

Bilaga till Mobilitetsplan för Bollebygd: nuläge, behov och underlag

2026-04-22

Innehåll

1. Nuläge och behov	2
1.1 Demografi och geografi	2
1.2 Trafiksituationen	2
1.3 Användning av kollektivtrafik	10
1.4 Hälsa	13
1.5 Samhällsekonomi	17
1. 6 Jämlikhet	17
2.7 Miljö och klimat	18
2. Vision och styrning för mobiliteten i Bollebygd	20
2.1 Vision	20
2.2 Mål och styrning	20
3. Konsekvensbedömning	22

1. Nuläge och behov

1.1 Demografi och geografi

Nuläge:

Bollebygd är med cirka 9800 invånare år 2025 en mindre kommun som dock fortsätter att växa. Bollebygd ligger i närhet av och i direkt trafikförbindelse med de stora arbetsmarknadsområdena Borås och Göteborg. Många invånare pendlar till dessa arbetsmarknader med cirka 1830 pendlare till Göteborg och cirka till 960 Borås. Enligt statistiska centralbyrån (SCB) pendlar totalt 73 procent av de förvärvsarbetande utanför kommunen.

Bollebygd består av flera tätorter och många mindre bostadsområden på landsbygden. Från Bollebygd centrum är det cirka 1,7 mil norrut till Tölleby, cirka 0,9 mil till Olsfors österut och 1,3 mil till Hultafors ännu längre österut. Drygt 3 500 invånare bor utanför någon av tätorterna.

Bollebygds kommun är den största arbetsgivaren med cirka 700 anställda med arbetsplatser i Bollebygd tätort samt Tölleby och Olsfors. Det finns ett antal större arbetsgivare och industrier med ansamlingar i Bollebygd, Olsfors och mellan Bollebygd och Olsfors och Tölleby.

Behov:

Bollebygd har stora behov av goda pendlingsmöjligheter för att ha tillgång till arbetsmarknader utanför kommungränsen.

För att kunna underlätta för kompetensförsörjning för näringslivet inom kommunens geografiska område behövs bättre möjligheter att nå arbetsplatserna med kollektivtrafik och cykel.

1.2 Trafiksituationen

Nuläge:

Bollebygd är beläget längs riksväg 40, som är en huvudväg genom kommunen. Trafiken på denna väg är relativt hög, vilket kan skapa flaskhalsar, särskilt under rusningstid eller vid trafikolyckor. På landsbygden är vägnätet och bebyggelsen mer utspritt, vilket gör det svårt att upprätthålla en effektiv kollektivtrafik.

Trafikolyckor

Nedan kan man se olycksstatistik på faktiska olyckor och hur detta utvecklats under de senaste 19 åren i Bollebygds kommun. De olyckor som är överrepresenterade är singelolyckor med motorfordon.

Teckenförklaring:

Inrapporterad av:



Polis



Sjukvård



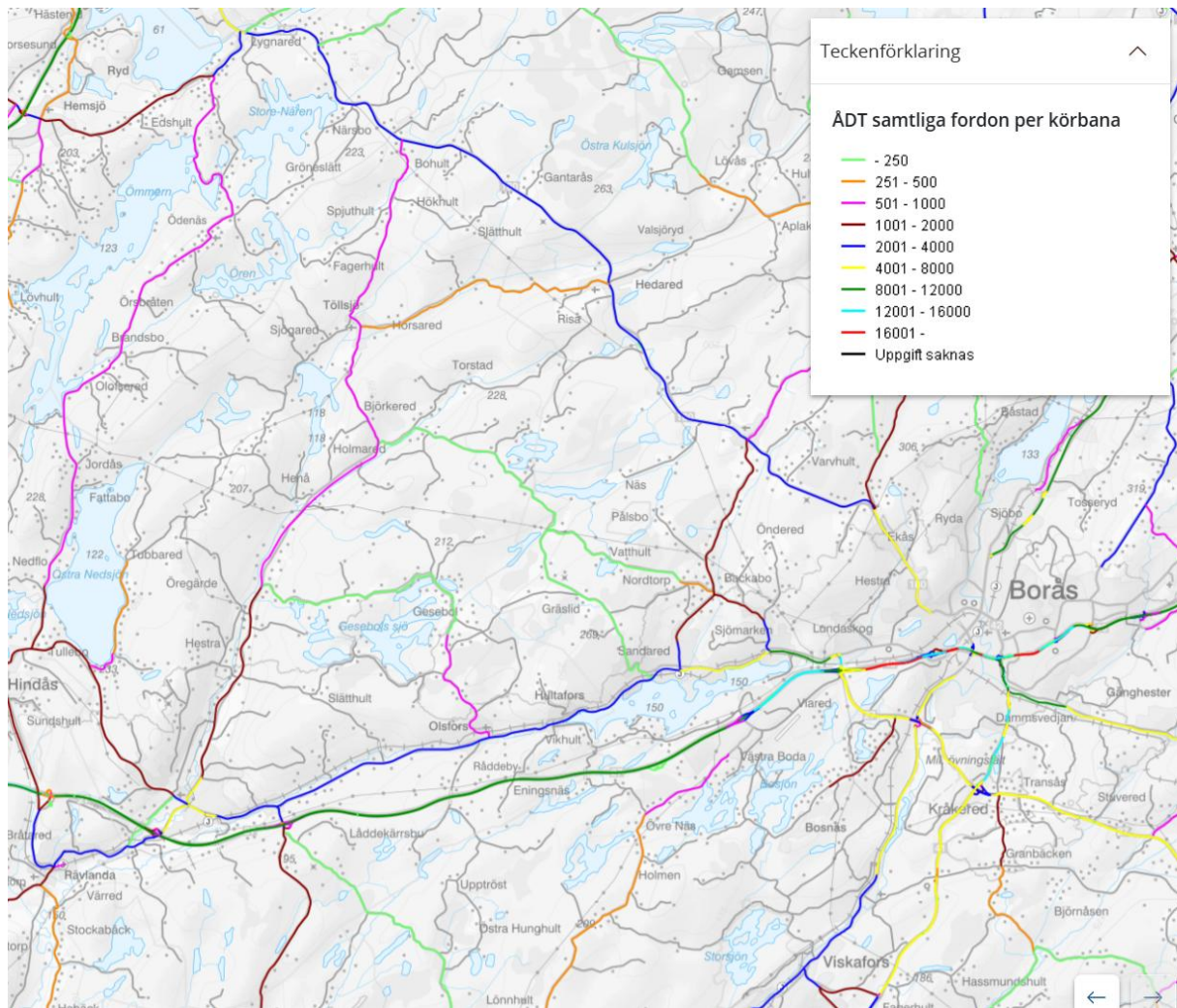
Polis och sjukvård

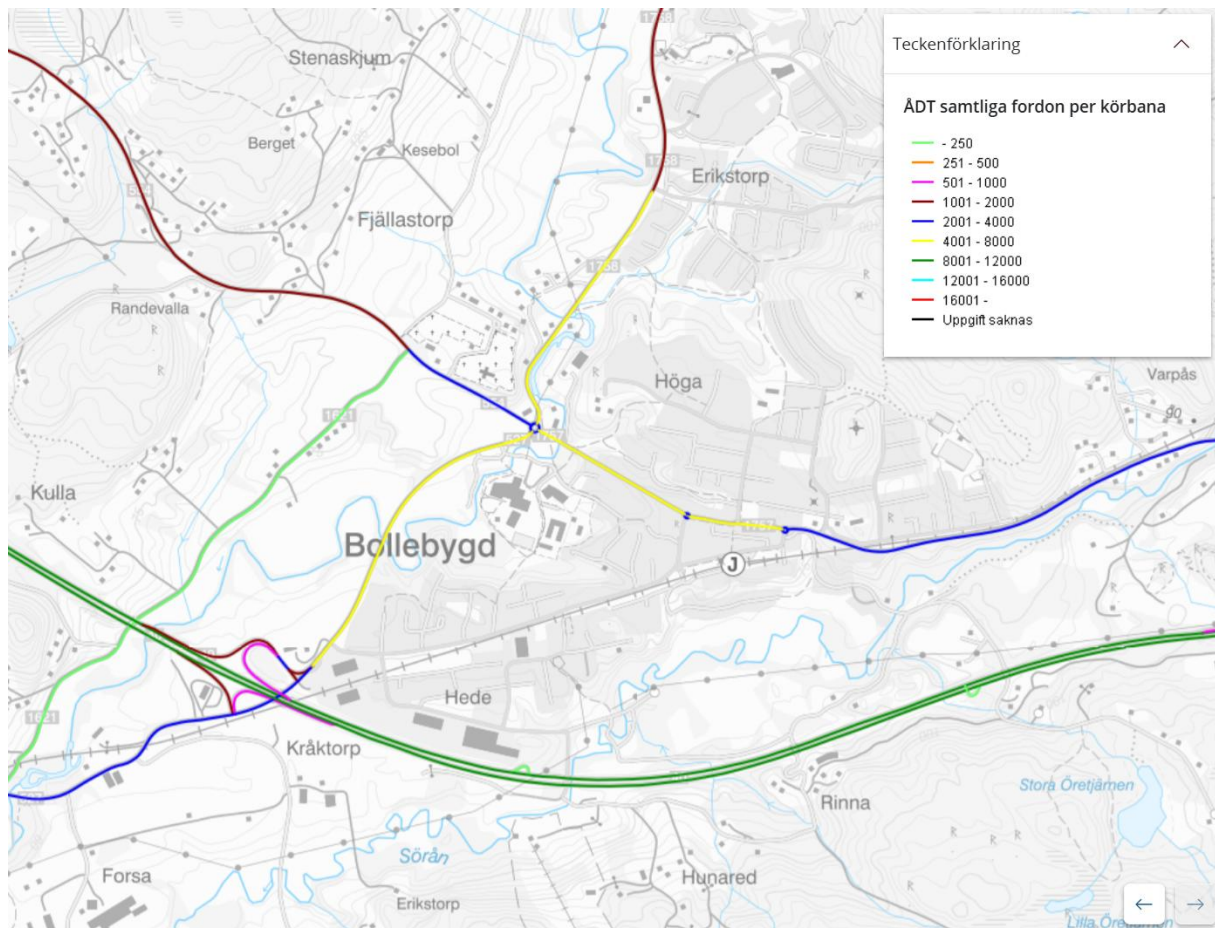
- A: Avsvängande motorfordon
- S: Singel motorfordon
- M: Möte motorfordon
- G0: Fotgängare singel
- G1: Cykel singel
- G2: Moped singel
- O: Omkörning motorfordon
- S: Singel motorfordon
- U: Upphinnande motorfordon
- V0: Övrigt
- V3: Traktor/motorredskap
- W1: Rådjur/hjort
- W2: Älg

Trafikbelastning i Bollebygds kommun

Trafikbelastningen i Bollebygds kommun varierar under dygnets alla tider. Även under vissa perioder under året kan man se skillnader på belastning. Trafikverket har tagit fram en så kallad "ÅDT"; årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn i genomsnitt under året).

Man kan tydligt se att Bollebygds centrum är den mest trafikerade delen i kommunen.





Parkeringsinventering i Bollebygd

En parkeringsinventering har genomförts år 2023 i Bollebygds kommun för att undersöka beläggingsgrad på olika parkeringsytor vid fyra olika tidpunkter under dagen:

- Morgon (07:30–09:00)
- Lunch (11:30–13:00)
- Eftermiddag (17:00–18:30)
- Kväll (20:30–22:00)

Inventeringen omfattade elva parkeringsytor i centrala Bollebygd, med totalt över 1 200 parkeringsplatser. Beläggningen har registrerats som andel upptagna platser vid varje tillfälle.

Resultat i korthet:

- Generell beläggning: Låg till måttlig beläggning noterades på de flesta ytor under samtliga tider.
- Högst beläggning: Parkeringsyta 5 (nära centrum) visade konsekvent hög beläggning, särskilt vid lunch och eftermiddag (över 60–80 %).
- Lägst beläggning: Ytor som 6 och 11 hade generellt låg beläggning (<10 %) under större delen av dagen.
- Tidsberoende variationer:

- Lunch och eftermiddag hade generellt högre beläggning än morgon och kväll.
- Kvällsbeläggningen var generellt mycket låg på de flesta platser.

Slutsatser:

- Det finns tillgänglig kapacitet på många av parkeringsytorna.
- En omfördelning av parkering eller bättre skyltning/information skulle kunna förbättra utnyttjandet.
- Parkeringsyta 4 och 5 kan övervägas för utökning eller särskild hantering vid hög belastning.



Figur 1. Kartunderlag för områden 1 Torget, 2 Centrumkärnan, 3 Kvarteret Lyckebo och 4 Stationsområdet



Figur 2. Kartunderlag för område 5 Krokdals bostadsområde och 6 Bollebygdsskolan



Figur 3. Kartunderlag för område 7 Biblioteket



Figur 4. Kartunderlag för område 8 Rinna verksamhetsområde



Figur 5. Kartunderlag för område 9 Gaddensskolan ,10 Eriksgårdens förskola och 11 Gaddenhallen

Behov:

För att minska olyckstalet bör man utreda hur det kommer sig att just vissa av dessa vägar är mer olycksdrabbade än andra och att aktivt arbeta för att göra åtgärder för att minska olyckor.

För att förbättra parkeringssituationen kan det behövas en översyn av skyltning och en parkeringsstrategi för bättre spridning.

Det skulle behövas uppföljande mätningar av parkeringssituationen till exempel under andra tider på året eller under evenemang.

1.3 Användning av kollektivtrafik

Nuläge

Enligt data från Miljöbarometern har det genomsnittliga antalet personer per fordon i kollektivtrafiken i Bollebygd varierat mellan 17,0 och 32,3 under perioden 2009–2023. Den högsta siffran, 32,3, noterades 2019, medan den lägsta, 17,0, registrerades 2021. Under 2023 var siffran 25,5 personer per fordon. Anledningen till den nedåtgående trenden från 2019 var den pågående pandemin av Covid19. Under åren 2022 och 2023 återhämtade sig resande med kollektivtrafik en hel del men har dock ännu inte kommit över högsta uppmätta nivån på 32,3.

Enligt en enkätundersökning som genomfördes bland kommunens invånare framgår att en stor andel av befolkningen använder bilen som främsta transportmedel. Kollektivtrafiken används främst av personer som bor i tätorten och de som pendlar till Göteborg eller Borås. För många på landsbygden är kollektivtrafik ett mindre aktuellt alternativ på grund av bristande tillgång och långa restider.

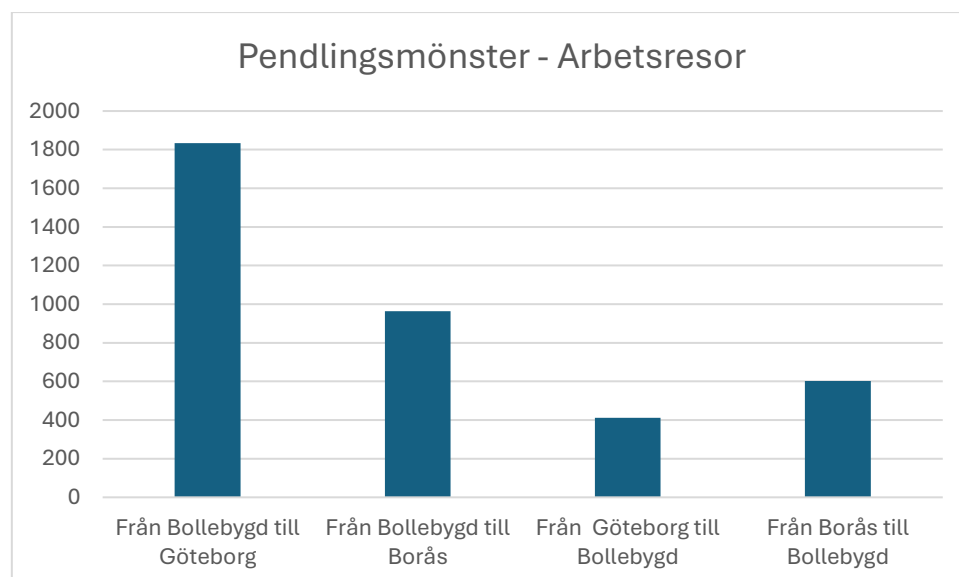
En resvanundersökning bland kommunens medarbetare 2025 visade att 75 procent tar i första hand bilen till arbetet, 12 procent åker kollektivt och 13 procent går eller cyklar.

Pendlingsmönster

Enligt SCB:s statistik från 2020 pendlar 1 833 personer från Bollebygd till Göteborgsområdet och 964 till Borås.

Samtidigt pendlar 603 personer in till Bollebygd från Borås och 412 från Göteborgsområdet.

Denna statistik omfattar endast arbetsresor och inkluderar inte studenter eller pendlingsätt, vilket innebär att den faktiska siffran kan vara högre.



Bollebygd följer Västra Götalandsregionens mål att fördubbla kollektivtrafikresandet mellan 2010 och 2030.

Miljöbarometern visar att kommunen ligger i linje med detta mål, vilket innebär en positiv utveckling för hållbart resande.

- Bollebygd: Cirka 73 % av de förvärvsarbetande invånarna pendlar till arbete utanför kommunen.
- Sverige totalt: Enligt statistik från SCB är det vanligt att invånare arbetar i samma kommun som de bor i, särskilt i större städer där arbetsmarknaden är mer lokal.



Detta innebär att Bollebygd har en betydligt högre andel utpendlare jämfört med riksgenomsnittet.

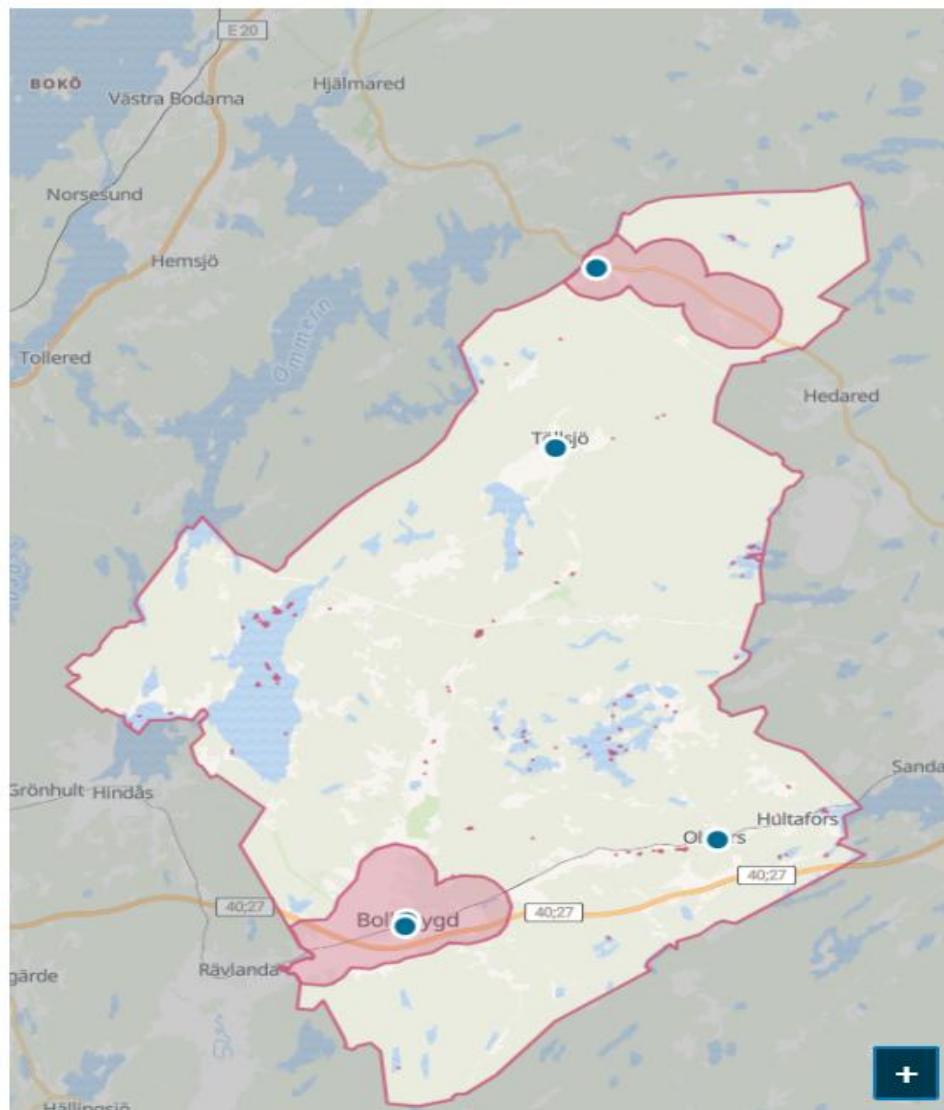
Linjekarta Bollebygds kommun – närtrafik:

Tidsintervaller du kan resa inom

Måndag – fredag:	Lördag – söndag:
09:00–10:00	09:00–10:00
10:30–11:30	-
12:00–13:00	12:00–13:00
15:30–16:30	15:30–16:30
17:30–18:30	-
19:30–20:30	19:30–20:30
21:30–22:30	-

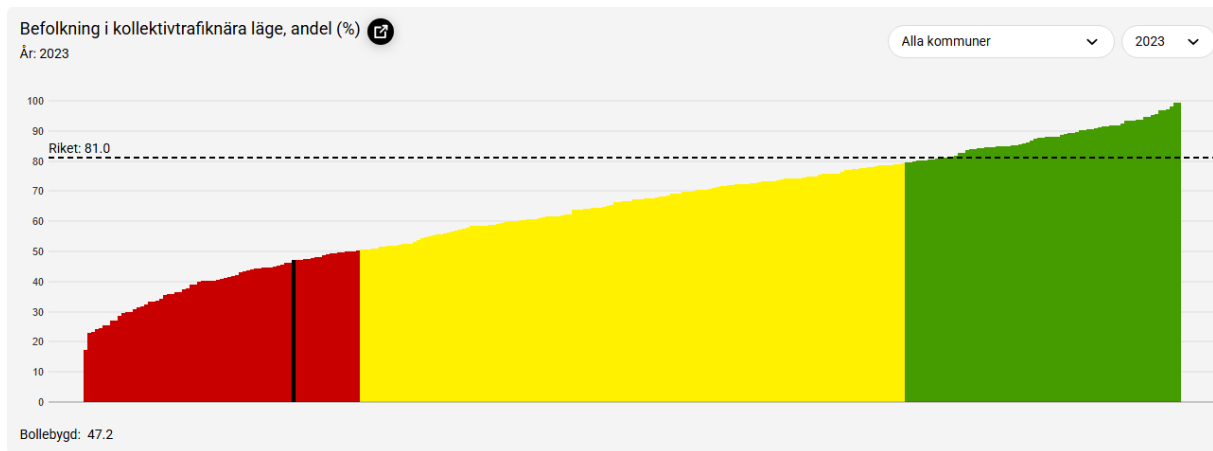
Närtrafikkarta

-  Område utan närtrafik
-  Närtrafikhållplats



Närhet till kollektivtrafik

Enligt Koladas sammanställning har mindre än hälften av befolkningen i Bollebygd nära till kollektivtrafik med fasta avgångstider.



Behov:

Det finns en stor outnyttjad potential avseende kollektivtrafiken. Befintlig kollektivtrafik behöver användas i större utsträckning för att kunna motivera tätare turer och fler fasta linjer.

Bollebygds kommun som stor arbetsgivare behöver arbeta med att uppmuntra sina medarbetare att kunna ta kollektivtrafik till och från arbetet.

Kollektivtrafiken är viktig för Bollebygd som utpräglad pendlingskommun. Större andel kollektivtrafik bidrar också till att avlasta hård belastade trafikstråk som riksväg 40.

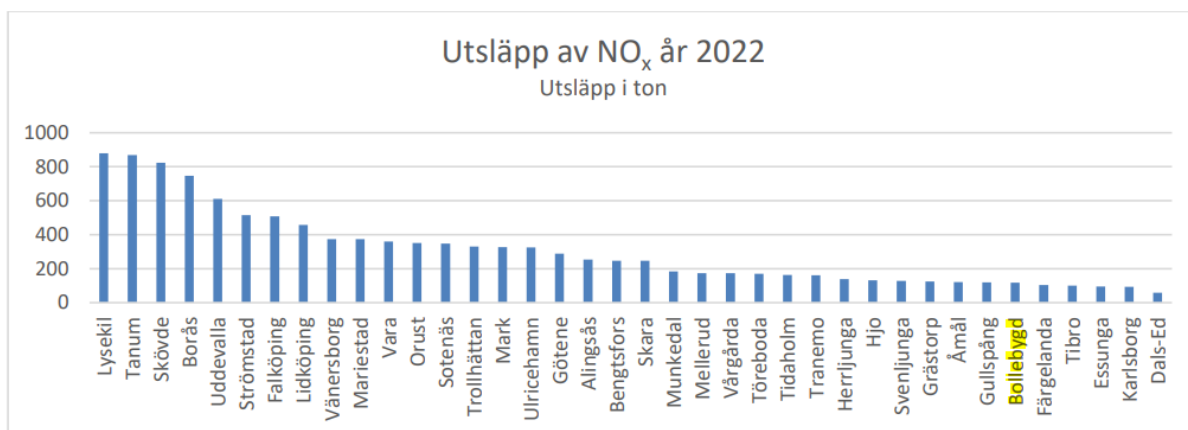
1.4 Hälsa

Nuläge:

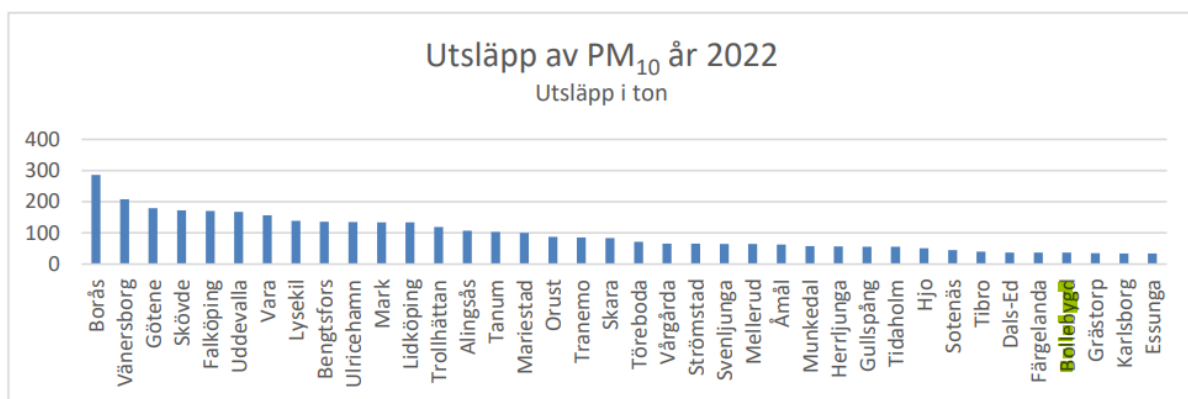
Trafik utgör i allmänhet en källa till olika hälsorisker som buller, partiklar, kvävedioxid och trafikolyckor. Vissa former av mobilitet som gång eller cykling är däremot vara hälsofrämjande. I

Luftkvalité

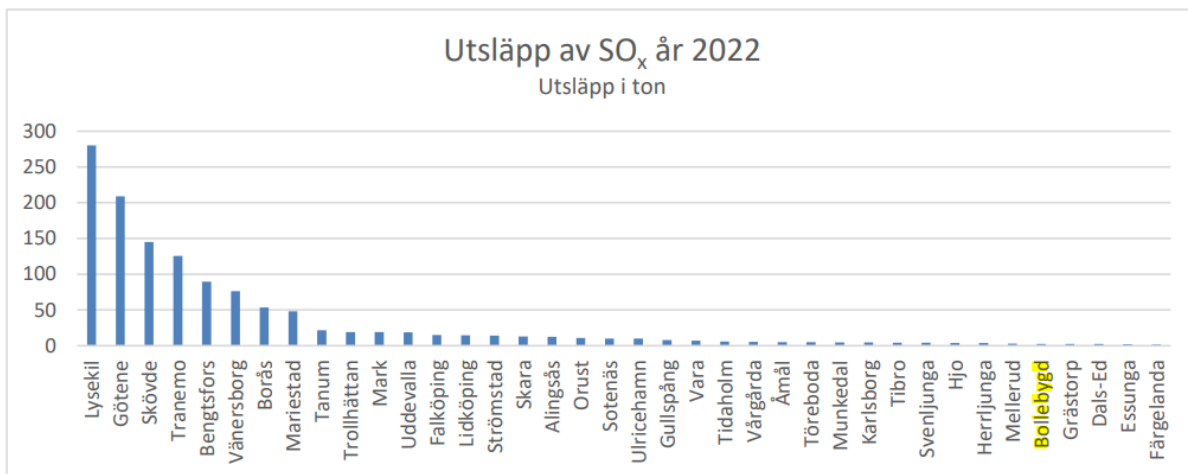
Bollebygd är luftkvalitén generellt god jämfört med större städer visar [rapporten från Luft i Väst](#).



Figur 4 Utsläpp av kväveoxider i ton år 2022 i samtliga medlemskommuner. Siffrorna kommer från den nationella emissionsdatabasen hos SMHI.



Figur 6 Utsläpp av PM₁₀ i ton år 2022 per medlemskommun. Siffrorna kommer från den nationella emissionsdatabasen hos SMHI.

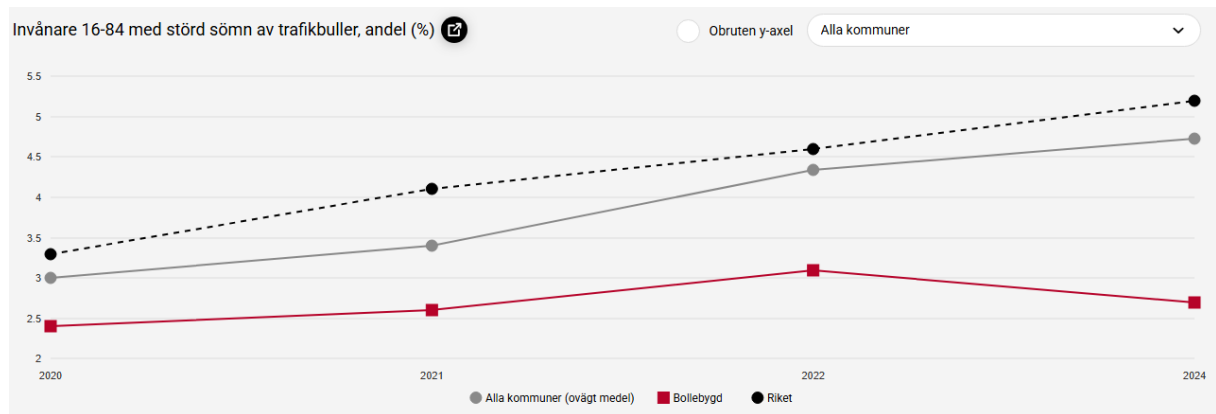


Figur 9 Utsläpp av svaveloxider i ton år 2022 per medlemskommun. Siffrorna kommer från den nationella emissionsdatabasen hos SMHI.

Buller

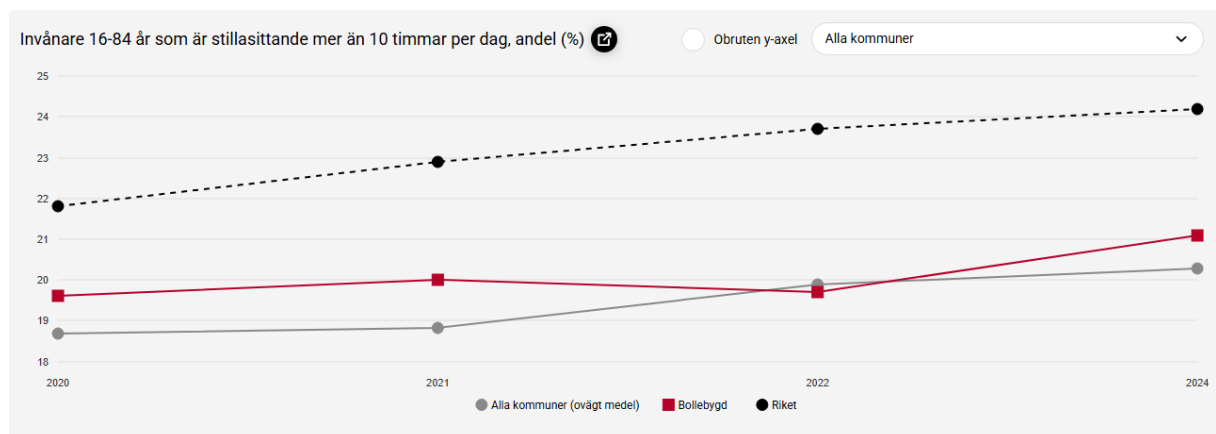
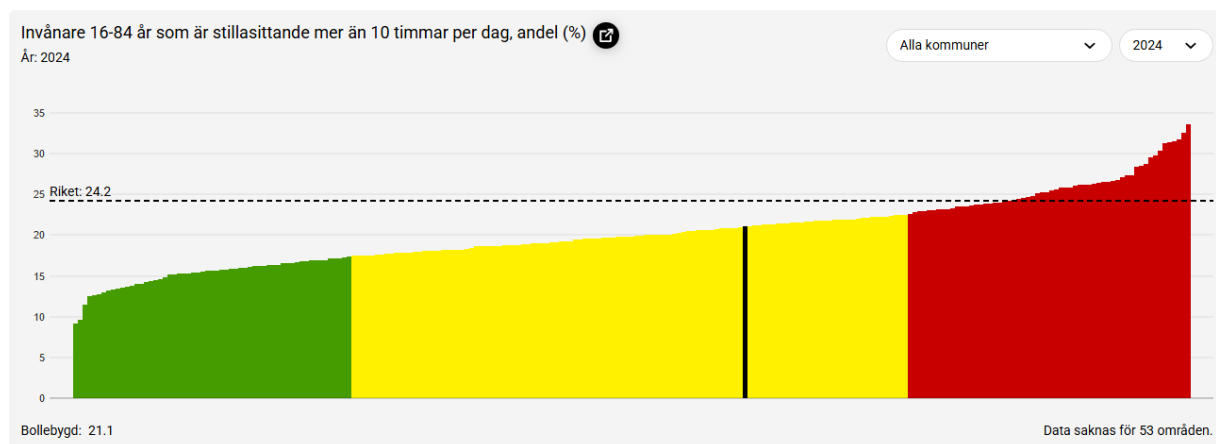
Bullersituationen är inte kartlagd för hela kommunen. Närhet till riksväg 40 och järnväg samt mer trafikerade vägar i tätorterna ger risk för bullerbelastning.

I Kolada finns mätetal för hur många personer som känner sig störda i sin sömn av buller och Bollebygd har en relativt låg nivå.

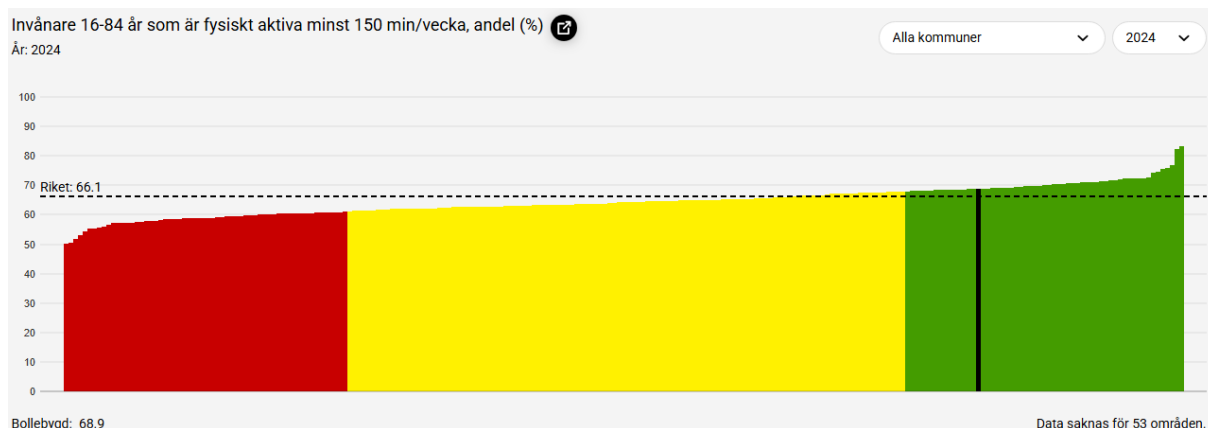


Fysisk aktivitet

Det finns en trend av att fler personer är stillasittande större delen av dagen. För lite rörelse leder lätt till försämrad hälsa eller ökar risken för olika sjukdomar och besvär. Enligt KOLADA ligger Bollebygd sämre till samt att trenden är negativ.



I övrigt är den fysiska aktivitetsnivån i samhället god.



Ungas fysiska aktivitetsnivå

Enligt PEP-rapporten från Generation Pep rör sig barn i Sverige mindre än vad som är rekommenderat.

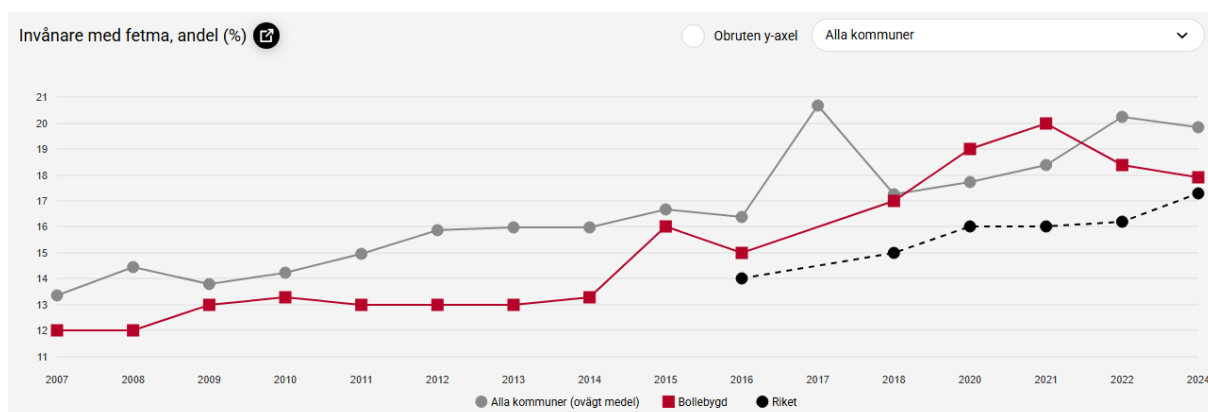
”Enligt de svenska rekommendationerna bör barn mellan 6-17 år ägna sig åt pulshöjande fysisk aktivitet i genomsnitt 60 minuter per dag, men idag är det få barn som når upp till detta.

Enligt Pep-rapporten 2024 är det bara två av tio barn som når den rekommenderade mängden fysisk aktivitet per dag.”

”Tittar vi på utvecklingen över tid så finns det rapporter om att barn idag är mer stillasittande än för bara 20 år sedan. En studie från Göteborgs Universitet kunde visa att mellan år 2000 och 2017 sjönk den fysiska aktiviteten, mätt i steg per dag, med 24 procent för 14-åriga flickor och med 30 procent för jämnåriga pojkar.”

Fetma

I Koladas sammanställning går det också att se att andelen invånare i Bollebygd med fetma har ökat över de senaste 20 åren. Även om fetma och fysisk aktivitet inte utesluter varandra är det ändå en indikator på att folkhälsan skulle kunna förbättras av mer vardagsmotion.



Behov:

För Bollebygd är det mest intressant att behålla den relativt goda luftkvaliteten och förbättra bullernivåerna samt att främja rörelse och fysisk aktivitet. Resor behöver flyttas från bil till

kollektivtrafik och i tätorterna behöver fler resor ske med gång och cykling. En särskild målgrupp är yngre.

1.5 Samhällsekonomi

Nuläge:

Mobilitet medför kostnader för individen och för samhället men kan också skapa positiva effekter. Ur ett samhällsperspektiv uppstår kostnader för infrastruktur med investeringar och underhåll, sjukvård för hälsoproblem orsakad av dålig luft, buller och olyckor. Trafikens utsläpp av mikroplaster och växthusgaser orsakar miljö- och klimatproblem som i sin tur orsakar samhället stora kostnader på längre sikt. På plussidan finns det samhällsekonomiska vinster eftersom människor kan ta sig till och från arbetet, gods kan transporteras och i viss mån kan rörelse främjas.

Ur ett Bollebygds-perspektiv är några faktorer extra intressanta.

Som pendlingskommun innebär personbils- och kollektivtrafik en stor samhällsekonomisk vinst. Människor kan ta sig till och från arbete.

För den lokala handeln är det avgörande att kunder kan ta sig till butiker från olika områden i Bollebygd och utifrån. Destinationsmål utanför centralorten är ännu mer beroende av kunders mobilitet. På detta område sker majoriteten av resorna idag med bil eller annat motorfordon.

Kostnader för sjukvård är svåra att direkt koppla till mobilitetsituationen. Generellt leder mer fysisk aktivitet till bättre hälsa och lägre samhällskostnader.

Kostnader för infrastruktur och vägunderhåll.

Behov:

Bibehålla goda pendlingsmöjligheter. Skapa överflyttning från bil till kollektivtrafik för mer effektivitet och lägra kostnad för infrastruktur. Med bättre kollektivtrafik har fler möjlighet att ta sig till och från arbete utanför kommunen.

Potentialen för ökad cykling och gång inom tätorterna eller till och från skola eller pendelparkering innebär en möjlighet att minska kostnader för hälso- och sjukvård.

Goda pendlingsförutsättningar ökar kommunens attraktionskraft och bidra till en befolkningstillväxt.

1.6 Jämlikhet

Nuläge:

Mobilitet är viktigt för alla i ett samhälle men tillgängligheten ser olika ut. Alla har inte tillgång till en bil, kollektivtrafik nära sig eller vid tider som passar och säker infrastruktur för gång och cykel är begränsat till tätorterna. Det finns också grupper i samhället som av olika skäl har sämre förutsättningar att använda sig av olika mobilitetsformer. En mer jämlik mobilitet främjar mobilitetsformer som är tillgängliga för så många som möjligt, oberoende var man bor eller ekonomiska eller fysiska förutsättningar.

I Bollebygd är utmaningen att kollektivtrafiken geografiskt och tidsmässigt inte är tillgänglig för vissa delar av befolkningen. Avstånden är delvis stora vilket gör gång och cykling orimliga som alternativ. Bilberoendet skapar utmaningar för de som saknar ekonomiska eller fysiska förutsättningar. Inte minst äldre och yngre invånare kan bli begränsade i sin mobilitet.

I samtal med både ungdomsrådet och kommunala pensionärsrådet framkom att kollektivtrafik och att kunna förflytta sig utan bil var en mycket viktig fråga för båda grupper.

Behov:

Det finns både ett behov av att göra de befintliga möjligheterna med närtrafik mer kända och att utveckla utbudet av behovsanpassad kollektivtrafik.

Det verkar finnas en hög tröskel för att använda anropsstyrd kollektivtrafik vilket leder till upplevelsen att det inte finns någon kollektivtrafik. Det behövs handledning och uppmuntran för att fler ska våga använda närtrafiken som redan finns.

Det finns potential att testa och utveckla mer behovsanpassad kollektivtrafik som till exempel kan ta sig över kommungränsen eller som är användbar i grupp till och från träningar eller liknande.

Grundläggande finns det också ett behov av att lära sig mer om målgruppens behov och hinder. Målgruppen består delvis av människor som av olika skäl inte hörs mycket i samhällsdebatten.

2.7 Miljö och klimat

Nuläge:

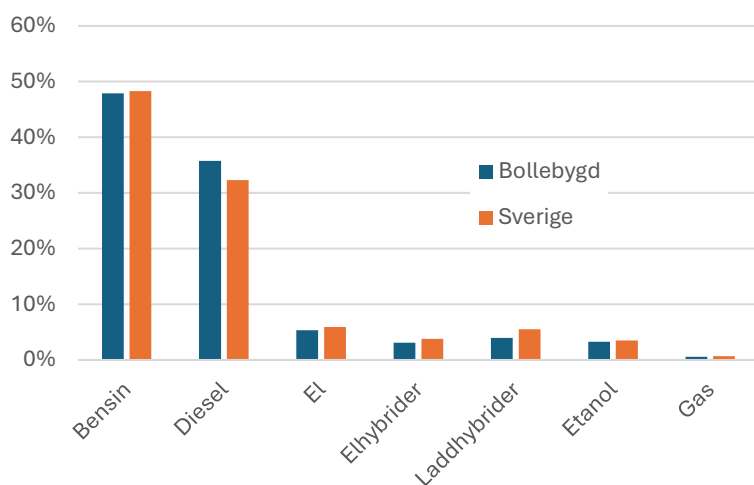
Vägtrafik orsakar belastningar för både klimat och miljö. Tillverkning av fordon och förbrukning av bränslen och el leder till utsläpp av växthusgaser, avfall och exploatering av naturområden. Fordonstrafiken leder också till spridning av gifter och mikroplaster från däck-, broms- och vägslitage. Generellt är gång, cykel och kollektivtrafik mer effektiva avseende resurs- och energianvändning och har därmed lägre eller mycket lägre miljö- och klimatpåverkan.

I Bollebygd står vägtrafiken för den största utsläppskällan av växthusgaser enligt nationella emissionsdatabasen. En del kan allokeras till riksväg 40 och genomfartstrafiken. Övrig miljöpåverkan saknar mätvärden men kan antas vara stå i relation till utsläpp av växthusgaser.

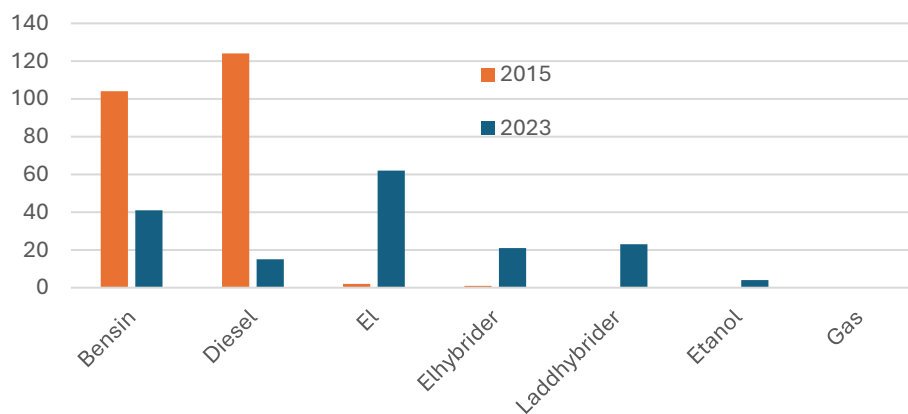
Elbilar

Elbilar har lägre klimatpåverkan och avger inga avgaser under drift men orsakar också buller och partiklar. I Bollebygd är majoriteten av bilar fortfarande bilar med förbränningsmotor som oftast drivs av bensin eller diesel. Nya bilar är ny oftast eldrivna men det kommer ta lång tid innan fordonsflottan huvudsakligen är oberoende av fossila bränslen.

Bilar efter energislag 2023



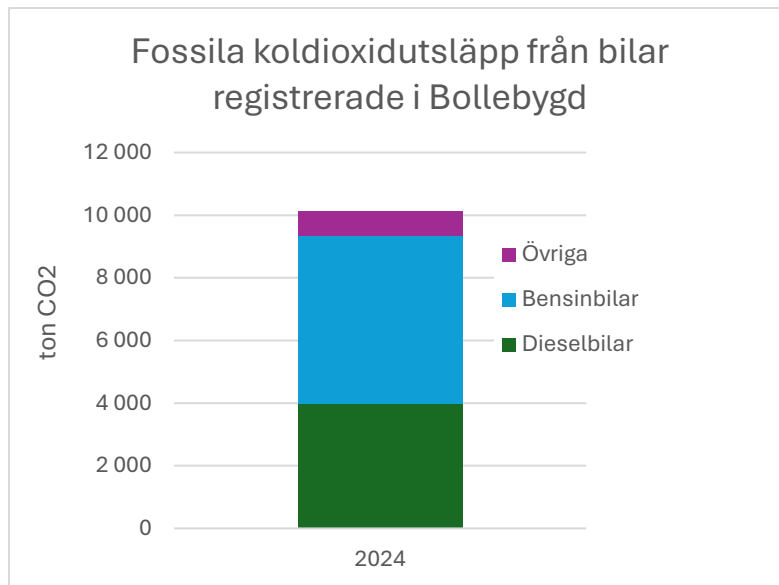
Nya bilar i Bollebygd 2015/2023



Källa: Trafa.se

Klimatpåverkan

I Bollebygd står biltrafiken för utsläpp av cirka 10 000 ton fossil koldioxid per år. Det är den största utsläppskällan av fossila växthusgaser i kommunen med stor marginal. Siffran är framräknad genom att titta på bilar registrerade i Bollebygd efter bränsleslag, genomsnittlig körsträcka per bil och år samt bränsleförbrukning per mil och koldioxidutsläpp för bränslet.



Källa: med statistik från Trafa.se och rus.se

Behov:

För att minska utsläpp av partiklar, avgaser, fossila växthusgaser och buller behöver biltrafiken minska totalt. Fler resor behöver ersättas med kollektivtrafik, gång och cykling. En övergång till elfordon kan minska trafikens klimatpåverkan och utsläpp av avgaser. En snabbare ökande elektrifiering behöver ske för att ersätta fler fossildrivna bilar.

2. Vision och styrning för mobiliteten i Bollebygd

2.1 Vision

Bollebygd ska vara en kommun där hållbar och effektiv mobilitet är tillgänglig för alla invånare. Genom att skapa en väl fungerande kollektivtrafik, förbättra infrastrukturen för gång och cykel samt främja alternativa transportsätt som elbilar och samåkning, ska Bollebygd bli en modell för hållbar mobilitet i mindre kommuner.

2.2 Mål och styrning

Kommunala mål och styrdokument:

Budgetmål, budget 2025-2027:

”När vi talar om upphandlingar sätter vi ribban högre. Fossilfria fordon är inget vi ska önska, det är något vi ska kräva och vi fortsätter bygga ut laddinfrastrukturen.”

”Kollektivtrafiken är inte bara en fråga om att förflytta människor från punkt A till B. Det handlar om rättvisa. Om varje människas rätt till rörlighet, till tillgång till arbete, utbildning och fritid – oavsett var man bor. Dialogen med regionen har intensifierats. Och vi fortsätter arbetet med att skapa fler turer, finansiera dem där det behövs, och kämpar för att ingen del av vår kommun lämnas efter. Olsfors, Hultafor och Töllsjö, de orter som länge varit försummade och där kollektivtrafiken idag är eftersatt ska stå i centrum för vår strävan”

Översiktsplan, som bland annat beskriver ambitioner att förtäta och att bygga nytt i kollektivtrafikhärlägen

Inköps- och upphandlingspolicy för Bollebygds kommun, som beskriver kommunen ambitioner att göra hållbara upphandlingar

Hållbarhetspolicy för Bollebygds kommun, som beskriver hur kommunen bör arbeta med de globala målen för hållbar utveckling där klimatpåverkan, jämlikhet, hållbara samhällen, hälsa och vatten och natur ingår.

Miljöpolicy för Bollebygds kommun, som beskriver hur kommunen bör arbeta med de nationella miljömålen där frisk luft, begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö, och god bebyggd miljö är några av målen.

Program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun, som behandlar kommunens inställning till och arbete med publik laddinfrastruktur. Dokumentet kommer kunna ersättas med mobilitetsplanen.

Program för social hållbarhet (inte beslutat än), där barn och ungas levnadsvillkor tas upp

Regionala mål och styrning:

Klimat2030, regionalt klimatmål: Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till 2030 från 1990-års nivå.

Klimat 20230, Kommuners klimatlöften: Bollebygds kommun har bland annat antagit löfötena 12. Vi säkrar att planering och byggande bidrar till ett transporteffektivt samhälle.; Vi utvecklar gaturum för ökad tillgång och attraktivitet.; 14. Vi arbetar med klimatstyrande parkering.; 16. Våra nya personbilar körs på förnybar el, biogas eller vätgas.; 20. Vi arbetar med hållbart resande för våra anställda

Miljöprogramsåtgärder från regionala miljöprogrammet: Bollebygds kommun har bland annat antagit åtgäröerna BK9a - Kommuner arbetar aktivt med att minska klimatpåverkan från resor och transporter genom sin fysiska planering (ÖP, DP och planbesked); KL1 - Minska halterna av luftföroreningar och verka för ett mer transporteffektivt samhälle

Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland: Med mål om att "Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna."

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021 – 2030: Målområöden såsom Jämlikhet och öppenhet samt fossiloberoende och cirkulärt

Nationella mål och styrning:

Sveriges nationella klimatmål: Minskade utsläpp av växthusgaser för hela samhället till senast år 2045; Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Folkhälsopolitikens mål: En god och jämlik hälsa med målområöden som t.ex. område 6. Levnadsvanor

Mål för transportpolitiken: Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Med fler mål för trafiksäkerhet och klimatpåverkan.

3. Konsekvensbedömning

Det finns många faktorer som påverkar resandeutvecklingen och flera av dessa ligger utanför kommunens rådighet. Kommunen har stora möjligheter att skapa förutsättningar för en ökad möjlighet att uppnå målbilderna. Konsekvensbedömningen utgår från situationen då målen har uppnåtts.

Förbättrad folkhälsa: Mer gång, cykel och kollektivtrafik leder till mer vardagsmotion vilket gynnar fysisk och mental hälsa. Färre bilresor genererar lägre utsläpp av partiklar och belastning genom buller. Personer utanför mobilitetsnorm har bättre tillgång till mobilitet och kan bättre delta i samhällets och privata aktiviteter och möten

Förbättrad samhällsekonomi: Fler personer har tillgång till mobilitet och kan ta sig till och från arbete och utbildning. Belastningen på infrastrukturen minskar med minskande bilanvändning. Bättre folkhälsa leder till lägre kostnader för sjukvård.

Miljö- och klimat: Utsläpp av växthusgaser, mikroplaster och tungmetaller minskar med minskande biltrafik och delvis med ökad grad av elektrifiering. Risken att få i sig skadliga ämnen via vatten och livsmedel minskar. Bollebygd bidrar till att regionala och nationella samt internationella klimatmål kan nås och den globala uppvärmningen kan begränsas.

Ökad attraktivitet: Bollebygds attraktivitet som bostadsort och som pendlingskommun i synnerhet ökar med bättre tillgänglighet till kollektivtrafik.

Kommunala resurser: För att uppnå målen behöver skattemedel och arbetstid avsättas för fokusområdena och åtgärder. Särskilt kommunstyrelsen och teknik- och servicenämnden påverkas av mobilitetsplanen. Insatserna behöver ses som långsiktiga investeringar i ovan nämnda förbättringar som leder till lägre kostnader för infrastruktur och vård- och omsorg samt ökade skatteintäkter på sikt. Respektive nämnd behöver lyfta behov av resurser för genomförande av mobilitetsplanen i den årliga budgetprocessen. I remissvaren från respektive nämnd kommer det gå att utläsa hur man bedömer det ökade resursbehovet utifrån nuläget.