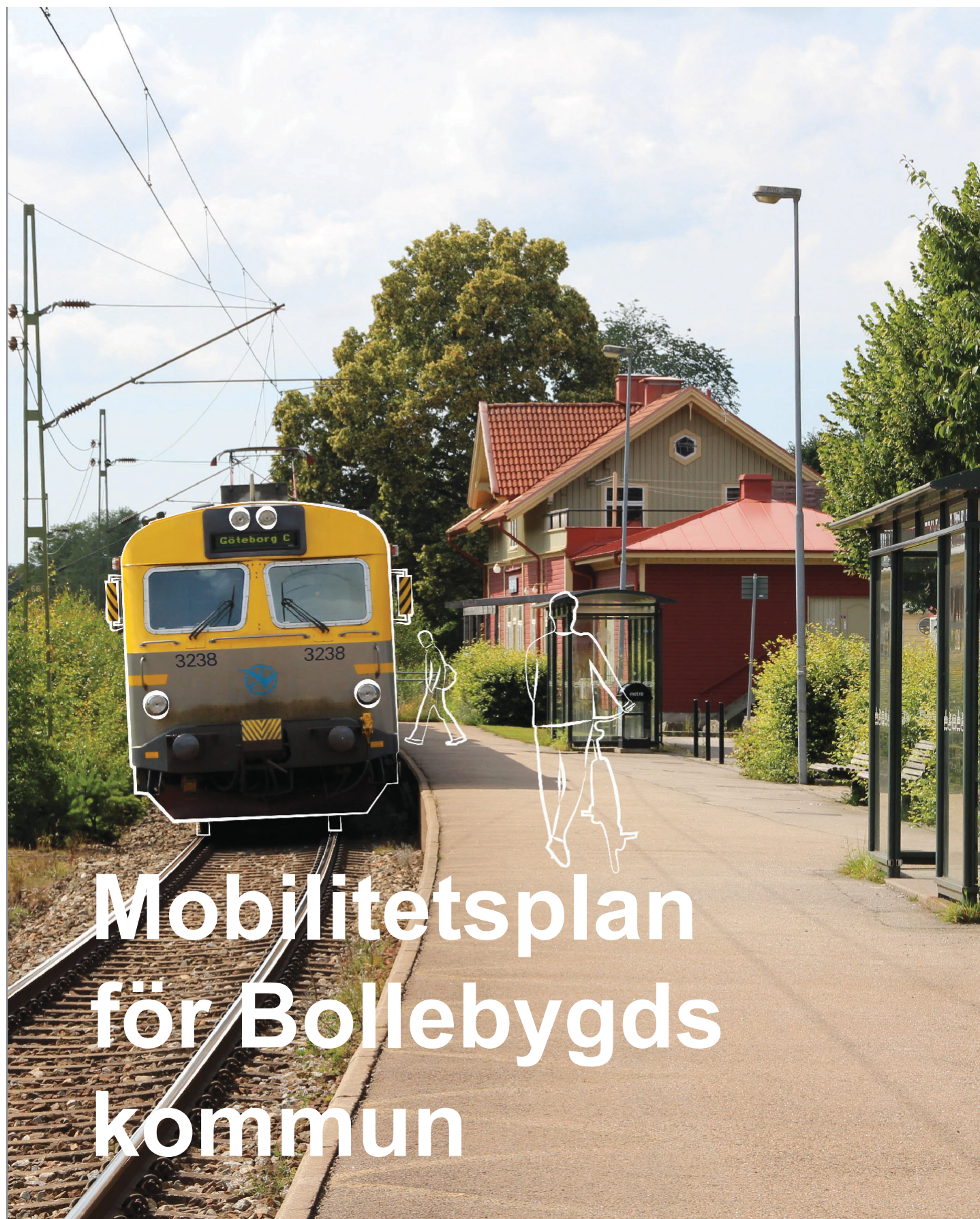


Mobilitetsplan

Kommunstyrelseförvaltningen

Antagen 2026-05-12



Förord

Kommunfullmäktige gav 2022-12-07, i och med sitt budgetbe-slut, kommunstyrelsen i uppdrag att ”*ta fram en mobilitetsplan för att ta ett helhetsgrepp kring ett ökat hållbart resande*”. Mobilitet, alltså hur människor förflyttar sig, är något som Bollebygds kommun arbetar med på många sätt. Väghållning, samhällsplanering, kollektivtrafikförhandlingar, anläggning av infrastruktur och tjänsteresor är några av arbetsområdena. Med mobilitetsplanen togs ett helhetsgrepp kring mobilitet utifrån de tre hållbarhetsperspektiven ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Genom att titta på andra kommuners mobilitetsdokument och på omvärldens ramar i form av mål, överenskommelser och åtaganden, genom delaktighet av olika expertområden inom kommunorganisationen och genom samråd med partier, nämnder och kommunala råd inkluderas många perspektiv och behov i arbetet. Mobilitetsplanen tar ett helhetsgrepp kring ett ökat hållbart resande och anger riktningen inom ett antal fokusområden.

Titel: Mobilitetsplan för Bollebygds kommun

Diarienummer: KS2025/274

Antagen: 2026-05-12

Antagen av: Kommunfullmäktige

Omfattar: Mobilitetsplanen riktar sig till Bollebygds kommuns nämnder.

Dokumentansvarig: Kommunstyrelsen

(Politisk nivå) Plan-och
exploateringsavdelningar, Kommunstyrelse-
förvaltningen (Tjänstenivå)

Uppföljning: Enligt beskrivning i planen, en
samlad uppföljning sker minst en gång per
mandatperiod

Illustrationer och foton: Alla illustrationer
och foton är skapade eller tagna av
medarbetare på Bollebygds kommun om
inget annat anges.

Medverkande

Medverkande tjänstepersoner

Kajsa Sparrings, Plan- och exploateringschef

Peter Bäckel,

infrastrukturstrateg Anna

Dahlbäck, planarkitekt Erika

Eliasson, samhällsplanerare

Peter Krahl Rydberg, miljö-och

hållbarhetsstrateg My Nilsson, enhetschef

VA/Gata

Katarina Cvijovic, trafikingenjör

Annika Eriksson,

näringslivsutvecklare Kristina

Sunebrand, folkhälsostrateg

Jenny Fardby,

skolskjutssamordnare

Medverkande via samråd

¶Ila partier som är representerade i Bollebygds kommunfullmäktige

Ungdomsrådet

Pensionärsrådet

Hållbarhetsrådet

Alla nämnder

Innehåll

Förord	3
Medverkande	4
Inledning	6
Bakgrund	8
Syfte	8
Process	8
Avgränsning	8
Förutsättningar	10
Demografi och geografi	12
Kollektivtrafik	13
Fördelning mobilitetssätt	14
Vägtrafik och parkering	14
Gång och cykel	15
Hälsa och miljö	16
Jämlikhet och jämställdhet	16
Ekonomi	16
Mobilitetsplanens förhållande till strategiska styrdokument	16
Fokusområden och ställnings-taganden	20
Fokusområde 1: Kollektivtrafik	22
Fokusområde 2: Gång och cykel	24
Fokusområde 3: Elektrifiering & delning	26
Fokusområde 4: Samhällsplanering	28
Uppföljning och fortsatt arbete	30

Inledning

Följande kapitel ger en inblick i mobilitetsplanens bakgrund, syfte, avgränsning och process för framtagande.



Bakgrund

Bollebygds kommun är en mindre kommun i Västra Götaland med blandad landsbygd och tätort. Kommunen ligger mitt i ett pendlingsstråk mellan Borås och Göteborg. Invånarna är i stor utsträckning bilberoende, särskilt på landsbygden. Nuläget innebär bland annat höga utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken samt en ojämn tillgänglighet till trafiksystemet.

Kommunfullmäktige gav 2022-12-07 kommun-styrelsen i uppdrag att ta fram en mobilitetsplan för att ta ett helhetsgrepp kring ett ökat hållbart resande.

Syfte

¶tt utveckla mobiliteten inom Bollebygds kommun samt till och från kommunen till att vara samhällsekonomiskt effektiv, tillgänglig på jämlika villkor och med så liten miljö- och klimatpåverkan som möjligt.



Process

Kommunen har tagit fram en v-delning samt miljö- och hållbarhetsstrategen har varit ansvariga för framtagande av mobilitetsplanen. I framtagandet har kommunen involverat representanter för folkhälsa, kollektivtrafik, näringslivsutveckling, gata och fastighet samt hållbarhetsrådet och kommunledningsgruppen.

December 2025 beslutade kommunstyrelsen att skicka ut mobilitetsplanen på samråd till kommunens facknämnder, rådgivande instanser och alla partier som var representerade i kommunfullmäktige.

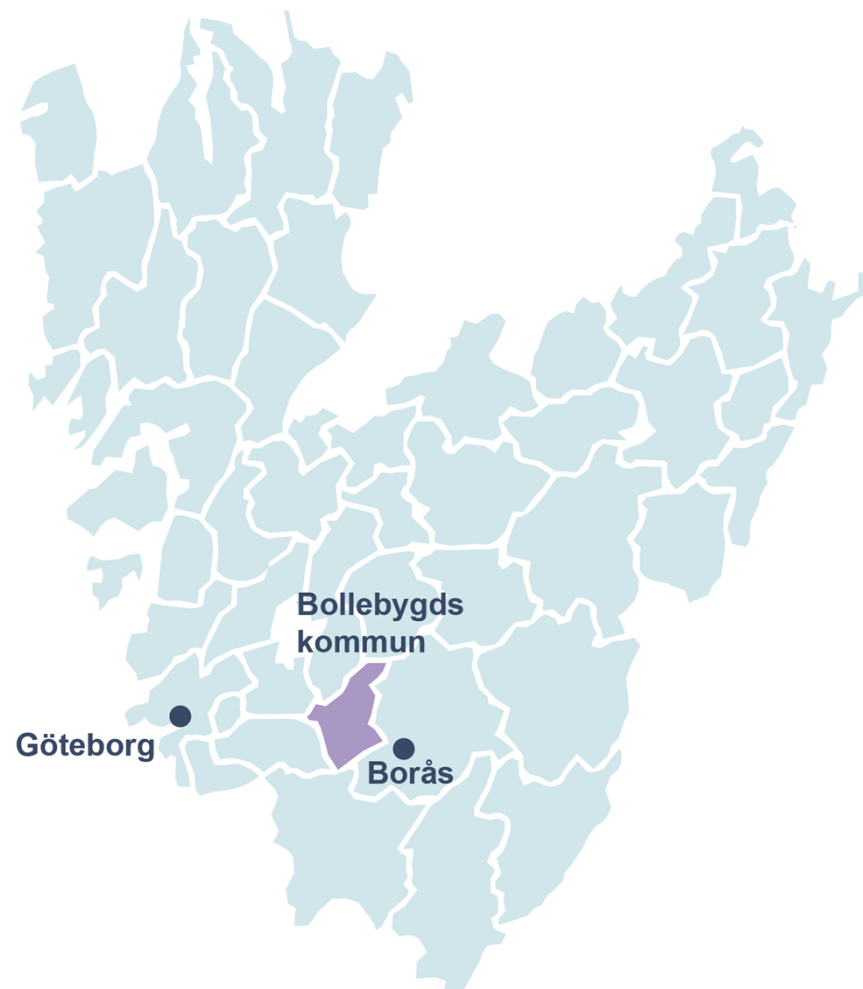
Efter samrådet gjordes ett antal justeringar, bland annat tillkom ställningstagande om Bollebygds stationsläge och om skolskjutsen. Kopplingen till de globala målen för hållbar utveckling lades till. Fler ändringar och tillägg går att läsa om i samrådsredogörelsen.

Den 15 december 2025 antog kommunfullmäktige i Bollebygd Mobilitetsplanen för Bollebygds kommun.

Avgränsning

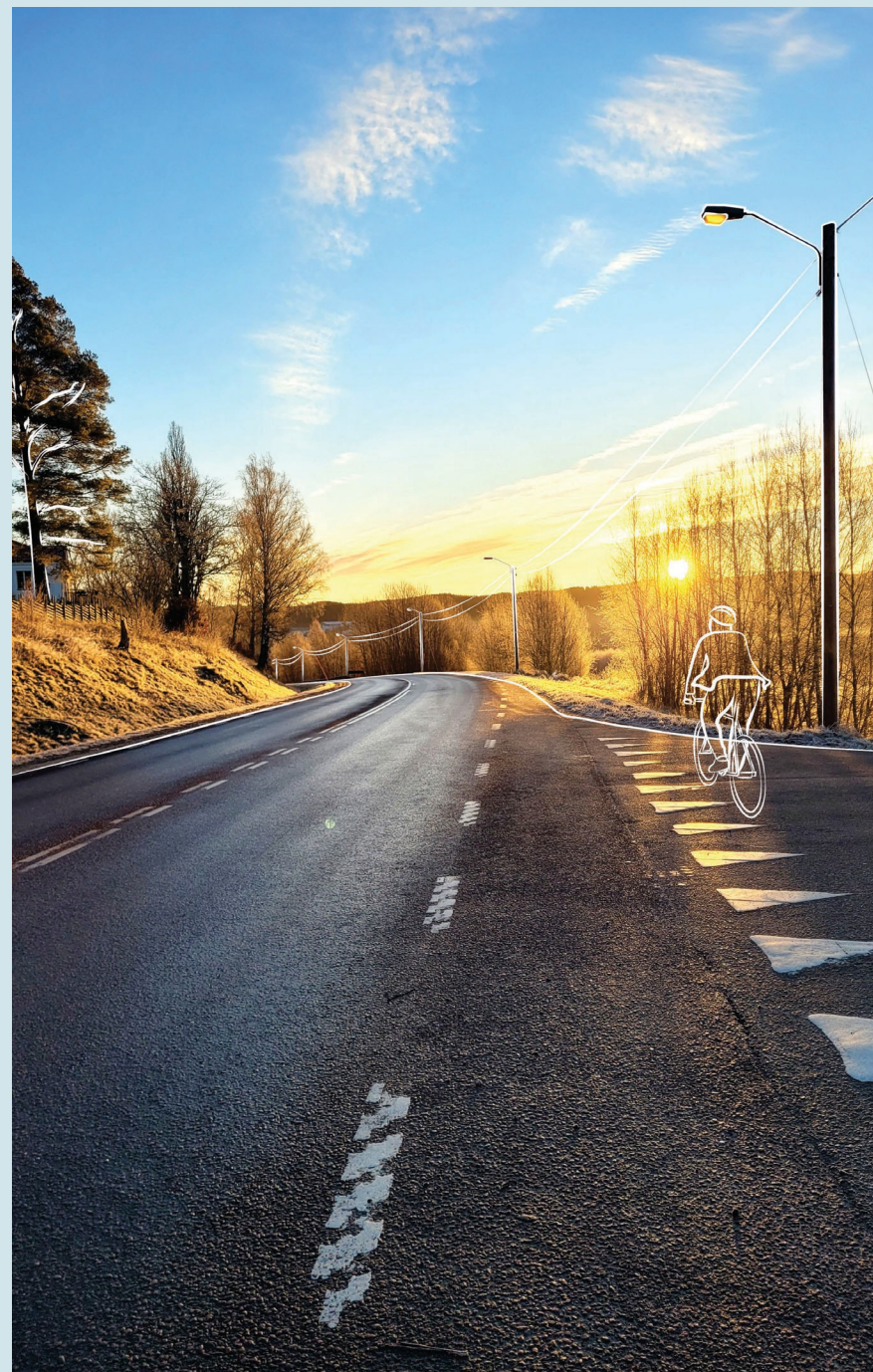
Mobilitetsplanen avgränsas till att handla om personresor och tjänsteresor på väg med bland annat gång, cykel, bil, buss och tåg. Därmed omfattas inte flygresor, godstransporter och arbetsmaskiner.

Mobilitetsplanen som styrdokument fokuserar på det som kräver utveckling jämfört med nuläget. Därmed ingår det inga ställningstaganden avseende befintliga, fungerande system och



Förutsättningar

I detta kapitel presenteras en rad olika förutsättningar som mobilitetsplanen behöver förhålla sig till. Dessa har utgjort utgångspunkten vid framtagandet av mobilitetsplanen och har spelat en viktig roll i dess utformning och innehåll.



Demografi och geografi

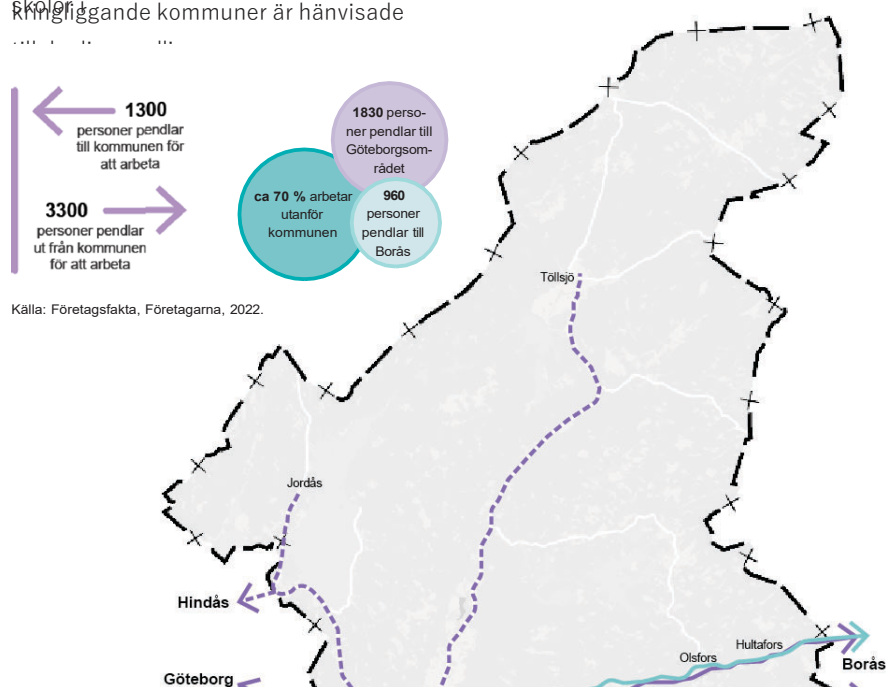
Bollebygd är med cirka 9800 invånare år 2025 en mindre kommun som fortsätter att växa.

Befolkningsgruppen som är 80 år och äldre förväntas växa mest under de kommande åren. Bollebygd ligger i närhet av och i direkt trafikförbindelse med de stora arbetsmarknads-områdena Borås och Göteborg. Många invånare pendlar till dessa arbetsmarknader, enligt statiska centralbyrån var det år 2021 cirka 1830 pendlare till Göteborgsområdet och cirka 960 till Borås. Totalt pendlar cirka 70 procent av de förvärvsar-betande utanför kommunen.

Bollebygds kommun saknar egen gymnasieskola och alla gymnasieelever som besöker skolor i omkringliggande kommuner är hänvisade

Bollebygd består av flera tätorter och många mindre bostadsområden på landsbygden. Från Bollebygd centrum är det cirka 1,7 mil norrut till Töllesjö, cirka 0,9 mil till Olsfors österut och 1,3 mil till Hultafors ännu längre österut. Drygt 3500 invånare bor utanför någon av tätorterna.

Bollebygds kommun är den största arbetsgivaren med cirka 750 anställda med arbetsplatser i Bollebygd tätort samt Töllesjö och Olsfors. Det finns ett antal större arbetsgivare och industrier med ansamlingar i Bollebygd, Olsfors och mellan Bollebygd och Olsfors och Töllesjö.



Kollektivtrafik

Tillgång till kollektivtrafik med fasta, regelbundna avgångstider är begränsat till Bollebygds tätort. Olsfors och Hultafors har förbindelser med fasta avgångstider med lägre frekvens. Andra delar av kommunen har möjlighet att resa med anropsstyrd linje- eller närtrafik inom kommunen och byta till linjelagd kollektivtrafik i Bollebygds tätort.

Kollektivtrafik inom tätorten Bollebygd har begränsningar och vissa målpunkter där kollektivtrafik hade varit ett önskat alternativ, som till exempel kyrkan, saknar förbindelser.

Beläggningen av buss och tåg varierar mycket över dygnet från upp till fullsatt på morgon och eftermiddag till enstaka resenärer under dagen eller kvällar. Den genomsnittliga beläggningen är cirka 25 personer per fordon.

Både undersökningar och samhällsdiskussioner visar att många invånare önskar sig en bättre utbyggd kollektivtrafik med fler avgångar, bland annat på kvällar fredag och lördag. Skolungdomar och även äldre invånare är ofta hänvisade

till kollektivtrafik och är därför begränsade i sin mobilitet.

För många skolungdomar är skolskjuts ett vanligt sätt att resa till och från skolan.

Då Bollebygd ligger i pris-zon C upplevs resor till och från Göteborg som dyra då de kräver en så kallad ¥BC-biljett. Detta kommer ändras hösten 2026 då Bollebygd ska få dubbel zontill-hörighet.

Bollebygd har en central belägen tågstation och inaktiva stationslägen i Olsfors och Hultafors. Det pågår en utveckling av en ny tågförbindelse mellan Göteborg och Borås som kommer gå genom Bollebygds kommun i närheten av riksväg 40.





Ny zonindelning för Västtrafik i Bollebygds kommun. Gäller från 23 november 2026. Bakgrundskarta: Västtrafik.

Fördelning mobilitetssätt

Västra Götalands resvanundersökning från 2022/2023 visar på en färdmedelsfördelning med 20 procent kollektivtrafik, 71 procent bil, 2 procent cykel 4 procent gång samt enstaka procent för övriga trafikslag som bland annat motorcykel och moped.

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.

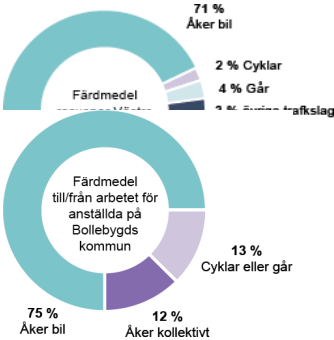
På grund av geografin och bebyggelsens fördelning med delvis långa avstånd är många kommuninvånare beroende av bilen för att kunna komma till arbete, service och fritidsaktiviteter. Även om gång, cykel och kollektivtrafik kan öka sina andelar kommer bilen sannolikt fortsätta att vara det dominerande färdmedlet.

Vägtrafik och parkering

Riksväg 40 går genom kommunen och används av många bilpendlare på väg till Borås och Göteborg. Vägen är delvis hårt belastad men trafikflödet varierar mycket över dygnet och året.

Inom kommunen är det god framkomlighet med bil. Ökad trängsel kan förekomma under rusningstrafik runt Gästgivaretorget i Bollebygd samt

vid hämtning och lämning till förskolor och skolor.



Vinterväghållning är en landsbygdstypisk utmaning för trafiken utanför tätorterna.

Parkeringssituationen är generellt god med största dels kostnadsfria parkeringar i alla delar av kommunen. I centrala Bollebygd, nära handel, kommunhus och buss- och tågstation kan viss trängsel förekomma. Pendelparkering-en i centrala Bollebygd upplevs av många som överbelagd med svårigheter att hitta platser på morgonen.

Elektrifieringen av vägtrafiken har börjat även om den stora



Resvaneundersökning 2022/2023, Västra Götaland

Resvaneundersökning 2025, Bollebygds kommun.

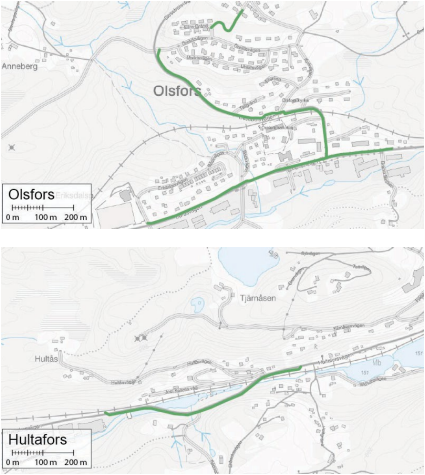
Trafikverket, 'ata uttaget från NV'B: 2026-03-30

Gång och cykel

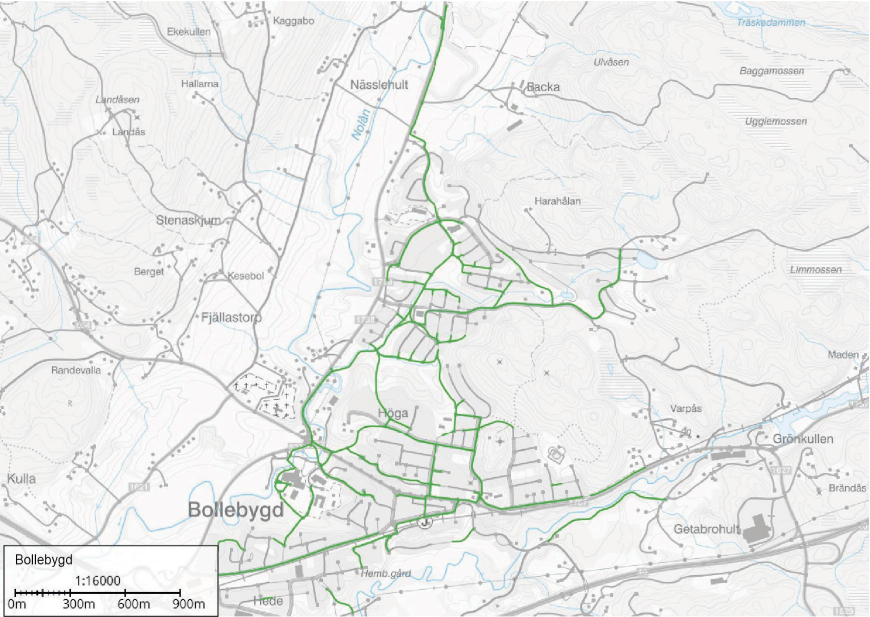
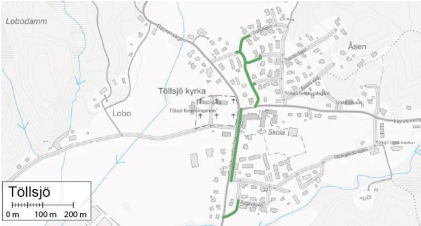
I
n
o
m
B
o
l
l
e
b
y
g
d
t
ä
t
o
r
t
ä
r
i
n
f
r
a
s
t
r
u
k
t
u
r
e
n
f

ö
r
g
å
n
g
o
c
h
y
k
e
l
v
ä
l
u
t
b
y
g
g
d
o
c
h
e
n
s
t
a
k
a
n
y
a
f

ör-bindelser är under planering. Ett antal fritidsaktiviteter är idag svåra att nå med cykel. I Olsfors och Hultafors är möjligheterna mer begränsade på grund av topografin med större höjdskillnader. I Tölleby finns några enstaka gång- och cykelbanor men förutsättningar för gång och cykling är goda med ringa höjdskillnader inom det tätbebyggda området. Mellan tätorterna finns det ingen nämnvärd infrastruktur för gång och cykel vilket även gäller närliggande tätorter i grannkommuner såsom Rävlanda, Hindås eller Sandared.



Kartor som visar kommunens cykelbanor. Källa: Trafikverket, data hämtat från NVB den 30 mars 2026. Kartorna har kompletterats i de fall där underlaget inte överensstämde med verkliga förhållanden



Hälsa och miljö

Vägrtrafiken är en stor källa till partiklar, mikro-plaster och tungmetaller i luft och vatten, och orsakar buller. Orsaken är både förbränning av fossila bränslen samt slitage från bromsar, däck och vägbeläggning. Den största belastningen sker nära riksväg 40. Inga aktuella gränsvärden för luftföroreningar överskrids enligt beräkning-ar av luftvårdsförbundet. I Bollebygd är vägrtrafiken den största utsläppskällan av växthusgaser som bidrar till en ökande global uppvärmning. Dessa effekter påverkar både miljö, naturens ekosystem och människors hälsa negativt.

En utmaning i vårt moderna samhälle är fysisk inaktivitet och bristen på vardagsmotion. Fysisk inaktivitet i befolkningen innebär en ökad risk för bland annat hjärt- och kärlsjukdom, flera vanliga cancersjukdomar, demens, depression, övervikt och fetma.

Olyckor i trafiken innebär också en hälsopåverkan och idag är det singelolyckor med bil som dominerar statistiken.

Jämlikhet och jämställdhet

Möjligheten att vara mobil och förflytta sig ser olika ut för olika individer och grupper. Några generella skillnader har visat sig vara att barn

avseende kostnader men har också potentialen att minska kostnader för sjukvård då de medför vardagsmotion. Privatbilism medför generellt de största kostnaderna för parkeringar, väginfrastruktur, hälso- och miljöpåverkan.

Mobilitetsplanens förhållande till strategiska styrdokument

Internationell nivå

Agenda 2030

Hösten 2015 antog FN:s medlemsstater Agenda 2030 för hållbar utveckling. Agendan är en handlingsplan för en hållbar värld utifrån de tre hållbarhetsdimensioner, ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Agendan innehåller 17 mål till 2030. Hur mobilitetsplanen berör målen beskrivs mer ingående under kapitlet förutsättningar.

År 1999 antog Sveriges riksdag de svenska mil-jömålen, vars syfte beskrivs väl i Sveriges generationsmål. "att till nästa generation lämna över ett samhälle där stora miljöproblem är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser". Sveriges miljömål kan ses som ett sätt att uppnå ekologisk hållbarhet

» EU:s klimatmål: Jämfört med basår 1990 ska utsläppen av växthusgaser minska med 55% till 2030, 90% till 2040 och klimatneutralitet ska uppnås 2050.

Sveriges nationella klimatmål

Sverige har satt sig som mål att minska utsläpp av växthusgaser för hela samhället till senast år 2045 då Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Folkhälsopolitikens mål

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.

Sveriges 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.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska

medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets ut-formning, funktion och användning ska anpas-sas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s ut-släppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägrtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

och unga och en del seniora invånare samt personer med sämre ekonomi saknar möjlighet att äga och använda sig av bil för vardagsresor. Kvinnor brukar vara överrepresenterade avseende användning av kollektivtrafik och gång och cykel. För den som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand erbjuder kommunen möjligheten att ansöka om färdtjänst.

Ekonomi

Mobiliteten är avgörande för Bollebygds invånarnas tillgång till arbetsmarknaden och service samt för möjligheten att delta i fritidsaktiviteter och sociala arrangemang.

För att möjliggöra mobilitet krävs insatser och kostnader för att bygga och underhålla infra-strukturen. Nya investeringar innebär oftast ett ökat resursbehov för drift och underhåll. Olika trafikslag bidrar olika mycket till kostnaderna. Gång och cykel är generellt både billigare

inom ramen för Agenda 2030. Av de 16 mil-jömålen kan mobilitetsplanen antas bidra med minskad negativ påverkan på bland annat målen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, giftfri miljö och god bebyggd miljö.

EU:s styrning mot hållbara

transporter Då transporter är orsak till en rad miljö-, häl-so- och klimatproblem berörs transportsektorn av EU:s målsättningar och styrning på dessa områden. Bland annat gäller:

- » Utsläppskrav för fordon: EU sätter strikta koldioxidnormer för nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon. Nya personbilar och lätta lastbilar som säljs från 2035 måste vara koldioxidneutrala (i praktiken elbilar eller vätgasbilar).
- » Rena fordon (Clean Vehicles Directive): Of-fentlig upphandling av fordon och transporter måste innehålla en viss andel fordon som uppfyller EU:s definition av rena fordon .

arbete med de globala målen och miljömålen



Att främja cykel, gång och kollektivtrafik bidrar till mer vardagsmotion och motverkar stillasittandet. Minskad luftförorening, buller och utsläpp av partiklar och tungmetaller gynnar hälsan. Om ler får möjlighet att ta sig till mötesplatser eller aktiviteter förbättras även den mentala hälsan.



Genom bättre förutsättningar för ler att gå, cykla eller ta kollektivtrafik påverkas jämställdheten positivt då det statistiskt sett oftare är kvinnor som väljer dessa mobilitetssätt.



I Bollebygd är vägtrafiken den absolut största användaren av fossila bränslen. Genom att minska användningen av fossila fordonsbränslen påverkas målet positivt.



Mobilitet och möjligheten att kunna ta sig till och från arbete är avgörande för Bollebygds tillväxt. Med mobilitetsplanen har ler människor möjlighet att förflytta sig.

Illustrationer: Globala målen



Genom att ge ler människor tillgång till mobilitet utifrån olika förutsättningar minskar ojämlikheten. Det gäller inte minst grupperna barn och unga och seniora invånare.



En mer jämn färdmedelsfördelning med ökande andel gång, cykel och kollektivtrafik bidrar positivt till ett hållbart samhälle. Genom att undvika att en ökande befolkning är direkt kopplat till ökande biltrafik kan dyra och platskrävande investeringar undvikas och den som behöver ta bilen har fortsatt möjlighet till det.



Minskad användning av fossila bränslen leder till minskade utsläpp av fossila växthusgaser och bidrar till att minska den globala uppvärmningen. Investeringar i infrastruktur orsakar negativ klimatpåverkan.



Byggnation av infrastruktur har oftast en negativ inverkan på grönytor och natur. En minskning av trafikmängden totalt bidrar positivt med en minskning av utsläpp av partiklar, tungmetaller och microplaster.

cirkuläritet.

Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021 –



2030



Utvecklingsstrategi för Sjuhärad anger riktningen för det delregionala utvecklingsarbetet 2021-2030 och samspelar med den regionala utvecklingsstrategin för samma period. Strategin innehåller fokusområden såsom En cirkulär och hållbar delregion och Hållbar samhällsplanering. Mobilitetsplanen bidrar till strategin genom att styra mot minskad fossilberoende och en mer jämlik tillgång till ett hållbart transportsystem.

Regional nivå

Västra Götalands klimatmål

Bollebygd har ställt sig bakom Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om. I Klimat 2030 ingår de kommunala klimatlöftena och de regionala klimatmålen. Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till 2030 från 1990-års nivå.

Regionala miljömål

De nationella miljömålen har anpassats till de regionala förutsättningarna. Kommunerna inom regionen förväntas bidra till måluppfyllelsen med åtgärder inom ramen för ett regionalt åtgärdsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland

Programmets övergripande mål är att bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och överensstämmer med den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om att knyta samman Västra Götaland. Programmet har mål såsom att bidra till jämlika förutsättningar och minskad klimatpåverkan. Programmet och mobilitetsplanen påverkar varandra positivt.

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021 – 2030

Strategin innehåller bland annat målområden såsom jämlikhet och öppenhet samt fossilberoende och

Klimat 2030, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Regional utvecklingsstrategi 2021-2023

Regional utvecklingsstrategi 2021-2023

Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021 ±2030

Kommunal nivå

Vision Bollebygds kommun 2035

I september 2022 fastställdes Vision Bollebygds kommun 2035, där kommunen beskriver den framtidsbild de avser att arbeta emot. Här lyfts bland annat bilden av vatten och luft av god kvalitet och detta bevaras för kommande generationer. Oavsett om man åker inom, till eller från kommunen kan man göra det på ett säkert och hållbart sätt. Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik ska göra det enkelt ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation.

Hållbarhetspolicy och miljöpolicy

För att ge vägledning i hållbarhetsarbetet har Bollebygds kommun även tagit fram en hållbarhetspolicy och en miljöpolicy. Hållbarhetspolicyn lyfter fram att kommunen ska arbeta för ett gott liv och hälsa samt en ekologisk hållbar utveckling. Detta konkretiseras ytterligare i miljöpolicy som poängterar vikten av att miljöhänsyn tas vid planering och byggande samt att kommunen ska ta tillvara och utveckla natur-, vatten- och kulturmiljöer. Mobilitetsplanen knyter väl an till båda policyerna, då planen siktar på att minska trafikens negativa miljö- och klimatpåverkan och att gynna hälsa, jämställdhet och jämlikhet.

Översiktsplan

År 2022 antog kommunfullmäktige Bollebygds översiktsplan, som beskriver hur kommunen vill använda, utveckla och bevara den fysiska miljön. Översiktsplanen

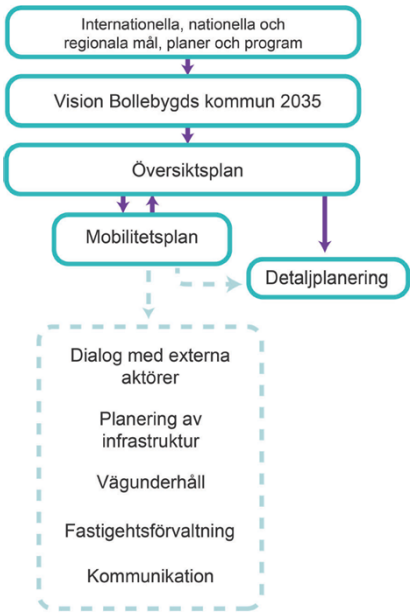
ger riktlinjer för hur olika intressen ska vägas mot varandra, där hållbar mobilitet är ett av dessa intressen. Mobilitetsplanen kan delvis ses som ett komplement till den gällande översiktsplanen, då den bidrar med ett mer detaljerat underlag gällande hur det hållbara resandet kan öka.

Vision Bollebygds kommun 2035

Detaljplaner och lovgivning

Detaljplaner är juridiskt bindande dokument som styr kommunens mark- och vattenanvändning. Dessa ligger till grund för beslut om bland annat bygglov och har därmed en direkt påverkan på mobilitetsfrågor. Mobilitetsplanen fungerar som ett viktigt planeringsunderlag samt utgör genom sina ställningstaganden en vägledning i framtida detaljplane- och lovgivningsprocesser.

Mobilitetsplanens förhållande till andra dokument



TECKENFÖRKLARING
Direkt påverkan

Fokusområden och ställnings- taganden

I detta kapitel beskrivs de politiska inriktningar som har beslutats om i samband med mobilitetsplanen. Dessa inriktningar utgörs av fokusområden, målbilder och ställningstagande.



Fokusområden



Kollektivtrafik



Elektrifiering &
delning

Gång och cykel

Samhällsplanering



linjelagd kollektivtrafik med fullstora bussar. Dynamiska lösningar utan fasta rutten eller tidtabeller kan vara en del av

Fokusområde 1: Kollektivtrafik

Målbild

Öknad användning av det befintliga kollektivtrafikutbudet har ökat och det har skapat förutsättningar för fler fasta linjer och fler avgångar. Framför allt unga och äldre har bättre möjligheter att ta sig till fritidsaktiviteter, föreningsliv och service. Arbetet för att få till ett stationsläge i den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås fortlöper.

Ställningstagande 1:

Föra dialog och samarbeta med Västtrafik för att möta invånarnas behov av kollektivtrafik.

Kommunens dialog och samarbete med Västtrafik fortsätter och pågår kontinuerligt. Invånarnas behov ser olika ut och kan bland annat mötas med fler avgångar på linjerna till och från Borås och Göteborg och inom kommunen. Närtrafiken kan utvecklas för att möta fler behov genom att gå över kommungränsen till grannkommuner eller genom att kunna trafikera och inom tätorten.

Ställningstagande 2:

Testa innovativa och dynamiska lösningar för kollektivtrafik för att möta glesbygdens behov av kollektivtrafik.

Glesbygden är en utmaning för fast,



lösningen för att fler får tillgång till kollektivtrafik utanför tätorterna.



för användandet av seniorbiljetten sänkas. För en del potentiella användare kan språkliga eller digitala hinder i användningen av olika tjänster vara en utmaning.

Ställningstagande 3:

Kommunen som arbetsgivare underlättar för ökad användning av kollektivtrafik.

Bollebygds kommun som största arbetsgivare i kommunen kan både uppmuntra och underlätta för medarbetare att resa med kollektivtrafik till och från, samt i arbetet.

Ställningstagande 5:

Utveckla knutpunkter och pendelparkeringar för enkelt och tryggt byte från bil, cykel och moped till kollektivtrafik.

Bytet från cykel, moped eller bil till tåg eller buss behöver vara enkelt och tryggt. Den som tar sig till en knutpunkt behöver kunna känna sig trygg i att det finns en ledig och trygg parkeringsplats för bil, cykel eller moped.

Ställningstagande 6:

Behålla och utveckla den befintliga tågstationen och arbeta för ett nytt stationsläge vid den nya järnvägsförbindelsen Göteborg-Borås.

I den pågående planeringen av en ny tågförbindelse mellan Göteborg och Borås har Bollebygd möjligheten att värna om sitt befintliga stationsläge och till och med att utveckla och förstärka det. En ny station i Bollebygd på den nya järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Borås skulle ha ett högt värde för kommunen och dess invånare.

Ställningstagande 7:

Utveckla en behovsanpassad, hållbar

Ställningstagande 3:

Inspirera och locka fler till att använda det befintliga kollektivtrafikutbudet.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken är det viktigt att kunna visa på ett behov. Genom olika insatser såsom information, kampanjer och samverkan med lokala arbetsgivare och föreningar kan användning av det befintliga utbudet inom kollektivtrafik och i synnerhet närtrafiken öka. Målgrupper som har både stor potential för användandet och som kan behöva extra insatser för att komma igång är barn och unga samt seniora invånare. Till exempel behöver tröskeln



Bild: Turistrådet Västverige

skolskjuts med jämlik tillgång.
I planering och organisation av skolskjutsen är det viktigt att ta hänsyn till elevernas behov och upplevelser. Bland annat kan det innebära skolskjuts

som
av lå
är oc
jäml
anvä
eleve



Fokusområden och ställningstaganden 23

Vision Bollebygd 2035

Bollebygd ska erbjuda hållbar och effektiv mobilitet till alla invånare – med välutbyggd kollektivtrafik, god cykel- och gånginfrastruktur samt satsningar på elfordon och samåkning.

Fokusområde 2: Gång och cykel

Målbild

Andelen resor med gång och cykel ökar kontinuerligt. Befolkningens fysiska aktivitetsnivå och hälsa ökar. Fler har möjlighet att på ett tryggt sätt kunna ta sig till service, skola, fritidsaktiviteter, kollektivtrafik och andra viktiga målpunkter med gång och cykel.

Ställningstagande 8:

Bygga ut infrastruktur för gång och cykling.

Genom en kontinuerlig utbyggnad av en säker infrastruktur för gång och cykling har fler i befolkningen möjlighet att välja gång och cykling. Särskilt angelägna är förbindelser som är viktiga för den unga befolkningen såsom skolor, fritidsaktiviteter och föreningslokaler.

Ställningstagande 9:

Skapa trygga cykelparkeringar vid kollektivtrafik.

Trygga cykelparkeringar vid kollektivtrafikhållplatser ger förutsättningar för fler att kunna ta cykeln till kollektivtrafiken. Är det möjligt att lämna en stöldbegärlig cykel såsom en elcykel vid hållplatsen utan risk för stöld kan fler bil-resor ersättas vilket ökar den fysiska aktivitetsnivån och frigör platser på pendelparkeringen. Cyklar av hög kvalitet eller elcyklar möjliggör för att ta sig längre sträckor till hållplatsen.

Ställningstagande 10:

Öka säkerhet och tillgänglighet på gång- och cykelbanor.

Med tryggare gång- och cykelbanor året runt har fler möjlighet att gå, ta sig fram med rullstol och cykla. Vägunderhåll och väghållning som utgår från inte minst äldres, personer med rörelse-nedsättning och barns perspektiv skapar bättre framkomlighet utan överraskande hinder under hela resan. Invånarna kan hjälpa till att peka ut hinder eller förbättringsmöjligheter. På några ställen kan mer belysning öka tryggheten för alla åldrar. Skyltning och i vissa fall avskiljning mellan gång- och cykelfält kan göra det tryggare för både gång- och cykeltrafikanter. Målpunkter

ller äldre rör sig kräver särskild mycket
uppmärksamhet för att trafikmiljön kan
upplevas som tryggt och säkert.



Ställningstagande 11:

Gör kommunens arbetsplatser och skolor samt förskolor cykelvänligare för personal och besökare.

Som stor arbetsgivare och ansvarig för målpunk-ter för barn- och unga kan Bollebygds kommun göra det mer attraktivt och tryggt att välja cykel. Det handlar bland annat om säkra parkeringar och förvaringsmöjligheter och tydliga infarter, skilda från vägtrafik.

Ställningstagande 12:

Inspirera och locka fler till att gå eller cykla.

Genom bland annat informations- och testkam-panjer, evenemang och aktiviteter kan det skapas tillfällen och motivation att testa nya resvanor.

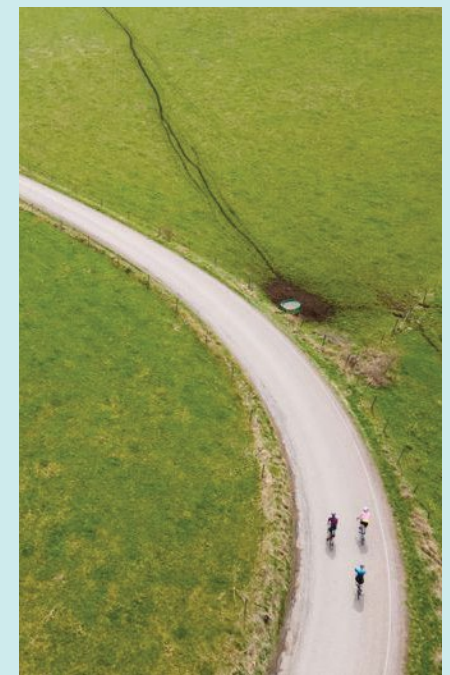
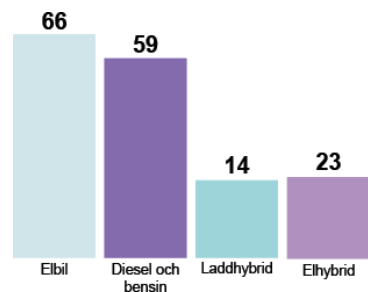


Bild: Turistrådet Västsverige

Fokusområde 3: Elektrifiering & delning



Baserat på behovsundersökningar och förut-sättningar på respektive plats kan Bollebygds

kommun installera laddstationer vid kommunala

arbetsplatser där anställda och allmänheten kan ladda elfordon till en marknadsmässig kostnad. Installationen med efterföljande utvärdering sker med

fördel på platser där kommunen behöver installera laddstationer enligt lagkrav.

Antalet privatägda bilar per drivmedelstyp 2025.
Källa: Trafikanalys (Trafalys), Fordon, 2025.

Målbild

Det är enkelt att resa med elfordon i

samt till och från kommunen och

andelen elbilar har ökat kontinuerligt.

Fler har upptäckt möjligheten att kunna

resa utan egen bil genom samåkning

eller bilpoolslösningar.

Ställningstagande 13:

Uppmuntra och underlätta för publika

laddstationer vid strategiska

platser. Bollebygds kommun fortsätter

att ha en positiv hållning till att publika

laddstationer etableras

i strategiska lägen. Bollebygds kommun kan

underlätta för etablering genom att

svara på intressenters förfrågningar

med en rutin och en enkel process för

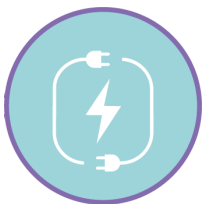
bland annat upplåtelse av kommunal

mark.

Ställningstagande 14:

Underlätta för kommunens medarbetare

att ladda elfordon under arbetstid.



Ställningstagande 15:

Främja samåkning och bildelningstjänster.

D
e
t
f
i
n
n
s
o
l
i
k
a
,
m
e
s
t
a
d
e
l
s

digitala, lösningar för att underlätta för att samåka till bland annat arbetsplatser eller föreningsaktiviteter eller för att dela på privata bilar. Till exempel genom att informera om olika lösningar och stötta i test av lösningar kan fler föreningar, företag eller privatpersoner komma igång med samåkning och delning. Vid nybyggnation inom tätort kan det ges möjlighet att minska antal parkeringar genom gröna parkeringsköp som till exempel att erbjuda en bilpool enligt kommunens par-keringsnorm. Möjligheten att kommunen själv använder fordon i en bilpool kan undersökas återkommande för att följa utvecklingen.

Ställningstagande 16:

Ställa om kommunens fordonspark till att vara fossilbränsleoberoende.

För att kommunens fordonspark kan bli fossilbränsleoberoende är byte till elfordon den mest sannolika vägen då det inte finns förnybara bränslen tillgängliga inom rimligt avstånd. Vid omställningen av fordonsparken behöver det tas hänsyn till krisberedskap och tekniska behov.

Krisberedskap kan kräva en riskspridning där inte alla fordon är beroende av samma energikälla så att det alltid finns körbara fordon tillgängliga för att utföra krisrelevanta uppgifter.



Fokusområde 4: Samhällsplanering

Målbild

I den växande kommunen bor allt fler i närheten av välfungerande kollektivtrafik samt infrastruktur för gång och cykling. Fler har möjlighet att bo i Bollebygd utan att behöva äga en egen bil.

Ställningstagande 17:

Fortsätta med förtätning och nybyggnation i lägen som gynnar hållbart resande.

Genom att prioritera nybyggnation inom tätorterna i enlighet med översiktsplanen och i närhet till välfungerande kollektivtrafik kan underlaget för kollektivtrafiken öka och fler kan få möjlighet att resa utan att behöva äga en eller två bilar. Särskilt nya målpunkter för barn och unga såsom skolor och idrottsanläggningar kan med fördel lokaliseras så att en säker trafikmiljö för de som går eller cyklar kan skapas. Vid lokalisering av målpunkter för seniora invånare är det viktigt med hinderfria och korta gångavstånd.



Ställningstagande 18:

Se över hastighetsbegränsningar och deras efterlevnad.

Genom rätt hastighetsbegränsningar på rätt plats och med åtgärder för att öka begränsningarnas efterlevnad ökar trafiksäkerheten samt miljöbelastning med buller och luftföroreningar minskar. På kommunala vägar faller åtgärder inom kommunens rådighet och sker i dialog med polisen där det behövs. I andra fall kan det krävas ett samarbete och dialog med trafikverket.



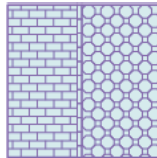
Exempel på hastighetsdämpande åtgärder



Träd och planteringar



Upphöjda övergångsställen



Varierande markbeläggning



Foto från 2003 över del av Bollebygd tätort. I mitten syns Kungsbackavägen och högst upp i bilden syns Kullamotet.

Uppföljning och forsatt arbete

I följande kapitel förklaras hur mobilitetsplanen kan genomföras och följas upp utifrån organisationens förutsättningar. Det beskrivs dessutom hur planen kan hållas aktuell och revideras vid behov.

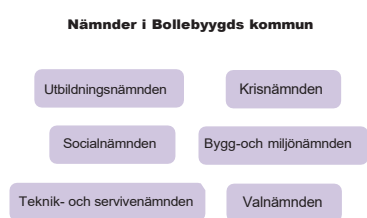


Verksamhetsplan och uppföljningsrapport

Nämnderna ansvarar för att inkludera ställ-ningstaganden och lämpliga åtgärder i sina årliga verksamhetsplaner och uppföljningsrapporter. En samlad uppföljning tas fram minst en gång per mandatperiod. Ansvaret för den samlade uppföljningen ligger på kommunstyrelsen.

Handlingsplan

Vid behov kan särskilda handlingsplaner för områden tas fram, till exempel kan en handlings-plan för gång och cykel behövas för att kunna presentera en prioriterad utbyggnadsordning i förhandlingar med Trafikverket.



Uppdatering av mobilitetsplanen

Efter mobilitetsplanens politiska antagande kan mindre uppdatering av kartor, förutsättningar eller information förekomma för att hålla planen aktuell. Mobilitetsplanens fokusområden och ställningstaganden bör däremot endast uppdatera vid revidering av mobilitetsplanen i sin helhet.

Ställningstaganden och fokusområden är politiskt antagna och revideringar av dessa ska därför förankras politiskt. Ny kunskap, teknikutveckling, förändringar i den fysiska miljön eller nya nationella riktlinjer eller mål är exempel på företeelser som kan påverka behovet att uppdatera mobilitetsplanen.

Indikatorer för den samlade uppföljningen:

- » Andel fossilfria bilar i kommunens fordonspark, andelen bör öka
- » Andel fossilfria resor inom skolskjuts; andelen bör öka
- » Antal mil med bil per invånare, trenden bör vara en långsiktig minskning
- » Klimatpåverkan från Bollebygds resor, trenden bör bidra till den regionala målsättningen om att minska utsläpp av växthusgaser med 80 procent från 1990 till 2030.
- » Årantalet trafikolyckor, trenden bör vara en minskning av antalet olyckor
- » Årinvändning av närtrafik, trenden bör visa en ökad användningsgrad
- » Årindelen gång, cykel och kollektivtrafik i resva-nundersökningar, trenden bör vara en ökning av alla dessa mobilitetssätt
- » Utbyggnad av gång- och cykelbanor, trenden bör visa på en kontinuerlig ökning
- » Fysisk aktivitetsnivå i befolkningen, aktivitets-nivån bör öka
- » Fysisk aktivitetsnivå bland barn och unga, aktivitetsnivån bör öka
- » Enkätundersökning bland invånare för att följa utveckling av hur mobiliteten upplevs
- » Upplevd trygghet i trafikmiljöer kring skolor och fritidsverksamhet, bör öka
- » Barns och ungas möjligheter att självständigt ta sig till skola och fritidsaktiviteter, bör öka

Resurser och ekonomi

Arbetet med fokusområden och ställningstaganden kräver resurser i form av

investeringar, drift och underhåll och arbetstid. I vissa fall krävs också tillförsel av ny intern eller extern kompetens. Respektive nämnd ansvarar för att lyfta eventuella behov i den kommunala bud-getprocessen. Kommunfullmäktige tar beslut om budgeten och om att tillföra resurserna som behövs.

Referenslista

Bollebygds kommun. 2020.

Hållbarhetspolicy. Tillgänglig via:

www.bollebygd.se/kommunoch-politik/styrdokument/

Bollebygds kommun. 2020. *Miljöpolicy*.

Tillgänglig via:

www.bollebygd.se/kommunochpolitik/styrdokument/

Bollebygds kommun. 2022. *Vision*

Bollebygds kommun 2035. Tillgänglig via:

www.bollebygd.se/kommunochpolitik/visionbollebygd2035/

Bollebygds kommun. 2022.

Översiktsplan. Boråsregionen. 2021.

Tillgänglig via: [www.bolle-](http://www.bollebygd.se/byggaboochmiljo/samhallsplanering)

[bygd.se/byggaboochmiljo/samhallsplane-](http://www.bollebygd.se/byggaboochmiljo/samhallsplanering)

Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021–

2030. Tillgänglig via:

[www.borasregionen.se/var-verksam-](http://www.borasregionen.se/var-verksamhet/regional-utveckling/)

Boverket. 2023. Graftskt material för

ekosystem-tjänster. Tillgänglig via:

www.boverket.se/sv/

[samhallsplanering/sa-planeras-](http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/plane-ringsfragor/ekosystemtjanster/)

[sverige/plane-](http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/plane-ringsfragor/ekosystemtjanster/)

[ringsfragor/ekosystemtjanster/](http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/plane-ringsfragor/ekosystemtjanster/)

Folkhälsomyndigheten. u.å. Statistik och

rapporter om barns och ungas

rörelsevanor. Tillgänglig via:

www.folkhalsomyndigheten.se

Naturvårdsverket. u.å. *Sveriges*

miljömål. Tillgänglig via:

www.sverigesmiljomal.se

Nationella vägdatabasen på

karta (NVDB). Trafikverket. u.å.

Tillgänglig via: [nvdbpakarta.](http://nvdbpakarta.trafikverket.se/map)

[trafikverket.se/map](http://nvdbpakarta.trafikverket.se/map)

Statistiska centralbyrån (SCB). u.å.

Statistikdata-basen:

arbetspendling, bränsleförbrukning

och körsträckor. Tillgänglig via:

www.statistikdatabasen.scb.se

SMHI. u.å. *Nationella*

emissionsdatabasen. Tillgänglig

via:

[www.smhi.se/data/luftkvalitet/nati-](http://www.smhi.se/data/luftkvalitet/nationella-emissionsdatabasen)

Trafikanalys. u.å. Fordon på väg.

Tillgänglig via:

www.trafa.se/vagtrafik/fordon/

Transportstyrelsen. u.å.

Olycksdatabasen STRA-DA.

Tillgänglig via:

[www.transportstyrelsen.se/sv/om-](http://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/)

United Nations Development

Programme (UNDP). u.å. Globala målen.

Tillgänglig via: www.globalamalen.se

Västra Götalandsregionen. 2019. Miljömål

2030. Tillgänglig via: www.vgregion.se/om-vgr/

Västra Götalandsregionen. 2023.

Resvaneundersökning i Västra

Götaland. Tillgänglig via: [www.](http://www.vgregion.se/regional-utveckling/)

[vgregion.se/regional-utveckling/](http://www.vgregion.se/regional-utveckling/)

