



# IZGRADNJA VEČNAMENSKE DIRKALNE DIRKALIŠČA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Raziskovalna naloga

Avtorja:

Gal Lorgner, 4P2

Adin Džambić, 4P2

Mentor:

prof. Jernej Lipičnik

Celje, Marec 2024

## IZJAVA\*

Mentor Jernej Lipičnik v skladu z 20. členom Pravilnika o organizaciji mladinske raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom Izgradnja večnamenske dirkalne steze, katere avtor/-ica je Adin Džambič, Gal Lorgler:

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu,
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na knjižničnih portalih z navedbo, da je raziskovalna naloga nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisni pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 3.4.2024



Podpis mentorja

Podpis odgovorne osebe

\*

### POJASNILO

V skladu z 20. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje je potrebno podpisano izjavo mentorja (-ice) in odgovorne osebe šole vključiti v izvod za knjižnico, dovoljenje za objavo avtorja (-ice) fotografskega gradiva, katerega ni avtor (-ica) raziskovalne naloge, pa hrani šola v svojem arhivu.

## Zahvala

Zahvaljujemo se vsem, ki so nama na kakršen koli način pomagali pri ustvarjanju raziskovalne naloge.

Posebno se želimo zahvaliti mentorju, profesorju Jerneju Lipičniku, za njegovo predanost, vodenje, strokovno svetovanje, usmerjanje ter nesebično podporo in pomoč pri izdelavi raziskovalne naloge.

## Povzetek

V tej raziskovalni nalogi se bomo podrobneje osredotočili na razloge in možnosti za izgradnjo večnamenske dirkalne dirkališča v Republiki Sloveniji in tudi kako bi takšen projekt koristil lokalni skupnosti, ljubiteljem dirkanja ter širši javnosti. Analiza bo vključevala oceno potencialnih ekonomskih koristi, vpliva na turizem, prometno infrastrukturo, vpliv na okolje in lokalno skupnost ter možnosti za sodelovanje z zainteresiranimi stranmi, vključno z lokalnimi oblastmi, podjetji in motošportnimi organizacijami. Skozi celoten proces bo poudarek na iskanju trajnostnih rešitev, ki bodo koristile sedanji in prihodnji generaciji. Poleg osnovne analize smo se osredotočili tudi na pregled nekaterih člankov in predlogov, ki so bili objavljeni in posredovani državi v zvezi z izgradnjo dirkališča. Skozi analizo smo preučili različne vidike teh člankov in predlogov, vključno z njihovimi argumenti, potencialnimi koristmi in izzivi, ki bi se lahko pojavili pri uresničevanju takšnih projektov. Pri tem smo upoštevali tudi izkušnje drugih držav pri podobnih projektih ter njihove prakse glede na regulativo, financiranje in upravljanje dirkalnih stez. Te informacije so bile ključnega pomena pri oblikovanju naših lastnih smernic in strategij za nadaljnji razvoj dirkalne infrastrukture v državi.

## Summary

In this research assignment, we will focus in detail on the reasons and possibilities for building a multipurpose racing track in the Republic of Slovenia, as well as how such a project would benefit the local community, racing enthusiasts, and the broader public. The analysis will include an assessment of potential economic benefits, impact on tourism, transportation infrastructure, environmental impact, and the local community, as well as opportunities for collaboration with interested parties, including local authorities, businesses, and moto šport organizations. Throughout the entire process, emphasis will be placed on seeking sustainable solutions that will benefit both present and future generations. In addition to the basic analysis, we have also focused on reviewing certain articles and proposals that have been published and submitted to the state regarding the construction of a racing track. Through the analysis, we have examined various aspects of these articles and proposals, including their arguments, potential benefits, and challenges that could arise in implementing such projects. We have also considered the experiences of other countries in similar projects and their practices regarding regulation, financing, and management of racing tracks. This information has been crucial in shaping our own guidelines and strategies for the further development of racing infrastructure in the country.

## Kazalo vsebine

1 Uvod .....	8
Hipoteze .....	9
2 Teoretični del .....	9
2.1 Najbolj znana dirkališča v Sloveniji .....	9
2.2 Opis okoliških dirkališč .....	11
2.3 Ključne osebe .....	21
3 Praktični del.....	32
3.1 Predlog za izgradnjo večnamenskega dirkališča v Sloveniji.....	33
3.2 Mohammed Ben Sulayem in možnost izgradnje dirkališča v Sloveniji .....	40
4 CeljeRing.....	46
4.1 Opis dirkališča CeljeRing .....	47
4.2 Koncept in zasnova .....	49
4.3 Osnovni podatki o stezi:.....	52
4.4 Vpliv na regijo .....	54
4.5 Integracija v lokalno skupnost .....	55
4.6 Okoljska odgovornost .....	57
4.7 Partnerstva za inovacijo .....	57
4.8 Konkurenca in položaj CeljeRinga v regiji .....	59
4.9 Zaključek teme o CeljeRingu .....	60
5 Ovrednotenje hipotez .....	62
6 Viri in literatura .....	64

## Kazalo slik

1 Ptičji pogled na autodrom Grobnik.....	12
2 Steza na dirkališču Grobnik.....	12
3 Red Bull Ring v Avstriji .....	13
4 Steza na dirkališču Red Bull Ring.....	14
5 Dirkališče Monza v Italiji .....	16
6 Steza na dirkališču Monza.....	16
7 Dirkališče Imola v Italiji .....	18
8 Steza na dirkališču Imola.....	18
9 Hungaroring na Madžarskem.....	20
10 Steza na dirkališču Hungaroring.....	20
11 Anton Codelli v svojem avtomobilu Slovenije .....	22
12 Walter Wolf (levo) leta 1978.....	23
13 Formula ekipe Walter Wolf Racing .....	23
14 Brane Kūzmič na srečanju Rallyshow legend.....	25
15 Renault 5 turbo, ki ga je vozil Brane Kūzmič.....	25
16 Rudi Šali.....	26
17 Dirkaška različica renaulta 4 .....	27
18 Matjaž Tomlje .....	28
19 Tomljejev zvest rdeč BMW .....	29
20 Nina Jerančič.....	30
21 Nina Jerančič na dirki .....	31
22 Potencialna lokacija dirkališča v okolici Slovenske Bistrice .....	34
23 Red Bull Ring .....	35
24 Ptičji pogled in pozicija Red Bull Ringa glede na okolico .....	35
25 Dirkališče Autodromo Enzo e Dino Ferrari, ki leži v italijanskem mestu Imola. ....	36
26 Hungaroring blizu kraja imenovanega Mogyoród na Madžarskem .....	36
27 Dirkališče Autódromo do Estoril oziroma Autódromo Fernanda Pires da Silva .....	37
28 Circuit Park Zandvoort .....	37
29 DirkališčeCircuit de Catalunya, ki leži v Montmelu, severno od Barcelone v Španiji .....	38
30 Graf, ki prikazuje odstotke ljudi, ki so glasovali .....	39
31 Mohammed Ben Sulayem (levo) s premierjem Robertom Golobom (desno).....	40
32 Rokovanje med predsednikom FIA in našim premierjem .....	41
33 Objava Nataše Pirc Musar na družbenem omrežju X .....	42
34 Ben Sulayem s predsednico .....	43
35 Obnavljanje asfaltne proge v Gaju na Dolenjskem.....	44
36 Logotip CeljeRinga.....	46
37 Lokacija dirkališča (Letališče Levec) .....	47
38 Lokacija dirkališča po bližje .....	48
39 Koncept dirkališča CeljeRing. ....	49
40 Potek dirkališča na dirkališču CeljeRing.....	49
41 Pogled na stezo iz tribune 1.....	50

42 Pogled na stezo iz tribune 2 .....	50
43 Pogled na stezo iz tribune 3 .....	51
44 Pogled na stezo iz tribune 4 .....	51
45 Pogled na stezo iz tribune 5 .....	52
46 Pogled na stezo iz tribune 6 .....	53
47 Pogled na stezo iz tribune 7 .....	53
48 Pogled na stezo iz tribune 8 .....	54
49 Pogled na stezo iz tribune 9 .....	54

# 1 Uvod

## Namen naloge

Naša raziskava je bila načrtovana s ciljem natančne ugotovitve potenciala za izgradnjo dirkališča v naši državi ob upoštevanju zahtev po sodobni infrastrukturi, ki je potrebna za motošport in avtomobilske dirke.

Najprej smo analizirali ekonomske vidike, vključno s potencialnimi investicijami, pričakovanimi prihodki in stroški ter ekonomskimi koristmi, ki bi jih dirkalna steza prinesla v državo. Pri tem smo upoštevali tudi vpliv na zaposlovanje, turizem in lokalno gospodarstvo.

Posvetili tudi družbenim vidikom, kot so vpliv na lokalno skupnost, kulturno dediščino in družbeno sprejetje projekta. Pomembno je bilo preučiti, kako bi dirkalna steza vplivala na življenje prebivalcev v bližini, vključno z morebitnimi prometnimi obremenitvami, hrupom in varnostnimi vprašanji.

Vsa ta analiza nam je omogočila vpogled glede potencialnih izzivov in priložnosti, povezanih z izgradnjo dirkalne dirkališča v naši državi, ter oblikovanje smernic za trajnostni in uspešen razvoj takšnega projekta.

Ključne besede: motošport, dirkališča, avtomobili, zakonodaja.



## Hipoteze

Pri pisanju naloge smo postavili naslednje hipoteze:

1. Pomanjkanje finančnih sredstev je glavni razlog za pomanjkanje dirkalnih stez.
2. Obstaja povpraševanje po dirkalnih stezah, saj je Slovenija tesno povezana z avtomobilističnim športom, ki je priljubljen med številnimi ljudmi.
3. Pomanjkanje dirkalnih stez je posledica nasprotovanja s strani politike in prebivalstva.

## 2 Teoretični del

Situacija glede dirkališč v Sloveniji je precej omejena in nezadovoljiva za ljubitelje motošporta in profesionalne dirkače, saj v državi ni večjega profesionalnega dirkališča, ki bi ustrezalo mednarodnim standardom in omogočalo organizacijo večjih motošportnih dogodkov.

### 2.1 Najbolj znana dirkališča v Sloveniji

AMZS Center varne vožnje na Vranskem: to je objekt, ki je namenjen predvsem izobraževalnim programom varne vožnje, članom AMZS in različnim preizkusom vozil. Čeprav nudijo nekatere možnosti za motošportne dejavnosti, je njihova glavna dejavnost usmerjena v varno vožnjo in vozniško usposabljanje. (Vir: Center varne vožnje | AMZS)

Karting steza Ptuj: Ta steza ponuja karting vožnje za rekreativce in amaterje. Čeprav je karting priljubljena dejavnost, to dirkališče ni primerno za organizacijo večjih dirkaških dogodkov.

Karting steza Slovenj Gradec: Podobno kot karting steza v Ptuju tudi ta center ponuja karting vožnje za rekreativce in amaterje.

Poleg teh dirkališč obstajajo še manjša dirkališča, ki so večinoma namenjena amaterskim tekmovanjem in treningom, kot je npr. dirkališče v Dragatušu.

Čeprav ima Slovenija nekaj manjših dirkališč, se ljubitelji motošporta in profesionalni dirkači pogosto odločajo za obisk dirkališč v sosednjih državah, kot so Avstrija, Italija, Hrvaška in Madžarska. Tam so dirkališča bolj razvita in opremljena, kar tudi omogoča organizacijo večjih in boljših dirkaških dogodkov.

Nacionalna zveza za avtošport AŠ2005 je pridobila zemljišče v petletni brezplačni najem z možnostjo podaljšanja za izgradnjo dirkališča, ki naj bi bilo vredno približno 25 milijonov evrov.

Kljub načrtom za izgradnjo poligonov za varno vožnjo domačini še vedno izražajo negotovanje in skrbi, saj se sprašujejo, ali bo Slovenija sposobna finančno vzdrževati tako dirkališče.

(Vir: <https://siol.net/avtomoto/reportaze/slovenija-sanja-o-dirkaliscu-kdaj-kje-in-za-koliko-denarja-ga-lahko-dobimo-134730>)

Grajenje dirkališč v Sloveniji je oteženo zaradi več dejavnikov:

Omejenost prostora: Slovenija je majhna država z omejenim zemljiščem, kar otežuje iskanje primernih lokacij za dirkališča, še posebej, če so večja in zahtevnejša.

Finančne omejitve: gradnja dirkališč zahteva velike finančne vložke, kar lahko predstavlja izziv, saj morda ni dovolj sredstev ali investorjev z zanimanjem za takšne projekte v Sloveniji.

Birokracija: gradnja dirkališč vključuje dolgotrajne birokratske postopke, kar lahko podaljša čas gradnje in poveča njene stroške.

Okoljski predpisi: gradnja dirkališč mora upoštevati stroge okoljske zakone, kar lahko povzroči tudi ovire zaradi varstva narave in okolja.

Nasprotovanje lokalne skupnosti: prebivalci včasih nasprotujejo gradnji dirkališč zaradi skrbi glede hrupa, povečanega prometa in potencialnih okoljskih vplivov na okolico.

Te ovire lahko skupaj ali posamično otežujejo gradnjo dirkališč v Sloveniji ter predstavljajo izziv za razvoj moto športa v državi.

Opisali smo tudi nekaj dirkalnih stez, ki se nahajajo v naši bližini, saj lahko ti primeri lažje služijo k primerjavi in prepoznavanju potenciala tovrstnih objektov.

## 2.2 Opis okoliških dirkališč

Dirkališče Grobnik, ki se nahaja v bližini Reke, je med najbolj prepoznavnimi dirkališči na Hrvaškem. To prizorišče je postalo priljubljeno med ljubitelji hitrosti, motorjev in adrenalinskih športov, saj vsako leto privabi na tisoče obiskovalcev.

Ustanovljeno je bilo leta 1978, ko je v nekdanji Jugoslaviji naraščala popularnost motošporta. Cilji dirkališča so bili postati vrhunsko dirkališče, ki bi bilo primerno za gostitev dirk svetovnega prvenstva motociklizma. Grobnik je kmalu postal prizorišče številnih pomembnih dogodkov med katerimi so bile dirke za Grand Prix Jugoslavije.

Dolžina dirkališča Grobnik meri 4168 metrov in vključuje različne ovinke ter kombinacije, ki dirkačem postavljajo edinstvene izzive. Sestavljena je iz 15 ovinkov, med katerimi so nekateri tehnično zahtevni.

Proga ponuja dinamično izkušnjo, ki zahteva visoko raven spretnosti in koncentracije. Znana je po hitri glavni ravnini in tehnično zahtevnih sekcijah. Ob svojem prispevku k motošportu ima pomembno vlogo tudi v lokalni skupnosti in gospodarstvu. Prireditve na dirkališču pritegnejo obiskovalce iz vsega sveta, kar pozitivno vpliva na turizem in gostinstvo v regiji. Poleg tega služi kot platforma za lokalne talente, ki se lahko tukaj preizkusijo in razvijajo svoje spretnosti.

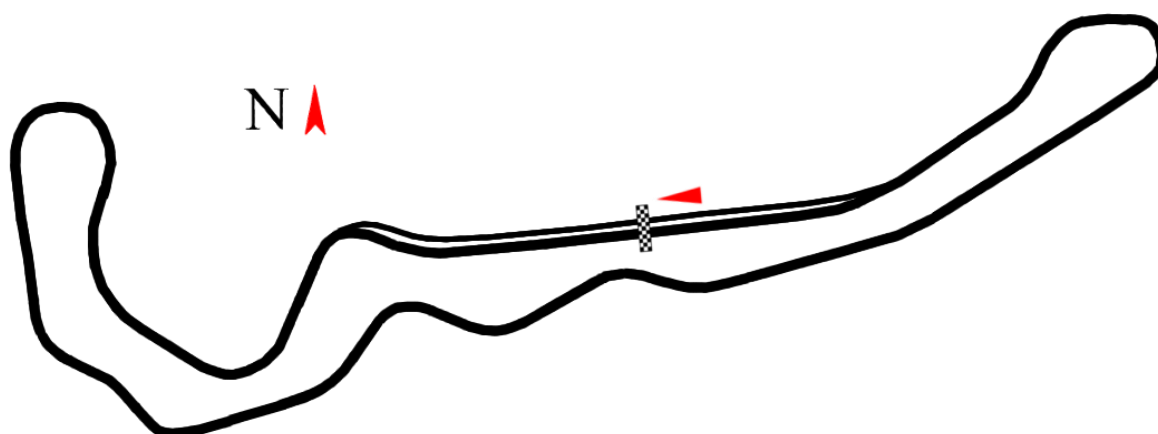
Uprava Grobnika načrtuje nadaljnje izboljšave infrastrukture in razširitev ponudbe dogodkov. Eden od ciljev je privabljanje večjih mednarodnih tekmovanj, kar bi izboljšalo položaj Grobnika na svetovnem zemljevidu motošporta. Prav tako načrtujejo razvoj dodatnih objektov, ki bi obiskovalcem omogočili boljšo izkušnjo.

Poleg tega pa Grobnik podpira dobrodelne projekte in socialne iniciative, s čimer poudarja svojo zavezanost skupnosti in družbeni odgovornosti.



*1 ptičji pogled na autodrom Grobnik*

Vir: [https://en.wikipedia.org/wiki/Automotodrom\\_Grobnik](https://en.wikipedia.org/wiki/Automotodrom_Grobnik)



*2 Steza na dirkališču Grobnik.*

Vir: [https://en.wikipedia.org/wiki/Automotodrom\\_Grobnik](https://en.wikipedia.org/wiki/Automotodrom_Grobnik)

Red Bull Ring, znan tudi kot Spielberg Ring, je dirkališče, ki se nahaja v Avstriji.

Priljubljeno je med ljubitelji avtomobilizma in gosti številne prestižne dirke, kot so Formula 1, MotoGP in DTM.

Zgodovina Red Bull Ringa se začne v letu 1969, ko je bil prvotno zgrajen pod imenom Österreichring. Leta 2003 je bilo dirkališče zaprto zaradi finančnih težav, ampak leta 2011 je prevzel dirkališče Red Bull, ga prenovil in preimenoval v Red Bull Ring.

Danes je Red Bull Ring eno najbolj priljubljenih dirkališč v svetu motošporta. S hitrimi ovinki, dolgimi ravninami in slikovito okolico ponuja nepozabno izkušnjo tako dirkačem kot tudi gledalcem. Steza je dolga 4318 kilometrov in ima deset zavojev. Red Bull Ring vsako leto gosti Formula 1 Grand Prix Avstrije in druge prestižne dirke.

Ena od posebnosti Red Bull Ringa je njegova visoka nadmorska višina, saj se nahaja približno 700 metrov nad morjem, kar predstavlja dodaten izziv za dirkače. Poleg dirk ponuja tudi muzeje, ogleda dirkalnih ekip, vožnje z avtomobili na stezi in številne druge dogodke, ki privabljajo ljubitelje avtomobilizma in družine.

Sosednje mesto Spielberg pa privablja obiskovalce s kulturnimi in gastronomskimi možnostmi. Številni hoteli, restavracije in lokalne trgovine ponujajo priložnost za doživetje avstrijske kulture in sprostitve.

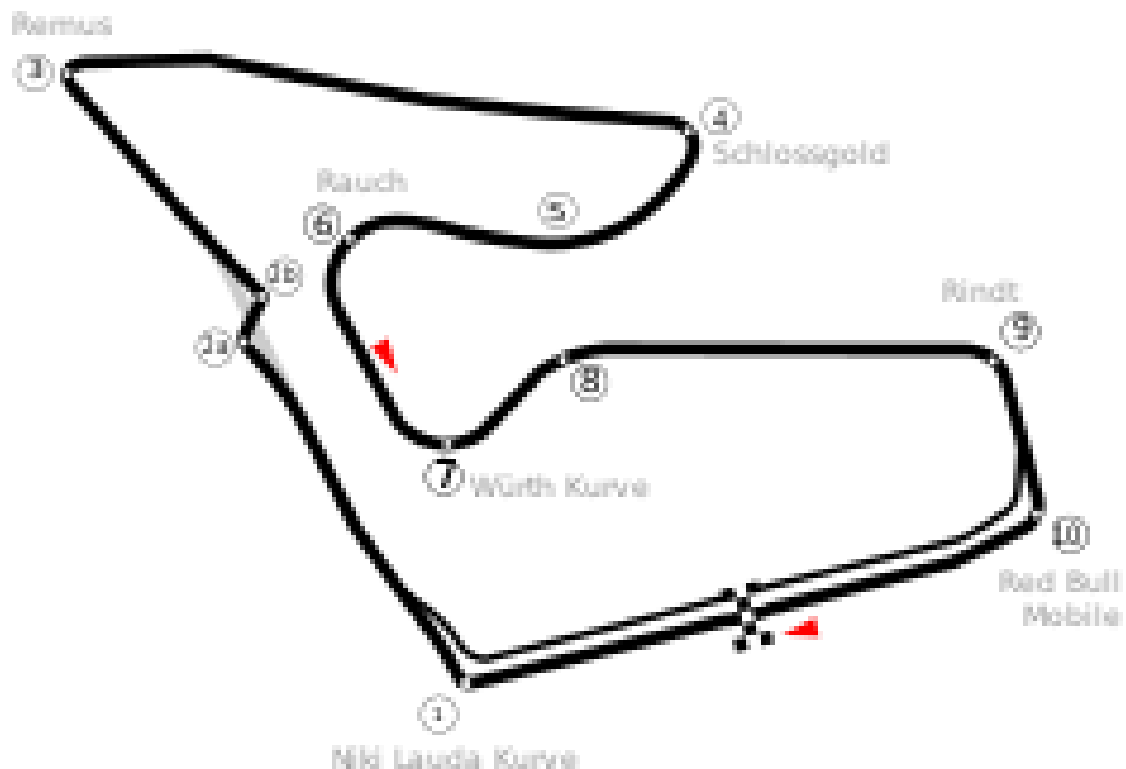
Red Bull Ring je prav tako priljubljeno prizorišče za organizacijo poslovnih dogodkov, konferenc in teambuilding aktivnosti.

Zaradi svoje zgodovine, infrastrukture in privlačne lokacije je Red Bull Ring zagotovo eno najboljših prizorišč za dirkanje in nepozabno doživetje za vse ljubitelje avtomobilizma.



*3 Red Bull Ring v Avstriji*

Vir: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Red\\_Bull\\_Ring](https://sl.wikipedia.org/wiki/Red_Bull_Ring)



4 Steza na dirkališču Red Bull Ring

Vir: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Red\\_Bull\\_Ring](https://sl.wikipedia.org/wiki/Red_Bull_Ring)

Dirkališče Monza, ki leži v bližini mesta Monza severno od Milana, je eno najstarejših in najbolj slavnih dirkališč na svetu.

Monza predstavlja ikono avtomobilističnega dirkanja, ki nosi zgodovino in vzdušje, ki ga ni mogoče najti nikjer drugje.

Zgodovina Monze sega v leto 1922, ko je bila steza prvič odprta za dirke. Gostila je številne prestižne dirke in postala prizorišče mnogih nepozabnih trenutkov v svetu avtomobilskega dirkanja.

Monza je edina preživela prvotna dirkališča Formule 1 iz leta 1950 in je tako nepogrešljiv del svetovnega prvenstva.

Dolga in hitra trasa jo postavlja med najhitrejša dirkališča v zgodovini Formule 1. Steza je znana po svojih dolgih ravninah, kot je slavna ravnina Parabolica ter ostrih zavojih, kot je Lesmo.

Monza ohranja svojo značilno obliko, vendar so bile narejene tudi določene spremembe za izboljšanje varnosti dirkačev.

Monza je prizorišče različnih dirk in tekmovanj, a je najbolj znana po svoji vlogi v Formuli 1. Italijanski Grand Prix, ki poteka na Monzi, je eden najbolj pričakovanih dogodkov v dirkaškem koledarju.

Monza je doživela mnogo legendarnih trenutkov v svetu avtomobilskega dirkanja. Od slavnih zmag do dramatičnih nesreč je dirkališče postalo prizorišče zgodovinskih dogodkov. Imena kot so Juan Manuel Fangio, Ayrton Senna, Michael Schumacher in mnogi drugi so zaznamovala zgodovino Monze s svojimi podvigi.

Monza ni le muzej avtomobilske zgodovine, ampak je tudi prizorišče sodobnih dirk in dogodkov. Sodobna Formula 1 na Monzi še vedno ohranja duh hitrosti in adrenalina.

Poleg Formule 1 se na Monzi odvijajo tudi druge dirke, kot so dirke serije Blancpain GT, MotoGP in številne druge avtomobilske prireditve, ki privabljajo ljudi iz celega sveta. Vsaka dirka prinaša svoje vzdušje, a Monza ostaja osrednje prizorišče za vse ljubitelje avtomobilskega dirkanja.

Monza ni le prostor za dirkanje, temveč tudi mesto z bogato kulturo in zgodovino. V bližini dirkališča se nahaja znameniti Kraljevi park Monza, ki ponuja sprostitev in mirno okolje, ki je idealno za oddih med dirkami. Mesto Monza samo po sebi je bogato s kulturnimi znamenitostmi, od katedrale do zgodovinskih trgov in muzejev.

Prebivalci Monze so tesno povezani z dirkališčem, saj predstavlja pomemben del njihove lokalne identitete. Lokalna skupnost gosti navijače, privablja turiste in tako prispeva k lokalnemu gospodarstvu.

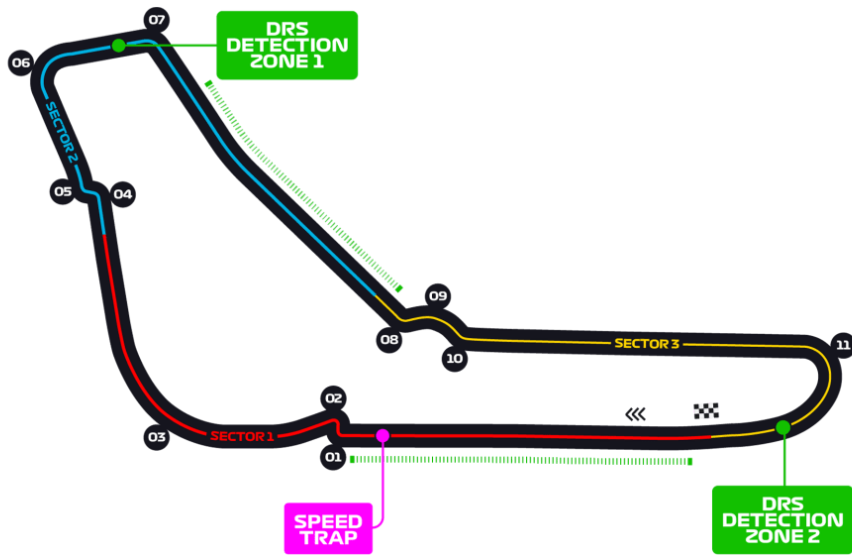
Monza se neprestano razvija, da ohrani svoj status vodilnega svetovnega dirkališča. Njena mednarodna prepoznavnost in zgodovinska pomembnost zagotavljata, da bo še naprej gostila najprestižnejše dirke ter privabljala najboljše voznike z vsega sveta. Kljub temu pa ohranja svoj edinstven čar in posebnost, zaradi katerih je eno najbolj priljubljenih dirkališč med vozniki in navijači.





5 Dirkališče Monza v Italiji

Vir: <https://www.monzanet.it/en/tour/>



6 Steza na dirkališču Monza

Vir: <https://www.monzanet.it/en/tour/>



Imola, majhno mesto na severu Italije, vsako leto postane epicenter dirkaške strasti, ko se odvije spektakel na dirkaški stezi Imola.

Dirkaška steza Imola, uradno znana kot Autodromo Enzo e Dino Ferrari, je bila zgrajena v čast ustanovitelju Ferrarija, Enzu Ferrariju, ter njegovemu sinu Dinu.

Odprli so jo leta 1953, od takrat pa je gostila mnoge dirke, ki so zaznamovale zgodovino dirkanja. Čeprav je Imola prizorišče različnih dirk, je najbolj znana po svoji vlogi v Formuli 1.

Postala je sinonim za zgodovinske trenutke, navijaštvo in tehnično zahtevnost dirkališča, ki postavlja vozila in voznike na preizkušnjo.

Bila je tudi žal prizorišče enega najbolj tragičnih trenutkov v zgodovini Formule 1. Leta 1994 sta med dirkaškim vikendom na stezi umrla dva voznika – Ayrton Senna in Roland Ratzenberger. Ta nesreča je pripeljala do obsežne prenove varnostnih standardov v Formuli 1 in na dirkaških stezah po vsem svetu.

Kljub povezavi z žalostjo Imola ohranja svoj poseben čar. Dolga je 4,9 km in je tehnično zahtevna s številnimi ovinki, ki predstavljajo izziv za voznike. Hitrosti na stezi so visoke, kar omogoča dinamične prehodevalne manevre in izjemne dirkaške predstave.

Danes je Imola še vedno prizorišče pomembnih dirk, vključno s testiranjem Formule 1. Vsako leto navijači obišejo to majhno italijansko mesto, da bi doživeli dirkaško vznemirjenje v živo.

Imola ni le priča dirkaškemu presežku, ampak je tudi laboratorij za različne inovacije in tehnični napredek v svetu dirkanja. Nenehno tekmovanje med razvijalci v izboljšanju zmogljivosti dirkalnikov in varnosti voznikov je prispevalo k evoluciji dirkanja kot športa.

Zavedajoč se izzivov glede trajnosti in okoljske ozaveščenosti se Imola nagiba k zeleni viziji.

Z uvedbo okolju prijaznih metod, uporabo obnovljivih virov energije in promocijo trajnostne mobilnosti si prizadevajo ohraniti ravnovesje med strastjo do dirkanja in spoštovanjem do okolja.

Imola ni samo dirkališče, temveč tudi srce italijanskega dirkanja. Vsako leto prinaša novo poglavje v zgodovino tega kraja, ki je postal znan po strasti, vznesenosti in vrhunskem dirkanju.

Imola ostaja razburljivo prizorišče, kjer se prepletata dediščina in prihodnost dirkanja ter kjer se združuje ljubezen do hitrosti. To je prostor, kjer se uresničujejo dirkaške sanje in kjer se ohranja čar dirkaškega sveta.



7 Dirkališče Imola v Italiji

Vir: <https://www.autodromoimola.it/>



8 Steza na dirkališču Imola.

Vir: <https://www.autodromoimola.it/>

Hungaroring je eno najbolj ikoničnih dirkališč na svetu in se nahaja v osrčju Madžarske.

Od svoje otvoritve leta 1986 je postal priljubljeno prizorišče za dirke Formule 1 in druge motošportne dogodke. Poleg tega, da je dirkališče, je Hungaroring tudi kraj, kjer se prepletata zgodovina in strast do hitrosti. Njegova lokacija malo zunaj Budimpešte nudi čudovit razgled na madžarsko pokrajino.

Dolžina dirkališča je 4,3 kilometra s 14 zavoji, kar voznikom ponuja edinstveno izkušnjo. Kljub svoji skromni dolžini je Hungaroring znan po zahtevnosti glede tehnike, ki predstavlja velik izziv za dirkače.

Steza je znana tudi po svoji edinstveni atmosferi, s strastnimi navijači in čudovito pokrajino, ki jo ponuja Budimpešta.

Na Hungaroringu so se odvijali številni nepozabni trenutki v zgodovini Formule 1, kjer so se odvijale dramatične dirke in zabeležili zmage nekaterih največjih imen v športu.

Bližina Budimpešte omogoča dirkačem in ekipam, da uživajo v bogati kulturni dediščini mesta med dirkaškim vikendom.

V zadnjih letih je Hungaroring doživel izboljšave in nadgradnje, ki so povečale njegovo privlačnost ter vključevale trajnostne pristope in nove tehnologije.

Imajo tudi dirkaški vikend na Hungaroringu, ki ni le o samih dirkah, temveč vključuje tudi pester spremljevalni program za obiskovalce.

Steza je postavljena med gozdnate griče, kar dodaja dodaten izziv za dirkače, ki se morajo soočiti s strminami, padci in hitrimi zaporednimi zavoji.

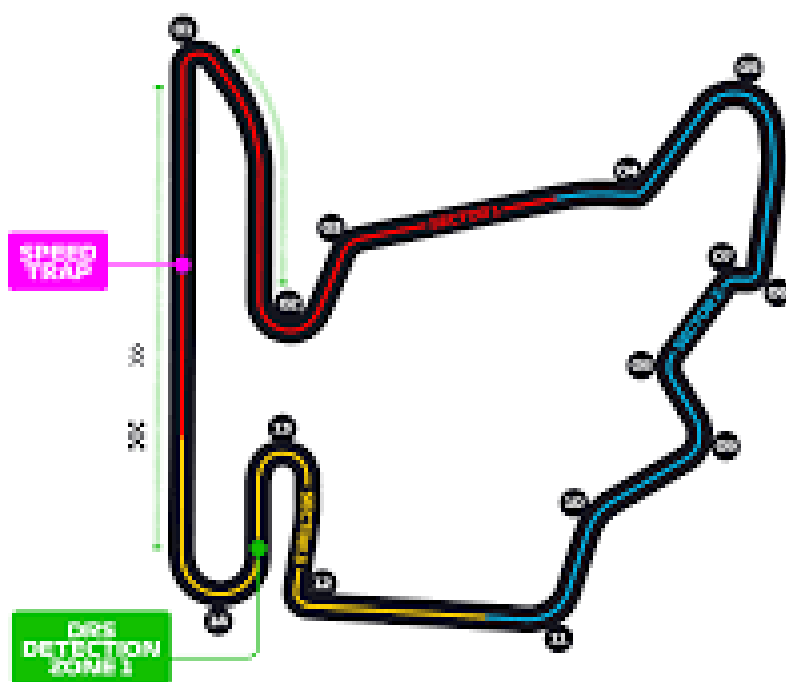
Poleg adrenalina in vznemirjenja, ki ju prinaša dirkanje, je Hungaroring znan tudi po svoji skrbi za varnost dirkačev in obiskovalcev ter odlični organizaciji dogodkov.

Vzdrževanje najvišjih varnostnih standardov je ključno na tej stezi, saj zagotavlja varno okolje za udeležence dirk in za gledalce.

Poleg tega pa je Hungaroring priznan tudi po svoji organizaciji dogodkov, ki so vedno izvedeni z visoko stopnjo natančnosti in strokovnosti, kar prispeva k doživetju za športnike in za obiskovalce.



9 Hungaroring na Madžarskem  
Vir : <https://hungaroring.hu/site/>



10 Steza na dirkališču Hungaroring  
Vir : <https://hungaroring.hu/site/>

## 2.3 Ključne osebe

V Sloveniji imamo tudi veliko strastnih dirkačev. Zaradi pomanjkanja kakovostnih dirkalnih prog se veliko dirkačev odloči za nadaljevanje svoje kariere na bližnjih, že prej omenjenih stezah v tujini.

To dejstvo poudarja potrebo po razvoju domačih dirkalnih infrastruktur, ki bi omogočile razcvet avtomobilistične kulture v Sloveniji. Verjamemo, da bi imeli možnost postaviti Slovenijo na zemljevid avtomobilističnih športov, če bi imeli tudi mi kakšno vrhunsko dirkališče. Slovenci smo goreč športni narod, kar se odraža tudi v uspehih naših kolesarjev, kot sta Tadej Pogačar in Primož Roglič.

Spodaj smo raziskali in podrobneje opisali pomembne ter ključne osebe v slovenski avtomobilski industriji.

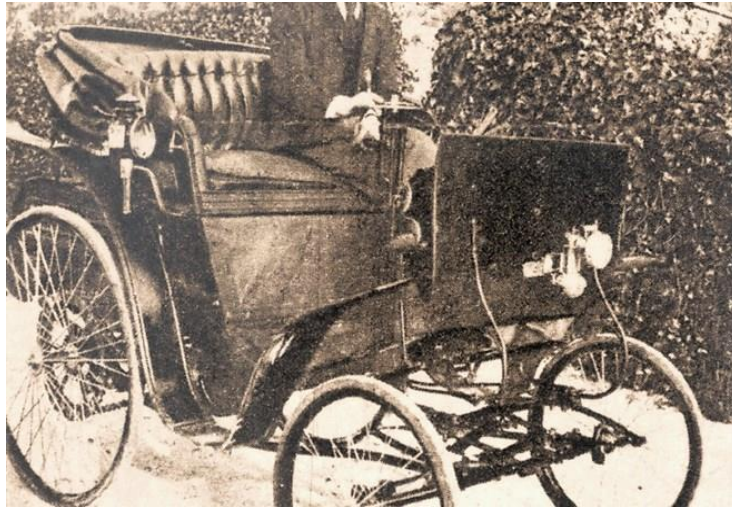
Kar zadeva avtomobilsko industrijo in njeno zgodovino v Sloveniji je poznan izumitelj Baron Anton Codelli. Živel je v 19. stoletju in bil znan po svojih inovacijah na področju tehnologije in inženiringa.

Codelli je razvil napredne naprave in stroje, ki so izboljšali različna področja, vključno z industrijo, prometom in energetiko. Njegovi dosežki so imeli pomemben vpliv na razvoj tehnoloških rešitev v njegovem času in so še danes cenjeni kot pomemben del zgodovine slovenskega inženirstva.

Pomemben prispevek je Codelli prinesel tudi na področju avtomobilske tehnologije, saj je patentiral več izboljšav, ki so bile uporabljene v avtomobilski industriji. Med njegove prispevke k avtomobilskemu sektorju sodijo izboljšave v motorjih, menjalnikih in drugih komponentah avtomobilov.

Njegovi izumi in inovacije so prispevali k napredku avtomobilske tehnologije in imeli pomembno vlogo pri razvoju avtomobilov v njegovem času.





11 Anton Codelli v svojem avtomobilu Slovenije  
Vir: <https://www.dnevnik.si/1042762385>

Eden najpomembnejših oseb na slovenski dirkaški sceni je tudi Walter Wolf. Walter Wolf, ki je bil rojen 5. oktobra 1939, je slovensko-kanadski poslovnež, ki je bil lastnik Formule 1 ekipe, ki je zmagala na treh dirkah.

Wolf je preživel otroštvo v svojem rojstnem kraju Mariboru. Po vrnitvi svojega očeta iz sovjetskega vojnega internacijskega taborišča leta 1954 se je družina preselila v Wuppertal v Zahodni Nemčiji. Leta 1958 so se preselili v Kanado.

V Kanadi si je Walter Wolf ustvaril svojo poslovno pot in postal prepoznaven poslovnež. Prvotno so njegova finančna sredstva pomagala podpreti začetno ekipo Formule 1 Franka Williama, a je potem, ko je Williams leta 1977 odšel ustanoviti lastno podjetje Williams Grand Prix Engineering, Wolf prevzel vodenje svoje ekipe pod imenom Walter Wolf Racing. Kljub izzivom je ekipi uspelo doseči pomembne zmage na treh različnih Grand Prix dirkah.

Leta 1998 je bil Walter Wolf sprejet v Kanadski avtomobilistični dvor slavnih.



12 Walter Wolf (levo) leta 1978

Vir: [https://en.wikipedia.org/wiki/Walter\\_Wolf](https://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Wolf)



13 Formula ekipe Walter Wolf Racing

Vir: [https://en.wikipedia.org/wiki/Walter\\_Wolf](https://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Wolf)

Eden najpomembnejših dirkačev v Sloveniji je Brane Kuzmič, ki velja za izjemno legendo avtomobilističnega športa. Rojen je bil leta 1948 v Ljubljani, kjer je začel svojo strast do dirkanja.

Kot avtomobilski dirkač je Brane prvič naznanil svoje ime že leta 1976, ko je v svoji prvi tekmovalni sezoni izstopal iz množice z vozilom BMW 1600 TI, skupina 1. V naslednjih dveh letih pa je z vozilom BMW 2002 TII dosegel veliko zmago v generalni uvrstitvi na Reliju Saturnus.

Te prestižne domače dirke se je veselil tudi naslednje leto in tudi v številnih naslednjih, ko je kot tovarniški voznik BMW prešel na francoska vozila: Renault 5 Alpine, nato Renault 5 Turbo in na koncu Renault Clio.

V svojih sedemnajstih letih dirkanja je kar petnajstkrat osvojil naslov državnega prvaka. Sodeloval je tudi v dirkah v tujini, med drugim v Bolgariji, Čehoslovaški, Španiji, Italiji, Turčiji, Grčiji, na Portugalskem in na Poljskem.

Dvakrat je bil amaterski prvak Evrope, leta 1979 pa so ga razglasili tudi za najboljšega voznika BMW avtomobilov v Evropi. Kot skoraj nepremagljiv dirkač je nadaljeval s tekmovanjem vse do konca svoje kariere leta 1992.

Brane Küzmič je leta 1994 začel svojo pot izobraževanja mladih voznikov s treningi varne vožnje.

Namesto da bi spodbujal divjo vožnjo in pritiskal na plin do skrajnosti, je na svoji šoli za varno vožnjo postavil poudarek na varnosti in upoštevanju prometnih predpisov.

Zaveda se, da je varna vožnja ključnega pomena za preprečevanje nesreč in ohranjanje življenj, zato si prizadeva, da bi vsak voznik razumel in upošteval pravila cestnega prometa.

S svojim strokovnim znanjem in izkušnjami deli pomembne nasvete in tehnike, ki voznikom omogočajo, da postanejo odgovorni in varni udeleženci v prometu.

Küzmič vztrajno opozarja, da je hitrost lahko prehitra in da je norenje na cestah nevarno.

Priznava, da mladim voznikom občasno dovoli, da se malce sprostijo na primernih poligonih, vendar država ne zagotavlja dovolj takšnih varnih prostorov za učenje spretnosti hitre vožnje.

(Vir: <https://www.dnevnik.si/239676>)





*14 Brane Kūzmič na srečanju Rallyshow legend*

Vir: <https://avto-magazin.metropolitan.si/novice/rallyshow-legend-legende-spet-za-volanom/>



*15 Renault 5 turbo, ki ga je vozil Brane Kūzmič*

Vir: <https://avto-magazin.metropolitan.si/novice/rallyshow-legend-legende-spet-za-volanom/>

Na slovenski avtomobilistični sceni ima pomembno vlogo tudi Rudi Šali.

S svojim strokovnim znanjem in izkušnjami je bil ključen pri tehnični izvedbi športnega programa z avtomobilom Renault 4.

Preden se je podal v to vlogo, je že imel izkušnje kot sovoznik in tehnični vodja avtomobilov Aleša Pušnika in Braneta Küzmiča.

Kot sovoznik je pridobil dragocen vpogled v dinamiko dirk in tehnične zahteve avtomobilov na tekmovanjih. Nato pa je kot tehnični vodja prevzel odgovornost za skrbno pripravo in vzdrževanje vozil ter tehnično podporo dirkačem.

S svojim prispevkom je pripomogel k uspehom in razvoju slovenske avtomobilistične scene.



*16 Rudi Šali*

Vir: <https://siol.net/avtomoto/zgodbe/renault-4-ali-katrca-ljudski-avtomobilski-rekorder-in-tudi-cisto-pravi-dirkalnik-432627>

Med najbolj nenavadne dirkalne avtomobile spada tudi Renault 4, znan tudi kot priljubljena "katrca", ki so jo v tekmovalne namene razvili in izdelovali v Novem mestu.

Pod Šalijevim vodstvom je bilo podvozje okrepljeno, 800-kubični motor je bil izboljšán, inovativni menjalnik pa je bil nameščen kar sredi armaturne plošče in je ponujal pet prestavnih stopenj.



*17 Dirkaška različica renaulta 4*

Vir: <https://siol.net/avtomoto/zgodbe/renault-4-ali-katrca-ljudski-avtomobilski-rekorder-in-tudi-cisto-pravi-dirkalnik-432627>

Rudi Šali nam o tem pove: "Ideja je prišla neposredno iz Renaulta. Želeli so si dodatne promocije za avtomobil, ki smo ga izdelovali v Novem mestu. Z dvema novima, a serijskima 'katrcama', sem se odpravil v Francijo, kjer sem nato prebival skoraj mesec in pol. V tem času smo jo razdrli in postopno sestavljali prvi dirkalnik. Pozneje sem jih doma izdelal še šest."

Takšen Renault 4 je v relijih takratnega jugoslovanskega državnega prvenstva spadal v razred skupine A do 1.100 kubičnih centimetrov.

Na primer Jani Trček je bil leta 1988 v tem razredu četrti. Renault je v okviru svojega športnega programa z Renaultom 4 podpiral tudi notranje pokalno tekmovanje, v katerem je bil dvakrat najuspešnejši prav Trček.

Za najuspešnejšega voznika je bil kot nagrada podeljen nov serijski Renault 5 GT Turbo.



Poleg Trčka so točke s »katrco« osvajali tudi Roman Jernejc, Marjan Zorc, Janez Pleško, Igor Furlan, Matjaž Flego, Jože Mesarec in drugi.

Eden od najpomembnejših dosežkov v zgodovini avtomobilizma v Sloveniji je bil, ko je avtomobilist Matjaž Tomlje leta 1994 osvojil bronasto medaljo na legendarni vzdržljivostni dirki 24 ur Le Mansa.

Med svojo kariero je poleg tega zgradil dirkališče ob vojaškem letališču v Cerkljah, ki so mu napovedovali prihodnost avstrijskega Zeltwega.

Sestavil je tudi dirkaško ekipo Formule 3000, ki je bila v preteklosti zadnja stopnica na poti v Formulo 1. Pred svojim 70. rojstnim dnem je Tomlje objavil tudi svojo biografijo z naslovom "Vse je usoda".

Matjaž je že od zgodnjih let gojil strast do hitrosti in avtomobilov. Čeprav finančne zmožnosti niso bile vedno naklonjene, je kljub temu našel način, kako se vključiti v svet dirkanja.

Začel je sodelovati na dirkah v tedanji Jugoslaviji, nato pa tudi v Sloveniji. S svojim zvestim rdečim BMW-jem je pokazal izjemen talent in odločnost, osvajal je vrhunske rezultate in se uveljavil kot vodilna figura v avtomobilistični sceni.



18 Matjaž Tomlje

Vir: <https://n1info.si/magazin/matjaz-tomlje-v-svet-sem-odsel-z-veliko-zeljo-da-nekaj-tudi-naredim/>

Bil je večkratni državni prvak, nosilec rekordov na dirkalnih progah in trikratni avtomobilist leta.

Kljub uspehom na domačih tleh je začel hrepeneti po novih izzivih in sanjati o sodelovanju na prestižni in legendarni dirki 24 ur Le Mansa.

Leta 1994 se mu je uresničila ta želja, saj ga je ekipa Konrad Porsche vzela pod svoje okrilje. Pred tem pa je že nastopil na dirki 1000 kilometrov Pariza na dirkališču Montlhéry, ki je veljala za pomemben korak na poti do Le Mansa.

Z Nizozemcema v njegovi ekipi, Corom Euserjem in Patrickom Huismanom, je vzpostavil dober stik in pridobil dragocene nasvete o skrivnostih Le Mansa, saj sta bila tam že izkušena tekmovalca.

Tomlje se je na treningih hitro privadil velikim hitrostim, saj je njihovo vozilo Porsche RSR na ravninah in hitrih ovinkih dosegalo hitrosti okrog 280 km/h.

Ekipa je na koncu zasedla 10. mesto ter 3. mesto v razredu GT2. To je bil ogromen uspeh za Slovenca, ki je svoje sanje o dirkanju začel v Novem mestu.



*19 Tomljejev zvest rdeč BMW*

Vir: <https://n1info.si/magazin/matjaz-tomlje-v-svet-sem-odsel-z-veliko-zeljo-da-nekaj-tudi-naredim/>

Vendar nimamo samo dobrih dirkačev, temveč imamo tudi znano dirkačico.

Nina Jerančič je bila in še vedno ostaja najboljša slovenska dirkačica. Čeprav je gostja rubrike Druga kariera, poudarja, da z dirkanjem še ni končala.

Najboljša slovenska dirkačica se je že zelo zgodaj zaljubila v svet avtomobilizma.

Pri petih letih je prvič sedla za volan gokarta, kar je zaznamovalo začetek njenega dirkaškega potovanja. Pri komaj šestih letih in pol je že tekmovala, kar kaže na njen izjemen talent in zgodnjo strast do dirkanja.

Leta 1986, ko je bila stara devet let, je začela resno tekmovati na prvenstvu Jugoslavije v kartingu. Njen oče Franci Jerančič, sam izkušen avtomobilski dirkač, je bil njena glavna spodbuda in mentor v športni karieri. Karting je postal njen primarni šport in čeprav se je preizkusila tudi v drugih športih, je bila karting njena prva ljubezen.

Nina je dosegla več kot 50 mednarodnih zmag v kartingu, postala je štirikratna slovenska državna prvakinja, kar je jasno pokazalo njen izjemen talent v tem športu.



*20 Nina Jerančič.*

Vir: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina\\_Jeran%C4%8Di%C4%8D](https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina_Jeran%C4%8Di%C4%8D)

Poleg kartinga je tekmovala tudi v drugih disciplinah avtomobilskega športa, vključno s prvenstvom Ferrari Challenge, kjer je dosegla izjemen uspeh in si prislužila mesto podprvakinja.

Leta 2014 je Nina postavila nov svetovni rekord v 24-urni najvišji povprečni hitrosti serijskega osebnega avtomobila s turbodizelskim motorjem.

Ta dosežek je bil še en dokaz njenega talenta in predanosti dirkanju. Poleg svoje izjemne dirkaške kariere je Nina delovala tudi kot novinarka v športnih medijih ter kasneje kot

voditeljica in poslovna direktorica, kar priča o njeni vsestranskosti in prispevku k avtomobilistični skupnosti.

V intervjuju iz članka, ki ga je napisal Simon Kavčič leta 2018, Nina Jerančič pravi, da dirkanje je naporno.

Citiram: "18 let sem ob dirkanju trenirala še smučanje, in to je bila takšna idealna kombinacija vzdrževanja kondicije in dirkanja. Vedno so mi govorili, pa kaj ti potrebuješ kondicijo, saj samo sediš in pelješ. Vedno sem jim odgovorila, poskusi se usesti v gokart in narediti tri kroge. Enkrat smo se celo malo hecali z Aljažem Peganom in Mitjo Petkovškom, močnima fantoma, ki pa so ju po nekaj krogih bolele roke. To je fizičen in psihičen napor, tam notri ni nobene ventilacije, avto je popolnoma oklešččen, brez nepotrebne navlake. Ko so dirke julija in avgusta, je vročina neznosna. V kartingu je lažje, saj si le malo odprt, v avtomobilu pa je peklensko. Po kakšni naporni dirki prideš tudi z od petimi do sedmimi kilogrami vode ven."



21 Nina Jerančič na dirki

Vir: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina\\_Jeran%C4%8Di%C4%8D](https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina_Jeran%C4%8Di%C4%8D)

(Vir: <https://siol.net/sportal/avtomotosport/ko-si-enkrat-v-tej-dirkariji-nikoli-nemores-reci-da-si-z-njo-res-zakljucil-464454>)

### 3 Praktični del

V praktičnem delu naše raziskave smo razvili koncept dirkalne dirkališča ter izvedli primerjalno analizo bližnjih stez.

Ta primerjava nam je omogočila vpogled v infrastrukturne razlike, dolžino dirkališča, konfiguracijo ovinkov ter druge ključne faktorje, ki vplivajo na uporabnost in privlačnost oz. atraktivnost teh dirkalnih stez.

Poleg tega smo v praktičnem delu predstavili relevantne članke, ki so v preteklosti predlagali izgradnjo podobnih dirkalnih stez v Republiki Sloveniji.

Analizirali smo argumente in predloge iz teh člankov ter jih primerjali s svojimi ugotovitvami. Ta primerjava nam je pomagala bolje razumeti kontekst in potrebe v Sloveniji ter izboljšati naše načrte v skladu z zahtevami in pričakovanji slovenske dirkaške skupnosti.



### 3.1 Predlog za izgradnjo večnamenskega dirkališča v Sloveniji

Najnovejša ideja za izgradnjo večnamenskega dirkališča v Sloveniji je bila predlagana ministrstvu za infrastrukturo 15. 5. 2023.

Predlagana je bila na strani "predlagamvladi.si". Argument za izgradnjo naj bi bil postavljen glede na nedavni obisk predsednika FIA (Mednarodne avtomobilske zveze) Mohammeda Ben Sulayema v Sloveniji. Avtor članka je na spletni strani anonimen.

Avtorji članka predvidevajo, da bi izgradnja novega večnamenskega objekta, ki bi bil v pri vrsti namenjen podpori gospodarstva. Izboljšala bi se prometna varnost v Sloveniji, po drugi strani pa tudi podprla avto-motošport ter nazadnje tudi takšno in drugačno zabavo, saj na dirkališčih po svetu potekajo tudi koncerti, sejmi, letalski mitingi itd. Navsezadnje bi takšen objekt služil kot dobra promocija za celotno državo.

Predlagajo tudi, da bi se s tem v Sloveniji odprla možnost testiranja izdelkov uspešnim podjetjem (Akrapovič, Hidria, Revoz, Goodyear Slovenija, GKN Driveline ...) in tudi priložnost za vstop ali sodelovanje z drugimi podjetji iz bližnje in širše okolice (kot na primer hrvaški proizvajalec avtov Rimac), ki bi tako lahko v Sloveniji začeli z zaposlovanjem kadra z visoko dodano vrednostjo.

Prav tako pa avtorji menijo tudi, da bi blagodejno vplival na razvoj gospodarstva v bližnji okolici, saj bi se povečalo povpraševanje po gostinskih in turističnih storitvah, povpraševanje po mehaničnih in vulkanizerskih delavnicah, konferenčnih dvoranah, izposoja avtomobilov in zabavni industriji.

Izgradnja večnamenskega dirkališča bi tudi zmanjšala divjanje ter dirkanje po slovenskih cestah ali avtocestah, saj bi ljudje imeli prostor, na katerem bi lahko izživel to željo po hitrosti v nadziranem okolju, ki je voznikom in prebivalcem varnejše kot javne ceste.

Avtorji, prav tako kot mi, mislijo, da bi bilo potrebno ob takšnih objektih oglaševati celotno Slovenijo, saj je zaradi svoje raznolikosti, lepote in majhnosti idealna za vikend oddihe celotne družine. S tem bi vsekakor pripomogli k prepoznavnosti naravnih, umetnih in kulinarčnih lepote celotne države.

Načrtovanje in umestitev takšnega objekta bi bil državni projekt, ki pa bi ga sofinancirali s strani FIA in gospodarstva, pri čemer mislijo, da bi morala prvi korak začeti država z »nabiranjem« sponzorjev, ki bi sodelovali pri projektu, saj je takšen center velik finančni zalogaj. Nato pa bi imelo gospodarstvo vlogo pri načrtovanju, izgradnji in nadzoru izgradnje, država pa bi urejala »papirje« po čim hitrejšem postopku (nabava oz. zagotavljanje potrebnih zemljišč, gradbena in vsa ostala dovoljenja ...).

Glede lokacije podajajo predlog v okolici Slovenske Bistrice neposredno ob avtocesti in industrijski coni, kjer je na voljo vsa priključna infrastruktura.



*22 Potencialna lokacija dirkališča v okolici Slovenske Bistrice*

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>

Prav tako avtorji menijo, da so v okolici dobri pogoji za razvoj vseh vrst panog in da lokacija ne spada v območje Nature 2000 (Družbena zveza za varovanje narave v EU). Območje je tudi na dobri lokaciji glede prihoda gostov iz vseh sosednih kot tudi drugih držav, hkrati pa je primerno kot izhodišče za vse enodnevne izlete po vsej Sloveniji od morja ali do Prekmurja in takšna lokacija bi lahko pripomogla tudi decentralizaciji Slovenije.

Pisci članka so prilepili tudi številčne slike postavitve dirkališč po Evropi v neposredni bližini mest. Takšne lokacije so del obsežnega prizadevanja za promocijo avtomotošporta in ustvarjanja vznemirljivega doživetja za ljubitelje dirk. Na vseh slikah je zemljevid v enakem merilu, kar omogoča primerjavo med različnimi prizorišči, od šarmantnih podeželskih stez do urbanih dirkališč ob vznožju mestnih stolpnic. Ta dirkališča so že postala pomembne točke v koledarju dirk Formula 1, hkrati pa bodo nekatera tudi letos gostila številna druga tekmovanja.



23 Red Bull Ring

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>



24 Ptičji pogled in pozicija Red Bull Ringa glede na okolico

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>





25 Dirkališče Autodromo Enzo e Dino Ferrari, ki leži v italijanskem mestu Imola.

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>



26 Hungaroring blizu kraja imenovanega Mogyoród na madžarskem

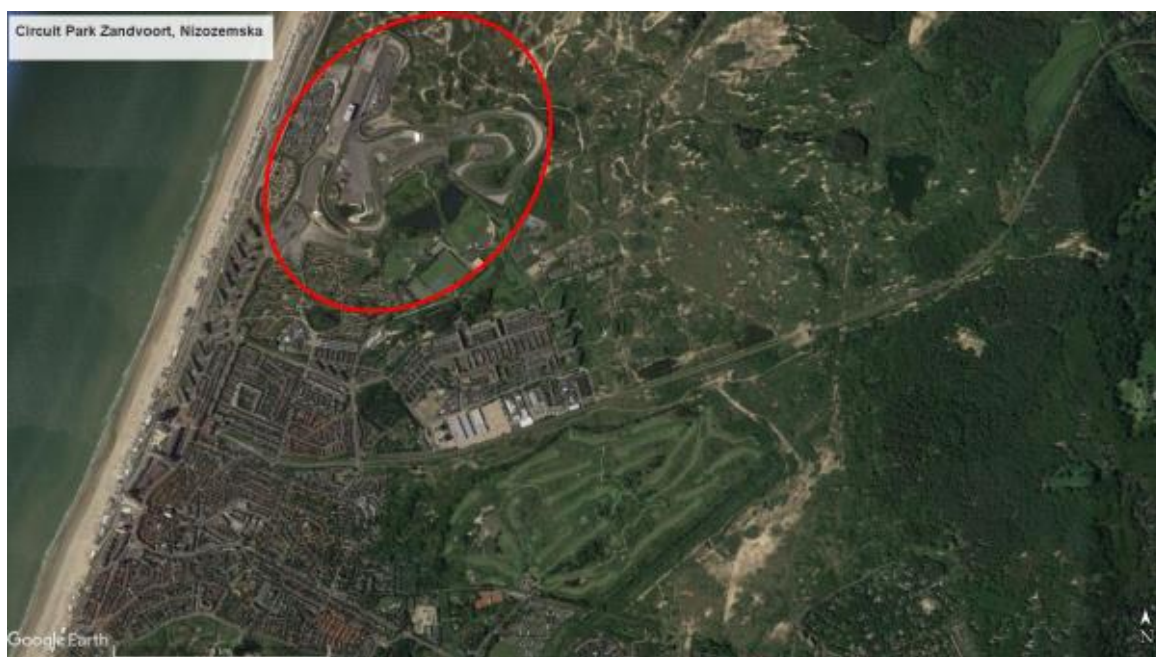
Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>





27 Dirkaljšče Autódromo do Estoril oziroma Autódromo Fernanda Pires da Silva

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>



28 Circuit Park Zandvoort

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>



29 DirkališčeCircuit de Catalunya, ki leži v Montmelu, severno od Barcelone v Španiji

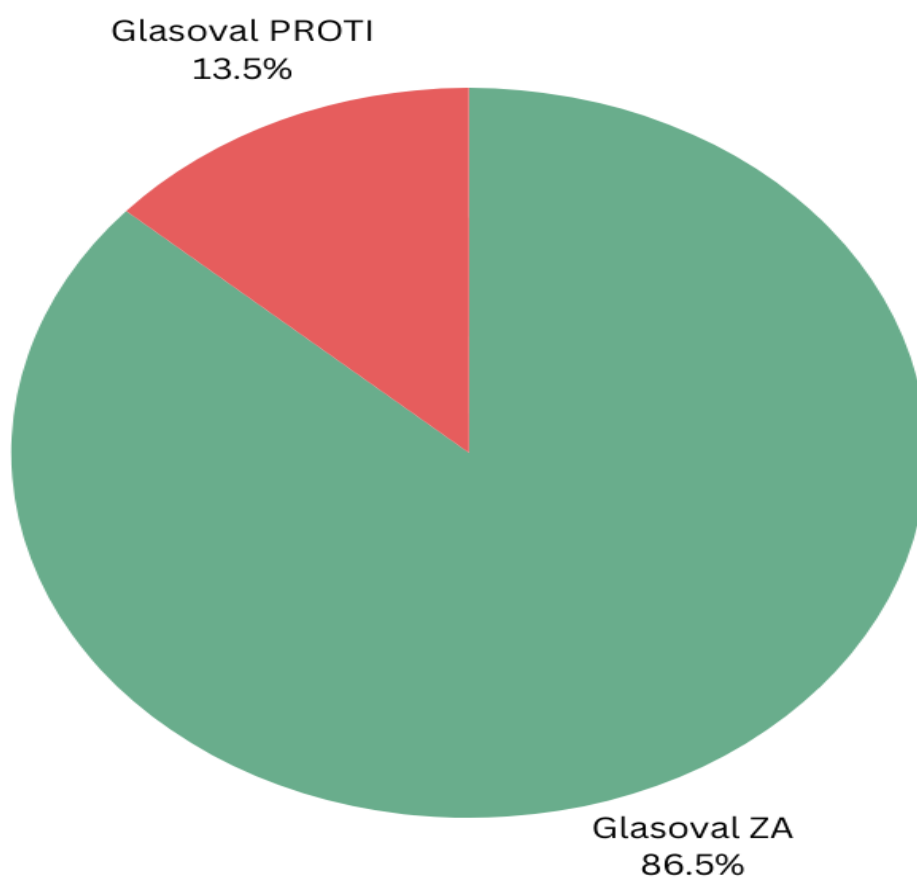
Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>

To je nekaj primerov, ki so jih navedli v njihovem dokumentu. Kot raziskovalca sva prepričana, da če je bilo možno hitro in uspešno zgraditi dirkališče na Madžarskem, ki ima podoben relief kot Slovenija, zakaj ne bi bilo podobno uspešno v Sloveniji? Vse več držav se odloča za razvoj svojih dirkališč, saj ti dogodki ne prinašajo le športne, ampak tudi ekonomske in turistične koristi. Glede na geografsko in infrastrukturno pripravljenost Slovenije se zdi, da bi imela država velik potencial za uspeh na tem področju.

Na ta predlog se je odzvalo tudi Ministrstvo za infrastrukturo. Izražajo razumevanje pomena sodobnih dirkališč in večnamenskih objektov ter priznavajo njihov pozitiven vpliv na izboljšanje kakovosti storitev na tem področju, povečanje ozaveščenosti in prometne varnosti ter spodbujanje turistične prepoznavnosti regije ali države. Poudarjajo, da financiranje takšnih objektov večinoma izhaja iz podjetniškega sektorja, saj se večina dejavnosti na njih izvaja tržno. Ministrstvo tudi priznava, da predlagane dejavnosti niso neposredno povezane z njihovim delovnim področjem, vendar se zavezujejo, da bodo še naprej spodbujali take aktivnosti znotraj svojih pristojnosti.

Na strani je bila tudi opcija glasovanja za ali proti. Izkazalo se je, da kar 86,5 % ljudi, ki so sodelovali v anketi, podpira izgradnjo večnamenskega dirkališča v Sloveniji.

Vendar pa je pomembno vedeti, da teh podatkov ne smemo jemati preveč resno, saj so spletno stran najverjetneje obiskali predvsem tisti, ki so aktivno iskali informacije o tem, ali so že naklonjeni takšnim projektom. To pomeni, da je vzorec anketirancev lahko pristranski in ne zajema mnenja celotne populacije. Za bolj zanesljive ugotovitve bi bilo potrebno izvesti bolj uravnoteženo in predstavljačo anketo, ki bi zajela širši spekter prebivalstva.



30 Graf, ki prikazuje odstotke ljudi, ki so glasovali

Vir: <https://predlagam.vladi.si/predlog/16412>

Vir: <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>

## 3.2 Mohammed Ben Sulayem in možnost izgradnje dirkališča v Sloveniji

Kot smo že omenili, smo bili v Sloveniji deležni obiska predsednika FIA Mohammeda Ben Sulayema. Na spletni strani "Siol.net", pod rubriko "Avtomoto", sva zasledila članek, ki govori ravno o tem.

Avtor članka je Gregor Pavšič. Članek je bil objavljen 11. 5. 2023.

Menijo, da je dejstvo, da je Slovenija edina država v Evropski uniji brez večjega avtomobilsko-športnega objekta. To je bila tudi ena izmed tem srečanja predsednika FIA Mohammeda Ben Sulayema s premierjem Golobom in predsednico Natašo Pirc Musar.

Uvodno besedilo govori o tem, kako je premier želel proaktivnost in pripravo načrtov.

Pri načrtovanju so bila v preteklosti bolj kot investicijska sredstva težava različna dovoljenja in številne pritožbe.



31 Mohammed Ben Sulayem (levo) s premierjem Robertom Golobom (desno)

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>



Mohammedu Ben Sulayemu je Slovenija že kar dobro znana, saj je prvič obiskal državo leta 1989, ko je kot dirkač iz eksotičnih Združenih arabskih emiratov nastopil na reliju Saturnus za volanom toyote celice GT4. Še mnogo let pozneje je obiskal ta reli v različnih funkcijah, ki so sledile njegovi tekmovalni karieri. Danes, pri 61 letih, je Ben Sulayem pomemben del vodstva v avtomobilistični industriji.

Pred nekaj meseci je ponovno obiskal Slovenijo, tokrat zaradi zasedanja vrhovnega odbora za šport pri FIA. Med svojim obiskom se je srečal tako s premierjem Robertom Golobom kot tudi predsednico Natašo Pirc Musar ter ljubljanskim županom Zoranom Jankovičem, ki so bili osrednji sogovorniki.



*32 Rokovanje med predsednikom FIA in našim premijem*

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>

Zasledila sva tudi, da je naša predsednica Nataša Pirc Musar izkazala zanimanje za možnost izgradnje trajnostnega dirkališča ali poligona hitre vožnje ter to, da si s predsednikom FIA delita motoristično strast.

O tem priča objava Nataše Pirc Musarjeve na družbenem omrežju "X", kar jasno kaže na njeno vključenost v razprave o razvoju avtomobilistične infrastrukture v Sloveniji. Poleg tega je njeno zanimanje za takšne projekte pomemben signal o njenem prizadevanju za spodbujanje športa in adrenalinske dejavnosti v državi in tudi nujnost enakopravne zastopanosti žensk v avtomotošportih.



33 Objava Nataše Pirc Musar na družbenem omrežju X

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>

Pravijo, da Slovenija ostaja edina država v Evropski uniji, ki nima ustrezne avtomobilske dirkaške dirkališča. Oziroma bolje rečeno avtomobilskega objekta v najširšem smislu, ki bi nudil zavetje tako poligonom varne vožnje različnih vozil, kot tudi testnim poligonom za vse bolj pomembne deležnike avtomobilske industrije v Sloveniji.

Dirkaška steza iz vidika tekmovanj pa bi zasedala le manjši del letnega programa. So tudi mnenja, da so podobni objekti v tujini praktično stoo odstotno zasedeni in so velik pospeševalec ne samo turizma, ampak tudi celotnega gospodarstva v lokalnem okolju.

V članku je objavljen tudi citat Mohammeda Ben Sulayema, ki je dejal:

"Pravi dirkaški objekt v Sloveniji manjka, kar seveda ni dobro. FIA je do zdaj podpirala Slovenijo v obeh svojih glavnih stebrih, tako preko športa kot tudi mobilnosti. Sredstva za tak objekt so s strani FIA na voljo, to bi torej bila določena pomoč in našo obljubo bomo držali. Kot predsednik sem v vlogi, da poskušam pomagati. Ko bo prišlo do odločitve, bo naša komisija za dirkališča pripravila svoj del. Tak objekt ni vezan le na šport, temveč veliko širše na avtomobilsko industrijo. Predstavljati mora nekakšen dom zanjo. Objekt mora biti poslovno vzdržen, zaseden oziroma izkoriščen praktično ves čas. Prav gotovo je tak objekt za mlade lahko primeren in tudi nujen".

Ta citat obravnava pomanjkanje pravega dirkaškega objekta v Sloveniji in poudarja, da je to neugodno. Predsednik FIA izpostavlja podporo Mednarodne avtomobilistične zveze Sloveniji tako v športu kot tudi mobilnosti ter navaja, da so sredstva za tak objekt na voljo.

Izjava poudarja, da je izgradnja dirkališča nujna in da bo obljuba o njegovi izgradnji držana. Ben Sulayem poudarja tudi, da dirkaški objekt ne bi koristil samo športu, ampak bi imel tudi pomembne poslovne in gospodarske koristi ter bi bil pomemben za avtomobilsko industrijo. Izpostavlja, da bi moral biti objekt trajnostno posloven, dobro izkoriščen in primeren tudi za mlade.



34 Ben Sulayem s predsednico

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>

Na Erjavčevi ulici v Ljubljani se je sestal z Radom Raspetom, ki je že tri leta predsednik AŠSLO (Zveza za Avtošport Slovenije), predvsem pa je bil kot prvi Slovenec izvoljen v najvišji izvršni organ FIA.

Muhammad Ben Sulayem je še dodal, da je Slovenija za njih pomembna, saj je država iz pomembne regije. Pritrdil je tudi to, da je Slovenija prvič preko Rada zastopana v vodilnem odboru FIA. In da je zelo aktiven član pri sprejemanju odločitev, ko se pogovarjamo o športu in tudi mobilnosti. Rekel je tudi, da je pomembna tema okolje, ki narekuje prihodnost mobilnosti, avtomobilske industrije in tudi motošporta.

Toda Ben Sulayem ni bil prvi predsednik FIA, ki se je s predstavniki naše države pogovarjal o tej zadevi. Tudi njegov predhodnik Jean Todt je že leta nazaj med obiskom Ljubljane zagovarjal podobne načrte. Takrat je bila glavna tema urejanje poligona Gaj v Cerkljah na Dolenjskem. Ministrstvo za obrambo, lastnik objekta v neposredni bližini vojaškega letališča, naj bi preko ustreznih postopkov podelilo stavbno pravico Zvezi za avtošport Slovenije (takrat AŠ2005, zdaj znan pod imenom AŠSLO).

Vendar do tega ni prišlo, zaradi dogodkov v Ukrajini in povečanega strateškega pomena letališča znotraj organizacije NATO se ta rešitev zdaj zdi skoraj neizvedljiva. Bolj realna možnost postaja gradnja novega objekta na popolnoma novi lokaciji, kjer bi ga lahko zasnovali povsem na novo. Tak objekt bi lahko tudi dopolnil državno strateško podporo slovenski avtomobilski industriji, saj je premier Golob nedavno obljubil do 200 milijonov evrov sredstev za naslednjih šest let. Tudi slovenski razvojni dobavitelji bi tak objekt lahko uporabljali za svoje potrebe in navsezadnje bi se tam lahko šolali tudi poklicni vozniki.



*35 Obnavljanje asfaltne proge v Gaju na Dolenjskem.*

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>

Po njihovih informacijah je premier od zveze AŠSLO in FIA prosil za pripravo okvirnih načrtov, kako veliko zemljišče bi za tak objekt potrebovali in kakšna bi bila njegova zasnova.

Investicijski strošek za tak objekt bi naj bil ocenjen na nekaj milijonov evrov, vendar pa je odvisen predvsem od kompleksnosti spremljevalne infrastrukture. Do sedaj so se pri podobnih projektih pogosto pojavile težave z različnimi pravnimi in okoljevarstvenimi dovoljenji, ki bodo verjetno tudi v prihodnje predstavljale večjo oviro kot sam znesek investicije. Del teh stroškov bo pokrila tudi FIA, kar je trenutni predsednik ponovno zagotovil med nedavnim obiskom v Ljubljani.

Muhammad je dejal, da premier Golob vidi pomen takšnega objekta in poudarja trajnostno izkoriščanje skozi celo leto. Prav tako je izrazil prepričanje, da je FIA del rešitve in ne dela težav. Navedel je, da se povezujejo različni proizvajalci komponent, ki bi lahko izkoristili tak objekt za testiranja in razvoj.

FIA bo pomagala pri izdelavi celotne predstavitve in analize takšnega objekta za Slovenijo, ki bi jo lahko nato predstavili tudi vladi. Poleg tega so pripravljene odgovoriti na morebitna vprašanja. Skupno je dobil vtis, da premier kaže proaktiven pristop k projektu.

V članku pravijo, da se je avtomobilski šport podražil in da tudi kljub temu, da nikoli ne bo zares poceni, lahko pristojni pripravijo vsaj finančno bolj vzdržne vstopne točke v šport.

Dejstvo je tudi to, da je v dobi družbenih omrežij in digitalnih medijev baza potencialnih tekmovalcev izjemno obsežna, saj so atraktivne fotografije in videoposnetki dostopni skoraj na vsakem koraku. Zato se je danes lažje navdušiti nad avtomobilizmom kot pa pred 34 leti.

Muhammad Ben Sulayem je v svojem pogovoru s predsednico Natašo Pirc Musar poudaril načrte za projekt, ki bo omogočil izdelavo dirkalnikov za avtokros in karting po dostopnejših cenah. Načrtujejo razvoj enotnih načrtov, ki bodo omogočili lokalno proizvodnjo teh vozil v državah širom sveta.

Z optimizmom napovedujejo, da bo to zmanjšalo stroške za avtomobilski šport za impresivnih 65 do 70 odstotkov. Ta korak naprej pa ne bo le omogočil večjega dostopa do športa, temveč bo tudi razširil bazo mladih, ki se bodo odločili poskusiti se v tem razburljivem svetu dirkanja.

Vir: <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>

## 4 CeljeRing

### Nova Era Motosporta v Sloveniji

Dirkalno stezo CeljeRing smo zasnovali s pomočjo programa Race Track Builder, pri čemer smo za lokacijo izbrali Levec.

Razlog za izbiro te lokacije je bil preišljen, saj smo upoštevali več dejavnikov, vključno z dostopnostjo, prostorsko razpoložljivostjo ter infrastrukturo.



*36 Logotip CeljeRinga.*

Vir: Lasten



## 4.1 Opis dirkališča CeljeRing

V Sloveniji, natančneje v Levcu, ne daleč od Celja, se začne pisati nova zgodovina avtomobilističnega športa s postavitvijo novega večnamenskega dirkališča, poimenovanega CeljeRing.

Ta projekt, ki obljublja dirkališče dolgo 3483 metrov, predstavlja velik korak naprej v razvoju motošporta v regiji in obljublja, da bo postalo priljubljeno prizorišče med ljubitelji hitrosti, tekmovanj in avtomobilistične kulture.

Poleg tega je koristna bližina Celja, kjer se nahaja tudi bolnišnica, ki bi prispevala k ustreznosti lokacije, saj je pomembno, da je dirkališče v bližini zdravstvenih storitev v primeru morebitnih nesreč na stezi.



37 Lokacija dirkališča (Letališče Levec)

Vir: Lasten



38 Lokacija dirkališča po bližje  
Vir: Lasten

## 4.2 Koncept in Zasnova

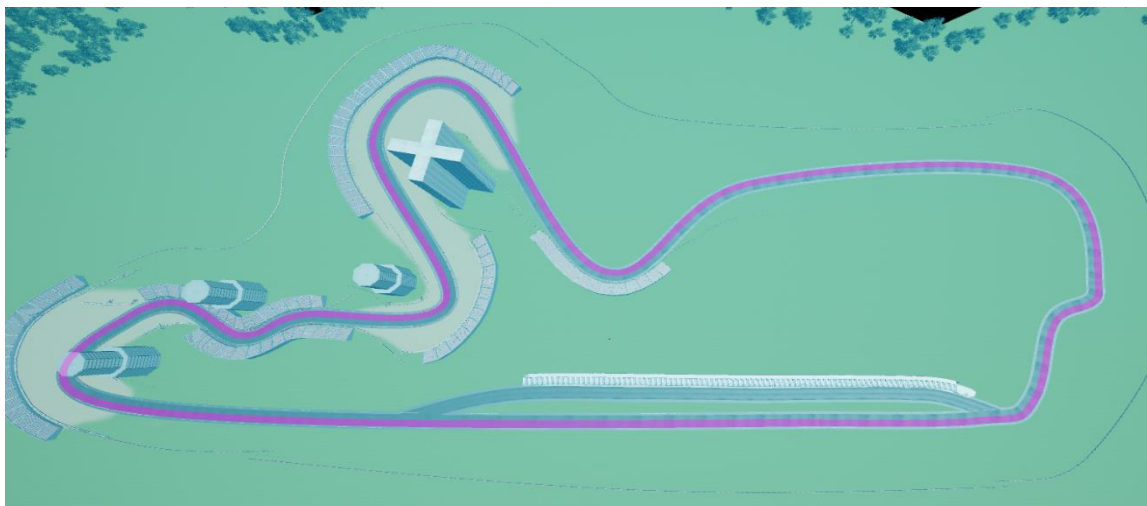
CeljeRing je zasnovan kot večnamensko dirkališče, ki bo lahko gostilo različne vrste motornih športov, vključno z avtomobilskimi in motociklističnimi dirkami in kartingom.

Z dolžino 3483 metrov in kombinacijo tehnično zahtevnih zavojev ter hitrih ravnin obljublja razburljive dirke in nepozabno izkušnjo tako za tekmovalce kot gledalce dirk.



39 Koncept dirkališča CeljeRing.

Vir: Lasten



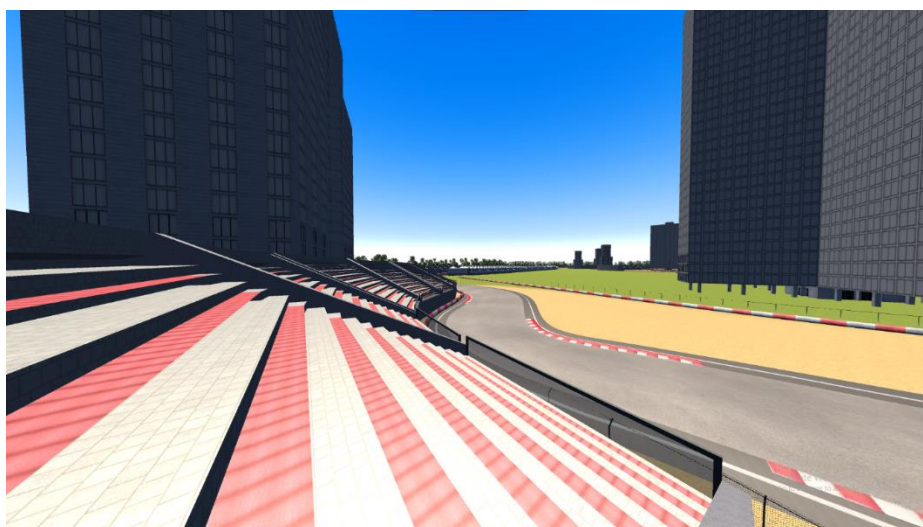
40 Potek dirkališča na dirkališču CeljeRing.

Vir: Lasten

Poleg dirkališča projekt CeljeRing vključuje izgradnjo sodobnih objektov, ki bodo služili potrebam dirkačev, ekip in obiskovalcev.

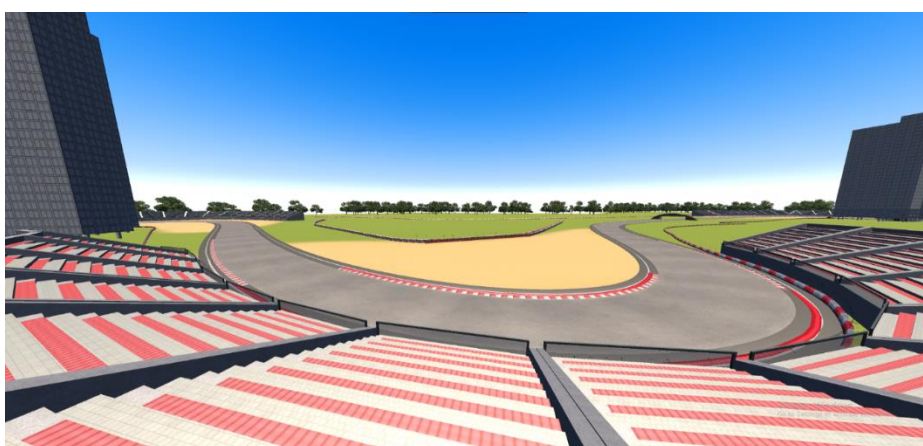
Med njimi so garaže za ekipe, VIP lože, konferenčni prostori za sestanke in dogodke ter seveda tribune, ki bodo obiskovalcem omogočile izjemen pogled na dirkaško dogajanje.

Velik poudarek je tudi na varnosti, zato bo dirkališče opremljeno z najsodobnejšo varnostno tehnologijo.



*41 Pogled na stezo iz tribune 1.*

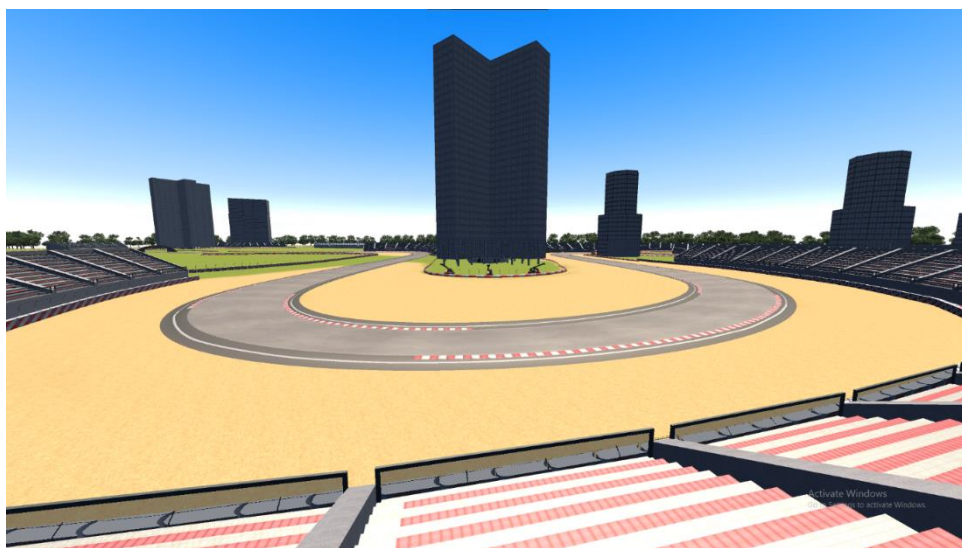
Vir: Lasten



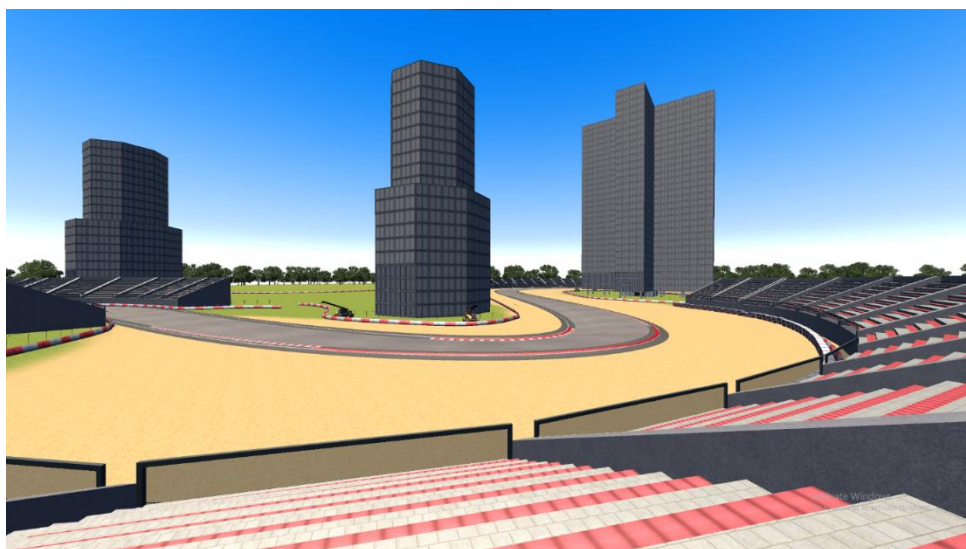
*42 Pogled na stezo iz tribune 2*

Vir: Lasten

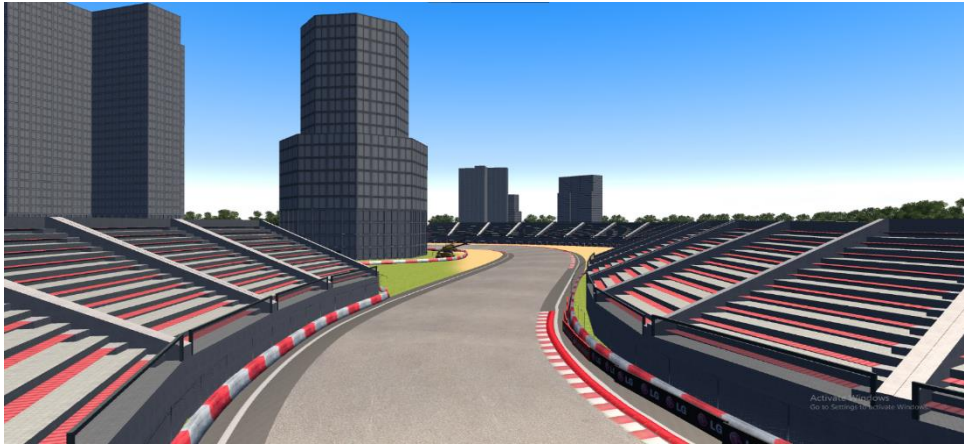




43 Pogled na stezo iz tribune 3  
Vir: Lasten



44 Pogled na stezo iz tribune 4.  
Vir: Lasten



45 Pogled na stezo iz tribune 5

Vir: Lasten

### 4.3 Osnovni Podatki o Stezi:

**Dolžina:** dirkališče se razprostira na dolžino 3483 metrov, kar omogoča raznolikost v tehniki vožnje in strategiji dirkačev.

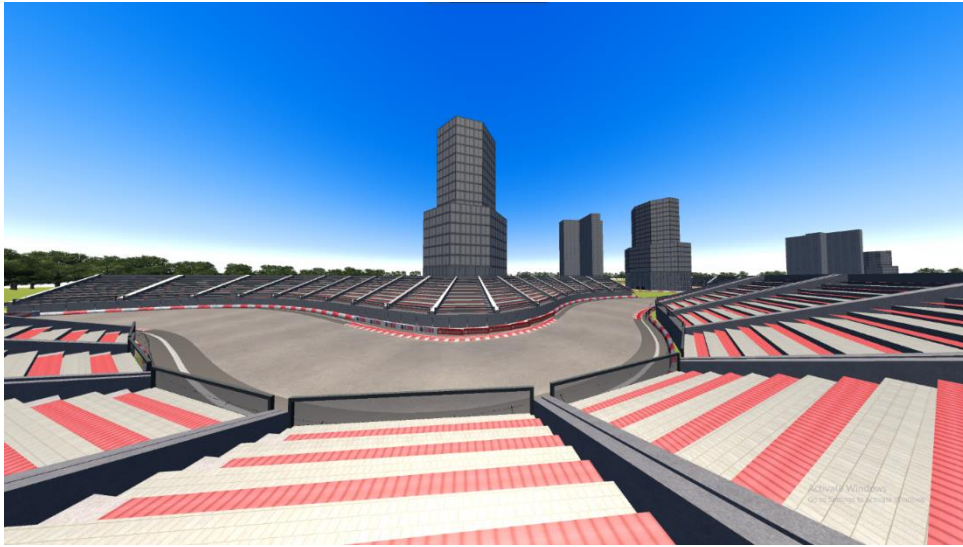
**Banking:** steza vključuje 10 stopinj nagiba (banking), kar dodaja tehnično kompleksnost in izziv za voznike pri ohranjanju optimalne hitrosti skozi ovinek.

**Ovinki:** skupno število ovinkov je 13, od katerih jih je 9 usmerjenih v desno in 4 v levo. Ta razporeditev zahteva visoko stopnjo prilagodljivosti in spretnosti od voznikov, hkrati pa zagotavlja dinamično in zanimivo dirko za gledalce.

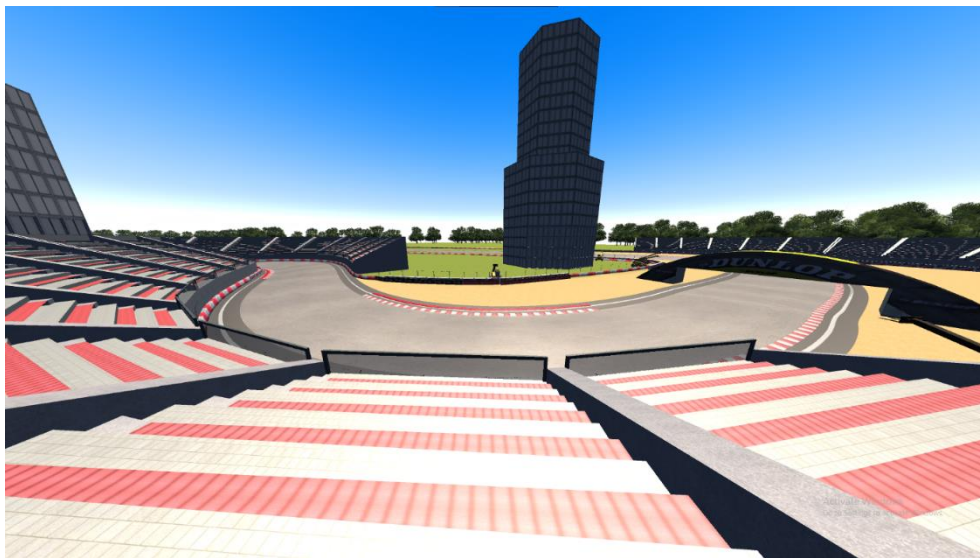
**Sedišča na Tribunah:** CeljeRing ponosno ponuja 34200 sedišč na različnih tribunah okoli dirkališča, ki gledalcem omogočajo neposreden pogled na akcijo na stezi.

**Skupna Kapaciteta:** zasnovan z mislijo na velike dogodke lahko CeljeRing vključno s stojišči, VIP področji in ostalimi gledališkimi prostori, gosti okoli 50000 obiskovalcev. Ta impresivna kapaciteta postavlja CeljeRing med ene izmed največjih športnih prizorišč v regiji.

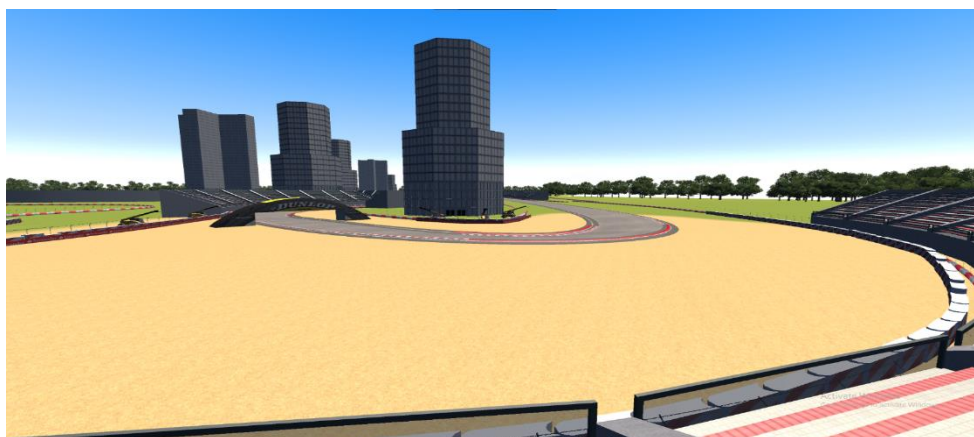




46 Pogled na stezo iz tribune 6  
Vir: Lasten



47 Pogled na stezo iz tribune 7  
Vir: Lasten



48 Pogled na stezo iz tribune 8

Vir: Lasten



49 Pogled na stezo iz tribune 9

Vir: Lasten

#### 4.4 Vpliv na regijo

Izgradnja CeljeRinga ne prinaša le novega prizorišča za motošport, temveč obljublja tudi pomemben gospodarski in turistični razvoj za Celje in širšo regijo.

Projekt bo ustvaril nova delovna mesta in privabil obiskovalce iz Slovenije ter tujine, kar bo imelo pozitiven učinek na lokalno gostinstvo, hotelirstvo in druge storitve.

Projekt CeljeRing daje velik poudarek tudi na okoljsko trajnost.

Zasnovan je tako, da minimizira vpliv na okolje, vključno z uporabo obnovljivih virov energije, sistemi za zbiranje deževnice in zelenimi površinami, ki obkrožajo dirkališče.

Tako bo CeljeRing postavil nov standard v okolju prijaznem razvoju motošportnih objektov.

Dirkališče bo opremljeno z najnovejšo tehnologijo, ki bo omogočala sledenje dirk in analizo podatkov v realnem času, kar bo izboljšalo izkušnjo za gledalce in ponudilo ekipam dragocene informacije za izboljšanje njihovih nastopov.

Prav tako bo tehnologija igrala ključno vlogo v varnosti s sistemom za hitro odzivanje v primeru nesreč.

CeljeRing ni le velik korak za slovenski motošport, ampak tudi pomemben projekt, ki bo imel širše pozitivne učinke na lokalno skupnost in okolje.

Z združevanjem hitrosti, tehnologije in trajnosti CeljeRing obljublja, da bo postalo ikonično prizorišče, ki bo privabilo ljubitelje avtomobilizma iz vse Evrope in postavilo Slovenijo na zemljevid svetovnega motošporta.

## 4.5 Integracija v lokalno skupnost

CeljeRing ne bo le novo središče za ljubitelje motošporta, temveč bo aktivno delovalo tudi v lokalni skupnosti s ciljem vzpostavitve močne povezave med dirkališčem in prebivalci regije.

Organizirani bodo izobraževalni programi, delavnice varne vožnje in dogodki, ki bodo namenjeni spodbujanju zanimanja za tehniko, tehnologijo in inženirstvo med mladimi.

S tem bo CeljeRing prispeval k razvoju lokalnega izobraževalnega sistema in odpiral nove priložnosti za mlade talentirane posameznike, ki jih zanima svet avtomobilizma.

Ob pričakovanjih, da bo CeljeRing pritegnil številne domače in mednarodne obiskovalce, bo imel projekt znatne gospodarske učinke na regijo.

Hoteli, restavracije in lokalne trgovine bodo imeli koristi od povečanega turističnega obiska, medtem ko bo potreba po različnih storitvah okoli dogodkov na dirkališču spodbujala rast malih in srednje velikih podjetij.

Projekt tako predstavlja katalizator za regionalni razvoj, ki bo prispeval k večji prepoznavnosti Celja in Slovenije kot destinacije za avtomobilistični turizem.

CeljeRing se ne osredotoča le na trenutno tehnologijo in okoljske standarde, temveč tudi na prihodnost.

Z vključevanjem v raziskovalne in razvojne projekte, povezane z električnimi vozili in alternativnimi viri energije, bo dirkališče postalo testno in demonstracijsko središče za nove tehnologije.

Ta pristop ne samo zmanjšuje odtis na okolje, ampak tudi postavlja CeljeRing v ospredje kot inovacijski objekt za razvoj trajnostnih rešitev v mobilnosti.

Cilj CeljeRinga ni zgolj postati vodilno dirkališče v regiji, temveč tudi platforma za razvoj avtomobilistične industrije v širšem smislu.

Z vizijo, da postane epicenter za tekmovanja, izobraževanja, testiranja in razvoj, bo CeljeRing igral ključno vlogo v prihodnosti mobilnosti in motošporta.

Projekt tako predstavlja več kot le izgradnjo dirkališča; gre za zavezo k inovacijam, skupnosti in trajnostnemu razvoju, ki bo oblikoval prihodnost regije in postavil nove standarde v svetu avtomobilizma.

Z zaključkom tega ambicioznega projekta verjamemo, da bo CeljeRing postal ne le ponos Slovenije, temveč tudi pomemben igralec na mednarodni sceni moto športa.

CeljeRing ne stremi le k izpolnjevanju nacionalnih standardov, ampak tudi k usklajevanju z mednarodnimi merili kakovosti in varnosti.

S pridobivanjem certifikatov od priznanih mednarodnih avtomobilističnih in motociklističnih zvez, kot so FIA (Mednarodna avtomobilska zveza) in FIM (Mednarodna motociklistična zveza), bo dirkališče lahko gostilo vrhunska tekmovanja in pritegnilo elite dirkačev ter ekipe iz celega sveta.

Ta pristop ne zagotavlja samo varnost in kakovost, ampak tudi dviguje ugled CeljeRinga na globalni ravni, kar odpira vrata mednarodnim sponzorstvom in partnerstvom.

CeljeRing bo opremljen z najsodobnejšo tehnologijo, ki ne bo služila samo izboljšanju varnosti in spremljanju dirk, temveč tudi izboljšanju izkušnje obiskovalcev.

S pomočjo aplikacij za pametne telefone, virtualne in razširjene resničnosti bodo gledalci lahko doživeli dirke na povsem nove načine, od virtualnih voženj do sledenja njihovim najljubšim dirkačem v realnem času.

Poleg tega bo posebna pozornost namenjena dostopnosti dirkališča za vse obiskovalce, vključno s tistimi z omejenimi gibalnimi sposobnostmi, kar zagotavlja, da bo to doživetje dostopno vsakomur.

Vizija CeljeRinga presega zgolj motošport; želi postati središče skupnosti, kjer se srečujejo strast, izobraževanje in inovacije.

Z vzpostavitvijo partnerstev z lokalnimi šolami in univerzami bo dirkališče služilo kot praktično učno središče za študente inženirstva, tehnologije in gostoljubnosti, ponujalo pa bo tudi programe za štipendije in prakse.

## 4.6 Okoljska odgovornost

Pri načrtovanju in gradnji CeljeRinga je bil velik poudarek na minimalnem vplivu na okolje.

Poleg uporabe zelenih tehnologij in obnovljivih virov energije bo dirkališče vključevalo tudi programe za ohranjanje biotske raznovrstnosti in obnovo naravnih habitatov v okolici.

Z zasaditvijo avtohtone vegetacije in vzpostavitvijo ekoloških koridorjev za divje živali bo CeljeRing postavil primer okoljske odgovornosti in trajnostnega razvoja.

CeljeRing predstavlja več kot le novo poglavje v zgodovini moto športa v Sloveniji; simbolizira stičišče tehnologije, trajnosti in skupnosti.

Kot večnamensko dirkališče z mednarodnim priznanjem bo CeljeRing ne le prinesel novo dobo dirkanja in tekmovanj, temveč bo služil tudi kot platforma za izobraževanje, inovacije in trajnostni razvoj.

Z ambicioznim pogledom naprej CeljeRing obljublja, da bo postal ključno središče za vse, ki jih združuje strast do hitrosti, tehnologije in ekološke zavesti.

CeljeRing ne vidi svoje prihodnosti le skozi prizmo trenutnih dosežkov, temveč stremi k dolgoročni viziji rasti in razvoja.

To ne vključuje samo redno nadgradnjo in vzdrževanje infrastrukture, temveč tudi prilagajanje in uvajanje novih tehnologij, ki bodo dirkališče ohranjale na čelu inovacij v moto športu.

S tem pristopom CeljeRing ne bo samo sledil globalnim trendom, ampak jih bo tudi aktivno sooblikoval.

## 4.7 Partnerstva za inovacijo

CeljeRing se zaveda pomena močnih partnerstev za doseganje svojih ambicij. Zato intenzivno dela na vzpostavitvi sodelovanj z industrijskimi voditelji, tehnološkimi start-upi in akademskimi institucijami.

Ta partnerstva bodo dirkališču omogočila dostop do najnovejših raziskav, tehnologij in talentov, hkrati pa spodbujala razvoj in komercializacijo inovacij v avtomobilski industriji.

CeljeRing si prizadeva biti več kot le lokacija za dirke, želi biti del skupnosti.

To vključuje organizacijo dogodkov, ki presegajo motošport, kot so sejmi, koncerti in družbena srečanja, s katerimi se bo dirkališče približalo različnim demografskim skupinam in interesom.

Prav tako bodo organizirane akcije za lokalno skupnost, kot so zasaditve dreves, čistilne akcije in izobraževalni programi o okoljski zavesti.

CeljeRing razume, da je uspeh dirkališča tesno povezan z izkušnjami, ki jih ponuja svojim obiskovalcem.

Zato je velik poudarek na kakovosti storitev, dostopnosti informacij in splošnem udobju. To vključuje vse od navigacije po objektu, kakovosti hrane in pijače, do možnosti prenočišč in transporta.

Cilj je, da vsak obiskovalec, ne glede na to, ali je strasten ljubitelj moto športa ali pa je na dirkališču prvič, odide z nepozabnimi spomini.

CeljeRing si prizadeva za globalni doseg, a ostaja trdno zasidran v lokalni skupnosti. S tem pristopom želi ustvariti model, ki ne prinaša samo mednarodno prepoznavnost in ekonomski razvoj v regijo, ampak tudi ohranja lokalne vrednote in tradicije.

To ravnovesje med globalnimi ambicijami in lokalno zavezanostjo bo CeljeRingu omogočilo, da postane trajnostni simbol slovenskega inovativnega duha in gostoljubnosti.

Z izgradnjo CeljeRinga Slovenija ne dobiva le novega športnega objekta, temveč simbol napredka, inovacij in skupnostnega duha.

Dirkališče bo služilo kot platforma za prihodnje generacije dirkačev, inženirjev in navdušencev nad tehnologijo, hkrati pa bo s svojim delovanjem pozitivno vplivalo na lokalno gospodarstvo in okolje.

V tem duhu CeljeRing ne predstavlja le nov poglavje v zgodovini motošporta, ampak tudi nov mejnik v razvoju slovenske industrije in skupnosti.

CeljeRing zasleduje cilj postati več kot le dirkališče, želi biti center avtomobilske kulture, tehnološkega napredka in družbenega srečevanja.

Poleg dirk bodo na dirkališču potekali tudi koncerti, korporativni dogodki, izobraževalne delavnice in druge aktivnosti, ki bodo povezovala ljudi z različnimi interesi.

CeljeRing ne bi bil zgolj tehnološki čudež, ampak tudi projekt, ki daje velik poudarek na trajnost in skupnostno vključevanje.

Z ekološkimi pobudami, programi za izobraževanje mladih in sodelovanjem z lokalnimi podjetji CeljeRing stremi k ustvarjanju pozitivnega vpliva na okolje in družbo.



Zasnovan tako, da zadovolji potrebe najzahtevnejših ljubiteljev hitrosti, hkrati pa ohranja skrb za okolje in skupnost, CeljeRing obljublja, da bo postal priljubljeno zbirališče za vse, ki delijo strast do avtomobilskih športov.

## 4.8 Konkurenca in položaj CeljeRinga v regiji

CeljeRing, z vsemi svojimi inovacijami in ambicijami, ni edino dirkališče, ki stremi k pritegnitvi ljubiteljev motošporta v regiji.

Obstaja več dirkališč, ki lahko predstavljajo konkurenco, vsako s svojimi edinstvenimi lastnostmi in zgodovino. Vendar pa se CeljeRing z močno zavezo k inovacijam, trajnosti in vključevanju skupnosti odlikuje kot vodilno v regiji.

Oglejmo si nekatere od njegovih konkurentov in kako se CeljeRing primerja z njimi.

Le nekaj ur vožnje od Celja, dirkališče Red Bull Ring v Spielbergu v Avstriji, ponuja svetovno znano prizorišče za Formulo 1 in MotoGP dirke.

Z bogato zgodovino in modernimi objekti je Red Bull Ring priljubljena destinacija za ljubitelje dirk.

Vendar CeljeRing prinaša edinstven pristop s poudarkom na trajnosti in tehnoloških inovacijah, ki lahko pritegne novo generacijo dirkaških navdušencev.

Hungaroring, blizu Budimpešte na Madžarskem, je še ena ikonična lokacija Formule 1 v regiji.

Znana po svoji tehnični zahtevnosti je priljubljena med vozniki in gledalci.

CeljeRing, čeprav morda manj znan v mednarodnem merilu, ponuja visokotehnološko infrastrukturo in večnamensko uporabnost, ki lahko privabi različne dogodke in občinstva.

Grobnik, ki se nahaja blizu Reke na Hrvaškem, je priljubljeno mesto za regionalne motošportne dogodke in testiranja.

Čeprav morda nima visokega profila nekaterih večjih evropskih dirkališč, ima trdno bazo ljubiteljev motošporta.

CeljeRing bi lahko s svojo strategijo inovacij in skupnostnih programov pritegnil občinstvo, ki išče novo in dinamično motošport izkušnjo.

Slovakiaring, ki se nahaja v bližini Bratislave, je sodobno dirkališče, zasnovano za gostovanje različnih mednarodnih tekmovanj, vključno z dirkami avtomobilov, motociklov in tovornjakov.

S svojo vsestranskostjo in zmogljivostmi predstavlja konkurenco CeljeRingu, a slednji ima prednost v svoji geografski legi, dostopnosti in zavezanosti k trajnostnim ciljem.

## 4.9 Zaključek teme o CeljeRingu

CeljeRing se sooča s konkurenco iz več sosednjih držav, kjer dirkališča z dolgoletno zgodovino in mednarodnim ugledom privabljajo obiskovalce in tekmovanja.

Kljub temu CeljeRing stoji izven konkurence s svojo zavezanostjo trajnosti, napredni tehnologiji in prizadevanji za vključevanje skupnosti.

Z edinstveno kombinacijo teh dejavnikov CeljeRing ne le da se postavlja kot konkurent, ampak tudi kot inovator v regiji.

Ta kombinacija mu daje potencial, da pritegne novo publiko in ustvari lastno nišo v svetu motošporta.

S tem, ko CeljeRing združuje trajnostne pristope z napredno tehnologijo in vključevanjem skupnosti, postavlja nov standard v svetu dirkališč.

Njegova predanost okolju in družbi ne le izpolnjuje pričakovanja sodobnih obiskovalcev, temveč tudi služi kot navdih za druge dirkališča po svetu.

CeljeRing tako postaja ne le priljubljena destinacija za ljubitelje motošporta, temveč tudi vodilo za pozitivne spremembe v industriji.

S tem, ko se uveljavlja kot inovator, CeljeRing ne le krepi svojo prisotnost, temveč tudi odpira potencial za trajnostno rast in razvoj v prihodnosti.

Cena izgradnje dirkališča močno variira glede na vrsto steze, lokacijo, kakovost infrastrukture, cene dela in materialov ter mnoge druge dejavnike.

Za točen izračun bi morali upoštevati veliko različnih elementov, vključno s ceno zemljišča, pripravo terena, asfaltiranje, varnostne sisteme, tribune, objekte za goste in ekipe, parkirne prostore, cestne povezave, inštalacije za elektriko in vodo ter druge infrastrukturne in logistične zadeve.

Izgradnja asfaltirane dirkališke steze širine 10 metrov in dolžine 3500 metrov bi lahko stala od 600 do 2000 USD (ali več) na tekoči meter, odvisno od specifikacij in lokacije.

To vključuje samo asfaltiranje in osnovno pripravo terena. Tako bi lahko samo steza stala med 2,1 milijona USD in 7 milijonov USD ali več.

Stroški tribun za okoli 50000 gledalcev bi bili zelo visoki, odvisno od tipa tribun (začasne ali stalne), kvalitete in kompleksnosti. Na splošno bi lahko stroški znašali od 500 do 1500 USD na sedež, kar bi pomenilo od 25 milijonov USD do 75 milijonov USD za celotno kapaciteto gledalcev.

Cena dodatnih infrastruktur, kot so varnostne ograje, pitne prostore, garaže, medicinski centri, sanitarije, osvetlitev, zvočni sistemi in drugo, bi lahko znašala dodatnih nekaj milijonov dolarjev.

Poleg tega ne smemo zanemariti stroškov priprave lokacije, pridobivanja dovoljenj, načrtovanja, inženiringa, upravljanja projekta in drugih nepredvidenih izdatkov.

Na podlagi zgornjih ocen bi celotni stroški projekta lahko znašali od 30 milijonov USD do preko 100 milijonov USD, odvisno od številnih dejavnikov.

Za natančnejšo oceno bi bilo treba izvesti podrobno študijo izvedljivosti in projektiranje, ki bi upoštevali vse lokalne razmere in zahteve.

Izgradnja CeljeRinga kot dirkališča se nam zdi realna in obetavna.

CeljeRing se zaveda konkurence iz sosednjih držav z dolgoletno zgodovino in mednarodnim ugledom v avtomobilističnem športu.

Kljub temu pa bi CeljeRing izstopal s svojimi trajnostnimi pristopi, napredno tehnologijo in vključevanjem skupnosti.

Edinstvena kombinacija teh dejavnikov daje CeljeRingu potencial, da se ne le postavi kot konkurent, ampak tudi kot inovator v regiji.

Čeprav so stroški izgradnje visoki in se močno razlikujejo glede na številne dejavnike, kot so lokacija, specifikacije infrastrukture in logistične zadeve, je potencial za uspeh in trajnostno rast CeljeRinga očiten.

Z natančnim načrtovanjem, študijo izvedljivosti in upoštevanjem lokalnih razmer ter zahtev bi lahko CeljeRing postal ne le priljubljena destinacija za ljubitelje moto športa, temveč tudi vzor drugim dirkališčem po svetu.

## 5 Ovrednotenje hipotez

Ovrednotili smo podane hipoteze:

1. Pomanjkanje finančnih sredstev je glavni razlog za pomanjkanje dirkalnih stez.

Ta hipoteza se nam zdi verjetna, saj gradnja dirkalnih stez zahteva velike finančne vloške.

Vendar pa poleg finančnih sredstev obstajajo tudi drugi dejavniki, zaradi katerih do sedaj še nimamo dirkališča.

Med te dejavnike spadajo pomanjkanje ustreznih zemljišč, ki ustrezajo potrebam za gradnjo dirkališča glede na varnostne zahteve in infrastrukturne potrebe. Poleg tega so lahko prisotne logistične ovire, kot so težave pri pridobivanju gradbenih materialov ali izvedbi gradbenih del zaradi geografskih ali prometnih omejitev.

Poleg tega se lahko pojavijo tudi omejitve v lokalni zakonodaji, ki lahko otežujejo ali celo preprečujejo gradnjo dirkalnih stez zaradi prostorskih ali okoljskih predpisov.

Takšne omejitve lahko vključujejo zahteve po okoljskih presoajah, omejitve glede hrupa ali varstvo naravnih habitatov. Zato je treba pri raziskovanju razlogov za pomanjkanje dirkalnih stez upoštevati širši nabor faktorjev, ki vplivajo na njihovo gradnjo, ne le finančne sredstva.

2. Obstaja povpraševanje po dirkalnih stezah, saj je Slovenija tesno povezana z avtomobilističnim športom, ki je priljubljen med številnimi ljudmi.

Ta hipoteza se nam zdi smiselna, saj ima Slovenija bogato zgodovino v avtomobilističnem športu in številne ljubitelje dirkanja.

Vendar pa bi bilo potrebno natančneje preučiti, ali je povpraševanje dejansko dovolj veliko, da bi upravičilo gradnjo novih dirkalnih stez. To vključuje raziskovanje različnih segmentov javnosti, ki bi obiskovali dirke, kot so profesionalni dirkači, ljubitelji avtomobilizma, navijači ali turisti.

### 3. Pomanjkanje dirkalnih stez je posledica nasprotovanja s strani politike in prebivalstva.

Ta hipoteza predpostavlja, da je nasprotovanje s strani politike in prebivalstva ključni dejavnik, ki preprečuje gradnjo novih dirkalnih stez.

Čeprav je res, da politični in družbeni dejavniki vplivajo na odločitve o gradnji dirkalnih stez, so tu še druge ovire. Izvedeli smo, da medtem ko lahko politični in družbeni dejavniki prispevajo k zapletenosti procesa gradnje, niso vedno ključni dejavniki, ki preprečujejo projekt.

Ugotovili smo, da so druge ovire, kot so okoljske ali prostorske omejitve, v mnogih primerih bolj pomembne. Kljub temu, imamo sedaj novo predsednico, ki podpira motošport in dirke. Tako, da obstaja morebitna možnost izgradnje dirkališč v prihodnosti.

To vključuje zahteve po okoljskih presojah, omejitve glede hrupa, varstvo naravnih habitatov ter pomanjkanje ustreznih zemljišč za gradnjo.

S tem v mislih je bilo ugotovljeno, da nasprotovanje s strani politike in prebivalstva ni vedno ključna ovira za gradnjo novih dirkalnih stez in da bi bilo treba bolj natančno preučiti druge pomembne dejavnike, ki vplivajo na izvedljivost projektov.



## 6 Viri in literatura

1. IZGRADNJA večnamenskega dirkališča v Sloveniji. [Online]. [Citirano 13. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://predlagam.vladi.si/predlog/16412>
2. PREDLAGAM vladi. [Online]. [Citirano 13. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://predlagam.vladi.si/fileadmin/dokumenti/predlogi/35423/dirkalis-C4-8Da-po-evropi.pdf>
3. PAVŠIČ, G. Predsednik FIA Mohammed Ben Sulayem v Ljubljani. [Online]. [Citirano 15. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://siol.net/avtomoto/novice/predsednik-fia-pri-premierju-golobu-je-dobil-obljubo-606332>
4. RED Bull Ring. [Online]. [Citirano 20. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu [https://sl.wikipedia.org/wiki/Red\\_Bull\\_Ring](https://sl.wikipedia.org/wiki/Red_Bull_Ring)
5. HUNGARORING. [Online]. [Citirano 20. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://sl.wikipedia.org/wiki/Hungaroring>
6. AUTÓDROMO do Estoril. [Online] [Citirano 20. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu [https://sl.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3dromo\\_do\\_Estoril](https://sl.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3dromo_do_Estoril)
7. CIRCUIT Park Zandvoort. [Online] [Citirano 20. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu [https://sl.wikipedia.org/wiki/Circuit\\_Park\\_Zandvoort](https://sl.wikipedia.org/wiki/Circuit_Park_Zandvoort)
8. PIHLAR, T. Baron Anton Codelli – slovenski izumitelj in nikogaršnji državljan. [Online] [Citirano 25. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://www.dnevnik.si/1042762385>
9. KAVČIČ, S. "Ko si enkrat v tej 'dirkariji', nikoli ne moreš reči, da si z njo res zaključil" [Online] [Citirano 25. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://siol.net/sportal/avtomotosport/ko-si-enkrat-v-tej-dirkariji-nikoli-ne-mores- reci-da-si-z-njo-res-zakljucil-464454>

10. WALTER Wolf [Online] [Citirano 25.Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu [https://en.wikipedia.org/wiki/Walter\\_Wolf](https://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Wolf)
11. KÜZMIČ legenda športnega avtomobilizma [Online] [Citirano 25. Jan .2024] dostopno na spletni naslovu <https://www.dnevnik.si/239676>
12. RALLYSHOW legend - Na Verdu so se znova zbrale legende slovenskega avtomobilskega dirkanja [Online] [Citirano 25. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://avto-magazin.metropolitan.si/novice/rallyshow-legend-legende-spet-za-volanom/>
13. RENAULT 4 ali "katrca": ljudski avtomobilski rekorder in tudi čisto pravi dirkalnik [Online] [Citirano 26. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://siol.net/avtomoto/zgodbe/renault-4-ali-katrca-ljudski-avtomobilski-rekorder-in-tudi-cisto-pravi-dirkalnik-432627>
14. MATJAŽ Tomlje: V svet sem odšel z veliko željo, da nekaj tudi naredim [Online] [Citirano 26. Jan .2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://n1info.si/magazin/matjaz-tomlje-v-svet-sem-odsel-z-veliko-zeljo-da-nekaj-tudi-naredim/>
15. NINA Jerančič [Online] [Citirano 26. Jan. 2024] Dostopno na spletni strani [https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina\\_Jeran%C4%8Di%C4%8D](https://sl.wikipedia.org/wiki/Nina_Jeran%C4%8Di%C4%8D)
16. AUTODROMO Imola [Online] [Citirano 26. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://www.autodromoimola.it/?lang=en>
17. AMZS [Online] [Citirano 26. Jan.2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://www.amzs.si/cvv>
18. GROBNIK [Online] [Citirano 26. Jan. 2024] Dostopno na spletnem naslovu <https://grobnik.hr/>

19. Slovenija sanja o dirkališču: kdaj, kje in za koliko denarja ga lahko dobimo? [Online]  
[Citirano 28. Jan. 2024] Dostopno na spletnem  
naslovu [https://siol.net/avtomoto/reportaze/slovenija-sanja-o-dirkaliscu-kdaj-kje-  
in-za-koliko-denarja-ga-lahko-dobimo-134730](https://siol.net/avtomoto/reportaze/slovenija-sanja-o-dirkaliscu-kdaj-kje-in-za-koliko-denarja-ga-lahko-dobimo-134730)