

Uppdrag att upprätta detaljplan för industri och
logistik på Björröd 1:212 vid Landvetter
flygplats

23

2023KS168

Kommunstyrelsen

Datum
2023-04-28

Diarienummer
2023KS168 214

Uppdrag att upprätta detaljplan för industri och logistik på Björröd 1:212 vid Landvetter flygplats

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att upprätta detaljplan för industri och logistik på Björröd 1:212 i Landvetter. Detaljplanen genomförs som exploatörsdriven detaljplan.

Kommunstyrelsen godkänner planavtal och uppdrar åt plan- och exploateringschef att underteckna planavtal.

Kommunstyrelsen godkänner ramavtal och uppdrar plan- och exploateringschef att underteckna ramavtal.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 26 augusti 2021 § 279 att bevilja planbesked för del av Björröd 1:13, numera ombildad till Björröd 1:212. Exploateringen omfattar industri och logistikbyggnader med en total bruttoarea om cirka 340 000 kvadratmeter.

Förvaltningen bedömer att ansökan om planbesked följer intentionerna i program för Airport City som godkändes av kommunstyrelsen den 21 november 2011 § 299. Ansökan är förenlig med gällande översiktsplan, ÖP2012, som anger verksamheter på kort sikt. Kommunen arbetar med en ny översiktsplan, området pekas ut som framtida verksamhetsmark även i kommande översiktsplan

Trafiken är en knäckfråga i projektet. Idag är flygplatsmotet hårt belastat och under detaljplaneprocessen behöver det utredas vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan behövas. Vid en planläggning måste de geotekniska och kulturhistoriska förutsättningarna klarläggas liksom exploaterings och vägdragningens påverkan på naturvärden.

I ramavtalet klargörs att exploatören ska bekosta samtliga åtgärder inom detaljplaneområdet med anledning av genomförandet av detaljplanen. Exploatören ska även bekosta åtgärder utanför detaljplanen som enligt bedömning av kommunen behövs med anledning av detaljplanen. Under förutsättning att kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att upprätta en detaljplan för industri och logistik på Björröd 1:212, föreslår förvaltningen att kommunstyrelsen även godkänner planavtalet och ramavtalet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 28 april 2023
- Kommunstyrelsens beslut den 26 augusti 2021 § 279
- Orienteringskarta
- Ungefärligt planområde
- Trafikutredning Airport city 23 oktober 2020
- Planavtal Airport city 5 med bilagor avtalsnummer 2021KS74
- Ramavtal med bilaga, avtalsnummer 12931–2023

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 26 augusti 2021 § 279 att bevilja planbesked för del av Björröd 1:13, numera ombildad till Björröd 1:212. Exploateringen omfattar industri och logistikbyggnader med en total bruttoarea om cirka 340 000 kvadratmeter. Planläggning bedömdes kunna påbörjas tidigast 2022–2023 under förutsättning att:

- Nödvändig trafikinfrastruktur har föreslagits av kommunen och finns med som namngivet objekt i nationell plan för perioden 2022–2026
- Avsiktsförklaring har tagits fram och skrivits på så att medfinansiering och ansvarsfördelning för åtgärderna tydliggjorts
- Avtalsskrivning med Trafikverket avseende nödvändig trafikinfrastruktur har påbörjats
- Avtal tecknats mellan kommunen och sökande avseende ekonomisk ansvarsfördelning för infrastrukturutveckling

Projektet syftar till att ta fram en detaljplan för att möjliggöra en utveckling av industri och logistik inom området. Tillkommande bruttoarea uppskattas till ungefär 350 000 kvadratmeter. Fastigheten ligger nordväst om Landvetter flygplats. Flygplatsmotet som trafikförsörjer flygplatsen är högt belastat och kommunen har flera angränsade planer som är under arbete eller väntar på uppstart. Det innebär att den totala mängden trafik både från denna och angränsande detaljplaner behöver beaktas och samordnas i projektet. I planbeskedet från 2021 visar trafikutredningen på flera möjliga kapacitetshöjande åtgärder för att möjliggöra exploateringen.

Under förutsättning att kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att upprätta en detaljplan för industri och logistik på Björröd 1:212, föreslår förvaltningen att kommunstyrelsen även godkänner planavtalet och ramavtalet.

Tidigare ställningstaganden

Föreslaget följer intentionerna i planprogram för Airport City som godkändes av kommunstyrelsen den 21 november 2011 § 299. Ansökan är även förenlig med gällande översiktsplan, ÖP2012, som anger verksamheter på kort sikt. Kommunen arbetar med en ny översiktsplan, området pekas ut som framtida verksamhetsmark även i kommande översiktsplan. Halva detaljplanen ligger idag inom Förslag till Stadsplan för del av Härryda omfattande Landvetter flygplats. Andra halvan är inte planlagd.

Ekonomi

Det är sökanden som tar samtliga ekonomiska risker för detaljplanen och dess genomförande. I ramavtalet beskrivs att exploatören ska bekosta samtliga åtgärder inom detaljplaneområdet med anledning av genomförandet av detaljplanen. Exploatören ska även bekosta åtgärder utanför detaljplanen som enligt bedömning av kommunen behövs med anledning av detaljplanen. Förutsatt att ramavtal, planavtal och exploateringsavtal tecknas bedöms planläggning enligt ansökan inte innebära några ekonomiska utgifter för kommunen som inte täcks av exploatörens åtaganden.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att det finns förutsättningar för att i en exploatörsdriven detaljplaneprocess utreda möjligheten att planlägga för logistik och industri trots att alla de punkter som redogjordes i planbeskedet inte har genomförts. Avtal har tecknats med sökande avseende ekonomisk ansvarsfördelning vid infrastrukturutveckling. De övriga punkterna bedöms bäst kunna hanteras i en planprocess. Kommunen kommer behöva ha en aktiv part i samordningen av trafikfrågorna med berörda parter. Därför föreslås plansamordnaren i projektet vara en intern resurs på förvaltningen istället för en konsult som är standard i övriga exploatörsdrivna planer.

Trafik kommer bli en knäckfråga i ett planarbete. Planarbetet måste klargöra hur kapaciteten i statlig anläggning påverkas och om det krävs åtgärder i Flygplatsmotet, Björrödsmotet och Ryamotet samt kringliggande vägnät för att hantera tillkommande trafikmängder. Projektet behöver samordnas med kringliggande planarbeten för att få till en god helhetslösning. Det kommer också behövas dialog och samarbete med Trafikverket i planen.

En naturvårdsutredning bör tas fram för att klargöra exploateringens eventuella påverkan på sumpskogsområden liksom trafikinfrastrukturens påverkan på ett större sumpskogsområde. Det kan därmed bli aktuellt att med en särskild fågelartsutredning säkerställa kontinuerlig ekologisk funktion för livsmiljöer åt rödlistade arter. Dessutom måste Hjortmystens vattenhållande förmåga i landskapet beaktas. I arbetet behövs även frågor gällande geoteknik, VA, dagvatten, arkeologi m.m. studeras vidare.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Kenneth Fondén
T.f. plan- och exploateringschef

§ 279

Dnr 2021KS74

Begäran om planbesked för del av Björröd 1:13

Beslut

Kommunstyrelsen beviljar planbesked för del av Björröd 1:13.

Planläggning bedöms kunna påbörjas tidigast 2022–2023 under förutsättning att:

- Nödvändig trafikinfrastruktur har föreslagits av kommunen och finns med som namngivet objekt i nationell plan för perioden 2022–2026
- Avsiktsförklaring har tagits fram och skrivits på så att medfinansiering och ansvarsfördelning för åtgärderna tydliggjorts
- Avtalsskrivning med Trafikverket avseende nödvändig trafikinfrastruktur har påbörjats
- Avtal tecknats mellan kommunen och sökande avseende ekonomisk ansvarsfördelning för infrastrukturutveckling

Avstår från att delta

Peter Arvidsson (SD) avstår från att delta i beslutet.

Sammanfattning av ärendet

En begäran om planbesked för utveckling av industri och lager inom del av Björröd 1:13, som ingår i programområde för Airport City, inkom den 27 januari 2021. Exploateringen omfattar industri och logistikbyggnader med totala bruttoarean cirka 350 000 kvm.

Förvaltningen bedömer att ansökan om planbesked följer intentionerna i program för Airport City som godkändes av kommunstyrelsen den 21 november 2011 § 299. Ansökan är även förenlig med gällande översiktsplan, ÖP2012, som anger verksamheter på kort sikt.

Vid en planläggning måste de geotekniska och kulturhistoriska förutsättningarna klarläggas liksom exploateringens och vägdragningens påverkan på naturvärden, generellt biotopskydd, rödlistade arter samt riksintresse för kommunikationer.

Remissvar har erhållits från Trafikverket i vilket de framför att exploateringens och trafikstrukturens eventuella påverkan på statlig anläggning och eventuellt behov av åtgärder vid Landvettermotet och Ryamotet måste klargöras. Vidare framför Trafikverket att en eventuell planläggning måste förhålla sig till lokaliseringsutredningens process avseende ny järnväg mellan Göteborg–Borås och uppmärksamma kommande revidering av riksintresset för järnvägen kopplat till samråd 3 i lokaliseringsutredningen.

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Sammanträdesdatum
2021-08-26

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 28 juni 2021
- Ansökan om planbesked daterad 2021-01-27
- Volymstudie Log2 GOT daterad 2021-01-21
- Airport City trafikutredning daterad 2020-10-23
- Planerat framtida övergripande vägnät
- Ny av- och påfart väg 40 Göteborg–Borås
- Orienteringskarta daterad 2021-05-24
- Kommunstyrelsens beslut den 21 november 2011 § 299

Förslag till beslut på sammanträdet

Per Vorberg (M) föreslår med instämmande av David Dinsdale (L) och Patrik Linde (S) att kommunstyrelsen, i enlighet med förvaltningens förslag, beviljar planbesked för del av Björröd 1:13, samt att planläggning bedöms kunna påbörjas tidigast 2022–2023 under förutsättning att:

- Nödvändig trafikinfrastruktur har föreslagits av kommunen och finns med som namngivet objekt i nationell plan för perioden 2022–2026
- Avsiktsförklaring har tagits fram och skrivits på så att medfinansiering och ansvarsfördelning för åtgärderna tydliggjorts
- Avtalsskrivning med Trafikverket avseende nödvändig trafikinfrastruktur har påbörjats
- Avtal tecknats mellan kommunen och sökande avseende ekonomisk ansvarsfördelning för infrastrukturutveckling

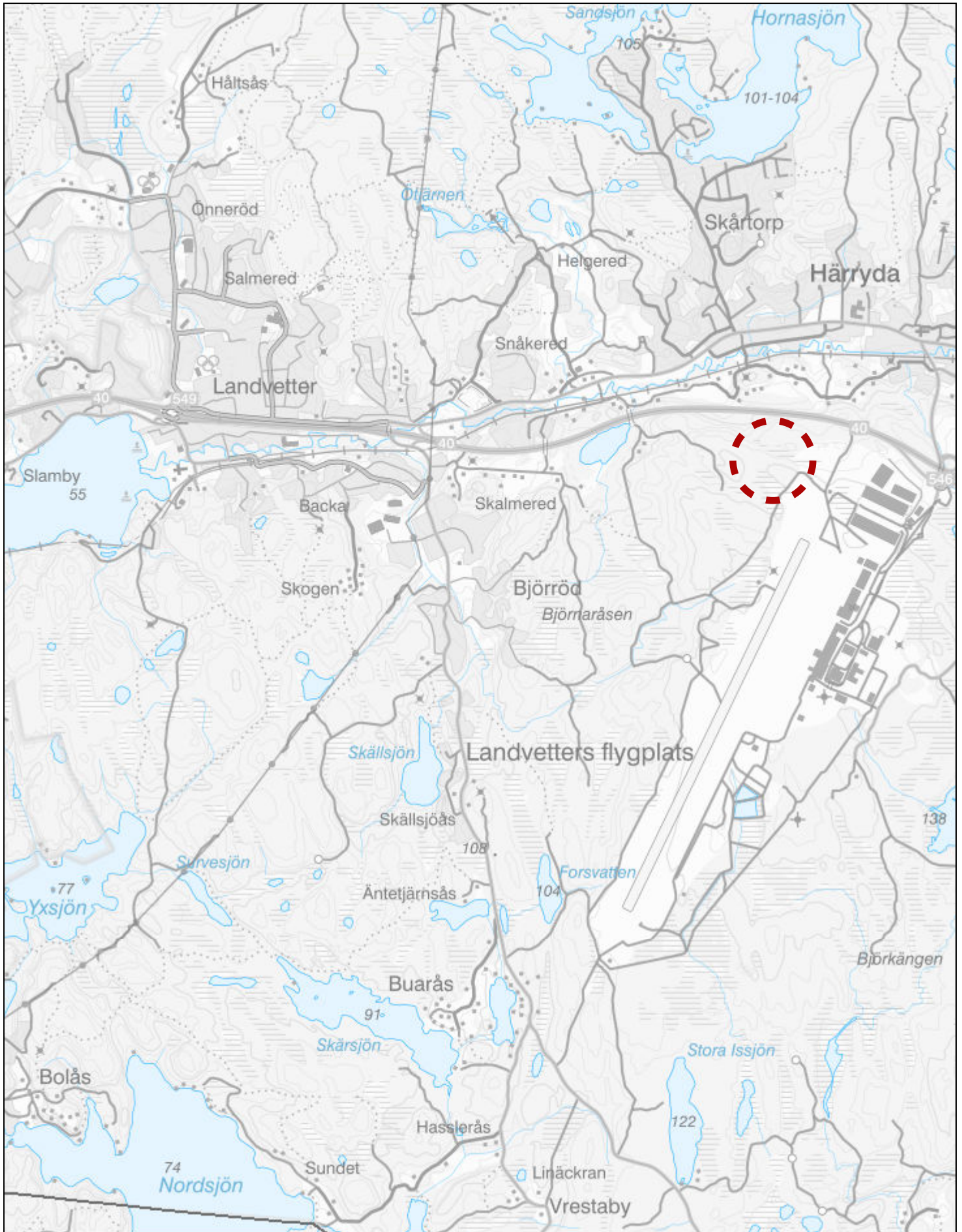
Roland Jonsson (MP) föreslår att kommunstyrelsen avslår Per Vorbergs förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller Per Vorbergs förslag.

Paragrafen är justerad

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

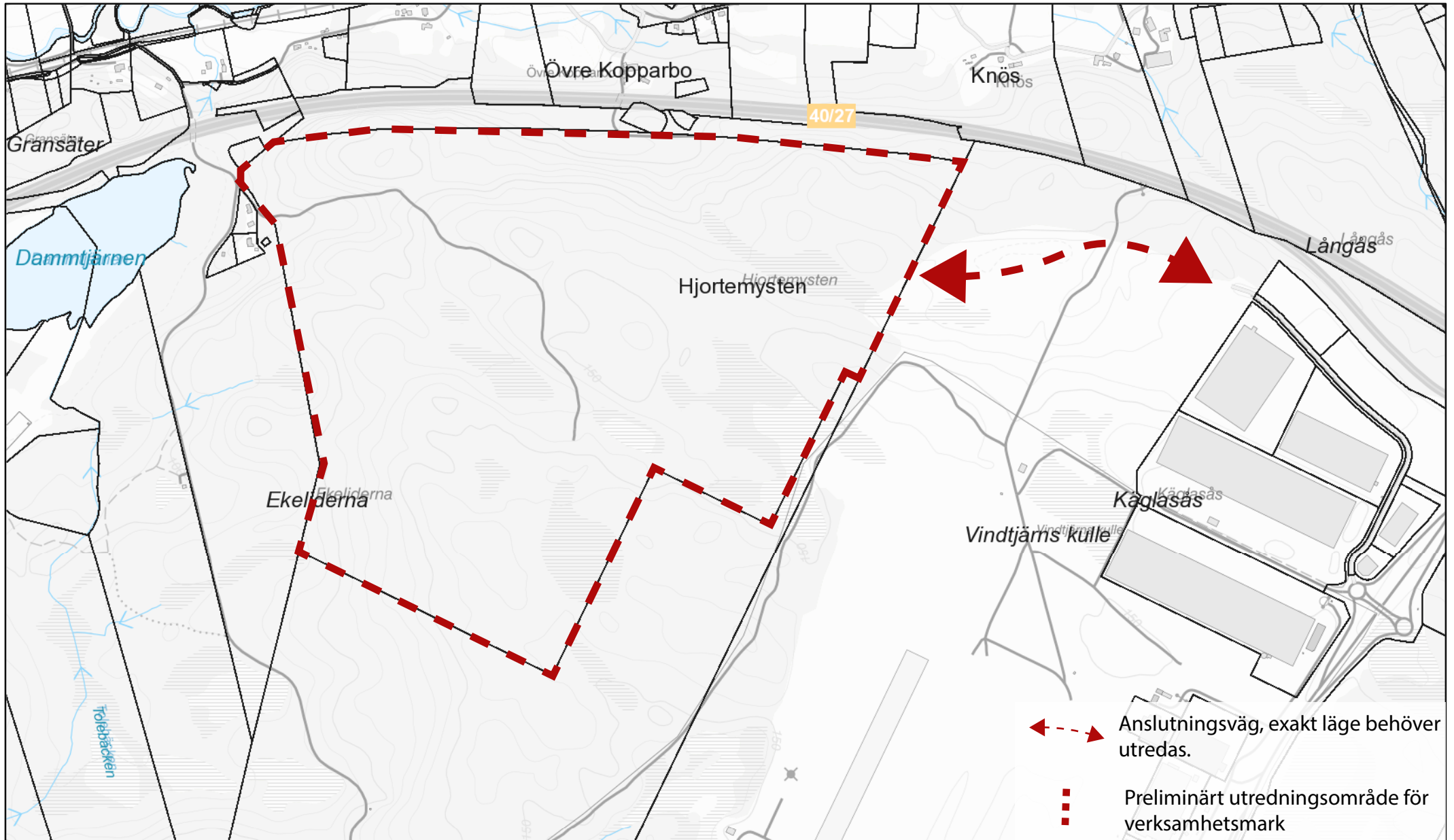


Skala 1:40 000 0 0,5 1 1,5 2 2,5 3 [km]

Datum: 04.21.2023

Sektorn för Samhällsbyggnad, Härryda kommun. Kartan har ej rättsverkan. Fastighetsgränser och ledningsinformation kan ha ett ungefärligt läge i kartan. För exakt ledningsinformation, kontakta Ledningskollen.

Bilaga 1, preliminär planavgränsning



Skala 1:10 000
Datum: 04.20.2023

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1 000 [m]

RAPPORT

SWEDAVIA REAL ESTATE AB

Airport City trafikutredning

UPPDRAGSNUMMER 12602714



2020-10-23

GBG TRAFIKANALYS & STRATEGI

BJÖRN SUNDEN

Sammanfattning

Airport City ligger i direkt anslutning med samma anslutande väg och trafikmot som Landvetter Flygplats. Både väg 40 och Landvetter Flygplats är riksintressen. Tidigare utredningar i samband med områdets utveckling belyser brister i nuvarande trafiksystem samt vikten av att ett robust trafiksystem bibehålls.

I denna studie har en teoretisk trafikmodell (VISUM) över hela området tagits fram med indata från gjorda trafikmätningar samt prognostiserade flöden från SAMPERS. Områdets planerade exploatering har delats upp i olika etapper med planerade typer av verksamheter. Utifrån erfarenheter från andra områden med samma typ av verksamheter tillsammans med prognostiserade trafikökningar har alstringstal för respektive delområde tagits fram med prognos år 2040.

Ett förslag på ett sammanhängande trafiknät som hanterar områdets etappvisa utbyggnad har tagits fram med underlag från tidigare utredningar och vägutformningsarbete inom denna utredning.

Vägutformningen tillsammans med föreslagna exploateringar har prövats i VISUM-modellen med prognos år 2040 och visar att med föreslaget trafiksystem är det möjligt att bygga ut föreslagna exploateringar i etapper och samtidigt skapa ett robustare trafiksystem med ökad redundans och mindre sårbarhet för störningar i trafiksystemet.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Arbetsmetod	1
1.3	Kostnadskalkyl	2
2	Nuläge och förutsättningar	2
2.1	Kommunala planer	2
2.2	Tidigare trafikutredningar	8
3	Nuläge och nollalternativ 2040	19
4	Befintligt och planerat framtida vägnät	21
5	Utbyggnadsscenarioer prognosår 2040	23
5.1	Sammanställning scenarier	23
5.2	Antaganden och tillkommande trafik från exploateringarna	26
5.3	Utbyggnadsscenario 1A	27
5.4	Utbyggnadsscenario 1B	29
5.5	Utbyggnadsscenario 2A	31
5.6	Utbyggnadsscenario 2B	33
5.7	Utbyggnadsscenario 2C	35
5.8	Utbyggnadsscenario 2D	38
5.9	Utbyggnadsscenario 3A	41
5.10	Utbyggnadsscenario 4A	43
5.11	Utbyggnadsscenario 4B	46
5.12	Utbyggnadsscenario 4C	49
5.13	Utbyggnadsscenario 4D	52
6	Analys av utbyggnadsscenarioer	55

Bilagor

Bilaga PM Kostnadskalkyl

Bilaga Planerat framtida övergripande vägnät

Bilaga Ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Uppdragsgivaren har som en del av flygplatsens utveckling i uppdrag att utveckla markområdena runt flygplatsen benämnd som Airport City. Exploateringen kommer ske under en längre tidsperiod i etapper. Denna studie syftar till att visa den trafikallsträng som planerad exploatering orsakar samt både kostnader och hur planerad infrastruktur hanterar prognosticerade framtida trafikflöden som ett stöd för uppdragsgivaren i kommande beslut om utbyggnadsordning.

1.2 Arbetsmetod

Inledningsvis har en genomgång gjorts av befintligt material som är kopplat till projektet såsom planer och utredningar. Nedan visas en översiktsskild över det studerade området, från Björrodsmotet i väster, via Flygplatsmotet och vidare till Ryamotet i öster och de lokala vägarna däremellan.



Figur 1. Översiktsskild över det studerade området. Kartmaterial från NVDB.

En trafikmodell över utbredningsområdets vägnät och framtida exploateringsområden har tagits fram i programvaran VISUM, som beräknar trafikefterfrågan och hur denna fördelar sig i vägnätet.

I ett första skede har ett nuläge, avseende år 2019, beräknats och kalibrerats mot tillgängliga trafikmätningar för att få så god överensstämmelse mot verkliga trafikflöden som möjligt. Nulägesmodellen här därefter räknats upp till prognosår 2040 utifrån trafiktillväxt enligt Trafikverkets prognosverktyg SAMPERS och benämns Nollalternativ 2040, vilket är det utgångsläge som de framtida beräknade prognosscenarierna utgår ifrån.

Trafikalstring från de framtida planerade exploateringarna har beräknats med hjälp av så kallade alstringstal, vilka grundas på tidigare erfarenhetsvärden. Trafikalstringen från de olika områdena har därefter stämts av med beställaren, som besitter detaljerad kunskap om de olika exploateringsområdenas framtida innehåll i form av bruttoarea (BTA) och typ av verksamheter.

I trafikmodellen testas olika utbyggnadsscenarioer för att komma fram till lämplig utbyggnadsordning av de olika områdena, samt vilka infrastrukturinvesteringar som behöver göras i det övergripande vägnätet för respektive utbyggnad. Arbetsprocessen har varit iterativ och ett antal utbyggnadsscenarioer som har bedömts relevanta redovisas i rapporten med kapacitetsbedömningar. Utbyggnadsscenarierna ska fungera som vägledning och stöd för framtida exploateringsbeslut och som underlag för framtida detaljplaneprocesser.

1.3 Kostnadskalkyl

För att kunna bedöma nyttan och som ett stöd i utbyggnadsetapper har en grov kostnadsindikation för den planerade infrastrukturen tagits fram. Kalkylen är uppdelad i samma väglänkar som används för utbyggnadsscenarierna. Kostnadskalkylen presenteras i Bilaga PM Kostnadskalkyl.

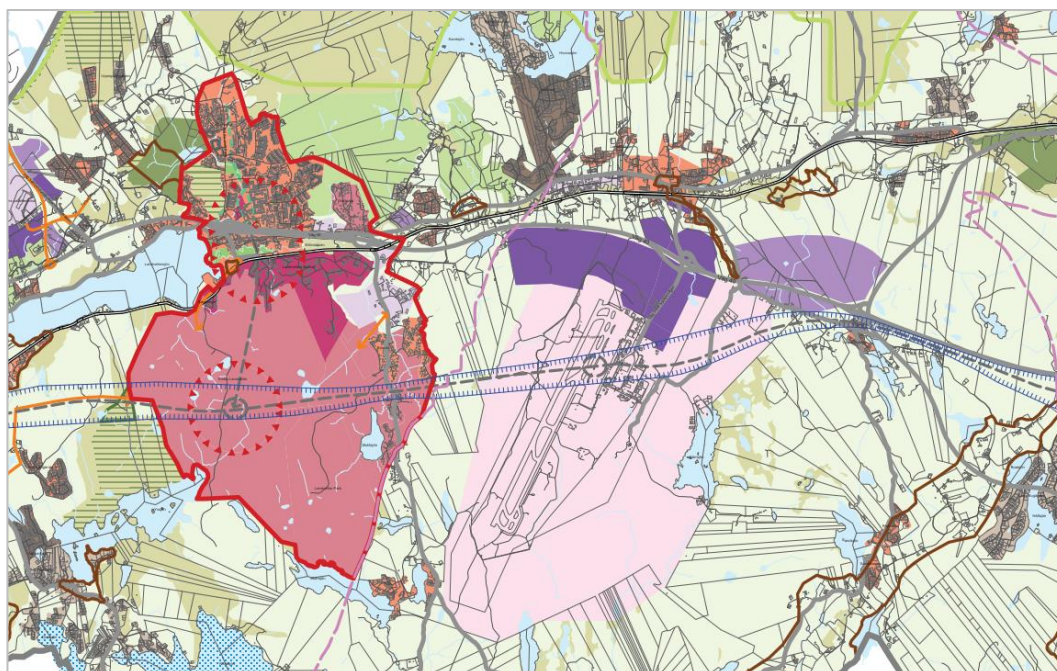
2 Nuläge och förutsättningar

I detta kapitel presenteras planer och tidigare utförda utredningar som är relevanta för den föreliggande trafikutredningen. Informationen under rubrikerna är hämtad från respektive plan/utredning och det hänvisas till dessa vid behov av mer information.








2.1 Kommunala planer

2.1.1 Översiktsplan




Under våren 2019 påbörjades arbetet med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan (ÖP). Ett första förslag till ny översiktsplan beräknas vara klart för samråd våren 2021. Den befintliga översiktsplanen är från 2012. I översiktsplanen anges området kring flygplatsen som utbyggnadsområde för verksamheter på kort och lång sikt, se figuren nedan, tillsammans med Landvetter södra där utbyggnadsområde för bostäder planeras på kort och lång sikt.



BOSTÄDER

-  Befintliga bostäder
-  Utbyggnadsområde på kort sikt
-  Utbyggnadsområde på lång sikt
-  Omvandlingsområde på kort sikt
-  Omvandlingsområde på lång sikt
-  Gräns för utvecklingsområde
-  600 m avstånd från större kollektivtrafikplats

VERKSAMHETER

-  Befintliga verksamheter
-  Utbyggnadsområde på kort sikt
-  Utbyggnadsområde på lång sikt

Figur 2. Del av kommunens översiktsplans markanvändningskarta.

2.1.2 Fördjupad översiktsplan Landvetter södra

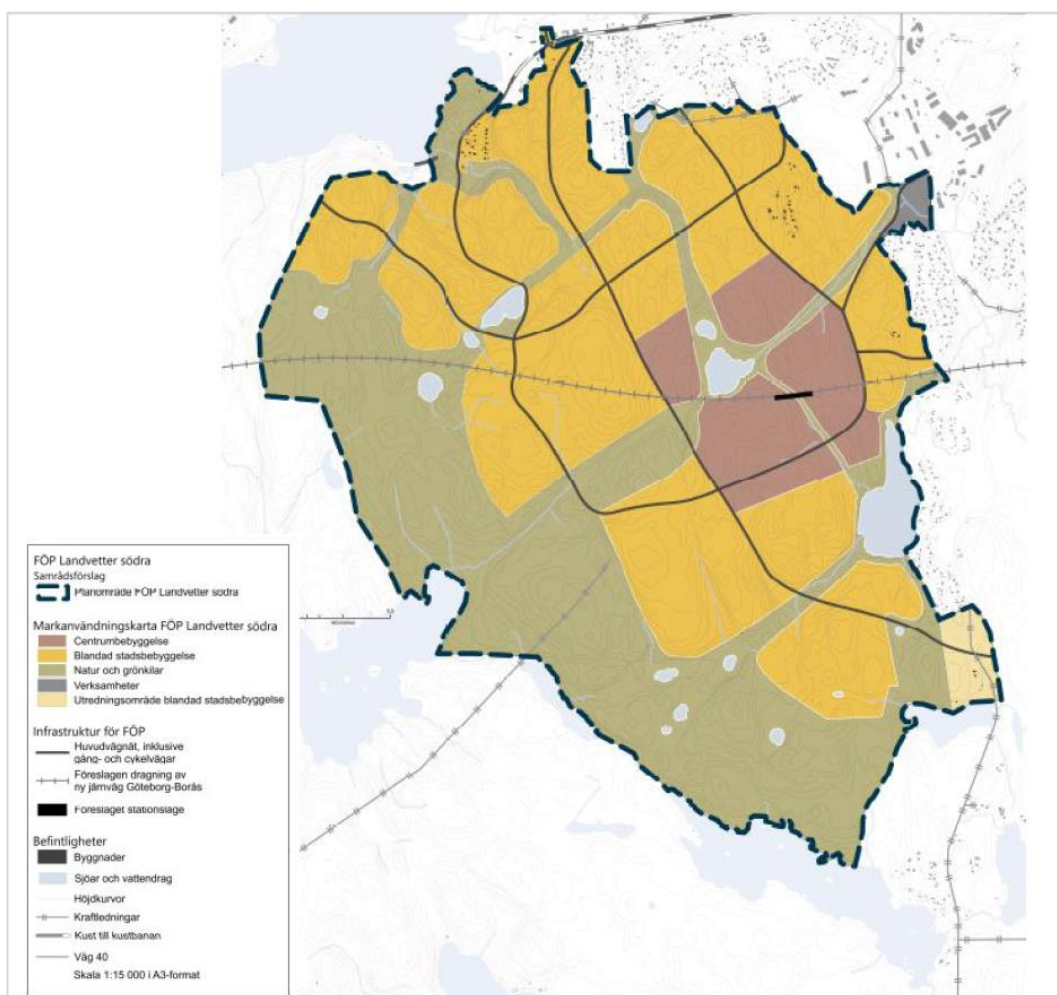
Under 2020 publicerades samrådshandling för fördjupad översiktsplan (FÖP) för Landvetter södra. Området beskrivs ligga i ett av Göteborgsregionens utvecklingsstråk där bostadsbyggande i stationsnära lägen samt etablering av handel, verksamheter och service stärker förutsättningarna för en uthållig regiontillväxt. Planen är att i en region med stor bostadsbrist skapa förutsättningar för minst 25 000 människor att bosätta sig. Se figuren nedan för planområde.

FÖP Landvetter södra redovisar grundragen för den avsedda mark- och vattenanvändningen som krävs för att möjliggöra en ändamålsenlig utbyggnad enligt kommunens övergripande ambitioner i ÖP2012, bostadsförsörjningsprogram, underlag till Sverigeförhandlingen och fyra antagna inriktningsmål. Idealbilden är att Landvetter södra ska bli ett stationssamhälle med eget centrum, bostäder, service, handel och

mötesplatser. Området kopplas samman med Mölnlycke i väster, Landvetter i norr samt med Airport City och Landvetter flygplats i öster.

Utbyggnaden av Landvetter södra föreslås ske i två tidshorisonter: före och efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås. Stadens utbyggnad före etablering av järnväg Göteborg-Borås föreslås ha en tydlig koppling till befintlig bebyggelse i Landvetter och ska länkas samman med Airport City och Landvetter flygplats. När järnväg Göteborg-Borås och det nya stationsläget har etablerats kan en vidare utbyggnad av Landvetter södra ske söderut och den fördjupade översiktsplanens intentioner kan fullföljas.

Staden planeras ha en tydlig internationell karaktär med starka kopplingar till Landvetter flygplats och Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser.



Figur 3. FÖP Landvetter södra planområde. Centrumbebyggelse i rött, blandad stadsbebyggelse i gult. Järnväg Göteborg-Borås går genom planområdet med föreslaget stationsområde (svart markering) i den blandade centrumbebyggelsen.

4(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

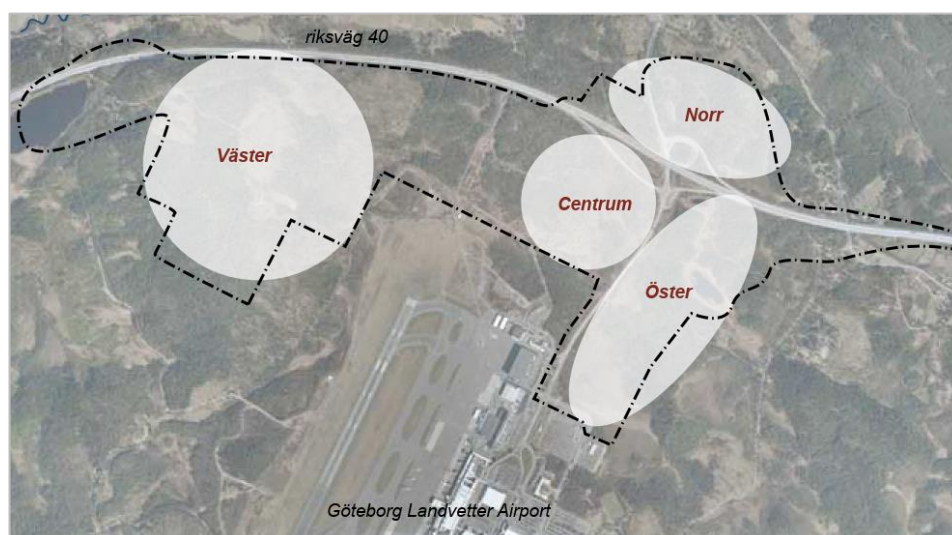
FÖP Landvetter södra lyfter att väg 40 är hårt belastad och att planerad byggnation av Landvetter södra kommer att medföra en ökning av person- och godstransporter, såväl på det lokala som det nationella vägnätet. Studier som utförts visar på en trafikökning med upp till 50 % på väg 40 fram till år 2040. En utveckling av Landvetter södra med 10 000 invånare ingår som en del av den ökningen. Vidare lyfts att trafikflödena vid trafikplatserna Björrodsmotet och Landvettermotet kan komma att överstiga kapaciteten vilket ger behov av mer detaljerade studier.

Landvetter södra kommer att behöva flera tillfartsvägar från norr och nordost. Studier har gjorts som visar på möjliga vägkopplingar norrut mot Landvetter, västerut mot Mölnlycke samt österut mot Landvetter flygplats.

2.1.3 Program Airport City

Härryda kommunstyrelse godkände 2011 ett program för Airport City. Programförslaget baseras på Härryda kommuns, Flygplatsfastigheter i Landvetter och Swedavias gemensamma framtidsvision om Airport City; en arena för utveckling av logistik, handel, upplevelse och kultur, kontor, verksamheter, hotell och konferens. Den övergripande idén i programmet handlar om att skapa en ny västsvensk destination.

I programmet beskrivs att mångfalden av verksamheter lokaliserade i det strategiska läget nära Landvetter flygplats förväntas generera affärsmässiga synergier och stärka såväl kommunal och regional tillväxt som internationell anknytning. Området har en stor folkgenomströmning av resenärer och besökande till flygplatsen varje år. Långsiktiga prognoser på utökad flygtrafik i takt med regionens utveckling pekar på att även genomströmningen av människor på sikt kommer att öka. Inom området finns god marktillgång för flexibel användning och utveckling över tid. Se figuren nedan för programområde och delområden.



Figur 4. Programområdets avgränsning (svart linje) och delområden.

Målet som beskrivs i programmet är att utveckla Airport City till en attraktiv destination för många ändamål såsom arbete, service, möten, upplevelser, shopping, resor, och en självklar mötesplats och arbetsplats för en bred målgrupp av människor.

Programmet föreslår etappvis utbyggnad där bebyggelseutveckling, förstärkning och utbyggnad av infrastruktur samt utveckling av kollektivtrafikförsörjning följs åt och samspelar. I utvecklingsarbetet läggs stor vikt vid hållbarhetsaspekter som att ge plats för nya miljötekniska innovationer, främja energieffektivt byggande och en medveten utveckling av områdets gröna miljöer.

2.1.4 Landvetter flygplats masterplan

Landvetter flygplats har en masterplan från år 2009 med en uppdatering 2014 som visar hur flygplatsen kan utvecklas i ett trettioårigt perspektiv. De senaste årens starka tillväxt har medfört att denna masterplan, som sträcker sig till ca 8 miljoner årsresenärer, förväntas inträffa redan runt år 2025.

Masterplanen håller därför på att uppdateras med avstamp i nya förutsättningar där huvudscenariot är 18 miljoner årspassagerare år 2070. Att ta fram en ny masterplan är en flerårig process där Draft Masterplan, som fastställdes 2017, är det första steget.

Draft Masterplan beskriver kapacitetsutvecklingen för Landvetter Airport där huvudalternativ för antal årspassagerare går mot 18 miljoner fram till år 2070. En översikt ges över möjliga utvecklingsscenarier samt vägledning för det efterföljande fördjupande masterplanarbetet som är under utveckling. Sammanfattningsvis konstaterar Draft Masterplan att flygplatsen sannolikt klarar att expandera till en framtida kapacitet om minst 18 miljoner passagerare, förutsatt att erforderliga miljötillstånd erhålles.

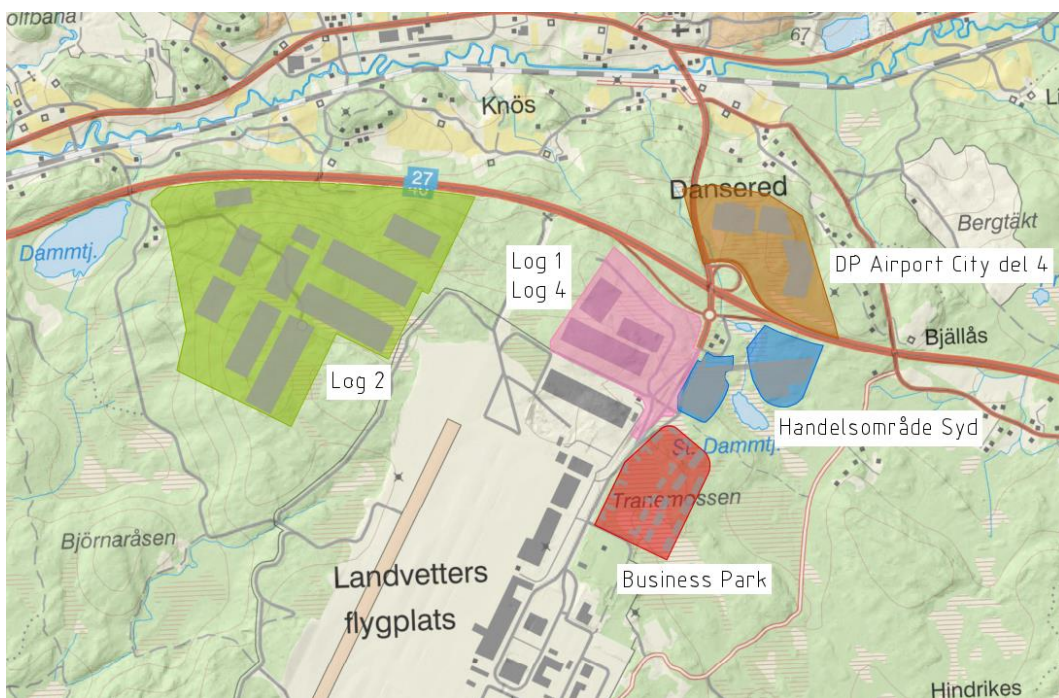
2.1.5 Översikt av områdena i Airport City

I figuren nedan visas en bild över planerna i Airport City och hur den nuvarande planeringen ser ut för de olika delarna. Efterföljande figur visar området från ovan.

6(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Figur 5. Översiktsbild av utvecklingsområdena.



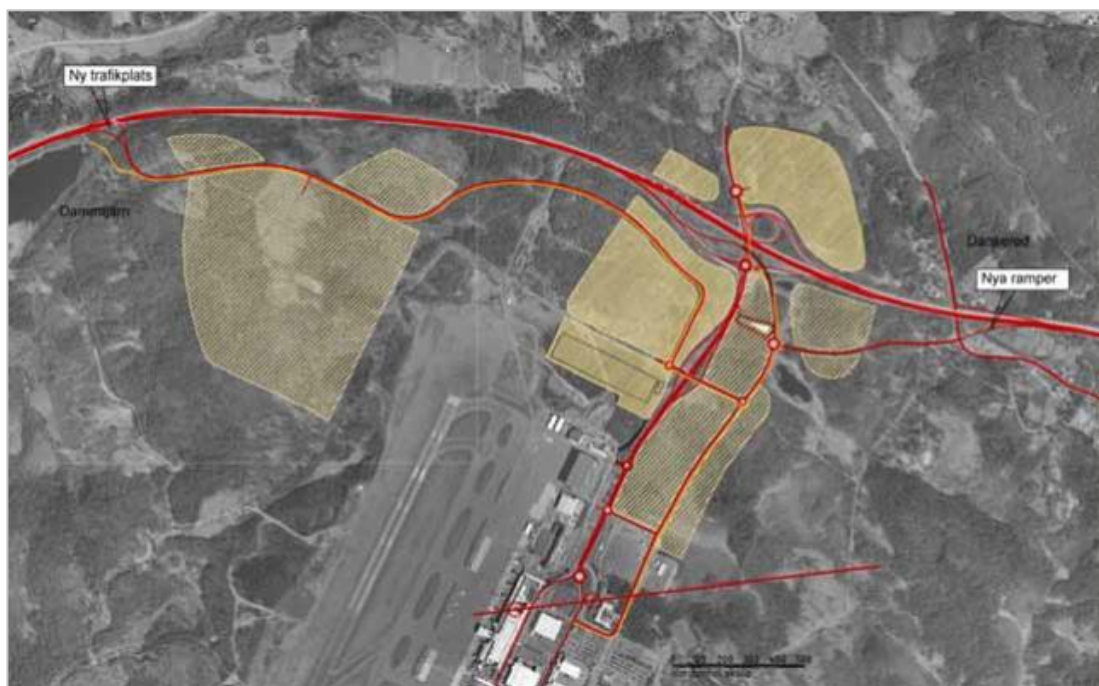
Figur 6. Exempelbild när Airport City är utbyggt.

2.2 Tidigare trafikutredningar

2.2.1 Trafikutredning för Airport City program

Under arbetet med planprogrammet för Airport City gjorde WSP år 2011 en trafikutredning som konstaterade att områdets trafiksystem är sårbart, då det bygger på en enda anslutningspunkt till väg 40 och att det finns behov för alternativa vägar till och från Landvetter flygplats. Utredningen resulterade i förslag på nya trafikplatser och vägar vilket presenteras på följande sätt i programmet:

Utbyggnad av nya trafikplatser föreslås på ömse sidor om Flygplatsmotet. I första hand är avsikten att den västra enbart har ramper riktade mot väster och den östra mot öster. Den västra trafikplatsen ligger vid Dammtjärn ungefär mitt emellan Björrodsmotet och Flygplatsmotet. I den östra trafikplatsen vid Dansered utnyttjas befintlig vägport under motorvägen så att det främst är ramperna som tillkommer.



Figur 7. Trafikutredningens föreslagna vägnät (gul linje avser separerad cykelbana).

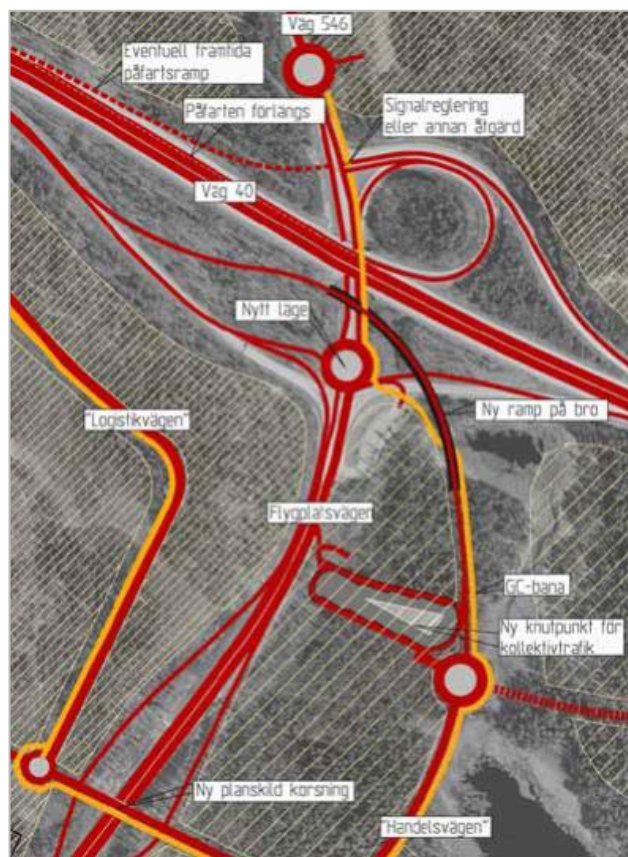
Från trafikplatserna löper matargator vilka binds samman via en planskild korsning med ramper till Flygplatsvägen. Därmed bildas ett system som förutom matning till delar av de nya kvarteren också fungerar som alternativa reservvägar till och från flygplatsen och avlastar Flygplatsmotet. Kopplingen västerut behövs även som kapacitetsreserv för trafik från handelsområdet, då trafiken till och från handeln kan antas bli stundtals mycket intensiv. Detta bidrar till att Flygplatsvägen behöver byggas ut till två körfält i båda riktningar samt att en direkt planskild tillfart, "flyover", västerifrån över Flygplatsvägen erfordras. Denna tillfart är tänkt att utgå som en avgrening från nuvarande avfartsramp

8(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

västerifrån i Flygplatsmotet. Utrymme bör reserveras längs Flygplatsvägen och Handelsvägen för att möjliggöra separat körfält för buss. Se figuren nedan.

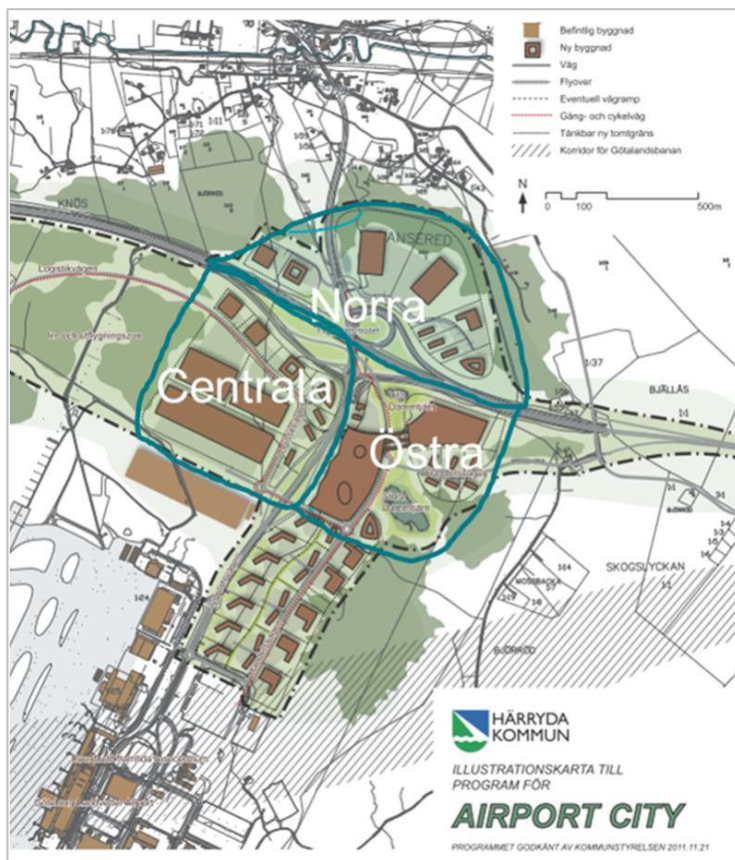


Figur 8. Trafikutredningens föreslagna utformning vid Flygplatsmotet (gul linje avser separerad cykelbana).

2.2.2 Fördjupning av den tidigare trafikutredningen för Airport City program

År 2014 gjorde WSP en fördjupning av den tidigare trafikutredningen (som presenteras ovan) med syftet att nå en högre detaljnivå än tidigare och samtidigt ta hänsyn till de nya förutsättningar som framkommit sedan programarbetet som antogs år 2011. Såväl väg 40 inklusive trafikplatser som Flygplatsvägen är riksintresse för kommunikation och det var därför särskilt viktigt att genomföra kapacitetsanalyser för Flygplatsmotet inklusive dess anslutningar till motorvägen samt Flygplatsvägen och dess lokala kopplingar. Kapacitetsanalyserna genomfördes med hjälp av mikrosimuleringsmodellen VISSIM.

Studien avser i första hand den del av utbyggnaden som ligger i de centrala, östra och norra delarna i programområdet, se figuren nedan.



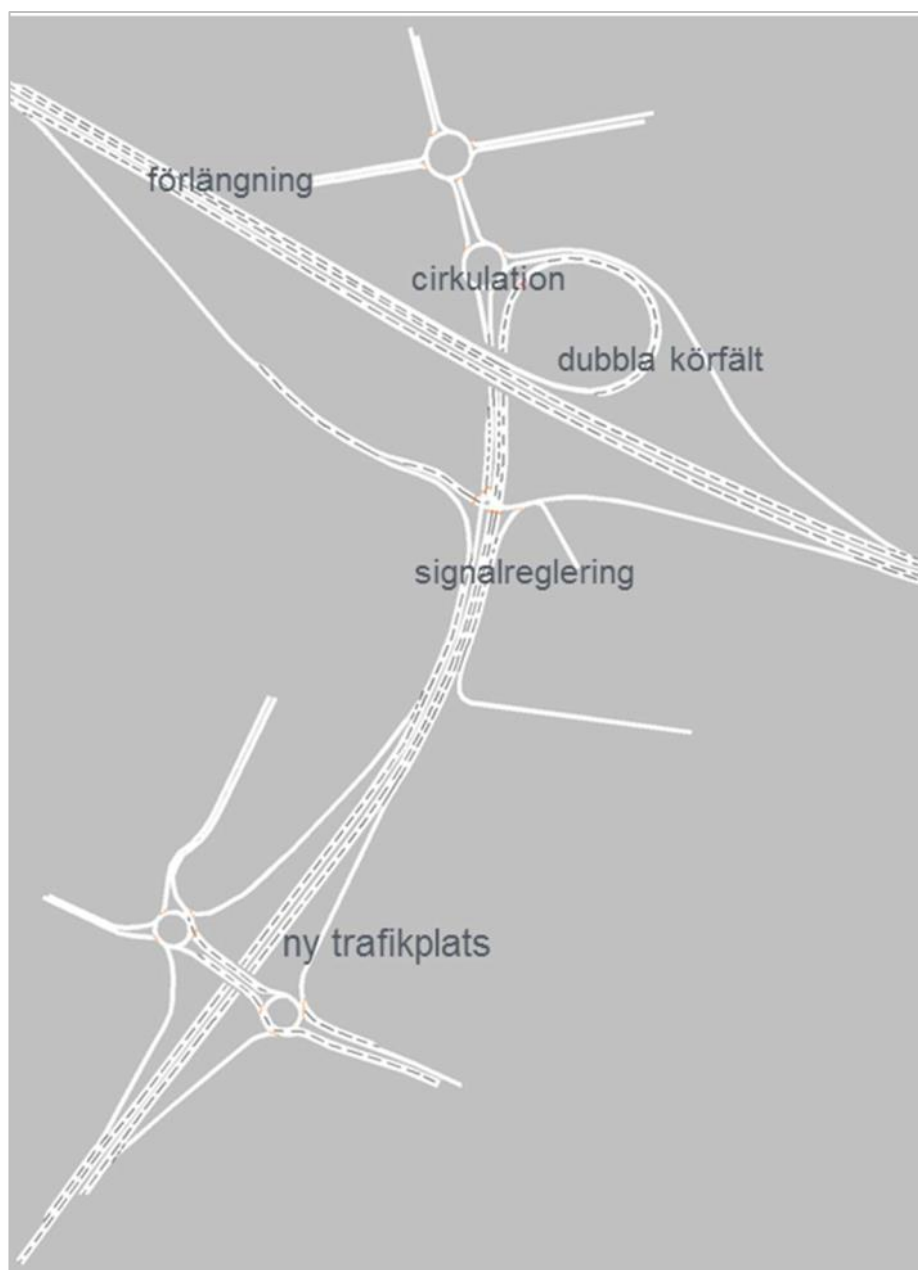
Figur 9. Centrala, norra och östra delen av programområdet.

Huvudanalyserna i rapporten gjordes för maxtimmen år 2020 och ett förslag som fungerar för det fallet togs fram. Förslaget bedömdes att kapacitetsmässigt även kunna fungera för trafikmängderna år 2030 med en del modifieringar. Bilden nedan visar förslaget på framtida utformning vid Flygplatsmotet som innebär förstärkning av påfartsramp, ny cirkulationsplats norr om väg 40, signalreglering istället för cirkulation söder om väg 40, samt en ny trafikplats i söder. Förslaget togs fram så att riksintresset för kommunikation inte ska påverkas. Rapporten lyfter att det är en intressant tanke att skapa en helt ny trafikplats öster om Flygplatsmotet om den övervägande delen av handeln planeras ligga öster om Flygplatsmotet. På det sättet skulle handelstrafiken kunna hanteras separat och inte behöva komma i konflikt med trafik till och från flygplatsen. I den tidigare trafikutredningen skissades en trafikplats öster om Flygplatsmotet men då endast för trafik från öster.

10(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Figur 10. Utredningens förslag på utformning av trafiksystem.

Förutom att trafikströmmen västerut mot väg 40 kommer att bli för stor för nuvarande utformning av påfartsramp så visar analyserna att det lokala trafiksystemet skulle kunna fungera kapacitetsmässigt fram till år 2020. Trafikplatsen på Flygplatsvägen förutsätts då utbyggd. Det finns dock påtaglig risk för köbildning söderifrån i cirkulationsplatsen söder om väg 40. Flödet söderifrån störs bland annat av strömmen som ska norrut från avfarten från väg 40 västerifrån. Simuleringarna har visat att det är fördelaktigt att bygga om

11(57)

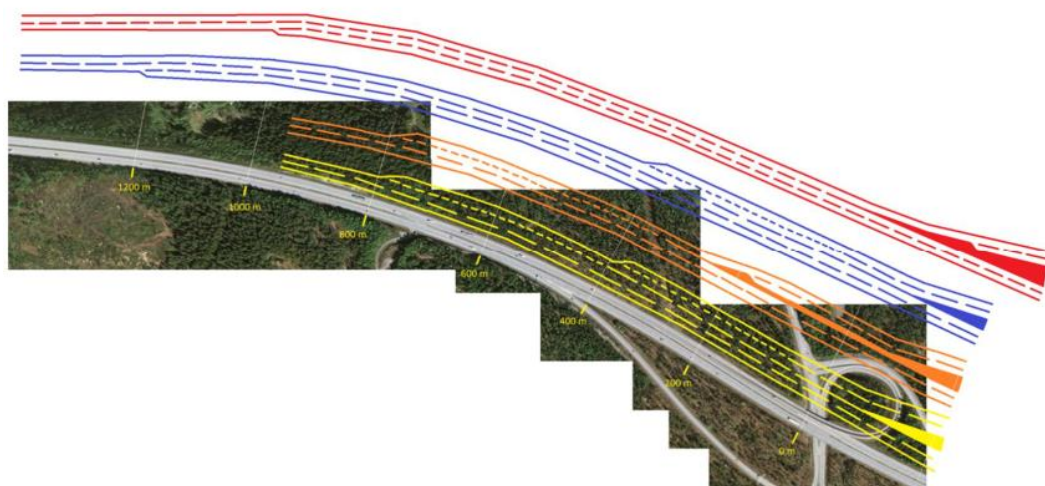
RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

cirkulationsplatsen till signalreglering. Då kan man också ha tre körfält i bredd söderifrån, och även ut ur korsningen norrut. Ett av dessa körfält skulle då få gå till vänster om brostödet under motorvägen. Det ger en mycket bättre genomströmning och köer från söder uppstår aldrig. Det är viktigt att signalen inte stör trafiken från Göteborg mot flygplatsen, så man kan behöva förlänga körfältet för den trafiken.

I det tidigare programarbetet föreslogs en trafiksignal i korsningen mellan motorvägsanslutningen till väg 40 österut och väg 546. De nya analyserna visar att en cirkulationsplats skulle fungera ännu bättre här. Trafiken som kommer söderifrån mot väg 40V får egna körfält och slipper väjningsplikt i cirkulationen.

Påfarten västerut har visat sig fungera kapacitetsmässigt om den breddas till två körfält och förlängs. Det röda förslaget i figuren nedan är rapportens slutliga förslag på princip för påfartsrampen (de andra färgerna är förkastade alternativ) och byggs för närvarande ut och planeras stå klar Q4 2020. Även en breddning av öglan som leder ut till påfartsrampen görs i samband med utbyggnaden.



Figur 11. Förslag på princip för utbyggnad av påfartsrampen västerut.

2.2.3 Trafikutformningsförslag Flygplatsmotet

År 2019 gjorde Sweco ett trafikutformningsförslag för Flygplatsmotet. Inledningsvis var målet att öka kapaciteten i trafikplatsen och utifrån de genererade trafikflödena avgöra hur mycket BTA som DP Airport City del 4 kunde utgöra. Men efter avstämning med Trafikverket visade det sig att det finns en begränsning i kapacitet på väg 40 som Härryda kommun behöver förhålla sig till. Det betyder att exploateringen begränsas av kapaciteten på väg 40 istället för av trafikplatsen. Önskar kommunen mer exploatering än vad väg 40 tillåter behöver en översyn av övriga vägnätet utföras. Med anledning av detta ändrades exploateringstypen till logistikverksamhet vilket genererar mindre trafik än handelsverksamhet.

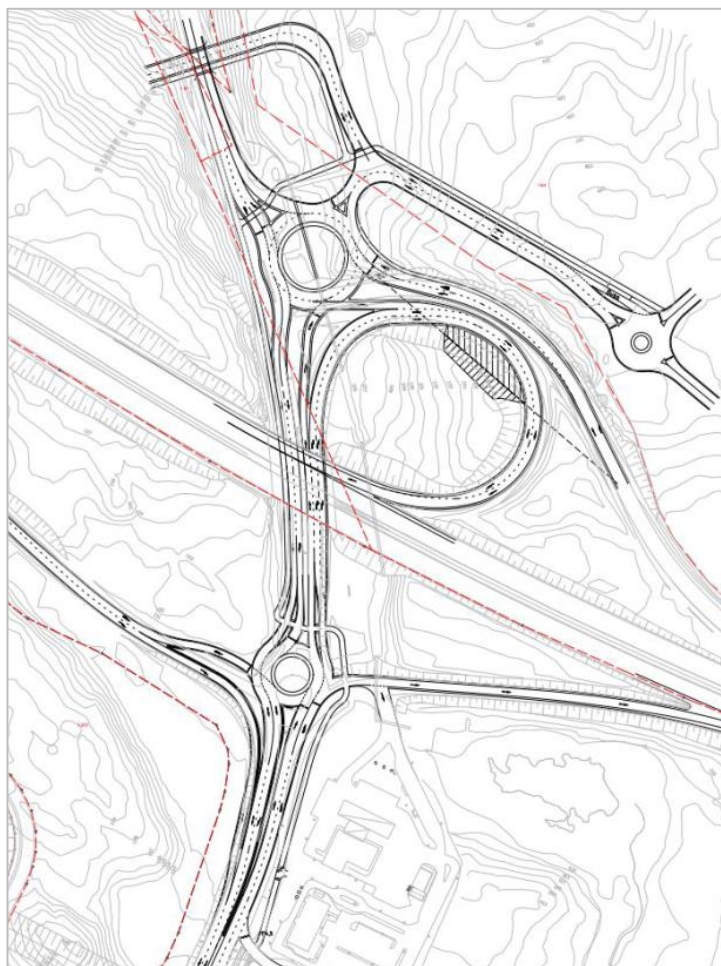
12(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

I ett föregående trafikutförningsförslag från 2018 föreslogs en utformning med en större cirkulationsplats för den södra delen av Flygplatsmotet och en ny cirkulationsplats för den norra sidan. Med den nya exploateringen anses det föregående förslaget av korsningen söder om väg 40 vara onödigt platskrävande och kostsam. För att minska markinfrånget mot exploateringsområdet i sydväst och samtidigt sänka byggkostnaderna var målet att minska storleken på den södra korsningen och att placera gång- och cykelbana i plan likt dagens utformning istället för planskilt som tidigare varit uppe som förslag.

Den norra korsningen har undersökts med avseende på höjdskillnader, lutningar och stoppsikt för att kontrollera att alternativet är genomförbart och uppfyller regler och krav. Trafikutformningsförslaget visas i figuren nedan. Utredningen påpekar att trafikutförningsförslaget, inklusive höjdsättning, behöver stämmas av mot trafikutförningen inne på exploateringsområdet.



Figur 12. Trafikutformningsförslag för Flygplatsmotet från utredning 2019.

Söder om väg 40

Cirkulationsplatsen på södra sidan är placerad utifrån läget för dagens mindre cirkulationsplats som utökas norrut för att undgå intrång på omkringliggande fastigheter. Cirkulationsplatsen har placerats för att utnyttja så mycket som möjligt av dagens vägområde. Cirkulationsplatsen har två körfält då detta bidrar till ökad kapacitet och en fri högersväng minskar risken för kö för de som kommer från Göteborg och kör i riktning mot flygplatsen. Även här används så mycket som möjligt av befintliga på- och avfartsramperna men trimningsåtgärder blir ändå nödvändiga.

Gång- och cykelbanan korsar liksom idag trafikplatsen i plan och flyttas ca 10 meter norrut där den korsar Flygplatsvägen för att få plats med den nya cirkulationsplatsen. Gång- och cykelbanan fortsätter på den östra sidan av Flygplatsvägen och ansluter söder om trafikantservice till gång- och cykelbanan vid den nya trafikplatsen söder om Flygplatsmotet. Mängden fotgängare och cyklister som trafikerar området bedöms påverka resterande trafikflöden så pass litet att planskilda övergångar ej behövs för att säkerställa kapaciteten i trafikplatsen. Infarten till trafikantservice från påfartsrampen mot Borås bibehålls med samma funktion som idag.

Norr om väg 40

Cirkulationsplatsens radie i den norra delen av Flygplatsmotet har inte ändrats utifrån de uppdaterade exploateringsförutsättningar och hänsyn behöver tas till sikt och avstånd mellan anslutningarna. Utformningen som presenterats är ett förslag på trafikutformning och möjligheten finns att undersöka en utformning med en mindre cirkulationsplats i detaljprojekteringen.

Trafikplatsens norra del består av en stor cirkulationsplats som ersätter dagens korsning med väjningsplikt. Cirkulationsplatsens storlek gör det möjligt att ordna en anslutning till det nordöstra exploateringsområdet men kräver också bergsprängning. Cirkulationsplatsen ges två körfält genomgående för hög kapacitet. Så mycket som möjligt av de befintliga på- och avfartsramperna har nyttjats men trimningsåtgärder blir ändå nödvändiga.

Anslutningen till exploateringsområdet på norra sidan av väg 40 sker via en cirkulationsplats i nordost, med möjlighet att i framtiden ansluta till området i nordväst via en bro över väg 546. Kommunen har också framfört önskemål om att förse exploateringsområdet med kollektivtrafik.

År 2019 gjorde M4 traffic en kapacitetsberäkning av norra delen av Flygplatsmotet, på en version av den skiss som presenterades ovan, se figuren nedan.

14(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



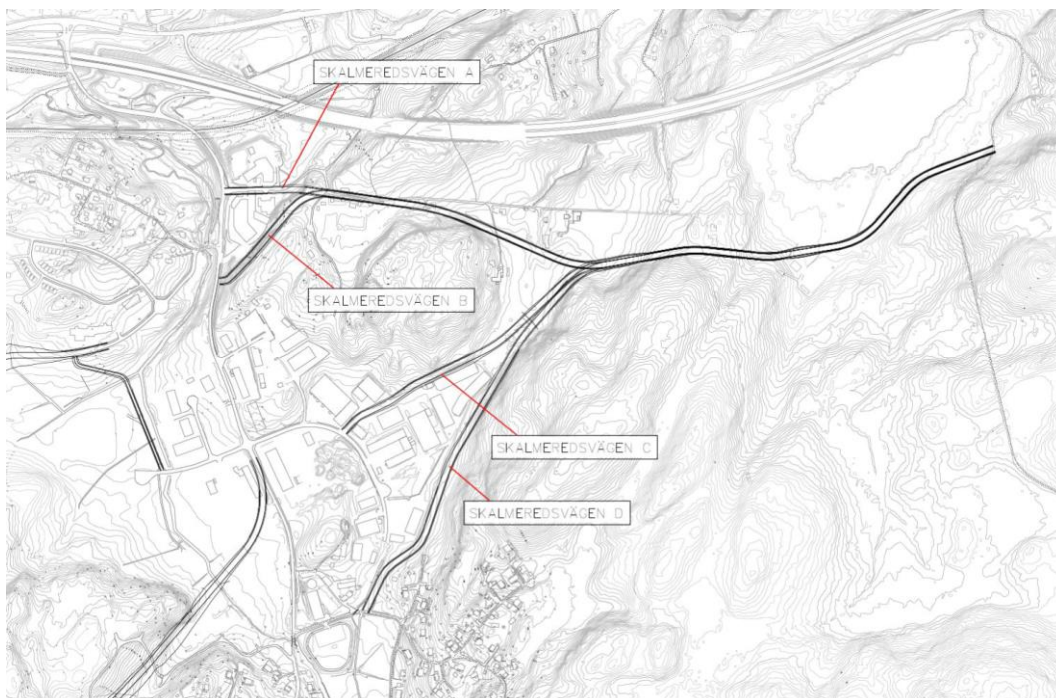
Figur 13. Förslaget som har kapacitetsberäknats.

Resultatet från kapacitetsberäkningen visar att förslaget med marginal klarar av de trafikmängder som uppstår under den dimensionerande timmen. Den högsta belastningsgraden (0,24) uppstår i tillfarten söderifrån på Flygplatsmotet. Avfartsrampen österifrån får låg belägningsgrad och marginell risk för köbildning.

2.2.4 Plan- och profilstudie av huvudvägnätet i Landvetter södra

Härryda kommun tog tillsammans med Sweco år 2018 fram en plan- och profilstudie av huvudvägarna inom samt till/från området Landvetter Södra, i syfte att finna lämpliga väg- och gatukorridorer som blir förutsättningar för fortsatt planering av området. I studien undersöktes även kopplingar österut mot flygplatsområdet. Studien omfattar endast områdets topografiska förhållanden och gör inte anspråk på att vara en trafikutredning.

Anslutningen mellan Eskilsbyvägen och Airport City ska utgöra både en gen och attraktiv väg från Landvetter södra samtidigt som denna lokala anslutning avlastar Flygplatsmotet. Fyra alternativa sträckningar har studerats, Skalmersedsvägen A-D, se figur nedan. Linjedragningen från mitten av sträckan och österut är densamma för samtliga alternativ och justeras för framtida planering.



Figur 14. Möjliga kopplingar från Landvetter södra mot Airport City.

I studien förordas alternativ B då det är den mest gena och naturliga kopplingen från Landvetter södra samtidigt som omvägen från motorvägen är acceptabel. Om trafiken från motorvägen ska prioriteras högre föredras alternativ A då denna koppling ger minst omväg för trafik från motorvägen. För båda alternativen A och B kan en koppling för gång- och cykeltrafik utgöras av alternativ C men gör större nytta om alternativ A väljs. Varken C eller D är attraktiva alternativ som parallellväg för väg 40.

16(57)

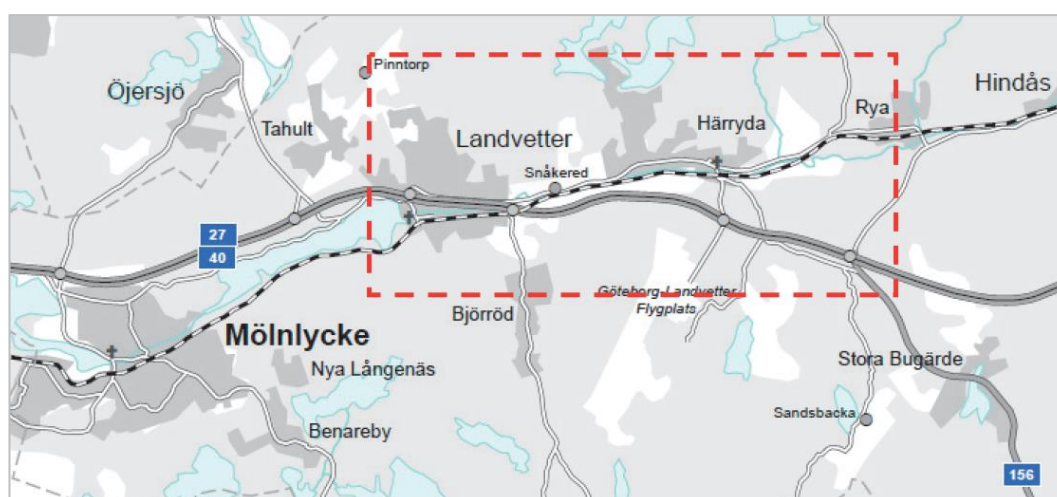
RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

2.2.5 Åtgärdsvalsstudie Riksväg 40, delen Landvetter – Ryamotet

År 2018 publicerades en åtgärdsvalsstudie som initierades av Härryda kommun med anledning av att planerad utveckling i Landvetter, Landvetter södra och Landvetter flygplats och Airport City kommer att medföra ökade behov av person- och godstransporter, såväl i det lokala som i det nationella vägsystemet. Se figuren nedan för det studerade området.

Åtgärdsvalsstudien identifierar brister och behov fram till år 2040 samt mål för åtgärder och tänkbara åtgärder. Studien redovisar ett stort urval av åtgärder enligt fyrstegsprincipen som kan vidtas för att möta framtida transportbehov, allt från åtgärder som påverkar behovet av transporter till stora investeringsåtgärder. Tanken är att åtgärderna ska kunna väljas med utgångspunkt från de behov som uppstår i samband med utvecklingen av Landvetter, Landvetter södra och Airport City.



Figur 15. Åtgärdsvalsstudiens utredningsområde: Landvetter - Ryamotet.

De brister och behov som identifierades i nuläget är sammanfattade till:

- Resandet med flyg från Landvetter flygplats ökar snabbt, vilket medför ökad belastning på det anslutande vägnätet.
- Tillgängligheten till flygplatsen är mycket sårbar eftersom all trafik går via Flygplatsvägen som är hårt belastad.
- Andelen kollektivtrafikresor till flygplatsen är liten: 15 % av flygresenärerna åker buss till flygplatsen medan cirka 85 % åker bil.
- Andelen flygresenärer som lämnas/hämtas med privatbil är hög (36 %), vilket skapar trängsel vid terminalen och negativ miljöpåverkan.
- Kollektivtrafiken till flygplatsen utgörs av en direktlinje till Göteborg (Flygbussen) med få hållplatslägen samt en linje som utgår från Landvetter resecentrum. Det begränsade trafikutbudet samt olika taxesytem medför dålig tillgänglighet för de som arbetar på flygplatsen.
- Cykelförbindelsen mellan Landvetter och Landvetter flygplats är bristfällig.
- Björödsmotet är svåröverskådligt med flera korsningar i sekundärvägnätet,

vilket medför att det lokala vägnätet (Härrydavägen) och Landvettermotet belastas mer än nödvändigt.

- Väg 40 utgör en stor barriär inom Landvetter tätort samtidigt som vägen utgör en viktig funktion för samhället.

Följande brister och behov kan förväntas uppstå inom utredningsområdet fram till år 2040 om inga åtgärder vidtas i väginfrastrukturen och kollektivtrafiken:

- Belastningen på väg 40 kommer att öka, vilket medför begränsad framkomlighet under högtrafik. Flygplatsmotet kommer att bli överbelastat med trängsel och köer som följd.
- Den lokala biltrafiken kommer att utgöra en större andel av trafiken på väg 40 än idag.
- Med ökad trafik kommer sårbarheten i vägsystemet att öka.
- Nuvarande busstrafik till Landvetter flygplats kommer inte att vara tillräcklig för att klara den ökade efterfrågan från flygresenärer och anställda på flygplatsen. Kollektivtrafiken till flygplatsen och Airport City behöver utvecklas för att belastningen i vägtrafiksystemet ska minska.
- Landvetter södra har vuxit till cirka 10 000 invånare, vilket medför ökad belastningen i det lokala vägnätet, Björrödsmotet och Landvettermotet. Behovet av god kollektivtrafik kommer att vara stort eftersom många invånare arbetspendlar till andra orter.
- Behovet av bra cykelförbindelser mellan Landvetter flygplats och närliggande orter kommer att öka då antalet arbetsplatser inom flygplatsområdet blir fler.
- Utvecklingen av Landvetter och Landvetter södra kommer att öka behovet av gång- och cykelpassager över väg 40.

När det gäller planeringsåtgärder pekar studien främst på behovet av åtgärder som främjar användande av hållbara transporter, utvecklad kollektivtrafik till befintliga och nya områden samt ny järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats och Landvetter södra.

Studiens bedömning gällande fysiska åtgärder i vägnätet är att följande åtgärder bäst stödjer planerad utveckling:

- Ombyggnad av Flygplatsmotet för att öka kapaciteten i riktning till/från Göteborg.
- Ombyggnad av Björrödsmotet för att öka kapaciteten i sekundärvägnätet.
- Ny lokalväg söder om väg 40 mellan flygplatsområdet och Ryamotet.
- Ny lokalväg söder om väg 40 mellan väg 542 Eskilbyvägen och Flygplatsområdet.
- Ny trafikplats (halvmot) mellan Björrödsmotet och Flygplatsmotet.

I studien påpekas att hänsyn behöver tas till att olika åtgärder påverkar varandra. Bland annat behöver en ny lokalväg mellan Flygplatsmotet och Ryamotet samordnas med planläggningen för Götalandsbanan.

Trafikverket arbetar för nuvarande med en ÅVS där aktuell sträcka ingår.

18(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

3 Nuläge och nollalternativ 2040

I figuren nedan visas trafikflöden för nuläget, vilket i denna utredning är satt till 2019. Dessa trafikflöden är baserade på trafikmätningar från olika årtal som har räknats upp till 2019. Trafikmätningarna syns i efterföljande figur.



Figur 16. Modellberäknade trafikflöden nuläge (2019).



Figur 17. Trafikmätningar uppräknade till nulägesår 2019. Källa: Trafikverkets trafikflödeskartor samt specialmätning vid Flygplatsmotet.

Nedan visas trafikflödena för det så kallade nollalternativet med prognosår 2040. Nollalternativet innebär att Log 1, Log 4 och DP Airport City del 4 är byggda och att trafiksystemet är det samma som dagsläget med tillägg för den utveckling av Flygplatsmotet som tillhör DP Airport City del 4. Beträffande Landvetter Södra så utgår nollalternativet från antagandet om 10 000 boende och 1200 arbetstillfällen för år 2040. Nollalternativet ligger som bas i de olika utbyggnadsscenarierna.



Figur 18. Trafikflöden nollalternativ 2040 översiktsskild, fordon/vardagsdygn.



Figur 19. Trafikflöden nollalternativ 2040 närbild, fordon/vardagsdygn.

20(57)

RAPPORT
2020-10-23

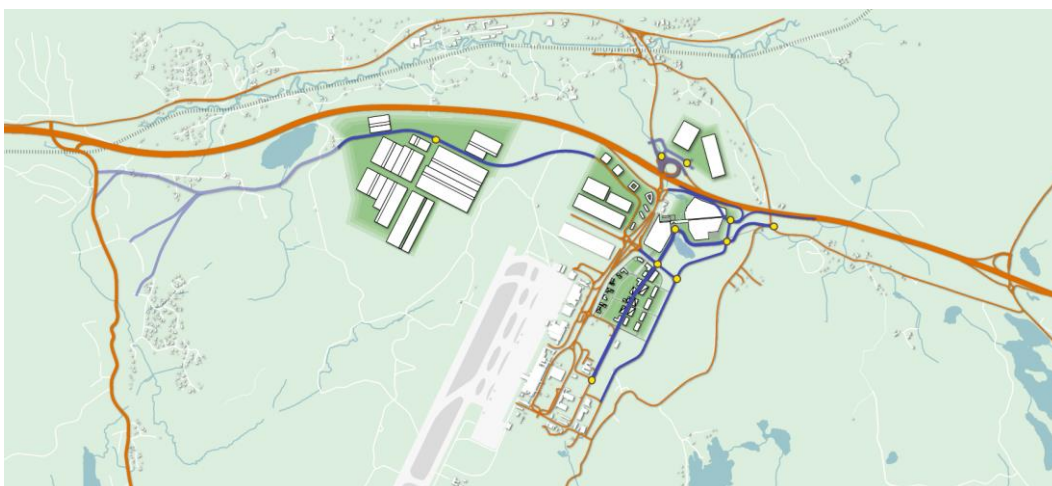
AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

4 Befintligt och planerat framtida vägnät

I figuren nedan visas en skiss över det befintliga övergripande vägnätet och efterföljande bild är en skiss över det framtida föreslaget övergripande vägnätet.



Figur 20. Befintligt övergripande vägnät i brunt.

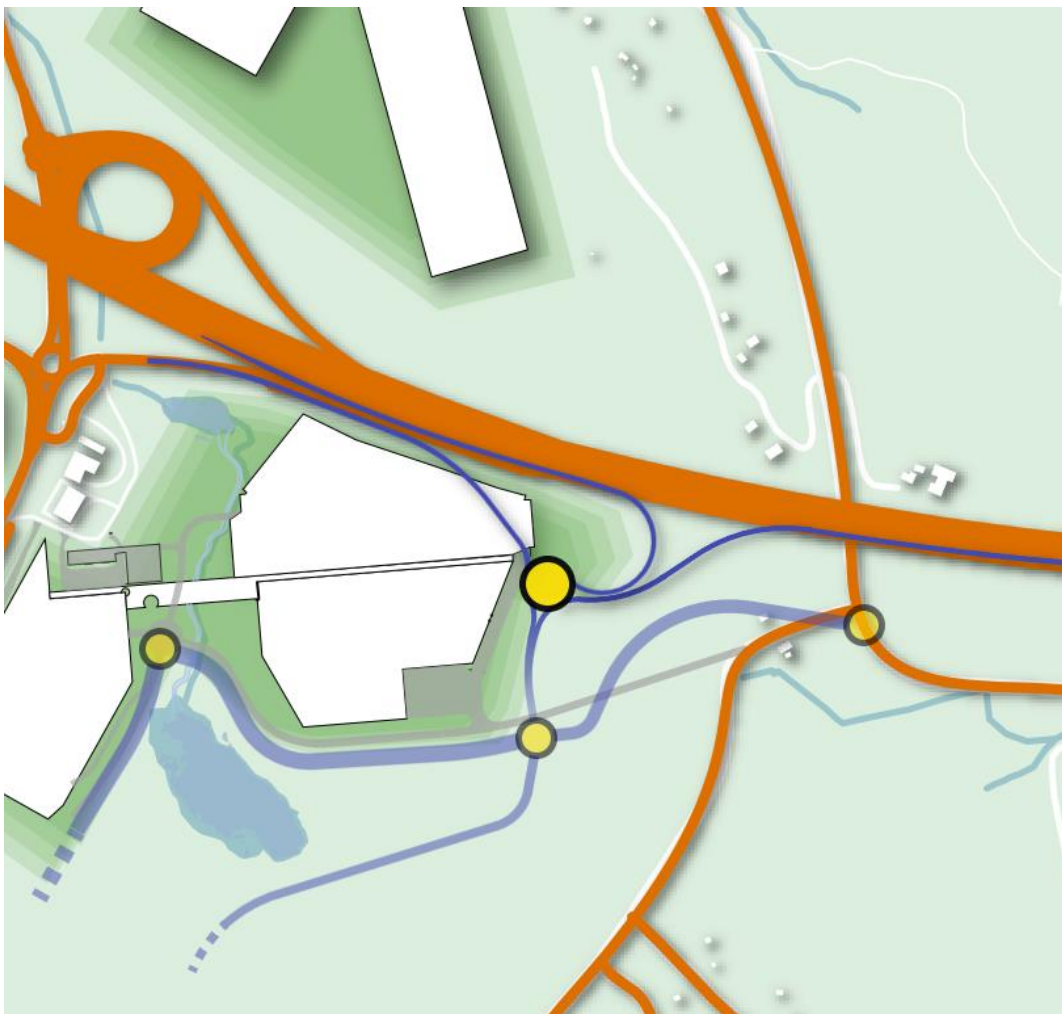


Figur 21. Planerat framtida övergripande vägnät i blått, Airport City fullt utbyggt

I skissen ovan visas det planerade framtida övergripande vägnätet där Airport City är fullt utbyggt, se även Bilaga Planerat framtida övergripande vägnät. Västerifrån Björödsmotet anläggs en logistikväg som går genom Log 2 och Log 1/Log 4 som syftar till att avlasta Flygplatsmotet. Genom Business park och Handelsområde Syd går Handelsvägen som har anslutningar både öster- och västerut. Parallellt med Handelsvägen anläggs Driftvägen för tung trafik som ansluter till väg 40 österut. Ny av- och påfart för väg 40 Gbg-Borås föreslås för att avlasta Flygplatsmotet. En förbindelse mellan Driftvägen,

Handelsvägen och Flygplatsvägen kopplas på befintlig anslutning västerut. Den norra delen av Flygplatsmotet byggs ut för ökad kapacitet i samband med utvecklingen av DP Airport City del 4.

I figuren nedan visas en mer detaljerad bild över föreslagen ny av- och påfart väg 40 i riktningen Göteborg-Borås i mörkblått. Se även Bilaga Ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås.



Figur 22. Föreslagen ny av- och påfart väg 40, riktningen Göteborg-Borås i mörkblått. Befintligt vägnät i brunt.

22(57)

RAPPORT
2020-10-23

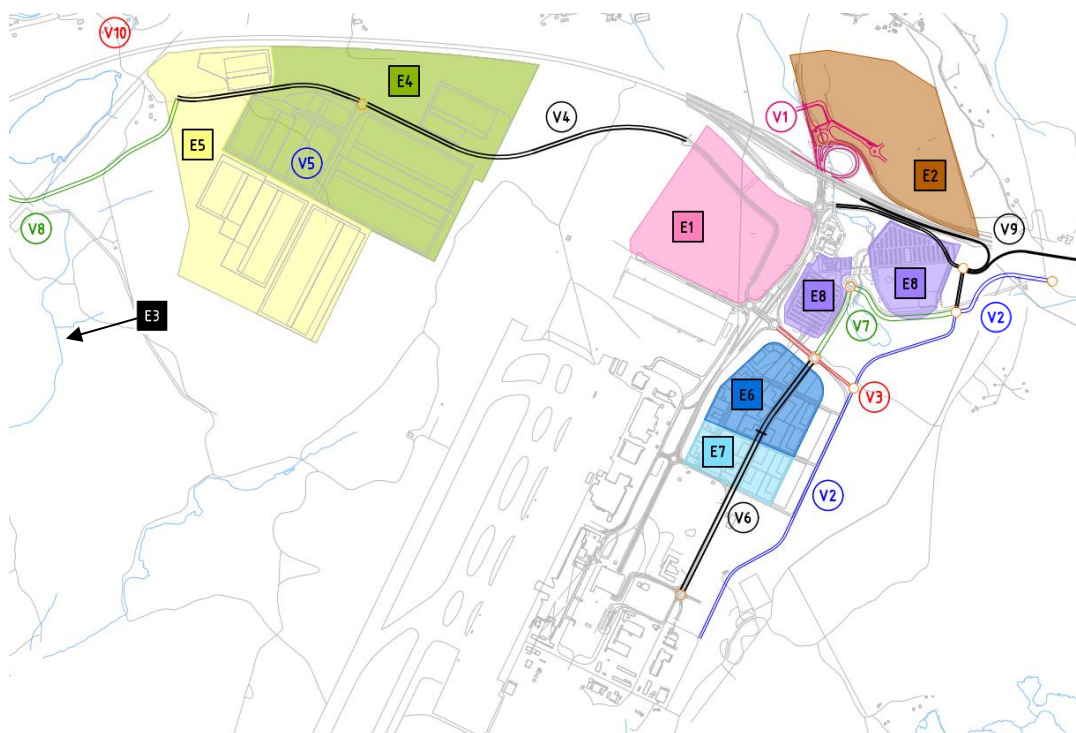
AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

5 Utbyggnadsscenarier prognosår 2040

I detta kapitel redovisas olika utbyggnadsscenarier och infrastrukturutbyggnad. Först visas en översikt och förklaring av de olika scenarierna och sedan presenteras vilka alstringstal som har antagits för respektive exploatering. Efter det följer scenarierna med respektive resultat från exploateringsmodellen i VISUM.

5.1 Sammanställning scenarier

I figuren nedan visas en numrerad sammanställning över de olika exploateringsområdena och infrastrukturåtgärderna som bildar olika scenarier. Vilka numreringar som ingår i vilka scenarier presenteras i efterföljande tabell.



Figur 23. Exploateringsområden och utbyggnad av väginfrastruktur.

- | | | | |
|------------|---|-----------|--|
| V1 | Utbyggnad av Flygplatsmotets norra del | E1 | Log 1, Log 4
BTA 123 000m ² |
| V2 | Driftvägen till anslutning Ryamotet, väg 156 | E2 | DP Airport City del 4
BTA 115 000m ² |
| V3 | Koppling Driftvägen – Logistikvägen | E3 | Utbyggnad av Landvetter Södra
Antagande 10 000 invånare |
| V4 | Anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 | E4 | Log 2. Etapp 1
BTA 209 000m ² |
| V5 | Vägar inom Log 2 | E5 | Log 2. Etapp 2
BTA 137 000m ² |
| V6 | Handelsvägen inom Business park | E6 | Business park. Etapp 1
BTA 49 000m ² |
| V7 | Handelsvägen genom Handelsområde Syd | E7 | Business park. Etapp 2
BTA 31 000m ² |
| V8 | Anslutningsväg till Björödsmotet sträckan från Log 2 västerut | E8 | Handel Syd
BTA 100 000m ² |
| V9 | Ny av- och påfart väg 40 Gbg – Borås | | |
| V10 | Nytt halvmot enligt programarbete väster om Flygplatsmotet | | |

24(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

Tabellen nedan innehåller de olika scenarierna, 0A till 4D, och visar vilken utbyggnad av infrastruktur och vilken utbyggnad av exploateringsområden som ingår i respektive scenario.

Tabell 1. Utbyggnad av väginfrastruktur och exploateringsområden för respektive scenario 0A – 4D.

	Utbyggnad väginfrastruktur										Utbyggnad exploateringsområden							
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8
Scenario																		
0A	x										x	x	x					
1A	x	x	x	x	x						x	x	x	x				
1B	x	x	x	x	x						x	x	x	x	x			
2A	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x	x	x		
2B	x	x	x	x	x	x		x			x	x	x	x	x	x	x	
2C	x	x	x	x	x	x			x		x	x	x	x	x	x	x	
2D	x	x	x	x	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x	x	
3A	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x		x		
4A	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x
4B	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x
4C	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
4D	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x

5.2 Antaganden och tillkommande trafik från exploateringarna

Trafikanalysen bygger på den allmänna trafikutvecklingen som är hämtad från SAMPERS. Ingen speciell hänsyn är tagen till de konsekvenser som eventuella stationslägen från den nya stambanan kan medföra.

Tabellen nedan visar hur många personbilar och lastbilar som har antagits tillkomma från respektive exploateringsområde per vardagsdygn samt områdets storlek till yta. Dessa siffror har använts i VISUM-körningarna.

Tabell 2. Tillkommande trafik för respektive exploateringsområde.

	Bruttoarea (BTA)	Personbil/ vardagsdygn	Lastbil/ vardagsdygn	Summa fordon/ vardagsdygn
DP Airport City del 4	115 000	1150	700	1850
Log 1	95 000	900	500	1400
Log 4	28 000	1100	70	1170
Log 2	346 000	3000	1550	4550
Business park	80 000	2100	200	2300
Handelsområde Syd	100 000	16 000	250	16 250

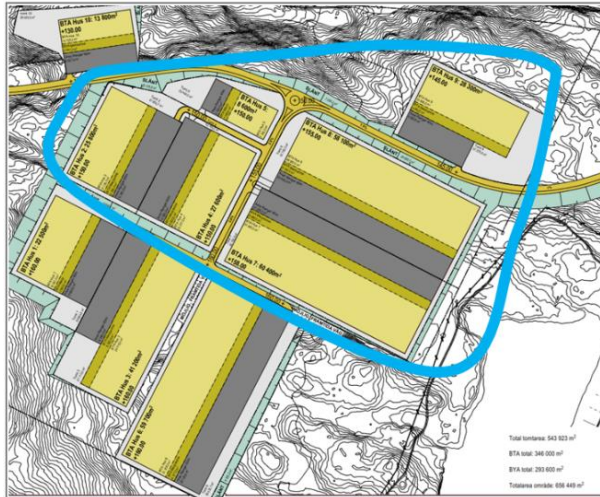
26(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

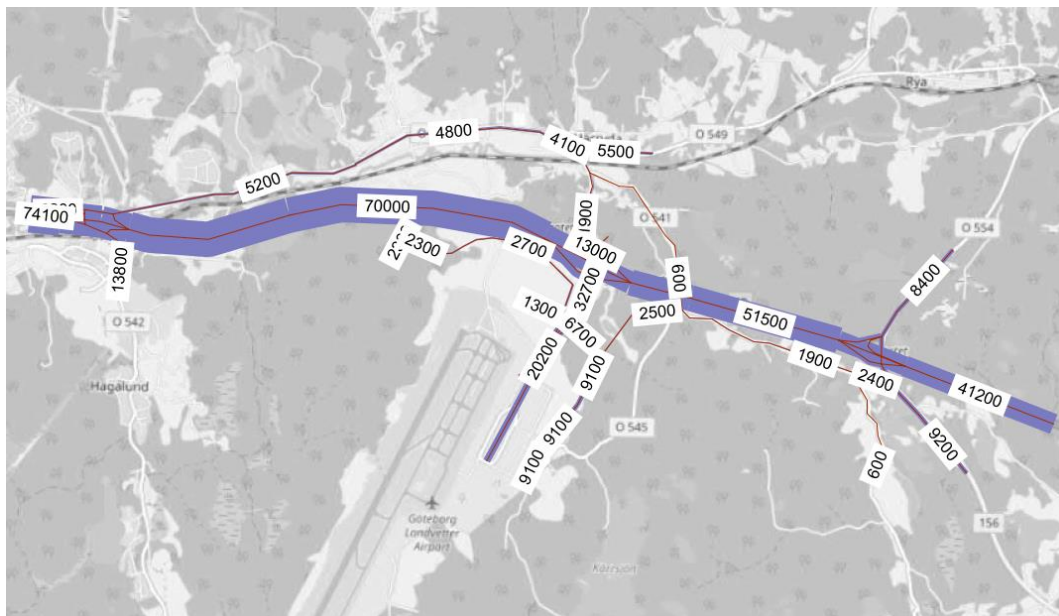
5.3 Utbyggnadsscenario 1A

I scenario 1A gäller, utöver nollalternativet, att Log 2 är delvis utbyggt så som visas nedan i blått. Se även Figur 23, område E4.



Figur 24. Del av Log 2 utbyggt i blått.

I scenario 1A är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistikvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 1A.



Figur 25. Trafikflöden scenario 1A översikt, fordon/vardagsdygn.



Figur 26. Trafikflöden scenario 1A närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för delvis utbyggd Log 2 visar att Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. Belastningen på Flygplatsmotets påfartsramp västerut är 13 000 f/d. Trafik på väg 541 alstras av möjligheten som öppnas i och med öppningen av Driftvägen. Exploateringen av Log 2 påverkar inte flödena på väg 541. Trafiken på väg 549 påverkas inte jämfört med nollalternativet.

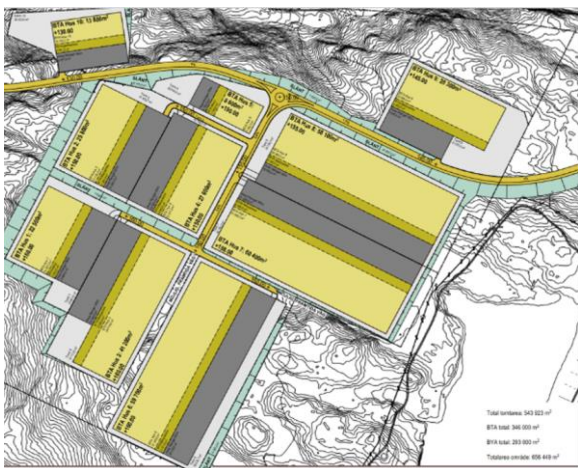
28(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

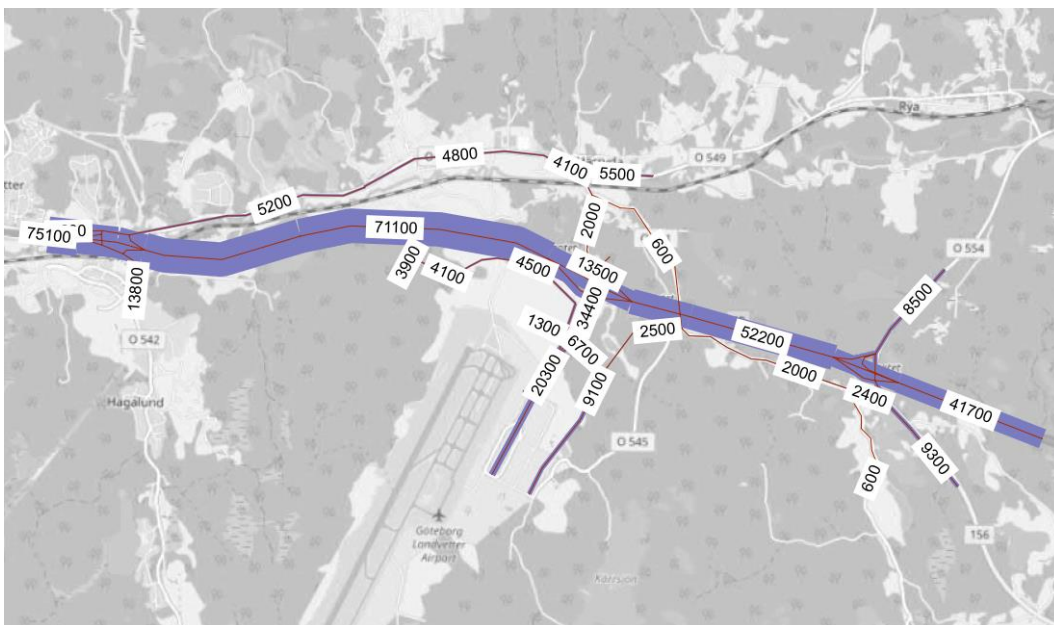
5.4 Utbyggnadsscenario 1B

I scenario 1B gäller, utöver nollalternativet, att Log 2 är fullt utbyggt så som visas nedan. Se även Figur 23, område E4 och E5.



Figur 27. Log 2 fullt utbyggt.

I scenario 1B är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 1B.



Figur 28. Trafikflöden scenario 1B översikt, fordon/vardagsdygn.

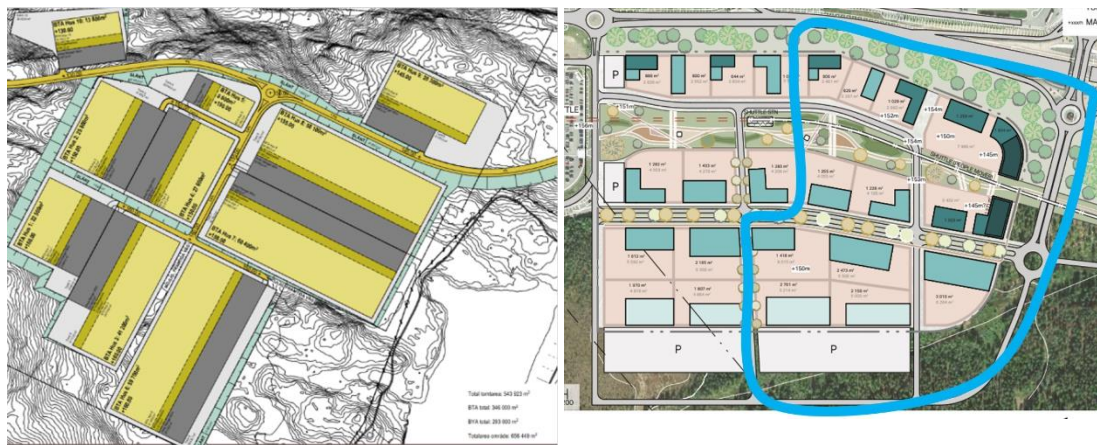


Figur 29. Trafikflöden scenario 1B närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för helt utbyggd Log 2 visar att Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. Belastningen på Flygplatsmotets påfartsramp västerut är 13 500 f/d. På Flygplatsvägen i riktning mot Flygplatsmotet ökar trafiken med ca 2000 f/d i jämförelse med nollalternativet. Trafik på väg 541 ökar på grund av att Driftvägen kopplas till väg 541. Exploateringen av Log 2 påverkar inte flödena på väg 541. Trafiken på väg 549 påverkas inte jämfört med nollalternativet.

5.5 Utbyggnadsscenario 2A

I scenario 2A gäller, utöver nollalternativet, att Log 2 är helt utbyggt och Business park är delvis utbyggt så som visas i blått till höger. Se även Figur 23, område E4, E5 och E6.



Figur 30. Till vänster Log 2 helt utbyggt och till höger Business park delvis utbyggt.

I scenario 2A är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 2A.



Figur 31. Trafikflöden scenario 2A översikt, fordon vardagsdygn.



Figur 32. Trafikflöden scenario 2A närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för helt utbyggd Log 2 och delvis utbyggd Business park visar att Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. Trafik på väg 541 ökar på grund av att Driftvägen kopplas till väg 541. Exploateringen av Log 2 påverkar inte flödena på väg 541 men exploateringen av Business park alstrar ökade flödena vilket innebär att kapacitetshöjande åtgärder behöver göras längs med 541 och anslutning till väg 156.

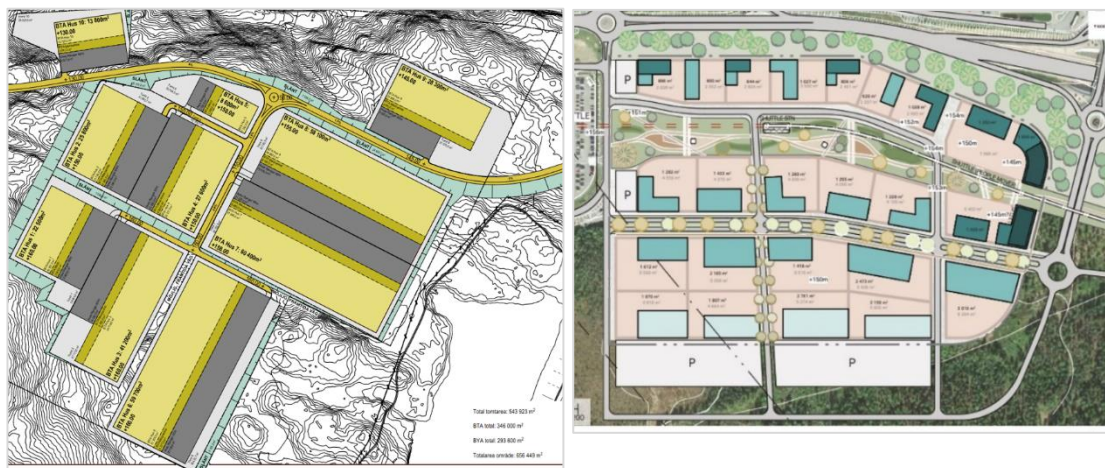
32(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

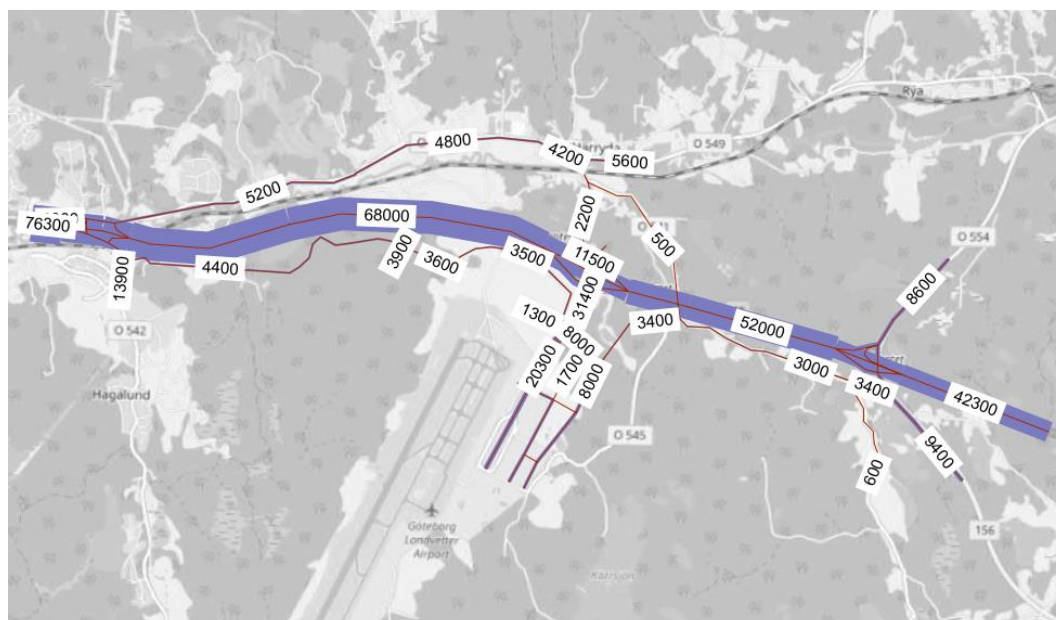
5.6 Utbyggnadsscenario 2B

I scenario 2B gäller, utöver nollalternativet, att både Log 2 och Business park är fullt utbyggda. Se även Figur 23, område E4, E5, E6 och E7.



Figur 33. Till vänster Log 2 fullt utbyggt och till höger Business park fullt utbyggt.

I scenario 2B är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistikvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även anslutningsväg till Björrodsmotet sträcker från Log 2 västerut är utbyggt. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 2B.



Figur 34. Trafikflöden scenario 2B översikt, fordon vardagsdygn.



Figur 35. Trafikflöden scenario 2B närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för helt utbyggd Log 2 och helt utbyggd Business park visar att Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. Utbyggd lokalväg till Björrodsmotet avlastar Flygplatsmotet påfart västerut samt minskar trafiken på väg 40. Trafik på väg 541 ökar på grund av att Driftvägen kopplas till väg 541. Exploateringen av Log 2 påverkar inte flödena på väg 541 men exploateringen av Business park alstrar ökade flöden vilket innebär att kapacitetshöjande åtgärder behöver göras längs med 541 och anslutning till Ryamotet. Trafiken på väg 549 ökar med ett par hundra fordon jämfört med nollalternativet.

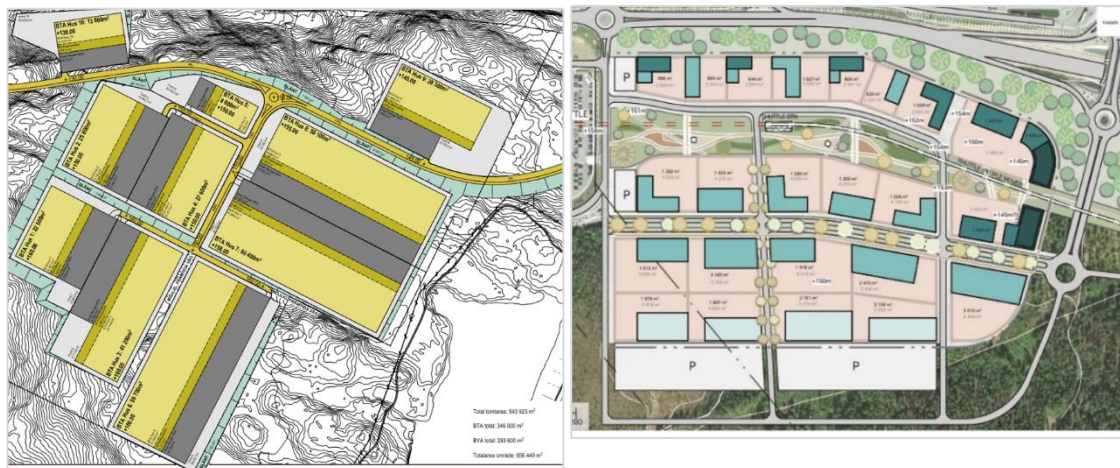
34(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

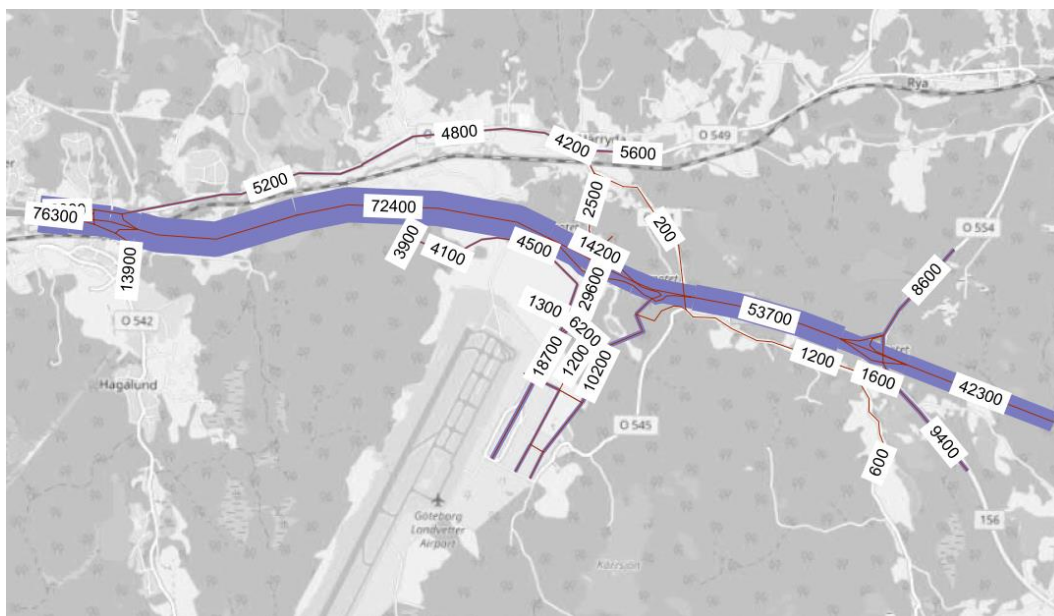
5.7 Utbyggnadsscenario 2C

I scenario 2C gäller, utöver nollalternativet, att både Log 2 och Business park är fullt utbyggda. Se även Figur 23, område E4, E5, E6 och E7.

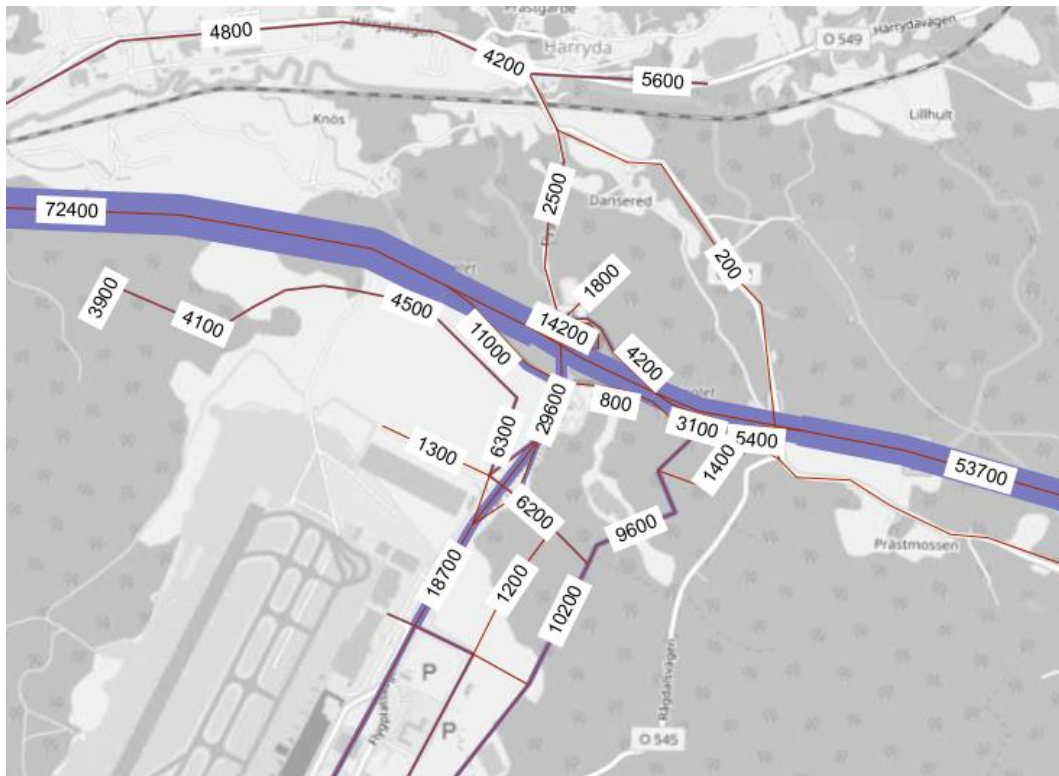


Figur 36. Till vänster Log 2 fullt utbyggt och till höger Business park fullt utbyggt.

I scenario 2C är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås är utbyggt. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 2C.



Figur 37. Trafikflöden scenario 2C översikt, fordon vardagsdygn.



Figur 38. Trafikflöden scenario 2C närbild, fordon vardagsdygn.



Figur 39. Trafikflöden scenario 2C ytterligare närbild, fordon vardagsdygn.

36(57)

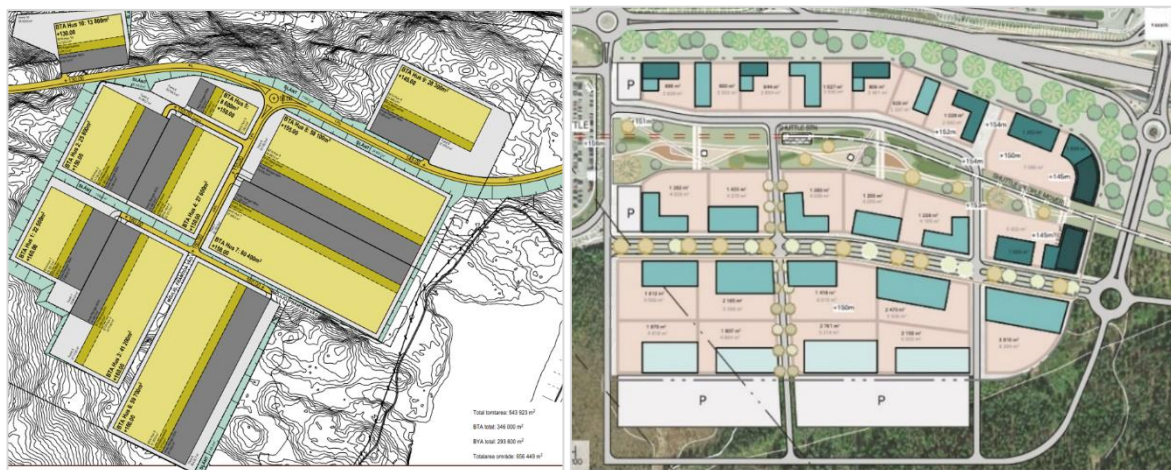
RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

Prognoskörningen för helt utbyggd Log 2 och helt utbyggd Business park visar att Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. På Flygplatsvägen i riktning mot Flygplatsmotet avlastas trafiken med ca 3300 f/d i jämförelse med nollalternativet. Väg 40 avfart Flygplatsmotet österut avlastas kraftigt och cirkulationsplatsen söder om Flygplatsmotet avlastas och får lägre trafikflöden än nollalternativet. Trafik på väg 541 ökar endast i mindre omfattning som inte kräver kapacitetshöjande åtgärder.

5.8 Utbyggnadsscenario 2D

I scenario 2D gäller, utöver nollalternativet, att både Log 2 och Business park är fullt utbyggda. Se även Figur 23, område E4, E5, E6 och E7.



Figur 40. Till vänster Log 2 fullt utbyggt och till höger Business park fullt utbyggt.

I scenario 2D är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även anslutningsväg till Björödsmotet sträckan från Log 2 västerut samt ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås är utbyggda. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 2D.



Figur 41. Trafikflöden scenario 2D översikt, fordon vardagsdygn.

38(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Figur 42. Trafikflöden scenario 2D närbild, fordon/vardagsdygn.



Figur 43. Trafikflöden scenario 2D ytterligare närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen 2D för helt utbyggd Log 2 och helt utbyggd Business park med fullt utbyggt vägnät visar minskade flöden i alla relationer i jämförelse med nollalternativet. Scenariot 2D visar en överkapacitet vilket troligtvis kommer ge låg samhällsekonomisk nytta.

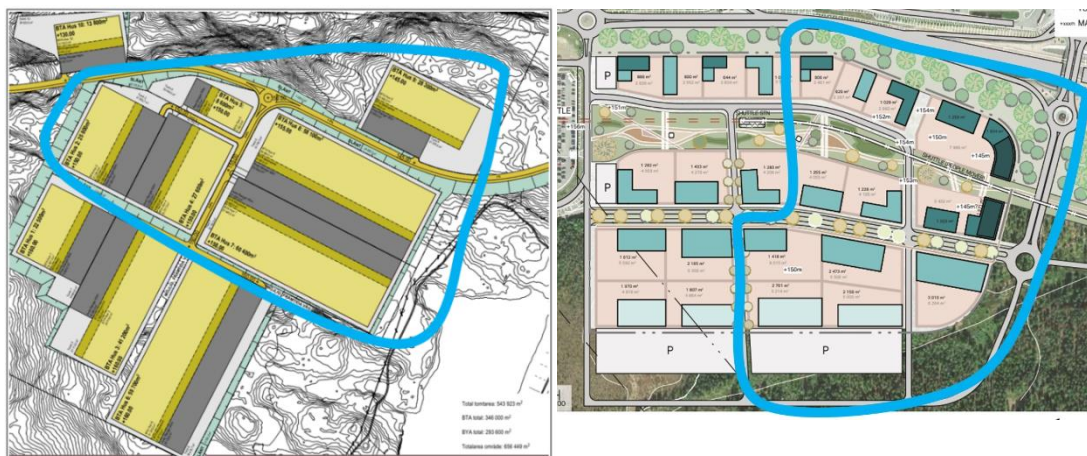
40(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

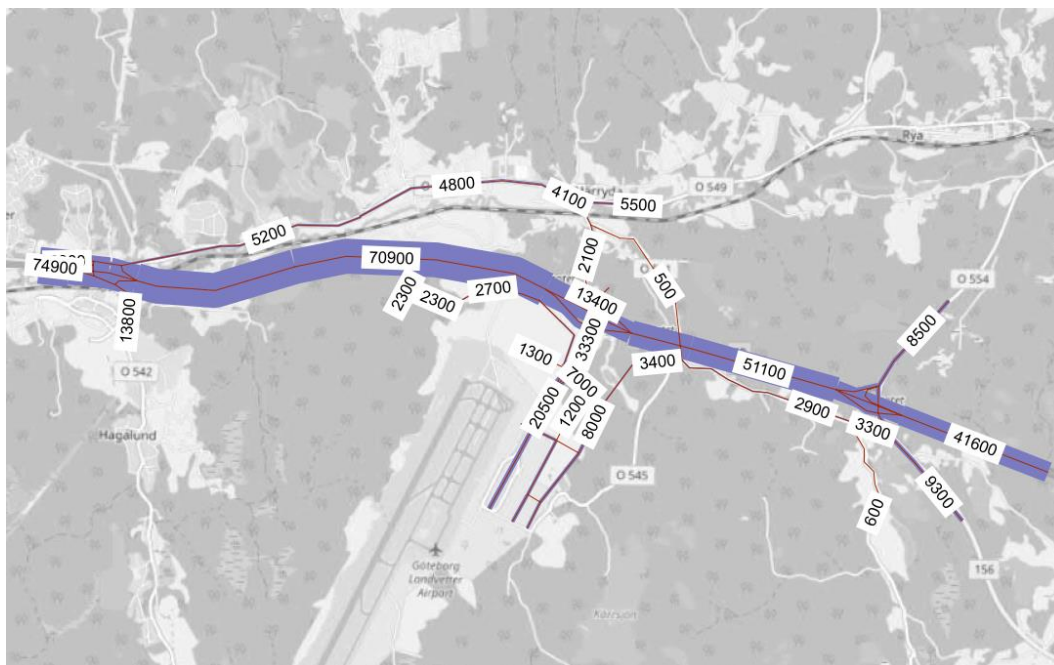
5.9 Utbyggnadsscenario 3A

I scenario 3A gäller, utöver nollalternativet, att Log 2 är delvis utbyggt och Business park är delvis utbyggt så som visas i blått. Se även Figur 23, område E4 och E6.



Figur 44. Till vänster Log 2 delvis utbyggt och till höger Business park delvis utbyggt.

I scenario 3A är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 3A.



Figur 45. Trafikflöden scenario 3A översikt, fordon vardagsdygn.



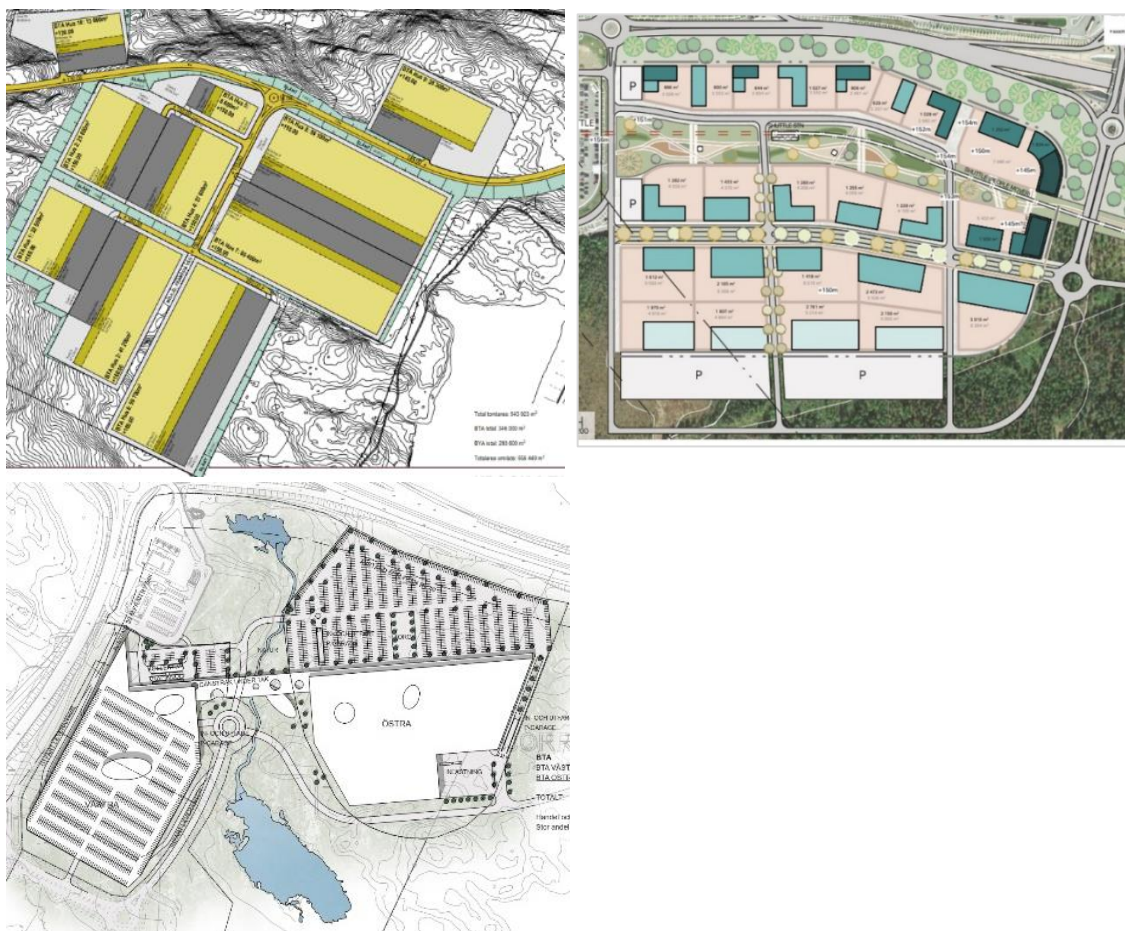
Figur 46. Trafikflöden scenario 3A närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för 3A med delvis utbyggd exploatering både i Log 2 och Business park med Driftvägen utbyggd österut. Driftvägen avlastar Flygplatsmotet och att trafiken omfördelas från Flygplatsvägen till Driftvägen. På Flygplatsvägen i riktning mot Flygplatsmotet minskar trafiken.

Trafik på väg 541 ökar på grund av att Driftvägen kopplas till väg 541. Exploateringen av Log 2 påverkar däremot inte flödena på väg 541 men exploateringen av Business park alstrar ökade flöden vilket innebär att kapacitetshöjande åtgärder behöver göras längs med 541 och anslutning till väg 156.

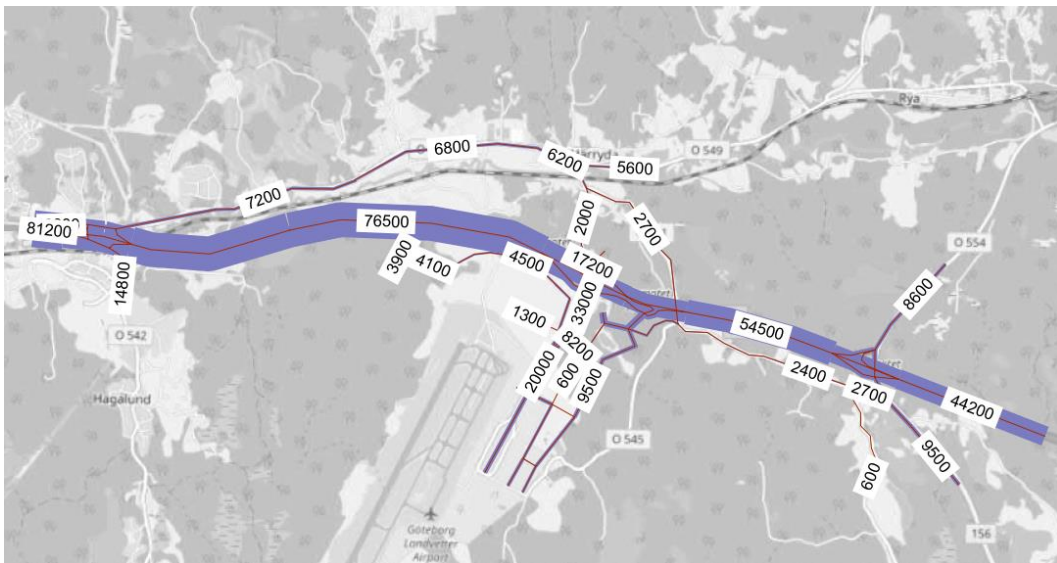
5.10 Utbyggnadsscenario 4A

I scenario 4A gäller, utöver nollalternativet, att hela Log 2, hela Business park samt hela Handelsområde Syd är utbyggt. Scenariot innebär alltså full utbyggnad av Airport City. Se även Figur 23, område E4, E5, E6, E7 och E8.

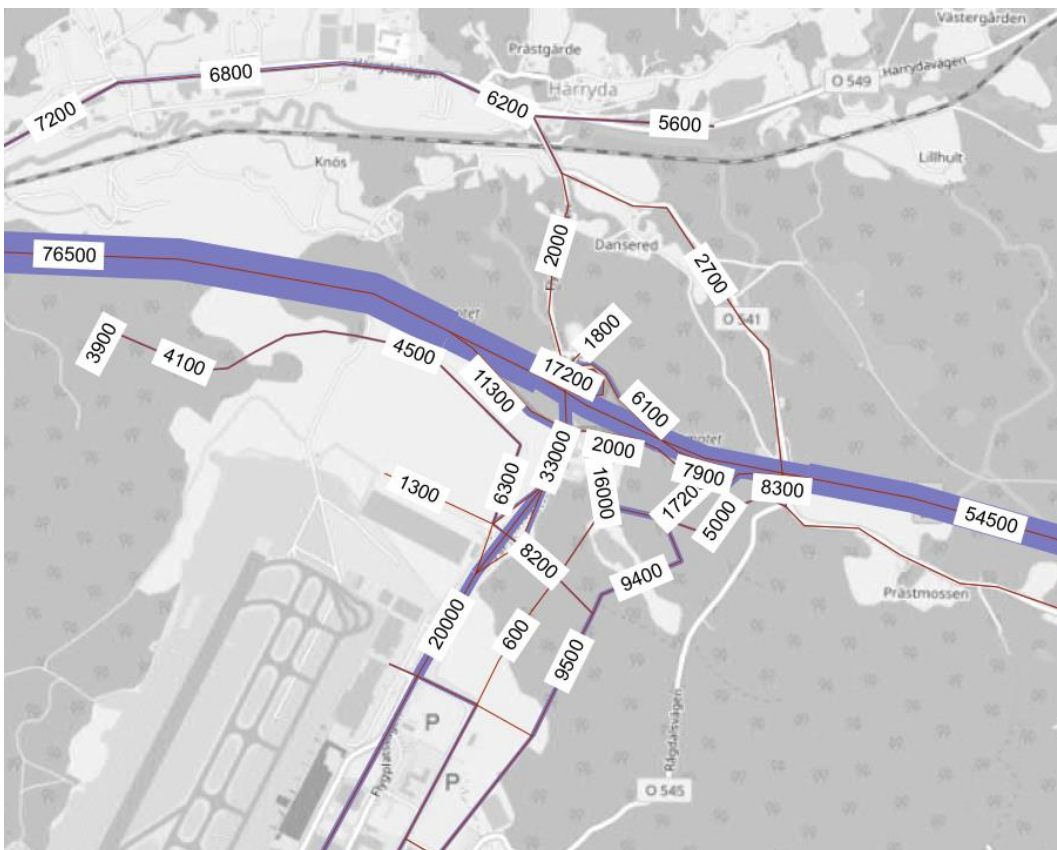


Figur 47. Log 2, Business park och Handelsområde syd är fullt utbyggda.

I scenario 4A är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggd tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även Handelsvägen genom Handelsområde Syd och ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås är utbyggda. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 4A.



Figur 48. Trafikflöden scenario 4A översikt, fordon/vardagsdygn.

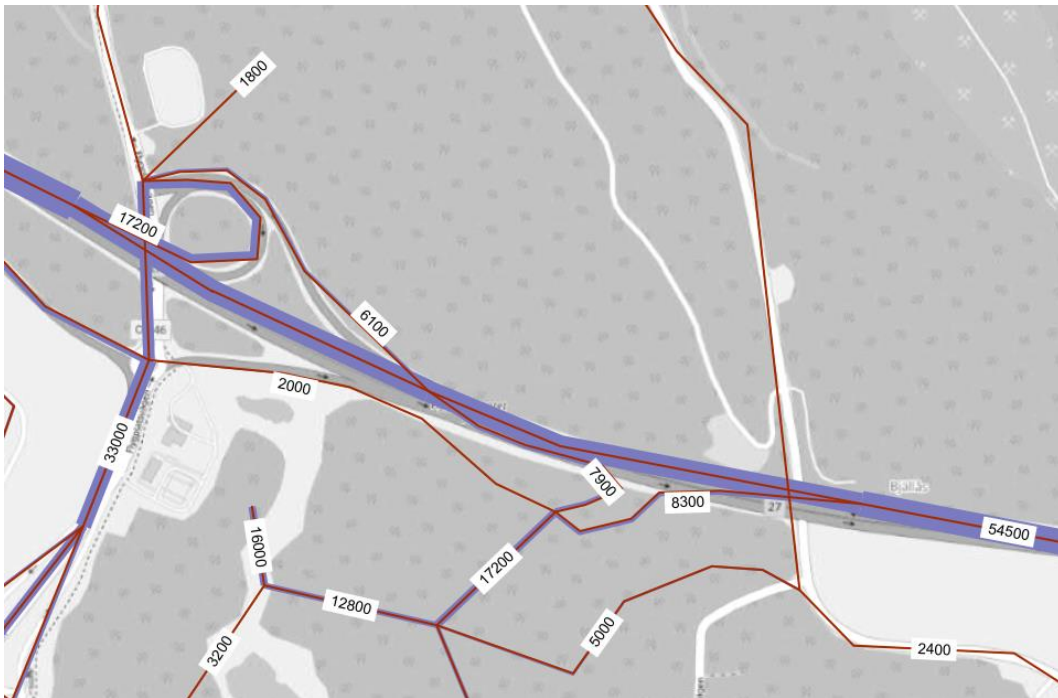


Figur 49. Trafikflöden scenario 4A närbild, fordon/vardagsdygn.

44(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



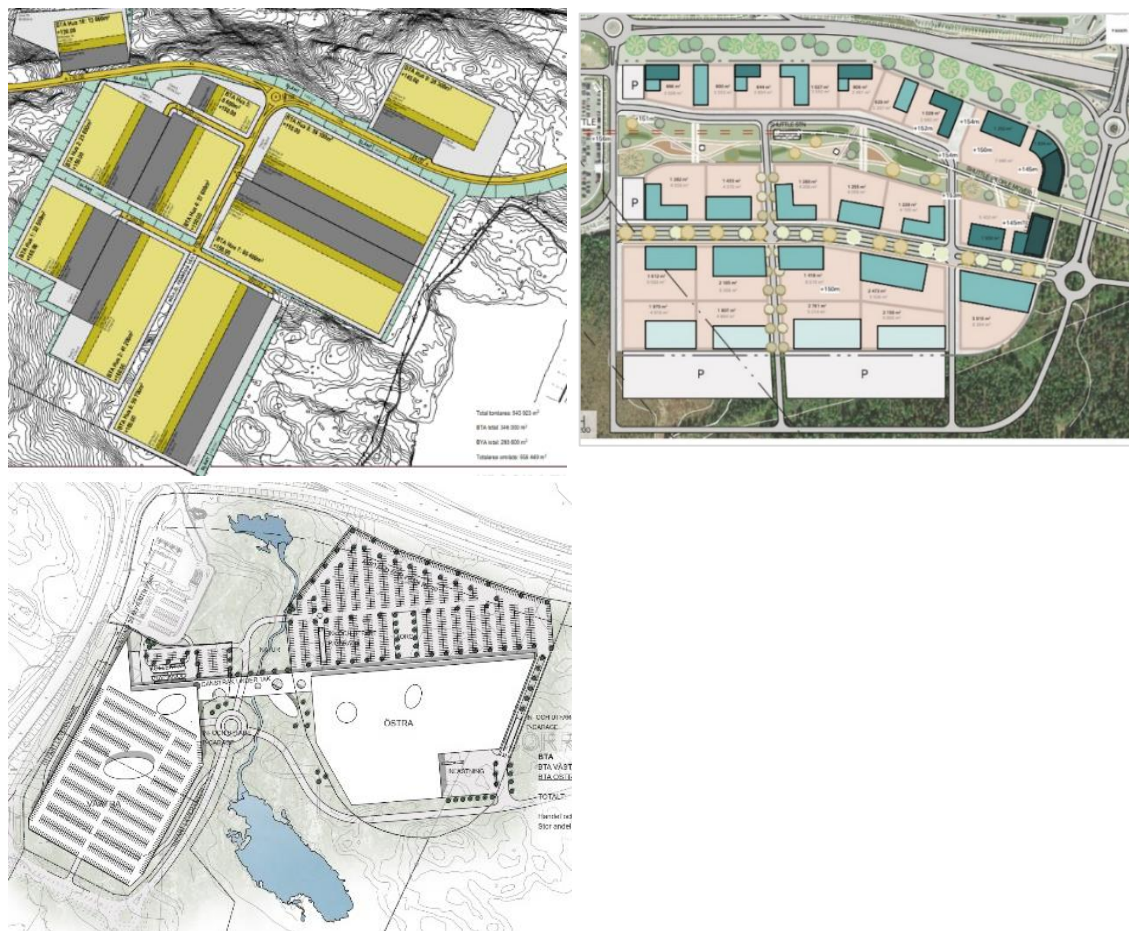
Figur 50. Trafikflöden scenario 4A ytterligare närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för 4A innehåller helt utbyggt Airport City inklusive handelsområde syd och utbyggd infrastruktur utan kopplingar västerut, dvs ingen lokalväg till Björrodsmotet och inget nytt halvmot västerut mellan Flygplastmotet och Björrodsmotet.

Den nya av- och påfarten österut avlastar Flygplatsmotet och cirkulationsplatsen söder om väg 40. Vägnätet får likvärdiga eller lägre trafikflöden än i nollalternativet 2040. Väg 541 prognostiseras få ett flöde på 2400 fordon vilket innebär att viss kapacitetshöjande åtgärder behöver göras. Påfarten västerut väg 40 får ett flöde på 17 200 fordon/vardagsmedeldygn eller ca 1 700 fordon i maxtimmen vilket är över kapacitetsgräns. Analysen visar att detta trafiknät inte räcker fullt ut för den planerade exploateringen.

5.11 Utbyggnadsscenario 4B

I scenario 4B gäller, utöver nollalternativet, att hela Log 2, hela Business park samt hela Handelsområde Syd är utbyggt. Scenariot innebär alltså full utbyggnad av Airport City. Se även Figur 23, område E4, E5, E6, E7 och E8.



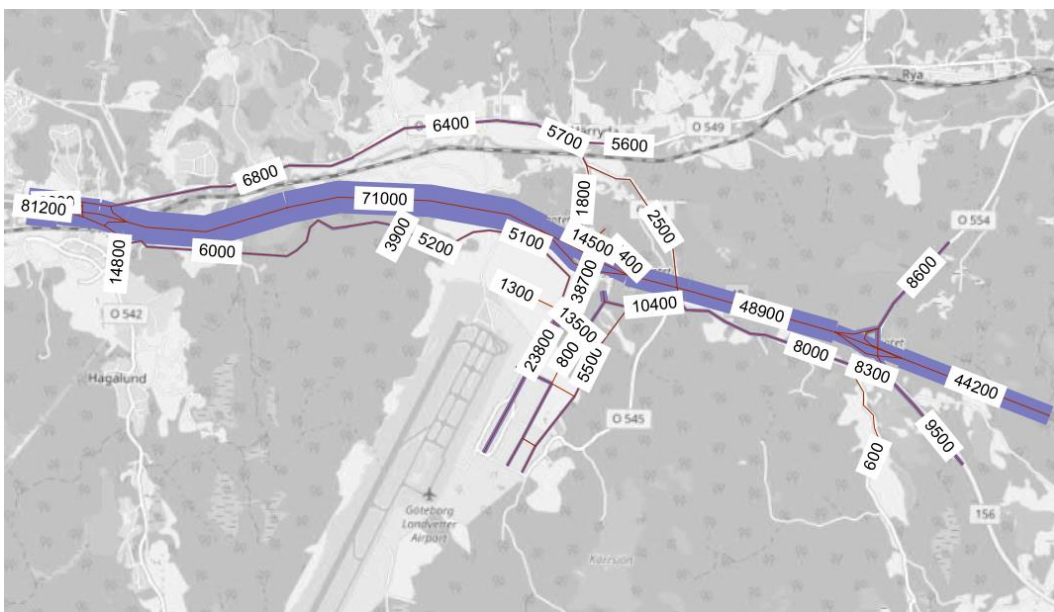
Figur 51. Log 2, Business park och Handelsområde syd är fullt utbyggda.

I scenario 4B är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även Handelsvägen genom Handelsområde Syd och anslutningsvägen till Björredsmotet sträckan från Log 2 västerut är utbyggda. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 4B.

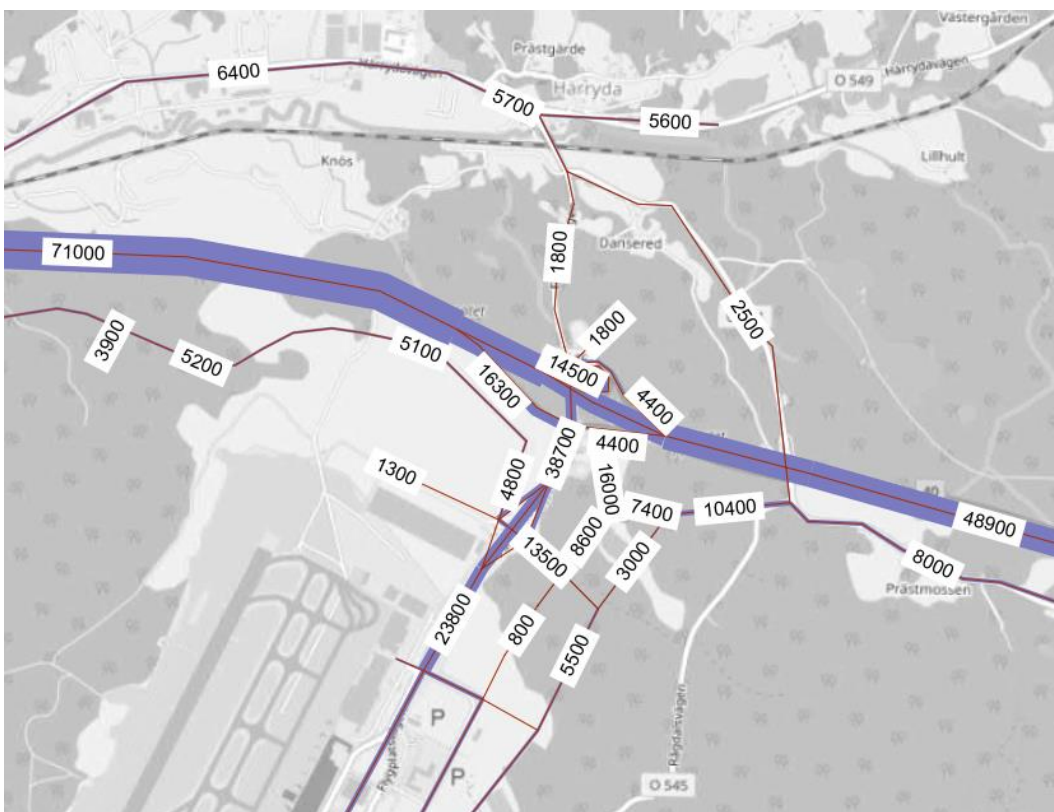
46(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Figur 52. Trafikflöden scenario 4B översikt, fordon vardagsdygn.



Figur 53. Trafikflöden scenario 4B närbild, fordon vardagsdygn.

Prognoskörningen för 4B innehåller helt utbyggt Airport City inklusive handelsområde syd och utbyggd infrastruktur utan nya kopplingar till väg 40. En lokalväg mellan väg 156 och väg 542 (Eskilsbyvägen) byggs ut.

Analysen visar att cirkulationsplatsen söder om väg 40 får mycket höga trafikflöden och väg 541 beräknas få ett flöde på 8000 fordon, vilket innebär att kapacitetshöjande åtgärder behöver göras. Trafiknätet räcker inte fullt ut för den planerade exploateringen.

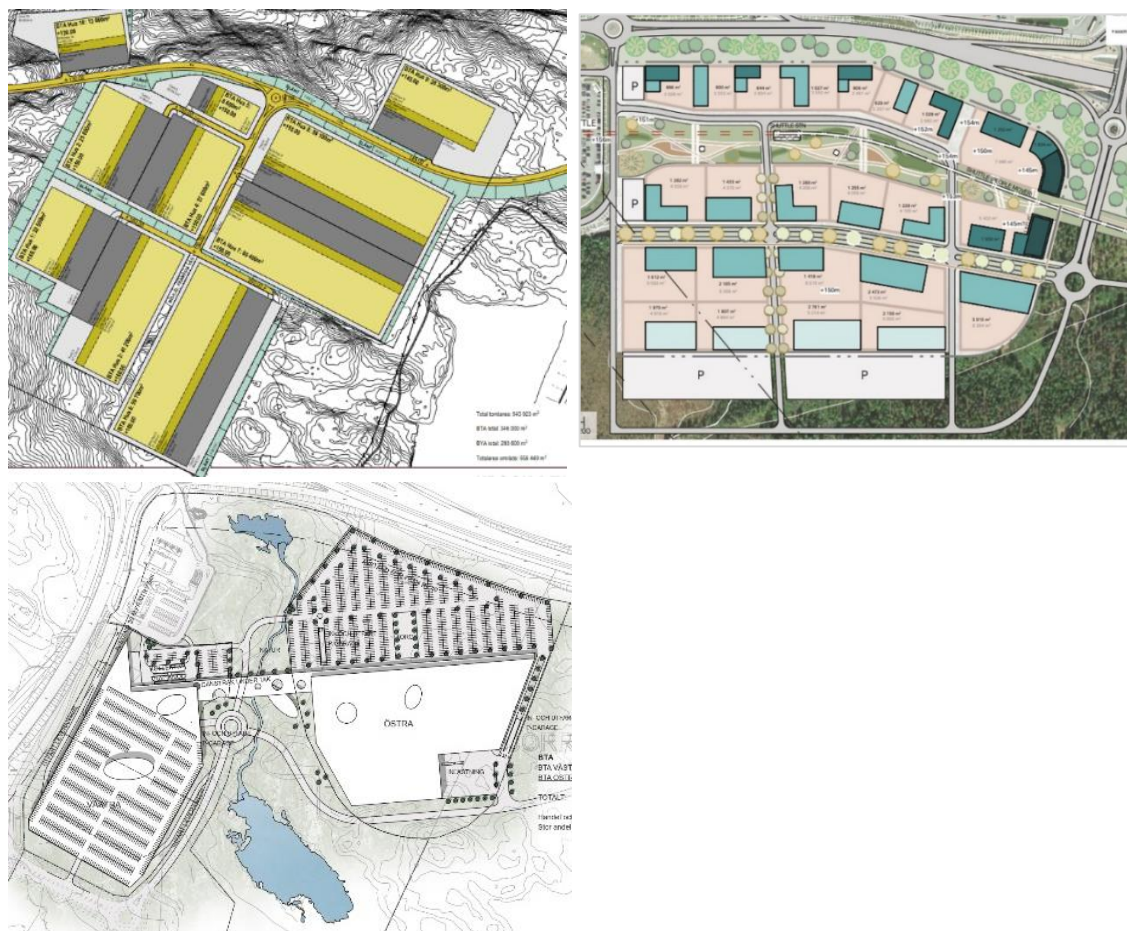
48(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

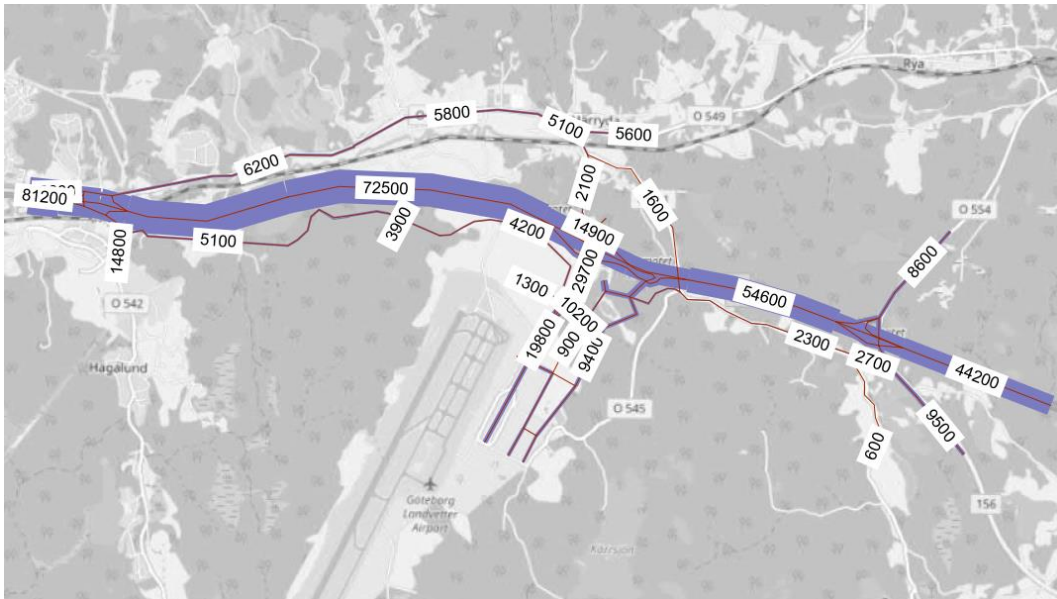
5.12 Utbyggnadsscenario 4C

I scenario 4C gäller, utöver nollalternativet, att hela Log 2, hela Business park samt hela Handelsområde Syd är utbyggt. Scenariot innebär alltså full utbyggnad av Airport City. Se även Figur 23, område E4, E5, E6, E7 och E8.

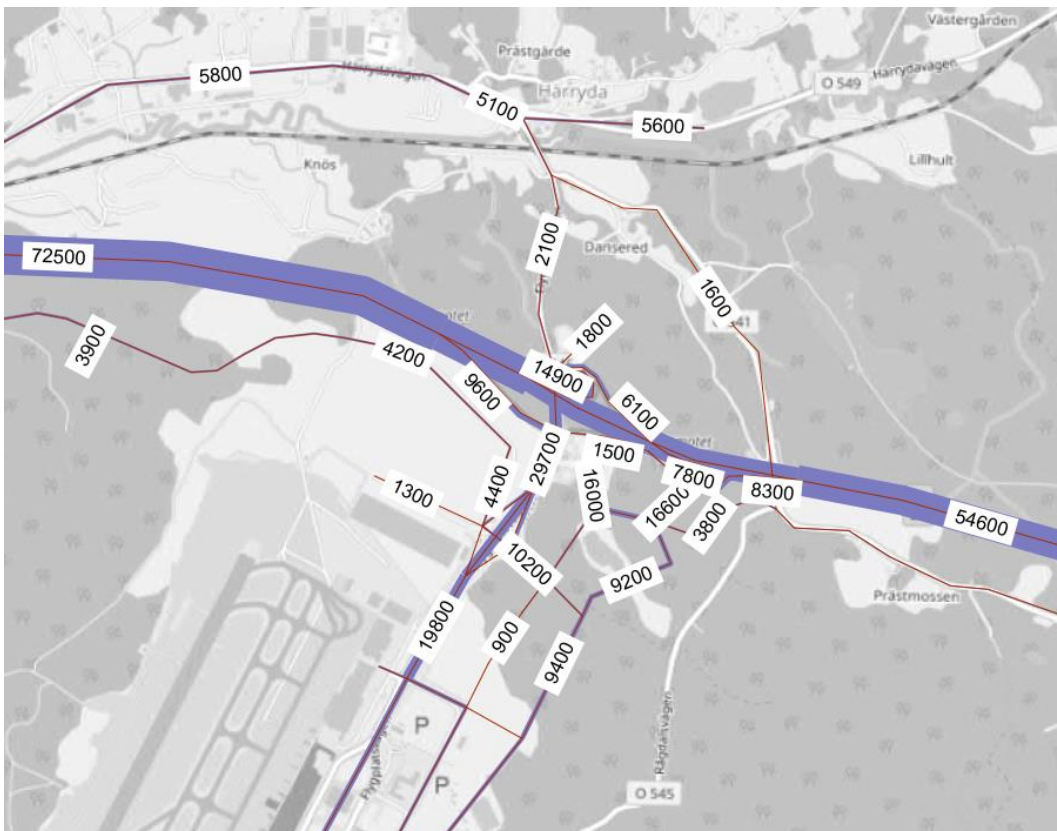


Figur 54. Log 2, Business park och Handelsområde syd är fullt utbyggda.

I scenario 4C är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggd tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även Handelsvägen genom Handelsområde Syd, anslutningsvägen till Björödsmotet sträckan från Log 2 västerut samt ny av- och påfart väg 40 Gbg-Borås är utbyggda. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 4C.



Figur 55. Trafikflöden scenario 4C översikt, fordon vardagsdygn.



Figur 56. Trafikflöden scenario 4C närbild, fordon vardagsdygn.

50(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



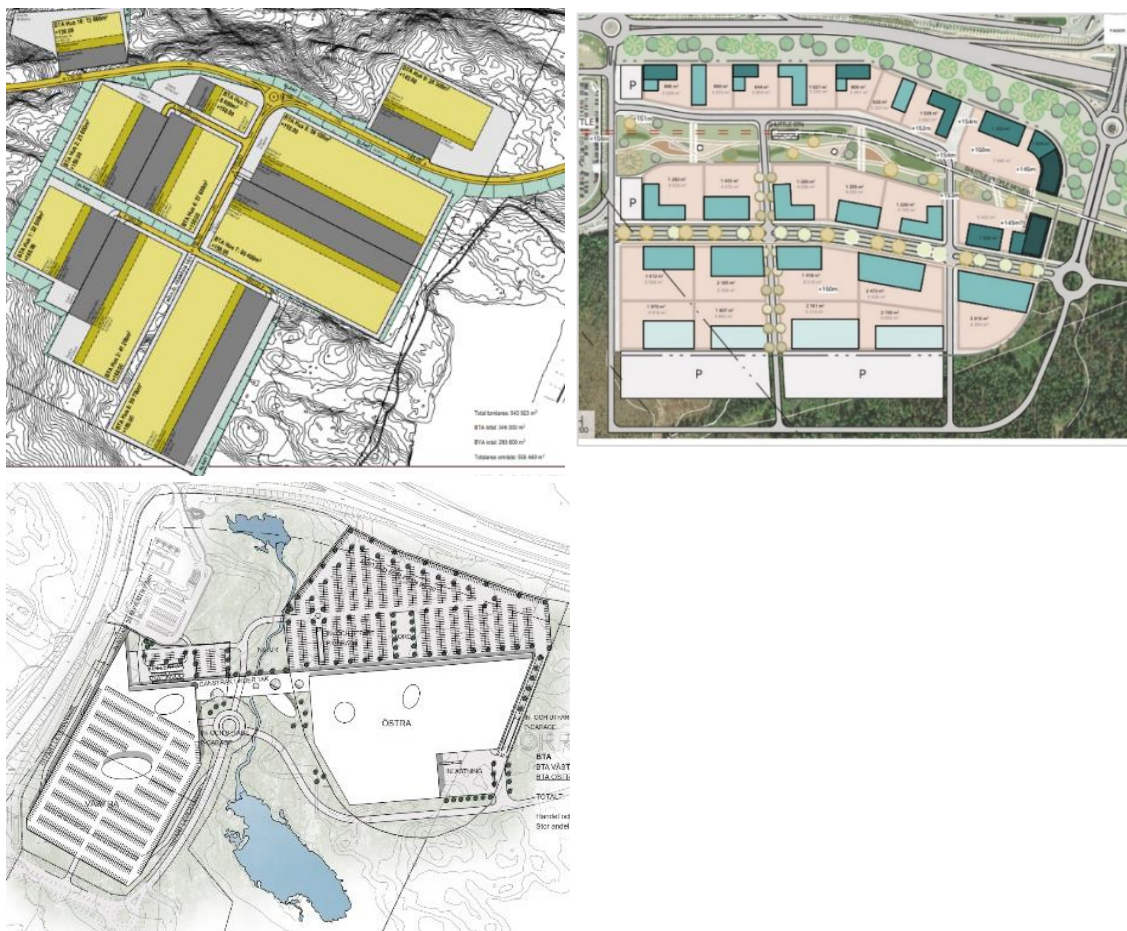
Figur 57. Trafikflöden scenario 4C ytterligare närbild, fordon/vardagsdygn.

Prognoskörningen för 4C innehåller helt utbyggt Airport City inklusive handelsområde syd och fullt utbyggd infrastruktur förutom halvmot mellan Flygplatsmotet och Björrodsmotet.

Analysen visar att trafikbelastning på Flygplatsmotet och Flygplatsvägen med cirkulationsplatsen söder om väg 40 får mindre trafikflöden än i nollalternativet för prognos år 2040. Endast påfart västerut väg 40 får en ökad trafikbelastning med ca 2700 fordon/vardagsdygn i jämförelse med nollalternativet.

5.13 Utbyggnadsscenario 4D

I scenario 4D gäller, utöver nollalternativet, att hela Log 2, hela Business park samt hela Handelsområde Syd är utbyggt. Scenariot innebär alltså full utbyggnad av Airport City. Se även Figur 23, område E4, E5, E6, E7 och E8.



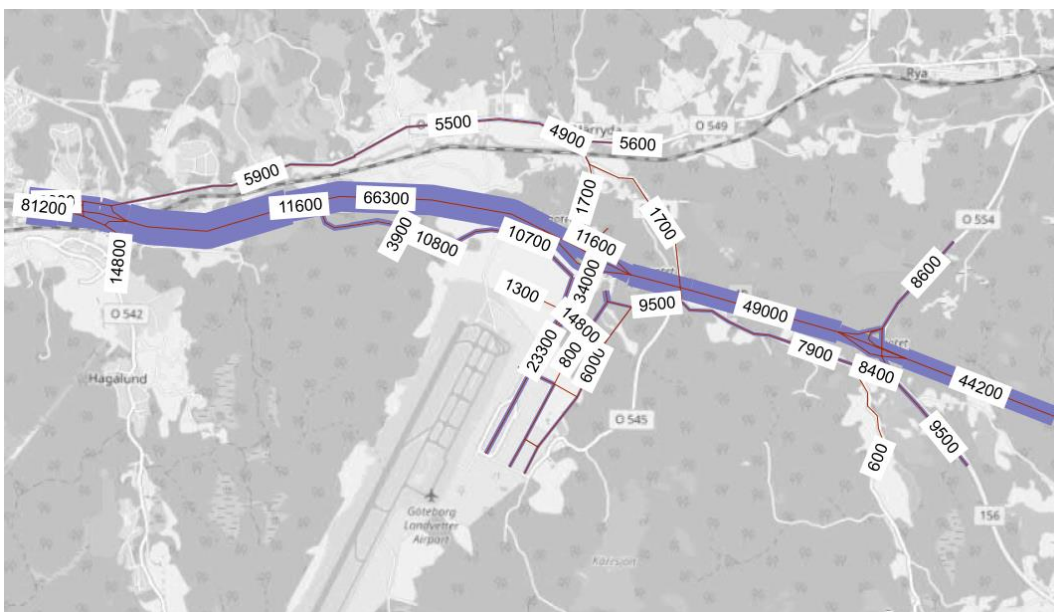
Figur 58. Log 2, Business park och Handelsområde Syd är fullt utbyggda.

I scenario 4D är Driftvägen österut till väg 156 och Ryamotet är utbyggt tillsammans med kopplingen Driftvägen - Logistkvägen, anslutningsväg västerut mellan Log 1 och Log 2 samt vägar inom Log 2 och vägar inom Business park. Även Handelsvägen genom Handelsområde Syd och nytt halvmot enligt programarbete väster om flygplatsmotet är utbyggt. Nedan visas de trafikflöden som erhålls i scenario 4D.

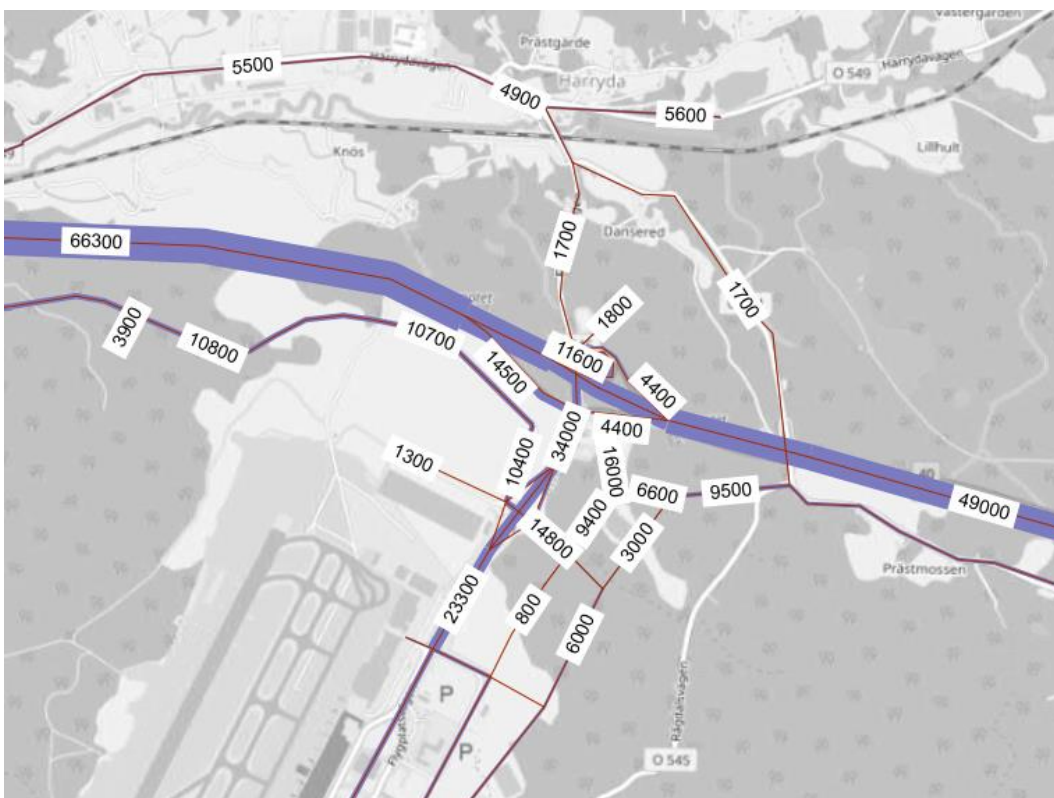
52(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Figur 59. Trafikflöden scenario 4D översikt, fordon/vardagsdygn.



Figur 60. Trafikflöden scenario 4D närbild, fordon/vardagsdygn

Prognoskörningen för 4D innehåller helt utbyggt Airport City inklusive handelsområde syd och utbyggd infrastruktur enligt program Airport City med nytt halvmot västerut mellan Flygplastmotet och Björrödsmotet med anslutande väg österut till Väg 156. Den i programområdet kallade "fly over" över cirkulationsplatsen söder om väg 40 ingår inte i scenariot.

Analysen visar påfart västerut väg 40 får en lägre trafikbelastning i jämförelse med nollalternativet. Cirkulationsplatsen söder om väg 40 samt väg 541 får höga trafikflöden. Sammantaget innebär detta att trafiknätet inte räcker fullt ut för den planerade exploateringen.

54(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING

6 Analys av utbyggnadsscenarier

En samlad analys av de olika studerade utbyggnadsscenarierna visar att med en helhetssyn och kapacitetshöjande utbyggnader av infrastruktur kan ett robust trafiksystem skapas.

VISUM-prognosen med helt utbyggt Airport City med den trafikökning som Swedavia alstrar (före covid19) och en generell uppräknig enligt SAMPERS för året 2040 klaras dimensionerande flöden på anslutande vägar i Flygplatsmotet. Det är av vikt att vägutformningen i senare skede analyseras till exempel med VISSIM för att säkerställa att vägutformningen hanterar de prognostiserade trafikflödena.

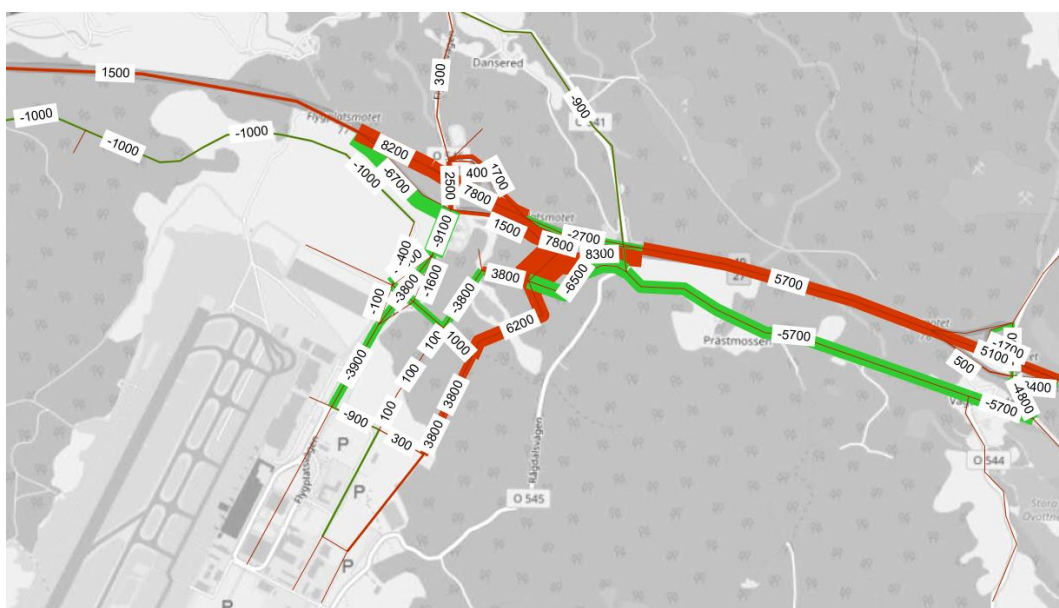
En lokalväg parallellt söder om motorvägen skapar även andra nyttor såsom möjlighet till kollektivtrafik och gång och cykelvägar mellan Landvetter och Airport City och vidare österut mot Hällingsjö. Lokalvägen kommer användas frekvent av boende i Landvetter för arbetspendling och övriga resor.

Analysen för år 2040 visar också att merparten av de tänkta exploateringarna (verksamheter och logistik) inte är personal- och besöksintensiva. Dessa exploateringar kan byggas ut om infrastrukturen kompletteras med en ny Driftväg österut till Ryamotet eller Driftväg med anslutning till en ny av och påfart öster om Flygplatsmotet.

Den extra halva trafikplatsen mellan flygplatsmotet och Björödsmotet som föreslagits i programarbetet för att lösa kapaciteten påfart västerut (Väg 40) har ersatts med en lokalväg som knyter an till väg 542 och vidare till Landvetter Södra, Björödsmotet mfl.

I programarbetet för Airport City påtalas att cirkulationsplatsen direkt söder om Flygplatsmotet överbelastas av de prognostiserade trafikflödena, som innebär köbildning ut på väg 40 från Göteborg vilket inte är acceptabelt.

För att avlasta cirkulationen föreslogs en ramp (fly over) över cirkulationsplatsen direkt till Handelsvägen för att på så sätt lösa trafiken från Göteborg. I denna studie har en annan lösning prövats med en konventionell extra av och påfart i östlig riktning på väg 40. Denna lösning ger en kraftfull avlastning av flygplatsmotet och mervärden i tydlighet och orienterbarhet för de olika funktionerna i området och möjliggör redundans ifall störningar uppstår på Flygplatsvägen alternativt Handelsvägen-Driftvägen.



Figur 61. Förändrade trafikflöden vid utbyggnad av ny på och avfart öster om Flygplatsmotet i jämförelse utan utbyggnad. Helt utbyggt område med prognos år 2040. Gröna linjer illustrerar trafikminskningar och röda trafikökningar.

56(57)

RAPPORT
2020-10-23

AIRPORT CITY TRAFIKUTREDNING



Projektorganisation Sweco

Björn Sundén, uppdragsledare

Stefan Andersson, granskare och modellansvarig

Emma Olsson, redaktör, biträdande uppdragsledare och samordnare för disciplinerna

Roland Petersson, trafikanalytiker VISUM och SAMPERS

Pontus Jörgensen, trafikutformare

Kristin Westlund, grafiker

Felix Dahlqvist, kalkyl

Anders Sjöberg, kalkyl

Beställarombud Swedavia

Robert Lenzi



Avtalsnummer (2021KS74)

Planavtal

Mellan Logistic 2 Landvetter AB,
orgnr: 556858-9872
Adress Göteborg Landvetter Airport,
438 80 Landvetter,
nedan kallad exploitören,
och Härryda kommun,
orgnr. 212000-1264,
435 80 Mölnlycke,
nedan kallad kommunen.

Planavtalet gäller detaljplan för Björröd 1:212,
Lager-, logistik- och industribyggnader
inom Airport City etapp 5, Härryda kommun.

Innehåll

1. Detaljplanens geografiska avgränsning	3
2. Planprocess och tidsplan	3
3. Detaljplanens syfte	3
4. Exploatörens åtagande	3
5. Kommunens åtagande	5
6. Grundkartan	5
7. Kontakt	6
8. Genomförande	6
9. Kostnadsansvar detaljplan	6
10. Oförutsedda händelser eller ändrade förutsättningar	7
11. Äganderätt	8
12. Tvist	8
13. Planavtalets giltighet	9

Bilagor:

Bilaga 1	Preliminär planavgränsning
Bilaga 2	Kodlista
Bilaga 3	Tidplan
Bilaga 4	Tjänsteavtal mellan Logistic 2 landvetter AB och Swedavia Real Estate AB

1. Detaljplanens geografiska avgränsning

Ny detaljplan, nedan kallad detaljplanen, ska omfatta område som är markerad med grov kantlinje på bifogad karta, bilaga 1, i enlighet med kommunstyrelsens beslut om positivt planbesked § 279 2021-08-26.

2. Planprocess och tidsplan

Detaljplanen är planerad att upprättas med utökat planförfarande utan programsamråd.

Detaljplaneprocessen bedöms kunna inledas i juni 2023, och detaljplanen bedöms kunna antas av kommunstyrelsen/kommunfullmäktige senast kvartal 4 år 2025.

3. Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utveckling av lager-, logistik- och industribyggnader kopplat till detta i enlighet med kommunstyrelsens beslut om planbesked § 279 2021-08-26 och eventuella tillägg som framkommit senare.

Exploatören har för avsikt att det ska kunna genomföras en exploatering som kan resultera i:

- Lager-, logistik- och industribyggnader med en bruttoarea om ca 340 000 kvm.

Kommunen har vid prövning av planbeskedet konstaterat att frågor om trafik inom området och anslutning till övergripande vägnät måste lösas inom ramen för planarbetet. Även andra detaljplaner, som medför ökad trafik på Rv40 med angränsande mot är i uppstartsfas. Det innebär att utredning av trafikfrågor behöver omfatta förväntade totala trafikmängder för berörda trafikanläggningar som påverkas av denna och angränsande detaljplaner. Kommunen kommer ha en aktiv roll för samordning av trafikfrågorna med berörda parter.

Utgångspunkten för detaljplanen är att genomföra de intentioner för delområde Väster, som framgår av program för Airport City godkänt av kommunstyrelsen den 21 november 2011.

4. Exploatörens åtagande

Exploatören är medveten om att kommunens alla framtida kostnader för upprättande av avtal samt framtagande och genomförande av detaljplanen ska betalas av exploatören.

Exploatören ska på egen bekostnad ta fram samtliga utredningar och övrigt underlag som behövs för att detaljplanen

ska kunna drivas framåt och antas. Framtagande av underlagen ska göras i samråd med kommunens samordnare. Kommunen avgör ensidigt när underlaget bedöms vara tillräckligt. Exploatören ska också ta fram planhandlingar för detaljplanen.

Exploatören ska ha en projektledare, som i samverkan med kommunens samordnare ansvarar för att utredningar och annat erforderligt underlag för detaljplanen tas fram och bevakar att detaljplanen utformas så att den kan genomföras.

Exploatörens projektledare initierar och håller nödvändig kontakt med kommunens samordnare. Parterna ska under planarbetet fortlöpande följa upp tidplanen och rapportera eventuella avvikelser. Exploatörens projektledare ansvarar för att tidplanen följs vad avser framtagande av utredningar och annat underlag.

I uppstarten ska startmöte hållas. Exploatörens projektledare ansvarar för startmötet genom kontakt med kommunens samordnare. Vid detta möte ska tidplanen presenteras, arbetsupplägg tydliggöras samt planens syfte presenteras för mötesdeltagarna. Utöver exploatörens projektledare och planarkitekt deltar kommunens samordnare projektansvarige samt projektgrupp.

Exploatörens planarkitekt ska i samverkan med exploatörens projektledare upprätta erforderliga planhandlingar till planprocessens samråd, granskning och antagande. Plan- och bygglagens bestämmelser utgör ramarna för planarbetet. Exploatören är särskilt informerad om

- att kommunen är skyldig att beakta såväl allmänna som enskilda intressen vad gäller detaljplanens utformning och innehåll
- att beslut om att anta detaljplanen ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen och andra beredningsåtgärder
- att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut att anta detaljplanen och
- att beslut om antagande av detaljplanen kan överprövas

Mot denna bakgrund har kommunen rätt att avbryta detaljplanearbetet eller ge det en annan inriktning än vad exploatören önskar. Kommunen har vidare, mot denna bakgrund, rätt att godkänna eller anta en detaljplan med ett annat innehåll än exploatören önskar. Vid avbrytande eller ändrad inriktning är kommunen inte skyldig att ersätta exploatören.

5. Kommunens åtagande

Kommunen utser en samordnare som för kommunens räkning ska sköta kontakten mellan exploatören och kommunen samt upprätta undersökning av betydande miljöpåverkan, samrådsredogörelse och granskningsutlåtande. Samordnaren arbetar i samverkan med kommunens projektansvarige. Kommunens samordnare ska säkerställa att planprocessen, planhandlingar och utredningarna uppfyller kraven i plan- och bygglagen samt annan relaterad lagstiftning.

Kommunens samordnare tar i samverkan med exploatörens projektledare fram förslag till tidplan. Exploatören bevakar att tidplanen är realistisk i förhållande till de moment som åligger exploatören samt till exploatörens intentioner.

Kommunen åtar sig att granska inkomna utredningar, planhandlingar och annat underlag från exploatören och pröva att dessa utgör fullgott underlag för detaljplanen enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen.

I de fall kommunen är huvudman för allmän platsmark avgör kommunen utformning och standard av den allmänna platsmarken samt vatten och avlopp.

Exploateringsavtal ska upprättas och undertecknas av exploatören innan antagande av detaljplanen. Kommunen ansvarar för upprättande av exploateringsavtalet.

Kommunens samordnare ansvarar för avstämningar med politiken, enligt kommunens rutiner för exploatörsdrivna detaljplaner.

Kommunen har myndighetsansvaret och ansvarar därigenom för genomförandet av samråd, granskning och antagande. Krävs det en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen avgör kommunen om denna ska tas fram av kommunen eller exploatören.

6. Grundkarta

Exploatörens planarkitekt ansvarar för att grundkarta tas fram enligt nedan. Grundkartan baseras på utdrag från kommunens primärkarta där sådan finns och ajourförs sedan av behörig person enligt mätningsskugörelsen.

En primärkarta ska beställas och debitering till exploatören sker i enlighet med vid varje tidpunkt gällande taxa. Exploatören ansvarar för kostnader för inmätning av sådant som eventuellt

saknas i primärkarta. För de områden där kommunen helt saknar primärkarta får grundkartan upprättas från grunden.

Följande krav ska säkerställas för alla nya och uppdaterade objekt/kartdetaljer i grundkartan:

- de ska vara kodade enligt bilaga 2, ***Kodlista Härryda kommun.pdf***
- de ska i attributfält märkas med ursprung, kvalité och inmätningssläge (takfot eller fasad/husliv, mitt eller kant etc.) för varje objekt

de ska hålla en noggrannhet på minst 0,1 m i plan och 0,15 m i höjd. Skynda osäkra objekt i tät skog tillåts en noggrannhet inom 0,25 m i plan. Den ajourförda grundkartan ska därefter tillhandahållas av kommunen som äger fri rätt att använda informationen i grundkartan för att ajourhålla kommunens primärkarta. Grundkartan ska då levereras i filbaserade databaser (fgdb-format) alternativt shape-filer (shp-format).

Den ska levereras i kommunens referenssystem SWEREF 99 12 00 (i plan) och RH2000 (i höjd).

- de ska ha x-y-z-koordinater
- de ska anpassa till befintlig primärkarta om sådan finns i anslutning till den nya kartan
- höjdkurvor ska ha 1 meters ekvidistans, och vara brutna vid byggnader och vägområden
- byggnader ska vara rätvinkliga och lagras som slutna ytor

7. Kontakt

All kontakt mellan exploatören och kommunen ska ske via kommunens samordnare under hela detaljplanarbetet.

8. Genomförande

Till planhandlingarna ska ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören tecknas i samband med antagande av detaljplanen. Avtalet ska vara undertecknat av exploatören innan kommunen antar detaljplanen. Exploateringsavtalet ska reglera ansvarsfördelning, kostnadsansvar samt åtaganden mellan kommunen och exploatören vid genomförandet av detaljplanen.

Som grund för exploateringsavtalet ska kommunen och exploatören i samband med detta planavtal teckna ett ramavtal.

9. Kostnadsansvar detaljplan

Logistic 2 Landvetter AB, som är lagfaren ägare till aktuell fastighet har tecknat tjänsteavtal med Swedavia Real Estate

AB, orgnr: 556858-9872, som givits fullmakt att företräda bolaget som exploatör i detta avtal och dess fullföljande, se Bilaga 4

Kostnaderna för kommunen under detaljplanarbetet faktureras tjänsteleverantören Swedavia Real Estate AB och beräknas enligt följande:

1. Nedlagd tid för kommunal personal för detaljplanen debiteras i enlighet med vid varje tidpunkt gällande timtaxa enligt plan- och bygglovtaxa.
2. Avgifter för primärkarta erläggs enligt vid varje tidpunkt gällande plan- och bygglovtaxa. Framtagande av grundkarta och fastighetsförteckning faktureras exploatören för kommunens självkostnad.
3. Övriga kostnader med koppling till den specifika detaljplanen såsom utredningar kopplade till planarbetet, kostnad för framtagande av eventuell miljökonsekvensbeskrivning (MKB), andra konsulter som kommunen anlitar, hyra av lokal vid eventuellt samrådsmöte och dylikt, faktureras exploatören.

Ersättning för kostnaden ska erläggas enligt följande:

- Sedan handläggning av detaljplanen påbörjats erhåller exploatören varje månad en faktura med redovisning av nedlagd tid och kostnader.

Dröjsmålsränta utgår på obetalda fakturor enligt 6 § räntelagen (1975:635). Dessutom avbryts planarbetet till dess att fakturerade belopp har betalats.

Om planarbetet avbryts ska exploatören betala samtliga upparbetade samt tillkommande kostnader till dess att ärendet avslutas.

När exploatören har betalat samtliga fakturor avseende framtagandet av nu aktuell detaljplan ska exploatören befrias från planavgiften i samband med bygglovsgivningen inom detaljplanen.

10. Oförutsedda händelser eller ändrade förutsättningar

Parterna ska underhand och utan oskäligt dröjsmål samråda med och informera varandra i frågor av betydelse för detaljplanarbetet och dess fullföljande. Vid frågor som är av

väsentlig betydelse ska parterna skriftligen meddela varandra innan arbetet påbörjas.

Ändringar i och tillägg till detta planavtal får endast ske efter skriftlig överenskommelse mellan parterna.

Vid oförutsedda händelser eller ändrade förutsättningar som är av väsentlig betydelse, och som kräver kommunala resurser utöver resurser för ordinarie detaljplanearbete förbehåller sig kommunen rätten att debitera exploitören för kommunens faktiska kostnader.

Vid ändrade förutsättningar som är av väsentlig betydelse kan kommunen komma att lägga om kommunens resurser till andra projekt. Av väsentlig betydelse kan vara vid t.ex. ändringar av tidplan eller eventuella förseningar i övrigt föranledda av endera part.

Kommunen är inte skyldig att ersätta exploitören om förutsättningarna har ändrats sedan avtalets ingående eller om planen inte antas av kommunen, ändras eller upphävs av länsstyrelsen eller annan överprövande myndighet eller av annan omständighet inte får laga kraft.

11. Äganderätt

All materiell äganderätt och upphovsrätt till detaljplanen och därtill hörande dokumentation, utredningar och modeller samt digitalt material tillfaller kommunen, om inte annat skriftligen överenskommit mellan parterna.

Digitalt kartmaterial och digitala modeller, som tagits fram av kommunen, får exploitören och dennes konsulter endast använda vid framtagande av denna detaljplan.

Kommunen äger rätt att fritt disponera, publicera, kopiera och bearbeta från exploitören inkomna handlingar.

Därutöver har kommunen rätt att hantera inkomna och upprättade handlingar i enlighet med gällande bestämmelser avseende allmänna handlingars offentlighet och sekretess.

12. Tvist

Tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av detta planavtal och därmed sammanhängande frågor ska avgöras enligt svensk lag och av allmän domstol med Göteborgs tingsrätt som första instans.

13. Planavtalets giltighet och avbrytande av detaljplanearbetet

Detta avtal gäller endast under förutsättning att kommunstyrelsen/kommunfullmäktige i Härryda kommun godkänner detta avtal och beslutar att uppdra åt plan- och bygglovschef att underteckna planavtalet efter att kommunstyrelsens/kommunfullmäktiges beslut fått laga kraft.

Detta avtal gäller endast under förutsättning att kommunstyrelsen i Härryda kommun även godkänner ramavtal genom beslut som får laga kraft.

Både exploatören och kommunen har rätt att avbryta detaljplanearbetet, vilket ska ske skriftligen. Uppsägningen innebär att det gemensamma planarbetet avbryts.

Både exploatören och kommunen har även rätt att säga upp detta avtal, vilket ska ske skriftligen. Uppsägningen innebär att det gemensamma planarbetet avbryts samt att avtalet upphävs, om inte annat är överenskommet.

Exploatören har inte rätt att kräva ersättning av kommunen för de kostnader eller den skada som uppkommit på grund av detaljplanearbetet. Innan planavtalet upphävs ska exploatören betala samtliga upparbetade samt tillkommande kostnader i enlighet med punkt 9 till dess att ärendet avslutas. Planavtalet fortsätter att gälla fram till dess att samtliga kostnader betalats i sin helhet.

Om detaljplanearbetet avbryts och exploatören i ett senare skede önskar återuppta detaljplanearbetet, krävs det att ett nytt planavtal tecknas. Kommunen är då inte skyldig att ingå ett sådant nytt planavtal.

Vad som regleras om äganderätt i punkt 11 är fortsatt giltigt även om avtalet i övrigt upphävs.

Exploatören står risken för att detaljplanen inte kan antas eller få laga kraft på grund av till exempel erinringar från kommunstyrelsen, sakägare, länsstyrelse eller andra myndigheter. Kommunen är således inte skyldig att ersätta exploatören för erlagda kostnader och är inte heller återbetalningsskyldig för vad exploatören betalat till kommunen om planen inte antas av kommunen, ändras eller upphävs av länsstyrelsen eller annan överprövande myndighet.

Om kommunens antagandebeslut överklagas och/eller upphävs av överprövande myndighet debiterar kommunen upparbetade

samt tillkommande kostnader löpande till exploatören till dess att planärendet avslutas hos kommunen.

Exploatören får inte överlåta detta planavtal till annan part utan kommunens skriftliga medgivande.

Detta planavtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.

Mölnlycke den / 2023

..... den / 2023

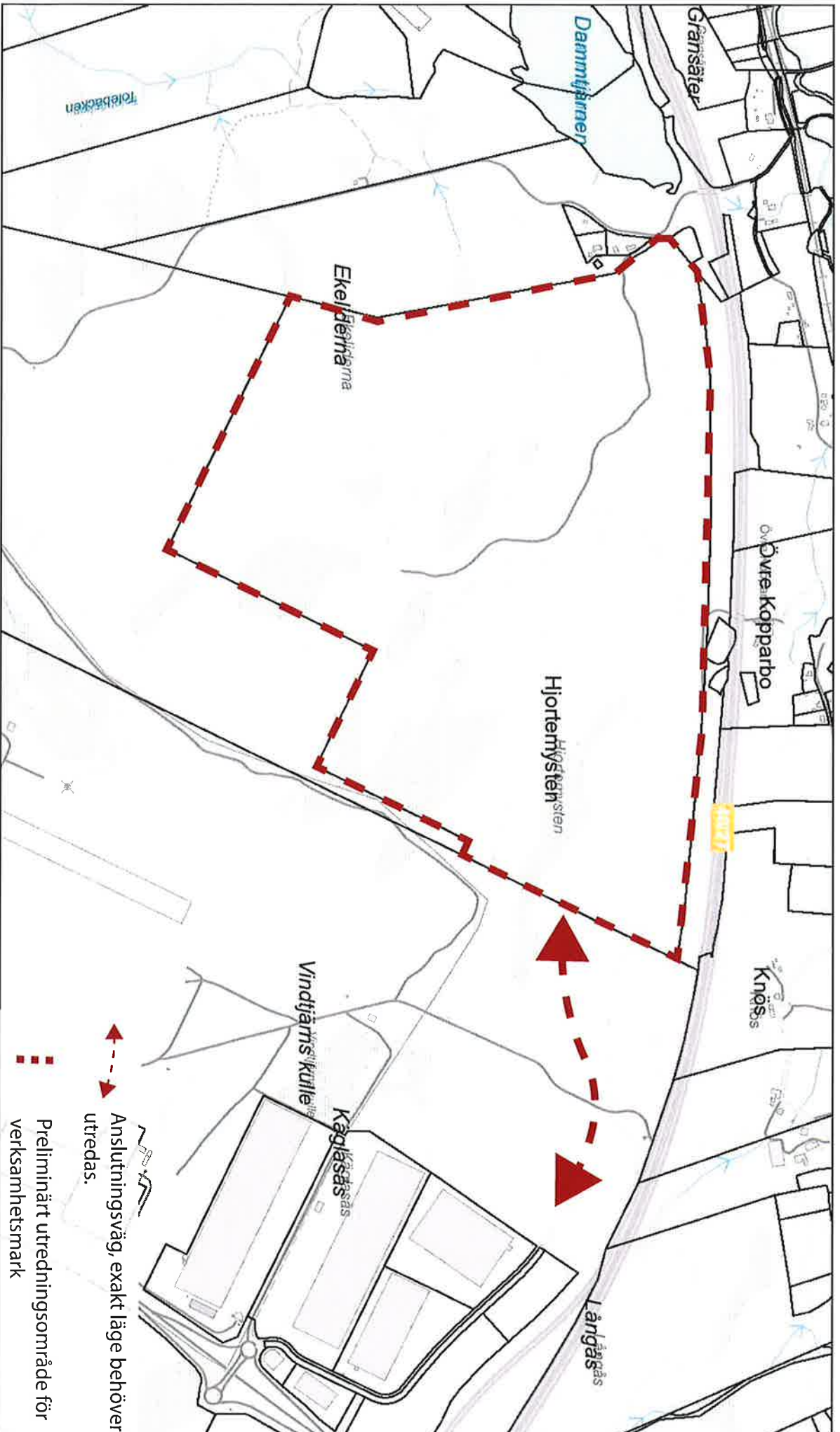
För Härryda kommun

.....
Kenneth Fondén
Verksamhetschef plan och
exploatering


Stefan Stenberg
Logistic 2 Landvetter AB


Jesper Sundahl

Bilaga 1, preliminär planavgränsning



Pk

Bilaga 2

KODLISTA Primärkarta HÄRRYDA KOMMUN



Dataset: Bebyggelse

Lagernamn	Geometrityp	TYP	Detaljerat information
MAPCONSTRUCTION	yta		
Anläggning yta		Bro	
		Fontän	
		Fundament	
		Fågeltorn	
		Gruvschakt	
		Klockstapel	
		Mast	
		Pool	
		Skorsten	
		Tunnel	
		Vindkraftverk	
		Övrigt	
MAPCONSTRUCTIONL	linje		
Anläggning linje		Bro	
		Fontän	
		Fågeltorn	
		Klockstapel	
		Mast	
		Mast	
		Pool	
		Tunnel	
		Vindkraftverk	
		Övrigt	
MAPCONSTRUCTIONP	punkt		
Anläggning punkt		Fontän	
		Fundament	
		Fyr	
		Fågeltorn	
		Mast	
		Pelare	
		Skorsten	
		Stolpe	
		Övrigt	
		Övrigt	
MAPBUILDING	yta	Byggnadsändamål	Ange Detaljerat ändamål
Byggnad yta		Bostad	Flerfamiljhus, Småhus - friliggande, Småhus - kedjehus
		Bostad	Småhus- kedjehus, Småhus - radhus,
		Bostad	Småhus med flera lägenheter, Ingen information
		Övrig byggnad	Kraftstation, Värmeverk, Transformator
		Övrig byggnad	Telestation, Fyrtorn, Ingen information
		Komplementbyggnad	Garage, Uthus, Bastu, Båthus, Jordkällare
		Komplementbyggnad	Cistern, Förråd, Växthus, Ingen information
		Industri	Industrihotell, Metall/Maskin, Livsmedel
		Industri	Värmeverk, Vindkraftverk, Trävaru,
		Industri	Annan tillverkningsindustri, Övrigt, Ingen information
		Samfund	Kyrka, Kapell, Församlingshem, Synagoga
		Samfund	Krematorium, Frikyrka, Kloster, Moské
		Samfund	Tempel, Ingen information

		Samhällsfunktion	Badhus, Brandstation, Flygplats, Kommunhus
		Samhällsfunktion	Kriminalvårdsanstalt, Nöjesanläggning, Hälsocentral
		Samhällsfunktion	Universitet, Högskola, Hangar, Terminal, Kulturbyggnad
		Samhällsfunktion	Polisstation, Busstation, Djursjukhus, Ridhus
		Samhällsfunktion	Fotbollsstadion, Reningsverk, Tullstation, Betalstation
		Samhällsfunktion	Sporthall, Skola, Sjukhus, Järnvägstation, Ishall
		Samhällsfunktion	Polisstation, Myndighet, Ingen information
		Samhällsfunktion	Distributionsbyggnad
MAPBUILDINGCARTOLINE Kartografilinje bebyggelse	linje	Byggnad, beteckning Övrig, beteckning	
MAPBUILDINGEXTENSION Byggnadstillbehör yta	yta	Altan Balkong Brandmur Carport Förbindelsegång Lastbrygga Skärmtak Trappa Uterum Övrigt	
MAPBUILDINGTEXT Kartografisk text bebyggelse	text	Annotationsclass Anläggning Bebyggelse Ospecificerad	<i>Ange textremsa</i>
MAPGROUNDEQUIPMENTL Markanordning linje	linje	Bullerplank Bullervall Fontän Grind Häck Mur Plank Staket Stenmur Stängsel Stödmur Trappa Övrigt	
MAPGROUNDEQUIPMENTP Markanordning punkt	punkt	Grindstolpe Staketstolpe Flaggstång Staty Övrigt	
MAPGROUNDEQUIPMENT Markanordning yta	yta	Trappa Övrigt	
MAPHYDROCONSTRUCTION Hydrografianläggning yta	yta	Brygga Dammbbyggnad	

		Kaj	
		Pir	
		Övrigt	
MAPHYDROCONSTRUCTIONL	linje		
Hydrografianläggning linje		Brygga	
		Dammbyggnad	
		Kaj	
		Pir	
		Slussport	
		Vattenränna	
		Vattenränna	
		Vattentub	
		Övrigt	
MAPHYDROCONSTRUCTIONP	punkt		
Hydrografianläggning punkt		Slussport	
		Övrigt	

Dataset: Kabelnat			
Lagernamn	Geometrityp	TYP	Detaljerat information
MAPCABLETEXT	text		Ange textremsa
Kartografisk text kabel		Ospecificerad	
MAPCABLEAPPLIANCE	punkt		Ange anordningstyp för alla
Kabelanordning		Elanordning	Belysningsstolpe, Belysningspunkt,
		Dataanordning	Kopplingspunkt, Skarv, Skåp
		Optoanordning	Abbonnentanslutningspunkt
		Teleanordning	Ledningsstolpe, Högspänningsstolpe
			Kabelslut, Punkt på ledning
			Ingeninformation
MAPCABLELINE	linje		Ange förläggning för alla
Kabelledning			Ange ledningsägare för alla
		Elledning	Jordkabel, luftledning, i vatten
		Dataledning	
		Teleledning	
		KabelTVledning	
		Optoledning	
MAPCABLESTRUCTURE	punkt		
Ledningsanläggning		Dataanläggning	
		Elanläggning	
		KabelTVanläggning	
		Optoanläggning	
		Teleanläggning	
MAPCABLEP	yta		
Ledningsyta		Transformatorområde	

Ledningar			
Lagernamn	Geometrityp	TYP	Detaljerat ändamål
MAPUTILITIESTEXT	text		<i>Ange textremsa</i>
Karttext ledningar		Ospecificerad	
MAPPIPEMAIN			
Ledningslinje		Fjärrkyl Fjärrvärme Gasnät Gemensam ledning Övriga nätverk	
MAPPIPELATERAL			
Servisledning	linje	Fjärrvärme Fjärrkyl Gasnät Gemensam ledning Övriga nätverk	
MAPPIPENODE			
Ledning, knutpunkt	punkt		Ange Knutpunktstyp för alla
		Avgrening Nedstigningsbrunn Avstäningsventil Punkt på ledning Proppning Anordning	Fjärrvärme, Gas högtryck, Gas lågtryck, Kombinerat avlopp, Olja, Okänd, Vatten
MAPUTILITIESELEVATION			
Ledning, höjdpunkt	punkt	Höjdpunkt	
MAPPIPESTRUCTURE			
Byggnadsverk	punkt	Bassäng Plastgjutna brunn	

Dataset: MarkVatten			
Lagernamn	Geometrityp	TYP	Detaljerad information
MAPLANDSCAPETEXT	text	Annotationclassid	Ange textremsa
Kartografisk text mark & vatten		Ospecificerad	
		Hav/Sjö	
		Natur/Terräng	
		Vattendrag	
		Anläggningsområde	
MAPLANDSCAPECARPOINT	punkt		
Kartografisk punkt, symbol		Berg	
		Kärr	
		Lövskog	
		Strömpil, stor	
		Strömpil, liten	
		Barr och blandskog	
		Äng	
		Åker	
		Vattenyta	
		Källa	
		Begravningsplats	
		Blockterräng	
		Göl	
		Vattenyta	
		Dikespil	
MAPLANDEGE	linje		
Markkantlinje		Övrig mark	
		Anläggningsområde	
		Skogsmark	
		Vatten	
		Industriområde	
		Sankmark	
		Transportområde	
		Öppen mark	
		Odlad mark	
		Blekvät	
MAPLANDMARK	punkt		
Markpunkt		Barrträd	
		Lövträd	
		Buske	
		Stenblock	
		Grotta	
		Övrig markpunkt	
MAPLANDSCAPE	yta		
Marktäcke		Vatten	
		Bebyggelseområde	
		Odlad mark	
		Öppen mark	
		Industriområde	
		Skogsmark	
		Transportområde	
		Övrig mark	

MAPWATERL	linje			
Vattenlinje		Vattendrag		
		Vattenfall		
		Fors		
MAPWATERSTRUCTUREL	linje			
Vattenkonstruktionslinje		Damm		
		Dike		
		Bassäng		
		Kanal		
		Branddamm		
		Ospecificerad		
MAPWATERP	punkt			
Vattenpunkt		Brunn		
		Inlopp		
		Källa		
		Ospecificerad		
MAPWATERSTRUCTURE	yta			
Vattenkonstruktionsyta		Bassäng		
		Branddamm		
		Dike		
		Ospecificerad		
MAPNATURERESERVE	yta			
Naturvård		Djur- och växtskyddsområde		
		Kulturresevat		
		Nationalpark		
		Naturvård		
		Övriga resevat		

Dataset: Transport			
Lagernamn	Geometrityp	TYP	Detaljerat information
MAPTRANSPORTTEXT	text	Annotationclassid	Ange textremsa
Kartografisk text transport		Ospecificerad	
		Adressnummer	
		Gatunamn	
		Spår	
MAPRAILEQUIPMENTL	linje		
Spåranordning		Övrig spåranordning	
		Banvall	
		Perrong	
MAPRAILEQUIPMENT	yta		
Spåranordning		Banvall	
		Perrong	
		Övrig spåranordning	
MAPRAILWAYP	punkt		
Stolpe vid spår		Kontaktledningsstolpe	
		Kilometerstolpe	
		Övrig stolpe	
MAPRAILWAYLINK	linje		
Spårtrafik		Järnväg	
		Spårväg	
		Industrispår	
		Museijärnväg	
		Övrig järnväg	
		Tunnelbana	
MAPROADEQUIPMENT	linje		
Väganordning		Vägräcke	
		Vägtrumma	
		Vägbom	
		Farthinder	
		Mittbarriär	
		Vajerräcke	
		Övergångsställe	
		Övrigt	
MAPROADEDGE	linje		Ange om det är kantsten eller ej
Väggkant		Gång och cykelbana	
		Körbana	
		Körbana på tomt	
		Gångbana	
		Sämre körbana	
		Parkeringsplats	
		Övrigt	
MAPOTHERLINK	linje		
Övrig väg, mittlinje		Stig	
		Ridspår	
		Gågata	
		Vandringsled	

		Traktorväg	
		Eljusspår	
		Gång- och cykelbana	
		Motionsspår	

Bilaga 3.

Tidsplan – detaljplan för Björröd 1:212, Lager-, logistik- och industribyggnader inom Airport City etapp 5, Härryda kommun

Kvartal	Skede
Q3 2024	Samråd
Q2 2025	Granskning
Q4 2025	Antagande

Med ett förmodat beslut om planstart 1 juni 2023 bedöms projektet kunna ha startmöte augusti 2023. Därefter ska utredningar beställas, förhandlingar med trafikverket inledas, trafikfrågan ska samordnas med kringliggande detaljplaneprojekt och planhandlingar tas fram för samråd. Processen bedöms ta ungefär ett år. Efter ett samråd antas två till fyra kvartal behövas för att revidera förslaget. Planen bedöms kunna antas senast det fjärdekvartalet 2025.

BILAGA 4

TJÄNSTELEVERANSAVTAL

mellan

Logistic 2 Landvetter AB, org. nr 556875-9475 ("Uppdragsgivaren"); och

Swedavia Real Estate AB, org. nr 556858-9872 ("Leverantör").

BAKGRUND

Swedavia Real Estate AB ("Leverantören") utgör moderbolag i den koncern i vilken Logistic 2 Landvetter AB ("Uppdragsgivaren") tillhör.

Uppdragsgivaren har för avsikt att teckna planavtal med Härryda Kommun och i projektform vara drivande i arbetet/framdriften av genomförandet av detaljplaneläggning av fastigheten Björrod 1:212, som Uppdragsgivaren är lagfaren ägare till.

Projektet avser att driva detaljplanarbetet, upphandla och genomföra utredningar, ta fram handlingar, illustrationer etc., kontinuerligt samverka med kommunens representanter under arbetets gång samt att bevaka detaljplanens genomförbarhet. Leverantören ska företräda Uppdragsgivaren, som "exploatör" och i rollerna som projektansvarig och projektledare.

1. UPPDRAG

Uppdragsgivaren uppdrar härmed åt Leverantören, och Leverantören åtar sig, att i alla avseenden driva Uppdragsgivarens projekt.

Avtalet med Leverantören innefattar ett uppdrag att med fullmakt på uppdragsgivarens mandat, företräda bolaget mot extern part i syfte att nå de projektmål som fastställts för projektet.

1.1 Arbetsuppgifter

Leverantören bemannar rollen projektägare och projektledare åt Uppdragsgivaren och ansvarar för planering och genomförande för att nå uppsatta projektmål. Leverantören ansvarar för tillhörande kalkyler, ekonomisk styrning. Leverantören ansvarar för kontakter med myndigheter och säkerställer att utfärdade myndighetskrav efterlevs samt följer gällande koncernmässig praxis på olika områden.

1.2 Uppföljning och Rapportering

Leverantören säkerställer uppföljning till projektstyrelse och bolagets representanter enligt beslut eller fastlagda policys och rutiner.

Leverantören sköter den rapportering som krävs internt samt till externa intressenter och myndigheter.

2. ERSÄTTNING

Leverantören har rätt till betalning för de omkostnader som leverantören åtar sig i utförande av projektet och betalat i egen räkning.

Leverantörens äger rätt till ersättning av Uppdragsgivaren för egen nedlagd tid i utförande av uppdraget enligt punkt 1 ovan. Ersättningen ska uppgå till marknadsmässigt pris. Ersättning skall innefatta lön, sociala och nödvändiga omkostnader för utförande av uppdraget.

Ersättningen, jämte tillämplig mervärdesskatt, ska erläggas mot faktura, kvartalsvis i efterskott dock senast vid projektets slutförande. Leverantören äger inte rätt att fakturera egen ersättning a conto i förskott.

3. AVTALSTID

Detta avtal gäller från datum för tecknandet tillsvidare med 3 månaders ömsesidig uppsägningstid.

4. ÖVRIGT

På detta tjänsteleveransavtal är ABK 09 tillämpligt. I den mån det föreligger motstridiga regleringar i detta huvudavtal och ABK 09 har detta huvudavtals regleringar företräde. Leverantörens ansvar under detta avtal kan aldrig överstiga av Uppdragsgivaren erlagd ersättning för uppdragets utförande.

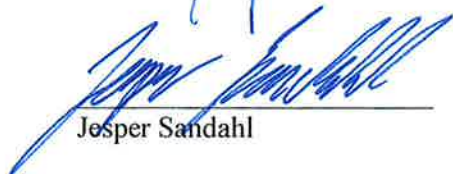
Detta Avtal har upprättats i 2 likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Arlanda 10/5 2023

Logistic 2 Landvetter AB



Stefan Stenberg



Jesper Sandahl

Swedavia Real Estate AB



VD Stefan Stenberg

Logistic 2 Landvetter AB (org.nr: 556858-9872), Göteborg Landvetter Airport, 438 80 Landvetter, nedan kallad "**Exploatören**", Swedavia Real Estate AB (org.nr: 556858-9872), BOX 925, 60119 Norrköping, nedan kallad "**Swedavia**", och Härryda kommun (org.nr. 212000-1264), 435 80 Mölnlycke, nedan kallad "**Kommunen**".

Kommunen, Exploatören och Swedavia benämns gemensamt nedan "**Parterna**". Mellan Parterna träffas härmed följande

RAMAVTAL

1 INLEDNINGEN

Parterna är överens om att Exploatörens åtaganden enligt detta avtal är att anse som rimliga i förhållande till Exploatörens nytta av Detaljplanen.

Det är Kommunen som med stöd av planmonopolet enligt 1 kap 2 § plan- och bygglagen (2010:900) som avgör Detaljplanens slutliga innehåll.

2 ORIENTERING

2.1 Grund och syfte för avtalet

Till grund för detta avtal ligger blivande detaljplan för lager-, logistik- och industriändamål inom området för Airport city 5 i Härryda kommun (nedan kallad "**Detaljplanen**"). Exploatören erhöll positivt planbesked genom beslut i kommunstyrelsen 2021-08-26.

Syftet med detta ramavtal är att fastställa ansvarsfördelning gällande ekonomi och utförande mellan Kommunen och Exploatören vid genomförande av Detaljplanen samt de krav och förväntningar som Exploatören kan förvänta sig i framtida exploateringsavtal.

Exploatören är medveten om att det, i samband med arbetet med Detaljplanen, kan uppkomma behov av ytterligare åtgärder, utöver vad som anges i detta ramavtal, som är hänförliga till Detaljplanens genomförande och vars kostnader Kommunen därmed avser påföra Exploatören. Dessa eventuella åtgärder kommer att tas upp och regleras i Exploateringsavtalet eller som tillägg till detta ramavtal.

Parallellt med detta avtal ingår Exploatören separat planavtal med Kommunen i syfte att reglera ansvarsfördelningen i samband med upprättandet av Detaljplanen.

Då exploateringsavtal tecknas och får laga kraft ersätter det detta avtal i sin helhet.

2.2 Detaljplaneområdet

Detaljplaneområdet har preliminärt markerats med röd streckad begränsningslinje i **Bilaga 1**. Detaljplaneområdet kan komma att utökas i samband med planprocessen. Exploatören är medveten om att detta ramavtal även omfattar ett sådant utökat Detaljplaneområde.

3 FRAMTIDA EXPLOATERINGSAVTAL

Exploatören ska, innan antagande av Detaljplanen, teckna exploateringsavtal så snart detaljplaneprocessen fortskridit så långt att nödvändiga förutsättningar för Detaljplanens genomförande är kända.

Vite kan utgå om Exploatören inte fullföljer de åtaganden som överenskommit i framtida exploateringsavtal.

4 EXPLOATÖRENS ÅTAGANDEN

Exploatören förbinder sig till följande:

1. Exploatören ska bekosta samtliga åtgärder inom detaljplaneområdet med anledning av genomförandet av Detaljplanen. Exploatören ska även bekosta åtgärder utanför Detaljplanen som enligt bedömning av Kommunen behövs med anledning av Detaljplanen.
2. Exploatören ska bekosta samtliga faktiska kostnader för gestaltning, projektering, utbyggnad och övriga iordningställandearbeten avseende allmän plats, som erfordras för genomförandet av Detaljplanen. Till dessa hör även kostnader och ersättningar i samband med inlösen av mark för allmän plats.
3. För övergripande infrastrukturella åtgärder för hela Kommunens expansion ska Exploatören till Kommunen erlagga en generalplanekostnad i förhållande till projektets nytta av dessa anläggningar. Kostnader för övergripande erforderliga åtgärder på Rv40 kan vara ett exempel på sådan generalplanekostnad som kan komma att belasta Exploatören.
4. Exploatören ska, utan ersättning, överlåta markområden som enligt Detaljplanen utgör allmän plats till Kommunen. Överlåtelse ska ske när Detaljplanen vunnit laga kraft.
5. Om Kommunen överför kvartersmark till Exploatören inom Detaljplanen ska detta ske på marknadsmässiga villkor. Markersättningsberäkningen ska då baseras på branschens vedertagna värderings- och beräkningsprinciper.
6. Exploatören ansvarar för och bekostar samtliga åtgärder som krävs för genomförande och för framtida drift av Exploatörens kvartersmark. I detta ansvar ingår bland annat, men inte uteslutande; planerings- och utförandearbeten, lantmäteriatgärder, utredningar och erhållande av tillstånd m.m. hörande till Exploatörens kvartersmark enligt Detaljplanen.



7. Exploatören ska till Kommunen erlægga en, av Kommunen, godtagbar säkerhet för sina åtaganden enligt framtida exploateringsavtal. Säkerhetens storlek grundar sig på Kommunens uppskattning av kostnader för gestaltning, projektering, utbyggnad och övriga iordningställandearbeten avseende allmän plats samt Kommunens uppskattning av Exploatörens övriga åtaganden enligt exploateringsavtalet. Exploatörens kostnadsansvar avser dock de faktiska kostnader som uppstår med anledning av Exploatörens åtaganden enligt exploateringsavtalet.

Parterna är överens om att garantiåtagande från Swedavia, så som statlig aktör, enligt följande skrivning, är att betrakta som godtagbar säkerhet i framtida exploateringsavtal för Detaljplanen:

- Alla Exploatörens åtaganden garanteras av Swedavia. Swedavia är därmed solidariskt ansvarig för Exploatörens åtaganden enligt exploateringsavtalet.
8. Placering av allmänna underjordiska ledningar utanför allmän plats ska i Detaljplanen säkras med markreservat, u-område. Projektering ska finnas som stödjer genomförbarheten av ledningsdragningen.
 9. För placering av GATA med kommunalt huvudmannaskap ska projektering finnas som stödjer genomförbarheten av gatan.
 10. Exploatören har tagit del av och är medveten om att framtida exploateringsavtalet bland annat ska förhålla sig till Kommunens följande dokument:
 - Riktlinjer för exploateringsavtal.

Exploatören är medveten om att ytterligare kommunala dokument kan tillkomma till detta avtal samt att aktuella dokument enligt ovan kan komma att ändras, ersättas eller upphävas under tiden för detaljplanearbetet. Exploatören äger ingen rätt till ersättning för innebörden av en ändring eller tillägg av ett kommunalt dokument.

5 AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal är endast giltigt under förutsättning att kommunstyrelsen i Härryda kommun godkänner detta avtal och beslutar att uppdra åt mark- och exploateringschefen att underteckna ramavtalet.

Detta avtal gäller endast under förutsättning att kommunstyrelsen i Härryda kommun även godkänner planavtal med diarienummer 2021KS74.

Detta avtal är upprättat i tre likalydande exemplar, av vilka Parterna tagit var sitt.

Mölnlycke 2023-
För Härryda kommun

.....
Ria Andersson
Mark- och exploateringschef

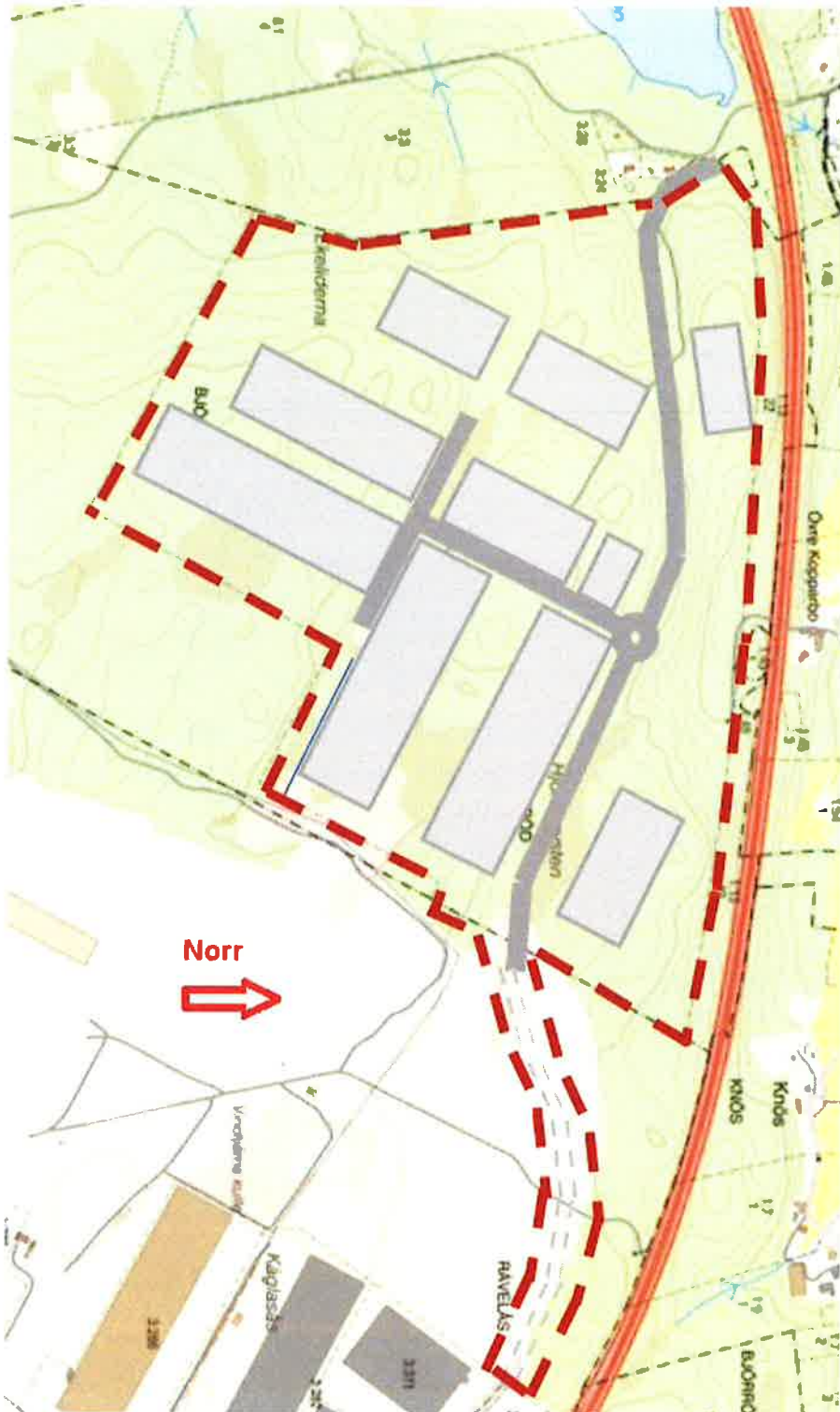
Bilagor

Bilaga 1 – Preliminärt detaljplaneområde.

Mölnlycke 2023-
För Logistic 2 Landvetter AB och för
Swedavia Real Estate AB


.....
Stefan Stenberg


Jesper Sandahl RLE



Bilaga 1

Planavgränsning - Detaljplan för Björöd 1:212,

Lager, logistik och industribyggnader inom Airport City etapp 5 i Härryda kommun