

# Rapport



## Lokaliseringsutredning för Östersundstravet

2021-03-29

Metria AB

801 83 Gävle

Tel 010-121 80 00

info@metria.se | metria.se |



**Beställare:** Östersunds kommun  
**Kontaktperson:** Maria Boberg, Stadsarkitekt  
**Leverantör:** Metria AB  
**Författare:** Adam Hörnedal, Annika Säw  
**Granskad av:** Elise Ryder Wikén  
**Omslagsfoto:** Metria AB, 2020

## Innehåll

1.	Sammanfattning .....	5
2.	Inledning och bakgrund .....	6
3.	Svensk travsport – historia och framtid .....	7
4.	Generella hänsynstaganden och rådande regelverk .....	8
	Buller .....	8
	Skyddsavstånd för djurhållning .....	9
	Transporter av farligt gods .....	9
	Utryckningsvägar .....	10
	Markföroreningar .....	11
	Översvämning.....	11
	Övriga hänsynstaganden .....	11
5.	Omvärldsspaning .....	12
	Jägersro .....	12
	Gävletravet .....	13
	Mantorptravet.....	14
6.	Travanläggningar i regionen .....	15
	Hotingtravet, Strömsunds kommun .....	16
	Ovalla Travbana, Bergs kommun .....	18
	Ammerå Travbana, Ragunda kommun .....	20
	Björnvalla Travbana, Härjedalens kommun.....	22
	Wången brukshästcentrum, Krokoms kommun.....	24
7.	Östersundstravet .....	27
8.	Kriterier för omlokalisering.....	30
	Utbud av banor, stall, hagar och övningsbanor.....	30
	Infrastruktur och kommunikationer .....	30
	Publika delar, servicebyggnader och teknisk försörjning .....	31
	Möjlig samlokalisering.....	31
9.	Lokaliseringsalternativ i närheten av Östersund .....	32
	(A) Arenaområdet.....	33
	(B) Gräfsåsen södra och (C) Gräfsåsen norra.....	37
10.	Analysmetod.....	40
11.	Resultat.....	42
	(A) Arenaområdet.....	42
	(B) Gräfsåsen södra .....	44
	(C) Gräfsåsen norra.....	45
	Wången .....	46
	Nollalternativet .....	48
	Ammerå, Ovalla, Hoting och Björnvalla.....	49
12.	Slutsats och rekommendationer.....	53
13.	Referenser .....	55



## 1. Sammanfattning

Lokaliseringsutredningens syfte är att översiktligt studera olika förutsättningar och behov för en eventuell framtida omlokalisering av Östersundstravet. I utredningen ingår en framtidsspaning om travsporten och dess förutsättningar samt en inventering av befintliga anläggningar för travsport i Jämtland.

I inventeringen ingår en beskrivning av de fem befintliga regionala travanläggningarna Hoting, Ovalla, Ammerå Björnvalla och Wången samt det befintliga Östersundstravet. Utöver dessa har även ett antal nya platser för lokalisering, i nära anslutning till Östersunds tätort, redovisats och studerats. Dessa lokaliseringalternativ är i anslutning till nuvarande arenaområde, Lungre motorsportsområde vid Gräfsåsen och i närheten av Gräfsåsens avfallsanläggning. Utvärderingen har skett utifrån ett flertal aspekter såsom tillgänglighet, parkeringsmöjligheter, möjlighet till samlokalisering, erforderlig yta för travverksamhetens behov samt teknisk försörjning.

Resultatet visar att en omlokalisering av Östersundstravet till arenaområdet bedöms vara det lokaliseringalternativ som erhåller högst poäng. Därefter kommer lokaliseringalternativ Wången, följt av Gräfsåsens två lokaliseringalternativ. Bedömningen är övergripande och ger en indikation om att dessa områden är möjliga för en omlokalisering av Östersundstravet, men kräver djupare analyser.

I underlagsmaterialet har information för framtida ytmässiga behov funnits tillgängligt, samtidigt som det saknas information om tekniska försörjningskrav avseende bland annat eldistribution, VA och digital infrastruktur. Dessa bedöms vara viktiga aspekter för framtida travsportsanläggningar oavsett lokalisering.

Etableringar som möjliggör samlokalisering med andra idrottsanläggningar och verksamheter är positivt då det kan generera synergieffekter och stärka platsens attraktivitet.

I det framtida arbetet med val av plats för Östersundstravet behöver en avvägning göras mellan samhällsekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter.

## 2. Inledning och bakgrund

Östersund växer och utvecklas. För södra Östersund, avseende områdena Torvalla, Odensala och Söder, är en fördjupad översiktsplan under framtagande. I översiktsplanen *Östersund 2040*, antagen 2014, är södra Östersund utpekad som ett område där staden kan växa genom komplettering med bostäder, parker och annat i anslutning till befintlig struktur. Inom detta område finns Östersundstravet som, när det anlades 1936, från början låg i stadens utkant. Idag har travbanan ett relativt centralt läge i Östersund, kringbyggd av tät stadsbebyggelse i form av villor, flerfamiljshus och handelsområde. Den areal som travanläggningen omfattar motsvarar hela den äldre centrala rutnätsstaden i Östersund, vilket visar att det finns en stor stadsbyggnadspotential i och med den kommande stadsomvandlingen. Östersunds kommun avser därför utreda förutsättningar och behov vid en eventuell framtida omlokalisering av travbanan. Travsporten i Jämtland är inte nödvändigtvis knuten till Östersund varför en inventering av befintliga travanläggningar i regionen också genomförts samt om dessa eventuellt skulle kunna utvecklas vidare.

Denna lokaliseringsutredning syftar dels till en omvärldsbevakning kring travsportens framtida behov, dels att översiktligt studera eventuella lämpliga lokaliseringsalternativ för Östersundstravet både i Östersund och i regionen i övrigt. I rapporten ingår att ta in erfarenheter från andra kommuner som har jobbat med flytt eller nyetablering av travbanor. Vidare ingår även att involvera berörda aktörer för att klargöra de behov som finns. Målet med lokaliseringsutredningen är att skapa ett planeringsunderlag som kan vara ett stöd i det fortsatta arbetet med förtätning och omvandling av ytor i staden och vilka eventuella platser som skulle kunna vara lämpliga för en eventuell ny lokalisering av Östersundstravet. I rapporten belyses ett flertal frågor som behöver studeras vidare i kommande arbete och där ställning inte tas i detta skede. Rapporten avgränsas till att heller inte ta hänsyn till ekonomiska förutsättningar vid val av lokalisering.



I den nordvästra delen av planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns travbanan idag.  
Källa: Östersunds kommun.

### 3. Svensk travsport – historia och framtid

Travsporten har en lång historia som en stor idrottsrörelse i Sverige med runt 875 tävlingsarrangemang innehållandes cirka 9 000 lopp och över en miljon besökare varje år (Svensk travsport, 2020a), vilket gör travet till en av landets största publikporter tillsammans med fotboll och ishockey. I samband med tävlingar, beroende på antal lopp och tävlingsevenemang, kan antalet hästar uppgå till mellan 50–100 stycken.

Den tidiga tävlingsverksamheten i början på 1800-talet hade en stark lokal prägel, där utövare och åskådare ofta var desamma och travsporten var en del av samhällsgemenskapen. Travsporten började tidigt, i relation till andra idrotter och annan hästsport, med prispengar till deltagare och spel på genomförda tävlingar. Spelet har i olika skepnader bedrivits sedan slutet av 1870-talet och är idag ett viktigt tillskott till travsportens finansiering och dess utövande aktörer (Svensk travsport, 2020b). Länge arbetade travbanor över hela Sverige enskilt och lokalt, där spel på den egna banan gav den ekonomi. En ekonomisk kris för flera av banorna ledde till att ATG-modellen tillkom 1974 och i samverkan med travförbundet och banorna byggdes en nationell sport upp (Svensk travsport, 2020c).

Den svenska travsporten har än idag en mycket stark lokal anknytning på travbanor och travklubbar. Travsport engagerar många människor, inte bara kring själva tävlingarna utan bidrar också till sysselsättningen på landsbygden samt till jobb på travbanor och i anslutning till tävlingar. Hästnäringen i Sverige sysselsätter runt 30 000 helårstjänster och travsportens utveckling är en viktig aspekt för hela hästnäringen, där nästan en fjärdedel av de över 350 000 hästarna i Sverige är en travhäst (Sveriges riksdag, 2019). Sverige räknas, tillsammans med USA och Frankrike, som världens främsta travsportsnation vad gäller framgångar i de största internationella tävlingsloppen (Svensk travsport, 2020a).

Det svenska travet är brett förankrat runt om i landet med totalt 33 nationella tävlingsbanor. Banorna är jämnt fördelade från Boden i norr till Malmö i söder. De flesta av travbanorna i Sverige är så kallade tusenmetersbanor, men det finns även några mindre banor som mäter 800 meter samt en så kallad milebana (1 609 meter) i Tingsryd (Svensk travsport, 2020d).

Sveriges ATG-modell har varit framgångsrik och bidragit starkt till en positiv ekonomisk och sportlig tillväxt. Överskottet från travspel går tillbaka till den svenska hästsporten. De senaste åren har travsportens omsättning minskat ordentligt, och så även tillskotten för svensk hästsport. Det har också blivit dyrare att äga en häst och uppfödningen av travhästar i Sverige har minskat med cirka 40 procent. Konkurrensen har också hårdnat från flera utländska spelbolag som erbjuder spel över Internet men som inte betalar skatt i Sverige. Denna utveckling får negativa effekter på travsporten och hästsport i Sverige (Sveriges riksdag, 2019). Travsporten, liksom många andra idrotter måste hantera den tekniska utvecklingen i samhället. Elektronisk tidtagning och anpassning av befintliga anläggningar vad gäller underlag, kurvradier, upplopp och andra funktioner för att ge jämställda förutsättningar vid tävlingar kommer att få stor betydelse. Den publik som vill följa tävlingar via Internet eller TV ska ges samma höga upplevelse som publiken på plats. Med en allt bredare "digital" publik belyses frågan om huruvida fysisk närvaro kommer att spela en lika stor roll i framtiden när en större del av åskådarna följer loppet digitalt. Ett sådant scenario där platsen inte bedöms ha lika stor betydelse som idag, har inverkan på var framtidens travbanor kommer att lokaliseras.

## 4. Generella hänsynstaganden och rådande regelverk

Vid lokalisering av en travanläggning behöver generella hänsynstaganden beaktas i tidigt skede, dels med tanke på var travanläggningen är fysiskt möjlig att etableras, dels då travverksamheten i sig kan innebära ett antal störningar för omkringliggande bebyggelse. I detta avsnitt beskrivs generella hänsynstaganden som bedöms vara aktuella vid lokalisering av en travanläggning. Avsnittet sätter de olika faktorerna i relation till de lokala förutsättningarna samt aktuell lagstiftning.

### Buller

Buller är en störningskälla som är vanligt förekommande vid travverksamhet. Det är främst utrop från högtalare i samband med tävlingar som genererar höga bullernivåer. Denna typ av ljudkälla är starkt förknippad med idrottsevenemang i allmänhet.

Det saknas idag en definition på vad som utgör en idrottsplats, vilket Boverket erfar komplicerar bedömningen vid planläggning och bygglovsprövning. Enligt Boverkets rapport *Buller från idrottsplatser (2020)* utgör en idrottsplats, i PBL-sammanhang, en yta som är fysiskt avgränsad från andra platser och som är avsedd för organiserad idrottsutövning eller sportevenemang och tävlingar. En allmän tolkning är att begreppet idrottsplats avser en öppen och avgränsad markyta där idrott kan utövas. Fotbollsplaner, utomhusrinkar och ytor för friidrott kan tillräknas som exempel på sådana ytor (Boverket, 2020a).

Det finns idag inga specifika riktvärden för buller från travbanor. Vanligtvis tillämpas istället Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder*, från 2015. Boverket (2020a) konstaterar dock att det ljud som vanligtvis förknippas med idrottsplatser, det vill säga röster och annat ljud från publik och utövare, inte ingår i definitionen av sådant omgivningsbuller. En travanläggning kan generellt sett bedömas som en idrottsanläggning, åtminstone de delar av verksamheten som enligt Boverket (2020a) kan räknas till de tre "typlyuden" för idrottsutövning:

- Människoalstrade ljud. Röster såsom tal och rop från utövare och tränare samt tal, rop och applåder från publik.
- Mekaniska ljud (eller strukturella ljud). Slagljud från racketar eller från klubbor med bollar och puckar mot anläggningens fasta konstruktioner (korgar, sarg, stolpar, skärmar, stängsel med mera), smällar från skateboards och stomljud från ramper och räcken.
- Förstärkta ljud. Visselpipor, högtalare för utrop och musik.

Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) reglerar mark- och vattenanvändning utifrån både hänsyn till allmänna intressen och andra lagstadgade krav som ska följas i planläggning och i bygglovsprövning. Det innebär att tre grundläggande principer styr mark- och vattenanvändningen och lokaliseringen av såväl idrottsplatser som bostäder:

- Lokalisering till den plats som är mest lämpad för ändamålet eller för ändamålen (2 kap. 2 § PBL). I lokaliseringen vägs då också in eventuella behov av skyddsåtgärder.
- Hänsyn till allmänna intressen i planläggning och bygglovsprövning samt en avvägning av dessa allmänna intressen mot enskilda intressen (2 kap. 1 § PBL).

- Förekomst av omgivningspåverkan. Till denna hör förekomst av buller som påverkar människors hälsa, men också omgivningspåverkan som kan vara menlig för idrottsutövning (2 kap. 5 § samt 2 kap. 9 § PBL).

Det finns en mängd faktorer som påverkar risken för bullerstörning till omgivningen. Anläggningens nyttjandegrad, typ av idrott/aktivitet, publiktillströmning, tider och ljudkaraktär är några viktiga faktorer. Den aktuella ljudnivån uttryckt i decibel vid de tillfällen då verksamhet pågår blir därmed en av flera delar i en sammanvägd bedömning. Boverket förordar ett arbets sätt som utgår från förutsättningarna i det enskilda fallet och där samtliga ingående faktorer beaktas, inklusive uppskattad ljudnivå, och att en samlad bedömning sedan görs (Boverket, 2020a). Några generella iakttagelser om avstånd mellan bostäder och idrottsplatser kan ändå erfarenhetsmässigt ges. Boverket bedömer, på samma sätt som Naturvårdsverket i deras *Vägledning om buller från idrottsplatser (2020-09-23)*, att då en samlad bullerexponering från förekommande ljudkällor vid en idrottsplats under pågående verksamhet tangerar eller överskrider 50 dBA, kan det finnas skäl att närmare utreda eventuella störningar för närboende. Ljudnivån avser i detta fall bostadsbyggnadens fasad eller uteplats vid planläggning eller bygglovsprövning.

Oavsett om buller från en travanläggningens verksamhet bedöms utifrån dess bemärkelse som en idrottsplats, finns andra typer av buller kopplat till verksamheten som omfattas av andra bullerkriterier. Till exempel kan buller som alstras vid anläggningens drift, som teknisk utrustning för ventilation och kyla samt arbetsfordon, ofta definieras som industri- eller verksamhetsbuller. För sådana bullerkällor hänvisas till *Boverkets allmänna råd (BFS 2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär och vägledning (2020:8) för industri- och annat verksamhetsbuller*. För trafik till och från en idrottsanläggning tillämpas riktvärden för trafikbuller i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

### Skyddsavstånd för djurhållning

Hästverksamhet kan innebära en mänsklig hälsorisk genom exponering för hästallergi, så kallade allergener. I Sverige är 5–10 % av befolkningen allergisk mot hästar. Andelen är betydligt större bland personer med astmabesvär, särskilt bland barn.

Enligt 2 kap 6 § Miljöbalken är det viktigt att lokalisering av verksamheter anses lämplig med hänsyn till minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Folkhälsomyndigheten (2019) har tagit fram en tillsynsvägledning för hästhållning enligt miljöbalkens hälsoskyddsregler. Myndigheten rekommenderar ett skyddsavstånd på 200 meter mellan hästverksamhet som stall, hästhagar, paddock och bebyggelse. Avståndet ska ses som utgångspunkt för vidare utredning i varje enskilt fall, vid planärenden som berör hästverksamhet.

### Transporter av farligt gods

Vid lokalisering av eventuell ny travbana i Östersund tas hänsyn till färdvägar för transporter av farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som innehåller farliga egenskaper, vilka kan orsaka skador på människor, miljön eller egendom vid transport. Länsstyrelsen i Jämtlands län (2018) har genomfört en kartläggning för transporter med farligt gods i länet. Vid planläggning eller bygglovsprövning inom 150 meter från en rekommenderad transportled för farligt gods ska en riskanalys genomföras.

Kartläggningen visar att det finns ett antal större transportleder i länet för väg där huvuddelen av farligt gods på väg transporteras. Dessa vägar är

- E 14 som går diagonalt genom länet från Sundsvall via Östersund och vidare mot Åre och slutligen Trondheim.
- E 45 går från Mora via Sveg, Östersund, Strömsund och vidare norrut mot Vilhelmina.
- Riksväg 87, från Östersund via Hammarstrand och Bispgården mot Sollefteå.
- Riksväg 84, från Sveg mot Funäsdalen och slutligen Röros i Norge.

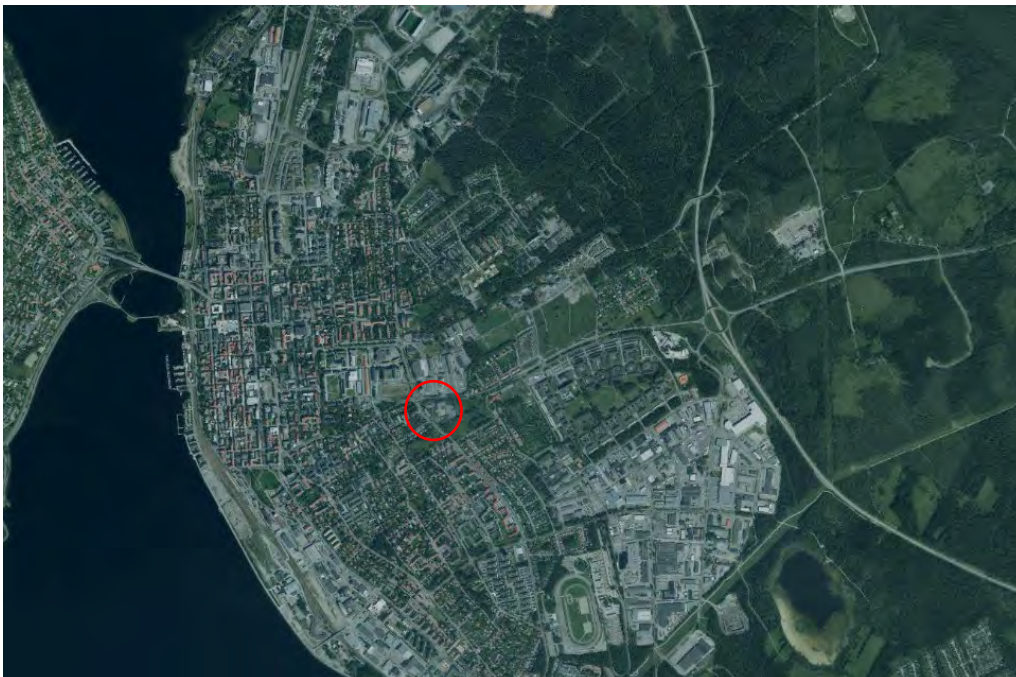
När det gäller järnväg finns fyra huvudsakliga sträckningar:

- Norra stambanan som går från Storvik/Gävle via Bollnäs till Bräcke.
- Stambanan genom övre Norrland som sträcker sig från Bräcke till Luleå.
- Inlandsbanan som går via Mora till Östersund, vidare mot Hoting och Storuman och slutligen Gällivare.
- Mittbanan som är enkelspårig och består av två delar: del ett Sundsvall - Ånge, del två Bräcke- Storlien med fortsättning mot Trondheim i Norge

Inga av dessa rekommenderade färdvägar för farligt gods bedöms påverka lokalisering av travanläggningen.

### Utryckningsvägar

En ytterligare parameter vid lokalisering av en eventuell ny travbana är att inte försvåra tillgängligheten för räddningstjänst och dess utryckningsvägar. I Trygghetens Hus som är beläget i korsningen Genvägen/Stuguvägen, finns all blåljusverksamhet stationerad. Inget av de studerade lokaliseringalternativen i Östersund skulle få någon större negativ inverkan på dessa verksamheters utryckningsvägar.



Blåljusverksamhetens stationering i Östersund markerad med röd cirkel i kartan. Källa Metria AB.

## Markföroreningar

Förorenade områden är platser som riskerar att skada eller skapa olägenhet för miljön eller människors hälsa. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet och samordnar länets arbete med förorenade områden samt ger stöd till kommunerna. De allra flesta områden som kan misstänkas vara förorenade eller konstaterat förorenade har kartlagts av Länsstyrelsen och kommunen. Hänsyn till dessa föroreningspunkter tas i beaktan vid lämplig lokalisering för eventuell ny travanläggning i Östersund.

En travbana och dess verksamhet kan i sig generera vissa föroreningar och bör även kunna ses som en verksamhet med mindre känslig markanvändning. Därav kan det finnas goda möjligheter att hantera eventuella befintliga föroreningar vid en omlokalisering. Upptäckt av markföroreningar behöver inte nödvändigtvis betyda ett förbud mot exploatering. Genom undersökning, riskminimerande åtgärder och sanering av ett förorenat område kan exploatering vara möjlig och miljövinster uppnås.

## Översvämning

I Jämtland orsakas översvämningar främst av stor vattentillförsel till sjöar och vattendrag från kraftiga regn eller snösmältning (Länsstyrelsen Jämtlands län 2013). Vid bedömning av översvämningsrisk är markens lämplighet beroende på vilken typ av ny bebyggelse som avses. Enligt Boverket (2020b) bör ny sammanhållen bebyggelse och bebyggelse innehållandes samhällsviktig verksamhet lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning och därmed över nivån för beräknat högsta flöde i vattendrag.

I Översiktsplan för Östersund 2040 anges att samhällsviktig verksamhet ska lokaliseras till plats över flödesnivån Q max (RH 2000 +296,35 Storsjön). Övrig bebyggelse, såsom exempelvis bostäder, ska lokaliseras till plats över flödesnivån Q1000 (RH 2000 +295,08 Storsjön). Översvämning till följd av skyfall går aldrig helt att undvika. Som minimum bör den nya travanläggningen planläggas så att ett skyfall där den årliga sannolikheten för att bebyggelsen tar skada vid översvämning är mindre än 1/100, ett så kallat 100-årsregn.

## Övriga hänsynstaganden

Öster om Östersund finns ett omfattande friluftsområde med skidspår och vandringsleder. Tidigare fanns flera regementen i Östersund och stora områden öster om staden användes för militär verksamhet. Trots att den militära verksamheten inte längre är lika utbredd som tidigare, så har Försvarsmakten ett antal riksintresseområden i stadens närhet. Bland annat är Dagsådalens skjutfält ett av Försvarsmaktens utpekade riksintresseområden som de, ur ett nationellt perspektiv, värnar om och använder i till exempel internationella samarbeten. Områden i anslutning till Försvarsmaktens skjutfält har undvikits som förslag för etablering av ny travbana. Inget av de tre förslagna etableringsområdena i Östersund berörs av vare sig riksintressen, natur- eller kulturmiljövärden. Det område som föreslås i anslutning till Östersunds arena berörs delvis av Storsjöns vattenskyddsområde men en eventuell travetablering anses inte påverka grundvattnet i någon större omfattning än vad som görs idag utifrån nuvarande lokalisering och närhet till Storsjön.

En omlokalisering av travanläggningen innebär att ett nytt tillstånd för verksamheten krävs då stora djurenheter kan orsaka olägenhet för människors hälsa, genom exempelvis allergener eller störande ljud (Östersunds kommun, 2020a). Då travanläggningen kan innebära risk för olägenhet för människors hälsa, klassas den som en miljöfarlig verksamhet (Östersunds kommun, 2020b) och är anmälnings- och tillståndspliktiga (9 kap miljöbalken).

## 5. Omvärldsspaning

En omvärldsstudie över hur andra kommuner har arbetat med omlokalisering eller nyetablering av travbanor i Sverige visar att det delvis är samma frågeställningar som vi utgått ifrån, men att de har angripits på olika sätt och med olika fokus och olika metoder. De olika exemplen går ej att jämföra med varandra, men kan vara ett stöd i fortsatt utredning för Östersundstravets räkning och vilka utmaningar som kan komma att behöva lösas i ett senare planeringsskede.

### Jägersro

För Jägersro i Malmö planeras en omlokalisering till ett nytt hästsportscentrum intill dagens befintliga travbana. Planerna innebär att en ny trav- och galoppbana kommer att byggas och att Malmö får en ny stadsdel i Jägersro med cirka 3 400 nya bostäder. Marken är i huvudsak oexploaterad. Det nya Jägersro kommer bland annat att innehålla en 1 400 meter lång travbana, en travskola, flexibla besökslösningar beroende på publiktillströmning, olika pub- och restaurangkoncept med mera. Till detta så ska den nya anläggningen även miljöcertifieras. Malmö stad har påbörjat ett arbete med en ny detaljplan för området och i tidigt skede konstaterades att utredningar och fördjupade analyser behövs avseende exempelvis:

- Identifiering av värdefulla naturvärden, platsens ekosystemtjänster och rekreativa värden.
- Rening av dagvatten och hantering av skyfall.
- Omgivningspåverkan och störningar av bland annat ljus, buller, lukt, damm med mera.
- Allergener från djurhållning i relation till befintliga och framtida bostäder, förskolor och skolor.
- Arkeologi och fornlämningar.
- Trafik och tillgänglighet med kollektivtrafik, gång, cykel och angöring med bil, parkering, vägdragningar, trafikallsträng och konsekvenser för trafiksystemet vid stora evenemang (Jägersro hästcenter, 2020).

I förarbetet till omlokaliseringen har Jägersro använt sig av ett koncept benämnt "smart arena" från Aakermount som är en metod för att identifiera, konceptualisera och validera tekniska lösningar och innovationer som skapar affärsmässiga och långsiktigt hållbara värden för ägare, brukare och besökare på publika anläggningar. Med hjälp av ny teknik kan en arenas begränsade upptagningsområde övergå till att bli gränslöst, vilket skapar nya möjligheter inom sport, kultur och event (Aakermount, 2021).



Källa: Aakermount.

Enligt arbetsmetoden "smart arena" som använts för omlokalisering av Jägersro har krav definierats inom sex områden. Detta för att hitta och välja ut tekniska lösningar och innovationer som kan bidra till att skapa värden för användare, publik och miljö. För Jägersros del sammanfattar begreppet villkoren för hur byggprocess, drift, förvaltning, besöksverksamhet med mera ska matcha kraven.

**Hållbarhet.** Avser tekniska lösningar och innovationer som kan alstra, återvinna och lagra energi, bidrar till ett fungerande kretslopp, omvandla avfall till höggradigt insatsmaterial med mera.

**Klimatanpassning.** Avser tekniska lösningar och innovationer som bidrar till minskade koldioxid- kvävedioxid- och andra luftförorenande utsläpp, mindre trängsel samt tjänster och mervärden som påverkar beteenden i önskad riktning.

**Drift och Underhåll.** Avser tekniska lösningar och innovationer som utan mänsklig inblandning övervakar, larmar och eventuellt åtgärdar brister på verksamhetskritiska system. Inom Drift och Underhåll återfinns också teknologier som förenklar skötseln av till exempel bana och grönytor, styr trafikflöden, driver autonoma maskiner, hanterar sopor och avfall med mera.

**Användarvärde.** Avser tekniska lösningar och innovationer som resulterar i att hyresgäster, tävlande och aktiva får tillgång till information, data och funktioner som bidrar till den egna verksamhetens utveckling och konkurrensförmåga.

**Besöksvärde.** Avser tekniska lösningar och innovationer som ger nya aha-upplevelser, inspirerar, förenklar besök, premierar beteenden och för övrigt utgör incitament för att besöka Jägersro.

**Samhällsnytta.** Avser tekniska lösningar och innovationer som innebär att Jägersro kan uppfylla relevanta delar i målen 7, 11 och 12 i FN:s Globala mål.

## Gävletravet

I Gävle har kommunen arbetat fram en detaljplan, från 2018, som syftar till att möjliggöra en utveckling av Gävletravet genom att tillåta olika typer av centrumverksamheter, hotell eller konferenslokaler samt bostadsbebyggelse som ett komplement till travverksamheten.

Kvartersmarken för Gävletravet ges ett brett användningsområde i planbestämmelserna för att kunna tillåta verksamheter för besöksanläggning, centrumändamål samt hotell- och verksamhetslokaler.

Planområdets bostadskvarter kommer att angränsa till Gävletravets verksamhetsområde. Detaljplanen tillåter inga nya bostäder närmare än 80 meter från närmaste befintliga stallbyggnad för att undvika olägenheter som kan förekomma i form av lukt, flugor och allergenspridning. Tillskapande av ytterligare barriärer i form av byggnader, plan eller skärmar kommer också att minska påverkan av allergener.

De föreslagna bostadskvarteren bedöms komma att utsättas för verksamhetsbuller från två olika verksamheter, norrifrån av Gavlevallen och söderifrån av Gävletravet. Genomförd bullerutredning visar att buller från evenemang utgör en större bullerkälla än tillkommande trafik från nya bostäder i området.

Gävle kommun följer rekommenderade riktvärden för verksamhetsbuller. Detaljplanen visar att det kommer att vara genomförbart att planera lägenhetsutformningen så att buller inte innebär någon nämnvärd risk för hälsopåverkan i boendemiljön. Riktvärdena är möjliga att klara om de planerade bostäderna uppförs så att tysta innergårdar skapas och ljuddämpad sida av fasad tillämpas. Konsekvensbedömningen för bullerpåverkan förutsätter att en centrumbyggnad uppförs mellan travbanan och planerade bostäder, för att klara riktvärdena kväll och helg vid travevenemang. I annat fall krävs ytterligare åtgärder, som att flytta högtalare på travbanan till utsidan av banan och rikta dem inåt.

För att minska bullernivåerna för bostäderna har en planbestämmelse införts i detaljplanen som reglerar byggnadernas utformning. Bestämmelsen innebär att lägenheterna planeras så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en ljuddämpad sida.

### Mantorptravet

I Mjölby vill kommunen möjliggöra för Mantorptravet att utvidga sin verksamhet, varpå en detaljplan har arbetats fram under 2020. Den nya detaljplanen föreslår etablering av verksamheter, industri, restaurang, räddningsstation och travverksamhet.

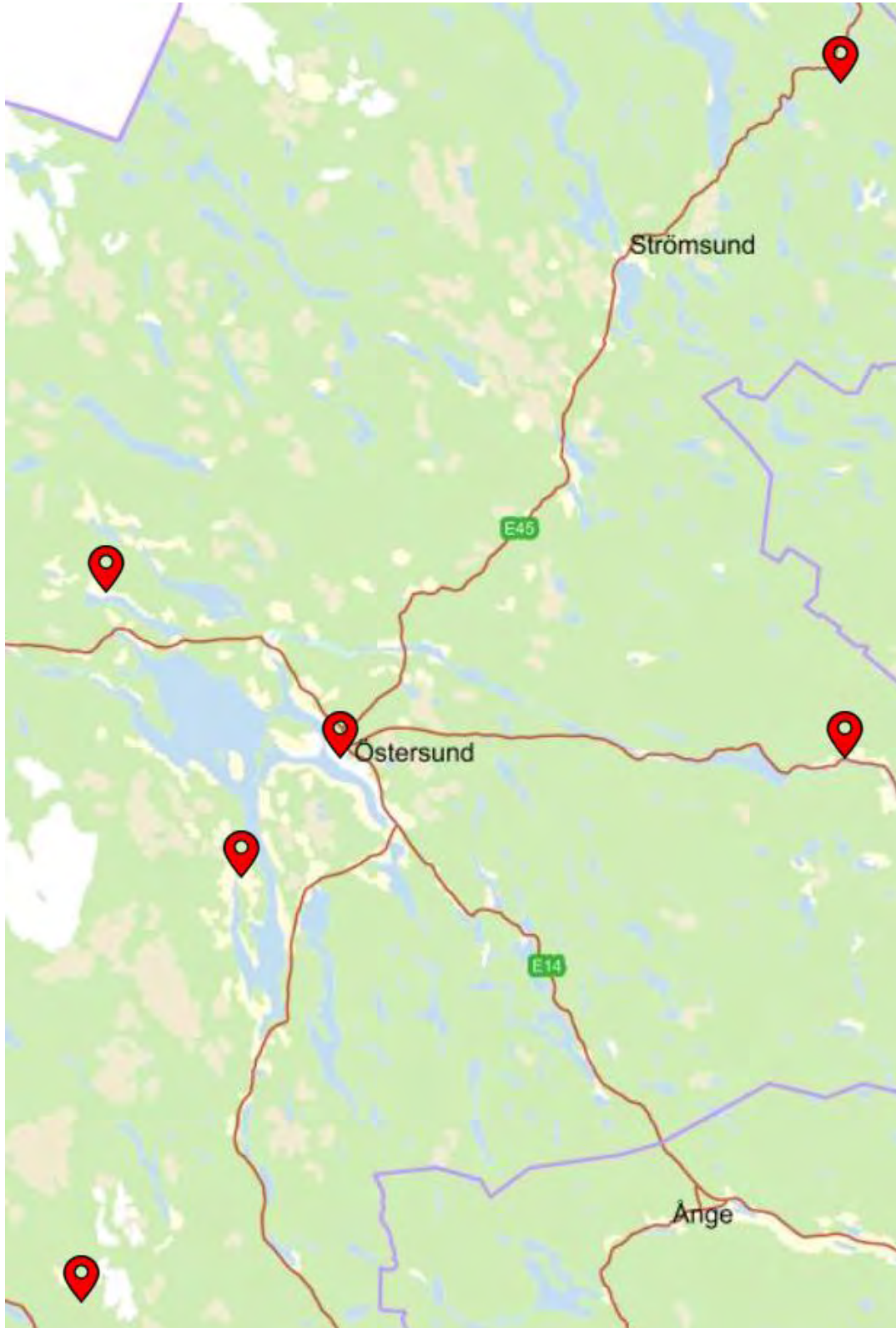
Planförslaget innebär att minsta avstånd mellan de befintliga bostäderna och travanläggningen minskar. Planförslaget har tagit utgångspunkt i forskning som visar att hästhållning utgör en risk för allergener, men att allergenspridningen mestadels är koncentrerad till närområdet. Mjölby kommun har utifrån detta tagit fram rekommenderade minsta skyddsavstånd mellan hästhållning och bostäder enligt tabellen nedan, där antalet hästar reglerar avståndet till närmaste bostadsbebyggelse. Vid planläggning behöver dock vindförhållandena studeras, då det beroende på vindriktningen kan föreligga större risk för allergenspridning.

Hästhållning	Rekommenderade skyddsavstånd
1 – 30 hästar	100 m från stall, paddockar och öppen gödselhantering. 50 m från hagar. Mellan rasthagar och bostäder är det lämpligt att det finns någon form av avgränsande väg eller vegetationsridå.
30-100 hästar	200 m från stall, paddockar och öppen gödselhantering. 50 m från hagar. Mellan rasthagar och bostäder är det lämpligt att det finns någon form av avgränsande väg eller vegetationsridå.
>100 hästar	500 m från stall, paddockar och gödselhantering 50-100 m från hagar beroende på antalet hästar i hagen.

Källa: Mjölby kommun.

## 6. Travanläggningar i regionen

I Jämtlands län finns idag fem aktiva travbanor; Östersundstravet, Hoting, Ammerå, Oviken och Björnvalla samt en travverksamhet med tillhörande utbildningar vid Wången i Alsen. Dessa är fördelade på sex olika kommuner och bedriver verksamheter på olika nivåer.



Översiktskarta över befintliga travanläggningar i Jämtlands län. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Hotingtravet. Källa: Metria AB.

### Hotingtravet, Strömsunds kommun

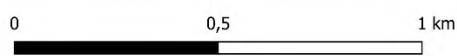
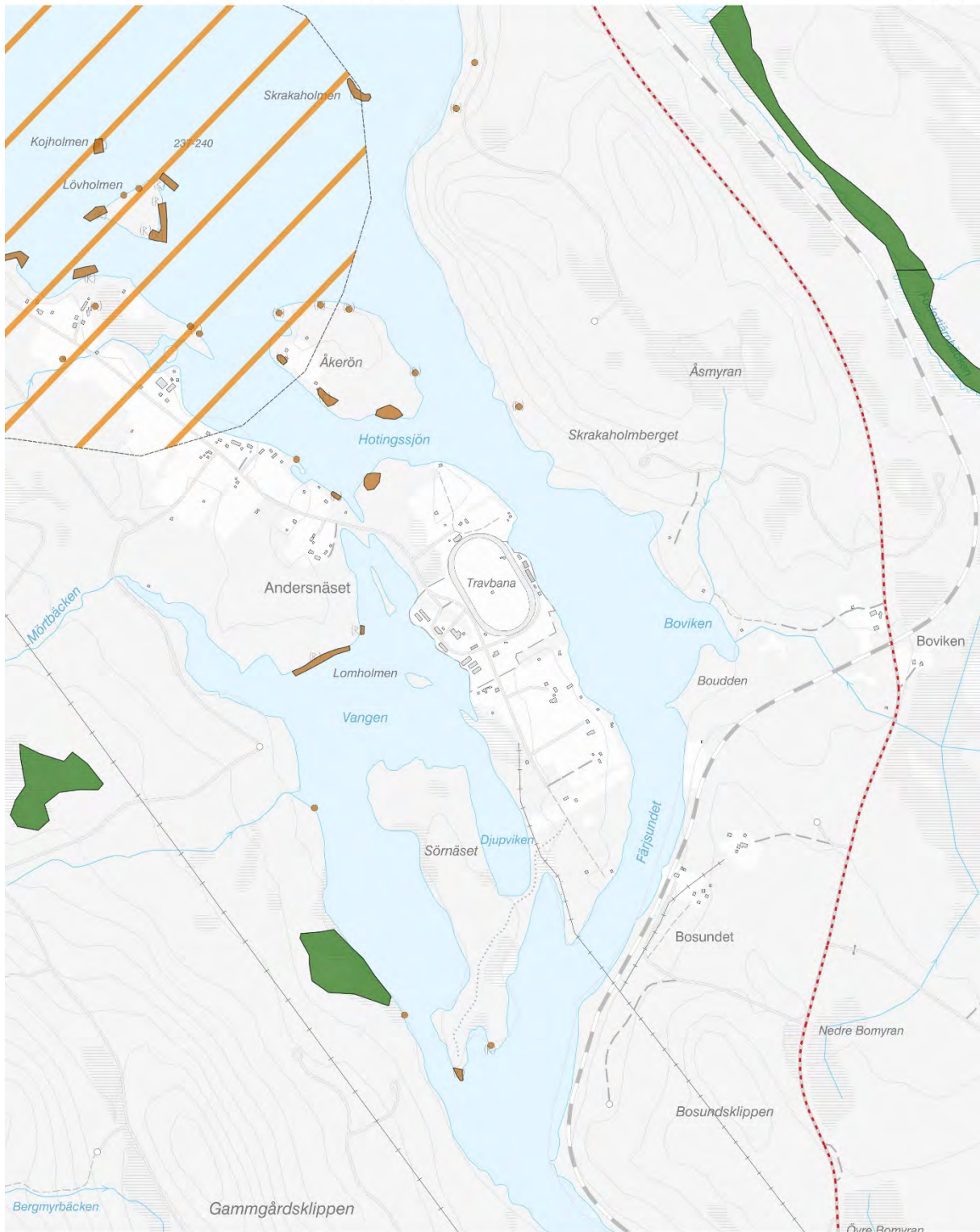
Hoting i Strömsunds kommun ligger cirka 150 kilometer nordöst om Östersund. Hotingtravet ligger på en halvö i Hotingssjön strax söder om orten Hoting och Europaväg 45 i Strömsunds kommun. Travbanan mäter 800 meter i omkrets och har en upploppsraka på 160 meter.

Travbanan i Hoting invigdes den 12 augusti 1967 och drivs av Västra Ångermanlands Travsällskap som grundades 1957. På Hotingtravet bedrivs endast ett begränsat antal tävlingsdagar per år och samtliga dessa tävlingar arrangeras under en och samma vecka på sommaren (Svensk travsport, 2011). År 2018 hade denna sommarvecka 6 100 besökare (Jämtland Härjedalens Turism, 2019).

Travbanan är placerad på en halvö i Hotingssjön vilket gör att förutsättningarna för en utbyggnad är begränsade på grund av vatten. Området berörs inte av några kända fornminnen, naturvärden eller riksintressen. Halvön är cirka 400 meter bred och befintlig bana ligger direkt intill strandkanten.

Frågor som aktualiseras vid en utbyggnad eller omvandling är främst strandskyddet, hantering av vatten vid bevattning av banan så att det inte rinner direkt ut i sjön och förorenar samt tillgängligheten med endast en tillfartsväg. Idag saknas service i anslutning till verksamheten. Närmaste tätort är Hoting som ligger vid E45 cirka fem kilometer norr om Hotingtravet.

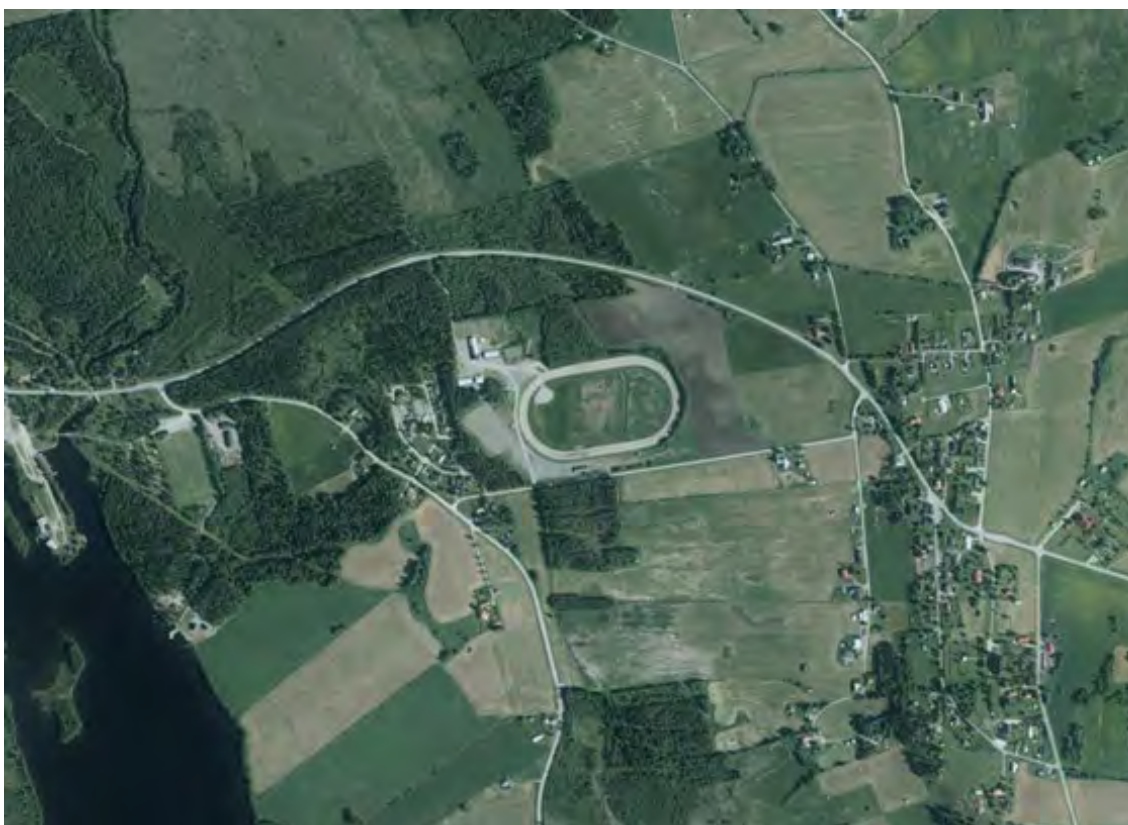
# Naturvärden och riksintressen, Hoting



## Teckenförklaring

- Fornminne, punkt
- Fornminne, yta
- Riksintresse Kommunikationer
- ▨ Kulturmiljövård
- Sumpskogar

Hänsynskarta över området för Hotingtravet. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Ovalla travbana. Källa: Metria AB.

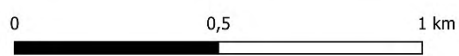
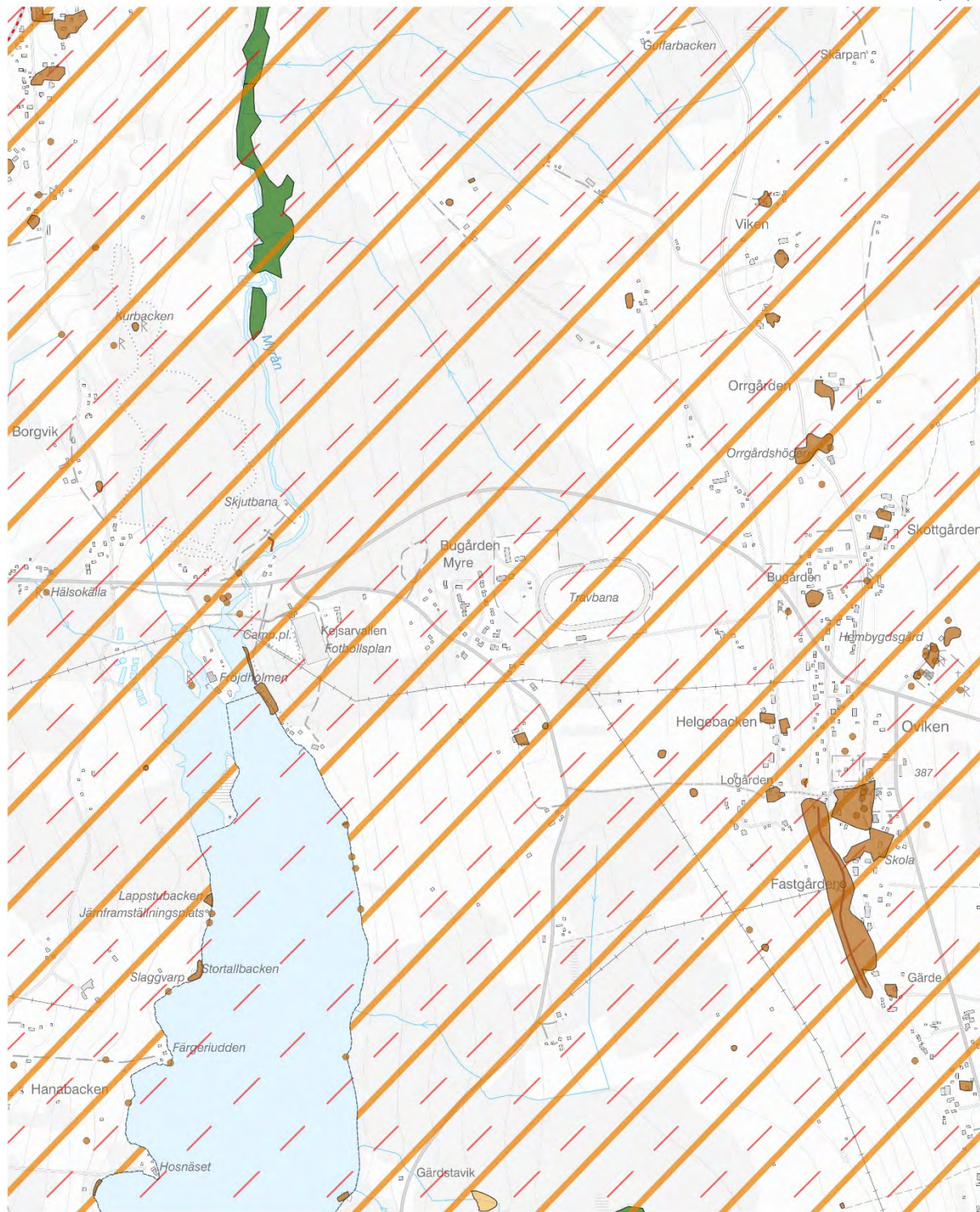
### [Ovalla Travbana, Bergs kommun](#)

Ovalla travbana i Bergs kommun ligger cirka 40 kilometer sydväst om Östersund. Här finns Ovikens Travklubb som bildades 1924. Under 1920- och 1930 talet hölls travtävlingar varje vinter på Storsjön i Myrviken. 1959 var sista året som travtävlingar anordnades på isen. På våren 1969 inleddes arbetet med en ny travbana i Oviken (Ovallatravet, 2015) och den 28 februari 1971 invigdes Ovalla travbana.

Ovalla travbanan ligger mellan orterna Oviken och Myrviken, väl synlig och med infart i väster från väg 590 och öster från väg 580. Delvis är tillfartsvägarna till travet i form av grusväg. Bensinmack, livsmedelsaffär, café med mera finns närmast i Myrviken, cirka två kilometer från travbanan. Ovalla travbana mäter 800 meter i omkrets och har en upploppsraka på 140 meter. Banan är smal, där endast sex hästar får plats i första led bakom startbilen. Ovalla har tre tävlingsdagar under juni/juli (Svensk travsport, 2020e) och Ovikens travvecka lockade år 2018 cirka 7000 besökare (Jämtland Härjedalens Turism, 2019).

Banan är lokaliserad cirka 500 meter öster om vatten (Storsjön) och berörs därmed inte av strandskydd. Hantering av restvatten från bevattning av banan bör ändå hanteras på ett sådant sätt att det inte orsakar försämrade vattenkvalitet i angränsande vattendrag. Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövård och friluftsliv.

# Naturvärden och riksintressen, Oviken



## Teckenförklaring

- Fornminne, punkt
- Fornminne, linje
- Fornminne, yta
- Nyckelbiotoper
- Kulturmiljövård
- Friluftsliv
- Sumpskogar

Hänsynskarta över området för Ovalla travbana. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Ammerå. Källa: Metria AB.

### Ammerå Travbana, Ragunda kommun

Ammerå i Ragunda kommun ligger cirka 70 kilometer öster om Östersund. Geografiskt är Ammeråtravet beläget mellan väg 87 och Ammeråns mynning i Indalsälven, och har därför begränsade möjligheter att växa. På Ammerå travbana arrangeras i juli varje år bygdetrav för både varm- och kallblodshästar samt ungdomstrav. Bygdetrav kallas de inofficiella tävlingar som arrangeras på mindre travbanor, sjöisar eller permanenta travbanor i regi av en lokal travklubb eller en annan ideell hästförening. Ammeråtravet ägs och drivs av Ragunda Härads Travklubb och har en 800 meters travbana med belysning. Här finns ett "året-runt-stall" och 54 utselningsboxar. Banan hålls öppen året runt (Svensk travsport och Ammerå travbana FB, 2020). Tack vare närheten till väg 87 finns goda tillfartsvägar till anläggningen. I Ammerå finns en camping men övrig service finns närmast i Hammarstrand, cirka 10 kilometer österut.

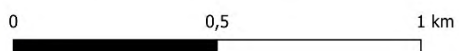
I anslutning till befintlig travbana finns ett riksintresseområde för rennäringen. Området runt Ammerå är även ett utpekade riksintresseområde för kulturmiljövård och det finns utpekade fornminnen i anslutning till området. Vad gäller Ammeråns mynning i Indalsälven är det ett beslutat Natura 2000-område och gränsar även till riksintresse för naturvård och kommunikationer.

# Naturvärden och riksintressen, Ammerå

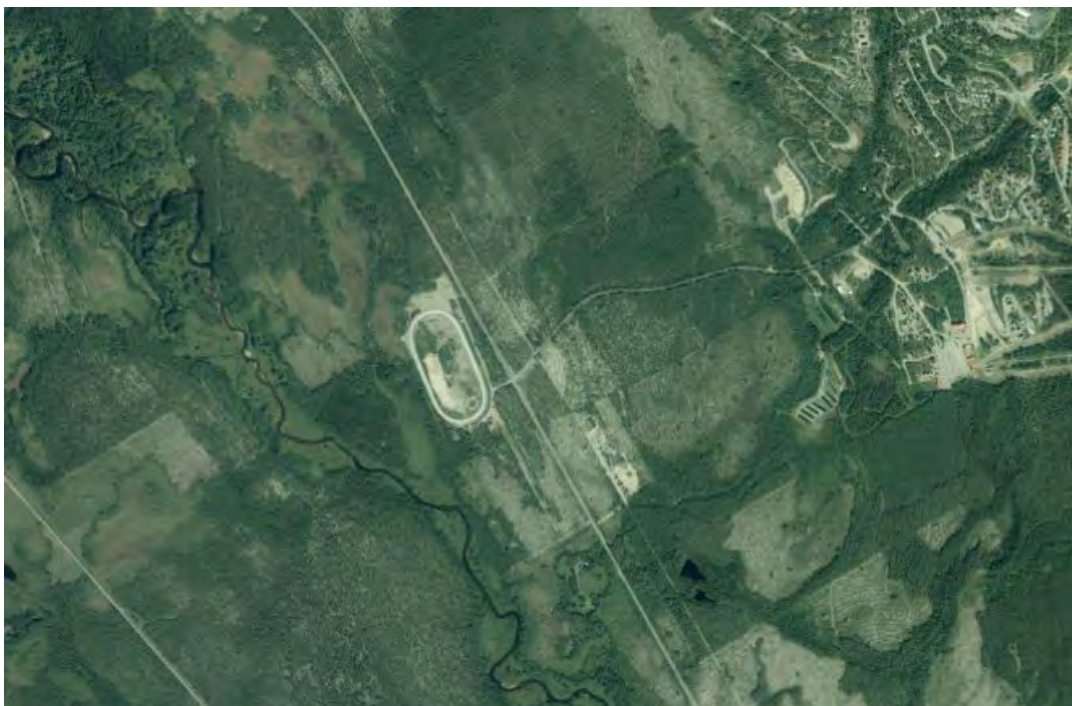


## Teckenförklaring

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| ● Fornminne, punkt                 | ■ Natura 2000                    |
| — Fornminne, linje                 | ■ Riksintresse Naturvård         |
| ■ Fornminne, yta                   | ■ Kulturmiljövård                |
| ■ Nyckelbiotoper                   | ■ Fritidsliv                     |
| - - - Riksintresse Kommunikationer | ■ Sumpskogar                     |
| ■ Naturreservat                    | ■ Riksintresse Rennäringen (LST) |



Hänsynskarta över området för Ammerå travbana. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Björnvalla Travbana. Källa: Metria AB.

### [Björnvalla Travbana, Härjedalens kommun](#)

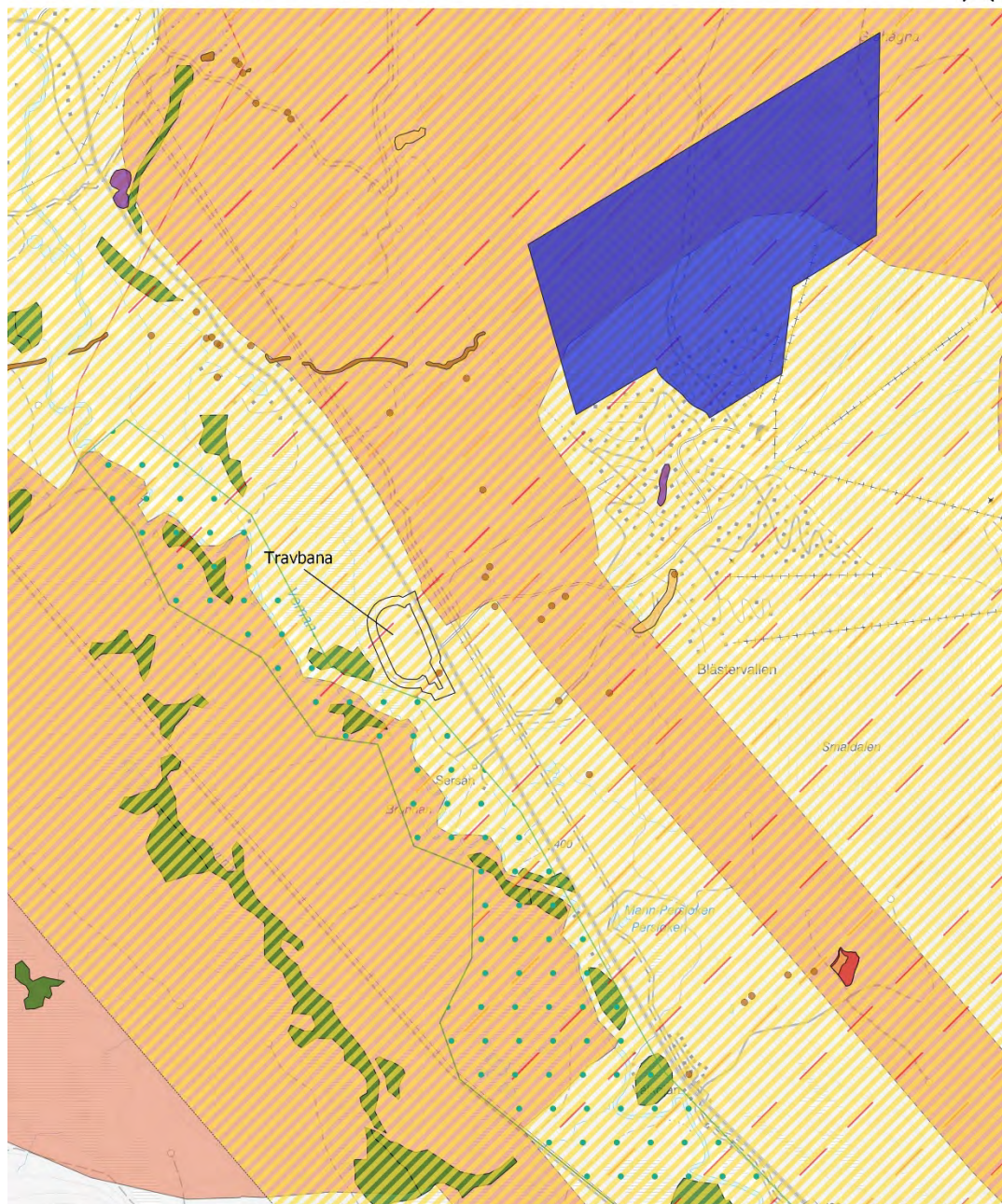
Björnvalla travbana är belägen cirka fyra kilometer söder om Vemdalens by och drygt 100 meter väster om Björnrike skidanläggning. Anläggningen ligger cirka 13 mil sydväst om Östersund. Busshållplats finns vid Björnrike vägskäl intill avfarten in till travbanan.

En grupp entusiaster anlade grusbanan i början på 1990-talet. Banans längd uppgår till 1000 meter vilket är ovanligt för en bygdetravbana. Banan är en fadderbana till Bergsåker travbana i Sundsvall. Till banan finns ett stall och en del äldre komplementbyggnader.

Banan ägs och drivs av Härjedalens Travklubb. På banan arrangeras endast bygdetrav i augusti. I anslutning till tävlingshelgen arrangeras ibland också countryfestival och motorsportsaktiviteter i form av motorcyklar (Härjedalens travklubb, 2021)

Området berörs av flera riksintressen, naturvård och fornlämning.

# Naturvärden och riksintressen, Björnrike



## Teckenförklaring

- |                      |   |
|----------------------|---|
| ● Fomminne, punkt    | ■ Riksintresse Naturvård                |
| ■ Fomminne, yta      | ■ Riksintresse Rörigt Friluftsliv (LST) |
| ■ Naturvärde         | ■ Riksintresse Friluftsliv              |
| ■ Nyckelbiotoper     | ■ Sumpskogar                            |
| ■ Biotopskydd        | ■ Riksintresse Rennäringen (LST)        |
| ■ Vattenskyddsområde |   |

Hänsynskarta över området för Björnvalla travbana. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Wången. Källa: Metria AB.

### Wången brukshästcentrum, Krokoms kommun

Wången, i Alsen i Krokoms kommun, ligger cirka 50 kilometer nordväst om Östersund och är travsportens riksanläggning, centrum för islandshästutbildningar samt nationellt brukshästcentrum. År 1996 startade trav- och galoppkolan på Wången. Galoppdelen ersattes senare med utbildningar med fokus på islandshästporten. Wångens hingstuppfödninganstalt startades 1903 i syfte att avla en stark arbetshäst. På Wången började arbetet med att avla fram en större och starkare arbetshäst till militären och till skogs- och jordbruket som med stambokföring och systematiskt avelsarbete gav den nordsvenska brukshästen.

På anläggningen bedrivs utbildningar i form av gymnasium, folk- och yrkeshögskola, universitet men också olika typer av program och fristående kurser. Wången erbjuder utbildningar för hästkötare, travtränare, brukshästkuskar, ridlärare, hippologer och hovslagare. Här bedrivs även forskning inom hästnäringen som en del av verksamheten. På Wångens värdshus finns konferensmöjligheter med boende i form av stugor, vandrarhem och hotell. Vårdshuset har även en restaurang som serverar lunch och middagar året om (Wången, 2020). Området är inte detaljplanelagt.

På Wången arrangeras varje år Wångens cup, vilken är den största tävlingsserien för unga kuskar i Sverige. Lärlingsserien Wången Cup är en riksomfattande serie med närmare 40 lopp under ett år. Serien har gått sedan 2003 och är ett initiativ från Wången i samarbete med Menhammar stuteri. Travbanan är cirka 1 000 meter och belägen invid hagar, stall, ridhus och övriga byggnader med koppling till verksamheten.

Wångens brukshästcentrum ligger cirka 300 meter norr om sjön Alsen. Hela Wången är utpekade riksintresseområde för kulturmiljövård, naturvård samt för friluftsliv. I eller i anslutning till verksamheten finns utpekade nyckelbiotoper, fornminnen samt sumpskogar. Närmaste tätort med enklare service är Alsen en dryg kilometer väster om Wången. I anslutning till verksamheten finns busshållplats Alsen Vången för länstrafikens linje 532, Nällden-Änge och 533, Östersund- Nällden-Alsen.

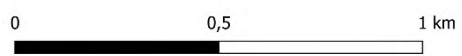
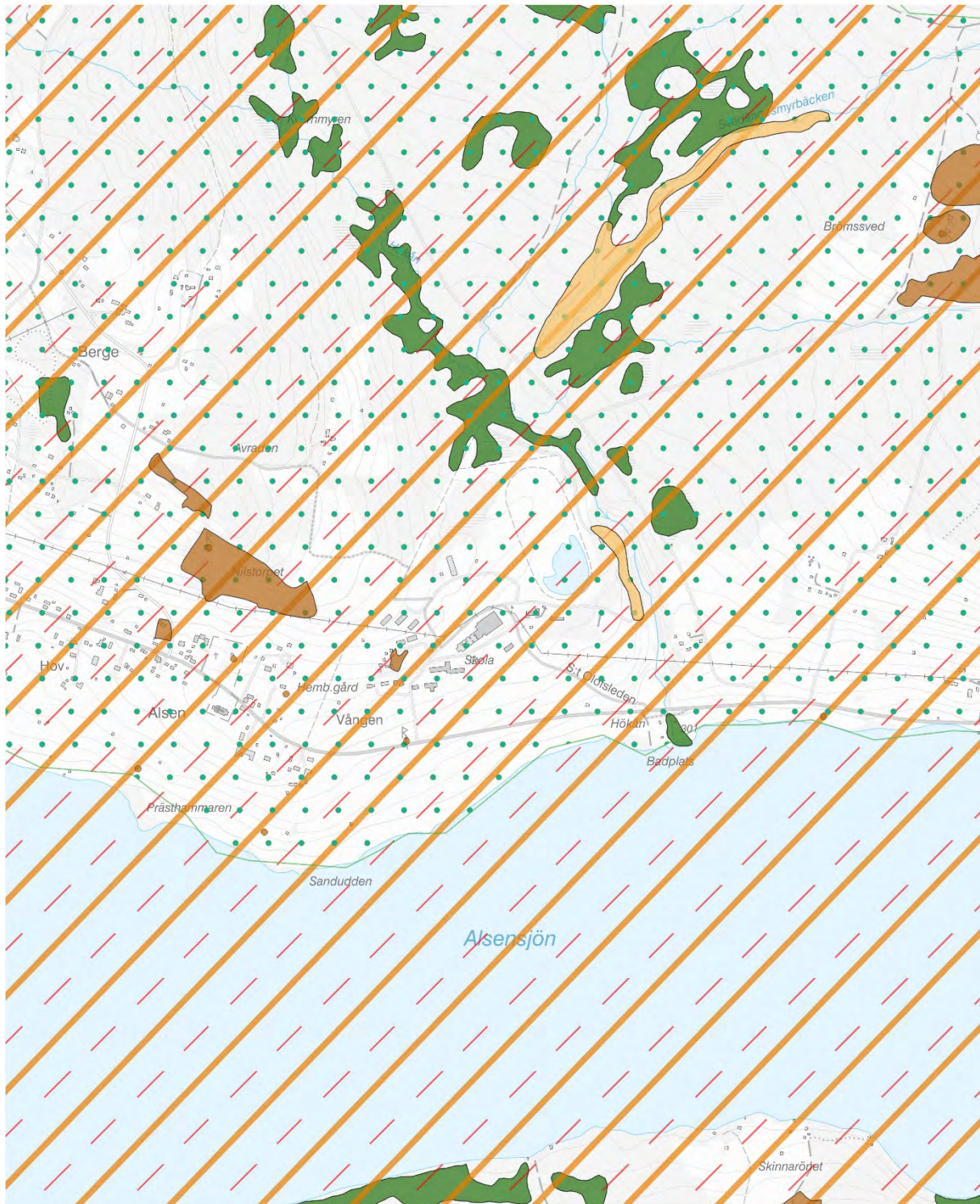


På Wången bedrivs bland annat hotell, restaurang, konferens, utbildning och forskning. Källa: Metria AB.



Vy över Wången. Källa: Metria AB.

# Naturvärden och riksintressen, Wången



## Teckenförklaring

- Forminne, punkt
- Forminne, yta
- Nyckelbiotoper
- Riksintresse Naturvård
- Kulturmiljövård
- Friluftsliv
- Sumpskogar

Hänsynskarta över området för Wångens brukshästcentrum. Källa: Metria AB.



Översiktskarta Östersundstravet. Källa: Metria AB.

## 7. Östersundstravet

Östersundstravet är en av landets äldsta travbanor och invigdes i mars 1936 av Jämtlands travsällskap som bildades tio år tidigare (Travstugan, 2020). Banan tillhör den vanligaste typen av travbanor i Sverige och mäter 1 000 meter i omkrets. Upploppet är 218 meter, vilket gör det till landets näst längsta upplopp. Östersundstravets verksamhet omfattar tävlings- och träningsverksamhet för travhästar och ponnyer (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2009). Verksamheten omfattar strax under 30 hektar, exklusive skogsslingor och transportsträcka till dessa. Verksamheten är förlagd på mark som idag ägs av bland annat Östersunds kommun, Jämtlands travsällskap och Jämtlands travbana.

På Östersundstravet finns totalt 215 boxplatser samt 13 uteboxar, av de 215 är 110 stallplatser för gästande hästar. Samtliga boxar uppfyller de krav som är fastställda i Jordbruksverkets djurskyddsbestämmelser (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2009). Inne på travbaneområdet finns restaurang, spelhall med café och hästbutik. Veterinär, butiker och sadelmakeri är andra exempel på kompletterande anläggningar som finns på travanläggningen. Från år 1984 har det funnits en hästklinik inne på travområdet, men stängdes 2019 på grund av bristen på veterinärer specialiserade mot häst (Travonden, 2019). Sedan dess har Östersundstravet löst detta genom att ha en veterinär på plats någon eller några dagar i veckan (Östersundstravet, 2021).

Utanför Östersundstravet finns en stor bilparkering för besökare. Det finns bullhållsplatser i närheten av Östersundstravet som går till Östersunds centrum. Boendemöjligheter finns både i närområdet och inne i de centrala delarna av Östersund.



Östersundstravet. Källa: Metria AB.

I juni varje år anordnar Östersundstravet Jämtlands Stora Pris som sammanfaller med V75-tävlingar och som är en av Sveriges största travtävlingar. Under 2018 lockade Östersundstravet 32 800 besökare och enbart travtävlingen Jämtlands Stora Pris lockade drygt 10 000 besökare. Östersundstravet var det tredje största besökta evenemanget i Jämtland efter Storsjöcupen och Storsjöyran (Jämtland Härjedalen Turism, 2019). Antalet tävlingsdagar per år uppgår till cirka 33 samt fyra lunchtrav per år. Antal lopp är ungefär 300 per år (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2009).

2015 inkom ett medborgarförslag till Östersunds kommun om en flytt av Östersundstravet. Anledningen till flytten ansågs vara travbanans bullerstörningar till omkringliggande bostadsområde i samband med tävlingsevenemang och att travbanan till största del står oanvänd, vilket ansågs vara ett outnyttjade av ett attraktivt centralt läge. I medborgarförslaget föreslås byggande av en ny travbana som även kan göras brukbar för andra sporter. Förslaget var att anlägga travbanan nordost om Stadsdel Norr och därigenom samlokalisera travet med övriga idrottsanläggningar (Östersunds kommun, 2015), vilket sammanfaller med ett av de föreslagna områdena i denna rapport.

Östersundstravet är en så kallad C-klassad anmälningspliktig verksamhet där miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vid Östersunds kommun är tillsynsmyndighet. Verksamheten har fått tillstånd till djurhållning med plats för 230 hästar. Tillståndet omfattar även tränings- och tävlingsverksamhet vid travbanan (Länsstyrelsen Västernorrland, 2019).

Travbanan är centralt lokaliserad och belägen nära bostadsbebyggelse, vilket gör det angeläget att reglera bullernivåer. Det finns ett särskilt beslut om slutliga villkor avseende buller vid Östersundstravet om att begränsa verksamhetens buller så att den maximala ljudnivån utomhus vid närmast belägna bostäder inte överskrider 70 dBA i samband med travtävlingar och likande arrangemang vid högst 35 tillfällen per år (Länsstyrelsen Västernorrland, 2019). I övrigt ska buller från verksamheten begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider 50 dBA vardagar klockan 07-18, 40 dBA nattetid klockan 22-08 och 45 dBA övrig tid (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2009).

Östersund Storsjöns vattenskyddsområde skyddar vattenintaget i Storsjön som förser cirka 55 000 invånare med kommunalt dricksvatten (Östersunds kommun, 2020c). Vattenskyddsområdet omfattar stora delar av centrala av Östersund och syftar till att säkerställa vattenkvaliteten vid vattenverket i Minnesgården (Östersunds kommun, 2013). Inga ytterligare riksintressen eller andra hänsynsvärden för Östersundstravet har observerats.

## 8. Kriterier för omlokalisering

I detta avsnitt redovisas kriterier som ingår i en eventuell lokalisering av en ny travanläggning. En dialog har förts med Jämtlands travsällskap utifrån verksamhetens krav och framtida behov.

### Utbud av banor, stall, hagar och övningsbanor

Jämtlands travsällskap har ambitionen att förändra tävlingsutbudet framöver, främst vad gäller fler travtävlingar och ponnytravtävlingar. Det finns även intresse från andra discipliner inom hästsport, såsom exempelvis ridning och dressyr. Travsällskapet ser ett ökat intresse för travverksamheten, med fler hästar än tidigare, och som har lett till en ökad efterfrågan på travskola/utbildning samt fler boxar och stallar. Östersundstravet har idag 217 boxar, men bedömer att behovet för dagens verksamhet är cirka 250 stallplatser. Vad gäller vistelseytor utomhus skulle 250 hästar innebära 125 hagar med måtten 20 x 40 meter samt ett mellanrum på minst två meter hagarna emellan. Utifrån Jämtlands travsällskaps beskrivning av framtida behov, uppskattas det totala ytbehovet för en ny travanläggning i grova drag till cirka 50–60 hektar.

Tävlingsbanans storlek styrs utifrån de krav som finns för att anordna V75-tävlingar, där banan ska vara anpassad för både storloppsdagar och vardagstrav. Banans längd och utformning är därmed väsentlig, sett till övriga nationella tävlingsbanor, då det finns en strävan om att tillskapa likvärdiga förutsättningar i samband med tävlingar. Tävlingsbanan på Östersundstravet är idag 1 000 meter, men Jämtlands travsällskap ser behovet av en milebana (cirka 1 600 meter) för tävlingar. I övrigt har Travsällskapet önskemål om att dagens uppvärmnings slinga, skogs- och rakbana på cirka 800 meter vardera skulle behöva vara 1 000 meter. Den skogsslinga som går till Grävsåsen är idag sju kilometer lång, men det finns vidare önskemål om minst det dubbla i två slingor för att undvika möten. Travsällskapet ser även gärna att träningsanläggningen utvecklas med fler alternativ som exempelvis backträning och sandbana under tak.

### Infrastruktur och kommunikationer

Kommunikationsmöjligheterna till ett framtida travområde är viktiga att beakta. Med dagens klimatförändringar råder ett stort fokus på att minska människans klimatpåverkan på många olika sätt. Östersunds kommuns har ett beslutat mål om att vara fossilfritt och energieffektivt till år 2030. Det innebär att utsläppen av fossil koldioxid ska vara noll år 2030 (Östersunds kommun, 2020d).

Vid eventuell omlokalisering av Östersundstravet är det positivt om det finns redan utbyggda vägar till platsen. Därmed behövs sannolikt inga allt för stora intrång göras och en större miljöpåverkan kan undvikas. Utifrån dagens förutsättningar är det önskvärt ifall den nya platsen är enkel att ta sig till via gång, cykel eller kollektivtrafik och därmed kan bidra till ett mer hållbart resande samtidigt som utsläppen minskar. Parkeringsmöjligheter behövs för dem som tar sig till travet med bil och omfattar både besöks- och verksamhetsparkerings. För Jämtlands del är det särskilt viktigt, då många av travets besökare kommer från andra orter inom regionen, från andra regioner och från andra länder såsom Norge. En central placering med god tillgång till infrastruktur och kommunikationsmöjligheter kan samtidigt innebära en indirekt målkonflikt, då delar av verksamheten kan kräva skyddsavstånd eller klassas som störande.

Den snabba utvecklingen av digitala medier och kommunikationskanaler kan i framtiden innebära att den publika upplevelsen av travevent i större utsträckning sker i digitala medier. Detta kan i förlängningen leda till att kraven på den digitala infrastrukturen ökar, samtidigt som den geografiska lokaliseringen och behov av övrig infrastruktur får en lägre prioritet.

Jämtlands travsällskap framför behovet av en tydlig och enkel logistik med säkra hästtransporter till och från travanläggningen. De bedömer även att det ska finnas bra vägvisning och skyltning till anläggningen samt en god lokaltrafikförsörjning.

#### Publika delar, servicebyggnader och teknisk försörjning

Jämtlands travsällskap bedömer att dagens behov avseende publika ytor är tillräckliga. Detta omfattar 250 sittplatser i restaurangen, 300 sittplatser i publikhall, 100 sittplatser på läktare samt kontorsplatser för cirka åtta personer. Travsällskapet ser inte behov av ytterligare servicebyggnader i form av maskinhall, garage och diverse förråd än det som finns idag.

Vad gäller teknisk försörjning är det mest gynnsamt ifall en ny lokalisering av travbanan kan ligga inom eller i närheten av kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp (VA). Andra viktiga ledningar för teknisk försörjning är el och fiber/bredband. Travsällskapet ser behov av en vattentäkt för att säkerställa bevattning av banorna.

#### Möjlig samlokalisering

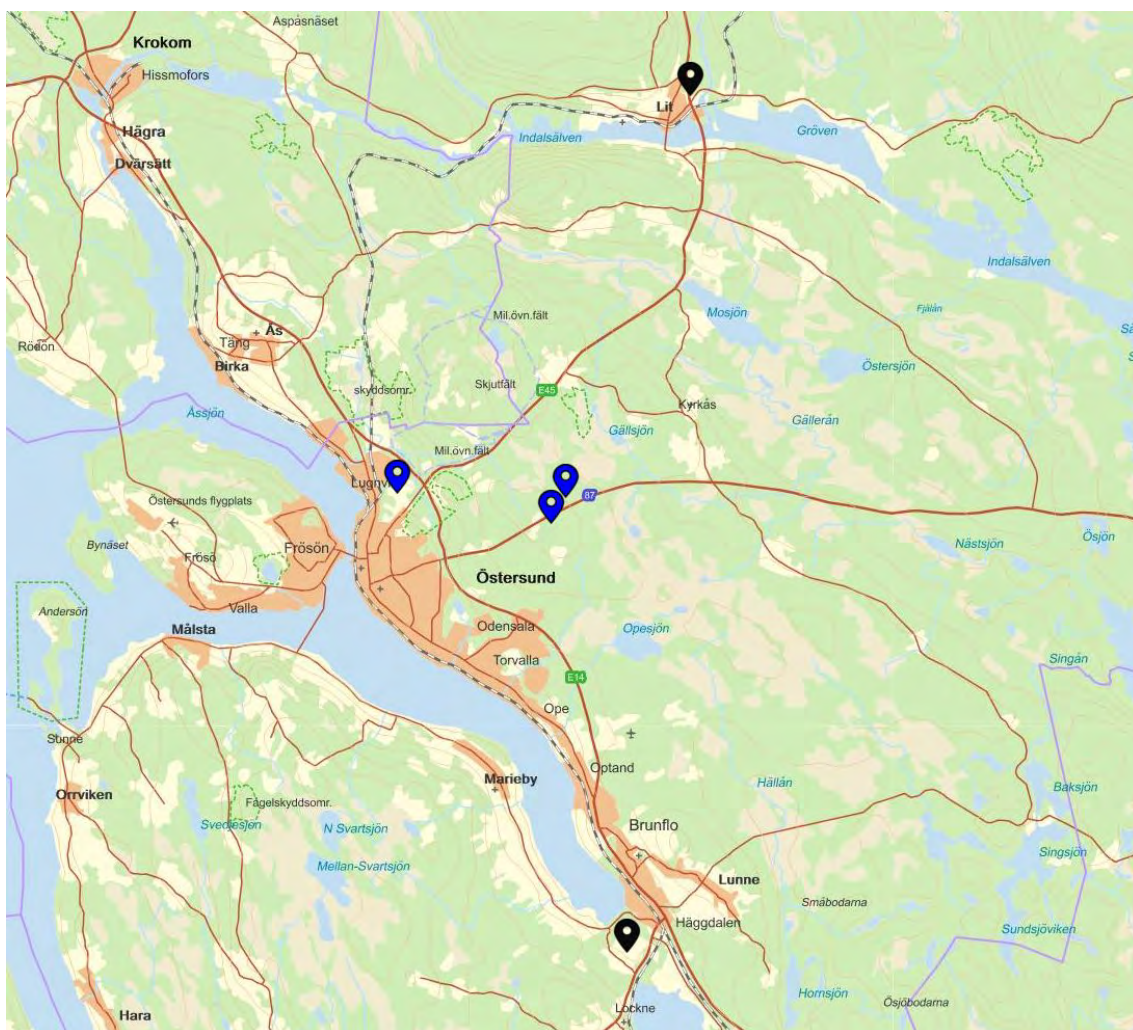
En samlokalisering av travverksamheten med andra kommersiella verksamheter skulle kunna skapa samordningsvinster ur flera aspekter, bland annat genom att befintlig infrastruktur såsom teknisk försörjning, kommunikationsvägar och parkering i viss grad kan samnyttjas.

Jämtlands travsällskap ser en fördel i att samlokalisera travverksamheten med andra sportaktiviteter, men inte som konkurrerande restaurangverksamhet. Travsällskapet vill heller inte riskera att förlora det centrala läget som de har idag, vilket en eventuell utlokalisering troligen innebär.

## 9. Lokaliseringsalternativ i närheten av Östersund

Utöver de befintliga travanläggningarna i regionen som beskrivs i kapitel 6, har ytterligare ett antal geografiska platser i närheten till Östersund bedömts som tänkbara lokaliseringsalternativ för ny travbana, vilka redovisas nedan. Dessa är området intill nuvarande arenaområde norr om staden, vid Lungre motorstadion och i närheten av Gräfsåsens avfallsanläggning öster om staden.

Det kan även, på mindre orter i Östersunds kommun, finnas lämpliga områden för en framtida omlokalisering av travverksamheten. I kommunen är det politiskt viktigt att alltid överväga lokalisering i andra orter, än centralorten, för att stärka kommunens mindre samhällens möjlighet till arbetstillfällen och utveckling. Därför kan till exempel orter som Brunflo eller Lit (svarta markeringar i kartan nedan), med en närhet till Östersund, vara aktuella för vidare studier avseende omlokalisering av befintlig travverksamhet. Till exempel finns det i Brunflo med omland sedan tidigare ett antal större gårdar med hästverksamhet, vid Ede och Lunne, vilka kan vara intressanta att studera vidare. I detta arbete har ingen djupare analys gjorts av dessa platser.



Översiktskarta över lokaliseringsalternativ för ny travanläggning i Östersunds kommun. Markeringarna är schematiska. Svarta markeringar är inte utredda i denna rapport. Källa: Metria AB.

## (A) Arenaområdet



Översiktskarta för lokaliseringsalternativ (A), schematisk redovisning av yta på cirka 120 hektar, varav 18 hektar är detaljplanelagd för utökning av Lugnviks industriområde. Röd linjering visar dagens fastighetsbild. Källa: Metria AB.

Det första förslagsområdet, lokaliseringsalternativ (A), är beläget norr om staden i anslutning till befintliga verksamheter såsom skidstadion, fotbollsarenan, ishall med mera. En placering av travbana i detta område innebär att de stora parkeringsytor som finns anlagda skulle kunna samnyttjas även för en travanläggning. Området innebär närhet till skogsområden i norr, med möjlighet till träningsbanor. Här finns färdig infrastruktur i form av närhet till vägar, kollektivtrafik, kommunalt vatten och avlopp liksom IT-infrastruktur. Lokaliseringsalternativet är möjligt att ansluta till det kommunala cykelvägnätet, i enlighet med kommunens cykeltrafiksprogram (Östersunds kommun, 2014).

Nordväst om lokaliseringsalternativet ligger ett kraftvärmeverk. Kraftvärmeverket har ett skyddsavstånd på 700 meter till störningskänslig bebyggelse, till exempel till bostäder. Skyddsavståndet ska räknas både från själva verket och de ytor som används för bränsledepå. Genom en lokalisering av travanläggningen i närheten av kraftvärmeverket ser Östersunds kommun fördelar med att kunna samlokalisera två störande verksamheter intill varandra, med tanke på svårigheterna att upprätta störningskänslig bebyggelse inom området. En lokalisering av travanläggningen får dock inte innebära att kraftvärmeverket, i form av samhällsviktig verksamhet, ges begränsningar i driften eller omöjliggör en framtida expansion av verksamheten. I vidare fördjupningsarbete med lokaliseringsalternativet behöver eventuell störningsrisk mellan travverksamhet och kraftvärmeverk analyseras.

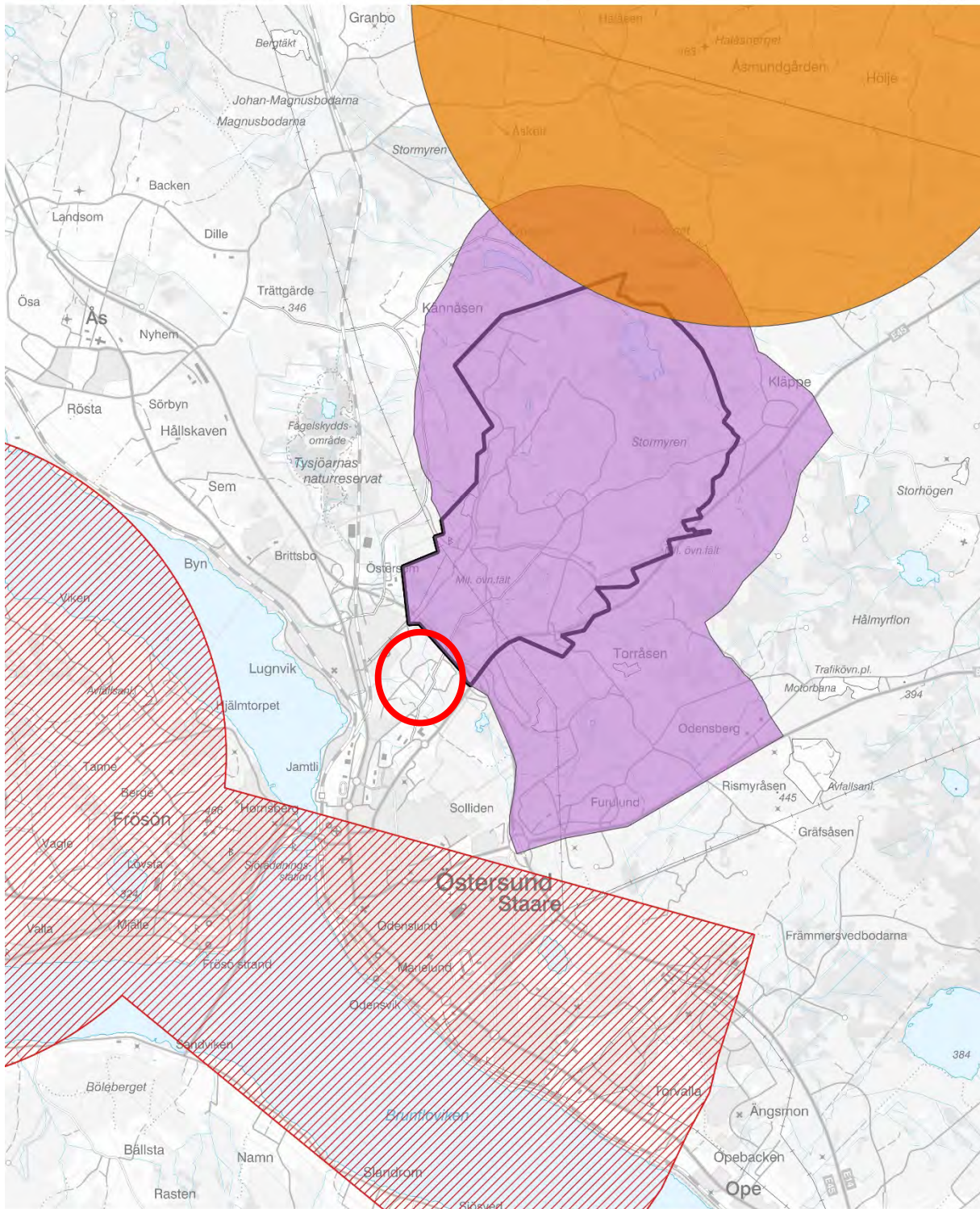
Del av utpekade område närmast Lugnviksverket är sedan 2008 detaljplanelagt för industri och värmeverk. Genomförandetiden för aktuell detaljplan löpte ut 2013. Området är i övrigt inte detaljplanelagt.

Delar av lokaliseringsalternativet omfattas av Östersund Storsjöns vattenskyddsområde som även avser befintliga idrottsanläggningar inom området. Tillstånd krävs för djurhållning inom kommunens vattenskyddsområden (Östersunds kommun, 2020a). Enligt skyddsföreskrifterna får verksamhetsinriktning avseende djurhållning om minst två djurenheter inom primär och sekundär skyddszon, inte etableras utan tillstånd (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2016). Eventuell påverkan på vattenskyddsområdet behöver studeras närmare. Det bör samtidigt noteras att dagens travverksamhet i sin helhet är förlagd inom primärzon för Östersund Storsjöns vattenskyddsområde.

Lokaliseringsalternativet har i övrigt inga direkta begränsningar mer än att området norr om väg E14 samt öster om vägen är riksintresseområde för totalförsvarets militära del. Lokaliseringen av en ny travbana i området förutsätter att travbanan anläggs söder om E14, för att minska påverkan på det militära övningsområdet. I ett senare planeringsskede behöver en dialog hållas med Försvarmakten.

Geotekniskt består marken i området främst av morän eller lerig morän med inslag av torv med okänt djup samt fyllningsmassor och mindre berg i dagen. I torvområdet finns ett antal diken som troligtvis är anlagda. Markens beskaffenhet behöver därför studeras vidare. Merparten av området är privatägd och endast en mindre del ägs av Östersunds kommun. Markens höjd ligger mellan cirka 315 och 340 meter över havet med en mindre höjdplatå i mitten.

## Område av betydelse för totalförsvarets militära del



### Teckenförklaring

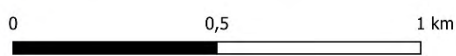
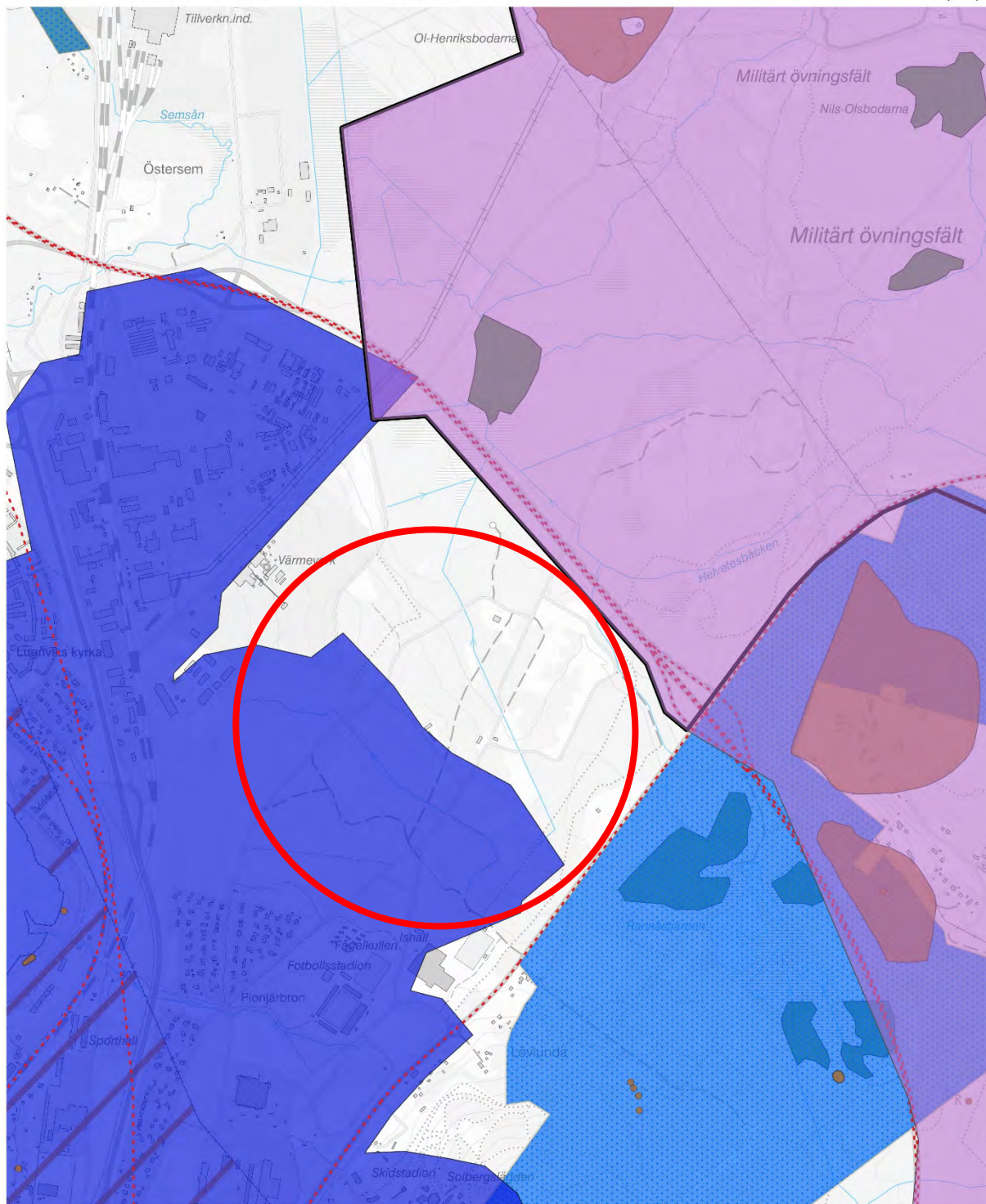
- Riksintresse på land
- Påverkansområde för buller eller annan risk
- Stoppområde för vindkraft
- Påverkansområde civil flygplats
- Påverkansområde övrigt



Översiktlig hänsynskarta över lokaliseringalternativ (A), markerad med schematisk röd cirkel.

Källa: Metria AB.

# Naturvärden och riksintressen, Arenaområdet



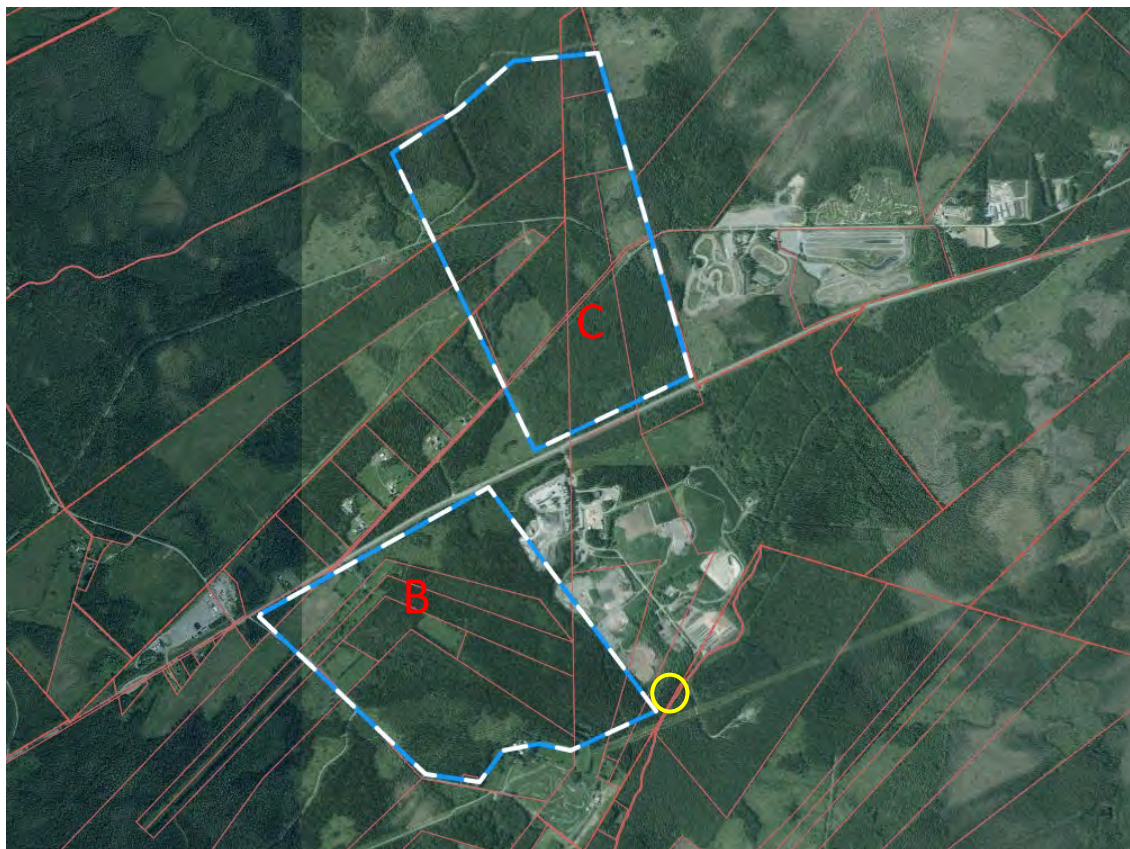
## Teckenförklaring

- Riksintresse på land
- Påverkansområde för buller eller annan risk
- Vattenskyddsområde
- Naturresept
- Fornminne, punkt
- Fornminne, yta
- Natura 2000
- Riksintresse Kommunikationer
- Sumpskogar
- Kulturmiljövård

Detaljerad hänsynskarta över lokaliseringsalternativ (A), markerad med schematisk röd cirkel.

Källa: Metria AB.

## (B) Gräfsåsen södra och (C) Gräfsåsen norra



Översiktskarta för lokaliseringsalternativ (B) och (C), schematisk redovisning av yta på cirka 98 hektar respektive 110 hektar. Gul cirkel visar tänkt placering av ny biogasanläggning. Röd linjering visar dagens fastighetsbild. Källa: Metria AB.

### Söder om Rv 87, Gräfsåsen avfallsanläggning (B)

Det andra förslagsområdet, lokaliseringsalternativ (B), är beläget cirka fyra kilometer öster om Östersund. Området ligger i anslutning till befintlig avfallsanläggning och grustäkt. I kartan redovisas en schematisk yta motsvarande cirka 98 hektar. Området berörs inte av några riksintressen eller andra värden men gränsar till område med försvarsintressen. Geotekniskt består marken i området främst av moränlera eller lerig morän med inslag av berg i dagen samt ett område på cirka två hektar innehållandes torv med okänt djup. I anslutning till torvområdet finns ett antal diken som troligtvis är anlagda i syfte att avvattna den aktuella delen. Områdets topografi består av en nivåskillnad mellan cirka 425 och 445 meter över havet med en lutning åt sydväst. Markens beskaffenhet behöver studeras vidare mer detaljerat. Markområdet ägs i sin helhet av Östersunds kommun. Området är inte detaljplanelagt.

För Gräfsåsens avfallsanläggning är ett skyddsområde nödvändigt för att säkra driften av anläggningen och för en eventuell utökning av verksamheten (Östersunds kommun, 2014). Östersund kommun kommer inom en snar framtid att anlägga en ny biogasanläggning, cirka två hektar stort, i södra delen av Gräfsåsens avfallsanläggning vilket innebär att den kommer att angränsa sydost om utpekad område. Den kommande biogasanläggningens risker för olägenheter ska beaktas vid en eventuell lokalisering av ny travbana.

Fördelen med att lokalisera travet till denna plats är att det bör gå att ansluta delar av de träningsstråk som travet nyttjar idag till aktuell plats då de gränsar till varandra. Det kan även finnas andra synergieffekter mellan pågående verksamhet och travverksamheten med den reservationen att avfallsanläggningen och den nya biogasanläggningen kan generera ovälkommen lukt/risk vilket i framtiden eventuellt kan kräva skyddsavstånd.

Genom en lokalisering av travanläggningen i närheten av Gräfsåsens avfallsanläggning, och så småningom även biogasanläggningen, ser Östersunds kommun fördelar med att kunna samlokalisera flera störande verksamheter intill varandra, med tanke på svårigheterna att upprätta störningskänslig bebyggelse inom området. En lokalisering av travanläggningen får dock inte innebära att vare sig avfallsanläggningen eller biogasanläggningen, i form av samhällsviktig verksamhet, ges begränsningar i driften eller omöjliggör en framtida expansion av verksamheten.

### Norr om RV 87, Lungre motorstadion (C)

Det tredje förslagsområdet är beläget cirka fem kilometer öster om Östersund. Förslaget område gränsar till Lungre motorstadion i Gräfsåsen, som är kommunens samlade område för motorsport. För att inte få en fragmentering av verksamheten med ökad störning som följd är det viktigt att området säkerställs för motorsport (Östersunds kommun, 2014).

I kartan redovisas en schematisk yta motsvarande cirka 110 hektar. Området berörs inte av några riksintressen eller andra värden men gränsar till område med försvarsintressen och riksintresse för rennäringsområdet. Området berörs av sumpskog i den norra delen. Det aktuella området är inte detaljplanlagt.

Geotekniskt består marken i området främst av moränlera eller lerig morän med mindre inslag av berg i dagen samt några områden innehållandes torv med okänt djup. I anslutning till torvområdena finns ett antal diken som troligtvis är anlagda i syfte att avvattna området med avrinning norr ut mot Rismyren. Markens beskaffenhet behöver därför studeras vidare. Områdets topografi består av en nivåskillnad mellan cirka 410 och 440 meter över havet med en lutning åt nordost. Markområdet är delvis privatägt men till viss del ägt av Östersunds kommun. Möjlighet att anlägga övningsbanor för travverksamheten bör vara möjlig men behöver studeras vidare.

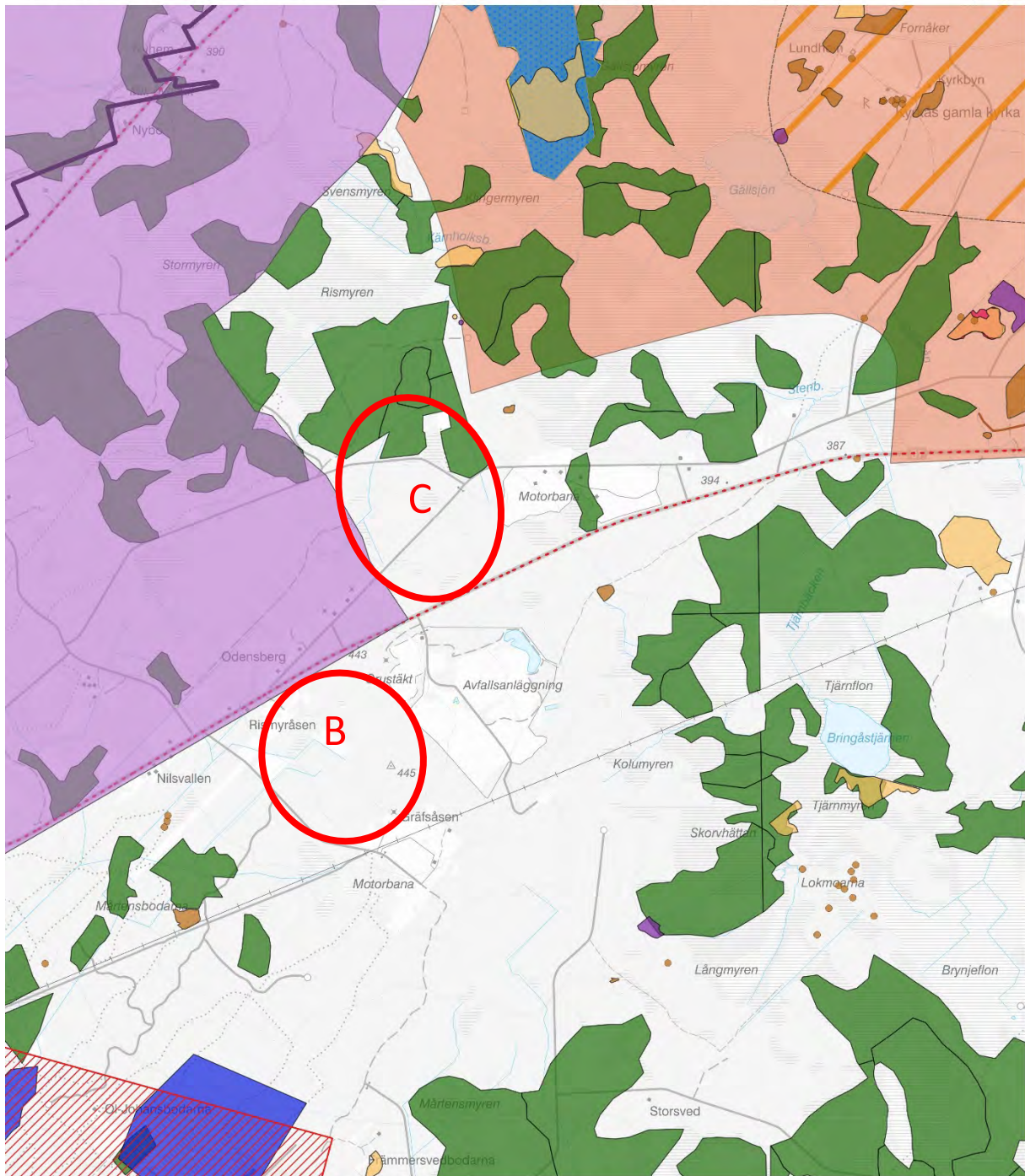
Utgångspunkt för de valda platserna om en eventuell framtida omlokalisering av Östersundstravet är främst:

- Möjliga samverkansmöjligheter mellan befintlig verksamhet och travet
- Avstånd till Östersunds tätort
- Tillgänglig yta (hektar)
- Få riksintressen eller andra hänsyn att beakta

Planeringsfrågor som behöver studeras mer ingående är:

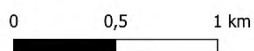
- Infrastrukturförsörjning
- Vattentillgång
- Geotekniska förutsättningar
- Försvarets framtida behov

# Naturvärden och riksintressen, Återvinnings- och motorsportsområdet



## Teckenförklaring

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| Riksintresse på land                        | Riksintresse Kommunikationer   |
| Påverkansområde för buller eller annan risk | Biotopskydd                    |
| Påverkansområde civil flygplats             | Vattenskyddsområde             |
| Fornminne, punkt                            | Naturreservat                  |
| Fornminne, linje                            | Natura 2000                    |
| Fornminne, yta                              | Kulturmiljövård                |
| Naturvärde                                  | Sumpskogar                     |
| Nyckelbiotoper                              | Riksintresse Rennäringen (LST) |



Hänsynskarta över lokaliseringalternativ (B) och (C), markerade med schematiska röda cirklar.

Källa: Metria AB.

## 10. Analysmetod

En samlad bedömning har gjorts för samtliga lokaliseringalternativ som har beskrivits i kapitel 6 och 9. Bedömningen av lokaliseringalternativen har analyserats utifrån fem kategorier med tillhörande faktorer som bedömningsgrunder. Den samlade bedömningen värdesätter i vilken utsträckning de olika lokaliseringalternativen uppfyller de faktorer som redovisas under respektive kategori i analysen. Resultatet ger en översiktlig bild av områdenas befintliga förutsättningar och potential att utvecklas inför en omlokalisering av travbanan. Detta ger en första indikation av förutsättningarna som kan ligga till grund för en mer detaljerad utvärdering, där fler faktorer kan behöva belysas och värderas i sammanhanget. En mer detaljerad konsekvensanalys för framtida lokalisering kommer att behöva upprättas i fortsatt arbete.

Kategori	Faktor
<i>Tillgänglighet</i>	Gång/cykel
	Kollektivtrafik
	Bil
<i>Parkeringsmöjlighet</i>	Besöksparkering
	Verksamhetsparkering
<i>Möjlighet till samlokalisering</i>	Hästverksamhet
	Kompletterande verksamheter
	Andra eventverksamheter
<i>Erforderlig yta för travverksamhetens behov</i>	Ytstorlek
	Stall/servicebyggnader
	Kommersiella ytor
	Publika ytor
	Övningsbanor/hagar
<i>Teknisk försörjning</i>	VA
	Eldistribution
	4G eller 5G-nät
	Bredband

Bedömningsgrunder för respektive lokaliseringalternativ.

Det valda poängsystemet (0–3 poäng) med ett litet spann i poängintervallet ger ett grovt resultat, vilket innebär att den samlade bedömningen ger en övergripande fingervisning om lämplighet för ny lokalisering. Då de olika kategorierna inte har samma antal faktorer, påverkas poängutfallet. Detta innebär att summeringen av poängen för de olika faktorerna i respektive kategori kan resultera i ett ojämnt värde mellan två olika helpoäng. Resultatet räknas då upp respektive ned till närmaste halvpoäng. Den maximala poängsumman är 3 poäng per kategori och totalt 15 poäng för respektive lokaliseringalternativ.

Poängfördelning	Ändamålsenlighet
3	Uppfyller ändamålen högt
2	Uppfyller ändamålen delvis
1 eller 0	Uppfyller inte alls ändamålen/ motverkar ändamålen

Bedömningskala för lokaliseringalternativens ändamålsenlighet.

För att visualisera hur ändamålsenliga de olika lokaliseringalternativen är, har värderosor skapats för respektive lokaliseringalternativ. En värderos består av ett antal indikatorer i ett cirkeldiagram med tillhörande poängskala, där cirkelns mitt representerar det sämsta värdet och periferin det bästa möjliga (Nyström & Tonell, 2012). Om värdena binds samman skapas en bild, en värderos. Ju större bild, desto mer ändamålsenlig är lokaliseringalternativet. På så vis ger värderosen en illustrativ bild av de bedömda lokaliseringalternativen. Metodens främsta styrka är att den visualiserar den samlade bedömningen av ett förslag och tydligt visar på skillnader mellan de olika förslagen.

Den samlade bedömningen av kategorierna är gjord för att kunna jämföra de olika lokaliseringalternativens respektive uppfyllelse av de på förhand satta kraven. Vid framtagande av värderosorna har flera personer med olika kompetenser enats om vad de översiktliga bedömningarna ska grundas på och tillsammans bedömt respektive lokaliseringalternativ.

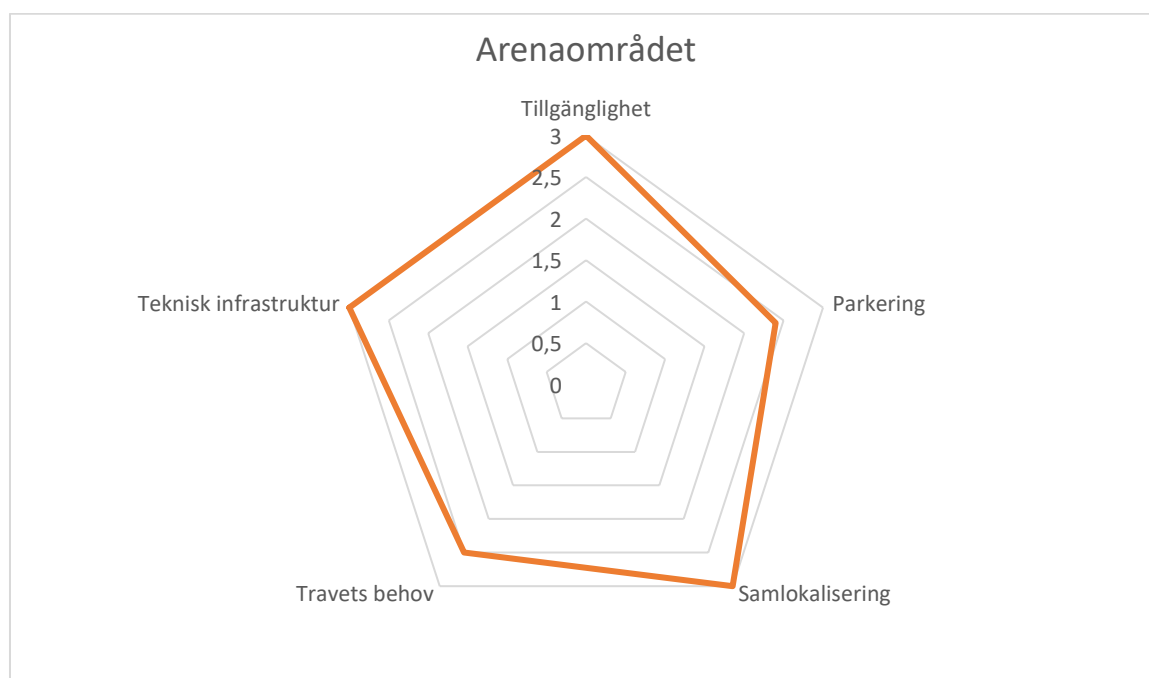
## 11. Resultat

### (A) Arenaområdet

Resultatet visar att bland de lokaliseringalternativ som har studerats och värderats, får arenaområdet en sammanvägd snittpoäng på 14,0. Med lokaliseringalternativ (A) finns flera samordningsvinster att göra med områdets övriga verksamheters eventprofil. Exempelvis finns det redan goda parkeringsmöjligheter i form av befintliga anläggningars parkeringsplatser. Området uppfyller en hög tillgänglighetgrad, då det centrala läget gör det möjligt att gå eller cykla till platsen samt att kollektivtrafik regelbundet trafikerar gatunätet i anslutning till området. En osäker faktor är kapaciteten avseende mark för travverksamhetens önskemål, exempelvis vad gäller övningslingor, vilket behöver studeras närmare i detalj. Riskavstånd till befintligt kraftvärmeverk i Lugnvik behöver också studeras mer i detalj.

## Arenaområdet

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Den föreslagna platsen bedöms, med sitt centrala läge, ge god tillgänglighet.	3,0
Parkeringsmöjlighet	Området är oexploaterat, men gränsar till Östersund Arena med befintliga parkeringsytor som bör kunna samnyttjas. Finns goda möjligheter att anlägga ytterligare besöks- och verksamhetsparkering.	2,5
Möjlighet till samlokalisering	Möjlighet till samlokalisering med befintliga idrottsanläggningar och verksamheter ses som mycket goda samt kan generera synergieffekter.	3,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	Tillgången till mark bedöms som god. Föreslaget område berörs delvis av vattenskyddsområde samt gränsar till försvarsintresse och naturreservat. Närheten till bland annat Lugnets industriområde och Jämtkrafts kraftvärmeverk samt befintlig solcellspark behöver studeras vidare.	2,5
Teknisk försörjning	Områdets befintliga verksamheter har fullt utbyggd infrastruktur. Dagens verksamheter bedöms ingå i kommunalt verksamhetsområde för VA och ansluten till befintlig teknisk infrastruktur. En utbyggnad i anslutning till pågående verksamheter kommer sannolikt att kräva en uppgradering av den tekniska infrastrukturen.	3,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Arenaområdet</b>		<b>14,0</b>

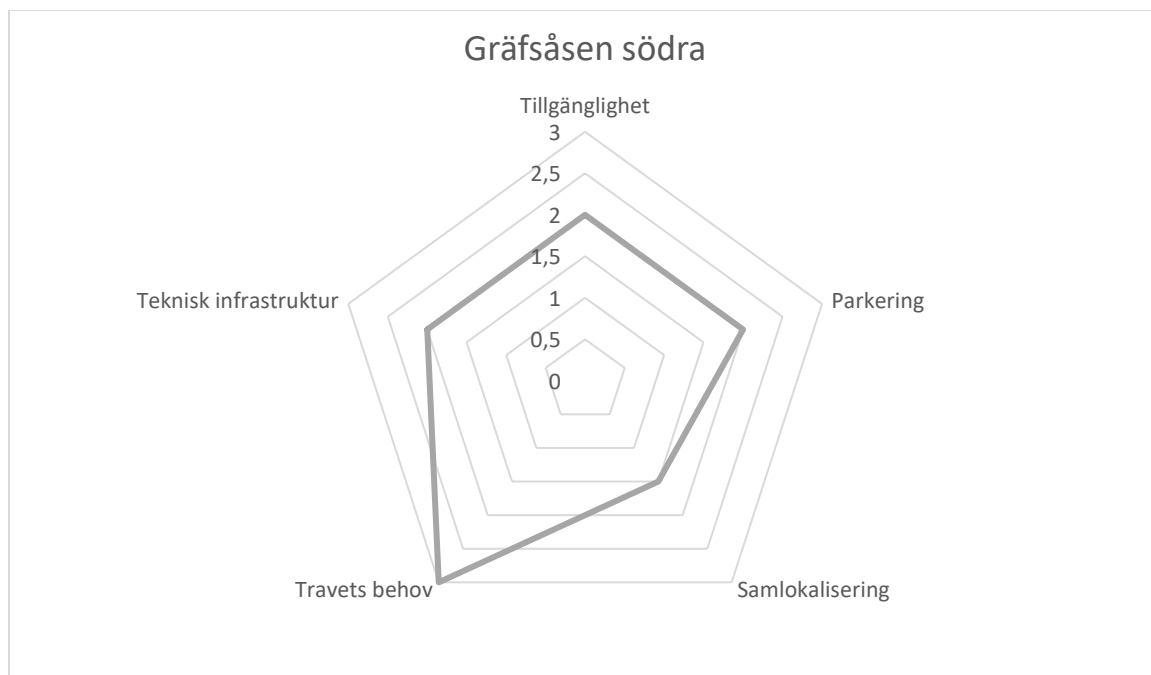


Värderos för arenaområdet. Illustration: Metria AB.

## (B) Gräfsåsen södra

Lokaliseringsalternativet att förlägga travbanan i närheten av Gräfsåsens avfallsanläggning får 10,5 i sammanvägd snittpoäng. Det som drar ner poängen är främst att det saknas möjlighet till samlokalisering till andra publika verksamheter, liksom tillgängligheten ur gående och cyklisters perspektiv samt utvecklingsmöjligheter för teknisk försörjning.

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Den föreslagna platsen bedöms, med sitt läge cirka fyra kilometer öster om Östersund, ge god tillgänglighet.	2,0
Parkeringsmöjlighet	Området är oexploaterat. Finns gott om plats och goda möjligheter att anlägga både besöks- och verksamhetsparkering.	2,0
Möjlighet till samlokalisering	Möjlighet till nyttjande av befintlig uppvärmningsslinga i kraftledningskorridoren ses som mycket god. I övrigt saknas idag möjlighet till samlokalisering med andra publika verksamheter, men kan komma att utvecklas över tid.	1,5
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	Tillgången till mark bedöms som god. Föreslaget område berörs varken av skyddsvärda områden eller riksintressen. Markens beskaffenhet och topografi behöver studeras vidare.	3,0
Teknisk försörjning	Infrastruktur finns inte framdragen till området idag, vilket kommer att krävas. Bör kunna anslutas till kommunalt verksamhetsområde.	2,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Gräfsåsen södra</b>		<b>10,5*</b>

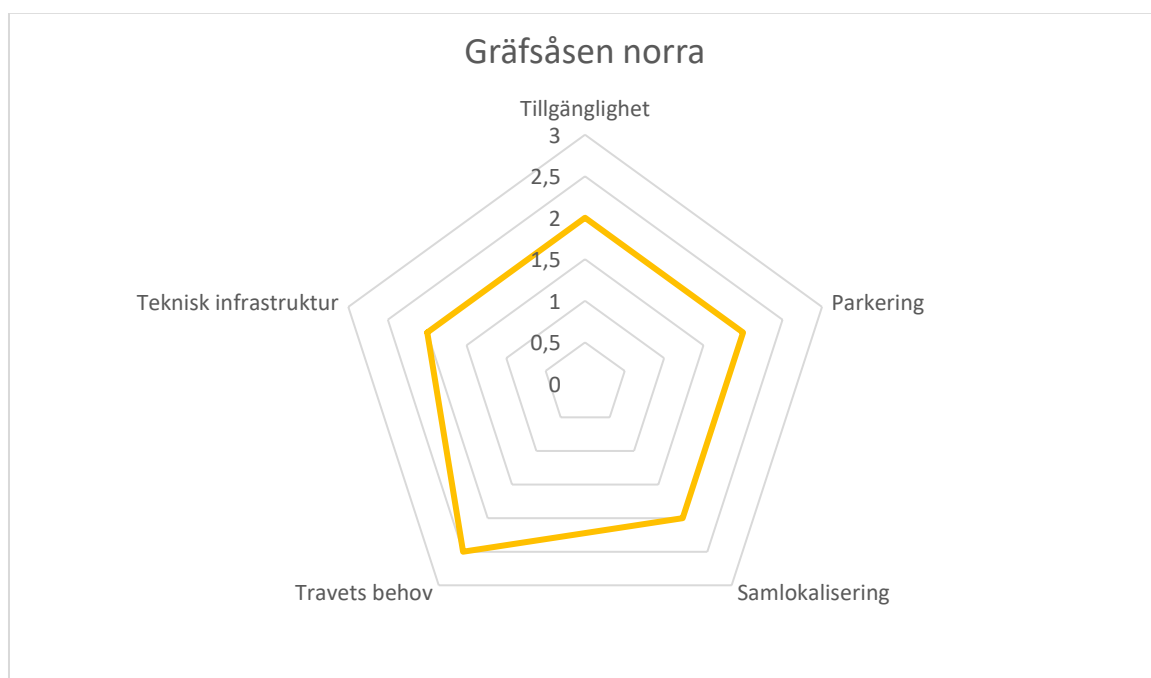


Värderos för Gräfsåsen södra. Illustration: Metria AB.

### (C) Gräfsåsen norra

Lokaliseringsalternativet att förlägga travbanan intill Lungre motorstadion får sammanlagt 10,5 i snittpoäng. Lokaliseringsalternativet faller på liknande anledningar som i lokaliseringsalternativ (B). Till skillnad mot lokaliseringsalternativ (B) skulle nya övningslingor för travhästarna behöva anläggas, då det inte går att utnyttja befintliga. Däremot gör närheten till Lungre motorstadion att det finns ett bättre underlag här, jämfört med lokaliseringsalternativ (B), till samlokalisering av ytor för exempelvis kommersiell service.

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Den föreslagna platsen bedöms, med sitt läge cirka fem kilometer öster om Östersund, ge god tillgänglighet.	2,0
Parkeringsmöjlighet	Området är oexploaterat. Finns gott om plats och goda möjligheter att anlägga både besöks- och verksamhetsparkering.	2,0
Möjlighet till samlokalisering	Möjlighet till samlokalisering med befintlig motorstadion ses som mycket god samt kan generera etablering av nya verksamheter med koppling i första hand till motor- och hästsport.	2,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	Tillgången till mark bedöms som god. Föreslaget område berörs varken av skyddsvärda områden eller riksintressen. Markens beskaffenhet och topografi samt närheten till försvarsintressen och dess skjutfält behöver studeras.	2,5
Teknisk försörjning	Infrastruktur finns inte framdragen till området idag, vilket kommer att krävas. Bör kunna anslutas till kommunalt verksamhetsområde.	2,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Gräfsåsen norra</b>		<b>10,5*</b>



Värderos för Gräfsåsen norra. Illustration: Metria AB.

\*= Den sammanvägda snittpoängen mellan Gräfsåsen södra och norra kan upplevas något missvisande för de kategorier där de två alternativen skiljer sig åt, samlokalisering och erforderlig yta för travverksamhetens behov. Möjligheten att utnyttja travets befintliga övningslingor i anslutning till Gräfsåsen södra liksom möjligheten till samverkan och samlokalisering mellan Gräfsåsen norra och Lungre motorstadion går inte att utläsa i resultat av den sammanvägda snittpoängen men bör belysas. Detta på grund av att kategorierna har olika antal faktorer, vilket gör att resultatet inte blir helt tydligt.

## Wången

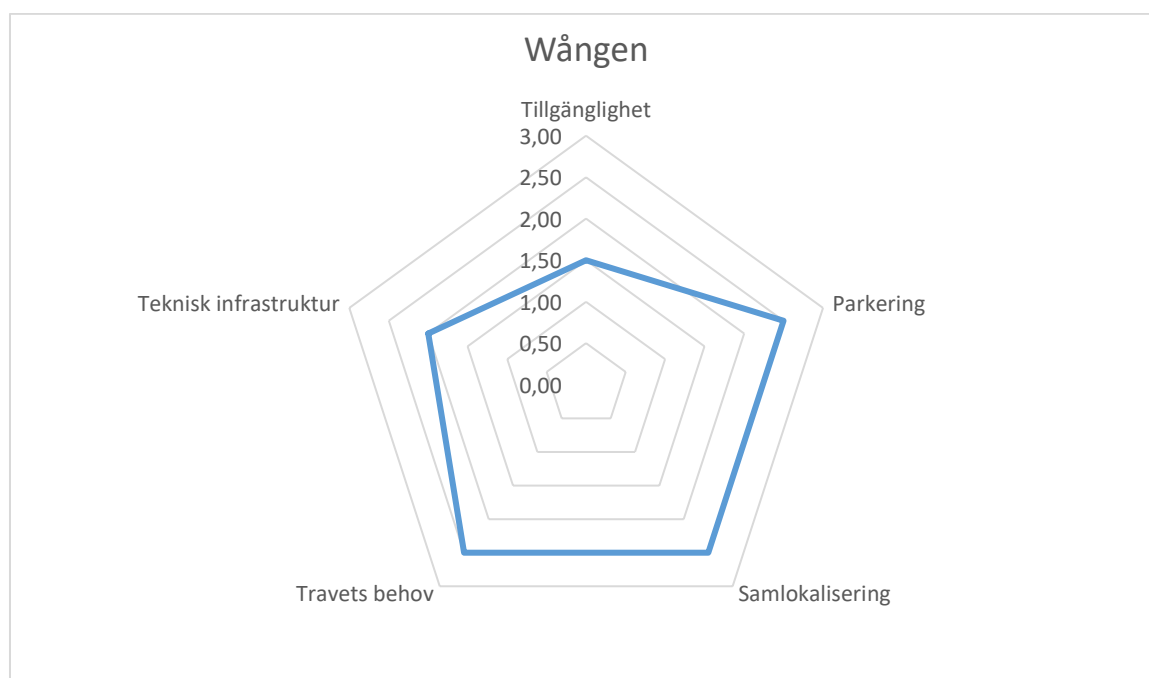
Wången är det lokaliseringalternativ som får klart bäst bland de befintliga, övriga regionala, travanläggningarna med en total snittpoäng på 11,0. Det är främst möjligheterna till samlokalisering med befintliga verksamheter, att kunna nyttja befintlig infrastruktur och tillgången till yta som ger lokaliseringalternativet höga poäng. Samlokalisering med verksamheter som inte har direkt koppling till hästsport, ses som begränsad i dagsläget.

Motiveringen till att Wången inte får maxpoäng på "möjlighet till samlokalisering", är avsaknaden av andra eventverksamheter som kan locka större publik till området. Befintliga verksamheter i form av skola, kursverksamhet, hotell och restaurang med mera fungerar idag i samverkan som stärker deras attraktivitet och berättigar dess existens. Detta är faktorer som behöver vägas in i en fortsatt bedömning. Tillgängligheten, att området har ett perifert läge i relation till Östersund, drar delvis ner totalpoängen.

Det finns idag fungerande parkeringsmöjligheter i området. Ytmässigt skulle det dock krävas större parkering enligt travverksamhetens kommande behov och med tanke på Wångens geografiska läge i relation till allmänna kommunikationer.

## Wången

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Området nås via Väg 666, cirka 20 kilometer norr om E14, och är delvis kollektivtrafikförsörjt genom länstrafiken och hållplats Alsen Wången med daglig trafik. Närmast tåganslutning finns i Nälden.	1,5
Parkeringsmöjlighet	Det finns idag parkering för pågående verksamheter. Ytor för utbyggnad av besöks- och verksamhetsparkering finns, men försvåras av hänsyn till flera riksintressen, jordbruksmark samt eventuellt strandskydd.	2,5
Möjlighet till samlokalisering	Inom området finns sedan tidigare etablerade verksamheter i god samverkan, vilka skapar en god grund för utveckling av ytterligare idrottsanläggningar eller kommersiella verksamheter för samlokalisering. Detta trots områdets avstånd till större tätort.	2,5
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	På området bedrivs idag flera olika verksamheter med hästen i centrum. Tillgången till mark bedöms som god. Vid en framtida utbyggnad behöver hänsyn tas till riksintressen, jordbruksmark och eventuellt strandskydd.	2,5
Teknisk försörjning	Infrastruktur finns framdragen till etablerade verksamheter, men kan komma att kräva förstärkning vid en eventuell utbyggnad. Uppgifter saknas om kapacitet och lösning för VA, eldistribution och digital infrastruktur.	2,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Wången</b>		<b>11,0</b>

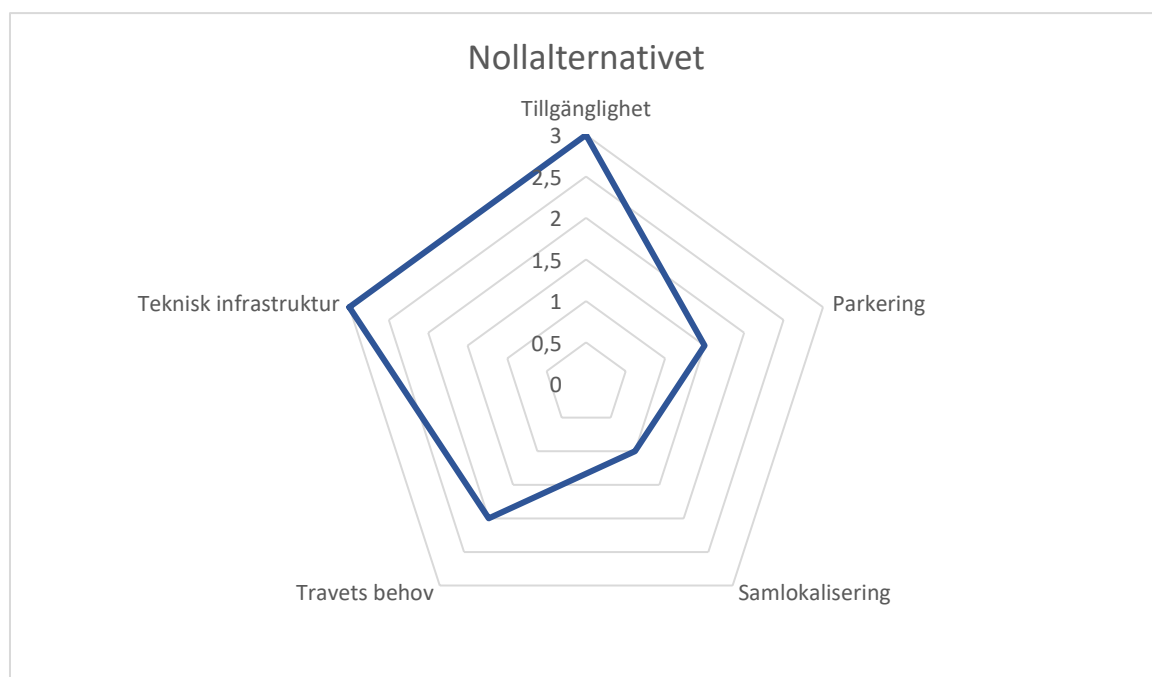


Värderos för Wången. Illustration: Metria AB.

## Nollalternativet

Nollalternativet, befintlig lokalisering har studerats och får den totala snittpoängen 10,5. Området har ett centralt läge idag och motsvarar bevisligen kraven att få bedriva en travverksamhet med nationella tävlingar. Utifrån verksamhetens framtida behov finns det dock inga möjliga ytor att expandera på platsen.

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Dagens centrala läge ger god tillgänglighet.	3,0
Parkeringsmöjlighet	Besöks- och verksamhetsparkering finns idag i begränsad utsträckning. Utbyggnadsmöjligheter saknas.	1,5
Möjlighet till samlokalisering	Möjlighet till utbyggnad av befintlig travanläggning saknas då den idag är kringbyggd och införlivad med övrig stadsbebyggelse.	1,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	Samtliga ytor för dagens travverksamhet nyttjas fullt ut och större utbyggnadsmöjlighet saknas. Svensk travsports strävan efter jämställda förutsättningar på nationella travbanor kommer att ställa nya krav som antas öka behovet av större och mer anpassade ytor.	2,0
Teknisk försörjning	Befintlig anläggning har fullt utbyggd infrastruktur för dagens verksamhet. Dagens verksamhet bedöms ingå i kommunalt verksamhetsområde för VA och ansluten till befintlig teknisk infrastruktur.	3,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Nollalternativet</b>		<b>10,5</b>



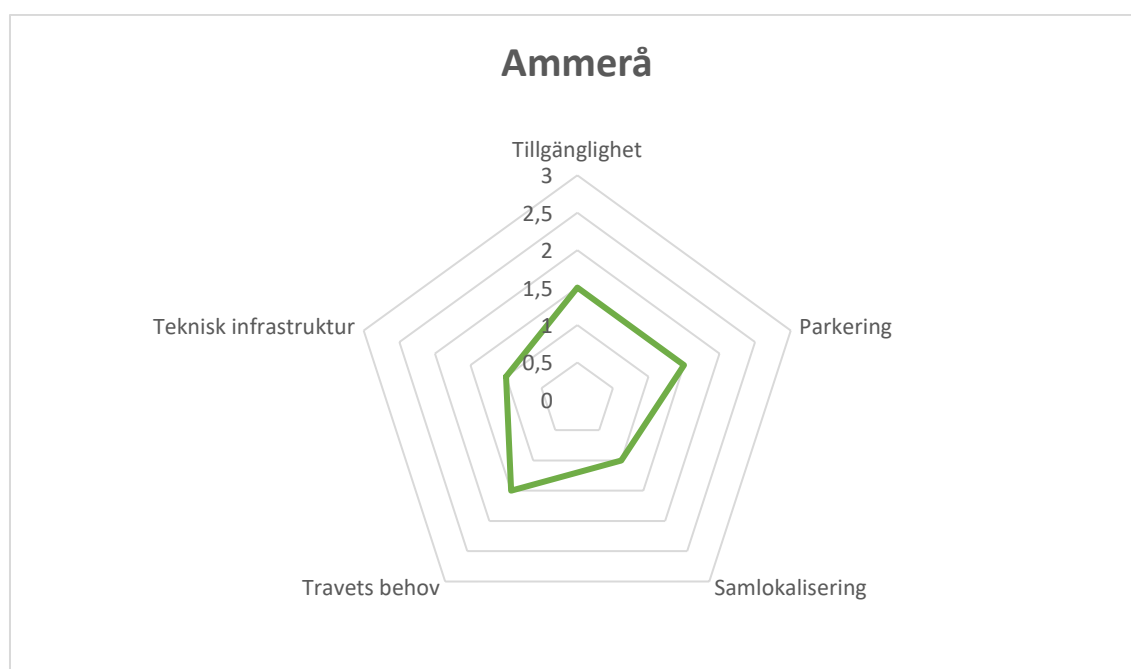
Värderos för nollalternativet. Illustration: Metria AB.

## Ammerå, Ovalla, Hoting och Björnvalla

De övriga alternativen i form av Ammerå (6,5 poäng), Ovalla (6,0 poäng), Hoting (5,0 poäng) och Björnvalla (6,0 poäng) är samtliga befintliga anläggningar inom regionen som bedöms vara svårtillgängliga och ha bristande kapacitet som motsvarar Östersundstravets framtida behov.

### Ammerå

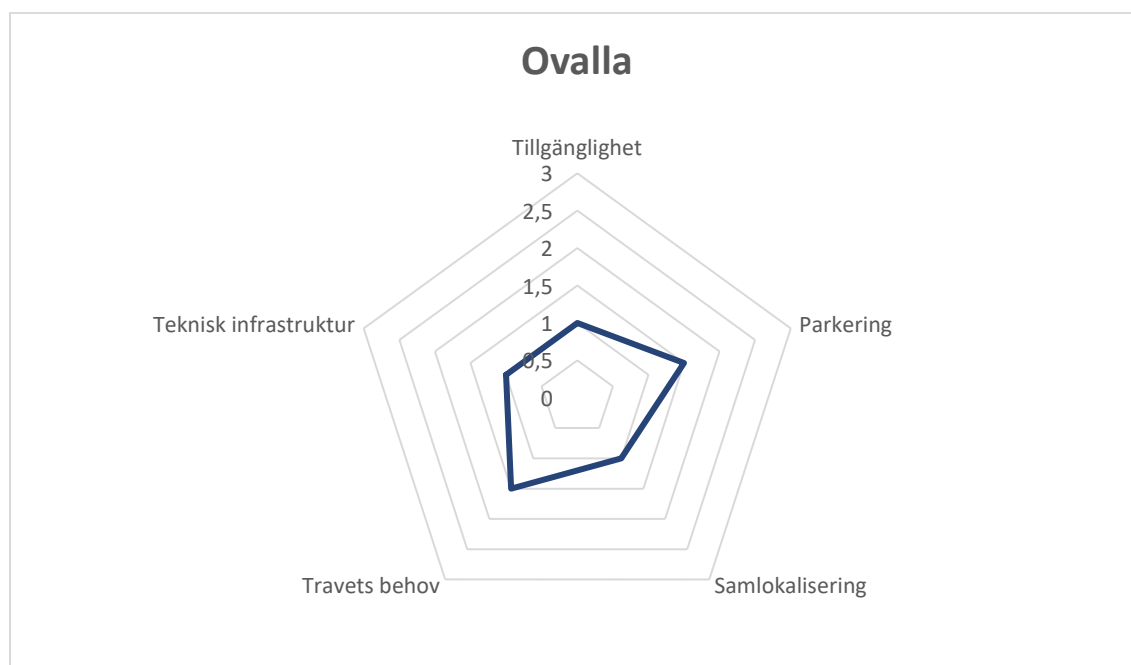
Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Områdets läge, långt ifrån större tätorter, ger begränsad tillgång till kollektivtrafik med mera. Närhet till väg 87 för bil.	1,5
Parkeringsmöjlighet	Begränsade parkeringsmöjligheter idag. Eventuell utbyggnad av parkering försvåras med hänsyn till skyddsvärden och strandskydd.	1,5
Möjlighet till samlokalisering	Eventuell utbyggnad av befintlig travanläggning försvåras med hänsyn till skyddsvärden och strandskydd. Områdets läge begränsar möjligheterna till samlokalisering med andra idrottsanläggningar eller kommersiella verksamheter.	1,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	På området bedrivs idag bygdetrav. Råder en geografisk begränsning på grund av närheten till vatten samt stor hänsyn till skyddsvärden, vilket påverkar tillgången till erforderlig yta.	1,5
Teknisk försörjning	Viss infrastruktur finns framdragen, men kräver generell förstärkning vid en eventuell utbyggnad.	1,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Ammerå</b>		<b>6,5</b>



Värderos för Ammerå. Illustration: Metria AB.

## Ovalla

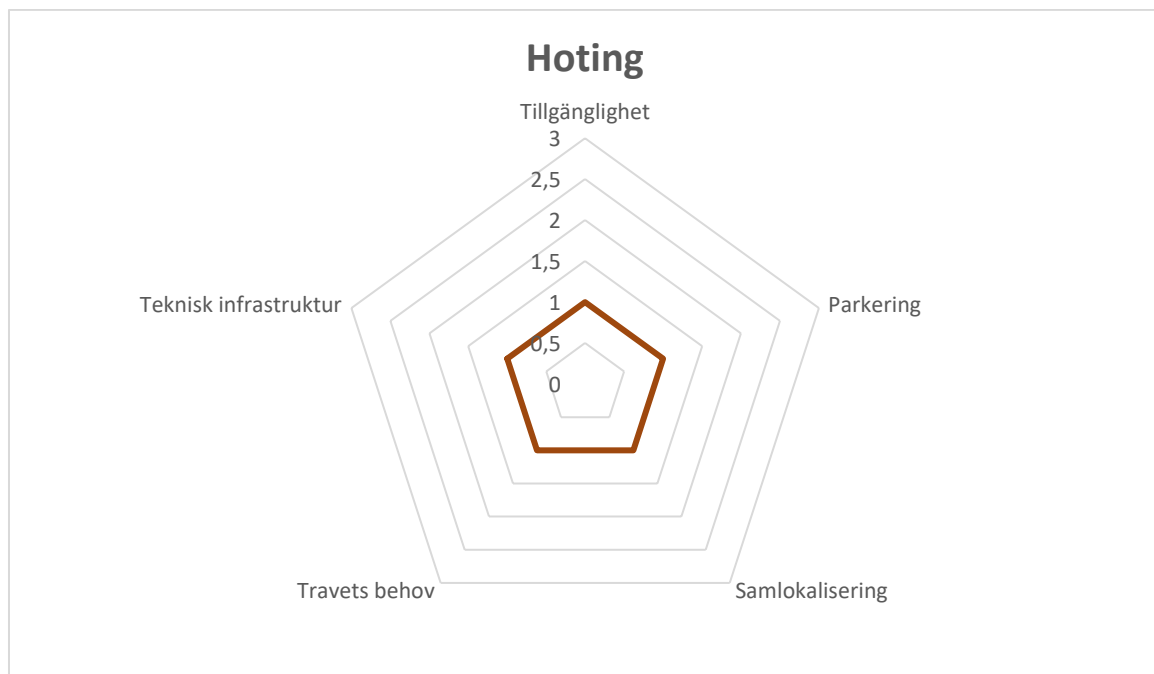
Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Områdets läge, långt ifrån större tätorter och cirka 10 kilometer väster om E45, ger begränsad tillgång till kollektivtrafik med mera. Närhet till de mindre vägarna 580 och 590 för bil. Del av tillfart går via grusväg.	1,0
Parkeringsmöjlighet	Viss besöksparkering finns idag, men behöver byggas ut. Begränsade ytor för verksamhetsparkering finns. Tänkbar expansion kan inskränka på angränsande jordbruksmark.	1,5
Möjlighet till samlokalisering	Områdets läge, långt ifrån större tätort, begränsar möjligheterna till samlokalisering med andra idrottsanläggningar eller kommersiella verksamheter.	1,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	På området bedrivs idag mycket begränsad travverksamhet. Råder en geografisk begränsning på grund av hänsyn till skyddsvärden, jordbruksmark och närhet till väg, vilket påverkar tillgången till erforderliga ytor.	1,5
Teknisk försörjning	Viss infrastruktur finns framdragen, men kräver generell förstärkning vid en eventuell utbyggnad.	1,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Ovalla</b>		<b>6,0</b>



Värderos för Ovalla. Illustration: Metria AB.

## Hoting

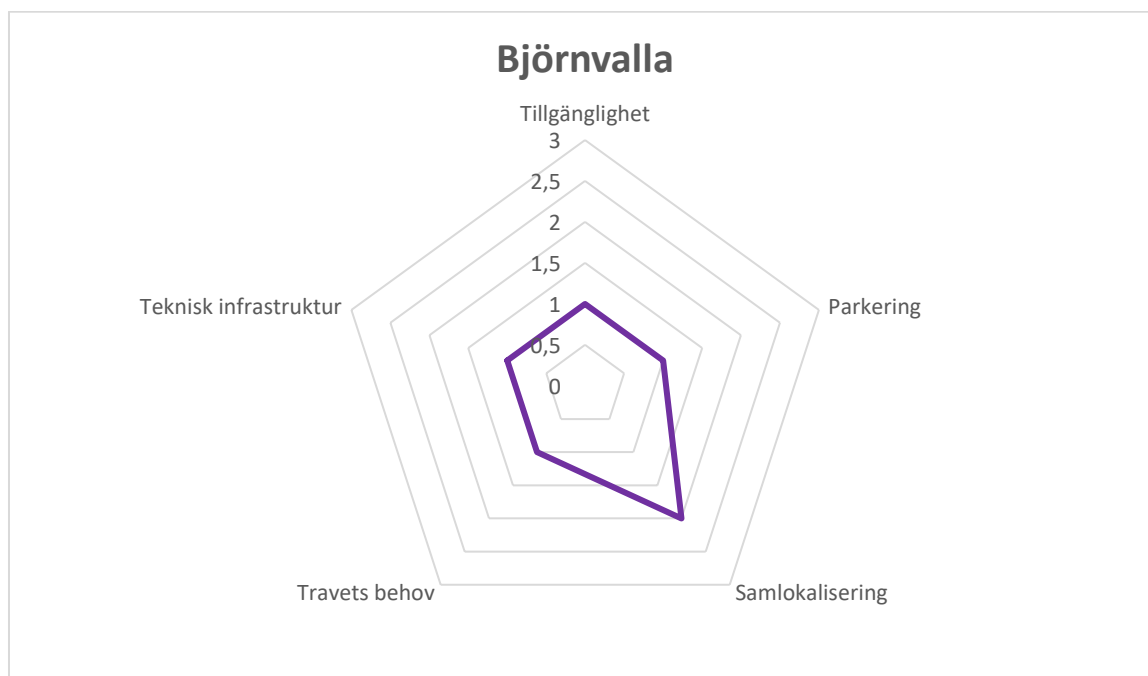
Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Banans läge på en halvö angörs via smal väg med begränsad framkomlighet. Områdets läge, långt ifrån större tätorter, ger begränsad tillgång till kollektivtrafik med mera.	1,0
Parkeringsmöjlighet	Anlagd parkering saknas idag och banans läge på en halvö ger begränsade möjligheter att anlägga både besöks- och verksamhetsparkering. Omgivet av vatten, jordbruksmark och befintlig bebyggelse.	1,0
Möjlighet till samlokalisering	Eventuell utbyggnad av befintlig travanläggning försvåras med hänsyn till skyddsvärden och strandskydd. Områdets läge, långt ifrån större tätort, begränsar möjligheterna till samlokalisering med andra idrottsanläggningar eller kommersiella verksamheter.	1,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	På området bedrivs idag mycket begränsad travverksamhet. Råder en stark geografisk begränsning på grund av vatten och läget på en halvö, vilket påverkar tillgången till erforderliga ytor.	1,0
Teknisk försörjning	Viss infrastruktur finns framdragen, men kräver generell förstärkning vid en eventuell utbyggnad.	1,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Hoting</b>		<b>5,0</b>



Värderos för Hoting. Illustration: Metria AB.

## Björnvalla

Kategori	Bedömning av faktorer	Poäng
Tillgänglighet	Banans läge invid väg 514 ger förhållandevis god tillgänglighet med bil men områdets läge, långt ifrån större tätort, ger ändå begränsad tillgång till andra färdmedel.	1,0
Parkeringsmöjlighet	Anlagd parkering saknas men en uppgrusad yta finns i anslutning till banan. Banans längde begränsar möjligheter att anlägga både besöks- och verksamhetsparkering på grund av angränsande vattendrag, våtmarker och riksintressen.	1,0
Möjlighet till samlokalisering	Områdets läge med närhet till Björnrike fjällanläggning bedöms vara en tillgång vid eventuell samlokalisering av idrotts- och kommersiella verksamheter. Eventuell utbyggnad av befintlig travanläggning försvåras med hänsyn till riksintressen, Veman och angränsande våtmark.	2,0
Erforderlig yta för travverksamhetens behov	På området bedrivs idag mycket begränsad travverksamhet. Råder en geografisk begränsning på grund av läget mellan vatten, våtmark och vägen vilket påverkar tillgången till erforderliga ytor.	1,0
Teknisk försörjning	Viss infrastruktur finns framdragen, men kräver generell förstärkning vid en eventuell utbyggnad.	1,0
<b>Sammanvägd snittpoäng Björnvalla</b>		<b>6,0</b>



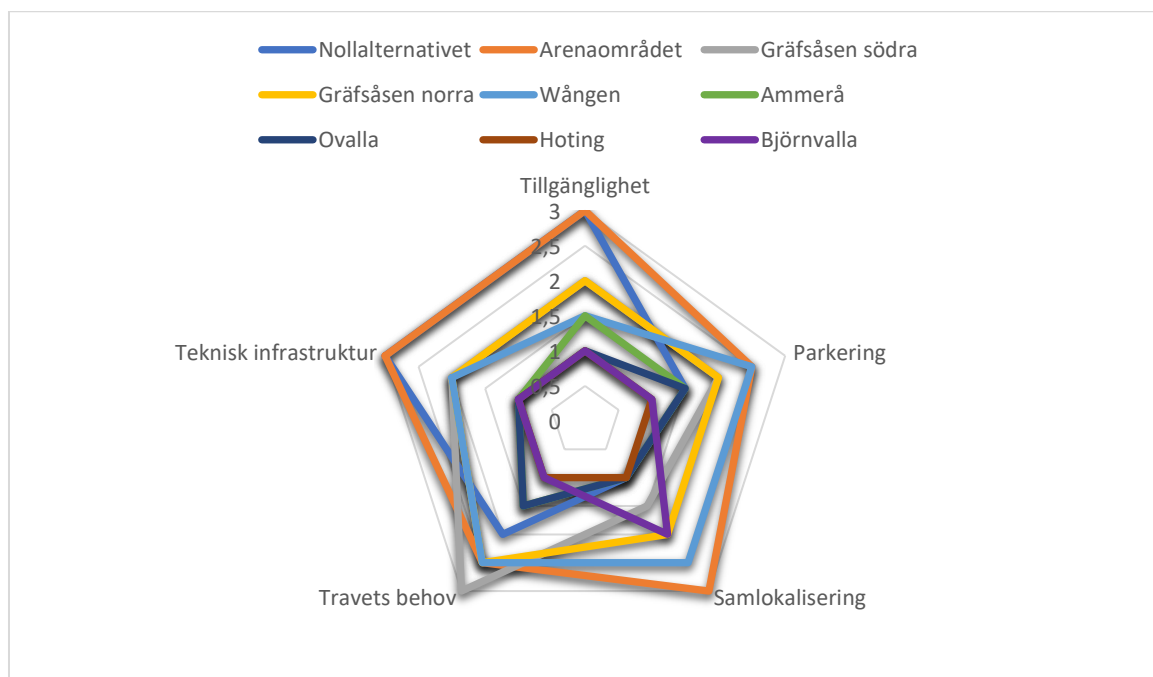
Värderos för Björnvalla. Illustration: Metria AB.

## 12. Slutsats och rekommendationer

Samtliga utvärderade alternativ har sammanställts i en gemensam värderos för att bättre kunna studera relationerna mellan de olika lokaliseringalternativens utfall i poäng.

Utifrån sammanvägningen av utvärderade kategorier och dess faktorer framgår att Arenaområdet följt av Wången, Gräfsåsen norra och Gräfsåsen södra anses vara de alternativ som är mest ändamålsenliga bland de utvärderade lokaliseringalternativen.

Utfallet i värderosen, tillsammans med de hänsynstaganden som redovisas i kapitel 6 visar att de befintliga anläggningar Ammerå, Ovalla, Hoting och Björnvalla har begränsade eller dåliga förutsättningar som alternativ för en omlokalisering av Östersundstravet. Dessa bedöms därför inte ses som lämpliga alternativ i en fortsatt utvärdering.



Samlad redovisning av de olika lokaliseringalternativens värderosor. Illustration: Metria AB.

Analysen grundar sig till stor del på travverksamhetens framtida krav och önskemål, där hänsyn inte har tagits till de befintliga verksamheter som angränsar till utpekade platser. Någon utvärdering av befintliga förutsättningar hos de angränsande verksamheterna har därför inte gjorts i relation till en eventuell travverksamhet och dess behov. Det kan dock konstateras att nollalternativets centrala läge, med omgivande känslig bebyggelse, medför en större omgivningspåverkan än de övriga föreslagna lokaliseringalternativen (A-C) i närheten av Östersund.

Det kan visa sig att det finns verksamheter i direkt anslutning till de utpekade platserna som kan generera fördelar med travverksamheten. Samlokalisering som främjar handel och andra kommersiella funktioner kan skapa underlag för etablering av olika sidoverksamheter. Synergieffekter kan uppstå om verksamheterna kan dela på

infrastruktur, funktioner och utrymmen och på så vis dra nytta av varandras närhet. Det finns även fördelar att, ur ett samhällsbyggnadsperspektiv, samlokalisera två störande verksamheter förutsatt att de inte påverkar varandras drift och funktion negativt.

De enskilda förutsättningarna på de utpekade lokaliseringalternativen behöver studeras mer i detalj, för att avgöra hur pass väl platserna och dess egenskaper kan tillvaratas på bästa sätt ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Detta ska naturligtvis vägas mot de värden, i form av riksintressen eller andra hänsynstaganden, som på olika sätt berör de studerade alternativen.

## 13. Referenser

Aakermount (2021) *Med fokus på nya beteenden i ett förändrat affärslandskap*. Tillgänglig via: <http://www.aakermount.com/fokusomraden/>

Boverket (2015) *Industri- och annat verksamhetsbullen vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder*. Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/industri-och-annat-verksamhetsbullen-vid-planlaggning-och-bygglovsprovning-av-bostader2.pdf>

Boverket (2020a) *Buller från idrottsplatser - en vägledning*. Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/buller-fran-idrottsplatser.pdf>

Boverket (2020b) *Utgångspunkter för bedömning av översvämningsrisk*. Tillgänglig via: [https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning\\_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/utgangspunkter/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/utgangspunkter/)

Folkhälsomyndigheten (2019) *Tillsynsvägledning hästhållning*. Tillgänglig via: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/tillsynsvagledning-halsoskydd/tillsynsvagledning-miljobalken/tillsynsvagledning-hasthallning/>

Gävle kommun (2018) *Planbeskrivning del av Sättra 108:8 m.fl. Gävletravet*. Tillgänglig via: <http://old.gavle.se/PageFiles/317116/15SBN376%20Travet%20Planbeskrivning%20gransking.pdf>

Härjedalens travklubb (2021) *Film om Björnvalla*. Tillgänglig via: <https://harjedalenstravklubb.blogg.se/>

Jägersro hästcenter (2020) *Det nya Jägersro blir Sveriges mest hållbara*. Tillgänglig via: <https://www.jagersroastcenter.se/>

Länsstyrelsen Jämtlands län (2009) *Tillstånd enligt 9 kap miljöbalken (1998:808) till djurhållning på fastigheterna Odensala 12:3-8, 12:19-20 samt 13:2, Östersunds kommun*.

Länsstyrelsen Jämtlands län (2013) *Översvämning utifrån ett förändrat klimat*. Tillgänglig via: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4e0415ee166afb59324118e8/1541755658708/Oversvamning-utifran-ett-forandrat-klimat-webb.pdf>

Länsstyrelsen Jämtlands län (2016) *Kungörelse om skyddsområde och skyddsföreskrifter för Minnesgårdets ytvattentäkt, Staden 2:1, Östersunds kommun*. Tillgänglig via: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4771ab7716298ed82baa104b/1526069001789/23FS%202017-12%20Kung%C3%B6relse%20om%20skyddsomr%C3%A5de%20och%20skydds%C3%B6reskrifter%20f%C3%B6r%20Minnesg%C3%A4rdets%20ytvattent%C3%A4kt,%20%C3%96stersunds%20kommun.pdf>

Länsstyrelsen Jämtlands län (2018) *Kartläggning av transporter med farligt gods i Jämtlands län*. Tillgänglig via: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4e0415ee166afb593242b389/154356634946>

[7/Kartl%C3%A4ggning%20transporter%20farligt%20goods%20J%C3%A4mtlands%20l%C3%A4n%202018.pdf](#)

Länsstyrelsen Västernorrland (2019) *Beslut om slutliga villkor avseende buller vid Östersundstravet*.

Mjölby kommun (2020) *Planbeskrivning Detaljplan Mantorp*. Tillgänglig via: [https://www.mjolby.se/download/18.27b9d51f172db7b3186cd03/1593172550425/Detaljplan%20f%C3%B6r%20del%20av%20Viby-Olofstorp%204-4%20m.fl.%20samt%20upph%C3%A4vande%20av%20del%20av%20g%C3%A4llande%20stadsplan%20D40\\_Planbeskrivning.pdf](https://www.mjolby.se/download/18.27b9d51f172db7b3186cd03/1593172550425/Detaljplan%20f%C3%B6r%20del%20av%20Viby-Olofstorp%204-4%20m.fl.%20samt%20upph%C3%A4vande%20av%20del%20av%20g%C3%A4llande%20stadsplan%20D40_Planbeskrivning.pdf)

Naturvårdsverket (2020) *Vägledning om buller från idrottsplatser*. Tillgänglig via: <https://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/buller/buller-idrottsplatser/vagledning-buller-idrottsplatser-20200923.pdf>

Nyström & Tonell (2012) *Planeringens grunder*. Stockholm: Liber.

Ovallatravet (2015) *Historik Ovalla Travbana*. Tillgänglig via: <http://www.ovalla.se/historia-38666791>

SGU (2021) *Jordartskarta*. Tillgänglig via: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

Svensk travsport (2011) *Hoting*. Tillgänglig via: <https://web.archive.org/web/20170818004617/https://www.travsport.se/article/2.289/1.864/>

Svensk travsport (2020a) *Den svenska travsporten*. Tillgänglig via: <https://www.travsport.se/svensk-travsport/travsporten-i-sverige/den-svenska-travsporten/>

Svensk travsport (2020b) *Travsportens ursprung*. Tillgänglig via: <https://www.travsport.se/svensk-travsport/travsportens-historia/travsportens-ursprung/>

Svensk travsport (2020c) *Dialog om travsportens framtid*. Tillgänglig via: <https://www.travsport.se/arkiv/nyheter/2020/september/radslag/>

Svensk travsport (2020d) *Travbanorna*. <https://www.travsport.se/svensk-travsport/travsporten-i-sverige/travbanorna/>

Svensk travsport (2020e) *Oviken*. Tillgänglig via: <https://www.travsport.se/travbanor/oviken/>

Jämtland Härjedalen Turism (2019) *Jämtland Härjedalens största evenemang 2018*. Tillgänglig via: <https://jht.se/jamtland-harjedalens-storsta-evenemang-2018/>

Sveriges riksdag (2019) *Travsportens framtid*. Motion 2019/20:1559. Tillgänglig via: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/\\_H7021559](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/_H7021559)

Travronden (2019) *Hästklirik ska stängas: "Man får lite panik"*. Tillgänglig via: <https://www.travronden.se/travsport/allmant/a/hastklirik-ska-stangas-man-far-lite-panik>

Travstugan (2020) *Allt om Östersundstravbana*. Tillgänglig via: <https://travstugan.se/travbana/oestersund>

WSP (2018) *Gavlehov – MKB för detaljplaner Travet och Gavlehov Västra*. Tillgänglig via:  
[http://old.gavle.se/PageFiles/317116/MKB\\_Travet\\_Gavlehov\\_V%C3%A4stra\\_gransknings\\_handling\\_20180110.pdf](http://old.gavle.se/PageFiles/317116/MKB_Travet_Gavlehov_V%C3%A4stra_gransknings_handling_20180110.pdf)

Östersunds kommun (2013) *Plan för vatten- och avloppsförsörjning*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/download/18.186f97a815361281f82744/1597991159196/Plan%20f%C3%B6r%20vatten-%20och%20avloppsf%C3%B6rs%C3%B6rjning.pdf>

Östersunds kommun (2014) *Östersund 2040 Översiktsplan*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/download/18.7ea73fc815271422765e8b97/1597991202579/%C3%96versiktsplan%20%C3%96stersund%202040.pdf>

Östersunds kommun (2015) *Flytta travbanan och bygg bostäder istället*. Tillgänglig via:  
<https://ostersund.demokratiportalen.se/proposal?pid=211>

Östersunds kommun (2020a) *Tillstånd för att ha djur*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/bygga-bo-och-miljo/djur-och-lantbruk/tillstand-for-att-ha-djur.html>

Östersunds kommun (2020b) *Miljöfarlig verksamhet*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/naringsliv-och-arbete/tillstand-regler-och-tillsyn/miljo--och-halsoskydd-for-foretag-och-fastighetsagare/miljofarlig-verksamhet.html>

Östersunds kommun (2020c) *Vattenskyddsområden*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/naringsliv-och-arbete/tillstand-regler-och-tillsyn/kommunalt-vatten-och-avlopp-for-foretag/vattenskyddsomraden.html>

Östersunds kommun (2020d) *Klimat och miljö*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersund.se/bygga-bo-och-miljo/klimat-och-miljo.html>

Östersundstravet (2021) *Veterinärer på Östersundstravet*. Tillgänglig via:  
<https://www.ostersundstravet.com/sport-och-spel/for-aktiva/veterinar/>



