



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

VARNOSTNO SPREMSTVO KOLESARSKIH DIRK V SLOVENIJI

Mentor: mag. Branko Lotrič

Kandidat: Armin Kern

Kranj, avgust 2020

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču za strokovno pomoč pri izdelavi diplomskega dela, potrpežljivost, hitro odzivnost in usmeritve.

Hvala tudi vsem, ki so sodelovali pri anketnem vprašalniku ali pa so na kakršen koli drugi način pripomogli k uspešno končanemu diplomskemu delu.

IZJAVA

Študent Armin Kern izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Braneta Lotriča.

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Športne prireditve in dogodki so že od nekdaj del človekovega življenja, vendar pa se je narava tovrstnih prireditev in dogodkov skozi čas začela spreminjati in tako postala vse bolj kompleksna. Namreč že pri organizaciji mora posameznik vzeti v obzir veliko različnih dejavnikov, ki so pomembni za uspešno izvedbo prireditve ali dogodka. Pri tem je potrebno medsebojno sodelovanje različnih institucij, organizacij in ostalih subjektov, kar včasih predstavlja zahteven izziv. Pomembno je tudi izpostaviti, da se organizacija športnih prireditev, tako kot vseh ostalih javnih prireditev, začne že kar nekaj časa pred izvedbo prireditve. V večini primerov se načrtovanje začne kar takoj po koncu prireditve.

V diplomskem delu se podrobneje osredotočimo na eno izmed športnih prireditev, in sicer na kolesarske dirke. Poudarek bo predvsem na varnostnem vidiku izvedbe kolesarske dirke, saj je varnost v današnjem času pomemben dejavnik kakovosti življenja, obenem pa tudi nujna potreba tako posameznika kot tudi celotne skupnosti. Zagotavljanje varnostnega spremstva na kolesarskih dirkah in varnosti nasploh je zahtevna naloga, saj je na določenem območju velika koncentracija ljudi, tako gledalcev kot tudi tekmovalnih ekip.

Namen diplomskega dela je proučiti varnostno spremstvo kolesarskih dirk na območju Slovenije. Zajeli in obravnavali smo vse subjekte in dejavnike, ki so potrebni za uspešen in varen potek varnostnega spremstva ter dogodka nasploh. Predstavili smo tudi vpogled v organizacijo tovrstnega dogodka in varnostnega spremstva. Na podlagi anketnega vprašalnika in analize obstoječih virov smo prišli do pomembnih ugotovitev in na podlagi teh tudi do predlogov usmeritev za nadaljnje delo na področju varnostnega spremstva kolesarskih dirk v Sloveniji.

KLJUČNE BESEDE:

- kolesarske dirke,
- varnostno spremstvo,
- varnost,
- policijsko spremstvo,
- športna prireditve.

ABSTRACT

Sports events have always been a part of human life, but the nature of such events has begun to change over time and has become increasingly complex. Namely, already in the organization itself, the individual must take into account many different factors that are important for the successful implementation of the event or event. This requires the cooperation of various institutions, organizations and other entities, which is sometimes a difficult challenge. It is also important to point out that the organization of sports events, like all other public events, begins quite some time before the event itself. In most cases, planning begins right after the event.

In the diploma thesis we will focus in more detail on one of the sporting events, namely cycling races. The emphasis will be on the safety aspect of the cycling race, as safety is nowadays an important factor in the quality of life, as well as an urgent need of both the individual and the community as a whole. Providing security escorts in cycling races and safety in general is a difficult task, as there is a large concentration of people in a certain area - both spectators and racing teams.

The purpose of the diploma work is to study the safety of cycling races in Slovenia. We covered and addressed all subjects and factors necessary for the successful and safe course of security escort and the event in general. We also presented an insight into the organization of such an event and security escort. On the basis of the survey questionnaire and the analysis of existing sources, we came to important findings and on the basis of these also to the proposed guidelines for further work in the field of security escort of cycling races in Slovenia.

KEY WORDS:

- Cycling races,
- security escort,
- security,
- police escort,
- sports event.

KAZALO

1		
1	UVOD	8
1.1	Opredelitev problema	8
1.2	Namen in cilji diplomske naloge.....	8
1.3	Uporabljene metode dela.....	9
2	ORGANIZACIJA KOLESARSKE DIRKE IN SPREMSTVA	9
2.1	Zakonska podlaga in pravilniki.....	9
2.2	Sodelujoči subjekti na kolesarskih dirkah.....	12
2.2.1	Organizator	13
2.2.2	Strokovni sodelavci in prostovoljci.....	14
2.2.3	Kolesarska zveza Slovenije in Mednarodna kolesarska zveza	15
2.2.4	Športniki in njihove ekipe	15
2.2.5	Policija	15
2.2.6	Gledalci oziroma obiskovalci.....	16
2.3	Oblike varnostnih spremstev	17
3	VARNOSTNA TVEGANJA.....	22
4	ANALIZA ANKETNIH VPRAŠALNIKOV.....	32
5	PREDLAGANE SMERNICE IN PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTNEGA SPREMSTVA KOLESARSKE DIRKE	34
6	ZAKLJUČEK.....	35
	LITERATURA IN VIRI.....	37

KAZALO SLIK

Slika 1:	Odnosi med udeleženci športne prireditve (Vir: Muc, 2011).....	13
Slika 2:	Organigram tehničnega odbora kolesarske dirke po Sloveniji 2012 (Vir: Filip, 2013).	17
Slika 3:	Polijsko spremstvo na Istrskem kolesarskem maratonu leta 2014 (Vir: Istrski kolesarski maraton, 2014).....	18
Slika 4:	Redar na motorju v vlogi spremstva na kolesarski dirki (Vir: Prijavim.se, 20.2.2020)	19
Slika 5:	Primer postavitve spremljevalnih vozil v kolesarskem konvoju ob začetku dirke na regionalni ravni (Vir: British Cycling education department, 2017)	20
Slika 6:	Pozicije spremljevalnih vozil v kolesarskem konvoju po navodilih UCI (Vir: UCI, 2017)	21
Slika 7:	Na lestvici od 1 do 5 izrazite svoje strinjanje oziroma nestrinjanje z naslednjimi trditvami, pri čemer 1 pomeni "sploh se ne strinjam", 5 pa "popolnoma se strinjam" (Vir: lasten).....	33

KAZALO TABEL

Tabela 1: Teroristična dejanja na športnih prireditvah (Vir: Završnik, 2015)**Napaka!**
Zaznamek ni definiran.

Tabela 2: Dejavniki, ki vplivajo na potek kolesarske dirke (Vir: British cycling official
education department, 2017).28

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

KZS – Kolesarska zveza Slovenije

UCI – Mednarodna kolesarska zveza

EU – Evropska unija

ZJZ – Zakon o javnih zbiranjih

ZŠpo-1 – Zakon o športu

ZZasV-1 – Zakon o zasebnem varovanju

OČK – Odbor za cestno kolesarstvo

1 UVOD

V Republiki Sloveniji je vsakomur dovoljeno, da organizira in se udeležuje javnih prireditev. Pri tem se lahko prireditve navezuje na aktivnosti, ki so kulturnega, športnega, zabavnega, izobraževalnega, verskega ali katerega koli drugega izvora (Gov.si, 2020). V nadaljevanju se bomo osredotočili na eno izmed športnih javnih prireditev, in sicer kolesarsko dirko. Osredotočili se bomo na organizacijo kolesarske dirke, sodelujočih subjektov, oblike spremstev dirke in varnostni vidik. V zaključku bomo izpostavili naše ugotovitve in obenem predloge za morebitne izboljšave pri izvedbi kolesarskih dirk v Sloveniji.

1.1 Opredelitev problema

Športne prireditve so že od nekdaj privlačne za športne navdušence, v zadnjem času še posebej. V skupino športnih prireditev spadajo tudi kolesarske dirke, ki so prav tako pridobile na svoji popularnosti med ljudmi. Le-te so tako eden izmed mnogih dogodkov, kjer se na enem mestu nahaja velika koncentracija ljudi – tako gledalcev kot tudi tekmovalcev in njihovih ekip, varnostnega osebja ter vseh ostalih pomembnih členov pri izvedbi kolesarske dirke.

Veliko število ljudi pa s seboj prinaša tudi veliko število varnostnih groženj in tveganj, zato je pomembno, da se načrtovanje in organizacija kolesarske dirke začneta že veliko vnaprej, pri tem pa so pred pomemben izziv postavljeni organizatorji in ostali sodelujoči subjekti. Treba je poskrbeti za varnost vsakega posameznika, nato skupine in množice nasploh – varnost je potreba vsakega posameznika, zato je izrednega pomena, da se tako gledalci kot tekmovalci in ekipe med dogodkom počutijo varne. Pri tem se moramo zavedati, da se nove varnostne grožnje in tveganja pojavljajo vsakodnevno, zato je na kolesarskih dirkah organiziranih tudi več oblik varnostnega spremstva.

1.2 Namen in cilji diplomskega dela

Namen diplomskega dela je podrobneje proučiti varnostno spremstvo kolesarskih dirk v Sloveniji. Natančneje je naš namen obravnavati vse dejavnike in elemente, ki so ključnega pomena pri varovanju kolesarskih dirk. Predstavili bomo proces organiziranja, cestne zapore ter policijsko in civilno spremstvo kolesarskih dirk. Poleg tega želimo ljudem tudi približati vpogled v organizacijo tovrstne prireditve, varnostnega spremstva in kolesarske dirke.

Glavni cilj dela je priti do novih ugotovitev na področju varnostnega spremstva kolesarskih dirk. Poleg tega želimo postaviti tudi morebitne smernice za dodatne izboljšave pri organiziranju kolesarskih dirk in varnostnih spremstev, obenem pa bi želeli izpostaviti naša opažanja in predloge za nadaljnje delo na obravnavanem področju.

Pri tem smo si zastavili tudi tri hipoteze, in sicer:

- Hipoteza 1: Spremembo na kolesarskih dirkah zahteva vnaprejšnje načrtovanje in priprave, da bi lahko bilo izpeljano brez večjih težav.
- Hipoteza 2: Kolesarske dirke kot javne prireditve predstavljajo veliko tveganje za nastanek varnostnih groženj.
- Hipoteza 3: Policisti igrajo pomembno vlogo pri spremstvu kolesarjev na kolesarskih dirkah, saj skrbijo tako za varnost kot tudi za brezhiben potek prireditve, v pomoč policistom pa so tudi ostali neuniformirani deležniki spremstev.

1.3 Uporabljene metode dela

V diplomskem delu bomo sprva uporabili teoretično metodo. S pomočjo obstoječe literature in virov bomo opisovali definicije, dejstva in obstoječe stanje, kar nam bo v pomoč v nadaljnjem delu naloge, kjer bomo teoretična izhodišča podkrepili še z eksperimentalno metodo.

V okviru eksperimentalne metode bomo izvedli anketo med člani spremstva in naključnimi ljudmi ter na podlagi rezultatov in primerov dobrih praks oblikovali končne ugotovitve.

2 ORGANIZACIJA KOLESARSKE DIRKE IN SPREMSTVA

V tem poglavju se bomo posvetili organizaciji kolesarske dirke in varnostnega spremstva udeležencev. Zajeli bomo zakonsko podlago, ki je osnova za vsa nadaljnja načrtovanja, vse deležnike, ki se pojavljajo v procesu, in obstoječe oblike spremstev, ki jih poznamo.

1.4 Zakonska podlaga in pravilniki

Osnovno vodilo za uspešno izvedeno javno prireditev je dosledno upoštevanje zakonov, podzakonskih aktov in ostalih pomembnih dokumentov. Tudi pri organizaciji in poteku kolesarskih dirk ni nič drugače. Kolesarske dirke lahko uvrstimo med javne prireditve, natančneje med javne športne prireditve, ki jih Zakon o športu (ZŠpo-1) (2017) opredeljuje kot »organizirana športna srečanja in tekmovanja«. Poleg tega so v 74. členu zakona navedene tudi športne prireditve, ki jih lahko umestimo na mednarodno raven, le-te pa morajo biti ustrezno evidentirane v letnem koledarju športnih prireditev pri mednarodno športni zvezi in Nacionalni panožni športni zvezi (NPŠŽ). Tovrstne prireditve so sledeče (»ZŠpo-1«, 2017):

- olimpijske in paraolimpijske igre,
- evropske igre,
- mladinske olimpijske igre,
- olimpijada gluhih,
- šahovska olimpijada,
- svetovne igre,
- sredozemske igre,

- univerzijade,
- evropske univerzitetne igre,
- svetovna in evropska prvenstva (tudi mladinska),
- olimpijski festival evropske mladine,
- svetovni pokali,
- kvalifikacijske tekme članske državne reprezentance za nastop na velikih mednarodnih športnih prireditvah in mednarodne tekme klubov v evropskih klubskih tekmovanjih v kolektivnih športnih panogah na najvišji ravni.

Zakon o javnih zbiranjih (ZJZ) (2011) v 10. členu govori o dolžnostih, ki jih mora organizator prireditve dosledno upoštevati in jim slediti. Organizator mora v prvi vrsti poskrbeti, da življenje in zdravje udeležencev ter ostalih ljudi nista ogrožena, enako pa velja tudi za premoženje in javni promet v času prireditve. Navsezadnje mora organizator poskrbeti tudi za varovanje okolja, saj le-to ne sme biti nedopustno obremenjeno. Organizator je zadolžen tudi za izbiro vodje prireditve, ki pa ne sme biti mlajša od 18 let in izpolnjuje vse psihofizične pogoje za opravljanje funkcije. Glede na naravo prireditve in pričakovano število udeležencev mora organizator za zagotavljanje reda in miru zagotoviti tudi rediteljsko službo, ki skrbi za to, da prireditev poteka brez večjih izgrediv in nevšečnosti. V primeru, da je za prireditev pričakovano visoko tveganje in je organizatorju z zakonom naloženo, da zbira osebne podatke, lahko zbira le podatke o osebnem imenu, državljanstvu in stalnem ali začasnem prebivališču, pri tem pa mora podatke zbirati v skladu s predpisi za varstvo osebnih podatkov. Pridobljeni osebni podatki se lahko hranijo tri mesece, nato pa jih mora organizator uničiti – enako velja tudi za vse pridobljene podatke s pomočjo videonadzora, če je le-ta zagotovljen (ZJZ, 2011).

V poglavju posebnih določb za prireditve na cesti je v 21. a členu zapisano, da mora upravna enota, v kateri se bo prireditev začela, izdati dovoljenje za prireditev na cesti. V primeru, da prireditev poteka v več upravnih enotah, so si le-te dolžne medsebojno pomagati pri izdaji dovoljenj. Organizator mora za tekmovalne športne prireditve v kolesarstvu in avto-moto panogah vlogo za izdajo dovoljenja vložiti najmanj 30 dni pred dnevom prireditve. 21. b člen pravi, da športne prireditve na javnih cestah predstavljajo izredno uporabo javne ceste, za kar je treba poleg vloge za izdajo dovoljenja prireditve priložiti še dovoljenje za zaporo ceste, elaborat zapore ceste in predvideno shemo začasne prometne ureditve. Organizator prireditve je dolžan na progi zagotoviti tudi reditelje in spremljevalno osebje, ki udeležence spremljajo z vozili, ki pa morajo biti primerno označeni z vrsto prireditve, kot določa 21. c člen. Zadnji člen v tem poglavju, natančneje 21. č člen, določa, da mora organizator po končani prireditvi na javni cesti takoj vzpostaviti prejšnje stanje, in sicer tako, da s ceste umakne vse predmete in naprave ter cesto za seboj tudi počisti (ZJZ, 2011).

ZJZ (2011) v tretjem poglavju, ki obravnava zagotavljanje reda na prireditvi ali shodu, narekuje, da je vodja prireditve odgovoren za pravilen potek dogodka, obenem pa skrbi, da prireditev poteka v skladu s programom. Vodja je dolžan tudi skrbeti za to, da so izvedeni vsi vnaprej dorečeni ukrepi, pri tem pa je dolžan sodelovati tudi s policijo in upoštevati predloge policije. Poglavje poleg tega omenja še naloge reditelja, prepovedana ravnanja in

pogoje, ki jih mora oseba izpolnjevati, da lahko opravlja funkcijo reditelja. V 26. členu zakona je opredeljeno, da lahko reditelj zaprosi za pomoč policije, kadar zaradi števila udeležencev in drugih varnostnih tveganj ne zmore sam zagotoviti reda in miru.

Pristojnosti policije na shodih in prireditvah so opisane v četrtem poglavju ZJZ (2011), kjer piše, da je policija dolžna zagotoviti, da prireditev poteka nemoteno in neovirano. Po uradni dolžnosti policija skrbi za ohranjanje reda, kot narekuje 29. člen zakona, organizator pa lahko v primerih, ko je predvideno tveganje dovolj veliko, sodeluje s policijo – le-ta v soglasju z organizatorjem določi število policistov za pomoč pri izvedbi prireditve.

Zakon o zasebnem varovanju (ZZasV-1) (2011) opredeljuje sledečo definicijo zasebnega varovanja: »Zasebno varovanje je varovanje ljudi in premoženja na varovanem območju, določenem objektu ali prostoru pred nezakonitimi dejanji, poškodovanjem ali uničenjem z varnostnim osebjem ter sistemi tehničnega varovanja, ki se opravlja v oblikah, določenih s tem zakonom.« Zasebno varovanje je v zakonu opisano kot gospodarska dejavnost, zato se storitev lahko poslužujejo tudi organizatorji športnih tekmovanj in prireditev v vlogi naročnika zasebno-varnostnih storitev.

Naslednji pomemben dokument, ki se navezuje na našo temo, je Uredba o obveznem organiziranju službe varovanja na javnih prireditvah (2010), ki organizatorju oziroma »zavezancu« narekuje, da mora poskrbeti za vzpostavitev službe varovanja na javni prireditvi, pri tem pa se mora skladno z naravo in obsegom prireditve izdelati ocena stopnje tveganja ter načrt varovanja – pri izdelavi je potrebno medsebojno sodelovanje organizatorja, policije, občinskega redarstva in lokalne skupnosti. Uredba obenem v 8. členu navaja tudi zahteve oziroma pogoje za minimalni obseg varovanja glede na število pričakovanih udeležencev (Uredba o obveznem organiziranju službe varovanja na javnih prireditvah, 2010).

Uredba o splošnih ukrepih v športnih objektih na športnih prireditvah (2003) nam ponuja definicijo športne prireditve, kamor spadajo tudi kolesarske dirke, in sicer je v 2. členu uredbe navedeno, da se za športne prireditve »štejejo vsa organizirana športna srečanja in tekmovanja, na katerih je udeležba brezpogojno ali pod določenimi pogoji dovoljena vsakomur«.

Ker se v nalogi osredotočamo predvsem na kolesarske dirke, je treba izpostaviti tudi nekatere akte Kolesarske zveze Slovenije, natančneje Odbora za cestno kolesarstvo (OCK). Prvi akt, ki ga je treba omeniti, je »Pravilnik odbora za cestno kolesarstvo« (1997), v katerem je zapisano, da je OCK »pristojen za urejanje vseh nalog s področja tekmovanj in ostalih nalog, ki so v zvezi s cestnim kolesarskim športom«, zato v ta namen lahko pripravlja in izvaja naloge, ki so podrobneje opisane v 7. členu pravilnika. Poleg tega lahko v pravilniku zasledimo tudi opis nalog in pristojnosti funkcionarjev, ki pa so: predsednik OKC, selektor reprezentanc, vodja oz. trener reprezentanc in tajnik – njihov mandat traja eno olimpijsko sezono, praviloma štiri leta z možnostjo ponovne izvolitve (Pravilnik odbora za cestno kolesarstvo, 1997).

Nacionalni tehnični pravilnik Kolesarske zveze Slovenije (KZS) (2020) v 1. členu narekuje, da za vse cestne dirke, ki so ustrezno in pravočasno vpisane na nacionalni koledar dirk, veljajo mednarodna pravila Mednarodne kolesarske zveze (UCI). Poznamo več vrst kolesarskih dirk, ki so podrobneje predstavljene v 3. členu pravilnika, in sicer (Nacionalni tehnični pravilnik KZS, 2020):

- **cestne dirke**, ki potekajo izključno na cesti in na končen cilj. Potekajo lahko v liniji ali v krogu. V primeru krožnih cestnih dirk so določene tudi dolžine krogov;
- **kronometer**, kar pomeni vožnjo na čas. Tudi ta vrsta cestne dirke lahko poteka linijsko ali v krogu, pri tem pa mora biti proga obvezno zaprta za promet;
- **etapne dirke**, ki po pravilih trajajo vsaj dva dni in morajo imeti vsaj dve etapi. Sestavljene so iz cestnih etapnih dirk in/ali etapnih kronometrov, pri tem pa se generalna razvrstitev oblikuje glede na skupno dosežen čas;
- **kriterij**, ki predstavlja krožno dirko, ki poteka na kratki krožni progi, ki je zaprta za promet. Dirka se lahko na končni cilj ali pa na določene točke z vmesnimi sprinti.

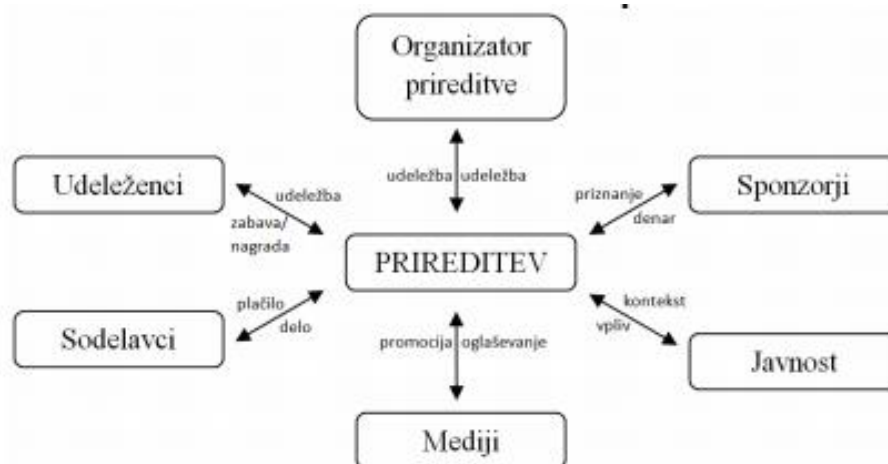
Gaffney (2016) je vrste kolesarskih dirk opredelil podobno, kot so opredeljene v Nacionalnem tehničnem pravilniku KZS. Pravi namreč, da poznamo sledeče vrste kolesarskih dirk:

- enodnevne kolesarske dirke,
- etapne dirke,
- kronometer,
- ostale dirke, ki so lahko enodnevne ali pa sestavljene iz več kombinacij.

Gostiša (2003) v svojem članku pravi, da se v novejšem času športna tekmovanja, kot so avtomobilistična in motociklistična, selijo na organizirane proge zunaj naselij, medtem ko kolesarska in tekaška tekmovanja potekajo predvsem na območju mestnih ulic. Pri tem poudarja, da se na športnih tekmovanjih zbere veliko število ljudi, le-to pa se pri prireditvah, ki potekajo v odprtih prostorih oziroma na prostem, še dodatno poveča. Za čim bolj uspešno izvedbo prireditve mora organizator dosledno upoštevati navedeno zakonodajo in z njo povezane predpise ter pravilnike organizacij, saj le tako zagotovi, da bo prireditev potekala brez večjih tveganj in groženj, kar pa seveda ni zagotovilo, da do škodnega dogodka ne bo prišlo.

1.5 Sodelujoči subjekti na kolesarskih dirkah

Uredba o splošnih ukrepih v športnih objektih na športnih prireditvah (2003) v 3. členu navaja, kdo so udeleženci športne prireditve. Uredba narekuje, da lahko udeležence delimo na gledalce in uradne udeležence, kamor uvrščamo športnike, trenerje in druge člane ekip, sodnike, novinarje in športne funkcionarje. Muc (2011) meni, da je nujno prepoznati deležnike posamezne prireditve, njihove cilje, interese in potrebe, nato pa je treba le-te primerno uravnotežiti, tako da zagotovimo primerno stopnjo medsebojnega razumevanja in sodelovanja. Slika 1 prikazuje odnose med udeleženci športnih prireditev, kot jih je opredelil Bowdin (Bowdin v Muc, 2011).



Slika 1: Odnosi med udeleženci športne prireditve

(Vir: Muc, 2011)

Udeležencev na kolesarskih dirkah po Sloveniji je več, vsak od njih pa ima svoje zadolžitve, ki jih mora izpolniti, saj igrajo pomembno vlogo pri uspešnosti izvedbe prireditve. Udeleženci v našem primeru so torej v prvi vrsti organizator prireditve ter strokovni sodelavci in prostovoljci, Kolesarska zveza Slovenije, Mednarodna kolesarska zveza (UCI), športniki/tekmovalci ter njihove ekipe, policija in ostali varnostni subjekti in gledalci. Poleg njih lahko omenimo še sponzorje, ki pomembno prispevajo k možnosti izvedbe prireditve s svojimi finančnimi vložki, sledijo pa tudi mediji, ki skrbijo za prepoznavnost prireditve in poročanje o le-tej. Nič manj pomembne niso lokalne skupnosti, ki sodelovanje pri tovrstnih dogodkih lahko izkoristijo za promocijo svojih krajev in posledično večjo prepoznavnost. V nadaljevanju bomo podrobneje predstavili vsakega izmed omenjenih sodelujočih subjektov pri kolesarskih dirkah po Sloveniji.

2.2.1 Organizator

Organizator je eden izmed ključnih členov prireditve, zato je pomembno, da ostali sodelujoči skušajo izpolniti cilje, ki jih organizator zastavi. Omenili smo že, da mora organizator zagotoviti stanje, v katerem ne bodo ogrožena človeška življenja in zdravje ljudi, obenem pa mora poskrbeti, da okolje, v katerem bo prireditev potekala, ne bo po nepotrebnem izpostavljeno prevelikemu ogrožanju. Odgovorno mora izbrati tudi vodjo prireditve, ki nato odgovarja neposredno organizatorju, pri tem pa mora biti v tesnem stiku tudi z drugimi udeleženci. Organizator je prav tako zadolžen, da zagotovi ustrezne varnostne službe, ki bodo na dogodku skrbele za red in miren potek prireditve. Ena izmed pomembnejših zadolžitev organizatorja je tudi skrb za pravočasno pripravljeno dokumentacijo ter oddaja le-te, sicer prireditev ne more biti izpeljana. UCI (2019) v svojem priročniku za organizatorje kolesarskih dirk navaja razloge, iz katerih se organizator odloči za organizacijo kolesarske dirke. Ti razlogi so (UCI 2019):

- **čustveni vzgibi:** organizator se za organizacijo dogodka odloči na podlagi svojih čustev, saj so lahko osebno in čustveno vezani na kolesarjenje, z organizacijo dogodka pa želijo svojo strast do kolesarstva deliti tudi s širšo javnostjo;
- **socialni razlogi:** organizator je velikokrat mnenja, da kolesarska dirka kot športna prireditev prinaša veliko vzgojnih in socialnih vrednot. V tovrstnem dogodku prepozna možnost širjenja socialnih stikov. Namreč vse več držav se odloča za sodelovanje na kolesarskih dirkah, prav tako pa so same začele organizirati kolesarske dogodke, da bi skupaj širili njihovo ljubezen do kolesarstva;
- **kulturni razlogi:** v nekaterih državah so kolesarske dirke že dolgo priljubljena tradicija. Običajno je, da se v teh državah kolesarske dirke organizirajo tako, da sovpadajo z lokalnimi festivali in ostalimi dogodki. Na ta način dogodek predstavlja pomembno skupno izkušnjo za organizatorje, kolesarje in širšo javnost;
- **promocijski razlogi:** televizijska pokritost cestnih dirk gledalcem omogoča odkrivanje mesta ali regije. Zato so številna mesta, regije in države izbrale cestno kolesarjenje kot promocijsko orodje in so zaradi tega postale organizatorji dirk. Podobni razlogi so značilni tudi za ostala podjetja in organizacije, ki so kolesarske dirke izbrali kot eno izmed možnosti promoviranja svojih storitev ali izdelkov.

2.2.2 Strokovni sodelavci in prostovoljci

Strokovni sodelavci organizatorja in prostovoljci so sledeči deležnik, vendar pa nič manj pomemben. Organizator potrebuje za načrtovanje in celoten nadaljnji proces ob sebi strokoven kader z znanji na več različnih področjih. Sodelavce in prostovoljce mora organizator seznaniti s cilji, namenom in načinom prireditve, zato da bi bilo sodelovanje in razumevanje lažje. Prostovoljci so največkrat v vlogi redarjev, ki skrbijo za red in mir, lahko pa jih opazimo tudi pri ostalih delih kolesarske dirke, saj lahko sodelujejo tudi pri pripravi tekmovalne trase, nudijo lahko pomoč pri registraciji tekmovalcev oziroma tekmovalnih ekip ter skrbijo za pripravo na start, po koncu dirke pa za čiščenje okolice.

UCI (2019) navaja, da med strokovne sodelavce organizatorja oziroma organizacijskega direktorja uvrščamo naslednje ljudi:

- tehnično-športnega direktorja,
- varnostnega in okoljskega menedžerja,
- logističnega menedžerja,
- menedžerja za marketing,
- menedžerja za komunikacijo in odnose z javnostmi,
- administrativnega direktorja oziroma direktorja financ.

Med organizacijsko osebje, ki nudi pomoč pri izvedbi kolesarske dirke, štejemo sledeče oblike skupin (UCI, 2019):

- **organizacijsko skupino**, ki ponavadi sledi navodilom strokovnih sodelavcev organizacijskega direktorja in skrbi za izvršitev široke palete nalog s področij varnosti, športa, logistike, marketinga, komuniciranja in administracije – to skupino največkrat prepoznamo kot prostovoljce;

- **profesionalno in obvezujočo skupino organizatorja**, ki je ponavadi plačana s strani organizatorja, saj je tovrstna skupina obvezujoča na podlagi zakonov, ki so v veljavi v državi, ki organizira kolesarsko dirko. Po končani dirki lahko tovrstna skupina pomaga pri nekaterih administrativnih in logističnih nalogah;
- **plačano skupino** – v nekaterih primerih se organizator lahko odloči, da bo izbral le skupino, ki ji mora plačati za zagotavljanje pomoči pri procesu organizacije kolesarske dirke. Za tovrstno skupino se organizatorji odločajo le redko, saj se v večini primerov zanašajo na pomoč prostovoljcev, ki si prizadevajo čim boljše opraviti svoj spekter nalog.

2.2.3 Kolesarska zveza Slovenije in Mednarodna kolesarska zveza

Kolesarska zveza Slovenije »združuje društva, klube, organizacije in posameznike, ki se ukvarjajo s kolesarskim športom na območju Republike Slovenije in se v KZS združujejo z namenom, da bi skupno izvajali naloge, pomembne za razvoj kolesarskega športa, za razvoj kolesarske dejavnosti na splošno, predvsem pa razvoj slovenskih kolesarskih reprezentanc« (KZS, n.d.). Obenem skrbi za to, da so kolesarske dirke pravočasno vpisane v nacionalni koledar prireditev, o teh pa mora obvestiti UCI, ki jih zabeleži še na svoj koledar. Kasneje KZS skrbi za dosledno spoštovanje in upoštevanje pravil tako na nacionalni ravni kot tudi pravil, ki jih je vzpostavila UCI.

Mednarodna kolesarska zveza je svetovni organ upravljanja kolesarstva širom sveta. »Kolesarjenje razvija in nadzira v vseh oblikah in za vse ljudi, kot tekmovalni šport, zdravo preživljanje prostega časa in trajnostno prevozno sredstvo, pa tudi kot način zabave,« so zapisali na uradni strani UCI (UCI, n.d.). UCI je prav tako zadolžena za postavitve pravil in smernic na področju kolesarstva, pri tem pa vodi svoj koledar dogodkov.

2.2.4 Športniki in njihove ekipe

Športne ekipe so subjekti, brez katerih se prireditev pravzaprav sploh ne bi mogla odvijati. Obenem tudi najbolj zaznamujejo kolesarsko dirko, saj se dogodek odvija tudi zaradi njih. Tekmovalci imajo tudi svoje podporne ekipe, ponavadi pa ekipe skupno štejejo do 15 članov, pri tem pa so opremljeni tudi z dvema osebnima voziloma, avtobusom, avtodomom in kamiončkom, ki predstavlja njihovo delavnico, navaja Filip (2013). Člani teh ekip so predvidoma mehaniki, maserji, oseba za stike z javnostmi in predstavnik sponzorjev, še pravi Filip (2013).

2.2.5 Policija

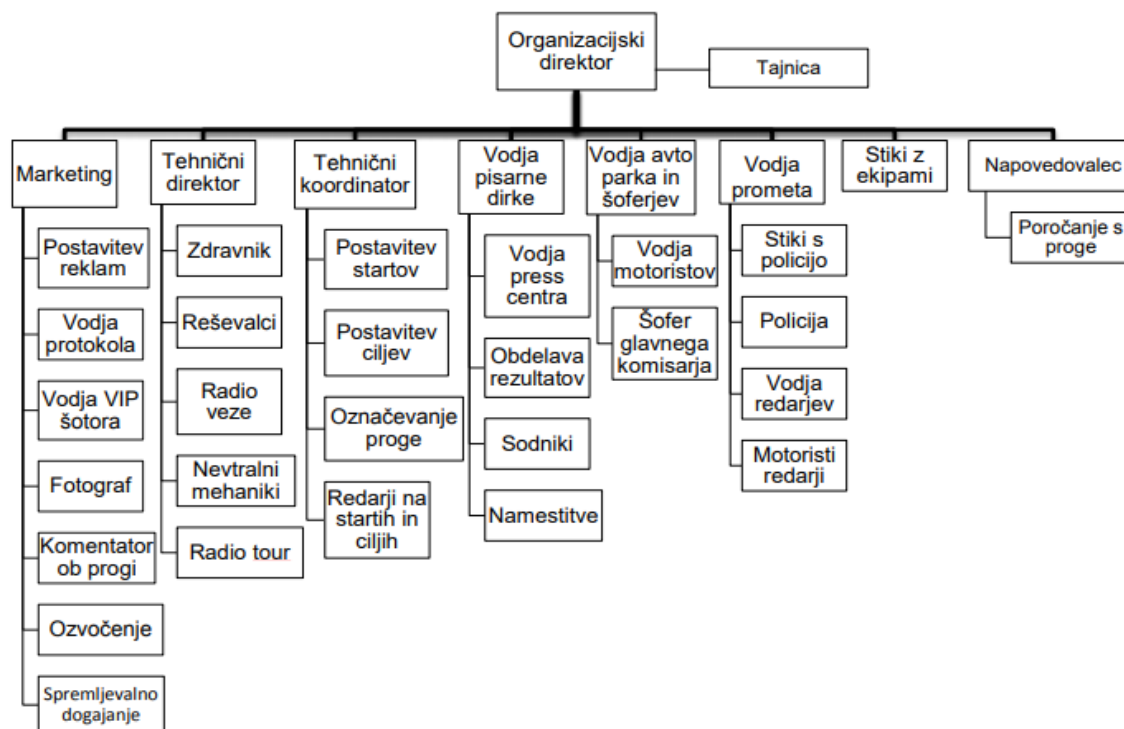
Policija je glavni predstavnik zagotavljanja reda in miru ter varovanja ljudi in premoženja. Skrbi za to, da prireditev poteka nemoteno in neovirano ter brez večjih težav. V Sloveniji naloge na tem področju opravlja Sektor prometne policije, natančneje poleg ostalih nalog »potrjuje načrte varovanj, izdaj soglasij za mobilne zapore ob športnih prireditvah na cestah, ki potekajo na območju večjih policijskih uprav« (Policija, n.d. A). Pri izvedbi prireditev, ki potekajo na cesti in obenem na območju več upravnih enot, sodeluje specializirana enota za nadzor prometa. Matjaž Leskovar iz Sektorja prometne policije Generalne policijske

uprave je dejal, da je kolesarska dirka po Sloveniji velik izziv tudi za slovensko policijo, vendar pa se kljub temu lahko kosajo z drugimi evropskimi policijami, ki so na področju varovanja tovrstnih prireditev bolj izkušene (Prijavim.se, 2019). Nunič (v Kuhar, 2016) je poudaril, da »policija ni stražar na prireditvenem prostoru, zato mora organizator plačati policiji, če ta skrbi za red«. Pri tem se organizator sooča s težavami, saj lahko cene storitev zagotavljanja varnosti v kratkem času poskočijo. S takšnim primerom se je soočila Francija leta 2014, ko so se policijske storitve drastično zvišale – organizator je moral za policijske storitve takrat odšteti kar štirikrat več kot prvotno (Bicikel.com, 2013).

2.2.6 Gledalci oziroma obiskovalci

Gledalci/obiskovalci so najpomembnejši subjekt, saj brez njih prireditve sploh ne bi bilo oziroma če rečemo drugače, je prireditev organizirana tudi za splošno javnost. Za njih lahko rečemo, da so ključni dejavnik, od katerega je odvisno, ali bo prireditev uspela ali ne. Pomembno je torej zadovoljstvo obiskovalcev, zato mora organizator pri načrtovanju prireditve vzeti v obzir tudi njihove želje in potrebe, kar je precej zahtevna naloga, kot je ugotovil tudi Muc (2011), ki obenem poudarja, da je za organizatorja in njegov krog sodelavcev izjemnega pomena, da prireditev izstopa in predstavlja nekaj izjemnega in drugačnega, da bi si jo obiskovalec zato lažje vtisnil v spomin.

Na sliki 2 lahko opazimo subjekte, ki sodelujejo pri kolesarskih dirkah po Sloveniji, prikazana pa so tudi razmerja med njimi. Gre za organigram tehničnega odbora kolesarske dirke po Sloveniji iz leta 2012, vendar pa je le-ta primerljiv s sedanjimi. Opazimo lahko, da je subjektov v verigi organizacije in samega poteka kolesarske dirke veliko, kar od deležnikov zahteva veliko mero potrpežljivosti, razumevanja ter predvsem sposobnosti medsebojnega sodelovanja in izmenjave preteklih izkušenj in znanj.



Slika 2: Organigram tehničnega odbora kolesarske dirke po Sloveniji 2012
(Vir: Filip, 2013).

2.3 Oblike varnostnih spremstev

Kot smo že omenili, je pri organizaciji kolesarske dirke pomembno, da organizator zagotovi ustrezne skupine, katerih primarna naloga je zagotavljanje varnosti udeležencev in obiskovalcev. Na kolesarskih dirkah opazimo veliko spremljevalnih vozil, ki imajo pri poteku kolesarske dirke različne vloge, ker pa v tem poglavju govorimo o oblikah varnostnih spremstev, so za nas najpomembnejša t. i. »varnostna vozila«. UCI (2017) v dokumentu, ki vsebuje smernice in pravila za cirkulacijo konvoja na kolesarski dirki, opredeljuje dve vrsti varnostnih spremstev, in sicer (UCI, 2017):

- varnostna spremstva s strani varnostnih agencij in ustanov, kamor v našem primeru spada tudi policija;
- civilna motoristična spremstva, ki jih najpogosteje izvajajo civilisti oziroma motoristi, ki so za spremstva na kolesarski dirki ustrezno usposobljeni.

V Sloveniji na kolesarskih dirkah varnostno spremstvo primarno zagotavlja policija, ki lahko pri svojem delu uporablja avtomobile ali motorna kolesa. Prisotnost policije in izvajanje policijskega spremstva igra pomembno vlogo in je ključnega pomena za uspeh kolesarske dirke. Policija poleg spremstva tekmovalcev in ekip sodeluje tudi pri zapori cest, obenem pa pomaga pri krepitvi legitimnosti prireditve. Poleg tega se lahko policija odzove na nujne primere v času kolesarske dirke in nudi pomoč, prav tako pa ustrezno reagira v primeru nelegalnih in neprimernih dejanj ostalih udeležencev. V pomoč enotam prve pomoči in

ostalim udeležencem lahko nudi tudi povezavo prek »radijskih« zvez za boljši pretok informacij. Večina policistov med kolesarsko dirko ohranja svoje položaje spredaj ali zadaj ograjenega prostora oziroma na začetku ali koncu cestno-spremljevalnega konvoja (Washington State Department of Transportation [WSDT], 2010).



*Slika 3: Policijsko spremstvo na Istrskem kolesarskem maratonu leta 2014
(Vir: Istrski kolesarski maraton, 2014)*

Civilno spremstvo lahko glede na Pravilnik KZS za motoriste spremljevalce (2017) opravlja različne naloge, in sicer:

- reditelj,
- rumena zastavica,
- regulator,
- sodnik,
- tabla,
- informator,
- tehnično spremstvo – nevtralni servis,
- motor s pijačo,
- mediji – kamera, fotograf, novinar, komentator,
- pomožna opravila.

Ne glede na to, katero nalogo civilno spremstvo opravlja, je pri tem odgovorno neposredno direktorju dirke, ki skrbi za organizacijo in varnost prireditve, obenem pa mora upoštevati tudi navodila sodnikov in komisarjev, ki skrbijo za športni vidik dirke. Vsak posameznik, ki sodeluje pri civilnem spremstvu, je poleg ostalih obveznosti obvezan »poročati direktorju

dirke o morebitnih varnostnih težavah in kritičnih situacijah pred uradnim startom in med dirko«, spremstvo pa mora potekati skladno z upoštevanjem pravil UCI in KZS (Pravilnik KZS za motoriste spremljevalce, 2017). Glede na navedene naloge civilnega spremstva je z varnostnim vidikom najbolj povezana naloga reditelja. Reditelju je s strani organizatorja zaupana naloga zagotavljanja varnosti in pravilnega poteka kolesarske dirke, pri tem pa reditelj obvezno sodeluje s policijo in upošteva njene nasvete – na podlagi zakonov ter drugih pravnih aktov in pravilnikov so reditelju dodeljena pooblastila, da lahko zagotavlja varnost in red na kolesarski dirki, obenem pa redarji ščitijo celoten konvoj dirke (Pravilnik KZS za motoriste spremljevalce, 2017).

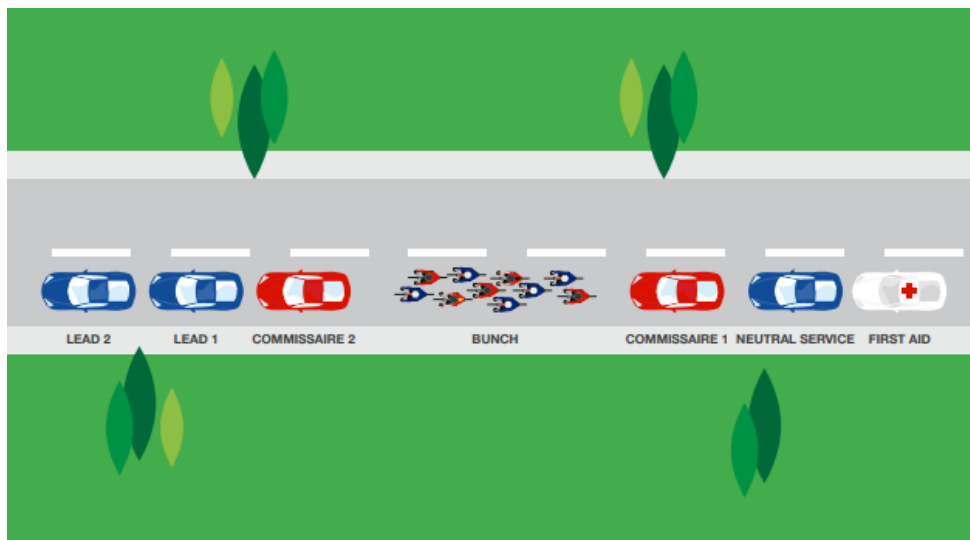


*Slika 4: Redar na motorju v vlogi spremstva na kolesarski dirki
(Vir: Prijavim.se, 20. 2. 2020)*

UCI (2017) opisuje tudi strukturo konvoja, ki smo mu lahko pričala na kolesarskih dirkah, leto strukturo pa sestavljajo: varnostna vozila (policijska vozila, rešilci ...), uradna vozila (vozila organizatorja, tehnična vozila in vozila sodnikov in tistih, ki spremljajo progo dirke), ekipna vozila tekmovalcev in medijska vozila. Omenili smo že, da ima vsak od njih svojo nalogo, temu primerno pa so vozila razporejena v konvoju kolesarske dirke. Vozila v konvoju morajo izpolnjevati tudi določene standarde in pogoje, enako velja tudi za posameznike, ki z vozili upravljajo.

Preden nekoliko podrobneje opišemo zaporedje spremljevalnih vozil v kolesarskem konvoju, moramo izpostaviti, da se konvoj razlikuje glede na vrsto kolesarske dirke oziroma njeno obsežnost. Tako lahko ločimo med kolesarskimi dirkami, ki se odvijajo na regionalni in državni ravni. Razlika je predvsem v številu spremljevalnih vozil in cestnih zaporah – namreč pri kolesarskih dirkah, ki potekajo na regionalni ravni, je v večini primerov manj

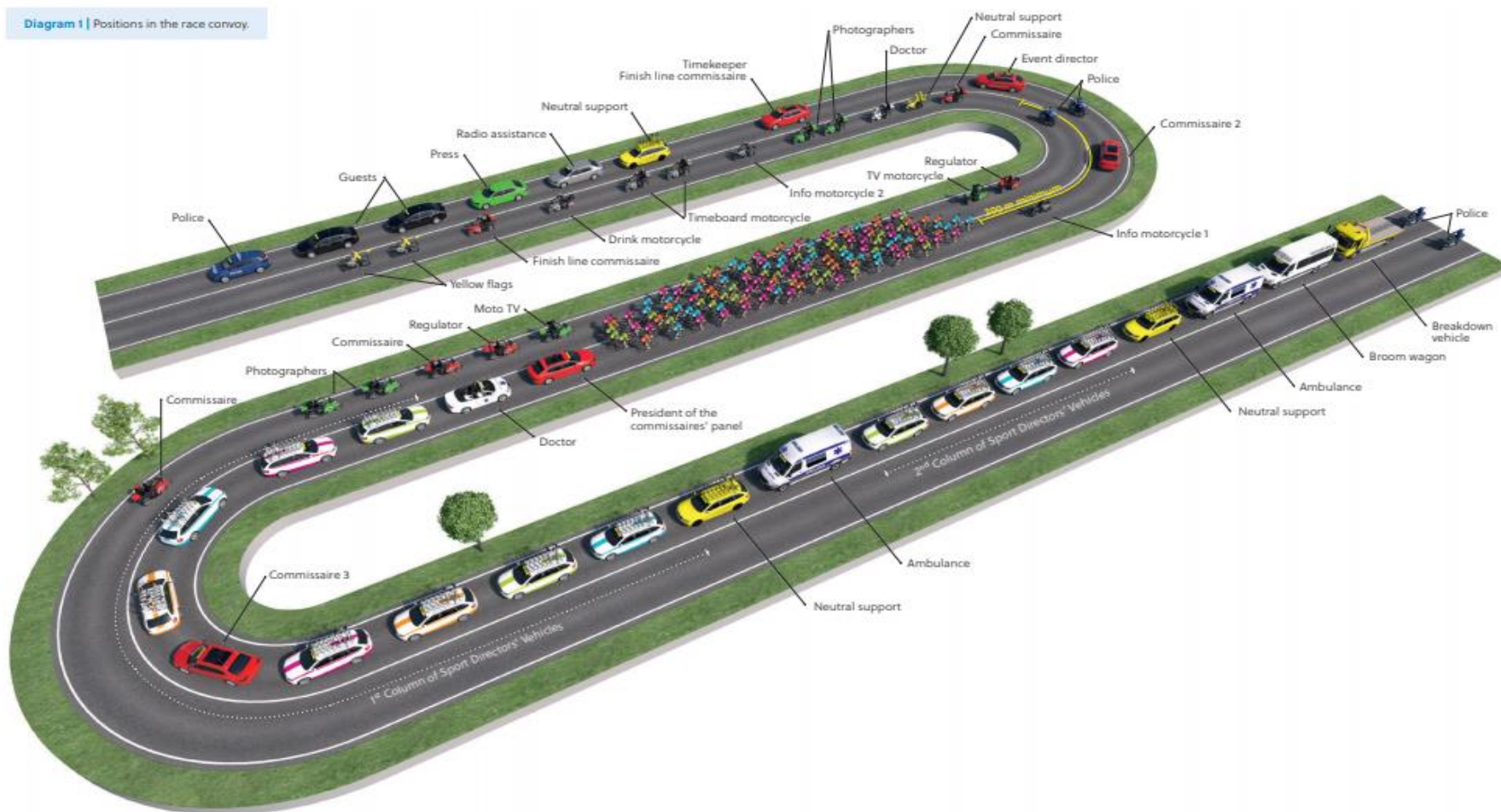
spremljevalnih vozil in se dirka odvija brez večjih cestnih zapor, pri državnih kolesarskih tekmovanjih pa sodeluje več spremljevalnih vozil, cestne zapore pa so popolne in ne zgolj delne (British Cycling education department, 2017). Slika 5 prikazuje primer postavitve spremljevalnih vozil, ko govorimo o kolesarski dirki na regionalni ravni, medtem ko slika 6 prikazuje pozicije vozil v konvoju, ko gre za večje državne ali celo mednarodne kolesarske dirke.



Slika 5: Primer postavitve spremljevalnih vozil v kolesarskem konvoju ob začetku dirke na regionalni ravni

(Vir: British Cycling education department, 2017)

V primeru, ko gre za državno ali mednarodno kolesarsko dirko, je spremljevalnih vozil kar nekaj. Omenimo naj še, da se položaj oziroma postavitve konvoja skozi dirko glede na različne situacije v času dirke spreminja. Vse možne postavitve so prav tako zapisane in predstavljene v dokumentu s strani UCI, ki opredeljuje pravila in smernice za spremljevalna vozila v kolesarskem konvoju.



Slika 6: Pozicije spremljevalnih vozil v kolesarskem konvoju po navodilih UCI
(Vir: UCI, 2017)

3 VARNOSTNA TVEGANJA

Tako kot pri ostalih športnih prireditvah so tudi pri načrtovanju in organizaciji kolesarskih dirk deležniki soočeni z veliko in obenem raznoliko zakonsko podlago, ki jo morajo upoštevati. Poleg zakonske podlage so dolžni upoštevati tudi pravilnike in smernice, podane s strani pristojnih organizacij, pri tem pa morajo zagotoviti ustrezne standarde, če so le-ti predpisani. Najpomembnejši element vsake športne prireditve je varnost. Žnidarič (2006) navaja, da ima varnost lahko več različnih dimenzij, kar pomeni, da varnost lahko razumemo kot potrebo, dobro, interes, cilj, družbeno normo, posameznikovo ali družbeno vrednoto in koncept kot tak. Za organizatorja je torej najpomembnejše, da zagotovi ustrezno stopnjo varnosti vsem udeležnim subjektom, zato je pomembno, da se že vnaprej zaveda vseh morebitnih scenarijev, ki bi varnost lahko ogrozili. Pri tem lahko pomaga metoda t. i. SWOT-analize ali po slovensko PSPN-analize, katere prednost je, da se lahko implementira na katerokoli področje (Kos, n.d.). S pomočjo te metode se vnaprej analizira prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, kar v našem primeru pomeni, da organizator skupaj s sodelavci vnaprej analizira omenjene elemente in tako med drugim pridobi vpogled v možne scenarije, ki bi lahko ogrozili potek kolesarske dirke.

Varnost je po besedah Žnidariča (2006) »stalnica človekovega življenja«, pri tem pa je zaradi pojava novih kompleksnih varnostnih tveganj in groženj vse bolj ogrožena. Žnidarič (2006) še poudarja, da se bodo vsa dejanja usmerila v ponovno vzpostavitev varnosti, če se družba ali posameznik ne počuti varno. Kot uvod v nadaljevanje poglavja naj opredelimo še to, kaj varnostno tveganje in grožnja sploh pomenita. Kanduč (2003, str. 356–357) tveganje opredeljuje kot »verjetnost, da nekoga doleti negativna posledica oziroma gmotna ali moralna škoda«, medtem ko grožnjo opredeljuje kot »pojav, ki zgošča večjo ali manjšo verjetnost, da se bo zgodilo ali iz njega izcimilo nekaj slabega: da bo poškodovana neka vrednota oziroma da bo prišlo do škode«.

Libber (2017) pravi, da je za vsakega, ki organizira športni dogodek, pomembno, da ima že vnaprej pripravljen načrt varovanja, ki vključuje tudi morebitna varnostna tveganja in grožnje športni prireditvi. Opredeljuje tri ključne korake v pripravi ocene tveganja, in sicer (Libber, 2017):

- identifikacija tveganja: pregled poteka dogodka od začetka do konca in identificiranje potencialnih varnostnih tveganj,
- ocena tveganja: ocenitev vsakega opredeljenega tveganja in določitev prednostnih nalog glede na verjetnost nastanka in vpliv, ki ga bo imel na udeležence,
- zmanjševanje tveganja: iskanje rešitev za zmanjšanje ali odpravo vpliva nevarnosti.

V nadaljevanju poglavja bomo opredelili varnostna tveganja, s katerimi se soočamo pri kolesarskih dirkah po Sloveniji, pri tem pa jih bomo tudi podrobneje opisali in navedli morebitne primere, ki smo jim že bili priča in predstavljajo »lekcijo«, iz katere se prireditelji, organizatorji ter ostali udeleženci lahko marsikaj naučijo.

3.1 Terorizem

V preteklosti smo že lahko bili priča več terorističnim napadom, katerih ciljna tarča so bile velike športne prireditve. Na športnih prireditvah se namreč zbere veliko število ljudi, zaradi česar so tovrstni dogodki še posebej »privlačni« za teroriste. Poleg obiskovalcev, tekmovalcev in njihovih ekip ter ostalih deležnikov, ki so prisotni na dogodku, lahko na športnih prireditvah opazimo tudi nekatere pomembneže, t. i. »VIP« goste, kar je za teroriste še eden izmed dejavnikov, ki vpliva na izvršitev njihovega napada. Poleg tega ne smemo pozabiti tudi na dejstvo, da se velika večina športnih prireditev predvaja tudi po televizijskih sprejemnikih in internetnih platformah, kar pomeni, da so na prireditvi prisotni tudi mediji, kar pa prav tako igra pomembno vlogo pri napadalcih, saj želijo pridobiti medijsko pozornost. Tukaj se nam poraja vprašanje, kaj pravzaprav pojem »terorizem« pomeni in kaj storilce vodi k izvrševanju tako krutih dejanj.

Rizman (2004) v svojem članku navaja, da do sedaj še ni bilo sprejete enotne definicije terorizma, pri tem pa v literaturi lahko naletimo na vrsto različnih definicij tega pojma, pri katerih se avtorji lahko osredotočajo na storilce, njihove namene in način izvajanja. Kocjančič in Prezelj (2017, str. 299) terorizem definirata kot »metodiko, ki vključuje doseganje političnih ciljev z uporabo nasilja, medtem ko posledice zajemajo predvsem povzročanje človeških žrtev, strah pri žrtvah in širšem občinstvu, materialno škodo, spodkopavanje načel pravne države in drugih temeljnih načel, na katerih gradijo sodobne demokracije«. Kljub velikemu številu opredelitev terorizma kot pojma pa lahko opredelimo njegove glavne značilnosti, ki veljajo tudi za teroristične organizacije. Krunic (1997, str. 172) je kot značilnosti terorizma in terorističnih organizacij naštel naslednje:

- politični cilj,
- nasilno dejanje,
- nelegitimno nasilje,
- ponavljajoče se dejanje,
- zavestno dejanje,
- sekundarni učinek,
- izzivanje strahu in drugih psiholoških reakcij,
- komunikativnost terorističnega dejanja,
- brezobzirnost,
- organiziranost,
- opremljenost,
- izurjenost,
- konspirativnost.

Svet Evropske unije (v nadaljevanju Svet EU) je leta 2007 sprejel Priročnik o sodelovanju na velikih dogodkih z mednarodno razsežnostjo za policijske in varnostne organe, ki kot temeljna načela opredeljuje zagotavljanje reda in miru, načelo zakonitosti, sorazmernosti in zmernosti (Svet EU, 2007). V priročniku je prav tako navedeno, da je ustrezna in pravočasna ocena nevarnosti (tudi v zvezi s terorizmom) dogodka z vidika varnosti osrednjega pomena. V poglavju, ki obravnava ohranjanje javnega reda in varnosti, so

omenjene tudi teroristične grožnje. Ker EU in nekatere njene članice igrajo pomembno vlogo na mednarodnem političnem parketu, bi lahko bile tarča politično in versko motiviranih teroristov, katerih tarča bi lahko bil dogodek nasploh, lahko pa tudi pomembne osebnosti, politiki, nacionalne delegacije držav in širša javnost, ki se udeleži dogodka (Svet EU, 2007). Leta 2011 je delovna skupina Sveta EU za področje terorizma sprejela prilogo k prej omenjenemu priročniku. V prilogi navaja, da glavno odgovornost pri zagotavljanju varnosti in zaščite dogodka pred terorizmom nosi država članica gostiteljica, vendar so ostale države članice dolžne nuditi svojo pomoč in podporo pri tem (Svet EU, 2011). Za razliko od evropske zakonodajne podlage lahko v slovenski zakonodaji opazimo, da je pri nas odgovornost za zagotavljanje varnosti v rokah organizatorja, ki pa za pomoč lahko prosi policijo in ostale varnostne službe.

Varnostna grožnja terorizma v Sloveniji je po besedah Miklavčiča relativno nizka, vendar pa smo zaradi partnerstva v EU in zvezi Nato v globalnem prostoru postali bolj »ranljivi, prepoznavni in aktivni« (Zavod za varstvo pri delu, 2016). Miklavčič obenem še našteva področja in znanja, ki jih mora varnostno osebje dobro poznati, in sicer (Zavod za varstvo pri delu, 2016):

- ravnanje v primeru prejema sumljive pošiljke ali najdbe sumljivih predmetov,
- ravnanje v primeru napada agresivnega posameznika,
- ravnanje v primeru grožnje z bombo,
- ravnanje v primeru zajetja talcev,
- ravnanje v primeru terorističnega napada.

Završnik (2015) piše, da terorizem na športnih prireditvah ni nov pojav, saj šport prav tako predstavlja enega izmed načinov za dokazovanje moči in uspešnosti kulture ali države. Obenem poudarja, da je v moderni dobi najodmevnejši teroristični napad na olimpijskih igrah v Münchnu, kasneje pa so po celotni Evropi začeli močno poostrovati varnost na športnih prireditvah. V tabeli 1 smo našteali nekaj odmevnejših terorističnih napadov, ki so še kako spremenili procese načrtovanja in priprave na športne prireditve.

KRAJ IN ČAS NAPADA	KAJ SE JE ZGODILO?	ŠTEVILO ŽRTEV
München, Nemčija, 5. 9. 1972	Palestinska teroristična organizacija je vdrla v olimpijsko vas in kot talce zajela športnike in trenerje izraelske reprezentance. Po neuspešni akciji so teroristi talce in trenerje ubili.	11 športnikov in trenerjev ter en nemški policist

Atlanta, 27. 7. 1996	Po tednu dni olimpijskih iger je malce čez polnoč v olimpijski vasi eksplodirala bomba. Bombo je nastavil nekdanji ameriški vojak, ki je menil, da se promovira socializem.	Dve smrtni žrtvi in 120 ranjenih
Aintree, 5. 4. 1997	Blizu Liverpoola je potekala ena največjih konjskih dirk na svetu, ki so jo odpovedali, saj so prejeli obvestilo o podtaknjenih bombah, ki jih je policija kasneje odkrila.	Žrtev k sreči ni bilo, so pa policisti morali evakuirati okoli 60.000 ljudi in nekaj konjev.
Madrid, 1. 5. 2002	Pred povratno tekmo med Barcelono in Realom sta pred stadionom Santiago Bernabeu eksplodirali dve avtomobilski bombi.	Poškodovanih je bilo 17 ljudi, smrtnih žrtev pa ni bilo.
Karači, 8. 5. 2002	Samomorilski napadalec se je razstrelil v hotelu, kjer je bivala novozelandska ekipa v kriketu, ki je bila na turneji po Pakistanu.	14 smrtnih žrtev
17. 5. 2006, točna lokacija ni znana	Teroristi so trikrat napadli iraške športnike. 17. maja so najprej ugrabili tekvondo ekipo, ki je nikoli več niso videli ali slišali. Nato je 26. maja ostrostrelec ubil teniškega trenerja in dva igralca, 15. julija pa so ugrabili iraški olimpijski komite in 37 športnikov, od katerih se je vrnilo le 13.	Tri znane smrtne žrtve, usoda ostalih, ki so jih ugrabili in zajeli, ni znana.
Šrilanka, 6. 4. 2008	Na startu maratona se je razstrelil samomorilski napadalec, ki je pripadal organizaciji »Tamilski tigri«.	15 smrtnih žrtev (12 tekačev), poleg tega pa je bila ranjena še približno stoterica.

Lahore – Pakistan, 4. 3. 2009	12 moških je napadlo avtobus ekipe Šrilanke v kriketu, ki se je peljala na tekmo.	Šest članov ekipe je bilo ranjenih, ubitih pa osem ljudi (šest policistov in dva civilista).
Na poti v Angolo, 8. 1. 2010	Teroristi so napadli avtobus nogometne ekipe Toga, ki so se peljali na tekmo v Angolo.	Tri smrtne žrtve (voznik avtobusa, pomočnik selektorja in PR reprezentance), ranjenih pa je bilo devet ljudi.
Boston, 15. 4. 2013	Na bostonskem maratonu sta bili tik ob cilju nastavljeni dve bombi, ki sta tudi eksplodirali. Motiv napada naj bi bile vojaške operacije ZDA v Iraku in Afganistanu proti muslimanom.	Tri smrtne žrtve in 264 ranjenih.

*Tabela 1: Teroristična dejanja na športnih prireditvah
(Vir: Završnik, 2015)*

Scenarij, ki smo mu bili priča na bostonskem maratonu leta 2013, bi se lahko odvil tudi na katerikoli izmed kolesarskih dirk, kjer je prav tako veliko udeležencev, prireditvi pa sta si med seboj tudi nekoliko podobni. V izogib temu moramo upoštevati vse podane smernice, pravila in zakonodajne predpise, prav tako pa moramo dobro proučiti varnostna tveganja, ki bi se lahko zgodila. Pri tem moramo upoštevati tudi človeški dejavnik. Bostonski župan je po napadu v naslednjih letih še dodatno poostril varnost, namestili so namreč kar sto dodatnih kamer ob progi in več deset policijskih opazovalnic (A.P.J., 2014), kar je eden izmed načinov, ki bi jim lahko sledili tudi v Sloveniji.

3.2 Nevarnost zaradi množice ljudi

Kot smo do sedaj že ugotovili, je vsem športnim prireditvam skupno veliko število obiskovalcev in udeležencev. Zaradi prisotnosti množičnega števila ljudi na enem mestu se začnejo oblikovati tudi množice ljudi, ki so v nekaterih primerih lahko zelo nepredvidljive, kar seveda predstavlja tudi eno izmed mnogih varnostnih tveganj. Zavedati se moramo, da se posamezniki, ko smo sami ali pa se nahajamo v skupini, vedemo precej drugače. Ponavadi se naše vedenje v skupini spremeni, največkrat se vedemo enako kot vsi člani skupine, pa čeprav se morda s takšnim vedenjem ne strinjamo ali pa imamo glede tega pomisleke. Za začetek se moramo vprašati, kaj pravzaprav pomeni pojem »množica«. Umek (2013, str. 31) množico opredeli kot »večjo skupino ljudi, ki se zbere na nekem kraju«, obenem pa pravi, da imajo množice močan vpliv na posameznike, ki pa se mu v veliki večini tudi podredujejo. Izpostavil je tudi dve vrsti množic, ki pa se razlikujeta glede na intenzivnost in obseg interakcij, moči čustev ter stopnjo razumnosti vedenja ljudi v množici. Poznamo sledeče množice:

- družbeno konstruktivne množice, za katere je značilno upoštevanje družbenih in kulturnih standardov ter pravil;
- družbeno destruktivne množice, ki so poznane po nasilnem, iracionalnem in vandalskem vedenju ter kot takšne nevarne za okolje in ostale člane množice in širše družbe.

Gostiša (2003) pravi, da se množica obnaša »iracionalno in nerazumno«. Ponavadi se grožnje in nevarnosti sprva ignorira in se jih ne jemlje resno, kasneje, ko množica spozna, da je v nevarnosti, pa se začne tudi ukrepanje. Največkrat se posledice neresnega dojetanja varnostnih groženj odražajo v naglem in paničnem vedenju množice. Pri tem pride do »zamaškov« zaradi velike gostote ljudi na enem mestu, kar predstavlja nevarnost zdravju in življenju ljudi, najbolj ogroženi pa so šibkejši ljudje. Že Le Bon je rekel, da je pri množici najbolj nenavadno to, »da je prav vseeno, kakšni so posamezniki, ki jo sestavljajo, koliko podobni ali nepodobni so si po načinu življenja, poklicu, značaju in inteligenci – brž, ko se preoblikujejo v množico, dobijo kolektivno dušo, zaradi katere čutijo, mislijo in delujejo povsem drugače, kot bi čutil, mislil in deloval vsak zase« (Le Bon v Freud, 1967, str. 10).

Le Bon govori o treh pomembnih mehanizmih množice, in sicer (Umek, 2013):

- zlitje z množico, ki se nanaša na izgubo posameznikove identitete, kar posamezniku daje občutek anonimnosti v množici;
- nalezljivost, ki omogoča širjenje idej in čustev;
- sugestibilnost, ki je »hipnotično« psihološko stanje, ki ga povzroča zlitje z množico.

Nevarnosti zaradi velikega števila ljudi na športnih prireditvah se odražajo predvsem v obliki vandalizma, huliganstva in drugih oblik nasilja. Največkrat smo takšnim dogodkom priča na nogometnih tekmah, predvsem tistih, ki so opredeljene kot višja stopnja tveganja (predvsem derbiji, kot so NK Olimpija in NK Maribor), do deviantnih ravnanj pa prihaja tudi na drugih prireditvah. Čelik (1979, str. 25) za množico pravi, da je »psihološko nestalna, hitro spreminja svoje razpoloženje, njeno ravnanje pa je kaj lahko nenavadno in po svoje tudi nenormalno«. Poudarja tudi, da na možnost odklonskih pojavov množic vpliva več dejavnikov, in sicer: prikrita napetost, ki jo čutijo udeleženci, nastop posameznika ali skupine, velika gneča, število zbranih ljudi, prekomerno uživanje alkohola in nevarnost preplaha.

Čelik (1979) govori tudi o nekaterih varnostno zanimivih oblikah vedenja množice, med katerimi so glede na našo temo najpomembnejše sledeče:

- medsebojno izzivanje privržencev moštev, ki tekmujejo,
- izzivanje pripadnikov varnostnih služb in
- poskusi razpršitve policijskih vrst.

Tudi na kolesarskih dirkah bi lahko prišlo do varnostnih tveganj, katerih posledica je vedenje množice – množica bi namreč lahko ovirala kolesarje na progi, čemur smo že bili priča, ko je eden izmed gledalcev namerno prestavil zaščitno ograjo na traso proge kolesarske dirke, kar je povzročilo padec kolesarjev (Da. B., 2016). Poleg tega bi se obiskovalci lahko nasilno

obnašali do tekmovalcev ter njihovih ekip in spremljevalnih vozil ali pa medsebojno obračunavali zaradi različnih razlogov, kot je na primer »navijanje« za različne strani. K sreči v Sloveniji o večjih izgredih in tovrstnih dogodkih ne poročajo, vendar pa to še ne pomeni, da se ne dogajajo.

3.3 Napake spremstva

Ugotovili smo že, da lahko kljub upoštevanju vseh zakonskih predpisov in pravilnikov prihaja do napak, ki si jih nihče od udeležencev ne želi. Tudi pri športnih prireditvah kljub vnaprejšnjemu načrtovanju prihaja do dogodkov, ki so posledica človeškega dejavnika. Ko govorimo o kolesarskih dirkah, imamo v mislih predvsem napake s strani spremstva kolesarjev, ki pravzaprav lahko spremenijo celoten potek dirke, obenem pa tudi končni izid. V nadaljevanju bomo opredelili najpogostejše napake spremljevalnih vozil, navedli pa bomo tudi nekaj primerov, ko je spremstvo storilo napako in tako izrazito vplivalo na nadaljnji potek kolesarske dirke.

V vsakem športnem tekmovanju obstajata dva stebra, na katerih stoji celotno tekmovanje – gre za varnost in poštenost (Eastern Collegiate Cycling Conference, 2017). Kolesarske dirke so same po sebi zelo nevarne, zato je nevarnost mogoče omiliti s temeljitim načrtovanjem in dobro pripravo. Da bi kolesarska dirka lahko potekala kar se le da varno in brez težav, je treba v pripravo in načrtovanje vključiti pet pomembnih korakov, ki so (Eastern Collegiate Cycling Conference, 2017):

- pregled tekmovalne proge,
- postavitve varnostnih ograj,
- pravočasno identificiranje in obveščanje o nevarnostnih na progah,
- postavitve ustreznih oznak,
- zagotoviti ustrezno število spremljevalnih vozil.

Izpostaviti moramo tudi dejavnike, ki lahko vplivajo na potek kolesarske dirke in varnostnega spremstva. Nekateri izmed dejavnikov so največkrat tudi vzrok za napake spremljevalnih vozil. Dejavniki so prikazani v tabeli 2.

DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA POTEK KOLESARSKE DIRKE	PRIMERI
Teren in značilnosti proge	Hribi/vzponi, položen teren, spremembe smeri, zaščiten ali izpostavljen teren
Vreme	Veter, dež ali spolzka proga, ekstremne temperature
Taktika dirke	Posamezniki, ki dirkajo po svojih močeh, ekipa, ki kolesari za svojo vodjo
»Komisarji« in njihov nadzor nad konvojem spremljevalnih vozil	Dovoljenje za gibanje ali omejitve gibanja vozil v konvoju
Nevarnosti na progi	Prometni otoki, tesni vogali, listje na cesti, cestna površina/tlakovane plošče
Javnost in gledalci	Avtomobili na cesti, gledalci ob progi, nenadzorovani psi

Tabela 2: Dejavniki, ki vplivajo na potek kolesarske dirke
(Vir: British cycling official education department, 2017)

Glede na dejavnike, ki smo jih našli v tabeli 2, in po pregledu novic o kolesarstvu sta po našem mnenju dve izmed najpogostejših napak spremstva slabo oziroma pomanjkljivo usmerjanje tekmovalcev ter nepopolni pregled tekmovalne proge. V nadaljevanju so našli nekateri izmed dogodkov, ki so nastali kot posledica napak spremstva:

- dirka po Španiji leta 2019 je poskrbela še za enega izmed neljubih dogodkov. Štirje kolesarji so v blagem zavoju v levo stran padli, med njimi pa je bil tudi Primož Roglič. Kasneje so ugotovili, da je bila vzrok za padec voda na progi, na katero je eden izmed gledalcev opozoril tudi policijo. Po besedah gledalca naj bi nekdo blizu proge pral avto, ko pa se je zlomila cev, je voda odtekla tudi na progo. Drugačno zgodbo pa je povedal športni direktor, ki je izjavil, da so mu organizatorji sporočili, da je okoli 500 metrov od proge spustil bazen, zaradi česar je voda prišla tudi do proge (T.O. in M.R., 2019);
- leta 2019 je na kolesarski dirki »Tre valli Varesine« eden izmed motoristov, ki zagotavlja spremstvo kolesarjem, okoli 13 kilometrov pred ciljem namesto desno po načrtani trasi odpeljal naravnost in tako za seboj odpeljal tudi zasedovalno skupino. Zaradi hitrosti 65 km/h kolesarjem ni preostalo drugega, kot da se odpeljejo naprej in tako počasi obrnejo na primernem mestu. Ta dogodek je na nek način pomagal do zmage tudi slovenskemu kolesarju Primožu Rogliču, medtem ko so bili ostali kolesarji, ki so ostali brez možnosti za zmago, izrazito razočarani nad organizatorji kolesarske dirke (Ž.J., 9. 10. 2019);
- dirka »Omloop van Noordwest« leta 2018 je minila v znamenju skupinskega padca. Padec je povzročil na progi parkiran avto, v katerega so se nekateri izmed kolesarjev zaleteli z visoko hitrostjo. Dirka je bila po padcu ustavljena, ni pa znano, kako se je avtomobil sploh znašel na trasi kolesarske dirke. Huje se je poškodovalo pet kolesarjev (Prijavim.se, 2018);
- Tour of Britain leta 2015 je še eden izmed dogodkov, ki kaže na napako spremljevalnih vozil. Kolesarji so morali svojo vožnjo opraviti skozi eno izmed krožišč, kjer je nekaj

izmed spremljevalnih vozil zapeljalo po pravi trasi, kasneje pa je nekaj izmed spremljevalnih vozil zapeljalo v krožišče in naredilo krog, zaradi česar je prišlo do velike zmede in zastoja (Fireone, 2015).

Kljub nekaterim napakam, ki jih člani spremstva na kolesarski dirki naredijo, pa se trudijo, da do tovrstnih situacij ne prihaja prepogosto. Prav zaradi večjega števila nesreč na kolesarskih dirkah »morajo motoristi obiskovati posebna izobraževanja, na podlagi tega pa jim Kolesarska zveza Slovenije izda licenco, ki jo zahteva Mednarodna kolesarska zveza (UCI),« pravi Aleš Galof (Teran Košir, 2016).

3.4 Nasilje

Nasilje je prisotno v vseh vrstah športa, le da je nekje manj, nekje pa bolj izrazito. Košir (1999, str. 225) pravi, da je »nasilno obnašanje športne publike pojav, ki je star toliko kot športna tekmovanja«. Pravi tudi, da je nasilje najpogosteje prisotno na nogometnih tekmah, se pa širi tudi na druge oblike športnih panog. Pri tem poudarja, da hujše poškodbe niso neposredna posledica fizičnega nasilja, ampak posledica poškodb, nastalih zaradi panike, gneče ali zrušitve konstrukcije športnih objektov med neredi. Do nasilja prihaja tudi v Sloveniji, vendar pa zaenkrat v manjšem obsegu in z blažjimi posledicami kot ponekod drugod po svetu.

Čelik (1979) navaja nekatere izmed preprečevalnih nalog policije in ostalih varnostnih členov, in sicer:

- ostrokovno pomagajo prireditelju in organizatorju pri izvajanju njihovih varnostnih opravil na podlagi ZJZ;
- navzoči so na prireditvenem kraju in širši okolici ter nadzorujejo osebe in razmere;
- opazujejo dogajanje v množici, če bi se morda pokazala znamenja (množičnega) odklonskega vedenja;
- storijo določene ukrepe, ki so naravnane v to, da nekatere osebe ne bi prišle do zbirnega prostora.

Že Pečjak je naštel nekatere izmed dejavnikov, ki vplivajo na pojav nasilnega vedenja na športnih prireditvah (Pečjak v Corn, 2014):

- fizični dejavniki: število in gostota udeležencev, dejavniki anonimnosti, temperatura okolja, sončne pege, socialni dražljaji, alkohol in ostala mamila;
- socialni dejavniki: velikost in število jedrnih skupin, govori;
- osebne značilnosti posameznikov: spol, mladost, inteligentnost, sugestibilnost, konformizem, socialna stiska, samokontrola, radovednost;
- kultura in socialni značaj.

Omenili smo že, da sta glavna stebra vsake športne panoge varnost in pravičnost. V prvem delu dokumenta, ki obravnava organizacijo kolesarskega športa, je navedeno, da se tako tekmovalci kot ostali udeleženci »ne smejo posluževati kakršnihkoli nasilnih pristopov, groženj ali žalitev ali drugega neprimernega vedenja ali ogrožanja drugih oseb« (KZS, 2009). Lahko rečemo, da nasilja na kolesarskih dirkah ni ravno veliko, se pa tudi v tej panogi sem ter tja zgodi kakšen incident, ki je posledica nasilnega ravnanja.

Leta 2018 je Gianni Moscon, član ekipe Sky, kmalu po začetku dirke udaril enega izmed kolesarjev ekipe Fortuneo-Samsic, sodniki pa so njegovo potezo ocenili kot zelo agresivno in ga tako diskvalificirali – že eno leto pred tem naj bi rasistično ozmerjal temnopoltega Francoza Kevina Rezaja, kasneje ga je zaradi incidenta diskvalificirala kar njegova ekipa Sky (T.O., 2018). Lani se je zgodil še en nasilen dogodek, ko se je na Giru Feltre-Croce d'Aune-Monte Aven Miguel Angelo Lopez fizično znesel nad slovenskim navijačem. Kljub temu da so pravila UCI-ja jasna; »napad, ustrahovanje, grožnje, nasilje ali kakršnokoli neprimerno vedenje do drugih oseb (tudi navijačev) se kaznuje z 200 švicarskimi franki oziroma z 10 do 100 kazenskimi točkami« –, je Miguel odnesel brez kazni, saj so mu »pogledali čez prste« (Ž.J., 3. 6. 2019).

3.5 Novejše varnostne grožnje

Dejstvo je, da je pametnih naprav in njihovih uporabnikov vse več, vendar pa se s povečanim številom tovrstnih naprav povečujejo tudi možnosti za vse pogostejše kibernetike napade. Naprave so dandanes močno zmogljive, vendar pa njihovi uporabniki še vedno nimamo dovolj znanja o varni uporabi ter kibernetičnih grožnjah in tveganjih, ki smo jim izpostavljeni. Bernik in Meško (2011, str. 244) poudarjata, da »se različna raven zavedanja o grožnjah in poznavanja načinov obrambe pred viri ogrožanja v kibernetičnem prostoru odraža v obnašanju posameznika v kibernetičnem prostoru«. Markelj in Zgaga (2018) omenjata, da priljubljenost kibernetičnega prostora in s tem povezana vedno večja uporaba informacijskih tehnologij pomembno vplivata na človeka – tako pozitivno kot tudi negativno, odvisno od vsakega posameznika. Završnik (2005) še dodaja, da je ranljivost današnje t. i. »informacijske družbe« še vedno uganka, saj smo ljudje in gospodarske panoge vse bolj odvisni od učinkovitosti in varnosti modernih tehnologij na področju informatike in kibernetike.

Izraz »kibernetični terorizem« pomeni načrtno in politično motiviran napad na informacijo, podatke, računalniški sistem, računalniške programe ali podatke, pri tem pa gre seveda za nezakonita dejanja, katerih cilj je ustrahovanje ljudi ter uresničitev političnih ali družbenih ciljev (Corn, 2014). Na tovrstni terorizem je treba posvečati pozornost tudi pri analizi tveganj na velikih športnih dogodkih, saj tovrstna dejanja lahko velikokrat povzročijo večjo škodo kot fizični napad. Na primeru kolesarske dirke lahko izpostavimo nekaj izmed posledic, ki bi jih lahko v primeru kibernetičnega napada imeli udeleženi subjekti:

- napadalci bi lahko s posegom v internetni prostor onespobili zvočne zveze in tako povzročili komunikacijski šum, kar bi onemogočilo komuniciranje med športnim direktorjem, organizatorjem ter ostalimi spremljevalnimi vozili in deležniki;
- z vdorom v sistem bi lahko napadalci prišli do pomembnih informacij kolesarske dirke ter podatkov udeležencev, kar pomeni možnost za poneverbo identifikacijskih kartic in licenčnih kartonov ter tako lažji dostop na prireditveni prostor;
- prekinitev medijskih prenosov kolesarske dirke;
- v prihodnosti bi napadalci lahko prevzeli tudi nadzor nad spremljevalnimi avtomobili, kar bi povzročilo velike težavne razsežnosti.

Do sedaj še nismo zasledili podatkov o tovrstnih napadih na področju kolesarskih dirk, vendar pa previdnost v prihodnje ni odveč. Omenili smo že, da tovrstni napadi povzročijo več škode kot fizični napad – povzroči se lahko materialna škoda, katere posledice se lahko nanašajo tudi na človeške poškodbe ali celo življenje. Govorimo o zelo kompleksni verigi medsebojno povezanih dejavnikov, kar zahteva dosledno in natančno načrtovanje in analiziranje pred samim dogodkom.

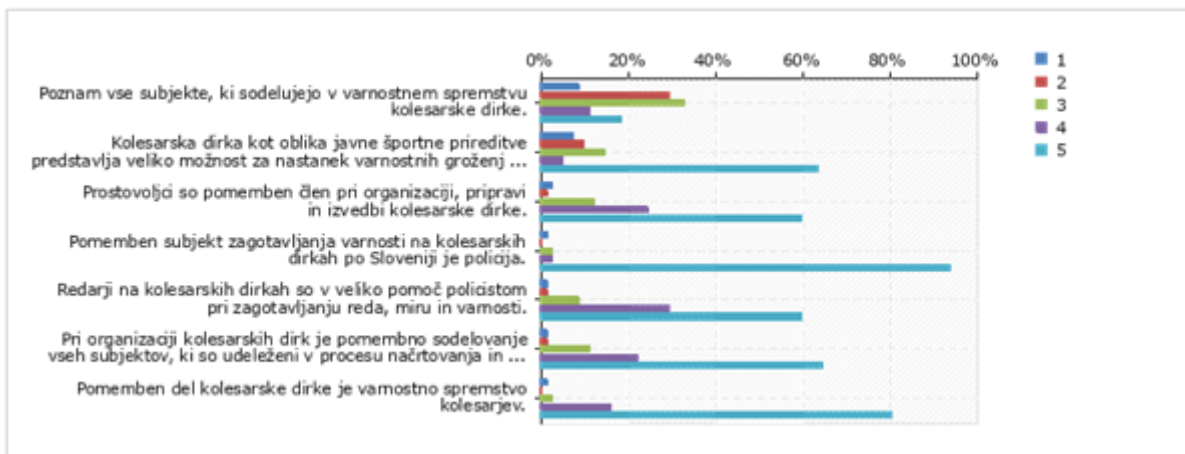
4 ANALIZA ANKETNIH VPRAŠALNIKOV

V okviru eksperimentalne metode smo izvedli tudi anketo med naključnimi posamezniki, in sicer s pomočjo portala 1ka.si. Namen ankete je bil predvsem ta, da pridemo do mnenja različnih posameznikov o kolesarskih dirkah v Sloveniji oziroma o varnostnem vidiku tovrstne prireditve. Na podlagi rezultatov ankete bomo v naslednjem poglavju lažje izpostavili in predlagali smernice, opazke in predloge za izboljšave na varnostnem vidiku poteka kolesarskih dirk po Sloveniji, natančneje na področju varnostnega spremstva kolesarskih dirk.

V anketi je sodelovalo 82 anketirancev, od tega je bilo 54 % moških in 46 % žensk. Največ anketirancev, in sicer kar 60 %, pripada starostni skupini 21–40 let, sledi starostna skupina 41–60 let, nato skupina 61 let ali več, najmanj izmed anketiranih pa je bilo starih do 20 let. Na vprašanje »Ali ste si že kdaj ogledali katero izmed kolesarskih dirk po Sloveniji?« je 58 % anketirancev odgovorilo z ne, preostalih 42 % anketiranih pa je odgovorilo pritrdilno. Za tiste, ki so na to vprašanje odgovorili pritrdilno, smo postavili dodatno vprašanje, s katerim smo želeli izvedeti, katero kolesarsko dirko so si ogledali. Največ anketirancev je navedlo, da so si ogledali le posamezne etape kolesarske dirke po Sloveniji, kar nekaj pa jih je izpostavilo, da so si ogledali »krajevne« dirke, kot sta velika nagrada Šenčurja ali VN Kranj.

Na sledeče vprašanje »Ali ste mnenja, da je na kolesarskih dirkah kot obliki javne športne prireditve dovolj poskrbljeno za varnost obiskovalcev in ostalih udeležencev?« je več kot polovica (60 %) anketiranih odgovorilo, da je za varnost dobro poskrbljeno, 29 % jih je bilo mnenja, da je za varnost le delno poskrbljeno in bi se varnost lahko izboljšala, 11 % pa jih je mnenja, da za varnost ni poskrbljeno v celoti.

Pri naslednjem vprašanju smo navedli trditve, anketiranci pa so s pomočjo lestvice od 1 (»sploh se ne strinjam«) do 5 (»popolnoma se strinjam«) izrazili svoje strinjanje oziroma nestrinjanje z njimi. Odgovori na to vprašanje so podani na sliki 7, ugotovili pa smo, da se v večini anketiranci strinjajo s trditvami, da kolesarska dirka kot javna prireditev predstavlja varnostno tveganje, da je varnostno spremstvo kolesarjev pomemben dejavnik pri uspešnem dogodku ter da so prostovoljci in redarji v veliko pomoč policiji kot glavnem subjektu varnosti. Opazimo tudi, da velika večina anketiranih ne pozna vseh sodelujočih subjektov pri organizaciji in poteku kolesarske dirke.



Slika 7: Strinjanje oziroma nestrinjanje anketirancev s trditvami
(Vir: lasten)

Na vprašanje, ki se je nanašalo na varnostna tveganja pri kolesarski dirki kot javni prireditvi, je največ anketirancev odgovorilo, da po njihovem mnenju največje tveganje predstavlja množica (nevarnost zaradi množice ljudi), sledi tveganje napak spremstva oziroma spremljevalnih vozil, nekaj izmed njih pa se je pri tem vprašanju odločilo tudi za novejša kibernetična grožnja, nasilje in terorizem. Med ostalimi odgovori se pojavi tudi varnostno tveganje nepričakovanih ovir na trasi kolesarske dirke.

Anketirancem smo zastavili tudi vprašanje, ki se nanaša na poznavanje napak spremljevalnih vozil. Vprašanje se je glasilo: »Ali poznate kakšen primer, ko je spremstvo kolesarjev na kolesarski dirki naredilo napako in posledično vplivalo na potek dirke?«. Kar 81 % izmed vseh anketiranih je na to vprašanje odgovorilo z ne, 19 % pa je odgovorilo pritrdilno, pri tem pa so navedli primer, ki ga poznajo. Največkrat je bila navedena napaka, ko je varnostno spremstvo naredilo napako in usmerilo kolesarje v napačno smer, nekateri pa so omenili tudi parkiran avto na trasi dirke, kjer se ni opravil temeljit pregled trase pred začetkom kolesarske dirke.

Sledeče vprašanje se je nanašalo na mnenje anketirancev, kako izboljšati varnost na kolesarskih dirkah. Največ izmed njih je mnenja, da bi varnost lahko izboljšali tako, da bi postavili več nadzornih kamer na različnih delih trase dirke. 26 % anketiranih je izpostavilo, da bi se večjo stopnjo varnosti zagotovilo s povečanjem števila policistov na prizorišču, le dva odstotka manj anketiranih pa sta navedla, da bi varnost lahko izboljšali s poostrenim nadzorom gledalcev oziroma obiskovalcev – tukaj so imeli v mislih predvsem pregled ob vstopu na prizorišče. Pridobili smo tudi nekaj drugih predlogov, kot so:

- lahko bi organizirali primer nesreče, ki bi se zgodila na dirki, in tako bi se videlo varnostne luknje oz. stvari, ki bi jih lahko popravili in izboljšali – kot neka vaja v primeru varnostne grožnje;
- z boljšo označitvijo poti, fizične zapore;
- z večjim nadzorom nad gledalci v smislu preverjanja sumljivih oseb;
- izvajanje vaj na primerih nesreč in drugih nezgod.

Sodelujoče v anketi smo povprašali tudi po tem, na koga izmed subjektov najprej pomislijo, ko slišijo za spremstvo na kolesarski dirki. Največ, natančneje 43 %, anketiranih najprej pomisli na policijo, zatem 37 % posameznikov pomisli na ekipna vozila oziroma ekipo kolesarjev, sledijo pa redarji, mediji, sponzorji, tehnično osebje in sodniki.

Zadnje vprašanje se je navezovalo na poznavanje pravil spremljevalnega konvoja, natančneje smo anketirance vprašali, ali so seznanjeni s tem, da je položaj spremljevalnih vozil v konvoju določen in vnaprej organiziran po pravilih s strani Mednarodne kolesarske zveze. Več kot polovica (63 %) vseh anketiranih ni vedelo, da obstajajo pravila organiziranosti vozil v konvoju, preostanek anketiranih pa je bil s tem seznanjen ali pa so za tovrstna pravila že nekje slišali.

Če povzamemo, lahko rečemo, da so ljudje z varnostjo na kolesarskih dirkah v povprečju zadovoljni, pri tem pa jih kar nekaj ne pozna vseh sodelujočih pri organizaciji in poteku kolesarske dirke. Velika večina kot glavni subjekt zagotavljanja varnosti izpostavlja policijo, pri tem pa so mnenja, da so policistom v veliko pomoč tudi redarji in prostovoljci.

5 PREDLAGANE SMERNICE IN PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTNEGA SPREMSTVA KOLESARSKE DIRKE

Skozi diplomsko delo ter s pregledom različne literature in člankov z obravnavanega področja smo prišli do ugotovitve, da kot največje tveganje lahko izpostavimo napake, storjene s strani varnostnega spremstva oziroma spremljevalnih vozil. Opazili smo namreč, da se je že na kar nekaj kolesarskih dirkah zgodilo, da so spremljevalna vozila napačno usmerila kolesarje, kar je pomembno vplivalo na potek dirke, saj se je končni izid popolnoma spremenil. Poleg tega smo zasledili tudi nekaj primerov, ko je bilo na trasi dirke parkirano osebno vozilo, ki je povzročilo nalet kolesarjev in nekaj hujših poškodb. Omenili smo tudi nekaj drugih dogodkov, ki so vplivali na potek dirke, kot so voda na trasi in spolzka podlaga ter nasilno vedenje kolesarjev in obiskovalcev. K našim predlogom za v prihodnje je pripomogla tudi anketa, kjer se je pokazalo, da so anketiranci podobnega mnenja kot mi, podali pa so tudi nekaj drugih idej, ki bi jih lahko izpostavili kot morebitne izboljšave.

Prva stvar, ki jo želimo izpostaviti, so napake spremljevalnih vozil, ki v večini primerov kolesarje napačno usmerijo na progi. Menimo, da bi se tovrstne napake lahko odpravile ali pa vsaj zmanjšale s temeljitim predhodnim pregledom kolesarske trase, tako da bi spremljevalna vozila vedela točno traso, prav tako pa bi predlagali, da se kolesarska trasa še dodatno označi z ustreznimi tablami, odveč ne bi bili tudi prostovoljci, ki bi na kritičnih delih proge lahko usmerjali spremljevalna vozila, saj bi tako zmanjšali zmedo subjektov, ki sodelujejo v varnostnem spremstvu.

Sledeči predlog je, da bi se lahko organizirale množične vaje, kot je predlagalo tudi nekaj anketiranih v anketi. V mislih imamo vaje, ki bi potekale kot prava kolesarska dirka, pri tem

pa bi se lahko po koncu vaje analiziralo celoten potek dirke in posledično izpostavilo tudi napake, ki so bile storjene in opažene, sodelujoči subjekti pa bi prišli do kritičnih točk in slabosti, v katere bi bilo treba usmeriti pozornost in se potruditi, da se jih odpravi v dobro vseh. Seveda ne moremo pričakovati, da bodo prireditve vedno potekale brez napak, saj je vedno prisoten nepričakovan dejavnik, lahko pa bi s tovrstnimi vajami izboljšali oziroma skušali odpraviti varnostna tveganja in grožnje.

Predlagamo tudi več usposabljanj za vse udeležence in sodelujoče, saj bi tako zagotovili redno obnavljanje znanja in veščin, prav tako pa bi sodelujoče subjekte opozorili na spremembe v pravilnikih, zakonih in ostalih predpisih. Obnavljalo bi se tudi znanje reagiranja v stresnih situacijah oziroma situacijah, ki smo jim lahko priča na dirkah (npr. zgodi se nesreča, treba je ustrezno reagirati). Dejstvo je, da je človeški dejavnik eden izmed večjih varnostnih tveganj, zato bi želeli opozoriti na to, da je redno izobraževanje izrednega pomena.

6 ZAKLJUČEK

Z diplomskim delom smo prišli do novih spoznanj, predvsem pa smo želeli priti do morebitnih predlogov in smernic za izboljšanje varnostnega spremstva kolesarskih dirk po Sloveniji, kar nam je tudi uspelo. Predloge smo izpostavili v prejšnjem poglavju, v zaključku pa želimo preveriti hipoteze, ki smo si jih zadali na začetku diplomskega dela. V nadaljevanju bomo opredelili hipoteze in naše argumente za potrditev ali zavrnitev postavljenih hipotez.

Hipoteza 1: *Sprememba na kolesarskih dirkah zahteva vnaprejšnje načrtovanje in priprave, da bi lahko bilo izpeljano brez večjih težav.*

Hipotezo lahko v tem primeru potrdimo, saj smo po pregledu literature in virov prišli do zaključka, da je v proces organizacije kolesarske dirke vključeno veliko število sodelujočih, kar posledično pomeni, da je potrebno vnaprejšnje načrtovanje, če se želimo izogniti težavam kasneje v procesu. Če se bodo priprave na tovrstne prireditve začele pravočasno, se lahko izognemo večjim varnostnim tveganjem, pri tem pa lahko vse udeležence podrobneje seznanimo s pravili, organizacijo in nasploh celotnim potekom prireditve.

Hipoteza 2: *Kolesarske dirke kot javne prireditve predstavljajo veliko tveganje za nastanek varnostnih groženj.*

Tudi to hipotezo lahko potrdimo. Ugotovili smo namreč, da se na javnih prireditvah zbere veliko število ljudi, vse od obiskovalcev do tekmovalcev, varnostnega osebja in ostalih subjektov. To pomeni veliko koncentracijo ljudi na enem mestu, kar lahko povzroči več tveganj, za katera ni nujno, da smo jih vedno sposobni obvladovati. Opazili smo namreč, da se na kolesarskih dirkah največkrat pojavijo napake s strani spremljevalnih vozil, pri tem pa obstajajo tudi primeri nasilnega vedenja tako s strani kolesarjev tekmovalcev kot tudi obiskovalcev. Poleg tega smo že omenili, da je človeški dejavnik včasih največje tveganje, zato so javne prireditve same po sebi varnostno tveganje, ko pa jih kombiniramo tudi z

ostalimi dejavniki, je to resna varnostna grožnja, na kar morajo biti organizatorji in ostali v procesu zelo pozorni.

Hipoteza 3: *Policisti igrajo pomembno vlogo pri spremstvu kolesarjev na kolesarskih dirkah, saj skrbijo tako za varnost kot tudi za brežhiben potek prireditve, v pomoč policistom pa so tudi ostali neuniformirani deležniki spremstev.*

Tudi to hipotezo lahko potrdimo, saj je policija res eden izmed glavnih subjektov, ki je zadolžen za zagotavljanje varnosti. Policija kot subjekt z največ pooblastili je tudi najpomembnejši element zagotavljanja varnosti, še posebej je prisotnost policije pomembna na javnih prireditvah, kamor spadajo tudi kolesarske dirke, kot smo že večkrat omenili. Seveda policija na kolesarskih dirkah varnost zagotavlja v sodelovanju z redarji in z njihovo pomočjo. Le-ti so za to primerno usposobljeni, velikokrat pa se jim pridružijo tudi prostovoljci, ki so sicer brez pooblastil, vendar lahko k varnosti pripomorejo na druge načine.

Na podlagi hipotez in celotnega diplomskega dela lahko zaključimo, da je za varnost kolesarskih dirk v Sloveniji dobro poskrbljeno, prav tako varnostno spremstvo dobro opravlja svojo nalogo. Pri celotnem procesu organiziranja in načrtovanja kolesarskih dirk sodeluje večje število ljudi, vsak izmed njih pa ima svojo funkcijo, pri čemer se moramo zavedati, da če izločimo en subjekt, veriga ne bo popolna in tvegamo, da prireditev ne bo uspešno zaključena. Vsi sodelujoči tvorijo celoto in so odvisni en od drugega, od njihovega sodelovanja pa sta odvisni uspešnost in posledično tudi varnost kolesarske dirke.

7 LITERATURA IN VIRI

A.P.J. (15.4.2014). Foto: Boston si leto po napadu na maratonu celi rane. *MMC RTV Slovenija*. Pridobljeno na <https://www.rtvsllo.si/svet/foto-boston-si-leto-po-napadu-na-maratonu-celi-rane/334649>

Bernik, I. in Meško, G. (2011). Internetna študija poznavanja kibernetских groženj in strahu pred kibernetiko kriminaliteto. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 62(3), 242-252.

Bicikel.com. (24.11.2013). *Dražja policija, dirke v nevarnosti*. Pridobljeno na <https://www.bicikel.com/novica/drazja-policija-dirke-v-nevarnosti>

British cycling official education department. (2017). *Convoycraft: road race convoy driving*. Pridobljeno na https://www.britishcycling.org.uk/zuvvi/media/bc_files/officials/CS0349_CONVOYCRAFT_GUIDE_v3.pdf

Corn, T. (2014). *Načrtovanje velikih športnih dogodkov-s kakšnimi varnostnimi izzivi se soočajo organizatorji?*. (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede. Pridobljeno na <https://dk.um.si/Dokument.php?id=65767&lang=slv>

Čelik, P. (1979). Odklonskost na javnih prireditvah in shodih. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 30(1), 23-34.

Da. B. (5.9.2016). Jezni oče namerno povzročil padec kolesarjev. *Žurnal24*. Pridobljeno na <https://www.zurnal24.si/sport/jezni-oce-namerno-povzrocil-padec-kolesarjev-277174>

Eastern Collegiate Cycling Conference. (2017). *Official handbook for promoting a road Race*. Pridobljeno na http://nebra.us/wp-content/uploads/2018/02/5pdf.net_official-handbook-for-promoting-a-road-race.pdf

Filip, A. (2013). *Organizacija velike mednarodne športne prireditve: primer kolesarske dirke po Sloveniji*. (Diplomsko delo). Pridobljeno na http://www.cek.ef.uni-lj.si/u_diplome/filip4783.pdf

Fireone. (15.9.2015). Epska napaka na kolesarski dirki Tour of Britain sredi krožišča. *Klip.si*. Pridobljeno na <https://klip.si/video/epska-napaka-na-kolesarski-dirki-tour-of-britain-sredi-krozisca>

Freud, S. (1967). *Množična psihologija in analiza jaza*. Pridobljeno na <http://www.pef.uni-lj.si/ceps/knjiznica/doc/freud.pdf>

Gaffney, S. (11.1.2016). *Bicycle road racing 101: types of races and rider disciplines/roles*. Pridobljeno na <https://gccoaching.fit/2016/01/11/bicycle-road-racing-101-types-of-races-and-rider-disciplinesroles/>

Gostiša, I. (2003). Varnost na javnih prireditvah. *Revija Ujma*, 2003-2004(17-18), 196-200. Pridobljeno na <http://urszr.si/slo/tdocs/ujma/2004/varnost.pdf>

Gov.si. (7.5.2020). *Javni shodi in prireditve*. Pridobljeno na <https://www.gov.si/teme/javni-shodi-in-prireditve/>

Istrski kolesarski maraton. (2014). *Foto: Utrinki iz Obalnega maratona 2014*. Pridobljeno na <http://www.istrski-kolesarskimaraton.si/utrinki-iz-obalnega-maratona/>

Kanduč, Z. (2003). O sodobnih tveganjih, grožnjah in nevarnostih-postmoderna družba v slogu staromodne »hiše strahov«. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 54(4), 356-371.

Kocjančič, K. in Prezelj, I. (2017). Islamistični terorizem in zloraba verskih načel ter dogem. *Varstvoslovje*, 17(3), 297-317.

Kolesarska zveza Slovenije: odbor za cestno kolesarstvo. (1997). *Pravilnik odbora za cestno kolesarstvo*. Pridobljeno na http://www.kolesarska-zveza.si/files/02_ock/o_OCK/Akti_OCK/PRAVILNIK_ODBORA_ZA_CESTNO_KOLESARSTVO.pdf

Kolesarska zveza Slovenije. (21.2.2017). *Pravilnik KZS za motoriste spremljevalce*. Pridobljeno na <http://kolesarska-zveza.si/wp-content/uploads/2018/02/Pravilnik-KZS-za-motoriste-spremljevalce.pdf>

Kolesarska zveza Slovenije: odbor za cestno kolesarstvo. (2020). *Nacionalni tehnični pravilnik KZS*. Pridobljeno na http://kolesarska-zveza.si/wp-content/uploads/2020/05/NACIONALNI-TEHNI%C4%8CNI-PRAVILNIK-KZS-CESTNE-DIRKE-verzija_2020_02_19.pdf

Kolesarska zveza Slovenije. (n.d.). *Delovanje KZS*. Pridobljeno na <http://kolesarska-zveza.si/delovanje-kzs/>

Kos, B. (n.d.). *SWOT analiza*. Pridobljeno na <https://www.blazkos.com/swot-analiza/>

Košir, M. (1999). Nasilje na športnih prireditvah - zatirati ali nadzirati?. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 50(3), 225-233.

Krunić, Z. (1997). Terorizem: temeljne značilnosti pojava, ki mu ni videti konca. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 48(2), 171-178.

Kuhar, S. (2016). Varnost na športnih in drugih javnih prireditvah: poročilo o okrogli mizi. *Varstvoslovje*, 2016(3), 349-354.

KZS. (2009). *1.del: organizacija kolesarskega športa*. Pridobljeno na http://www.kolesarska-zveza.si/files/05_so/pravilniki/01_poglavje_-_Organizacija_kolesarskega_sporta_-_E0109.pdf

Libber, M. (11.9.2017). *Risk Management for Sports Events*. Pridobljeno na <https://www.connectmeetings.com/sports/how-to/risk-management-for-sports-events>

Markelj, B. in Zgaga, S. (2018). Kibernetska varnost in kibernetska kriminaliteta uporabnikov mobilnih naprav v Sloveniji. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 69(1), 15-29.

Muc, G. (2011). *Organiziranje športne prireditve ter preverjanje zadovoljstva udeležencev*. (Diplomsko delo). Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta. Pridobljeno na <https://dk.um.si/Dokument.php?id=21123>

Policija. (n.d. A). *Sektor prometne policije*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/o-slovenski-policiji/organiziranost/generalna-policijska-uprava/uprava-uniformirane-policije/sektor-prometne-policije>

Prijavim.se. (2018). Parkiran avto na trasi dirke povzročil skupinski padec. *Prijavim.se*. Pridobljeno na https://prijavim.se/index_page/news/6689/parkiran_avto_na_trasi_dirke_povzrocil_skupinski_padec/

Prijavim.se. (16.4.2019). Pred vrati 26. dirke Po Sloveniji - Hors Class. Pridobljeno na https://prijavim.se/index_page/news/8838/pred_vrati_26_dirke_po_sloveniji_hors_class/

Prijavim.se. (20.2.2020). *Seminar za motoriste - reditelje na kolesarskih prireditvah*. Pridobljeno na https://prijavim.se/index_page/news/10611/seminar_za_motoriste_reditelje_na_kolesarskih_prireditvah/

Rizman, P. (2004). Terorizem v dobi globalizacije. *Teorija in praksa*, 41(3-4), 616-633.
Svet Evropske unije. (22.12.2007). Priročnik o sodelovanju na velikih dogodkih z mednarodno razsežnostjo za policijske in varnostne organe. *Uradni list EU*, (314/02). Pridobljeno na [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007H1222\(01\)&from=DA](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007H1222(01)&from=DA)

Svet Evropske unije. (7.12.2011). *Osnutek Priloge k Priročniku o sodelovanju na velikih dogodkih z mednarodno razsežnostjo za policijske in varnostne organe*. Pridobljeno na <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=SL&f=ST%2016933%202011%20REV%201>

Teran Košir, A. (18.6.2016). Pogrebnik, ki je vedno pri roki. Tudi na dirki Po Sloveniji. *Siolnet*. Pridobljeno na <https://siol.net/sportal/kolesarstvo/pogrebnik-ki-je-vedno-pri-roki-tudi-na-dirki-po-sloveniji-420016>

T.O. (22.7.2018). Skyev Gianni Moscon zaradi nasilja zapušča Tour. *MMC RTV Slovenija*. Pridobljeno na <https://www.rtvlo.si/sport/kolesarstvo/dirka-po-franciji/skyev-gianni-moscon-zaradi-nasilja-zapusca-tour/461331>

T.O. in M.R. (24.8.2019). Saj ni res, pa je: Rogliču uvodno etapo pokvarila voda iz napihljivega bazena. *MMC RTV Slovenija*. Pridobljeno na <https://www.rtvlo.si/sport/kolesarstvo/dirka-po-spaniji/saj-ni-res-pa-je-roglicu-uvodno-etapo-pokvarila-voda-iz-napihljivega-bazena/497714>

Umek, P. (2013). Novejše teorije psihologije množice in taktika policije. *Varstvoslovje*, 15(1), 29-44.

Union Cycliste Internationale. (2017). *Guidelines for vehicle circulation in the race convoy*. Pridobljeno na http://www.scortatecnica.it/wp-content/uploads/2017/02/2017_Guidelines-for-vehicle-circulation-in-the-race-convoy_ENG_February_English-Copia.pdf

Union Cycliste Internationale. (2019). *Organiser's Guide to Road Events*. Pridobljeno na https://www.uci.org/docs/default-source/publications/uci-guide-orga-2020-eng.pdf?sfvrsn=67464be_4

Union Cycliste Internationale (n.d.). *Inside UCI: The federation*. Pridobljeno na <https://www.uci.org/inside-uci/about/about-the-uci>

Uredba o obveznem organiziranju službe varovanja na javnih prireditvah. (2010). *Uradni list RS*, (22/10, 17/11).

Zavod za varstvo pri delu. (2016). Terorizem je vedno bližje tudi Sloveniji. *Delo in varnost*, 60(2), 20-24.

Završnik, A. (2005). Kibernetična kriminaliteta-(kiber)kriminološke in (kiber) viktimološke posebnosti »informatijske avtoceste«. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 56(3), 248-264.

Završnik, J. (7.12.2015). Odrezali so jim genitalije. *Ekipa24*. Pridobljeno na <https://ekipa.svet24.si/clanek/magazin/sportni-anali/5665b5d91775d/odrezali-so-jim-genitalije>

Zakon o javnih zbiranjih (ZJZ). (2011). *Uradni list RS*, (64/11).

Zakon o športu (ZŠpo-1). (2017). *Uradni list RS*, (29/17).

Zakon o zasebnem varovanju (ZZasV-1). (2011). *Uradni list RS*, (17/11).

Ž.J. (3.6.2019). Rogliču neupravičena kazen, kaj pa kolesar, ki je oklofutal Slovenca?. *Žurnal24.si*. Pridobljeno na <https://www.zurnal24.si/sport/roglicu-neupravica-kazen-kaj-pa-kolesar-ki-je-oklofutal-slovenca-328957>

Ž.J. (9.10.2019). Farsa v Italiji: Roglič zmagal s pomočjo velike napake. *Žurnal24.si*. Pridobljeno na <https://www.zurnal24.si/sport/tako-so-organizatorji-onemogocili-roglicevo-konkurencu-335322>

Žnidarič, B. (2006). Teoretična izhodišča sodobne varnostne paradigme. *Delo in varnost*, 51(5), 53-56.

Washington State Department of Transportation. (2010). *Bicycle Racing Guidelines*. Pridobljeno na <https://www.wsdot.wa.gov/publications/manuals/fulltext/M3050/BRG.pdf>