

Raziskovalna naloga: poslovna priložnost izgradnje dirkališča



Janja Rudolf, profesorica likovne umetnosti, Osnovna šola Ormož

Sodobne šole si ne moremo predstavljati brez spodbujanja raziskovanja in razvijanja podjetniških idej. V prispevku predstavljam primer dobre prakse, kako so učenci razvili podjetniško idejo in raziskali odnos do ideje v lokalni skupnosti. Predstavljena ideja je nastala iz interesa za avtomobilizem in avtomobilistični šport. Ker so možnosti tovrstnih udejstvovanj v Sloveniji slabo izkoriščene, smo začeli razmišljati, kako bi lahko v Ormožu začeli razvijati avtomobilistične športe. Ker je prvi pogoj za razvoj te panoge primerna infrastruktura, smo začeli z razvijanjem načrta dirkališča. Za lokacijo smo izbrali območje glinokopa, saj 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.

1 Uvod

V okviru raziskovalnega dela sem se skupaj z učenci lotila razvijanja podjetniške ideje, ki je nastala iz interesa za avtomobilizem in avtomobilistični šport. Ker so možnosti tovrstnih tekmovanj v Sloveniji slabo izkoriščene, 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 nepriklagenosti hitrosti življenje izgubi vsaka druga smrtna žrtev, najbolj pa so ogroženi mladi med 18. in 24. letom (Vir 1). Nekateri so se zato že odločili in preusmerili željo po adrenalinu in hitrosti na za to primerne objekte, katerih pa v naši državi ni in se morajo zato voziti v tujino.

Ker je prvi pogoj za razvoj te panoge primerna infrastruktura, smo začeli z razvijanjem načrta dirkališča. 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. Želeli smo tudi izvedeti, ali bi občani različnih starostnih skupin podprli idejo in njihovo mnenje o pomenu take vrste objekta za občino. Zanimalo nas je tudi njihovo poznavanje podobnih objek-

tov doma in v tujini ter njihovi predlogi za obuditev glinokopa. Za mnenje o ideji smo zaprosili tudi župana občine Ormož g. Danijela Vrbnjaka. Možnost uporabe takega objekta in mnenje smo preverili pri direktorju Renault centra Ormož g. Jerneju Bratuši.

2 Kaj je dirkališče?

Dirkališče je največkrat umetno pripravljena športna naprava za dirke, namenjena za dirke vozil, športnikov ali živali (Veliki splošni leksikon 1998, 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 Grannet 1996).

3 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 dvo- ali štirikolesniki. Na 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 danes 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 avtošport AŠ2005 vložena peticija. Peticija je apelirala na ureditev stanje 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).

4 Poslovni načrt

Lotili smo se iskanja primerov poslovnega načrta za izgradnjo in poslovanje dirkališča in ga našli v diplomski nalogi 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 splečala, oziroma če se nam bo investicija povrnila, kajti ni nujno, da je poslovna ideja tudi poslovna priložnost« (Mestek 2011). 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. V prid visokemu znesku investicije lahko izpostavimo dejstvo, da gre v našem primeru za dolgoročno investicijo, ker bi dirkališča lahko uporabljali vsaj 20 let, brez da bi ga spreminjali. Kot na potencialne investitorje bi lahko računali na AMZS, ker le-ta podpira gradnjo dirkališča v Sloveniji, na mednarodno avtomobilistično zvezi (FIA) in mednarodno motoristično zvezo (FIMA) (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.

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 zaradi visoke investicije pričakovati negativno donosnost, se bo pa 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, 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).

5 Intervju z županom g. Danijelom Vrbnjakom

Za intervju z županom smo se odločili zato, ker smo želeli pridobiti njegovo mnenje. Zanimal nas je predvsem njegov pogled na idejo ter smiselnost izgradnje za občino. Na pogovor k županu smo se najprej naročili po telefonu. Intervju je potekal 24. februarja 2020 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, ki smo si jih 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 je občina takoj za izgradnjo dirkališča, v primeru, če se najde investitor. Župan se zaveda, da je ideja, ki odpira različne možnosti in priložnosti za gospodarski razvoj občine in lokalno skupnost. Ker bi bil objekt v slovenskem prostoru edinstven, bi po njegovih besedah zagotovo privabil veliko gostov. 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.

6 Intervju z direktorjem Avtocentra Ormož g. Jernejem Bratušo

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, 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. Zmenili 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 načrte dirkališča. Da bi 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 Avto-center Ormož. Povedal je, da tudi Renault organizira nekaj tekmovanj, ki bi potem lahko potekala tukaj. Pravi tudi, da bi objekt lahko izkoristili za predstavitev novih modelov, kjer bi lahko imeli tudi testne vožnje z neregistriranimi vozili, kar je sedaj nemogoče.

7 Načrt dirkališča, narisani na fotografije dejanske lokacije

Kot sem že omenila, je bil glavni cilj raziskovalne naloge predstaviti idejo o izgradnji sodobnega dirkališča na zapuščenem delu glinokopa v Ormožu. Za bolj nazorno ponazoritev smo idejo narisali na fotografije dejanske lokacije s pomočjo poševne projekcije.

7.1 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 opek koplje glino. Za lokacijo smo izbrali veliko območje glinokopa, na katerem je glina že izkopana in se zato ne uporablja več. 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. Izbrano območje meri med 20 in 25 hektarjev.

7.2 Risanje načrtov na fotografije

Ko smo se lotili risanja na dejanske fotografije, smo najprej naredili izbor fotografij, ki jih bomo uporabili. 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.

Kot prvo smo se lotili oblikovanja in 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. Ker površina ni popolnoma ravna, bi na stezi bilo nekaj rahlih vzponov in padcev, kar bi stezi dodalo določen karakter. Po pravilih FIA (Chimits in Granet 1996) mora biti ciljna ravnina široka vsaj 12 metrov in dolga 250 metrov, kar smo 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.



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



Dokončani načrt brez ciljne ravnine

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. 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.

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 predvidevali glavni vhod na dirkališče. Za umeščenost v naravni prostor bi ta objekt pokrivala zelena streha, na katero bi lahko dodali tudi elektrarno na sončno energijo. Ob skrajnem levem robu dirkališča, tik ob gozdu, 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. Ker je na narisanim načrtu celotnega dirkališča zaradi oddaljenosti slabo vidna cilja ravnina, smo se odločili, da postavitev tega dela dirkališča predstavimo posebej. 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 ciljne 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. Dovoz bi potekal po službeni poti, ki vodi mimo parkirišč za obiskovalce. Med robom gozda in dirkališčem smo



Načrt ciljne ravnine

načrtovali protizvočno ograjo. Kot zadnje smo dodali še reflektorje, ki bi omogočali več možnosti za uporabo samega objekta. 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.

8 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 uresnitvijo 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 smo jih čim bolj povezali z okoljem. S pomočjo raziskovalne naloge so učenci spoznali, da lahko morebitne podjetniške ideje uresničijo tudi v lokalni skupnosti.

Viri

Chimits, X., Granet, F. (1996): *Dirkalni leksikon Formule 1: Renault*. Murska Sobota: Pomurska založba.
Država negativno do dirkališča (2020). Avtofokus, št. 247., Str. 113.
Mestek, M. (2011): *Poslovni načrt za dirkališče*. Diplomsko delo. Univerza v Ljubljani: Ekonomska fakulteta.
Veliki splošni leksikon: druga knjiga: C-G, (1998). Ljubljana: Mladinska knjiga.
Vir 1: Vozniki – ogroženi ali ogrožujoči: <https://www.avrs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>. (Dostop 10. 1. 2020)
Zupančič, A. (2017): Dirkališče kot priložnost za zaslužek. : <https://www.dnevnik.si/1042776054>. (Dostop 10. 1. 2020)