

Telemark Ring

Forprosjekt for regionalt asfaltbaneanlegg for motorsport i Notodden

Prosjektgruppen, desember 2018



TELEMARK
fylkeskommune



Notodden kommune
Bluesbyen



VESTFOLD
fylkeskommune

Innhold

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn	4
2.1	Mulighetsstudie.....	4
2.2	Organisering av forprosjekt.....	4
2.3	Leivstein eller Rossebu	5
3	Masterplan	6
3.1	Om arbeidet	6
3.2	Beliggenhet.....	6
3.3	Konsept.....	7
4	Innspill til kommuneplanen	15
5	Støyvurderinger	17
6	Forretningsplan	19
6.1	Skisse	19
6.2	Investeringer.....	19
6.3	Drift.....	19
6.4	Interessenter	21
7	Informasjon og medvirkning	22
8	Videreføring etter forprosjekt.....	24
9	Oppsummering.....	26
	Referanser	27

Forsidebilde: Oversiktsbilde fra masterplanen. Elgsjø ligger oppe til høyre. Dagens E134 passerer motorsportanlegget oppe til venstre. Illustrasjon: Tilke GmbH & Co

1 Innledning

Denne rapporten redegjør for arbeidet med og resultatene av et forprosjekt for å etablere en regional asfaltbane for motorsport i Notodden. Prosjektgruppen som har hatt ansvar for prosjektet har bestått av følgende:

- Geir Murstad, NMK Notodden
- Vidar Sten-Halvorsen, NMK Kongsberg
- John Johansen, NMK Kongsberg
- Hans Peter Havdal, NMK Kongsberg
- Sondre Rivrud, MA Ungdom Notodden
- Hallgeir Lie, Porsche Club Norge
- Knut Iver Skøien, prosjektleder

Rapporten er skrevet av Knut Iver Skøien

2 Bakgrunn

2.1 Mulighetsstudie

Høsten 2015 tok lederen av Norges Motorsportforbunds anleggsutvalg, Knut Iver Skøien, initiativ til en mulighetsstudie for et asfaltbaneanlegg på Østlandet vest for Oslofjorden. Mulighetsstudien ble gjennomført av de fire nasjonale motorsportorganisasjonene Norges Bilsportforbund (NBF), Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Norsk Motor Klubb (NMK) og Norges Motorsportforbund (NMF), der Knut Iver Skøien hadde prosjektledelsen. Vestfold og Telemark fylkeskommuner ga støtte til arbeidet.

Organisering av motorsport: De internasjonale forbundene FIA og FIM organiserer henholdsvis bilsport og motorsykkelsport. I Norge er KNA knyttet til FIA, mens NMF er knyttet til FIM. KNA har delegert sine rettigheter og ansvar videre til NBF. NMF organiserer, i tillegg til motorsykkelsport, også båtsport, snøscootersport og radiostyrt motorsport etter myndighet fra andre internasjonale forbund. NBF og NMF har dermed rettigheter og ansvar for all norsk motorsport. Rettighetene utøves blant annet gjennom godkjenninger og lisenser. NMF er medlem av NIF (Norges idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité). NMK har en viktig rolle som støtteapparat for alle norske NMK-klubber. NMK-klubbene har en stor andel av norske motorsportutøvere som medlemmer, og klubbene eier og driver en stor andel av landets motorsportanlegg.

Mulighetsstudien (NMF, KNA NBF og NMK 2017) undersøkte både behovet for en ny asfaltbane på Østlandet og ulike lokaliseringalternativer. Studien kom frem til at det finnes et behov, fordi mange utøvere har lang vei til nåværende anlegg i Våler i Hedmark eller Rudskogen i Østfold, samt at kapasiteten på nåværende anlegg er begrenset. Mangelen på tilgjengelighet og kapasitet på asfaltbaneanlegg begrenser rekruttering, bredde og talentutvikling i asfaltgrenene i bil- og motorsykkelsport.

Et stort antall lokaliteter ble vurdert, og fire av dem ble trukket frem i en høringsrapport, som ble sendt ut til aktuelle organer og kunngjort på mulighetsstudiens facebookgruppe våren 2017. Basert på høringsvarene og vurdering etter fastsatte kriterier, anbefalte sluttrapporten Notodden som lokalisering. Sluttrapporten ble sendt til blant annet fylkeskommunene og motorsportorganisasjonene. Disse partene hadde på forhånd uttrykt at de ikke så behov for noen formell behandling av rapporten og anbefalingen, og at arbeidet burde videreføres i form av et forprosjekt.

2.2 Organisering av forprosjekt

Det var i utgangspunktet lagt opp til at de fire nasjonale motorsportorganisasjonene skulle gjennomføre forprosjektet. Arbeidet med dette ble igangsatt i samarbeid med Notodden kommune like etter sommeren 2017. I løpet av høsten 2017 ble det klart at de nasjonale motorsportorganisasjonene ikke så det som forenlig med sine roller å gjennomføre forprosjektet. Deres anbefaling var å overlate forprosjektet til lokale og regionale motorsportinteresser.

På nyåret 2018 ble det etablert en prosjektgruppe med engasjerte og kompetente medlemmer fra lokale, regionale og nasjonale motorsportklubber, og der prosjektlederen fra mulighetsstudien fortsatte som prosjektleder for forprosjektet. Denne prosjektorganiseringen er diskutert med Vestfold og Telemark fylkeskommuner og Notodden kommune, som ga sin tilslutning til organiseringen i oppstartsmøte 06.03.2018.

Notodden kommune, Telemark fylkeskommune og Vestfold fylkeskommune har til sammen gitt 1,1 mill. kr i støtte til forprosjektet.

Arbeidet er lagt opp med frivillig innsats fra prosjektgruppen i tillegg til de offentlige bidragene. Notodden kommune og Notodden Utvikling AS (NUAS) har også lagt inn mye arbeid for å tilrettelegge og utføre noen oppgaver i prosjektet, som blant annet å søke om midler og å være kontraktspart ved tjenestekjøp. Tilskuddene brukes i all hovedsak til å dekke kjøp av spesialisttjenester og direkte utgifter.

Prosjektgruppen har bestått av

- Knut Iver Skøien, prosjektleder
- Geir Murstad, NMK Notodden
- Sondre Deila Rivrud, MA Ungdom Notodden
- Vidar Sten-Halvorsen, NMK Kongsberg
- John Johansen, NMK Kongsberg
- Hans Peter Havdal, NMK Kongsberg
- Hallgeir Lie, Porsche Club Norge

2.3 Leivstein eller Rossebu

Mulighetsstudien fra 2017 skisserte et anlegg på Leivstein, der Notodden kommune eier et areal som er avsatt til motorsport i reguleringsplan, og som dessuten ligger like i nærheten av en motocrossbane.

Da prosjektgruppen ble dannet, var denne lokaliseringen det første som ble diskutert.

Mulighetsstudien hadde også markert et annet område noe lengre øst, på Rossebu, som også kunne være aktuelt. Både prosjektgruppen og Notodden kommune (notat 26.02.2018) gjorde vurderinger av dette. Problemstillingene dreide seg spesielt om risikoen for støypåvirkning av fremtidig boligområde og friluft- og rekreasjonsområde nær Leivstein, men også topografi og hensynet til nåværende virksomhet. I samråd med Notodden kommune besluttet prosjektgruppen å bare arbeide videre med Rossebu.

3 Masterplan

3.1 Om arbeidet

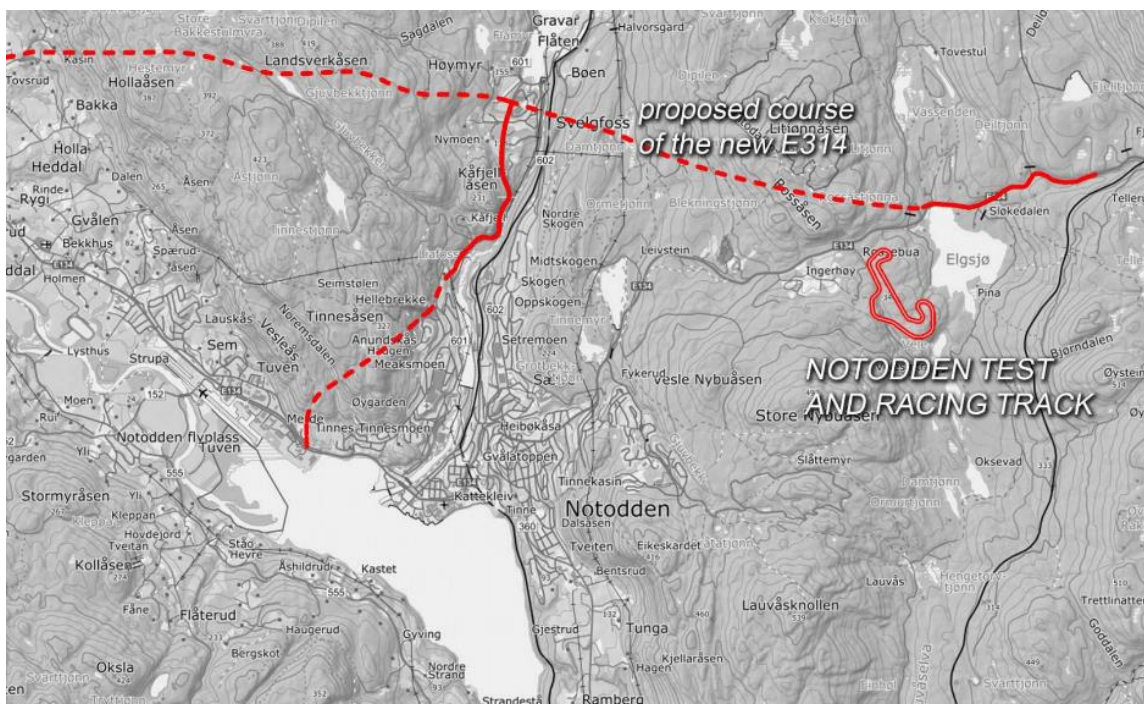
Prosjektet hadde innledende kontakt med tre internasjonale bandedesignfirmaer med kontorer i Europa. Representanter fra prosjektgruppen valgte å holde et orienterende møte med Tilke GmbH & Co. KG på deres kontor i Aachen i Tyskland. Prosjektgruppens inntrykk var at firmaet viste en svært god forståelse for prosjektet, og Notodden kommune inngikk kontrakt med Tilke på dette grunnlaget. Det har vært god kontakt mellom prosjektgruppen og Tilke, og de har vært i møte og befarings på Notodden, der de blant annet traff grunneiere og representanter fra kommunen. Tilkes designer deltok også på et åpent møte i Notoddens kulturhus, Bok- og blueshuset, 27.11.2018.

En masterplan er en plan som trekker opp de store linjene og utformer et konsept. Det er altså en plan som går forut for formell planlegging etter plan og bygningsloven og detaljert teknisk prosjektering med tanke på bygging. Masterplanen gir likevel mulighet til å vurdere både virkninger og kostnader ved et tiltak på et grovt nivå. Tekst og figurer i dette kapittelet er utdrag fra masterplanheftet (Tilke GmbH & Co. KG 2018).

3.2 Beliggenhet

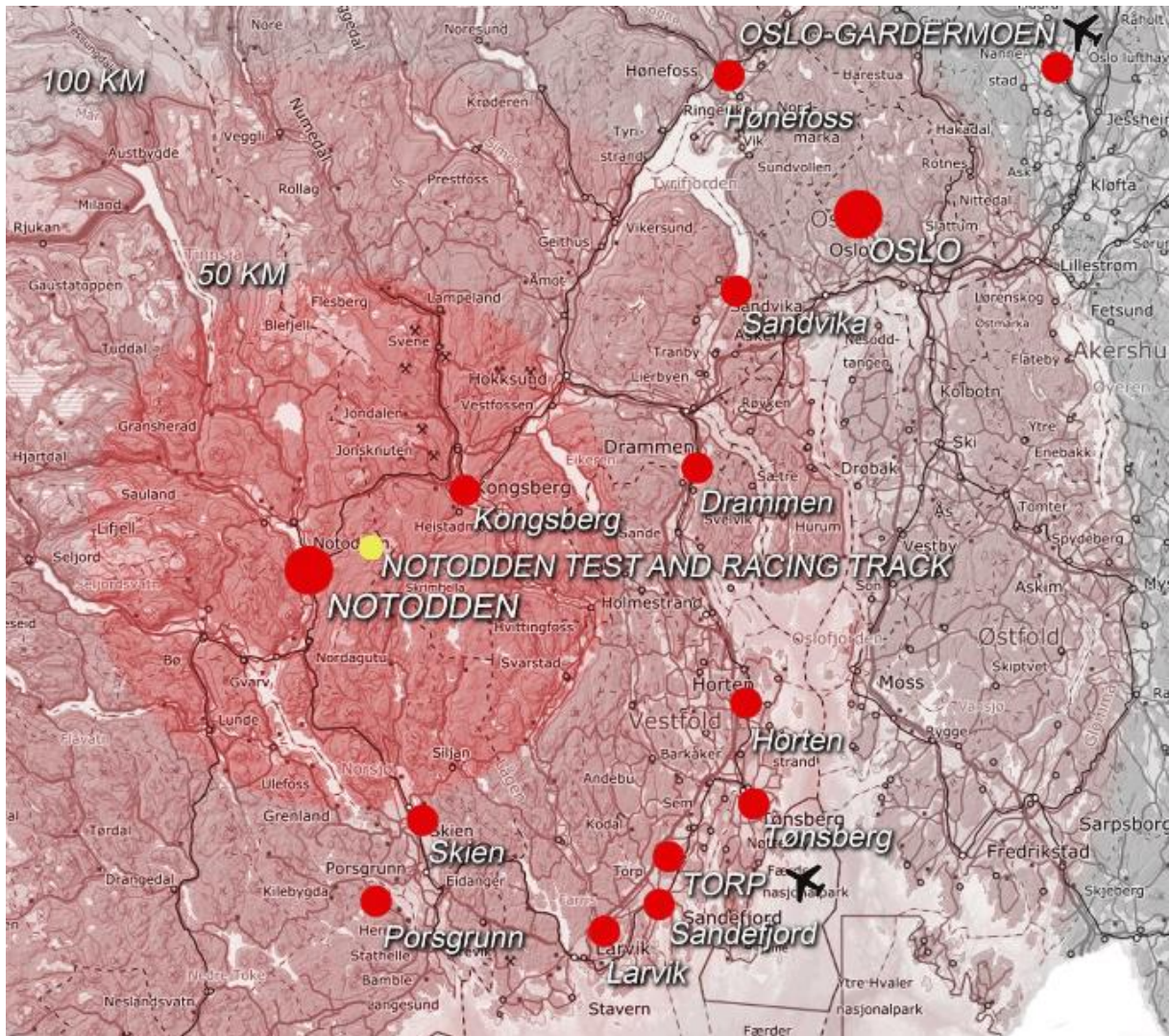
Rossebu, der anlegget er planlagt, ligger ca. 5 km nordøst for Notodden sentrum og 3 km øst for tettbebyggelsen. Hovedveien E134 mellom Øst- og Vestlandet passerer like nord for området. I dag drives det avfallshåndtering og noe masseuttak i nærheten, og arealer langs E134 er avsatt til industrivirksomhet i arealplaner, men ikke utbygd.

Statens vegvesen har planer om å utbedre og legge E134 utenom Notodden sentrum. Den mest aktuelle løsningen vil være en tunnel som vil få sitt østre påslag like i nærheten av det planlagte motorsportanlegget. I statsbudsjettet for 2019 er det avsatt en post for start av detaljprosjektering av ny E134 fra Kongsberg til Elgsjø, der tunnellini-slaget er planlagt.



Oversiktskart

I regionen vil anlegget få en beliggenhet som gir akseptable reiseavstander fra byene og befolkningskonsentrasjonene i Buskerud, Telemark og Vestfold, samt fra Osloområdet fra Oslo og vestover. Anlegget vil også gi en bedre tilgjengelighet til asfaltbane fra Sørlandet og Vestlandet.

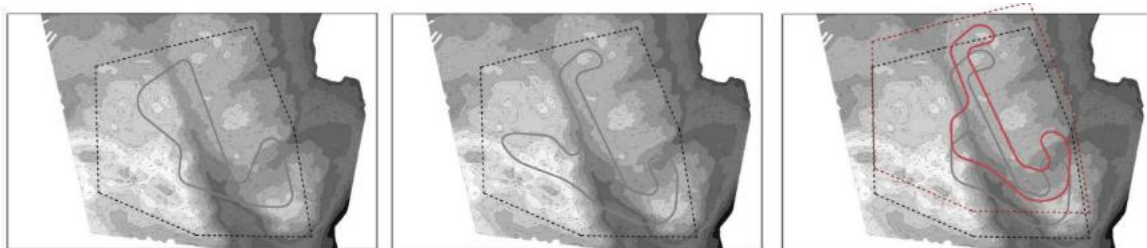


Banens beliggenhet i regionen

3.3 Konsept

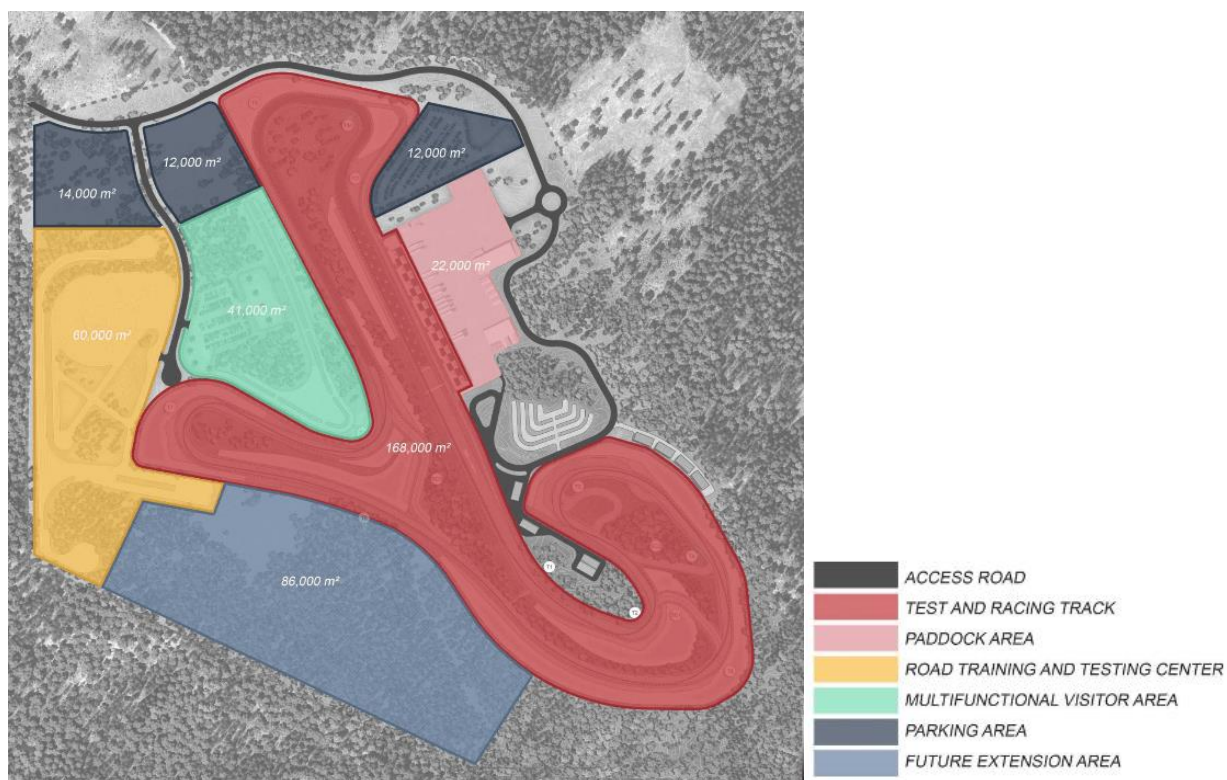
Bestillingen fra prosjektgruppen har vært en hovedbane med lengde mellom 2 og 3 km, og som kan godkjennes for alle bil- og motorsykelklasser i aktuelle norske og nordiske konkurranseserier. Prosjektgruppen pekte ut et område som lå innenfor to eiendommer.

Den største utfordringen i konseptutviklingen har vært topografien. Det kupert terrenget gjør at det kan bli mye masseforflytning og dermed høye kostnader. Tilke bestemte tidlig at man ville legge depotområdet på utsiden av banesløyfen, for å unngå tunnel eller andre dyre konstruksjoner for å gi tilgang til innsiden. Deretter fant de det optimale arealet for selve depotområdet, som må være flatt, og la banesløyfen ut fra dette. De innledende designforsøkene ga masseforflytninger på opptil 1 mill. m³, som ville ha gitt uholdbart høye kostnader. Prosjektgruppen ba derfor Tilke om å vurdere å flytte den opprinnelige avgrensningen noe nordover, selv om dette innebærer at en tredje eiendom berøres. Her er terrenget flattere enn i sør. Ved dette grepet fikk man en god banelayout med akseptable masseforflytninger.



Varianter av bane-layout fra designprosessen. Varianten til høyre har flyttet områdebegrensningen litt nordover i forhold til den opprinnelige begrensningen.

Ved siden av depot (paddock) og banesløyfe, er tilleggsarealer innenfor det utpekte området disponert slik figuren nedenfor viser.



Foreslått arealdisponering

Den fremtidige utvidelsen (*future extension area*) kan for eksempel romme terrenggrener, som trial, enduro og offroad, og/eller baner med helt eller delvis løst underlag, som motocross, supermoto, rallycross og bilcross.

Illustrasjonsplanen nedenfor viser konseptet med banen, avkjøringssoner, depotene, depotbygninger, rekkverk og sikkerhetskonstruksjoner. Den viser også adkomstveier, parkeringsplasser, utvidelsesmuligheter, publikumsområder, tribuner samt opplærings- og testsenteret.

Ordforklaring: På norsk har "depot" to forskjellige betydninger i motorsportsammenheng. Det ene er *banedepot* (engelsk *pit*), som brukes under aktivitet på banen, og som består av en parallell kjørestrekning (pitlane) adskilt fra hovedbanen av en mur, samt ofte pitbokser der teamene kan forberede seg, gjøre reparasjoner osv. Det andre er *parkeringsdepot* (engelsk *paddock*), som er området der teamene oppholder seg og parkerer kjøretøyer når de ikke er i aktivitet på banen. I mange tilfeller overnatter teamene også i parkeringsdepotet under stevner.

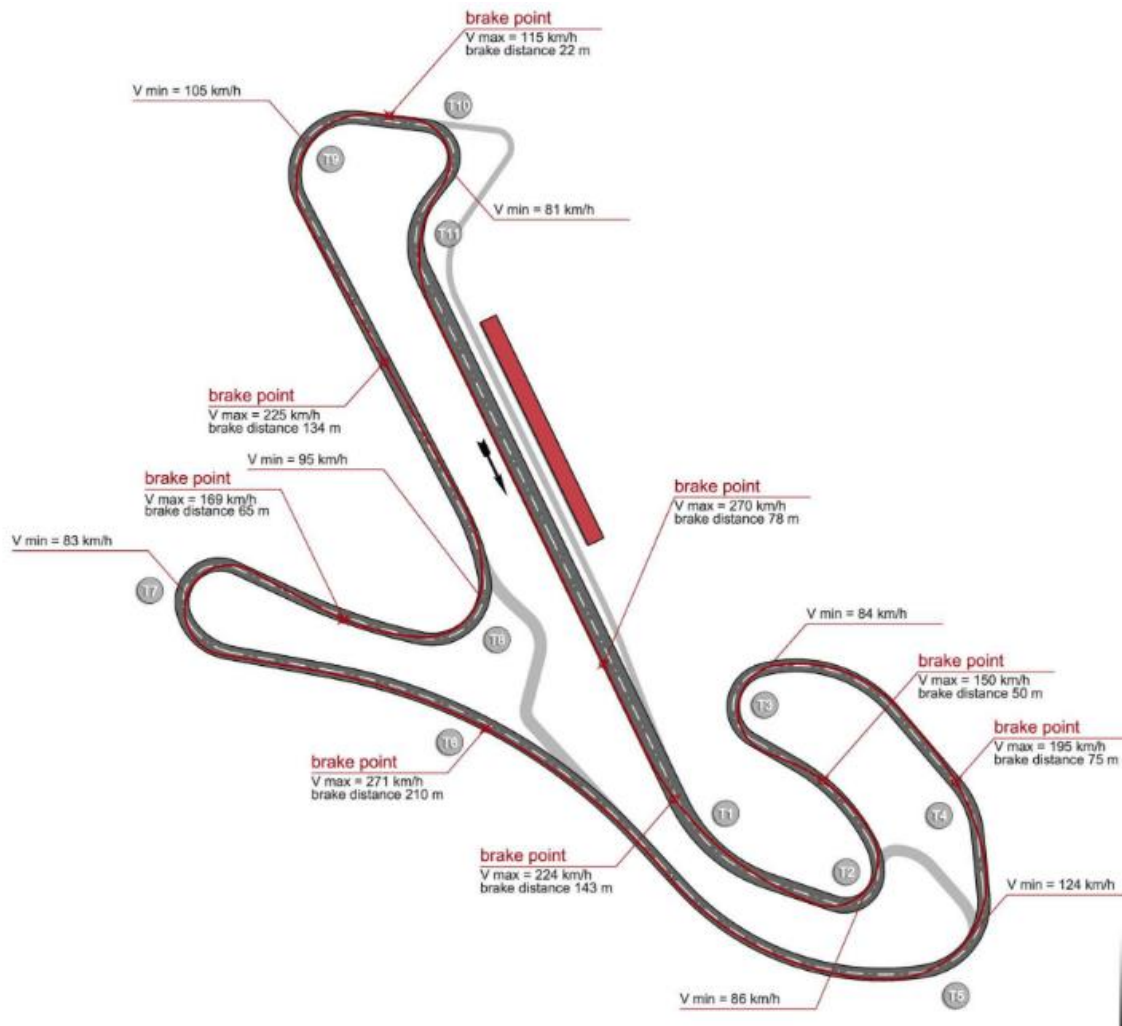


Illustrasjonsplan

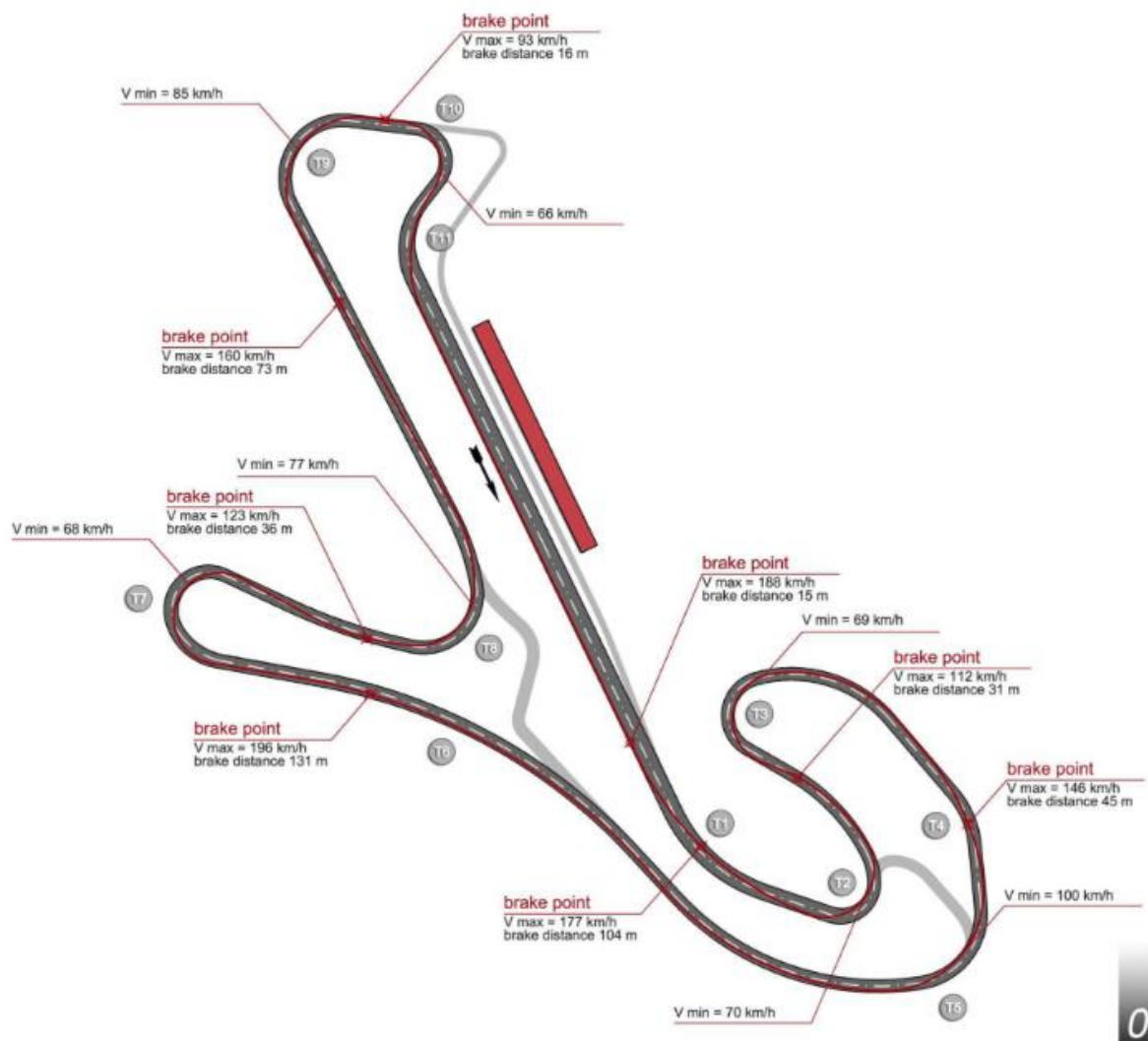
Konseptet kombinerer motorsportlidenskap med muligheter til å teste ny kjøretøyteknologi og fremtidens mobilitetskonsepter.

Tilke har gjennomført simuleringer for å finne hastigheter og å beregne sikkerhetssoner m.m. Dette er gjort for ulike kjøretøyer. De høyeste hastighetene på rettstrekene oppnås av motorsykler i superbike-klassen. Her vil topphastigheten være over 270 km/t, og rundetiden blir 1 minutt og 15

sekunder. En GT-bil som Porsche 996 vil oppnå maksimal hastighet på opp mot 200 km/t og en rundetid på 1 minutt og 36 sekunder. På grunn av hastighetene og at motorsykelutøverne er mindre beskyttet enn bilsportutøverne, er det motorsykkelsport som krever størst avkjøringssoner for å unngå uakseptabel skaderisiko.



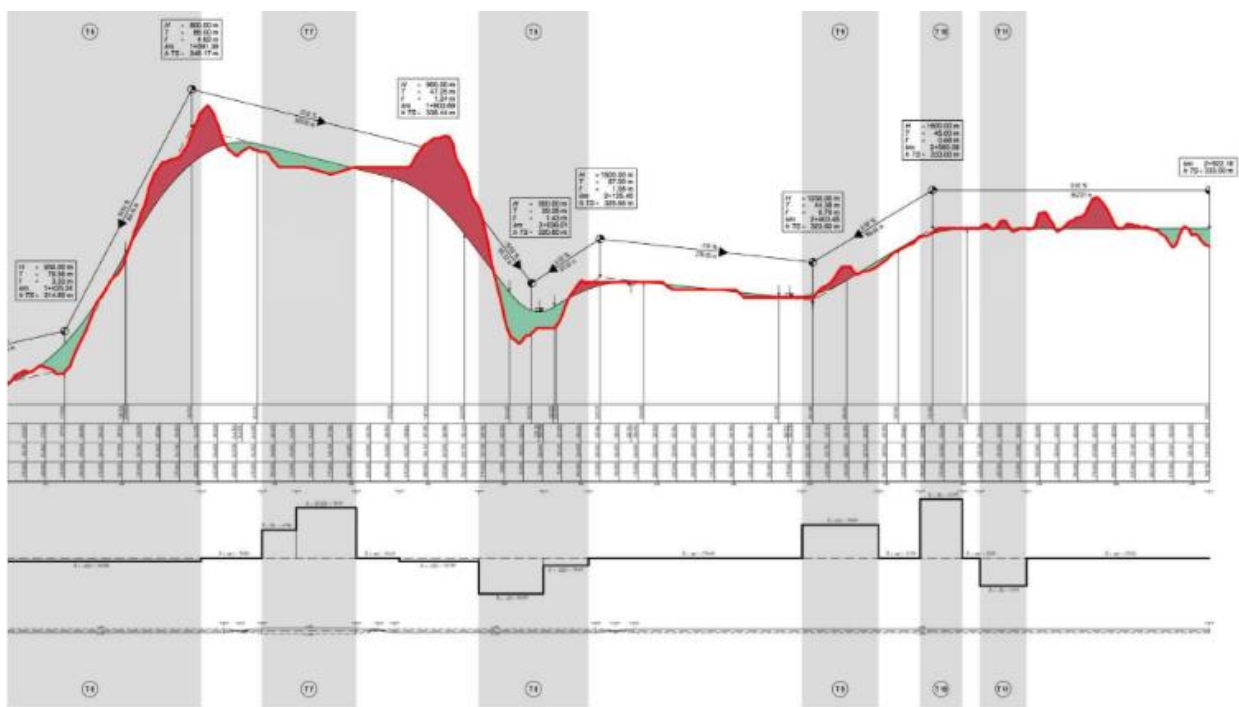
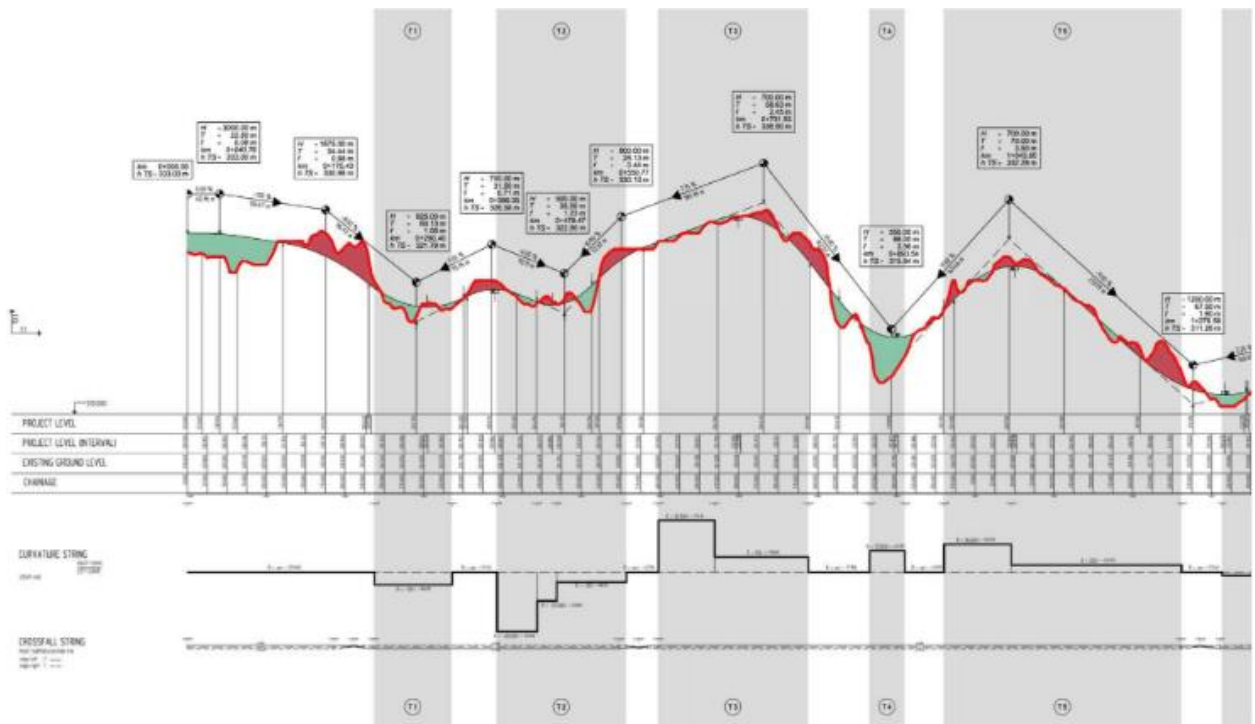
Hastigheter for motorsykelklassen superbike



Hastigheter for Porsche 996

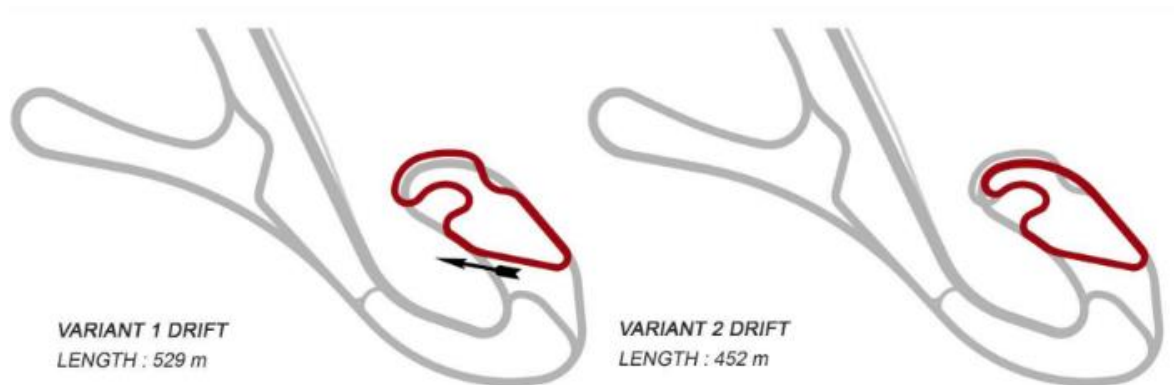
Selve banen er designet med det stedlige terrenget som utgangspunkt, og med tanke på å gi både utøvere og tilskuere utfordringer og opplevelser, uten at det skal gå på bekostning av sikkerhet og miljø. Dette innebærer at Tilke har brukt høydeforskjellene til å gi gode tilskuerplasser med utsyn over banen, spennende momenter med sving- og helningskombinasjoner samt at de strekningene som gir mest støy ligger lavt, slik at støy til omgivelsene dempes.

Lengdeprofilen nedenfor viser stigningsforholdene langs banen og hvordan de forholder seg til terrenget, og angir strekninger der det trengs masseflytting. Det høyeste punktet på banen ligger på 344 m.o.h., mens det laveste ligger på 312 m.o.h. Dette gir en høydeforskjell på ca. 32 m.



Lengdeprofil for banen. Horisontal og vertikal målestokk er ulike, slik at figuren blir brattere enn i virkeligheten.

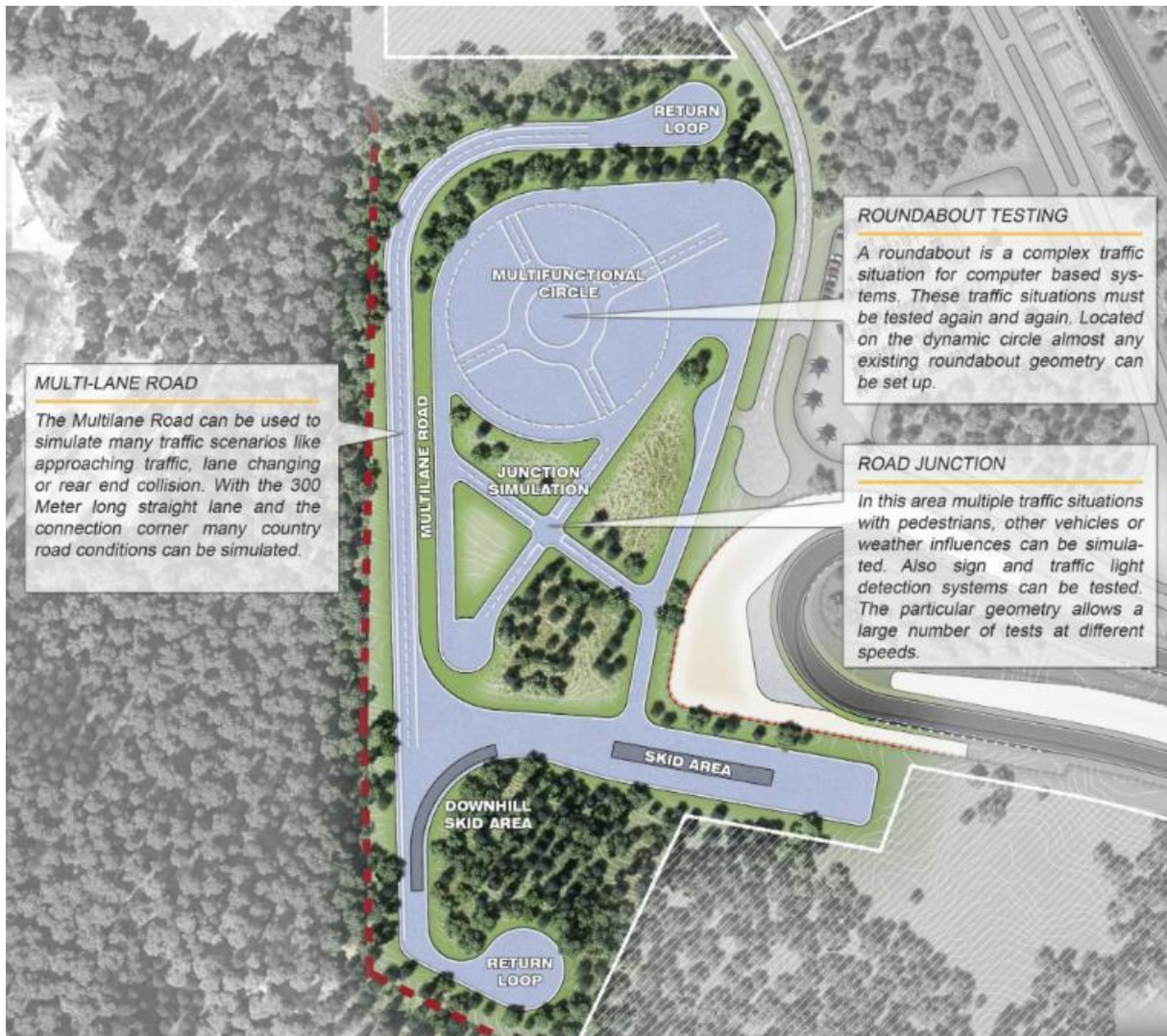
Banen er designet slik at den kan brukes i flere varianter. Det er også integrert egne sløyfer for drifting i den sørlige delen av banen. Tilke har samrådd seg med Norges tidligere verdensmester i drifting, Fredric Aasbø, for å designe disse elementene. Ved å korte av hovedbanen, kan den brukes samtidig som driftingsløyfen er i bruk.



Varianter av banesløyfe for drifting

Testsenteret vil fungere sammen med hovedbanen, og tilby alle de testene som trengs, blant annet for autonome kjøretøyer. Her er det avgjørende å kunne teste på et lukket område. I tillegg til at Telemark Ring får de samme test- og godkjenningsmulighetene som de internasjonale bilfabrikkene bygger, vil man få muligheten til å teste under nordiske forhold.

Det samme området vil inneholde elementer som brukes i kjøre- og trafikksikkerhetstrening.

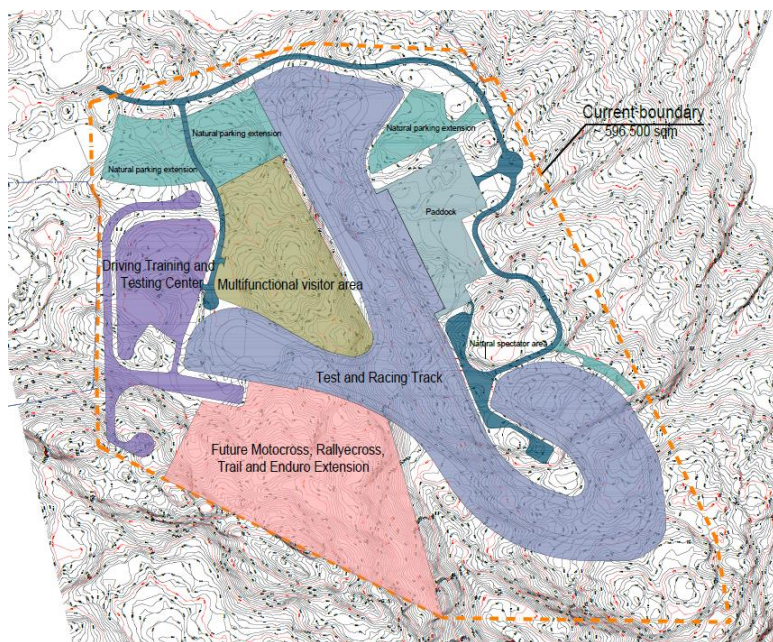


Test- og treningscenter

4 Innspill til kommuneplanen

Prosjektgruppen sendte høsten 2018 inn et innspill til revisjon av kommuneplanens arealdel i Notodden (Prosjektgruppen for Asfaltbane i Notodden 27.08.2018), slik at arealbruken kan avklares på overordnet nivå.

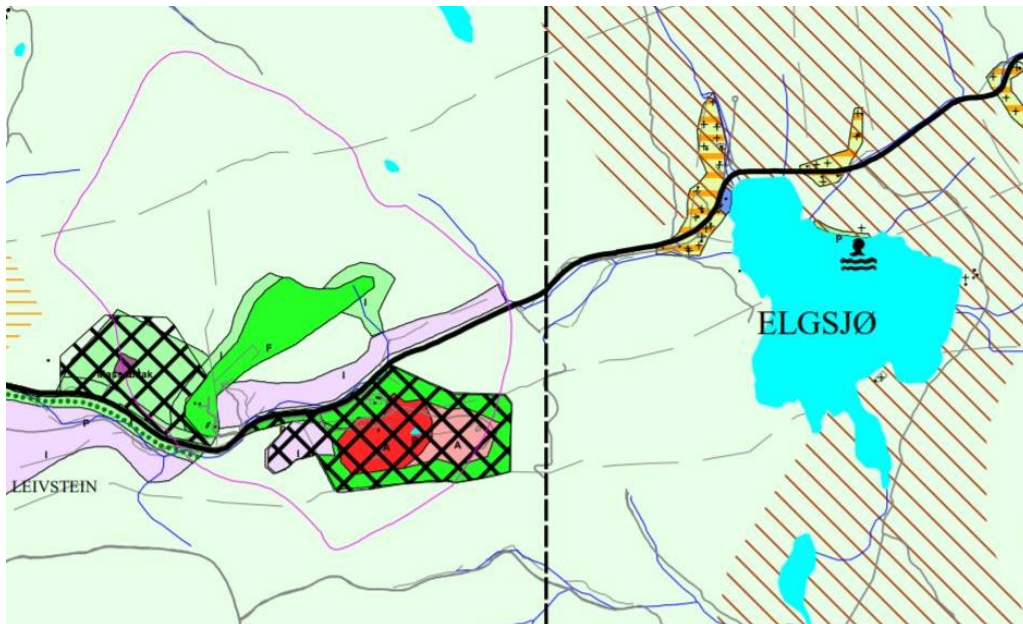
Arealet som foreslås omdisponert til motorsportanlegg utgjør knappe 600 daa. Innspill var basert på et nokså tidlig forslag til intern arealdisponering i motorsportområdet. Det ble også lagt inn nokså store reservearealer rundt de skisserte anleggselementene.



Arealdisponering i kommuneplaninnspillet

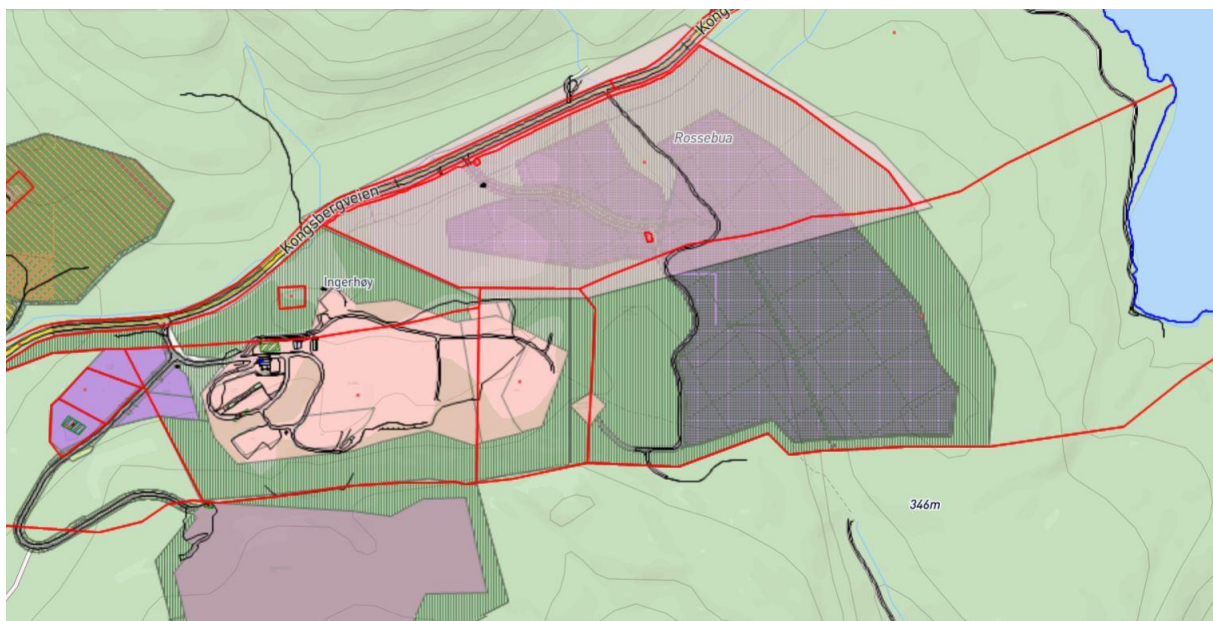
Motorsportanlegget vil få adkomst fra E134 via eiendom gnr 42 bnr 643, som er regulert til industri. Det er lagt opp til å legge adkomsten slik den er regulert i reguleringsplan 295 "Rossebusletta industriområde", som krever at krysset med E134 skal kanaliseres med venstresvingfelt og at kryssområdet skal ha belysning.

Den gjeldende kommuneplanen er vedtatt så lang tid tilbake som 22.09.2005, og er ikke oppdatert i samsvar med senere reguleringsplan. Kommuneplanen viser det aktuelle arealet som LNF-område.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel

En del av det aktuelle arealet inngår i reguleringsplan 295 "Rossebusletta industriområde", som ble vedtatt 19.04.2007, med revisjoner 25.01.2008 og 17.06.2008. Planen setter av en stor del av arealet til industri. Det er også avsatt buffersoner utenfor industriarealet og det er regulert inn en adkomstveg fra E134.



Gjeldende reguleringsplaner i området

Den sørligste delen av det aktuelle motorsportområdet er uregulert.

Kommuneplaninnspillet inneholder vurderinger av virkninger på miljø, samfunn og samfunnssikkerhet, men det var ikke gjennomført støyvurderinger.

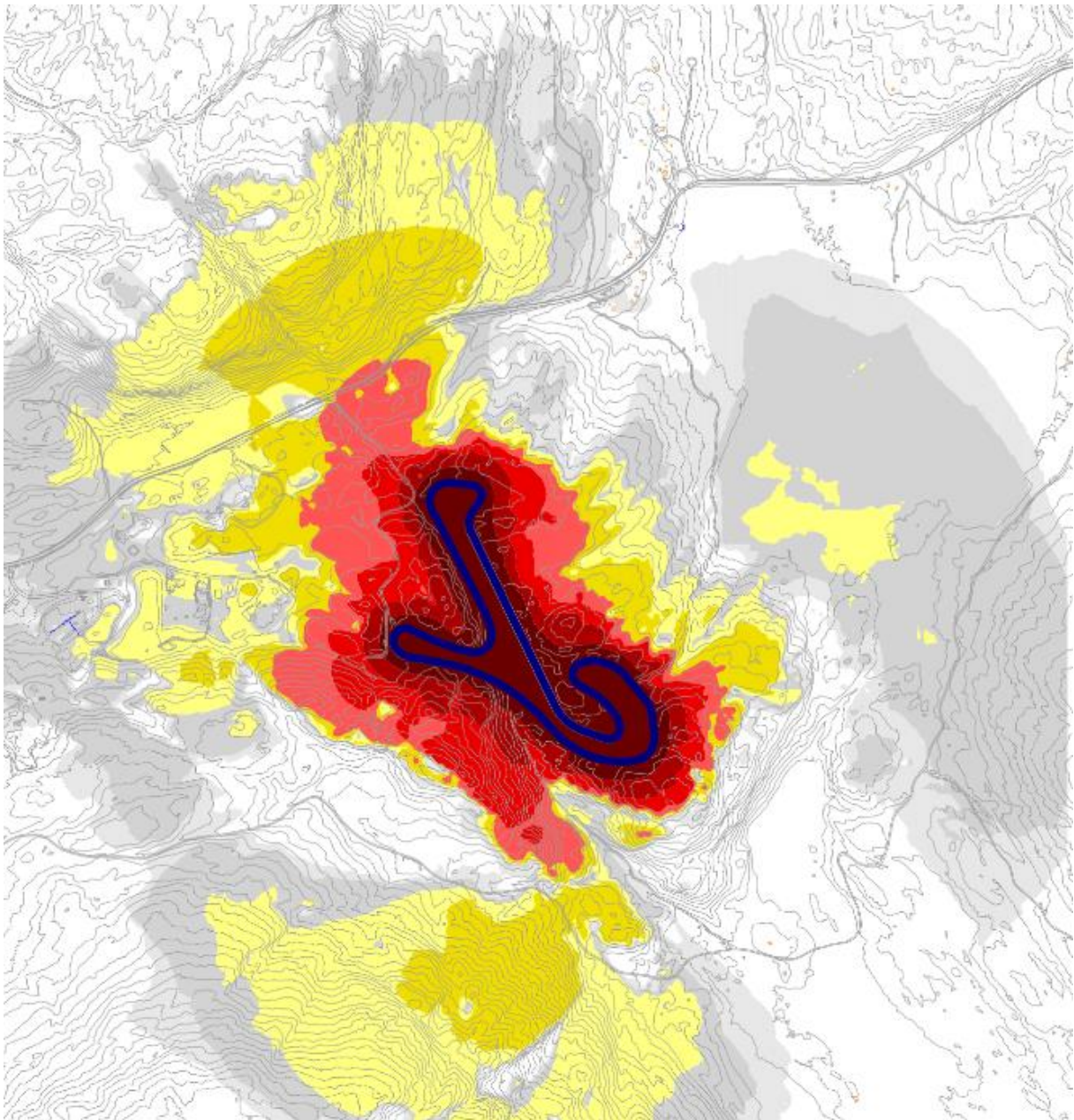
Innspillet skal behandles sammen med andre innspill i Notodden kommunes planprosess. Planprogrammet (Notodden kommune 2018) sier at den nye kommuneplanens arealdel vil være vedtatt våren 2020.

5 Støyvurderinger

Konsulentfirmaet Sweco har gjennomført innledende støyberegninger (Sweco 2018). Resultatene er først og fremst ment til bruk i kommuneplanleggingen.

Beregningene bygger på antatt bruk av anlegget over et år, med treninger og konkurranser innenfor ulike klasser og grener i motorsport, trackdays og events for gateregistrerte kjøretøyer og testaktiviteter. Beregningene er gjennomført etter norske metoder (Miljødirektoratet 2016). Resultatene viser hvordan støynivåene rundt anlegget forholder seg til norske retningslinjer (Klima- og miljødepartementet 2016).

Støygrensene er angitt ved to verdier: L_{den} 45 dB og L_{5AF} 60 dB. Den første er en form for gjennomsnittsverdi mens den andre er en form for maksimalverdi. Ved et så stort anlegg som Telemark Ring er det L_{den} som blir utslagsgivende, og som er vist på kartet nedenfor.



Støysoner rundt Telemark Ring. De gule og røde sonene er der de veiledende støygrensene overskrides. Illustrasjon: Sweco

Terrenget vil skjerme omgivelsene nokså godt, og det er først og fremst i åssidene som ligger høyere enn anlegget i nord og sør at støyen vil bre seg langt. Støysonene strekker seg her ca. 1 km fra banen. Støysonekartene viser at ingen hus eller hytter vil få støynivåer over anbefalte grenser.

Det må gjennomføres mer nøyaktige beregninger i forbindelse med senere prosjektering. Da vil man også vurdere skjermingstiltak, som kan redusere støyulempen for omgivelsene.

6 Forretningsplan

6.1 Skisse

En forretningsplan vil vanligvis vise organisering, finansiering, drifts- og eiermodeller for et prosjekt. For Telemark Ring er det utarbeidet en skisse til forretningsplan, der disse forholdene er vurdert på et grovt nivå.

Kostnadsoverslaget er basert på mengdeberegninger og en kalkyle fra Tilke. Disse er gjennomgått i detalj av prosjektgruppen, som har benyttet norske standarder og erfaringspriser fra veibygging i Norge. Det er også gjort vurderinger av kostnader til servicebygg, sikkerhetssystemer samt kostnader til infrastruktur.

6.2 Investeringer

Totale investeringskostnader ble i oktober 2018 svært grovt vurdert til 200 mill. eks. mva.

Kostnadene fordeler seg slik:

Baneanlegg inklusive sikkerhetsgjerder og depot	kr	110 000 000
Veikryss E134	kr	5 000 000
Adkomstvei fra E134 og til banen	kr	5 000 000
Parkering ved anlegget	kr	10 000 000
Infrastruktur, vann og avløp	kr	10 000 000
Servicebygning med pit bokser	kr	20 000 000
Div. installasjoner, lys tidtaking osv.	kr	10 000 000
Grunnerverv og konsulentonorar	kr	15 000 000
Reserve og usikkerhet	kr	15 000 000
Sum eks. mva	kr	200 000 000

Kostnadsestimatet inkluderer ikke «Road Safety and Testing Center». Denne delen er rettet mot spesialiserte behov og funksjoner, som ikke inngår i forretningsplanen.

6.3 Drift

Inntektsgrunnlaget er vurdert med bakgrunn i erfaringer med de tilsvarende anleggene Rudskogen og Vålerbanen. En viktig del av inntektene er basert på utleie av banen til testformål for næringslivet. Dette gjelder spesielt testing av autonome og elektriske kjøretøy under vanskelige driftsforhold. Her er det potensiale for at anlegget kan benyttes både sommer og vinter.

Inntektene fra år 3 og senere (etter at anlegget er 100% etablert) er vurdert til 24 mill. kr per år. Dette må betraktes som et svært foreløpig estimat.

Kostnadene ved å drive anlegget avhenger sterkt av hvordan anlegget blir finansiert. Utgangspunktet for estimatet er et tredelt «spleiselag» hvor 1/3 er offentlige midler (primært knyttet til infrastruktur og erverv av tomt), 1/3 er fra private investor og 1/3 er lånefinansiert og skal tilbakebetales over ordinær drift. Beregningene nedenfor tar utgangspunkt i en investeringskostnad på 185 mill. kr, altså kostnadsoverslaget uten "reserve og usikkerhet".

Det er ikke regnet med spillemiddelfinansiering i dette overslaget. For å kvalifisere for dette, må i utgangspunktet anlegget eies av det offentlige eller klubber. Det vil også være vilkår som begrenser kommersiell drift hvis man mottar spillemidler. Spillemiddelandelen er i utgangspunktet 30 % av investeringen til de delene av anlegget som er tilskuddsberettiget. Denne andelen kan økes med 30 % for interkommunale anlegg. (Kulturdepartementet 2018.) For et så stort og sammensatt anlegg som Telemark Ring, og med de eierskaps- og driftsmodellene som er aktuelle, vil man måtte forhandle og avklare spillemiddeltildeling direkte med Kulturdepartementet.

Det er ikke regnet med dugnadsinnsats, selv om dette kan bli aktuelt for deler av anlegget.

Det er antatt 5% rente på lån samt at investorer forventer en avkastning. Avdragsstruktur på lån er ikke vurdert, men inntektene ved år 3 viser at et lån på 60 mill. kr kan være høyt i forhold til inntektsgrunnlaget.

Inntekter ved år 3

Type	Leie	Døgn	Inntekt
Baneleie pr. dag vinter	kr 25 000	100	kr 2 500 000
Baneleie pr. dag sesong	kr 75 000	150	kr 11 250 000
Publikumsinntekter			kr 2 000 000
Banesponsor			kr 1 000 000
Testkjøring næringsliv			kr 5 000 000
Utleie Pitbokser			kr 500 000
Kafe			kr 250 000
Events			kr 1 500 000
Driftsinntekter			kr 24 000 000
Driftskostnader			
Lønn personal og utgifter 3 ansatte			kr 2 400 000
Drift: innleid personal, strøm etc.			kr 8 500 000
Avskrivning, 25 år			kr 7 400 000
Driftskostnader			kr 18 300 000
Driftsresultat			kr 5 700 000
Rentekostnad 5% av MNOK 60			kr 3 000 000
Resultat før skatt			kr 2 700 000

6.4 Interessenter

Forprosjektet har identifisert noen aktører som kan bidra til bruk og/eller som deleiere av Telemark Ring:

- Sustainable Autonomous Mobility Systems Norway (SAMS). Arena-klynge i Innovasjon Norges program. Adresse Kongsberg.
- Applied Autonomy AS. Leverer tjenester til autonomi-prosjekter. Adresse Kongsberg
- Gatebil AS. Arrangerer festivaler og events med motorsport og bilinteresse som innhold. Adresse Kongsberg
- Universitetet i Sørøst-Norge (USN). Har blant annet innovasjons- og teknologifag. Campuser i Buskerud, Telemark og Vestfold.
- Bilbransjen. Salg og reparasjon av biler. Kongsberg, Skien og Notodden er blant de byene som har høy omsetning i bilbransjen (Rambøll 2017)
- NEL Hydrogen Electrolyser AS. Del av internasjonalt konsern for hydrogenløsninger. Adresse Notodden

7 Informasjon og medvirkning

Prosjektgruppen har hatt en facebookside, først med navnet "Asfaltbane i Notodden", senere med navnet "Telemark Ring – Asfaltbane i Notodden". Siden har presentert nyheter og status i prosjektet, og prosjektgruppen har svart på spørsmål som er stilt på siden. I desember 2018 hadde siden opp mot 1400 følgere.

Grunneierne og rettighetshaverne til de eiendommene som blir direkte berørt er informert, både ved brev fra Notodden kommune, men også ved kontakter på e-post og telefon. Grunneierne var også med på befaring i august 2018, og ble senere invitert til åpent møte.



Befaring av området der test- og motorsportanlegget er planlagt

Notodden kommune og NUAS har blitt holdt jevnlig orientert om prosjektgruppens arbeid, og har deltatt i noen prosjektgruppemøter, i tillegg til at det har vært egne møter mellom kommunen, NUAS og prosjektgruppen. Ordfører i Notodden, Gry Fuglestveit, har vært prosjektgruppens hovedkontakt i kommunen.

Det har vært to møter der Telemark og Vestfold fylkeskommuners idrettskonsulenter har blitt orientert om prosjektet.

Prosjektgruppen hadde en stand og ga informasjon til interesserte under Telemark Airshow på Notodden flyplass i september 2018.

Prosjektgruppen har hatt møter med en rekke interessenter, herunder Kongsbergregionen, Kongsberg Innovasjon, Applied Autonomy og Universitetet i Sørøst-Norge.

Masterstudenter ved Universitetet i Sørøst-Norge har brukt prosjektet som case i innovasjonsstudier (Larsen m.fl. 2018). Også andre studier ved universitetet har vist interesse for prosjektet.

Notodden kommune og prosjektgruppen holdt et åpent møte i kulturhuset Bok- og Blueshuset 27.11.2018. Det ble også holdt et eget formøte for de fire nasjonale motorsportorganisasjonene NBF, NMF, NMK og NKA samme ettermiddag. Det åpne møtet samlet anslagsvis 300 besøkende, som overveiende viste en positiv interesse.



Åpent møte om Telemark Ring på Bok- og blueshuset i Notodden

Notodden kommunes ordfører har tatt kontakter på politisk nivå med nabokommuner og Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommune, og orientert om prosjektet og behovet for regionalt samarbeid.

Det har vært flere avisartikler i lokalpressen om forprosjektet gjennom prosjektperioden. I forbindelse med åpent møte 27.11.2018 hadde NRK TV-innslag fra møtet både i regional nyhetssending og i riksdekkende nyhetssending. Mediedekningen av prosjektet har i all hovedsak vært positivt vinklet.

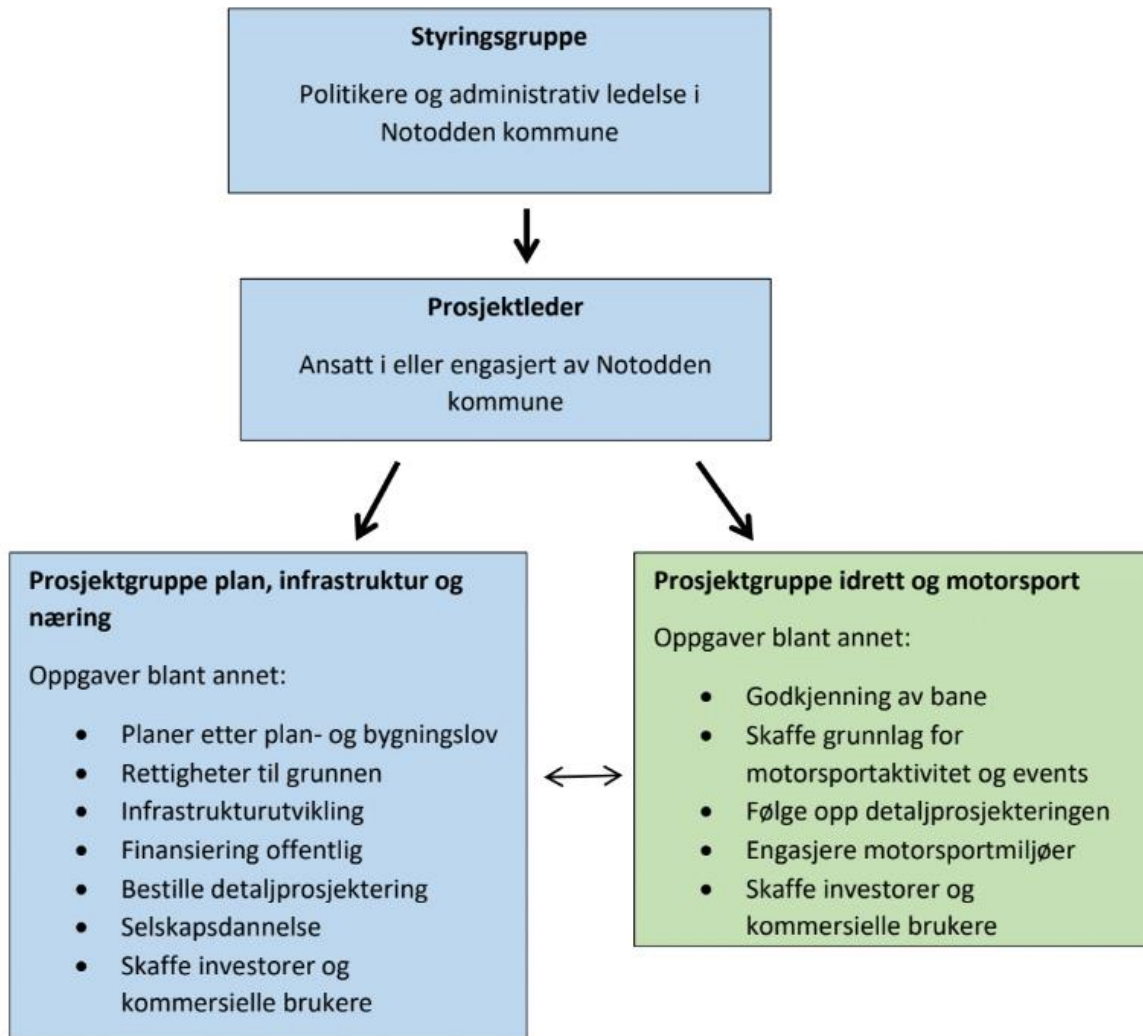
8 Videreføring etter forprosjekt

Etter at forprosjektet er gjennomført, bør prosjektet videreføres i en detaljert plan- og prosjekteringsfase, før selve byggefasen kan starte. Plan- og prosjekteringsfasen vil kunne være fullført i første halvår 2020.

Prosjektgruppen har levert et notat til Notodden kommune med vurdering av alternative måter å organisere det videre arbeidet på (Prosjektgruppen 08.11.2018). Notatet lister opp disse oppgavene i plan- og prosjekteringsfasen:

- Oppfølging av prosess for kommuneplanens arealdel
- Reguleringsplanlegging (parallelt med eller i forkant av kommuneplan) med konsekvensutredning
- Detalj- og byggeplan med anbudsdokumenter
- Sikre utvikling av nødvendig infrastruktur i tillegg til selve baneanlegget
- Sikring av rettigheter til grunnen
- Banegodkjenning og dialog om godkjenning med NBF og NMF
- Avklare eventuelle spillemidler med Kulturdepartementet
- Skaffe eventuell idrettsfunksjonell forhåndsgodkjenning
- Holde dialog med offentlige organer om økonomisk støtte m.m.
- Etablere samarbeid med investorer og kommersielle brukere av anlegget
- Danne et finansielt grunnlag for bygge- og driftsfasene (gjennomførbar forretningsplan)
- Informere og etablere samarbeid med motorsportklubber, idrettsorganer m.fl.
- Etablere selskap(er) for utbygging, eierskap og drift

Prosjektgruppen anbefaler en organisasjonsform der Notodden kommune bemanner en styringsgruppe, prosjektleder og prosjektgruppe. I tillegg beholder man en frivillig prosjektgruppe, som sikrer forankringen i idretts- og motorsportmiljøene, og gir ildsjelene en mulighet til å bidra i konkrete arbeidsoppgaver.



Anbefalt organisasjonsmodell fra prosjektgruppen. De blåfargede delene er kommunale, mens den grønne er frivillige fra organisasjoner m.m.

9 Oppsummering

Forprosjektet for Telemark Ring legger opp til videre planlegging, prosjektering, bygging og drift av et test- og motorsportanlegg for regionen som består av fylkene Buskerud, Telemark og Vestfold.

- Telemark Ring vil dekke idrettslige behov i regionen, og bidra til rekruttering, breddeaktivitet og talentutvikling for motorsporten.
- Telemark Ring vil gi regionen en arena for motorsportstevner, festivaler, events og andre arrangementer.
- Telemark Ring vil bli bygd som test-, demonstrasjons- og utviklingsanlegg for teknologinæringen, forskning og universitetet i regionen.
- Telemark Ring vil bli brukt til kjøretrening og trafiksikkerhetsopplæring.
- Telemark Ring vil bli en attraksjon som styrker regionens reiseliv og opplevelsesnæring.
- Telemark Ring vil bli bygd og drevet etter høye miljøstandarder, og vil bli spesielt tilrettelagt for miljøriktige kjøretøy og miljøriktig teknologi.

Referanser

NMF, KNA, NBF og NMK 2017: Mulighetsstudie for regionalt asfaltbaneanlegg for motorsport. Asfaltbane Vestre Viken.

Klima- og miljødepartementet 2016: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. T-1442

Kulturdepartementet 2018: Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2018. For tildelinger i 2019. V-0732B

Eirik Ryvænge Larsen, Vilde Mydske Thorshaug og Eldin Islamovic 2018: Notodden Asfaltbane. Oppgave ved Universitetet i Sørøst-Norge

Miljødirektoratet 2016: Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. M-128

Notodden kommune notat 26.02.2018: Lokalisering av regionalt asfaltbaneanlegg for motorsport – alternativer i Notodden

Notodden kommune 2018: Kommuneplanens arealdel – 2019-31. Planprogram. Revidert i tråd med kommunestyrets vedtak 05.04.2018.

Prosjektgruppen for Asfaltbane i Notodden 27.08.2018: Asfaltbane i Notodden. Innspill til kommuneplanens arealdel

Prosjektgruppen 08.11.2018: Asfaltbane i Notodden – videreføring etter forprosjekt

Rambøll 2017: Notodden. Handelsanalyse

Sweco 2018: Telemark Ring, Notodden. Asfaltbane for motorsport. Innledende støyberegning

Tilke GmbH & Co. KG 2018: Notodden Test and Racing Track. Masterplan Study.