položaj dežurnega orožja in območje delovanja,
- ustrezno maskiranje in zaklon dežurnega orožja,
- RKB nadzor,
- parkirišče oziroma vozila na njem morajo biti maskirana,
- določiti območje, ki bo osvetljeno zaradi lažjega nadzora,

- upoštevanje maskirne discipline in
- vzpostavitev in vzdrževanje zveze s PM,
- cesto, ki vodi do točke dostopa zavarovati z ležečimi policaji, španskimi jezdecami ali T elementi.

Slika 10: Točka dostopa in izstopa



Vir: FM 3-21.11 (str. 8-8)

3. Delovanje točke dostopa / izstopa:

- uporabljati ročne in svetlobne znake,
- zaustaviti vsa vozila in osebe, ki želijo vstopiti,
- preveriti njihovo identiteto in preveriti ali jim je dovoljen vstop, glede na seznam oseb in vozil, ki jih določi S-2;
- v kolikor je dovoljen vstop samo osebam, usmeriti vozilo na parkirišče,
- v kolikor nimajo dovoljenja za vstop, obvestiti nadrejenega in zahtevati usmeritve,

- osebam in vozilom se izdajo posebne dovolilnice za vstop (dogovor z S-2), ki se jih preda ob izstopu,
- pred vstopom obvezno pregledati osebe, vozila, njihovo prtljago in tovor v vozilu,
- osebe, ki vstopajo usmeriti k zelenim objektom,
- osebe, ki izstopajo je potrebno obvestiti o nasprotnikovi aktivnosti v bližini varovanega območja,
- preprečiti civilnim osebam, vozilom in beguncem vstop na varovano območje in jih preusmeriti na drugo lokacijo in
- kontrola, nadzor, dajanje navodil, usmerjanje in nudenje prve pomoči izgubljenim osebam.

3.6 ZBIRNA OBMOČJA VOZIL

Vzpostavljajo se z namenom pomoči pri urejanju prometnega režima na oskrbovalnih poteh. Določena vozila ali enote se na tem območju zadržijo, da bi lahko ostali uporabniki nemoteno uporabljali oskrbovalne poti.

Zbirna območja, obvozi in KT predstavljajo samo nekaj načinov za urejanje prometa predvsem pri aktivnostih kot so: prečkanje reke, prehodi skozi ogrožena območja,... Vozila, kolone in enote se mora prav zaradi zagotavljanja nemotenega prometnega režima usmerjati v in iz zbirnih območij.

Velikost enote vojaške policije, ki deluje na zbirnem območju je odvisna od velikosti tega območja. V primeru, da je tam prisotna samo skupina vojaških policistov:

- vodja skupina organizira, nadzoruje delo in vzdržuje zvezo,
- drugi pripadnik nadzira vstop,
- tretji pripadnik pa izstop iz zbirnega območja.

Mesta določitve zbirnih območij je potrebno določiti že v fazi načrtovanja delovanj, na nivoju območja odgovornosti.

Pri izbiri območja je potrebno zagotavljati, da:

- so vozila parkirana v smeri izhoda,
- imajo vozila lahek vstop in izstop iz območja na glavno cesto,
- zemljišče omogoča zaustavljanje tudi najtežjih vozil,
- je območje ustrezno zaščiteno in maskirano pred izvidovanjem in
- je območje možno ustrezno zavarovati z ognjenim delovanjem.

Na vhodu v zbirno območje se vojaški policist nahaja v zaklonu. Ko se vozilo približuje po glavni cesti, stopi na sredino ceste in vozilo usmeri v zbirno območje. Voznika ali vodjo kolone napoti na ustrezno parkirno mesto in ponovno stopi v zaklon, ko vsa vozila vstopijo v zbirno območje.

Na izhodu iz zbirnega območja vojaški policist nadzira izhod vozil iz območja. Po sredstvih zvez vodji skupine pove kdaj, glede na razmere na cesti, lahko vozilo ali kolona zapusti zbirno območje. Prav tako obvesti voznika ali vodjo kolone kdaj se lahko premaknejo. Potem stopi na sredino ceste, po potrebi zaustavi promet na cesti, in pomaga vozilom pri izstopu iz

območja in nemoteno vključevanje na glavno cesto. Ko vozila zapustijo območje ponovno stopi v zaklon.

Vodja skupine se nahaja na mestu, ki mu omogoča stalen nadzor nad vstopom in izstopom in določa, kdaj bo katero vozilo zapustilo območje. Če je zaustavljanje vozil na zbirnem območju povezano z urejanjem prometa, npr. pri prečkanju reke, mora biti vodja skupine v stalni radijski zvezi z vodjo aktivnosti na reki, ki mu daje usmeritve, kdaj lahko vozilo zapustijo zbirno območje.

Vodja skupine določi tudi ognjene položaje vsem pripadnikom vojaške policije, kakor tudi položaj dežurnega orožja. Le to je največkrat prav pri vodji, ki ima najboljši pregled nad območjem.

V primeru, da gre za veliko zbirno območje vozil, lahko na njem deluje tudi oddelek vojaške policije. V tem primeru se pošlje eno skupino v samo zbirno območje z namenom usmerjanja in parkiranja vozil. Ostali skupini pa sta na vhodu in na izhodu iz območja. Prav tako se za vse skupine vojaške policije določijo tudi ognjeni položaji in smeri delovanja

Sredstva in oprema, ki se uporablja za nemoteno delo na zbirnih območjih, je enaka kot za delo na TKP.

Ponoči in v razmerah slabše vidljivosti se uporablja svetilke z nastavki in signale z rokami. Paziti je potrebno na maskirno disciplino.

3.7 CESTNI OBVOZI

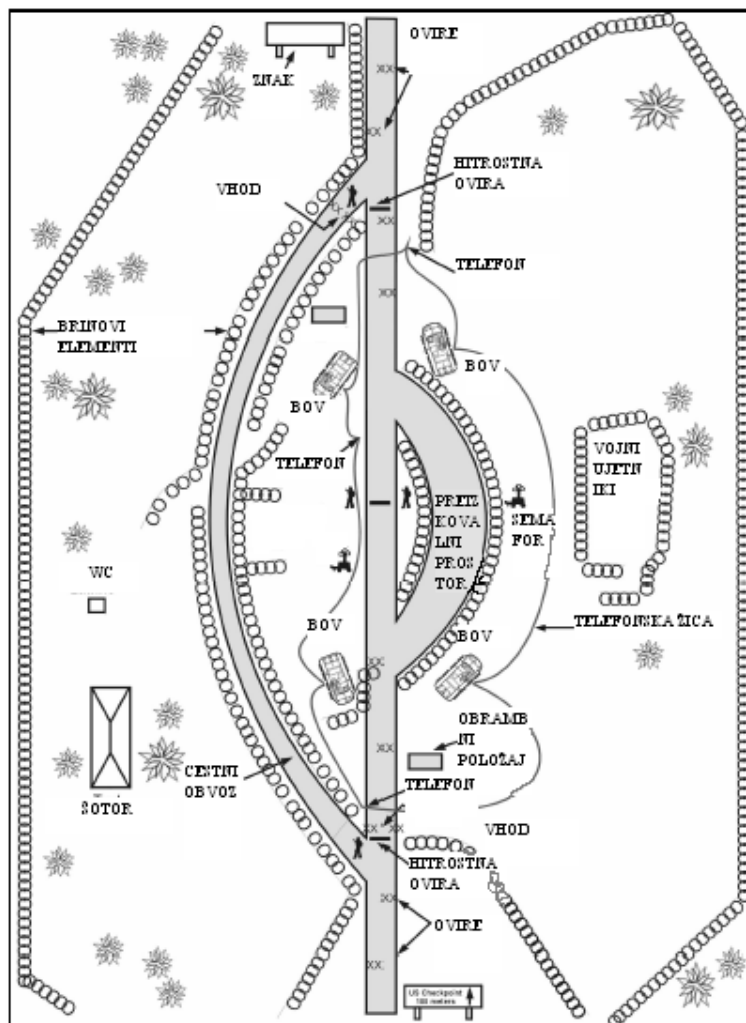
Izdelujejo in uporabljajo se z namenom zagotovitve nemotene prometnega režima na zoženih oziroma blokiranih komunikacijah. Nadzor na obvozih zagotavlja nemoten promet izmenično iz ene in druge strani.

Pri nadzoru in urejanju obvoza je potrebno:

- obvestiti voznike o razlogih za omejitev prometa, npr. širina tunela, nosilnost mostu, zrušen most, skale na cesti,...
- obvestiti voznike o režimu delovanja obvoza,
- zagotoviti izmeničnost vožnje,
- zavarovati območje,
- zagotoviti ognjeno delovanje v primeru ogrožanja in
- pravočasno preusmeriti promet, če je to potrebno.

Načini urejanja prometnega režima naj bodo čimbolj enostavni. Kadar razmere dovoljujejo se vzpostavi TKP in zbirno območje vozil. Postavi se tudi ustrezna signalizacija.

Slika 11: Kontrolna točka z cestnim obvozom



Vir: FM 3-21.11 (str. 8-14)

Na območju velikih obvozov se vzpostavi zbirno območje vozil na obeh straneh. Zbirno območje se vzpostavi odvisno od razmer in situacije na cesti oziroma območju, vendar mora biti zagotovljena stalna radijska zveza med vodji aktivnosti na območju obvoza.

Za nemoteno delovanje obvoza je potrebno zagotoviti:

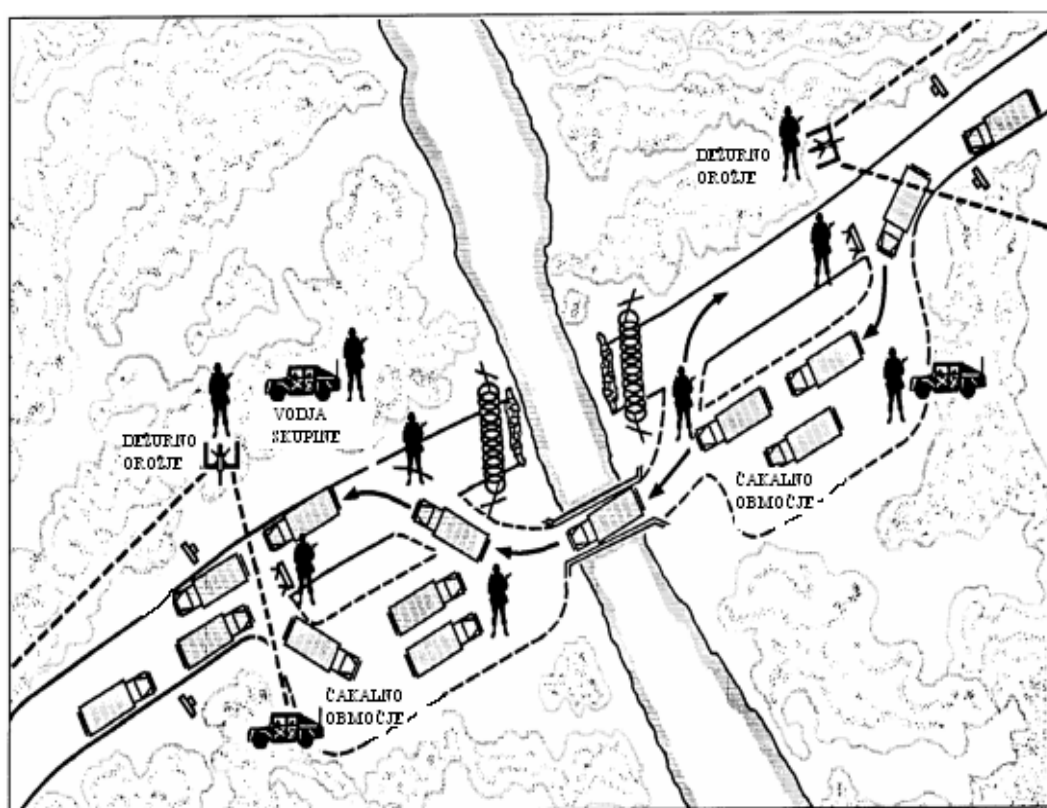
- uporabo predpisanih ali dogovorjenih signalov. Signali se lahko dajejo z rokami, svetilko, piščalko in zastavicami. Uporaba vizualnih znakov je smotrna na obvozih, kjer ni zbirnih območij za vozila,
- radijsko ali žično zvezo s katero dajemo usmeritve skupinam na obeh straneh obvoza glede režima prometa. Žična zveza je osnovna povezava med skupinami. Uporaba sredstev zvez naj bo minimalna oziroma naj se uporablja samo kot povezava med zbirnim območjem in eno stranjo obvoza,
- prisotnost enega vojaškega policista v zadnjem vozilu v koloni. Ko pride na drugo stran se ponovno usede v zadnje vozilo, ki gre skozi obvoz,
- zastavo, ki določa katero vozilo je zadnje v koloni, ki gre skozi obvoz. Zastavo se da vozniku zadnjega vozila ali pa se jo obesi na dogovorjeno mesto na vozilu. Vojaški

policist na drugi strani obvoza jo odstrani, ko vozilo zapelje mimo njega. Ta zastava predstavlja znak, kdaj lahko krenejo vozila iz druge strani obvoza. To isto zastavo, da vozniku zadnjega vozila, ki gre skozi obvoz,....,

- vodenje kolone z vozilom vojaške policije in
- spremstvo vozil vojaške policije spredaj in zadaj v koloni. To pride v poštev takrat, kadar je obvoz zelo zahteven in so na njem tudi ovire. V takšnem primeru je vojaška policija dolžna zagotoviti spremstvo kolone z vozili vojaške policije.

Za nemoteno delovanje takšnega obvoza je odgovoren oddelek vojaške policije. Vodja oddelka prevzame vodenje in nadzor obvoza ter vzdrževanje zveze, ena skupina je na eni strani, druga pa na drugi strani obvoza. Tretja skupina zavaruje območje obvoza.

Slika 12: Potek prometa pri zožitvi komunikacije



Vir: FM 19-4 (str.71)

Predvideti je potrebno tudi vozilo za izvlečenje v primeru okvare katerega od vozil pri vožnji skozi obvoz.

Sredstva in oprema so enaka kot sredstva in oprema za delovanje na TKP. Zaradi zahtevnosti izvedbe obvoza in omejitve premika so obvozi idealna tarča nasprotnikovih enot. Zato je zavarovanje območje še toliko bolj pomembno. Pred vzpostavitvijo obvoza je potrebno izvesti izvidovanje območja obvoza. Poveljnik oddelka določi ognjene položaje in položaj dežurnega orožja ter smeri delovanja. Prav tako mora zagotoviti ustrezen zaklon in maskiranje vozil.

3.7.1 Načrtovanje zbirnega območja vozil in cestnega obvoza

Pogoji za uspešno načrtovanje so naslednji:

- ukaz nadrejenega, karte in prosojnice območja, obveščevalno poročilo, načrt prometnega režima, SOP enote.
- z uporabo metode METT-T je potrebno natančno analizirati nalogo in pripraviti načrt, ki vključuje:
 - mesto postavitve;
 - MTS, opremo in oborožitev potrebno za vzpostavitev in
 - število pripadnikov vojaške policije, ki so potrebni za izvajanje aktivnosti

3.7.2 Načela načrtovanja zbirnega območja vozil in cestnega obvoza

Načela načrtovanja so:

a) Analiza naloge. Uporaba metode METT-T za oceno situacije. Upoštevati klasifikacijo GOP in ostalih cest na območju odgovornosti.

b) Zagotovitev in proučevanje poročila patrulje vojaška policija, ki izvaja izvidovanje cestnega omrežja.

Na podlagi poročila izvidniške patrulje načrtovati obvoze na mestih, kjer so:

- mostovi z majhno nosilnostjo,
- ozki tuneli,
- ostri zavoji,
- ceste z velikim naklonom,
- plitvine,....,

Določiti točno lokacijo zbirnega območja, glede na:

- gostoto prometa,
- obvoze,
- METT-T,
- prečkanje rek (po potrebi),....,

Načrtovati obvoze v primeru naravnih nesreč, nasprotnikove aktivnosti v bližini cest in uničenja cestnega omrežja. Takšne situacije so lahko:

- mine,
- sneg,
- poledica,
- kamenje oziroma skale na cesti,
- poplave,....,

Določiti MTS in opremo potrebno za vzpostavitev območja in označevanje.

Določiti vrsto in način vzdrževanja zveze.

Določiti način odstranjevanja oziroma izvleke vozil s ceste.

c) Določiti vozila, ki imajo prednost v prometnem režimu.

- d) Koordinacija aktivnosti z najbližjimi enotami v primeru napada.
- e) Določiti moštvo za vsak obvoz / zbirno območje, posebej.
- f) Pripraviti načrt oskrbe moštva v primeru, da se bo naloga podaljšala.
- g) Določiti način poročanja in prenosa informacij do nadrejenega.

3.7.3 Načela delovanja zbirnega območja vozil in cestnega obvoza

Načela delovanja so:

a) Vzpostavitev zbirnega območja vozil

- širše območje je določeno s strani službe za premike in transport ali poveljnika vojaške policije na območju odgovornosti. Ožje območje oziroma mesto postavitve pa določi vodja skupine vojaške policije oziroma vodja aktivnosti,
- območje obvoza se določi tam, kjer je promet omogočen samo v eno smer in kjer se vozila lahko parkira oziroma zaščiti v primeru nasprotnikove aktivnosti,
- mesto mora omogočati lahek izvoz / dovoz na cesto,
- ustrezna nosilnost tal zbirnega območja vozil,
- učinkovito obrambno območje in
- število vojaških policistov je odvisno od velikosti območja,

b) Varnostni element

- določiti položaj dežurnega orožja in območje delovanja,
- ustrezno maskiranje in zaklon dežurnega orožja in
- RKB nadzor,

c) Postavitev začasnih znakov

- označiti obvoze oziroma pomožne poti,
- označiti smer in prednost vožnje in
- označiti vstop / izstop na zbirno območje vozil,

d) Nadzor prometnega režima

- znotraj zbirnega območja vozil,
- usmeriti voznike oziroma vodjo kolone, da parkirajo vozila tako, da bo prvo vozilo, ki parkira tudi prvo zapustilo to območje,
- vozila naj bodo obrnjena proti izhodu,
- izven zbirnega območja vozil na enosmernem obvozu,
- brez dovoljenja poveljujočega ni možen vstop na območje poveljujočega,
- upoštevati ustrezno varnostno razdaljo med vožnjo po obvozu,
- obveščati voznike na morebitne ovire na cesti,

e) Vzdrževanje zveze med vstopom in izstopom iz območja obvoza oziroma zbirnega območja vozil

- vizualna zveza: ročni znaki,
- radijska ali žična zveza,

- vojaški policist voznik: vojaška policija vozi zadnje vozilo v koloni skozi območje obvoza,
 - vodenje ali spremstvo. Vojaška policija vodi ali sledi koloni vozil skozi območje obvoza. Ta metoda se uporablja, ko je obvoz zahteven. Na ta način zadnje vozilo zagotavlja prevoznost obvoza in
 - zastavica: zadnje vozilo v koloni nosi oziroma pelje zastavico zelen barve,
- f.) V kolikor na območju obvoza pride do nezgode ali okvare je potrebno to sporočiti nadrejenemu poveljstvu in v operativni center (OC),
- g) Obveščati vodjo aktivnosti o morebitnih težavah na obvozu oziroma zbirnem območju vozil.

4 KONTROLA PROMETA S STRANI VODA VOJAŠKE POLICIJE

4.1 POGOJI ZA NAČRTOVANJE KONTROLE PROMETA

Pogoji za uspešno načrtovanje so naslednji:

- ukaz nadrejenega, karte in prosojnice območja, obveščevalno poročilo, načrt prometnega režima, SOP enote,
- z uporabo metode METT-T je potrebno natančno analizirati nalogo in pripraviti načrt, ki vključuje:
 - mesto postavitve,
 - MTS, opremo in oborožitev potrebno za vzpostavitev in
 - število pripadnikov VP, ki so potrebni za izvajanje aktivnosti na.

4.2 NAČELA NAČRTOVANJA KONTROLE PROMETA

a) analiza naloge. Uporaba metode METT-T za oceno situacije,

b) označiti območje odgovornosti voda vojaške policije ter ga skupaj z načelnim (do potrditve) načrtom kontrole prometa vrisati na prosojnico območja. Upoštevati klasifikacijo GOP in ostalih cest na območju odgovornosti,

c) izvesti izvidovanje GOP in ostalih cest s ciljem potrditve stanja na zemljišču,

d) analiza prosojnice in poročila izvidniške patrulje ter priprava ukrepov / nadzornih točk za nemoteno delovanje voda vojaške policije na območju odgovornosti, kot so:

- TKP,
- KT in CB,
- obvozi,
- zbirna območja vozil,
- začasni znaki za označevanje,
- območje delovanja patrulj,
- točke postavitve kontrole v primeru, da bo uporaba GOP prepovedana,
- lokacije oskrbe z gorivom in vodo in
- lokacije enot,....,

e) Razdeliti območje odgovornosti po sektorjih med oddelke,

f) Prosojnice načrta kontrole prometa na vseh nivojih je potrebno izdelovati v dveh izvodih:

- izvod za arhiv in
- izvod za nadrejeno enoto.

4.3 ZAUSTAVLJANJE VOZIL

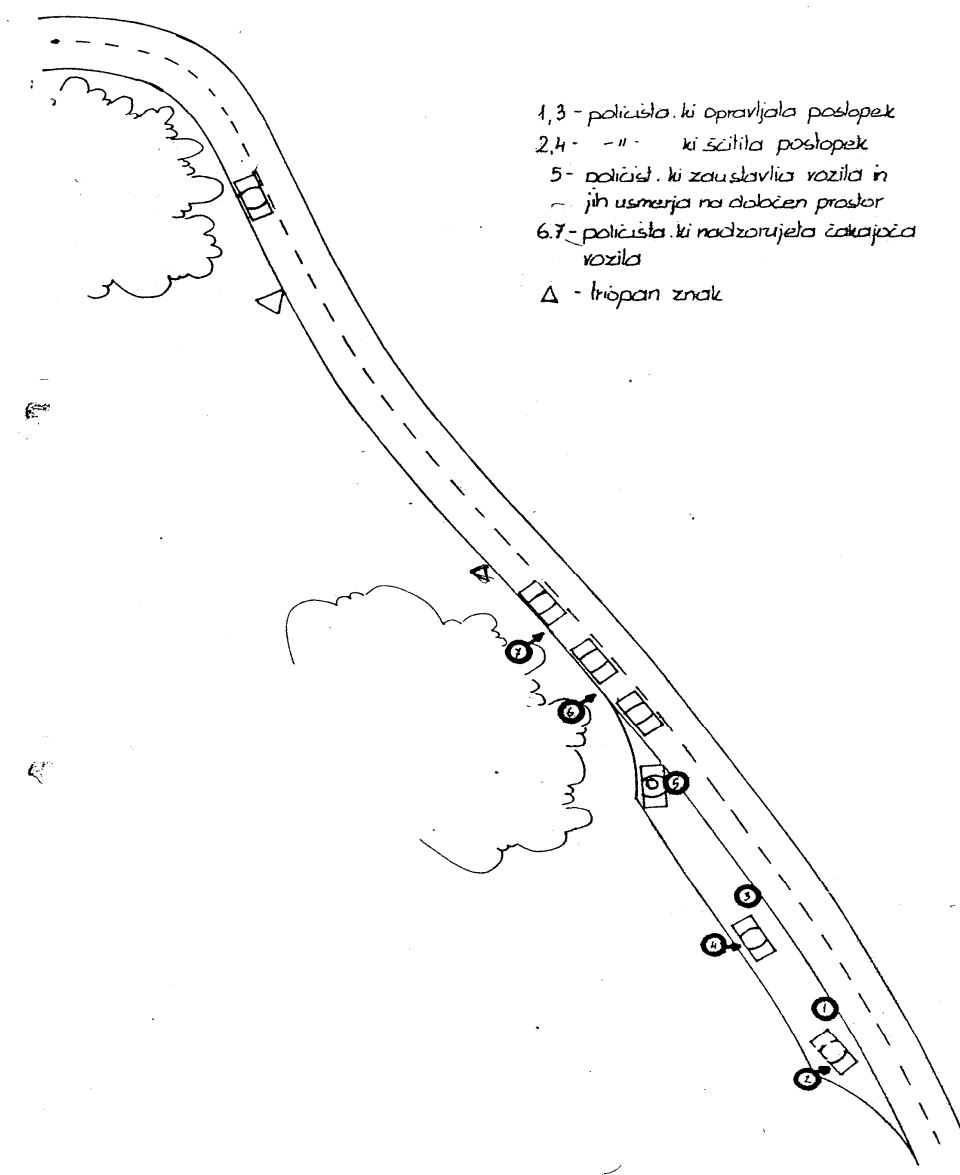
4.3.1 Zaustavljanje vozil v normalnih razmerah

Najpogosteje se izvaja zaustavljanje vozil pri vsakodnevnem nadzoru prometa, kontroli voznikov in vozil, kontroli hitrosti pri ugotavljanju alkohola v izdihanem zraku in krvi ipd.

Prostor kjer se bodo zaustavljala vozila mora izpolnjevati nekatere pogoje:

- prostor naj bo izven vozišča in tolikšen, da se bodo postopki lahko varno opravljali. To posebej velja za ustavljanje v slabem vremenu, megli, dežju....
- v primeru, da se zaustavlja na vozišču, naj bo to na preglednem delu ceste, tako, da je zagotovljena varnost ostalih udeležencev v prometu zaradi naglega zaustavljanja vozil, ali stranskih cest.

Slika 13: Zaustavljanje večih vozil



Postopek naj, če je le mogoče opravljata najmanj dva vojaška policista. Par naj istočasno opravlja postopek samo z enim vozilom in sicer naj prvi opravlja postopek drugi pa naj ga ščiti. V primeru zaustavljanja dveh, treh ali celo vseh vozil mora postopek opravljati najmanj oddelek (kot je prikazano na sliki 13) ali celo vod vojaških policistov.

KT mora biti označena s triopan znakom na primerni razdalji pred KT. Če je potrebno, se pred tem znakom postavi še dodatni znak za omejitev hitrosti. Pri slabi vidljivosti ali slabemu stanju ceste (poledica) naj se, če je le mogoče, ne zaustavlja vozil. Če pa se, mora triopan znak biti osvetljen, ali pa mora biti ob znaku postavljena svetilka, katera dodatno opozarja voznike, ali pa se postavljajo znaki z lastnim virom svetlobe.

Policist, ki zaustavlja osebno vozilo z loparčkom (pri slabi vidljivosti z loparjem z lastnim virom svetlobe) mora biti postavljen ob robu vozišča tako, da je dobro viden, njegovi znaki za zaustavljanje morajo biti jasni in nedvoumni. Ko opazi, da se je vozilo začelo zaustavljati, in ga je voznik opazil, naj se umakne ob rob vozišča, vendar tako, da ga voznik še vedno vidi.

Ustavljen mora biti tako, da se lahko v enem skoku umakne iz dosega vozila, ki bi poskušalo nadaljevati vožnjo, ter ga poskušalo povoziti. Če je le mogoče naj bo v bližini predmet, objekt ali službeni avto, za katerega se je možno umakniti.

Ko se je vozilo skoraj že zaustavilo, mu mora policist pokazati točno mesto zaustavljanja. To naj bo nekoliko naprej od njega, tako, da bo lahko z zadnje strani vozila prišel na voznikovo stran. Policist, ki postopek ščiti, naj bo v trenutku, ko se vozilo zaustavi, bočno od vozila na sopotnikovi strani, ali nekoliko nazaj. Policist, ki opravlja postopek, se približa z zadnje strani voznikovim vratom, tako, da ima dober pregled na upravljalno tablo, voznik ali sopotnik pa se morata pri postopku nekoliko obrniti.

Policist opravlja postopek z voznikom na njegovi strani, le če s tem ni ogrožena njegova varnost s strani ostalih udeležencev v prometu, v nasprotnem pa se postopek opravlja skozi vrata sopotnika, ali pa se voznika poziva, da ugasne motor in pride iz vozila. Pri postopku se ne smemo naslanjati na vozilo, se zadrževati pred ali za vozilom, ne sme odpirati vrat, ne sme vzeti dokumente skozi vrata ali skozi odprto okno. Postopek naj se po možnosti opravlja tako, da voznik ugasne motor, izvleče ključke iz ključavnice in izstopi iz vozila. Policist naj bo vedno odmaknjen od voznika, tako, da ga v ta v enem zamahu roke ali noge ne more zadeti.

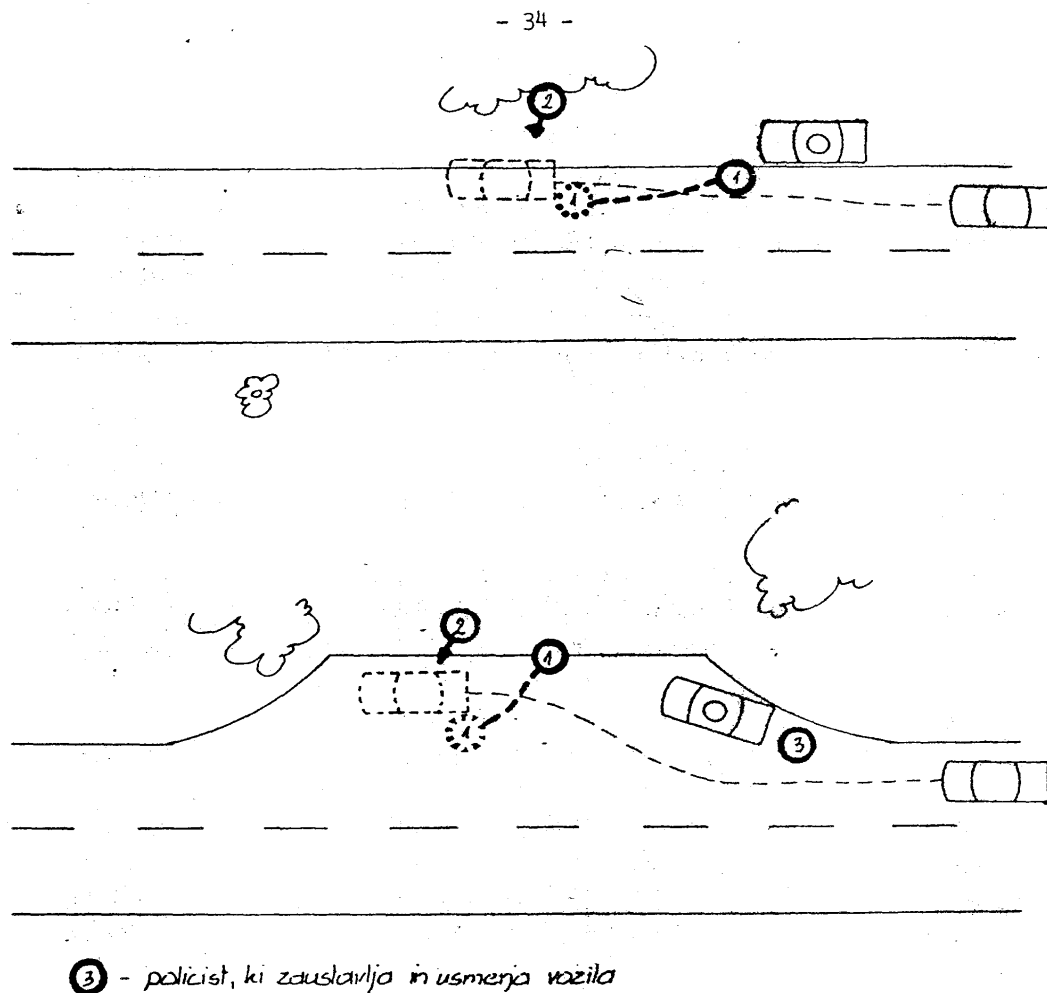
Policist, ki postopek ščiti, naj se vedno premika tako, da lahko pomaga pri postopku, da nadzoruje ostale osebe v vozilu in da lahko deluje proti vozniku, če je to potrebno. Pokrov prtljažnika in motorja, premike prtljage in predmetov odpira in vrši sam voznik. Postopek z ostalimi se izvaja preko voznika, v primeru, da je to potrebno, se jih poziva iz vozila. V primeru, da čakajo na postopek tudi ostala vozila, policist ne sme priti med kontrolirano in čakajočo vozilo.

V slučaju specifičnih situacij, večjega tovora, pomanjkanja dokumentacije, pasiven odpor, se vozilo napoti na čakanje, z njim se postopek opravi kasneje.

Pri opravljanju postopka s tovornim vozilom ali kombijem, je postopek enak, kot pri osebnem avtomobilu, s tem, da mora voznik obvezno ugasniti motor in priti iz vozila, Razna dela na

vozilu, dviganje ponjave, odpiranje stranic ali vrat pri hladilniku, premike tovora, opravljajo vozniki sami.

Slika 14: Zaustavljanje vozila



V primeru zaustavljanja avtobusa je sam postopek zaustavljanja avtobusa, kontrola voznika, potnikov in vozila enak, kot pri osebnem avtomobilu. S tem, da bi opozoril, da se kontrola oseb v avtobusu običajno ne opravlja med prevozom, ampak na vstopni ali izstopni postaji. Na postaji se pričaka avtobus, vozniku se naroči naj odpre le ena vrata, potnike se opozori, da bodo legitimirani, vendar naj dokumente iščejo le tedaj, ko bo policist prišel do njih. Drugi policist lahko vstopi na drugih vratih, od koder potnike samo opazuje, vrata pri njem pa so zaprta. Pregleduje naj policist, ki vstopi na zadnjih vratih. Če je nevarnost večja, se vozniku naroči, naj odpre samo ena vrata, potnike se opozori, naj pripravijo osebno izkaznice, zatem pa se jih pozove, naj izstopajo posamezno. Pri vatih se legitimirajo, postopek pa opravljata najmanj dva policista. Postopek mora biti izveden previdno in hitro.

Pri vseh načinih se morajo policisti pridrževati pravila, da se kontrola opravlja na enem mestu in da pregled opravlja ena patrulja ali skupina. V primeru, da kontrolo opravlja več patrulj ali

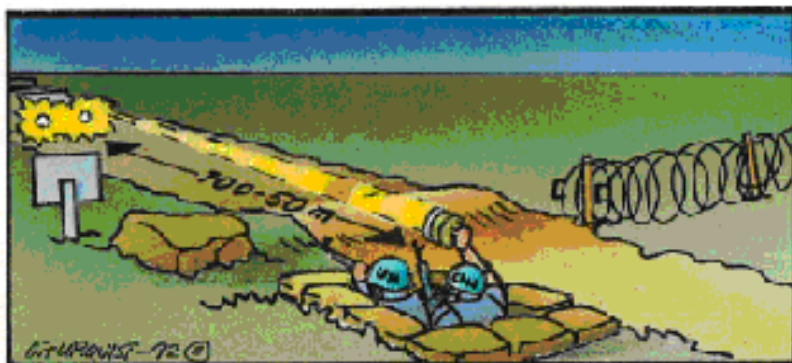
skupin, je potrebna med njimi stroga koordinacija dela, skupine morajo biti na določeni medsebojni razdalji, ne smejo dopustiti, da se pregledana vozila na področju kontrole preHITEVAJO, itd.. Vedno pa se morajo držati pravila pregrupiranja, kar pomeni, da mora med skupinami in med posamezniki obstajati določena razdalja.

4.3.2 Zaustavljanje vozil v zaostrenih razmerah

V primeru, da se zaustavljajo vozila s ciljem, da se išče oseba ali osebe, ki bodo nudile odpor, so nevarne, ko opravičeno lahko sumimo, da so oborožene, neodločimo pa se za postavljanje ovir na cesti, se pri izbiri prostora pridržujemo pogojev, kot pri zaustavljanju v normalnih razmerah, dodatno pa moramo upoštevati:

- da je zaseda postavljena tako, da je sicer pravilno obeležena s triopan
- znakom in drugimi prometnimi znaki, vendar naj je voznik ne opazi prezgodaj,
- da je opozorilni čas osebam, od trenutka, ko opazijo zasedo, pa do zaustavitve vozila čim krajši in s tem tudi čas, v katerem lahko razvijejo načrte za beg, se pripravijo na beg, najdejo odgovore, itd.,
- da pred prostorom za zaustavljanje, kjer naslednja vozila čakajo na postopek, ni v bližini gozda ali grmovja, v katerega se iskane osebe lahko skrijejo oz. pobegnejo,
- da področje pred zasedo ne sme dati iskanim osebam možnost, da vozilo parkirajo ali zaustavijo na razdalji, od koder je zapora vidna in se pomešajo med mimoidoče in
- prostor za ustavljanje mora omogočati policistom varno opravljaje postopka, policisti, ki ščitijo postopek, pa morajo imeti ustrezno kritje.

Slika 15: Zaustavljanje vozil v zaostrenih razmerah



Znak za KT se postavi nekje 50-100m pred KT. Stražar z svetilko daje vozniku znak za zaustavitev oz da je potrebno



Vozilo se mora ustaviti vsaj 10-20m pred KT.



Voznik neznanega vozila ugasne motor, ugasne luči, stopi iz vozila in postavi dokumente na določeno mesto 5-10m pred stražarjema.



Voznik stopi na stran in počaka na rezultate pregleda njegovih dokumentov.

Vir: Nordcaps PSO (str. 137 ANNEX H/volume 2)

Postopek zaustavljanja in kontrole voznika, vozila, potnikov in prtljage, je enak postopku v normalnih razmerah s tem, da se dodatno izvajajo nekateri ukrepi:

- poveča se opreznost in previdnost;
- policist, ki opravlja postopek, mora biti pri zaustavljanju še bolj oprezen, voznika in osebe mora strogo držati v varni oddaljenosti od sebe, voznik mora po zaustavljanju motor ugasniti, ključne vzeti iz ključavnice in izstopiti iz vozila; če so ostale osebe sumljive, naj tudi te izstopijo;
- policist, ki opravlja postopek, naj bo oborožen z avtomatsko puško ali avtomatsko pištolo (kar je odvisno od stopnje nevarnosti) na rami, v roki;
- delno pripravljeno za strel, ali pripravljeno za strel in uperjeno v vozilo.

4.4 KONTROLA OSEB IN VOZIL NA KONTROLNI TOČKI

Namen je preprečiti tihotapljenje, vrinjenje nasprotnika in zaščititi našo lastnino.

Pri pregledu oseb je potrebno biti pozoren na:

- na osebe, ki delujejo napadalno, ki nosijo ohlapna oblačila,....,
- osebe se pregleduje z drsenjem po obleki,
- pozornost usmeriti predvsem na pazduho, spodnji del hrbta in pas ter od čevljev do kolen,
- pozorno pregledati osebe s širokimi hlačami,

- pregled z kovinskim detektorjem od vratu s počasnim premikanjem do tal in v stalnem stiku z obleko je uporaba zelo učinkovita,
- pregled žensk in cerkvenega osebja (še posebej v državah z muslimansko kulturo oz. veroizpovedjo ima lahko takšna vrsta pregleda precej negativen učinek),
- v času pregleda vozila lahko starejše ženske ostanejo v avtu, če seveda ne gre za sumljive okoliščine.

Postopek pri pregledu je možen z naslonom ali brez naslona. V primeru upiranja, se osebo lahko tudi vklene oz. zveže.

Pregled in preiskava vozila:

Zaustavimo vozilo in povemo udeležencu - vozniku, da so zaustavljeni zaradi preiskave vozila. V uradnem vendar vljudnem načinu jim obrazložimo razlog preiskave, osebe najprej oddaljimo od vozila na nam varno razdaljo. Z voznikom pričnemo sistematični pregled vozila:

1. preiščemo in pregledamo zunanost vozila

- levi sprednji blatnik in za kolesom,
- sprednji odbijač, rešetke in pod njimi,
- desni sprednji blatnik in za kolesom,
- desni zadnji blatnik in za kolesom,
- zadnji odbijač in druge obese na vozilu,
- levi zadnji blatnik in za kolesom,
- vrh vozila,
- preiščemo prostor pod prtljažnikom iz leve in desne strani (pomoč ogledala),
- izbokline, vdrtine, kolesni pokrovi...

2. preiščemo in pregledamo notranost vozila (kabino vozila)

- območja za in pod sedeži, armaturno ploščo, senčnike,
- vžigalnice, predale in ostale odlagalne prostore,
- tapete in obloge vrat, zvočnike...
- ne dotikati se neznanih stikal in predmetov. Poklicati enoto za PDZ,

3. prtljažnik

- rezervno kolo, časopis, zavitki, prtljaga, paketi, odlagalni prostori, oblog,

4. sklop motorja

- pregledati vse dele motorja, še posebej moramo biti pozorni na nove, neznane žice / možnost povezave z bombo oz. eksplozivom

Pri pregledu se uporablja tudi ogledalo s katerim pregledamo težko dostopne dele, lahko se uporablja detektor kovin, lahko pa se vozilo spremlja do območja, kjer se ga varno razstavi in pregleda,

Če pri pregledu ne najdemo prepovedanih predmetov lahko vozilo nadaljuje z vožnjo. V primeru, da pri pregledu najdemo prepovedane predmete jih odvezamo, vozila in osebe pa pridržimo in obvestimo civilno policijo. Če najdemo prepovedane predmete pri pregledu vojaške osebe / vozila, pa jih odvezamo in skupaj s pridržanimi osebami prepeljemo v enoto

vojaške policije. Ob odvzemu predmetov in opravljenem postopku je potrebno izpolniti predpisane obrazce in voditi evidenco.

V kolikor je v vozilu več oseb je postopek pregleda naslednji:

- zahteva se njihove dokumente in pozove se jih, da zapustijo vozilo eden po eden,
- voznik mora odpreti vsa vrata in prtljažnik vozila,
- osebo se pregleduje eno po eno, ne vseh naenkrat,
- osebo, ki se pregleduje, oddaljiti od ostalih, ki stojijo v vrsti in so s hrbtom obrnjeni proti nam,
- ko je oseba pregledana in ni ničesar najdeno jo oddaljimo na drugo stran (5m stran od drugih oseb), kjer počaka, da so pregledane ostale osebe, ko so vse osebe pregledane in je vse v redu lahko nadaljujejo z vožnjo.

Če je v vozilu oz. pri osebi najdeno orožje ali drug prepovedan predmet se osebo zadrži, predmet zaseže in obvešča nadrejenega.

Pri pregledu vozil si zapisujemo in kontroliramo:

- čas pregleda,
- ime voznika in ostalih v vozilu,
- vrsta, znamke in barve vozila,
- reg. št. vozila,
- prtljago, tovor, dokumentacijo,
- smer,
- namen vožnje.

Osebe / vozila, ki imajo stalno dovoljen vstop na varovano območje imajo posebne dovolilnice ni nujno, da jih vedno pregledamo. Njihov vstop pa je vseeno potrebno zapisati.

V kolikor se na KT nahajajo civilna vozila in vojaška vozila, imajo prednost vojaška vozila. V nočnem času je na KT potrebno pregledati vsa vozila. Voznikom se odredi, da nadaljujejo vožnjo brez postankov do zelenega cilja. Takoj se obvešča naslednjo KT o prihodu vozila, da se prepreči presenečenje.

Načini izbire kontrole vozil:

- na KT se pregleduje samo eno vozilo, ostala vozila so približno 40-50m pred KT in čakajo z ugasnjenim motorjem, da jih moštvo iz KT pozove, da se približajo,
- samo vsako tretje vozilo,
- samo določena vrsta, barva, znamka vozil,
- samo moške med 15 - 40 letom starosti,
- samo osebe, ki niso prebivalci tega območja,
- samo vozila, ki gredo v določeno mesto / vas,
- samo moške ali ženske, ki vozijo sami.

Za učinkovito delovanje KT, morajo biti metode kontrole medsebojno koordinirane. Na ta način se zagotovi, da se pregleduje samo določeno vozilo na vseh KT. Druga metoda kontrole je lahko tudi izdaja kartic za vsako vozilo, ki je pregledano na KT na kateri se zapiše datum in čas pregleda ter št. KT. Na ta način lahko vsako KT nadzorujemo gibanje vozila in število voženj po območju.

Postopek pri uporabi sile:

- POZIV OSEBAM, DA PRENEHAJO ...
- V PRIMERU, DA NE PRENEHAJO SE IZSTRELI OPOZORILNI STREL V TLA PRED OSEBE, VOZILO
- OPOZORILNI STREL SE PONOVI
- NATO SE STRELJA V OSEBE, VOZILO (ČE SE LE DA V NOGE)

Uporaba sile na KT je dovoljena:

- v primeru samoobrambe,
- zaščite svojega ali skupinskega MTS,
- kadar ima napad namen ujeti, poškodovati ali ugrabiti pripadnike naših sil,
- kadar se poizkuša preprečiti ali zaustaviti izvajanje nalog,
- kadar se poizkuša ukrasti ali uničiti MTS in opremo,
- če se vozilo noče ustaviti se izstrelji: prvi naboj v tla pred vozilom, naslednji pa izstreliti v kolesa ali motor. Če je možno se uporablja označevalno strelivo. Izogibati se človeškim žrtvam,
- pri zaustavljanju oseb se uporaba strelnega orožja izvaja v skladu s pooblastili vojaške policije,
- potrebno je stopnjevanje uporabe sile,
- uporaba sile se prekine takoj, ko prenehajo obstajati vzroki, ki so povzročili njeno uporabo,.

V primeru uporabe sile je potrebno takojšnje poročanje nadrejenemu oziroma, če potrebuje možnost na KT dodatno silo ali pomoč jo lahko zahteva od nadrejenega oz. sosednjih enot.

Uporaba sile pri CB

Cestna blokada se postavlja s pomočjo zapornic, ograje iz brinovih elementov, žice, droga, palice, ostankov gradbenega materiala ali drugih priročnih sredstev.

- možnost je v zaklonu in nadzoruje območje KT/CB,
- zahtevati pomoč / odvisno od situacije,
- v kolikor se poizkuša odstraniti / odpreti blokado se pozove z glasom naj prenehajo, če z početjem ne prenehajo se lahko izstrelji tudi opozorilni strel, uporabi se lahko tudi dimna bomba,
- v kolikor se z odstranjevanjem nadaljuje, se izstrelijo opozorilni streli pred osebe v tla, v gume, motor vozila,... do prekinitve odstranjevanja barikade.

Postopek v primeru uporabe sile za zaustavljanje nedovoljenega prehoda vozila skozi KT:

- osebje na KT zasede obrambne položaje,
- če dopušča čas pripadnik vojaške policije najprej z običajnim vzklikom pozove storilca, da preneha z prepovedano dejavnostjo, ostali pa odklenejo orožje in se pripravijo za strel,
- če dopušča čas, se na pot skozi KT postavi cestnega ježa za uničenje ali poškodovanje pnevmatik na vozilu, če le ta še ni postavljen na svojem mestu,
- če se vozilo še vedno ne ustavi se izstrelijo opozorilni streli v tla pred vozilo,
- če se še ne zaustavi se nato strelja v motor vozila in nato v ljudi.

Postopek ob ugrabitvi:

- po zvezi dobimo sporočilo o ugrabitvi,
- blokada na vseh KT,
- ugotoviti, kje je prišlo do ugrabitve,
 - koordinate mesta ugrabitve,
 - oddaljenost od najbližje enote,
 - vas, mesto, cesta,
- pridobiti informacije o ugrabiteljih,
 - število in barva ter vrsta vozil,
 - reg. št. vozil,
 - oborožitev,
 - smer / ceste pobega,
 - ostale informacije,
- vse KT se pripravijo na obrambo in se popolnujejo z moštvom, BOV-i, sl. psi,....,
- oblikujejo se patrulje, ki izvajajo mobilne KT,
- KT in ostale nadzorne točke se obvešča o gibanju ugrabiteljev,
- vedno obstaja možnost uporabe sile s strani ugrabiteljev pri prebijanju blokade ali pa grožnja z ubojem talcev, če se jim ne dovoli skozi blokado,
- pregovore z blokiranimi ugrabitelji vodijo posebej izurjeni ljudje, ki se jih takoj pošlje na kraj dogodka.

5 ZAKLJUČEK

Sistematična obveščevalna priprava bojišča je vitalnega pomena za poveljnikovo vodenje aktivnosti na bojišču. Z njeno pomočjo poveljnik določi kdaj, kje in kako uporabiti, razmestiti in namestiti enote, da bo zagotovljen uspeh. Omogoča zmanjšanje izgub na naši strani v smislu pravočasnega odkrivanja nasprotnikovih aktivnosti. Informacije, zbrane in poslane v poročilu vojaške policije, omogočajo verifikacijo in potrditve že zbranih informacij iz bojišča. Vojaška policija sodeluje v začetni fazi izdelave celotne obveščevalne priprave bojišča. Kasneje, v cikličnem procesu, patrolje zagotavljajo stalen dotok svežih informacij o stanju na kritičnih območjih.

S pomočjo teh informacij se poveljnik odloča kje, kdaj in kakšno nadzorno točko bo postavil. Prav tako, pa s pomočjo nadzornih točk pridobivamo potrebne informacije, katere kasneje vojaška policija v svojih poročilih posreduje naprej v obdelavo.

Če povzamemo je nadzorna točka neka točka, kjer nadziramo osebe ali vozila, osebam ali vozilom omejujemo ali prepovedujemo vstop v ali iz določenega prostora, torej uveljavljamo neke nadzorne ukrepe in pravila.

Lahko le vizualno preverjamo osebe in promet, se pravi, da postavimo točko kjer poteka le opazovanje in beleženje gibanja prometa in oseb. Tako točko je lažje postaviti, ker jo ponavadi postavimo na manj nevarnih območjih. Jo je tudi lažje zavarovati z manj moštva, ponavadi deluje na takšni točki skupina vojaških policistov (2-3 pripadniki vojaške policije). Tudi sami postopki so manj izzivajoči za osebe, ki potujejo skozi takšno točko.

V bolj nevarnih situacijah, oziroma odvisno od naloge, katera se izvaja na točki, pa lahko postavimo točko kjer se izvaja strogo in sistematično preverjanje oseb in vozil. Na takšnih točkah pa je ponavadi potrebno več moštva, v večini primerov oddelek, lahko pa tudi vod, zopet je vse odvisno od velikosti naloge. Te točke pa zahtevajo bolj kompleksno pripravo, za postavitev le njih, prav tako pa mora biti tudi moštvo, ki deluje na taki točki dovolj pripravljeno in usposobljeno. Tako na kontrolni točki, cestni blokadi ali točki dostopa obstaja velika možnost terorističnega napada, hitro pride do fizičnega kontakta, ker osebe katere se preiskuje so veliko bolj nervozne, posebno, če imajo pri sebi kakšno nedovoljeno orožje ali kako drugo nedovoljeno snov. Zato je nujno, da so tu zagotovljeni vsi varnostni ukrepi od zaklonilnikov, omejevalnikov hitrosti do pravilno postavljenega dežurnega orožja za varovanje moštva.

Mesto za postavitev nadzorne točke je predvsem odvisno od obveščevalne priprave, konfiguracije terena in pa odločitve poveljnika, načeloma pa se jo lahko postavi kjerkoli na cesti, vendar mora delovati tako, da služi svojemu namenu. Moštvu mora nuditi ustrezno zaščito, hkrati pa morajo imeti tudi dovolj veliko preglednost nad okolico za spremljanje oseb in vozil. Posebno pomemben je tudi položaj dežurnega orožja, ki mora imeti dober zaklon in hkrati najboljšo preglednost ter ognjeno delovanje v primeru ogrožanja nadzorne točke.

Zelo pomemben dejavnik za dobro delovanje in v končni fazi preživetje na nadzornih točkah pa so materialno tehnična sredstva in oborožitev moštva. Zelo pomembno je, da pripadniki uporabljajo zaščitna sredstva kot so neprebojni jopič in čelada, da uporabljajo opozorilne znake, predvsem je to pomembno pri kontroli prometa, da so udeleženci seznanjeni, da lahko pravočasno zmanjšajo hitrost itd.

Cilje katere sem si zastavil v uvodu sem s to zaključno nalogo realiziral. Prišel sem do ugotovitve, da slovenska vojska uporablja takšne metode dela, zaščitna in ostala sredstva ter

oborožitev katere so tukaj opisane. Edini problem kateri se pojavlja je neuskklajena zakonodaja. Naša zakonodaja daje pravice in pooblastila vojaški policiji le nad vojaškimi osebami. Tu pa nastane problem, ker naloge, katere izvaja vojaška policija na mirovnih operacijah, se nanašajo tudi na civilno prebivalstvo. To je tudi eden izmed vzrokov, da je slovenska vojaška policija morala zapustiti BIH. Nekatere druge evropske države imajo dejansko orožnike, ti pa imajo pooblastila tudi nad civilnimi osebami. Zato njihove naloge, ki jih opravljajo, niso sporne z zakonodajo.

Vsak pripadnik slovenske vojske doma in na misiji mora upoštevati zakon in pravila bojevanja (ROE- rules of engagement). Le tako bo Slovenija predstavljena v dobri luči, obenem pa bodo spoštovane človekove pravice in temeljne svoboščine. S to mislijo bi tudi zaključil svojo zaključno nalogo.

LITERATURA:

1. FM 3-21.11. HQ Departments of the Army, Washington D.C., 1993 str.
2. FM 19-4. HQ Departments of the Army, Washington D.C., 1993 str. 62-102.
3. Nordcaps PSO Manual, 3rd Edition.
4. UNGER, M., LUKMAN, R., RODE, A., BESLIČ, I.. Taktika.MORS, SV, CVŠ, Ljubljana, 2003, str. 211.

SEZNAM SLIK:

Slika 1: Postavitev KT med vojskujočimi silami s patroljiranjem.....	4
Slika 2: Točka kontrole prometa.....	8
Slika 3: Kontrolna točka.....	11
Slika 4: Prometni sistem na KT.....	12
Slika 5: Nočne opazovalne naprave.....	13
Slika 6: Mobilna kontrolna točka.....	15
Slika 7: Mobilna kontrolna točka.....	16
Slika 8: Cestna blokada in kontrolna točka.....	17
Slika 9: Točka dostopa in izstopa.....	21
Slika 10: Točka dostopa in izstopa.....	22
Slika 11: Kontrolna točka z cestnim obvozom.....	25
Slika 12: Potek prometa pri zožitvi komunikacije.....	26
Slika 13: Zaustavljanje večih vozil.....	31
Slika 14: Zaustavljanje vozila.....	33
Slika 15: Zaustavljanje vozil v zaostrenih razmerah.....	34/35

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV:

BOV	bojno oklepno vozilo
CB	cestna blokada
GOP	glavna oskrbovalna pot
itd.	in tako dalje
KT	kontrolna točka
METT-T	mission, enemy, terrain, troops, time
MTS	materialno tehnična sredstva
OC	operativni center
OCOKA	observation, cover, obstacle, key terrain, avenues of approach
oz.	oziroma
OZN	Organizacija Združenih narodov
PM	puškomitraljez
reg. št.	registrska številka
RKBO	radiološko kemično biološko orožje
ROE	rules of engagement
sl. pes	službeni pes
SOP	standardno operativni postopek
TKP	točka za kontrolo prometa
17. BVP	17. Bataljon vojaške policije

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Aleksander Drnovšek, rojen 18.02.1976 v Ljubljani, kandidat 15. generacije Šole za častnike, smer pehota izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom Vod v organizaciji kontrolnih točk.

Aleksander Drnovšek