Rapport

ALTERNATIVUTREDNING FÖR LOKALISERING VATTJOM 2:42

Slutrapport

2026-08-27

Uppdrag:	355985 DP och utredning Sundsvall Vattjom 2:42
Titel på rapport:	Alternativutredning för lokalisering vattjom 2:42
Status:	Slutrapport
Datum:	2026-08-27

Medverkande

Beställare:	Zoningpartners North AB
Kontaktperson:	Emil Leander
Konsult:	Emil Sandström
Uppdragsansvarig:	Isak Brändström
Kvalitetsgranskare:	Isak Brändström

Revideringar

Revideringsdatum:	2026-08-27
Version:	1.1
Initialer	ES

Innehållsförteckning

1 Inledning 4

2 Förutsättningar 5
2.1 Brukningsvärde 5
2.2 Väsentligt samhällsintresse 6
2.3 Uteslutande av alternativ expansionsriktning 7

3 Metod 8
3.1 Avgränsning 8
3.2 Urval 8
3.3 Bedömning 8

4 Alternativa lokaliseringar 11
4.1 Alternativ A: Föreslagen lokalisering 12
4.2 Alternativ B: Blåberget-Nacksta 14
4.3 Alternativ C: Södra Birsta Kullsåsen 16
4.4 Alternativ D: Övre Stockvik 18
4.5 Alternativ E: Gårdsjön 20

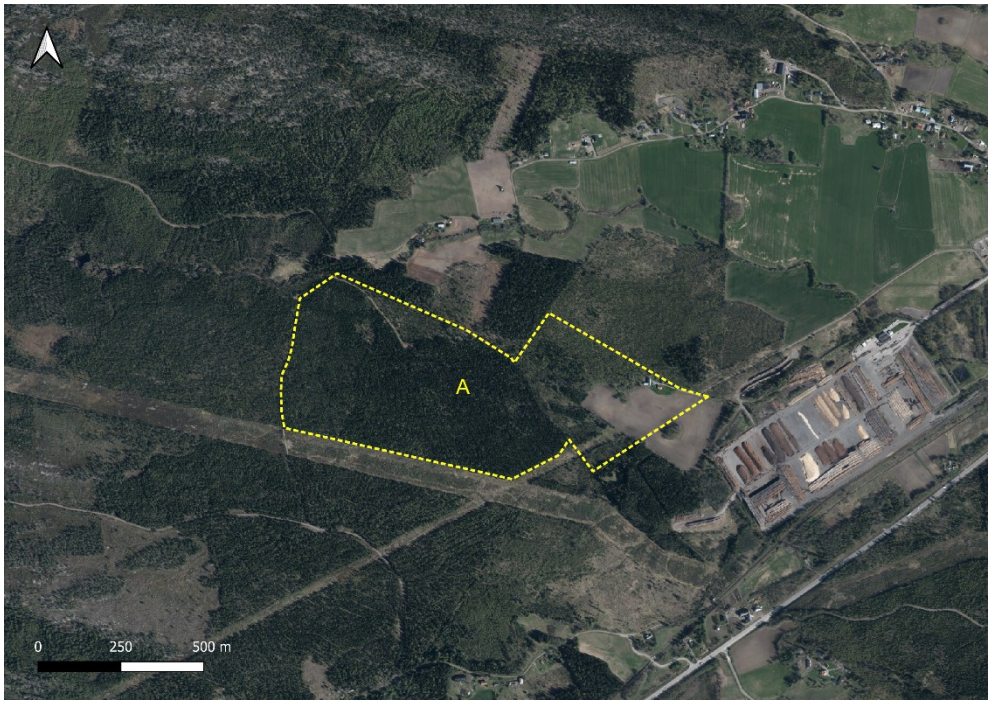
5 Samlad bedömning 22

1 Inledning

Zoningpartners North AB har ansökt och beviljats positivt planbesked för en ny detaljplan inom ett område om ca 42 ha som rör fastigheterna Vattjom 2:42 och Söderåsen 2:6. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt större sammanhängande verksamhetsområde väster om Sundsvall som skapar plats för nya elintensiva etableringar och/eller för befintliga lokala verksamheter inom tillverkningsindustri, logistikverksamhet eller partihandel som söker ny yta.

Inom fastigheten Söderåsen 2:6 finns jordbruksmark som behöver tas i anspråk. Brukningsvärd jordbruksmark kan tas i anspråk för bebyggelse förutsatt att det handlar om ett väsentligt samhällsintresse och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Därav krävs en utredning av alternativa lokaliseringar.

Detta PM redogör för huruvida aktuell exploatering är att betrakta som väsentligt samhällsintresse och prövar, om så är fallet, om det finns alternativa lokaliseringar som kan tillgodose det väsentliga samhällsintresset på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt i enlighet med 3 kap. 4 § miljöbalken.



Figur 1. Förespråkad lokalisering som ligger till grund för utredning.

2 Förutsättningar

2.1 Brukningsvärde

Flera faktorer påverkar brukningsvärde, inte minst när marken senast brukades, fältets storlek och form, samt närhet till brukningscentrum.

Fältet som ingår i fastigheten Söderåsen 2:6, och som även berör Söderåsen 3:41, är cirka 6 hektar stort och finns upptaget i Jordbruksverkets blockdatabas, som ligger till grund för maximalt stödberättigad mark som en jordbrukare kan söka stöd för, senast år 2025 och dessförinnan år 2020. Baserat på det faktum att marken brukats i närtid, dess storlek och form, samt att det inte ligger allt för avsides från i övrigt sammanhängande jordbruksmark kan det inte uteslutas att marken är att betrakta som brukningsvärd.

2.2 Väsentligt samhällsintresse

Sundsvalls kommun har som huvudprioritering att skapa 5 000 nya arbetstillfällen, och en av de utpekade åtgärderna för att nå detta mål är att ta fram mark och lokaler för företag som vill etablera sig eller växa i kommunen. Föreslagen planläggning bedöms ligga i linje med denna målsättning. Planområdet är beläget i ett strategiskt läge nära E14 och Mittbanan, ett utpekat stråk av betydelse för regional tillväxt och godstransporter, och bedöms enligt beslut om planbesked gå i linje med översiktsplanen ÖP 2040:s intentioner. Området har i huvudsak direkt planstöd genom det i översiktsplanen utpekade verksamhets- och industriområdet VIF-ä14 Berg. Området även ligger i direkt anslutning till utpekade VIF-u områden som bland annat omfattar ytan inom SCAs terminal och ytterligare mark söder om Mittbanan.

Planförslaget möjliggör flera markanvändningar – industri och verksamheter – som vart och ett ska ses som väsentliga samhällsintressen. Industri- och verksamhetsmark i ett infrastrukturnära läge skapar förutsättningar för etablering och expansion av arbetsplatser samt möjliggör ett effektivt nyttjande av befintliga anläggningar som terminal, elnät och vägnät. För många större etableringar är kort tid från beslut till operativ verksamhet avgörande, vilket förutsätter planberedskap. Ett planförslag som öppnar för en bredd av användningar skapar förutsättningar för större efterfrågan och en långsiktig förmåga att anpassa området till förändrade behov över tid.

Det väsentliga samhällsintresse som planförslaget tillgodoser är därmed möjligheten att etablera och expandera arbetsplatser och samhällsviktig verksamhet i ett infrastrukturnära läge som möjliggör klusterbildning och ett rationellt utnyttjande av befintlig teknisk infrastruktur.

Detta är i linje med de intressen som lyfts fram i riksintresseutredningen SOU 2015:99, där bland annat lokalisering av arbetsplatser och transportsystem nära varandra, väl fungerande tekniska försörjningssystem samt näringsverksamheter som bidrar till ekonomisk tillväxt och arbetstillfällen anges som väsentliga samhällsintressen. Expansion av industriområden i anslutning till befintlig infrastruktur har också erkänts som ett väsentligt samhällsintresse i rättspraxis. I MÖD P514-20 konstaterades att en detaljplan som innebar utökning av ett befintligt industriområde utgjorde ett starkt skäl för den valda lokaliseringen, och att möjligheten att i stor utsträckning nyttja redan befintlig infrastruktur ytterligare stärkte detta.

2.3 Uteslutande av alternativ expansionsriktning

Det utpekade verksamhetsområdet i ÖP 2040 räcker inte till i storlek för att tillgodose det förutsedda behovet – bland annat för att rymma väganslutningar, parkering och dagvatten – varför en expansion är nödvändig. Olika expansionsriktningar har övervägts men uteslutits av flera skäl; området avgränsas i söder av kraftledning och tillhörande skyddsområden samt riksintresse för totalförsvarets anläggningar avseende befintliga ledningar och dess influensområde, i väst går St. Olavsleden. En expansion mot nord-nordost har övervägts som ett alternativ för att undvika ianspråktagande av jordbruksmark men ändå inrymma den exploatering som är aktuell i storlek och omfattning. Efter analys bedöms detta alternativ inte vara likvärdigt med föreslagen lokalisering av två skäl.

Det första och huvudsakliga skälet är att lokaliseringens samhällsintresse är direkt kopplat till möjligheten att skapa ett sammanhängande industrikluster i anslutning till SCAs virkesterminal vid Mittbanan samt med anslutningsmöjlighet till befintligt elnät. Dessa faktorer är inte generiskt tillgängliga utan specifikt kopplade till det föreslagna planområdets läge. En nordlig expansion skulle öka avståndet till både terminalen och kraftledningarna och därmed försämra de funktionella förutsättningarna. Koncentration av verksamheter i kluster kring befintlig infrastruktur möjliggör ett mer rationellt och effektivt nyttjande av befintliga anläggningar och minskar behovet av ny infrastruktur på andra platser.

Det sekundära och bidragande skälet är hänsyn till det sammanhängande kulturlandskapet norr om planområdet – som i översiktsplanen beskrivs ha höga kulturhistoriska värden i och med att öppna fält och tydliga gårdsformationer ger ett enhetligt kulturlandskap som bör bevaras. Här gäller därför höga krav på anpassning vad gäller bland annat läge vid förändring av befintlig bebyggelse eller nytillkommen bebyggelse för att bevara områdets värden och potential. Den skogsmark som skulle kunna bli föremål för en nordlig expansion ligger i ett förhöjt läge mellan planområdet och kulturlandskapet och fungerar i dagsläget åtminstone delvis som en visuell buffert. En industrietablering i detta läge riskerar att påverka den visuella upplevelsen av det sammanhängande kulturlandskapet negativt. Den jordbruksmark som det föreslagna alternativet tar i anspråk utgör däremot en mer isolerad enhet utanför det sammanhängande landskapet, och dess ianspråktagande bedöms därför innebära en mindre påverkan på kulturmiljövärdena än vad en nordlig expansion skulle göra.

3 Metod

För att bedöma om behovet kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk genomförs en strukturerad alternativprövning. Metoden består av tre steg: (1) geografisk avgränsning, (2) urval av potentiella lokaliseringar inom kommunen, och slutligen (3) bedömning av varje alternativ utifrån fastställda kriterier. Centrala utgångspunkter och antaganden för hur dessa tre steg utförs beskrivs nedan.

3.1 Avgränsning

Sökområdet har, med hänsyn taget till det väsentliga samhällsintresset som ska tillgodoses, avgränsats till att ligga inom Sundsvalls kommun.

3.2 Urval

Urvalet av alternativa lokaliseringar har i ett första skede gjorts på följande grunder:

- Ska ha planstöd i Sundsvalls översiktsplan 2040.
- Ska inte vara ianspråktagna för annan verksamhet.
- Ska vara minst 40 hektar stort.
- Ska kunna rymma exploateringen utan att ianspråkta jordbruksmark.

3.3 Bedömning

Bedömningen av alternativa lokaliseringar görs utifrån att de ska kunna tillgodose intresset på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt (miljöbalken 3 kap. 4 §). I förarbetena till lagen anges att det med uttrycket ”tillfredsställande” avses att lokaliseringen av exploateringsföretaget ska vara ”fullt godtagbar från samhällsbyggnadssynpunkt”, i vilket inryms att den alternativa lokaliseringen ska vara ”tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig” (prop. 1985/86:3 s. 158).

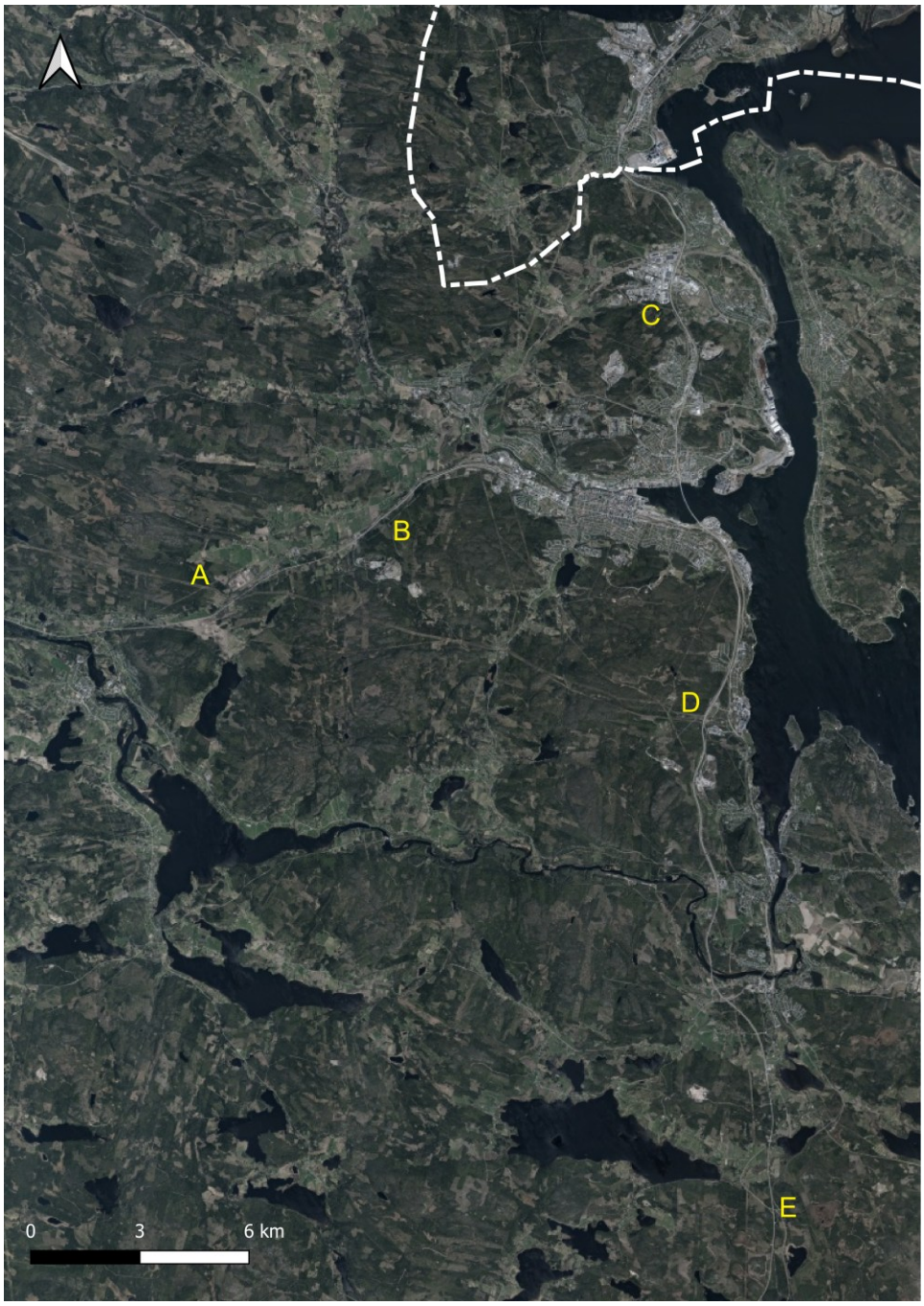
För varje alternativ görs en sammanvägd bedömning av om lokaliseringarna är att betrakta som fullt godtagbara från samhällsbyggnadssynpunkt. Bedömningen baseras då på analys av respektive läge utifrån teknisk lämplighet (t.ex. geotekniska förutsättningar, byggbarhet och risker), funktionell lämplighet (trafiksäkerhet, hänsyn till omgivande markanvändning etc.) och ekonomisk rimlighet (behov av kostsamma åtgärder). För att en lokalisering ska kvalificera krävs att den uppnår en acceptabel nivå (lämplig respektive rimlig) för samtliga kriterier.

Tabell 1. Bedömningsaspekter.

	Aspekt
Teknisk lämplighet	Geotekniska och topografiska förutsättningar (jordart, bärighet, höjdskillnader)
	Risk för föroreningar
	Risk för översvämning
	Risk för ras och skred
Funktionell lämplighet	Närhet till Sundsvalls tätort (inom pendlingsavstånd)
	Möjlighet till kollektivt resande för arbetspendling (halvtimmestrafik)
	Avstånd till samlad bebyggelse
	Närhet till funktionellt prioriterat vägnät
	Möjligt att ansluta till vägnät (trafiksäkerhet, belastning trafikplats)
	Närhet/möjlighet till järnvägsanslutning
	Närhet till elnätsanslutning (nätstation/regionnät nära transmissionsnät)
	Närhet till andra verksamheter
Ekonomisk rimlighet	Kostnader för och möjlighet till markåtkomst
	Kostnader för markarbeten
	Kostnader för sanering
	Kostnader för gatuinfrastruktur
	Kostnader för övrig teknisk infrastruktur (VA, el)

4 Alternativa lokaliseringar

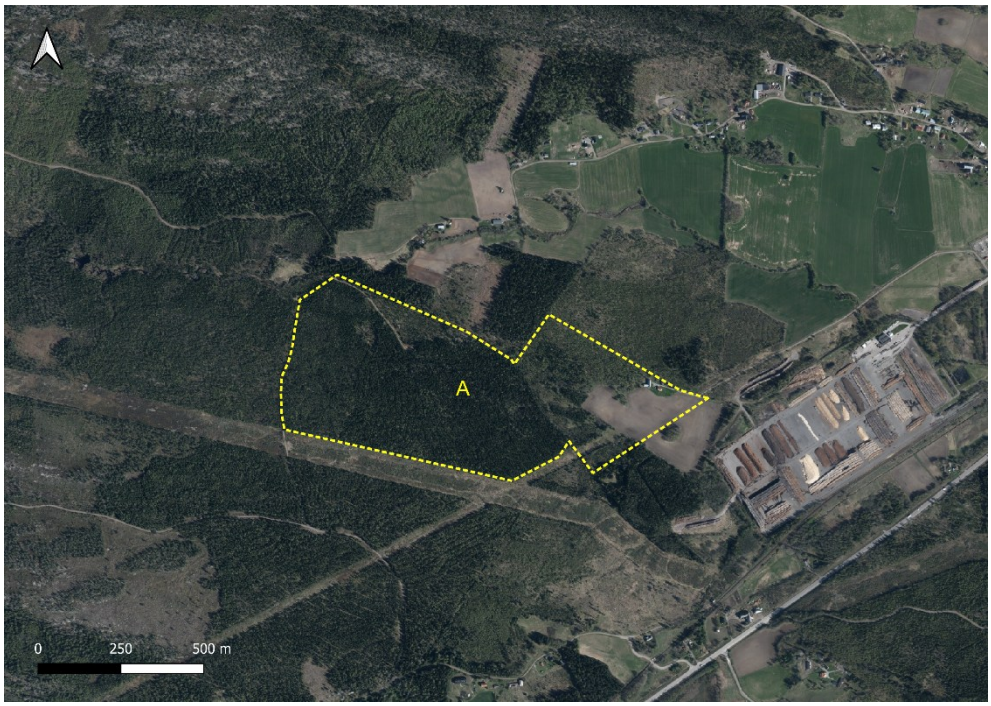
Fyra alternativa lokaliseringar, utöver planförslaget A, anses motsvara avgränsning; utöver det föreslagna alternativet ligger ett vid Nacksta, två i anslutning till befintliga verksamhetsområdet vid Birsta, ett vid övre Stockvik och ytterligare ett längre söderut längs E4.



Figur 2. Alternativa lokaliseringar. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

Nedan följer en övergripande bedömning av respektive lokaliseringsalternativ för att utröna deras respektive tekniska och funktionella lämplighet, samt ekonomiska rimlighet utifrån nu föreliggande kunskap och kännedom.

4.1 Alternativ A: Föreslagen lokalisering



Figur 3. Alternativ A. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

Bedömning

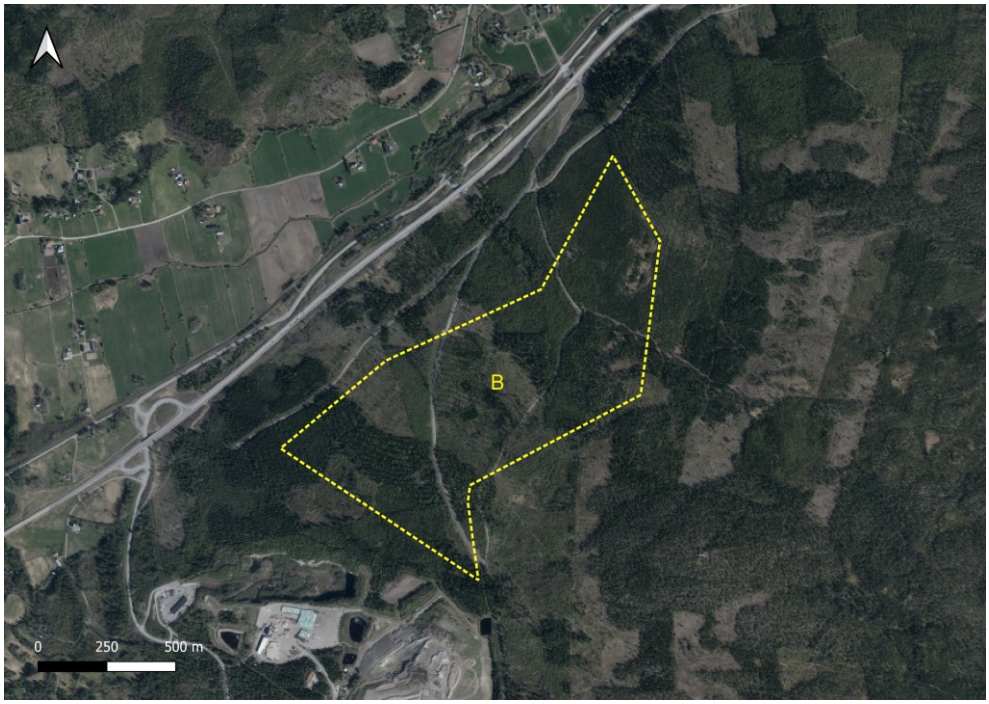
Markens sammansättning består huvudsakligen av stabila jordarter som lämpar sig för etablering, och topografin är relativt jämn och hanterbar, trots sluttning. Inga tekniska risker kopplade till föroreningar, översvämning eller markstabilitet har identifierats. **Sammantaget bedöms området vara tekniskt lämpligt.**

Geoteknik och topografi	Risk för föroreningar	Risk för översvämning	Risk för ras och skred

Området ligger inom ett rimligt pendlingsavstånd från Sundsvalls tätort och har därmed en god grundläggande tillgänglighet. Kollektivtrafik finns i närområdet, men gångavståndet till hållplats innebär att möjligheterna till kollektivtrafik endast delvis uppfyller kriterierna. Anslutning till det övergripande vägnätet bedöms vara möjlig. Området har dessutom närhet till befintlig järnvägsterminal, även om tillgång till denna förutsätter överenskommelse med terminalägaren. Platsen har tillgång till elnät med tillgänglig kapacitet, vilket stärker lokaliseringens funktionella potential att passa ett flertal olika typer av krävande etableringar. Närheten till andra verksamheter skapar förutsättningar för synergieffekter – en särskild fördel med denna lokalisering är att SCAs virkesterminal finns i området och att projektet tillsammans med Zoningpartners andra projekt inom Söderåsen 3:39 skapar möjlighet till ett industrimarkskluster i Töva-området utmed E14 och Mittbanan i linje med ÖP2040. Närhet till kommunala VA-ledningar och dess koppling till berört avloppsreningsverk samt förutsättningar för alternativ med enskild VA-lösning har indikativt tillräckliga förutsättningar för att möjliggöra en bredd av etableringar som är mer eller mindre personalintensiva. Avståndet till samlad bebyggelse bedöms vara tillräckligt för att undvika konflikt med närboende, till följd av exempelvis eventuella bullerstörningar. **Sammantaget bedöms området vara funktionellt lämpligt.**

Markåtkomst utgör inget hinder till följd av att rådighet finns över de berörda fastigheterna för såväl exploatering som väganslutning. Kostnader för nyanläggning av tillkommande väginfrastruktur och tekniska anslutningar förväntas ligga på en rimlig nivå. Markarbeten bedöms kunna genomföras utan större komplikationer trots lutning och viss bergförekomst, särskilt i relation till övriga övervägda lokaliseringar i kommunen. **Sammantaget bedöms området vara ekonomiskt rimligt att exploatera.**

4.2 Alternativ B: Blåberget-Nacksta



Figur 4. Alternativ B. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

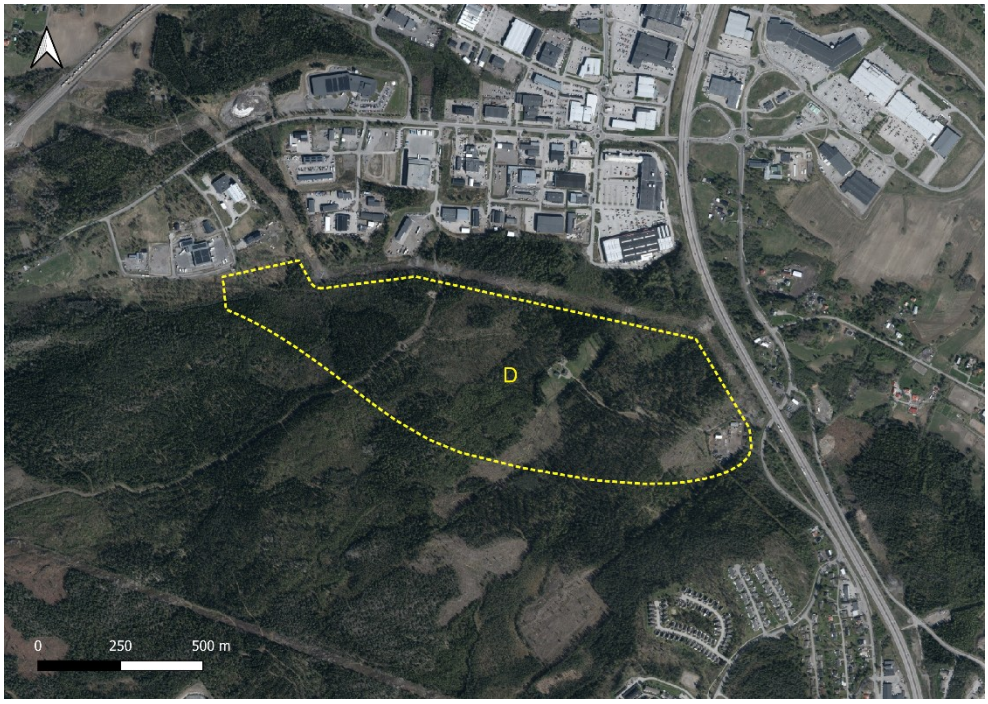
Bedömning

Området har delvis lämpliga geotekniska förutsättningar med morän som huvudsaklig jordart och inslag av sand, grus och berg. Topografin är dock betydligt mer utmanande med en brant lutning som försämrar de tekniska förutsättningarna. Det finns inga kända indikationer på föroreningar eller andra tekniskt begränsande faktorer enligt tillgängliga underlag.
Sammantaget bedöms området vara delvis tekniskt lämpligt, främst på grund av den ogynnsamma topografin.

Området ligger inom pendlingsavstånd från Sundsvalls tätort. Möjligheten till kollektivt resande uppfylls endast delvis eftersom hållplats finns men är svåråtkomlig. Närheten till E14 ger ett lämpligt läge i förhållande till större vägar, även om konkret anslutning till E14 behöver utredas närmare. Området saknar möjlighet att på ett rimligt sätt nyttja terminalinfrastruktur, vilket kan begränsa antalet verksamheter och etableringar som finner lokaliseringen tillräckligt attraktiv. Möjlighet att ansluta hög effekt kan finnas på ett övergripande plan, men avstånd till nätstationer kan innebära behov av nya ledningsdragningar med tillhörande koncession vilket kan försvåra anslutning på kort till medellång sikt. Området ligger inte i närheten av andra verksamheter som anses erbjuda potential till synergieffekter. Avståndet till samlad bebyggelse är däremot tillräckligt för att undvika konflikter. Närhet till kommunala VA-ledningar och dess koppling till berört avloppsreningsverk har indikativt tillräckliga förutsättningar för att möjliggöra en bredd av etableringar. **Sammantaget bedöms området vara delvis funktionellt lämpligt.**

Markområdet ägs av flera privata fastighetsägare och kommunen saknar mandat vilket kan göra processen för markåtkomst komplex och kostnadsdrivande, om ens möjlig. Det bedöms vara möjligt att nyttja befintlig trafikplats och behovet av ny gatuinfrastruktur anses rimligt. Lutning- och markförhållanden förväntas innebära betydande terrasserings- och sprängningsbehov vilket kan leda till höga kostnader för exploatering. **I sammanhanget anses det föreligga risk för att de ekonomiska förutsättningarna till genomförande av den planerade verksamheten på denna plats är orimliga.**

4.3 Alternativ C: Södra Birsta Kullsåsen



Figur 5. Alternativ C. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

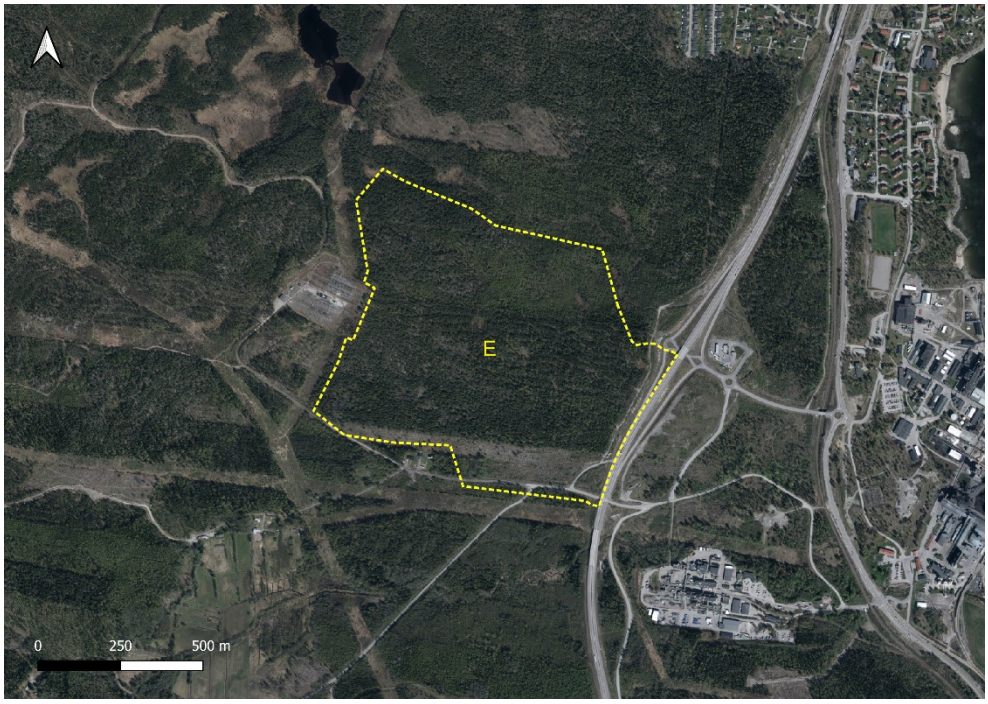
Bedömning

Ur ett geotekniskt och topografiskt perspektiv är förutsättningarna delvis gynnsamma. Jordarten utgörs i huvudsak av morän med inslag av lera och silt, och jorddjupet är bitvis mycket grunt, vilket kan medföra begränsningar för grundläggning. Topografin är varierad med en höjdskillnad på över 50 meter mellan områdets högsta och lägsta punkt, vilket innebär en påtagligt kuperad terräng. Stora delar av området har likväl en lutning understigande 5 procent, vilket eventuellt skulle kunna möjliggöra exploatering med vissa försvårande anpassningar av planförslaget. Vad gäller riskfaktorer bedöms området vara lämpligt ur såväl förorenings-, översvämnings- som ras- och skredperspektiv. Närheten till samlad bebyggelse innebär att omgivningspåverkan som kan uppstå från vissa verksamheter kan komma att utgöra en olägenhet och en risk. Vidare förutsätter nyttjande av området att befintlig jordbruksmark om knappt 1,5 ha kringbyggs, vilket kan vara försvårande även om jordbruksmarken i sig inte behöver exploateras. Det går inte att utesluta att exploatering kan medföra att jordbruksmarken behöver tas i anspråk. **Sammantaget bedöms alternativet delvis tekniskt lämpligt utifrån de typer av markanvändningar och den omfattning som planförslaget syftar till att möjliggöra.**

Området ligger inom pendlingsavstånd från Sundsvalls tätort med cirka 9,5 kilometers avstånd, och kollektivtrafik med halvtimmestrafik i rusningstid finns tillgänglig. Närheten till E4 skapar i teorin potential, men anslutningsproblematiken är samtidigt betydande. Närmaste anslutning möjliggör endast söderåtgående riktning och kapacitetsbegränsningar finns i Birsta. Området har tidigare berörts av ett alternativ för dragning av ny E14 som hade kunnat lösa anslutningsfrågan, men Trafikverket har lämnat ställningstagandet att detta alternativ inte är aktuellt. En tänkbar lösning är anslutning via väg parallellt med E4 i sydost, vilket däremot riskerar att leda tung trafik genom bostadsområde. Järnvägsanslutning saknas, vilket begränsar möjligheterna till tyngre godstransporter. Elnätsanslutningen är delvis tillfredsställande – lokalnätet är nära, men avståndet till nätstation och stamnät är långt och tillgänglig effekt är okänd. Närhet till andra verksamheter med möjliga synergieffekter bedöms finnas. Området angränsar direkt till samlad bebyggelse och närmaste bostadsområde ligger inom 300 meter, vilket begränsar tillgänglig yta. VA-kapaciteten är delvis tillräcklig, men berört avloppsreningsverk är nära sitt tak till följd av mottagandet av externslam. Med hänsyn till trafiksituationen i Birsta, utmaningarna med terrängen och avsaknaden av utredd anslutningslösning mot E4 är det inte sannolikt att området kan skapa en fungerande verksamhetsyta, i linje med vad detaljplanen syftar att möjliggöra, inom överskådlig tid. **Sammantaget bedöms alternativet inte vara funktionellt lämpligt.**

Markåtkomsten försvåras av att området berör flera fastigheter ägda av olika privatpersoner, vilket medför osäkerheter kring både process och kostnad. Kostnader för gatuinfrastruktur och sanering bedöms hanterbara, medan markarbetena väntas bli kostnadsdrivande till följd av de stora höjdskillnaderna i området. **Sammantaget bedöms alternativet vara ekonomiskt delvis rimligt.**

4.4 Alternativ D: Övre Stockvik



Figur 6. Alternativ D. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

Bedömning

Ur ett geotekniskt och topografiskt perspektiv är förutsättningarna delvis gynnsamma. Jordarten utgörs i huvudsak av morän med inslag av berg, och jorddjupet är bitvis mycket grunt, vilket kan medföra begränsningar för grundläggning. Topografin är kuperad med en genomsnittlig lutning om 9 procent, vilket ställer krav på markarbeten för att skapa byggbara ytor. Vad gäller riskfaktorer bedöms området vara lämpligt ur såväl förorenings-, översvämnings- som ras- och skredperspektiv. **Sammantaget bedöms alternativet vara tekniskt delvis lämpligt.**

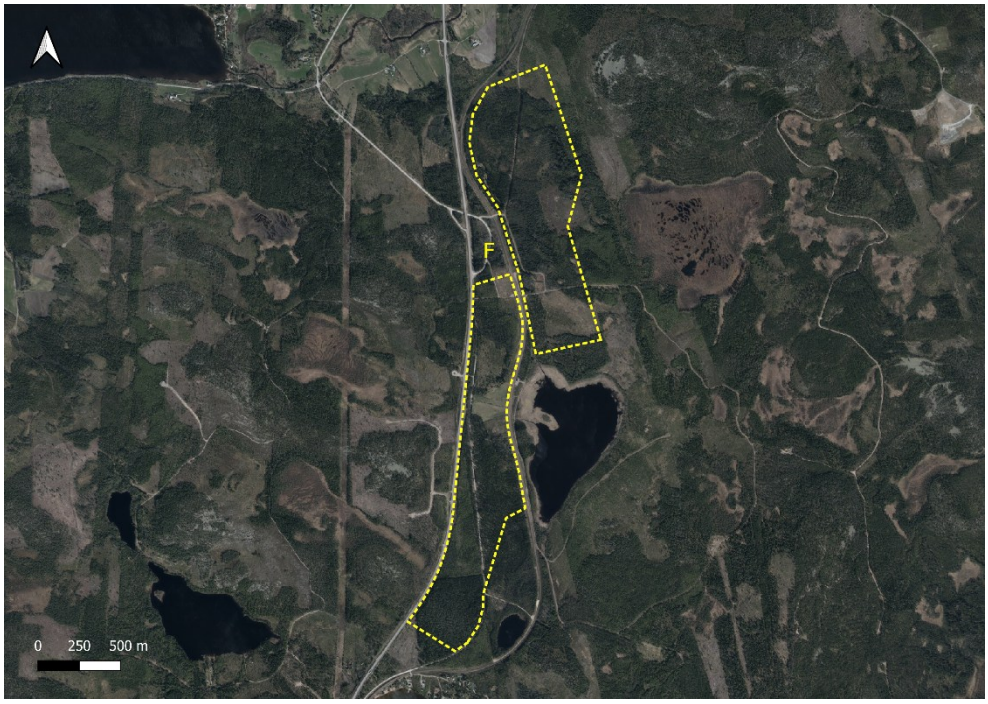
Området ligger inom pendlingsavstånd från Sundsvalls tätort med cirka 8,5 kilometers avstånd, och kollektivtrafik med halvtimmestrafik i rusningstid finns tillgänglig. Närmsta busshållplats för linjetrafik är hållplatser längs väg 562. I och med att E4 enbart kan passeras av gående vid Tellusvägen och Vaplevägen ligger dessa hållplatser relativt långt från planområdet. Anslutningen till funktionellt prioriterat vägnät är god genom närheten till E4 via en befintlig trafikplats. Vägnätsanslutningen bedöms sammantaget vara tillfredsställande. Järnvägsanslutning saknas för detta delområde, trots att Ostkustbanan passerar i närområdet och stickspår till närliggande industri finns – detta bedöms inte funktionellt för lastning eller lossning som terminal för andra verksamheter. Elnätsanslutningen bedöms vara god, med kort avstånd till nätstation och stamnät. Synergieffekter med närliggande verksamheter finns i viss mån, men området avskärmas av två infrastrukturbarriärer vilket begränsar den funktionella kopplingen. VA-kapaciteten är god med tillräcklig marginal i Essvik. **Sammantaget bedöms alternativet vara funktionellt delvis lämpligt.**

Markåtkomsten är delvis tillfredsställande – området utgörs i huvudsak av kommunal mark, men berör även delar av en mindre privat fastighet. Kostnader för gatuinfrastruktur och sanering bedöms hanterbara. Markarbeten väntas däremot bli kostnadsdrivande till följd av kombinationen grunt jorddjup, berg och kuperad terräng. **Sammantaget bedöms alternativet vara ekonomiskt delvis rimligt.**

Kommentar om Övre Stockvik

Övre Stockvik är föremål för ett pågående framtagande av detaljplan för industriändamål, och planeras således för att potentiellt ianspråktas för detta syfte. Området fyller en viktig funktion för industrietableringar söder om Sundsvall med god tillgång till E4, och har i ett längre perspektiv ett tydligt samhällsintresse. Frågan om Övre Stockvik behöver därför inte ställas mot övriga utredda alternativ – båda lokaliseringarna kan på sikt behövas för att möta regionens behov av verksamhetsmark.

4.5 Alternativ E: Gårdsjön



Figur 7. Alternativ E. Kartunderlag: © Lantmäteriet, med bearbetningar av Tyréns Sverige AB.

Bedömning

Ur ett geotekniskt och topografiskt perspektiv är förutsättningarna delvis gynnsamma. Delar av området präglas av torvmark, och ungefär hälften består av morän, lera, lera-silt och postglacial sand. Jordarterna är fragmenterade inom området, vilket kan medföra varierade grundläggningsförutsättningar. Topografin är relativt flack med övervägande delar under 5 procent lutning, vilket underlättar exploatering. Vad gäller riskfaktorer bedöms området vara lämpligt ur såväl förorenings- som översvämningsperspektiv. Risk för ras och skred bedöms föreligga delvis, vilket kan kräva utredning och eventuella skyddsåtgärder för delar av området. Närheten till Stormyran – ett Natura 2000-område av riksintresse för naturvård – samt det känsliga vattensystemet nedströms via Gårdsjöbäcken och Majån ställer krav på att områdets hydrologi skyddas, vilket utgör en teknisk restriktion som begränsar handlingsutrymmet. **Sammantaget bedöms alternativet vara tekniskt delvis lämpligt.**

Området ligger inom pendlingsavstånd från Sundsvalls tätort med cirka 22 kilometers avstånd, vilket är betydligt längre än övriga utredda alternativ. Kollektivtrafik med halvtimmestrafik i rusningstid saknas, vilket begränsar möjligheterna till hållbart resande och gör lokaliseringen mer lämpad för verksamheter som inte är personalintensiva. Anslutningen till funktionellt prioriterat vägnät är god genom närheten till E4, och området har ett bra skyltläge mot E4. Förutsättningar att ansluta till vägnät bedöms vara tillräckligt goda. Möjlighet till järnvägsanslutning via ett eventuellt stickspår finns i teorin, men förutsätter utredning och kan medföra betydande kostnader. Möjligheten till en sådan anslutning utgör en väsentlig framtida osäkerhet i och med att Trafikverket har tagit ställning för en korridor för framtida dubbelspår på Ostkustbanan väster om E4. I Trafikverkets inriktning anges att järnvägstrafiken på sikt flyttas över till den nya sträckningen och att den befintliga järnvägen därefter kan rivas för att möjliggöra annan markanvändning, med undantag för vissa industrisanslutningar. Det kan med andra ord medföra att angränsningen till järnväg inte finns kvar i framtiden. Genomförande och tidpunkt är dock beroende av fortsatt planering och beslut.

Elnätsanslutningen är delvis tillfredsställande – delar av området ligger 500–1 000 meter från regionnätet men långt från nätstation. Några synergieffekter med närliggande verksamheter föreligger inte. Närmaste samlad bebyggelse utgörs av ett stugområde på cirka 250 meters avstånd. VA-kapaciteten bedöms utgöra en klar risk – närmaste avloppsreningsverk, Skatan, har hög belastning under sommaren och når då sitt tillståndsgivna gränsvärde. **Sammantaget bedöms alternativet inte nå upp till den kravbild som ställs på funktionell lämplighet för planuppdraget.**

Markåtkomsten är delvis tillfredsställande men innebär osäkerheter, då området berör en eller ett par fastigheter ägda av olika privatpersoner beroende på vilken yta som väljs. Fastigheter som kan bli aktuella för etablering begränsas av det faktum att det finns jordbruksmark om 3,3 ha centralt i ett av delområdena och det går inte att utesluta att exploatering kan medföra att denna behöver tas i anspråk. Kostnader för gatuinfrastruktur och sanering bedöms hanterbara. Markarbetena väntas bli delvis kostnadsdrivande – hela området kan inte exploateras utan risk för att de fragmenterade jordarterna och torvförekomsten medför behov av omfattande markförstärkningar såsom massbyten, pålning eller annan stabilisering, vilket i så fall kan leda till ökade kostnader, längre genomförandetid och högre tekniska risker i såväl anläggnings- som driftskede. **Sammantaget bedöms alternativet vara ekonomiskt delvis rimligt.**

5 Samlad bedömning

Tabell 2 redovisar en översikt av de bedömningar som gjorts vid utvärdering av alternativa lokaliseringar. Av de utredda alternativen är det endast det föreslagna alternativet uppfyller kraven på teknisk och funktionell lämplighet, och ekonomisk rimlighet och genomförbarhet för den aktuella exploateringen.

Tabell 2. Översikt av utfall för samtliga genomförda bedömningar för utvärderade alternativ.

Lämpligt | Delvis | Olämpligt

		Alternativ				
		A	**B**	**C**	**D**	**E**
Teknisk lämplighet	Geoteknik och topografi	Lämpligt	Delvis	Delvis	Delvis	Delvis
	Risk för föroreningar	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Risk för översvämning	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Risk för ras och skred	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Delvis
Funktionell lämplighet	Närhet till Sundsvalls tätort	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Möjlighet till kollektivt resande	Delvis	Delvis	Lämpligt	Lämpligt	Olämpligt
	Avstånd till samlad bebyggelse	Lämpligt	Lämpligt	Delvis	Lämpligt	Delvis
	Närhet till FPV	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Möjligt att ansluta till vägnät	Lämpligt	Lämpligt	Olämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Möjlighet till järnvägsanslutning	Lämpligt	Olämpligt	Olämpligt	Olämpligt	Delvis
	Närhet till tillgänglig elnätsanslutning	Lämpligt	Delvis	Delvis	Lämpligt	Delvis
	Närhet till andra verksamheter	Lämpligt	Olämpligt	Lämpligt	Delvis	Olämpligt
	VA-kapacitet	Lämpligt	Lämpligt	Delvis	Lämpligt	Olämpligt
Ekonomisk rimlighet	Möjlighet till markåtkomst	Lämpligt	Olämpligt	Olämpligt	Delvis	Delvis
	Kostnader för markarbeten	Delvis	Olämpligt	Delvis	Delvis	Delvis
	Kostnader för sanering	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Kostnader för gatuinfrastruktur	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt	Lämpligt
	Kostnader för övrig teknisk infrastruktur	Lämpligt	Delvis	Delvis	Lämpligt	Delvis