

Utredning av banestruktur

Delrapport, 31. mars 2023

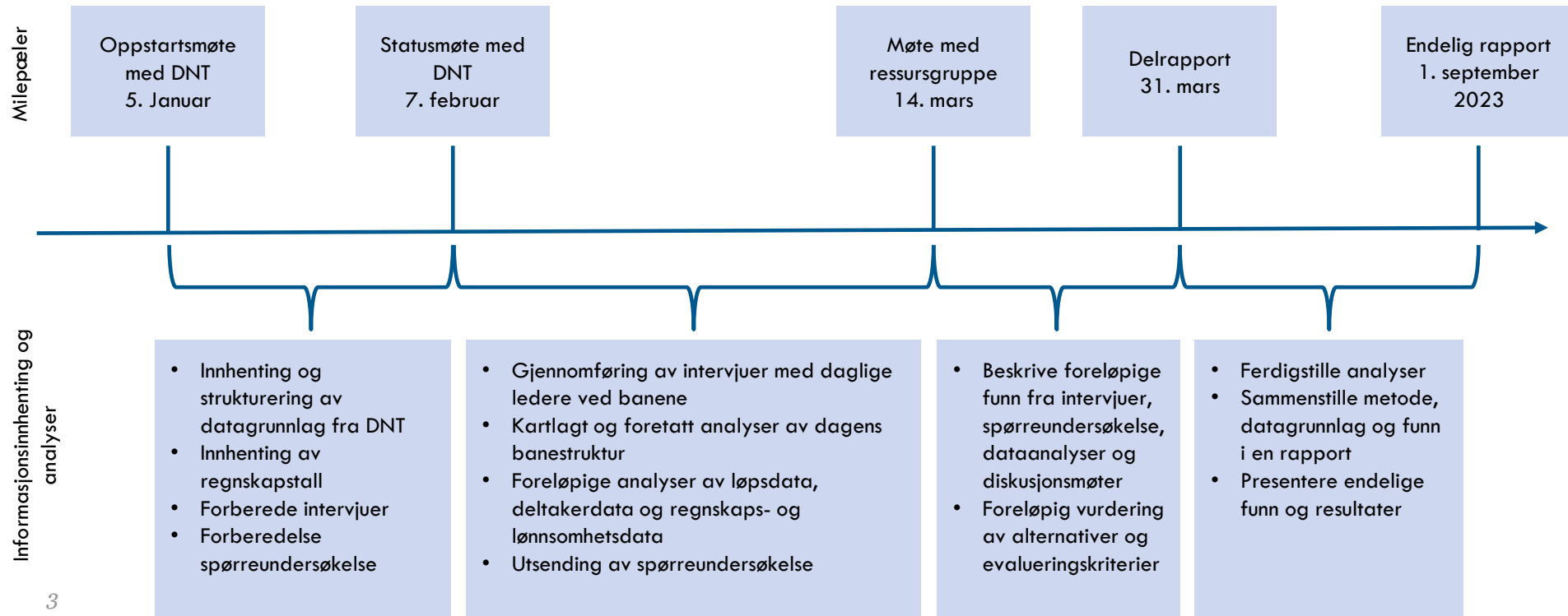
oslo**economics**



Innhold

- Bakgrunn og mandat
- Totalisatorbanene
- Utvikling og trender i travsporten
- Kjennetegn ved dagens banestruktur
- Økonomiske forhold i travsporten
- Beskrivelse av alternativer for banestrukturen
- Beskrivelse av virkninger
- Foreløpige vurderinger og veien videre

Status for prosjektet



Disclaimer

Analyser og vurderinger presentert i denne delrapporten er foreløpige

Alt datamateriale, alle analyser og resultater skal i prosjektets siste fase, før endelig leveranse, gjennom Oslo Economics system for kvalitetssikring

Det kan derfor forekomme justeringer i analyser, funn og resultater i endelig rapport



Bakgrunn og mandat



Bakgrunn

Det Norske Travselvskap (DNT) har til formål å fremme en sunn og koordinert utvikling for norsk travsport. For å kunne oppnå dette er det avgjørende med en formålstjenlig travbanestruktur. Eventuelle forbedringer i banestrukturen eller i utnyttelsen av hver bane, vil kunne øke travinteressens og sørge for et større inntektsgrunnlag til sporten. En bedre utnyttelsesgrad vil også redusere de forholdsmessige driftskostnadene og derved gi en mer effektiv drift.

I DNTs strategiplan «Trav2025» er økonomi og forretningsutvikling et prioritert område. Her blir det påpekt at travbanene må utvikles slik at de er selvstendige økonomiske bærekraftige enheter, at en må ha fokus på alternative inntektskilder til sporten, at det må være et mål om god samhandling og utveksling av kompetanse og tjenester mellom banene, at det må ses på kost/nytte ved de mange nedslitte, lite brukte og ressurskrevende anleggene og at sporten må ha som mål å utnytte dagens og fremtidens teknologi for å spare penger.

Ved generalforsamlingen 2022 i DNT ble det fremmet et forslag om at det bør gjennomføres en utredning av salg av Bjerke travbane, med forventninger om at et slikt salg vil kunne forbedre travsportens økonomi. Forslaget ble senere trukket.

I sin oppfølging av generalforsamlingen, formulerte styret et ønske om å starte en prosess for en total gjennomgang og analyse av banestrukturen (totalisatorbanene) for norsk travsport. I den forbindelse ble det konkludert med at å utrede salg av enkeltbaner vil være prematurt før resultatet av denne analysen foreligger.



Mandat

For å kunne skape et best mulig beslutningsgrunnlag er Oslo Economics engasjert for å gjennomføre en utredning med bruk av etablerte veiledere og rammeverk for offentlige utredninger. Konsistent med føringene i utredningsinstruksen, vil Oslo Economics' utredning gi svar på følgende spørsmål:

1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
2. Hvilke tiltak er relevante?
3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
5. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
6. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Prosjektet ble startet opp tidlig i 2023 og ferdigstilles senest 1. september 2023. Prosjektet skal gjennomføres i to faser. Første fase, med denne delrapporten som resultat, inkluderer svar på spørsmål 1 til 4 i utredningsinstruksen, altså vurderinger av forventede virkninger av foreløpig identifiserte tiltak.



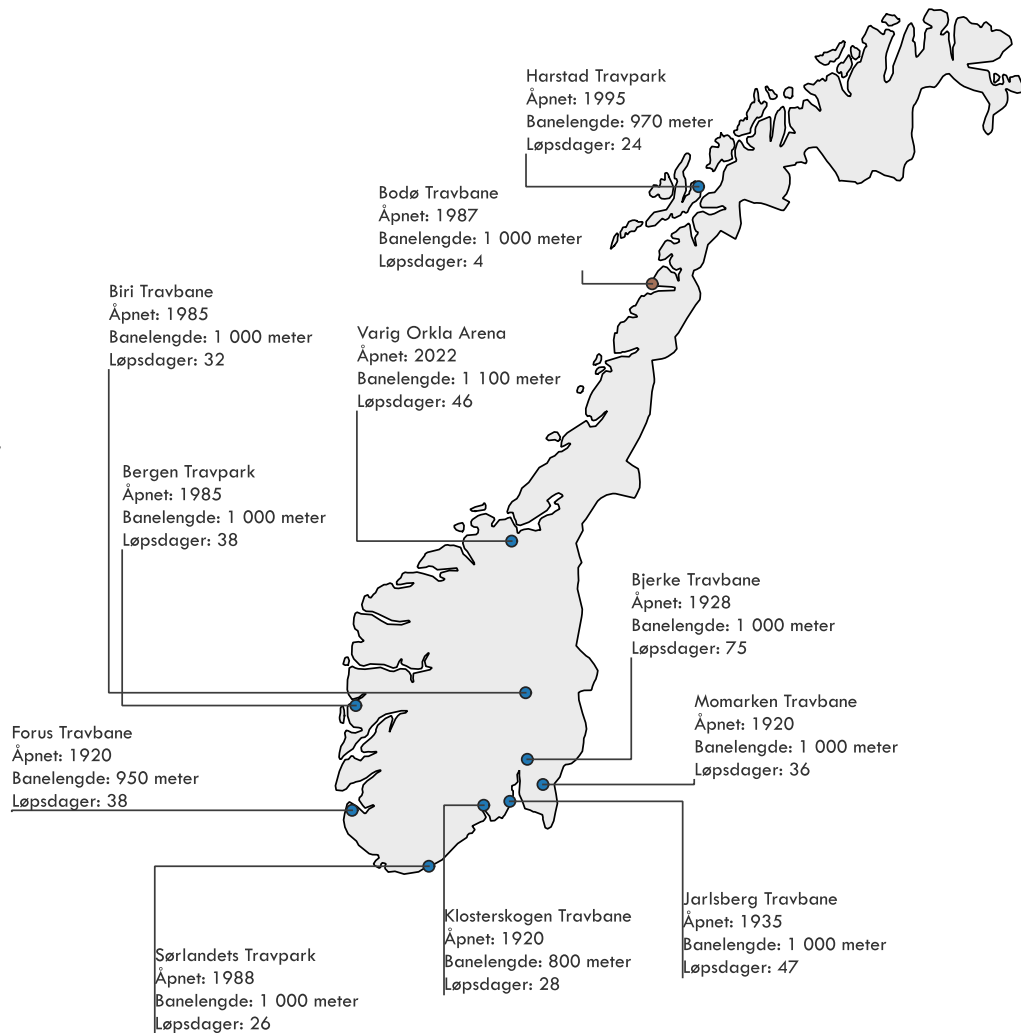
En gjennomgang av
totalisatorbanene



Norges totalisatorbaner

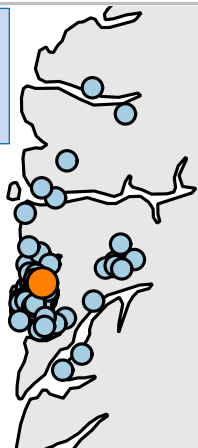
Per 2023 er det ti totalisatorbaner i Norge. De ti banene er spredt over ni av landets elleve fylker, med kun Nordland og Møre og Romsdal som fylker uten totalisatorbane. To av totalisatorbanene ligger i Vestfold og Telemark fylke, og totalt fem av banene ligger i fylkene på Østlandet.

Ved banen i Bodø kjøres det fire totalisatorarrangementer i året. Det er driftsselskapet ved Harstad Travpark som er ansvarlig arrangør for kjøringene i Bodø.



Bergen Travpark

Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere



- 38 løpsdager, hvorav fire V75, i 2023. Gradvis reduksjon i antall løpsdager de siste ti årene.
- 14 aktive* profesjonelle trenere og 100 aktive amatørtrainere med tilhørighet til travparken. Samlet er dette et relativt gjennomsnittlig antall blant totalisatorbanene.
- 296 hester har tilhørighet til travparken, hvilket er noe under det gjennomsnittlige antallet blant totalisatorbanene.
- Flere år med store økonomiske problemer resulterte i 2019 i en emisjon der DNT ble hovedeier av travparken. I 2020 fikk travparken ettergitt cirka 20 millioner kroner i gjeld, hvilket styret mente var nødvendig for å kunne opprettholde driften.
- Lite alternativ aktivitet ved banen. Større arrangementer har i de senere år vært begrenset av naturvernarbeid i Haukåsvassdraget. Travparken er det største konsertlokalet i Bergen, og har tidligere gjennomført store arrangementer.

*) Aktive trenere er trenere som har deltatt i minst ett løp i 2022.

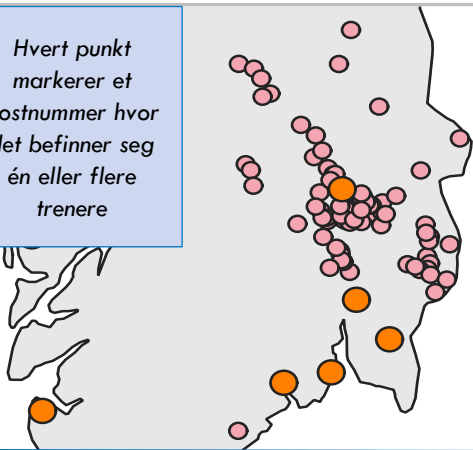
Forus Travbane



- 38 løpsdager, hvorav fem V75, i 2023. Antall løpsdager er noe redusert de seneste årene.
- 17 aktive profesjonelle trenere og 151 aktive amatørtrainere er tilknyttet banen.
- 369 hester har tilhørighet til travbanen, hvilket er et relativt gjennomsnittlig antall blant totalisatorbanene.
- Betydelige investeringer i 2020/21 til blant annet oppgradering av tribunefasilitetene og bygging av sportsbar med kapasitet til 550 gjester. Travbanen får gode inntekter fra sportsbaren og utleie av lokaler til næringsliv. Det har også vært arrangert flere store konserter på banen.
- Banen er sentralt plassert mellom Stavanger og Sandnes, og nært næringslivet på Forus. Travbanen vurderes flyttet ut av Stavanger kommune. Det er politisk villighet til å gjennomføre flyttingen, som vil innebære salg av dagens tomt.

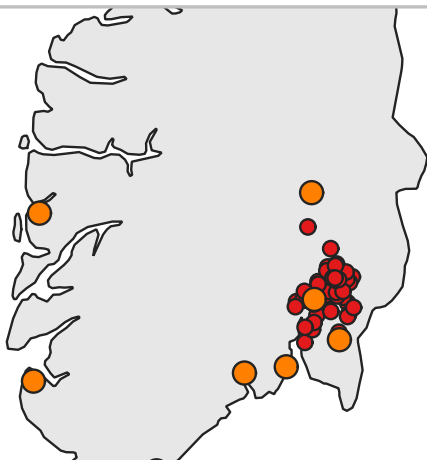
Biri Travbane

Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere



- 32 løpsdager, hvorav fire V75, i 2023. Løpspause i januar og mesteparten av februar. Antallet løpsdager har vært relativt stabilt de siste årene.
- Det er 24 aktive profesjonelle trenere og 163 aktive amatørtrainere med tilhørighet til banen.
- 474 hester har tilhørighet til travbanen, hvilket er over gjennomsnittet blant totalisatorbanene.
- Travbanen har mange alternative inntektskilder, blant annet fra pizzarestaurant, bobilparkering, døgnhvileplass for vogntog og utleie til motell.
- Ved travbanen er det tilrettelagt for ulik hesteaktivitet, med ridebane på indre bane. Det er nylig bygget en flerbrukshall ved travbanen. Disse tilbudene sørger for god aktivitet ved banen.

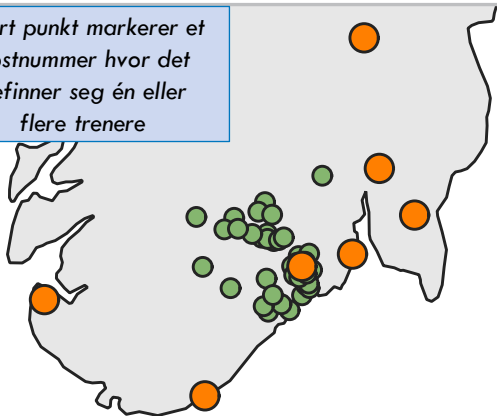
Bjerke Travbane



- 75 løpsdager, hvorav ti V75, i 2023. Antall løpsdager på Bjerke har blitt betydelig redusert de seneste årene.
- 19 aktive profesjonelle trenere og 87 aktive amatørtrainere har tilhørighet til banen. Det er 335 hester tilknyttet travbanen, hvilket er et relativt gjennomsnittlig antall blant totalisatorbanene.
- Bjerke er den banen som er benyttet av flest unike trenere og hester i 2022.
- En styrke ved banen er dens sentrale plassering i Oslo, som gjør den til travsportens mest verdifulle eiendom. Betydelige deler av tomten har nylig blitt solgt til boligutvikling, og flere områder planlegges å selges. Dette vil innebære nedskalering av restaurant og tribuneområder, samt nedleggelse av stallene. Publikumsanlegget anses i dag som unødvendig stort, og nedskalering anses som ønskelig for å skape bedre publikumsopplevelser.
- Travbanen har stort potensial som konsertarena, og det er positiv erfaring med dette. Arrangering er satt ut til profesjonell, ekstern aktør.

Klosterskogen Travbane

Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere



- 28 løpsdager, hvorav fire V75, i 2023. Antall løpsdager ved Klosterskogen har blitt betydelig redusert de seneste årene.
- 18 aktive profesjonelle trenere og 105 aktive amatørtrainere har tilhørighet til banen.
- Det er 248 hester med tilhørighet til Klosterskogen, hvilket er noe under det gjennomsnittlige antallet blant totalisatorbanene.
- Løpsbanen er 800 meter lang og dermed den korteste blant Norges totalisatorbaner.
- En styrke ved banen er dens sentrale plassering i Skien, samt de sterke publikumstradisjonene tilknyttet påsketravet.
- Det er potensial for konserter og andre arrangementer ved banen, men slik aktivitet er svært begrenset i dag.
- Det har i lengre tid vært vurdert å flytte travbanen til et område nær Geiteryggen flyplass.

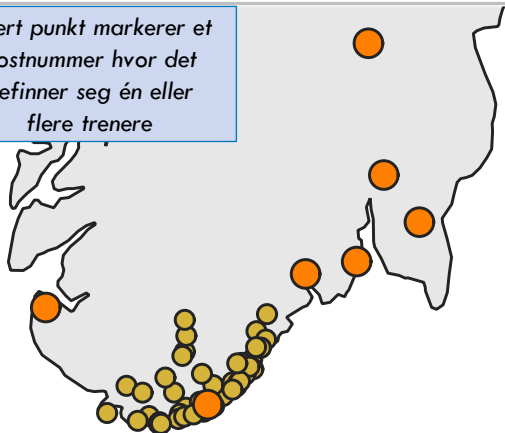
Jarlsberg Travbane



- 47 løpsdager, hvorav fem V75, i 2023. Antall løpsdager har vært relativt stabilt de seneste årene.
- 22 aktive profesjonelle trenere og 104 aktive amatørtrainere har tilhørighet til banen.
- 552 hester har tilhørighet til travbanen, hvilket er over gjennomsnittet blant totalisatorbanene. Hele hestepopulasjon i Buskerud er registrert med Jarlsberg som hjemmebane, selv om enkelte har kortere avstand til andre baner.
- Det er gjennomført store kostnadskutt ved travbanen de siste årene. Det er planlagt nedleggelse og ombygging av administrasjons- og kafeteriabbygg. Siden 2016 har deler av tomten blitt utviklet og leid ut til næringsvirksomhet. Leieinntektene er nå på cirka 12 millioner årlig, og flere lokaler til næringsliv vil bygges for utleie.
- Det er lite alternative arrangementer ved banen.

Sørlandets Travpark

Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere



- 26 løpsdager, hvorav fire V75, i 2023. Løpspause i januar. Antall løpsdager ved travparken har blitt noe redusert de seneste årene.
- 9 aktive profesjonelle trenere og 89 aktive amatørtrainere har tilhørighet til travparken.
- Det er 246 hester med tilhørighet til travparken, hvilket er noe under det gjennomsnittlige antallet blant totalisatorbanene.
- De store messelokalene ved banen leies ut regelmessig. Restauranten er leid ut til en ekstern aktør og det jobbes også med å leie ut hele administrasjonsbygget.
- Ledelsen ved travparken anser det som en mulighet å rendyrke banen som løpsbane og leie ut resten av tomten. Det er gitt godkjenning til å bygge næringsbygg på deler av tomten.

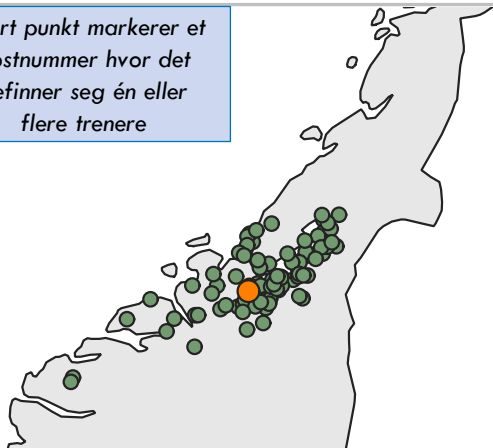
Momarken Travbane



- 36 løpsdager, hvorav fire V75, i 2023. Antall løpsdager ved Momarken har blitt noe redusert de seneste årene.
- 21 aktive profesjonelle trenere og 117 aktive amatørtrainere har tilhørighet til banen.
- Det er 399 hester med tilhørighet til Momarken. Hestepopulasjonen ved travbanen er dermed noe høyere enn gjennomsnittet blant totalisatorbanene.
- Travbanen har et stort treningsanlegg og staller med kapasitet til 250 hester. Publikumsanlegget, med blant annet restaurant med kapasitet til 550 gjester, anses som unødvendig stort og ressurskrevende.
- Ledelsen ved travbanen ser på muligheter for å utvikle eiendommen og tilrettelegge for utleie av områder som ikke brukes til hesteaktivitet.
- Det er lite alternativ aktivitet ved travbanen.

Varig Orkla Arena

Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere



- 46 løpsdager, hvorav fem V75, i 2023. Antall løpsdager er relativt likt antallet som ble avholdt ved Leangen de seneste årene før nedleggelsen.
- 25 aktive profesjonelle trenere og 227 aktive amatørtrainere har tilhørighet til travbanen.
- Det er 488 hester med tilhørighet til Varig Orkla Arena og Leangen. Hestepopulasjonen ved travbanen er dermed noe høyere enn gjennomsnittet blant totalisatorbanene.
- Arenaen er tilrettelagt for bruk til konserter, messer, utstillinger og konferanser, men det har foreløpig vært få alternative arrangementer ved banen.
- Omkring en tredel av arenaens inntekter kommer fra alternative kilder, i hovedsak fra samarbeidsavtaler. Ledelsen ved banen peker på at det er det moderne anlegget som muliggjør disse inntektene, og at det var langt vanskeligere å oppnå alternative inntekter ved det tidligere anlegget på Leangen.

Harstad Travbane



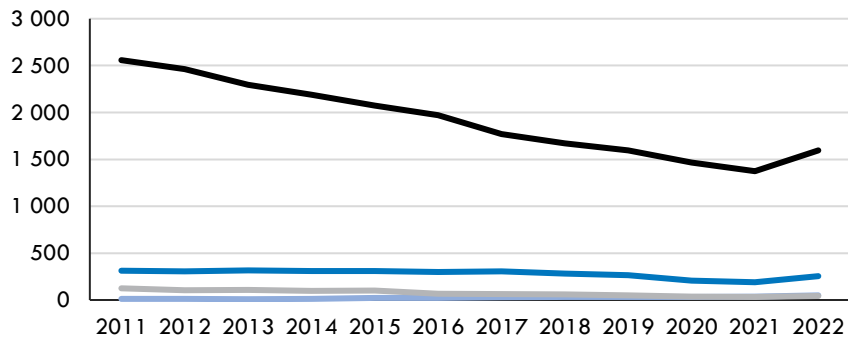
- 24 løpsdager, hvorav ett V75-arrangement, i 2023. Antall løpsdager har blitt noe redusert de seneste årene.
- 9 aktive profesjonelle trenere og 97 aktive amatørtrainere har tilhørighet til banen.
- Trenerne dekker et stort geografisk område.
- Det er 179 hester med tilhørighet til Harstad Travpark, hvilket er noe under det gjennomsnittlige antallet blant totalisatorbanene.
- Banen hadde i årene før pandemien betydelig deltakelse fra Finland. Deltakelsen utgjøres nå i hovedsak av lokale hester.
- Det er lite alternativ aktivitet ved travbanen.

Utvikling og trender i travsporten

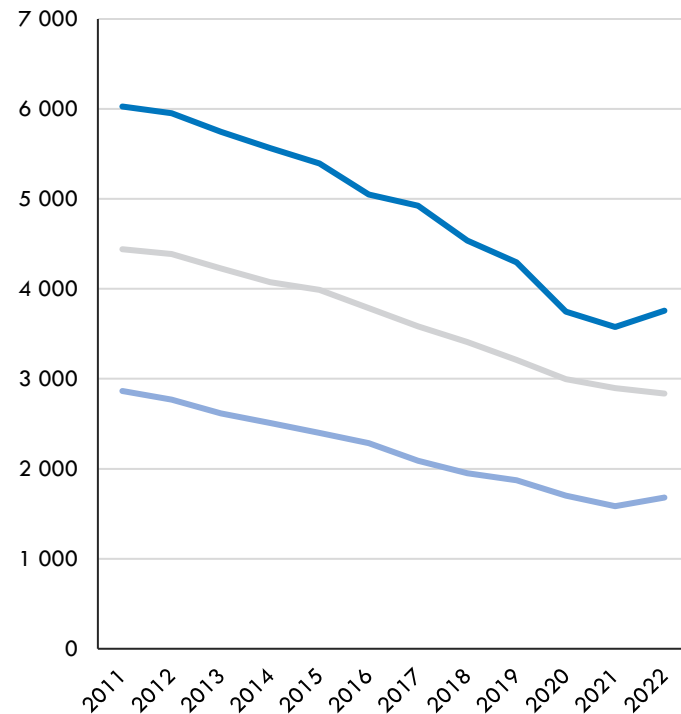


Antall løpshester, trenere og primæreiere har falt siste 10 år

- I figuren til høyre viser vi antall aktive trenere og primæreiere, samt antall hester som har deltatt i starter i perioden mellom 2011 og 2022
- I løpet av de siste 10 årene falt antall hester, trenere og primæreiere med henholdsvis 38 %, 41 % og 36 %
- Figuren nedenfor viser at nedgangen blant trenerne særlig skyldes reduksjon i antall amatører
- I 2011 utgjorde amatørerne 85 prosent av aktive trenere, mens denne andelen har falt til 82 prosent i 2022



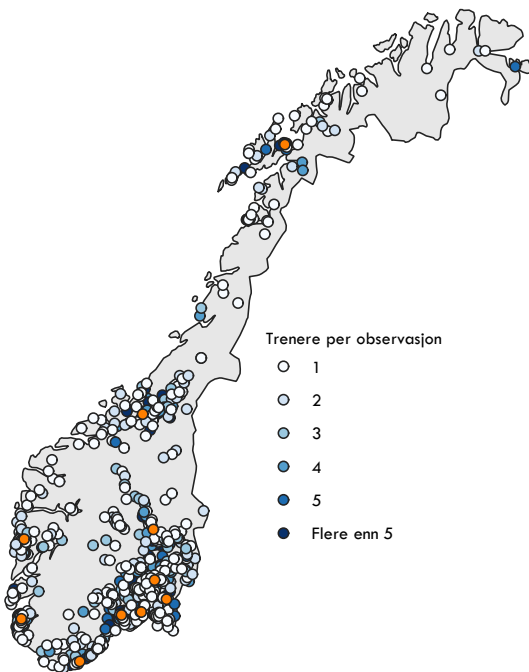
— Proff A — Proff B — Amatør — Annet



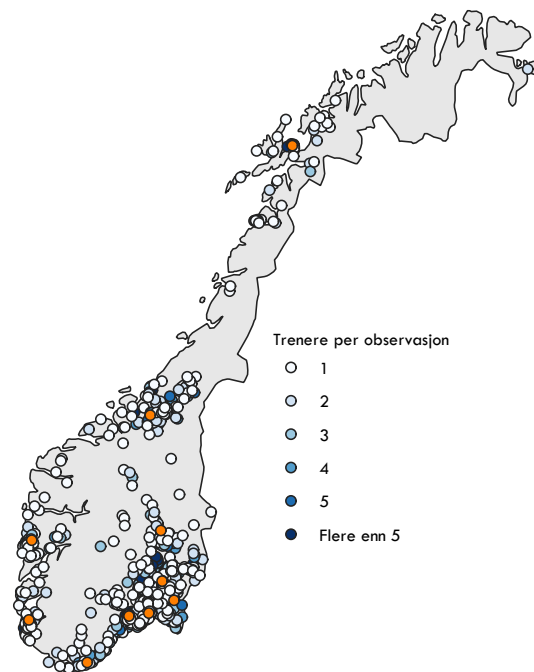
— Løpshester — Trenere — Primæreiere

Spredningen blant amatørtrainere har falt siste 10 år

- I kartene viser vi bosted til aktive amatørtrainere per 2011 og 2022
- Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trainere, og fargen på punktet viser til antall trainere per postnummer
- Det er noe spredning blant amatørtrainere, tettheten øker betraktelig omkring banene
- Det er større spredning blant amatørtrainere i 2011. Dette henger trolig sammen med nedgangen i antall amatørtrainere i perioden mellom 2011 og 2022
- I 2011 er det registrert trainere på flere postnumre i blant annet Troms og Finnmark, Innlandet, Nordland, Trøndelag, Møre og Romsdal mv.



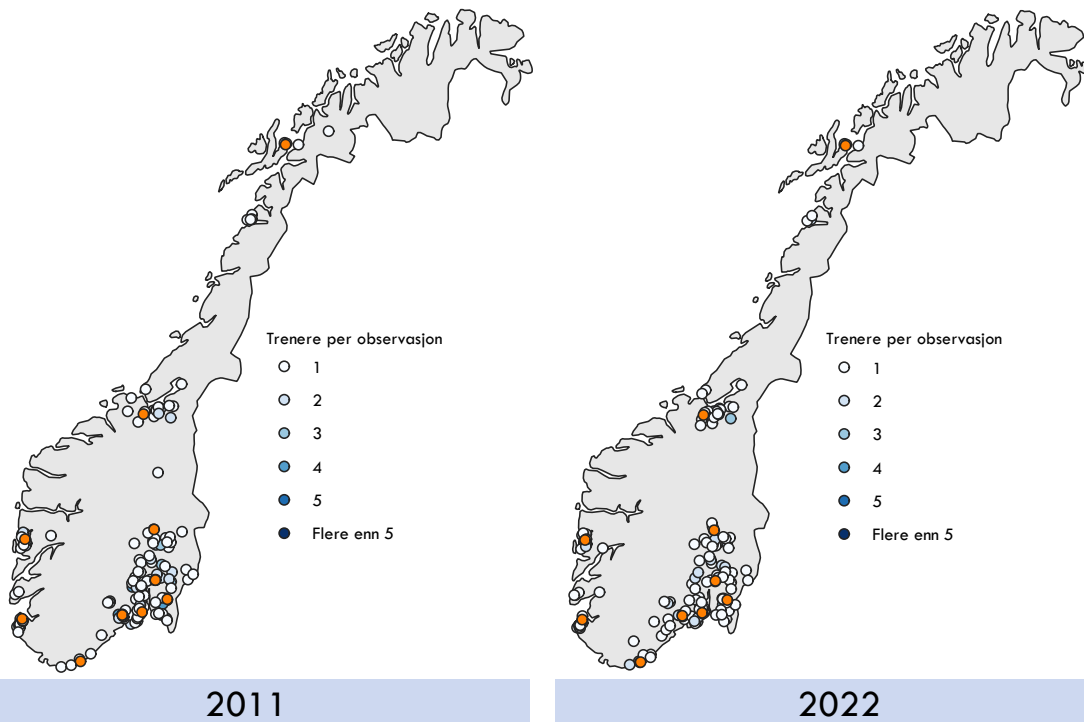
2011



2022

Profesjonelle trenere bor i kortere avstand til banene

- I kartene viser vi bosted til aktive profftrenere per 2011 og 2022
- Profesjonelle trenere er i større grad konsentrert rundt totalisatorbanene, sammenlignet med amatørerne
- Det er noe endring i konsentrasjonen av profesjonelle trenere de siste 10 årene, men endringen er mindre tydelig i forhold til amatørtrenerne
- Kartene over amatører og profesjonelle viser at det ikke er uten betydning hvor banene er plassert
- Når antall proff- og amatørtrenerne faller, ser vi at det faller i hovedsak i områder som er lagt unna banen



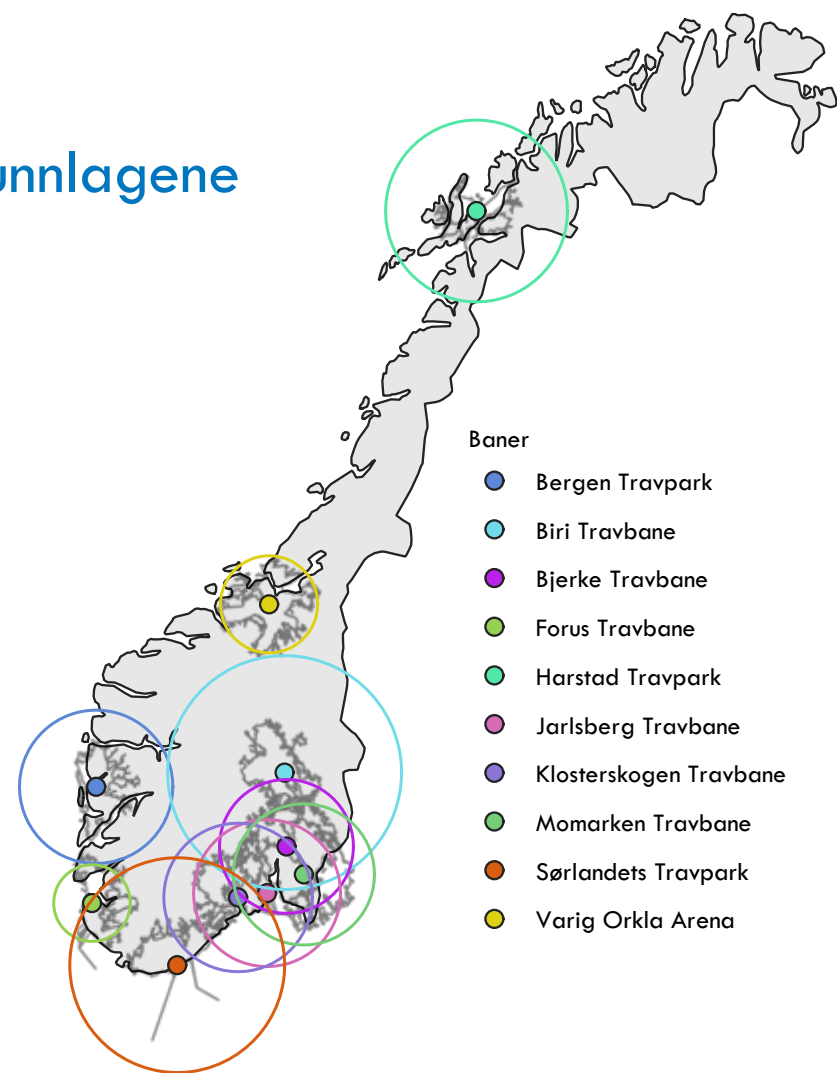
Kjennetegn ved dagens banestruktur

Basert på data fra DNT



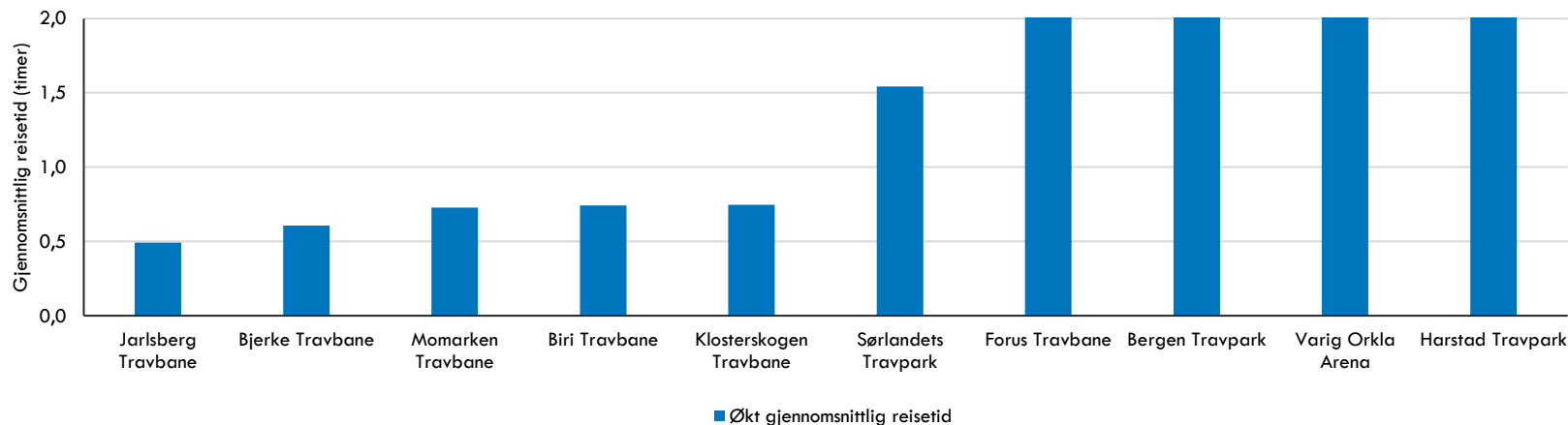
Det er i stor grad overlapp i løpsgrunnlagene på Østlandet

- For landet som helhet, kjørte trenerne (profesjonelle og amatører) 100 km i gjennomsnitt for å delta på starter i 2022, én vei
- Foreløpige beregninger tyder på at trenerne som benytter Biri kjører lengst for å delta på starter (170 km én vei, i gjennomsnitt), og trenere som benytter Forus kjører kortest for å delta på starter (60 km én vei, i gjennomsnitt)
- For å enkelt visualisere områdene som hver bane dekker i kjøreadstand har vi markert omtrentlig omkrets rundt hver bane
 - Omkrets per bane er justert for maksimal kjørelengde blant trenerne, hvor 20 prosent av trenerne som kjørte lengst er tatt ut (P80)
- Basert på kjørevei per bane finner vi at Klosterskogen, Jarlsberg, Bjerke og Momarken befinner seg innenfor kjøreadstanden til trenerne ved henholdsvis 3, 3, 4 og 4 baner
- Analysene tyder på at Biri og Sørlandet Travbane ikke befinner seg innenfor kjøreadstanden til trenerne ved andre baner



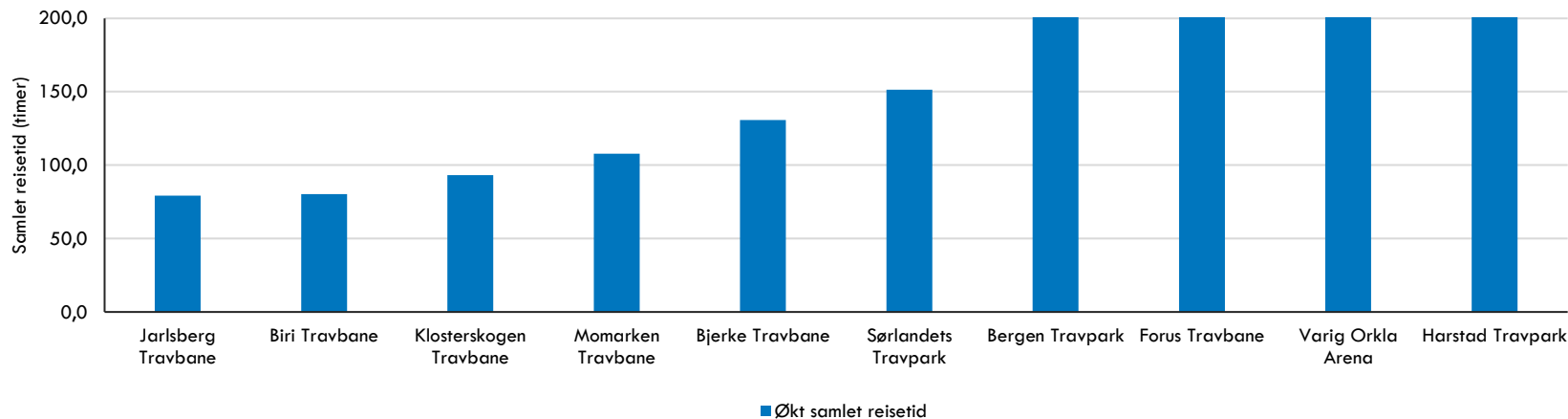
Liten endring i kjøretid ved nedleggelse av en bane på Østlandet

- I figuren nedenfor viser vi hvordan samlet gjennomsnittlig reisetid per trener (amatører og profesjonelle) vil endre seg dersom man legger ned en totalisatorbane, med særlig fokus på banene på Sør- og Østlandet
- I analysen har vi knyttet hver aktive trener per 2022 til den banen som er lokalisert i kortest kjøreavstand fra bosted
- Figuren viser differansen i reisetid til trenernes nærmeste bane før og etter en eventuell nedleggelse
- Det vil si at dersom Jarlsberg legges ned, vil trenere kjøre til nest nærmeste bane, som for noen vil være Klosterskogen, og for andre kan det være Bjerke
- Dersom Jarlsberg travbane legges ned vil gjennomsnittlig reisetid, for trenere som hadde Jarlsberg som sin nærmeste bane, øke med 30 minutter – én vei.



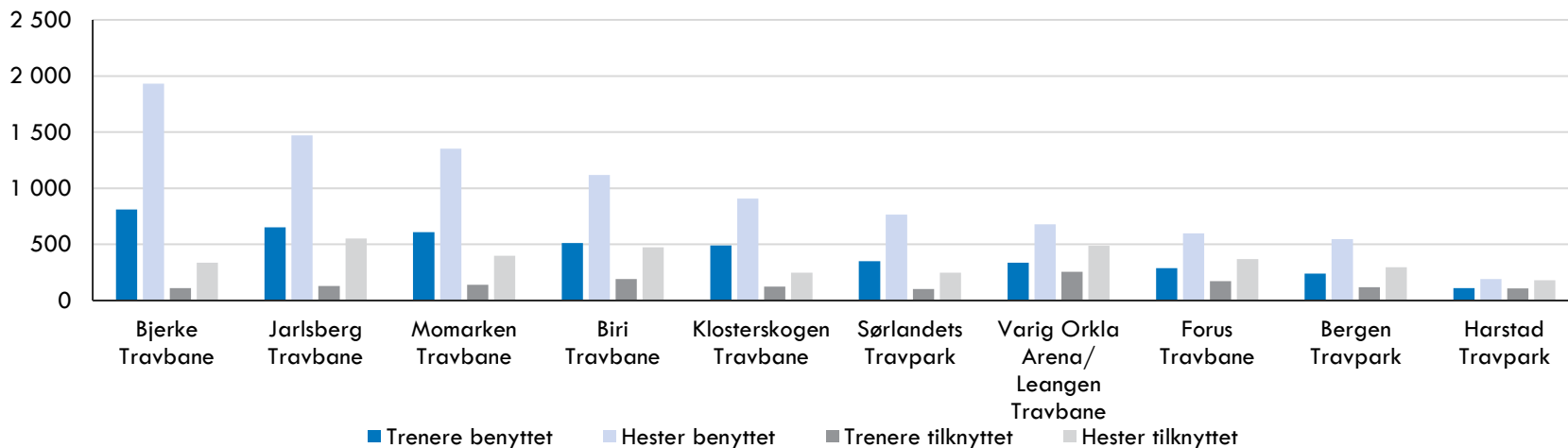
Liten endring i kjøretid ved nedleggelse av en bane på Østlandet

- Figuren nedenfor bygger videre på figuren i forrige slide, men her er gjennomsnittlig reisetid per trener multiplisert med antall trenere som har de ulike banene som sin nærmeste totalisatorbane
- Figuren viser dermed samlet endring i kjøretid, dersom de ulike banene legges ned
- For eksempel er det 161 trenere som har Jarlsberg som sin nærmeste bane. Gjennomsnittlig økt kjøretid, dersom Jarlsberg legges ned, er 30 minutter (én vei). Dette innebærer at den samlede økte reisetiden, dersom Jarlsberg legges ned, er 161 multiplisert med 30 minutter, som gir omkring 80 timer – én vei
- Dersom Bjerke legges ned vil den samlede reisetiden for trenere som har Bjerke som sin nærmeste bane, øke med 130 timer – én vei



Trenere på Østlandet benytter flere baner

- I figuren nedenfor viser vi antall aktive trenere og løpshester tilknyttet de ulike banene, samt antall unike trenere og løpshester som har deltatt på starter på de ulike banene i 2022
- Blant banene på Østlandet er det særlig få aktive hester tilknyttet Sørlandet og Klosterskogen, og særlig få aktive trenere tilknyttet Sørlandet og Bjerke
- Det er flest unike trenere og hester som har deltatt på starter på Bjerke, etterfulgt av Jarlsberg og Momarken
- Blant banene på Østlandet er det større differanse mellom antallet som er tilknyttet banen og antallet som har deltatt på starter, noe som tyder på at en større andel av trenere på Østlandet benytter andre baner enn den tilknyttede



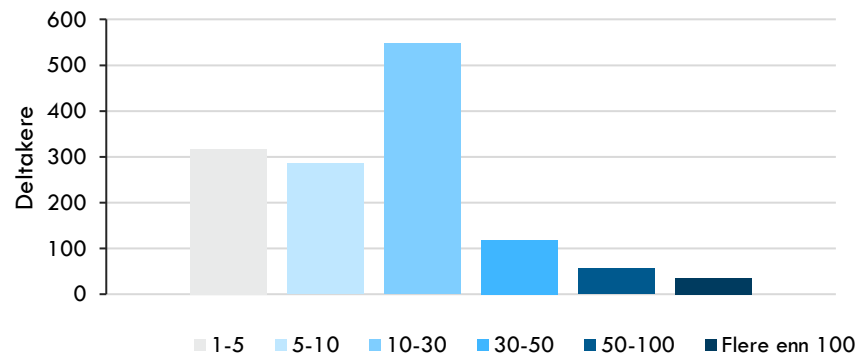
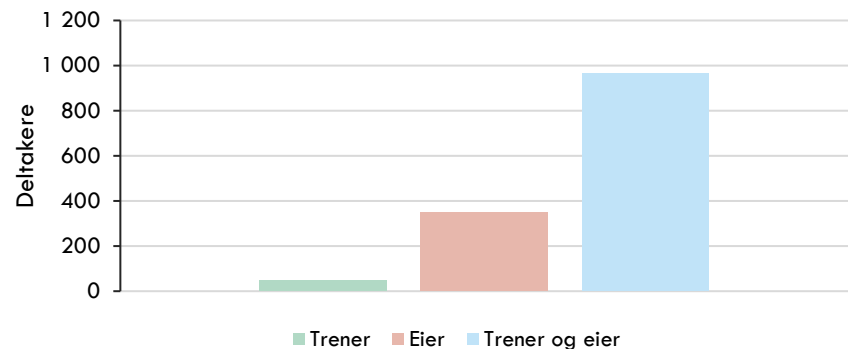
Kjennetegn ved dagens banestruktur

*Basert på spørreundersøkelse sendt ut
til aktive trenere og eiere*



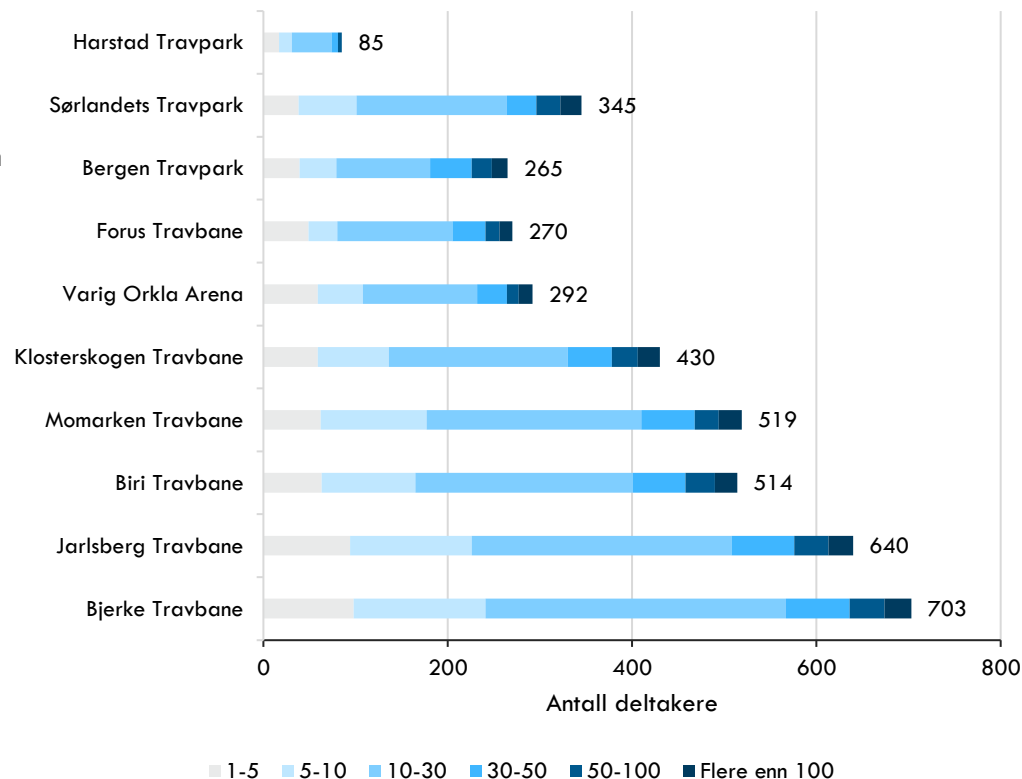
Over 1 500 trenere og eiere deltok i undersøkelsen

- Undersøkelsen ble sendt ut til 3 664 personer, herunder til alle lisensinnehavere (aktiv/gyldig), og eiere av hest (ansvarligghavende) som har en type registrert aktivitet (prøveløp, mønstringsløp, totalistorløp etc.) i perioden 2021 og frem til nå
- Mottok svar fra 1 529 trenere og eiere
- I analysen har vi tatt utgangspunkt i trenere og eiere med bosted i Norge, som har deltatt på minst én start i løpet av 2022
 - Utvalget fra undersøkelsen utgjorde 1 361 trenere og eiere, ettersom at enkelte ikke hadde deltatt på starter i 2023, og enkelte ikke hadde bosted i Norge
- I figurene til høyre viser vi hvordan utvalget fordelte seg blant trenere og eiere, samt hvor aktive deltakerne i utvalget er.
- De fleste deltakerne i utvalget er trenere og eiere
- De fleste deltakerne trente og/eller eide hester som deltok på 10–30 starter i 2022, nærmere bestemt 40 prosent av utvalget



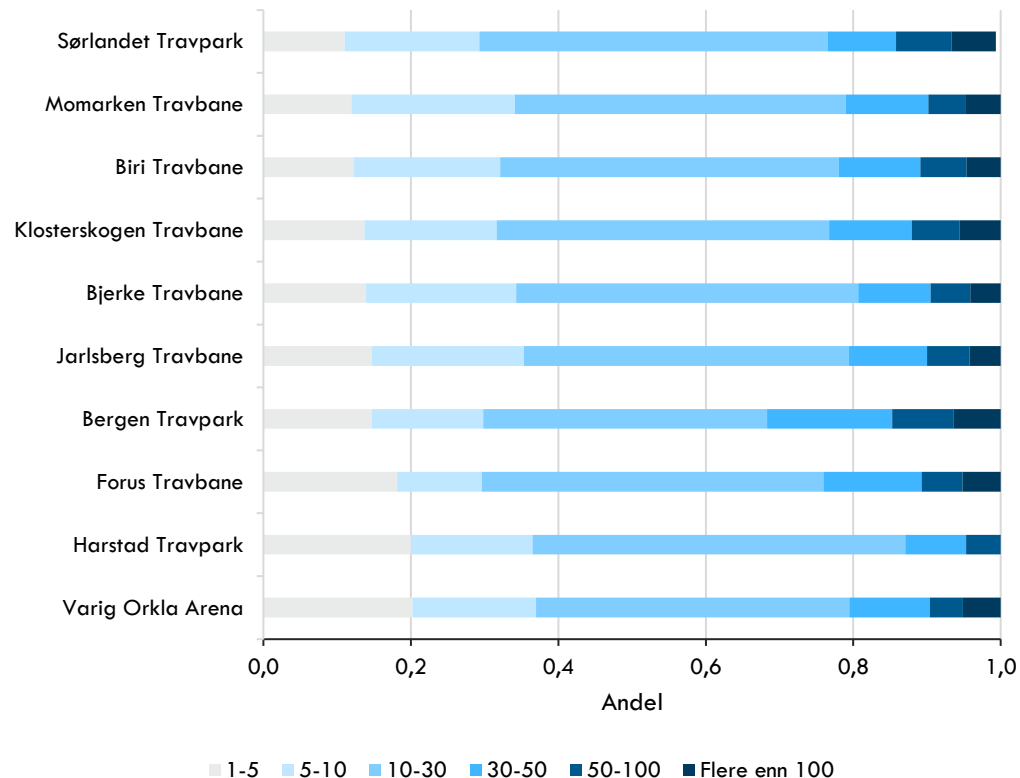
De fleste deltakerne har deltatt på minst én start på Bjerke

- I figuren til høyre viser vi hvilke baner som benyttes av deltakerne i utvalget. Deltakerne er gruppert i aktivitetskategoriene
- I utvalget er det for eksempel 85 deltakere som har deltatt på minst én start ved Harstad Travpark i 2022. Blant deltakerne har 17 deltatt på 1-5 starter med sin hest/sine hester
- Det kommer klart frem av figuren at de fleste trenerne/eierne har hester som har deltatt på minst én start på Bjerke i løpet av 2022
- De andre banene på Sør- og Østlandet benyttes også av et større antall trenere/eiere i forhold til andre baner
- Dette henger naturligvis sammen med innbyggertall og hestepopulasjon på Østlandet i forhold til andre steder i landet



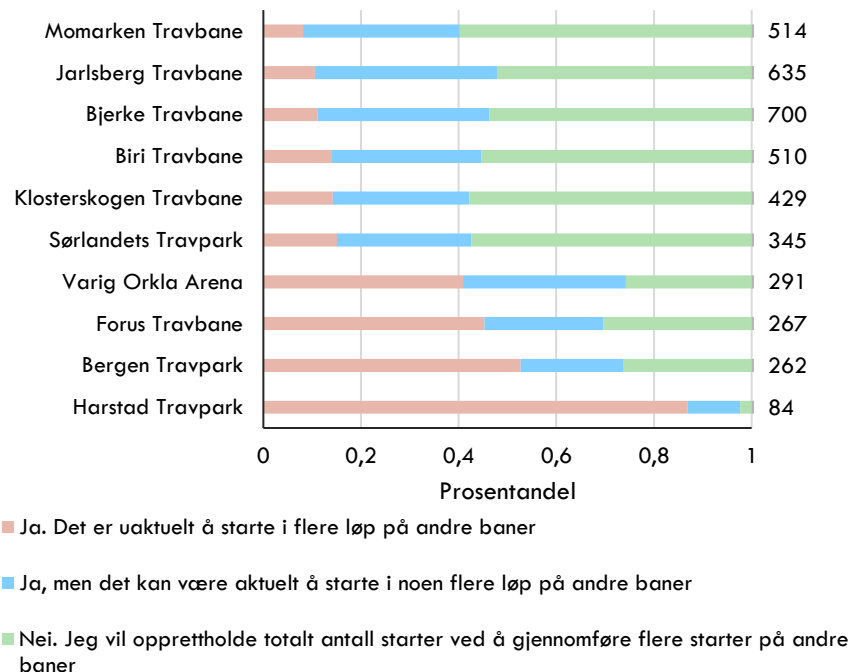
De fleste deltakerne har deltatt på minst én start på Bjerke

- For å få tydelig frem de relative forskjellene mellom banene, har vi i figuren til høyre presentert hvordan deltakere per aktivitetskategori fordeler seg blant banene
- For eksempel ser vi at 11 prosent av deltakerne med hester som har stilt til start ved Sørlandet er lite aktive, nærmere bestemt hadde disse deltakerne deltatt på 1-5 starter i løpet av 2022
- I motsetning til Sørlandet var 20 prosent av deltakerne med hester som har stilt til start ved Varig Orkla, lite aktive
- Det kommer klart frem av figuren at deltakere som stiller til start ved baner på Sør- og Østlandet er mer aktive, herunder at de deltar på flere starter



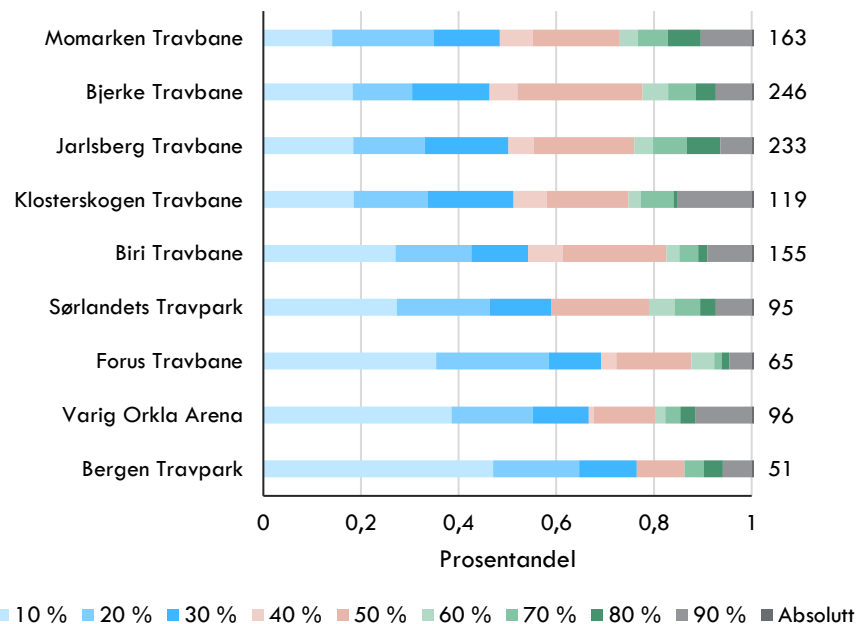
Hester på Østlandet kan enklere starte på andre baner

- I figuren til høyre viser vi hva trenerne/eierne hadde besluttet angående sin løpsdeltakelse dersom løpstilbudet ved de ulike banene falt bort
- Dersom løpetilbudet ved Momarken falt bort ville 8 prosent av trenerne/eierne valgt å ikke gjennomføre løpene som opprinnelig ville vært gjennomført på banen
 - 32 prosent ville gjennomført noen av løpene ved andre baner
 - 60 prosent svarer at deres løpsdeltakelse vil være upåvirket av løpstilbudet ved Momarken
- Det kommer klart frem av figuren at relativ reduksjon i løpsdeltakelse blant baner på Sør- og Østlandet vil være mindre, i forhold til andre baner
- Imidlertid er det flere trenere som deltar på banene på Østlandet, så den absolutte reduksjonen i løpsdeltakelse kan være større dersom løpstilbudet ved en bane på Østlandet faller bort



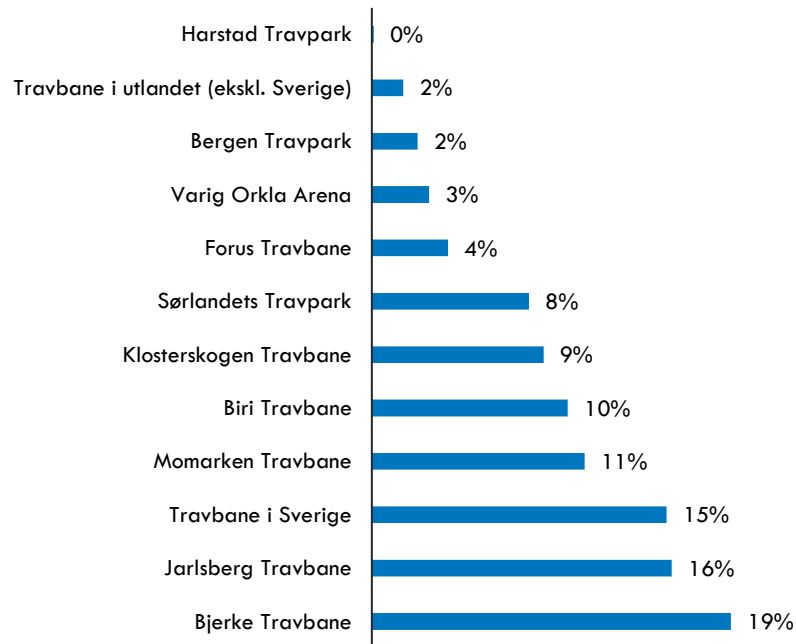
Hester på Østlandet kan enklere starte på andre baner

- I figuren viser vi hvor stor andel av startene som vanligvis ville bli gjennomført ved de ulike banene, som flyttes til andre baner
 - Svarene gjelder for trenere/eiere som har sagt at deler av startene vil gjennomføres på andre baner
- Figuren viser at det var 163 trenere/eiere ved Momarken Travbane som ville gjennomført en andel av startene ved andre baner, dersom løpstilbudet ved Momarken falt bort
 - Blant disse ville 14 prosent gjennomført 10 prosent av startene ved andre baner, 21 prosent ville gjennomført 20 prosent av startene ved andre baner mv.
- Også her kommer det klart frem at eiere og trenere som deltar på starter på Østlandet vil gjennomføre en større andel av startene ved andre baner, dersom løpstilbudet faller bort



Bjerke og Jarlsberg er foretrukne som alternative baner

- Flere trenere/eiere oppgir at de vil flytte hele eller deler av startene som ikke lengre kan gjennomføres, til andre baner
- I figuren til høyre viser vi hvilke baner som trenere/eiere ønsker å benytte dersom starter må flyttes fra opprinnelig foretrukket bane
- Statistikken er vektet for hvor stor andel av løpene som skal overføres til andre baner, samt trenernes/eiernes aktivitetsgrad*
- Bjerke er for eksempel foretrukket banealternativ for 19 prosent av startene som eventuelt ikke kan gjennomføres ved opprinnelig planlagt bane
- Det kommer klart frem i figuren at særlig Bjerke, men også Jarlsberg er foretrukne alternativer til de andre banene på Sør- og Østlandet
- Det er også et betydelig antall trenere og eiere som vil flytte starter til travbaner i Sverige



Økonomiske forhold i travsporten

Basert på spill- og regnskapsdata fra Norsk Rikstoto og totalisatorbanene



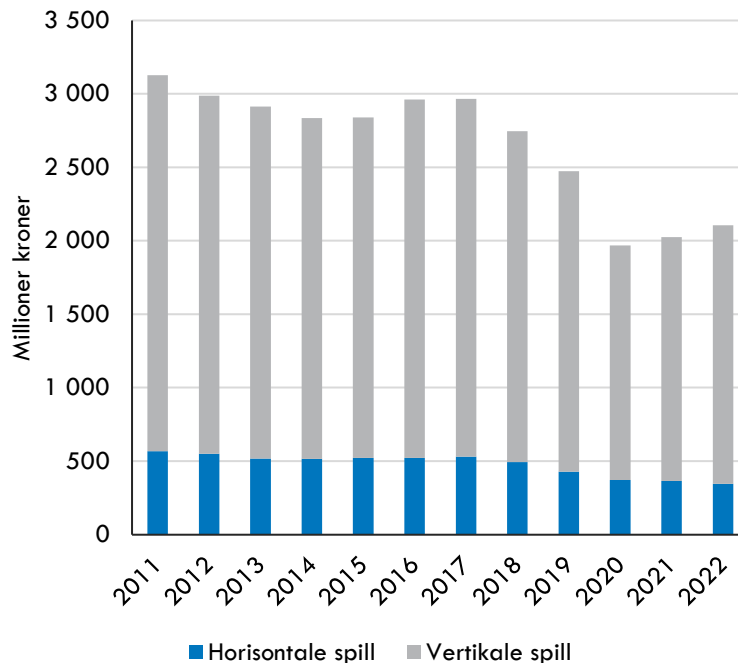
Det har vært variasjon i spilltypene, de siste 10 årene

- I tabellen viser vi hvilke spilltyper som har vært tilgjengelig per år, de siste 10 årene
- Blå linjer indikerer horisontale spill, mens grå linjer indikerer vertikale spill. Celler uten farge indikerer at spillet ikke var tilgjengelig i det gitte året
- Vertikale spill er spill som avgjøres med flere en ett løp

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| DD | | | | | | | | | | | | |
| V4 | | | | | | | | | | | | |
| V5 | | | | | | | | | | | | |
| V75 | | | | | | | | | | | | |
| V5B | | | | | | | | | | | | |
| V65 | | | | | | | | | | | | |
| V64 | | | | | | | | | | | | |
| V76 | | | | | | | | | | | | |
| V86 | | | | | | | | | | | | |
| Vinner | | | | | | | | | | | | |
| Plass | | | | | | | | | | | | |
| DUO | | | | | | | | | | | | |
| Trippel | | | | | | | | | | | | |
| S.TR | | | | | | | | | | | | |
| Tvilling | | | | | | | | | | | | |

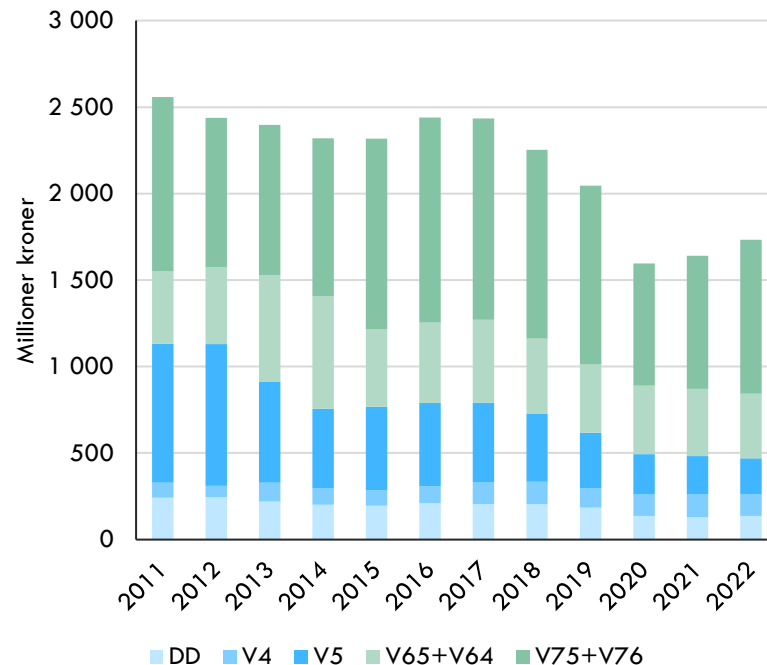
Kraftig fall i spillomsetningen, de siste 10 årene

- I perioden mellom 2011 og 2022 har samlet nominell spillomsetning per år falt med over én milliard kroner, noe som tilsvarer en nedgang på 33 prosent
- Dersom vi inflasjonsjusterer tallene med KPI Totalindeks summerer omsetningsfallet seg til 2 milliarder kroner (49 prosent fall i omsetning)
- I figuren viser vi utvikling i spillomsetning, fordelt på horisontale og vertikale spill
- Det er i hovedsak omsetningen fra vertikale spill som driver nedgangen, men den prosentvise nedgangen har vært omtrent lik for de to spillkategoriene
- I løpet av analyseperioden har årlig nominell omsetning fra vertikale spill falt med omkring 800 millioner kroner, noe som tilsvarer en nedgang på 31 prosent
- Nominell omsetning fra horisontale spill har falt med over 200 millioner kroner, noe som tilsvarer en nedgang på 40 prosent



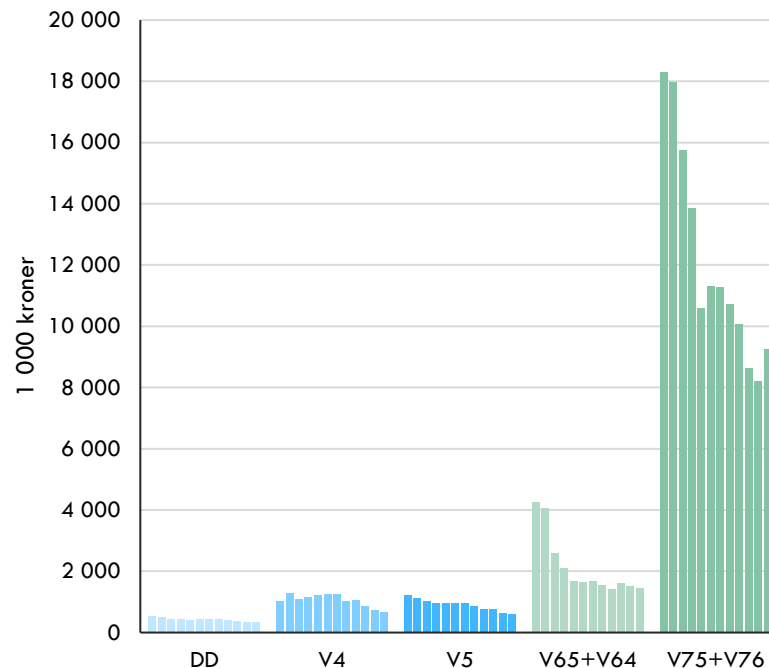
Det er særlig omsetningen av V5 som driver ned nedgangen

- Det absolutte fallet blant vertikale spill er størst for V5, etterfulgt av V75
- Siden 2011 har omsetningen i V5* og V75 falt med henholdsvis 600 og 120 millioner kroner i nominell verdi, og med henholdsvis 850 og 430 millioner kroner i reell verdi
- Det prosentvise fallet var også størst for V5, etterfulgt av «Dagens Dobbel» (DD)
 - De to spilltypene har siden 2011 falt henholdsvis med 74 og 43 prosent
- Blant de horisontale spillene har det vært større variasjon i spilltypene og deres rolle
- For eksempel har «Tvilling» trolig tatt en andel av spillomsetningen fra «Trippel», da tvilling ble gjenintrodusert i 2013
- «Vinner» har gjennom perioden falt med 17 prosent, 25 millioner kroner i nominell verdi og 191 millioner kroner i reell verdi



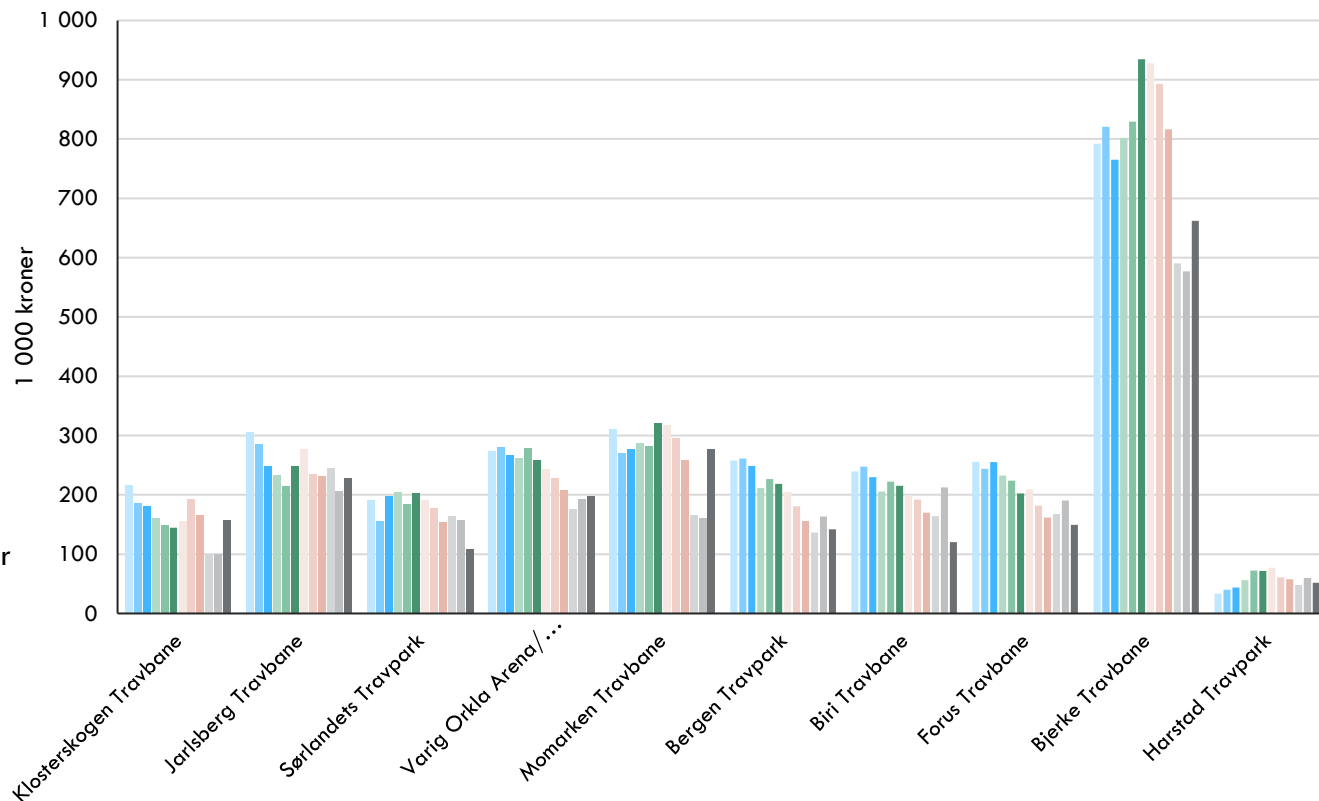
Kraftig fall i spillomsetning, også per spillavvikling

- Noe av nedgangen i spillomsetningen skyldes reduksjon i antall løp, og der igjen reduksjon i antall spill som avvikles
- I figuren til høyre viser vi utviklingen i spillomsetning per avviklede spill, for de vertikale spillene, fra 2011 til 2022
- Den største absolutte nedgangen i omsetning per spillavvikling finner vi for V75. I 2011 var omsetningen per V75-avvikling omkring 18 millioner kroner, mens omsetningen per 2022 var omkring 9 millioner kroner per V75-avvikling
 - I figuren er utviklingen i V75 og V65 korrigert for periodevis avvikling av henholdsvis V76 og V64
- Omsetningen i V65+V64 har i løpet av perioden falt med omkring 3 millioner kroner per avvikling.
- Det absolutte fallet i DD, V4 og V5* per avvikling er mindre betydelig, men det prosentvise fallet er på nivå med V75
 - De tre spilltypene har falt henholdsvis med 63, 65 og 47 prosent gjennom analyseperioden



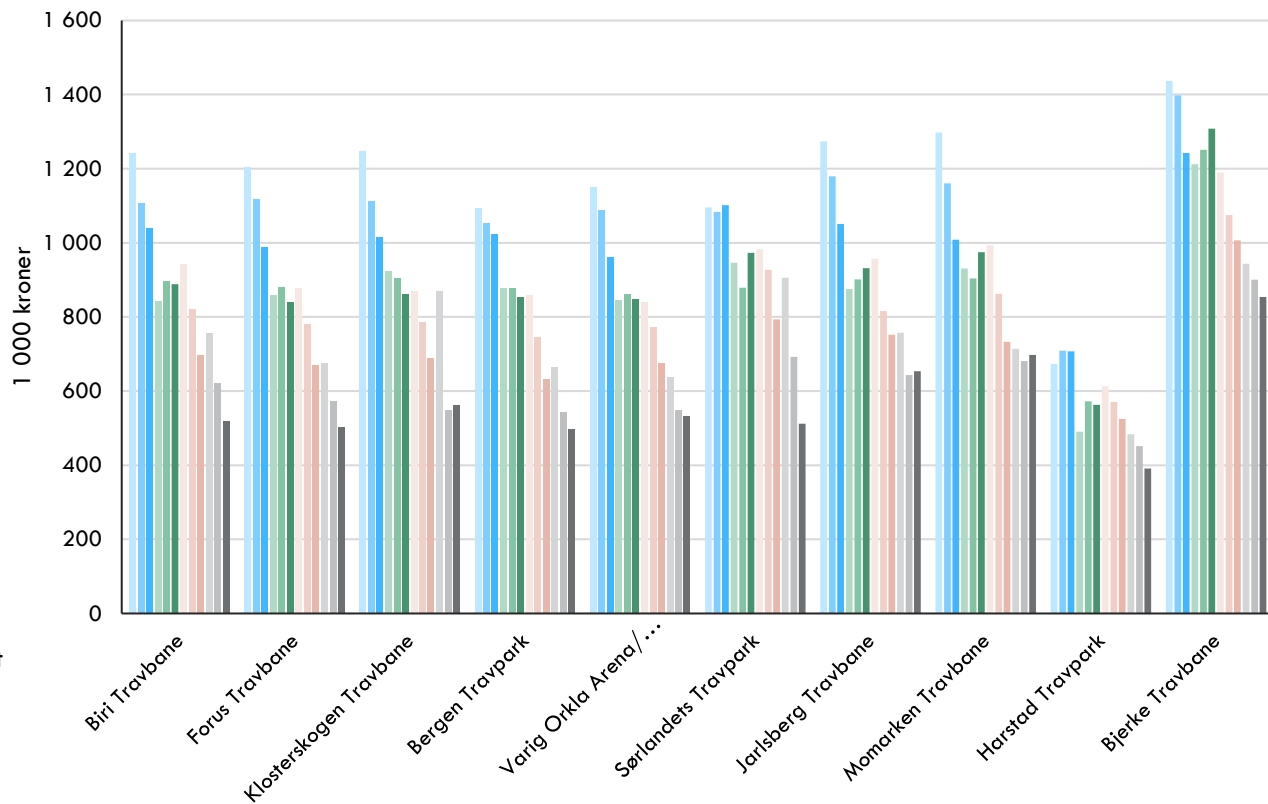
Det samlede omsetningsfallet varierer blant banene

- Figuren viser samlet spillomsetning per år per bane i perioden 2011 til 2022
- Det kommer klart frem av figuren at det kan være store svingninger i samlet omsetning per år
- Det er en rekke forhold som påvirker spillomsetningen per bane, utover banens attraktivitet
- Samlet spillomsetning per bane vil først og fremst avhenge av antall løpsdager og antall spillavviklinger



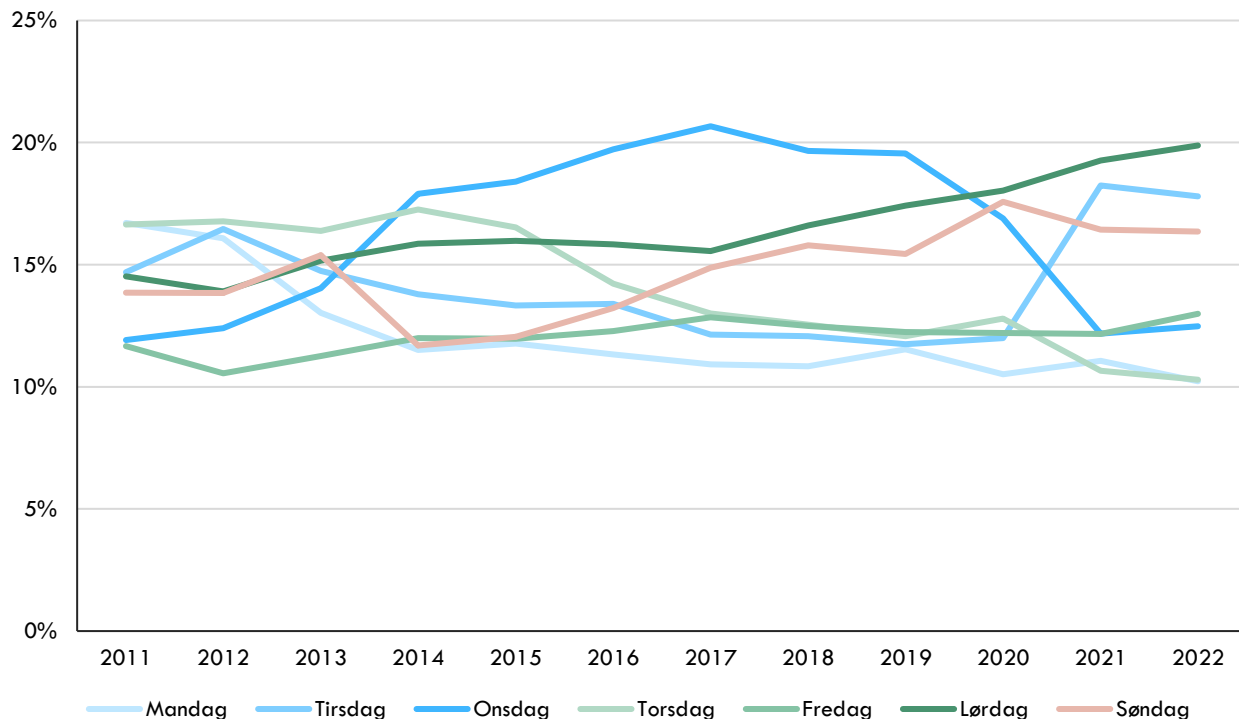
Omsetning per V5-avvikling viser en tydelig negativ trend

- I figuren viser vi utvikling i omsetningen per V5-avvikling, i perioden mellom 2011 og 2022
- Omsetningsfallet er størst for Biri og Forus Travbane, hvor omsetningen per V5-avvikling har falt med henholdsvis 725 og 700 millioner kroner, noe som tilsvarer et fall på 58 prosent
- Foruten Harstad Travpark er fallet lavest for Bjerke Travbane, hvor omsetningen per V5-avvikling har falt med 580 millioner kroner, noe som tilsvarer et fall på 41 prosent
- Det er mindre forskjeller mellom banene i den prosentvise utviklingen.
- Det er ikke klart at omsetningsfallet kan knyttes til enkelte baner, men at det er en generell utvikling som ikke er drevet av banespesifikke forhold



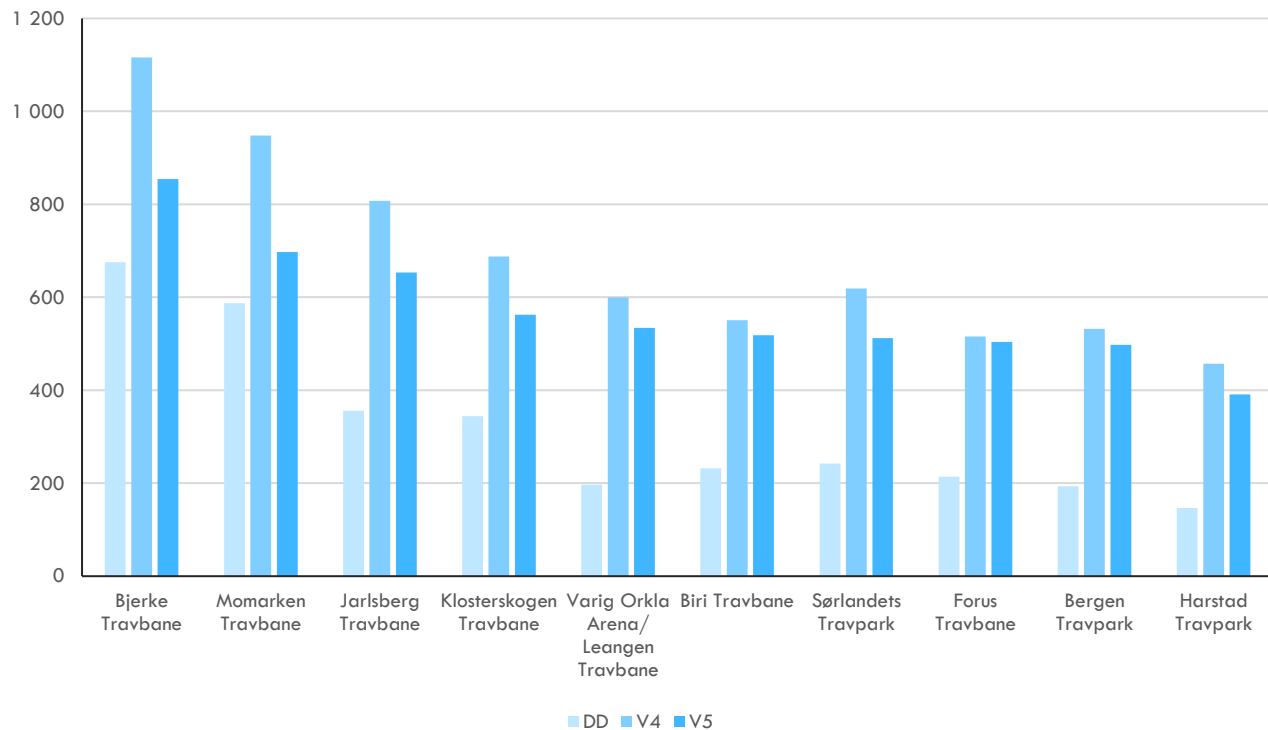
Ikke klart at ukedag er en driver for omsetningen

- I figuren viser vi prosentvis fordeling blant ukedager, i spillomsetning per V5-avvikling
- Vi ser for eksempel at det i 2017 var høyest omsetning per V5-avvikling på onsdager, mens lørdagen har vært den dagen med høyest omsetning per spillavvikling siden 2020
- Det er ingen klar trend som fremgår av figuren. Lørdag kan være en driver for økt omsetning per spillavvikling, men ikke nødvendigvis
- Omsetning per løpsavvikling drives trolig av andre attraktivitetsforhold, som for eksempel baneforhold og løps sammensetning



Større hestemiljø kan være driver for mer attraktive løp

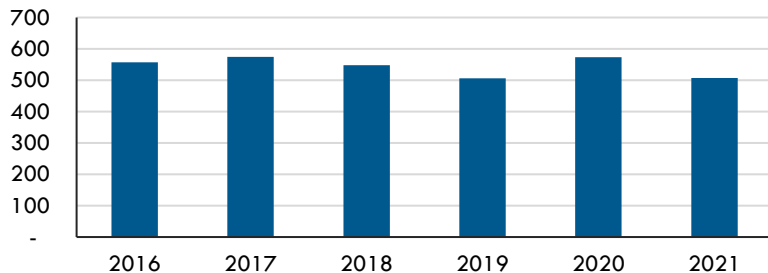
- I figuren viser vi omsetning per DD-, V4-, og V5-avvikling i 2022, i 1 000 kroner
- Det kommer klart frem av tabellen at omsetningen per spillavvikling er høyest ved Bjerke, og at omsetningen per spillavvikling er høyere blant banene på Østlandet, hvor hestepopulasjonen er større
- Reisetidsanalysene bekrefter at hestene på Østlandet i større grad benytter de ulike banene
- Dette kan skape større variasjon i hvilke hester som deltar i løpene, noe som igjen bidrar til jevnere løp, og der igjen mer attraktive løp for spillerne



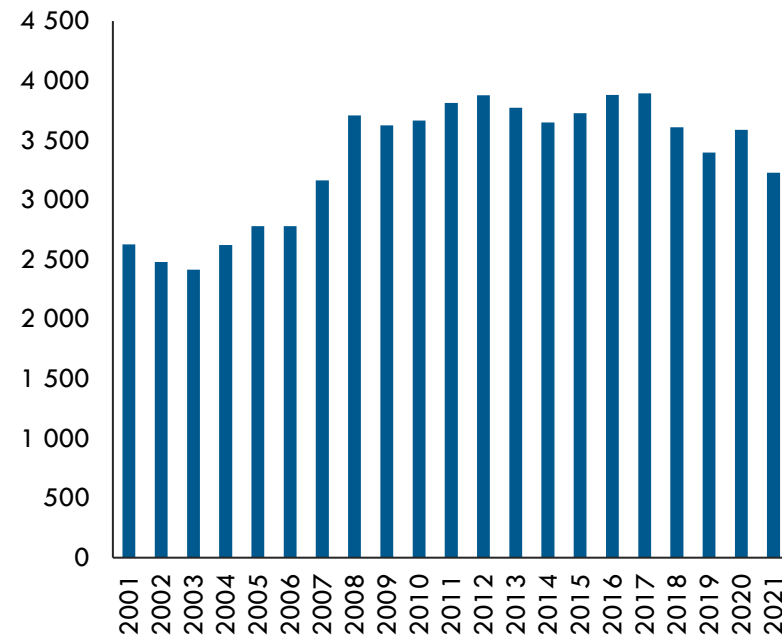
Kraftig reduksjon i Norsk Rikstotos samlede omsetning

- Brutto spillomsetning i Norsk Rikstoto hadde en betydelig økning fra midten av 2000-tallet til 2008, før inntektene flatet ut (nominelt) frem til 2017. Etter 2017 har inntektene blitt redusert kraftig.
 - Nominelt har innteksreduksjonen tilsvart mer enn **17 prosent (i snitt 4,6 prosent per år)**
 - Justert for generell prisvekst er reduksjonen på mer enn **26 prosent (i snitt 7,3 prosent per år)**
- Reduksjonen i spillomsetningen gjenspeiles også i overføringene til formålet, vist nedenfor

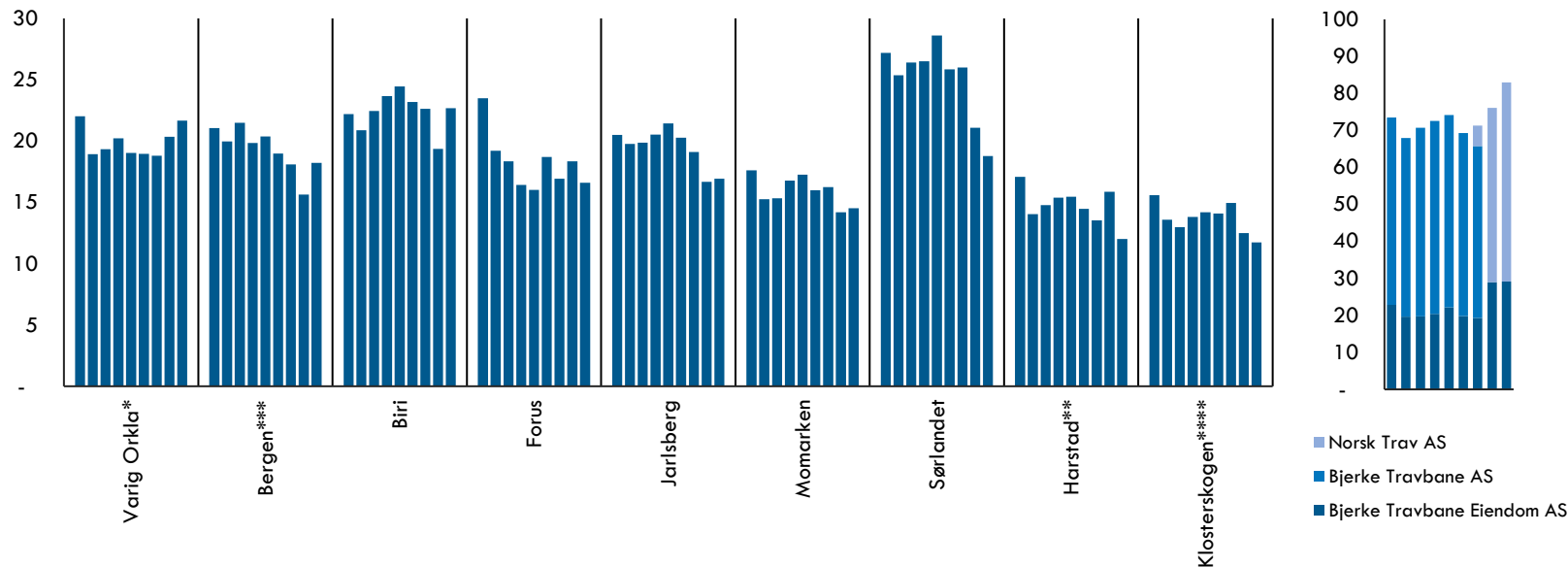
Overføringer til formålet (MNOK):



Brutto omsetning – målt ved «sum salgsinntekter» (MNOK):



Lavere spillomsetning har svekket inntektsgrunnlaget ved banene (MNOK, 2013–2021)



*) Varig Orkla er registrert i selskapet Arena Midt-Norge AS. **) Harstad Travbane er registrert i selskapet Totonor Eiendom AS. I årene før 2021 er Harstad-tallene basert på summen i Totonor Eiendom AS og Totonor AS (avviklet i 2021). ***) I Bergen er tall før 2021 fra summen av Bergen Travpark AS (avviklet i 2021) og Bergen Traverbane AS, mens det er Bergen Traverbane AS etter 2021. *****) Klosterskogen er registrert som Telemark Toto AS.

Beskrivelse av alternativer

Hvilke alternativer er relevante?



Alternativ 0: Dagens banestruktur og situasjon i travsporten

Beskrivelse av alternativ

Nullalternativet i analysen representerer den nåværende banestrukturen og situasjonen i travsporten og utgjør referansen som de øvrige alternativene sammenlignes med.

Dagens situasjon preges av en mangel på hesteeiere, som er travsportens største utfordring. De senere årene har det vært en betydelig reduksjon i både antall hester og trenere. Blant trenere er det antall amatører som har blitt kraftigst redusert.

Inntektsgrunnlaget i travsporten har falt som følge av lavere omsetning i spill og følgelig i overføringer fra Norsk Rikstoto. Det synes også å være betydelige muligheter for å generere større alternative inntekter enn det som oppnås i dag. Ved flere av banene er det potensial for bedre utnyttelse av både arealer, kapasitet og kapital.

Det er i dag ti totalisatorbaner i Norge, og det er uklart om dagens banestruktur er den riktige for å ivareta travsportens interesser og DNTs formål. Relokalisering av baner og salg av eiendommer kan potensielt frigjøre midler, som kan gi muligheten for ytterligere investeringer i sporten.



Alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur

Beskrivelse av alternativ

I dette alternativet forutsettes det at dagens banestruktur med nåværende ti totalisatorbaner holdes fast, men at banene utnyttes bedre økonomisk. Mange av tiltakene det er behov for i travsporten er uavhengige av valgt banestruktur, og på hver totalisatorbane er det muligheter for tiltak som kan gi bedre økonomi. Det finnes også tiltak som kan iverksettes sentralt i DNT, som trolig kan styrke økonomien i sporten.

Kostnadene ved at travbaner og anlegg står ubrukt, er vesentlige, og i alternativet legges det til grunn at eiendommer og arealer utnyttes bedre. Det forutsettes at det ved travbanene undersøkes markedsmulighetene ved utleie, arrangementer og annen aktivitet som kan gi alternative inntektskilder. Videre antas det i alternativet at det selges eiendommer og infrastruktur som ikke er essensiell for sporten og som kan anvendes mer effektivt (eventuelt at f.eks. stallområder/-plasser flyttes fra banen). Premisset for salg av eiendommer og realisering av salgsv verdier (i alternativ 0+) er at en ikke lykkes med å utnytte disse effektivt i dag og at disse kan selges uten at det har negative virkninger for travsporten. Ved flere travbaner kan trolig eiendommer selges uten at den sportslige aktiviteten blir redusert.



Alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner

Beskrivelse av alternativ

Dette alternativet innebærer at en skalerer ned aktiviteten på enkelte baner. Dette kan skje ved at en for eksempel reduserer antall løpsdager, eventuelt rendyrker ulike sesonger. Aktuelle tiltak i dette alternativet kan for eksempel være å generelt redusere antall løp ved enkeltbaner eller holde baner vinter-/sommerstengt.

I dette alternativet vil en ikke kunne realisere gevinster ved salg, men oppnå eventuelle fordeler knyttet til tilpasninger i aktivitetsnivå. Dersom det for eksempel er relativt store kostnader knyttet til å avholde travløp på vinteren ved enkelte baner, kan disse holdes vinterstengt. På den annen side, for baner der det er kostbart å avholde travløp på sommeren, for eksempel grunnet alternative inntektskilder som kan skapes ved annen aktivitet (høy alternativkostnad), kan det holdes sommerstengt.



Alternativ 2: Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

Beskrivelse av alternativ

Alternativ 2 innebærer at én totalisatorbane nedlegges og at det følgelig ikke lenger avholdes travløp ved banen. Hvorvidt alternativet også innebærer salg av travbanen og tilhørende eiendommer, avhenger av om dette vurderes hensiktsmessig gitt de banespesifikke forholdene, behovet for treningsanlegg og så videre.

Den geografiske spredningen og tilgjengelig datagrunnlag tyder på at økningen i reisetid for deltakere i sporten ved eventuell nedleggelse av Harstad Travpark, Bergen Travpark, Varig Orkla Arena og Forus Travbane vil være så stor at det vil være uaktuelt med nedleggelse av disse. Vi anser derfor at nedleggelse eller salg av følgende totalisatorbaner kan være aktuelle tiltak:

- a. Bjerke Travbane
- b. Biri Travbane
- c. Momarken Travbane
- d. Jarlsberg Travbane
- e. Klosterskogen Travbane
- f. Sørlandets Travpark



Alternativ 3: Nedleggelse og salg av flere totalisatorbaner

Beskrivelse av alternativ

I dette alternativet vil minst to av følgende totalisatorbaner nedlegges og eventuelt selges:

- Bjerke Travbane
- Biri Travbane
- Momarken Travbane
- Jarlsberg Travbane
- Klosterskogen Travbane
- Sørlandets Travpark

Virkningene i dette alternativet vil i stor grad avhenge av funnene i alternativ 2. Imidlertid vil en måtte ta hensyn til at aktiviteten og tilstanden ved hver bane avhenger av aktiviteten ved andre baner. Det kan altså være slik at virkningen av å legge ned en totalisatorbane er forskjellig dersom det besluttes at en annen bane også nedlegges.



Beskrivelse av virkninger

Hva er de positive og negative virkningene av endringer i banestruktur?



Virkninger



Netto driftskostnader ved banene



Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur



Transport og logistikk for deltakere i travsporten



Mulighet for å skape publikumsinteresse



Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene



Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten



Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten



Netto driftskostnader ved banene

Den økonomiske situasjonen på tvers av totalisatorbaner kan variere, og hvis enkelte baner er relativt kostnadskrevende å drifte, vil det være relevant i alternativanalysen. Dersom betydelige besparelser kan realiseres ved en bane, vil en nedskalering eller nedleggelse kunne være relativt mer attraktivt. En banestruktur som legger til rette for bedre utnyttelse av hver bane, vil kunne medføre økonomiske gevinster og gi bedre muligheter til å foreta nye investeringer i sporten.

Et viktig poeng i analysen av netto driftskostnader ved banene er alternative inntektskilder. Dersom det er potensial for å generere større inntekter ved en bane, samtidig som at travaktiviteten kan opprettholdes, reduserer det nettokostnaden og følgelig mulige besparelser ved å legge ned. Vurderingen av virkningen vil derfor ved hver bane både baseres på dagens drifts- og vedlikeholdskostnader og alternative inntektskilder, samt potensialet som finnes for økonomiske forbedringer (alternativ 0+).



Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur

Hvis den realiserbare salgsverdien ved banen er høy, vil dette kunne gjøre gevinstene ved nedleggelse større. I kriteriet vil netto realiserbar salgsverdi vurderes, med andre ord salgsverdien fratrukket eventuelle kostnader som oppstår i gjennomføringen av salget (transaksjonskostnader). Relevant i vurderingen er derfor hvor krevende det vil være å få gjennomført en transaksjon. Dette kan påvirkes av flere forhold, f.eks. dagens eierstruktur og muligheten til å ta beslutninger om salg, reguleringsforhold og så videre. Den samlede virkningen vil kunne anslås som differansen mellom markedsverdien av realiserbar eiendom/infrastruktur og den forventede transaksjonskostnaden.

I vurderingen av den samlede konsekvensen må det tas hensyn til at det i alternativ 0+ legges til grunn at det selges eiendom som ikke er nødvendig for å opprettholde travaktivitet og som i dag ikke utnyttes effektivt. I alternativ 2 og 3 må det altså vurderes hvilken ytterligere netto salgsverdi som kan skapes ved å selge resten av eiendommene og infrastrukturen. Som et illustrerende eksempel kan det i alternativ 0+ legges til grunn at Bjerke Travbane rendyrkes som en løpsbane og at øvrig eiendom og arealer selges. Den relevante økonomiske virkningen i alternativ 2a vil følgelig være netto salgsverdi som kan oppnås ved også å selge løpsbanen.



Transport og logistikk for deltakere i travsporten

En viktig virkning ved eventuelle endringer i banestruktur vil være økningen i reisetid og transportkostnader. Hvis en reduserer antall totalisatorbaner med én, vil det utvilsomt være slik at reisetiden øker med mer enn null minutter for både hester, trenere, kusker/ryttere og eiere. Uansett hvilken bane som eventuelt nedlegges, vil det være deltakere i travsporten som mister sin nærmeste bane. Styrken på konsekvensen vil imidlertid avhenge av både hvor mange som har den eventuelle nedlagte banen som sin nærmeste, og hvor langt det er til alternative baner.

Den samlede økningen i reisetid som følge av en eventuell nedleggelse av en bane vil kunne ha stor betydning av flere grunner. Økt reisetid vil øke kostnaden for deltakerne i travsporten (som følge av økte tidskostnader), og dette kan potensielt svekke deltakelsen i sporten dersom kostnadsøkningen er stor. Dette kan illustreres ved et eksempel der en hest kun deltar i travløp på én bane og avstanden til bane nummer to er svært lang. Dersom den ene banen da legges ned, kan det potensielt bli for kostbart å fortsette å delta i løp.



Mulighet for å skape publikumsinteresse

En relevant effekt i vurderingen oppstår dersom endringer i banestrukturen forventes å påvirke publikumsinteresse, som igjen kan påvirke mulighetene til å rekruttere nye hesteeiere. Hvis det ved enkelte baner er betydelig større publikum enn ved andre baner, og forskjellene også forventes fremover, vil det påvirke den samlede virkningen av å legge ned banene. For eksempel vil potensialet for publikumsinteresse ved baner i byområder være betydelig større enn ved baner som ligger i geografiske områder med mindre befolkning.

Den samlede vurderingen av virkningen vil både baseres på dagens publikumsgrunnlag ved banene, hvor viktig publikum antas å være i travsporten i fremtiden, samt det mulige publikumspotensialet.



Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene

En annen viktig virkning er konsekvensen endringer i banestruktur vil forventes å ha for fyllingsgraden og attraktiviteten i løpene og følgelig spillomsetningen. Konsekvensene av nedleggelse av en bane kan for eksempel potensielt være mindre dersom fyllingsgraden i løpene ved banen er lav. Hvis det er naturlige variasjoner i hvor attraktive løpene er på tvers av banene, som igjen påvirker spillomsetningen, påvirker det en avveining om hvilke baner som eventuelt kan nedskaleres eller nedlegges. I den forbindelse kan det være relevant at det observeres variasjon i spillomsetning på tvers av banene i dag.

Vurderingen av denne virkningen vil både knyttes til dagens fyllingsgrad og fyllingsgraden som kan oppnås gitt bedre utnyttelse av dagens banestruktur. For eksempel, dersom fyllingsgraden ved en bane kan økes ved å endre på løpsutskrivningen eller ved å rendyrke sesonger ved banene, vil det ikke forventes en ytterligere gevinst ved full nedleggelse/salg. Vurderingen av samlet konsekvens vil derfor måtte baseres på om selve banestrukturen isolert – justert for mulige endringer i aktivitetsnivå, løpsutskrivning, kompensasjon for reise osv. – forventes å påvirke attraktiviteten i løpene og dermed spillomsetningen.



Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten

Det har de senere årene vært en betydelig reduksjon i antall amatører i travsporten. I utredningen forutsettes det at å legge til rette for en bredde i travsporten er et ønskelig mål. Dersom endringer i banestruktur gir negative virkninger for muligheten til å sørge for dette, anses det derfor å være relevant i vurderingen.

I stor grad vil grunnlaget for bredde i travsporten avhenge av forhold som ikke direkte kan knyttes til banestruktur (f.eks. premiestruktur og løpsutskrivning). Konsekvensen vil derfor kun være relevant dersom enkelte travbaner for eksempel har systematisk høyere deltakelse blant amatører enn andre og dette ikke skyldes andre bakenforliggende forhold.



Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten

Muligheten for elitesatsing anses å være viktig for den fremtidige utviklingen i norsk travsport og er følgelig også en relevant virkning. Hvis endringer i banestruktur for eksempel gir bedre mulighet til å drive med travsport profesjonelt, har det en isolert positiv konsekvens.

Også grunnlaget for å drive profesjonelt vil avhenge av en rekke forhold som er uavhengige av banestrukturen (f.eks. premiestruktur og løpsutskrivning). Relevante konsekvenser oppstår følgelig dersom enkelte baner har noen naturlige fortrinn når det gjelder å legge til rette for elitesatsing.



Metode for vurdering av virkninger



Metode for vurdering av virkninger

Vår analyse av virkninger vil være inspirert av utredningsinstruksen og statlige veiledere for samfunnsøkonomiske analyser. Ved å vurdere virkningenes betydning og omfang, vil vi anslå en samlet konsekvens. I fastsettelsen av styrken på konsekvensen vurderer vi altså betydningen virkningen har for travsporten (som kan være liten, middels eller stor), før vi lar omfanget bestemme retningen og styrken i virkningen. Virkningens omfang vil variere mellom lite, middels og stort, i henholdsvis positiv og negativ retning, og vil ta utgangspunkt i en sammenligning med dagens situasjon. Tabellen under inneholder skalaen for betydning og omfang som benyttes.

Denne delrapporten omfatter kun foreløpige funn og inneholder ikke en samlet vurdering av hver konsekvens. Våre endelige vurderinger av hvert alternativ vil fremgå i en hovedrapport som leveres innen 1. september 2023.

| | | Betydning | | |
|---------------|-------------------------|------------------|---------|------|
| | | Lite | Middels | Stor |
| Omfang | Stort positivt omfang | ++ | +++ | ++++ |
| | Middels positivt omfang | + | ++ | +++ |
| | Lite, positivt omfang | 0 | + | ++ |
| | Intet omfang | 0 | 0 | 0 |
| | Lite, negativt omfang | 0 | ÷ | ÷÷ |
| | Middels negativt omfang | ÷ | ÷÷ | ÷÷÷ |
| | Stort negativt omfang | ÷÷ | ÷÷÷ | ÷÷÷÷ |



Foreløpig vurdering av virkninger



Foreløpig vurdering

Om vurderingene i delrapporten

I det følgende presenteres våre foreløpige funn og identifiserte virkninger. I tråd med mandatet for utredningen, vil det ikke i delrapporten konkluderes om konkrete tiltak eller gis anbefalinger. I hovedrapporten, som vil ferdigstilles innen 1. september, vil våre endelige konklusjoner og anbefalinger fremgå.

En rekke av virkningene vil være felles for de ulike alternativene. Viktige drivere av for eksempel økonomisk utvikling og hestepopulasjon er uavhengige av valgt alternativ. Det sentrale i vår utredning er følgelig å belyse hvilke isolerte virkninger som kan forventes ved å foreta endringer i banestrukturen. Dette reflekteres i de foreløpige vurderingene.



Foreløpig vurdering av alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur

Økonomiske virkninger

Våre foreløpige analyser tyder på at det i alternativ 0+ kan forventes betydelige positive netto virkninger sammenlignet med dagens situasjon. Ved å utnytte dagens banestruktur bedre, som innebærer å skape alternative inntektskilder, sørge for bedre utnyttelse av kapital, kapasitet og arealer samt eventuelt å effektivisere driften, kan det forventes reduksjoner i **netto driftskostnader ved banene**. Videre kan en utrede muligheten for å selge eiendom og infrastruktur som ikke er strengt nødvendig for å opprettholde sportslig aktivitet og som ikke utnyttes optimalt i dagens organisering. Dette vil kunne gi gevinster i form av **netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendom og infrastruktur**.

Andre virkninger for travsporten

Virkninger knyttet til **transport og logistikk for deltakere i travsporten** og **fyllingsgrad og attraktivitet i løpene** forventes å være begrensede i dette alternativet ettersom det ikke vil bli foretatt endringer i banestruktur eller travaktivitet på hver bane. Det forventes heller ingen endringer i deltakelse for amatører og profesjonelle og dermed **grunnlaget for bredde og elitesatsing**. Ved å utnytte travbanene bedre vil det imidlertid være mulig å foreta investeringer og oppgraderinger ved baner. Dette kan gi en positiv virkning på **publikumsinteresse**.



Foreløpig vurdering av alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner

Økonomiske virkninger

I alternativ 1, der en foretar justeringer i aktivitetsnivået på banene, kan det forventes besparelser i **netto driftskostnader ved banene**. Deler av disse besparelsene kan komme i tillegg til det som skapes i alternativ 0+ (der aktivitetsnivået holdes konstant) og kan komme av for eksempel at *i*) vinterstenging av enkelte baner gir lavere samlede driftskostnader og *ii*) sommerstenging av baner kan gi muligheter for annen aktivitet som kan skape nye inntektskilder. Fordi alternativet kun innebærer justeringer i aktivitetsnivået ved banene, vil det ikke oppstå noen ytterligere virkninger ved **netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendom og infrastruktur** (sammenlignet med alternativ 0+).

Andre virkninger for travsporten

Når det gjelder øvrige virkninger for travsporten, er det ikke opplagt hvordan alternativ 1 vil påvirke **transport og logistikk for deltakere i travsporten**. Hvorvidt samlet reisetid vil øke for trenere, kusker og hester, avhenger av hvilke baner som eventuelt får redusert aktivitet. Med sesongbaner kan det potensielt forventes noen gevinster knyttet til mulighetene for å skape **publikumsinteresse**. Mer målrettet satsing og utnyttelse av spesifikke fortrinn ved hver bane kan også trolig gi bedre **fyllingsgrad og attraktivitet i løpene**. For øvrig forventes det at virkningene på deltakelsen for amatører og **grunnlag for bredde** vil være begrenset, mens **grunnlaget for elitesatsing** vil kunne styrkes noe.



Foreløpig vurdering av alternativ 2 (1/2): Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

Økonomiske virkninger

Sammenlignet med alternativ 0+ og alternativ 1, vil det kunne forventes ytterligere økonomiske effekter i alternativ 2. Når det gjelder isolerte virkninger på **netto driftskostnader ved banene** begrenses effekten noe av at man også i alternativ 0+ og 1 vil foreta endringer som gir bedre kostnadseffektivitet. Likevel forventes det å være ytterligere driftskostnader som kan spares ved ren nedleggelse.

Virkingen i **netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendom og infrastruktur** avhenger av hvilken travbane som nedlegges og hva som er netto realiserbar verdi (salgsverdi fratrukket transaksjonskostnader). For Bjerke Travbane vil salgsverdien kunne være betydelig – også for selve løpsbanen isolert. Imidlertid vil verdien trolig være størst dersom det er mulig med omregulering til boligformål, og en slik reguleringsprosess vil ta tid og være beheftet med usikkerhet. For de øvrige banene vil den økonomiske virkingen ved nedleggelse være mer begrenset, særlig fordi salgsverdien ikke er like høy. Transaksjonskostnadene vil kunne være vesentlige for alle baner og avhenger av lokale reguleringsforhold. Videre vil det forventes at transaksjonskostnadene er høyere dersom nedleggelsen ikke skjer frivillig.

Når det gjelder realiserbar salgsverdi foreligger det ikke tilstrekkelig med informasjon til å kunne anslå dette presist per bane, og dette er noe DNT bør få bedre oversikt over før en eventuell beslutning tas. I det videre utredningsarbeidet vil vi innhente mer informasjon om heftelsene på den enkelte bane (begrensningene som gjelder ved salg og disponering), som vil beskrives i hovedrapporten.



Foreløpig vurdering av alternativ 2 (2/2): Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

Andre virkninger for travsporten

Nedleggelse og salg av en travbane vil kunne gi enkelte ytterligere virkninger for travsporten sammenlignet med alternativ 1 der aktiviteten kun nedskaleres. For enkelte deltakere vil det oppstå negative virkninger knyttet til **transport og logistikk**. Styrken på denne virkningen avhenger av hvilken bane som eventuelt nedlegges, ettersom økningen i reisetid varierer.

Det kan heller ikke utelukkes at det kan oppstå negative virkninger for fremtidig **publikumsinteresse** (særlig ved baner med beliggenhet i områder med stor befolkning). Dette kan igjen ha negativ virkning på muligheten for rekruttering av hesteeiere, som er sportens største utfordring. Når det gjelder **fyllingsgrad og attraktivitet i løpene** forventes i stor grad de samme effektene som i alternativ 1. Videre, avhengig av hvilke baner som legges ned, forventes det negative virkninger for deltakelsen for amatører og profesjonelle og følgelig **grunnlaget for bredde og elitesatsing**. Grunnlaget for elitesatsing er trolig mer eksponert for eventuell nedleggelse av Bjerke (2a), mens bredden i større grad påvirkes av hva som skjer med de andre banene (2b–2f).



Foreløpig vurdering av alternativ 3: Nedleggelse og salg av flere totalisatorbaner

Økonomiske virkninger

De økonomiske virkningene i alternativ 3 vil baseres på funnene i alternativ 2. Dersom nedleggelse av enkeltbaner gir forventede besparelser i **netto driftskostnader ved banene**, kan disse besparelsene realiseres også for flere. Det samme gjelder **netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendom og infrastruktur**, som også kan realiseres for flere baner.

Andre virkninger for travsporten

Ved nedleggelse av flere baner vil det forventes virkninger som ligner på virkningene i alternativ 2, men med potensielt kraftigere utslag. For eksempel vil **grunnlaget for bredde** kunne ytterligere svekkes dersom flere baner på Østlandet legges ned. Også eventuelle virkninger på **publikumsinteresse, transport og logistikk, fyllingsgrad og attraktivitet i løpene** og **grunnlag for elitesatsing** vil kunne forsterkes sammenlignet med alternativ 2. I en endelig vurdering av virkningene som oppstår i alternativ 3, må det tas hensyn til at aktiviteten og øvrige virkninger for én bane avhenger av hvilke andre baner som finnes.



Foreløpig samlet
vurdering og veien
videre



Foreløpig samlet vurdering og veien videre (1/2)

Alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur

Våre foreløpige analyser tyder på at de største positive virkningene i hovedsak kan forventes av tiltak som er uavhengig av endringer i banestruktur. I lys av utfordringsbildet i travsporten, særlig preget av færre hesteeiere og fallende inntekter, vil endringer i banestruktur forventes å ha begrenset effekt. Å legge ned eller selge en bane vil trolig ikke være en løsning på utfordringene. De mulige gevinstene ved å sørge for ytterligere utnyttelse av dagens totalisatorbaner, og dermed bedre økonomiske resultater for sporten samlet, vil trolig være langt større.

Alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner

Nedskalering og tilpasninger i aktivitetsnivået på tvers av banene kan forventes å ha positive virkninger. Flere informanter peker på at det vil kunne være betydelige fordeler, både på kostnadssiden og for aktiviteten i travsporten, dersom en foretar tilpasninger i aktivitetsnivået og for eksempel har rene sesongbaner. Mulige tiltak kan være å holde enkelte baner vinterstengt, som kan forventes å spare driftskostnader i forbindelse med løp. Eventuelt kan banene der det er mulig lønnsomt alternativ anvendelse på sommeren, holdes sommerstengt. Vurderinger av konkrete tiltak vil gis i sluttrapporten som leveres innen 1. september.



Foreløpig samlet vurdering og veien videre (2/2)

Alternativ 2: Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

De seks banene som utgjør delalternativene i alternativ 2 er svært forskjellige. Situasjonen og vurderingen av eventuelt salg av Bjerke Travbane skiller seg betydelig fra de andre delalternativene ettersom verdiene ved dette anlegget er langt større. Bedre utnyttelse av eiendommer, arealer og infrastruktur ved Bjerke vil kunne gi store økonomiske gevinster som muliggjør investeringer i sportens fremtid. Vår foreløpige vurdering er derfor at dersom Bjerke Travbane ikke skal selges, er det viktig at banen rendyrkes som en løpsbane slik at en kan skape best mulig utnyttelse av anlegget uten at det får negativ virkning på travsporten (alternativ 0+). Også dette vil kunne gi betydelige økonomiske gevinster ettersom store deler av eiendommene ikke er strengt nødvendige for å avholde travløp.

Når det gjelder eventuell nedleggelse eller salg av andre baner enn Bjerke, finner vi at dette under noen forutsetninger vil kunne gjennomføres med positive netto virkninger. Økningen i reisetid ved å legge ned en av de øvrige banene på Østlandet forventes å være begrenset, og de fleste deltakerne i travsporten reiser allerede til flere baner. Ved eventuelle negative virkninger for lokalt travmiljø og bredde i travsporten, kan en kompensere for dette både med eventuell kjøregodtgjørelse, tilskudd for å sørge for gode lokale treningsfasiliteter og så videre. Imidlertid, fordi den økonomiske oppsiden ved å legge ned mindre baner på Østlandet trolig er noe begrenset, særlig hvis en tar hensyn til transaksjonskostnadene, oppstår det en avveining mellom eventuelle negative virkninger på lokalt travmiljø og økonomiske virkninger. Endelige vurderinger knyttet til disse avveiningene vil gis i hovedrapporten.

Alternativ 3: Nedleggelse og salg av flere totalisatorbaner

En endelig vurdering av alternativ 3 vil avhenge av virkningene som oppstår i alternativ 2. Dersom analysen viser at det ved nedleggelse av flere baner kan være nyttevirkninger som overstiger kostnadene, bør alternativet vurderes. Konkrete vurderinger av en eventuell banestruktur i alternativ 3 vil gis i hovedrapporten.



oslo**economics**

www.osloeconomics.no