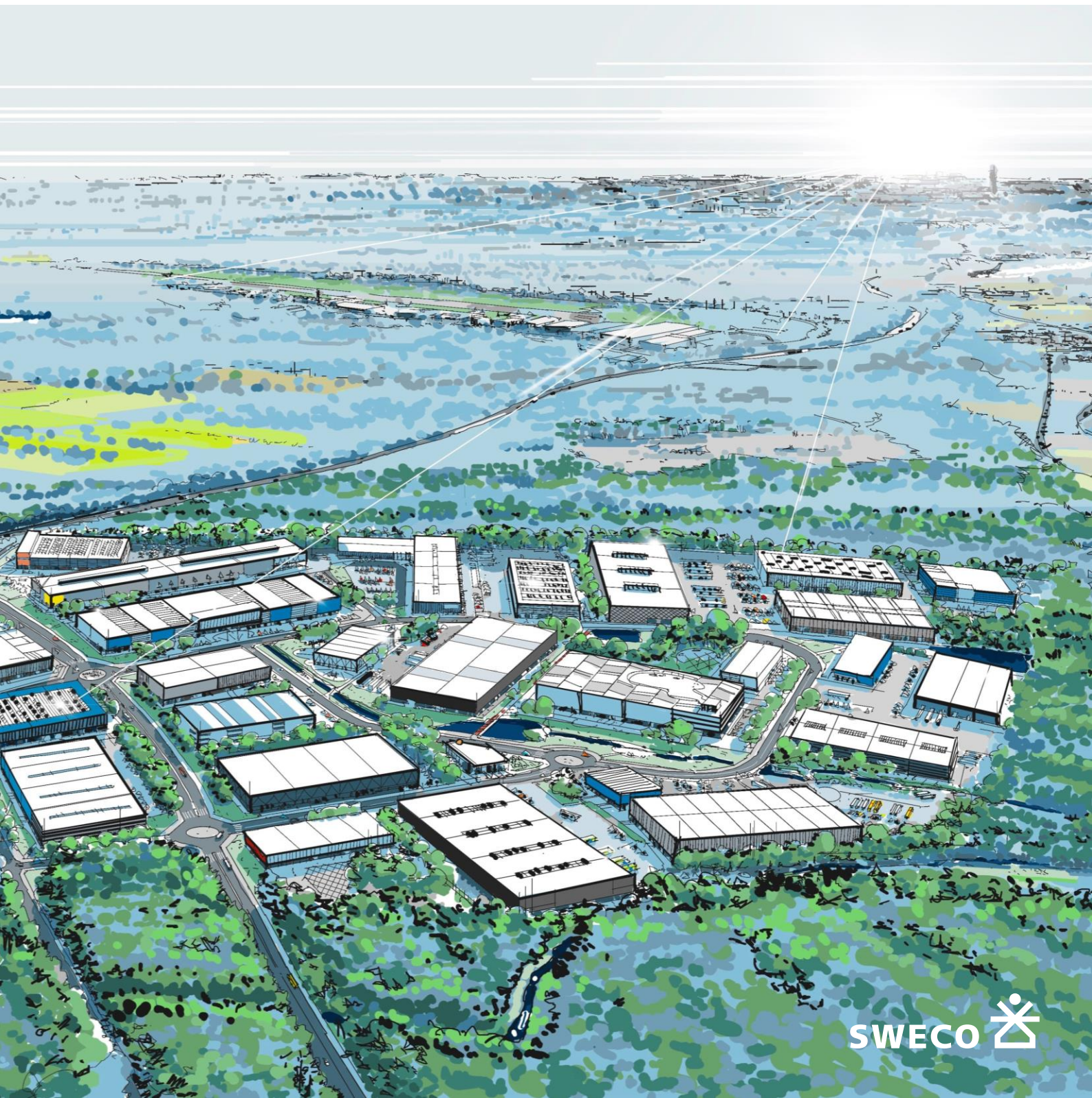


Marknads- och lokaliseringsutredning

Planprogram för verksamhetsområde norr om Ryamotet,
Härryda kommun

Dnr 2023KS469



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
A	20240905	Original	Helena Norlén-Holmes	Anna Wallin

Sweco Sverige AB
Uppdrag
Uppdragsnummer
Kund
Upprättad av
Granskad av
Godkänd av
Datum
Ver
Dokumentreferens

RegNo 556767-9849
Bugärde Planprogram
30055203
Bugärde Utveckling AB
Leen Bellens
Helena Norlén-Holmes
Anna Wallin
2024-09-05
A
30055203_20240905_Bugärde Planprogram Lokaliserings- och marknadsutredning

Innehållsförteckning

Projektbeskrivning	4
1 Bakgrund och syfte	6
2 Regionalt perspektiv	7
2.1 Västra Götalandsregionen	7
2.2 Business Region Göteborg	9
3 Lokala förutsättningar	10
3.1 Gällande översiktsplan – ÖP 2012	10
3.2 Förslag till ny översiktsplan – samrådsförslag 2022	11
3.3 Näringslivsstrategiskt program	12
3.4 Pågående verksamhetsplaner i Härryda kommun	13
4 Lokaliseringskriterier	14
4.1 Urvalskriterier	14
4.2 Bedömningskriterier	16
5 Alternativa lokaliseringar	17
5.1 Bortvalda områden	18
5.2 Bedömning av alternativa lokaliseringar	20
5.3 Slutlig bedömning	27
6 Slutsats och ställningstagande	28
6.1 Slutsatser marknadsanalys	28
6.2 Slutsatser lokaliseringsbedömning	28
7 Referenser	29

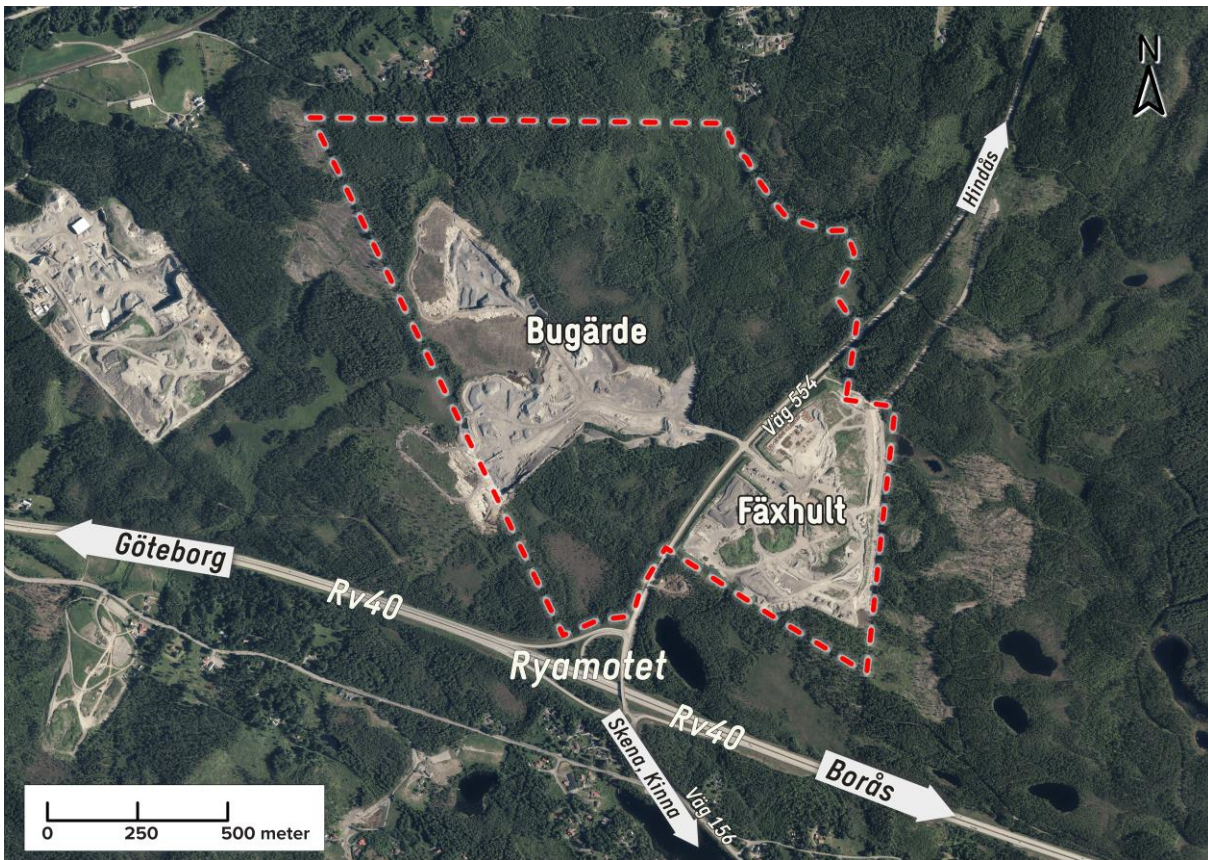
Projektbeskrivning

Denna utredning är del av Planprogram för Verksamheter Norr om Ryamotet. Planprogrammet (omfattar Bugärde 11:1 m.fl.) drivs som ett samarbetsprojekt mellan Härryda kommun och Bugärde Utveckling AB (BUAB). Sweco har fått i uppdrag av BUAB att ta fram utredningen som ett underlag till planprogrammet.

Programområdet är totalt cirka 150 hektar stort och beläget norr om Ryamotet längs Riksväg 40 och genomskärs av väg 554. Med ca 3 km till Landvetter Airport och 20 km till Göteborg har området ett mycket strategiskt läge med bra kommunikationsmöjligheter. I dagsläget bedriver Skanska täktverksamhet på delar av Bugärde 11:1 och Bellman Group genom Samgräv en återvinningsverksamhet på Fäxhult 1:33. Planen är i nuläget att båda verksamheterna kommer avvecklas under planeringsprocessen. Övrig mark kring redan hårdgjord verksamhetsmark består främst av myrmark och planterad skog. Alla fastigheter inom programområdet är privatägda.

Målsättningen för området är att skapa förutsättningar för ett attraktivt, hållbart och modernt område för logistik, industri och kontor med tillhörande servicecenter. Ambitionen är att planera ett område som på sikt utvecklas till ett netto-noll-utsläpp-verksamhetsområde där hållbarhet är i ständig fokus och utbyggnaden sker genom cirkulära flöden. Områdets läge i anslutning till en större trafikled med kollektivtrafikförsörjning skapar möjligheter till effektiva transporter för både verksamheter och dess anställda.

Planprogrammet är ett första steg i planeringsprocessen. Planprogrammet tas fram för ett stort område som underlag för flera framtida detaljplaner. I detta skede tydliggörs områdets övergripande förutsättningar, utmaningar och motstående intressen likväl som vision, utbyggnadsprinciper och framtida strukturer. Se Figur 1.



Figur 1. Översikt över programområdet med programområdesgränsen markerad med röd streckad linje.

1 Bakgrund och syfte

I samband med Planprogram för Verksamheter Norr om Ryamotet, har Sweco fått i uppdrag från BUAB att undersöka marknads- och lokaliseringsförutsättningar för den planerade utvecklingen norr om Ryamotet i Härryda kommun till verksamhets- och logistikpark. Utredningen undersöker i första hand om det finns behov av en logistik- och verksamhetspark på den regionala marknaden (2. Regionalt perspektiv) samt om utvecklingen passar inom Härryda kommuns behov och framtidsstrategier (3. Lokala förutsättningar). Sedan utreds även om lokaliseringen i Härryda kommun, norr om Ryamotet är bäst lämpad genom att jämföra området med andra platser i Göteborgsregionen som uppfyller vissa urvalskriterier och har möjlighet att tillgodose de behoven som framkom i marknadsanalysen. Utvecklingens behov ligger till grund för uppsatta bedömningskriterierna enligt vilka alternativa lokaliseringar bedöms i 5. Alternativa lokaliseringar. Områdena bedöms på så sätt utifrån den planerade utvecklingens specifika behov. Platsens allmänna kvaliteter och lämplighet för framtida utveckling måste ses i relation till utvecklingen och innebär inte att alternativa lokaliseringar är olämpliga för annan utveckling.

Den planerade utvecklingen för området innehåller en blandning av olika typer av verksamheter. Vilka aktörer som kommer etablera sig är inte färdigställd än, men utvecklingen riktar sig i huvudsak till logistikverksamheter, mindre industri- och tillverkningsverksamheter samt tillhörande service med fokus på hållbarhet och innovation. Sådan verksamhet kräver allmänt stora, plana ytor med bra tillgång till transport-, energi-, och VA-infrastruktur.

Hållbarhet är en viktig del av projektet och genomsyrar arbetet redan i tidigt skede. Tre hållbarhetsmål är formulerade för att minska klimatpåverkan, förbättra biologisk mångfald och bidra med social värden. Även en detaljerad handlingsplan finns uppsatt för projektets olika skeden. Hållbarhetsambitionerna och förutsättningar för att uppfylla målen kommer att vägas in i lokaliseringsbedömningen.

2 Regionalt perspektiv

Aktuell exploatering som prövas i denna marknadsanalys gäller en verksamhets- och logistikpark med fokus på innovativa och hållbara lösningar. I detta kapitel undersöks regionala förutsättningarna för sådana funktioner och behovet som finns.

Baserat på nedanstående underlag bedöms Västra Götalandsregionen vara rätt plats och marknad att etablera en verksamhets- och logistikpark. Regionen profilerar sig själv som Sverige och Europas främsta logistikregion och arbetar ständigt för hållbar utveckling. Förutsättningarna för etablering av en verksamhets- och logistikpark med fokus på innovativa och hållbara lösningar bedöms därför vara utmärkta.

2.1 Västra Götalandsregionen

2.1.1 Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2012-2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030 är riktad mot att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle genom ekonomiska, miljömässiga och sociala framsteg. Huvudfokus ligger på områden såsom innovation, kompetensutveckling, inkludering och infrastruktur för att nå de långsiktiga målen. Den regionala utvecklingsstrategin betonar behovet av starka innovationsmiljöer, entreprenörskap och samarbete mellan olika sektorer för att hantera utmaningar som klimatförändringar och socioekonomiska klyftor. Regionen, med sina 1,7 miljoner invånare och diversifierade näringsliv, siktar på att vara ledande inom hållbar utveckling och fokuserar på områden som industri, hälsa, mobilitet och kultur.

Mångfald och jämställdhet ses som fördelar för konkurrenskraft och sociala innovationer är centrala för en hållbar framtid. För att stärka innovationskraften läggs fokus på skalbara idéer, entreprenörskap och internationell konkurrenskraft. Även kompetensutveckling är en nyckelfaktor, med tonvikt på livslångt lärande och anpassning till nya arbetsmarknadskrav. Utmaningar inkluderar att säkerställa att arbetskraftens kompetenser motsvarar arbetsmarknadens behov och att integrera nyanlända.

Digitalisering lyfts fram som en vital del för att stärka regionens konkurrenskraft och hållbarhet, och elektrifiering ses som en central aspekt i den industriella omställningen. Cirkulära affärsmodeller är också betydande för att främja ett långsiktigt hållbart näringsliv.

Slutligen krävs det förbättrad tillgänglighet och hållbar transport för att sammanbinda regionen. Detta innebär insatser inom regional planering och hållbar mobilitet samt utveckling av digital infrastruktur. Prioriteringar ligger på samarbete inom fysisk planering, transportinfrastruktur, bredbandsutbyggnad, platsutveckling och internationellt samarbete.

2.1.2 Godstransportstrategi för Västra Götaland

Regionen är ett vitalt logistiknav med betydande infrastruktur som E6, E45 och Göteborgs hamn, och är en del av EU:s TEN-T-nätverk. Västra Götaland stöder en mångfald av industrier genom sina kombiterminaler och hamnar, som varierar från fordonsindustrin i Göteborg till jordbruket i Skaraborg. Godstransportstrategins fokus ligger på att stärka regionens konkurrenskraft genom att ta itu med utvecklingsbehoven och skapa en vision för framtiden för godstransportsektorn.

Västra Götaland är den främsta inom transport och logistik, med Göteborgs hamn som hjärtpunkt. Området genererar och konsumerar stora mängder gods, där Göteborgsområdet ensamt står för en betydande del av godstransportflödena, med 30–40% av totalen. Vägtransporter dominerar godstransporterna och står för 60% av dessa, men både sjöfart och järnväg är också av stor vikt. Transportsystemet har dock sina brister, inklusive miljöpåverkan från vägtransporter, underhålls- och kapacitetsproblem på järnvägen, kapacitets- och trafiksäkerhetsproblem på vägarna, markanvändningskonflikter och en underutnyttjad närsjöfart.

Godstransportstrategin för Västra Götaland förutsäger en betydande ökning av regionens godstransporter och utrikeshandel fram till 2040, med en förväntad **ökning av transportarbete med 47%** och vägtransporter med 52%. Göteborgs hamn förväntas också uppleva en nästan 40% ökning av godsmängder, vilket leder till ett ökat behov av logistikyta. Megatrender som globalisering, klimatomställning, urbanisering och digitalisering påverkar godstransportsektorn genom att medföra både utmaningar och möjligheter. Globaliseringen för med sig mer internationell handel och osäkerhet, vilket ökar behovet av robusta transportlösningar. Klimatomställningen kräver övergång till fossilfria fordon och minskade utsläpp. Urbaniseringen skapar ökat tryck på infrastrukturen och markanvändningen, medan digitaliseringen erbjuder möjligheter till effektivisering genom automatisering och e-handel. Strategin understryker vikten av ett systemperspektiv där godstransporter integreras i samhällsplaneringen för att uppnå ett hållbart och effektivt logistiksystem.

Strategin lägger också fokus på hållbar utveckling och förbättrad konkurrenskraft genom samarbete och strategiska investeringar. Viktiga aspekter innefattar investeringar i transportinfrastruktur, samverkan mellan regioner, kommuner och näringsliv, samt integrering av logistik i stadsplaneringen. Göteborgs hamn spelar en nyckelroll i Sveriges internationella förbindelser och försörjning. Det finns tre strategiska områden: att utveckla en högklassig transportinfrastruktur anpassad för klimatförändringar och digitalisering, att skapa effektiva och hållbara transportkedjor med minimal miljöpåverkan, och att bygga upp kunskap och kompetens genom forskning, innovation och utbildning.

2.2 Business Region Göteborg

Business Region Göteborg (BRG) framhåver regionens hållbara utveckling, hög sysselsättning och ett diversifierat näringsliv. Målet är att skapa 100 000 nya jobb fram till 2035 genom att stärka företagsklimatet, öka innovationskraften och attraktionskraften. BRGs uppdrag innefattar att ansvara för näringslivsfrågor, främja näringslivsutvecklingen, marknadsföra Göteborg och omvärldsbevakning. BRG fokuserar även på hållbar tillväxt genom kluster- och innovationsutveckling, och bygger lokal stolthet och internationell nyfikenhet.

Göteborgsregionen har upplevt en stark tillväxt sedan 2010 med ökningar i BRP, antal arbetsställen, produktivitet, invånarantal, antal jobb och exporttillväxt. Tillväxtstrategin syftar till att stärka Göteborgs kärna och arbetsmarknad, med mål att öka antalet invånare och jobb fram till 2030 respektive 2035. Göteborgs arbetsmarknad förväntas växa från 1,4 miljoner invånare till 1,8 miljoner år 2030. Göteborg är en ledande region i Sverige och Europa och anses vara nationens innovationsmotor. Industrin i regionen står för en stor del av Sveriges totala FoU-utgifter inom sektorer som fordon och kemikalier.

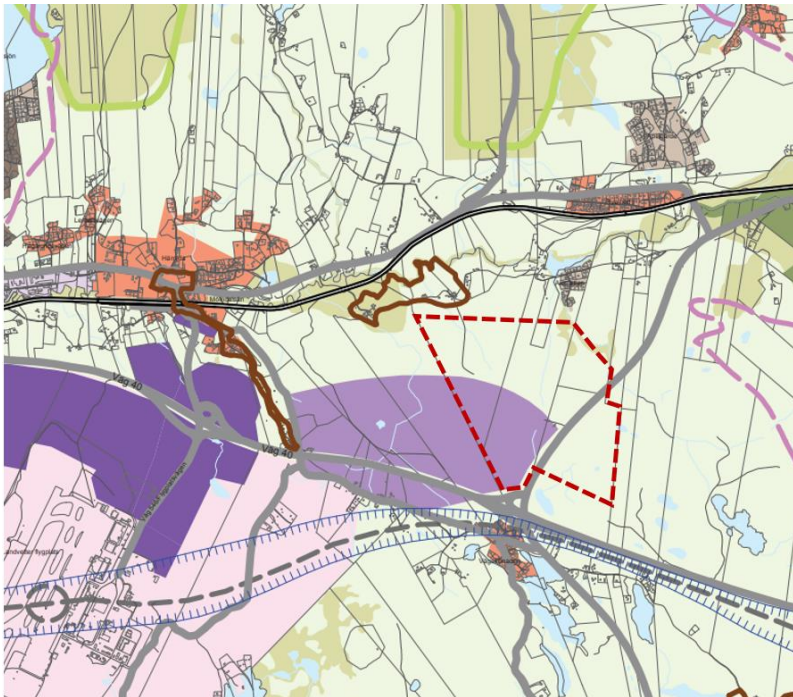
Rapport från BRG visar att det finns ett ökat intresse för tillverkning, logistik och industri i regionen, drivet av faktorer som hållbarhet, effektiva transporter och global handelsturbulens. Dock är utbudet av etableringsbar mark för närvarande otillräckligt för näringslivets behov.

3 Lokala förutsättningar

3.1 Gällande översiktsplan – ÖP 2012

Härryda kommuns gällande översiktsplan är antagen 2012. I översiktsplanens allmänna mål tar kommunen sig an att reservera mark för nya verksamhetsområden genom god framförhållning och god markpolitik. Verksamhetsutveckling ska planeras främst längs riksväg 40 och området kring flygplatsen pekas ut som särskilt intressant.

På översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta pekas programområdet norr om Ryamotet delvis ut som utbyggnadsområde för verksamheter på lång sikt. Området ligger i anslutning till utvecklingsområde Airport City. Utvecklingsinriktning för Airport City i Översiktsplan 2012 är etablering av företag i anslutning till flygplatsen. Lokalisering av trafikintensiva och utrymmeskrävande verksamheter bedöms lämplig på grund av goda logistiska förutsättningar samt att flygets influensområde redan hindrar bostadsutveckling, varför verksamheter inte riskerar störningar för närboende.



Figur 2. urklipp från Markanvändningskarta ÖP2012 med ungefärlig programområdesgräns i röstreckad linje. Bild: Härryda kommun.

3.2 Förslag till ny översiktsplan – samrådsförslag 2022

Kommunstyrelsen godkände den 24 november 2022 att genomföra samråd om förslaget till ny översiktsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Samrådet som pågick mellan 16 januari och 17 mars 2023 är nu avslutat. Översiktsplanen är inte antagen, vilket innebär att Översiktsplan 2012 är gällande, men visar redan kommunens framtidsinriktning.

Översiktsplanen för Härryda kommun är inspirerad av globala, nationella och regionala hållbarhetsmål och strävar efter att skapa en modig, nytänkande och handlingskraftig framtid under visionen "Härryda - här vågar vi!" Kommunen deltar i regionala samarbeten för tillväxt och infrastruktur, med beaktande av ny infrastruktur som kan påverka området. Utmaningar som klimatförändringar, digitalisering och regionförstoring identifieras genom omvärldsanalys och trendspaning, vilket är avgörande för kommunens planering. Beslut om järnvägslokalisering väntas från regeringen, vilket för tillfället begränsar viss utveckling.

Aktuellt område norr om Ryamotet pekas ut som 'Industri- och logistikutvecklingsområde' vilket innebär att området kan utredas för industri- och logistikverksamheter inom 10 år. Områden för industri och logistik är närmare definierat som:

'Områden för industri och logistik har en storskalig karaktär och har eventuell påverkan på omgivningen. Området inkluderar varierad användning som bland annat logistik, lager, industri, tillverkning, deponier, större parkeringsanläggningar, tekniska anläggningar. I och intill dessa områden är det ej lämpligt med bostäder. Eventuellt nödvändiga skyddsavstånd ingår ej i områdesavgränsningen.'

Inom området finns möjlighet till utveckling och komplettering av storskaliga områden med verksamheter som kräver större ytor och tillgång till bra transportmöjligheter. Flertalet områden är väl synliga i kommunen samt har en stor landskapspåverkan, vilket innebär att utformning av bebyggelse och utemiljö anpassad efter omgivningen är viktig. Gång- och cykelvägar och kollektivtrafik finns i begränsad omfattning. Vidare bör utbyggnad av lokalgator, vatten och avlopp, dagvattenhantering samt annan infrastruktur inkluderas. För en effektiv markanvändning bör en utveckling sträva efter samnyttjande av resurser och mark.'

3.2.1 Framtidens mobilitet - de viktigaste trenderna för Härryda kommun fram till 2040

I samband med framtagande av ny översiktsplan, har Härryda kommun undersökt framtidens mobilitet.

Härryda kommuns rapport om framtida mobilitet framhäver fyra huvudtrender som kommer att påverka mobiliteten fram till år 2040: digitalisering, elektrifiering, miljömedvetenhet och trygghet. Rapporten föreslår flera åtgärder som utbyggnad av laddinfrastruktur för eldrivna fordon, ett trygghetsperspektiv i transportplaneringen, utveckling av en kapacitetsstark kollektivtrafik och uppmuntran av gång- och cykelresor för att främja hälsa och attraktivitet. För att stödja dessa trender föreslås även att elcykelpendling ska utvecklas och att

parkeringslösningar ska vara flexibla för att kunna anpassas efter framtida behov. Mobilitetshubbar ska implementeras för att göra det enklare att byta mellan olika transportmedel. Dessa riktlinjer är avsedda att vägleda kommunens trafikstrategi och är i linje med lokala, regionala och nationella mål, samt tar hänsyn till större infrastrukturprojekt som höghastighetståg och Västlänken.

Framtida fordon förväntas vara elektrifierade, automatiserade och delade, vilket kan leda till antingen ett mer hållbart transportsystem eller ökade trafikproblem, beroende på hur de implementeras och regleras. Göteborgs stad utforskar framtidens transporter genom projektet Eldsjäl 4, där tidiga resultat visar på en positiv inställning men osäkerhet om när dessa fordon blir vanliga. Carsharing kan öka trafiken medan ridesharing kan avlasta den. Miljömedvetenheten ökar, speciellt bland unga, vilket gynnar hållbara resvanor. Trygghetsfrågor i kollektivtrafiken kan påverka resvanor, och Härryda kommun behöver förbättra både hållbarhet och trygghet i sitt transportsystem. Pandemin har både påskyndat och bromsat olika trender inom transportsektorn.

Trafikanalys förutser att digitaliseringen kommer att minska antalet arbets- och tjänsteresor efter pandemin, vilket kan ha effekter på transportutbudet. Miljömedvetenhet och oro för brott kan påverka användningen av kollektivtrafik. I Härryda kommun ökar trenden att bo lokalt och pendla till större städer, vilket ökar behovet av hållbara transportalternativ och lokala centrum. Prognoser till 2040 tar hänsyn till autonoma och elektrifierade fordon, samt förändringar som minskade parkeringsbehov och nya mobilitetshubbar. Kommunen rekommenderas att satsa på laddinfrastruktur, trygghet, kapacitetsstark kollektivtrafik, och planera för gång-, cykel- och elcykelvägar.

3.3 Näringslivsstrategiskt program

Härryda kommuns näringslivsstrategiska program 2019-2035, antaget av kommunfullmäktige den 17 oktober 2019, har som ambition att omvandla kommunen till Sveriges mest framstående näringslivskommun fram till år 2035. Programmet är utformat för att stärka det lokala näringslivet och bidra till den övergripande utvecklingen av Göteborgsregionen, i nära samarbete med Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) och Business Region Göteborg (BRG). Det baseras på Göteborgs Stads strategiska plan och tar hänsyn till globala trender, regionens utmaningar och lokala förutsättningar såsom Härrydans läge och potentialen som finns kring flygplatsen.

Visionen för 2035 är att regionen ska vara en internationell förebild när det gäller samarbete och innovation. För att uppnå detta har programmet identifierat sex strategiska områden: kompetensförsörjning, kommunens attraktionskraft, infrastruktur, markberedskap, företagsklimat och innovationskraft. Dessa strategier ska samverka för att skapa förutsättningar för minst 120 000 nya jobb i regionen fram till 2035, vilket är en ökning jämfört med de 100 000 jobb som nuvarande trender förutspår.

För Härryda kommuns del innebär målsättningen skapandet av 3 700 nya jobb. Detta ska uppnås genom att fokusera på tre huvudsakliga mål: att säkerställa kompetensförsörjning och öka attraktionskraften för arbetskraft och företag, att planera samhället på ett sådant sätt att det stödjer näringslivets behov, och att

skapa ett företagsklimat och en innovationsmiljö som främjar tillväxt och utveckling.

För att nå dessa mål planerar Härryda kommun att stärka kompetensutveckling, marknadsföra kommunen som en attraktiv plats för företagande, förbättra infrastruktur och transportmöjligheter, förbereda mark för verksamhetsområden, skapa ett företagsvänligt klimat och erbjuda stöd för innovation och nyföretagande.

3.4 Pågående verksamhetsplaner i Härryda kommun

Följande verksamhetsplaner skapar en bild av förutsättningarna för utveckling av ett logistik- och verksamhetsområde i Härryda kommun. Samtliga planer innehåller verksamheter som framtida exploatering norr om Ryamotet kan koppla an till och skapa synergier med.

3.4.1 Logistik, lager, kontor och bostäder norr om Bårhultsmotet

Detaljplanen för utveckling av logistik och bostäder norr om Bårhultsmotet har varit ute på samråd under 2023. Området ligger ca 10 km öster från programområdet norr om Ryamotet och planeras möjliggöra för ett nytt område för logistik, lager, kontor och tillhörande service. Hela området är cirka 800 000 kvadratmeter och kommer möjliggöra ca 230 000 kvm bruttoarea lokalyta. I de östra delarna undersöks även bostäder.

Projektet drivs av Fastighets AB Balder och Next Step Group AB som vill utveckla området till en logistikhub där framstående aktörer inom näringsliv, akademi och transport samlas för att ställa om till en mer hållbar gods- och logistiksektor.

3.4.2 Landvetter Airport City

Ett planprogram för utveckling av logistik, kontor, verksamheter, hotell och konferens runt Landvetter flygplats blev antagen i 2011. Sedan dess har även 4 detaljplan antagits och arbetet pågår med etapp 5.

Landvetter Airport City ligger ca 3 km från programområdet norr om Ryamotet och förväntas, med sin mångfald av olika verksamheter, generera stora synergieffekter samt stärka kommunal och regional tillväxt.

3.4.3 Mölnlycke företagspark

Vid Bårhultsmotet, ca 10 km väster om programområdet norr om Ryamotet och ca 8 km väster om Landvetter flygplats, finns det befintliga verksamhetsområde Mölnlycke företagspark. Öster om den befintliga företagsparken planeras ytterligare ca 100 000 kvm verksamhetsmark. Detaljplan för del av Solsten 1:19, Mölnlycke företagspark etapp 3 kommer att skapa verksamhetsmark för ett föränderligt och innovativt näringsliv.

4 Lokaliseringskriterier

4.1 Urvalskriterier

En första screening visar flera möjliga områden för lokalisering av ett hållbarhets- och innovationsriktad logistik- och verksamhetsområde. För att göra ett första urval måste områden uppfylla nedanstående urvalskriterier som anses vara grundläggande för att vara lämplig.

4.1.1 Tillgänglighet

Etablering av en logistik- och verksamhetspark kräver ett läge med bra tillgänglighet till det regionala vägnätet och koppling till transportinfrastruktur med god kapacitet. Sådant läge har möjlighet att tillgodose behovet av E-handel aktörer att effektivisera last mile-transporter och ligger in linje med Göteborgsregionens regionala utvecklingsstrategi för transportinfrastruktur.

Som marknadsanalysen har visat är Göteborgs centrum regionmarknadens största drivkraft. Många transporter kommer ske till och från Göteborg. Även infrastrukturmässigt är Göteborg en knypunkt där många av regionens huvudstråk möts. Därför anses avstånd till Göteborg också vara en viktig faktor i lägesbedömningen.

Aktuellt programområde ligger ca 25km från Göteborgs centrum. För att hitta likvärdiga alternativa lokaliseringar sätts en radie på 30km från Göteborgs centrum som urvalskriterium. I urvalskriterium för tillgänglighet ingår även placering längs ett av regionens huvudstråk (E6, E45, E20 och E40) och bra förutsättningar att koppla an till befintligt trafikmot. Urvalskriteriet illustreras i nedanstående karta.



Figur 3. karta med 30km radie från Göteborgs centrum och regionens huvudstråk (E6, E45, E20 och E40).

4.1.2 Exploateringsmöjligheter

Enligt information från Business Region Göteborg finns efterfrågan för stora centrallager eller 'Mega Hubs'. Denna sorts aktör är i behov av stora sammanhängande ytor med möjlighet till stora lagerlokaler och andra anläggningar. Exempelvärde på sådana anläggningar är upp till 80 000 kvm byggnadsarea. Aktuellt område behöver därför ha en minsta storlek på 100 Ha för att skapa förutsättningar för flera aktörer att etablera sig på platsen och skapa synergier mellan företagen.

Utöver en stor sammanhängande yta behöver aktuellt område även ha bra topografiska förutsättningar, i.e. flack terräng, för effektiv masshantering och minimala ingrepp i landskapsbilden.

4.1.3 Skyddad natur och rekreation

Den tänkta exploateringen som logistik- och verksamhetspark är inte förenligt med intressen som naturreservat, kulturresevat, vattenskyddsområde, Natura 2000 och höga rekreativvärden. Områden med höga naturvärden är inte heller förenligt med projektets uppsatta hållbarhetsmål och blir därför inte utvalda.

4.2 Bedömningskriterier

Områden som väljs ut vid screening och uppfyller ovanstående urvalskriterier bedöms ha grundläggande förutsättningar för aktuell utveckling. Områdena bedöms sedan enligt nedanstående bedömningskriterier. För varje kriterium ges en bedömning av platsen förutsättningar enligt skalan god, medel eller dålig.

4.2.1 Befintlig markanvändning

Exploatering av orörd mark bör undvikas utifrån ett klimat- och miljöperspektiv. Ett av bedömningskriterier för lokalisering av en ny verksamhetspark är därför befintlig markanvändning. I bedömningen anses redan ianspråktagen mark vara fördelaktig för omvandling samtidigt som den befintliga markanvändningen inte får äventyra användbarheten för platsens framtida funktion.

4.2.2 Möjlighet till samlokalisering

Förutsättningar för en innovativ och hållbar verksamhet- och logistikpark förstärks genom möjligheter till samlokalisering och synergier mellan företagen. Detta nämns redan som motivation för urvalskriteriet baserat på storlek, men tas även med som bedömningskriterium. Här bedöms möjligheter till samlokalisering utifrån närhet till befintliga verksamhetsområden eller företagskluster. Kommunen kan också med fördel ha en näringslivsstrategi inriktat mot transport och logistik.

4.2.3 Teknisk försörjning och infrastruktur

Företagen på en verksamhet- och logistikpark kan antas ha relativt höga krav på teknisk försörjning och infrastruktur. Till exempel, ökande andel elbilar och ellastbilar ställer krav på laddplatser. En sådan funktion passar utmärkt inom tänkt exploatering men ställer höga krav på elförsörjningen. Områdena bedöms därför på befintlig teknisk försörjning och infrastruktur och huruvida detta behöver anläggas och möjligheter till kapacitetsökningar. Bedömningen sätts efter tillgänglig kapacitet och avstånd till möjliga anslutningspunkter.

5 Alternativa lokaliseringar

Figuren nedan visar översiktligt alla områden som har beaktats. Svart streckad linje visar 30km runt Göteborg centrum (tillgänglighetskriterium). Totalt har 13 områden undersökts, varav sex bedömdes inte tillgodose urvalskriterierna uppsatta i kapitel 4.1 (grå markering i figur). Tre områden valdes bort på grund av redan pågående planering (röd markering i figur). Baserat på urvalskriterierna uppsatta i kapitel 4.1 har de fyra återstående områden (grön markering i figur) studerats vidare med hjälp av bedömningskriterierna enligt kapitel 4.2.



Figur 4. karta som visar alla beaktade områden.

5.1 Bortvalda områden



Figur 5. karta som visar bortvalda områden. Områden markerad i rött har valts bort på grund av pågående planer, områden markerat i grå uppfyller inte urvalskriterierna.

5.1.1 Område 5: Mölnlyckemotet

Området ligger inom Härryda kommun längs riksväg 40. Området har goda förutsättningar för tillgänglighet via Mölnlyckemotet och ligger i anslutning till en redan etablerad företagspark. Nuvarande markanvändning är skog, men inga riksintressen eller naturreservat pekas ut på platsen. Området uppfyller därmed urvalskriterierna. Vid närmare undersökning har det visat sig att området omfattas av en redan pågående plan, Mölnlycke företagspark etapp 3, och kvalificerar därför inte som möjlig alternativ lokalisering.

5.1.2 Område 6: Bårhult

Området ligger inom Härryda kommun längs väg 535 med mycket bra koppling till riksväg 40 norr om Bårhultsmotet. Stora ytor finns tillgängliga med bra koppling till redan etablerat verksamhetsområde Bårhult. Nuvarande markanvändning är skog, men inga riksintressen eller naturreservat pekas ut på platsen. Området uppfyller därmed urvalskriterierna. Vid närmare undersökning har det visat sig att området omfattas av en redan pågående plan för logistik,

lager, kontor och bostäder norr om Bårhultsmotet och kvalificerar därför inte som möjlig alternativ lokalisering.

5.1.3 Område 7: Landvetter Airport

Området ligger inom Härryda kommun precis väster om Landvetter flygplats. Stora ytor finns tillgängliga med utmärkt koppling till Landvetter flygplats. Nuvarande markanvändning är skog, men inga riksintressen eller naturreservat pekas ut på platsen. Området uppfyller därmed urvalskriterierna. Vid närmare undersökning har det visat sig att området omfattas av en redan pågående plan för Landvetter Airport City och kvalificerar därför inte som möjlig alternativ lokalisering.

5.1.4 Område 8: Kode

Området är beläget längs E6 precis söder om Kode tätort. Befintlig markanvändning är skog med redan ett befintligt vindkraftverk. Här finns stor yta att ta i anspråk så att urvalskriterium för exploateringsmöjligheter uppfylls. Dock ligger området längre bort från ett motorvägsnät vilket gör att urvalskriterium för tillgänglighet inte uppfylls. Skogen som finns på området har inga skyddsvärden enligt Länsstyrelsen, men från ett hållbarhetsperspektiv är det inte att föredra att ianspråkta marken. Platsen bedöms därför inte uppfylla urvalskriterierna och studeras inte vidare.

5.1.5 Område 9: Hästeryd

Området ligger längs E20, precis norr om Hemsjö. På platsen bedrivs i dagsläge bergtäktverksamhet. En stor yta finns tillgänglig och området ligger inte inom ett riksintresse vilket gör att urvalskriterier för exploatering och skyddad natur uppfylls. Dock är avståndet till Göteborg ca 40km vilket är mer än förutsatt i urvalskriteriet för tillgänglighet. Området bedöms därför inte uppfylla urvalskriterierna och studeras inte vidare.

5.1.6 Område 10: Grandalsmotet

Området ligger längs riksväg 40 öster om aktuellt programområdet. Nuvarande markanvändning är skog. Området har stora ytor tillgängliga och har utmärkt tillgänglighet till riksväg 40 via Grandalsmotet så att urvalskriterierna för tillgänglighet och exploatering uppfylls. Den befintliga skogen är dock utpekad som riksintresse för naturvård och friluftsliv och omfattas av Natura 2000 Habitatdirektivet. Exploatering av området är därför inte att föredra och inte heller i linje med projektets uppsatta hållbarhetsmål. Området bedöms inte uppfylla urvalskriterierna och studeras inte vidare.

5.1.7 Område 11: Kållerød

Området ligger mellan Kållerød och Lindome med god tillgänglighet till E6 via Kållerødmotet. På platsen finns en befintlig täktverksamhet och området omfattas inte av några riksintressen. Området bedöms därför uppfylla urvalskriterium för skyddad natur. Tillgänglig yta är begränsad till ca 80Ha, vilket är mindre än uppsatt kriterium på 100 Ha. Täktverksamheten har skapat en mycket kuperad terräng som kan vara svårt att jämna ut på ett hållbart sätt enligt projektets hållbarhetsmål. Kriterierna för tillgänglighet och exploateringsmöjligheter bedöms därför inte uppfyllas tillräckligt och området kommer inte studeras vidare.

5.1.8 Område 12: Lindome

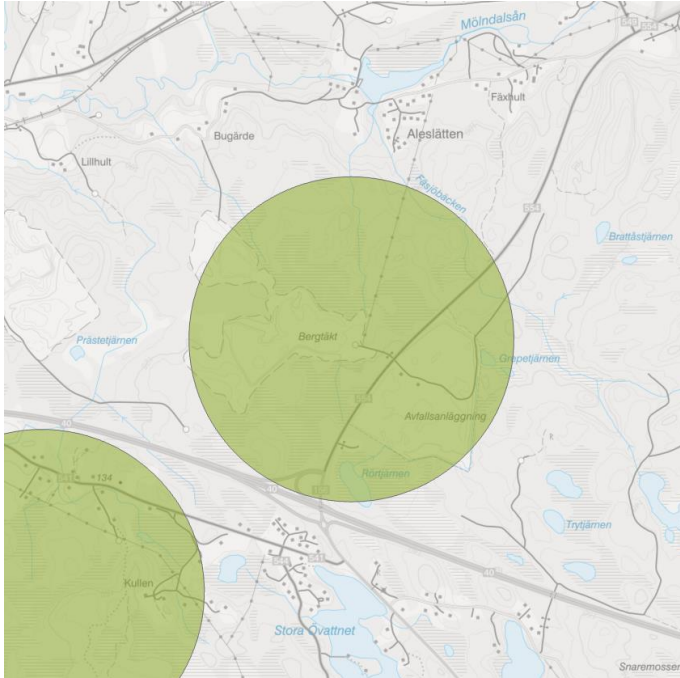
Området ligger längs E6, sydväst om Lindome centrum. Platsen bedöms ha goda förutsättningar för tillgänglighet med sin placering vid Lindomemetet. Området avgränsas i väst av Natura 2000 område och riksintresse för friluftsliv Sandsjöbacka vilket begränsar tillgänglig markyta till ca 40Ha och samt att verksamheternas utvecklingsmöjligheter begränsas på grund av miljöpåverkan. Området uppfyller därför inte urvalskriterierna och studeras inte vidare.

5.1.9 Område 13: Kungsbacka

Området ligger längs E6, sydväst om Kungsbacka centrum. På platsen finns en befintlig avfallsanläggning och andra verksamheter redan etablerade vilket anses som positiv för urvalskriterium för exploatering. Området har även goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet. En yta på ca 100Ha skulle kunna finnas tillgänglig men verksamheternas utvecklingsmöjlighet skulle påverkas negativ av närliggande naturområde och bostadsområde. Vid närmare undersökning har det visat sig att en del av området omfattas av en redan pågående detaljplan, Klovsten verksamhetsområde, och kvalificerar därför inte som möjlig alternativ lokalisering.

5.2 Bedömning av alternativa lokaliseringar

5.2.1 Område 1: Härryda, Norr om Ryamotet



Figur 6. karta som visar områdets läge med grön cirkel. Cirkelns storlek är ca 100Ha.

Området är beläget i Härryda kommun längs väg 554 med bra direkt koppling till riksväg 40 via Ryamotet. Stora ytor finns tillgängliga med ca 120 Ha väster om väg 554 och 30 Ha öster om väg 554. Området avgränsas av Fässjöbäcken i norr och Lillhultsbäcken i väster. Både bäckarna omfattas av strandskydd.

Befintlig markanvändning

Inom området bedrivs i dagsläge en täktverksamhet på fastighet Bugärde 11:1 samt en återvinningsverksamhet på Fäxhult 1:33. Befintliga verksamheter innebär att nästan 50% är redan ianspråktagen mark vilket ger goda förutsättningar för exploatering. Övrig yta består av skog, sumpskog och myrmark. Naturvärdesinventeringar har gjorts och pekar ut flera områden med högt (klass 2) eller påtagligt (klass 3) naturvärde. Södra delen av området täcks av riksintresse för framtida järnväg. Riksintresset innebär en osäkerhet för framtida exploatering då delen inom riksintresset inte kan exploateras innan riksintresset upphävs eller järnvägen uppförs.

Bedömning: medel

Möjlighet till samlokalisering

Med 150Ha tillgänglig yta finns förutsättningar för flera företag att etablera sig inom området och att skapa synergier sinsemellan. Området ligger ca 3 km från Landvetter Airport med direkt anslutning till Ryamotet. Vid flygplatsen finns många etablerade företag och pågår utveckling av ytterligare verksamhetsområden vilket skapar bra förutsättningar för samarbete med tillkommande verksamheter.

Området pekas ut för framtida utveckling av verksamheter i Härryda kommuns översiktsplan och är förenligt med kommunens inriktning för verksamheter längs riksväg 40 och nära flygplatsen.

Bedömning: bra

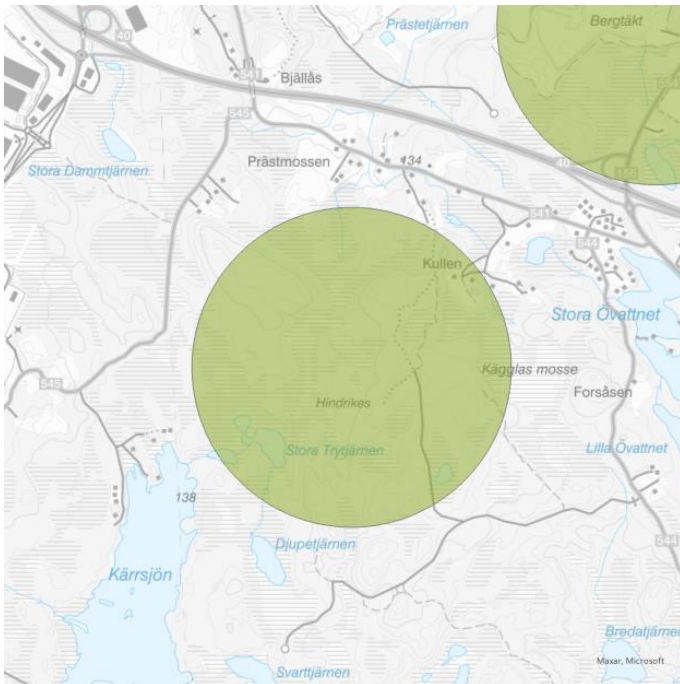
Teknisk försörjning och infrastruktur

Inom området finns i dagsläge en elledning som förser pågående verksamhet med el. Elledningen har dock bristfällig kapacitet och kommer inte kunna försörja nytt verksamhetsområde vid full utbyggnad. En ny möjlig anslutning finns ca 1,2 km västerut samt söderut. Båda anslutningar kan förse området med tillräcklig kapacitet men anses ligga längre bort än optimalt för att bedöma positivt.

Möjlig anslutning till kommunalt avloppssystem med tillräcklig kapacitet ligger ca 1,5 km norrut samt även västerut. Båda anslutningar bedöms positivt med hänsyn till tillgänglig kapacitet, men får lägre bedömning på grund av avstånd till anslutningspunkt.

Bedömning: medel

5.2.2 Område 2: Härryda, Söder om Ryamotet



Figur 7. karta som visar områdets läge med grön cirkel. Cirkelns storlek är ca 100Ha.

Området ligger precis söder om programområdet och har därmed liknande förutsättningar. Tillgänglighet tillgodoses via Ryamotet eller Flygplatsmotet till riksväg 40. Stora ytor finns tillgängliga och inga riksintressen för friluftsliv och naturvård finns utpekade på platsen. Liksom för programområdet omfattas delar av området av riksintresse för framtida järnväg, vilket innebär en osäkerhet för framtida exploatering samt åtkomst via väg till området.

Befintlig markanvändning

Området är idag oexploaterat och består av skog, sumpskog och myrmark. Inga naturvärdesinventeringar har gjorts så befintliga naturvärden kan inte bedömas. lanspråktagande av enbart skogsmark är inte i linje med projektets uppsatta hållbarhetsmål och bedöms därför negativ. I nordost finns ett nära beläget villaområde. Då etablering av logistik- och industriföretag kan ge upphov till störningar anses villaområdet vara en starkt begränsande faktor till exploatering på platsen.

Bedömning: låg

Möjlighet till samlokalisering

Med stora ytor tillgängliga och ett läge direkt bredvid flygplatsen kommer det finnas utmärkta möjligheter till samlokalisering och synergier mellan företagen. Vid flygplatsen finns många etablerade företag och pågår utveckling av ytterligare verksamhetsområden vilket skapar bra förutsättningar för samarbete med tillkommande verksamheter.

Bedömning: låg

Möjlighet till samlokalisering

Närhet till Bäckebols verksamhetsområde ger utmärkta förutsättningar för synergier och samarbete mellan kommande aktörer. Stora arealer mark finns tillgänglig (uppskattat till ca 200Ha) vilket även möjliggör etablering av flertalet verksamheter.

Marknadsanalysen förutsätter Göteborg som regionens tyngdpunkt och stadens inriktning mot etablering av logistik- och verksamhetsområden är mycket positiv. I översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta pekas dock området ut som 'utredningsområde för blandad stadsbebyggelse'. Verksamheter kan till viss del rymmas inom denna markanvändning men utbyggnad av ett stort område med bara logistik och verksamheter linjerar antagligen inte med kommunens planer för området.

Bedömning: medel

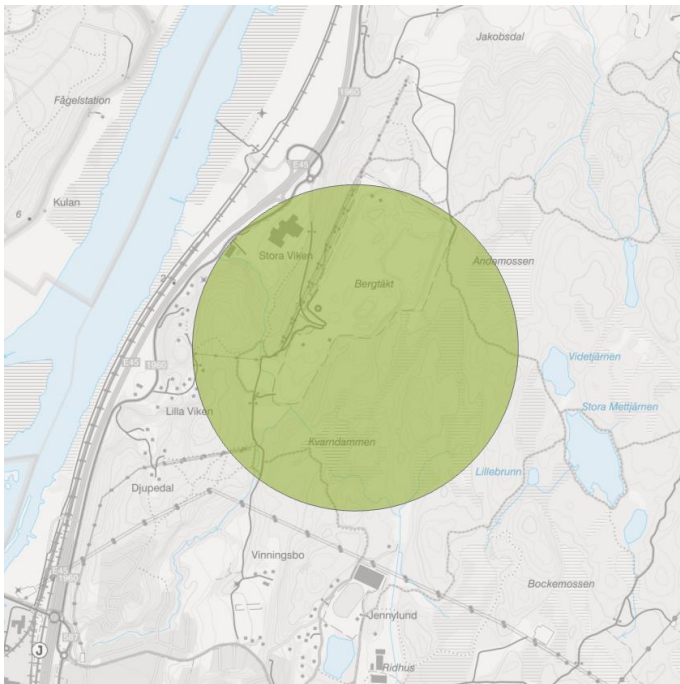
Teknisk försörjning och infrastruktur

Kartanalysen visar på en elledning som skär genom området. Utveckling kommer behöva ta hänsyn till säkerhetsavstånd och andra åtgärder. Kapaciteten på ledningen har inte studerats närmare, men ledningen anses ändå som positiv för att tillgodose exploateringens elbehov.

Underlag på kommunalt vatten- och avloppssystem saknas men området antas ha bra förutsättningar på grund av närhet till befintlig sammanhängande bebyggelse.

Bedömning: bra

5.2.4 Område 4: Ale



Figur 9. karta som visar områdets läge med grön cirkel. Cirkelns storlek är ca 100Ha.

Området ligger väster om E45 mellan Bohus och Nödinge. Området omfattas av riksintresse för friluftsliv Vättlefjäll. Urvalskriterium för skyddad natur och rekreation har ansetts uppfyllas på grund av befintlig verksamhet och tillstånd.

Befintlig markanvändning

På platsen bedrivs bergtäktverksamhet. Täktverksamheten har en areal på ca 50 Ha men större arealer finns tillgänglighet. Befintliga verksamheter innebär att det finns redan ianspråktagen mark vilket ger goda förutsättningar för exploatering. Ianspråktagande av mer mark innebär avverkning av skog till ca 50% av ytbehovet på 100Ha.

Bedömning: medel

Möjlighet till samlokalisering

Området ligger mellan två tätorter utan direkt koppling till närliggande verksamhetsområden. Möjlighet till samarbete med andra företag i närområdet är därför liten.

I Ale kommuns översiktsplan 2021 är området utpekad för befintlig verksamhet, men inte som utvecklingsområde för framtida utökad verksamhet. Kommunens målbild för utveckling av verksamheter är i linje med Göteborgsregionens näringslivsstrategi men fokus ligger på utveckling längs E45 i norra delen av kommunen.

Bedömning: låg

Teknisk försörjning och infrastruktur

Baserat på kartunderlag finns en elledning precis söder om området. Ledningskapacitet har inte utredds vidare, men ledningens placering anses som positiv för att möjligen tillgodose exploateringens elbehov.

Underlag på kommunalt vatten saknas och är svårt att bedöma då området inte ligger nära sammanhängande bebyggelse. Anslutningspunkter kan antas finnas i Nödinge eller Bohus vilket skulle innebära ett avstånd till befintlig infrastruktur på ca 2km.

Bedömning: medel

5.3 Slutlig bedömning

Tabell 1. översiktlig sammanfattning av utvalda områdens bedömning enligt uppsatta bedömningskriterierna

	Befintlig markanvändning	Möjlighet till samlokalisering	Teknisk försörjning och infrastruktur
Område 1: Härryda, norr om Ryamotet	Medel	Bra	Medel
Område 2: Härryda, söder om Ryamotet	Låg	Bra	Bra
Område 3: Göteborg, Tolsered	Låg	Medel	Bra
Område 4: Ale, Ale Kross	Medel	Låg	Medel

Tabell 1 sammanfattar lokaliseringsalternativens bedömning. Resultatet visar att område 1 och 2, både vid Ryamotet, kan ses som likvärdiga beroende på prioritering av bedömningskriterier. Område 3 och 4 har sämre förutsättningar utifrån den tänkte exploateringsens specifika behov.

Område 1 norr om Ryamotet bedöms, baserat på ovanstående bedömning, vara en lämplig plats för utveckling av en logistik- och verksamhetspark.

6 Slutsats och ställningstagande

6.1 Slutsatser marknadsanalys

I denna utredning har lokalisering av ett logistik- och verksamhetsområde med fokus på hållbarhet och innovation prövats. Projektets höga hållbarhetsambitioner för att minska klimatpåverkan, förbättra biologisk mångfald och bidra med social värden är väl förenligt med Västra Götalandsregionen utvecklingsstrategi där hållbarhet, men även digitalisering, elektrifiering och cirkulära affärsmodeller ligger i fokus. Utvecklingen norr om Ryamotet kommer att bidra till Västra Götalandsregionens ambition för hållbar utveckling och omställning till fossilfria fordon och ett effektivt logistiksystem. Planläggning av verksamhetsmark i Göteborgsregionen svarar på behovet av sådan mark som BRG framhäver i sina rapporter.

Lokalisering av utvecklingen i Härryda kommun kommer även bidra till kommunens uppsatta mål i näringslivsstrategiska programmet till att vara en internationell förebild för samarbete och innovation. Området kommer att kunna knyta an till andra pågående utvecklingar i närområdet och stärka flygplatsområdet ytterligare.

6.2 Slutsatser lokaliseringsbedömning

Flera lämpliga platser finns inom Göteborgsregionen för utveckling av ett logistik- och verksamhetsområde. Utvecklingen som alternativa lokaliseringar har prövats för har dock begränsat utbudet på grund av specifika kravställningar. De mest begränsande kraven har varit behov av stora sammanhängande ytor om 100Ha och ett hållbarhetsfokus som föredrar redan ianspråktagen mark. Även koppling till transportinfrastruktur, teknisk försörjning och befintligt näringsliv har ytterligare begränsat urvalet.

Bedömningen har på så sätt kommit fram till fyra alternativa lokaliseringar, varav de två områden som bäst tillgodoser behoven av ett logistik- och verksamhetsområde med fokus på innovation och hållbarhet båda ligger vid Ryamotet i Härryda kommun. Områdena kan ses som likvärdiga beroende på prioritering av bedömningskriterier. Område 1 norr om Ryamotet bedöms därför vara en lämplig plats för utveckling av en logistik- och verksamhetspark med fokus på innovation och hållbarhet.

7 Referenser

1. **Västra Götalandsregionen.** Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2012-2030. [Online] februari 2021. <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi/>.
2. **Västra Götalandsregionen.** Godstransportstrategi för Västra Götaland. [Online] den 27 november 2023. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12147-426641723-72/surrogate/Godstransportstrategi%202023-11-27.pdf>.
3. **Business Region Göteborg.** Näringsliv & Tillväxt 2022/23. [Online] augusti 2022. <https://www.businessregiongoteborg.se/publikationer/naringsliv-tillvaxt-202223>.
4. **Härryda kommun.** Översiktsplan Härryda kommun. *Härryda kommun*. [Online] 2012. <https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/oversiktsplanharrydakommun.4.c0a4fce181800179103364.html>.
5. **Härryda kommun.** Förslag till översiktsplan Härryda kommun 2023. [Online] Härryda kommun, 2023. <https://gisweb.harryda.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=22db7aef7dc54e7eacf328f562984319>.
6. **Härryda kommun.** Framtiden mobilitet - de viktigaste trenderna för Härryda kommun fram till 2040. *Framtidens mobilitet - de viktigaste trenderna för Härryda kommun fram till 2040*. [Online] den 15 03 2022. <https://www.harryda.se/download/18.250d597318529f1c4b052b5/1672670597529/Framtidens%20mobilitet%20-%20de%20viktigaste%20trenderna%20f%C3%B6r%20H%C3%A4rryda%20kommun%20fram%20till%202040.pdf>.
7. **Härryda kommun.** Näringslivsstrategiskt program Härryda. [Online] den 17 oktober 2019. https://www.harryda.se/download/18.c0a4fce181800179101cb0e/1659959384328/Na%CC%88ringslivsstrategiskt%20program%20Ha%CC%88rryda_Kf%C2%A7137_20191017.pdf.
8. **Härryda kommun.** Logistik, lager, kontor och bostäder norr om Bårhultsmotet. [Online] <https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplaneriharrydakommun/landvetter/logistiklagerkontorochbostadernorrombarhultsmotet.4.c4e4a8418418ccded71f80.html>.

9. **Härryda kommun.** Airport City etapp 5. [Online]

<https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplaneriharrydakommun/harryda/airportcityetapp5.4.2c41556218a2617403cc665.html>.

10. **Härryda kommun.** Mölnlycke företagspark, etapp 3. [Online]

<https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplaneriharrydakommun/molnlycke/molnlyckeforetagsparketapp3.4.7497aa0c18d2a725cd6ebc.html>.

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together