



OSNOVNA ŠOLA ORMOŽ

Sloveniaring Ormož

PODROČJE: Arhitektura, gradbeništvo ali promet

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorji:

Noel Arnuš,

Tjaš Notersberg,

Jure Rudolf

Mentorica: Janja Rudolf, prof.

Somentorica: Nataša Kolar, prof.

Ormož, 2020

ZAHVALA

Za pomoč pri raziskovalni nalogi bi se radi posebej zahvalili našima mentoricama Janji Rudolf, prof. likovne umetnosti in Nataši Kolar, prof. geografije in zgodovine, ki sta nas zmeraj spodbujali in vodili pri raziskovanju in delu. Nudili sta nam pomoč pri pisanju, risanju in oblikovanju ter nas vodili skozi raziskovalni proces. Zahvaljujemo se učiteljici Sonji Muhič, predmetni učiteljici slovenščine in nemščine, ki je nalogo lektorirala. Zahvaljujemo se učiteljici Mirjani Meško, prof. angleščine, ki je lektorirala prevod povzetka v angleščino. Iskrena hvala gre tudi vsem intervjuvancem: županu Občine Ormož Danijelu Vrbnjaku, direktorju Avtocentra Ormož Jerneju Bratuši, poznavalcu avtomobilističnega športa Milanu Klemencu in Denisu Žuranu, ki nas je popeljal v svet fotografiranja z dronom. Zahvala tudi učitelju Romanu Bobnariču, ki nam je predstavil računalniški program Inkscape 0.92 in učitelju Darku Špacapanu za ideje in predloge za izbiro lokacije. Iskrena hvala tudi vsem drugim, ki so kakor koli pripomogli k nastanku naše raziskovalne naloge.

POVZETEK

Možnosti za profesionalno ali ljubiteljsko ukvarjanje z avtomobilističnimi ali motorističnimi športi so v Sloveniji zelo omejene, ker kljub pobudam še vedno nimamo za to primerne objekta. To nas je pripeljalo do ideje, da bi pripravili načrt za izgradnjo vrhunskega dirkališča v Ormožu. Za lokacijo smo izbrali zapuščeno območje glinokopa, ki je dovolj oddaljeno od mesta, a kljub temu dobro dostopno. Z izgradnjo takega objekta bi Občina Ormož pridobila prepoznavnost doma in v tujini ter različne poslovne priložnosti za različne gospodarske panoge v regiji. Načrt smo ročno narisali na dejanske fotografije lokacije. Risali smo ga tako, da smo postopno dodajali objekte, posebej pa smo narisali ciljno ravnino. Tloris smo narisali z računalniškim programom Inkscape 0.92.

Želeli smo izvedeti, ali bi občani različnih starostnih skupin podprli idejo o gradnji dirkališča in njihovo mnenje o pomenu take vrste objekta za Občino Ormož. Zanimalo nas je tudi njihovo poznavanje podobnih objektov doma in v tujini ter njihovi predlogi za obuditev glinokopa. Za mnenje o ideji smo zaprosili župana Občine Ormož Danijela Vrbnjaka in dopisnika iz avtomobilskih tekmovalj Milana Klemenca. Možnost uporabe takega objekta in mnenje smo preverili pri direktorju Avtocentra Ormož Jerneju Bratuši.

V raziskovalni nalogi smo uporabili metodo analize virov, metodo anketiranja, intervju, risanje na dejanske fotografije in računalniški program Inkscape 0.92.

Ključne besede: Ormož, dirkališče, načrtovanje, glinokop

ABSTRACT

Opportunities for engaging in professional or amateur motor sports or motorcycle sports are very limited in Slovenia because we still do not have a suitable facility with a racetrack despite individual initiatives. This led us to the idea to make a layout for building a superb racetrack in Ormož. For the location, we have chosen an abandoned clay pit area that is far enough from the city but still accessible. By constructing such a facility the Municipality of Ormož would gain visibility and recognition in Slovenia and abroad as well as different business opportunities for various industries in the region. We have drawn the layout manually on the actual location photographs. We drew it by gradually adding objects and drawing the finish line separately. The layout was drawn with the computer program Inkscape 0.92.

We wanted to find out if citizens of different age groups would support the idea of building a race track and their opinion on the importance of this type of facility for the Municipality of Ormož. We were also interested in their knowledge of similar facilities in Slovenia and abroad and their suggestions for the revival of the clay pit. We wanted to know the opinion of Danijel Vrbnjak, the Mayor of Ormož, and of Milan Klemenc, a car racing correspondent. We checked the possibility of using such a facility with the director of the Auto Center Ormož Jernej Bratuša.

In the research assignment we used the resource analysis method, the survey method, the interview, drawing on actual photographs and the computer program Inkscape 0.92.

Keywords: Ormož, racetrack, layout, clay pit

Kazalo vsebine

1. UVOD	6
2. TEORETIČNI DEL	7
2.1 Kaj je dirkališče.....	7
2.2 Sestavni deli dirkališča.....	7
2.3 Zgodovina dirkališč.....	7
2.4 Dirkališča po svetu	8
2.4.1 Autodromo Nazionale di Monza	8
2.4.2 Red Bull Ring.....	9
2.4.3 Hungaroring.....	9
2.5 Dirkališča v Sloveniji.....	9
2.5.1 Center kartinga in moto športa Slovenja vas	10
2.5.2 Poligon Gaj.....	10
2.6 Poslovni načrt	10
3. HIPOTEZE IN METODE DE LA	12
3.1 Hipoteze.....	12
3.2 Metode dela	12
3.2.1 Preučevanje literature	12
3.2.2 Anketa	12
3.2.3 Intervju	13
3.2.4 Ročno risanje načrta na dejanske fotografije lokacije	13
3.2.5 Risanje tlorisa s pomočjo programa Inkscape 0,92	13
4. REZULTATI	14
4.1 Analiza intervjujev	14
4.2 Rezultati anketnega vprašalnika.....	15
4.3 Načrt dirkališča narisano na fotografije dejanske lokacije	21
4.3.1 Izbira lokacije	21
4.3.2 Izbira lokacije in varovanje narave.....	21
4.3.3 Ogled in fotografiranje izbrane lokacije.....	22
4.3.4 Risanje načrtov na fotografije	24
4.4 Narisan tloris s pomočjo programa Inkscape	29
5. RAZPRAVA.....	30
6. ZAKLJUČEK	32
7. LITERATURA	33
8. PRILOGE	34

Kazalo slik

Slika 1: (a) Karting steza, Slovenja vas, 27. 2. 2020.	Slika 2: (b) Karting steza, Slovenja vas, 27. 2. 2020.....	10
Slika 3: Tjaš, Jure in Noel pri županu občine Ormož g. Danijelu Vrbnjaku, Občina Ormož, 17. 2. 2020		14
Slika 4: Anketirani po spolu.....		15
Slika 5: Anketirani glede na izobrazbo		16
Slika 6: Predlogi anketiranih za obuditev opuščenega območja		17
Slika 7: Podpora ideji o izgradnji dirkališča glede na spol.		18
Slika 8: Obisk dirkališča glede na spol		18
Slika 9: Pogostost obiska dirkališča glede na spol.		19
Slika 10: Tjaš, Noel in Jure na ogledu lokacije, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.....		22
Slika 11: Pogled z južne strani proti vzhodu, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.....		23
Slika 12: Pogled z južne strani proti zahodu, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.		23
Slika 13: Fotografija celotnega območja narejena z dronom, celotno območje glinokopa, 25. 1. 2020.		24
Slika 14: Na izbrano fotografijo smo najprej narisali načrt steze.		25
Slika 15: K načrtu steze smo dodali tribune, parkirišče, peš pot in dovoze		26
Slika 16: Dokončani načrt brez ciljne ravnine		27
Slika 17: Načrt cilje ravnine		28
Slika 18: Tloris načrtovanega objekta		29
Slika 19: Načrt steze, narisani na fotografijo lokacije.		40
Slika 20: K načrtu steze dodani pripadajoči objekti narisani na fotografije lokacije.		41
Slika 21: Dokončan načrt dirkališča brez ciljne ravnine narisani na fotografijo lokacije.		42
Slika 22: Načrt ciljne ravnine narisani na fotografijo lokacije.		43

Kazalo tabel

Tabela 1: Poznavanje dirkališč doma in v tujini	16
Tabela 2: Sloveniaring bi pripomogel h gospodarskemu razvoju Ormoža	19
Tabela 3: Izboljšanje varnosti na cestah DA ali NE	21

1. UVOD

Ideja za raziskovalno nalogo je nastala, ker nas družijo interesi za vse, kar je povezano z avtomobilizmom in avtomobilističnimi športi, kot so razna tekmovanja iz formule, kartinga in drugih tovrstnih preizkušenj. Ker so možnosti tovrstnih tekmovanj v Sloveniji slabo izkoriščene, razen nekaj preizkušenj iz kartinga in relija, smo začeli razmišljati, kako bi lahko v Ormožu začeli razvijati avtomobilistične športe. S tem bi Ormož pridobil prepoznavnost v slovenskem prostoru in tudi v tujini ter možnost razvoja različnih podjetniških priložnosti, ki so povezane z razvojem te panoge. Izgradnja dirkališča predstavlja namreč priložnost za različne ljudi, od investorjev, športnikov, organizatorjev tekmovanj, managerjev, lastnikov športnih klubov, gostincev, mehanikov pa vse do prodajalcev gum (Mestek, 2011). V prid ideji govori tudi dejstvo, da so podatki o prehitrih voznikih na naših cestah še vedno zaskrbljujoči. Zaradi neprilagojene hitrosti življenje izgubi vsaka druga smrtna žrtev, najbolj pa so ogroženi mladi med 18. in 24. letom (Vozniki – ogroženi ali ogrožajoči, b.d.). Nekateri so se zato že odločili in preusmerili željo po adrenalinu in hitrosti na za to primerne objekte, ki pa jih v naši državi ni in se zato morajo voziti v tujino.

Ker je prvi pogoj za razvoj te panoge primerna infrastruktura, smo začeli z razvijanjem ideje o izgradnji steze za dirkanje s pripadajočimi objekti, ki so potrebni za sodobno dirkališče. Za lokacijo smo izbrali območje glinokopa, ker je lokacija dostopna, dovolj velika in odmaknjena od samega mesta. Dirkališče bi nudilo izvedbo različnih avtomobilističnih in tudi motorističnih prireditev, bilo pa bi namenjeno tudi vsem navdušencem nad hitrostjo. Načrt za dirkališče smo narisali ročno na dejanske fotografije terena, za risanje tlorisa pa smo izbrali računalniški program. Z anketo smo želeli ugotoviti, ali bi občani podprli našo idejo in njihovo mnenje. Zanimalo nas je pa tudi mnenje lokalnega podjetnika, ki je povezan z avtomobilizmom, mnenje župana in poznavalca avto moto športa.

Z raziskavo smo želeli predstaviti možnost, kako bi lahko izkoristili zapuščeno območje, tako da bi občina dobila potrebno prepoznavnost in nove možnosti za razvoj.

2. TEORETIČNI DEL

2.1 Kaj je dirkališče

Dirkališče je največkrat umetno pripravljena športna naprava za dirke, namenjena za dirke vozil, športnikov ali živali (Veliki splošni leksikon, 1998, str. 873). Dirkališče ima lahko tudi tribune in garaže ter druge objekte, ki pripomorejo k brezhibnemu delovanju. V svetovnem merilu so zelo pogosta in priljubljena konjska dirkališča ali hipodromi, ki so najbolj razširjena v Združenem kraljestvu, Avstraliji in ZDA, kolesarska dirkališča ali velodromi in dirkališča za motošport. Če dirka poteka na mestnih ulicah ali drugih javnih cestah, se imenuje ulično oziroma cestno dirkališče (Chimits in Granet, 1996).

V motošportu so v začetku razvoja dirke potekale na odprtih javnih cestah. Ko se je to izkazalo za prenevarno, so ceste v času dirke zaprli, kasneje pa so začeli graditi namenska dirkališča z varnostnimi ogradami in izletnimi conami. Nekatera dirkališča so dovolj majhna, da lahko delujejo v zaprtih prostorih, kot so steze za motokros, kolesarjenje ali karting. Veliko dirkalnih prog je večnamenskih in tako omogočajo različne vrste avtomobilskih športov na isti progi ali vključujejo številne proge na enem prizorišču (Chimits in Granet, 1996).

2.2 Sestavni deli dirkališča

Tipično dirkališče je sestavljeno iz tribun, na katerih gledalci spremljajo dirko, štartno-ciljne ravnine, na katerih so štartna mesta in boksi, kjer dirkači med dirko menjavajo pnevmatike in po potrebi dolivajo gorivo. Ker morajo pred dirko mehaniki delati na dirkalniku, je obvezen del tudi prostor za servis, ki je po navadi zraven štartne vrste. Izletna cona (run-off area) je območje na zunanji strani ovinka in skrbi za varnost dirkačev. Ostali deli steze se močno razlikujejo od dirkališča do dirkališča. Dirke večinoma potekajo v smeri urinega kazalca. Na stezah, kjer dirka poteka v nasprotni smeri urinega kazalca in prevladujejo predvsem levi ovinki. Proga je obdana z ograjo zaradi varnosti, zadnje čase pa velja trend, da so ograje nadomestile travnate površine, ki prav tako skrbijo za varnost (Chimits in Granet, 1996).

Samo dirkališče pa lahko zraven steze in garaž vsebuje še druge pomožne objekte. Vrhunska dirkališča poskrbijo tudi za medicinsko oskrbo ter prostore za vodstvo dirkališča in pomembne goste. Pomemben del so tudi prostori namenjeni gostinski ponudbi in po možnosti prenočiščem, da lahko uporabniki bolj zadovoljijo svoje osnovne potrebe, brez da bi zapuščali dirkališče (Zupančič, 2017).

2.3 Zgodovina dirkališč

Obstajajo dokazi o nastajanju dirkališč že v nekaterih starih civilizacijah. Najbolj razvita dirkališča so bili hipodromi starih Grkov in cirkusi Rimskega imperija. Obe od teh dveh struktur sta bili oblikovani za dirke s konji in s kočijami. Stadion Circus Maximus v Rimskem imperiju je lahko sprejel kar 200.000 gledalcev. Dirkališča so obstajala tudi v srednjem veku in obstajajo zapisi o izgradnji javnega dirkališča v Newmarketu v Londonu iz leta 1174. Leta 1780 je grof James Stanley dal izgraditi progo za konjske dirke na svojem posestvu v Epsomu, kjer še danes poteka angleški derbi. Dirkališča na Britanskem otočju so bila iz trave, znana tudi kot travnate proge, v Združenih državah Amerike pa iz gramoza (Hamilton, 2015).

S pojavom avtomobila v poznem devetnajstem stoletju so se dirkališča prilagodila naravi motornih vozil. Prva dirkališča predelana za avtomobilsko dirkanje so bila predelana dirkališča za konje. Avtomobilsko dirkanje na dirkališčih se je začelo septembra leta 1896 v Narragansett Parku v Crastonu na Rhode Islandu. Indianapolis Motor Speedway so odprli avgusta, leta 1909 (Hamilton, 2015).

V zgodnjem dvajsetem stoletju so motociklistične dirke potekale na visokih, nagnjenih, lesenih dirkališčih, ki so se imenovala »Board track«. V dvajsetih letih dvajsetega stoletja je veliko dirk AAA prvenstva (American Automobile Association) potekalo na takšnih progah (Hamilton, 2015). Na modernih dirkališčih

20. in 21. stoletja, je najpomembnejša varnost gledalcev, delavcev ob progi ter tekmovalcev, zato imajo moderna dirkališča visoke ograje, izletna območja in ograde. Ko se je leta 1950 pojavila Formula 1, so gostili svojo dirko za veliko nagrado Britanije na dirkališču Silverstone, na katerem potekajo dirke še danes. Od tedaj so dirke Formule ena potekale še na 70 drugih dirkališčih, na nekaterih potekajo dirke za veliko nagrado še danes. Nekatera dirkališča so se od tedaj spremenila, največkrat z dodajanjem šikan, kot na primer Imola. Šikane so dodajali z namenom znižanja hitrosti dirkalnikov. V primeru Monze pa so leta 1954 zgradili popolnoma novo progo okoli nje, ker je stara proga imela ovinke pod prevelikim kotom, ki so se izkazali za prenevarne. Večina dirkališč pa je ostalo nespremenjenih od izgradnje do danes. Najnovejše namensko izgrajeno dirkališče na Formula 1 koledarju pa je Circuit of the Americas (COTA), ki se nahaja v Združenih državah Amerike, v zvezni državi Texas v mestu Austin, in sicer od leta 2012. Najnovejše ulično dirkališče na Formula 1 Koledarju pa je Baku City Circuit, ki se nahaja v Azerbajdžanu, v mestu Baku, in sicer od leta 2016. V Vietnamu pa se gradi ulično dirkališče Hanoi Street Circuit, ki bo imelo 23 ovinkov in bo dolgo 5603 metrov. Prva velika nagrada Vietnamu bo na tem dirkališču potekala 5. aprila 2020 (Hamilton, 2015).

2.4 Dirkališča po svetu

Marsikje po svetu je avtomobilistični šport zelo priljubljen. Za varno in dosledno izvajanje te dejavnosti so zgradili primerne objekte, ki jih izkoriščajo za izvajanje različnih dvo- ali štirikolesnih športov. Veliko jih lahko najdemo v Severni Ameriki, kjer prirejajo tekmovanja IndyCar, NASCAR in tudi Formulo. Dirkališča imajo tudi v Srednji in Južni Ameriki, kjer prirejajo tudi dirke iz Formule. Dirkaška kultura in z njo dirkališča se razvijajo tudi v Aziji, že vrsto let pa je avtomobilistični šport na različnih ravneh prisoten tudi v Avstraliji. V Evropi je avtomobilistični šport prisoten že vrsto let, vse od prvega organiziranega tekmovanja, ki je potekalo 27. aprila 1887, priredil pa ga je Monsieur Fossier, glavni urednik pariške revije Le Vélocipède (Gill, 2011).

Niko Mihelič, nekdanji komentator Formule 1, je v intervjuju povedal, da so v Evropi trenutno popularna dirkališča, ki niso namenjena izključno dirkanju in so brez robnikov in ograj, tako da se lahko v primeru, da te odnese s ceste, ustaviš na travi (Prebil, 2010). Dirkališča so začeli graditi marsikje po Evropi, tako da lahko danes v Evropi najdemo veliko vrhunsko opremljenih in izkoriščenih dirkališč, zato bomo podrobneje predstavili samo najpomembnejša iz sosednjih držav

2.4.1 Autodromo Nazionale di Monza

Autodromo Nazionale di Monza je dirkališče, ki leži v okolici italijanskega mesteca Monza. Je eno od dirkališč z najbogatejšo dirkaško zgodovino na svetu. Graditi so ga začeli 15. maja leta 1922, 3. septembra istega leta pa je bila otvoritev. Arhitekt dirkališča je bil Alfredo Rosselli. Leta 1922 je bilo to tretje dirkališče na svetu, ki je bilo namenjeno avtomobilističnemu športu. Dirkališče ima tri različice steze, 5,793 kilometrsko, ki se uporablja tudi za potrebe Velike nagrade Italije, 2,405 kilometrsko Junior stezo in 4,25 kilometrsko, ki že dolgo ni v uporabi. Glavna steza vsebuje 11 zavojev, med drugim tudi znamenite ovinke Curva di Lesmo, Curva Parabolica in Variante Ascari. Prvi zavoj Curva Grande je zadaj za šikano, zaradi česar ni več tako pomemben. Rekord steze znaša 1:21.046 in je v lasti nekdanjega brazilskega dirkača Formule 1 Rubensa Barrichella, ki je rekord postavil leta 2004. Dirkališče gosti tudi dirko za 1000 km Monze, ki je bila dolgo časa del Svetovnega prvenstva športnih dirkalnikov, v letih 1957 in 1958 pa je gostilo tudi Dirko dveh svetov (Autodromo Nazionale Monza, b.d.).

Dirkališče je najbolj znano po tem, da gosti Veliko nagrado Italije. Znano je tudi kot dirkališče, na katerem zaradi dolgih ravnin dirkači večji del kroga vozijo s polnim plinom, zato je zelo zahtevno za motorje. Dirkališče leži na zelo ravnem terenu, zato ima le malo vzponov in spustov, slovi pa tudi kot dirkališče, na katerem je moč motorja mnogo pomembnejša kot dirkaški talent. Prireditve si lahko naenkrat ogleda 113 860 gledalcev (Autodromo Nazionale Monza, b.d.).

2.4.2 Red Bull Ring

Red Bull Ring (prvotno Österreichring, kasneje A1-Ring) je dirkališče, ki leži blizu avstrijskega mesta Spielberg ter je najbližje Sloveniji. Med leti 1970 in 1987, 1997 in 2003 ter od leta 2014 gosti dirko Formule 1 za Veliko nagrado Avstrije. Na dirkališču potekajo tudi dirke MotoGp-ja, mojstri ADAC GT-ja, razni koncerti in druge prireditve. Leta 2015 si je koncert skupine AC/DC ogledalo 105 000 gledalcev. Začetki dirkališča, takrat znanega kot Österreichring, segajo v leto 1969. Od leta 1996 do 2004 se je dirkališče imenovalo A1-Ring. Trenutno ime Red Bull Ring je v uporabi od leta 2011 in se navezuje na glavnega pokrovitelja prireditev in dirkališča, sprejme pa 40 000 gledalcev. Oblikoval ga je svetovno znan oblikovalec dirkališč Hermann Tilke. Steza na dirkališču je dolga 4,318 kilometrov in ima 10 zavojev. Leta 2019 so v čast slavnemu avstrijskem dirkaču Nikiju Laudi prvi ovinek preimenovali v »Niki Lauda Curve«. Rekord steze pri F1 je leta 2019 postavil Maročan Charles Leclerc in znaša 1:03.003 (Red Bull Ring, b.d.).

2.4.3 Hungaroring

Hungaroring je dirkališče na Madžarskem, ki leži blizu kraja Mogyoród. Najpomembnejša prireditve dirkališča je dirka Formule 1 za Veliko nagrado Madžarske, gosti pa tudi tekme kategorije DTM, dirke za svetovni pokal FIA GT, tekmovanje WTCC za Veliko nagrado Madžarske ter mnoge druge. Vsak mesec pa na dirkališču potekajo tudi javne dirke v pospeševanju.

Dirkališče je bilo zgrajeno, ker si je Bernie Ecclestone zaželel dirko v bivši Sovjetski zvezi, madžarski prijatelj pa mu je svetoval, da naj za prizorišče izbere Budimpešto. Po premisleku so se odločili, da bodo dirkališče raje zgradili v bližini mesta in zraven avtoceste. Hungaroring je bil zgrajen v samo osmih mesecih in leta 1986 je potekala prva dirka za Veliko nagrado Madžarske. Prireditve na dirkališču si lahko ogleda 70 000 gledalcev. Steza je dolga 4381 metrov in ima 13 zavojev. Rekord steze s časom 1:17.103 je trenutno v lasti Nizozemca Maxa Verstappna (Hungaroring, b.d.).

2.5 Dirkališča v Sloveniji

Avtomobilizem in z njim povezano dirkanje je pri Slovencih zelo priljubljen šport, čeprav ga velika večina žal goji le tako, da ga gleda po malih ekranih, redko pa tudi na dirkališčih. Že desetletja dolgo se zavlačuje pri urejanju vsaj približno ustreznega objekta, na katerem bi se lahko izvajalo veliko različnih dejavnosti, povezanih z dve ali štirikolesniki. V Vranskem imamo varnostni poligon, kjer se lahko naučiš tehnike vožnje, medtem ko na dirkališču spoznavaš obvladovanje vozil pri višjih hitrostih. Slovenija je tako danes ena redkih držav v Evropi, ki še nima pravega dirkališča, kljub temu da je izgradnja dirkališča ali poligona za različne dejavnosti povezane z vozili lahko tudi zelo pomemben gospodarski dejavnik za državo in predvsem za lokalno regijo. Kot primer navajamo Veliko Britanijo, v kateri je veliko dirkališč in kjer zelo gojijo tradicijo dirk na različnih ravneh. Britanci v tej panogi letno obrnejo več denarja, kot znaša letni proračun Slovenije (Zupančič, 2017).

Pred časom je bila na Ministrstvo za obrambo s strani Nacionalne zveze za avto šport AŠ2005 vložena peticija. Peticija je apelirala na ureditev stanja objekta Gaj na opustošenem delu vojaškega letališča pri Cerkljah na Dolenjskem. Ministrstvo je peticiji naklonilo negativno mnenje in tam vsaj s trenutnim vodstvom ne vidi možnosti razvoja modernega avtomobilskega dirkališča (Država negativno do dirkališča, 2020, str. 113).

Ker torej Slovenija še nima ustreznega objekta, ki bi ga lahko imenovali dirkališče, bomo podrobneje predstavili objekte, ki so jih najpogosteje navedli anketiranci.

2.5.1 Center kartinga in moto športa Slovenja vas

Ta center je najnovejša karting steza odprta v letu 2018, ki je v lasti AMZS. Nahaja se v Slovenji vasi v občini Hajdina, tik ob kanalu reke Drave in v bližini Ptuja, to je 2 kilometra stran od nekdanjega kartodroma Hajdoše, ki je deloval med leti 1973 in 2015, namenjen pa je bil državnim prvenstvom in mednarodnemu pokalu Sportstil Cup (SSC). Dirkališče je bilo v lasti AMD Ptuj. Začetki tega centra segajo že v leto 1996, ko so se Dravske elektrarne na sestanku o širitvi kanala zavezale, da bodo v prihodnosti podrle star kartodrom v Hajdošah in namesto tega zgradile novega v bližnji Slovenji vasi. Dolgo je trajalo, da so novo stezo do konca zgradili. Z gradnjo so začeli že v letu 2010, dokončali in asfaltirali že poleti 2011 in postavili protihrupno ograjo v jeseni 2012. A pot do otvoritve je bila še dolga. Zaradi birokratskih ovir, raznih dovoljenj o potencialni prekoračitvi hrupa in pritožbah bližnjih stanovalcev so potrebovali kar 7 let, da so stezo dokončno odprli (Center kartinga in moto športa, b.d.).

Steza kartodroma Slovenja vas je primerna za karting, mini moto in skuter in je namenjena tako treningom voznikov in organizaciji dirk, kot vsem, ki si želijo atraktiven in nekoliko bolj adrenalinski način sprostitve. Posamezniki kot podjetja, si lahko gokarte tudi izposojajo. Na njej se odvijajo športne aktivnosti in prireditve namenjene večji prometni varnosti. Karting steza je dolga 1005 metrov, široka od 8 do 10 metrov in ima 13 ovinkov. Obdana je z ustrezno velikimi izletnimi površinami in zaščitno ograjo. Na njej poteka Državno prvenstvo v kartingu in mednarodni Sportstil Cup (SSC) (Center kartinga in moto športa, b.d.).



Slika 1: (a) Karting steza, Slovenja vas, 27. 2. 2020.



(b) Karting steza, Slovenja vas, 27. 2. 2020.

2.5.2 Poligon Gaj

Poligon Gaj, nekoč Mobikrog, je najdaljša avto-moto dirkalna steza v Sloveniji z dolžino 2 km, ki se nahaja tik ob edinem slovenskem vojaškem letališču Cerklje ob Krki v občini Brežice. Steza je bila odprta v letu 2000, namenjena pa je avtomobilom in motorjem. Ob otvoritvi steze so gostili European Super Touring Cup 2000, ki ga je prenašal celo Eurosport. Steza ima dolžino 2-eh kilometrov z 10 zavoji. Lastnika sta Tomo Staut in Matjaž Tomlje. Steza ne deluje več od leta 2007 (Poligon Gaj, b.d.).

2.6 Poslovni načrt

Lotili smo se iskanja primerov poslovnega načrta za izgradnjo in poslovanje dirkališča in ga našli v diplomski nalogi Maje Mestek, diplomantke Ekonomske fakultete v Ljubljani. Cilj diplomske naloge je bil izdelati podrobno raziskavo trga, kar bi pokazalo, ali se spleta zadevo realizirati tudi v praksi. Avtorica v nalogi opiše samo panogo, poda primer ustanovitve podjetja in izdela poslovni načrt. »Poslovni načrt nam

pomaga, da svojo idejo bolj podrobno razčlenimo in preverimo, če se nam bo le ta sploh splačala, oziroma če se nam bo investicija povrnila, kajti ni nujno, da je poslovna ideja tudi poslovna priložnost« (Mestek, 2011, str. 1). S pomočjo poslovnega načrta zmanjšamo tudi poslovno tveganje in lažje najdemo pot do uresničitve ideje. Finančni del je zahteven, saj morajo biti številke čim bolj realne. Investicija za idejo, ki jo predstavljamo v naši raziskovalni nalogi, bi po besedah župana občine Ormož znašala okrog 100 milijonov evrov (D. Vrbnjak, osebna komunikacija, 24. 2. 2020). V prid visokemu znesku investicije lahko izpostavimo dejstvo, da gre v našem primeru za dolgoročno investicijo, ker bi dirkališče lahko uporabljali vsaj 20 let, brez da bi ga spreminjali. Kot potencialne investitorje bi lahko računali na AMZS, ker le ta podpira gradnjo dirkališča v Sloveniji, na mednarodno avtomobilistično (FIA) in mednarodno motoristično (FIMA) zvezo (Mestek, 2011). Finančno bi projekt podprla tudi občina, sredstva pa bi lahko, po besedah župana, pričakovali tudi iz Evropskih skladov, ki podpirajo investicije v razvojno ogrožena območja (D. Vrbnjak, osebna komunikacija, 24. 2. 2020).

Predstavljamo si, da bi bili potencialni obiskovalci našega dirkališča vsi, ki imajo željo po hitri vožnji na to namenjenih objektih, kjer je hitra vožnja varna in ni kazniva. Dirkališče bi najbrž pritegnilo tudi tiste, ki si želijo preizkusiti vozniške sposobnosti pri višji hitrosti. Razna tekmovanj pa bi obiskali vsi ljubitelji avto moto športov. Glede na dolžino steze bi lahko računali na možnost izvedbe različnih tekmovanj na različnih ravneh, tudi na najvišji ravni. Da bi pritegnili čim več uporabnikov, bi ponudbo oglaševali na spletu in tudi tiskanih medijih. Pri oglaševanju na spletu bi se osredotočili predvsem na spletne strani povezane z avtomobilsko in motoristično ponudbo. Pri tiskanih medijih bi se osredotočili predvsem na različne revije, ki so namenjene ljubiteljem avtomobilov in motorjev ter avto moto športom. Svojo ponudbi bi poizkušali predstaviti tudi na raznih turističnih tržnicah in sejmih, povezali pa bi se tudi s turistično informacijskimi centri iz okoliških krajev. Pritegniti bi poskušali predvsem z zanimivimi paketi za skupine, pripravili pa bi tudi ponudbo, ki bi bila cenovno dostopna za vse uporabnike. Ponudili pa bi tudi možnost zakupa steze.

Prihodki bi bili odvisni predvsem od uporabe in zakupa steze ter od vrste tekmovanj. Z organizacijo dogodkov in tekmovanj na evropski ali svetovni ravni, bi prihodek bil zagotovo višji. V prvem letu obratovanja je pričakovati zaradi visoke investicije negativno donosnost, se pa bo povečala že v drugem letu in se nato vsako leto še povečevala. V prvih štirih letih poslovanja lahko pričakujemo, da bo čisti dobiček znašal okrog 2 milijona evrov (Mestek, 2011).

V že prej omenjenem diplomskem delu avtorica poda končno ugotovitev, da se projekt izplača, predvsem ker ne bi imeli konkurence. Predvideva, da bi podjetje potrebovalo približno dve leti, da bi postalo prepoznavno, nato pa bi bilo potrebno skrbeti za ugled in aktualno ponudbo (Mestek, 2011).

3. HIPOTEZE IN METODE DE LA

V raziskavi smo si najprej določili širše zastavljena raziskovalna vprašanja:

1. Ali bi občani Občine Ormož podprli idejo o izgradnji dirkališča?
2. Kako bi bilo dirkališče umeščeno v prostor in kakšen bi bil vpliv na okolje?
3. Ali občani v ideji vidijo možnost za gospodarski razvoj občine?
4. Kako narisati svoje ideje o zunanji podobi dirkališča?
5. Je možno ideje in predloge v povezavi z dirkališčem uresničiti?

Naš glavni cilj in namen raziskovalne naloge je, kako s pomočjo načrta dirkališča, narisane s poševno projekcijo na dejanske fotografije terena, predstaviti idejo in njeno umestitev v dejanski prostor. Mnenje o ideji bomo preverili s pomočjo ankete in intervjujev. V primeru uresničitve predlagane ideje bi posledično vplivali na prepoznavnost Ormoža, ne samo v slovenskem prostoru, ampak tudi v tujini. V Ormož bi privabili nove investitorje, kar bi ugodno vplivalo na gospodarski razvoj regije in razvoj turizma.

3.1 Hipoteze

H1: Več kot polovica občanov Občine Ormož podpira gradnjo dirkališča v glinokopu.

H2: Večina anketiranih se strinja, da je dirkališče najprimernejša aktivnost za opuščeno območje glinokopa.

H3: Več kot polovica občanov Občine Ormož vidi v dirkališču možnost za gospodarski razvoj občine.

H4: Načrt objekta je možno narisati na dejanske fotografije izbranega območja.

3.2 Metode dela

3.2.1 Preučevanje literature

Po pogovoru z mentoricama smo se navdušili nad idejo, da bi našo podjetniško idejo uporabili za raziskovalno nalogo. Najprej smo se lotili iskanja literature, s pomočjo katere bi lahko predstavili sam objekt in razvoj dirkališč skozi zgodovino. Najprej smo se odpravili v Knjižnico Ksavra Meška Ormož, kjer smo zaprosili za literaturo. Tam smo spoznali, da o tej temi ni nobene strokovne literature v slovenskem jeziku. Nekaj podatkov smo lahko našli le v knjigah o dirkaških športih in nekaj tuje literature. Zato smo se morali osredotočiti na podatke s spleta. Nekaj informacij smo črpali iz uradnih spletnih strani dirkališč in iz novinarskih člankov.

3.2.2 Anketa

Za eksperimentalni del naloge smo sestavili anketni vprašalnik, s katerim smo raziskali in primerjali odgovore anketirancev različnih starostnih skupin. Anketiranci so občani Ormoža. Želeli smo izvedeti, ali bi podprli idejo, da bi na zapuščenem delu glinokopa zgradili dirkališče in razlog za odločitev. Zanimalo nas je tudi njihovo poznavanje podobnih objektov doma in v tujini ter predlogi anketirancev za obuditev tega

dela glinokopa. Posebej smo preverili mnenje anketirancev o pomenu takega objekta za samo Občino. Ker smo želeli odgovore od različnih starostnih skupin, smo anketo izvedli med devetošolci OŠ Ormož, gimnaziji 1. in 4. letnika Gimnazije Ormož, študenti Kluba ormoških študentov, starši učencev 8. razreda OŠ Ormož in naključnimi mimoidočimi v mestu Ormož. V anketi je sodelovalo 169 anketirancev. Vse ankete v fizični obliki smo potem ročno vnesli tudi v spletno anketo. Vprašanja na anketnem vprašalniku so bila odprtega, zaprtega in lestvičnega tipa. Vzorec anketnega vprašalnika je PRILOGA A. Analiza odgovorov je generirana na spletni strani EnKlikAnketa – 1KA spletne ankete, določene analize pa smo izvedli s programom Microsoft Excel.

3.2.3 Intervju

Ker smo želeli tudi mnenje ljudi, ki se v naši občini ukvarjajo z avtomobili, smo za intervju prosili Jerneja Bratuša, direktorja Avtocentra Ormož, kjer se ukvarjajo s prodajo vozil Renault in rabljenih vozil, servisi in tehničnimi pregledi ter kmetijsko mehanizacijo. Zanimalo nas je predvsem mnenje o naši ideji in kako bi lahko podjetje izkoristilo takšne vrste objekt.

Izvedeti smo želeli tudi, kakšno je mnenje župana občine Ormoža, Danijela Vrbnjaka. Pri intervjuju gospoda župana smo želeli ugotoviti, kako ocenjuje idejo kot priložnost za prepoznavnost občine, kaj meni o lokaciji in zakaj je kljub pobudam, da bi na tem mestu zgradili dirkališče, ostalo zgolj pri ideji.

Zanimalo nas je tudi mnenje poznavalca avtomobilističnega športa. Za intervju smo prosili Milana Klemenca, avtomoto navdušenca in dopisnika spletnega portala avtomania.com. Ker se kot novinar redno udeležuje dirk Formule 1, nas je zanimalo, kaj vse se poleg dirkanja dogaja na dirkališčih in na kaj moramo biti posebej pozorni, ko pripravljamo načrt za dirkališče.

Vsem smo najprej pokazali in razložili naš načrt, tako da so imeli predstavo o ideji, o kateri smo se pogovarjali.

3.2.4 Ročno risanje načrta na dejanske fotografije lokacije

Za ročno risanje smo se odločili, ker je kljub razvoju raznih računalniških programov namenjenih za risanje, ročno narisana risba še vedno prisotna kot osnova vsakršnim vrstam oblikovanja, vključno z arhitekturo. Ročna risba se nam je zdela najbolj primerna tudi zato, ker je risanje v dejanske fotografije, ki so posnete pod kotom, možno z uporabo znanja o poševni projekciji. Fotografije, ki nam jih je posnel Denis Žuran s pomočjo drona, smo natisnili in povečali na A3 format. Ideje za načrt smo najprej pripravili tako, da smo čez fotografije namestili prozorno folijo in risali na njo. Tako smo lahko preizkusili razne ideje in postavitve. Ko smo našli umestitev, ki nam je najbolj ustrezala, smo jo najprej s svinčnikom skicirali, nato pa pobarvali z akrilnimi barvami in na koncu obrobili s črnim alkoholnim flomastrom. Pri risanju smo si občasno pomagali z ravnili.

3.2.5 Risanje tlorisa s pomočjo programa Inkscape 0,92

Načrt dirkališča oblikovan na fotografije dejanskega območja nas je pritegnil k nadaljnjemu raziskovanju in iskanju rešitev za nazorno in preprosto predstavitev načrta. Odločili smo se, da bi s pomočjo računalniškega programa narisali tloris celotnega objekta, na katerega bi vključili tudi legendo. S tem bi dobili natančno razporeditev posameznih objektov in njihovo umestitev v celoto. Učitelj Roman Bobnarič nam je predstavil računalniški program Inkscape 0.92, s pomočjo katerega je mogoče enostavno risati geometrijske like in jih poljubno sestavljati v celoto. Program nam je omogočil, da smo si delo razdelili na tri dele, tako da je vsak izmed nas risal posamezni del, na koncu pa smo tri risbe združili v eno in dodali opise, iz katerih je razvidno, kaj posamezne oblike predstavljajo.

4. REZULTATI

4.1 Analiza intervjujev

Za intervju z županom Občine Ormož Danijelom Vrbnjakom smo se odločili zato, ker smo želeli pridobiti njegov pogled na idejo ter smiselnost izgradnje za občino. Na pogovor k županu smo se najprej naročili po telefonu. Intervju je potekal 24. februarja ob 10. uri v županovi pisarni. Župana smo najprej prosili za dovoljenje, da pogovor snemamo. Potem smo mu predstavili idejo naše raziskovalne naloge in pripravljene načrte dirkališča. Pogovor smo vodili po vprašanjih, katera smo si pripravili vnaprej, seveda pa smo jih sproti prilagajali pogovoru.

Župan je v intervjuju povedal, da je že slišal za podobne ideje. Poudaril je, da je lokacija glinokopa že sedaj namenjena industrijski gradnji, tako da sama gradnja na tem območju ne bi bila problem. Pravi tudi, da v primeru, če se najde investitor, je Občina Ormož takoj za izgradnjo dirkališča. Župan se zaveda, da je ideja, ki odpira različne možnosti in priložnosti za gospodarski razvoj Občine Ormož in turistične destinacije Jeruzalem Ormož. Ker bi bil objekt v slovenskem prostoru edinstven, bi po njegovih besedah zagotovo privabil veliko gostov, tako od blizu kot od daleč. Kljub temu, da ni ravno velik navdušenec nad avto moto športi, se mu zdi naša ideja dobra in pravi, da bi najbrž tudi sam potem kdaj preizkusil lastne vozniške sposobnosti.

Iz intervjuja smo pridobili tudi podatke za našo raziskovalno nalogo. Župan nam je povedal za kakšno velikost zemljišča gre in kje poiskati morebitne investitorje. Celoten intervju je v prilogi B2.



Slika 3: Tjaš, Jure in Noel pri županu občine Ormož g. Danijelu Vrbnjaku, Občina Ormož, 24. 2. 2020

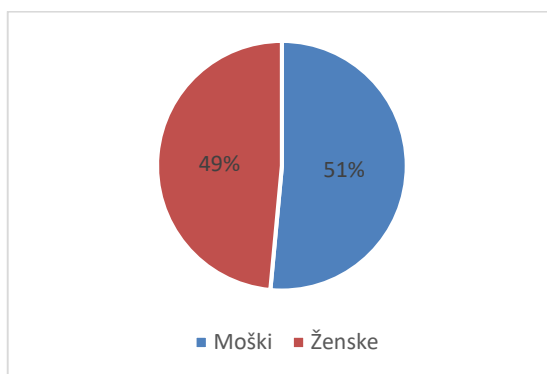
Za raziskovalno nalogo smo želeli tudi intervju z osebo, ki se ukvarja z avtomobili v Občini Ormož. Ker je največje podjetje, ki se ukvarja z avtomobili v Ormožu Avtocenter Ormož, smo si zamislili, da bi intervju opravili z direktorjem.

V kontakt z direktorjem smo stopili kar preko telefona. Na spletni strani podjetja smo našli telefonsko številko. Po telefonu smo mu najprej razložili, zakaj bi si želeli intervjuja z njim. Dogovorili smo se, da se oglasimo pri njem 17. 2. 2020, ob 8. uri. Direktor nas je sprejel v sejni sobi podjetja. Najprej smo mu predstavili cilje naše raziskovalne naloge in mu predstavili načrte dirkališča. Da bomo intervju lažje povzeli, smo ga prosili, če smemo pogovor snemati. Direktor nam je povedal, da se mu zdi ideja zelo dobra, predvsem za mlade, ki si želijo hitre vožnje na za to primernih objektih. Zdi se mu, da smo izbrali primerno zemljišče za lokacijo. Meni tudi, da je ideja dobra predvsem za našo okolico, kjer se nič ne dogaja. Zaveda se, da je izgradnja takega objekta draga, zato bi bilo potrebno pritegniti dobre vlagatelje in imeti podporo občine.

V dirkališču vidi tudi možnost za podjetje Avtocenter Ormož. Povedal je, da tudi Renault organizira nekaj tekmovanj, ki bi potem lahko potekala tukaj. Pravi tudi, da bi objekt lahko izkoristili za predstavitve novih modelov, ker bi lahko imeli tudi testne vožnje z neregistriranimi vozili, kar je sedaj nemogoče. Celoten intervju je v prilogi B3.

Intervju z Milanom Klemencem nam je predlagala mentorica, ker smo želeli intervju z nekom, ki ne da samo dobro pozna vrhunska avtomobilistična tekmovanja, ampak jih tudi redno obiskuje kot novinar. Mentorica je tudi poskrbela, da smo lahko opravili intervju. Dobili smo se 15. 2. 2020, v gostinskem lokalu na Ptujju. Dopisniku smo najprej predstavili raziskovalno nalogo in načrte dirkališča. Da bomo intervju lažje povzeli, smo ga prosili, če smemo pogovor snemati. Povedal je, da se na vrhunskih dirkališčih dogaja marsikaj, kar pritegne in zadrži obiskovalce na kraju dogajanja tudi pred in po dirki. Po njegovem mnenju je objekt, kot smo ga mi načrtovali, mogoče izkoristiti za marsikaj drugega, ker dirkališče ni samo objekt za dirkanje, ampak predvsem za dogajanje. Svetoval nam je, da naj bomo pri načrtovanju pozorni na zunanjo podobo, ki naj bo nekaj posebnega, da bo bolj prepoznavna. Glavni razlog, da pri nas še vedno nimamo vrhunškega dirkališča je, po njegovem mnenju, pomanjkanje tradicije in tudi interesa. Poudaril je predvsem različne možnosti uporabe in koristi, ki jih lahko ima lokalna skupnost, zato meni, da bi bila izgradnja takega objekta za Ormož odlična priložnost. Celoten intervju je v prilogi B1.

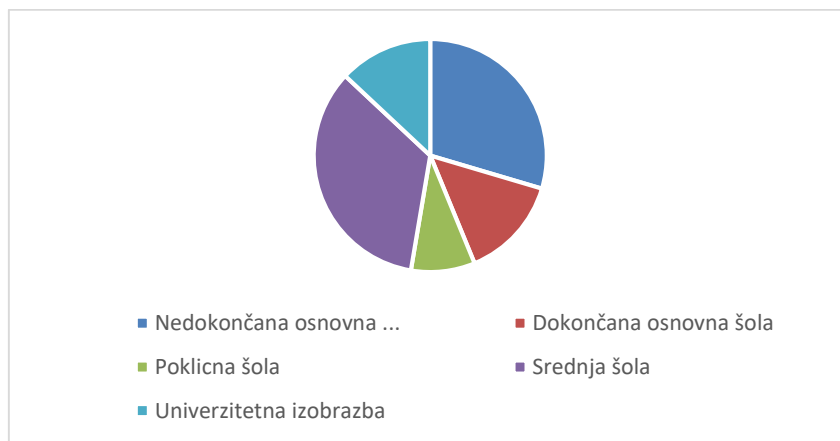
4.2 Rezultati anketnega vprašalnika



Slika 4: Anketirani po spolu.

Anketirali smo 169 anketirancev, od tega 87 moških (51 %) in 82 žensk (49 %). 38 moških in 12 žensk, to je 50 anketiranih (30 % vseh anketiranih) starih do 15 let je zapisalo, da imajo trenutni zaposlitveni status učenca. 26 anketiranih (15 % vseh anketiranih) v starosti od 15 do 20 let, je v svojem zaposlitvenem statusu zapisalo, da so dijaki ali dijakinje, 2 anketirana v tej starosti imata status brezposelne osebe, od tega 1 moški in 1 ženska. Anketirali smo 37 študentov in študentk in 4 zaposlene iz starostne skupine od 21 do 29 let, to je 41 anketiranih (22 % vseh anketiranih). 2 anketirana iz starostne skupine od 30 do 49 let imata status brezposelne osebe, 6 je samozaposlenih in 27 zaposlenih, to je 35 anketiranih (21 % vseh anketiranih), od tega 12 moških in 23 žensk. Anketirali smo 2 samozaposlena in 10 zaposlenih iz starostne

skupine od 50 do 64 let, to je 12 anketiranih (7 % vseh anketiranih), od tega 6 moških in 6 žensk. Status upokojenca ima 6 anketiranih (0,03 % vseh anketiranih), od tega 5 v starosti od 65 do 75 let, 1 moški in 4 ženske in 1 anketirani moški v starosti nad 75 let.



Slika 5: Anketirani glede na izobrazbo

Največ anketiranih, to je 58 anketiranih (34 %) ima srednješolsko izobrazbo. Sledi 50 anketiranih z nedokončano osnovno šolo, od tega 39 moških in 11 žensk. 24 anketiranih ima dokončano osnovno šolo, od tega 9 moških in 15 žensk. 15 anketiranih ima dokončano poklicno šolo, od tega 6 moških in 9 žensk. 22 anketiranih ima univerzitetno izobrazbo, od tega 7 moških in 15 žensk.

1) Ali poznate kakšno dirkališče doma ali v tujini?

Tabela 1: Poznavanje dirkališč doma in v tujini

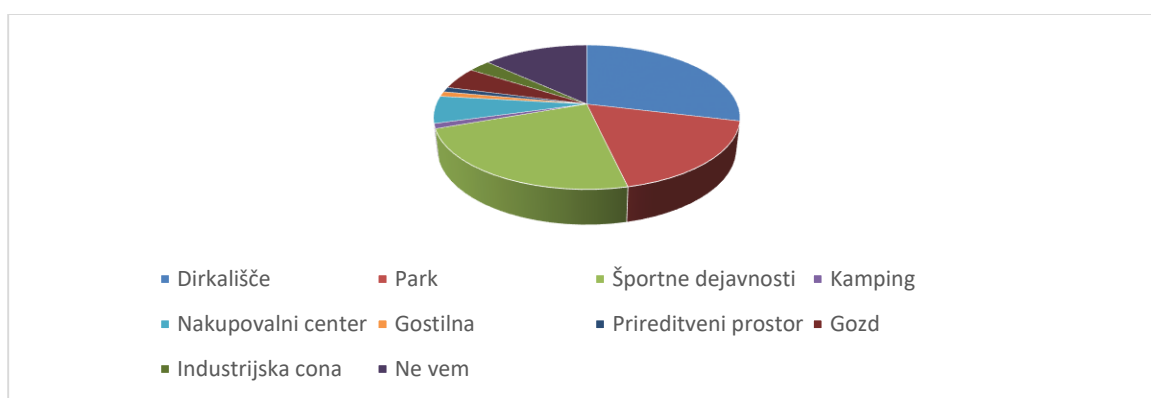
	Spol		V katero starostno skupino spadate?							Kakšna je vaša najvišja dokončana izobrazba?				
	Moški	Ženske	do 15 let	15 - 20 let	21 - 29 let	30 - 49 let	50 - 64 let	65 - 75 let	nad 75 let	Nedokončana osnovna šola	Dokončana osnovna šola	Poklicna šola	Srednja šola	Univerzitetna izobrazba
DA	50	26	16	10	24	19	8	0	0	16	8	7	33	13
NE	37	56	33	16	18	16	4	5	1	34	16	8	26	9

95 anketiranih, od tega 37 moških in 56 žensk, to je 56 % vseh anketiranih, je odgovorilo, da ne poznajo dirkališča doma ali v tujini. Največji odstotek nepoznavanja dirkališča doma ali v tujini je med dekletimi v starosti do 15 let (33 anketiranih, to je 19 % vseh anketiranih) in med tistimi z nedokončano osnovno šolo (34 anketiranih, to je 20 % vseh anketiranih).

76 anketiranih (44 % vseh anketiranih), od tega 50 moških in 26 žensk je odgovorilo, da poznajo dirkališče doma ali v tujini. Največji delež poznavalcev dirkališč predstavljajo moški v starosti od 21 do 29 let (24 anketiranih, to je 14 % vseh anketiranih) in anketirani z dokončano srednjo šolo (33 anketiranih, to je 19, 5 % vseh anketiranih). 11 anketiranih moških navaja Kartodrom v Slovenji vasi, Grobnik na Hrvaškem (11 anketiranih moških), Red Bull Ring je navedlo 9 anketiranih moških, sledi Nürburgring (6 anketiranih moških), dirkališče v Monzi pozna 5 anketiranih moških, tako kot dirkališče v Monaku. 4 anketirani moški navajajo AMZS center na Vranskem kot dirkališče. Anketirani moški so navedli tudi dirkališče Hungaroring

na Madžarskem (4 anketirani) v Imoli (3 anketirani), Poligon Gaj (3 anketirani), Indianapolis Motor Speedway (3 anketirani), Silverstone circuit (3 anketirani), Brno (3 anketirani). 2 anketirana moška poznata tovarniško stezo Ferrarija v Maranellu. Anketirani moški so navedli še Karting Europark v Mariboru, Yas Marina Circuit, Novi Marof na Hrvaškem, Hockenheimring v Nemčiji, dirkališče v Suzuki na Japonskem, Interlagosu v Mehiki, Spa Francorchampsu v Belgiji, Mugellu v Italiji, Kataloniji. Ženske najbolj poznajo dirkališče Red Bull Ring v Avstriji (8 anketiranih žensk), Kartodrom v Slovenji vasi (6 anketiranih žensk), Grobnik na Hrvaškem (5 anketiranih žensk), Poligon Gaj na Hrvaškem (4 anketirane ženske), dirkališče v Imoli v Italiji (3 anketirane ženske). Anketirane ženske navajajo še mestno stezo Formule 1 v Monaku, karting stezo v Europarku, dirkališče Formule 1 v Šanghaju, Indianapolis Motor Speedway in Silverstone circuit.

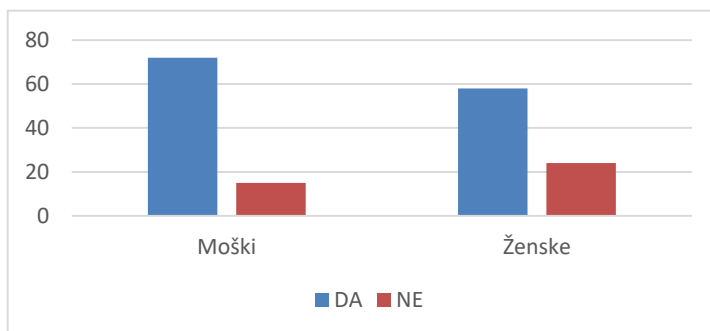
2) Del območja glinokopa je zapuščen. Navedite vsaj 1 predlog, kako bi to zapuščeno območje ponovno obudili?



Slika 6: Predlogi anketiranih za obuditev opuščene območja

52 anketiranih (31 % vseh anketiranih), od tega 29 moških in 23 žensk je odgovorilo, da bi v zapuščenem območju glinokopa naredilo dirkališče. 42 anketiranih (25 % anketiranih) bi v zapuščenem območju glinokopa izvajalo športne aktivnosti. 32 anketiranih (19 % vseh anketiranih), od tega 14 moških in 18 žensk, bi v opuščeni območju glinokopa naredilo park. 11 anketiranih žensk (6 % vseh anketiranih) bi v zapuščenem območju glinokopa zgradilo nakupovalni center, 9 anketiranih (5 % vseh anketiranih), od tega 5 žensk in 4 moški, bi v zapuščenem območju glinokopa ponovno posadilo gozd. 5 anketiranih moških bi v zapuščenem območju glinokopa zgradilo industrijsko cono. Anketirani bi v zapuščenem območju glinokopa zgradili kamping prostor, prireditveni prostor in gostilno. 25 anketiranih (15 % vseh anketiranih), od tega 9 moških in 16 žensk, ne ve, kako bi zapuščeno območje glinokopa obudili.

3) Ali bi podprli idejo o izgradnji dirkališča na območju glinokopa v Ormožu?



Slika 7: Podpora ideji o izgradnji dirkališča glede na spol.

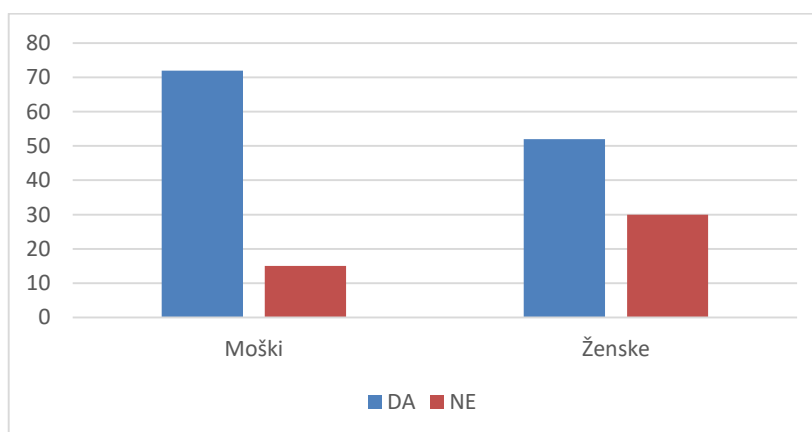
130 anketiranih (77 % vseh anketiranih), od tega 72 moških in 58 žensk, bi podprlo idejo o izgradnji dirkališča na območju glinokopa v Ormožu.

Anketirani, ki bi podprli izgradnjo dirkališča, so svojo odločitev utemeljevali z:

- dirkališče privabi turiste, 46 moških in 49 žensk,
- Ormož bi bil bolj prepoznaven, 12 žensk in 5 moških,
- dirkališče bi bilo nekaj novega v Ormožu, 4 moški in 4 ženske
- na ta način bi pridobili več delovnih mest, 1 moški in 6 žensk.
- dirkališče bi mlade prepričalo, da ostanejo v Ormožu, 3 ženske,
- imeli bi večji dobiček, 2 ženski.

39 anketiranih (23 % vseh anketiranih), od tega 16 moških in 24 žensk izgradnje dirkališča na območju glinokopa v Ormožu ne bi podprlo. 22 anketiranih, od tega 16 anketiranih moških in 6 anketiranih žensk, ni podalo utemeljitve. 8 anketiranih žensk je zapisalo, da bi dirkališče onesnaževalo okolje. 3 anketirane ženske so zapisale, da bi bila izgradnja dirkališča predraga. Po 2 anketirani ženski sta zapisali, da dirkališče ne bi pritegnilo ljudi in da ni dovolj prostora za dirkališče. 1 anketirana ženska meni, da je boljše, če ostane tako kot je.

4) Ali bi vi obiskali dirkališče Sloveniaring?

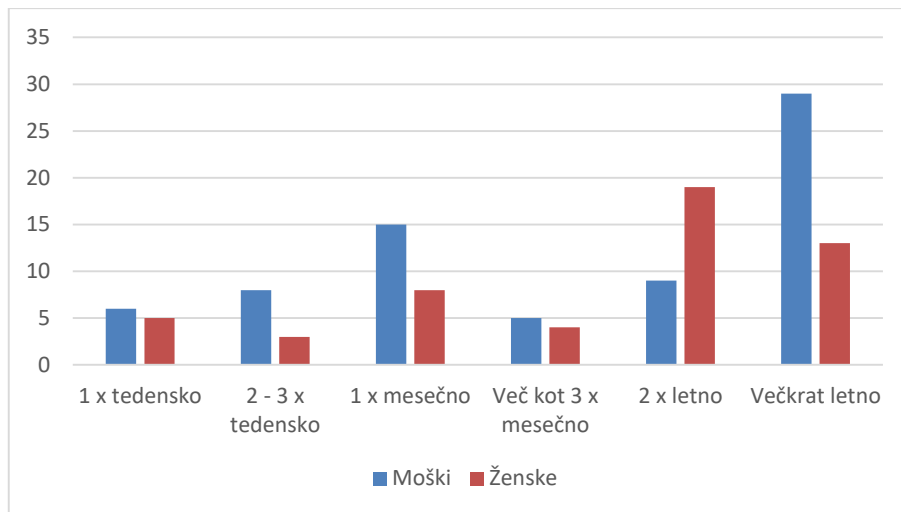


Slika 8: Obisk dirkališča glede na spol

124 anketiranih (73 % vseh anketiranih), od tega 72 moških in 52 žensk, bi dirkališče Sloveniaring obiskalo. Največ anketiranih, ki bi obiskali dirkališče Sloveniaring ima srednješolsko izobrazbo (36 anketiranih), sledijo tisti z univerzitetno izobrazbo (19 anketiranih) in z dokončano osnovno šolo (15 anketiranih).

45 anketiranih (27 % vseh anketiranih), od tega 15 moških in 30 žensk, dirkališča Sloveniaring ne bi obiskalo. Med anketiranimi, ki dirkališča Sloveniaring ne bi obiskali, izstopajo anketirani v starosti od 21 – 29 let in z srednješolsko izobrazbo (22 anketiranih).

Če ste na vprašanje odgovorili z DA, prosimo, da navedete, kako pogosto bi obiskali dirkališče?



Slika 9: Pogostost obiska dirkališča glede na spol.

42 anketiranih (29 moških in 13 žensk) bi dirkališče Sloveniaring obiskalo večkrat letno, 28 anketiranih (9 moških in 19 žensk) bi dirkališče obiskalo 2 x letno, 23 anketiranih (15 moških in 8 žensk) bi dirkališče obiskalo 1 x mesečno. 11 anketiranih (8 moških in 3 ženske) bi dirkališče Sloveniaring obiskalo 2 – 3 tedensko in 1 x tedensko (6 moških in 5 žensk). Več kot 3 x mesečno bi dirkališče Sloveniaring obiskalo 9 anketiranih (5 moških in 4 ženske).

5) Ali mislite, da bi Sloveniaring zelo pripomogel h gospodarskemu razvoju Občine Ormož? Svoj odgovor prosim utemeljite.

Tabela 2: Sloveniaring bi pripomogel h gospodarskemu razvoju Ormoža

	Ali mislite, da bi Sloveniaring pripomogel h gospodarskemu razvoju Občine Ormož.	
	DA	NE
Moški	76	11
Ženske	62	20

138 anketirancev, od tega 76 moških in 62 žensk, meni, da bi Sloveniaring zelo pripomogel h gospodarskemu razvoju Občine Ormož. Svoj odgovor utemeljujejo z naslednjimi trditvami:

- dirkališče privabi turiste (56 % vseh anketiranih),
- Ormož bi bil zaradi dirkališča bolj prepoznaven (10 % vseh anketiranih),
- dirkališče bi bilo nekaj novega v Ormožu (5 % vseh anketiranih),
- dirkališče bi prineslo več delovnih mest (4 % vseh anketiranih)

31 anketirancev, od tega 20 moških in 11 žensk se ne strinja, da bi Sloveniaring zelo pripomogel h gospodarskemu razvoju Občine Ormož. 14 anketiranih, od tega 10 moških in 4 ženske, svojo odločitev utemeljujejo s pomanjkanjem interesa za dirkanje in dirkališča. 6 anketiranih žensk trdi, da je Ormož premalo poznan in tudi dirkališče ne bi doprineslo h gospodarskemu razvoju Ormoža. 2 anketirani ženski

svojo odločitev utemeljujeta, da bi bilo zaradi dirkališča prehrupno in da dirkališče ne bi doprineslo h gospodarskemu razvoju Ormoža. 2 anketirani ženski trdita, da ker ne vemo, koliko bi bilo obiskovalcev, ne moremo trditi, da bi to doprineslo h gospodarskemu razvoju Ormoža. 2 anketirana moška trdita, da bi bilo predrago. Ne navajata pa, ali bi bila predraga izgradnja dirkališča ali vstopnine. Po 1 anketirana ženska trdi, da je v redu tako kot je in da bi razvijala druge stvari, ne dirkališča. Anketirana ženska ni navedla, katere druge stvari bi razvijala.

6) Prosimo, da ocenite, kako se strinjate z naslednjimi trditvami (se ne strinjam, delno se strinjam, vseeno mi je, delno se strinjam, popolnoma se strinjam).

Anketirani se v največji meri strinjajo s trditvijo, da bi z odprtjem dirkališča pridobili nova delovna mesta in s trditvijo, da izgradnja dirkališča ne bi imela večjega vpliva na okolje, pod pogojem, da bi bilo dirkališče ustrezno grajeno (protihrupna ograja, primerna umestitev v prostor ...). Najmanj se strinjajo s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča v Ormožu pridobila nova delovna mesta.

a) Izgradnja dirkališča bi pomembno vplivala na prepoznavnost Ormoža.

58 % anketiranih, od tega 58 anketiranih moških in 49 anketiranih žensk, se strinja s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča pomembno vplivala na prepoznavnost Ormoža. 15 % anketiranih, od tega 14 anketiranih moških in 11 anketiranih žensk, se delno strinja s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča pomembno vplivala na prepoznavnost Ormoža. 12 % anketiranih, od tega 11 anketiranih moških in 9 anketiranih žensk, se s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča pomembno vplivala na prepoznavnost Ormoža, ne strinja.

b) Z dirkališčem bi Ormož pridobil nova delovna mesta.

58 % anketiranih, od tega 58 anketiranih moških in 49 anketiranih žensk, se strinja s trditvijo, da bi Ormož z dirkališčem pridobil nova delovna mesta. 15 % anketiranih, od tega 14 anketiranih moških in 11 anketiranih žensk, se delno strinja s trditvijo, da bi Ormož z dirkališčem pridobil nova delovna mesta. 12 % anketiranih, od tega 11 anketiranih moških in 9 anketiranih žensk, se s trditvijo, da bi Ormož z dirkališčem pridobil nova delovna mesta, ne strinja.

c) Izgradnja dirkališča bi pripomogla k razvoju različnih gospodarskih panog (turizem, storitvene dejavnosti, gostinstvo, tehnične panoge ...).

60 % anketiranih, od tega 53 moških in 48 anketiranih žensk, se s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča pripomogla k razvoju gospodarskih panog strinja. 20 % vseh anketiranih (10 anketiranih moških in 14 anketiranih žensk) se s trditvijo, da bi izgradnja dirkališča pripomogla k razvoju gospodarskih panog, delno strinja.

d) Izgradnja dirkališča ne bi imela negativnega vpliva na okolje, če bi bil objekt zgrajen temu primerno (protihrupna ograja, primerna umestitev v prostor ...).

37 % vseh anketiranih, od tega 40 anketiranih moških in 22 anketiranih žensk se strinja, da izgradnja dirkališča ne bi imela negativnega vpliva na okolje, če bi bil objekt primerno zgrajen. 77 % vseh anketiranih, od tega 22 anketiranih moških in 26 anketiranih žensk se delno strinja, da izgradnja dirkališča ne bi imela negativnega vpliva na okolje, če bi bil objekt primerno zgrajen. 15 % vseh anketiranih, od tega 15 anketiranih moških in 11 anketiranih žensk, se delno strinja s trditvijo, da izgradnja dirkališča ne bi imela negativnega vpliva na okolje, če bi bil objekt primerno zgrajen. Samo 5 % vseh anketiranih, od tega 2 moškima in 6 ženskam je vseeno, če bi objekt Sloveniaring imel negativen vpliv na okolje ali ne.

e) Možnost hitre vožnje na za to namenjenem in primernem prostoru bi pripomogla k izboljšanju varnosti na cestah.

Tabela 3: Izboljšanje varnosti na cestah DA ali NE

		Moški	Ženske
Možnost hitre vožnje na dirkališču bi izboljšala varnost na cestah	Se ne strinjam.	7	15
	Delno se ne strinjam.	11	9
	Vseeno mi je.	11	11
	Delno se strinjam	21	28
	Se strinjam.	37	19

33 % anketiranih (37 anketiranih moških in 19 anketiranih žensk) se strinja, da bi možnost hitre vožnje na dirkališču pripomogla k izboljšanju varnosti na cestah. S trditvijo se delno strinja 29 % anketiranih (21 anketiranih moških in 28 anketiranih žensk). 13 % anketiranih (21 anketiranih moških in 28 anketiranih žensk) se delno strinja, da bi možnost hitre vožnje na dirkališču pripomogla k izboljšanju varnosti na cestah. 12 % anketiranih (7 anketiranih moških in 15 anketiranih žensk) se s trditvijo, da bi možnost hitre vožnje na dirkališču pripomogla k izboljšanju varnosti na cestah, ne strinja.

4.3 Načrt dirkališča narisan na fotografije dejanske lokacije

Kot smo že omenili, je glavni cilj raziskovalne naloge predstaviti idejo o izgradnji sodobnega dirkališča na zapuščenem delu glinokopa v Ormožu. Za bolj nazorno ponazoritev bomo idejo predstavili na dva načina. Umestitev ideje v prostor in postavitev objektov dirkališča bomo z roko narisali na fotografije dejanske lokacije s pomočjo poševne projekcije. S pomočjo računalniškega programa Inkscape 0,92 bomo narisali tloris celotnega dirkališča in dodali opise posameznih objektov.

4.3.1 Izbira lokacije

Na začetku smo najprej pregledali satelitske slike Ormoža z okolico in poiskali najbolj primerno lokacijo. Ugotovili smo, da bi bila za izgradnjo dirkališča najbolj primerna lokacija, ki se nahaja severno od obvoznice in samega mesta. Domačinom je ta lokacija znana pod imenom glinokop, ker je to območje, kjer lokalna tovarna opeke koplje glino. Za lokacijo smo izbrali veliko območje glinokopa, na katerem je glina že izkopana in se zato več ne uporablja. Že iz satelitske slike je razvidno, da je kljub odročnosti lokacija zaradi izrabe gline dobro dostopna iz dveh strani. Dostop do lokacije je možen z zahodne strani iz kraja Dobrava ter z vzhodne strani iz kraja Pavlovci. Iz satelitske slike vidimo tudi, da je lokacija primerna tudi zato, ker so najbližji stanovanjski objekti samo na zahodni strani, pa še ti so ločeni z gozdom. Na vseh ostalih straneh lahko opazimo samo gozdne površine in polja. Izbrano območje meri med 20 in 25 hektarjev (D. Vrbnjak, osebna komunikacija, 24. 2. 2020).

4.3.2 Izbira lokacije in varovanje narave

Pri izbiri lokacije nismo pozabili na varovanje in ohranjanje narave. Izbran del zemljišča je dovolj oddaljen od naravnega rezervata Ormoške lagune in reke Drave, zato z izvajanjem dejavnosti na dirkališču ne bi vznemirjali ali ogrožali živali, predvsem raznih ptic in motili obiskovalcev. S tem, da bi ob najbolj izpostavljenem delu dirkališča postavili protihrupno ograjo, bi pred hrupom zaščitili dele naselja Dobrava. Glede na to, da je zemljišče planirano kot nova industrijsko-obrtna cona in je v celoti zazidljivo (D. Vrbnjak, osebna komunikacija, 24. 2. 2020), lahko sklepamo, da ni nobenih okoljevarstvenih zadržkov. Lokacija tudi

ni primerna za kmetijske površine ali pogozdovanje, ker je rodovitna zemlja na tem območju odstranjena zaradi izkopa gline.

4.3.3 Ogled in fotografiranje izbrane lokacije

Naslednji korak je bil ogled lokacije in fotografiranje. Ko smo prišli tja smo ugotovili, da je zaradi izkopa gline, celotna površina vsaj 7 metrov nižje od roba gozda, kar na satelitski sliki ni vidno. Lokacija ima že sedaj podobo stadiona, kar je vidno na naslednji fotografiji (slika 8).



Slika 10: Tjaš, Noel in Jure na ogledu lokacije, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.

Opazili smo tudi, da je z južne in zahodne strani zaradi višine mogoče videti 70 % površine, ki bi služila izgradnji, kar je vidno na sliki 9 in 10.



Slika 11: Pogled z južne strani proti vzhodu, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.



Slika 12: Pogled z južne strani proti zahodu, glinokop Ormož, 15. 1. 2020.

Pri fotografiranju lokacije smo ugotovili, da bi za boljšo predstavo rabili fotografije dejanske lokacije iz zraka. Za pomoč smo zaprosili Denisa Žurana, bivšega učenca naše šole, ki je lastnik drona. Denis nam je tako fotografiral lokacijo iz različnih višin in različnih zornih kotov, tako da smo dobili najboljši vpogled na izbrano lokacijo (slika 11).



Slika 13: Fotografija celotnega območja narejena z dronom, celotno območje glinokopa, 25. 1. 2020.

Z dovoljenjem Denisa Žurana.

4.3.4 Risanje načrtov na fotografije

Ko smo se lotili risanja inovacijskih predlogov v dejanske fotografije smo najprej naredili izbor fotografij, ki jih bomo uporabili. Izbrali smo 2 fotografiji. Prva fotografija (slika 10) je bila narejena z dronom, na njej je vidna celotna lokacija posneta z vzhodne strani. Druga izbrana fotografija (slika 11) pa prikazuje samo zahodni del lokacije, ki je zaradi oddaljenosti na prvi fotografiji slabo viden. Izbrani fotografiji smo večkrat natisnili s tiskalnikom in jih za lažje risanje povečali na A3 format.

Najprej smo narisali nekaj skic objekta in se o njih pogovorili. Preizkusili smo različne postavitve v lokacijo in na koncu izbrali možnost, za katero se nam je zdelo, da bo najbolj ustrezala lokaciji. Ko je bila okvirna ideja pripravljena, smo se lotili risanja na dejanske fotografije. Da smo risanje čim bolj prilagodili dejanskim fotografijam, smo uporabili pravila risanja v poševni projekciji in linearni perspektivi. Ugotovili smo, da je najbolje, da objekte dirkališča na fotografije dodajamo postopoma. Za oblikovanje dirkališča smo uporabili akrilne barve, čopiče in alkoholne flomastre.

Najprej smo se lotili oblikovanja steze. Stezo smo v lokacijo postavili tako, da zavzema velik del površine, ki ima obliko narobe obrnjene črke P. Ciljno ravnino smo postavili na zahodno stran iz dveh razlogov. Prvi razlog je bil, da bi ves hrup iz morebitnega ozvočenja obrnili v stran od stanovanjskih objektov. Drugi razlog je bil sama oblika terena. Na zahodni strani je namreč nivo steze veliko nižji od gozda, tako da bi bil pogled gledalcev na dogajanje zelo dober. Kot smo že omenili, je na tem delu mogoče videti vsaj 70 % predvidene površine.

Stezo smo narisali tako, da bi bila njena dolžina okoli 3 500 metrov in bi imela 17 zavojev. Ker površina ni popolnoma ravna, bi na stezi bilo nekaj rahlih vzponov in padcev, kar bi stezi dodalo določen karakter. Po pravilih FIA (Chimits, Granet, 1996) mora biti ciljna ravnina široka vsaj 12 metrov in dolga 250 metrov, kar smo tudi upoštevali. Upoštevali smo tudi, da mora prvi zavoj uporabnikom omogočiti hitrost najmanj 125 km/h in da mora biti ves čas enako širok, da ne bi prihajalo do trčenj. Stezo smo zasnovali tako, da bi jo obdajal vsaj 3 metre širok pas trave. Na zahtevnejših zavojih smo predvidevali izletne cone, ki bi bile iz gramoza. V zavojih smo dodali tudi robnike, ki omogočajo, da jih uporabniki hitreje izpeljejo. Celotna steza bi bila zaradi varnosti ograjena z visoko žičnato ograjo, pred njo pa bi uporabnike varovala nižja kovinska.



Slika 14: Na izbrano fotografijo smo najprej narisali načrt steze.

Ko je bil načrt steze narisan, smo naredili kopije in nadaljevali z risanjem objektov, ki so nujni za normalno delovanje objekta, kot je dirkališče. Najprej smo se osredotočili na prihod na dirkališče. Dovoz smo načrtovali iz smeri Pavlovci, ker je ta dovoz že sedaj bolj pogosto uporabljen kot iz smeri Dobrave, pa še lažje je dostopen, ker je tik zraven obvoznice. S tem dovozom bi se morebitni obiskovalci izognili samemu mestu in bi tako bili manj moteči za prebivalce. Do samega objekta smo načrtovali asfaltirano cesto, ki bi se pred dirkališčem razširila tako, da bi bilo ob cestišču dovolj prostora za ureditev dodatnih parkirišč. Iz fotografij je namreč razvidno, da je za razširitev ceste dovolj prostora.

Nadaljnje objekte smo oblikovali tako, da smo se postavili v položaj morebitnega obiskovalca. Ko bi ta prišel do dirkališča, bi najprej imel možnost varno parkirati vozilo, s katerim se je pripeljal. Parkirišča smo uredili tako, da smo čim manj posegali v dejanski prostor in brez da bi dodatno krčili gozd. Levo od parkirišč smo predvideli glavni vhod na dirkališče. Glavni vhod smo oblikovali tako, da bi bil sestavljen iz dveh objektov. Z leve strani bi bil prostor, kjer bi obiskovalci ali uporabniki lahko dobili vse informacije o ponudbi, zraven pa bi bil prostor za gostinsko dejavnost in urejene sanitarije.

Leva stran te stavbe pa bi bila oblikovana v tribune. S teh tribun bi bil dober pogled na spodnji del dirkališča. Za umeščenost v naravni prostor bi ta objekt pokrivala zelena streha, na katero bi lahko dodali tudi elektrarno na sončno energijo. V primeru, da si obiskovalci ne bi želeli mesta na teh tribunah, bi imeli dve možnosti za ogled prireditev. Lahko bi se ob spodnjem delu steze po urejeni poti odpravili proti štartno-ciljni ravnini. Prireditve bi si lahko ogledali s te poti na travnatih površinah, ali pa bi se odpravili do tribun, ki smo jih načrtovali tako, da bi bile zgrajene na mestu, kjer je sama oblika zaradi izkopa glin že sedaj vidna. S teh tribun bi bil dober razgled na dogajanje v cilji ravnini in na velik del zgornjega dela dirkališča. Drugo možnost bi obiskovalci imeli, če bi se odpravili po poti, ki vodi ob desni strani steze. Ta pot bi jih pripeljala do tribun, ki smo jih načrtovali tako, da bi lahko spremljali dogajanje na ciljni ravni in skoraj celotni stezi.

Ob skrajnem levem robu dirkališča, tik zraven gozda, pa smo načrtovali službeno cesto, ki bi bila namenjena oskrbi dirkališča, vozilom, ki bi skrbela za varnost in redarjem. To cesto bi zavarovali z rampo, da bi jo lahko uporabljali izključno za brezhibno delovanje dirkališča. Ta cesta bi bila dovolj odmaknjena od prostorov namenjenim obiskovalcem. Ko smo končali z risanjem, smo spet naredili kopijo.



Slika 15: K načrtu steze smo dodali tribune, parkirišče, peš pot in dovoze

Na koncu smo narisali še razne dodatke. Med službeno potjo in potjo za obiskovalce, ki vodi do tribun, smo na veliko prazno travnato površino dodali še dva objekta, ki bi ju namenili najmlajšim obiskovalcem. Na to mesto smo dodali »cicistezo«, na kateri bi lahko otroci vozili električne gokarte ter igrišče z igrali. Ker smo ta del ločili od steze, bi lahko tudi takrat, ko se na stezi ne bi ničesar dogajalo, najmlajši obiskovalci uživali v ponudbi namenjeni izključno njim.

V skrajnem zgornjem desnem kotu, zraven službene poti, smo dodali še objekt, ki bi bil namenjen zaposlenim in varnostnikom, ki skrbijo za nemoten in varen potek dirkaških prireditev. Predvidevali smo, da bi tu poskrbeli tudi za medicinsko oskrbo.

Razmišljali pa smo tudi, kako bi še drugače lahko izkoristili objekt in njegovo širno okolico. Na objektu bi lahko izvajali razne druge dejavnosti, kot so različne prireditve in koncerti. Objekt bi lahko skozi celo leto uporabljali tudi kot sejenski prostor, na primer za prodajo rabljenih vozil (avtomobilov, motorjev, koles...) in pripadajoče opreme.

Ker je zraven dirkališča še ogromno prostora, smo razmišljali, da bi tudi ta prostor lahko izkoristili za razne dejavnosti. Ker je v okolici ogromno gozdnatih površin bi lahko dodali še adrenalinski park za najmlajše in odrasle, ter zunanji Paintball, katerega tudi ni v naših krajih. Območje okrog dirkališča bi primerno uredili za kolesarje in jim tako ponudili izkušnjo »terenskega« kolesarjenja, po za to primernih poteh. Ta kolesarska steza bi bila namenjena vsem tistim, ki si želijo urejenih kolesarskih poti po naravi. Kolesarsko stezo bi v primeru snega ponudili za izvajanje teka na smučeh, ki bi zagotovo pritegnil obiskovalce. Zraven kolesarske steze bi lahko uredili še primerno stežo za tek. Tek je v naših krajih postal zelo priljubljen in marsikdo si želi teka v naravi, kar je zagotovo bolj varno in tudi bolj zdravo (za obrabo sklepov). Menimo, da bi z široko ponudbo pritegnili tudi obiskovalce, ki imajo različne interese. S tem bi tudi poskrbeli, da bi objekt z okolico obratoval in »živel« skozi celo leto.



Slika 16: Dokončani načrt brez ciljne ravnine

Ker je na narisanim načrtu celotnega dirkališča zaradi oddaljenosti slabo vidna cilja ravnina, smo se odločili, da postavitve tega dela dirkališča predstavimo posebej. Postavitve objektov smo si najprej skicirali, nato pa jih čim bolj natančno narisali na izbrano fotografijo. Risali smo pogled, ki je mogoč s tribune na levi strani ciljne ravnine in poti, ki pripelje do tja. Ob ciljni ravnini smo načrtovali dva objekta, vsakega na eni strani steze. Oba objekta bi povezoval most, ki bi predstavljal štartno in ciljno črto, zato bi na mostu bil tudi štartni semafor. Ideja mostu se nam je zdela primerna, ker ponuja tudi dober pogled na stezo, tako da bi ga lahko ob pomembnih dogodkih uporabljali pokrovitelji in njihovi gostje. Na levi strani cilje ravnine bi bil izvoz v bokse. Bokse bi uporabljale ekipe in bi bili dovolj prostorni in udobni tudi za bolj številčne ekipe. Za boksi bi bil »paddock«, kot se imenuje prostor za boksi, namenjen ekipam in uporabnikom. Tam bi bil tudi prostor za tovornjake, s katerimi bi pripeljali opremo in dirkalnike. Dovoz bi potekal po službeni poti, ki vodi mimo parkirišč za obiskovalce. Med robom gozda in dirkališčem smo načrtovali proti zvočno ograjo. Kot zadnje smo dodali še reflektorje, ki bi omogočali več možnosti za uporabo samega objekta.

V prvi etaži nad boksi bi bil balkon, ki bi bil ponovno namenjen povabljenecem, izbrancem in pokroviteljem, občasno pa vsem obiskovalcem, odvisno od pomembnosti dogodka. Tu bi bil tudi gostinski lokal, ki bi skrbel za hrano in pijačo. Objekt na desni strani bi bil ponovno namenjen obiskovalcem in povezan s tribunami. Zraven smo načrtovali kontrolni stolp, namenjen vodstvu prirediteljev. S kontrolnega stolpa bi vodstvo imelo pogled na dogajanje pred boksi in ves čas radijsko zvezo s funkcionarji in varnostniki na stezi.

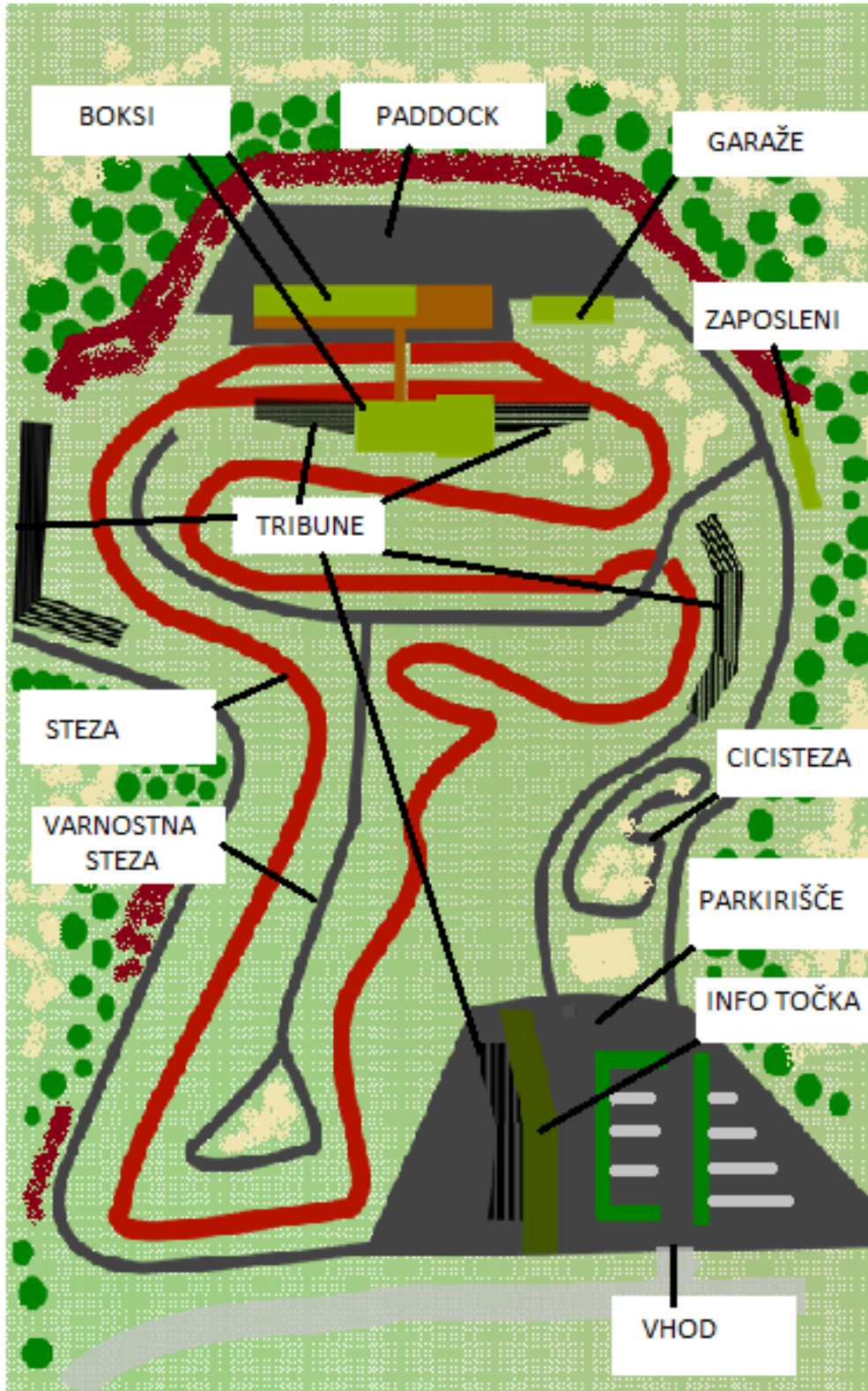


Slika 17: Načrt cilje ravnine

Na koncu manjka samo, da naše dirkališče poimenujemo. Ker ima vsako dirkališče ime, ki mora biti enostavno in zanimivo, smo naše dirkališče poimenovali Sloveniaring Ormož. Za takšno poimenovanje smo se odločili, ker si želimo, da bo za boljšo prepoznavnost ime mogoče uporabljati v različnih državah, ne da bi ga spreminjali. Želeli smo tudi, da bo enostavno in da združuje ime države ter občine, v kateri se nahaja. V primeru, da bi uspeli pridobiti investitorja, bi v poimenovanje dodali tudi njegovo ime, če bi seveda bila to investitorjeva želja.

4.4 Narisan tloris s pomočjo programa Inkscape

Celoten tloris dirkališča smo narisali s pomočjo računalniškega programa Inkscape 0.92. Načrt smo narisali tako, da je vsak narisal samo en del, potem pa smo vse dele združili skupaj. Na koncu smo dodali še opise posameznih objektov.



Slika 18: Tloris načrtovanega objekta

5. RAZPRAVA

Ker nas in mnoge družijo interes za vse, kar je povezano z avtomobilizmom in avtomobilističnimi športi, kot so razna tekmovanja iz formule, kartinga in drugih tovrstnih preizkušenj. Ker so možnosti tovrstnih tekmovanj v Sloveniji slabo izkoriščene, razen nekaj preizkušenj iz kartinga in relija, smo začeli razmišljati, kako bi lahko v Ormožu začeli razvijati avtomobilistične športe. S tem bi Ormož pridobil prepoznavnost v slovenskem prostoru in tudi v tujini ter možnost razvoja različnih podjetniških priložnosti, ki so povezane z razvojem te panoge. Izgradnja dirkališča predstavlja namreč priložnost za različne ljudi, od investorjev, športnikov, organizatorjev tekmovanj, managerjev, lastnikov športnih klubov, gostincev, mehanikov, pa vse do prodajalcev gum. V prid ideji govori tudi dejstvo, da so podatki o prehitrih voznikih na naših cestah še vedno zaskrbljujoči.

Anketni vprašalnik nam je služil, da smo pridobili odgovore najprej na širše zastavljena raziskovalna vprašanja in na vprašanja, ki so se nam porodila med intervjujem z gospodom županom Danijelom Vrbnjakom. Tako smo poskrbeli, da naša raziskovalna naloga ni sama sebi namen, morda pa zbudimo zanimanje investorjev in se naše mladostne želje po razvoju avtomobilističnih športov v našem domačem kraju uresničijo.

V anketni vprašalnik je bilo zajetih 169 anketirancev in pri tem jih je bilo 89 % v starosti do 50 let. Menimo, da so ugotovitve dokaj realne, ker smo anketirali skoraj enak odstotek moški in žensk (51 % moških in 49 % žensk). Verjamemo da bi bili rezultati drugačni, če bi anketirali več moških kot žensk, ker so moški večji ljubitelji dirkališč in dogajanj na njih, kar je razvidno tudi iz naše ankete. Iz rezultatov je namreč mogoče razbrati, da bi našo idejo podprlo več moških kot žensk in da bi ga tudi pogosteje obiskovali.

V **hipotezi H1** smo trdili, da več kot polovica občanov Občine Ormož podpira gradnjo dirkališča v glinokopu. Rezultati anketnega vprašalnika so pokazali, da bi 77 % vseh vprašanih podprlo idejo o izgradnji dirkališča na območju glinokopa v Ormožu. **H1 lahko v celoti potrdimo.** Anketirani so svojo odločitev utemeljili s trditvijo, da dirkališče privabi turiste, da bi bil Ormož z dirkališčem bolj prepoznaven, da bi bilo dirkališče nekaj novega v Ormožu, da bi na ta način pridobili več delovnih mest, da bi dirkališče mlade prepričalo, da ostanejo v Ormožu in da bi imeli večji dobiček.

S **hipotezo H2** smo raziskali, ali je dirkališče najprimernejša dejavnost za zapuščeno območje glinokopa. Župan Občine Ormož Danijel Vrbnjak nam je v intervjuju povedal, da je v prostorskem načrtu ta prostor sicer predviden za industrijsko gradnjo. Povedal je tudi, da nismo prvi, ki dajemo tako pobudo in da je imel na mizi tudi pobudo za strelišče. Prepričan je, da je ozemlje glinokopa veliko približno od 20 do 25 ha, tako da bi se dalo marsikaj narediti in da v primeru, da se najde investitor občina takoj podpre projekt. Prepričan je, da bi dirkališče lahko privabilo veliko ljudi v Ormož in da bi bila to zelo dobra poslovna priložnost, ki bi pripomogla k razvoju turizma in gospodarskih panog. Direktor Avtocentra Ormož Jernej Bratuša nam je v intervjuju povedal, da je ideja zelo dobra tudi za mlade, ki se radi vozijo hitro z različnimi motorji. Po njegovem mnenju je bolje, da to delajo na dirkališču kot pa na cestah. Z obema se strinja 31 % vseh anketiranih, ki so navedli, da bi v zapuščenem območju glinokopa naredili dirkališče. Ker se samo 31 % vseh anketiranih strinja s H2, ki trdi, da se večina anketiranih strinja, da je za glinokop najprimernejša aktivnost dirkališče **H2 ne potrjujemo.**

Svoje raziskovalno vprašanje, ali občani v ideji izgradnje dirkališča vidijo možnost za gospodarski razvoj, smo preverjali v **hipotezi H3**, v kateri smo trdili, da več kot polovica občanov Občine Ormož vidi v dirkališču možnost za gospodarski razvoj Ormoža. 82 % vseh anketiranih je odgovorilo, da je dirkališče ena od možnosti za opuščeno območje glinokopa. Anketirani so prepričani, da bi dirkališče privabilo turiste in da bi bolj pripomoglo k prepoznavnosti Ormoža. S tem se strinjajo tudi vsi naši intervjuvanci. Tako tudi **H3 potrjujemo.**

Poseben izziv za nas je bilo risanje načrta objekta, kar smo preverjali v **hipotezi H4**, v kateri smo trdili, da je načrt objekta možno narisati na dejanske fotografije izbranega območja. Prvi pogoj za risanje je bil pridobitev ustreznih fotografij, na katerih bo vidno celotno območje. Na srečo nam je na pomoč priskočil Denis Žuran, ki je naredil fotografije celotnega območja z dronom. Risali smo v poševni projekciji, zato smo s tem prilagajali narisane objekte dejanskemu prostoru. Risali smo s prosto roko in ravnili, uporabili

pa akrilne barve, čopiče in alkoholne flomastre. Dirkališče smo načrtovali postopoma, tako da smo na koncu dobili dva načrta, vmesne faze pa smo dokumentirali s fotokopijami. Najprej smo se lotili oblikovanja steze, opremili smo jo z vsemi potrebnimi objekti. Pri načrtovanju steze nismo pozabili na bližnje stanovalce in varovanje okolja. V ta namen smo načrtovali protihrupne ograje. Nato smo se postavili v položaj obiskovalca in skušali zagotoviti njegove potrebe ob obisku dirkališča (parkirišče, dober pogled na stezo, gostinske objekte, sanitarije ...). Posebno pozornost smo namenili najmlajšim in zanje predvideli »cicistezo«. Pri risanju nismo pozabili na zaposlene, zdravstveno in varnostno službo. Ciljna ravnina je bila v načrtu slabo vidna, zato smo se odločili, da jo predstavimo posebej. Ko smo imeli vse narisano, smo želeli preveriti, ali se da tloris narisati z računalniškim programom. Učitelj Roman Bobnarič nam je pomagal pri delu s programom Inkscape 0.92, s katerim smo narisnemu tlorisu dodali še opise objektov. S tem smo tudi **H4 potrdili**.

Vsi intervjuvanci so bili nad našo idejo navdušeni. Župan Občine Ormož Danijel Vrbnjak je v intervjuju povedal, da bi se tudi sam z veseljem preiskusil na takem dirkališču, kljub temu da ni ravno velik navdušenec nad tovrstnimi tekmovanji. Poudaril je tudi, da bi bilo iskanje investitorja zelo pomembno, ker bi naša ideja postala realnost, česar si vsekakor zelo želimo. Direktor Avto centra Ormož Jernej Bratuša je poudaril, da je ideja o gradnji dirkališča zelo dobra, da bi njegovo podjetje na dirkališču lahko imelo »roadshow« in testne vožnje za svoje avtomobile. Koristilo bi jim predvsem zato, ker bi imeli možnost voženj in testiranja z neregistriranimi vozili. Milan Klemenc je poudaril, da Slovenija tak objekt potrebuje in da moramo imeti mladi velike sanje, da jih lahko uresničimo kot odrasli.

6. ZAKLJUČEK

Zaključimo lahko tako, da je izgradnja dirkališča na zapuščenem delu glinokopa v Ormožu zagotovo priložnost, s katero bi Občina Ormož pridobila prepoznavnost in možnost za gospodarski razvoj, s tem pa tudi nova delovna mesta. Z uresničitvijo našega načrta in ideje bi, glede na rezultate ankete in opravljene intervjuje, v Ormož privabili obiskovalce, ki bi imeli možnost preizkusiti se v dejavnostih, ki bi jih ponujali. Lahko pa bi se prišli le sprostit ob kavi in opazovat otroke med igro. Z uporabljenimi metodami dela smo pripravili načrt tako, da smo upoštevali značilnosti območja v katerega dirkališče umeščamo in da smo vključili vse potrebno kar vrhunsko dirkališče potrebuje. Pri risanju smo bili pozorni tudi na zunanjo podobo objektov, zato da smo jih čim bolj povezali z okoljem.

Kaj smo naredili?

- ✓ Pridobili smo mnenje občanov Občine Ormož različnih starostnih skupin, ker nas je zanimalo, če bi idejo o izgradnji dirkališča na zapuščenem delu glinokopa podprli ter njihove razloge za odločitve.
- ✓ Načrt dirkališča z vsemi našimi idejami smo zaradi lažje predstavljenosti narisali na dejanske fotografije lokacije, tloris pa z računalniškim programom.
- ✓ Narisane načrte in rezultate smo predstavili županu Občine Ormož Danijelu Vrbnjaku. Načrtovana ideja se mu je zdela zelo dobra, ker bi objekt bil edinstven v slovenskem prostoru.
- ✓ Rezultate in načrte smo predstavili direktorju Avtocentra Ormož, ki je bil nad predstavljeno idejo navdušen, ker bi s tem tudi podjetje, katerega vodi, dobilo nove možnosti za širitev in promocijo dejavnosti, ki jo izvajajo. Povedal je tudi, da tudi nekateri iz njegovega podjetja obiskujejo dirkališča v tujini in da bi si zagotovo želeli dirkališča v domačem okolju.
- ✓ Raziskovalno nalogo smo v okvirju razrednih ur predstavili učencem tretje triade naše šole. S predstavitvijo smo želeli učencem predstaviti raziskovalno delo in jih k temu tudi spodbuditi.

Kaj še nameravamo storiti?

- Raziskovalno nalogo bomo predstavili staršem učencev OŠ Ormož in jih s tem spodbudili, da bodo usmerili svoje otroke v raziskovalno delo. Mogoče pa pridobimo kakega investitorja?
- Rezultate raziskovalne naloge bomo predstavili tudi kot podjetniško idejo na Podjetniškem natečaju za slovenske osnovnošolce in srednješolce, ki ga organizira Fakulteta za ekonomijo in informatiko Novo mesto.
- Rezultate raziskovalne naloge bomo posredovali tudi Javni razvojni agenciji Občine Ormož.
- Kratek povzetek in načrte bomo razstavili v avli Občine Ormož.

7. LITERATURA

- Center kartinga in moto športa. (b.d.) Na AMZS Center kartinga in moto športa. Pridobljeno 29. 1. 2020 s <https://www.amzs.si/center-sporta/o-nas>
- Chimits, X. in Granet, F. (1996). Dirkalni leksikon Formule 1: Renault. Murska Sobota: Pomurska založba.
- Država negativno do dirkališča. (marec 2020). Avtofokus, št. 247, str. 113.
- Gill, P. (2012). A truly global sport. Pridobljeno 20. 1. 2020 s <http://www1.skysports.com/formula-1/news/22058/7283408/A-truly-global-sport>.
- Hamilton, M. (2015). Grand Prix Circuits: Maps and statistics from every Formula one track. London: HarperCollins Publishers.
- Autodromo Nazionale Monza. (b.d.) Na Wikiwand.com. Pridobljeno 25. 1. 2020 s [https://www.wikiwand.com/sl/Autodromo Nazionale Monza](https://www.wikiwand.com/sl/Autodromo_Nazionale_Monza)
- Hungaroring. (b.d.) Na Hungaroring.hu. Pridobljeno 28. 1. 2020 s <https://hungaroring.hu/en>
- Mestek, M. (2011). Poslovni načrt za dirkališče. Diplomsko delo. Univerza v Ljubljani: Ekonomska fakulteta.
- Poligon Gaj. (b.d.) Na Wikipedija prosta enciklopedija. Pridobljeno 30. 1. 2020 s https://sl.wikipedia.org/wiki/Poligon_Gaj
- Prebil, G. (2010). Dirkališče za vse državljane. Pridobljeno 19. 1. 2020 s <https://www.zurnal24.si/avto/dirkalisce-za-vse-drzavljan-79767>.
- Red Bull Ring. (b.d.) Na Projekt-spielberg.com. Pridobljeno 26. 1. 2020 s <https://www.projekt-spielberg.com/en/the-spielberg/red-bull-ring>
- Veliki splošni leksikon: druga knjiga: C-G. (1998). Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Vozniki – ogroženi ali ogrožujoči. (b.d.) Na Javna agencija republike Slovenije za varnost prometa. Pridobljeno 10. 1. 2020 s <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>
- Zupančič, A. (2017). Dirkališče kot priložnost za zaslužek. Pridobljeno 10. 1. 2020 s <https://www.dnevnik.si/1042776054>.

4. Ali bi vi obiskali dirkališče Sloveniaring? DA NE

Če ste na vprašanje odgovorili z DA, prosimo, da navedete, kako pogosto bi obiskali dirkališče?

- a) 1 x tedensko b) 2–3 krat tedensko c) 1 x mesečno
 č) Več kot 3 x mesečno d) 2 x letno e) Večkrat letno

5. Ali mislite, da bi Sloveniaring zelo pripomogel h gospodarskemu razvoju Občine Ormož? Svoj odgovor prosim utemeljite.

- a) DA, ker _____
 b) NE, ker _____

6. Prosimo, da ocenite, kako se strinjate z naslednjimi trditvami (se ne strinjam, delno se strinjam, vseeno mi je, delno se strinjam, popolnoma se strinjam).

	Se ne strinjam.	Malo se ne strinjam.	Vseeno mi je.	Delno se strinjam.	Se strinjam.
Izgradnja dirkališča bi pomembno vplivala na prepoznavnost Ormoža.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Z dirkališčem bi Ormož pridobil nova delovna mesta.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Izgradnja dirkališča bi pripomogla k razvoju različnih gospodarskih panog (turizem, storitvene dejavnosti, gostinstvo, tehnične panoge ...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Izgradnja dirkališča ne bi imela negativnega vpliva na okolje, če bi bil objekt zgrajen temu primerno (protihrupna ograja, primerna umestitev v prostor ...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Možnost hitre vožnje na za to namenjenem in primernem prostoru bi pripomogla k izboljšanju varnosti na cestah.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Prosimo, označite vaš spol. a) Moški b) Ženski

8. Kateri starostni skupini pripadate?

- a) Do 15 let.
 b) 15–20 let.
 c) 21–29 let.
 č) 30–49 let
 d) 50–64 let.
 e) 65–75 let.
 f) Nad 75 let.

9. Kakšna je vaša najvišja dokončana izobrazba?

- a) Nedokončana osnovna šola.
- b) Dokončana osnovna šola.
- c) Poklicna šola.
- č) Srednja šola.
- d) Univerzitetna izobrazba.
- e) Magisterij, doktorat.

10. Kakšen je vaš trenutni zaposlitveni status?

- a) Zaposlen.
- b) Samozaposlen.
- c) Brezposeln.
- č) Upokojenec.
- d) Dijak ali študent.
- e) Učenec.
- f) Ne želim odgovoriti.
- g) Drugo (Prosimo, navedite):_____.

INTERVJU (PRILOGA B2): INTERVJU Z ŽUPANOM OBČINE ORMOŽ DANIJELOM VRBNJAKOM

1. Velik del glinokopa je zapuščen. Ali ste že kdaj razmišljali, kako bi lahko to območje obudili in izkoristili in za katero dejavnost?

V prostorskem načrtu je sicer ta prostor predviden za industrijsko gradnjo. Moram reči, da je pobuda okoli dirkališča v ormoškem glinokopu že bila, ena od pobud je bila tudi center za strelišče. Ozemlje glinokopa je veliko približno od 20 do 25 ha, tako, da bi se dalo marsikaj narediti, zakaj pa ne razmišljati tudi o dirkališču, konec koncev smo turistično področje. Ta zadeva bi lahko tudi privabila kar nekaj ljudi sem v Ormož. Menim, da lahko še dolgo razmišljamo o tem, kaj bi lahko bilo v glinokopu in ena izmed opcij je zagotovo lahko tudi to. Vse pa je odvisno od investitorja, kdo pride, je pa res, da je že bila ena ideja ne dolgo nazaj, ki je bila tudi podobna. Sicer nisem specialist na tem področju, ampak vem, da hodijo preko na Hrvaško, tako da bi taka stvar v Sloveniji prišla v poštev, ker bi potem to bila redkost v Sloveniji, pa tudi vedno več je takih navdušencev, ki se adrenalinsko tu lahko izkažejo.

2. Kakšno je vaše mnenje o naši ideji, da bi v tem delu glinokopa zgradili vrhunsko dirkališče, na katerem bi se lahko odvijale razne dirkaške prireditve, namenjen pa bi bil tudi tistim, ki želijo preizkusiti svoje vozniške sposobnosti, zadovoljiti željo po hitrosti ali samo svoja vozila?

Ideja sigurno je za premisliti in se potem odločiti, ali bi šli v tako smer.

3. Ali menite, da bi izgradnja dirkališča Sloveniarig pripomogla h gospodarskemu razvoju občine ter njeni prepoznavnosti doma in v tujini?

Sigurno, tako kot sem povedal. To je ena izmed takih zadev, ki je redka in se jo da zelo lepo povezati s turistično ponudbo. Zagotovo bi takšen objekt v Ormož privabil zelo veliko gostov. Glede na to, da imamo v Ormožu nove namestitve in da nam je uspelo prodati zapuščen hotel, menim, da bi mesto s tem dobilo nov zagon. To je ena taka specifična ideja, za katero menim, da bi lahko bila zelo uspešna in od katere bi lahko marsikdo imel korist. Zato mislim, da ideja ni slaba.

4. Ali ste tudi sami ljubitelj katerega izmed avto-moto športov?

To pa žal ne. Nič, kar se motorjev in hitrosti tiče. Včasih si tudi mogoče pogledamo kako dirko Moto GP ali pa Formule 1

5. Ko smo raziskovali za našo nalogo, smo našli kar nekaj podatkov o podobni ideji nekoč. Zakaj menite, da je ostalo zgolj pri ideji?

Pri ideji je verjetno ostalo zato, ker je pri takih objektih vse odvisno od investitorja. Pomembno je, da se pridobi nekdo, ki je pripravljen investirati v idejo, ker izgradnja takega objekta po mojih ocenah zagotovo stane okrog 100 milijonov evrov. Verjetno bi bilo mogoče nekaj sredstev pridobiti iz Evropske unije, natančneje Evropskih skladov, kateri finančno podpirajo investicije za razvoj ogroženih regij.

6. Ali bi si tudi sami želeli preizkusiti lastne vozniške sposobnosti na objektu, ki je namenjen prav temu?

Kasneje sigurno, ker to bi tudi lahko služilo kot nek poligon. To bi se dalo zelo dobro izkoristiti ne samo za dirkanje in za sproščanje adrenalina, ampak po mojem mnenju tudi za kakšna testiranja, kot ima AMZS center varne vožnje. Nek del pa bi bil lahko namenjen vsem, ki želijo preizkusiti lastne sposobnosti.

INTERVJU (PRILOGA B3): INTERVJU Z DIREKTORJEM AVTOCENTRA ORMOŽ JERNEJEM BRATUŠO

1. Kakšno je vaše mnenje o naši ideji, da bi v Ormožu zgradili vrhunsko dirkališče, na katerem bi se lahko odvijale razne dirkaške prireditve, namenjen pa bi bil tudi tistim, ki želijo preizkusiti svoje vozniške sposobnosti, zadovoljiti željo po hitrosti ali samo svoja vozila?

Ideja je dobra, ki je že bila v preteklosti. In tudi za mlade, ki se radi vozijo hitro z različnimi motorji, je bolje, da to delajo na dirkališču kot pa na cestah. Sam projekt je verjetno kar velik zalogaj, kolikor te stvari o moto športu poznam. V primeru, da če pritegneš kakega dobrega vlagatelja in z podporo občine se da iz tega marsikaj narediti, ker je glinokop prazen in nekoristen in se mi zdi škoda, da ga nebi izkoristili, saj bi čez 10 let tam vse zaraslo. Tako da ideja je dobra, predvsem za našo okolico, kjer se nič ne dogaja.

2. Ali menite, da bi lahko tudi vaše podjetje uporabljalo takšen objekt (za testne vožnje novih in rabljenih vozil), če bi ga imeli v bližini?

Seveda, predvsem za testne vožnje in za kakšne »roadshowe«, ker bi si zmanjšali strošek. Recimo v našem primeru naši avtomobili ne bi rabili biti registrirani, kar pomeni da avto lahko pripeljemo naravnost na lokacijo in je tam zadeva lažja, ker zdaj tega ne moremo narediti nikjer. Tu bi lahko bile tudi predstavitve kakšnih športnih avtomobilov, ker Renault ima športno serijo vozil Renault Cup in bi to bilo lahko tudi zanimivo. Poznam tudi prodajalca v Slovenski Bistrici FPL Pušnik, ki ima prav tako prodajo vozil Renault in včasih imajo tam takšne prireditve, sicer ne vem kje to tam izvajajo, ampak je zadeva dobra.

3. Ali menite, da bi izgradnja dirkališča Sloveniaring pripomogla h gospodarskemu razvoju občine ter njeni prepoznavnosti doma in v tujini?

Absolutno, ker recimo da se dobi dirka, ki sicer ni nujno da je svetovnega merila, da je vsaj lokalnega ali evropskega merila, potegne to za seboj zelo veliko ljudi, ki lahko s tem nekaj zaslužijo, se promovirajo in tako naprej. V tem primeru je to že promocija občine. V moto športu se vrta zelo veliko denarja in je to zelo dobro če prideš tako daleč.

4. Kako gledate na projekt z vidika poslovne ideje? Ali menite, da bi lahko bilo uspešno?

Tako kot sem že povedal, mislim da ja. Seveda je pomembna investicija, kako projekt izpeljati in dobiti ljudi v to zadevo. Vem tudi, da se nekaj naših zaposlenih vozi nekajkrat letno na hrvaški Grobnik, kamor hodijo dirkat z motorji. Zagotovo bi dirkališče obiskali večkrat, če bi bilo v domačem kraju in takih, kot so ti naši fantje, je zagotovo veliko več.

5. Ko smo raziskovali za našo nalogo, smo našli kar nekaj podatkov o podobni ideji nekoč. Zakaj menite, da je ostalo zgolj pri ideji?

Najverjetneje zaradi neposluha občine. Tudi v naši okolici se veliko ljudi s takim športom ne ukvarja. Sicer je v Središču ob Dravi bilo tudi nekaj poskusov z relijem in zdaj imajo dirko s klasičnimi motorji, drugo kot to pa ne. Se je pa nekaj tudi govorilo o motokrosu, da bi se gradila motokros steza, kar je malo manjši zalogaj, recimo taka kot je tista v Mačkovcih. Ali pa, da bi začeli na nekem nižjem nivoju in bi postopoma šli višje.

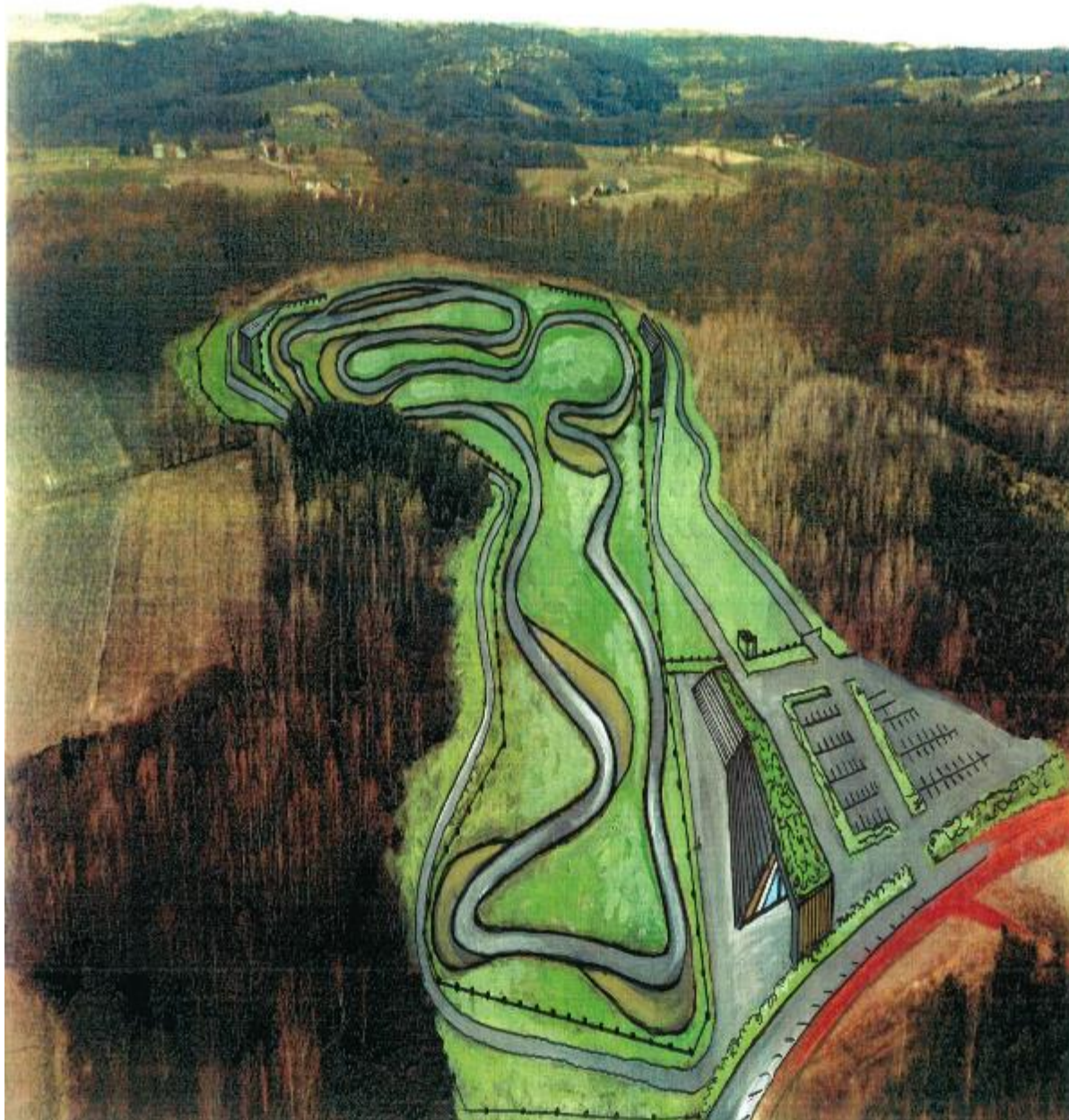
6. Ali ste tudi sami ljubitelj katerega izmed avto-moto športov?

Seveda, ker drugače nebi bil v tem poslu. Ko sem se s tem začel ukvarjati, sem bil ljubitelj Formule 1 in sem tudi hodil na skoraj vse dirke, ki so bile v okolici.

7. Ste že kdaj preizkusili svoje dirkaške sposobnosti na kakem za to namenjenem objektu?

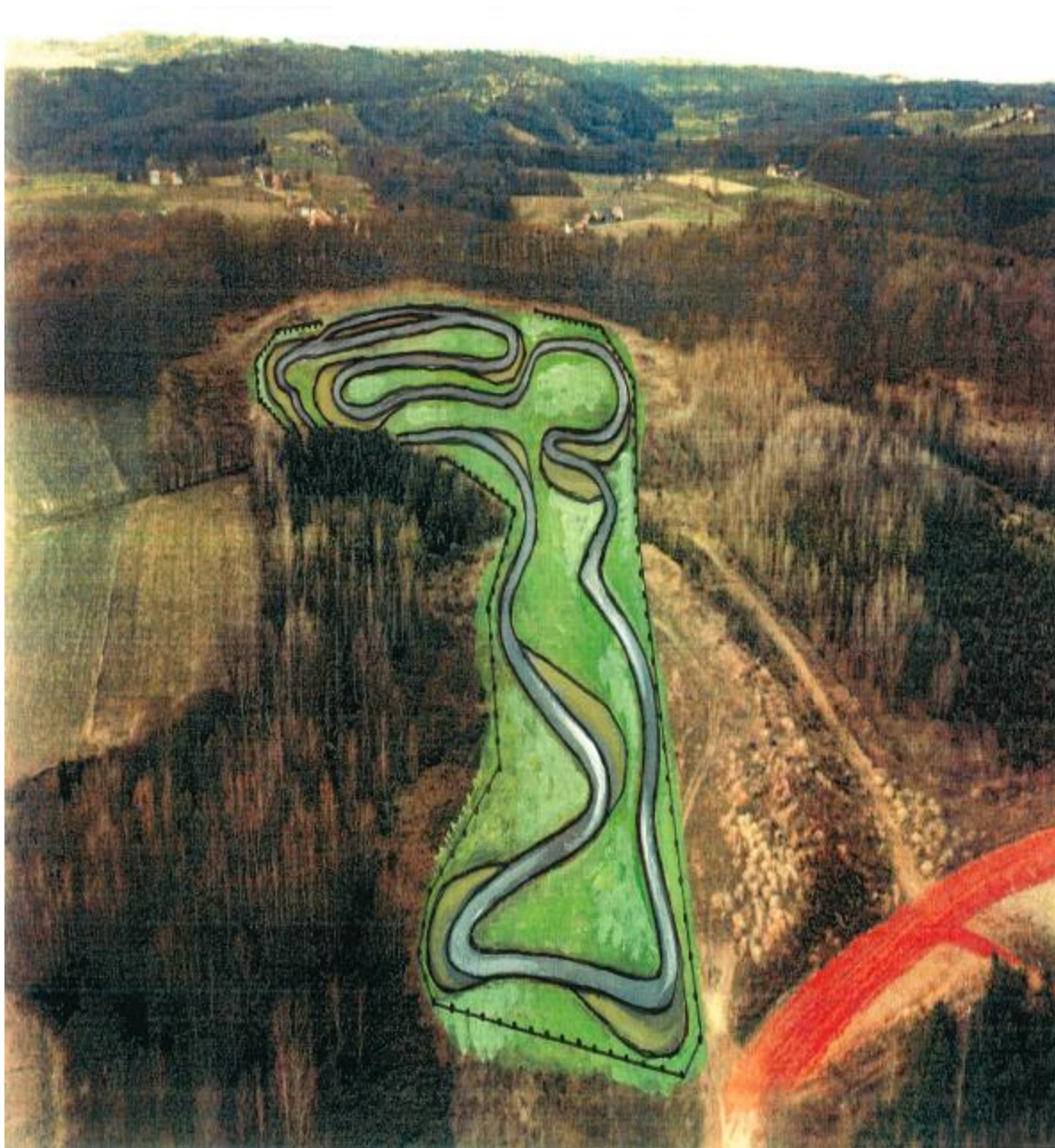
Tudi to sem že poskusil. Bili smo povabljeni na testiranje gum na ÖAMTC Ring v Avstriji, kjer je vse na visokem nivoju. Tam smo imeli možnost preveriti naše dirkaške sposobnosti, torej ne samo osnove varne vožnje, kot recimo na Vranskem, ampak so nas konkretno naučili, kako se pelje čez ovinek z maksimalnimi vrtljaji in maksimalno hitrostjo. Tako da ja, to priložnost sem imel do zdaj samo enkrat, je pa to zanimiva zadeva, ker imajo to tam lepo urejeno. Je pa to zelo ogromen objekt, kot je na primer Red bull ring, tako da je to gromozansko.

NAČRT DIRKALIŠČA (PRILOGA C1): NAČRT STEZE, NARISAN NA FOTOGRAFIJO LOKACIJE.



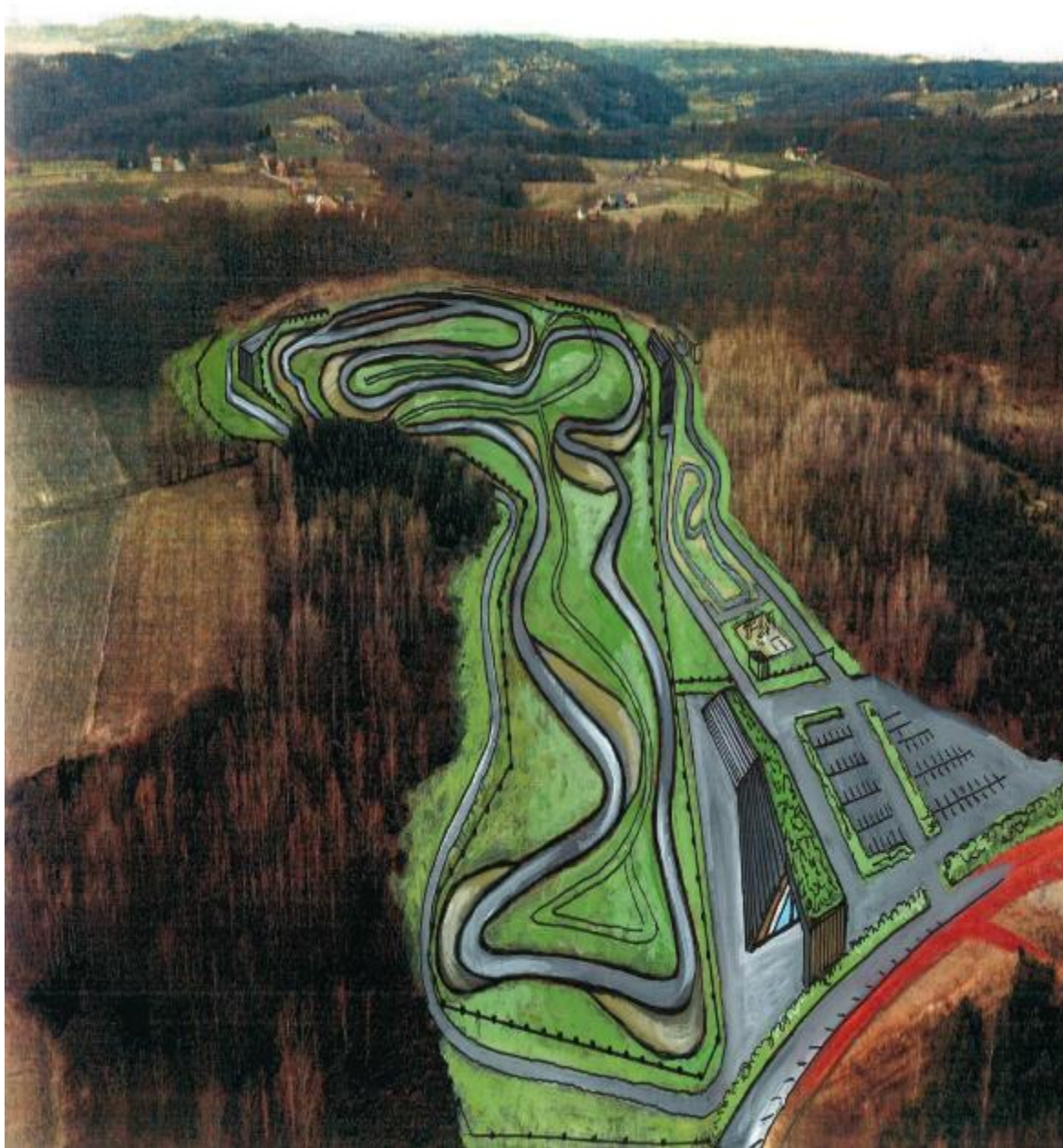
Slika 19: Načrt steze, narisano na fotografijo lokacije.

NAČRT DIRKALIŠČA (PRILOGA C2): NAČRT STEZE, TRIBUN IN OBJEKTOV, NARISAN NA FOTOGRAFIJO LOKACIJE.



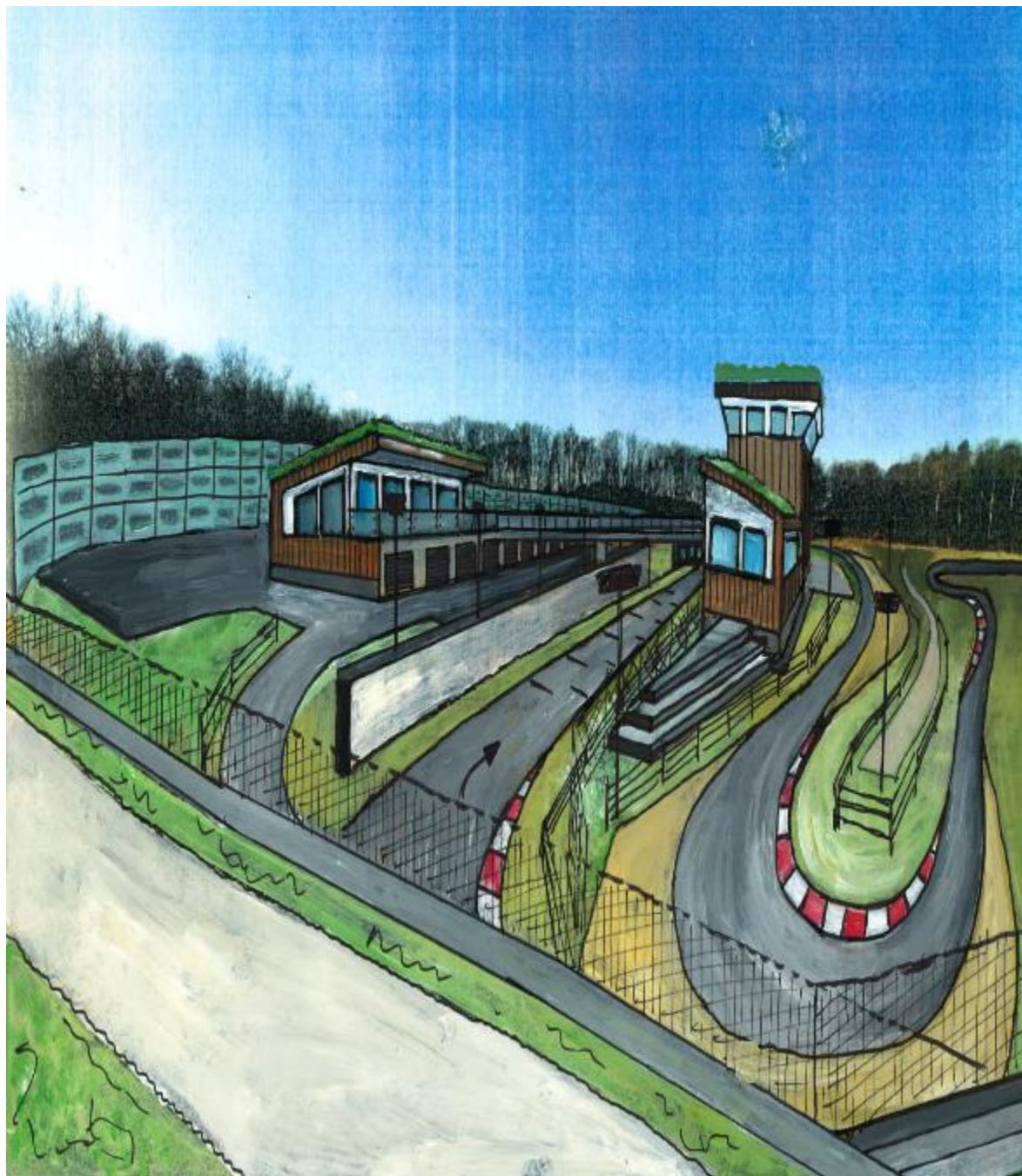
Slika 20: K načrtu steze dodani pripadajoči objekti narisani na fotografije lokacije.

NAČRT DIRKALIŠČA (PRILOGA C3): DOKONČAN NAČRT STEZE (BREZ CILJNE RAVNINE), NARISAN NA FOTOGRAFIJO LOKACIJE.



Slika 21: Dokončan načrt dirkališča brez ciljne ravnine narisana na fotografijo lokacije.

NAČRT DIRKALIŠČA (PRILOGA C4): NAČRT CILJNE RAVNINE, NARISAN NA FOTOGRAFIJO LOKACIJE.



Slika 22: Načrt ciljne ravnine narisan na fotografijo lokacije.