



Lokaliseringsutredning

Innehåll

1. Bakgrund och syfte	1
2. Slutsats och sammanfattning	2
2.1 Regionala behov	2
2.2 Placering regionala stråken	2
2.3 Lokaliseringsalternativ utmed Rv 40.....	3
3. Regional gods- och logistikhubb	4
3.1 Last mile – hållbara närtransporter	4
3.2 Gothenburg Green City Zone.....	4
3.3 REDIG - Regionala godshubbar i Göteborg	5
4. Lokaliseringskriterier för en regional godshubb	6
4.1 God tillgänglighet	6
4.2 Exploateringsmöjligheter.....	7
4.3 Teknisk försörjning/infrastruktur	7
4.4 Näringsliv/samlokalisering.....	7
5. Regionala behov	8
5.1 Göteborgsregionen - Sveriges främsta logistiknav	8
5.2 Regional tillväxt ökar behovet av hållbara transporter	8
5.3 Brist på industrimark gör det svårt att möta framtida behov.....	8
5.4 Ökad urbanisering och e-handel kräver effektivare logistik	9
5.5 Verksamhetsytor och godsetableringar ett väsentligt samhällsintresse	10
6. Läget i regionen	11
6.1 Regionala stråk/godsstråk	11
6.2 Utvecklingsstrategi för Västra Götaland	13
6.3 Näringsliv	13
6.4 Stråket Göteborg-Borås: "Målbild 2035"	14
6.5 Lokalisering utmed Rv40	15
7. Härryda Kommun	16
7.1 Gällande översiktsplan – ÖP 2012	16
7.2 Näringslivsstrategiskt program.....	16
7.3 Marknadsanalys logistik utifrån ett lokalt perspektiv.....	17
7.4 Förslag till ny översiktsplan – samrådsförslag 2022	18
8. Alternativa lokaliseringar utmed Rv 40	19
8.1 Område 1 - Mölnlyckemotet	20
8.2 Område 2 – Bårhultsmotet	22
8.3 Område 3 – Flygplatsmotet	24
8.4 Område 4 – Ryamotet	26
8.5 Sammanvägd bedömning av studerade lokaliseringar utmed Rv 40.....	28
9. Samlad bedömning kring valt alternativ Bårhultsmotet, ställningstagande MKB:n	30

1. Bakgrund och syfte

Det finns en stor efterfrågan av verksamhetsmark i Göteborgsregionen och ett behov av att avlasta och effektivisera regionens transporter. Genom regionala godshubbar och samordnade leveranser kan transporter till städer och tätorter effektiviseras och samordnas. Färre stora fordon behöver då köra in i de urbana områdena och transporter sista biten sker med mindre fossilfria fordon, vilket är önskvärt ur miljö- och trängselaspekter. Västra Götaland, med Göteborgsregionen som nav, är ett av Sveriges bästa logistiklägen och ligger i framkant vad gäller elektrifierande transporter och energilösningar i omställningen mot ett mer fossilfritt transportsystem. Det ställs dessutom stora krav på samhällsplaneringen att tillgodose den tillväxt och nya behov som ställs på en expansiv region. Utan nya arbetsplatser och bostäder kommer Göteborgsregionen tappa konkurrenskraft och behovet av verksamhetsmark, framförallt för industri och varuhantering, är för närvarande mycket stort.

Business Region Göteborg (BRG) som en del av Gothenburg Green City Zone (GGCZ) har som målsättning att utveckla en regional gods- och logistikhubb med ambitionen att också fungera som en pilot och testbädd för att driva på omställningen till mer fossilfria transporter. Genom en sådan satsning kan nya arbetsplatser tillskapas och lokala, regionala och nationella mål för trafikutvecklingen tillgodoses vilket befäster och utvecklar Göteborgsregionens konkurrenskraft.

I samband med uppstart av planarbetet och avstämning kring strategisk miljöbedömning har Länsstyrelsen framfört önskemål om att kommunen motiverar sina ställningstagande kring valt läge. Denna lokaliseringstudie syftar till att tydliggöra kommunens ställningstagande kring exploateringen och studera samt utvärdera alternativa lägen. För utvärderingen har ett antal lokaliseringskriterier kopplat till verksamhetens behov tagits fram. I val av läge har avstämning skett mot gällande kommunala och regionala styrdokument.

2. Slutsats och sammanfattning

2.1 Regionala behov

Den regionala tillväxten, en ökad urbanisering och pågående stadsomvandling där centrala verksamhetsytor omvandlas till blandstad gör att behovet av industrimark inom regionen är stort. I samband med att regionen växer ökar även behovet av att etablera logistikytor för att säkra stadens försörjning av mat- och varuförsörjning. Utan nya arbetsplatser och bostäder kommer regionen att tappa konkurrenskraft.

- Säkerställande av industrimark utgör ett väsentligt samhällsintresse och ligger i linje med att tillgodose näringslivets behov och främja en fortsatt tillväxt inom regionen.
- Business Region Gothenburg har uppskattat att behovet inom Göteborgsområdet av att iordningställa ny mark för verksamheter under perioden 2015 – 2035 kan summeras till mellan 7 – 10 miljoner kvadratmeter.

2.2 Placering regionala stråken

I Göteborgsregionen finns 5 stycken regionala stråk. Trafikbelastningen i samtliga stråk är hög vilket är konsekvensen av att det saknas avlastande tvärförbindelser i regionen och samtlig trafik måste passera genom Göteborg. Avgörande för lokaliseringen har varit att minimera transportflödet inom centrala delar av Göteborg och härmed åstadkomma så god tillgänglighet som möjligt till utpekade målpunkter.

Rv 40 kopplar an mot andra stora trafikleder och järnväg samt logistiska målpunkter så som Göteborgs hamn, centrala Göteborg, Landvetter flygplats och vidare mot Borås. De östra delarna av centrala Göteborg, inklusive **Evenemangsstråket**, förses bäst med gods från ett externt läge österifrån. Norr eller söderläge skulle innebära fler transporter genom staden, vilket inte är önskvärt, vare sig ur miljö eller trängselaspekter.

I regional samverkan har Stråket Göteborg-Borås: "Målbild 2035" fastställt som ett strategiskt stråk med en tydlig inriktning kring logistik/partihandel/kurirverksamhet. Mellan ingående parter finns en tydlig ambition om att stärka näringslivet och skapa ett företagsklimat där kommunerna samverkar för att finna lösningar för företag som vill etablera sig i stråket. Som en del av visionen anges att: "*Idéer växer och utvecklas i ett företagsvänligt klimat med starka kluster.*" Detta gör stråket Rv 40 speciellt intressant för etablering av logistik och regional hubb/last mile.

Tillgängligheten till centrala målpunkter och tänkta samarbetspartners är ett tydligt motiv för etablering av verksamheter utmed Rv 40 i förhållande till övriga stråk i regionen.

Motiv för utveckling av regional gudshubb utmed RV 40:

- Tillgänglighet till centrala målpunkter - Rv40 bedöms utifrån tillgängligheten till Evenemangsstråket och övriga centrala målpunkter bäst motsvara kraven enligt uppställda lokaliseringskriterier.
- Näringslivsprofil - Stråket utmed Rv40 är specialiserat med inriktning logistik/partihandel/kurirverksamhet, vilket gör det speciellt intressant för etablering av en logistikhubb/last mile.
- Landvettervägen, väg 535, skapar med sin positionering ett sammanhängande stråk för resor mellan Rv40 och E20, och möjliggör därigenom kopplingar till viktiga målpunkter både lokalt och regionalt.

2.3 Lokaliseringsalternativ utmed Rv 40

Utifrån aktuella ställningstaganden i Härryda kommuns ÖP och näringslivstrategisk program har fyra alternativa placeringar för en regional godshubb valts ut. Samtliga är lokaliserade utmed Rv40 och helt eller delvis utpekade som utbyggnadsområden för verksamheter i kommunens ÖP.

Slutsatsen är att med hänsyn till det stora behovet av nya verksamhetsytor inom Göteborgsregionen att samtliga fyra utpekade områden i lokaliseringsstudien på sikt är aktuella för att säkra näringslivets behov. Dessa områden möjliggör en hållbar utveckling för hela regionen och tillskapar så väl arbetstillfällen som företagsetableringar vilket utgör ett väsentligt samhällsintresse. Samtliga lokaliseringar är utpekade i förslag till ny översiktsplan (samrådshandling 2022) och har härmed bedömts lämpliga för verksamhetsutveckling utifrån avvägningar mot övriga intressen. I detta fall handlar det därför inte om att utesluta ett alternativ i förhållande till ett annat utan snarare att klarlägga vilket läge som på bästa sätt uppfyller kraven för aktuell etablering.

Med hänseende på framtagna lokaliseringskriterier och möjliga synergieffekter med befintliga etableringar bedöms läget vid Bårhultsmotet som bäst lämpat.

- Bårhultsmotet klarar uppställda krav på tillgänglighet restid ca 15 min från Evenemangsstråket, Svenska Mässan.
- Bårhultsmotet är det trafikmot utmed Rv 40 med bäst kapacitet och de åtgärder som behövs i det lokala vägnät hanterar en sedan utpekad problempunkt på väg 535.
- Området ligger förmånligt utifrån dess funktion som omlastningsnav med efterföljande mindre transporter ut i regionen genom tvärförbindelsen och närheten till två regionala stråk, Rv40 och E20. Möjligheten till utbyggnad av teknisk infrastruktur är god och satsningar som görs skapar även en större redundans för befintliga verksamheter
- Med hänseende på befintligt verksamhetsområde, Bårhults företagspark, finns det goda möjligheter till samverkan för tillkommande etableringar. Behovet av att ställa om transporter till, inom och från de urbana områdena mot mer hållbara transporter är och i linje med lokala, regional och nationella mål för trafikutveckling.

3. Regional gods- och logistikhubb

3.1 Last mile – hållbara närtransporter

Inom många branscher, till exempel distribution och handel, är sista milen-leveranser en viktig del i företagets konkurrensstrategier. Förmågan att snabbt, tillförlitligt och exakt kunna leverera till kunder och samtidigt erbjuda mervärdestjänster som leverans inom tidsfönster ner till 2 timmar kan förbättra kundrelationer och öka intäkterna. E-handeln har ökat betydligt och därmed har sista milen-leveranser blivit allt viktigare och utgör en betydande del av konsumentens köppupplevelse.

Ett sätt att minska tyngre trafik i innerstäderna är genom införandet av mindre, energieffektiva distributionsfordon för last mile-leveranser av lättare paket. Mobilitetshubbar bidrar till minskad biltrafik och främjar elektrifiering genom att fånga upp bilburna besökare och erbjuda andra transportlösningar in i området, exempelvis genom kollektivtrafik, elskyttlar eller mikromobilitet. Hubbarna ger även möjlighet för näringsidkare i området att skapa kunderbjudanden som minskar besökarnas bilresor till zonen.

Godshubbar som Link40, ger verksamheterna i området möjlighet till samlastning och konsolidering av gods till zonen, där olika former av last mile-lösningar och eldrivna fordon kan bidra till att skapa utsläppsfria godstransporter i området.

3.2 Gothenburg Green City Zone

För att minska växthusgasutsläppen från transporterna samt beroendet av fossila drivmedel, behöver vi på kort tid ställa om. Göteborgsregionen växer och nya jobb samt besökare varje år innebär ett ständigt ökat transportbehov. Samtidigt ska utsläppen minska i linje med uppsatta klimat- och miljömål och regionen vara attraktivt att besöka, bo, och arbeta i.

Gothenburg Green City Zone är ett initiativ som skapades i januari 2021 med ambitionen att hitta lösningar för framtidens transportsystem. Initiativtagare till GGCZ är Business Region Göteborg, Volvo Cars samt RISE Research Institute of Sweden. För att hitta lösningar för hela regionen avser parterna i initiativet GGCZ att gå före i omställningsarbetet, stresstesta systemet och skapa utsläppsfria zoner redan innan 2030. Zonen kan liknas vid en stor testbädds- och demonstrationsmiljö där företag, samhällsaktörer, akademi och institut kan samverka och testa ny teknik och utveckla och skala upp sina verksamheter, produkter och tjänster kring transporter, infrastruktur, energi och miljö.

Till en början fokuserar GGCZ tre särskilt utvalda områden med olika karaktär och utmaningar:

- Lindholmen - ett område med många arbetsplatser, skolor och boende, där människor behöver pendla varje dag.
- Evenemangsstråket - här passerar dagligen tusentals pendlare och miljontals besökare årligen. Det i sin tur genererar stora mängder person- och varutransporter.
- Forsåker i Mölndal - ett helt nytt område med bostäder, där människor behöver kunna transportera sig på ett hållbart sätt.

3.3 REDIG - Regionala godshubbar i Göteborg

Området kring Evenemangsstråket i Göteborg kommer att genomgå stora förändringar, med ny arena och nytt centralbad som ersätter Scandinavium och Valhallabadet. I vår invigs även World of Volvo. Samtidigt pågår planeringen av gods- och logistikhubben Link40 mellan Göteborg och Landvetter och satsningen Green City Zone där Evenemangsstråket ska användas som testarena för lösningar som bidrar till omställningen till utsläppsfri trafik i stadsmiljön.

Som ett av projekten inom Gothenburg Green City Zone ingår projektet REDIG, regionala godshubbar i Göteborg. Projektet REDIG syftar till att utveckla och demonstrera en fossilfri effektiv logistiklösning tillsammans med det ekosystem av samverkan, regelverk och infrastruktur som krävs för att lyckas med omställningen till fossilfria och hållbara transporter.

REDIG Systemdemonstration är en fortsättning av förstudien Regionala Godshubbar i Göteborg som visade att det inte räcker att elektrifiera leveransfordon för att skapa en hållbar transportmiljö. Mängden trafik måste också minska. Genom att samordna sina leveranser beräknar medverkande aktörer att kunna optimera fordonsanvändning och minska antalet anlöp med sammanlagt 30 procent.

Godshubbar ska möjliggöra samlastning och konsolidering av gods, där olika former av last mile-lösningar och eldrivna fordon kan bidra till att skapa utsläppsfria godstransporter i regionkärnan. Syftet med hubbarna är att kraftigt minska trafiken, bidra till ökad yteffektivitet och tillsammans med olika elektrifieringslösningar bidra till att nå målet om nollutsläpp i zonen.



UtpEKade hållbarhetsmål för projektet.

REDIG projektet som en del av Gothenburg Green City Zone syftar till:

- Färre fordonskilometrar - minska transporternas klimat- och miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv
- Ökad fyllnadsgrad i fordon
- Ökad andel fossilfria transporter
- Minskade störningar, särskilt av ljud och partiklar

Andra önskvärda effekter:

- Ökad tillgänglighet, minskad trängsel och yteffektivare fordon
- Ökad samlastning och samordning av leveranser, returer och avfall
- Möjlighet för nya tjänster att utvecklas, ex fler lokala leverantörer
- Ökad upplevelse av god service, dvs bättre punktlighet, ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för samtliga aktörer
- Färre returer, ökad återvinning och återbruk

En avgörande förutsättning för placeringen av regionala godshubbar är att de ligger med tillgänglighet till det regionala vägnätet och kopplar an till infrastruktur med god kapacitet. Genom avsiktsförklaring med Business Region Göteborg (BRG) som en del av Gothenburg Green City Zone (GGCZ) är syftet att skapa en regional gods- och logistikhubb. Genom en sådan satsning kan nya arbetsplatser tillskapas och lokala, regionala och nationella mål för trafikutvecklingen tillgodoses vilket befäster och utvecklar Göteborgsregionens konkurrenskraft.

4.2 Exploateringsmöjligheter

Utvecklingen av en regional godshubb förutsätter att de finns utrymme för olika aktörer att etablera sig i området. Utgångspunkten för att säkra samlastning och effektivisera flödena är även att möjliggöra för olika typer av gods så som styckegods, paket, livsmedel m.m.

För att säkra en ändamålsenlig utveckling bedöms enligt marknadsanalyser och dialog med Business Region Göteborg (BRG) ett ytkrav på:

- Utbyggnadsmöjlighet för ca **200 000 kvm BTA**, med möjlighet för etablering av minst en större lagerlokal/logistikanläggning på 50-60 000 kvm BTA.

4.3 Teknisk försörjning/infrastruktur

En etablering av en regional godshubb kräver tillgång till energi/effekt. Elektrifieringen av tunga transporter har pågått sedan 2022. Först kommer distributionsfordonen att bytas ut under ca 10 år, sedan kommer de tyngre långväga fordonen att ersättas med start om ca 5 år. Elektrifieringen kräver laddningsmöjlighet vid terminaler och därför behövs god tillgång till energi och effekt (=energi per tidsenhet).

4.4 Näringsliv/samllokalisering

Näringslivet i Göteborgsregionen investerar stort i forskning och utveckling, vilket har resulterat i världsledande innovationer inom många branscher. I den globala konkurrensen blir det allt viktigare för regionen att understödja starka kluster och skapa delade innovationsmiljöer, som även är attraktiva för omvärlden. Kluster gör det möjligt för företag och även offentlig sektor att vara mer innovativa än de kan vara på egen hand.

En central del för utvecklingen av en regional godshubb är att hitta samverkan med det lokala näringslivet. Utgångspunkten är att kunna skapa testbädds- och demonstrationsmiljö där företag och samhällsaktörer kan samverka och testa ny teknik och utveckla och skala upp sina verksamheter, produkter och tjänster kring transporter, infrastruktur, energi och miljö. För att möjliggöra lokala samarbete ses en etablering i anslutning till befintligt näringsliv med inriktning mot transport, post- och kurirverksamhet och partihandel/logistik som fördelaktigt.

5. Regionala behov

5.1 Göteborgsregionen - Sveriges främsta logistiknav

Västra Götaland, med Göteborgsregionen som nav, är Sveriges och Nordens främsta transport- och logistikregion. Regionens framträdande roll som logistikcentrum kan förklaras dels utifrån regionens centrala placering, med närhet till tre huvudstadsregioner (Stockholm, Oslo och Köpenhamn) och en tyngdpunkt av nordisk industri samt utifrån den logistiskt strategiska positionen längs flertalet på europeisk och nationell nivå utpekade godstransportstråk. Dessutom är regionen porten mot omvärlden för Sveriges näringsliv.²

Som Skandinavien ledande logistikcentrum, med förbindelser till sjö, land och luft, har Göteborg hela världen inom räckhåll. Här verkar näringslivets stora aktörer, här passerar årligen 150 miljoner ton varor, här utförs logistikforskning i världsklass och här skapas innovationer för framtidens hållbara logistik och transporter³.

Regionen har i över femton år blivit framröstad som Sveriges bästa logistikläge. Godsbedjan stärks av Landvetter Flygplats som erbjuder internationell flygfrakt. Regionen har en stark position som internationell förebild inom elektrifierade transporter och energilösningar i omställningen mot ett fossilfritt transportsystem och dessutom ett starkt fordonskluster. Göteborgsregionen kallas även för Sveriges innovationsmotor och antalet testarenor är stort, exempelvis Gothenburg Green City Zone samt ElectricCity.

5.2 Regional tillväxt ökar behovet av hållbara transporter

Göteborgsregionen är en av Europas mest snabbväxande storstadsregioner⁴ och det pågår en förtätning i tätorternas centrala delar samtidigt som det finns många företag som hanterar stora godsolymer vilka ofta är störande samt yt- och transportkrävande. Business Region Göteborg konstaterar att det är positivt att regionen växer men att det samtidigt innebär ett ökat behov av infrastruktur, hållbara godstransporter samt regionala godshubbar.

Samhällsplanering och regional fysisk planering är viktiga delar av framtidens lösningar. En samordnad planering för bebyggelse och transport behövs för att göra transporterna hållbara. Enligt Regional Utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 är möjligheterna i regionen stora att utveckla, demonstrera och sprida hållbara lösningar för transport och logistik⁵.

5.3 Brist på industrimark gör det svårt att möta framtida behov

År 2035 kan cirka 1,2 miljoner invånare bo i regionen, vilket är en ökning med cirka 100 000 invånare jämfört med idag. För att klara denna ökning tillsammans med de befintliga invånarnas behov behöver minst 100 000 fler jobb tillföras. Det ställer också stora krav på samhällsplaneringen och kommunernas förmåga att planera för tillväxt och möta nya behov. Utan nya arbetsplatser och bostäder kommer regionen tappa konkurrenskraft. Behovet av ny verksamhetsmark, framför allt för industri och varuhantering, är för närvarande mycket stort enligt Business Region Göteborg⁶.

² [Godstransportstrategi för Västra Götaland, VGR, 2016-09-27](#)

³ [Göteborgsregionen bästa logistikläge - Business Region Göteborg \(businessregiongoteborg.se\)](#)

⁴ [Göteborgsregionen växer och befinner sig mitt i ett utvecklingsprång \(businessregiongoteborg.se\)](#)

⁵ [Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030.pdf \(vgregion.se\)](#)

⁶ [Nio utmaningar som Göteborgsregionen står inför de kommande åren \(businessregiongoteborg.se\)](#)

När staden växer innebär detta att yttre delar av staden behöver omvandlas till bostadsområden. Områden som tidigare låg i stadens utkant och kunde inkludera störande verksamhet, behöver nu struktureras om och de tyngre verksamheterna behöver finna nya lägen för sin verksamhet, så kallad omvandling. Vidare är trycket stort att hitta lägen för etablering för verksamheter som växer ur sina nuvarande lokaler. Efter flera år med högkonjunktur är dessa verksamheter många.

Hyresmarknaden för industri- och lagerlokaler har under de senaste åren varit stark och stabil till följd av en väldigt låg vakansgrad. Efterfrågan på flexibla lokaler i bra läge är hög. Avmattningen i konjunkturen under 2020 har inte direkt avspeglats på logistikmarknaden, och centralt belägen industri med goda kommunikations- och utvecklingsmöjligheter är särskilt efterfrågad.

Fastighetsvärlden sammanställer årligen de tjugo största uthyrningarna för industri- och logistikfastigheter. Listan är inte fullständig och inkluderar inte heller etableringar utförda av egenanvändare. Den senast gjorda sammanställningen (2021) visar dock på följande:

- De större etableringarna (20 000 – 50 000 kvm) avser logistik medan produktionsanläggningarna utgörs av mindre enheter (<15 000 kvm).
- De allra flesta uthyrningarna avser nybyggda objekt som är anpassade efter den specifika hyresgästen. Exempel på specialanpassningar är kyl- och fryslager, höglager och helautomatiserade lager som anpassats efter hyresgästens verksamhet. Förhållandevis få större uthyrningar (>10 000 kvm) sker av redan bebyggda fastigheter⁷.

5.4 Ökad urbanisering och e-handel kräver effektivare logistik

Att fler människor flyttar in till städerna ställer krav på en effektiv och hållbar försörjning i form av paket, matvaror, byggmaterial och en effektiv retur- och avfallshantering.

Trenden med ökad e-handel ger ett behov av nya traditionella logistiktyper men även olika former av mer specialiserade e-handelsanpassade etableringar som plocklager eller "darkstores". Internationellt ses även att kravet på snabba leveranser ger en ökande trend mot mer citynära och förädlade logistiktyper, ibland till och med i flera våningsplan och vars hyresnivåer i vissa fall kan närma sig kontorshyrorna. Andra trender som noteras är att viss tillverkningsindustri återvänder från låglöneländer samt en ökad trend mot en återkomst av småskalig och lokalt förankrad tillverkning, ofta tillsammans med försäljning.

Nuvarande trend är att stora godsterminaler i centrala lägen flyttas ut och samlokaliseras med logistikverksamheter bland annat längs med väg E6, E20 och Rv40 på ett avstånd upp till åtta mil från Göteborgs centrum. Även nya logistikverksamheter och annan störande verksamhet föreslås i lägen där ingen konflikt med planerad stadförtätning uppstår. Industriella verksamheter är ytkrävande och har en lokaliseringpreferens i utkanten av eller utanför tätorter.

⁷ Svefa Marknadsanalys Link40 220718

5.5 Verksamhetsytor och godsetableringar ett väsentligt samhällsintresse

Trender som påverkar behovet och lokaliseringen av mark är:

- Urbanisering/globalisering av produktion/ekonomisk utveckling -> ökad stadsnära markefterfrågan för logistik.
- Urbanisering/globalisering av produktion/ekonomisk utveckling -> ökat markvärde i städerna -> undanträngning av lågvärdiga varuhanterande verksamheter.
- Urbanisering -> efterfrågan på mark för bygg och entreprenad mm.
- Globalisering av handel/skalfördelar -> ökad efterfrågan på storskaliga terminaler och lager -> ökad efterfrågan på mark där stora marknader kan nås med distribution över dagen/dygnet och som inte är drabbade av trängsel (det vill säga perifera lägen).
- Globalisering av ekonomi/konsolidering av företag -> större konsekvenser av enskilda företagsbeslut/lokal och nationell förankring minskar.
- Digitalisering -> effektivisering av varuhantering (exempelvis automatisering av terminaler och lager) -> efterfrågan på större sammanhängande markområden.
- Digitalisering -> nya former för handel (det vill säga e- handel) ökar efterfrågan på kundnära distributionsterminaler (intensivare trafik + retur)

Den regionala tillväxten, en ökad urbanisering och pågående stadsomvandling där centrala verksamhetsytor omvandlas till blandstad gör att behovet av industrimark inom regionen är stort. I samband med att regionen växer ökar även behovet av att etablera logistikytor för att säkra stadens försörjning av mat- och varuförsörjning.

Framtidens större städer och industriella regioner behöver avlastas och effektiviseras när det gäller varuförsörjning. Trafiken måste minska för en bättre miljö och minskad trängsel. En del i detta är att effektivisera distributionen till konsumenter och näringsliv. En möjlighet är att arbeta med regionala godshubbar och samordnade leveranser. I de regionala godshubbarna omlastas gods för att transporteras sista biten in mot staden på ett mer effektivt sätt. **Stora fordon behöver då inte köra in i staden och transportererna sista biten in till staden kan ske med små miljöriktiga fordon.** Dessa regionala godshubbar behöver ligga i stadens utkant, för att minimera transportsträckan in till staden.

Business Region Gothenburg har uppskattat att behovet inom Göteborgsområdet av att iordningställa ny mark för verksamheter under perioden 2015 – 2035 kan summeras till mellan 7 – 10 miljoner kvadratmeter. Utan nya arbetsplatser och bostäder tappar regionen konkurrenskraft. Behovet av ny verksamhetsmark, framför allt för verksamheter inom industri och varuhantering, är för närvarande stort.

Säkerställande av industrimark utgör ett väsentligt samhällsintresse och ligger i linje med att tillgodose näringslivets behov och främja en fortsatt tillväxt inom regionen. Utvecklingen av regionala godshubbar kan bidra till att andelen transporter minskar, vilket ligger i linje med lokala, regionala och nationella mål för trafikutveckling.

6. Läget i regionen

6.1 Regionala stråk/godsstråk

Västra Götalands geografiska struktur består av fyra regionala kärnor – Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan–Vänersborg–Uddevalla. Göteborg har en särskild roll som centrum för länets arbetsmarknad, forskning och innovation, logistik och transport samt internationella utbyten. Den rumsliga lokaliseringen av Göteborgsregionens 125 tätorter domineras av Göteborg och de viktigaste vägarna i delregionen.

Det finns 5 centrala stråk i regionen varav samtliga leder till Göteborg. Samtliga större tätorter är belägna längs med dessa stråk.

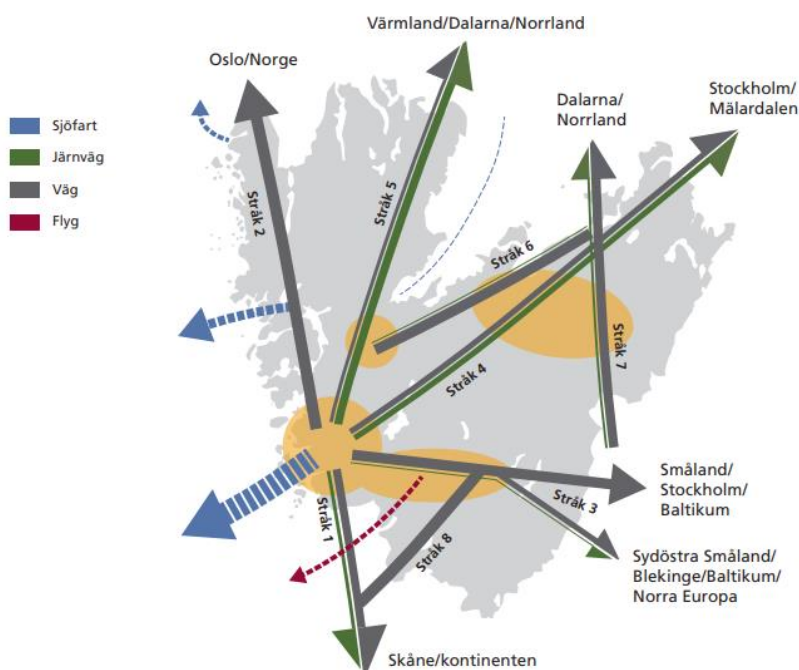


Illustration över huvudsakliga godsstråk och logistikintensiva områden i regionen (Godstransportstrategi Västra Götalandsregionen, 2016)

- **Stråk 1, E6/E20/Västkustbanan** - Det sydliga stråket som utgår från E6:an leder mot Kungsbacka och Onsala. Därefter följer större städer som Varberg, Falkenberg och Halmstad.
- **Stråk 2, E6/Bohusbanan** - Norrut från Göteborg löper E6:an som passerar Kungälv och Stenungsund samt flera mindre tätorter. Vägen löper upp mot Fyrbodalen och väster om Uddevalla.
- **Stråk 3, Väg 40/Väg 27/Kust till kustbanan** - Det östliga stråket, som utgår från Riksväg 40 leder mot Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd. Vägen löper vidare till Borås.
- **Stråk 4, 20/Västra stambanan** - Det nordöstliga stråket som utgår från E20 leder mot Partille, Lerum, Floda och Alingsås.
- **Stråk 5, E45/Norge-Vänerbanan** - Det andra nordliga stråket från Göteborg följer E45:an med bl.a. Nödinge-Nol och Lilla Edet som närbelägna tätorter. Stråket leder vidare mot Trollhättan i Fyrbodalen.

Totalt beräknas företagen i Västra Götaland konsumera 75 miljoner ton gods och producera 74 miljoner ton per år. Av dessa volymer bidrar Göteborg med 30-40 %. Därutöver tillför godstransporterna på vägstråken E6, E45, E20 och Rv40 runt Göteborg till en stor del av de totala volymerna. Vägtransporterna är dominerande inom regionen, cirka 60 % av de totala godsmängderna transporteras på väg.

Samtliga större tätorter är belägna inom 50 kilometers avstånd från centrala Göteborg, vilket skapar goda pendlingsförutsättningar. Järnvägsnätet följer samma radiella logik som vägnätet. Västra stambanan förbinder Alingsås och Lerum med Göteborg. Söderut från Göteborg löper Västkustbanan som skapar en förbindelse mellan Göteborg och de största tätorterna i Halland och Skåne. Norrut från Göteborg löper Bohusbanan som slutar i Strömstad. Ytterligare två viktiga kollektivtrafikstråk är Kust till kust-banan som förbinder Bollebygd och Borås med Göteborg, och Norge-/Vänersbanan som förbinder Trollhättan med Göteborg.⁸

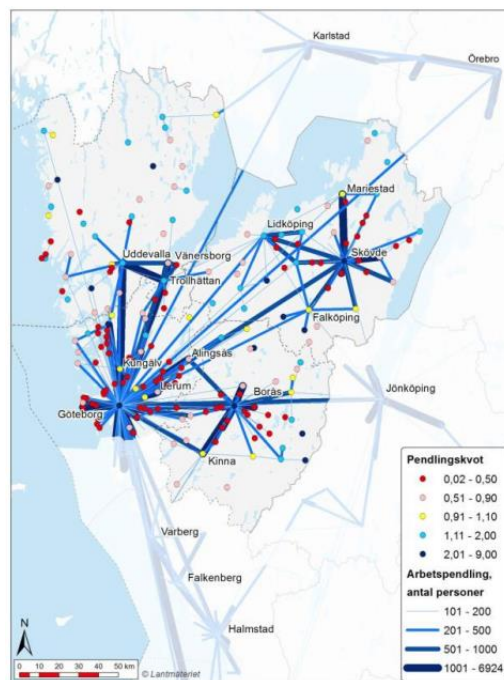
Göteborg är regionens naturliga centrum och skapar både lokalt och regionalt en monocentrisk struktur. Bilden bekräftas av de fem lokala stråk som samtliga utgörs av hög kapacitet och som kopplas samman i staden. Samtliga av regionens större tätorter är belägna längs med ett av de fem stråken och inom ett avstånd av 50 km från Göteborg. Tre av dessa kopplas även ihop med pendeltågssystemet runt Göteborg vilket förstärker möjligheten till effektiv pendling. Göteborgs dominans leder till ett asymmetriskt pendlingsmönster som skapar utmaningar i infrastrukturen över dygnet i alla relationer, delvis med undantag för Rv40 som en följd av jämviktsrelationen Göteborg-Borås.

I regionens sydöstra delar har Borås central funktion förstärkts vilket också tydligt illustreras av bilden till höger.

Samtliga starka stråk i området (riksvägarna 27, 40, 41, 42, 46) utom ett har därför koppling till Borås. Regionalt förstärks även bilden av Borås attraktionskraft som den ort som lyckats skapa en jämvikt i pendlingsutbytet med Göteborg.

Sammanfattningsvis visar lokaliseringmönstret på en monocentrisk struktur då majoriteten av de större tätorterna är lokaliserade längs ett starkt stråk med koppling till Borås samtidigt som tvärförbindelser mellanstråken saknas.

De starka stråken är centrala delar i regionens transportsystem. De möjliggör ett samspel mellan stad och landsbygd samt skapar ökade möjligheter till regionförstoring.



Pendlingsflöden mellan tätorterna i regionen och tätorter i de angränsande länen (Västra Götalands funktionella geografi - befolkning, arbete och boende)

⁸ Västra Götalands funktionella geografi - befolkning, arbete och boende, VGR och Länsstyrelsen Västra Götalands län

6.2 Utvecklingsstrategi för Västra Götaland

I den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021-2030⁹ betonas att regionen behöver stärka innovationskraften för att skynda på omställningen till hållbarhet och skapa värde i privat och offentlig sektor. Regionens strategi omfattar insatser för att öka entreprenörskap och nyföretagande, stimulera mindre företags innovationskraft, satsningar på internationellt starka kluster och utvecklade test- och demonstrationsplattformar.

Göteborg ska ligga i framkant när det gäller logistik och präglas av innovationer och handlingskraft. Staden ska i samarbete med akademi och näringsliv skapa innovationsplattformar med en väldefinierad process och tydliga mål för vad staden vill uppnå, såsom att bli världsledande inom klimatsmart godshantering. Genom att arbeta proaktivt med tunga godstransporter gynnas industriell verksamhet, både vid utveckling av befintliga verksamheter och nyetableringar. Det behövs ett nytänk och en ökad kreativitet inom områden som stadsplanering, styrning av godstrafik och energieffektiva transportsystem. I Göteborg finns en mycket stark akademi med omfattande forskning som kan stödja stadens strategiska planering. Staden rymmer flera stora industriföretag som är verksamma inom transport- och logistikrelaterad verksamhet. Staden ska därför främja och understödja utveckling genom att initiera försöksverksamheter och erbjuda testmiljöer för nya transportsystem och stimulera utvecklingen av alternativa bränslen och motoralternativ. Göteborg ska få ett internationellt erkännande som en testarena för effektiv, klimatsmart godshantering. Innovativa demonstrationsprojekt ska sjasättas, som till exempel elektrifierade vägar för lastbilstransporter.¹⁰ Utveckling av en regional godshubb, kan bli ett sådant kluster för hållbar logistikutveckling och en möjlig testbädd som efterfrågas av Västra Götalandsregionen.

6.3 Näringsliv

I Västra Götaland finns många starka företag som har stor betydelse i ett internationellt perspektiv. Flera branscher, till exempel transportmedelsindustrin, befinner sig mitt i stora omvandlingar som kräver både innovation och förändrade kompetenser¹¹.

Göteborgsregionen är den mest diversifierade regionen i och med Göteborgs storlek. Jämfört med regionen i övrigt har kommunen Göteborg specialiserade tjänsteverksamheter inom finans och försäkring, telekommunikation, reklamverksamhet, konsulter etc. Fordonsindustri är den tydliga industriella specialiseringen. Besöksnäringen är givetvis också framträdande i Göteborg. Tätorten Göteborg ligger även delvis i Mölndal och Partille. Mölndals specialisering ligger inom läkemedelsindustri, FoU och pappers- och pappersvarutillverkning.

Flygplatsen Landvetter innebär en specialisering för Härryda inom transportverksamhet samt post- och kurirverksamhet. Sjuhärad har en lång tradition av textilindustri, design, partihandel och logistik.

Alingsås, Kungsbacka och Kungälv, som har de största centralorterna i delregionen efter Göteborg, är någorlunda diversifierade och ingen av dem har en stor andel av arbetskraften inom industrin, men det finns ändå vissa specialiseringar. I Kungälv handlar det exempelvis gummi- och plastvaruindustri och livsmedel, i Kungsbacka om trävaruindustri och i Alingsås om utvinning och mineralprodukter. Väster om Alingsås ligger Ale med ytterligare specialisering inom utvinning och petrokemi.

Industriella verksamheter karaktäriseras å ena sidan generellt sett av stora koncentrationsfördelar och har insatsfaktorerna (kapital och arbete) är ofta relativt rörlig (undantaget är mer platsbundna råvaror). En samhällsutveckling i riktning mot ökad industriproduktion och fabriksarbete medförde följdriktigt en kraftig

⁹ [Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030.pdf \(vgregion.se\)](#)

¹⁰ [Trafikstrategi för nära storstad_140402](#)

¹¹ [Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030.pdf \(vgregion.se\)](#)

inflyttning från landsbygden till småorter och tätorter. Industriella arbetsplatser är ytkrävande och har en lokaliseringpreferens i utkanten av eller utanför tätorter.

Delregionerna i Västra Götaland har olika näringsmässiga profiler som bidrar till regionens välstånd och utveckling. Göteborgsregionen har flera styrkeområden och specialiseringar, såsom fordonstillverkning, läkemedelsindustri, FoU, partihandel, etc. Där finns även specialiserade konsultverksamheter, finansföretag och kommunikationer.¹²

6.4 Stråket Göteborg-Borås: "Målbild 2035"

Stråkets kommuner har tillgångar som erbjuder ett rikt och varierat samhällsliv. Med nästan 800 000 invånare har det stor betydelse för regionens och Sveriges utveckling. Stråket Göteborg-Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk med växande kommuner som har olika styrkor och karaktärer. En ny järnväg bedöms skapa ytterligare tillväxtpotentialer och dessutom på ett hållbart sätt.



Branscher i stråket

Källa: Stråket i Göteborg-Borås 2035

Flera av de viktigaste företagen och klustren i västra Sverige är etablerade i stråket redan idag. Här finns en näringslivsstruktur med stark koppling till Göteborgs hamn, Landvetter flygplats, Rv40 med ett strategiskt läge i godsstråket mot Jönköping och Stockholm. Stråket har idag verksamheter inom handel, transport och logistik där Borås och Härryda utgör starka kluster. Borås har därtill många företag inom textil- och postorder.

Göteborg och Borås fungerar idag som två olika arbetsmarknader, trots en ökande arbetspendling. För att stärka tillväxten behöver dessa två växa ihop till en stor gemensam arbetsmarknad så att företagen lättare kan hitta kompetent arbetskraft och människor får större frihet i valet av bostads- och arbetsort. En stor arbetsmarknad ökar även utbytet mellan företag och andra organisationer vilket gynnar den starka entreprenörsanda som präglar stråket redan idag. En vidgad arbetsmarknad kräver effektivare transporter än de som erbjuds idag. Framför allt behövs en starkare förbindelse mellan Göteborg och Borås som binder ihop arbetsmarknaderna och kopplar övriga orter till ett effektivt kollektivtrafiksystem¹³.

¹² [Västra Götalands funktionella geografi - befolkning, arbete och boende](#)

¹³ [Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035 | Göteborgsregionen \(GR\) \(goteborgsregionen.se\)](#)

6.5 Lokalisering utmed Rv40

Centralt belägen industri med goda kommunikations- och utvecklingsmöjligheter är särskilt efterfrågad. Rv40 kopplar an mot andra stora trafikleder och järnväg samt logistiska målpunkter så som Göteborgs hamn, centrala Göteborg, Landvetter flygplats och vidare mot Borås. De östra delarna av centrala Göteborg, inklusive **Evenemangsstråket**, förses bäst med gods från ett externt läge österifrån. Norr eller söderläge skulle innebära fler transporter genom staden, vilket inte är önskvärt, vare sig ur miljö eller trängselaspekter. **Rv40 bedöms utifrån tillgängligheten till Evenemangsstråket och övriga centrala målpunkter bäst motsvara kraven enligt uppställda lokaliseringskriterier.**

Landvetter flygplats innebär en specialisering för Härryda inom transportverksamhet samt post- och kurirverksamhet. Stråket Rv40 med koppling till Borås har även utvecklats med en tydlig inriktning mot partihandel och logistik. **Stråket utmed Rv40 är specialiserat med inriktning logistik/partihandel/kurirverksamhet, vilket gör det speciellt intressant för etablering av en logistikhubb/last mile.**

Tvärförbindelserna mellan stråken i regionen är svaga i jämförelse med de radiella stråken, vilket innebär mindre goda förutsättningar för interaktion mellan stråken. Landvettervägen, väg 535, skapar med sin positionering ett sammanhängande stråk för resor mellan Rv40 och E20, och möjliggör därigenom kopplingar till viktiga målpunkter både lokalt och regionalt. **Placeringen möjliggör koppling mellan två regionala stråk vilket skapar ett större upptagningsområde och gör läget relevant för näringslivsutveckling.**

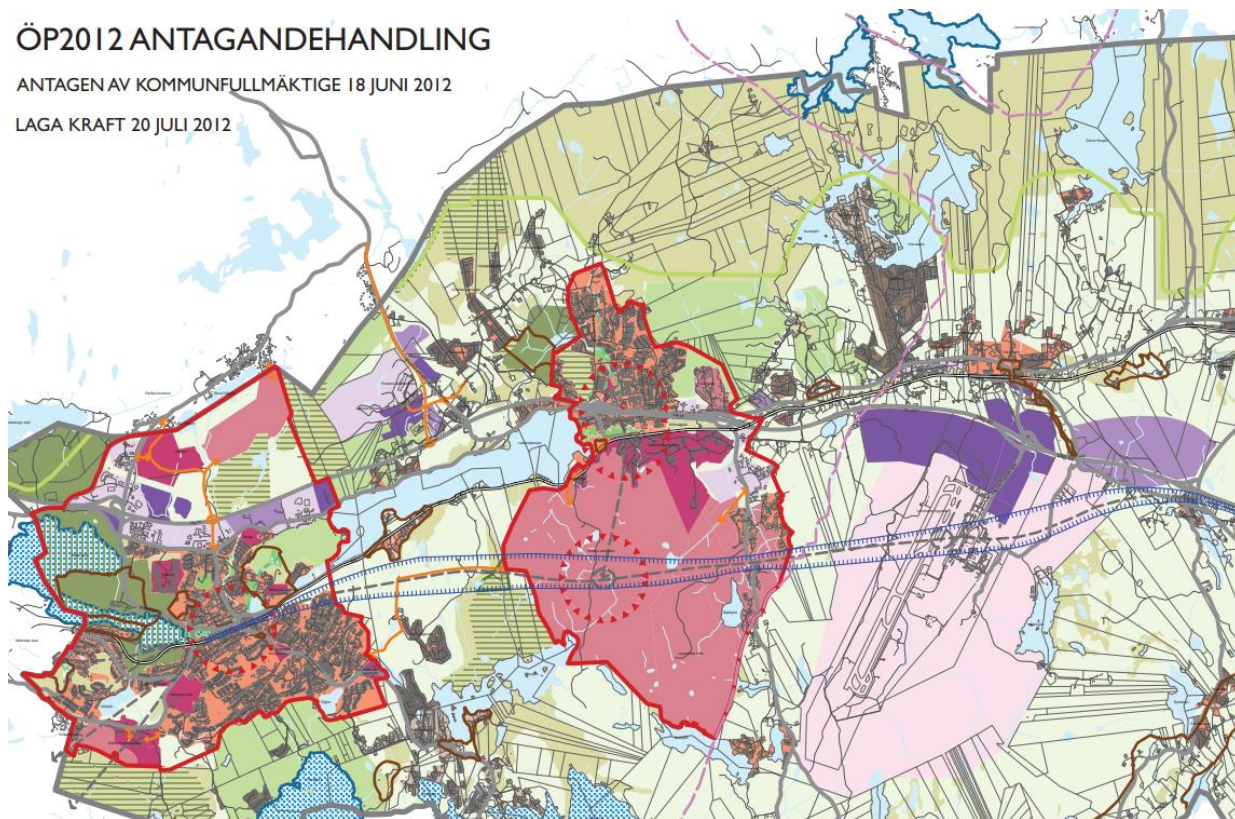
7. Härryda Kommun

7.1 Gällande översiktsplan – ÖP 2012

ÖP2012 ANTAGANDEHANDLING

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 18 JUNI 2012

LAGA KRAFT 20 JULI 2012



Utdrag gällande ÖP 2012

Rv40 utgör ett så kallat huvudstråk. Härryda kommun förordar att större verksamhetsområden lokaliseras utmed Rv40 samt i anslutning till Landvetter flygplats med tanke på transport- och logistikmöjligheterna, samt begränsad konflikt med bostadsbebyggelse¹⁴.

- Genom god framförhållning och god markpolitik skall mark reserveras för nya verksamhetsområden
- Det skall planeras för fortsatt utveckling av verksamhetsområden längs Rv40
- Området kring flygplatsen skall utvecklas för ytterligare verksamheter

7.2 Näringslivsstrategiskt program

Det geografiska läget mellan Göteborg och Borås, med flygplats och närhet till hamnen, ger Härryda kommun en stark position som en internationell logistiknod. Härryda gränsar till Göteborg och fem andra kommuner i arbetsmarknadsregionen och har därmed en möjlighet att stärka länken mot Borås. För att stärka positionen ytterligare, ska kommunen fortsätta att utveckla en fungerande infrastruktur med god tillgänglighet för både människor och gods.

Befintliga företagsparker i kommunen är idag övertecknade och kommunen saknar mark för verksamhetsområden. Det skapar utmaningar för det lokala näringslivet som expanderar starkt, men också för företag exempelvis från Göteborg som är påverkade av att bostadsområden tränger ut verksamhetsområden i stadens centrala delar. Göteborgsregionen befinner sig i ett utvecklingssprång där mångmiljardbelopp kommer

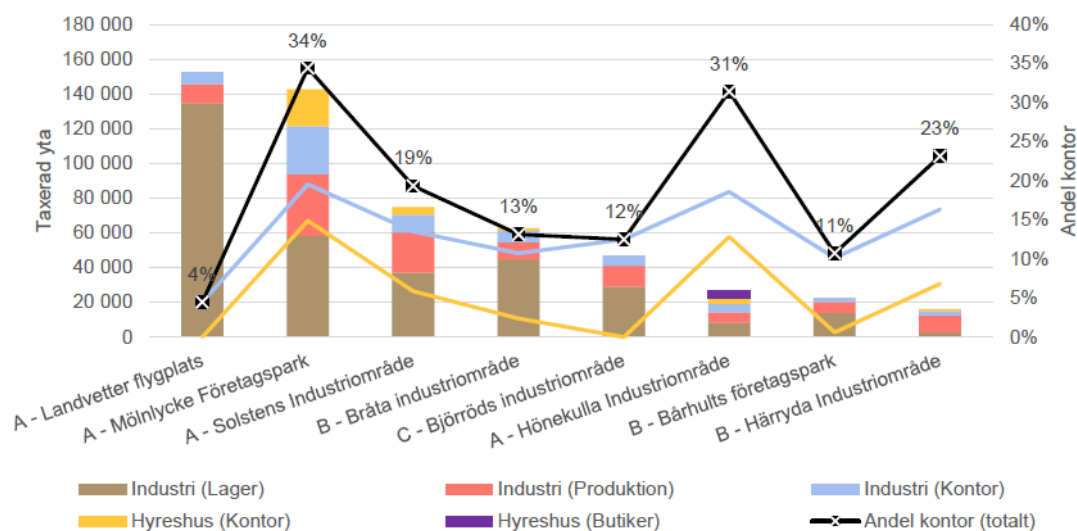
¹⁴ Översiktsplan Härryda kommun

att investeras de närmaste tjugo åren. För att underlätta näringslivets etablering och expansion, behöver Härryda kommun, tillsammans med Göteborgsregionen, planera för tillväxt och skapa förutsättningar för fastighetsmarknadens aktörer att kunna utveckla lokaler för näringslivets behov. I kommunens planering ingår att kunna erbjuda verksamhetsmark i lägen som stärker utvecklingen av en hållbar region¹⁵.

7.3 Marknadsanalys logistik utifrån ett lokalt perspektiv

Diagrammet nedan visar den sammanlagda taxerade ytan inom de olika industriområdena som finns belägna i Härryda kommun. Lokalarean är fördelad mellan industrier och hyreshusenheter såsom kontor och butiker. Notera att nyproducerade fastigheter som ännu inte taxerats inte redovisas nedan. Inte heller fastigheter som är taxerade som specialenheter (800-serien). Anledningen till att specialfastigheter inte ingår i sammanställningen beror på att dessa fastigheter är undantagna från fastighetsskatt vilket innebär att dess yta är inte är taxerad. Detta får en förhållandevis stor påverkan på exempelvis Bårhults företagspark som både har flera nyproducerade fastigheter och en större specialfastighet (PostNord Härryda Paketterminal).

Diagrammet nedan visar den sammanlagda taxerade ytan för olika verksamhetstyper inom de olika industriområdena som



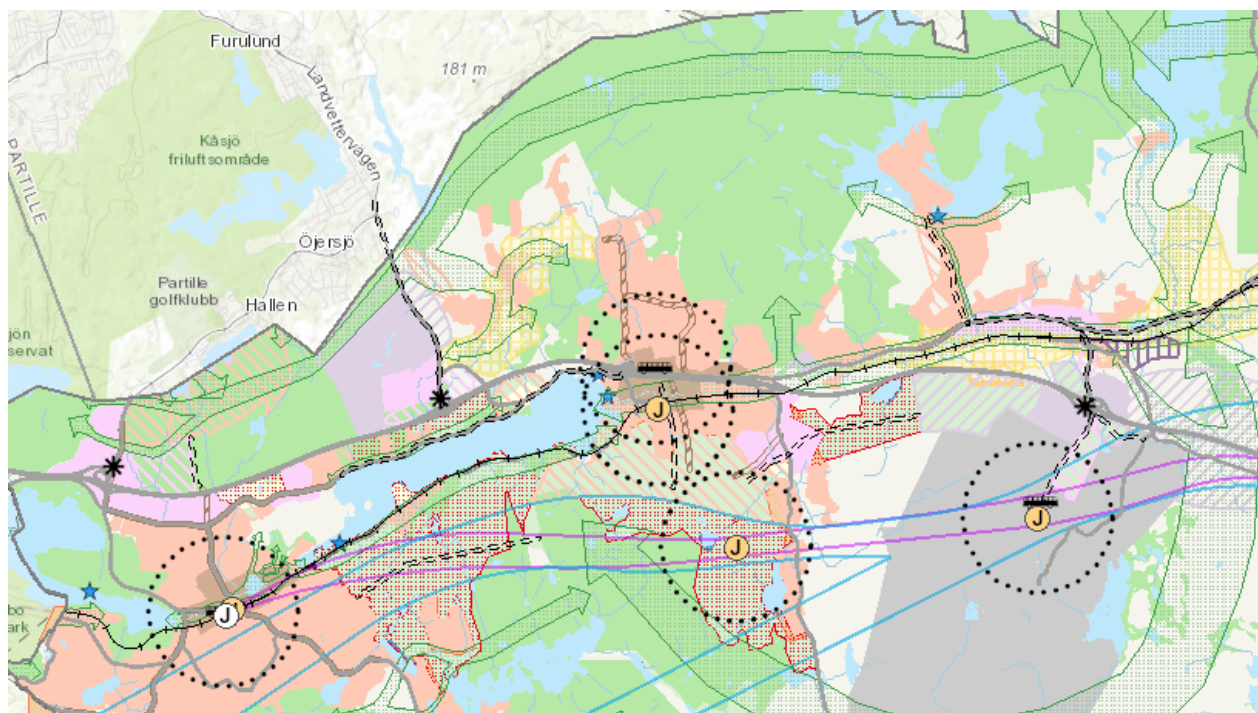
belägna i Härryda kommun. Källa: Svefa Marknadsanalys Link40, 2021-07-18

Lägst andel kontor återfinns vid Landvetter flygplats som i huvudsak utgörs av flera moderna logistikanläggningar mellan 20 000 – 50 000 kvm byggda mellan 2010–2020. I Mölnlycke företagspark uppgår samma andel till 20 procent. Inom området finns verksamheter som även har sina huvudkontor lokaliserade vid sina produktions- och lagerlokaler. Mölnlycke företagspark är också det industriområde som har högst andel "traditionella" kontorsytor taxerade som hyreshusenheter (15%). I flera fall ägs/förhyrs dessa fastigheter av en enskild hyresgäst som också har industrilokaler i området. Även Solstens och Hönekulla industriområde har mer traditionella kontorsytor. Båda dessa områden ligger emellertid i anslutning till Mölnlycke tätort. Summeras kontorsytorna, både 300- och 400-serien, varierar andelen kontorsytor i de olika industriområdena mellan 4 – 34 procent (svart linje). Bårhults företagspark är under stark utveckling och de nyligen genomförda och planerade etableringarna bidrar till att skapa ett kluster av logistik- och industribolag¹⁶.

¹⁵ Näringslivsstrategiskt program Härryda Kommun

¹⁶ Svefa Marknadsanalys Link40, 2021-07-18

7.4 Förslag till ny översiktsplan – samrådsförslag 2022



Förslag till ny översiktsplan för Härryda kommun - Utdrag mark- och vattenanvändningskartan

Kommunstyrelsen godkände den 24 november 2022 att genomföra samråd om ett nytt förslag till en kommuntäckande översiktsplan. Kommunens strategi är att stärka tillgång till arbetstillfällen genom att verka för ett brett och varierat näringsliv. Utmed väg 40 och järnvägen föreslås lokalisering av verksamheter med viss omgivningspåverkan, logistikverksamheter eller andra ytkrävande verksamheter. Nya ställningstagande och avvikelser från aktuell ÖP 2012 kopplat till de fyra lokaliseringalternativen sammanfattas nedan:

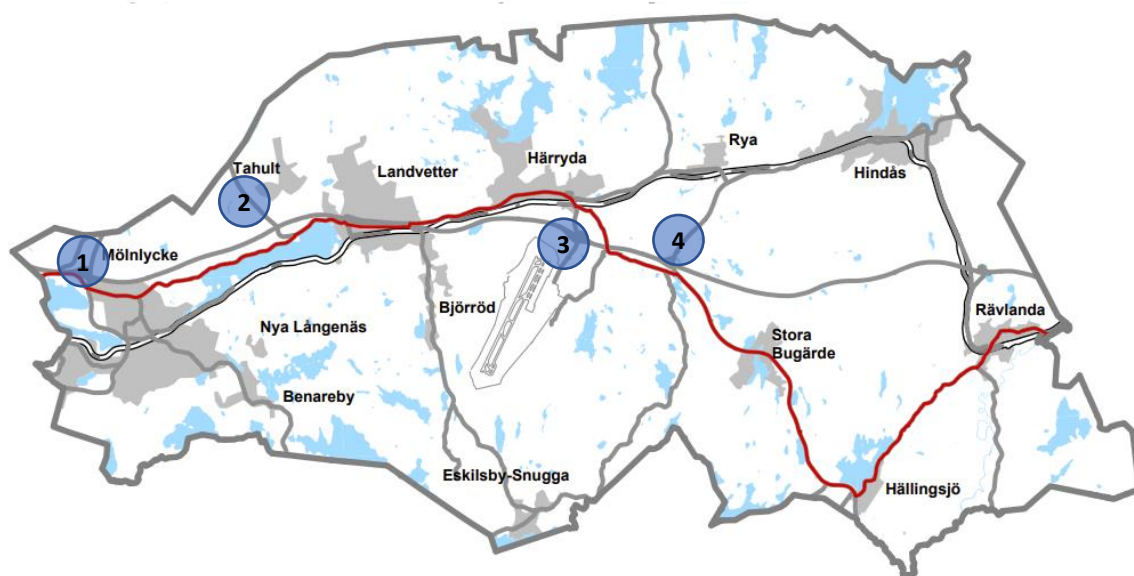
- **Mölnlyckemotet** är fortsatt utpekad som utvecklingsområde för verksamheter avseende blandade företagsområden. Området föreslås innehålla verksamheter utan omgivningspåverkan såsom exempelvis kontor och visst serviceinslag. Tyngdpunkten på företag bör ligga mot personintensiva verksamheter. Utvecklingsområdet har utökats med ytor åt nordöst, men med hänseende till befintliga ledningsstråk är det inom området svårt att tillskapa stora sammanhängande ytor.
- För **Bårhultsmotet** har i förslag till ny översiktsplan justerat, vilket medfört att verksamhetsytorna utökats. Ett större sammanhängande verksamhetsområde föreslås öster om väg 535. Förslaget medför att exploateringen ligger helt i linje med föreslaget utvecklingsområde avseende industri och logistik. Området föreslås innehålla verksamheter som är ytkrävande, transportintensiva, har eventuell påverkan på omgivningen (buller, lukt) och kräver ofta ett stort skyddsavstånd såsom exempelvis logistik, lager, industri, tillverkning, deponier, större parkeringsanläggningar, tekniska anläggningar. För de norra delarna av området finns överlagrade intressen mellan utvecklingsområde för verksamhetsmark och den gröna länken Tahults löv- och kulturlandskaps-stråk samt värdefullt friluftsliv inom Djupedalen.
- **Flygplatsmotet** överensstämmer med gällande översiktsplan med utvecklingsområde för verksamheter avseende industri och logistik.
- **Ryamotet** överensstämmer med gällande översiktsplan med utvecklingsområde för verksamheter avseende industri och logistik. Utvecklingsområdet har utökats med ytor norrut samt på den östra sidan av väg 554.

8. Alternativa lokaliseringar utmed Rv 40

Utifrån aktuella ställningstaganden i Härryda kommuns ÖP och näringslivstrategisk program har fyra alternativa placeringar för en regional godshubb valts ut. Samliga är lokaliserade utmed Rv40 och helt eller delvis utpekade som utbyggnadsområden för verksamheter i kommunens ÖP.

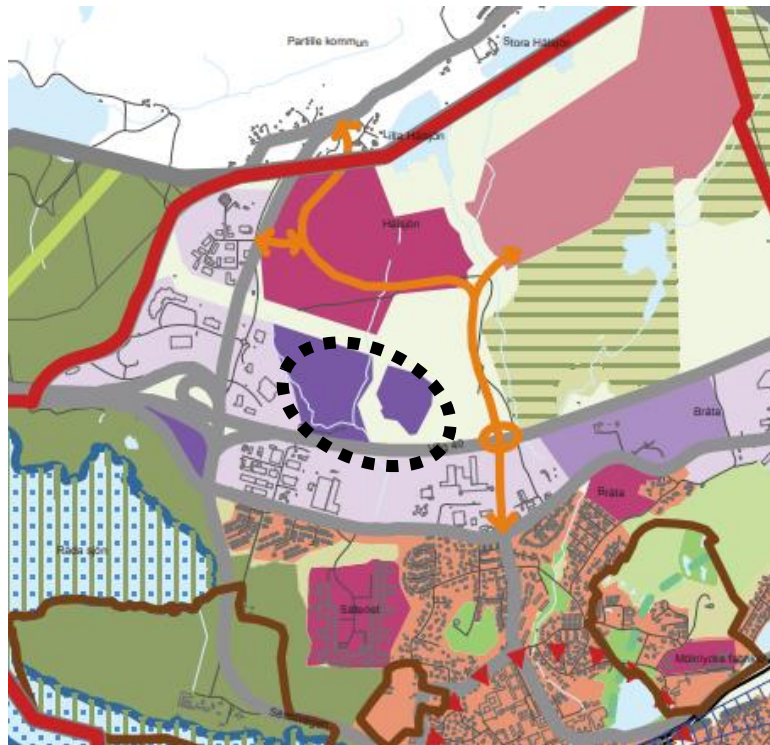
Bedömning av de fyra alternativen har skett med utgångspunkt i fastställda lokaliseringskriterier. Härutöver har områdena även studerats utifrån aspekterna; aktuell markanvändning, markägoförhållande, planförhållanden (ÖP, detaljplan), riksintressen, naturvärden och rekreation, kulturmiljö och arkeologi.

Utöver de fyra alternativa lägena inom Härryda kommun har även en möjlig etablering vid Delsjömotet översiktligt studeras. Med utgångspunkt i områdets höga natur- och rekreationsvärden, vattenskyddsområde, behov av mellankommunal samordning m.m. har läget avskrivits som möjligt alternativ. Studier kring lokaliseringsförutsättningar har därför inte genomförts.



Kartan visar läget för de 4 alternativa lokaliseringar som studerats. Samtliga lägen har valts ut utifrån ställningstagande i Härryda kommuns ÖP och näringslivstrategiska program.

8.1 Område 1 - Mölnlyckemotet



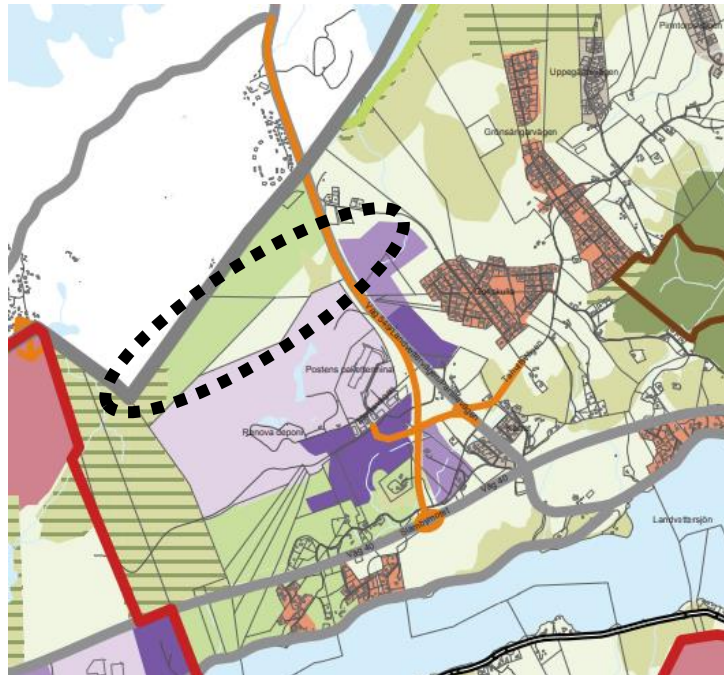
LOKALISERINGSKRITERIER	
God tillgänglighet	<p>Läget uppfyller uppställda lokaliseringskriterier då avståndet till Göteborg centrum är ca 10 km och restiden ca 12 min. Till Svenska Mässan är avståndet ca 8,5 km och restiden ca 8 min.</p> <p>Det aktuella området ligger ca 500 meter från Mölnlyckemotet med god tillgänglighet till RV40. Möjlighet finns att skapa en anslutning till området via befintlig cirkulationsplats Nya Öjesjövägen/Konstruktionsvägen. Mölnlyckemotet har en hög belastningsgrad på påfartsrampen mot Göteborg under förmiddagen och på eftermiddagen mot Borås, vilket beror på ett stort genomgående flöde på väg 40. Det är troligt att kapacitetshöjande åtgärder krävs för att hantera tillkommande trafik både i trafikmotet och i anslutningen mot Nya Öjesjövägen.</p>
Exploateringsmöjligheter	<p>Begränsad möjlighet till exploatering.</p> <p>Områdets begränsningar ligger i storleken och möjlighet till exploatering. Ytan är ca 25 ha vilket med en exploateringsgrad på 0,5 ger en exploatering på ca 125 000 kvm BTA. Möjligheterna att skapa ett större sammanhängande verksamhetsområde är härmed begränsade. Utbyggnadsmöjligheterna påverkas av områdets närhet till närheten till Rv40 och behov av skyddsavstånd, terrängförhållandena som kräver omfattande markbearbetning samt arkeologi. Möjligheten att utöka området är begränsade med avseende till befintligt kraftledningsstråk i norr. Västerut utgör befintligt verksamhetsområde gräns och österut ligger ett framtida vägreservat och Bråtaskogens naturreservat.</p>
Teknisk försörjning/infrastruktur	<p>Möjligheten till elförsörjning är god. Viss utbyggnad av ledningsnätet krävs men kan samordnas med övriga projekt, effekten är god då Härryda Energi har sin mottagarstation i närområdet.</p> <p>VA finns utbyggt fram till befintligt verksamhetsområde och möjlighet att säkra övrig teknisk infrastruktur försörjning är god. Utbyggnaden kan även samordnas med andra projekt vilket ger positiva samordningsvinster.</p>

Näringsliv/samlokalisering	Mölnlycke företagspark, är klassificeras som ett A-läge för kontor i Härryda. Inom området finns verksamheter som även har sina huvudkontor lokaliserade vid sina produktions- och lagerlokaler. Mölnlycke företagspark är också det industriområde som har högst andel "traditionella". I flera fall ägs/förhyrs dessa fastigheter av en enskild hyresgäst som också har industrilokaler i området.
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	
Markanvändning	Ej planlagd mark, skog och annan trädbärande mark.
Markägoförhållanden	Marken ägs av Härryda kommun.
Planförhållanden (ÖP, detaljplan)	Överensstämmer helt med gällande ÖP 2012. I gällande översiktsplan ÖP2012, redovisas området som "Utbyggnadsområde på kort sikt". Företagsparken norr om Väg 40 har byggts ut i etapper under det senaste decenniet och stora delar omfattas av gällande detaljplan. Efterfrågan på mark är fortfarande stor och området föreslås växa österut längs med Väg 40. Arbete med detaljplan för område är påbörjat.
Riksintresse	RV40 direkt söder om området är utpekad som riksintresse.
Naturvärde & rekreation	Inga utpekade natur eller rekreationsvärde. Området ligger dock inom den sydvästra utkanten av den utpekade gröna kilen Delsjön–Härskogen som är en viktig del för ett fungerande ekosystem i hela Göteborgsregionen. I kommunens Naturvårdsplan, 2012, finns inga markeringar av särskilda naturvärden. Området utgörs av skogsmark. Terrängen är kuperad med två höjdparter som delas av med ett lågstråk i nord-sydlig riktning. De två höjdparterna ligger på nivåer mellan ca +110 och +115 och lågstråket på +70. Området sluttar även från norr till söder. Området ligger med anslutning till Rv40 och är delvis bullerutsatt vilket innebär att området inte har stor potential för utveckling av det rörliga friluftslivet.
Kulturmiljö/ärkeologi	Inom området finns 4 stycken identifierade fornlämningar RAÄ lämningar.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING - MÖLNLYCKEMOTET

+ POSITIVT	- NEGATIVT
God tillgänglighet, uppfyller väl uppställda lokaliseringsskriterier	Näringslivsprofil, befintlig inriktning mot mer småskalig verksamhet, kontor/serviceinslag
Goda möjligheter att lösa teknisk infrastruktur	Begränsade exploateringsmöjligheter för storskalig logistik
Hela området är kommunalt markinnehav	I ytterkanten av utpekad grön kil, Delsjön–Härskogen
	Inskränkningar kopplat till terräng/lågpunkter och befintliga ledningsstråk
	Gränisar till områden med höga natur- och friluftsvärden; riksintresse friluftsliv, naturreservat, strandskydd
	Begränsad kapacitet i Mölnlyckemotet

8.2 Område 2 – Bårhultsmotet



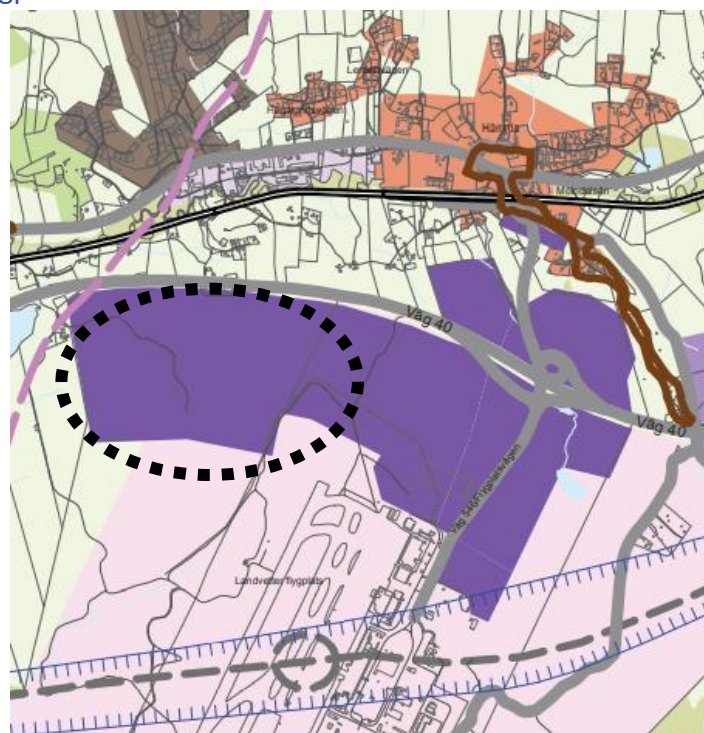
LOKALISERINGSKRITERIER	
God tillgänglighet	<p>Läget uppfyller tillgänglighetskraven enligt uppställda lokaliseringskriterier. Det aktuella området ligger 1,5 km från Bårhultsmotet med god tillgänglighet till Rv40. Avståndet från området till Göteborg centrum är ca 15 km och restiden ca 14 min. Till Svenska Mässan är avståndet ca 13 km och restiden ca 10 min.</p> <p>Bårhultsmotet är det trafikmot utmed Rv40 som har bäst kapacitet och väldigt goda förutsättningar för att hantera tillkommande trafik. Landvettervägen, väg 535, skapar med sin positionering ett sammanhängande stråk för resor mellan Rv40 och väg E20, och möjliggör därigenom kopplingar till viktiga målpunkter både lokalt och regionalt. Standarden på väg 535 är god från Bårhultsmotet och cirka 650 meter norr om Fläskebovägen. På den sträckan utgörs vägen av 2+2-väg med räckesseparering, mellan Bårhultsmotet och cirkulationsplatsen vid Fläskebovägen, därefter 2+1-väg återstående 650 meter.</p> <p>För att möjliggöra exploatering krävs utbyggnad av ny trafikanslutning (tvåfältig cirkulationsplats) till väg 535. Den nya anslutningen kan samordnas med befintlig utfart från Ga:Prästvägen som idag har bristande utformning. Cirkulationen placeras i befintlig bergsskärning och möjliggör åtgärder på en stäcka där det redan idag finns behov av breddning för att förbättra framkomligheten. I samband med byggnationen möjliggörs även utbyggnad av ny busshållplats och GC-väg. Eventuellt krävs även vissa kapacitetshöjande åtgärder på befintlig cirkulation vid Bårhultsföretagspark till följd av exploateringen.</p>
Exploateringsmöjligheter	<p>Området omfattar en yta på ca 430 000 kvm och möjlighet en exploatering på ca 220 000 kvm BTA. Möjlighet finns även till vidare utveckling inom de områden som finns utpekade utmed v. 535.</p>
Teknisk försörjning/infrastruktur	<p>I området finns utbyggt el-nät men inte tillräckligt med effekt. För att hantera exploateringen krävs investering i form av ny fördelningsstation 40/20kV vilket ger god täckningsgrad för planerade verksamheter. Kapaciteten för en sådan utbyggnad bedöms god då en 40kV ledning går</p>

	längs med hela området. Möjlighet finns även att koppla samman det nya området med befintlig Bårhults företagspark vilket möjliggör etapputbyggnad och ger en ökad redundans. Möjlighet till VA-försörjning där utbyggnaden kan koordineras med andra planerade kommunala utbyggnadsplaner vilket ger samordningsvinster.
Näringsliv/samlokalisering	Bårhults Företagspark är under stark utveckling och de nyligen genomförda och planerade etableringarna bidrar till att skapa ett kluster av logistik- och industribolag. Bårhultsmotet har en större blandning av såväl större etableringarna (20 000 – 50 000 kvm) och av mindre enheter (<15 000 kvm). Befintlig etablering av PostNord med etablerad post- och kurirverksamhet ger goda möjligheter till samverkan för tillkommande etableringar.
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	
Markanvändning	Ej planlagd mark, skogsmark/produktionsskog med delvis avverkade områden samt öppna och trädbeklädda myrmarker.
Markägoförhållanden	Huvuddelen av området är privatägt och ägs Gökskulla Utveckling AB. Härryda kommun äger Bårhult 1:112 som gränsar mot Bårhults Företagspark. Kommunen har gjort en direktanvisning av Bårhult 1:112 till Gökskulla Utveckling AB.
Planförhållanden (ÖP, detaljplan)	Överensstämmer endast delvis med gällande ÖP 2012. Exploateringen överensstämmer delvis med den inriktning för markanvändning som anges i kommunens gällande översiktsplan (ÖP 2012), där områdena på båda sidor om Partillevägen förslås utvecklas för verksamheter. Ett stråk norr om nya och befintliga verksamheter ska sparas som område med värdefullt friluftsliv och övrig mark. För marken väster om väg 535 anges för ytorna närmast Bårhults företagspark övrig mark, huvudsakligen skogsbruk. Dalgången är markerad som, värdefullt friluftsliv.
Riksintresse	Planområdet tangerar riksintresse för friluftsliv i sydväst. Planområdet angränsar till riksintresse för naturvård i nordost som sträcker sig över Maderna, Haketjärnen och Högaråsmossen. Vid Maderna-Haketjärn finns även riksintresse för friluftsliv samt Natura 2000. RV40 ca 1,5 km söder om området är utpekad som riksintresse för kommunikation.
Naturvärde & rekreation	Naturmiljön i området består av skogsmark påverkad av skogsbruk. Del av ytan är utpekad som värdefull natur (hänsynsområde 1 och 2 i Naturvårdsplan). Genomförd NVI fastställer mindre delar av området som naturvärdesklass 4, visst naturvärde. De högsta naturvärdena består av ett par långsmala, relativt blöta opåverkade myrmarker. Dessa berörs ej av exploateringen. Områdets huvudsakliga värde ligger att det utgör en del av den utpekade kilen Delsjön–Härskogen som är en viktig del för ett fungerande ekosystem i hela Göteborgsregionen. Utöver funktionen som spridningskorridor för växt och djurlivet har kilen även betydelse för friluftslivet. I kommunens dokument Gröna stråk i Härryda kommun beskrivs området som en viktig länk med egna lokala värden och viktig spridningsfunktion i och utmed Djupadalen mellan Bråta och Madernaområdet. Det föreslås också en ny förbindelseled mellan Delsjöområdet och Vildmarksledens Härskogendel via Bråta och Maderna. Leden kan med fördel dras nere i Djupadalen genom aktuellt område. Planområdet är beläget mellan Bråtaskogens naturreservat i väster och Härskogenområdet i öster, vilka båda utgör riksintresseområden för friluftsliv. Nordost om planområdet ligger Natura 2000-området Maderna-Haketjärn.
Kulturmiljö/ärkeologi	Inom området finns inga identifierade fornlämningar.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING - BÅRHULTSMOTET

+ POSITIVT	- NEGATIVT
God tillgänglighet, uppfyller uppställda lokaliseringskriterier	Berör del av utpekad grön kil, Delsjön–Härskogen
Kapacitetsförbättringar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och förbättrat kund- och serviceunderlag	Gränisar till områden med höga natur- och friluftsvärden; riksintressen för naturvård, friluftsliv, naturreservat, strandskydd och avvattnas delvis mot det närliggande Natura 2000-området Maderna-Haketjärnen.
Goda möjligheter att lösa teknisk infrastruktur	Kuperad terräng och landskapspåverkan
Goda möjligheter till samverkan med befintligt näringsliv och stärka befintligt kollektivtrafikutbud	
Hela området ägs av en privat aktör samt Härryda kommun (markanvisning)	

8.3 Område 3 – Flygplatsmotet



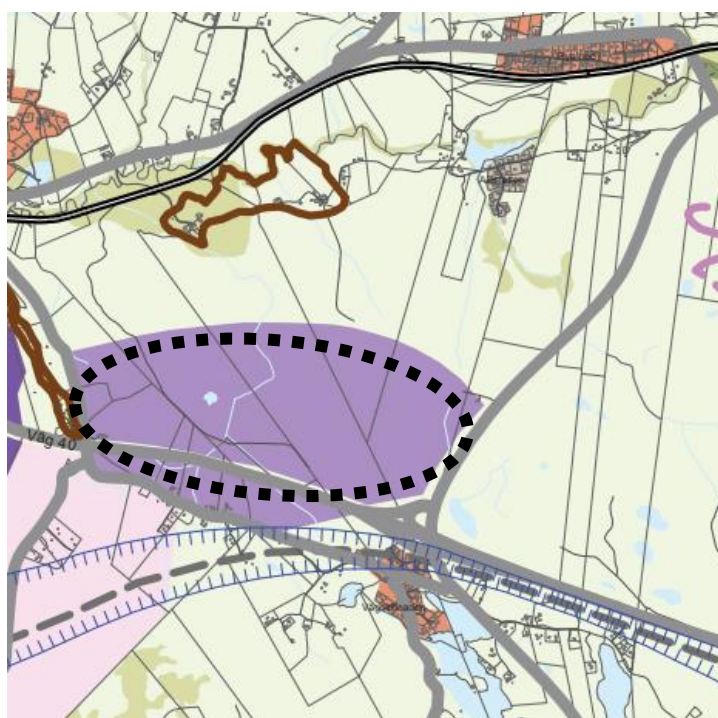
LOKALISERINGSKRITERIER	
God tillgänglighet	<p>Läget uppfyller härmed inte tillgänglighetskraven enligt uppställda lokaliseringskriterier. Det aktuella området ligger i anslutning till Flygplatsmotet med god tillgänglighet till RV40. Avståndet från området till Göteborg centrum är ca 25 km och restiden ca 22 min. Till Svenska Mässan är avståndet ca 23 km och restiden ca 18 min.</p> <p>Kapaciteten i motet riskerar att överskridas under morgonens högtrafik genom den samlade belastningen från flygresenärer och arbetande i planerade nya verksamheter, Airport City. I värsta fall finns risk för köer som når ut på väg 40. Som kapacitetshöjande åtgärd krävs komplettering av Flygplatsmotet med en ny avfart till östra sidan av flygplatsområdet. I programmet föreslås även en trafikplats på den västra sidan av Flygplatsmotet, vid Dammtjärn ungefär mitt emellan Björredsmotet och Flygplatsmotet.</p>

Exploateringsmöjligheter	Delområde Väster omfattar utbyggnadsmöjligheter för ca 236 000 kvm BTA logistik och 59 000 kvm BTA kontor/verksamheter. Hinderytorna täcker flygplatsens in- och utflygningszoner och beskriver det höjdsnitt över vilket inget hinder (t.ex. byggnader, master etc.) får sticka upp och inskränka skyddsavståndet till landande eller lyftande flygplan. Detta begränsar möjligheten till höglager.
Teknisk försörjning/infrastruktur	I området finns utbyggt el-nät med begränsad effekt. Elförsörjningen planeras ske via befintliga 20 kV-ledning norrifrån ihop med erforderliga tillkommande matningar norrifrån. Möjlighet finns att bygga ut nätet och samordna det med andra projekt eftersom det finns flera stora förbrukare i närområdet. Möjlighet finns till utbyggnad av VA, investeringar för ledningsutbyggnad krävs.
Näringsliv/samlokalisering	Lägst andel kontor som är taxerade inom 400-serien (4%) återfinns vid industriområdet Landvetter flygplats som i huvudsak utgörs av flera moderna logistikanläggningar mellan 20 000 – 50 000 kvm byggda mellan 2010–2020. Lokalisering av trafikintensiva och utrymmeskrävande verksamheter som hanterar skrymmande varor är lämpliga att etablera i anslutning till flygplatsen till följd av de goda logistiska förutsättningarna.
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	
Markanvändning	Ej planlagd mark, produktionsskog (skogsmark, hyggen och våtmarker.
Markägoförhållanden	Samtlig mark är privatägd och ägs av Logistik 2 (Swedavia).
Planförhållanden (ÖP, detaljplan)	Överensstämmer helt med gällande ÖP 2012 samt omfattas av program för Airport City, godkänt 2011. Området kring flygplatsmotet är mycket intressant för företagsetableringar. Närheten till väg 40 och en eventuell ny järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden. Dessutom medför flygets influensområde att inga bostäder får uppföras inom området, varför verksamheternas utveckling inte riskerar att begränsas av hänsyn till störningar för boende. Enligt programmet för Airport City redovisas aktuellt område som utbyggnadsområde för Logistik, kontor och verksamheter. Utvecklingen av Airport City förutsatt ske etappvis, området delas in i fyra delområden vilka benämns Centrum, Väster, Öster och Norr. Stora delar av ytorna i programmet omfattas av gällande detaljplan eller pågående planläggning. Det område som kvarstår är delområde Väster som medger 236 000 kvm BTA logistik och 59 000 kvm BTA kontor/verksamheter.
Riksintresse	Planområdet ligger inom riksintresse för Landvetter flygplats då influensområde med hänsyn till buller och flyghinder liksom kontrollzon för bana 1 och framtida bana 2 sträcker sig norr om själva flygplatsen. Vidare gränsar planområdet mot riksintresse för väg 40 och väg 546 söder om Flygplatsmotet samt riksintresse för del av ny stambana mellan Göteborg-Borås.
Naturvärde & rekreation	I kommunens Naturvårdsplan, antagen 2012, finns inga markeringar av särskilda naturvärden. I programmet för Airport City, 2011 anges att området utgörs av produktionsskog (skogsmark, hyggen och våtmarker) utan högre naturvärden. Undantag utgör 3 kärnskogsområden inventerade av skogsvårdsstyrelsen. Området är kraftigt kuperat och sluttar i huvudsak mot norr och öster. Inom område väster varierar markytans nivåer mellan ca +100 och +175. Området är i huvudsak otillgängligt för friluftslivet eftersom det ligger nära flygplatsområdet och delvis är stängslat. Det erbjuder inte heller miljöer med stor potential för utveckling av det rörliga friluftslivet.
Kulturmiljö/ärkeologi	Inom området finns 3 stycken identifierade fornlämningar RAÄ lämningar.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING - FLYGPLATSMOTET

+ POSITIVT	- NEGATIVT
Möjlighet till etablering av ytkrävande och störande verksamheter (bullerpåverkan flygplatsen)	Avstånd till Göteborg och centrala målpunkter uppfyller ej ställda lokaliseringskrav
Möjligheter att lösa teknisk infrastruktur	Begränsad kapacitet i befintligt trafikmot, exploatering kräver åtgärder både på Rv40 och det lokala trafikinätet
Stora delar av området redan ianspråktaget för verksamheter	Kuperad terräng och landskapspåverkan
Hela området ägs av en privat aktör	

8.4 Område 4 – Ryamotet



LOKALISERINGSKRITERIER	
God tillgänglighet	<p>Läget uppfyller härmed inte tillgänglighetskraven enligt uppställda lokaliseringskriterier. Området ligger i anslutning till Ryamotet med tillgänglighet till Rv40. Avståndet från området till Göteborg centrum är ca 27 km och restiden ca 22 min. Till Svenska Mässan är avståndet ca 25 km och restiden ca 18 min.</p> <p>Ryamotet har sämst kapacitet av de fyra alternativen. Det saknas i dagsläget en åtgärdsplan för att hantera kommande exploateringar. Bedömningen är dock att det kommer att krävas åtgärder både på motet och det lokala vägnätet för att säkra en kapacitet som möjliggör tänkt exploatering. Ryamotet ansluter väg 554 mot Hindås och väg 156 mot Hällingsjö och Kinna. Väg 156 passerar över väg 40 och går norr om motet över i väg 554. Avfarten från väster och påfarten mot öster ansluter till väg 156 i en så kallad droppe (halv cirkulationsplats). Norr om väg 40 ansluter ramperna till väg 156 i en trevägskorsning. Från Ryamotet finns också en vägförbindelse till den östra delen av flygplatsområdet (väg 541 och väg 545).</p>

Exploateringsmöjligheter	Ytan är ca 200 ha vilket med en exploateringsgrad på 0,5 ger en exploatering på ca 1 000 000 kvm BTA. Möjligheten till exploatering är härmed god.
Teknisk försörjning/infrastruktur	I området finns inget utbyggt elnät eller VA-försörjning. Detta innebär att exploatering kräver omfattande kommunaltekniska investeringar, utbyggnad i närtid bedöms inte aktuell.
Näringsliv/samlokalisering	I området finns två pågående täktverksamheter i övrigt finns inget etablerat näringsliv.
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	
Markanvändning	Ej planlagd mark, skogs- och ängsmarker. I området finns två pågående bergtäkter.
Markägoförhållanden	Områdets ägs av flertalet olika privata markägare.
Planförhållanden (ÖP, detaljplan)	Överensstämmer helt med gällande ÖP 2012. Området är redovisat som "Utbyggnadsområde på lång sikt" på markanvändningskartan. Planläggning i form av planprogram har påbörjats
Riksintresse	Planområdet ligger inom riksintresse för Landvetter flygplats då influensområde med hänsyn till buller och flyghinder liksom kontrollzon för bana 1 och framtida bana 2 sträcker sig norr om själva flygplatsen. Vidare gränisar planområdet mot riksintresse för väg 40. Riksintresset för järnvägen berör delar av området vilket utgör en komplicerande faktor för aktuell exploatering.
Naturvärde & rekreation	I kommunens Naturvårdsplan, 2012, framgår att en begränsad del i norr tangerar områden av Klass 3 – högt naturvärde. I övrigt finns inga markeringar av särskilda naturvärden. Naturen består av skogs- och ängsmarker. I området finns två pågående bergtäkter. Härryda Kross som utviner ur våra berg- och säljer grus- och sandmaterial samt Landvetterkrossen. Terrängen är böljande med små höjdparter och svagt sluttande dalgångar. Området sluttar från söder ner mot norr.
Kulturmiljö/ärkeologi	Inom området finns inga identifierade fornlämningar.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING - RYAMOTET

+ POSITIVT	- NEGATIVT
Stora markarealer och goda möjligheter för ytkrävande verksamheter	Avstånd till Göteborg och centrala målpunkter uppfyller ej ställda lokaliseringkrav
Till viss del redan idag ianspråktagen mark (bergtäckter)	Begränsad kapacitet i befintligt trafikmot, ingen åtgärdsplan för tillkommande exploatering finns framtagen
	Riksintresset för järnvägen berör delar av området vilket utgör en komplicerande faktor för aktuell exploatering.
	Teknisk infrastruktur finns ej i området, kräver omfattande kommunaltekniska inventeringar
	Kuperad terräng och landskapspåverkan
	Flertalet olika privata markägare

8.5 Sammanvägd bedömning av studerade lokaliseringar utmed Rv 40

Ryamotet avskivs som lämpligt alternativ med utgångspunkt i att avståndet från Göteborg gör att tillgänglighetskraven inte kan uppnås. Möjlighet till samverkan med befintligt näringsliv är begränsad. Området saknar helt befintlig infrastruktur och kräver härmed omfattande kommunaltekniska investeringar för att säkra de funktioner som krävs för en etablering av regional godshubb. Svårighet att säkra en god elförsörjning är en begränsande faktor. Riksintresset för järnvägen berör delar av området vilket utgör en komplicerande faktor för aktuell exploatering.

I Ryamotet finns begränsad kapacitet för tillkommande trafik och det saknas en åtgärdsplan för att säkra kommande exploatering. Planarbete i form av planprogram har påbörjats av kommunen. Området omfattar dock stora markarealer och ligger i nära anslutning till Rv40 vilket lämpar sig väl för ytkrävande verksamheter, logistik och lager. Inom området finns i nuläget två stycken bergtäkter vilket innebär att området till viss del redan idag är påverkat. Resterande markområden består dock av orörd naturmark. Markägoförhållande är splittrade med flera olika privata markägare vilket kräver samsyn och samordning mellan olika aktörer.

Mölnlyckemotet har med sin placering närmast Göteborg bäst tillgänglighet och goda förutsättningar att säkra teknisk infrastruktur. Kommunen är markägare vilket underlättar ett genomförande.

Mölnlyckemotet har i nuläget en begränsad kapacitet vid maxtimme och åtgärder kan behövas både i motet och i det lokala trafiknätet. Möjligheten till att få synergieffekter med befintligt näringsliv är klart begränsad utifrån befintlig näringslivsprofil. En lokalisering av aktuell etablering i detta läge står även i tydlig konflikt med kommunens målsättning som anger att området lämpar sig för personalintensiva verksamheter utan omgivningspåverkan, såsom exempelvis kontor och visst serviceinslag. En begränsande faktor för denna lokalisering är med hänsyn till aktuella ledningsstråk, fornlämningar och naturvärden möjligheten att kunna säkra tillräckligt med sammanhängande ytor för en regional godshubb.

Området ligger inom ytterkanten av utpekad grön kil (Delsjön-Härskogen) samt angränsar till Bråtaskogens naturreservat, vilket ställer krav på utformning och anpassning till befintliga naturvärden.

Flygplatsmotet har goda möjligheter för att säkra ytkravet för ytkrävande lager och logistik. Med hänsyn till att området ligger i direkt anslutning till flygplatsen och inom utpekad bullerzon finns möjlighet att etablera ytkrävande och störande verksamheter som drar nytta av flygplatsens potential. Inom området finns det också goda möjligheter att tillgodose teknisk infrastruktur och en markägare underlättar ett genomförande.

Flygplatsmotet ligger på ett längre avstånd från Göteborg och uppnår inte fullt ut ställda tillgänglighetskrav. Flygplatsmotet har även redan i nuläget begränsad kapacitet till följd av pågående byggprojekt och aktuella detaljplaner. För att kunna hantera tillkommande exploatering krävs mer omfattande åtgärder på Rv 40 samt i det lokala trafiknätet. Som kapacitetshöjande åtgärd krävs komplettering av Flygplatsmotet med en ny avfart till östra sidan av flygplatsområdet. Åtgärden innebär att direkt öster om planskildheten i trafikplatsen skapas en avfart från Göteborg som ansluter till det framtida lokalvägnätet. Nuvarande påfart mot Borås behöver flyttas österut och parallellt med Rv 40 krävs en lokalväg, som i sin västra del utnyttjar nuvarande påfartsramp och som i öster ansluter till väg 541. I kommunens planprogram för Airport City, godkänt 2011, föreslås som möjligt åtgärd även en ny trafikplats på den västra sidan av Flygplatsmotet. Omfattande exploatering och etablering av en regional godshubb i detta läge bedöms därför svårt inom de närmsta åren utan att trafiksituationen är löst.

Bårhultsmotet klarar uppställda krav på tillgänglighet och har i förhållande till övriga trafikmot utmed Rv40 god kapacitet för att hantera tillkommande trafik. Lokaliseringen är gynnsam ur ett samlokaliseringssperspektiv med närheten till befintliga verksamheter i Bårhultsområdet som har en näringsprofil som ger goda möjligheter till synergieffekter. I Bårhults företagspark finns en större blandning av såväl större etableringarna (20 000 – 50 000 kvm) och av mindre enheter (<15 000 kvm). Befintliga företag har inriktning mot logistik- och industribolag med inslag av kontorslokaler. Befintlig etablering av PostNord med post- och kurirverksamhet ger också goda möjligheter till samverkan för tillkommande etableringar. Etableringen ger även förutsättningar att stärka

reseunderlaget för kollektivtrafik samt skapa bättre serviceunderlag för närliggande verksamheter och bostadsområden.

Området ligger förmånligt utifrån dess funktion som omlastningsnav med efterföljande mindre transporter ut i regionen genom tvärförbindelsen och närheten till två regionala stråk, Rv40 och E20. Möjligheten till utbyggnad av teknisk infrastruktur är god och satsningar som görs skapar även en större redundans för befintliga verksamheter. För exploateringen krävs en ny anslutning till väg 535. Utbygganden av en ny cirkulation möjliggör en breddning av väg 535 i en utpekad problempunkt och ger förutsättningar för utbyggnad av kollektivtrafik samt sammankoppling av befintligt gc-nät. Området har dessutom en markägare vilket underlättar ett genomförande.

Områdets berör gröna kilen Delsjön–Härskogen och ligger i anslutning till Natura 2000-område, Maderna-Haketjärn. Utgångspunkt för detta alternativ är därför att en exploatering kan genomföras utan att påtagligt negativt påverka Natura 2000-området Maderna-Haketjärn eller att miljö kvalitetsnormerna för aktuella vattenförekomster berörs. Ej påverkar närliggande riksintresse samt att naturvårds- och artskyddsaspekterna kopplat till områdets funktion som en del i gröna kilen kan hanteras.

Bårhultsmotet förordat alternativ

Slutsatsen är att med hänsyn till det stora behovet av nya verksamhetsytor inom Göteborgsregionen att samtliga fyra utpekade områden i lokaliseringsstudien på sikt är aktuella för att säkra näringslivets behov. Dessa områden möjliggör en hållbar utveckling för hela regionen och tillskapar så väl arbetstillfällen som företagsetableringar vilket utgör ett väsentligt samhällsintresse. Samtliga lokaliseringar är utpekade i förslag till ny översiktsplan (samrådshandling 2022) och har härmed bedömts lämpliga för verksamhetsutveckling utifrån avvägningar mot övriga intressen. I detta fall handlar det därför inte om att utesluta ett alternativ i förhållande till ett annat utan snarare att klarlägga vilket läge som på bästa sätt uppfyller kraven för aktuell etablering.

Med hänseende på framtagna lokaliseringskriterier och möjliga synergieffekter med befintliga etableringar bedöms läget vid Bårhultsmotet som bäst lämpat. Bårhultsmotet är det trafikmot utmed Rv 40 med bäst kapacitet och de åtgärder som behövs i det lokala vägnät hanterar en sedan utpekad problempunkt på väg 535. Med hänseende på befintligt verksamhetsområde, Bårhults företagspark, finns det goda möjligheter till samverkan för tillkommande etableringar. Behovet av att ställa om transporterna till, inom och från de urbana områdena mot mer hållbara transporter är också stort och i linje med lokala, regional och nationella mål för trafikutveckling. Exploateringen vid Bårhultsmotet kan med hänseende på frågeställningar och markägoförhållande medverka till att tillgodose detta behov. Exploateringen kan även nyttja och förstärka befintlig teknisk infrastruktur.

9. Samlad bedömning kring valt alternativ Bårhultsmotet, ställningstagande MKB:n

Föreslagen exploatering vid Bårhultsmotet har en hög exploateringsgrad och stor komplexitet och berör ett stort antal miljöaspekter. Inom ramen för planarbetet har därför en undersökning om betydande miljöpåverkan genomförts (MB 6 kap. 6§, Miljöbedömningsförordningen 5§) där planförutsättningarna inom aktuellt planområde samt förekommande motstående intressen undersöktes. I den fortsatta planprocessen behöver dessa miljöaspekter utredas och lösningar för att hantera de miljöproblem som uppstår tas fram. Detaljplanen bedöms därmed kunna medföra en betydande miljöpåverkan.

Ett avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen (6 oktober 2022) avseende miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning. Länsstyrelsen lämnade synpunkter på exploatörens/kommunens förslag till avgränsning av MKB:n i ett skriftligt yttrande, daterat 2022-12-05.

Länsstyrelsen lyfte även i samband med avgränsningssamråd (2022-12-05) att:

”kan detaljplanen inte genomföras utan att negativt påverka Natura2000-området blir det svårt att få tillstånd för vattenverksamhet och dispenser enligt Miljöbalken 7 kap 28§. För möjligheten att få dispens är det också avgörande att inga bättre alternativ eller lokaliseringar finns.”

Kopplat till planarbetet och den aktuella lokaliseringen har en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. De miljöaspekter som Länsstyrelsen lyft i samband med avgränsningssamråd (yttrande daterat 2022-12-05) har särskilt utretts. En central del i arbetet med MKB:n har även varit att i ett tidigt planskede, kunna integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas och negativa effekter minimeras. Resultatet av MKB:n kopplat till de aspekter som Länsstyrelsen lyft i avgränsningssamrådet sammanfattas nedan:

Påverkan på Natura 2000-området Maderna-Haketjärn med omgivande buffertzonen

Exploateringen medför inga fysiska ingrepp i Natura 2000-området. Med de åtgärder som föreslås kopplat till dagvattenhanteringen under bygg- och driftsfasen kan utbyggnaden genomföras med obetydlig dagvattenpåverkan på Natura 2000-området. Konsekvenserna på området och dess skyddsvärda naturtyper bedöms som obetydliga. Planområdets försämrade ekologiska funktion ger små negativa konsekvenser för det skyddade naturområdet.

Påverkan på miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster, vattenkvalité och hydrologi

Exploateringen förutsätter att föreslaget dagvattensystem anläggs och sköts i enlighet med framtagna dagvattenutredning. Med detta system bedöms planförslaget ge obetydliga konsekvenser på nedströms recipienter både gällande flöden och vattenkvalitet, trots att områdets hydrologi förändras i grunden. Sammanvägd ekologisk eller kemisk status i de två närmast belägna vattenförekomsterna bedöms inte heller påverkas negativt. Vidare bedöms utbyggnaden inte innebära några risker för översvämning inom eller nedströms planområdet.

Påverkan på den gröna kilen som är utpekad i Göteborgsregionens strukturbild

Ett stort skogsområde ersätts av ett verksamhets- och bostadsområde samtidigt som nya rekreativmiljöer skapas samt tillgängligheten och kopplingarna till omgivande grönområden ökar. Konsekvenserna för grönstruktur och rekreation bli både medelstora positiva och negativa. Det är positivt att spridningskorridoren Bråta-Djupedalslänken sparas. Samtidigt innebär planförslaget på ett mer övergripande plan en minskad konnektivitet i landskapet och att flera ekosystemtjänster påverkas negativt. Därmed blir området mer sårbart med avseende på de ekologiska spridningsmöjligheterna och dess resiliens mot ytterligare störningar.

Påverkan på naturmiljö och skyddsvärda arter

Sammantaget bedöms planförslaget ha medelstora negativa konsekvenser för naturmiljön med avseende på fysiska ingrepp i naturmark även om få områden med förhöjda naturvärden tas i anspråk. Vidare bedöms konsekvenserna för de fågelarter som använder området som livsmiljö eller som spridningskorridor bli medelstora. Konsekvenser för övriga studerade djurgrupper bedöms som obetydliga till små negativa.

Påverkan transport och väg 535

Utbyggnaden medför ökade trafikmängder och kräver kapacitetshöjande åtgärder. Redovisade kapacitetsproblem bedöms inte påverka de regionala vägarna, väg 535 och RV 40, utan anslutande lokalnät. Trafikförbättrande åtgärder görs i anslutning till planområdet, vilket främjar framkomligheten på väg 535. Planerat logistikcentrum syftar till att främja mer hållbara transporter in till Göteborg om det fungerar som en godshubb, vilket är positivt för trafikflödena regionalt. Förutsättningar för alternativa färdmedel via kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ökar något inom planområdet och längs väg 535.

Påverkan kopplat till buller och transporter av farligt gods

Bullernivåer i området kommer att öka men riktvärdena kommer att kunna hållas med rätt placering av lastgårdar alternativt genom kompletterande bullervallar/plank. Om föreslagna bulleråtgärder genomförs bedöms konsekvenserna bli små och negativa. Planförslaget medför en trafikökning inom planområdet och på närliggande trafiknät. Samtidigt bidrar planen till förbättrade förutsättningar för mer effektiva och hållbara godstransporter in mot Göteborg. Miljö kvalitetsnormerna för luftföroreningar klaras. Förutsatt att utbyggnaden sker i enlighet med de säkerhetsavstånd och skyddsåtgärder som rekommenderas bedöms den totala risknivån till följd av exploateringen vara godtagbar.

Arkeologi och påverkan på kulturmiljön

Inom planområdet finns inga fornlämningar. En kulturlämning i form av husgrund (torp, 1863) försvinner samtidigt som området har låga kulturvärden. De sammantagna konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som små negativa.

Med utgångspunkt i ställningstagandena i MKB:n är bedömningen att en exploatering med föreslagna åtgärder kan genomföras utan att det medför risk för påtaglig skada på Natura-2000 området Maderna-Haketjärn eller betydande negativ påverkan på övriga närliggande skyddade områden. Den sammantagna bedömningen är att planens genomförande ger upphov till medelstora negativa konsekvenser för områdets naturmiljö, skyddsvärda arter, grönstruktur, rekreation och ekologiska funktion om föreslagna åtgärder genomförs. På ett övergripande plan medför planförslaget en minskad konnektivitet i landskapet och då i synnerhet inom den regionala grönkilen. Därmed blir området betydligt mer sårbart med avseende på de ekologiska spridningsmöjligheterna och resiliens mot ytterligare störningar och framtida utbyggnader. Landskapsbilden blir tydligt förändrad vilket ger en stor påverkan på upplevelsen av området för närboende och förbipasserande på väg 535 och anslutande grönområden, medan påverkan på kulturmiljön är liten. Exploateringen bedöms ge även upphov till små negativa konsekvenser till följd av viss ökning av trafik, buller, risker kopplade till verksamheter och farligt gods och översvämning under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder genomförs. För områdets mark- och vattenförhållanden bedöms konsekvenserna bli små eller obetydliga om rekommenderade geotekniska åtgärder följs och föreslaget dagvattensystem anläggs. Vare sig sammanvägd ekologisk eller kemisk status eller status för någon enskild kvalitetsfaktor i de två närmast nedströms liggande vattenförekomsterna Kåbäcken och Mölndalsån, bedöms påverkas negativt av planförslaget under genomförande- eller driftskedet. Därmed bedöms planförslaget inte heller äventyra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för berörda recipienter.