NASJONAL ANLEGGSPLAN



FOR BILSPORTANLEGG

NORGES BILSPORT FORBUND

2022

Forord



Norges Bilsportforbund (NBF) er et særidrettsforbund utenfor Norges Idrettsforbund. Mangfoldet i norsk bilsport er stort. Det finnes en rekke grener og klasser og de har til dels svært forskjellige krav til anlegg. Det utøves bilsport på alt fra enkle provisoriske områder, til svært areal- og kostnadskrevende asfaltbaner.
NBF har en egen baneseksjon, og en ansatt bane- og sikkerhetskonsulent. NBF la frem sin første nasjonale anleggsplan i 2010. Norsk bilsports nasjonale anleggsplan er et strategisk dokument som skal gi informasjon både til offentlige instanser og myndigheter om bilsportens behov, samt at den er ment som et verktøy for klubber og andre baneutbyggere. Dagens versjon er oppdatert fra 2022.

Om Norges Bilsportforbund

Det er om lag 5.500 bilsportutøvere med permanent lisens i Norge. I tillegg løses det om lag 10 000 engangslisenser i forskjellige sammenheng i løpet av et år. Rundt 200 klubber arrangerer 450 billøp per år. Klubbene som utgjør norsk bilsport, er for det meste lokale avdelinger av Norsk Motor Klubb (NMK) og Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

NBFs formål er å samordne og regulere bilsporten i Norge, samt ivareta sportens nasjonale og internasjonale interesser. NBF drives uten profittinteresser, men skal sikres tilstrekkelig økonomi til utvikling av sporten. NBF mottar ikke offentlig støtte i form av spillemidler til sin drift. NBF skal medvirke aktivt til at flest mulig, og da spesielt ungdom, får innpass i organisert bilsport.

NBF er en garantist for at miljø- og sikkerhetsspørsmål står sentralt i regulering og utøvelse av bilsport. NBF engasjerer seg i trafikksikkerhet og medvirker til at motorsportsutøvere blir dyktige trafikanter.
Alle billøp, konkurranser eller oppvisninger som arrangeres av eller for lisensinnehavere i NBF, må være i overensstemmelse med NBFs og det internasjonale Bilsportforbundets (FIA) fastsatte lover, konkurranseregler og retningslinjer.

Anleggsutvikling – Nasjonal anleggsplan
Det er Norges Bilsportforbundet plikt å initiere anleggsutvikling. Uten anlegg blir det ingen bilsport. Nye bilsportsanlegg i Norge har for det meste vært drevet frem av lokale bilsportsinteresser. Med stort engasjement, betydelig dugnadsinnsats og lokal stå-på-vilje har norsk bilsport fått de anleggene som vi har i dag. Det er likevel klart at en samlet strategi for utbygging av bilsportsanlegg som omfatter alle landsdeler er sterkt påkrevd, og på sikt vil kunne gi langt bedre uttelling med hensyn til antall anlegg.

Dette ble ikke minst aktualisert etter at det fra 2005 ble åpnet for at nær sagt alle bilsportsanlegg er berettiget tilskudd av spillemidler fra Kulturdepartementet.

Oppfølging
For å kunne gjennomføre planen og målsettingen kreves det regional og lokal oppfølging.
Bilsportsanlegg må også komme med i de kommunale og fylkeskommunale anleggsplanene og ikke minst følges opp lokalt av klubber og ildsjeler som ønsker å ivareta bilsporten i Norge.
Bilsportforbundets baneseksjon ser også en viss fare i overetablering av bilsportsanlegg, og denne nasjonale anleggsplanen skal være et verktøy for også å regulere dette. Planen vil blant annet være til hjelp for kommuner, kommunale idrettsråd og fylkeskommuner når disse vedtar anleggsplaner og tildeler spillemidler.

Anlegg
De aller fleste permanente bilsportsanlegg i dag er flerbruksanlegg. De benyttes i stor utstrekning til flere grener innen bilsporten, og i kombinasjon med motorsykkelsport (MC) og snøscootersport.
Mange anlegg benyttes også av helt andre idretter, som sykling og ski (rulleski). Enkelte baneanleggs fasiliteter brukes også av idretter som for eksempel orienteringssporten som kan utøves i skogsområder nær et bilsportsanlegg og benytte seg av parkeringsmuligheter, klubbhus, kafeteria etc. som finnes på et bilsportsanlegg.

Ved planlegging av bilsportsanlegg er det også viktig å se på muligheten for samarbeid med andre idrettsgrener som har en utfordring når det gjelder støy, som for eksempel skyting. I det hele tatt er miljø en stor og viktig utfordring ved utvikling av alle typer bilsportsanlegg i fremtiden.

NBF er opptatt av at det ved planlegging av alle typer bilsportsanlegg nøye skal vurderes behovet både ut fra befolkningsgrunnlag i nærområdet, det økonomiske grunnlaget, ikke bare når det gjelder bygging, men fokus må også være på drift og vedlikehold. Miljøet skal ivaretas, og man må i så stor utstrekning som mulig tenke flerbruksanlegg og bilsportsanlegg i kombinasjon med andre idretter/aktiviteter.
Anlegg for barn og ungdom (6-19 år) må prioriteres, ettersom dette er den viktigste målgruppen for bruk av spillemidler.

Trafikkopplæring
Det bør i størst mulig grad tas hensyn til at bilsportsanlegg også kan brukes til trafikkopplæring og i trafikksikkerhetsarbeid i fremtiden, og tilrettelegge for dette.
Utbyggere bør på et tidlig tidspunkt i planleggingsfasen kontakte lokale aktører som trafikkskoler og andre utdanningsinstitusjoner, samt lokalavdelinger av Trygg Trafikk for å få innspill med tanke på at disse kan bli eventuelle brukere i fremtiden.
Både sykkelsporten og rulleski har en utfordring i forhold til trafikksikkerhet, og er aktiviteter som i stor grad kan utøves inne på et asfaltbaneanlegg for bilsport.

Bærekraft
Det skal i planlegging, bygging og drift av baneanlegg søkes langsiktige og bærekraftige forhold innen drift og økonomi, men også sikkerhet, miljø og øvrige sosiale forhold.

Det skal utpekes en miljøansvarlig på anlegget, med det operative ansvaret for alt miljøarbeid.
Ved nybygging skal det utarbeides en «masterplan» som ivaretar miljømessige forhold i planleggings-, utbyggings-, og den senere driftsfasen.
Ved gjennomføring av arrangementer skal NBFs sjekklister og veiledning på miljøsiden følges. Se http://bilsport.no/miljo
Det anbefales at alle nasjonale baneanlegg følger de anbefalinger og retningslinjer (hjelpemidler) som er utviklet av FIA. http://www.fiainstitute.com

Man må
-ha en bevisst holdning til hvordan anlegget i minst mulig grad kan påvirke miljøet, og dette må være en sentral del av hele planleggingen.
-ha en pragmatisk tilnærming til å gjøre anlegget mest mulig miljøvennlig.
-ha en strategi og teknologi for å gjøre minst mulig påvirkning på miljøet, både under byggingen av anlegg og ikke minst i forbindelse med bruk.
-gjøre minst mulig inngrep i landskapet og dets økologi.
-i størst mulig utstrekning planlegge for å redusere støyen fra bruken mest mulig.
-planlegge for at bruken på anlegget skal forurense minst mulig, og man må ikke minst informere naboer, myndigheter og andre interesserte om hva man gjør for at anlegget skal få minst mulig negative miljøkonsekvenser.
-i størst mulig utstrekning benytte resirkulerte materialer og materialer som kan resirkuleres.

Under byggingen av et anlegg bør man i størst mulig utstrekning benytte lokale leverandører av materialer for å redusere transportbehov.
I bygninger må man tenke på en mest mulig effektiv isolasjon. Oppvarming av bygninger bør skje med bruk av minst mulig energi.

FIA Institute for Motor Sport Safety and Sustainability (http://www.fiainstitute.com) er en ressurs I forhold til miljøtenkning ved planlegging av bilsportsanlegg

Dialog
Gå i dialog med berørte kommuner / fylkesmann for å sikre et godt og langsiktig samarbeid.
Gå i dialog med naboer og andre berørte (nåværende og evt. fremtidige) for å avklare og kartlegge eventuelle utfordringer og muligheter.

Gå i dialog med ønskede samarbeidspartnere (klubber, foreninger, sponsorer, frivillige, etc) for sammen og definere trinnvise forbedringsområder.

Statlig Idrettspolitikk
Staten har som mål å bidra til bygging og rehabilitering av infrastruktur, slik at flest mulig kan drive idrett og fysisk aktivitet. Det offentlige har imidlertid ikke ansvar for å etablere anlegg for alle typer særidretter og ferdighetsnivå i alle lokale sammenhenger.

Det er viktig og nødvendig at det foretas behovsvurderinger på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. I den forbindelse er det viktig for staten å fremheve at de viktigste målgruppene for bruk av spillemidler er *barn (6-12 år)* og *ungdom (13-19 år).* Spillemidler til bygging og rehabilitering av idrettsanlegg skal bidra til en infrastruktur som gir befolkningen mulighet til å drive både egenorganisert aktivitet og aktivitet i regi av den frivillige medlemsbaserte idretten.

Anlegg i lokalmiljøet som stimulerer og tilfredsstiller barns behov for fysisk aktivitet i Organiserte, eller egenorganiserte former, prioriteres særskilt. Når det gjelder ungdom, er det et mål å utvikle anlegg som tilfredsstiller ungdommens behov for utfordringer og variasjon. Ungdom må gis mulighet til å medvirke i utformingen av anlegg. Anleggene bør fungere som gode sosiale møteplasser i lokalsamfunnene. Alle anlegg skal være tilrettelagt for funksjonshemmede.

De forskjellige bilsportsanlegg

De forskjellige bilsportsanlegg kan oppsummeres slik:

KARTING
En bane for karting kan enkelt sies å være en racingbane for biler eller roadracingbane i mindre målestokk. Det er en asfaltbane som i de fleste tilfeller har en lengde fra 800-1.200 meter. Den er smalere enn en bilbane, 6-10 meter. Totalt er det 25 kartbaner i Norge i dag. Hovedarenaen er på Rudskogen Motorsenter i Rakkestad Kommune der det er bane med internasjonale mål, og der det har vært arrangert internasjonale mesterskap.
De største kartbanene kan også benyttes til billøp, baneracing. På Rudskogen har banen også vært benyttet til fartsetappe i sprintrally. En kartbane kan også benyttes til MC-grenene mopedracing (roadracing med mopeder) og supermotard.
Nedre aldersgrense for å kjøre karting er 6 år. I så måte er karting en gren der det utøves barneidrett innen bilsporten.



BILCROSS
Bilcross er den største grenen i norsk bilsport. 33% av de aktive utøver denne grenene som forenklet kan sies å være en mer folkelig versjon av rallycross. Nedre aldersgrense for utøvelse av bilcross er 15 år. Utforming av baner er som i rallycross, men banene er kortere og anlagt slik at hastighetene holdes lavere enn i rallycross. Maks hastighet bør ikke overstige 100 km/t. Banedekket er i de fleste tilfeller grus med enkelte svinger og startplate med fast dekke. Banelengden er mellom 400 og 1.000 meter og bredden er 6-8 meter. Banene er ofte kuperte. Det er totalt 75 bilcrossbaner i Norge. I 2013 var det 2686 lisensierte bilcrossbiler.
En bilcrossbane egner seg også perfekt for crosskart og snøscootercross på vinterstid. En bilcrossbane kan også brukes til MC-grenen supermotard, eller sykkelgrenene BMX cross.



CROSSKART
Crosskart er en gren som kjøres på samme bane som bilcross, og gjerne i samme arrangementer. Enkelt forklart er dette, som det fremgår av navnet, en gokart bygd for kjøring på kuperte grusbaner. Kjøretøyet er større enn en gokart, med blant annet større hjul og knastedekk. En crosskart har også beskyttelsesbur rundt føreren. Laveste aldersgrense i crosskart er 6 år.

RALLYCROSS
En rallycrossbane er utformet slik at det er høyere hastighet enn i bilcross. Banene skal også være mellom 800 og 2.000 meter lange, og bredden fra 10-16 meter. Banene skal ha minimum 35% og maksimum 60% fast dekke (asfalt). Det er totalt 29 rallycrossbaner i Norge.
Svært ofte bygges rallycross- og bilcrossbaner sammen. Det vil si at deler av en rallycrossbane også brukes til bilcross. Med fordel kan også anlegg med både bilcross- rallycross- crosskart og motocrossbaner bygges. Med supermotard, snøscootercross og BMX cross har man da et anlegg som kan benyttes til seks grener.



BANERACING
Anlegg for baneracing på asfalt er uten tvil det mest kostnadskrevende innen bilsporten. Fordelen her er at en slik bane også benyttes til roadracing, og deler av den kan benyttes til karting, supermotard og dragrace/street legal.
Anlegg for baneracing kan også i stor utstrekning benyttes innenfor trafikkopplæring, kjøretekniske kurs og annet generelt trafikksikkerhetsmessig arbeid.

Baneracing kan utøves fra man fyller 15 år i enkelte klasser. Slik sett er denne grenen, sammen med bilcross og karting ungdomsidretten i bilsporten.
Det er tre fullverdige asfaltbaner i Norge i dag, Arctic Circle Raceway i Mo i Rana, Norsk Trafikksenter i Våler i Hedmark, Frøya Motorsenter på Frøya og Rudskogen Motorsenter i Rakkestad. I tillegg til dette er det en rekke anlegg under planlegging.
Baner av denne typen kan med fordel benyttes til en rekke andre idretter. Som for eksempel sykling og rulleski. Arenaen kan også, dersom den ligger i tilknytning til skiløyper, benyttes som langrennsstadion og stadion for skiskyting.

DRAGRACING / STREET LEGAL
Dragracing utøves også på asfalt, og er en akselerasjonskonkurranse over 402,33 (1/4 engelsk mile) meter rett frem. Laveste aldersgrense i dragracing er 10 år, junior dragster. Hovedanlegget for dragracing i Norge i dag er på Gardermoen, der det blant annet arrangeres EM-runde årlig. Dette er en gren som er spesielt utbredt innenfor Amcar-miljøet. Dragracing omfatter også MC, og arrangementene inneholder konkurranse både for bil- og MC-klasser.

OFFROAD
Offroad er også en gren med vekst. Innenfor offroad, som kjøres med terrengbiler, er det forskjellige grener. Offroad kan i enkelthet sammenlignes med MC-sportens trial, og utøves i skogsterreng eller også i sand- eller grustak. Det kjøres også akselerasjonskonkurranser i offroad, det gjøres da på flate grusbaner.



DRIFTING
Drifting er en relativt ny gren i bilsportsammenheng i Norge, og har sin opprinnelse i Japan hvor det er en formidabel interesse for denne konkurranseformen. På kort tid har det kommet over 180 aktive utøvere av denne grenen.
Drifting er en ferdighetskonkurranse med bil der målet er å kontrollere en bil i sladd gjennom en seksjon med svinger. Konkurransen dømmes ved at et dommerpanel gir poeng ut fra følgende kriterier: hastighet, sporvalg, vinkel og showfaktor.

Prioriteringer, kriterier og definisjoner

Regionsanlegg
Norges Bilsportforbund ønsker at det skal være et større anlegg i hver region
Et slikt anlegg bør ligge sentralt plassert i forhold til befolkningsgrunnlag.

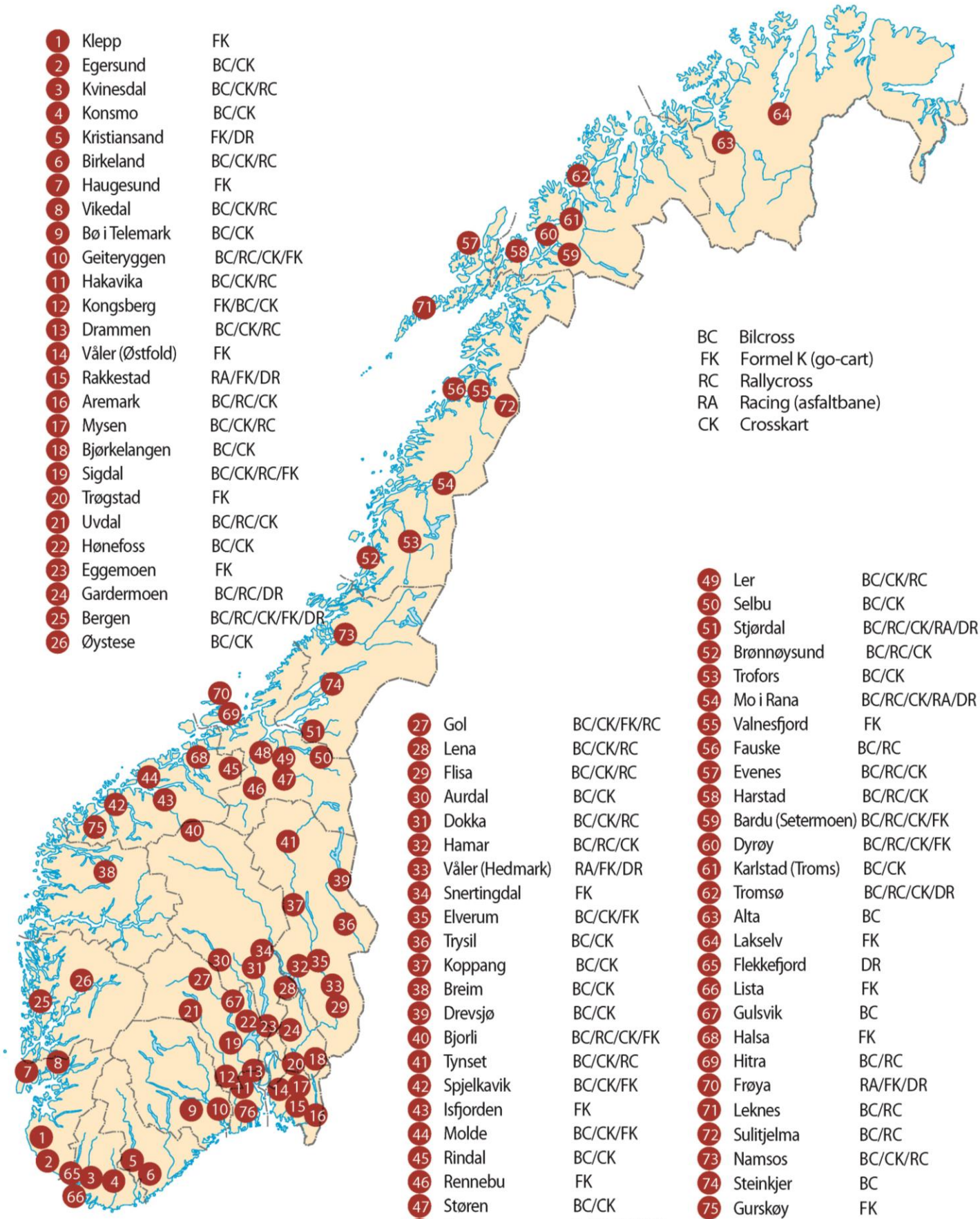
I Norge bør det være seks regionsanlegg:
-Vestfold/Telemark
-Midt Norge, (Trøndelag-fylkene)
-Rogaland

-Nord Norge
-Østlandsområdet
-Hordaland

Et regionsanlegg bør inneholde:
-Rallycrossbane (internasjonale krav bør tilfredsstilles)
-Bilcrossbane/crosskart
-Karting
-Drifting
-Street Legal (enkelte kan inneholde dragracebane)
-Offroadanlegg
-Publikumsfasiliteter tilrettelagt for funksjonshemmede.

Andre fasiliteter:
-Kafeteria/restaurant og undervisningsrom
-Sanitæranlegg
-Rom/fasiliteter som tilfredsstiller krav i forhold til de aktiviteter som utøves, dette kan være for eksempel teknisk hall, sykestue o.l.
-Anlegget bør være tilrettelagt for opplæringsaktivitet, både i forhold til bilsport og trafikksikkerhet.

Motorsportbaner



1	Klepp	FK
2	Egersund	BC/CK
3	Kvinesdal	BC/CK/RC
4	Konsmo	BC/CK
5	Kristiansand	FK/DR
6	Birkeland	BC/CK/RC
7	Haugesund	FK
8	Vikedal	BC/CK/RC
9	Bø i Telemark	BC/CK
10	Geiteryggen	BC/RC/CK/FK
11	Hakavika	BC/CK/RC
12	Kongsberg	FK/BC/CK
13	Drammen	BC/CK/RC
14	Våler (Østfold)	FK
15	Rakkestad	RA/FK/DR
16	Aremark	BC/RC/CK
17	Mysen	BC/CK/RC
18	Bjørkelangen	BC/CK
19	Sigdal	BC/CK/RC/FK
20	Trøgstad	FK
21	Uvdal	BC/RC/CK
22	Hønefoss	BC/CK
23	Eggemoen	FK
24	Gardermoen	BC/RC/DR
25	Bergen	BC/RC/CK/FK/DR
26	Øystese	BC/CK

27	Gol	BC/CK/FK/RC
28	Lena	BC/CK/RC
29	Flisa	BC/CK/RC
30	Aurdal	BC/CK
31	Dokka	BC/CK/RC
32	Hamar	BC/RC/CK
33	Våler (Hedmark)	RA/FK/DR
34	Snertingdal	FK
35	Elverum	BC/CK/FK
36	Trysil	BC/CK
37	Koppang	BC/CK
38	Breim	BC/CK
39	Drevsjø	BC/CK
40	Bjorli	BC/RC/CK/FK
41	Tynset	BC/CK/RC
42	Spjelkavik	BC/CK/FK
43	Isfjorden	FK
44	Molde	BC/CK/FK
45	Rindal	BC/CK
46	Rennebu	FK
47	Støren	BC/CK
48	Orkanger	BC/RC/CK/DR

49	Ler	BC/CK/RC
50	Selbu	BC/CK
51	Stjørdal	BC/RC/CK/RA/DR
52	Brønnøysund	BC/RC/CK
53	Trofors	BC/CK
54	Mo i Rana	BC/RC/CK/RA/DR
55	Valnesfjord	FK
56	Fauske	BC/RC
57	Evenes	BC/RC/CK
58	Harstad	BC/RC/CK
59	Bardu (Setermoen)	BC/RC/CK/FK
60	Dyrøy	BC/RC/CK/FK
61	Karlstad (Troms)	BC/CK
62	Tromsø	BC/RC/CK/DR
63	Alta	BC
64	Lakselv	FK
65	Flekkefjord	DR
66	Lista	FK
67	Gulsvik	BC
68	Halsa	FK
69	Hitra	BC/RC
70	Frøya	RA/FK/DR
71	Leknes	BC/RC
72	Sulitjelma	BC/RC
73	Namsos	BC/CK/RC
74	Steinkjer	BC
75	Gurskøy	FK
76	Andebu	FK

BC	Bilcross
FK	Formel K (go-cart)
RC	Rallycross
RA	Racing (asfaltbane)
CK	Crosskart

Kilde: Norges Bilsportforbund

Premisser
Nedenfor følger en oversikt over de premisser som bør oppfylles for at anlegg kan etableres. Det bemerkes at det ut i fra et ønske om å prioritere barn og unge vil tillates etablering av spesielt Formel K- og Bilcrossanlegg i geografisk tettere avstand enn beskrevet under.

Formel K
Nåværende status: 26 anlegg/ 5 treningsanlegg
Kostnadsramme: 4 – 10 millioner (avhengig av fasiliteter)
Byggekostnad: ca kr. 7 000,- pr. løpemeter.
Større anlegg, det vil si banelengde på over 900 meter, bør ikke ligge nærere hverandre enn en avstand på 150 km. Mindre anlegg bør ikke ligge nærmere hverandre enn 60 km.

Drifting
For drifting bør man kunne kombinere aktiviteten med andre bilsportsgrener, eksempelvis Racing. Drifting kan forgå på korte baner med begrenset antall svinger.
Kostnadsramme: 4 – 8 millioner (avhengig av fasiliteter)
Byggekostnad: ca kr. 7 000,- pr. løpemeter.

Dragrace (+ Street legal)
Nåværende status er: 5 anlegg – flyplassområder
samt 20 anlegg hvor det kjøres Street legal
Anlegg for dragrace krevere relativt store investeringer og bør således integreres med andre aktiviteter for å sikre en fornuftig utnyttelse.

Bakkeløp
Nåværende status: 21 ”anlegg” - noen permanente andre midlertidige.
For bakkeløp må man kunne kombinere grenen med andre aktiviteter, ved for eksempel å integrere bakkeløpstraseer i eksisterende bilsportsanlegg eller i anlegg under planlegging.

Rallycross
Nåværende status: 22 anlegg / 18 RC/BC
Kostnadsramme: 10-20 millioner
Byggekostnad: ca. 10 000,- pr løpemeter
Befolkningsgrunnlag for behov: ca. 50 000 innenfor reisetid på ca. 1-1,5 timer.
Avstand mellom anlegg, min 60-100 km. Skjønn må kunne utøves ut fra lokale hensyn.

Bilcross

Nåværende status: 55 anlegg / 1 treningsanlegg
Kostnadsramme: 5-8 millioner
Byggekostnad: ca. 7 500,- pr løpemeter
Avstand mellom anlegg, minimum 60km. Skjønn må kunne utøves ut fra lokale hensyn.

Racing

Nåværende status: 4 anlegg
Kostnadsramme: 50-100 millioner
Byggekostnad: ca. 25 000,- pr løpemeter
Befolkningsgrunnlag for behov: ca. 500 000 innenfor reisetid på ca. 3 timer.

Behov i Norge er maksimalt 6 anlegg:
- Østfold eksisterende
- Hedmark eksisterende
- Trøndelag under planlegging
- Telemark
- Rogaland under planlegging
- Nordland eksisterende

Treningsanlegg for racing med flerbruksmuligheter kan komme i tillegg.

Nyttige adresser

Norges Bilsportforbund
Boks 60, Bryn, 0611 OSLO
Tlf: 23 05 45 00
E-post: bane@bilsport.no
Web: www.bilsport.no

Kulturdepartementet
Idrettsavdelingen
Postboks 8030 Dep
0030 Oslo
Telefon: 22 24 80 64/89 / Faks: 22 24 95 52
Mail: Idrettsavdelingen@kud.dep.no
Web: www.idrettsanlegg.no

Hvordan gå frem for å søke om spillemidler:
Det er kun eieren av anlegget som kan søke om tilskudd fra spillemidlene.
I helt spesielle tilfeller kan departementet, etter forutgående skriftlig søknad, dispensere fra kravet.

Krav som må være oppfylt ved søknad om spillemidler
Søker må opprette kontakt med kommunen anlegget skal ligge i.
Før det kan søkes om tilskudd til anlegg må kommunen registrere anlegget i idrettsanleggsregisteret.
Anlegget det søkes midler til må være del av en vedtatt kommunal plan som omfatter idrett og fysisk aktivitet.
Planene for anlegget det søkes om tilskudd til, må på forhånd være idrettsfunksjonelt godkjent av departementet eller den det bemyndiger (kommunen hvor anlegget skal ligge). Idrettsfunksjonell forhåndsgodkjenning må foreligge før byggearbeidene igangsettes.

Regler for tildeling av spillemidler finnes her:
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kud/idrett/publikasjoner/v-0732b-2014.pdf

Slik søker man
Søknadsskjema finnes på www.idrettsanlegg.no
Når søknaden er fullstendig utfylt inkludert aktuelle vedlegg, skal søknaden sendes inn til den kommunen som anlegget ligger i.
Dette gjøres ved at den aktuelle kommunen fylles inn i selve søknadsskjemaet.
Søknadsskjemaet sendes inn elektronisk. Det er viktig at man tar kontakt med kulturetaten i kommunen for å få hjelp i søknadsprosessen.

På hjemmesiden til Norges Bilsportforbund finnes en oversikt over hvordan man søker om spillemidler: http://bilsport.no/banesikkerhet/

Søknadskjema for spillemidler finnes her:
http://kkd-http01.osl.basefarm.net/more/KUDStartPages/StartPage82.htm