



Utredning av travbanestruktur i Norge

På oppdrag for Det Norske Travselvskap

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndigheter, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller for interesseorganisasjoner. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt basert på bransjeerfaring, fagkompetanse og et nettverk av samarbeidspartnere.

Evalueringer

Oslo Economics er medlem av Norsk evalueringsforening og tilbyr evalueringer av organiseringsformer, programmer, tilskuddsordninger, tiltak, aktiviteter og virkemidler. Vi har bred kompetanse og erfaring med å evaluere måloppnåelse, effektivitet (formålseffektivitet og kostnadseffektivitet) og organisasjonsmessige forhold.

Fra samfunnsøkonomiske analyser har vi omfattende erfaring med å identifisere og vurdere virkninger av ulike tiltak. Vi prissetter nyttevirkninger og kostnader, eller vurderer virkninger kvalitativt dersom prissetting ikke lar seg gjøre.

Utredning av travbanestrukturen i Norge/OE-rapport 2023-52

© Oslo Economics, 28. august 2023

Kontaktperson:

Ove Skaug Halsos / Partner

osh@osloeconomics.no, Tel. +47 415 21 059

Foto/illustrasjon: Det Norske Travelskap

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	4
1. Innledning	7
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Mandat	7
1.3 Informasjonsgrunnlag	7
1.4 Definisjoner	8
2. Dagens banestruktur	9
2.1 Totalisatorbanene i Norge	9
2.2 Tilknytning til Sverige	15
3. Utviklingen i travsporten og dagens utfordringer	17
3.1 Reduksjon i antall løpshester, trenere og primcæreiere	17
3.2 Kjennetegn ved dagens banestruktur	18
3.3 Økonomiske forhold i travsporten	27
4. Alternativer og virkninger	34
4.1 Beskrivelse av alternativer	34
4.2 Identifiserte virkninger	35
4.3 Metode for vurdering av virkninger	37
5. Vurdering av alternativer og konklusjon	38
5.1 Alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur	38
5.2 Alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner	38
5.3 Alternativ 2: Nedleggelse og salg av én totalisatorbane	40
5.4 Alternativ 3: Nedleggelse og salg av flere totalisatorbaner	42
5.5 Oppsummering og konklusjon	42
6. Referanser	44
Vedlegg A Spørreundersøkelse	45
Vedlegg B Intervjuguider	47
Vedlegg C Resultater fra spørreskjema til totalisatorbanene	48

Sammendrag og konklusjoner

Vår utredning av travbanestrukturen i Norge viser at flere tiltak kan forventes å ha positive virkninger og gi bedre muligheter for å kunne ivareta sportens interesser på lang sikt. Økonomien ved banene og i sporten generelt er ikke bærekraftig, og det er stort behov for tiltak som kan sørge for alternative inntektskilder og bedre utnyttelse av eiendommer og infrastruktur. Videre finner vi at det sannsynligvis er formålstjenlig å opp-/nedskalere aktiviteten ved enkeltbaner og vurdere vinter- eller sommerstenging. På den måten kan en bedre utnytte mulige fortrinn (både på kostnads- og inntektssiden) ved hver bane.

Vår analyse viser at avstanden mellom totalisatorbanene på Sør- og Østlandet er så liten at det er mulig å legge ned baner i dette området uten store konsekvenser for reisetid for deltakere i sporten. Det er per i dag stor usikkerhet om hvor stor salgsverdi som kan oppnås ved nedleggelse av enkeltbaner, hvor store transaksjonskostnader som vil oppstå ved en nedleggelse og hvordan gevinster skal fordeles. Det er derfor også vanskelig å konkludere sikkert på om det på kort sikt er formålstjenlig å legge ned enkeltbaner, og hvilke baner som eventuelt bør legges ned. Vår anbefaling er derfor at det ikke foretas noen beslutninger om nedleggelse eller salg før mer informasjon foreligger. Vi anbefaler imidlertid at det påbegynnes en prosess med selskapsgjennomganger og verdivurderinger av banene som kan være aktuelle for salg. For å stimulere til arbeid med å konsolidere travbaner på Sør- og Østlandet, bør det også legges en plan for hvordan travlag som frivillig går med på en nedleggelse av baner de har eierskap i kan kompenseres.

Bakgrunn

Det Norske Travelskap (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. På oppdrag for DNT har Oslo Economics gjennomført en utredning av dagens totalisatorbanestruktur. Prosjektet er gjennomført ved bruk av etablerte veiledere og rammeverk for utredninger.

Utvikling og trender i travsporten

De seneste 10 årene har det vært fallende interesse og redusert deltakelse i travsporten. Antall aktive hester, trener og primæreiere har siden 2011 falt med henholdsvis 38, 41 og 36 prosent. Vi finner at reduksjonen særlig rammer områdene med større avstand til banene. Den seneste tiårsperioden har deltakermassen blitt mer konsentrert rundt banene, og det er med andre ord ikke uten betydning hvor banene er plassert.

Dersom vi beregner kjøreavstand per bane, finner vi store variasjoner. De som kjører lengst er trenerne som benytter Biri, som i snitt kjører tre ganger så langt som trenerne som kjører kortest (til Forus). For øvrig finner vi at det er stor overlapp i løpsdeltakelse på tvers av banene på Østlandet, og nedleggelse av en bane på Østlandet vil ha liten påvirkning på trenernes reisevei. Dersom en bane på Østlandet legges ned, vil gjennomsnittlig reisetid øke med omkring 30–45 minutter – én vei. I en analyse av antall starter finner vi at hestene på Østlandet i større grad deltar i løp ved andre baner enn den som anses som hestens hjemmebane.

I en spørreundersøkelse, sendt ut til aktive trenere og eiere, finner vi tilsvarende funn. Hestene på Østlandet deltar i løp ved flere baner, og dersom løpstilbudet ved en bane på Østlandet faller bort blir løpsdeltakelsen derfor påvirket i mindre grad enn i andre landsdeler. I undersøkelsen kommer det også frem at Bjerke, Jarlsberg og baner i Sverige anses som gode alternativer dersom løpstilbudet ved en bane faller bort.

I tillegg til redusert deltakelse i sporten, har det vært en kraftig reduksjon i spillomsetningen de seneste 10 årene. Inflasjonsjustert har spillomsetningen falt med 2 milliarder kroner siden 2011. Nedgangen reflekteres også i omsetningen per spillavvikling. Vi finner ingen indikasjoner på at omsetning er baneavhengig og heller ikke at omsetningen er avhengig av ukedag. Derimot finner vi at omsetningen per spillavvikling er høyere blant banene

på Østlandet, som kan skyldes at hestepopulasjonen er større. Reisetidsanalysene bekrefter at hestene på Østlandet i større grad benytter de ulike banene, som kan skape større variasjon i hvilke hester som deltar i løpene, noe som igjen bidrar til jevnere og potensielt mer attraktive løp.

Alternativer

Basert på dokumentstudier, analyser av kvantitativ og kvalitativ informasjon samt arbeidsmøter med DNT og ressursgruppen for prosjektet, har vi identifisert fire alternativer som kan være aktuelle for å kunne løse utfordringene i travsporten. Dagens situasjon representerer nullalternativet og følgelig referansen som alternativene sammenlignes med.

Alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur

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. I alternativet forutsettes det at det ved travbanene undersøkes markedsmulighetene ved utleie, arrangementer og annen aktivitet som kan gi alternative inntektskilder. Videre antas det 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).

Alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner

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

Alternativ 2: Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

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 kun nedleggelse eller salg av følgende baner å være aktuelt:








- 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

I dette alternativet vil minst to totalisatorbaner nedlegges og eventuelt selges. I alternativ 3 benyttes samme avgrensning som i alternativ 2, og det er følgelig kun Bjerke Travbane, Biri Travbane, Momarken Travbane, Jarlsberg Travbane, Klosterskogen Travbane og Sørlandets Travpark som vurderes å være aktuelle for eventuell nedleggelse og salg.

Virkninger

I analysen av hvert alternativ har vi vurdert både nyttevirksomheter og kostnader, med andre ord både positive og negative konsekvenser som forventes for aktørene i travsporten. Identifiserte virkninger er vist i tabellen under.

	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

Konsistent med etablerte veiledere og metodeverk, vurderes styrken i hver virkning med bruk av en nidelte skala, henholdsvis meget stor negativ virkning (÷÷÷÷), stor negativ virkning (÷÷÷), middels negativ virkning (÷÷), liten negativ virkning (÷), ubetydelig/ingen virkning (0), liten positiv virkning (+), middels positiv virkning (++), stor positiv virkning (+++) og meget stor positiv virkning (+++). Hver virkning vurderes med utgangspunkt i en sammenligning med dagens situasjon (nullalternativet).

Samlet vurdering og anbefaling

Som vist i tabellen under, er vår vurdering at innføring av alternativ 0+ utvilsomt vil være bedre enn en videreføring av dagens situasjon. Videre finner vi at alternativ 1 trolig vil kunne være foretrukket fremfor alternativ 0+. Det synes i mindre grad å være opplagt om det i tillegg vil være hensiktsmessig å legge ned og selge en (alternativ 2) eller flere (alternativ 3) totalisatorbaner. Vår anbefaling er at det ikke foretas noen beslutninger om salg av enkeltbaner før mer informasjon foreligger.

For å kunne forbedre beslutningsgrunnlaget om hvilken bane som eventuelt bør nedlegges og selges, tatt i betraktning både realiserbare salgsverdier og kostnader/ulempes, anbefaler vi at det settes i gang en prosess med formål om mulig konsolidering av banestrukturen på Østlandet. I prosessen bør det foretas selskapsgjennomganger og verddivurderinger av aktuelle baner, inkludert eiendommer og arealer. Dersom det viser seg at de realiserbare salgsverdiene er betydelige og at kostnadene/ulempene ved gjennomføringen av en transaksjon er små, bør nedleggelse og salg av en eller flere baner vurderes.

Vurdering av virkninger, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ				
	0+	1	2a	2b-2f	3
Netto driftskostnader ved banene	+	+	++	+	++
Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur	+	+	+++	++	++++
Transport og logistikk for deltakere i travsporten	0	0	÷	÷	÷÷
Mulighet for å skape publikumsinteresse	+	+	÷	0	÷
Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene	0	+	+	+	+
Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten	0	0	0	÷	÷÷
Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten	0	+	÷	0	÷

1. Innledning

På oppdrag for Det Norske Travselskap (DNT) har Oslo Economics gjennomført en utredning av dagens travbanestruktur. 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 banestruktur. 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 kunne redusere driftskostnader og gi en mer effektiv drift.

1.1 Bakgrunn

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 i DNT for 2022 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.

1.2 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. Prosjektet er gjennomført i perioden januar–september 2023.

Konsistent med føringene i utredningsinstruksen, gir rapporten svar på følgende spørsmål:

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

1.3 Informasjonsgrunnlag

I utredningen har vi hentet datamateriale og informasjon fra en rekke kilder:

- Intervjuer med daglig leder/styret ved samtlige totalisatorbaner i Norge
- Medlems- og løpsdata fra Det Norske Travselskap
- Omsetningsdata fra Norsk Rikstoto og regnskapsdata fra totalisatorbanene
- Spørreundersøkelse («stated preference»)¹ til aktive trenere og eiere i travsporten
- Diskusjonsmøter med ressursgruppe
- Spørreskjema til totalisatorbanene

¹ En «stated preference»-undersøkelse resulterer i data om hva respondentene oppgir at er deres foretrukne valg. Dette er i kontrast til «revealed preference», som gir svar på hva individene faktisk velger. Medlems- og løpsdata fra DNT kan i vår sammenheng forstås som «revealed preference».

Intervjuer

I løpet av første kvartal 2023 gjennomførte vi intervjuer med daglig leder og/eller representanter fra styret ved samtlige totalisatorbaner, samt ett intervju med Norsk Rikstoto. I forkant av intervjuene ble det utarbeidet en intervjuguide med en spørsmålsliste som skulle dekket i samtalen. Spørsmålslisten ble oversendt i forkant av intervjuene slik at informantene kunne innhente relevant informasjon. Intervjuene ble gjennomført på en semi-strukturert måte. Dette innebærer at man lar samtalen flyte fritt, samtidig som man styrer samtalen gjennom spørsmålene i intervjuguiden. I Vedlegg B presenterer vi intervjuguiden benyttet i møter med ledere og/eller styret ved de ulike totalisatorbanene, etterfulgt av intervjuguiden benyttet i møte med Norsk Rikstoto.

Medlems- og løpsdata

Fra DNT har vi fått tilgang til medlems- og løpsdata. Medlemsdatasettet gir informasjon om registrerte hester og hestenes trenere og primæreiere/ansvarligghavende, herunder blant annet unike ID-nummer per hest/trener/eiere, postadresse for eier og trener, antall år de har vært registrert i DNTs systemer, alder, lissenser mv.

Løpsdatasettet gir informasjon om blant annet samtlige starter over tid, hvilke hester som deltok i løpene, samt dato, premier og så videre.

Omsetningsdata og regnskapsdata

Fra Det Norske Travselsskap har vi fått tilgang til omsetningsdata fra Norsk Rikstotos systemer. Datasettet gir informasjon om omsetning per spillavvikling. Per spillavvikling er det blant annet koblet på dato, bane og en unik løpsdags-ID. I tillegg har vi, basert på regnskapsdata, samlet inn informasjon om inntektsgrunnlaget ved respektive totalisatorbaner.

Spørreundersøkelse

Som en del av informasjonsinnhenting sendte vi videre ut en spørreundersøkelse til aktive trenere og eiere i travsporten («stated preference»). Undersøkelsen har gitt informasjon om trenernes/eiernes aktivitetsgrad, banedeltakelse, banepreferanser og endret aktivitet gitt at løpstilbudet endrer seg. Informasjon om respons og utvalg er presentert i kapittel 3.2. Undersøkelsen er presentert i Vedlegg A.

Arbeidsmøter og diskusjoner

Underveis i prosjektet har vi hatt møter med prosjektgruppen i Det Norske Travselsskap, samt en nedsatt ressursgruppe. I disse møtene har vi presentert foreløpig arbeid, etterfulgt av en diskusjon rundt funn og videre arbeid.

Informasjonsforespørsel

Mot slutten av prosjektet ble det sendt ut et spørreskjema om baneforhold til samtlige totalisatorbaner. Informasjonsforespørselen ble sendt til samme kontaktpersoner som i intervjuene tidligere i prosjektet. Spørreskjemaet ble sendt til daglig leder og/eller styreleder. Resultatene fra spørreskjemaet er oppsummert i Vedlegg C. Ledelsen ved Biri hadde ikke mulighet til å innhente relevant kunnskap for å svare på spørreskjemaet før sommeren 2023.

1.4 Definisjoner

- Aktive hester/trenere/eiere: Hester/trenere/eiere regnes som aktive dersom man har stilt deltatt på minst én start i løpet av det foregående året (2022)
- Vertikale spill: Spill som avgjøres med flere enn ett løp
- Horisontale spill: Spill som avgjøres med ett løp
- Banetilhørighet/tilknytning: Den banen som en hest og dens trenere/eier er formelt tilknyttet i DNTs datasystem. Dette trenger ikke være den banen som hestens trener/eiere bor nærmest.

2. Dagens banestruktur

Per 2023 er det ti travbaner i Norge, også kalt totalisatorbaner, henholdsvis Bergen Travpark, Biri Travbane, Bjerke Travbane, Forus Travbane, Harstad Travpark, Jarlsberg Travbane, Klosterskogen Travbane, Momarken Travbane, Sørlandets Travpark og Varig Orkla Arena. Samtlige landsdeler i Norge har i dag minst en travbane og mer enn 20 løpsdager i året.

2.1 Totalisatorbanene i Norge

I kartet i Figur 2-1 gir vi en oversikt over dagens banestruktur, nærmere bestemt hvilke baner som benyttes for totalisatorspill, når de ulike banene først ble åpnet, hvor lang løpsbanen ved de ulike anleggene er, samt hvor mange løpsdager som avholdes ved de ulike banene per 2023. Antall løpsdager for 2023 er hentet fra terminlisten til den norske travsporten (Det Norske Travsselskap, 2023).

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. Banen i Bodø regnes ikke som en egen totalisatorbane. Ved denne banen kjøres det fire totalisatorarrangementer i året. Det er driftsselskapet ved Harstad Travpark som er ansvarlig arrangør for løpene i Bodø. I det følgende gir vi en kort beskrivelse av de ulike banene.

Bergen Travpark

Bergen Travpark er plassert i bydel Åsane, omtrent 15 kilometer nordøst for Bergen sentrum. Banen er relativt landlig plassert i et spredt bebygget område med noe industri og næringsbygg. Banen er tilknyttet europavei 39. Det er selskapet Bergens Traverbane AS som eier totalisatorbanen og tilhørende fasiliteter, samt mesteparten av grunnen hvor banen ligger. Deler av treningsfasilitetene ved banen ligger på grunn som eies av Bergen kommune.

Jamfør terminlisten for 2023 skal det avholdes 38 løpsdager ved Bergen Travpark. Blant disse løpsdagene er det fire V75-arrangementer. Løpsdagene er spredt over hele året. De seneste 10 årene har antall løpsdager falt jevnt, fra 51 løpsdager i 2011.

Det er 14 aktive profesjonelle trenere og 100 aktive amatørtrainere med tilhørighet til travparken.² De aktive trenerne med tilhørighet til Bergen Travpark utgjør omtrent 8 % av landets aktive trenere, hvilket er et relativt gjennomsnittlig trenerantall blant landets totalisatorbaner.

Det er 296 hester med tilhørighet til Bergen Travpark. Antall hester med tilhørighet til travparken er noe lavere enn det gjennomsnittlige antallet blant totalisatorbanene.

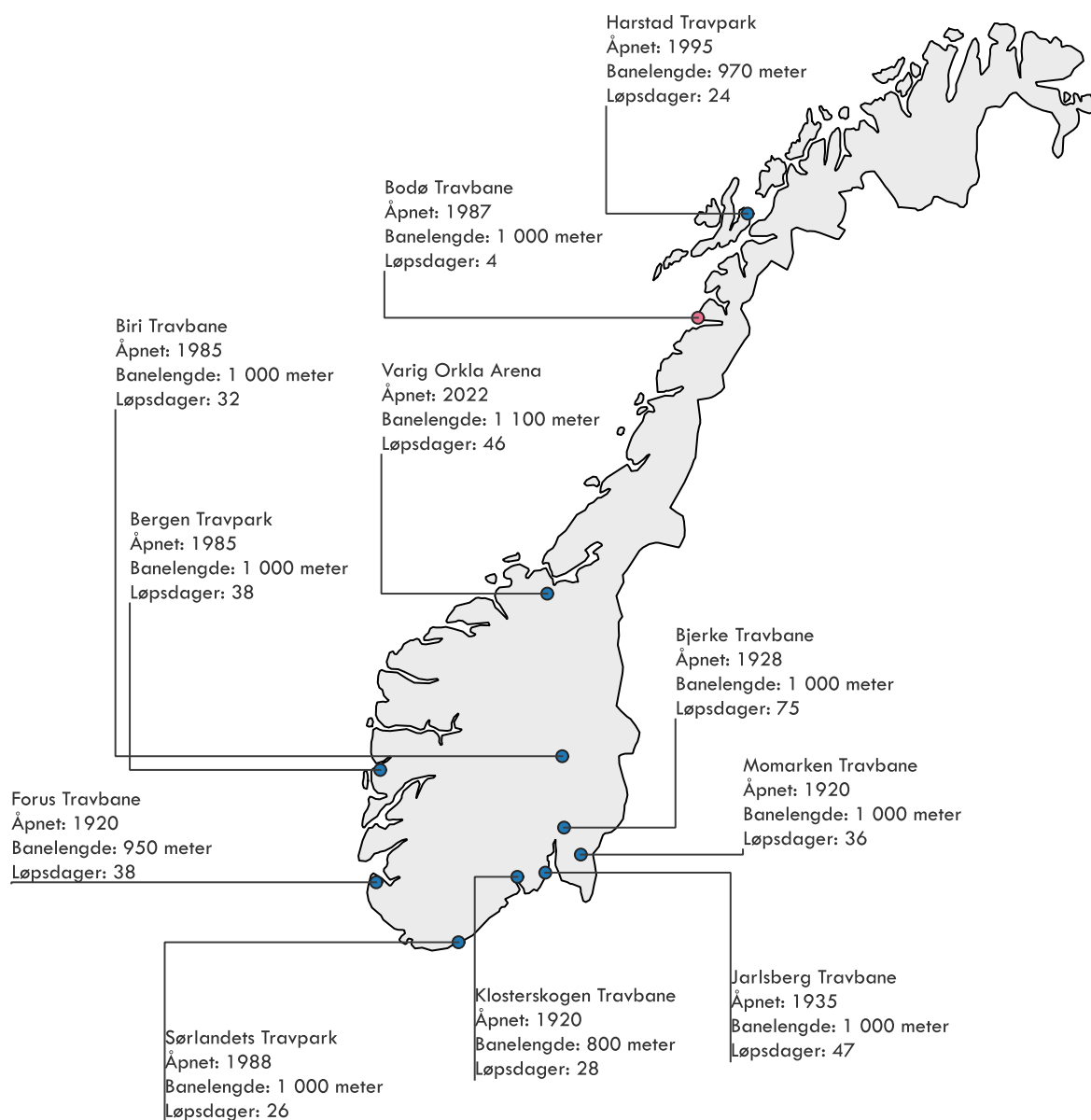
Travparken har Norges største treningscenter for travhest. Parken har også et utbygget tribuneområde og hesteinnhegning. Foruten travløp, kan travparken brukes til konferanser, selskaper, messer og konserter. Publikumsanlegget har innendørs sitteplass til 450 personer. Høyeste gjesteantall ble registrert i 2009, med 23 000 mennesker på konsert under Bergen Countryweekend. Parkens størrelse og tilgjengelighet gjør den særlig egnet som konsertarena. De seneste årene har den alternative bruken av travparken vært begrenset, særlig på grunn av arbeid med naturvern i Haukåsvassdraget nær travparken.³

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. Etter flere år med økonomiske utfordringer før emisjonen i 2019, har travparken pådratt seg et betydelig etterslep på vedlikehold.

² Aktive trenere i et gitt år er definert som trenere som har deltatt på minst én start i det foregående året.

³ I Haukåsvassdraget lever det en bestand av elvemuslinger som anses som utrydningstruet. Arbeidet med å verne elvemuslingene har lagt føringer på bruken av Bergen Travpark. Arbeidet med å verne om elvemuslingene i Haukåsvassdraget kan leses i rapporten Status for elvemusling i Haukåsvassdraget (Rådgivende Biologer, 2017).

Figur 2-1: Totalisatorbanene



Illustrasjon: Oslo Economics, Kilde: Det Norske Travelskap

Biri Travbane

Biri Travbane ligger på tettstedet Biri langs Mjøsa i Gjøvik kommune. Biri har omkring 1 600 innbyggere og ligger i nærheten av Gjøvik, Lillehammer og Hamar, henholdsvis 20, 25 og 30 kilometer fra de tre byene.

Jamfør terminlisten for 2023 skal det avholdes 32 løpsdager ved Biri Travbane. Blant disse løpsdagene er det fire V75-arrangementer. Løpene er jevnt fordelt i perioden mellom februar og desember, med en pause i januar. Sammenlignet med de andre totalisatorbanene har antallet løpsdager på Biri vært relativt stabilt de seneste drøyt ti årene.

Det er 24 aktive profesjonelle trenere og 163 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Biri Travbane. De aktive trenerne med tilhørighet til Biri utgjør omtrent 13 % av Norges aktive trenere, hvilket er over gjennomsnittlig trenerantall blant landets totalisatorbaner.

Det er 474 hester med tilhørighet til Biri Travbane. Hestepopulasjonen tilknyttet Biri er høyere enn gjennomsnittlig hestepopulasjon blant totalisatorbanene.

Travbanen gjester publikummere innendørs i travbanens restaurant, som har kapasitet til opptil 650 personer. Restauranten, og møterom på travbanen, kan leies ut til private arrangementer. Videre utleies arealer ved travbanen til motellet Biri Arena Overnatting, og betydelige inntekter genereres fra bobilparkering og døgnhvileplass for vogntog ved banen. Det har nylig blitt etablert pizzarestaurant med dartbaner som heleies av travbanen.

Travbanen er tilrettelagt for annen hesteaktivitet, og inneholder ridebane på indre bane. Nylig har det også blitt bygget flerbrukshall for en rekke idrettsgrener på utsiden av travbanen. Ridebanen og flerbrukshallen, samt pizzarestauranten, bidrar til at det er god aktivitet ved travbanen også utenom løpsdager.

Bjerke Travbane

Bjerke Travbane er riksarena for trav i Norge. Travbanen ligger i bydel Bjerke i Groruddalen, nordøst i Oslo. Området rundt travbanen er tett bebygget, og består i hovedsak av boligbebyggelse. Det er Bjerke Travbane Eiendom AS som eier totalisatorbanen med tilhørende fasiliteter, samt grunnen hvor banen befinner seg.

Terminlisten for 2023 inneholder 75 løpsdager, hvorav ti V75-arrangementer. Antallet løpsdager på Bjerke har blitt betydelig redusert de siste ti årene, fra et nivå på 118 løpsdager i 2011.

Det er 19 aktive profesjonelle trenere og 87 aktive amatørtrainere med tilhørighet til travbanen. De aktive trenerne med tilhørighet til Bjerke utgjør omtrent 8 % av landets aktive trenere, hvilket er cirka rundt snittet blant landets baner.

Det er 335 hester med tilhørighet til Bjerke Travbane. Dette er et relativt gjennomsnittlig antall hester sammenlignet med de øvrige totalisatorbanene.

De to største årlige begivenhetene på travbanen er Oslo Grand Prix, som avholdes den andre helgen i juni, og Klasseløpshelgen som arrangeres i september. På travløp er publikumskapasiteten omkring 4 000 personer, hvorav 1 200 plasser er innendørs i Norges største restaurant. Foruten restaurant og et stort publikumsområde, finnes det også dyrehospital, staller og hesteinnhegning ved travbanen. Det er i dag treningsanlegg ved banen, men disse vil forsvinne når planlagte utbyggingsprosjekt er realisert. Travbanens hovedeier, Bjerke Travbane Eiendom, eier og driver i tillegg et treningscenter for travhest på Maura i Nannestad kommune.

I tillegg til travløp, kan det arrangeres utstillinger, billøp og konserter ved Bjerke Travbane. Ved slike arrangementer kan kapasiteten økes utover det som er mulig ved travløp. I juli 2022 ble det gjennomført Rammstein-konsert på travbanen med cirka 60 000 publikummere. Gjennomføringen av konserten ble gjort av eventbyrået All Things Live. Travbanen mottok gode anmeldelser som lokale for konserten.

Bjerke Travbane Eiendom har gjennomført en nedskalering for å utnytte arealet mer effektivt. Det er ønskelig for selskapet å selge områder utover travbanen til boligutvikling. Det planlegges et nytt og mindre tribunebygg, som vil muliggjøre boligbygg nær løpsbanen. I tillegg er det vedtatt at stallene ved banen skal legges ned, slik at også dette området kan selges til boligutvikling.

Forus Travbane

Forus Travbane ligger på Forus i Stavanger kommune. Banen er plassert omtrent seks kilometer nord for Sandnes sentrum og omtrent 11 kilometer sør for Stavanger sentrum. Området rundt banen består i hovedsak av boliger og næringsbygg. Grunnen hvor totalisatorbanen befinner seg består av to deler, nærmere bestemt to bruksnummer. Den delen som omfatter mesteparten av totalisatorbanen, er eid av Rogaland Travelskap. Den andre delen er eid av Stavanger kommune. Rogaland Landbrukselskap har festeavtale på grunnen som eies av kommunen. Totalisatorbanen med tilhørende fasiliteter eies i hovedsak av Rogaland Travelskap AS. Parkeringsplass og to bygg i tilknytning til travaktiviteten eies av landbrukselskapet, men fremleies til Forus Trav AS.

I 2023 er det planlagt 38 løpsdager ved Forus Travbane, hvilket inkluderer fem V75-arrangementer. Løpsdagene er jevnt fordelt over året. Antallet løpsdager er noe redusert de siste 10 årene, fra et nivå på 46 løpsdager i 2011.

Det er 17 aktive profesjonelle trenere og 151 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Forus Travbane. Trenerne tilknyttet Forus gjør omtrent 12 % av Norges aktive trenere, som er høyere enn snittet.

Det er 369 hester med tilhørighet til Forus Travbane. Antall hester med tilhørighet til travparken er relativt gjennomsnittlig blant totalisatorbanene.

I perioden mellom 2020 og 2021 ble travbanen pusset opp for omkring 25 millioner kroner. Dette inkluderte oppgradering av tribunefasilitetene, og bygging av Rogalands største sportsbar med kapasitet til 550 gjester. Sportsbaren brukes ikke kun ved travløp, men også til andre arrangementer, og tiltrekker seg blant annet gjester fra næringslivet på Forus. Travbanen brukes også som konsertlokale, og har i de senere år blitt brukt som arena ved flere store konserter. I juni 2022 gjestet travbanen 45 000 publikummere under en Guns 'N' Roses-konsert. Gjennomføringen av konserter utføres av andre aktører, og travbanen får inntekter fra leie og restaurantomsetning. Travbanen får gode inntekter fra utleie av lokaler til næringsliv på området.

Det har i flere år vært diskutert om Forus Travbane skal flyttes. Styret ved travbanen har ønsket å flytte banen til en mer landlig lokasjon utenfor Stavanger kommune. Tomten hvor banen i dag ligger vil i så fall selges.

Harstad Travpark

Harstad Travpark er landlig plassert, omtrent syv kilometer vest for Harstad sentrum. Banen er landets nordligste totalisatorbane, og trenere og hester tilknyttet banen er spredt over et stort geografisk område. Totonor Eiendom AS eier både grunnen og totalisatorbanen, med tilhørende fasiliteter.

Det er ni aktive profesjonelle trenere og 97 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Harstad Travpark. De aktive trenerne med tilhørighet til travparken utgjør omtrent 7 prosent av Norges aktive trenere. Antall trenere ved travparken er under gjennomsnittet.

Blant totalisatorbanene er det Harstad Travpark som har lavest antall løpsdager. Travparken har ett årlig V75-arrangement. Terminlisten for 2023 inneholder 24 løpsdager for Harstad Travpark, som inkluderer et ansvar for å avholde fire løpsdager ved Bodø Travbane. Løpsdagene på Harstad er spredt blant alle årets måneder. Antall løpsdager har falt gradvis i løpet av de siste ti årene, fra et nivå på 31 løpsdager i 2012.

Det er 179 hester med tilhørighet til Harstad Travpark. Antall hester tilknyttet Harstad er lavere enn gjennomsnittet per totalisatorbane.

Deltakelsen på løp ved Harstad Travpark utgjøres i all hovedsak av lokale hester. Det har tidvis vært betydelig deltakelse fra Finland, men denne deltakelsen stoppet ved pandemiens utbrudd. Det er foreløpig lite som tyder på at den finske deltakelsen vil komme tilbake til nivået før pandemien.

I tilknytning til travbanen er det stallområder og treningsløyper som til dels går utenfor travparkens tomt. Harstad Travpark er egnet for leies ut til selskap, konferanser og sportslige aktiviteter, som for eksempel billøp. Den alternative bruken av travbanen har vært begrenset de seneste årene.

Løpsbanen gjennomgikk høsten 2014 en betydelig oppgradering, som inkluderte skifte av toppdekke og løfting av svingene. I februar 2022 ervervet DNT aksjer for 4 millioner kroner i Totonor Eiendom, som driver Harstad Travpark. DNT eier dermed 60 prosent av selskapets aksjer. Emisjonen ble gjennomført etter at Totonor etterspurte kapital for å sikre fortsatt drift av travparken og for å betjene selskapets langsiktige gjeld. Emisjonen har også muliggjort vedlikehold og investeringer ved banen, men det vurderes at det stadig er behov for investeringer ettersom etterslepet på vedlikehold har bygget seg opp over tid.

Jarlsberg Travbane

Jarlsberg Travbane ligger på Auli, omtrent to kilometer vest for Tønsberg sentrum, i Vestfold og Telemark fylke. Banen er landlig plassert i et område med spredt bebyggelse og mye jordbruk. Totalisatorbanen ligger på leid grunn, som eies av Jarlsberg Hovedgård.

Terminlisten for 2023 inneholder 47 løpsdager ved Jarlsberg Travbane, hvilket inkluderer fem V75-arrangementer. Løpsdagene er fordelt over hele året, og antall løpsdager har vært relativt stabilt de seneste ti årene. Den største årlige begivenheten på Jarlsberg Travbane er Jarlsberg Grand Prix, som holdes over tre dager hver juli.

Det er 22 aktive profesjonelle trenere og 104 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Jarlsberg. De aktive trenerne med tilhørighet til travbanen utgjør omtrent 9 % av landets aktive trenere. Antall trenere er omkring gjennomsnittlig antall per totalisatorbane.

Det er 552 hester med tilhørighet til travbanen. Antall hester tilknyttet Jarlsberg er høyere enn gjennomsnittet blant totalisatorbanene. Stallene ved travbanen har kapasitet på opptil 100 hester.

Det er gjennomført store kostnadsutt ved travbanen de seneste årene. På løpsdager tilbys sitteplasser i innendørs kafeteria, men publikumsanlegget anses som nedslitt og utdatert. Det er planlagt nedleggelse og ombygging av administrasjons- og kafeteriabbygg.

Siden 2016 har deler av tomten blitt utviklet og leid ut til næringsvirksomhet. Årlige leieinntekter er omkring 12 millioner kroner. Det er videre planlagt bygging av flere næringsbygg, som gjennom aktiv eiendomsforvaltning og næringsutvikling skal sikre gode og stabile leieinntekter.

Ledelsen ved Jarlsberg anser at mulighetene for alternativ anvendelse av travbanen, til for eksempel konserter og messer, er begrensede grunnet sterk konkurranse i området.

Klosterskogen Travbane

Klosterskogen travbane ligger sentralt i Skien. Foruten Sykehuset Telemark, består området rundt travbanen i hovedsak av boligbebyggelse. Grunnen hvor travbanen ligger, samt selve travbanen med tilhørende fasiliteter er i hovedsak eid av Klosterskogen Travbane AS. Øvrige deler av fasilitetene er eid av Telemark Toto AS.

Terminlisten for 2023 inneholder 28 løpsdager ved Klosterskogen Travbane, hvorav fire er V75-arrangementer. Løpsdagene ved Klosterskogen har blitt betydelig redusert de siste drøyt ti årene, fra et nivå på 42 løpsdager i 2011. Den største årlige begivenheten på Klosterskogen er Påsketravet, som arrangeres langfredag og påskeaften, og tiltrekker seg opptil 8 000 publikummere.

Det er 18 aktive profesjonelle trenere og 105 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Klosterskogen. Trenerne med tilhørighet til Klosterskogen utgjør omkring 9 % av samlet antall aktive trenere. Dette er omkring gjennomsnittet per totalisatorbane.

Det er 248 hester med tilhørighet til Klosterskogen Travbane. Dette er også omkring gjennomsnittet blant totalisatorbanene.

Klosterskogen skiller seg fra de øvrige totalisatorbanene ved at løpsbanen er 800 meter lang, mens de øvrige arenaene har løpsbaner på omkring 1000 meter. Det er ikke et treningsområde for hest ved travbanen, men Furuheim Treningssenter, som eies av travbanens eiere, er tilknyttet travbanen med en 3,5 kilometer lang hesteløype. Ved treningssenteret er det stallplass til cirka 50 hester.

Travbanen har sitteplasser innendørs og utendørs, med kapasitet til cirka 800 gjester i hvert område. Foruten travløp, er Klosterskogen tilrettelagt for arrangementer som konferanser, messer, konserter, sykkeløp og firmafester.

Styret ved Klosterskogen har vurdert å flytte travbanen til et område nær Geiteryggen flyplass, lenger fra Skien sentrum enn dagens lokasjon. Styret ønsker en moderne travbane for både løp og trening, som også kan brukes til arrangementer for næringslivet.

Momarken Travbane

Momarken Travbane er plassert i utkanten av byen Mysen i Indre Østfold kommune i Viken. Mysen har cirka 6 800 innbyggere, mens Mysen-regionen har rundt 12 000 innbyggere. Travbanen med tilhørende fasiliteter fordeler seg over fem gårds- og bruksnumre, men mesteparten av grunnen eies av Momarken Travbane AS. Øvrige deler av grunnen eies av Indre Østfold kommune og Østfold landbruksselskap. Momarken Travbane eier det meste av anlegget, men Østfold Landbruksselskap eier en del bygninger som står på deres tomt.

Terminlisten for 2023 inneholder 36 løpsdager ved Momarken Travbane, hvor fire dager er V75-arrangementer. Løpsdagene er spredt over alle årets måneder. Antallet løpsdager ved Momarken har blitt noe redusert de seneste drøyt ti årene.

Det er 21 aktive profesjonelle trenere og 117 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Momarken. De aktive trenerne med tilhørighet til travbanen utgjør omkring 10 % av landets aktive trenere, hvilket er omkring snittet blant totalisatorbanene.

Det er 399 hester med tilhørighet til Momarken. Hestepopulasjonen ved travbanen er noe høyere enn gjennomsnittet.

I tilknytning til travbanen finnes et moderne treningsanlegg for hest. Anlegget har stallkapasitet til cirka 250 hester. På travbanen er det en restaurant med utsikt til banen. Restauranten har kapasitet på opptil 550 gjester.

Restaurantområdet kan leies ut til konferansearrangementer. Det er også kontorlokaler til leie ved travbanen. Publikumsanlegget og restauranten anses som unødvendig stort og ressurskrevende.

Ledelsen ved Momarken ønsker å tilrettelegge for utvidet bruk av travbanen til konferanser, konserter og andre idrettsarrangementer, men dette gjennomføres kun i begrenset grad i dag. Momarken har lange tradisjoner med å arrangere Momarkedet, men dette ble sist gjennomført i 2012. Det har siden 2014 blitt arrangert Fesdager på Momarken med tivoli, boder og konserter over en langhelg. I 2022 skulle en stor bobilfestival blitt arrangert ved Momarken, men festivalen ble avlyst da hovedsponsoren trakk seg grunnet lave påmeldingstall. Ledelsen ved travbanen ser på muligheter for å utvikle eiendommen og tilrettelegge for utleie av områder som ikke brukes til hesteaktivitet.

Sørlandets Travpark

Sørlandets Travpark ligger omtrent 10 kilometer nordøst for Kristiansand, nært Kristiansand Dyrepark. Travparken er tilknyttet europavei 18. Området rundt parken er stort sett spredt bebygget. Grunnen hvor totalisatorbanen befinner seg er eid av Sørlandet Travpark AS og datterselskapet Travparken Eiendom AS. Det er Sørlandet Travpark AS som eier selve banen med tilhørende fasiliteter.

Terminlisten for 2023 inneholder 26 løpsdager for Sørlandets Travpark, hvorav fire løpsdager er V75-arrangementer. Løpsdagene er jevnt fordelt over året, med en pause i januar. Antallet løpsdager er noe redusert de siste ti årene. Sommertravet, som avholdes medio juli, anses som det årlige høydepunktet ved Sørlandets Travpark.

Det er ni aktive profesjonelle trenere og 89 aktive amatørtrainere med tilhørighet til travparken. Samlet antall trenere ved arenaen utgjør omkring 7% av samlet antall trenere. Dette er under gjennomsnittet blant totalisatorbanene.

Det er 246 hester med tilhørighet til travparken. Hestepopulasjonen tilknyttet travparken er under gjennomsnittet blant totalisatorbanene.

Travparken inneholder store messelokaler med kapasitet til å gjeste i underkant av 1000 besøkende. Messer kan også arrangeres utendørs på travbanen. De siste årene har en rekke messer blitt avholdt i travparkens lokaler, og i 2023 vil travparken for fjerde gang brukes som lokale for Anleggsmessa Sør. I tillegg til messelokaler, tilbys også møterom og konferanserom med inntil 270 plasser. Travparken kan også brukes som konsertarena.

Ledelsen ved travparken ønsker å leie ut hele administrasjonsbygget til næringsaktører. Administrasjonsbygget, som er på 6000 kvadratmeter, anses å være for stort for travparkens behov. Restauranten, som tidligere ble drevet av travparken, er nå leid ut til en ekstern aktør. Leieinntekter genereres også fra utleie av parkeringsplasser til Dyreparken.

Varig Orkla Arena

Varig Orkla Arena er plassert på Fannrem i Orkland kommune i Trøndelag, omtrent 45 kilometer fra Trondheim sentrum. Arenaen ble åpnet i juni 2022 og er den nyeste av Norges totalisatorbaner. Arenaen erstattet Leangen Travbane i Trondheim, som ble lagt ned i løpet av vinteren 2022. Det var rundt 2000 tilskuere på Varig Orkla Arena under åpningsløpet. Midt-Norge Travforbund eier både grunnen hvor totalisatorbanen befinner seg, samt totalisatorbanen med tilhørende fasiliteter.

I 2023 er det planlagt 46 løpsdager, hvorav fem er V75-arrangementer. Løpsdagene er jevnt fordelt over året. Antall løpsdager i 2023 er omtrent likt antall løpsdager per 2011 ved Leangen Travbane.

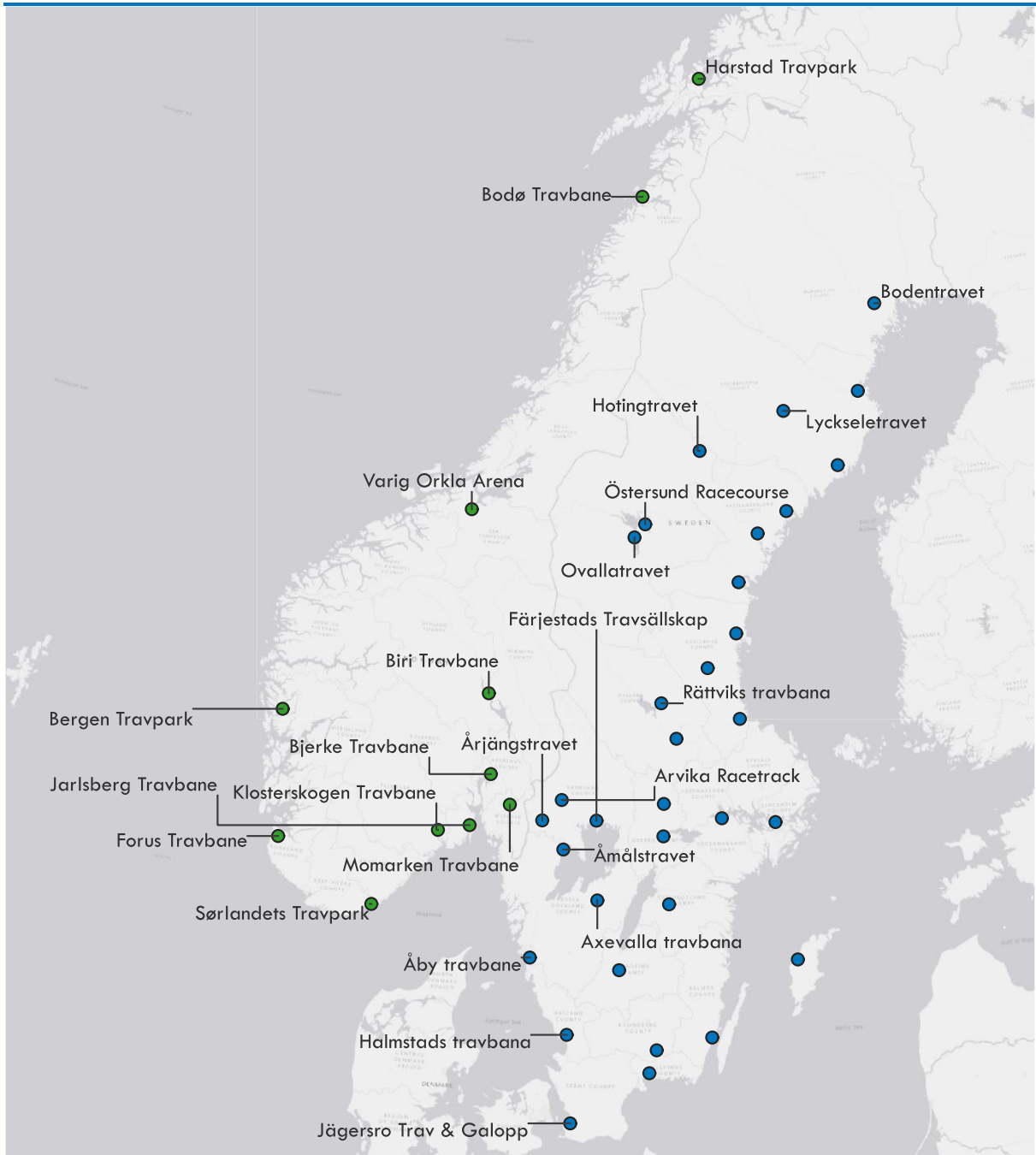
Det er 25 aktive profesjonelle trenere og 227 aktive amatørtrainere med tilhørighet til Varig Orkla Arena. Samlet utgjør disse trenerne 18% av Norges aktive trenere. Antall trenere med tilhørighet til Varig Orkla Arena er høyere enn gjennomsnittet.

Det er 488 hester med tilhørighet til Varig Orkla Arena og Leangen. Hesteantallet tilknyttet arenaen er også høyere enn gjennomsnittet.

Varig Orkla Arena har kostet nær 400 millioner kroner å utvikle. I tilknytning til banen er det treningsbaner og stallplasser, hvor det til daglig står opp mot 80 hester. Arenaens restaurant har i underkant av 500 tribuneplasser.

I tillegg til å kunne arrangere alle slags hestesportaktiviteter, kan arenaen også brukes til å arrangere messer, utstillinger, konferanser, konserter og andre sportsarrangementer. Til tross for at arenaen er godt tilrettelagt for slik aktivitet, har det foreløpig vært lite alternativ aktivitet ved arenaen. Likevel opplever banen at det er langt bedre muligheter for å leie ut lokaler og for å gjennomføre alternative arrangementer enn mulighetene var på de utdaterte lokalene på Leangen. Omkring en tredel av arenaens inntekter kommer fra alternative kilder, i hovedsak fra samarbeidsavtaler. Deler av disse inntektene kommer i form av sponsorinntekter for arenanavnet.

Figur 2-2: Travparker i Norge og Sverige



Kilde: Det Norske Travselskap (u.d.) & Svensk Travsport (2023)

2.2 Tilknytning til Sverige

I tillegg til de ti totalisatorbanene i Norge, er det flere totalisatorbaner i Sverige som er innenfor rekkevidde for norske deltakere. På samme måte er det flere svenske deltakere som har norske baner innenfor sin rekkevidde. I løpet av de siste ti årene har svenskene i større grad økt premiene i sine løp, i forhold til premiene ved løp på

norske baner. Dette har ført til økt strøm av norske deltakere til svenske løp, og redusert strøm av svenske deltakere til norske løp.

Det er omkring tre ganger så mange løpsbaner i Sverige sammenlignet med Norge. Derimot er det svenske baner i større grad sesongbasert. I kartet i Figur 2-2 har vi markert de ulike totalisatorbanene i Norge og Sverige. Svenske baner som ligger i kortere avstand til Norge er navngitt.

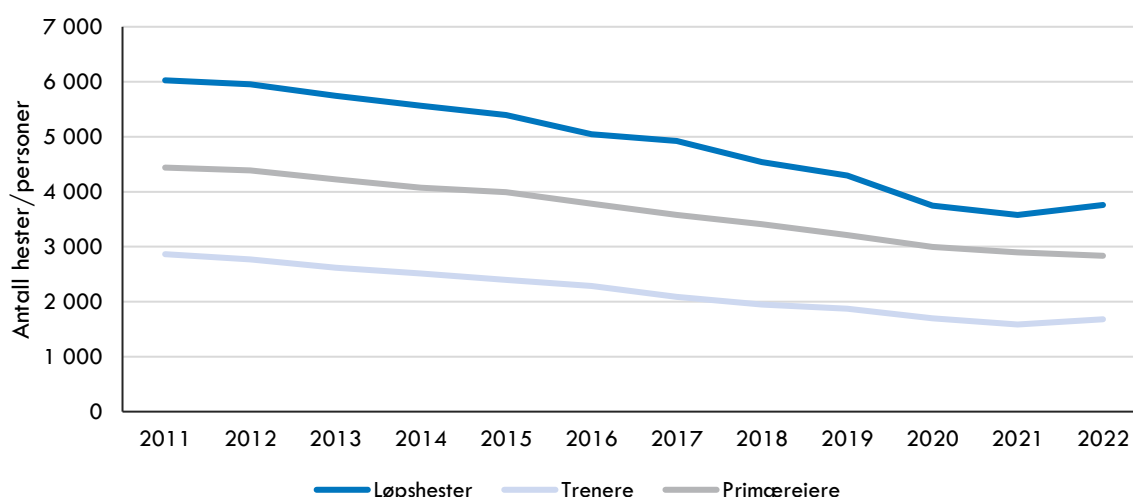
3. Utviklingen i travsporten og dagens utfordringer

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. Videre har inntektsgrunnlaget ved banene falt som følge av lavere omsetning i spill og følgelig i overføringer fra Norsk Rikstoto. Dette begrenser mulighetene til å foreta kritiske investeringer og satsinger for sportens fremtid.

3.1 Reduksjon i antall løpshester, trenere og primæreiere

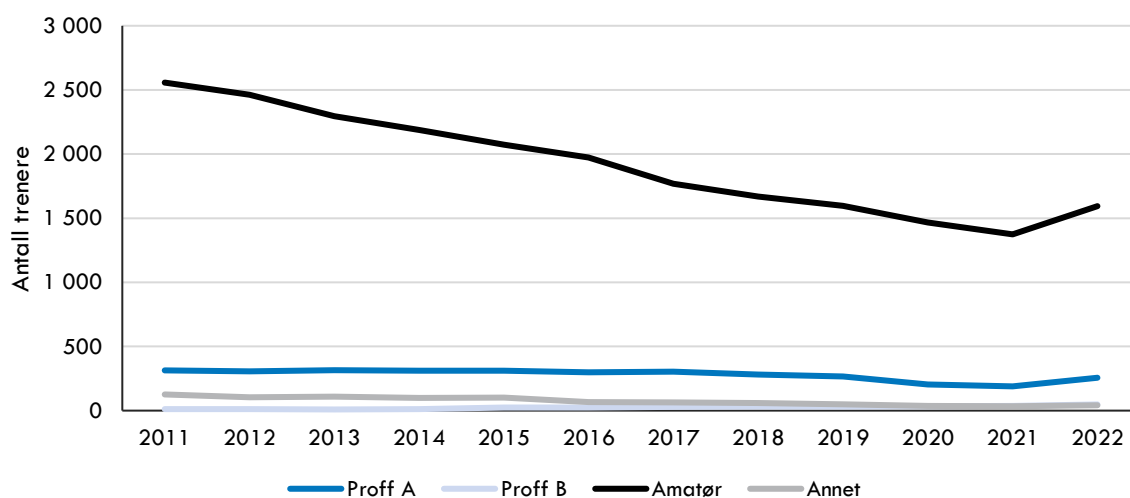
I Figur 3-1 presenteres antall aktive trenere og primæreiere, samt antall hester som har deltatt i løp i perioden mellom 2011 og 2022. De seneste 10 årene ble antall hester, trenere og primæreiere redusert med henholdsvis 38 prosent, 41 prosent og 36 prosent. I Figur 3-2 fremgår det at nedgangen blant trenerne særlig skyldes reduksjon i antall amatører.

Figur 3-1: Utvikling i antall aktive hester og deltakere



Kilde: Det Norske Travselskap, bearbejdet av Oslo Economics

Figur 3-2: Utvikling i antall aktive trenere, fordelt på trenerkategorier



Kilde: Det Norske Travselskap, bearbejdet av Oslo Economics

I kartene i Figur 3-3 viser vi bosted til aktive amatørtrainere per 2011 og 2022. Hvert punkt markerer et postnummer hvor det befinner seg én eller flere trenere, og fargen på punktet viser til antall trenere per postnummer. Det er noe spredning blant amatørerne, og 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 trenere på flere postnummer i Troms og Finnmark, Innlandet, Nordland, Trøndelag, Møre og Romsdal mv.

Kartene i Figur 3-4 gir en tilsvarende illustrasjon, men for trenere definert som profesjonelle. 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 sammenlignet med amatørtrainere.

Kartene over amatører og profesjonelle viser at det ikke er uten betydning hvor banene er plassert. Når antall proff- og amatørtrainere blir mindre, ser vi at reduksjonen i hovedsak skjer i områder som er lagt unna banen.

3.2 Kjennetegn ved dagens banestruktur

Det er mulig å analysere dagens banestruktur ved bruk av informasjon fra medlems- og løpsdatabasen fra Det Norske Travelskap. I tillegg har vi gjennomført en spørreundersøkelse blant deltakerne i travsporten («stated preference»). I det følgende presenterer vi først analyser basert på datasettet fra Det Norske Travelskap, etterfulgt av analyser basert på spørreundersøkelsen.

3.2.1 Data fra Det Norske Travelskap

Stor grad av overlapp i løpsdeltakelse ved banene på Østlandet

For landet som helhet kjørte trenerne (profesjonelle og amatører) i gjennomsnitt 100 kilometer én vei for å delta i løp i 2022. Analyser basert på datasettet over løpsdeltakelse fra Det Norske Travelskap 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 kjøreevstand har vi i Figur 3-5 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). I figuren kan vi se at det er overlapp av baner på Østlandet. Dette gjelder særlig Klosterskogen, Jarlsberg, Bjerke og Momarken.

Liten endring i kjøretid ved nedleggelse av en bane på Østlandet

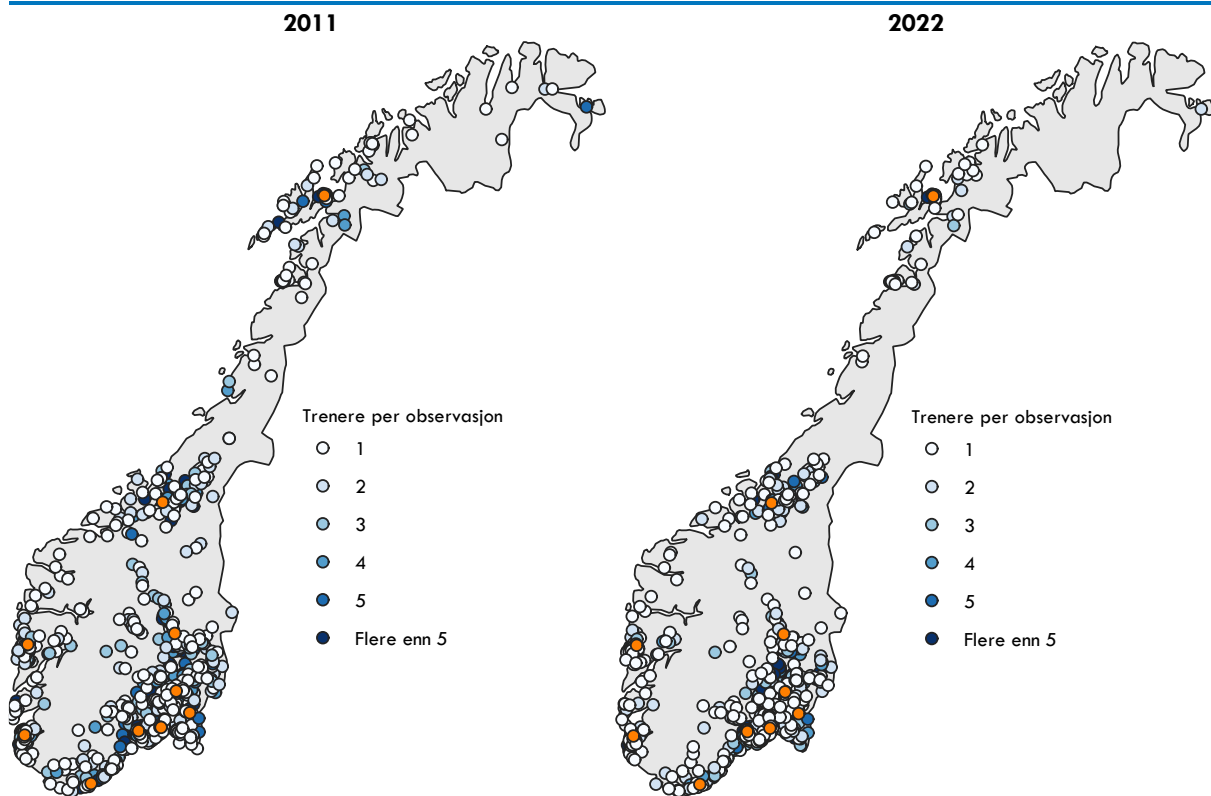
I Figur 3-6 fremstilles hvordan samlet gjennomsnittlig reisetid per trener (amatører og profesjonelle) vil endre seg dersom man legger ned en totalisatorbane, med særlig fokus på banene på Sør- og Østlandet. I analysen har vi knyttet hver aktive trener per 2022 til den banen som er lokalisert i kortest kjøreevstand 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 trenerne kjøre til nest nærmeste bane, som for noen vil være Klosterskogen, og for andre være for eksempel Bjerke.

Dersom Jarlsberg travbane legges ned, vil gjennomsnittlig reisetid for trenerne som hadde Jarlsberg som sin nærmeste bane, øke med 30 minutter – én vei. For trenerne som har Bjerke som sin nærmeste bane vil gjennomsnittlig reisetid øke med 36 minutter, dersom Bjerke legges ned. På tilsvarende måte vil reisetiden øke med omkring én time og 32 minutter for trenerne som har Sørlandets Travpark som sin nærmeste bane.

Økt gjennomsnittlig reisetid for Harstad Travpark ligger utenfor diagrammet, men økt gjennomsnittlig reisetid for trenerne som har denne banen som sine nærmeste er 13,2 timer.

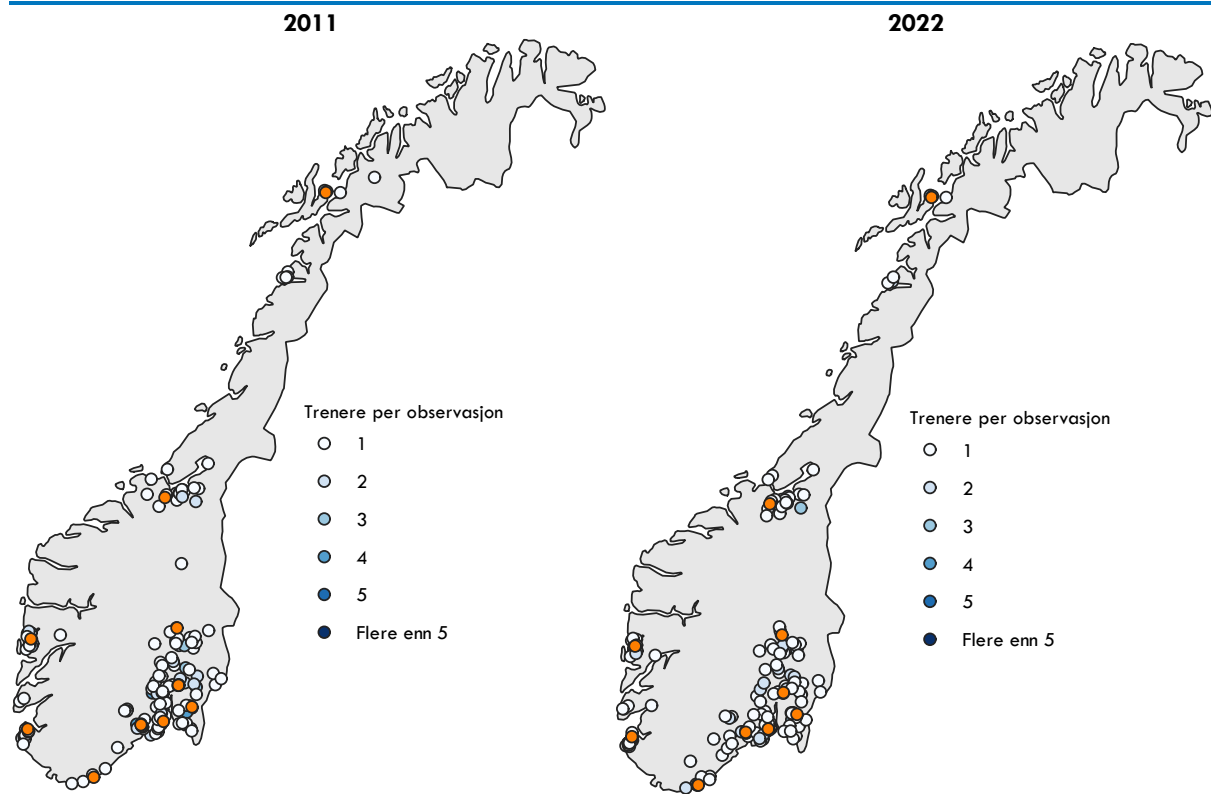
Figur 3-7 bygger videre på Figur 3-6, men her er gjennomsnittlig reisetid per trener multiplisert med antall dager trenerne faktisk har deltatt i løp ved den nærmeste banen (i 2022). Figuren er ment til å vise samlet økt reisetid, gitt at hver trener kjører maksimalt én gang fra sitt hjemsted til banen per løpsdag. Med andre ord viser figuren samlet endring i kjøretid, dersom de ulike banene legges ned.

Figur 3-3: Bosted til aktive amatørtrainere



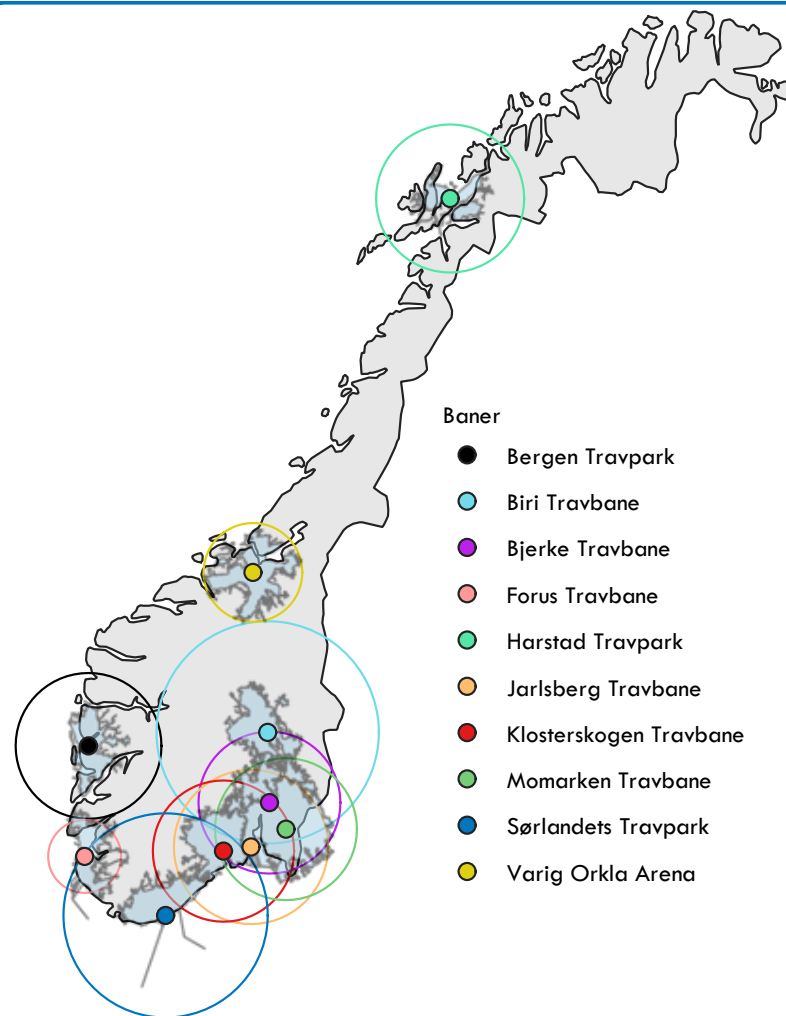
Kilde: Det Norske Travselskap. Illustrasjon: Oslo Economics

Figur 3-4: Bosted til aktive profesjonelle trenere



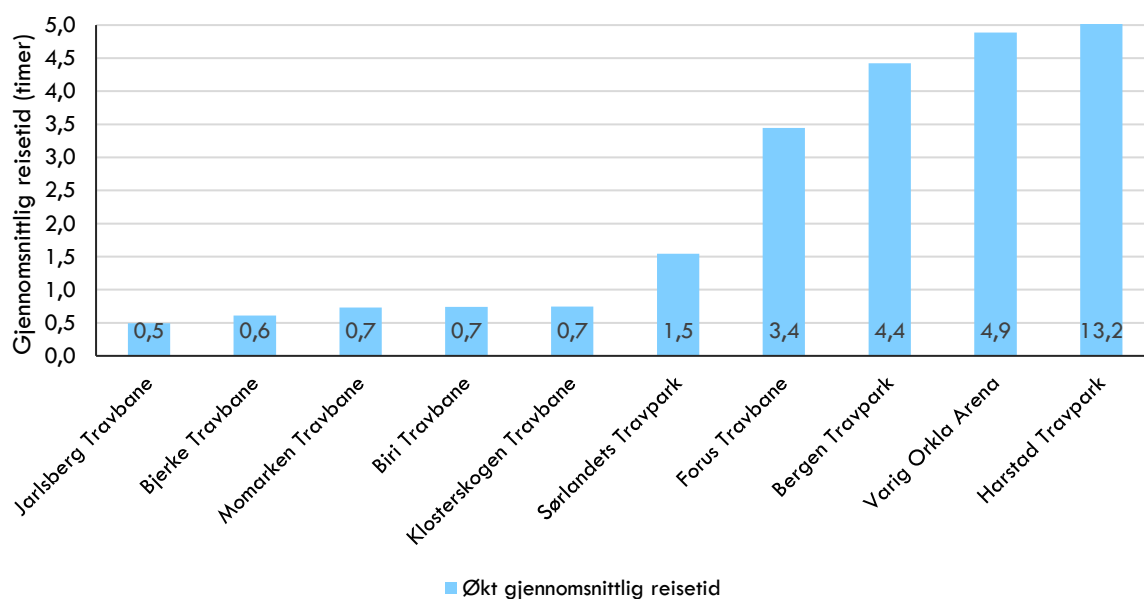
Kilde: Det Norske Travselskap, illustrasjon: Oslo Economics

Figur 3-5: Dekningsområde per totalisatorbane



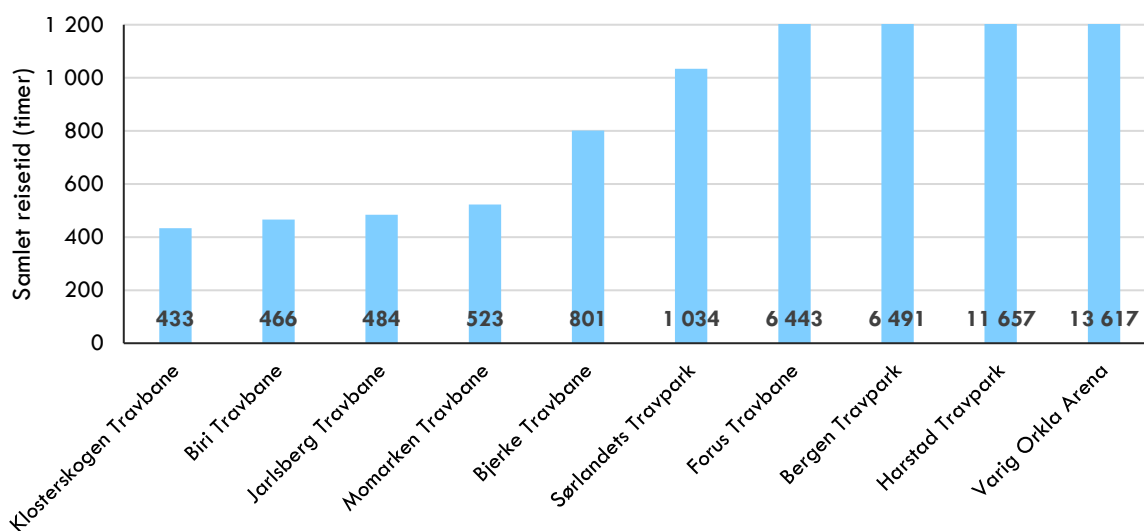
Kilde: Det Norske Travselkap, illustrasjon: Oslo Economics

Figur 3-6: Økt gjennomsnittlig reisetid ved nedleggelse



Kilde: Det Norske Travsselskap, Analyse: Oslo Economics, Merk: Gjennomsnittlig reisetid for Harstad er 13,2 timer, som ligger utenfor diagramområdet.

Figur 3-7: Økt samlet reisetid ved nedleggelse



Kilde: Det Norske Travsselskap, Analyse: Oslo Economics. Merk: Samlet reisetid for Forus, Bergen, Harstad og Varig Orkla er henholdsvis 6 443, 6 491, 11 657 og 13 617 timer. Disse verdiene ligger utenfor diagramområdet.

Det er 161 trenere som har Jarlsberg som sin nærmeste bane, og i 2022 deltok hver av disse trenerne på 6,1 løpsdager i snitt. Vi antar at dette gir 6,1 kjøreturer per trener i løpet av året. Totalt antall kjøreturer, for trenerne som har Jarlsberg som sin nærmeste bane, summerer seg til 984 (6,1 multiplisert med 161). Gjennomsnittlig økt kjøretid for disse trenerne, gitt at Jarlsberg legges ned, er beregnet til 0,49 timer (omtrent 30 minutter) – én vei per tur, jamfør Figur 3-6. Samlet økt reisevei for trenerne som har Jarlsberg som sin nærmeste bane, gitt at Jarlsberg legges ned, summerer seg derfor til 484 timer (0,49 multiplisert med 984) – én vei.

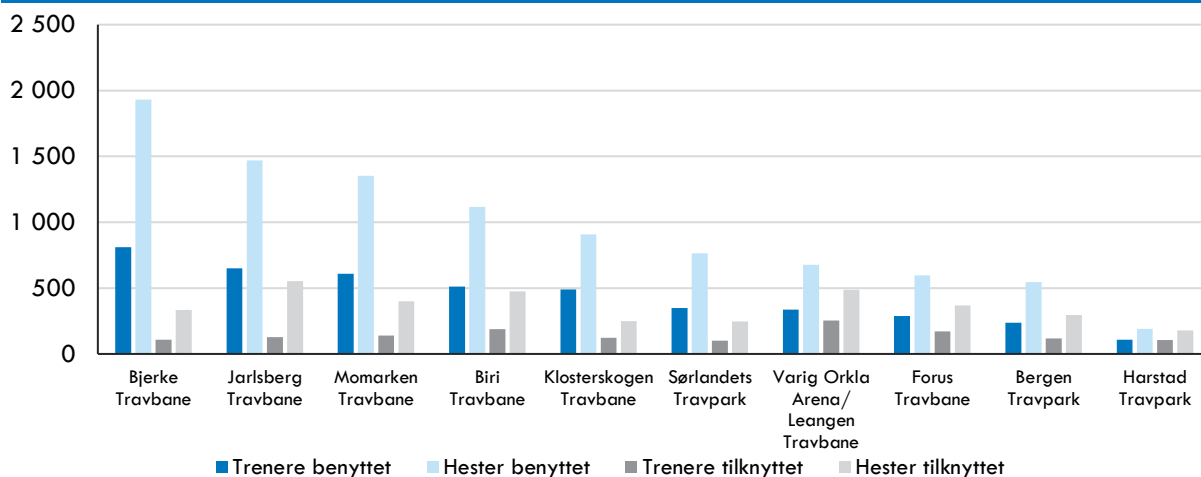
Dersom Bjerke legges ned vil den samlede reisetiden for trenere som har Bjerke som sin nærmeste bane, øke med 800 timer – én vei. For trenerne som har Sørlandets Travpark som sin nærmeste bane vil samlet reisetid øke med over 1 000 timer.

Forus, Bergen, Harstad og Varig Orkla Arena ligger utenfor diagrammet i Figur 3-7. Den samlede reisetiden, for trenerne som har disse banene som sine nærmeste, vil øke med henholdsvis 6 400, 6 500, 11 700, og 13 700 timer, gitt at de respektive banene legges ned.

Trenere på Østlandet benytter flere baner

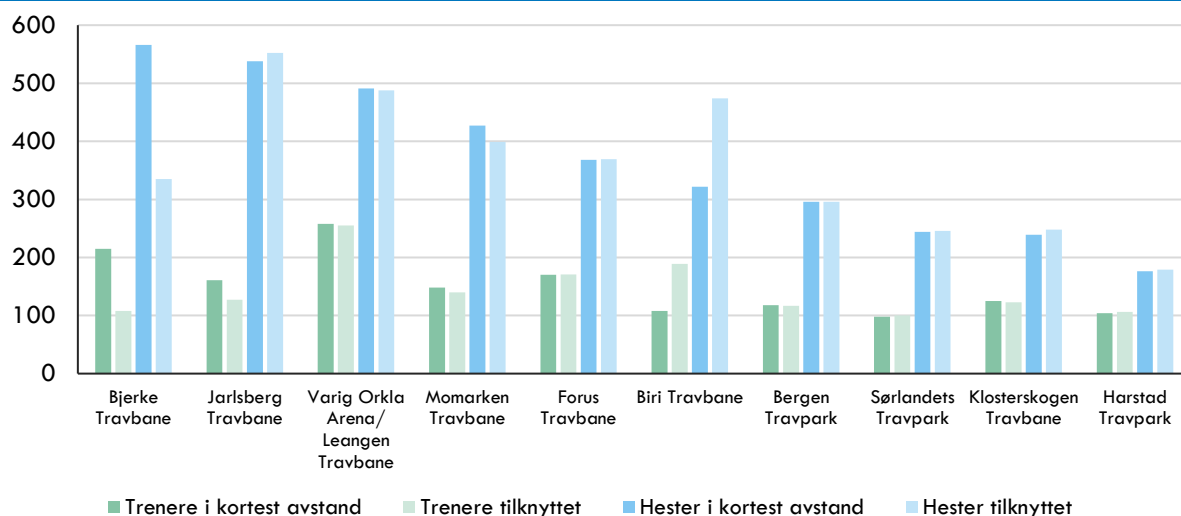
I Figur 3-8 presenterer vi antall aktive trenere og løpshester tilknyttet de ulike banene, samt antall unike trenere og løpshester som har deltatt på starter på de ulike banene i 2022.

Figur 3-8: Antall trenere/hester tilknyttet banene og antall trenere/hester som benytter banene



Kilde: Det Norske Travselvskap, bearbejdet av Oslo Economics

Figur 3-9: Antall trenere/hester i kortest avstand til banene og antall trenere/hester tilknyttet banene



Kilde: Det Norske Travselvskap, bearbejdet av Oslo Economics

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 i løp 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.

Det er usikkert hvorvidt en treners «hjemmebane» bør defineres som den formelt tilknyttede banen eller den banen som ligger i kortest avstand fra trenerens hjemsted. I Figur 3-9 sammenligner vi antall trenere (og trenerens hester) som er formelt tilknyttet de ulike banene, samt antall trenere (og trenerens hester) som ligger i kortest avstand fra de ulike banene.

Blant banene på Sør- og Østlandet er det særlig få aktive hester med trenere som har Klosterskogen og Sørlandets Travpark som sin nærmeste bane. For de to banene er det omkring 240 hester med trenere som har en av de to banene som sin nærmeste bane. Dette tilsvarer antall hester som er formelt tilknyttet de to banene. Det er også få aktive trenere som har Sørlandet og Biri som sine nærmeste baner, tilsvarende henholdsvis 98 og 108 per 2022. Antall trenere som har Biri som sin nærmeste bane er vesentlig lavere enn antall trenere som har Biri som sin formelt tilknyttede bane. Antall trenere som er formelt tilknyttet banen er 189.

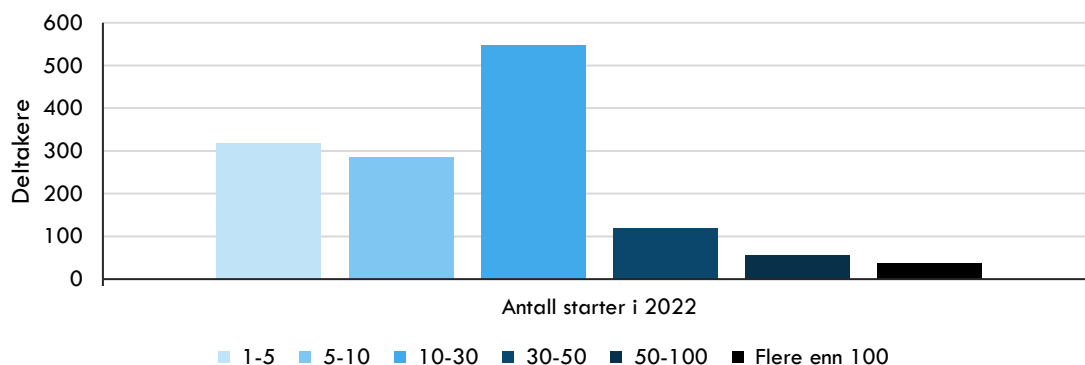
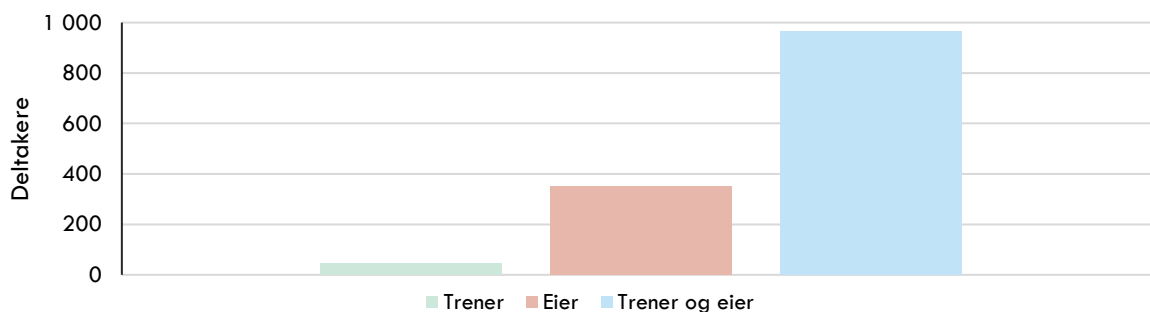
Forskjellen mellom de to målene for «hjemmebane» er størst for Bjerke, som vist i Figur 3-9. Antall aktive trenere per 2022 som har Bjerke som sin nærmeste bane er 215. Dette antallet er dobbelt så høyt som antall tilknyttede trenere. Trenerne som har Bjerke som sin nærmeste bane har 566 hester, mens trenerne som har Bjerke som sin formelt tilknyttede bane har 335 hester. Benyttes avstand som definisjon, vil Bjerke være den banen på Sør- og Østlandet som har flest aktive hester og trenere. På den annen side, hvis man legger til grunn formell banetilhørighet, slik den fremgår av Det Norske Travelskaps database, vil Jarlsberg være banen flest hester, og Biri vil være banen på Sør- og Østlandet med flest trenere.

3.2.2 Data fra spørreundersøkelse

Undersøkelsen ble sendt ut til 3664 personer. Dette inkluderte alle lisensinnehavere (gyldig/aktiv), og eiere av hest (ansvarligghavende) som har en type registrert aktivitet (prøveløp, mønstringsløp, totalistorløp etc.) i perioden mellom 2021 og februar 2023. Vi mottok svar fra 1529 trenere og eiere. I de følgende analysene 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 summerte seg til 1361 trenere og eiere. Utvalget er noe lavere enn antall svar, ettersom enkelte respondenter ikke hadde deltatt i løp i 2022 og enkelte ikke hadde bosted i Norge. Fullstendig versjon av undersøkelsen er presentert i **Feil! Fant ikke referansekilden..**

I Figur 3-10 viser vi hvordan utvalget fordelte seg blant trenere og eiere, samt hvor aktive deltakerne i utvalget er. De fleste deltakerne i utvalget er både trenere og eiere, og flesteparten (40 prosent av utvalget) trente og/eller eide hester som deltok på 10–30 starter i 2022.

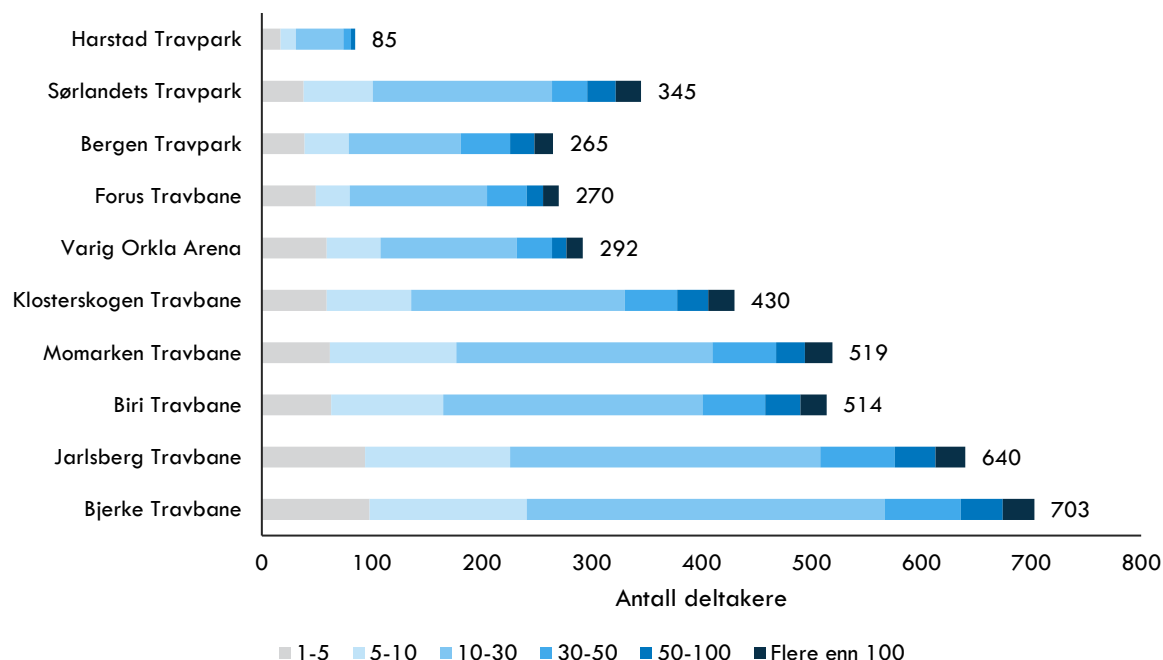
Figur 3-10: Utvalget fra spørreundersøkelsen



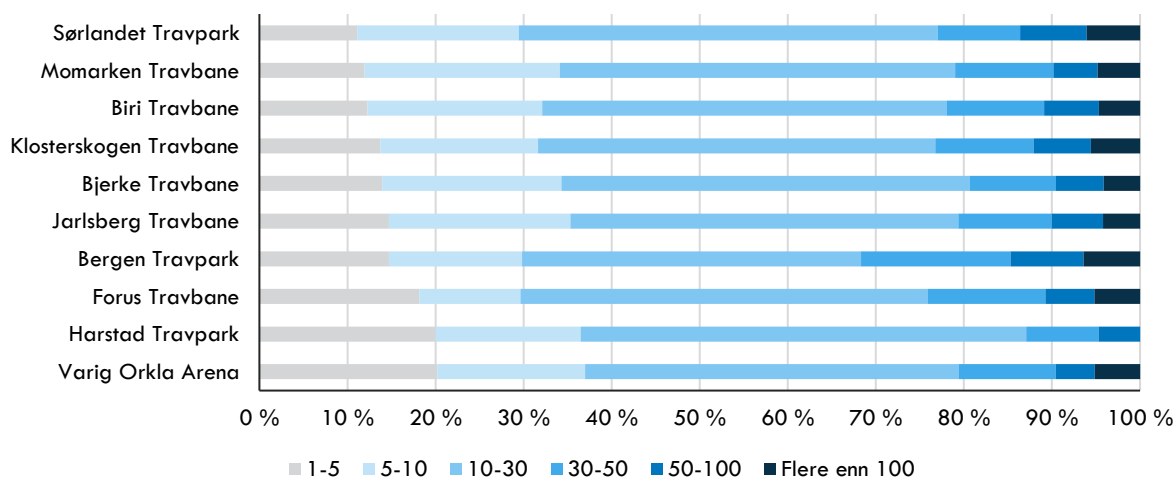
De fleste deltakerne har deltatt på minst én start på Bjerke

I Figur 3-11 er det fremstilt hvilke baner som benyttes av deltakerne i utvalget. Deltakerne er gruppert i aktivitetskategoriene.

Figur 3-11: Antall unike deltakere per bane



Figur 3-12: Fordeling av deltakere gruppert i aktivitetskategorier, per bane



I utvalget er det for eksempel 85 deltakere som har deltatt i minst ett løp ved Harstad Travpark i 2022. Blant deltakerne har 17 hatt 1–5 starter med sin hest/sine hester. Blant utvalget i undersøkelsen, på 1361 deltakere, har 703 deltatt i minst ett løp ved Bjerke i 2022. De fleste trenerne/eierne har hester som har hatt minst én start på Bjerke i løpet av 2022. De andre banene på Sør- og Østlandet benyttes også av et relativt større antall trenere/eiere. Dette henger sammen med innbyggertall og hestepopulasjon på Østlandet sammenlignet med andre steder i landet, samt antall løpsdager og løpsfordeling mellom banene.

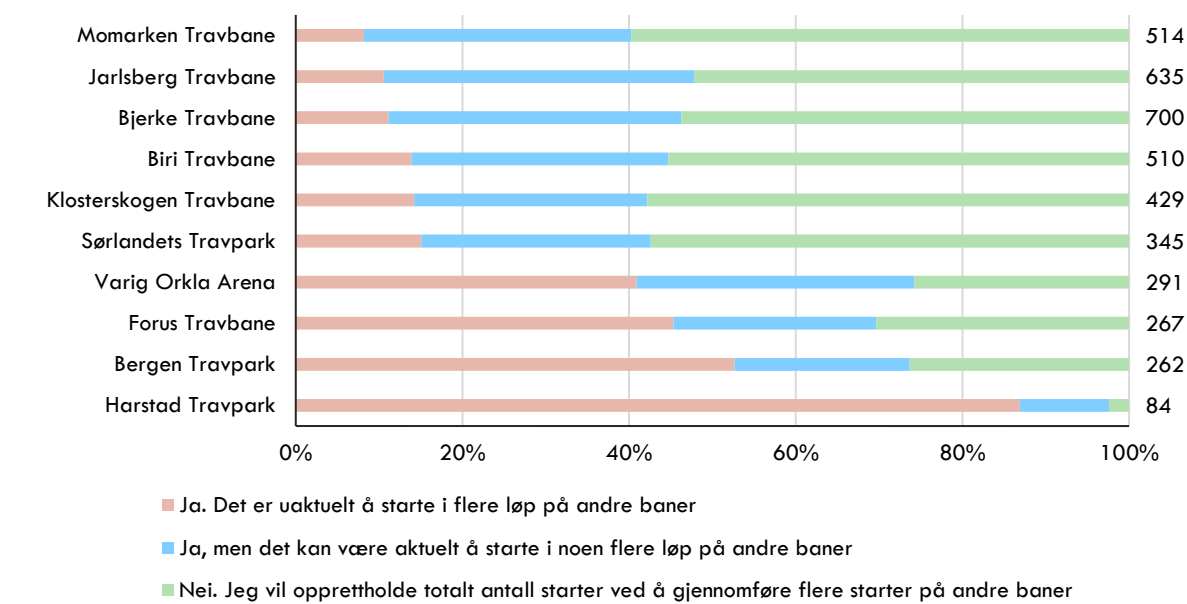
For å få tydelig frem de relative forskjellene mellom banene, har vi i Figur 3-12 presentert hvordan deltakere per aktivitetskategori fordeler seg blant banene. Figuren viser for eksempel at 11 prosent av deltakerne med

hester som har stilt til start ved Sørlandet er relativt lite aktive (1–5 starter i 2022). Ved Varig Orkla var denne andelen 20 prosent. 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 i flere løp.

Hester på Østlandet kan enklere starte på andre baner

I figuren nedenfor viser vi hva trenerne/eierne hadde besluttet angående sin løpsdeltakelse dersom løpstilbudet ved de ulike banene falt bort.

Figur 3-13: Eventuelle endringer i løpsdeltakelse gitt banenedleggelse



514 deltakere i undersøkelsen svarte på spørsmålet «Hva ville konsekvensene ha vært for din hest / dine hester dersom løpstilbudet ved Momarken Travbane faller bort? Vil totalt antall starter for din hest/dine hester reduseres?» Blant respondentene svarer 8 prosent at de hadde valgt å ikke gjennomføre løpene som opprinnelig ville vært gjennomført. 32 prosent ville gjennomført noen av løpene, og 60 prosent svarer at deres løpsdeltakelse vil være upåvirket av løpstilbudet ved Momarken.

Det kommer klart frem av figuren at den relative reduksjonen i løpsdeltakelse blant baner på Sør- og Østlandet vil være mindre sammenlignet med 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.

I Figur 3-14 viser vi hvor stor andel av startene som vanligvis ville blitt gjennomført ved de ulike banene som blir flyttet til andre baner, nærmere bestemt svar på spørsmålet «For din hest / dine hester, hvor stor andel av startene ved bane X vil gjennomføres på andre baner?» Svarene gjelder for deltakerne som ved forrige spørsmål svarte «Ja, men det kan være aktuelt å starte i noen flere løp på andre baner».

Figuren viser for eksempel at 163 trenere/eiere ved Momarken Travbane 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.

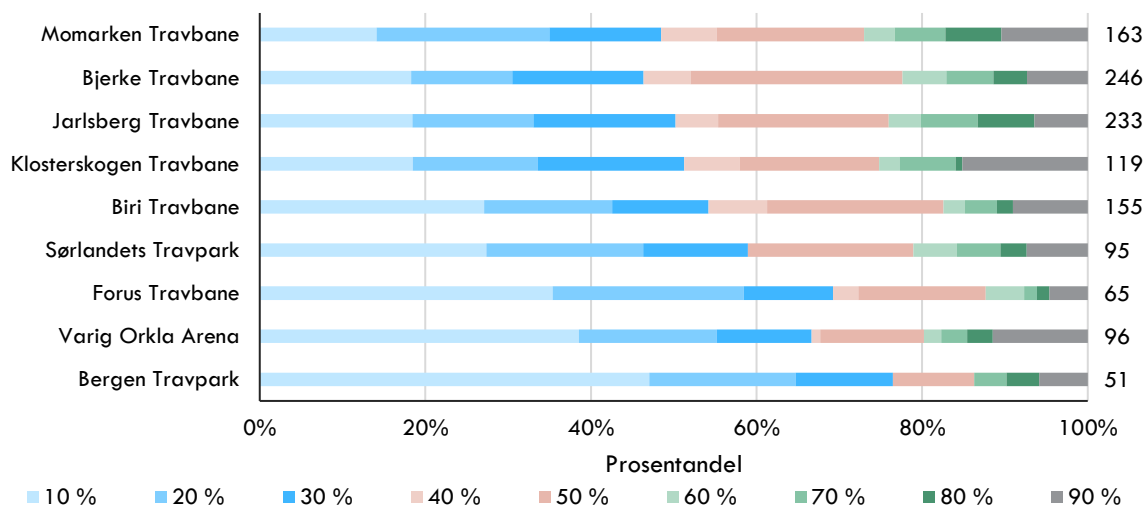
Også her kommer det klart frem at eiere og trenere som deltar på starter på Østlandet vil gjennomføre en større andel av startene ved andre baner, dersom løpstilbudet faller bort.

Bjerke og Jarlsberg er foretrukket som alternative baner

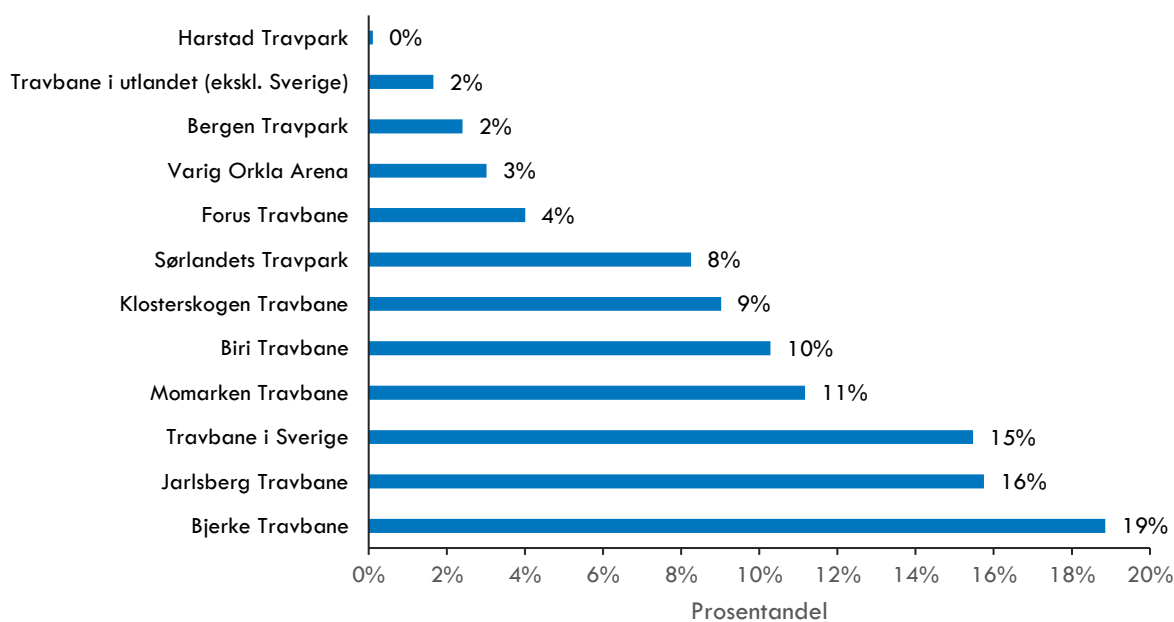
Flere trenere/eiere oppgir at de vil flytte hele eller deler av startene som ikke lenger kan gjennomføres. I Figur 3-14 er det fremstilt hvilke baner som trenere/eiere ønsker å benytte dersom starter må flyttes fra opprinnelig foretrukket bane.

Statistikken som fremgår av Figur 3-15 er vektet for hvor stor andel av løpene som skal overføres til andre baner, samt trenernes/eiernes aktivitetsgrad.⁴ 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.

Figur 3-14: Hvor stor andel av startene flyttes til andre baner?



Figur 3-15: Fordeling av starter fra nedlagte baner



⁴ Merk: Vi antar at trenere/eiere med over 100 starter per 2022 deltok på 186 starter, da dette er snittet for trenere med over 100 starter per 2022 (basert på datasett fra DNT).

3.3 Økonomiske forhold i travsporten

Betydelig variasjon i tilbudte spilltyper over tid

I Tabell 3-1 viser vi hvilke spilltyper som har vært tilgjengelig per år, de seneste drøyt 10 årene. Blå linjer indikerer horisontale spill (utfallet av spillet avgjøres i ett løp), mens grå linjer indikerer vertikale spill (utfallet av spillet avgjøres i flere løp). Celler uten farge indikerer at spillet ikke var tilbudt i det gitte året.

Tabell 3-1: Spilltyper hos Norsk Rikstoto

	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												

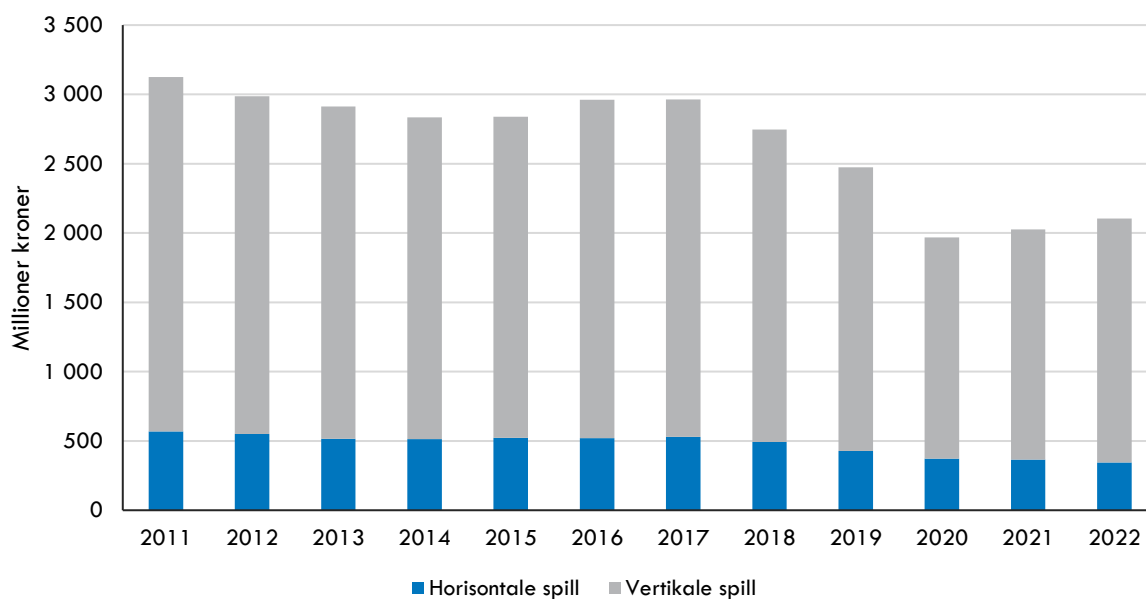
Kilde: Norsk Rikstoto, bearbeidet av Oslo Economics

Kraftig fall i spillomsetningen

I Figur 3-16 presenterer vi utvikling i spillomsetning i perioden mellom 2011 og 2022. I perioden har nominell spillomsetning falt med over én milliard kroner, noe som tilsvarer en nedgang på 33 prosent. Dersom vi inflasjonsjusterer tallene, summerer omsetningsfallet seg til 2 milliarder kroner (49 prosent).

Det er i hovedsak omsetningen fra vertikale spill som driver nedgangen i absolutte kroner, 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.

Figur 3-16: Utvikling i spillomsetning, fordelt på horisontale og vertikale spill



Kilde: Norsk Rikstoto, bearbejdet av Oslo Economics

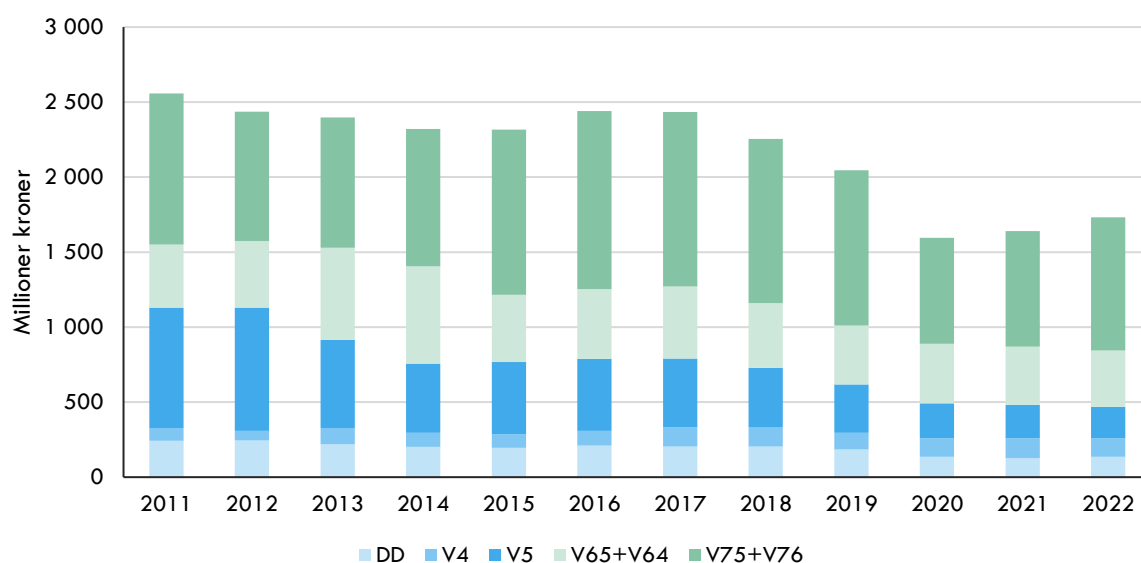
Det er særlig omsetningen av V5 som driver nedgangen

I Figur 3-17 fremstilles utviklingen i omsetningen av vertikale spill, fordelt på spilltypene. 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.⁵ Det prosentvise fallet var også størst for V5, etterfulgt av *Dagens Dobbel* (DD). Omsetningen fra de to spilltypene har siden 2011 falt henholdsvis med 74 og 43 prosent.

Blant de horisontale spillene har det vært større variasjon på tvers av spilltypene. 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, tilsvarende 25 millioner kroner i nominell verdi og 191 millioner kroner i reell verdi.

⁵ V5 inkluderer V5(B)

Figur 3-17: Utvikling i omsetning av vertikale spill, fordelt på spilltyper



Kilde: Norsk Riskstoto, bearbejdet av Oslo Economics

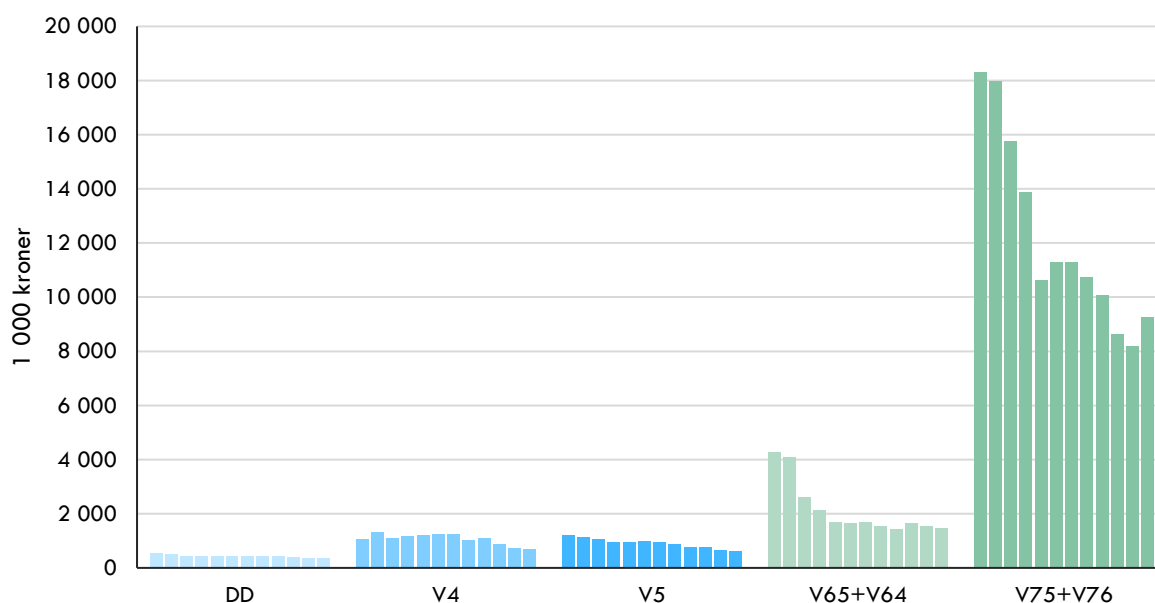
Kraftig fall i spillomsetning, også per spillavvikling

Noe av nedgangen i spillomsetningen skyldes reduksjon i antall løp, og der igjen reduksjon i antall spill som avvikles. I Figur 3-18 viser vi utviklingen i spillomsetning per avviklede spill, for de vertikale spillene, fra 2011 til 2022.

Den største absolute 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.

Den absolute reduksjonen i omsetningen i DD, V4 og V5* per avvikling er mindre betydelig, men det prosentvise fallet er på nivå med V75. Omsetningen fra de tre spilltypene har falt med henholdsvis 63, 65 og 47 prosent gjennom analyseperioden.

Figur 3-18: Utvikling i omsetning av vertikale spill, per spillavvikling

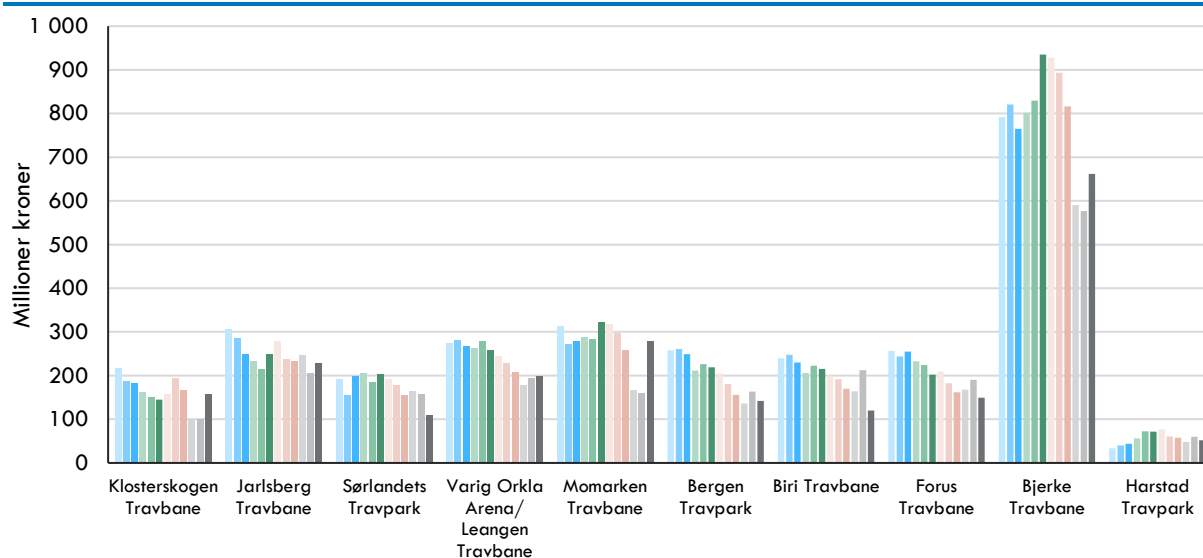


Kilde: Norsk Rikstoto, bearbejdet av Oslo Economics

Det samlede omsetningsfallet varierer blant banene

Figur 3-19 viser samlet spillomsetning per år og 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.

Figur 3-19: Utvikling i samlet spillomsetning per bane

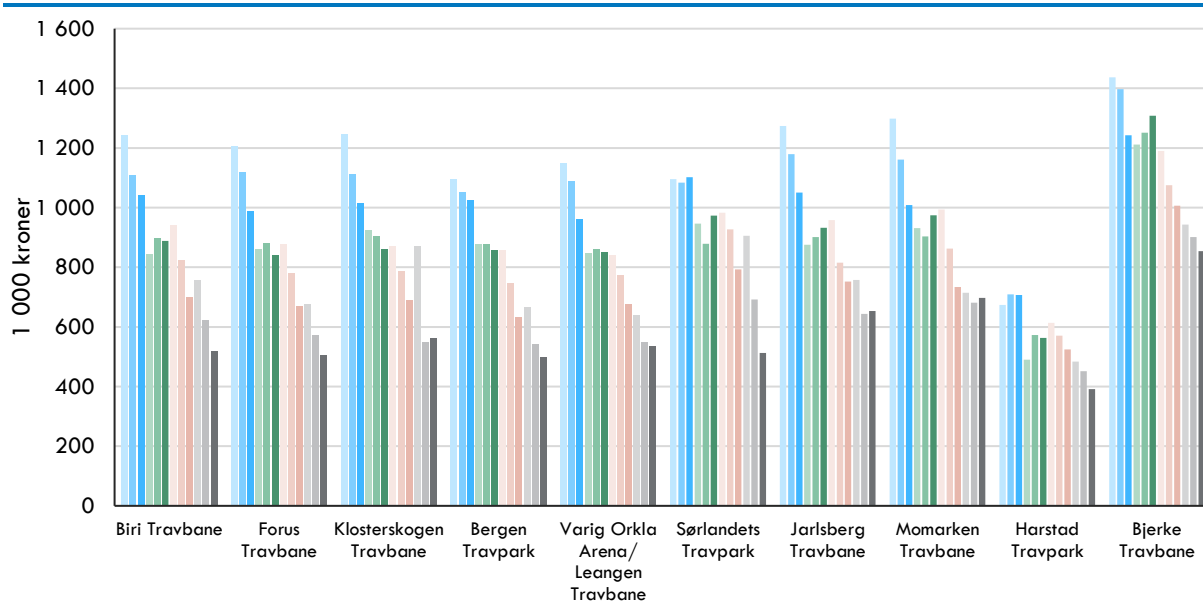


Kilde: Norsk Rikstoto, bearbeidet av Oslo Economics

Omsetning per V5-avvikling viser en tydelig negativ trend

I Figur 3-20 er det presentert 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 blitt redusert med henholdsvis 725 og 700 millioner kroner, noe som tilsvarer et fall på 58 prosent for hver av banene. Foruten Harstad Travpark er reduksjonen minst 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 derfor ikke nødvendigvis slik at omsetningsfallet kan knyttes til enkelte baner, men at det er en generell utvikling uavhengig av banespesifikke forhold.

Figur 3-20: Utvikling i omsetning per V5-avvikling per bane

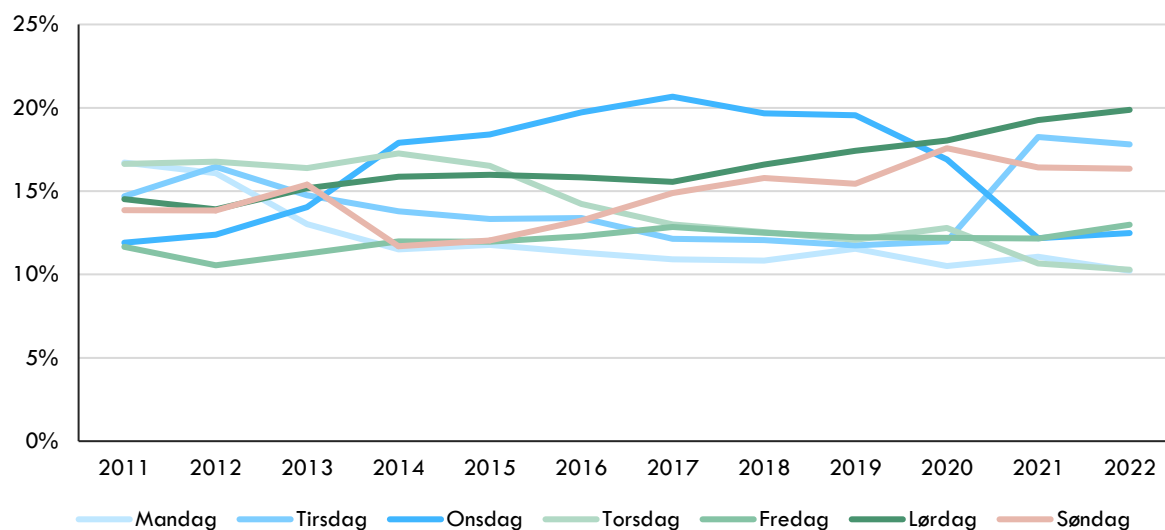


Kilde: Norsk Rikstoto, bearbeidet av Oslo Economics

Ikke klart at ukedag er en driver for omsetningen

I Figur 3-21 viser vi prosentvis fordeling blant ukedager, i spillomsetning per V5-avvikling. Fra figuren kan vi for eksempel se at det i 2017 var høyest omsetning per V5-avvikling på onsdager, mens lørdagen har vært 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 forhold, for eksempel sammensetning og attraktivitet i løpene.

Figur 3-21: Utvikling i omsetning per V5-avvikling per ukedag

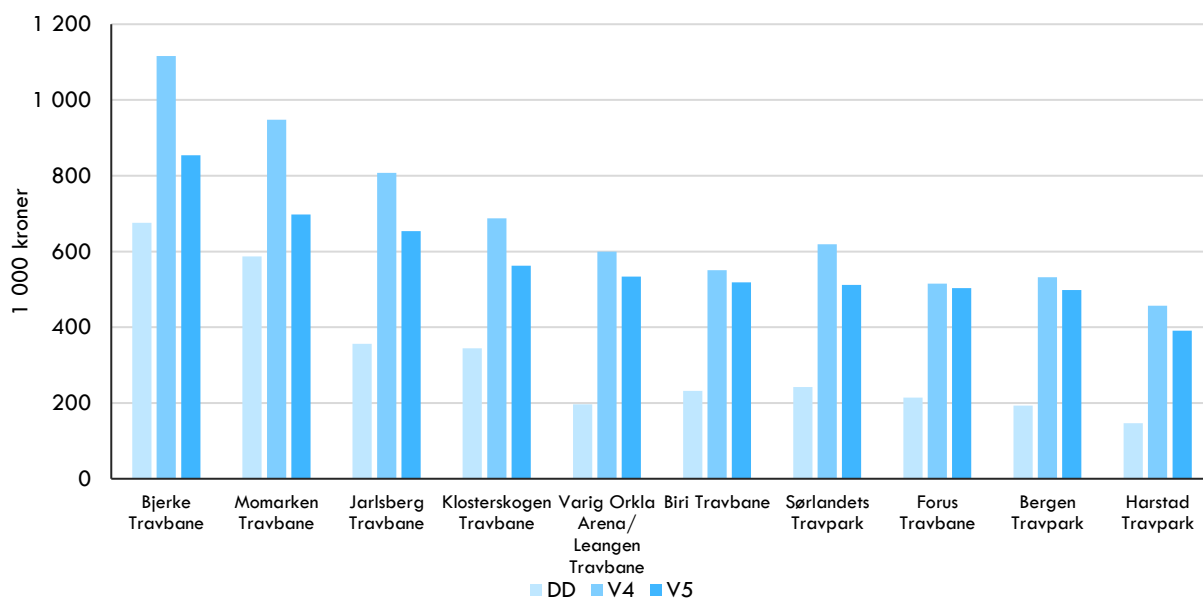


Kilde: Norsk Rikstoto, bearbejdet av Oslo Economics

Større hestemiljø kan være en driver for mer attraktive løp

I Figur 3-22 presenteres omsetningen per DD-, V4-, og V5-avvikling i 2022. Det kommer klart frem av figuren at omsetningen per spillavvikling er høyest ved Bjerke, og at omsetningen per spillavvikling er høyere blant banene på Østlandet, hvor også hestepopulasjonen er større. Reisetidsanalysene bekrefter at hestene på Østlandet i større grad benytter flere baner. Dette kan skape større variasjon i hvilke hester som deltar i løpene, noe som potensielt bidrar til jevnere løp, og der igjen mer attraktive løp for spillerne.

Figur 3-22: Omsetning per DD-, V4- og V5-avvikling, per bane



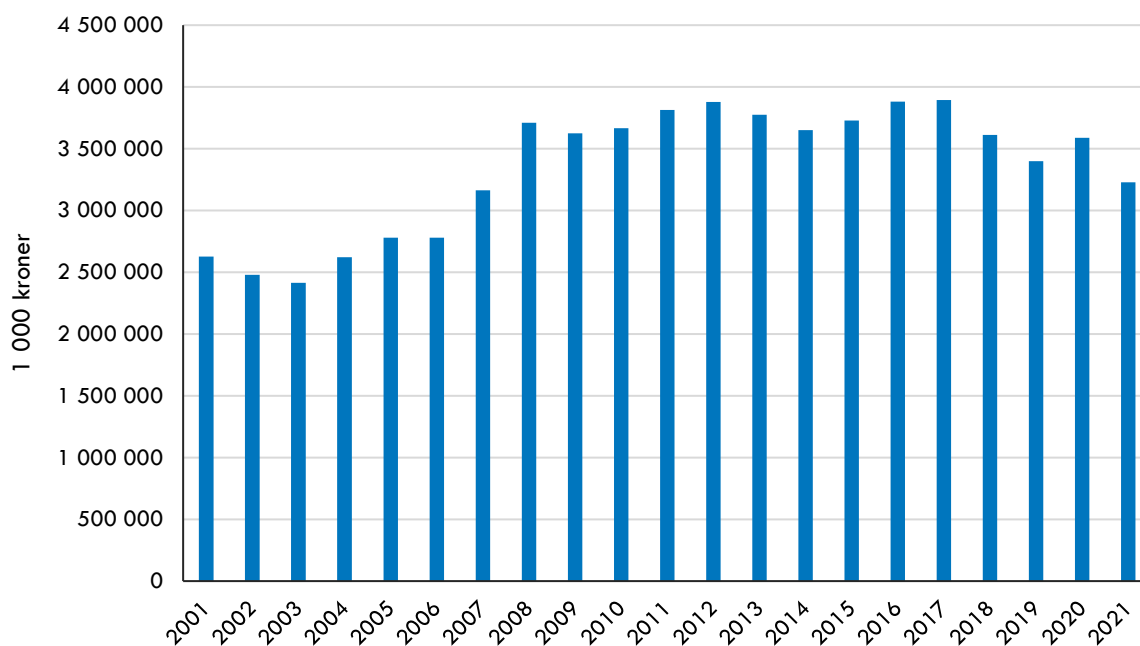
Kilde: Norsk Rikstoto, bearbejdet av Oslo Economics

Kraftig reduksjon i Norsk Rikstotos samlede omsetning og banenes inntektsgrunnlag

I Figur 3-23 viser vi utviklingen i Norsk Rikstotos samlede brutto 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 inntektsreduksjonen 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).

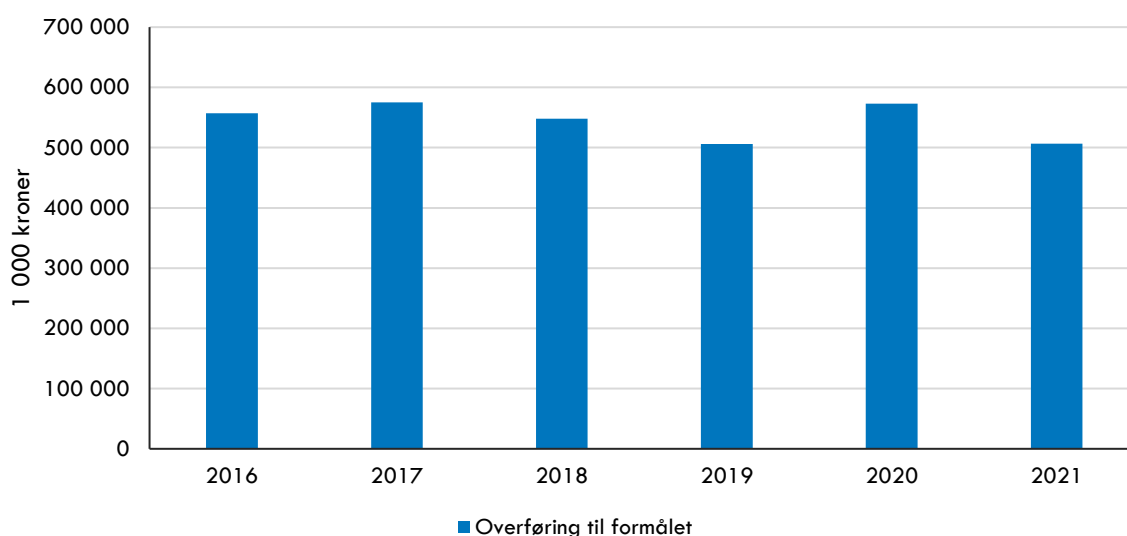
Ettersom brutto omsetning er målt før en trekker fra gevinster til spillerne, provisjoner til kommisjonærer og andre kostnader, vil ikke nødvendigvis dette omsetningstallet i seg selv gi et presist bilde av utviklingen i inntektsgrunnlaget i travsporten. Imidlertid fremgår det også i Rikstotos overføringer til formålet at det har vært en negativ utvikling de seneste årene, vist i Figur 3-24.

Figur 3-23: Brutto omsetning for Norsk Rikstoto



Kilde: Proff Forvalt, bearbejdet av Oslo Economics

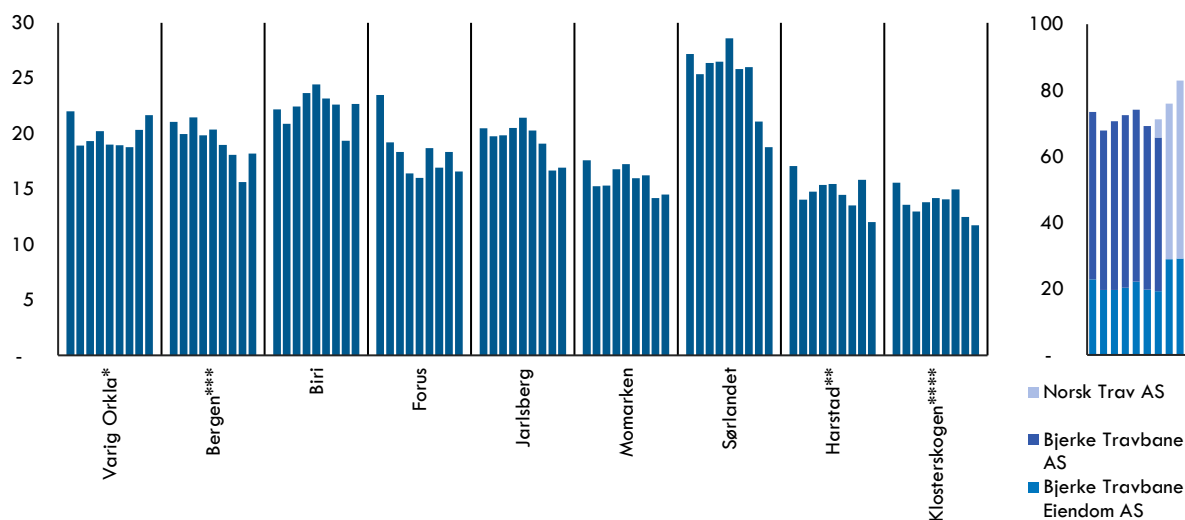
Figur 3-24: Overføringer til formålet, fra Norsk Rikstoto



Kilde: Norsk Rikstoto, bearbejdet av Oslo Economics

Lavere spillomsetning og overføringer fra Norsk Rikstoto har videre svekket inntektsgrunnet ved banene, vist i Figur 3-25. Inntektene ved samtlige totalisatorbaner har hatt en negativ utvikling, særlig hvis en justerer for generell prisvekst. Med unntak av Bjerke, er banene av relativt sammenlignbar størrelse målt i omsetning. Samtlige ni baner hadde i 2021 en omsetning mellom 11,7 og 22,7 millioner.

Figur 3-25: Salgsinntekter ved banene, i perioden 2013 til 2021



Kilde: Proff Forvalt, bearbejdet av Oslo Economics. *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.

Svakere inntektsgrunnlag både i travsporten generelt og ved hver av totalisatorbanene reduserer muligheten til å foreta investeringer. Dette kan være kritisk for sporten, ettersom det over tid vil oppstå investeringsetterslep og manglende muligheter til å foreta nødvendige satsinger. Tilgjengelige regnskapsdata tyder sterkt på at økonomien ved banene, slik banestrukturen og organiseringen er i dag, ikke er bærekraftig, og det er derfor behov for tiltak, beskrevet i det følgende.

4. Alternativer og virkninger

Med dagens situasjon i travsporten er det stort behov for tiltak, og vi har identifisert fire alternativer som kan være relevante for å løse utfordringene. Aktuelle tiltak vil kunne være 0+) å bedre utnytte dagens banestruktur, 1) å nedskalere én eller flere totalisatorbaner, 2) å nedlegge eller selge én totalisatorbane eller 3) å nedlegge og selge flere baner. Dagens situasjon representerer nullalternativet og følgende referansen som alternativene sammenlignes med.

4.1 Beskrivelse av alternativer

Alternativ 0: Dagens banestruktur og situasjon i travsporten

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

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. faste staller og treningsfasiliteter 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

Dette alternativet innebærer at en skalere 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

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

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.

4.2 Identifiserte virkninger

I dette kapittelet gir vi en beskrivelse av virkningene som skal vurderes for de ulike identifiserte alternativene. I figuren nedenfor gir vi en oversikt over virkningene, før vi i det videre beskriver disse.

Figur 4-1: Identifiserte 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 kostnadskrevenende 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.

4.3 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.

Figur 4-2: Rammeverk for vurdering av virkninger

		Betydning		
		Liten	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	÷÷	÷÷÷	÷÷÷÷

5. Vurdering av alternativer og konklusjon

I analysen av hvert alternativ har vi vurdert både nyttevirkninger og kostnader, med andre ord både positive og negative konsekvenser som forventes for aktørene i travsporten. I drøftingen fremhever vi også hvilke virkninger som det er knyttet usikkerhet til. Usikkerheten i virkningene vil ha betydning for hvilke tiltak som anbefales, særlig i alternativene som innebærer nedleggelse og salg av travbaner.

5.1 Alternativ 0+: Bedre utnyttelse av dagens banestruktur

Forventede virkninger

Våre funn tyder på at det i alternativ 0+ kan forventes betydelige positive netto virkninger sammenlignet med dagens situasjon. Ved å gjennomføre tiltak som kan bidra til alternative inntektskilder, bedre kapasitetsutnyttelse og effektivisering, 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.

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.

Tabell 5-1: Vurdering av alternativ 0+, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ 0+
Netto driftskostnader ved banene	+
Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur	+
Transport og logistikk for deltakere i travsporten	0
Mulighet for å skape publikumsinteresse	+
Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene	0
Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten	0
Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten	0

Konklusjon

Vår vurdering er 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 alene 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.

Samlet kan det derfor forventes betydelige gevinster i alternativ 0+. Videre fremstår kostnadene og ulempene ved tiltakene som er foreslått å være svært begrensede. Dette gjør at vår anbefaling er at tiltakene i alternativ 0+ bør foretrekkes fremfor å fortsette med dagens situasjon. Denne anbefalingen er uavhengig av om det eventuelt i tillegg besluttes å foreta endringer i banestrukturen.

5.2 Alternativ 1: Nedskalering ved én eller flere totalisatorbaner

Forventede virkninger

I alternativ 1, der en foretar justeringer i aktivitetsnivået på banene, kan det oppstå noen besparelser i netto driftskostnader. Deler av disse besparelsene kan potensielt 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+).

Fra informasjonsforespørselen til travbanene, med svar gjengitt i Vedlegg C, fremgår det at informantene forventer relativt små endringer i kostnadene ved en eventuell nedskalering av aktiviteten. Videre, fordi det forutsettes at det samlede sportslige aktivitetsnivået skal være uendret, vil eventuelle reduserte kostnader ved en nedskalert bane delvis motvirkes av økte kostnader ved oppskalerte baner. Dette gjelder for eksempel kostnader knyttet til baneklargjøring og funksjonærer. Derfor, selv om det kan oppstå noen positive økonomiske virkninger ved å skalere ned aktiviteten ved relativt kostnadskrevenne baner, forventer vi at effekten vil være relativt liten sammenlignet med andre tiltak.

Når det gjelder øvrige virkninger for travsporten, er det ikke opplagt hva virkningene av alternativ 1 vil være. 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 (selv om det potensielt kan være en viss negativ effekt for deltakerne ved banene der antall løpsdager reduseres), mens grunnlaget for elitesatsing vil kunne styrkes noe.

Nedskalering og tilpasninger i aktivitetsnivået på tvers av banene kan forventes å ha positive virkninger. Flere informanter peker på at det vil kunne være 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 gi en viss besparelse i driftskostnader i forbindelse med løp. Eventuelt kan banene der det er mulig lønnsomt alternativ anvendelse på sommeren, holdes sommerstengt.

Tabell 5-2: Vurdering av alternativ 1, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ 1
Netto driftskostnader ved banene	+
Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur	+
Transport og logistikk for deltakere i travsporten	0
Mulighet for å skape publikumsinteresse	+
Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene	+
Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten	0
Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten	+

Konklusjon

Å foreta justeringer i aktivitetsnivået ved banene og eventuelt rendyrke sesongbaner vil trolig være hensiktsmessig dersom dette kan gi bedre utnyttelse av totalisatorbanenes respektive fortrinn og ulemper på kostnads- og inntektsiden. Imidlertid kan det ikke utelukkes at dette vil ha en fordelingseffekt og negativ virkning for lokale travmiljøer der en eventuell bane blir nedskalert. Det er viktig at dette inngår i en avveining om hvorvidt en skal opp-/nedskalere aktiviteten.

Dersom det er mulig å holde banene med særlig krevende forhold vinterstengt (eventuelt baner med særlig stort potensial for alternative inntektskilder sommerstengt), samtidig som at en kompenserer lokale deltakere i sporten gjennom endringer i øvrig løpssammensetning eller for eksempel reisegodtgjørelse, synes et alternativ om sesongbaner å være formålstjenlig.

Før en eventuell gjennomføring av alternativ 1 er vår anbefaling at det foretas nærmere utredninger av kostnadsstrukturen ved banene som opp-/nedskaleres. For eksempel, dersom store deler av kostnadene ved et anlegg er faste – og en for eksempel i vinterhalvåret uansett må holde åpent for trening – er det ikke gitt at besparelsene blir så store at det veier opp for ulempene. Hvor store besparelser en kan oppnå ved nedskalering – med andre ord hvor store deler av kostnadene som er variable med hensyn til travaktivitet – vil ha betydning for virkningene i alternativ 1 sammenlignet med øvrige alternativer. Dersom de rene økonomiske besparelsene i

alternativet viser seg å være små, bør tiltaket kun iverksettes hvis det forventes andre positive nettovirkninger for sporten, for eksempel gjennom økt attraktivitet i løpene.

5.3 Alternativ 2: Nedleggelse og salg av én totalisatorbane

Forventede virkninger

Netto driftskostnader ved banene

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 vil kunne gi mer effektiv økonomisk utnyttelse av banene. Videre kan det være slik at en del av driftskostnadene fortsetter å påløpe i banenes lokale travmiljø dersom treningsaktivitet opprettholdes. Likevel kan det ikke utelukkes at det vil kunne være ytterligere driftskostnader som kan spares ved nedleggelse.

Det forventes at besparelsen i driftskostnader vil kunne være større på Bjerke (2a) enn på de fem øvrige banene (2b–2f). Dette skyldes at kostnadsnivået generelt er høyere på Bjerke, både i hva som faktisk observeres og implisitt gjennom generelt prisnivå i Oslo sammenlignet med i distriktene. Forskjellen i muligheter for besparelser av driftskostnader på tvers av banene i alternativ 2b–2f er ikke åpenbar, og en gjennomgang av årsregnskaper ved banene tyder ikke på store systematiske forskjeller i økonomiske resultater. Dersom enkeltbaner hadde skilt seg ut med relativt store negative resultater, slik at muligheten for å spare netto driftskostnader (i dag eller i fremtiden⁶) hadde vært større ved noen baner enn andre, ville det vært relevant i en beslutning. Det tilgjengelige datagrunnlaget er imidlertid ikke tilstrekkelig til å trekke slike konklusjoner om enkeltbaner. Generelt forventes det dessuten at variasjonen i driftskostnader isolert vil være mindre enn i realiserbare salgsverdier.

Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur

Virkningen 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. Som vist i svaret i spørreskjemaet i Vedlegg C, anslås verdien til over 1 milliard kroner. Imidlertid vil den endelige realiserbare verdien avhenge av om det er mulig med omregulering til boligformål, og en slik reguleringsprosess vil ta tid og være beheftet med usikkerhet.

For de øvrige banene (2b–2f) vil den økonomiske virkningen ved nedleggelse være mer begrenset, særlig fordi salgsverdien ikke er like høy. Dette er også reflektert i svarene i Vedlegg C. Transaksjonskostnadene vil kunne være vesentlige for alle baner og avhenger av lokale reguleringsforhold, også beskrevet i vedlegget. Videre vil det forventes at transaksjonskostnadene er høyere dersom nedleggelsen ikke skjer frivillig. Før en eventuell salgsprosess påbegynnes er det derfor kritisk med tett involvering av representanter for banene.

Den økonomiske virkningen av nedleggelse og salg avhenger av hvilke heftelser som foreligger ved hver bane, samt hvem som eier grunnen og eiendommene. Fra informasjonsforespørselen sendt til hver totalisatorbane (se Vedlegg C) er det opplagt at en eventuell salgsprosess vil kunne være utfordrende ved flere baner. Det er stor variasjon både i eierskap og anslått realiserbar salgsverdi. For eksempel synes det å være usikkerhet og begrensninger i muligheter for salg av eksempelvis Klosterskogen og Jarlsberg. Videre hadde ikke Biri anledning til å gi svar på spørreskjemaet. I vår vurdering av økonomiske virkninger for alternativ 2b–2f under, har vi derfor ikke foretatt en konkret vurdering av hvilken bane som legges ned, men lagt til grunn at det blir foretatt nedleggelse og salg av totalisatorbanen der det viser seg at de økonomiske gevinstene er størst sammenlignet med kostnadene.

Transport og logistikk for deltakere i 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.

⁶ I en vurdering av netto driftskostnader vil det i tillegg til løpende økonomiske resultater blant annet måtte vurderes kostnader fremover knyttet til å hente inn vedlikeholdsetterslep samt nytte og kostnad ved å investere i nye fasiliteter eller oppgraderinger.

Som vist i delkapittel 3.2 vil økningen i reisetid være langt mindre som følge av nedleggelse av en av banene i alternativ 2a–2f sammenlignet med banene utenfor utvalget. På tvers av banene i alternativ 2a–2f er det imidlertid små forskjeller i endret reisetid, med unntak av ved Sørlandets Travpark der økningen i gjennomsnittlig reisetid beregnes til over halvannen time (ved øvrige baner i alternativ 2a–2f forventes en gjennomsnittlig økning i reisetid på cirka 30–45 minutter). En vurdering av hvorvidt denne forskjellen er stor nok til å utelukke Sørlandets Travpark for nedleggelse/salg, bør baseres på en helhetlig vurdering der en også tar hensyn til muligheten for å kompensere deltakere for økninger i reisetid. For de fem andre banene – Bjerke, Biri, Momarken, Jarlsberg og Klosterskogen – vil det opplagt ikke kunne foretas vurderinger på tvers av banene med grunnlag i reisetidsanalyser isolert.

Mulighet for å skape publikumsinteresse

Det kan heller ikke utelukkes at nedleggelse og salg av travbaner kan gi negative virkninger for fremtidig publikumsinteresse. Dette kan igjen ha negativ virkning på muligheten for rekruttering av hesteeiere, som er sportens største utfordring. På tvers av banene i alternativ 2a–2f forventer vi kun en vesentlig effekt på publikumsinteresse dersom en legger ned Bjerke Travbane (2a). Dette skyldes at Bjerke Travbane ligger i et område med stor befolkning og følgelig et publikumspotensial. Hvis man evner å skape større interesse for trav i fremtiden, kan det ha en negativ virkning dersom det ikke finnes en bane i Oslo. Effekten begrenses imidlertid av at det i nåsituasjonen er relativt lite publikum.

Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene, grunnlag for bredde og elitesatsing

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. Gitt dagens løpssammensetning og banestruktur er grunnlaget for elitesatsing 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). På tvers av banene i 2b–2f finner vi ikke betydelige forskjeller i hverken attraktivitet i løp, deltakelse for amatører eller deltakelse for profesjonelle. Reisetidsanalysene, som viser at forskjellene er begrenset, underbygger denne konklusjonen.

Tabell 5-3: Vurdering av alternativ 2, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ 2a	Alternativ 2b–2f
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	÷	0
Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene	+	+
Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten	0	÷
Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten	÷	0

Konklusjon

De seks banene som utgjør delalternativene i alternativ 2 er svært forskjellige. Situasjonen og vurderingen av eventuelt salg av Bjerke Travbane (alternativ 2a) skiller seg betydelig fra de andre delalternativene (alternativ 2b–2f) 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 sporten. Vår 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 (alternativ 2b–2f), 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.

Selv om vi finner at det vil kunne være gevinster knyttet til å konsolidere banestrukturen på Østlandet, er vår vurdering at det ikke bør legges ned og selges en totalisatorbane før nærmere utredninger av banespesifikke forhold foreligger. Virkningene ved nedleggelse vil være betydelige, og nærmere selskapsgjennomganger (due diligence) ved hver bane bør gjennomføres.

For at en skal kunne ta en informert beslutning, er en avhengig av et mer presist datagrunnlag om mulige salgsverdier og heftelser. Dette er også svært viktig i lys av at en beslutning om nedleggelse/salg vil være irreversibel. Fordi det er stor usikkerhet om hvilke virkninger som vil kunne oppstå, vil det være realopsjonsverdier knyttet til å utsette en beslutning til informasjonsgrunnlaget er forbedret. Vår anbefaling er derfor at ingen av alternativene 2a–2f bør gjennomføres før gjennomganger av banespesifikke forhold foreligger.

Fordi det kan være positive virkninger ved å legge ned og selge en bane, særlig økonomisk, synes det å være hensiktsmessig å vurdere alternativet nærmere. Vi anbefaler derfor at det settes i gang en prosess der en målrettet undersøker muligheten for salg av aktuelle baner. Trolig vil en tidlig i en slik prosess, med relativt lav ressursbruk, kunne utelukke noen baner fra nedleggelse og salg. Dermed kan vurderingen ytterligere snevres inn, slik at en senere kan foreta en mer dyptpløyende analyse av et mindre antall baner.

5.4 Alternativ 3: Nedleggelse og salg av flere totalisatorbaner

Forventede virkninger

For å vurdere de økonomiske virkningene i alternativ 3 vil en i stor grad kunne summere 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.

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.

Tabell 5-4: Vurdering av alternativ 3, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ 3
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	÷

Konklusjon

Dersom selskapsgjennomganger og ytterligere utredninger viser at det ved nedleggelse av flere baner kan være nyttevirkninger som overstiger kostnadene, bør alternativ 3 vurderes. Vår anbefaling, som beskrevet over, er at det legges opp et løp for å mulig konsolidere banestrukturen på Østlandet. Imidlertid bør det ikke foretas nedleggelse av flere totalisatorbaner før beslutningsgrunnlaget ved hver bane er betydelig bedre. Grundige gjennomganger og helhetlige vurderinger av konsekvenser bør foreligge før en eventuell slik beslutning tas.

5.5 Oppsummering og konklusjon

Som vist i tabellen under, er vår vurdering at innføring av alternativ 0+ utvilsomt vil være bedre enn en videreføring av dagens situasjon. Videre finner vi at alternativ 1 trolig vil kunne være foretrukket fremfor

alternativ 0+. Det synes i mindre grad å være opplagt om det i tillegg vil være hensiktsmessig å legge ned og selge en (alternativ 2) eller flere (alternativ 3) totalisatorbaner. Vår anbefaling er at det ikke foretas noen beslutninger om salg av enkeltbaner før mer informasjon foreligger.

For å kunne forbedre beslutningsgrunnlaget om hvilken bane som eventuelt bør nedlegges og selges, tatt i betraktning både realiserbare salgsverdier og kostnader/ulempene, anbefaler vi at det settes i gang en prosess med formål om mulig konsolidering. I prosessen bør det foretas selskapsgjennomganger og verdivurderinger av aktuelle baner, inkludert eiendommer og arealer. Dersom det viser seg at de realiserbare salgsverdiene er betydelige og at kostnadene/ulempene ved gjennomføringen av en transaksjon er små, bør nedleggelse og salg av en eller flere baner vurderes.

Tabell 5-5: Vurdering av virkninger, sammenlignet med dagens situasjon (nullalternativ)

	Alternativ				
	0+	1	2a	2b-2f	3
Netto driftskostnader ved banene	+	+	++	+	++
Netto salgsverdi ved potensiell realisering av eiendommer og infrastruktur	+	+	+++	++	++++
Transport og logistikk for deltakere i travsporten	0	0	÷	÷	÷÷
Mulighet for å skape publikumsinteresse	+	+	÷	0	÷
Fyllingsgrad og attraktivitet i løpene	0	+	+	+	+
Deltakelse for amatører og grunnlag for bredde i travsporten	0	0	0	÷	÷÷
Deltakelse for profesjonelle og grunnlag for elitesatsing i travsporten	0	+	÷	0	÷

6. Referanser

Det Norske Travelskap, 2023. *Terminliste 2023*. [Internett]

Available at: https://www.travsport.no/DNT_Files/Terminliste%202023/Terminliste%202023-endelig%20pr%2011.01.23.pdf

[Funnet 24 April 2023].

Det Norske Travelskap, u.d. *Norske Travbaner*. [Internett]

Available at: <https://www.travsport.no/Organisasjon/Samarbeidende-organisasjoner1/Norsk-Hesteeierforbund1/Sport1/Norske-Baner/>

[Funnet 25 April 2023].

Rådgivende Biologer, 2017. *Status for elvemusling i Haukåsvassdraget 2017*, Bergen : Rådgivende Biologer AS.

Svensk Travsport, 2023. *Travbanorna*. [Internett]

Available at: <https://www.travsport.se/svensk-travsport/travsporten-i-sverige/travbanorna/>

[Funnet 25 April 2023].

Vedlegg A Spørreundersøkelse

Spørsmål 1

Hvilken rolle har du i den norske travsporten?

Svaralternativer:

- Trener
- Eier
- Trener og eier

Spørsmål 2

På hvor mange starter deltok hester du trente og/eller eide i 2022?

Svaralternativer:

- 0
- 1-5
- 5-10
- 10-30
- 30-50
- 50-100
- Flere enn 100

Spørsmål 3

Hva er postnummeret ved stallen hvor de fleste av dine hester vanligvis befinner seg?

Svaralternativ:

- Fritekstsvar (fire siffer)

Spørsmål 4

Hvilke baner har hestene du trener/eier startet på i 2022?

Svaralternativer:

- Bergen Travpark
- Biri Travbane
- Bjerke Travbane
- Jarlsberg Travbane
- Forus Travbane
- Harstad Travpark
- Klosterskogen Travbane
- Varig Orkla Arena
- Momarken Travbane
- Sørlandets Travpark

Spørsmål 5

Spørsmålet gjelder kun for respondenter som under spørsmål 4 svarte at man eier/trener hester som i løpet av 2022 har deltatt på starter ved bane X.

Scenario: Se for deg følgende situasjon: Løpstilbudet på bane X faller bort. Samtidig som løpene ved bane X faller bort, øker antallet løp på andre baner.

Spørsmål: Hva ville konsekvensene ha vært for din hest / dine hester dersom løpstilbudet ved bane X faller bort? Vil totalt antall starter for din hest/dine hester reduseres?

Svaralternativer:

- Ja. Det er uaktuelt å starte i flere løp på andre baner
- Ja, men det kan være aktuelt å starte i noen flere løp på andre baner
- Nei. Jeg vil opprettholde totalt antall starter ved å gjennomføre flere starter ved andre baner

Spørsmål 6

Spørsmålet gjelder kun for respondenter som under spørsmål 5 valgte alternativet: *Ja, men det kan være aktuelt å starte i noen flere løp på andre baner.*

Spørsmål: For din hest / dine hester, hvor stor andel av startene ved bane X vil gjennomføres på andre baner?

Svaralternativer:

- 10 prosent av startene flyttes til andre baner
- 20 prosent av startene flyttes til andre baner
- 30 prosent av startene flyttes til andre baner
- 40 prosent av startene flyttes til andre baner
- 50 prosent av startene flyttes til andre baner
- 60 prosent av startene flyttes til andre baner
- 70 prosent av startene flyttes til andre baner
- 80 prosent av startene flyttes til andre baner
- 90 prosent av startene flyttes til andre baner

Spørsmål 7

Spørsmålet gjelder kun for respondenter som under spørsmål 5 valgte ett av følgende alternativer:

- *Ja, men det kan være aktuelt å starte i noen flere løp på andre baner*
- *Nei. Jeg vil opprettholde totalt antall starter ved å gjennomføre flere starter på andre baner*

Spørsmål: Dersom løpstilbudet ved bane X faller bort, hvilke baner vil du foretrekke for å starte i løp?

Svaralternativer:

- Biri Travbane
- Bjerke Travbane
- Jarlsberg Travbane
- Forus Travbane
- Harstad Travpark
- Klosterskogen Travbane
- Varig Orkla Arena
- Momarken Travbane
- Sørlandets Travpark
- Travbane i Sverige
- Travbane i utlandet (ekskl. Sverige)

Merk

Spørsmål 5, 6 og 7 repeteres for samtlige baner som er valgt under spørsmål 4.

Vedlegg B Intervjuguider

Intervjuguide til daglig leder/styret ved totalisatorbanene

Generelt

1. Kan du beskrive din vurdering av dagens situasjon og de senere årenes utvikling i norsk travsport?
2. Hva anser du som de viktigste utfordringene og mulighetene i travsporten i dag?

Om travbanen

3. Hvordan er din travbane organisert (organisasjonsform, eierskap, tilknyttede selskaper og så videre)?
4. Hvordan har de senere årenes utvikling ved travbanen du representerer vært, både knyttet til økonomi og travrelatert aktivitet?
5. Kan du beskrive annen aktivitet som har foregått på travbanen de seneste årene, og hva det har betydd både økonomisk og omdømmemessig?

Dagens banestruktur

6. Hvilke forbedringsmuligheter vurderer du at finnes innenfor dagens travbanestruktur?
7. Hvilke forbedringsmuligheter vurderer du at finnes ved din travbane?
8. I hvilken grad vurderer du at din travbane kan generere større inntekter gjennom utnyttelse utenfor travsporten, for eksempel gjennom utleie av lokaler og arealer til ulike arrangementer?
9. I hvilken grad vurderer du at det ved din travbane kan være mulig å realisere gevinster gjennom salg av eiendom uten negative konsekvenser for sporten (staller, treningsbaner, parkeringsplasser og så videre)?

Endringer i banestrukturen

10. Hvilke eventuelle endringer i travbanestruktur vurderer du at ville hatt de største samlede positive virkningene for sporten?
11. Anta at travbanen du representerer legges ned, men at antall løpsdager øker tilsvarende på andre nærliggende baner. Hvilke konsekvenser forventer du av nedleggelsen, relatert til:
 - a. Kostnader, inntekter og andre økonomiske forhold
 - b. Deltakelse i travsporten (for hester, trenere, eiere, kusker/ryttere og så videre)
 - c. Publikumsinteresse
 - d. Spillomsetning
 - e. Grunnlag for bredde i travsporten
 - f. Grunnlag for elitesatsing i travsporten
 - g. Annet

Andre temaer

12. Uavhengig av banestrukturen, hvilke andre tiltak vurderer du som relevante for å ivareta travsportens interesser og formål på lang sikt? Hva skal til for å øke rekrutteringen til sporten?

Intervjuguide til Norsk Rikstoto

1. Historisk utvikling og viktige drivere av spillomsetningen i Norsk Rikstoto
2. Historisk utvikling og viktige drivere av overføringene til formålet
3. Forventninger om fremtidig spillomsetning og overføringer til formålet
4. Fordelingen av inntekter på tvers av totalisatorbaner
5. Generelt om hva som påvirker spillomsetningen i et travløp (type spill, startliste/hester som deltar, ukedag, hvor løpet foregår osv.)
6. Forventninger om virkninger på spillomsetning ved en eventuell reduksjon i antall travbaner (uten at antall løpsdager endres)

Vedlegg C Resultater fra spørreskjema til totalisatorbanene

19. mai 2023 ble det sendt ut et spørreskjema om baneforhold til samtlige totalisatorbaner. Informasjonsforespørselen ble sendt til samme kontaktpersoner som i intervjuene tidligere i prosjektet. Spørreskjemaet ble sendt til daglig leder og/eller styreleder. I det følgende sammenstiller vi informasjonen fra besvarelsene. Vi har mottatt svar fra samtlige baner, foruten Biri Travpark. Ny daglig leder ved Biri hadde ikke mulighet til å innhente relevant kunnskap for å svare på spørreskjemaet før sommeren 2023.

Eierskap

Hvem eier grunnen hvor totalisatorbanen og anlegg/fasiliteter i tilknytning til totalisatorbanen befinner seg?

Hvem eier totalisatorbanen og anlegg/fasiliteter i tilknytning til totalisatorbanen?

	Eierskap grunn	Eierskap totalisatorbane og fasiliteter
Bergen	Grunneier totalisatorbane: Bergens Traverbane AS. Grunneier tilknyttet treningsbane (rettstrekke): Bergen Kommune	Bergens Traverbane AS
Biri	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]
Bjerke	Bjerke Travbane Eiendom AS	Bjerke Travbane Eiendom AS
Forus	Ett bruksnummer eid av Rogaland Travsselskap AS og ett eid av Stavanger kommune. Rogaland Landbrukselskap har festeavtale på grunnen eid av kommunen.	Rogaland Travsselskap AS. To bygg på grunnen til kommunen eies av landbrukselskapet. Byggene pluss en parkeringsplass på kommunens grunn, fremleies fra landbrukselskapet til Forus Trav AS.
Harstad	Totonor Eiendom AS	Totonor Eiendom AS
Jarlsberg*	Jarlsberg travbane er delvis på festet tomt. Jarlsberg Hovedgård eier mesteparten av grunnen hvor travbanen ligger. Forbundet eier noe av arealet. Parkering mot øst og enkelte andre områder er eid av travsselskapet.	[Jarlsberg svarte ikke på dette spørsmålet]
Klosterskogen	Klosterskogen Travbane AS	Klosterskogen Travbane AS og Telemark Toto AS
Momarken	83 % av samlet areal er eid av Momarken travbane AS. Resterende eid av Indre Østfold kommune og Østfold landbrukselskap	AS Momarken Travbane (MT) eier det meste av anlegget, men Østfold Landbrukselskap (ØLS) eier en del bygninger som står på deres tomt.
Sørlandet	Sørlandets Travpark AS og datterselskapet Travparken Eiendom AS	Sørlandets Travpark AS
Varig Orkla	Midt-Norge Travforbund	Midt-Norge Travforbund

* Jarlsberg ligger i hovedsak på leid grunn, og har derfor utløst følgende tilleggsspørsmål: Dersom totalisatorbanen ligger på leid grunn: Er det begrensninger med hensyn til utnyttelsen av eiendommen? Vil alternativ anvendelse (f.eks. til annen næringsvirksomhet) kunne gi en annen leiepris?. Jarlsberg driver omfattende utleie til næringsvirksomhet. Jarlsberg opplyser at travaktivitet er en forutsetning for utleie. De opplyser videre om at det er potensial for økt utleievirksomhet.

Mulighet for eventuell realisering av verdier

Er det begrensninger knyttet til hva grunnen kan benyttes til, dersom totalisatorbanen selges?

Eventuelle begrensninger av grunn, ved salg	
Bergen	Regulert som bebyggelse/anlegg. Byggestopp pr. mai 2023. Ikke tillatt oppføring av ny bygningsmasse
Biri	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]
Bjerke	Hele arealet på løpsbanen og Indre bane er på byantikvarens gule liste.
Forus	Kombinert formål bolig/næring. Reguleringsplanen for travbanen er idrettsformål.
Harstad	Regulert til idrettsanlegg. Kommuneplan: andre typer bebyggelse og anlegg.
Jarlsberg	Ved nedleggelse er det bare næringseiendommene som kan selges og noe areal som ikke er festet - resterende areal må tilbakeføres til grunneier eller benyttes til hesteformål videre i regi av travforbundet.
Klosterskogen	Regulert til travbane
Momarken	Travbane, hestesportsarena og arena for andre store arrangementer
Sørlandet	Regulert til næringsvirksomhet med begrensninger innen tjenesteyting
Varig Orkla	Regulert til sportsarena/travbane

Beskriv hvilke verdier som styret ved totalisatorbanen råder over, og som i teorien kan selges/realiseres.

Kan de delene av totalisatorbanen som styret råder over selges fritt til markedspris, eller foreligger det rettslig bindende avtaler som utløses ved en eventuell salgsprosess som begrenser mulighetene for salg til markedspris?

Vennligst oppgi et grovt anslag på minimum og maksimum salgsverdi av de delene av totalisatorbanene som styret råder over, samlet sett.

	Realiserbare verdier	Eventuelle bindinger	Mulig salgsverdi
Bergen	Eiendommen er på 254 659,4 kvadratmeter. 30 bygninger fordelt på restaurant/ kafe, hus for dyr/landbruk/ lager/silo, lagerbygninger, garasjer, renseanlegg og øvrig bygningsmasse, samt landbrukskjøretøy/ utstyr og lysmaster	Ingen kjente bindinger. Vederlaget vil eventuelt være bundet til nytt anlegg i regionen.	Usikkert på grunn av reguleringsplan/byggestopp.
Biri	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]
Bjerke	Omtrent 20 mål i Nord og 40 mål i syd er solgt til Selvaag Bolig ASA.	Inngått avtale	Over 1. milliard
Forus	Eiendommen	Ingen kjente bindinger utover behov for omregulering.	+/- 1 mrd med korrekt reguleringsstatus
Harstad	Eiendommen. I tillegg maskiner og utstyr.	Ingen bindinger.	Verdivurdering av eiendom i 2020. Markedsverdi ved eventuelt salg ble da satt til NOK 19 mill.
Jarlsberg	Næringsområdet og deler av stallområdet er skilt ut i egne festetomter. Noen av disse er omsettelige.	Nedlegging av travsport kan kreve tilbakeføring av området med næringsutvikling	[Jarlsberg svarte ikke på dette spørsmålet]
Klosterskogen	Totobane og treningsanlegg	Fylkeskommunen har tinglyst forkjøpsrett.	Fra kr. 1 (ved bruk av tinglyst forkjøpsrett) – maksimal salgsverdi vil avhenge av reguleringsendringer. En kan anta opp mot kr. 50 mill.
Momarken	Bare generalforsamlingen som råder over verdier som kan selges/realiseres.	Ikke utover vedtak fra generalforsamlingen.	[Momarken svarte ikke på dette spørsmålet]
Sørlandet	250 mål med eiendom og tilhørende adm.bygg, driftsbygninger og staller.	Administrasjonstribune bygning/eiendom foreligger en avtale om prosentsats av salget med Kristiansand Kommune	250 millioner
Varig Orkla	Traktor, lastebil, hjullaster, div inventar	Ingen klausuler	1-2 millioner

Virkinger av redusert løpstilbud

Dersom totalisatorbanen stenges i perioden fra og med oktober, til og med mars: hvor mye vil årlige driftskostnader kunne reduseres?

For hvilken kostnadspost vil effekten være størst?

For hvilken kostnadspost vil effekten være minst?

I tabellen nedenfor gir vi en oversikt over svar på spørsmålene.

	Anslag kostnadsbesparelse	Størst effekt på	Minst effekt på
Bergen	51 174 pr løpsdag (personalkostnader ved løpsdager). I sum 921 132 NOK pr år. Andre kostnader: Noe grus, strøm (flomlys), baneklargjøring og diesel.	Personalkostnader.	Baneklargjøring
Biri	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]
Bjerke	Lar seg ikke stenge i perioden.	Personalkostnader	Baneklargjøring og noe strøm
Forus	Lar seg ikke stenge i perioden. (Ansatte slutter, og grunnlaget forsvinner).	[Forus svarte ikke på dette spørsmålet]	[Forus svarte ikke på dette spørsmålet]
Harstad	Lar seg ikke stenge i perioden.	[Harstad svarte ikke på dette spørsmålet]	[Harstad svarte ikke på dette spørsmålet]
Jarlsberg	Ett årsverk pluss 0-0,2 mill. NOK i netto. Medfører stengte treningsfasiliteter. Må være varierende standard på sesongbaner for at det skal lønne seg.	Personalkostnader	[Jarlsberg svarte ikke på dette spørsmålet]
Klosterskogen	Omtrent kr. 150.000 - må opprettholdes for leietakerne uansett.	Løpsdagskostnader	Baneklargjøring
Momarken	Netto besparelser sommer vs. vinterkjøring: 925 000 NOK	Strøm og grus	Ekstrahjelp løpspreparering, maskiner og utstyr og snøbrøyting
Sørlandet	300 000 NOK (funksjonærkostnader). Kan miste grunnlag for funksjonærer eller i året. Pluss 50k i strøm.	Funksjonærer	Baneklargjøring og faste ansatte.
Varig Orkla	Lite	Strøm og permitteringer	Baneklargjøring og vedlikehold av anlegget.

Virkninger av økt løpstilbud – for baner på Sør- og Østlandet

Dersom totalisatorbanen som ligger i kortest avstand fra din/deres totalisatorbane stenges i perioden fra og med oktober, til og med mars, og løpsdagene som vanligvis ville vært gjennomført på den sesongstengte banen flyttes din din/deres bane: Hvor mye vil årlige driftskostnader kunne øke?

For hvilken kostnadspost vil effekten være størst?

For hvilken kostnadspost vil effekten være minst?

I tabellen nedenfor gir vi en oversikt over svar på spørsmålene.

	Anslag kostnadsøkning	Størst effekt på	Minst effekt på
Biri	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]	[Biri hadde ikke anledning til å svare på spørreskjemaet]
Bjerke	Økte personalkostnader: 1,5 mill NOK Baneklargjøring: 500k NOK (3% av driftskost på Bjerke)	Personalkost	Baneklargjøring
Jarlsberg	Lave kostnader ved å kje antall løpsdager – reduksjon i kost pr løpsdag	Løpsdagskostnader	Personalkostnader (fast ansatte) og avskrivinger
Klosterskogen	Løpsdagskostnader x antall tildelte kjøring samt litt økte kostnader til banevedlikehold.	Baneklargjøring og særlig strøm	Personalkostnader
Momarken	63k NOK pr løpsdag. 2,5 mill NOK for Bjerkes vinterdager.	Lønn og andre løpsdagskostnader	Banepreparering og strøm
Sørlandet	35k pr løpsdag.	Lønn funksjonærer og strøm til belysning	Faste ansatte og baneklargjøring.

oslo**economics**

www.osloeconomics.no

E-post og telefon:
post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562 Vika
0118 Oslo