

# Mulighetsstudie for regionalt asfaltbaneanlegg for motorsport

---

*Asfaltbane Vestre Viken*



Illustrasjon: fia.com

*Juni 2017*



**Norges  
Motorsportforbund**



**NORGES  
BILSPORT  
FORBUND**



**TELEMARK**  
fylkeskommune



**VESTFOLD**  
fylkeskommune

## Sammendrag

Denne rapporten omhandler mulighetene for å etablere et nytt eller utvidet motorsportanlegg på Østlandet, der en asfaltbane skal være et hovedelement. Rapporten er utarbeidet av en prosjektgruppe styrt av og med medlemmer fra Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Norsk Motor Klubb (NMK), Norges Bilsportforbund (NBF) og Norges Motorsportforbund (NMF).

Prosjektet har mottatt økonomisk støtte fra Telemark og Vestfold fylkeskommuner.

Forbundene har gjennomført den første delen av dette prosjektet som en mulighetsstudie. Den består av følgende hovedelementer:

- Et situasjonsbilde
- Hva vi ønsker å oppnå med asfaltbane-prosjektet
- Mulige lokaliteter og vurdering av disse
- Gjennomføringsmodeller

Denne delen av prosjektet har ikke som hensikt å utarbeide *ett* konkret forslag til asfaltbaneprosjekt, men å bringe frem kunnskap og vurdere de mulighetene som finnes. Det er først som en eventuell videreføring at den som får gjennomføringsansvaret kan ta beslutninger om lokalitet og innhold i et prosjekt og begynne den fysiske planleggingen, finansiering, organisering m.m. som kreves for å realisere anlegget.

Rapporten konkluderer med at det er behov for en ny asfaltbane vest for Oslo. Rapporten peker på fire lokaliteter i Telemark og Vestfold der det vil være mulig å etablere asfaltbane.

Prosjektgruppen har vurdert lokalitetene etter fastsatte kriterier og har gjennomført en høringsrunde blant myndigheter og organisasjoner, der også andre virksomheter og enkeltpersoner fikk uttale seg. På grunnlag av dette anbefaler gruppen at prosjektet videreføres med et forprosjekt for Leivstein i Notodden kommune. Hvis det i denne fasen skulle vise seg at anlegget ikke lar seg realisere i Notodden, anbefaler vi at forprosjektet gjennomføres for Håskén i Sandefjord kommune.

Prosjektet vil ha behov for økonomisk støtte til forprosjektet, og prosjektgruppen håper at regionale organer ser at prosjektet vil ha verdi langt ut over enkeltkommuner og enkeltfylker, og støtter det som en felles satsing på motorsporten i en region som omfatter et stort område vest for Oslo.

## Innhold

Sammendrag .....	2
1. Innledning .....	5
2. Situasjonsbeskrivelse .....	6
2.1. Motorsporten i Norge .....	6
2.2. Utviklingstrekk for asfaltgrenene.....	8
2.3. Anleggssituasjonen for asfaltgrenene.....	8
2.3.1. Eksisterende anlegg .....	10
2.3.2. Planlagte anlegg .....	12
2.3.3. Øvrige anleggsideer .....	13
3. Muligheter med et nytt motorsportsanlegg.....	14
3.1. Trafikksikkerhet.....	14
3.2. Motorsportindustrien, bilbransjen og teknologibedrifter .....	15
3.3. Flerbruk .....	16
3.4. Ringvirkninger .....	16
3.5. Miljø .....	19
4. Er det behov for et nytt anlegg på Østlandet? .....	21
4.1. Kapasitet .....	21
4.2. Etterspørsel.....	22
4.3. Konklusjon.....	24
5. Lokaliseringsstudie.....	25
5.1. Asfaltbanen .....	25
5.2. Innspill .....	26
5.3. Kriterier for vurdering av lokaliteter .....	28
5.4. Lokaliteter som man ikke går videre med.....	28
6. Vurdering av lokaliteter .....	31
6.1. Notodden motorsenter, Notodden kommune .....	31
6.2. Mossåsen, Hof kommune/Kongsberg kommune .....	35
6.3. Håsken, Sandefjord kommune.....	38
6.4. Grenland motorsportsenter, Skien kommune.....	42
6.5. Anbefaling av lokaliteter .....	46
7. Organiserings og finansiering.....	48
7.1. Forankring i motorsportens klubber .....	48
7.2. Tett samarbeid med kommunen .....	48

7.3.	Alternative bruk av baneanlegg.....	48
7.4.	Kombinerte baneanlegg.....	48
7.5.	Organisering av baneprosjektet.....	48
7.6.	Forretningsplan.....	49
7.7.	Finansiering.....	49
7.8.	Eierskap og drift.....	49
8.	Konklusjon og anbefaling.....	51
9.	Referanser.....	52
10.	Vedlegg.....	53
10.1.	Befolkningsgrunnlag for Notodden.....	53
10.2.	Befolkningsgrunnlag for Mossåsen.....	55
10.1.	Befolkningsgrunnlag for Håskén.....	58
10.1.	Befolkningsgrunnlag for Grenland motorsportsenter.....	60

## 1. Innledning

Etter initiativ fra anleggsutvalget i NMF, besluttet KNA, NMK, NBF og NMF å gjennomføre en mulighetsstudie med sikte på etablering av en ny asfaltbane i nærheten av Osloområdet, og fortrinnsvis i Buskerud, Telemark eller Vestfold, siden østsiden av fjorden har god tilgjengelighet til Rudskogen Motorsenter i Rakkestad kommune. Formålet med utredningen er å studere en anleggsutvikling som vil fremme bil- og motorsykkelsport.

Utviklingen i norsk bilsport generelt er god. På FIAs ranking for 2016 er Norge på nummer 6 innen internasjonal bilsport, og deltagelsen og interessen for asfaltracing med bil er stigende, også blant ungdom. Men kapasiteten på banene er full og dette skaper problemer for rekrutteringen til sporten. Motorsykkelsport på asfaltbanene (circuit racing) har derimot forholdsvis lave deltakertall i konkurranser og har vanskeligheter med rekruttering og utvikling. En viktig grunn til dette er mangelen på tilgjengelige baner. Prosjektgruppen argumenterer i denne rapporten for hvordan en ny bane som er tilgjengelig for det tett befolkede Østlandsområdet vil realisere et potensial for å gjøre racingsporten større og bedre. Samtidig vil et nytt baneanlegg bidra til å oppfylle samfunns mål ved siden av de sportslige.

Arbeidet med mulighetsstudien er forankret i NBFs og NMFs anleggsplaner (2015/2016). I Anleggsplan for Vestfoldidretten 2016-2022 er et nytt, større asfaltbaneanlegg for bil- og motorsykkelsport i BTV-regionen vest for Oslofjorden ett av fire prioriterte idrettsanlegg. I Idrettens anleggsplan for Telemark 2016-202 er anlegg for motorsport definert som et ønsket regionalt idrettsanlegg i Telemark.

Rapporten er utarbeidet av en prosjektgruppe styrt av og med medlemmer fra Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Norsk Motor Klubb (NMK), Norges Bilsportforbund (NBF) og Norges Motorsportforbund (NMF). Dette er de viktigste landsdekkende organisasjonene i norsk motorsport.

Prosjektgruppen har bestått av:

- Knut Iver Skøien, NMF, prosjektleder
- Tom Vidar Kaasa, NBF
- Geir Lilletvedt, NMF
- Leif Ellevset, KNA
- Heidi Engedal, NMK

Bjørn Gulbrandsen fra NAF har deltatt i noen av prosjektgruppemøtene. NAF har senere trukket seg fra norsk motorsportarbeid.

Rambøll Norge AS ved Thorbjørn Faber Geirbo har bidratt til rapporten.

Prosjektet har mottatt økonomisk støtte fra Telemark og Vestfold fylkeskommuner.

## 2. Situasjonsbeskrivelse

### 2.1.Motorsporten i Norge

Motorsporten i Norge er organisert i fire hovedorganisasjoner: NBF, KNA, NMF og NMK. KNA er Norges eldste bilorganisasjon og ble stiftet 4. januar 1907. KNA har i dag 28 avdelinger fordelt ut over landet. I hele sin historie har KNA arbeidet for best mulig vilkår for bilistene og ekte bilglede er KNA fremste formål. KNA tilbyr attraktive medlemsfordeler, organiserer bilsport, snakker bilistenes sak og bygger attraktivt klubbbliv der det er godt å være.

KNA representerer den internasjonale bilorganisasjonen FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) som i likhet med KNA arbeider for å øke interessen for og bedre rammebetingelsene for bilister globalt og som samtidig organiserer internasjonal motorsport. Mandatet til å påse at internasjonale bestemmelser for bilsport overholdes i Norge er av KNA delegert videre til Norges Bilsportforbund som organiserer, kontrollerer og overvåker all bilsport i Norge.

Norges Motorsportforbund (NMF) er et fleridrettsforbund med sine avdelingsforbund Norges Båt-, Motorsyssel-, Radiostyrt- og Snøscooterforbund. Nasjonalt er NMF knyttet til Norges idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité (NIF). NMF er tilknyttet flere internasjonale forbund, og det er Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) organiserer motorsykkelsporten.

Norsk Motor Klubb er landets største motorsportorganisasjon med ca 13.000 medlemmer og pr i dag 106 klubber. Norsk Motor Klubb innehar alle grener motorsport og har relasjon mot Norges Bilsportforbund og Norges Motorsportforbund. Norsk Motor Klubb er foruten administrasjonen i Sande basert på frivillighet og engasjerer mange tusen funksjonærer pr år.

Motorsporten i Norge fordeler seg på en rekke grener:

<b>Båt</b>	<b>Motorsyssel</b>	<b>Bil</b>	<b>Snøscooter</b>	<b>Radiostyrt motorsport</b>
Offshore Circuit (rundbane) Aquabike (vannjet)	Circuit racing (roadracing) Dragbike Enduro Freestyle motocross Hillclimb Mini roadracing Motocross Supermoto Track racing (speedway og langbane) Trial Quad cross (ATV) Quad enduro	Karting Bilcross Crosskart Rallycross Baneracing Dragracing/Street legal Offroad Drifting	Snowcross Snow drag	

Motorsport utøves av mange tusen barn, unge og voksne. NBF hadde i 2016 til sammen 21 000 lisenser innen bilsport. Av disse var 5373 førerlisenser, av disse igjen var 1483 til personer under 20

år (28 %). I tillegg kommer engangslisensene, som er lisenser som skrives ut til personer som deltar på enkeltarrangementer. I 2016 ble det skrevet ut hele 13 930 engangslisenser.

NMF skrev i 2016 ut til sammen 9093 lisenser utenom radiostyrt motorsport. Lisensene fordelte seg slik:

Grener	Lisenser totalt (2016)	Lisenser, barn og unge	Andel barn og unge***
Båtgrener	209	51	24 %
Circuit racing	793	31	4 %
"Smågrener"*	315	32	10 %
Enduro	1262	332	26 %
Motocross	4631	2230	48 %
Quad/ATV	309	186	60 %
Track	145	52	36 %
Trial	1229	784	61 %
Radiostyrt	187		
Snøscooter	200	53	27 %
Samlet** (uten radiostyrt)	9093	3751	41 %

\*Smågrener er motorsykelgrenene dragbike, freestyle, hillclimb og supermoto

\*\*Noen utøvere har flere lisenser, så antall utøvere er noe lavere

\*\*\*I lisenssammenheng regnes man som voksen fra og med det året man fyller 20 år.



Kilde: FIA

## 2.2.Utviklingstrekk for asfaltgrenene

Utviklingen i norsk bilsport generelt er god. På FIAs ranking for 2016 er Norge nummer 6 innen internasjonal bilsport. Når det gjelder asfaltracing er antall engangslisenser sterkt økende, mens antall startende i Norgesmesterskapene er variabelt. Kapasiteten på norske baner er etter vår mening full, og dette gjør at det er problematisk for rekrutteringen til asfaltracingen. Vi ser en betydelig interesse for racing og drifting fra ungdom i 15 år alder og oppover. For å møte denne interessen er vi helt avhengig av å øke kapasiteten. Circuit racing (Roadracing) er ifølge årsrapporten fra grenen (NMF 2016) inne i en periode med svak deltakelse på løpene og liten publikumsinteresse. Grenledelsen skriver at de ønsker seg flere baner.

Vi hevder at så lenge det er lang reisevei til anlegg og kapasiteten er begrenset, vil rekrutteringen til motorsport som bruker asfaltbaner være begrenset. Dette gjør at det blir færre gode utøvere, og de talentfulle og gode utøverne som finnes vil møte lite konkurranse, og dermed vanskelig kunne utvikle seg optimalt. Dette bidrar til å begrense interessen for motorsport, både fra fans og sponsorer. Den økonomiske interessen knyttet til sporten blir også liten, både med hensyn til leverandører av kjøretøy, utstyr og deler, arrangementer, teknologisk utvikling og drift av team. Norsk motorsport har derfor vanskelig for å oppnå den profesjonaliteten som kreves for internasjonal satsing. Et nytt anlegg kan bidra til løfte motorsporten til et nytt nivå, og særlig hvis anlegget ligger slik lokalisert at det er tilgjengelig for en stor befolkning.

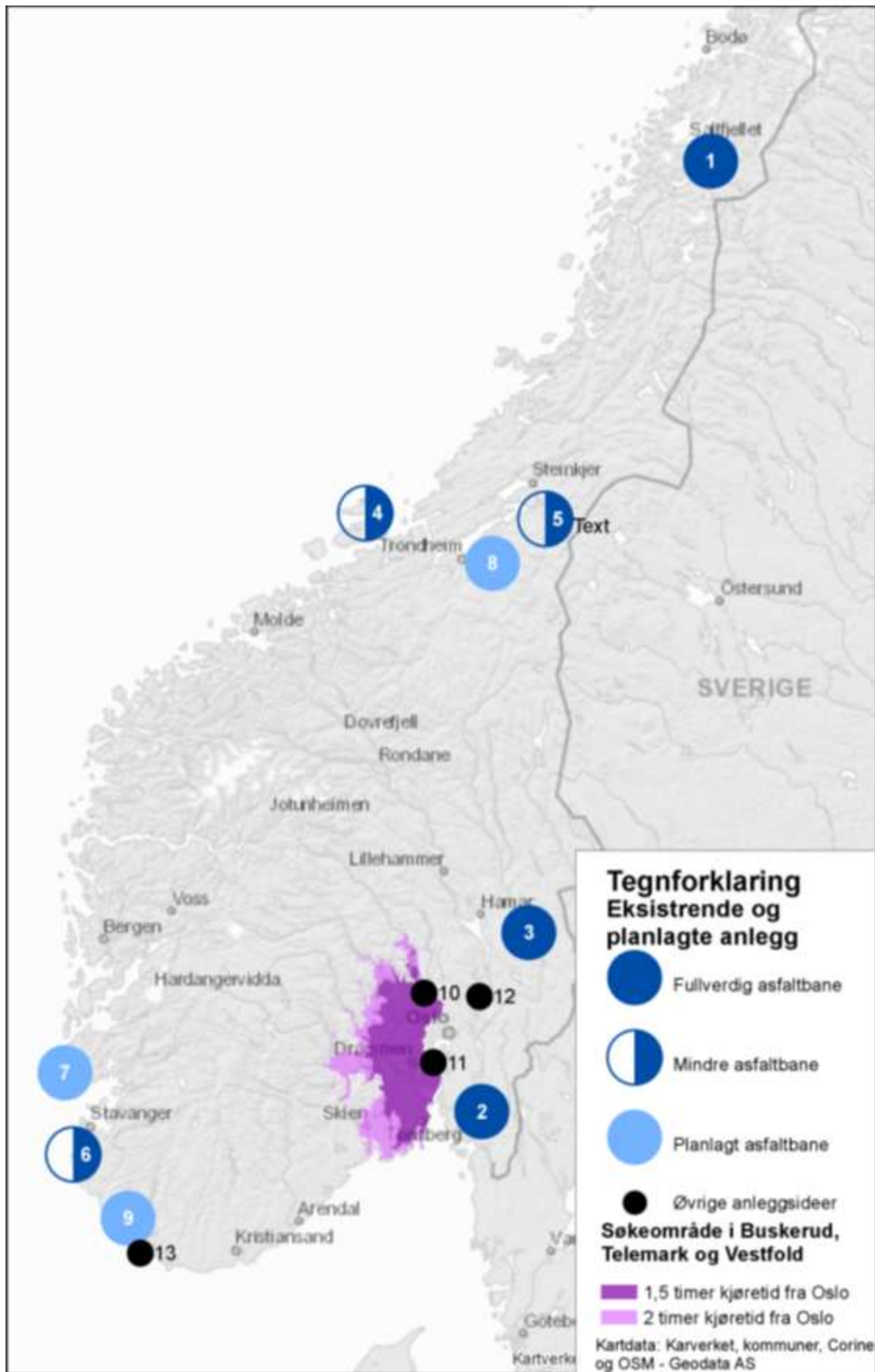
Det finnes likevel utøvere som har hevdet seg svært godt internasjonalt. Vi vil likevel hevde at dette er "til tross for, og ikke på grunn av" det tilbudet og det miljøet som finnes i Norge. Vi kan også hevde at det er vanskelig for norske utøvere å komme seg over et visst nivå, og at deler av årsakene til dette finnes i den onde sirkelen vi har beskrevet over.

## 2.3.Anleggssituasjonen for asfaltgrenene

Generelt er det få asfaltbaner for motorsport i Norge og mange utøvere og publikummere har lange reiseveier. Samtidig er anleggene er dyre og er avhengige av kommersiell drift for å få økonomien til å gå rundt. Events, banedager, førerutviklingskurs, trafikkskoler, utrykningsetater UP, bilimportører, bil- og motorsykkeltreff er aktiviteter som er nødvendige for å få driften av anleggene til å gå rundt.

Figur 1 viser lokaliseringen av eksisterende og planlagte asfaltbaner i Norge og studieområdet for denne mulighetsstudien. I de følgende avsnittene beskrives anleggene.





Figur 1: Eksisterende baner og baner under planlegging

### 2.3.1. Eksisterende anlegg

Navn	<b>1. Arctic Circle Raceway (ACR)</b>
Lokalisering	Rana kommune, Nordland
Eier/Driver	NMF
Godkjenning asfaltracing	Nasjonalt godkjent for bilsport (nasjonal A)
Godkjenning circuit racing	Internasjonal godkjent konkurransebane (FIM grade A)
Byggeår	1995
Banelengde	Banelengde 3753 m
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: gokart og motocross

Navn	<b>2. Rudskogen Motorsenter</b>
Lokalisering	I Rakkestad og Sarpsborg kommuner, Østfold
Eier/Driver	Eier: Rakkestad motorpark Driver: Rudskogen Motorsenter AS
Godkjenning asfaltracing	Nasjonalt godkjent for bilsport (nasjonal A)
Godkjenning circuit racing	Internasjonal godkjent konkurransebane (FIM grade A)
Byggeår	Bygd i 1990, ombygd i 2012
Banelengde	Banelengde 3254 m
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: enduro, gokart, motocross

Navn	<b>3. Vålerbanen</b>
Lokalisering	Våler kommune, Hedmark
Eier/Driver	NAF Trafikksenter AS
Godkjenning asfaltracing	Nasjonalt godkjent for bilsport (nasjonal A)
Godkjenning circuit racing	Internasjonal godkjent konkurransebane (FIM grade A)
Byggeår	
Banelengde	2300 m
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: gokart, offroad, supermotard Glattkjøring, kjøreopplæring for tunge biler

Navn	<b>4. Frøyabanen</b>
Lokalisering	Frøya, Sør Trøndelag
Eier/Driver	NMK Frøya
Godkjenning asfaltracing	Treningsbane for bilsport
Godkjenning circuit racing	Ingen godkjenning for motorsykkkel
Byggeår	2014
Banelengde	1600 meter
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: drifting, go-kart

Navn	<b>5. Verdal Motorsenter</b>
Lokalisering	Verdal, Nord Trøndelag
Eier/Driver	Eier NMK Verdal og Levanger
Godkjenning asfaltracing	Nasjonalt godkjent som liten konkurransebane
Godkjenning circuit racing	ingen godkjenning for motorsykkkel
Byggeår	2016
Banelengde	910 meter
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: drifting, rallycross, bilcross, street legal

Navn	<b>6. Reve Gokartbane</b>
Lokalisering	Stavanger
Eier/Driver	Stavanger RR
Godkjenning asfaltracing	Ingen godkjenning
Godkjenning circuit racing	Treningsbane for circuit racing
Byggeår	1987
Banelengde	
Andre aktiviteter	Andre grener i anlegget: gokart og supermoto

### 2.3.2. Planlagte anlegg

Navn	<b>7. Fjord Motorpark</b>
Lokalisering	Karmøy kommune, Rogaland
Eier/Driver	Fjord Motorpark AS
Godkjenning asfaltracing	Ikke endelig bestemt
Godkjenning circuit racing	Ikke endelig bestemt
Status	Detaljprosjektering fra høsten 2015
Banelengde, areal	3,1 km, ca. 520 daa
Andre aktiviteter	Sykkelsport, gokart, dragstrip, rallycross, kjøreopplæringsbaner. Utenfor det "nye" arealet: Motocross, bilcross, offroadterreng
Kostnadsoverslag:	Ca. 120 mill. kr.

Navn	<b>8. Hell Arena</b>
Lokalisering	Stjørdal kommune, Nord-Trøndelag
Eier/Driver	Stiftelsen Hell Motorpark
Godkjenning asfaltracing	Ikke endelig bestemt
Godkjenning circuit racing	Ikke endelig bestemt
Status	Ikke regulert etter plan- og bygningsloven, men planprosessen er i gang. Konseptutvikling fra høsten 2015.
Banelengde, areal	Ca. 4 km, ca. 1050 daa
Andre aktiviteter	Dragstrip, testing og forskning på Smart Cities, intelligente transportsystemer (ITS) og elbiler
Kostnadsoverslag:	Ikke kjent

Navn	<b>9. KNA Raceway</b>
Lokalisering	Sokndal kommune, Rogaland
Eier/Driver	KNA Raceway AS
Godkjenning asfaltracing	Søkt om FIA Grade 3
Godkjenning circuit racing	Ikke avklart
Status	Regulert, utfylling foregår, åpning tidligst 2018.
Banelengde, areal	Lengde , 1039 daa
Andre aktiviteter	
Kostnadsoverslag:	

### 2.3.3. Øvrige anleggsideer

#### 10. Eggemoen, Ringerike kommune, Buskerud

I forbindelse med avvikling av Forsvarets aktivitet ble mye av eiendommen, med blant annet flystripe, solgt. Forsvarsbygg og Tronrud arrangerte en arkitektkonkurranse i 2004, og fikk inn en rekke nokså ambisiøse forslag til utnyttelse, der motorsport, flyplass og næring inngikk. I den samme perioden foregikk det en kamp om ekstraordinære tilskudd (rundt 20 mill kr) til et hovedanlegg for motorsport. Rudskogen gikk i 2006 seirende ut av denne, og motorsportplanene på Eggemoen ble ikke videreført. Nå er flystripa oppgradert, og hele området utvikles som næringsområde. Det kan likevel være muligheter i dette området, og Jevnaker Motorklubb har sitt anlegg like i nærheten.

#### 11. Oslofjord Panoramic Raceway, Røyken kommune, Buskerud

Planen omfatter et ambisiøst baneanlegg med en del besøksfasiliteter og næringsvirksomhet som en del av konseptet. Det ble nevnt investeringer på en milliard kroner. Frem til 2011 fikk prosjektet blant annet utarbeidet banekonsept av det verdenskjente arkitektfirmaet Tilke. Etter at det viste seg at kommunen manglet politisk vilje til å sette av arealet i kommuneplanen, ble prosjektet avsluttet.

#### 12. Gardermoen, Eidsvoll og Ullensaker kommuner, Akershus

Dette er et prosjekt som er i sin spede begynnelse. Det er lokale krefter som jobber for et baneprosjekt i nærheten av Letohallen. Banen er tenkt på grensen mellom Ullensaker og Eidsvoll kommuner. Det jobbes mot grunneiere og kommunene.

#### 13. Lista

Anlegget er tenkt lokalisert innenfor støysonen til flyplassen. Det er grunneieren som har jobbet med prosjektet. NBF har vært med i en tidlig fase. Det er allerede en eksisterende go-kart bane i tilknytning til området



Kilde; [Circuitofwales.com](http://Circuitofwales.com)

## 3. Muligheter med et nytt motorsportsanlegg

### 3.1. Trafikksikkerhet

Asfaltbaner kan være viktige for å nå samfunnets mål om økt trafikksikkerhet. Banene kan brukes i kjøreopplæring, der det gjerne er bygd spesielle elementer for dette. Et eksempel er glattkjøringsanlegg eller spesielle elementer for opplæring med tyngre kjøretøyer, slik Fjord Motorpark planlegger. Banene er også viktige for opplæring av politiet. Både Utrykningspolitiet og Politihøgskolen uttrykker at de har et større behov for opplæring enn det de i dag kan dekke på tilgjengelige baner. Banene kan også brukes til mer generell førerutvikling, der kjøring på banen gjør førerne sikrere i sin håndtering av kjøretøyet.

Banene kan også brukes i forskning med trafikksikkerhet for øyet. Det kan dreie seg om alt fra adferdsstudier til test av dekk. Internasjonalt er teknologioverføring sannsynligvis det viktigste bidraget fra motorsporten til trafikksikkerhet for "vanlige folk". Svært mye av det sikkerhetsutstyret vi i dag tar for gitt er først tatt i bruk og utviklet i forbindelse med motorsport.

Noen hevder at motorsportanlegg kan fungere som et sted der "ungdom kan få rase fra seg". Vi vil advare litt mot en slik argumentasjon. For det første er aktiviteten ved motorsportanlegg strengt regulert og vil kreve en seriøs innstilling fra utøvernes side, slik at det aldri vil være snakk om uvetting "rasing". For det andre er det tvilsomt om slik utfoldelse vil gi mindre risikoadferd i trafikken. Mange opplever imidlertid at det å utforske hvor grensene går på en bane gjør at man får lite lyst til å gjøre det samme på offentlig vei, fordi forholdene på veien er mye mindre forutsigbare og konsekvensene ved å overskride grensene som regel vil bli mye større.



Foto: Knut Iver Skøien

### 3.2. Motorsportindustrien, bilbransjen og teknologibedrifter

"Motorsportindustrien" omfatter en rekke virksomheter, som blant annet profesjonelle team, produsenter og leverandører av kjøretøyer, produsenter og leverandører av utstyr, arrangører, media og motorsportanlegg. Det er trolig Storbritannia som har den største motorsportindustrien, der den omfatter flere titusen arbeidsplasser. Den veletablerte næringsklyngen "Motorsport Valley" nordvest for London oppgir 41.000 arbeidsplasser innenfor et begrenset geografisk område, der 25.000 kategorisert som teknologiske (Motorsport Industry Association 2013).

En stor del av motorsportindustrien er høyteknologisk, og har et sterkt teamfokus. Dette er egenskaper som gjør at sporten kan bidra til å bygge et sterkt næringsliv. For mange er kombinasjonen av motorkraft, fart, fysisk mestring og teknisk problemløsning noe som gir stor glede. Denne gleden brukes blant annet i undervisningsprogrammer og resulterer i serier som Formula Student, der teknologistudenter utvikler kjøretøyer og danner egne team som står for både kompetanseutvikling og gode sportslige prestasjoner.

Norge har tradisjonelt hatt en svært liten motorindustri. Dette kan imidlertid endre seg, og en velkjent del av verdiskapingen fra motorsport er utviklingen av teknologi som senere tas i bruk i vanlig transport. Et svært aktuelt eksempel er Electric Mobility Norway, som er en næringsklynge som etableres i regionen Oslo-Drammen-Kongsberg for elektriske biler og kjøretøy. Prosjektet har status som Arena-prosjekt, og støttes dermed av Innovasjon Norge, SIVA og Forskningsrådet, ved siden av deltakelse fra en rekke kunnskaps- og teknologivirksomheter i regionen. Det er ikke vanskelig å tenke seg synergier mellom Electric Mobility Norway, en asfaltbane og et sterkt motorsportmiljø i mer eller mindre samme region. Prosjektgruppen har fått innspill om tre konkrete høyteknologibedrifter i Kongsberg som vil se direkte nytte av en asfaltbane i regionen, som kan brukes som test- og demonstrasjonsarena.

På et åpent informasjonsmøte om Asfaltbane Vestre Viken i november 2016 fikk vi et innlegg fra en representant for bilbransjen. Han fortalte hvordan asfaltbaner kan være viktige for å skape gode opplevelser og dyrke "passion" hos kunder og i bransjen.



Circuit of Wales er planlagt med en stor teknologipark. Foto: [Circuitotwales.com](http://Circuitotwales.com)

### 3.3.Flerbruk

Et asfaltbaneanlegg kan egne seg til mange typer flerbruk med andre idretter og formål. Selve banesløyfa vil for eksempel kunne brukes til sykling og rulleski. Disse aktivitetene fører ofte til en viss konflikt og risiko når de foregår på offentlig vei, og spesielt for barn og unge kunne en lukket bane være et godt tilbud. Bygninger og fasiliteter vil kunne brukes av mange. Det kan være gunstig å etablere flere motorsportaktiviteter samlet, men for eksempel skisport vil kanskje kunne bruke fasiliteter i vinterhalvåret, når det er lite aktivitet på banen.

Vi har nevnt at det er ønskelig å knytte et større motorsportanlegg til både reiseliv og annet næringsliv, og vi har nevnt forskning og undervisning. Muligheter og behov for dette er ulike for de ulike lokalitetene. Det vil derfor først være naturlig å gå konkret inn på aktuell flerbruk i et forprosjekt for én enkelt lokalitet.

### 3.4.Ringvirkninger

Virkningene av et større motorsportanlegg for næringsliv og sysselsetting er i hovedsak av fire typer:

- Sysselsatte knyttet direkte til anlegget
- Sysselsetting i bransjer relatert til motorsport
- Reiseliv
- Leveranser til anlegget

Sysselsettingen på anlegget vil være avhengig av driftskonseptet. Svært mange av de mindre motorsportanleggene i Norge drives nesten utelukkende gjennom frivillig innsats. Disse anleggene eies av klubbene, og alle inntekter går til klubben.

Større anlegg, som denne mulighetsstudien handler om, vil ha ansatte som står for ulike deler av drift, forvaltning og utvikling. Samtidig vil noen deler av arrangementer osv. håndteres av frivillige. Inntektsbehovet og aktivitetsnivået som kreves for å få en bærekraftig økonomi vil kreve kommersiell drift i tillegg til utøvelse av NBFs og NMFs motorsportgrener.

Det er gjort flere beregninger av virkninger av prosjekter for motorsportanlegg og nåværende anlegg. Vi vil i det følgende omtale noen av disse.



Fra Oschersleben. Kilde:  
<http://www.motorsportarena.com>



## Rudskogen

Habberstad Management Consultants utførte i 2005 et prosjekt med hovedfokus på synergier mellom motorsportanlegget og andre reiselivstilbud i regionen. I 2005 regnet man med at Rudskogen genererte 3000 gjestedøgn og 60.000 dagsbesøk i året. Etter gjennomføring av utbyggingsplanene regnet man med 8-10.000 gjestedøgn og 160.000 besøkende per år. Omsetningen for reiselivet ble da beregnet til 46 mill kr, tilsvarende 60 årsverk (200 kr per dagsbesøk, 1800 kr per gjestedøgn). Prosjektutredningen mente at reiselivet i Rakkestad- og Sarpsborgregionen, der Rudskogen Motorsenter er det klart viktigste elementet, samlet dannet grunnlag for å etablere en ny overnattings- og serveringsbedrift på 60 senger.

Per Sunde, daglig leder ved Rakkestad Motorpark, opplyste i 2014 at det var ca. 120.000 besøkende på Rudskogen i 2013, og at besøkstallet har økt år for år. Bedriften har 81 ansatte og omsatte i 2015 for 60 millioner kroner.



Foto: Knut Iver Skøien

## Fjord Motorpark

I forretningsplanen (Fjord Motorpark AS og Fjord Eiendom AS 2011) for det planlagte anlegget er antall besøkende per år anslått til 75.000 og antall årsverk på selve motorparken anslått til 8 til 12. Investeringsbehovet, inkludert grunnnerv, ble anslått til knappe 70 mill kr. I en rapport om reiselivsmuligheter ved anlegget er diverse faktorer som holdninger osv. til motorsport undersøkt, samtidig som forskerne gikk nærmere inn på ulike konsepter, markedssegmenter osv. Rapporten påviste et godt grunnlag for å utvikle turisme i regionen med motorsportanlegget som en hovedattraksjon, men at dette krever samordning og klare strategier for at det skal bli vellykket. (Polytec 2013).

## Motorsportcenter Danmark

Esbjerg kommune gjennomførte utredninger om et større motorsportanlegg, blant annet med en asfaltbane på 3,5-4 km. Samlet kom investeringsoverslaget opp i bortimot 500 mill dkr. Antall besøkende per år med fullt utbygd anlegg ble beregnet til ca. 250.000, og anlegget vill gi grunnlag for 13 arbeidsplasser på anlegget, 54 arbeidsplasser på grunn av de besøkende og 51 arbeidsplasser hos leverandører. Totalt nesten 120 årsverk (Rambøll Management 2011). Prosjektet ble ikke videreført av kommunen, fordi økonomien ble for usikker.

## Circuit of Wales

Det arbeides med planer for et nytt motorsportanlegg i verdensklasse i Wales. Investeringene ligger i størrelsesordenene 5 milliarder kr. Et av hovedmålene for satsingen er nettopp å skape vekst i en region i tilbakegang (Heads of the Valleys Development Company 2013). Her regner man med 600-750.000 besøkende i året, og 680 årsverk ved anlegget. Medregnet ringvirkninger (ansatte i leverandørbransjer, reiseliv m.m.) vil anlegget gi grunnlag for ca. 1500 nye arbeidsplasser.



Kilde: [circuitofwales.com](http://circuitofwales.com)

## Spa-Francorchamps

Den belgiske banen er en av de klassiske Formel 1-banene, og brukes fremdeles til dette. I 2005 ble det beregnet at ulike arrangementer hadde totalt 425.000 tilskuere, hvorav Formel 1 sto for 130.000. Omsetningen, ikke medregnet billettsalg, ble beregnet til 68-78 mill euro, inklusive merverdiavgift. Antall arbeidsplasser, omregnet til fulltid, ble beregnet til 844 til 1026 (University of Liege 2006)

## Nürburgring

Den verdenskjente tyske banen, med både den klassiske Nordschleife og den moderne Formel 1-banen, har ca. 300.000 besøkende per år (Polytec 2013). Anlegget har 50-60 ansatte fordelt på bl.a. instruktører, vedlikehold, verter, eventansvarlige, cleaning, service m.m.

## Knockhill

Banen, som ligger i nærheten av Edinburgh i Skottland, henvender seg i hovedsak til privat- og fritidsmarkedet. Anlegget har ca. 100.000 besøkende per år (Polytec 2013).

## Oschersleben

Dette er den nordligste banen i Tyskland. Banen er bygget det som tidligere var DDR. I senere tid er banen bygget ut med bl.a hotell. Bane blir i stor utstrekning bruk til kommersielle formål. Anlegget sysselsetter over 100 personer og går med et betydelig overskudd.



Oschersleben. Foto: [macgertz-photo.de](https://www.macgertz-photo.de)

### 3.5.Miljø

Motorsport av høy klasse bidrar til utvikling av teknologi som bringer kjøretøytutviklingen i riktig retning miljømessig. I mange av de internasjonale asfaltbaneseriene er hybridteknologi og energigjenvinning fra bremsesystemer m.m. innarbeidet i regelverket. I Formel 1 brukes eksempelvis svært avansert teknologi for dette. Det er også flere rene elektriske serier både for bil og motorsykel, og ute i verden har elektrisk motorsport fått en mye større oppslutning enn man kunne ane for bare et par år siden.

Mange serier har et tak på antall motorer, gearkasser osv. som kan benyttes i løpet av en sesong, noe som gjør det viktig å utvikle ekstremt holdbare komponenter, og som bidrar til ressursvennlig teknologi. På samme måte som romfart kan derfor en aktivitet som tilsynelatende er miljøfiendtlig bidra til fremskritt og kunnskapsutvikling for hele samfunnet. En forutsetning for dette er at man har motorsportmiljøer som er ledende og av en viss tyngde. Dette vil en ny asfaltbane i regionen kunne bidra til.

Miljøarbeidet er høyt oppe på agendaen i NBF, NMF og KNA. NBF har i sin strategi- og handlingsplan blant annet vedtatt å påvirke og rettlede lisensinnehaver, arrangør og baneiere i å redusere bilsportens negative påvirkning av miljøet. Videre skal NBF etablere sporing av eget utslipp, og annen-hvert år evaluere og bestemme relevante og konkrete forbedringsmål.

Støy kan i mange tilfeller utgjøre en betydelig miljøutfordring for motorsportanlegg. Selv om elektrisk drift og annen teknologisk utvikling kan redusere støynivåene, har denne utviklingen i liten grad gjort seg gjeldende i 2017. Det er derfor nødvendig å ta hensyn til støykonflikter som kan oppstå med støyømfintlig bebyggelse eller arealbruk inntil anslagsvis 1000-1500 m fra motorsportanlegget. I uheldige tilfeller kan grenseverdier for støy overskrides lengre unna også.

Selve arealinngrepet til motorsportanlegget kan gi betydelige miljøvirkninger. Det er neppe aktuelt å etablere et anlegg som beslaglegger dyrket mark i særlig grad. Også gode skogbruksområder, friluftsområder og arealer med naturverdier vil gi sterke negative virkninger. Det beste vil være områder som er påvirket av inngrep fra før av, eller områder med lav miljøverdi. Lavproduktive skogområder kan ha lav miljøverdi.

Lokale utslipp til vann, jord og luft, samt avfallshåndtering, lar seg i mange tilfeller løse slik at miljøbelastningen blir minimal. Det bør legges stor vekt på at slike løsninger holder høy standard ved en ny asfaltbane. Dette er i tråd med målsetninger fra både nasjonale og internasjonale forbund, og vil være en måte motorsporten kan vinne anseelse på.

Energibruk og klimagassutslipp kan knyttes til både banedriften lokalt og til energibruk og utslipp som foregår andre steder, men på grunn av motorsportaktiviteten. Alt fra energisystemer for anlegget til kollektivbetjening og tilrettelegging for racing med ikke-fossile energikilder kan være med på å løse dette. Også på dette området bør et motorsportanlegg satse på å ligge i forkant av samfunnet.

Et eksempel på et bærekraftig anlegg er Gotland Ring i Sverige. Asfaltbanen er anlagt i et gammelt steinbrudd. For å minimere utslippene av CO<sub>2</sub> er det brukt steinmasser som ligger igjen i området, og bygningsdeler fra en nedlagt militærleir på stedet er gjenbrukt. All strømmen til anlegget produseres av fire vindmøller som er plassert inne i anlegget. Det brukes ikke giftige plantevernmidler i anlegget og det arbeides med å etablere plante- og dyreliv i steinbruddet som kan leve i synergi med asfaltbanen.

## 4. Er det behov for et nytt anlegg på Østlandet?

### 4.1.Kapasitet

De to asfaltbanene på Østlandet er mye i bruk. Rudskogen har stort sett to aktiviteter på banen hver hverdag i hele sesongen, slik at dagen deles i formiddag og ettermiddag. Noen dager er det hele fire ulike aktiviteter. I helgene er det arrangementer.

ons. 3. aug.	17:00 – 21:00	Borg MC- RR-trening
tor. 4. aug.	17:00 – 21:00	Senior MC
fre. 5. aug.	08:00 – 21:00	Desmodromene
lør. 6. aug.	08:00 – 20:00	Desmodromene
søn. 7. aug.	13:00 – 20:00	Trackday.no
ons. 10. aug.	17:00 – 21:00	Borg MC- RR-trening
tor. 11. aug.	17:00 – 21:00	Senior MC
fre. 12. aug.	08:00 – 21:00	Racing NM
lør. 13. aug.	08:00 – 20:00	Racing NM
søn. 14. aug.	09:00 – 20:00	Racing NM
man. 15. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
tir. 16. aug.	15:00 – 19:00	trackday.no
ons. 17. aug.	08:00 – 12:00	Sportscar Rental
	12:00 – 16:00	OnTrack Event
	17:00 – 21:00	Borg MC- RR-trening
tor. 18. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
	17:00 – 21:00	Senior MC
fre. 19. aug.	17:00 – 21:00	Alf Graarud Motorsport
lør. 20. aug.	08:00 – 20:00	timeattack.se
søn. 21. aug.	13:00 – 20:00	Porsche Klubb Norge
man. 22. aug.	08:00 – 19:00	OnTrack Event
tir. 23. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
ons. 24. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
tor. 25. aug.	17:00 – 21:00	Senior MC
fre. 26. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
søn. 28. aug.	13:00 – 20:00	VW - Audi Club
man. 29. aug.	15:00 – 19:00	Autostrada Sport
tir. 30. aug.	12:00 – 16:00	OnTrack Event
	17:00 – 19:00	Holmenkollen CK
ons. 31. aug.	17:00 – 21:00	Borg MC- RR-trening

[Terminliste for Rudskogen august 2016. Fra anleggets nettside](#)

På Vålerbanen er det gjerne en eller to aktiviteter i løpet av en arbeidsuke, i tillegg til arrangement i helgene. Banen brukes også mye til glattkjøring og kjøreopplæring for tunge biler. Driften av banen styres av konsesjon fra Fylkesmannen som gir noen vesentlige begrensninger, slik som at det ikke tillates aktivitet i juli, at det kun arrangeres trening med løpsbiler/MC på mandager, at det kun er 8 racinghelger pr år og kun 6 bil/MC-treff pr år.

fre. 5. aug.	Bilklubb treff
lør. 6. aug.	
søn. 7. aug.	
ons. 10. aug.	Kjørekurs MC
fre. 12. aug.	RR stevne
lør. 13. aug.	
søn. 14. aug.	
ons. 17. aug.	Kjørekurs MC
lør. 20. aug.	Klubb racing
tir. 23. aug.	Arr for bilimportør
ons. 24. aug.	
fre. 26. aug.	Bilklubb treff
søn. 28. aug.	
man. 29. aug.	Trackday

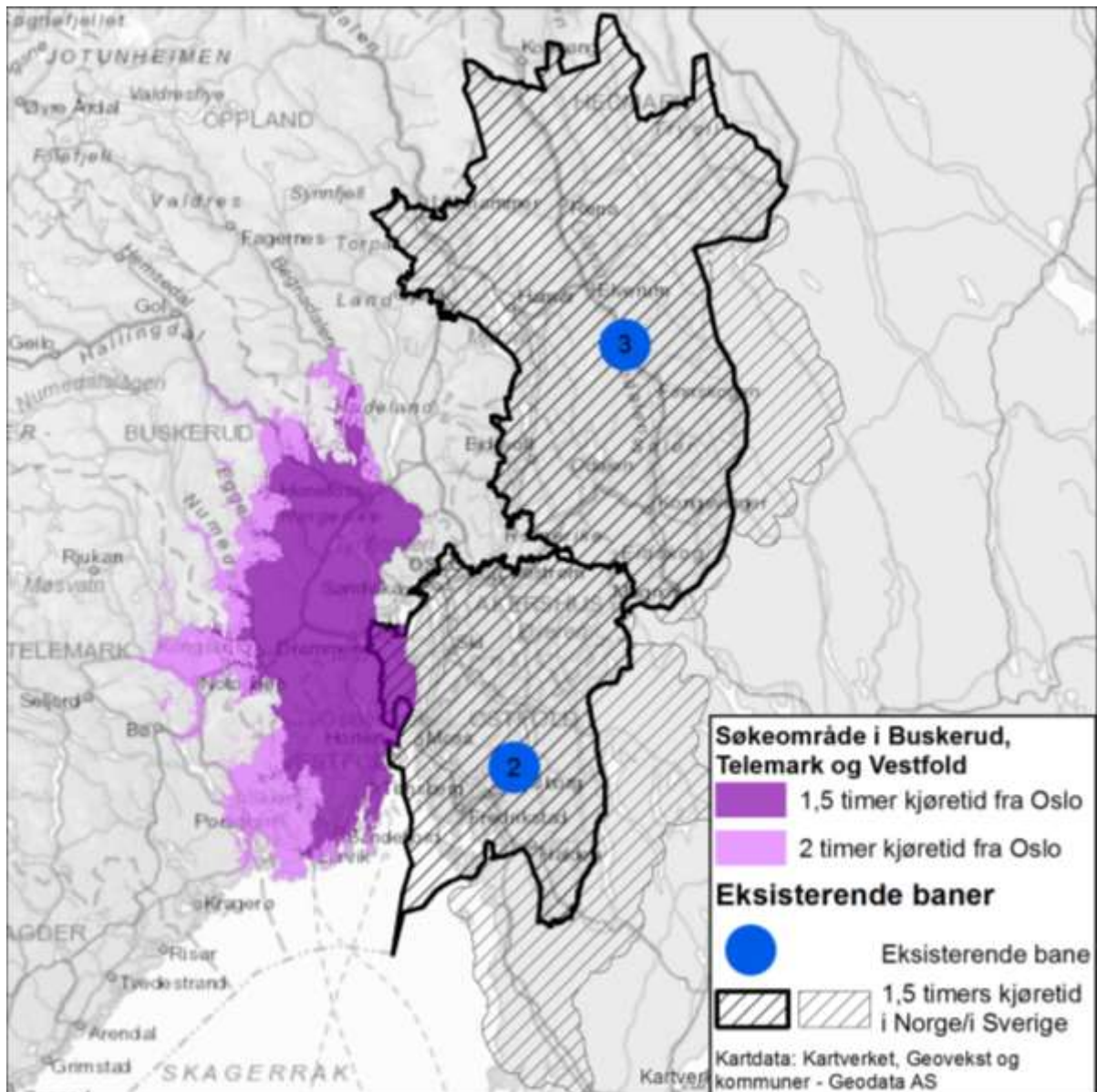
Arrangementer på Vålerbanen august 2016. I tillegg ble det arrangert trening med løpsbiler/MC på mandager. Opplysninger fra NAF Trafikksenter/Vålerbanen.

Vi kan ikke hevde at det totalt sett er et kapasitetsproblem, men at kapasitetsbegrensning kombinert med lang reiseavstand legger begrensninger på motorsportaktiviteten. Dette kan begrunnes med at det er noe ledig kapasitet på Vålerbanen, mens kapasiteten på Rudskogen er bortimot fullt utnyttet med hensyn til arrangementer og aktiviteter.

Vi har ikke kartlagt hvor mange utøvere det er på arrangementer og aktiviteter, så innenfor disse kan det være ledig kapasitet. Et eksempel på kapasitetsutnyttelse er Circuit racing-NM på Vålerbanen i august 2015. I programmet var det oppført 108 førere fordelt på 7 ulike klasser/heat. Dette betyr at mange av heatene er svært "tynne". Dette er uheldig sportslig og for underholdningsverdi og publikumsinteresse. Det betyr også at det blir vanskelig å gjennomføre arrangementet økonomisk. Selv om banen har belegg hele helgen, er det altså ledig kapasitet innenfor selve arrangementet.

## 4.2. Etterspørsel

Halvparten av befolkningen i Norge bor i Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark, med Oslo som det befolkningsmessige tyngdepunktet. Samtidig har Østlandet allerede to asfaltbaner, Vålerbanen og Rudskogen. Vi har definert de eksisterende banenes primære nedslagsfelt som områdene som kan nås i løpet 1,5 timers kjøretid fra baneanleggene. Innenfor Vålerbanens primære nedslagsfelt bor 260 000 innbyggere i Norge samt et betydelig lavere antall i Sverige (som ikke er beregnet). Innenfor Rudskogens primære nedslagsfelt bor 1 217 000 innbyggere i Norge, i tillegg til et langt mindre antall innbyggere på svenske side av grensen. Det er et helt minimalt overlapp mellom nedslagsfeltet til Rudskogen og Vålerbanen. Nedslagsfeltet til Rudskogen strekker seg så vidt over til vestsiden av Oslofjorden. Forskjellene i kapasitetsutnyttelse mellom de to banene som vi har belyst over, kan til dels forklares ut fra forskjeller i befolkningsgrunnlag.



En oversikt over lisenser og lisenstetthet fordelt på ulike geografiske områder kan si noe om hva tilgjengelighet til baneanlegg kan bety for rekruttering til asfaltgrenene:

	Bilracing*	Bilracing per 1000 innb.	Circuit racing	Circuit racing per 1000 innb
Norge	807	0,16	1077	0,21
Norge unntatt Østlandet**	215	0,08	313	0,12
Østfold	94	0,33	135	0,47
Hedmark	39	0,20	78	0,40
Buskerud, Telemark og Vestfold	210	0,30	163	0,24
Akershus	132	0,23	228	0,40

*Lisenstall og lisenstetthet i 2015 for bil og i 2014 for motorsykkel*

*\* NBF utsteder i tillegg lisenser til bilførere som deltar i enkeltarrangementer. I 2016 utstedte NBF hele 13930 enkeltlisenser for alle bilsportgrenene (som omfatter flere grener enn asfaltgrenene).*

*\*\*Østlandet er regnet som fylkene Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark*

Andelen utøvere av asfaltgrenene bilracing og circuit racing er ujevnt fordelt mellom fylkene. Østlandet har en mye høyere andel for begge grener sammenlignet med resten av landet. Det er naturlig å tenke seg at den relativt korte reiseavstanden til baneanleggene påvirker antallet lisenser positivt. Innenfor Østlandet har Østfold, Hedmark og Akershus, med korte avstander til Vålerbanen og Rudskogen, høyere andel lisenser for circuit racing enn Buskerud, Telemark og Vestfold. Sammenhengen er mindre tydelig for bilracingen. Prosjektgruppen har ingen åpenbar forklaring på dette, men tror at det kan skyldes at motorsykelutøverne trener mer jevnlig på bane, og dermed er mer avhengige av kort reisevei til baneanleggene enn utøverne innen bilsport.

Kartet over viser at de befolkningstette områdene vest for Oslo har dårlig tilgang til asfaltbaner. En lokalisering innenfor søkeområdet på vestsiden av Oslofjorden, vil bedre tilgangen til asfaltbane betraktelig for utøvere som bor i dette området. Samtidig mener vi at tilgangen til asfaltbanen vil gjøre asfaltgrenene mer populære. Som lisenstillene viser vil det være utøvere bosatt vest for Oslofjorden som pr. i dag bruker anlegget på Rudskogen, men som i fremtiden i større grad vil bruke den nye asfaltbanen. Men med den høye kapasitetsutnyttningen på Rudskogen antas det ikke at det vil være uheldig for Rudskogen. Hvis det totalt sett blir flere utøvere og mer aktivitet ved etablering av en ny asfaltbane, mener vi at det også vil bli større oppslutning om konkurransene og aktivitetene på Rudskogen.

### 4.3.Konklusjon

Analysen av rekkevidde fra asfaltbanene peker på at det er behov for et baneanlegg som kan betjene de befolkningstette områdene vest for Oslo. Bedre tilgang til asfaltbane mener vi vil føre til flere utøvere og mer aktivitet. Etablering av et nytt anlegg vil ikke føre til uheldig konkurranse med Rudskogen, fordi det vil være begrenset overlapp mellom banenes primære nedslagsfelt og fordi vi har en forventning om at flere utøver og mer aktivitet innen asfaltgrenene generelt også vil komme Rudskogen til gode. Avstanden til Vålerbanen er såpass lang at det man kan se bort fra nevneverdig konkurranse mellom banene.



Kilde: Racefoto



## 5. Lokaliseringsstudie

Prosjektgruppens målsetning har vært å finne lokaliteter, enten som konkrete eiendommer, eller som områder der den eksakte lokaliseringen må defineres nærmere senere. Det har vært en forutsetning at lokaliseringen skal gi en betydelig økt tilgjengelighet til asfaltbane for store befolkningsgrupper på Østlandet. Dette betyr at reiseavstanden fra tett befolkede områder ikke må være for stor, og at lokaliteter der tilgjengeligheten i stor grad overlapper med de to eksisterende banene er lite aktuelle. En rettesnor har vært 1,5 timer kjøretid fra Oslo. Med lenger avstand til Oslo vil befolkningsgrunlaget for asfaltbanen synke betraktelig.

### 5.1. Asfaltbanen

Hovedinnholdet i anlegget vil være en asfaltbane, som må kunne godkjennes av NBF i klasse nasjonal A for asfaltracing og av NMF i klasse A for circuit racing. NMFs krav innebærer blant annet en banebredde på minst 9 m og en lengde på over 2 km.

Banestørrelsen vil, sammen med grunnforhold og topografi, ha stor betydning for både investerings- og driftskostnader. I dette prosjektet ser vi derfor for oss en banelengde på rundt 2500 m, uten at dette skal være bindende for den videre planleggingen.

I tillegg til selve banen og infrastrukturen ved denne, er dette de mest areal- og kostnadskrevende elementene:

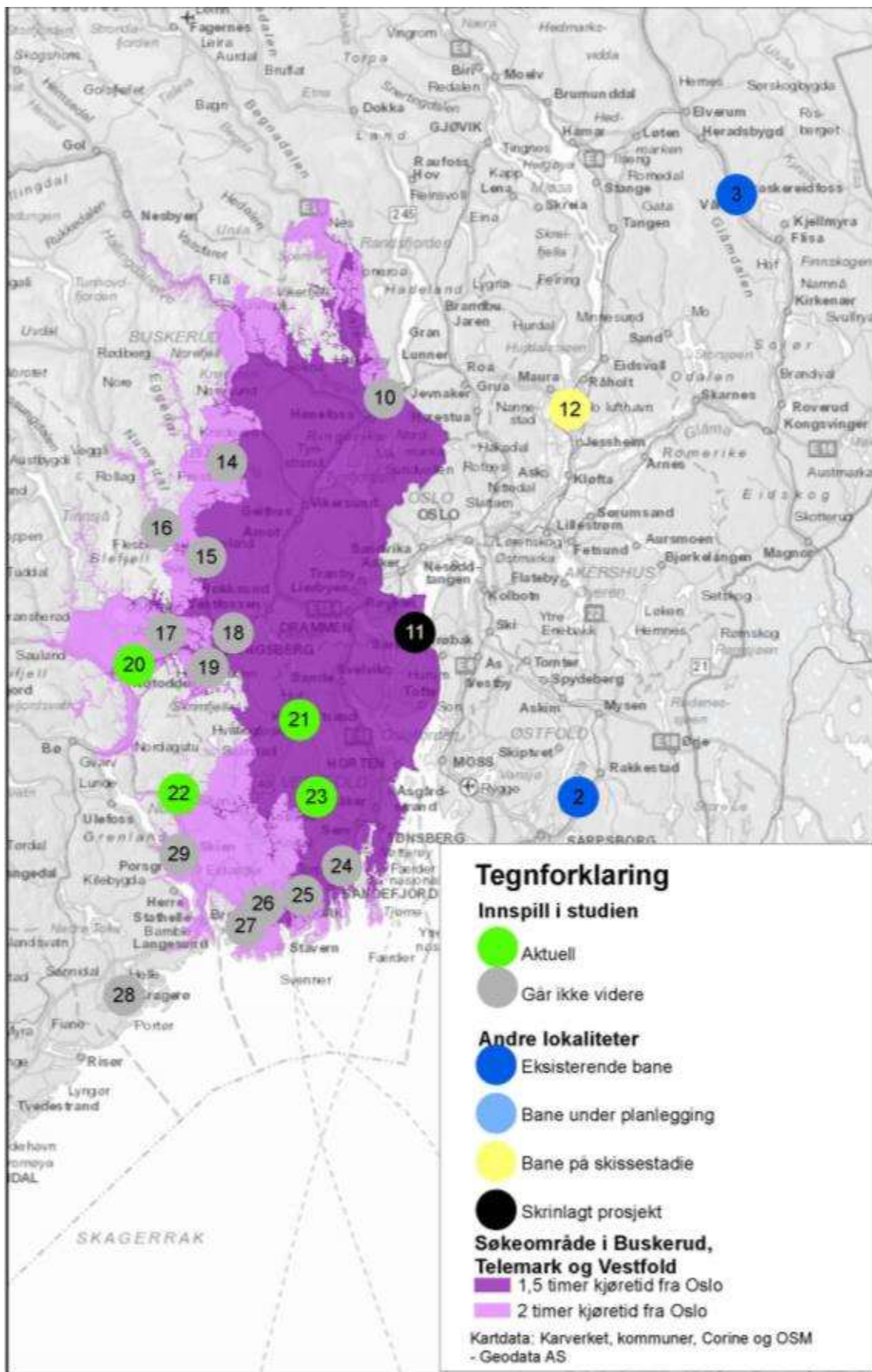
<b>Bygninger for:</b>	<b>Arealer til:</b>	<b>Infrastruktur eksternt:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Racekontroll, dommere og jury</li><li>- Medisinsk behandling</li><li>- Sanitæranlegg (for både utøvere og publikum)</li><li>- Teknisk kontroll og eventuelt verksted</li><li>- Garasje og lager for banedrift</li><li>- Eventuelle pitgarasjer</li><li>- Lokaler for servering, opphold, møter, media mm</li><li>- Tribuneanlegg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Depot (parkeringsdepot eller paddock)</li><li>- Serviceveier</li><li>- Publikum</li><li>- Parkering</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Veitilknytning</li><li>- Elektrisitet</li><li>- Vannforsyning (kan også løses internt)</li><li>- Avløp (kan også løses internt)</li><li>- Elektronisk kommunikasjon</li></ul>

En asfaltbane er arealkrevende. Vålerbanen er, inkludert depotområder og parkeringsplass, men uten gokartbane og Bane 3 (lavhastighetsbane øst for hovedbanen) på knappe 300 daa. Et asfaltbaneprosjekt bør derfor ha til rådighet minst 300-400 daa for selve banen og de nødvendige fasilitetene. Det vil være naturlig å kombinere en asfaltbane med en go kart-/minimoto-bane i nærheten eller i anlegget.

## 5.2. Innspill

Innspillene har blant annet kommet inn gjennom en spørreundersøkelse til alle de ca. 70 motorsportklubbene i regionen, kontakt med kommunene og på prosjektets Facebookgruppe, som i mai 2017 har over 1000 medlemmer. I tillegg har prosjektgruppemedlemmene vært i kontakt med miljøet, og har diskutert ulike lokaliteter i ca. 10 prosjektgruppemøter, på befaringer, på egne møter med kommuner og andre aktører m.m. Det er registrert 17 innspill:

10. Eggemoen, Ringerike kommune
14. Sigdal Motorsenter, Sigdal kommune
15. Lampeland, Flesberg kommune
16. Evjumogen, Flesberg kommune
17. Hengsvann, Kongsberg kommune
18. Damåsen, Kongsberg kommune
19. Heistadmoen, Kongsberg kommune
20. Notodden kommune
21. Mossåsen, Hof kommune
22. Grenland, Skien kommune
23. Håskén, Sandefjord kommune
24. Torp, Sandefjord kommune
25. Ringdalskogen, Larvik kommune
26. Malerød, Larvik kommune
27. Tvedalen, Larvik kommune
28. Kragerø, Kragerø kommune
29. Geiteryggen, Skien kommune



Figur 2: Kart over alle innspill

### 5.3.Kriterier for vurdering av lokaliteter

Et vellykket og gjennomførbart baneprosjekt vil også være avhengig av en rekke andre kriterier, som er oppsummert her:

1. Arealstørrelse: Minst 400 daa
2. Topografi: Ikke for store høydeforskjeller
3. Grunnforhold: Ustabil eller setningsutsatt grunn kan fordyre
4. Klima: Helst solfylt og varmt (høyereliggende områder får kortere sesong)
5. Arealkonflikt: Ikke mye dyrket mark eller områder med store naturverdier
6. Miljø: Minst mulig støyyømfintlig bebyggelse 1-1,5 km fra banen
7. Infrastruktur: Veg, strøm, vann, avløp, kollektivbetjening m.m.
8. Arealplan: Hvilken innsats kreves og hva er risikoen?
9. Synergier: Mulighet for flerbruk, sambruk, næringsutvikling, reiseliv, samle inngrep
10. Gjennomføring: Finnes det organisasjoner e.l. som kan ta en aktiv rolle?
11. Grunneier: Er grunneier positiv og kan rådighet over grunnen oppnås for en forsvarlig pris?
12. Interessenter: Er kommune, fylkesmann, fylkeskommune, statlige organer, idrettskrets, motorsportorganer, media m.fl. positive?
13. Driftsgrunnlag: Befolkningsmengde innenfor 1,5 timer kjøring

### 5.4. Lokaliteter som man ikke går videre med

I dette kapittelet redegjør vi for lokaliteter som er foreslått, men som av ulike grunner ikke er vurdert nærmere. Her gir vi en kort beskrivelse av lokalitetene, og begrunner hvorfor de ikke anses som reelle muligheter.

#### 10. Eggemoen, Ringerike kommune

Se kap 2.3.3. Arealet ved flystripa er under utvikling som næringsområde og tilgrensende arealer er disponert av Forsvaret. Statens vegvesen har planer om ny E16 gjennom eller forbi området som gjør det vanskelig å peke ut en egnet lokalitet.

#### 14. Sigdal Motorsenter, Sigdal kommune

Arealet ligger mer enn 1,5 time fra Oslo, og vil gi forholdsvis stor reiseavstand for de store befolkningskonsentrasjonene.

#### 15. Lampeland, Flesberg kommune

Det er ikke pekt på noen nærmere bestemt lokalitet i området.

#### **16. Evjumogen, Flesberg kommune**

Arealet ligger 4-5 km nord for Flesberg tettsted i Numedal. Den flate, skogkledde moen ligger langs Numedalslågen, og har et areal på rundt 1000 daa. Det er svært spredt gårdsbebyggelse i dalen. Området ligger helt i ytterkant av søkeområdet, med en kjøretid fra Oslo på ca. 1,5 time. Innspillet kom for sent til at det er gjort en reell vurdering av muligheten for å lokalisere det regionale asfaltbaneanlegget til Evjumogen.

#### **17. Hengsvann, Kongsberg kommune**

Hengsvann-området disponeres av Forsvaret til blant annet skytefelt. Området ligger helt inn til grensen mot Notodden kommune, og består i stor grad av en elvedal med bratte sider. Det er ingen bebyggelse i nærheten, så støy ville neppe ha blitt noe problem. Arealene ligger imidlertid så høyt, på mellom ca. 450 moh. og 600 moh., at klimaet vil være ugunstig. Det er lavere temperaturer og mer snø i dette området enn i mange mer lavereliggende områder i regionen. Området er avsatt til forsvarsvirksomhet i kommuneplanen, og vi antar at det kunne ha blitt krevende å få dette omdisponert til idrett.

#### **18. Damåsen, Kongsberg kommune**

Området som kunne være aktuelt ligger sør for E134 i nærheten av det nye krysset for ny E134 gjennom Kongsberg og i nærheten av et areal som er avsatt til næring i kommuneplanen. Kommunens planavdeling mener at lokaliseringen er uaktuell på grunn av konflikter med friluftsliv.

#### **19. Heistadmoen, Kongsberg kommune**

Arealet ligger sør for Kongsberg by, og har vært brukt mye av Forsvaret. Innspillet har kommet for sent til at det har vært mulig å vurdere det godt nok.

#### **24. Torp, Sandefjord kommune**

Det aktuelle arealet ligger nordøst for flyplassen. Arealet er avsatt til næringsformål, og er også aktuelt for ny jernbanetrase for Intercity-utbyggingen. Området ble på et tidspunkt sett på som svært interessant for motorsportanlegget, men på grunn av disse sterke interessene har kommunen anbefalt å droppe det.

#### **25. Ringdalskogen/Damsmyra, Larvik kommune**

Området ligger vest for næringsarealet som er under utvikling. Det har tidligere vært foreslått et stort motorsportanlegg her. Støykonflikter gjør at det vurderes som lite aktuelt.

#### **26. Malerød, Larvik kommune**

Arealet er i drift som masseuttak, og er i utgangspunktet for lite for asfaltbanen. Det har tidligere vært foreslått motocrossbane her.

#### **27. Tvedalen, Larvik kommune**

Tvedalen er et stort område med flere masseuttak, der noen er i drift, mens andre er avsluttet. Næringsvirksomheten gjør at det er vanskelig å finne en egnet lokalitet for et stort motorsportanlegg.

## 28. Kragerø, Kragerø kommune

Et område mellom Kragerø by og E18 er avsatt til motorsport i kommuneplanen, og kunne ha vært utvidet til å dekke et regionalt anlegg. Initiativtakeren har imidlertid uttrykt at det ikke er en ambisjon med et stort asfaltbaneanlegg. Området ligger dessuten et godt stykke utenfor det opprinnelige søkeområdet.

## 29. Geitryggen, Skien kommune

Det finnes eldre planer for å kombinere flyplassen med en asfaltbane. Det vil imidlertid bli vanskelig å kombinere flyplassdriften med den motorsportaktiviteten et regionalt anlegg må planlegges for. Støykonflikter med bebyggelsen rundt vil også skape vanskeligheter.

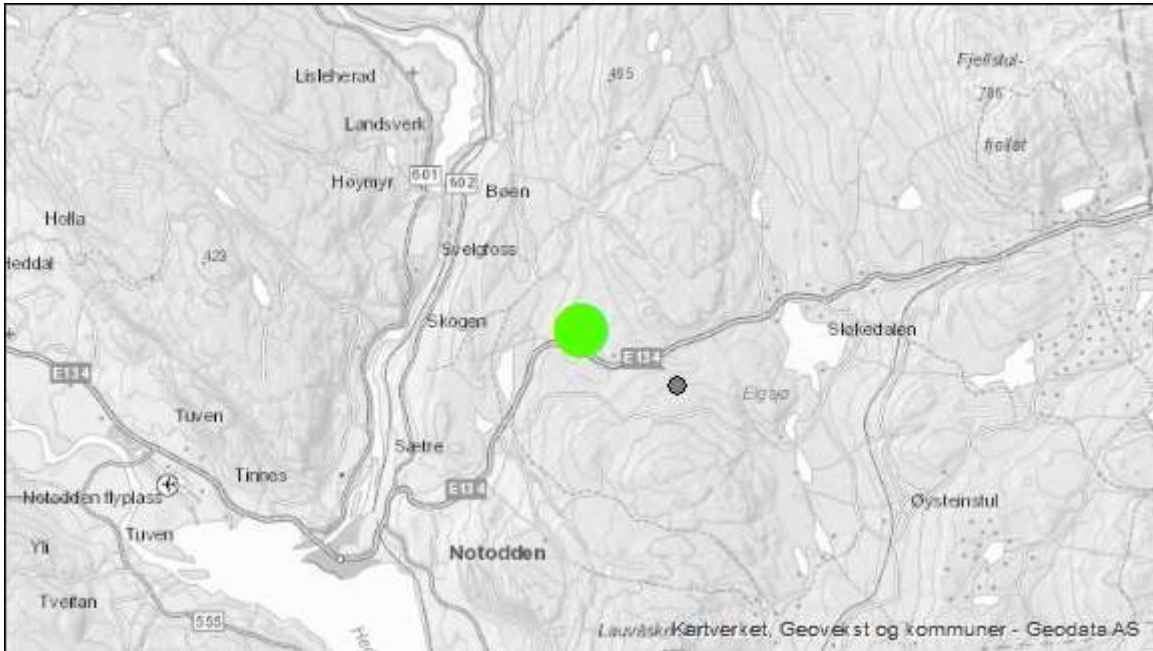


Banen i Oschersleben. Kilde: [motorsportarena.com](https://motorsportarena.com)

## 6. Vurdering av lokaliteter

### 6.1. Notodden motorsenter, Notodden kommune





Lokaliteten ligger ved E134 ca. 5 km øst for Notodden sentrum. Noe areal er allerede regulert til motorsportanlegg, mens resten av det nødvendige arealet er avsatt til LNF. Det har også vært sett på muligheten for en asfaltbane på sørsiden av E134, nærmere Elgsjø. Dette alternativet er markert med et grått punkt i kartet over.

Hvilket areal asfaltbanen trenger er ikke endelig fastsatt, men følgende eiendommer kan bli berørt:

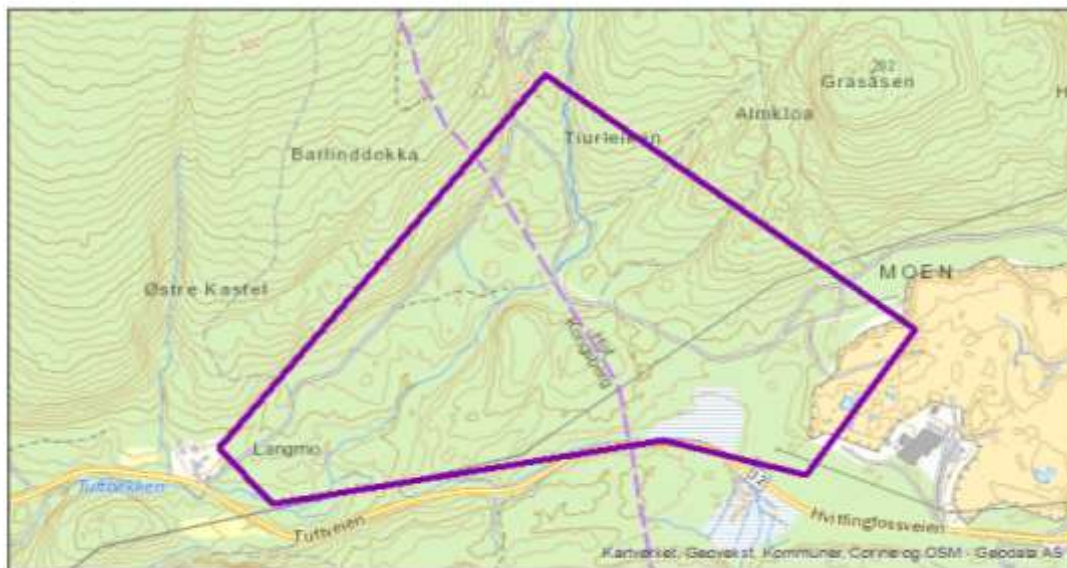
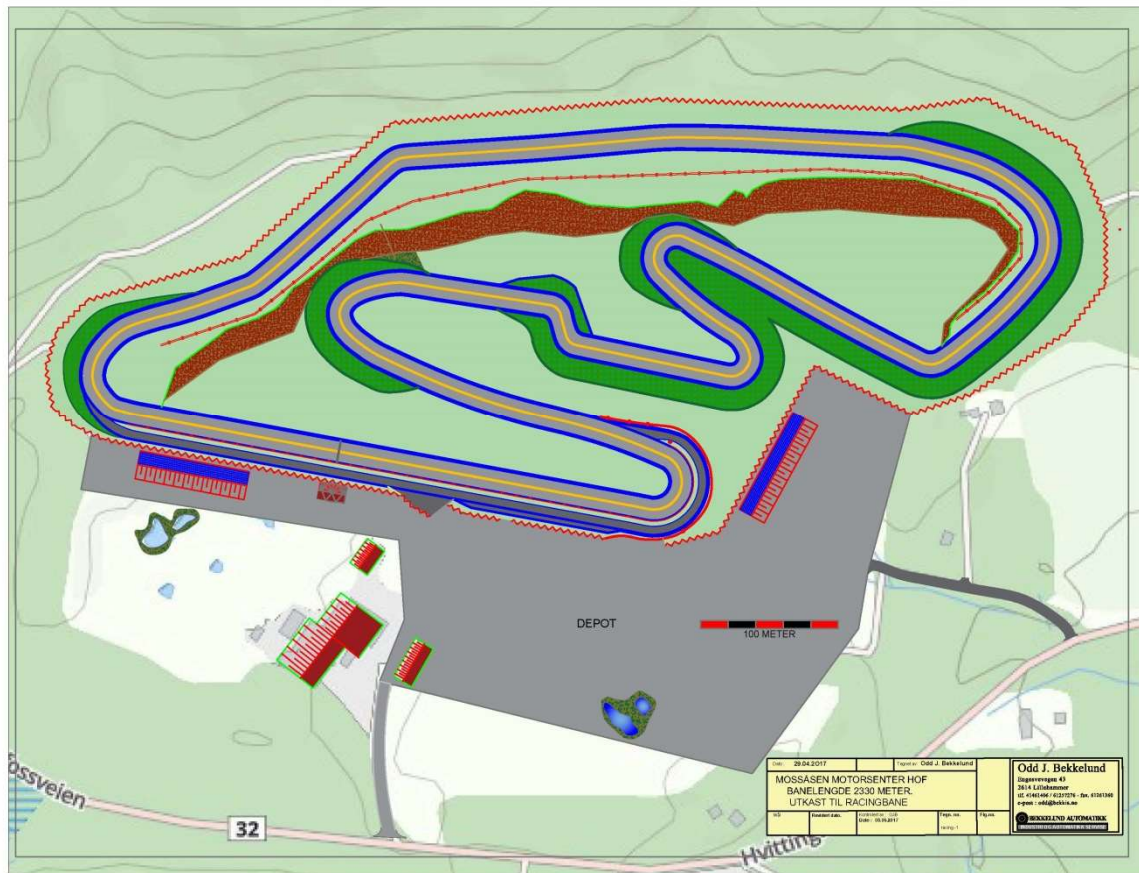
Eiendom (gnr/bnr)	Eier (fester)
46/1	Tone Bentsrud og Sveinung Torsdal (festes av Asbjørn Johansen)
46/110	Notodden kommune
93/1	Terje Graver

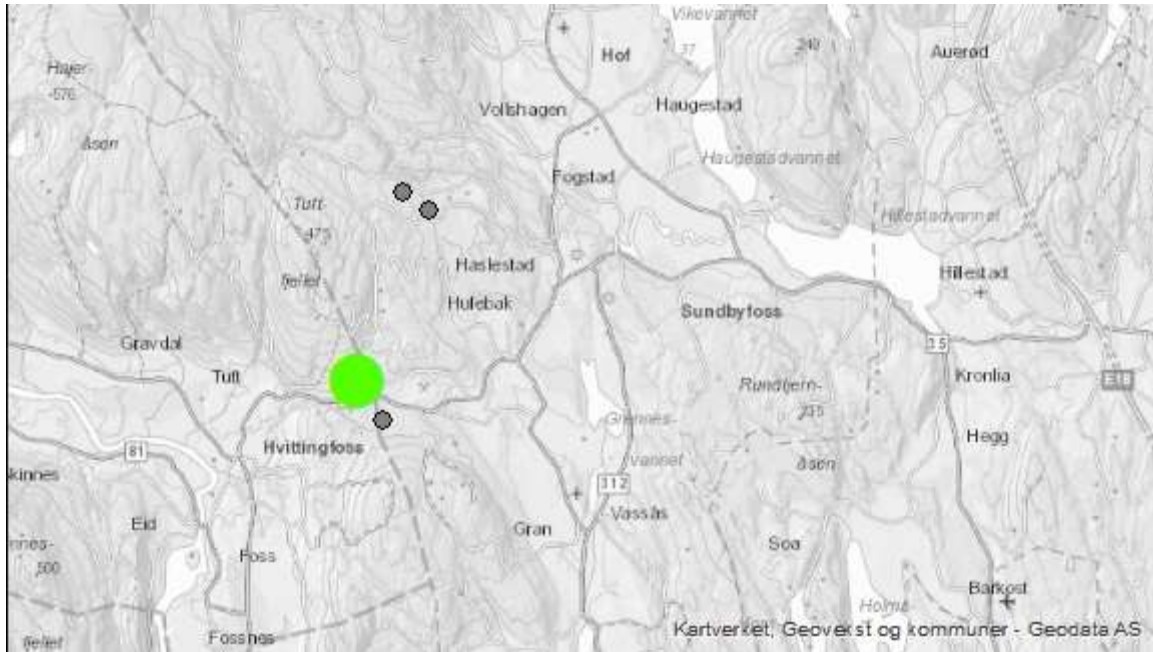


Kriterier	Vurdering	Gradering
Arealstørrelse: Minst 400 daa	Arealet som er tilgjengelig er trolig noe mindre enn 400 daa (pga. topografien)	+
Topografi: Ikke for store høydeforskjeller	Området er kupert, men det er et flatere parti der anlegget kan bygges.	0
Grunnforhold: Ustabil eller setningsutsatt grunn kan fordyre	Mye fjellgrunn	+
Klima: Helst solfylt og varmt (høyere liggende områder får kortere sesong)	Området ligger på ca 250 moh.	-
Infrastruktur: Veg, strøm, vann, avløp kollektivbetjening m.m.	Infrastrukturen er bygd ut med tanke på motocrossbanen og de planlagte motorsportanleggene. Arealet er tilgjengelig med regionalbuss som går hver time.	+
Arealkonflikt: Ikke mye dyrket mark eller områder med store naturverdier	Skog. Ingen direkte arealkonflikt.	+
Miljø: Minst mulig støyyømfintlig bebyggelse 1-1,5 km fra banen	Konflikter med friluftsjntresser. Bebyggelsen blir trolig godt skjernet på grunn av terrenget	-
Arealplan: Hvilken innsats kreves og hva er risikoen?	En del av arealet er regulert til motorsport, men reguleringsplanen må utvides med anslagsvis 300 daa. Notodden kommune går i gang med kommuneplanrevidering i 2017, så det kan være en mulighet til å få området avsatt i overordnet plan.	0
Gjennomføring: Finnes det organisasjoner e.l. som kan ta en aktiv rolle?	Det er flere klubber og organisasjoner som er direkte involvert i det nåværende motorsportanlegget, blant annet NMK Notodden og NAF Motorsport. De er interessert i en videre utvikling, men har begrensede ressurser.	+
Grunneier: Er grunneier positiv og kan rådighet over grunnen oppnås for en forsvarlig pris?	Kommunen eier det arealet som er regulert til motorsport. Det har ikke vært kontakt med øvrige grunneiere.	0
Interessenter: Er kommune, fylkesmann, fylkeskommune, statlige organer, idrettskrets, motorsportorganer, media m.fl. positive?	Kommunens politiske ledelse har stilt seg positiv.	+
Driftsgrunnlag: Befolkningsmengde innenfor 1,5 timer	696 000	0

Synergier: Mulighet for flerbruk, sambruk, næringsutvikling, reiseliv, samle inngrep	Det ligger en motocrossbane i området, samt en skytebane. På motsatt side av E134 samt lengre øst er det satt av til næring i kommuneplanen. Det ligger også et masseuttak og et avfallsanlegg ikke langt unna. Notodden kommune er opptatt av reiseliv og opplevelsesnæring.	+
--	---	---

## 6.2.Mossåsen, Hof kommune/Kongsberg kommune





Lokaliteten ligger nord for fv 32 i Hof (Vestfold) og Kongsberg (Buskerud) kommuner, 11 km fra Island-krysset på E18 i Holmestrand og 3 km fra Hvittingfoss (Kongsberg). Arealet er uregulert, og avsatt til LNFR og næringsvirksomhet. Det er ikke boligbebyggelse eller næringsvirksomhet (utover evt. skogbruk) i området, men øst for området ligger et grustak som Bergene Holm har fått konsesjon til masseuttak av.

Det har også vært sett på et anlegg sør for fv23, men som viste seg uaktuelt på grunn av vanskelig adkomst. Også to anlegg ved NAF-banen litt lenger nord ble vurdert og forkastet på grunn av høydeforskjeller og vanskelig adkomst. Disse anleggene er vist med grå punkter i kartet.

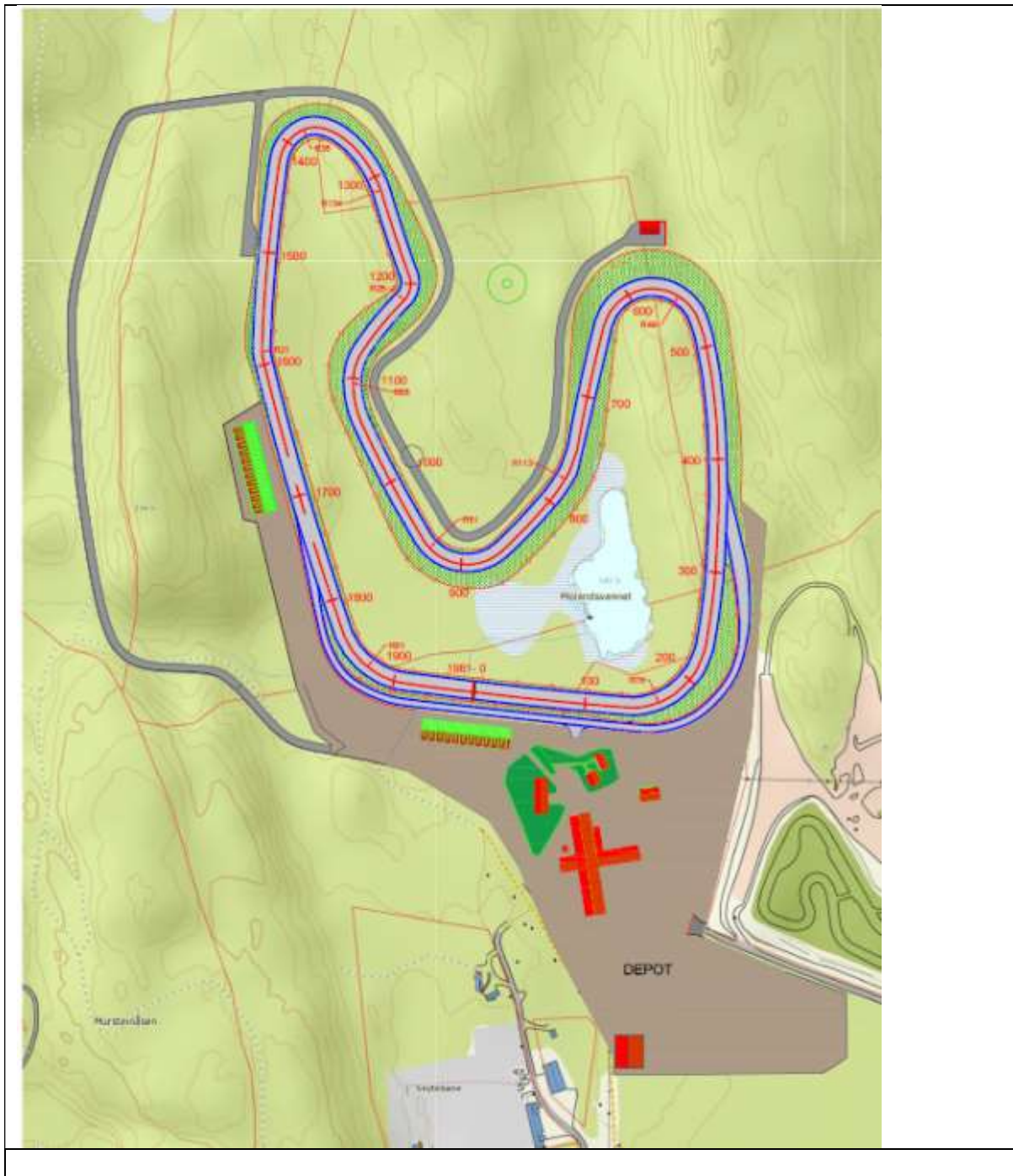
Hvilket areal asfaltbanen trenger er ikke endelig fastsatt. Anleggskissen over viser et areal som ikke stemmer helt med området markert i kartet under skissen, men som strekker seg noe lenger øst. Følgende eiendommer kan bli berørt:

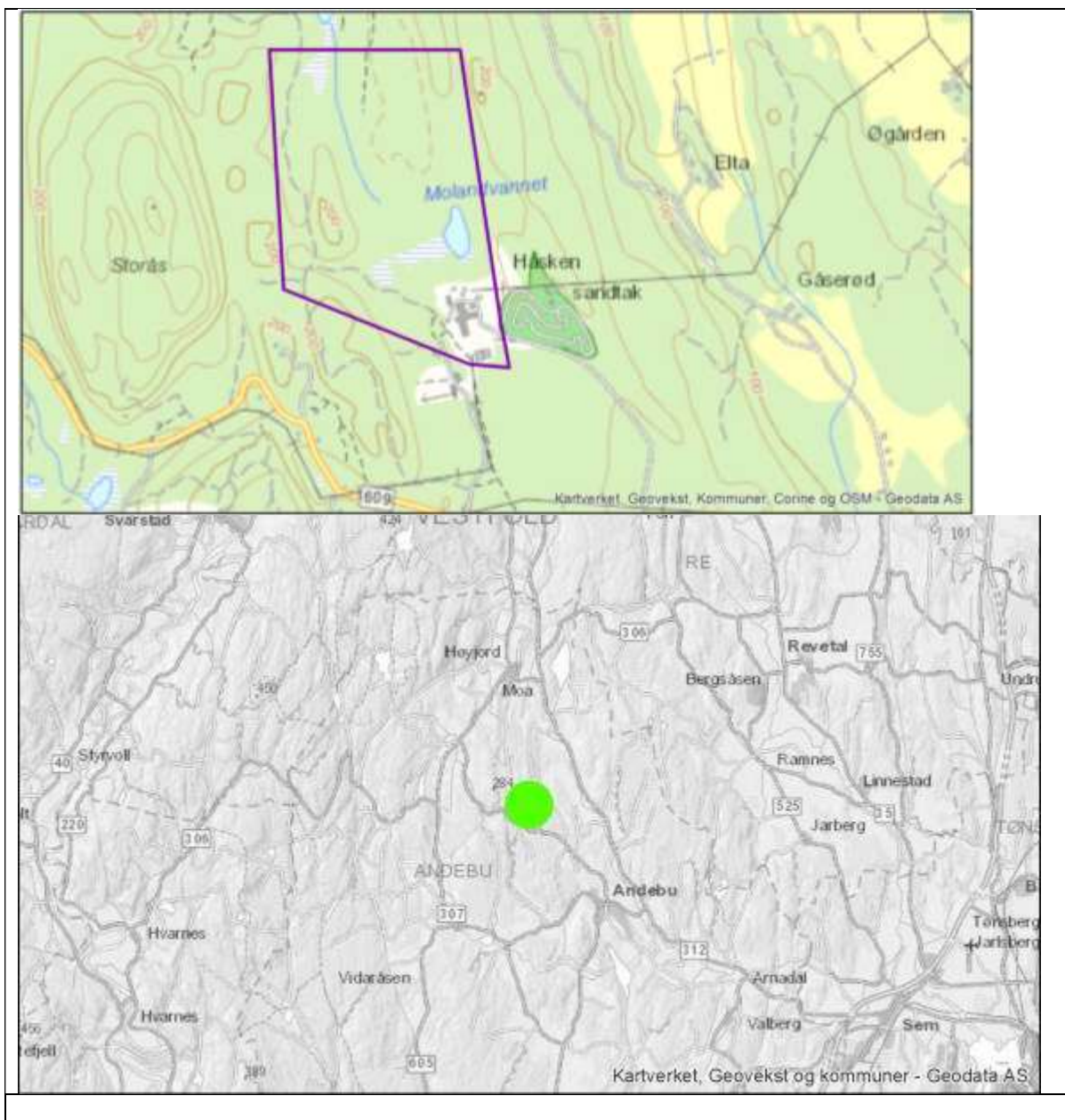
Eiendom (gnr/bnr)	Eier
8/3 i Kongsberg kommune	Abraham Foss og Hilde Vesetrud Foss
9/2 i Kongsberg kommune	Lene Dokka Nilsen
74/1 i Hof kommune	Magnus Goverud
75/5 i Hof kommune	Thoralf Kleppan

Kriterier	Vurdering	Gradering
Arealstørrelse: Minst 400 daa	360 daa	0
Topografi: Ikke for store høydeforskjeller	Nokså flatt med kulle i midten av området.	0
Grunnforhold: Ustabil eller setningsutsatt grunn kan fordyre	Noen mindre løsmasseavsetninger	0

Klima: Helst solfylt og varmt (høyereleggende områder får kortere sesong)	Sørvendt område, ca 170 moh.	0
Infrastruktur: Veg, strøm, vann, avløp kollektivbetjening m.m.	Adkomst til fv23 vil være lett å anlegge. Strømledning er etablert til fra østutkanten av området. Det går en høyspenningstrasé gjennom området. Området er ikke betjent med vann og avløp. Buss 44 Vassås-Hof går tre ganger om morgenen og tre ganger om ettermiddagen	0
Arealkonflikt: Ikke mye dyrket mark eller områder med store naturverdier	Ca 1 daa dyrkbar jord Ikke områder med store naturverdier. Automatisk fredet kulturminne (kullmile). Området har grusressurser.	0
Miljø: Minst mulig støyyømfintlig bebyggelse 1-1,5 km fra banen	De nærmeste boligene vil trolig få vesentlige overskridelser. Bebyggelsen i tettstedene vil trolig bli godt skjermet.	-
Arealplan: Hvilken innsats kreves og hva er risikoen?	Krever regulering. Bergene Holm AS er interessert i å utvide konsesjonsområdet for masseuttak inn i området som er aktuelt for asfaltbane..	-
Gjennomføring: Finnes det organisasjoner e.l. som kan ta en aktiv rolle?	Ikke helt lokalt, men det har vært interesse fra motorsporten i Kongsberg.	0
Grunneier: Er grunneier positiv og kan rådighet over grunnen oppnås for en forsvarlig pris?	Det har ikke vært kontakt med grunneier, men grusressursen kan presse prisen opp.	-
Interessenter: Er kommune, fylkesmann, fylkeskommune, statlige organer, idrettskrets, motorsportorganer, media m.fl. positive?	Hof kommune er positiv.	+
Driftsgrunnlag: Befolkningmengde innenfor 1,5 timer	1 806 000	+
Synergier: Mulighet for flerbruk, sambruk, næringsutvikling, reiseliv, samle inngrep	Samlokalisering med grustaket innebærer at inngrepene i naturen samles. Det kunne være et alternativ å utvikle både masseuttak og motorsport i et samlet prosjekt	0

### 6.3.Håskén, Sandefjord kommune





Området ligger 4 km fra Andebu i Sandefjord kommune. Arealet er uregulert og avsatt til LNF-område, næring og idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel.

Hvilket areal asfaltbanen trenger er ikke endelig fastsatt, men følgende eiendommer kan bli berørt:

Eiendom (gnr/bnr)	Eier (fester)
216/1	Opplsyningsvesenets fond
216/1/18	Opplsyningsvesenets fond (festet av Heitmann As)
216/1/20	Opplsyningsvesenets fond (festet av Rudolf Stensrud og Andebu kommune)
216/1/50	Opplsyningsvesenets fond (festet av Andebu Jeger og Fiskeforening)
216/1/55	Opplsyningsvesenets fond (festet av Naf Motorsport Vestfold)
283/3	Ole Anton Svinsholt
284/2	Anette Kjærås Firing og Bjørnar Simonsen
284/7	Anette Kjærås Firing og Bjørnar Simonsen
292/17	Bjørn Erik Gran

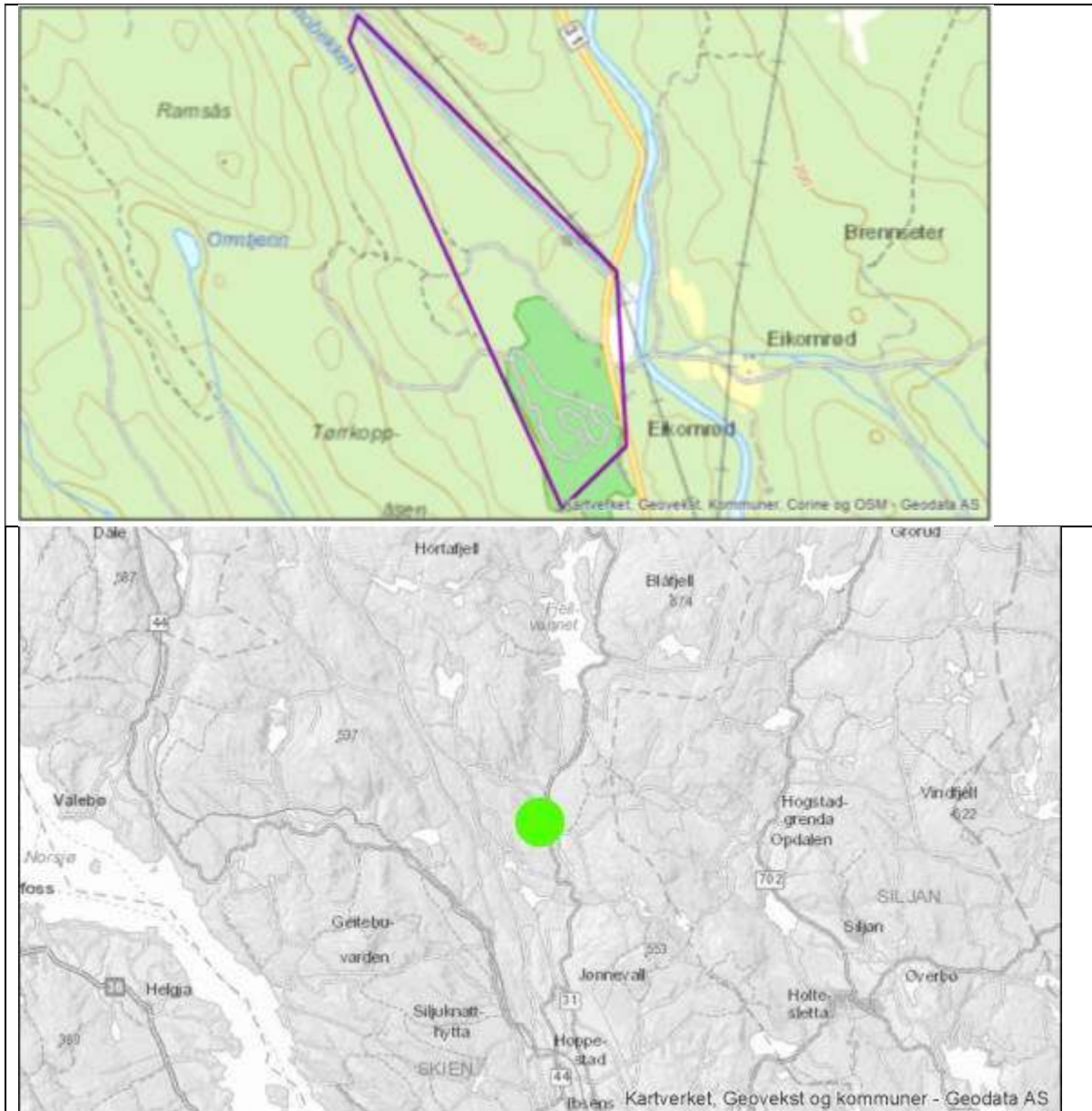
Kriterier	Vurdering	Gradering
Arealstørrelse: Minst 400 daa	Det inntegnede arealet er på knapt 300 daa, men kan utvides.	-
Topografi: Ikke for store høydeforskjeller	Området er flatt, men avgrenset av rygger i nordvest og nordøst.	+
Grunnforhold: Ustabil eller setningsutsatt grunn kan fordyre	Løsmasseavsetninger, men ikke registrert kvikkleire. Vann og myr innenfor området.	-
Klima: Helst solfylt og varmt (høyreliggende områder får kortere sesong)	Området ligger på 160 moh og har noe skygge.	0
Infrastruktur: Veg, strøm, vann, avløp kollektivbetjening m.m.	Ikke tilkoblet vann og avløp. Strømforsyningen må forbedres, men det er høyspentlinje sør for området. 1 km adkomst fra fylkesvei 609 må forbedres. Molandsvannet er vannkilde for nærliggende gårdsbruk.	0
Arealkonflikt: Ikke mye dyrket mark eller områder med store naturverdier	Flere registrering av nær truet art (storsalamander), enkeltregistrering av nærtruet art (dverglo). En lokalitet er registrert som svært viktig naturtype. Anlegget vil legge beslag på minimum 1 daa mark som kan dyrkes. Turvei i kommuneplanen går gjennom området. Mulig problem med nærliggende område for grunnvannsuttak.	-
Miljø: Minst mulig støyyømfintlig bebyggelse 1-1,5 km fra banen	Lokaliteten er beskyttet topografisk. Det er likevel noe usikkert med den nærmeste bebyggelsen i sørvest. Tettbebyggelsen kommer så langt unna at det bør bli uproblematisk.	0
Arealplan: Hvilken innsats kreves og hva er risikoen?	Krav til felles reguleringsplan med skytebanen. Stor risiko pga. naturverdier (se over), men kommunen vil ikke fraråde å begynne et planarbeid.	-
Gjennomføring: Finnes det organisasjoner e.l. som kan ta en aktiv rolle?	NMK Andebu driver Gokart-banen og kan være en drivkraft i utvikling av asfaltbanen.	0
Grunneier: Er grunneier positiv og kan rådighet over grunnen oppnås for en forsvarlig pris?	Vi har ikke vært i kontakt med eierne.	0
Interessenter: Er kommune, fylkesmann, fylkeskommune, statlige organer, idrettskrets, motorsportorganer, media m.fl. positive?	Sandefjord kommune er positiv. Gokart-anlegg brukes av Andebu idrettslags skiavdeling i vinterhalvåret.	+



Driftsgrunnlag: Befolkningsmengde innenfor 1,5 timer kjøring	1 254 000	+
Synergier: Mulighet for flerbruk, sambruk, næringsutvikling, reiseliv, samle inngrep	Samlokalisering med gokart-banen og skytebanen er positivt. Asfaltbanen kan utvide skitilbudet.	+

## 6.4.Grenland motorsportsenter, Skien kommune





Arealet inngår i eiendommen Luksefjell Nedre (gnr./bnr. 23/1) som eies av Leopold Axel og Hermann Leopoldus Løvenskiold med adresse Fossumvegen 51, 3721 Skien.

NMK Grenland har en godkjent reguleringsplan som inkluderer asfaltbane i et skogsområde nord for Skien by, der Flittig har motocross, ATV- og enduroanlegg. Planen ble endelig godkjent i 2007. I planen ligger begrensninger på at bruken: «Det kan arrangeres 20 helgestevner på motorsportanlegget pr. år inkludert 5 stevner på asfaltbanen.» Vi kjenner ikke til at det er gjort forsøk på å realisere asfaltbanen.

Hvilket areal asfaltbanen trenger er ikke endelig fastsatt, men følgende eiendommer kan bli berørt:

Eiendom (gnr./bnr)	Eier (fester)
23/1	Leopold Axel Løvenskiold og Hermann Leopoldus Løvenskiold

Kriterier	Vurdering	Gradering
Arealstørrelse: Minst 400 daa	Tilgjengelig flatt areal ca. 275 daa, men det er trangt mellom åsen i vest og bekken som avgrenser området i øst.	-
Topografi: Ikke for store høydeforskjeller	Arealet er flatt.	+
Grunnforhold: Ustabil eller setningsutsatt grunn kan fordyre	Løsmasser under marin grense, ikke registrert kvikkleire.	0
Klima: Helst solfylt og varmt (høyereleggende områder får kortere sesong)	Høyde 200 moh. Området ligger i skyggen fra rygg i vest.	-
Infrastruktur: Veg, strøm, vann, avløp m.m.	Adkomst via Luksefjellveien som har lav standard. Strømledning til Flittig kraftstasjon går langs området. Det er ikke vann- og avløpsnett i området.	-
Arealkonflikt: Ikke mye dyrket mark eller områder med store naturverdier	Ingen naturverneverdier. Det er automatisk fredete kulturminner sentralt i området som inngår i reguleringsplanen. Arealet har dyrkbar mark.	0
Miljø: Minst mulig støyyømfintlig bebyggelse 1-1,5 km fra banen	Lite eller ikke noe støyyproblem knyttet til boliger, men støyy var et viktig tema i reguleringsplanen i 2007.	+
Arealplan: Hvilken innsats kreves og hva er risikoen?	Området er regulert til motorsportbruk, men reguleringsplanen må endres for å få realisert en asfaltbane. Kommunen opplyser at prosessen med å få vedtatt gjeldende reguleringsplan ble forsinket og forvansket av sterke interesse motsetninger, og kommunen vurderer derfor at det er risiko for negativt utfall.	-
Gjennomføring: Finnes det organisasjoner e.l. som kan ta en aktiv rolle?	Flittig ATV Cross (avdeling av KNA Telemark) har aktivitet i området. NMK Grenland er en meget aktiv klubb, som blant annet driver rallycrossbanen og arrangerer internasjonale stevner.	+
Grunneier: Er grunneier positiv og kan rådighet over grunnen oppnås for en forsvarlig pris?	Vi har ikke vært i kontakt med eierne.	0
Interessenter: Er kommune, fylkesmann, fylkeskommune, statlige organer, idrettskrets, motorsportorganer, media m.fl. positive?	Kommunens politiske ledelse er positiv. Statens vegvesen er bekymret for belastningen på Luksefjellveien, som har lav standard og passerer gjennom boligområder. Anlegget er nevnt som regionalt anlegg i Anleggsplan for Telemark idrettskrets.	+

Driftsgrunnlag: Befolkningsmengde innenfor 1,5 timer kjøring	481 000	-
Synergier: Mulighet for flerbruk, sambruk, næringsutvikling, reiseliv, samle inngrep	Gjeldende reguleringsplanen legger opp til samlokalisering av ulike typer motorsport, skytebane og paintball.	+

## 6.5.

## 6.6.Høring av mulighetsstudien

I begynnelsen av mai 2017 ble et høringsutkast til denne rapporten sendt til de tre fylkeskommunene, idrettskretsene, kommunene, de fire motorsportorganisasjonene samt motorsportklubbene i de tre fylkene. I tillegg invitert prosjektgruppen ble alle interesserte til å gi innspill på prosjektets facebookgruppe. Prosjektet sendte også ut en pressemelding som gjorde oppmerksom på muligheten til å uttale seg. Uttalelsene skulle leveres skriftlig per e-post, og fristen ble satt til 16.06.2017. Fristen ble imidlertid utvidet noe for dem som ba om forlengelse.

Prosjektet mottok 29 innspill. Disse er oppsummert i et eget notat, og hovedkonklusjonene fremgår av tabellen nedenfor.

	Leivstein, Notodden	Mossåsen, Hof	Grenland MS Skien	Håsken, Sandefjord
Regionale				
Telemark Idrettskrets	Prioritet 2		Prioritet 1	
Vestfold fylkeskommune		Positiv		Positiv
Buskerud Idrettskrets	Prioritet 1		Prioritet 2	
Telemark fylkeskommune	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv
Buskerud fylkeskommune	Prioritet 1		Prioritet 2	
Vestfold Idrettskrets		Positiv		Positiv
Kommuner				
Sandefjord kommune				Nøytral
Hof kommune		Positiv		
Skien kommune			Positiv	
Notodden kommune	Positiv			
Motorsport				
KNA Telemark			Prioritet 1	
NMK Notodden/Leivstein	Prioritet 1	Prioritet 2	Prioritet 4	Prioritet 3
NMK Hovedstyret	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv
NMF (foreløpig)	Prioritet 1	Positiv	Positiv	Positiv
KNA Hovedstyret	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv
Øvrige				
Arvid Gusland/Autoxo AS		Prioritet 2		Prioritet 1
Andebu Idrettslag				Negativ
Bergene Holm pva. flere		Negativ		
Grunneiere Håsken				Negativ
Signo AS				Negativ
Sverre Mørken				Negativ
Løvenskiold Fossum			Negativ	
Andebu IL skigruppe				Negativ
Andebu Nærmiljøutvalg				Negativ
Rune Nordeide		Negativ		
Sandefjord Idrettsråd				Negativ
Bjørn Olav Vadder	Positiv			
Stian Dale Ekeberg	Positiv			
Oslofjord Convention Center				Positiv

## 6.7. Anbefaling av lokaliteter

Prosjektgruppen gir sin anbefaling på grunnlag av de vurderingene setter fastsatte kriterier som var gjort i høringsutgaven av mulighetsstudien. Uttalelsene som er gitt i høringsrunden vektlegges som tilleggsgrunnlag. Når vi ser på de vurderingene som er gjort i høringsutgaven, kommer Notodden best ut, mens de øvrige ligger omtrent likt. I uttalelsene er det flere som mener at Notodden vil være det beste alternativet, og det er ingen som uttaler seg negativt. Til de tre andre alternativene kommer det negative uttalelser, der vi legger spesiell vekt på motstand fra grunneiere.

Prosjektgruppen anbefaler Leivstein i Notodden som den lokaliteten der prosjektet vil gjennomføre et forprosjekt. Håskén i Sandefjord kommune blir en annenprioritering, som kan bli aktuell hvis det dukker opp avgjørende hindringer for Leivstein.

## **7. Organisering og finansiering**

### **7.1.Forankring i motorsportens klubber**

Når nye baneprosjekter lanseres, er det viktig at disse prosjekter har nødvendig forankring i en eller flere motorsports- eller idrettsklubbers høyeste beslutningsfora. Dette er en forutsetning for at saken får den behandling den skal i så vel kommunale, fylkeskommunale og statlige organer. Denne forankringen er avgjørende for at prosjektet kommer inn på de prioriteringslistene som senere vil gi offentlig støtte.

### **7.2.Tett samarbeid med kommunen**

Kommunene spiller en meget sentral rolle i realiseringen av de aller fleste prosjekter innenfor idretten. Det er derfor viktig å forsikre seg om at nødvendig og korrekt informasjon er gitt. Det vil være flere fagavdelinger som blir involvert i utviklingen av et stort asfaltbaneanlegg.

### **7.3.Alternative bruk av baneanlegg**

Baneanlegget kan trolig brukes til andre idrettsaktiviteter, jf. kap 3.3. Det kommunale idrettsrådet kan bidra til å finne ut hvor stor interessen er blant de aktuelle organisasjoner og lag i kommunen. Flerbruk kan gi økt støtte i en del tilfeller, fordi anleggsprosjektet oppnår et bedre omdømme enn et rent motorsportanlegg ville ha fått. Dette gjelder på flere nivåer, fra lokalpolitikken til Kulturdepartementet.

### **7.4.Kombinerte baneanlegg**

Flere av de asfaltbaneanleggene som er under planlegging i Norge er kombinerte anlegg. Det gjelder for eksempel luftsport, brannvern, skytebane, trafikkopplæring og utstillingsvirksomhet. I flere tilfeller tilrettelegges det også for forskning og ulike former for uttesting av kjøretøy, jf kap 3.2. Slike forhold vil kunne bidra til å øke prosjektets betydning og som igjen kan bedre finansieringsmulighetene. Hvis man legger opp til et kommersielt inntektsgrunnlag i tillegg til motorsporten, må dette forhåndsgodkjennes av Kulturdepartementet. De er imidlertid kjent med at dette er nødvendig for i det hele tatt å realisere denne typen av anlegg, og har møtt slike forespørsler med velvilje og forståelse.

### **7.5.Organisering av baneprosjektet**

Prosjekter for å bygge nye baner har som oftest valgt å la baneprosjektet blir drevet av et eget styre og da organisert som et eget aksjeselskap. Styret har svært ofte med seg personer som har erfaring i bedriftsledelse, har god kjennskap til offentlig forvaltning og i tillegg kan økonomistyring.

I dette tilfellet, der flere klubber og organisasjoner skal stå sammen om et prosjekt, kan det opprettes et ideelt AS allerede når forprosjektfasen starter. De organisasjonene som skal delta må da sette inn et pengebeløp.



## 7.6. Forretningsplan

Asfaltbane Vestre Viken må tuftes på en forretningsplan som prosjektet vil ha nytte av hele tiden arbeidet pågår. Dette dokumentet er også viktig å ha i forbindelse med samtaler med aktuelle samarbeidspartnere, kommune, fylkeskommune og Kulturdepartementet. Prosjektgruppen anbefaler å utarbeide forretningsplanen som en del av forprosjektet, jf kap 8.

## 7.7. Finansiering

Finansiering av investering i store baneanlegg for motorsport er en meget krevende prosess. Innen motorsport er det vanlig at de mindre anleggene eies og driftes av klubbene, mens de fleste øvrige idrettsanlegg i Norge eies og drives av kommunene. Ved etablering av nye baneanlegg er spillemidler viktige. For store motorsportsanlegg er ifølge Kulturdepartementet tilskuddssatsen ikke bestemt, men blir vurdert særskilt av departementet.

I Kulturdepartementets Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2016, punkt 2.6.5 om motorsportanlegg heter det: «*Type snøscooterbane, baneracing, roadracing, dragrace, speedwaybane, langtrack og depotområde for større motorsportsanlegg. Tilskudd: etter særskilt vurdering av departementet. Dersom et anlegg inneholder flere banetyper/grener, vurderes tilskuddssatsen særskilt av departementet*».

I tillegg til å kunne motta spillemidler vil anleggseier kunne motta kompensasjon for merverdiavgift påløpt som del av byggekostnadene.

Et stort asfaltbaneanlegg antas å kunne motta spillemidler på mellom 15-30 % av godkjente kostnader for elementer som er spillemiddelberettigede, og i tillegg inntil full momskompensasjon (økonomisk rammestyrte ordning, ikke regelstyrt, altså bevilges rammen årlig over statsbudsjettet, og den er ikke nødvendigvis 100 % dekkende). Anleggseier søker kommunen om spillemidler, og fylkeskommunen behandler og avgjør søknaden. Det er imidlertid Kulturdepartementet som avgjør størrelsen på tilskuddet som kan søkes. Derfor må man ta kontakt med departementet for å få svar på hva søknadssummen kan bli. Er godkjente byggekostnader for anleggselementene på totalt 100 mill. kroner, antas at anlegget kan motta inntil om lag 15-30 mill. kroner, samt i tillegg inntil full kompensasjon for moms. Anleggseier søker Lotteri- og stiftelsestilsynet om momskompensasjon. Hvis anlegget får status som interkommunalt, kan det få 30 % ekstra spillemiddeltilskudd. Prosjektet må søke departementet om slik status, og det kreves at minst to kommuner går inn med minimum 5 % av anleggets godkjente kostnader i investeringstilskudd og 5 % av faktiske driftskostnader i årlige driftstilskudd i 20 år.

## 7.8. Eierskap og drift

De større asfaltbanene i Norge har egne eier- og driftsselskaper. Slik reduseres risikoen for de involverte. Den mest vanlige måte å gjøre dette på i Norge, har vært å registrere både eiendomsselskapet og driftsselskapet som aksjeselskaper. Det er imidlertid også andre eier- og selskapsformer som er aktuelle, slik at man har disse hovedmulighetene:

- Aksjeselskap (AS)
- Kommunalt eierskap/foretak (KF)
- Stiftelse

- Interkommunalt selskap (IKS)
- Klubbeid
- Privateid
- Kombinasjoner av disse

For at man skal komme inn under spillemiddelordningen må mer enn 50 % av aksjeselskap være eid av offentlige instanser eller frivillige organisasjoner (som klubber). Driften av spillemiddelfinansiert anlegg kan overføres til også privat, fortjenestebasert aktør (forutsatt at anleggseier skal disponere over bruk av anlegget for idrett og fysisk aktivitet), slik at denne aktøren kan ta utbytte etter driftsoverskudd. Som hovedregel kan anleggseier imidlertid ikke inngå avtaler om bruk av anlegget med private, fortjenestebaserte aktører.

Eierformen har betydning for tilskudd og momskompensasjon, der flere regelsett kan komme til anvendelse:

- Kommuneeide anlegg og IKS får kompensert all moms for investeringer etter kommunale regler.
- Idrettslag kan søke momskompensasjon etter Kulturdepartementets Bestemmelser om kompensasjon av merverdiavgift ved bygging av idrettsanlegg. Denne momskompensasjonsordningen har vært gjeldende siden 2010 og har gitt søkerne 100 % kompensasjon hvert år med unntak av ett, da kompensasjonen ble avkortet ettersom samlet søkesum var større enn Stortingets rammebevilgning.
- AS som eierselskap kan få igjen all moms på investering, men utleie til driftsselskap må momsbelegges. Man kan også velge å ikke søke momskompensasjon for investeringen, og kan da leie ut banene momsfritt.

De valgene som må tas rundt eierskap og drift er kompliserte, og må overveies nøye i forbindelse med forretningsplanen.



Foto: Racefoto

## 8. Konklusjon og anbefaling

Det er ulik utvikling for asfaltgrenene. Mens bilracing opplever økt aktivitet, har utviklingen innen circuit racing vært mer beskjeden. Den økte aktiviteten innenfor bilracing er i seg selv et godt argument for å etablere et ny asfaltbane på Østlandet vest for Oslo. Prosjektgruppen mener at bedret tilgang til asfaltbane for en større del av befolkningen på Østlandet vil gi en «boost» både til bilracing og til circuit racing.

Rapporten peker på at en lokalisering nær de befolkningstette områdene vest for Oslo vil være en god lokalisering, fordi dette er et område som i dag har mer enn 1,5 timers kjøretid til de to eksisterende asfaltbanene på Østlandet. 1,5 timers kjøretid ansees som en terskel for hvor langt man er villig til å reise for å trene jevnlig.

Prosjektgruppen har vurdert 17 innspill til lokaliteter. Av disse er fire lokaliteter i Telemark og Vestfold vurdert som realistiske og gode muligheter. Prosjektgruppen har anbefalt Leivstein i Notodden, med Håskén i Sandefjord som "reserve".

Prosjektet bør snarest videreføres med et forprosjekt. Dette bør ha to hoveddeler:

Teknisk forprosjekt: En foreløpig banedesign og innplassering av nødvendige og ønskelige fasiliteter tegnes opp. Detaljeringsgraden må være tilstrekkelig til at man på et overordnet nivå kan fastslå at elementene samsvarer med godkjenningskrav og banereglement. Kostnadskrevende infrastrukturelementer må også inngå, og det bør vurderes å gjennomføre innledende støyberegninger. Forprosjektet skal danne grunnlag for et grovt kostnadsoverslag.

Det tekniske forprosjektet må utføres av et kompetent selskap – trolig et internasjonalt banedesignfirma.

Forretningsplan: Investeringsbehov, muligheter for støtte, driftsutgifter og driftsinntekter vurderes. Herunder vurderes etappevis utvikling. Eierskap og driftsorganisasjon foreslås.

Forretningsplanen må utarbeides av et kompetent miljø og vil trolig kreve innkjøp av rådgivertjenester.

Forprosjektet: som i hovedsak består av det tekniske forprosjektet og forretningsplanen, vil kreve betydelige økonomiske ressurser. Det vil være nødvendig at fylkeskommunene og kommunene støtter denne fasen.

Det må etableres en prosjektorganisasjon for forprosjektet. Prosjektgruppen antar at de nasjonale motorsportorganisasjonene ønsker å delta aktivt i forprosjektet. Arbeidet vil imidlertid kreve så mye innsats at det bør engasjeres en profesjonell prosjektleder. Interessenter som klubber og kommuner bør også inviteres til å delta i prosjektarbeidet.

Når forprosjektet er gjennomført, går prosjektet over i en fase med arealplanlegging, detaljert teknisk planlegging, finansiering, disposisjonsrett over arealer, etablering av organisasjoner, godkjenninger m.m. Deretter følger byggefasen, før anlegget kan tas i bruk.

## 9. Referanser

Fjord Motorpark AS og Fjord Eiendom AS 2011: Fjord Motorpark. Forretningsplan 2011-2020

Habberstad Management Consultants 2005: Reiselivsprosjektet: Rakkestad – Sarpsborgregionen 2008. Grunnlag og potensiale for fremtidig reiselivsutvikling.

Heads of the Valleys Development Company 2013: Circuit of Wales, Rassau. Environmental Statement. Volume 1: Text.

Motorsport Industry Association 2013: Some selected highlights from the 2013 Review of UK's Motorsport Valley Business Cluster. Motorsport Engineering and Services.

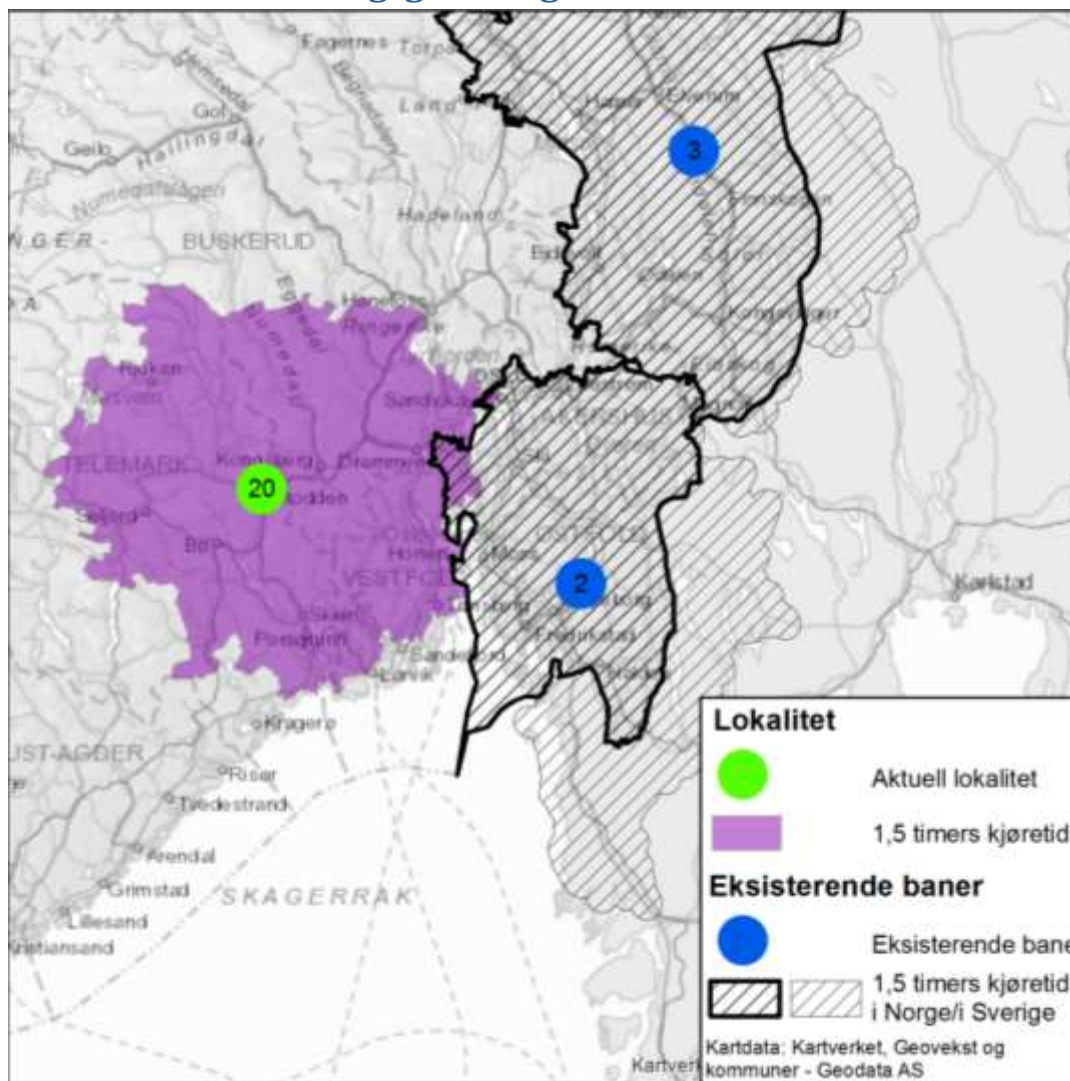
Polytec 2013: Utvikling av modell for et opplevelsesbasert Race Holiday-konsept. Sluttrapport RFF-Vestlandet 212617

Rambøll Management 2011: Forretningsplan. Motorsportcenter Danmark.

University of Liege 2006: Evaluation of the economic repercussions of the Spa-Francorchamps Circuit

## 10. Vedlegg

### 10.1. Befolkningsgrunnlag for Notodden

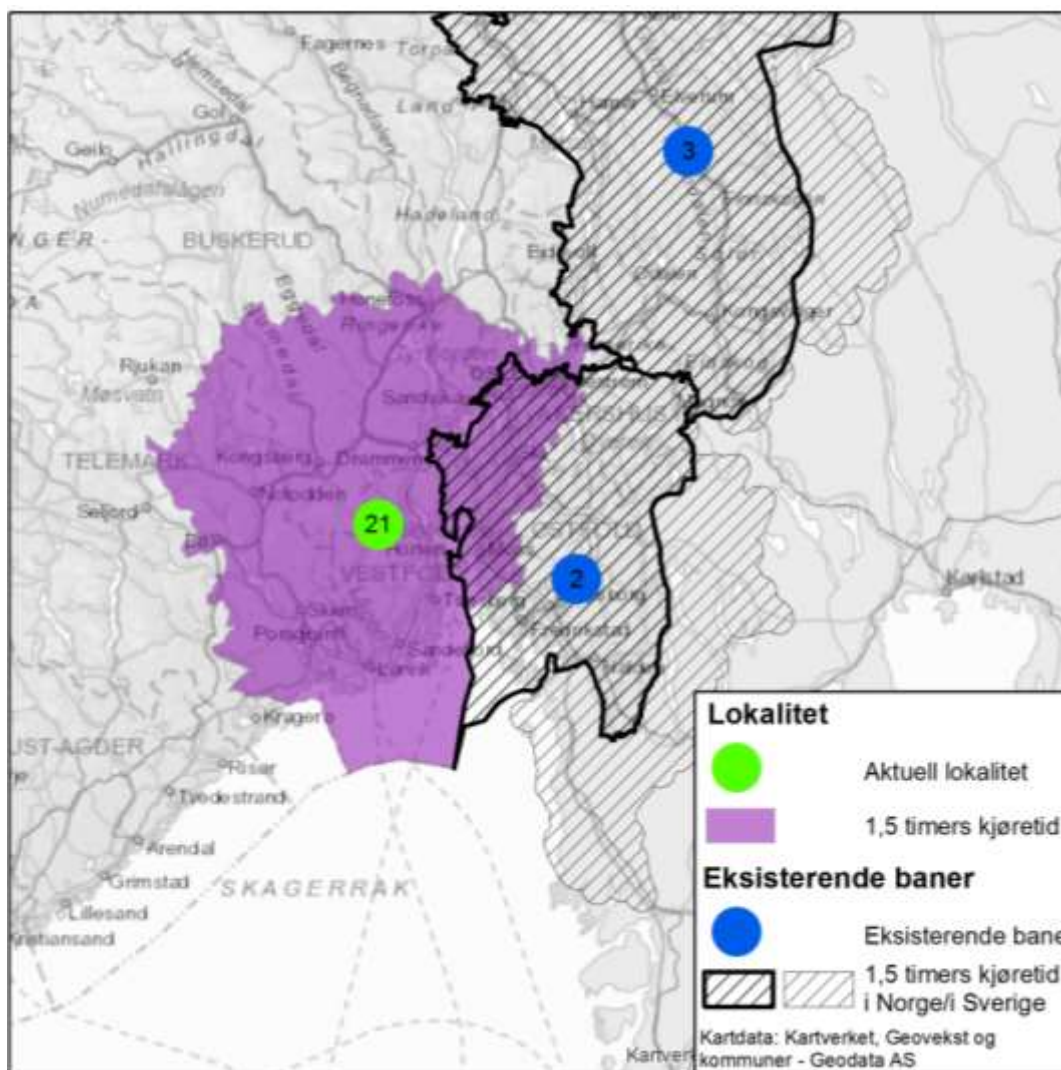


Det primære nedslagsfeltet for lokaliteten er vist som grunnkretser innenfor 1,5 timers kjøreavstand fra lokaliteten. Kartet viser overlapp med Rudskogen Motorsenters primære nedslagsfelt. Det er ikke overlapp med det primære nedslagsfeltet for Vålerbanen. Tabellen under viser antall bosatte i grunnkretsene som utgjør lokalitetens primære nedslagsfelt.

Kommuner	Under 1,5 timer til Notodden	Under 1,5 timer til Rudskogen
0219 Bærum	98 235	21 976
0220 Asker	59 963	597
0301 Oslo	30 207	30 207
0602 Drammen	67 690	
0604 Kongsberg	26 965	
0605 Ringerike	2 953	

0612 Hole	264	
0621 Sigdal	2 733	
0622 Krødsherad	1 022	
0623 Modum	13 789	
0624 Øvre Eiker	18 150	
0625 Nedre Eiker	24 422	
0626 Lier	25 672	
0627 Røyken	21 485	17 818
0628 Hurum	5 256	5 256
0631 Flesberg	2 689	
0632 Rollag	1 401	
0633 Nore og Uvdal	38	
0701 Horten	27 152	414
0702 Holmestrand	10 730	
0704 Tønsberg	38 953	
0706 Sandefjord	2 714	
0709 Larvik	9 227	
0711 Svelvik	6 599	1 049
0713 Sande	9 287	
0714 Hof	3 158	
0716 Re	9 345	
0719 Andebu	5 922	
0720 Stokke	11 633	
0722 Nøtterøy	6 241	
0728 Lardal	2 469	
0805 Porsgrunn	35 904	
0806 Skien	53 825	
0807 Notodden	12 690	
0811 Siljan	2 332	
0814 Bamble	11 848	
0817 Drangedal	2 015	
0819 Nome	6 525	
0821 Bø	6 088	
0822 Sauherad	4 333	
0826 Tinn	5 920	
0827 Hjartdal	1 610	
0828 Seljord	2 986	
0829 Kviteseid	2 334	
0833 Tokke	353	
0834 Vinje	778	
<b>Sum bosatte</b>	<b>695 904</b>	<b>77 317</b>

## 10.2. Befolkningsgrunnlag for Mossåsen



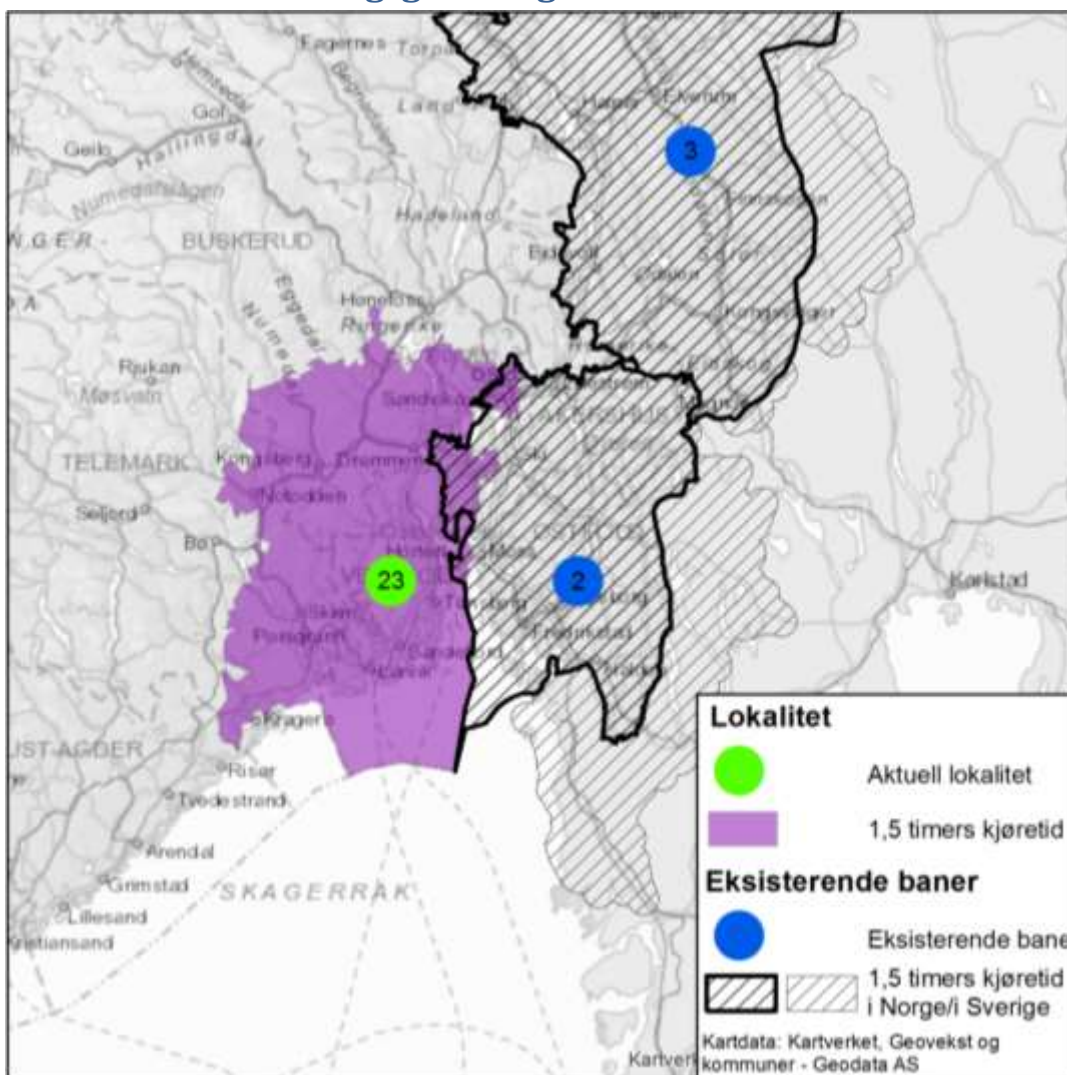
Det primære nedslagsfeltet for lokaliteten er vist som grunnkretser innenfor 1,5 timers kjøreavstand fra lokaliteten. Kartet viser overlapp med Rudskogen Motorsenters primære nedslagsfelt. Det er et helt minimalt overlapp med det primære nedslagsfeltet for Vålerbanen. Tabellen under viser antall bosatte i grunnkretsene som utgjør lokalitetens primære nedslagsfelt. Nedslagsfeltet strekker seg over til Mossregionen da fergeforbindelsen Moss-Horten inngår i kjøretidsberegningen. Det antas at den reelle reisetiden når man bruker denne forbindelsen er høyere enn det som inngår i kjøretidsberegningen, og at villigheten til å reise til anlegget fra kommunene Moss, Råde, Rygge og Våler er lavere enn tabellen under tilsier.

Kommuner	Under 1,5 timer til Mossåsen	Under 1,5 timer til Rudskogen
0104 Moss	32 055	32 055
0135 Råde	3 574	3 574
0136 Rygge	15 413	15 413
0137 Våler	3 847	3 847
0138 Hobøl	1 818	1 818
0211 Vestby	16 701	16 701
0213 Ski	30 232	30 232
0214 Ås	18 954	18 954
0215 Frogn	15 648	15 648
0216 Nesodden	18 598	18 598
0217 Oppegård	26 765	26 765
0219 Bærum	121 950	22 506
0220 Asker	59 963	597
0226 Sørums	7 376	184
0227 Fet	9 104	9 104
0228 Rælingen	17 447	17 447
0229 Enebakk	2 863	2 863
0230 Lørenskog	36 165	34 498
0231 Skedsmo	52 333	35 616
0233 Nittedal	19 165	
0234 Gjerdrum	2 604	
0235 Ullensaker	10 257	24
0301 Oslo	654 772	616 850
0602 Drammen	67 690	
0604 Kongsberg	26 965	
0605 Ringerike	25 867	
0612 Hole	6 727	
0621 Sigdal	2 432	
0622 Krødsherad	1 204	
0623 Modum	13 789	
0624 Øvre Eiker	18 150	
0625 Nedre Eiker	24 422	
0626 Lier	25 672	
0627 Røyken	21 485	17 818
0628 Hurum	9 392	7 690
0631 Flesberg	2 689	
0632 Rollag	1 401	
0701 Horten	27 152	414
0702 Holmestrand	10 730	
0704 Tønsberg	42 158	
0706 Sandefjord	45 736	
0709 Larvik	43 765	
0711 Svelvik	6 599	1 049
0713 Sande	9 287	
0714 Hof	3 158	
0716 Re	9 345	



0719 Andebu	5 922	
0720 Stokke	11 633	
0722 Nøtterøy	21 443	
0723 Tjøme	4 947	
0728 Lardal	2 469	
0805 Porsgrunn	35 904	
0806 Skien	53 825	
0807 Notodden	12 690	
0811 Siljan	2 332	
0814 Bamble	14 071	
0815 Kragerø	185	
0817 Drangedal	224	
0819 Nome	5 309	
0821 Bø	5 759	
0822 Sauherad	4 333	
0826 Tinn	250	
0827 Hjartdal	1 186	
<b>Sum bosatte</b>	<b>1 805 901</b>	<b>950 263</b>

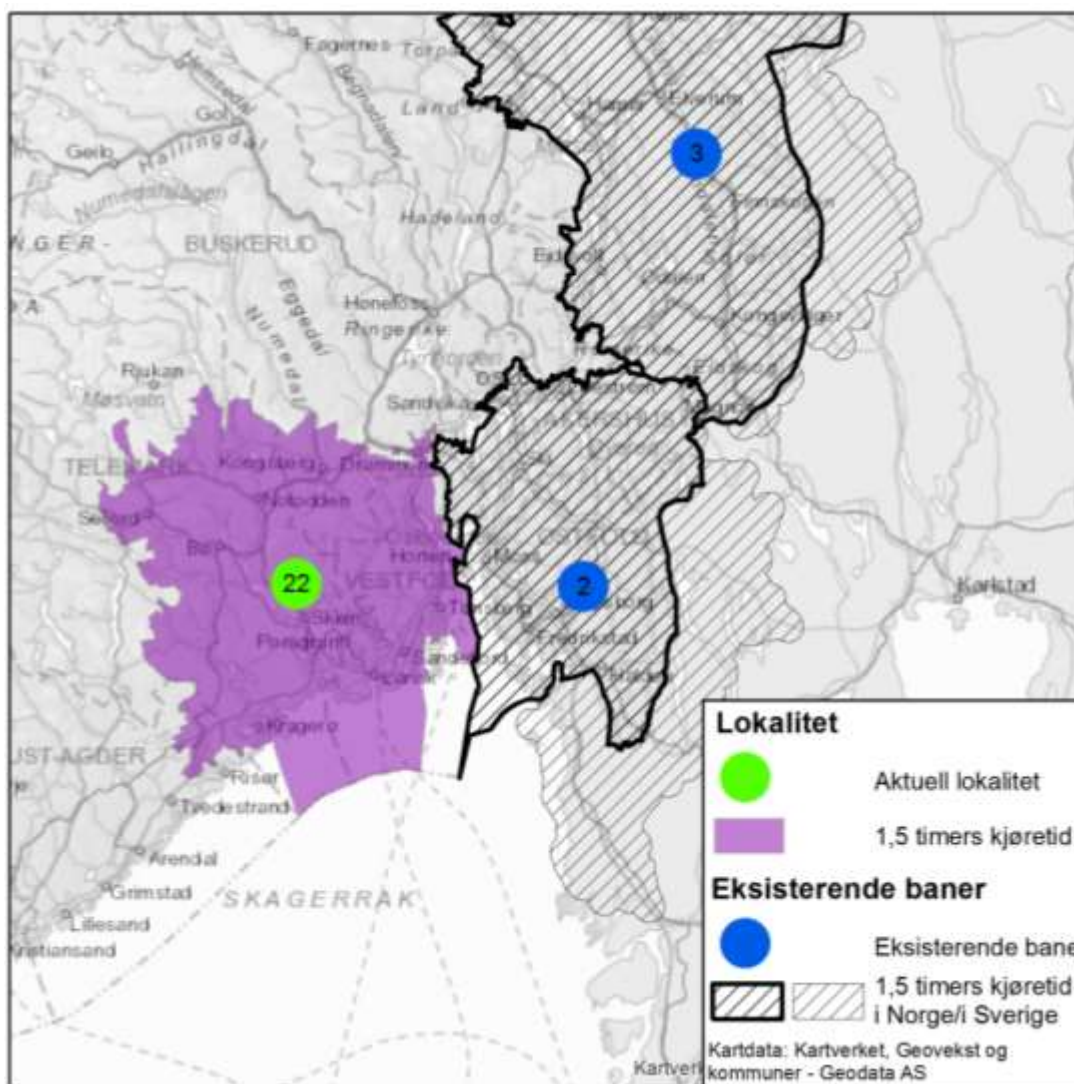
## 10.1. Befolkningsgrunnlag for Håskén



Det primære nedslagsfeltet for lokaliteten er vist som grunnkretser innenfor 1,5 timers kjøreavstand fra lokaliteten. Kartet viser overlapp med Rudskogen Motorsenters primære nedslagsfelt. Det er ikke overlapp med det primære nedslagsfeltet for Vålerbanen. Tabellen under viser antall bosatte i grunnkretsene som utgjør lokalitetens primære nedslagsfelt. Nedslagsfeltet strekker seg så vidt over til Mosseregionen da fergeforbindelsen Moss-Horten inngår i kjøretidsberegningen, men befolkningsmengden i grunnkretsen er svært lavt.

Kommuner	Under 1,5 timer Til Håskén	Under 1,5 timer til Rudskogen
0104 Moss	112	112
0215 Frogn	8 880	8 880
0219 Bærum	121 928	22 506
0220 Asker	59 963	597
0301 Oslo	479 544	452 901
0602 Drammen	67 690	
0604 Kongsberg	26 965	
0612 Hole	1 899	
0621 Sigdal	459	
0623 Modum	13 462	
0624 Øvre Eiker	18 150	
0625 Nedre Eiker	24 422	
0626 Lier	25 672	
0627 Røyken	21 485	17 818
0628 Hurum	9 392	7 690
0631 Flesberg	2 571	
0701 Horten	27 152	414
0702 Holmestrand	10 730	
0704 Tønsberg	42 158	
0706 Sandefjord	45 736	
0709 Larvik	43 765	
0711 Svelvik	6 599	1 049
0713 Sande	9 287	
0714 Hof	3 158	
0716 Re	9 345	
0719 Andebu	5 922	
0720 Stokke	11 633	
0722 Nøtterøy	21 443	
0723 Tjøme	4 947	
0728 Lardal	2 469	
0805 Porsgrunn	35 904	
0806 Skien	53 825	
0807 Notodden	11 580	
0811 Siljan	2 332	
0814 Bamble	14 071	
0815 Kragerø	5 286	
0817 Drangedal	296	
0819 Nome	2 806	
0822 Sauherad	777	
<b>Sum bosatte</b>	<b>1 253 815</b>	<b>511 965</b>

## 10.1. Befolkningsgrunnlag for Grenland motorsportsenter



Det primære nedslagsfeltet for lokaliteten er vist som grunnkretser innenfor 1,5 timers kjøreavstand fra lokaliteten. Kartet viser overlapp med Rudskogen Motorsenters primære nedslagsfelt. Det er ikke overlapp med det primære nedslagsfeltet for Vålerbanen. Tabellen under viser antall bosatte i grunnkretsene som utgjør lokalitetens primære nedslagsfelt.

Kommuner	Under 1,5 timer Til Grenland	Under 1,5 timer til Rudskogen
0602 Drammen	45 479	
0604 Kongsberg	26 965	
0624 Øvre Eiker	5 152	
0625 Nedre Eiker	320	
0626 Lier	10 861	
0631 Flesberg	498	
0701 Horten	27 152	414
0702 Holmestrand	10 730	
0704 Tønsberg	42 158	
0706 Sandefjord	45 736	
0709 Larvik	43 765	
0711 Svelvik	1 531	
0713 Sande	9 287	
0714 Hof	3 158	
0716 Re	9 345	
0719 Andebu	5 922	
0720 Stokke	11 633	
0722 Nøtterøy	19 548	
0728 Lardal	2 469	
0805 Porsgrunn	35 904	
0806 Skien	53 825	
0807 Notodden	12 690	
0811 Siljan	2 332	
0814 Bamble	14 071	
0815 Kragerø	10 383	
0817 Drangedal	3 995	
0819 Nome	6 525	
0821 Bø	6 088	
0822 Sauherad	4 333	
0826 Tinn	76	
0827 Hjartdal	1 468	
0828 Seljord	2 685	
0829 Kviteseid	1 690	
0901 Risør	1 160	
0911 Gjerstad	2 351	
0912 Vegårshei	54	
<b>Sum bosatte</b>	<b>481 339</b>	<b>414</b>