



BOLLEBYGDS
KOMMUN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Mobilitetsplan för Bollebygd

Upprättad 2026-04-02

KS2025/274



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE.....	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS.....	3
SAMMANFATTNING	3
Ändringar sedan samråd	3
Kvarstående synpunkter	4
YTTRANDE.....	5
Kommunala nämnder	5
Socialnämnden.....	5
Teknik- och servicenämnden.....	5
Bygg- och miljönämnden	7
Utbildningsnämnden.....	7
Kommunala råd	9
Ungdomsrådet	9
Pensionärsrådet-SPF Seniorerna	10
Pensionärsrådet-PRO	13
Hållbarhetsrådet	14
Politiska partier.....	16
Liberalerna.....	16
Miljöpartiet	17
Sverigedemokraterna.....	19
Vänsterpartiet.....	22
MEDVERKANDE	23



HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Mobilitetsplanen har varit på remiss från 3 december 2025 till 28 februari 2026. Nämnder, råd och partier i kommunfullmäktige i Bollebygds kommun erbjöds möjlighet att inkomma med yttranden. Under remisstiden erbjöds två tillfällen för partirepresentanter att ställa frågor och få en presentation av innehållet i remissen. Två partier nyttjade dessa tillfällen.

Totalt har det skickats in yttranden från:

3 kommunala råd (pensionärsråd, hållbarhetsråd, ungdomsråd)

4 partier (V, MP, SD, L)

4 nämnder (BMN, TSN, UN, SN)

Under yttranden visas alla inkomna yttranden ihop med en kommentar om hur synpunkterna påverkar mobilitetsplanen. Alla synpunkter kan inte bemötas i detalj utan samrådsredogörelsen kommer följa med mobilitetsplanen för att få inspel och inspiration när planen omsätts till verklighet.

SAMMANFATTNING

De flesta remissinstanserna var positiva till mobilitetsplanens innehåll. Några instanser föreslog tillägg och förtydligande. Ändringarna sammanfattas nedanför. Några synpunkter kunde inte bemötas med ändringar eller tillägg och även dessa listas nedanför.

Ändringar sedan samråd

- Tillgänglighetsanpassning av gång- och cykelbanor samt kollektivtrafikhållplatser lyfts tydligare i dokumentet.
- Planen omfattar alla invånare men olika mobilitetssätt passar olika målgrupper olika bra. Alla sätt kommer inte fungera för alla. Aspekten om digital och språklig tillgänglighet lyfts i ställningstaganden som avser mobilitetstjänster och kollektivtrafik.
- Uppföljningen och ansvarsfördelningen förtydligas. Ansvarsfördelning har lyfts ut från beslutsdokumentet och blev till en bilaga.
- Rubriksättningen kompletteras med "kommun" så att dokumentet heter Mobilitetsplan för Bollebygds kommun
- Skolskjuts inkluderas i mobilitetsplanen och får ett eget ställningstagande; jämlik tillgång tas med som en aspekt.
- Trafiksäkerhet vid skolor tas upp som ett viktigt område
- Uppföljningsindikatorer kompletteras med förslagen
- Målgrupp unga för närtrafiksatsningar tas med.
- I bakgrundsbeskrivning ändras från Bollebygd till Bollebygds kommun.
- Brist på kollektivtrafik inom centralorten t.ex. till kyrkan tas med i förutsättningar
- Användning av seniorkort inkluderas i beskrivning av hur man får fler att använda befintligt kollektivtrafikutbud.
- Enkätundersökning inkluderas under uppföljning
- Befolkningstillväxtprognos och åldersfördelning läggs till under förutsättningar.



- Kopplingar till miljömål och globala mål har lagts till.
- Det förtydligas hur ställningstaganden ska bidra till att sänka tröskeln för användning av anropsstyrd kollektivtrafik.
- Det görs delvis tydligare där kommunen är beroende av en annan part för att genomföra åtgärder.
- Procentsiffrorna kring fördelning färdstätt förtydligas så att det inte saknas några procent.
- Rollfördelning avseende hastighetsbegränsningar beskrivs tydligare.
- Mikroplaster och hur deras uppkomst kan påverkas beskrivs i planen.
- Bollebygds relation till befintlig tågstation och eventuellt kommande tågstation tas med i mobilitetsplanen och får ett eget ställningstagande.
- Jämlikhet och jämställdhet tas upp under beskrivningen av förutsättningar.
- Beläggningen av pendelparkering tas med under förutsättningarna.
- Tungmetaller från vägtrafiken tas med i beskrivningen.
- Hänsyn i snöröjningen till vilka arbetsplatser eller resmål som prioriteras inkluderas i planen.
- Möjlighet att dela på kommunens tjänstebilar kan undersökas men inte planeras för i och med planen. Möjligheten lyfts in i ställningstagandet.
- Indikator om fordon/drivmedel i skolskjuts läggs till.
- Kapitlet om genomförande och uppföljning har förtydligats.
- Det läggs till beskrivningar av trafiksituationen som gör det tydligare att mobilitetsplanen inte innebär att användning av bil motverkas. Bilens viktiga roll för mobiliteten, inte minst på landsbygden, beskrivs tydligare.

Kvarstående synpunkter

- Tillgänglighetsanpassning av bostäder, boenden och lokaler är en viktig aspekt för människors rörlighet. Vi anser inte att den formen av tillgänglighetsanpassning passar in i mobilitetsplanen.
- Målbilderna har inte försetts med årtal för när dessa ska vara uppfyllda. Det är just bilder och inte konkreta målsättningar. Generellt förhåller sig målbilderna till visionen som sträcker sig till 2035.
- Elbilars ekonomi i kommunal verksamhet beskrivs för tillfället som bättre än för bränslebilar där kalkylen tar hänsyn till högre inköpskostnader och lägre driftkostnader. Ju mer en bil körs desto mer fördelaktigt blir det för elbilen. Förutsättningarna kan ändras snabbt till det negativa eller positiva t.ex. när subventioner förändras eller när kris och krig påverkar bränslepriser eller leveranser. Kommunens verksamheter tar alltid hänsyn till ekonomin i sina beslut och därför lyfts denna aspekt inte med i dokumentet.
- Synpunkter som avser att hela planen borde ha en annan utgångspunkt och inriktning har inte kunnat arbetas in då de är för omfattande och inte är förenliga med uppdraget.



- Synpunkter som är på för stor detaljnivå har inte arbetats in i planen utan tas med som underlag för genomförandet av planen.

YTTRANDEN

Kommunala nämnder

Socialnämnden

Socialnämnden ställer sig inledningsvis positiv till att Bollebygds kommuns arbete med mobiliteten tydliggörs i ett samlat program. Samtidigt vill nämnden lyfta fram några grupper som bedöms riskera att exkluderas utifrån planens mål om önskad tillgänglighet

Personer med funktionsnedsättning och äldre med nedsatt rörlighet: Trots att planen syftar till ökad tillgänglighet utgår flera åtgärder från att invånare kan gå, cykla eller förflytta sig till hållplatser utan hinder. Avsaknaden av ett tydligt tillgänglighetsperspektiv gör att personer med rörelse-, kognitiva eller sensoriska svårigheter riskerar att inte kunna nyttja de planerade mobilitetslösningarna fullt ut.

Personer i socialt utsatta livssituationer och med låg digital kompetens: Flera föreslagna mobilitetslösningar kräver digital hantering, bokningssystem eller ekonomiska resurser. Personer med begränsad ekonomi, svaga språkkunskaper eller låg digital vana riskerar därför att inte kunna ta del av mobilitetstjänsterna, trots att planen syftar till att omfatta alla invånare.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Tillgänglighetsanpassning av gång- och cykelbanor samt kollektivtrafikhållplatser lyfts tydligare i dokumentet.
- Planen omfattar alla invånare men olika mobilitetssätt passar olika målgrupper olika bra. Alla sätt kommer inte fungera för alla. Aspekten om digital och språklig tillgänglighet lyfts i ställningstaganden som avser mobilitetstjänster och kollektivtrafik.

Teknik- och servicenämnden

Helhet

Mobilitetsplanen är väl avvägd och ger en tydlig gemensam riktning för mer hållbara resor i Bollebygds kommun. Den är samtidigt tillräckligt övergripande för att kunna anpassas efter kommande behov och budgetförutsättningar. Teknik- och servicenämnden har stora ansvar i den föreslagna planen men äger inte full rådighet då vissa åtgärder som kan krävas för att säkerställa följsamhet kan behöva beslut i kommunfullmäktige (budget).

Avgränsningar

Avgränsningen är rimlig och gör dokumentet hanterbart som styrning på strategisk nivå.

Förutsättningar



Förutsättningarna ger en bra nulägesbild och motiverar planens inriktning. Viss komplettering kan övervägas i form av en mer samlad bild av drift och underhåll då fler anläggningar och nya (GC)-vägar också innebär driftkostnader för teknik- och servicenämnden.

Fokusområden övergripande och ansvarsfördelning Fokusområden och målbilder fångar relevanta frågor för kommunen och ger en bra struktur för fortsatt arbete. Ansvarsfördelningen fungerar i huvudsak, och kan vid behov förtydligas i genomförandet så att samordning mellan kommunstyrelsen/fullmäktige och berörda nämnder blir enkel.

Fokusområde 1 Kollektivtrafik Inriktningen är relevant och ligger väl i linje med kommunens pendlingsförutsättningar. Det är positivt att knutpunkter och pendelparkeringar lyfts. Teknik- och serviceförvaltningen identifierar utmaningar i säkrandet av parkeringsplatser, något som specificeras som nämndens ansvarsområde. Sannolikt kostar en sådan investering mycket pengar och behöver äskas medel för. Teknik- och servicenämnden ser gärna att kommunstyrelsen ansvarar för kvantifiering av behovet.

Fokusområde 2 Gång och cykel Fokusområdet är väl motiverat och ger god grund för att stärka vardagsresor och folkhälsa. Ambitionsnivån kan fortsatt anpassas genom löpande prioriteringar.

Fokusområde 3 Elektrifiering och delning Planen beskriver en klok inriktning som skapar utrymme för stegvis utveckling i takt med teknik, efterfrågan och marknadsutbud.

Fokusområde 4 Samhällsplanering Kopplingen mellan bebyggelseutveckling och hållbara resval är tydlig och relevant för kommunens långsiktiga utveckling. Hastighetsfrågan är viktig.

Uppföljning

Uppföljningsdelen ger en tydlig utgångspunkt för att följa utvecklingen över tid. Det hade varit bra att tydliggöra vilken nämnd som är ansvarig för uppföljningen; är det teknik- och servicenämnden som ansvarar för de nyckeltal/indikatorer som berör de områden som nämnden är ansvarig för, eller sköts uppföljningen centralt? Var ska uppföljningen redovisas och med vilken periodicitet?

Övriga kommentarer och synpunkter

Det är positivt att planen betonar samverkan, kommunikation och successiv utveckling. Förvaltningen ser också värdet av att planen används som ett stöd i prioriteringar snarare än som en detaljerad åtgärdslista.

Uppskattning av resursbehov för teknik och serviceförvaltningen

Planen bedöms kunna medföra ett successivt resursbehov kopplat till investeringar i knutpunkter, gång och cykelmiljöer samt laddinfrastruktur där det är motiverat. Därutöver kan ett visst ökat behov uppstå för projektledning, samordning samt drift och underhåll, vilket bör hanteras inom ordinarie budgetprocess och utifrån kommunens samlade prioriteringar

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Förutsättningar kompletteras med en beskrivning av drift- och underhåll.
- Ansvar i fokusområde 1 kompletteras med kommunstyrelsens ansvar att kvantifiera parkeringsplatser.

- Uppföljningen och ansvarsfördelningen förtydligas.

Bygg- och miljönämnden

Bygg- och miljönämnden ser positivt på det framtagna förslaget till mobilitetsplan. Planen utgör ett viktigt strategiskt styrdokument i kommunens långsiktiga arbete med att skapa ett hållbart samhälle. Den ligger väl i linje med kommunens arbete med en minskad klimatpåverkan, stärkt folkhälsa och en säkrare trafikmiljö, och bidrar därmed till ökat fokus i det fortsatta arbetet. I förslaget berörs Bygg- och miljönämnden särskilt av ställningstagande 14: Elektrifiera kommunens fordonsflotta, där elfordon ska väljas i första hand vid inköp eller leasing, förutsatt att tekniska behov och krisberedskap tillåter detta.

Bygg- och miljönämnden beslutar i ärenden utifrån översiktsplan, detaljplaner samt speciallagstiftning inom plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken. I denna roll hanterar nämnden bland annat frågor om kollektivtrafiktäthet, buller, miljöpåverkan och andra aspekter som har direkt koppling till mobilitetsplanens mål. De övriga ställningstaganden som framgår av planen berör nämndens verksamhetsområde på en övergripande nivå, där syftet med planen beaktas redan idag i både nämndens och förvaltningens arbete.

Mobilitetsplanens områden berör flera frågor där nämnden har ett betydelsefullt ansvar enligt PBL och miljöbalken. Nämndens tillsynsroll och stödjande funktion är viktiga bidrag till ett mer hållbart samhälle. Nämnden bedömer dock att inget ytterligare behov föreligger av resursförstärkning för egen del, vid ett genomförande av mobilitetsplanen. Nämnden vill framhålla vikten av att mobilitetsplanens ställningstaganden och behov beaktas i kommande planläggning samt strategiska arbete, exempelvis avseende ytor för mobilitetshubbar samt gång- och cykelvägar mm.

För att åstadkomma beteendeförändring, handlar det om att kunna ge en valmöjlighet, här är kommunens arbete för att skapa förutsättningarna grundläggande. Avslutningsvis anser Bygg- och miljönämnden att rubriksättningen för planen med fördel kan förtydligas genom att ordet ”kommun” läggs till i titeln.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Rubriksättningen kompletteras med ”kommun”

Utbildningsnämnden

Helhetsbedömning

Utbildningsförvaltningen bedömer att mobilitetsplanen utgör ett viktigt strategiskt styrdokument som på ett tydligt sätt kopplar mobilitet till folkhälsa, jämlikhet, miljö- och klimatmål. Planen är relevant för utbildningsnämndens verksamheter, då barns och ungas vardagsresor till och från förskola, skola, fritidshem samt kultur- och fritidsaktiviteter är en central del av deras livsvillkor.

Förvaltningen ser positivt på planens tydliga fokus på hållbara färd sätt såsom kollektivtrafik, gång och cykel, vilket är särskilt betydelsefullt för barn och unga som saknar egen tillgång till bil.



Avgränsningar

Mobilitetsplanen är avgränsad till privata personresor och tjänsteresor. Utbildningsförvaltningen vill dock framhålla att barns vardagsresor, inklusive resor till utbildning och fritidsaktiviteter, är ett område där mobilitetsfrågan får särskilt stor betydelse.

Förvaltningen bedömer att mobilitetsplanen med fördel kan samspela tydligare med kommunens arbete kring skolskjuts, trafiksäkerhet vid skolor samt barnkonsekvensanalyser i fysisk planering.

Förutsättningar

Förvaltningen instämmer i huvudsak i beskrivningen av nuläge och behov. Särskilt relevant för utbildningsnämndens verksamheter är beskrivningen av:

- begränsad tillgång till kollektivtrafik i delar av kommunen,
- barns och ungas ökade stillasittande och behov av vardagsmotion,
- skillnader i mobilitet beroende på bostadsort och hushållens tillgång till bil.

Dessa faktorer påverkar barns möjligheter till självständighet, delaktighet och jämlika uppväxtvillkor.

Fokusområden

Fokusområde 1: Kollektivtrafik

Utbildningsförvaltningen bedömer att kollektivtrafiken är avgörande för barns och ungas möjligheter att ta del av utbildning, kultur- och fritidsutbud, särskilt för elever i anpassad grundskola och för ungdomar utan tillgång till bil i hushållet.

Förvaltningen är positiv till ambitionen att:

- utveckla behovsanpassad kollektivtrafik och närtrafik,
- förbättra tillgängligheten för unga och äldre, även under kvällar och helger.

Fokusområde 2: Gång och cykel

Fokusområdet bedöms ha särskilt stor betydelse för utbildningsnämndens verksamheter. Säkra och sammanhängande gång- och cykelvägar till skolor, förskolor, fritidshem, idrottsanläggningar och bibliotek är en viktig förutsättning för barns trygghet, rörelse och självständighet.

Förvaltningen betonar vikten av:

- trafiksäkra skolmiljöer,
- prioriterad vinterväghållning och belysning kring skolor och fritidsanläggningar,
- cykelvänliga skolor och förskolor.

Fokusområde 3: Elektrifiering och delning



Utbildningsförvaltningen har inga principiella invändningar mot fokusområdet och ser positivt på att kommunens fordonssflotta successivt elektrifieras, även inom utbildningsverksamheterna där så är möjligt.

Fokusområde 4: Samhällsplanering

Förvaltningen bedömer att långsiktig samhällsplanering i kollektivtrafiken och gång- och cykelvänliga lägen är central för att skapa hållbara och jämlika uppväxtmiljöer. Lokalisering av nya förskolor, skolor och fritidsanläggningar bör fortsatt ske med mobilitetsperspektivet som en integrerad del.

Uppföljning

Utbildningsförvaltningen tillstyrker föreslagna indikatorer men bedömer att uppföljningen även bör belysa barns och ungas perspektiv, exempelvis genom:

- upplevd trygghet i trafikmiljöer kring skolor och fritidsverksamhet,
- barns och ungas möjligheter att självständigt ta sig till skola och fritidsaktiviteter,
- utveckling av fysisk aktivitetsnivå bland barn och unga.

Resursbehov

Utbildningsförvaltningen bedömer att mobilitetsplanens genomförande kan medföra behov av:

- ökad samverkan mellan utbildningsförvaltningen och andra förvaltningar,
- vissa anpassningar av skol- och verksamhetsmiljöer (exempelvis cykelparkeringar och säkra angöringsytor),
- deltagande i informations- och beteendepåverkande insatser riktade till barn, unga och vårdnadshavare.

Eventuella kostnader eller investeringsbehov behöver hanteras inom ordinarie budgetprocess.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Skolskjuts inkluderas i mobilitetsplanen och får ett eget ställningstagande
- Trafiksäkerhet vid skolor tas upp som ett viktigt område
- Uppföljningsindikatorer kompletteras med förslagen

Kommunala råd

Ungdomsrådet

Hur upplever ni att det funkar att förflytta sig idag?

- Generellt bra. Bil, gång- och cykelvägar funkar bra.



- 2 km promenad för att komma till en hållplats. En farlig väg att gå på, där trafiken kör för fort.
- Buss från skola till Borås funkar bra, den kommer i tid. Har växt upp med samkörning, vilket underlättat logistiken för familjen och familjerna i närområdet.
- Åker främst skolskjuts och bil. Funderar på att börja cykla under sommarhalvåret men då behöver han gå upp en halvtimme tidigare på morgonen.

Övriga tankar och synpunkter:

Det finns bara en buss som är specialanpassad för personer med funktionsnedsättning, det borde finnas anpassade platser på de vanliga skolbussarna.

Skolskjutsen kan ta lång tid beroende på var man bor, många stop längs med vägen.

Bra att några bussar går oftare nu (avser bussen till Sandared)

Morgontåget från Rävlanda till Bollebygd kommer ofta sent.

Det upplevs dyrt att åka kollektivtrafiken (en del betalar själva för sina fritidsresor)

Närtrafik, finns men används inte i så stor utsträckning idag, alla känner inte till att det finns.

Lekplats nedanför Gadden (Tyftet), inte tillräckligt avspärrat, händer att fordon kör på GC-väg där.

På väg till Bollebygdskolan: Det blir konflikt mellan gående och cyklister på GC-banan eftersom man måste samsas om utrymmet. Det är dåligt skottat på GC-banan vilket innebär att den blir ännu smalare.

Säkrare cykelparkering vid skolan efterfrågas. Det sker sabotage av cyklar på dagtid. Det vore även bra om man kunde låna eller hyra lås till cyklarna (kanske på biblioteket). Annars om man har glömt låset till sin cykel är det andra ungdomar som tar/lånar cykeln och busar. Kanske även bra att kunna låna/hyra cykellampa.

Hade varit bra att kunna låsa in mopedhjälms vid pendelparkeringen.

Kommunen borde uppmuntra till att använda gång- och cykelvägar genom att initiera tävlingar (liknande på egna ben). Stegräknare, appar, vinstutlottningar.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Skolskjuts integreras i mobilitetsplanen; jämlik tillgång tas med som en aspekt.
- Målgrupp unga för närtrafiksatsningar tas med.
- Bra och kreativ lösning avseende cykellås. Skickas vidare till utbildningsnämnden.

Pensionärsrådet-SPF Seniorerna

Helhet – hur bedömer ni mobilitetsplanen som helhet?

SPF Seniorerna i Bollebygd anser att man gjort ett mycket bra, ambitiöst och gediget arbete med att ta fram denna Mobilitetsplan för vår kommun som täcker många aspekter.

Avgränsningar – är det något mer som borde vara med i



mobilitetsplanen?

Vi kan inte se att det finns några avgränsningar och att något mer område ska finnas med eller som vi saknar.

Förutsättningar – är rätt förutsättningar beskrivna? Saknas det någon beskrivning.

När det gäller förutsättningar så saknar vi äldreperspektivet. 20 % av Bollebygds befolkning består av personer över 65 år och för oss är det viktigt med väl fungerande kommunikation, trygghet och sociala mötesplatser i vårt närområde. I bakgrunden står det om Bollebygd men det är viktigt att påpeka att det bör stå Bollebygds kommun då man annars tolkar det som centralorten Bollebygd.

Mycket fokus ligger på centralorten men viktigt att förstå är att Bollebygds kommun är stor och stora skillnader i kommunen vad gäller kommunikationer, trygghet och sociala mötesplatser.

Äldre som bor utanför centralorten är hänvisade till att ha egen bil för att kunna ta sig till service som finns i centralorten som vårdcentral, apotek, affärer och fritidsaktiviteter samt även till aktiviteter utanför kommunen t ex Sandareds badhus.

Även kommunikationen inom centralorten Bollebygd är begränsad p g a brist på kommunikationer – t ex att ta sig från centrum till Bollebygds kyrka och kyrkogård.

Fokusområden övergripande – målbilder, ställningstaganden – fångar dessa rätt frågor och områden eller saknas det något?

Mycket intressanta målbilder och tankar och när i tiden finns målen?

Fokusområde 1: Kollektivtrafik

Vi saknar fungerande kollektivtrafik även inom centralorten Bollebygd.

Många personer bor inom centralorten men har långt till centrum och har inte möjlighet att använda Närtrafik t ex Fjällastorp, Skräddargårdshöjd etc och medför att man måste använda bil.

Många som ska vidare med tåg och kommer från platser utanför centralorten måste ta bil till stationen och där finns det inte tillräckligt med parkeringsplatser då dessa tagits i anspråk av personer som arbetar i Bollebygds centrum. Bygga ett parkeringsdäck över befintlig parkering som finns idag?

Bättre information om möjligheter för att åka kommunalt både inom kommunen men även till andra kommuner och för oss äldre hur man använder sitt seniorkort som är en mycket bra förmån för oss äldre i kommunen.

Möjligheten att använda Närtrafik är bra men osäkert då man kanske ska vidare och har tid att passa.

Vi har även fått synpunkter på att man saknar någon typ av direktförbindelse till sjukhuset – äldre känner sig ofta otrygga för att byta buss vid centralstationen i Borås.

Kunskapen om Anropsstyrd kommunikation är mycket okänd i kommunen.

Fokusområde 2: Gång och cykel

För många äldre är det promenader som gäller och ofta med hjälp av



rollator och rullstol. Trottoarer behöver skötas för att underlätta för äldre med gånghjälpmedel och elrullstolar. Övergångsställen måste skötas och inte stora snövallar där man har svårigheter att ta sig över.

Förslaget med delad cykel- och gångbana för att äldre ska kunna gå säkert är ett bra förslag.

Fokusområde 3: Elektrifiering och delning

Vi är mycket positiva till delning där kommunen har någon typ av Bil-pool för de som inte önskar äga egen bil men ibland är beroende av att kunna använda bil för att t ex ta sig till återvinningsstation etc. Digitala hjälpmedel där man kan möjliggöra för samåkning.

Fokusområde 4: Samhällsplanering

För den äldre befolkningen i Bollebygds kommun behövs möteslokaler/samlingslokaler centralt i våra tätorter där man känner att man lätt kan ta sig och där man känner sig trygg.

Vid samhällsplanering av nya områden viktigt att samplanera med andra enheter i kommunen samt se till att det finns kommunikationsmöjligheter för både äldre och yngre.

Uppföljning – finns det fler eller bättre indikationer som bör användas i uppföljningen?

Använda digitala hjälpmedel vid uppföljning såsom enkät via SMS för att nå invånarna i kommunen.

Övriga kommentarer och synpunkter.

En viktig aspekt som våra medlemmar lyfter är att man ska känna sig trygg när man vistas i kommunen, promenerar eller besöker olika platser både dag- kvälls- och nattetid. Om man inte gör det så tar man bilen till olika evenemang.

Vi har tidigare i kommentarer lämnat förslag på åtgärder men det framkommer att övergångsställena vid Göteborgsvägen/Ballebovägen (två stycken) ligger alldeles för tätt och det blir otryggt att ta sig över dessa och samtidigt blir det stopp för trafiken då bilarna måste stanna för gående på två ställen med kort avstånd. Sikten kan vara skymd p g a större fordon. Även övergångsstället utanför Vägkorset – Lyckebo – dålig sikt p g a hög häck.

Utanför Vägkorset – Utposten bildas vid regn en stor vattenpöl och går man där så blir man ofta nedskvätt då bilarna inte uppmärksammar vattenpölen. Häckarna vid Busstorget/järnvägsstationen – den lilla parken. Man vet inte vad som döljer sig bakom häckarna och det känns otryggt för många.

Vi har en järnväg som går genom samhället och utmed Kungsbackavägen är det inget staket och rälsen går väldigt nära vägen. Vissa tåg går väldigt snabbt förbi och medför kraftiga vindar. Önskemål om någon typ av barriär mellan väg och järnväg.

Fler parksoffor i centrum och även på fler platser där många promenerar och där man kan vila benen t ex mellan Höga och Ekedalen, Emmabacken och någonstans mellan Emmabacken och lekplatsen i Pastelldalen samt, Rinnarundan etc



Torget i centralorten Bollebygd är ingen trygg och säker plats – finns det planer på att se över detta. Många tillbud och risker då det finns snöhinder, stressade bilister, cyklister och gångare som ska samsas och affärer som lockar.

Kommunikationen till Göteborg upplevs också som bristfällig vissa tider på dygnet och möjlighet att kunna gå på 100 bussen som går mellan Borås och Göteborg utmed riksväg 40 har kommit upp vid flera tillfällen vilket skulle underlätta då det ibland kan vara långt mellan turerna på kvällar när man kanske vill se någon teater eller bio i Göteborg.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- I bakgrundsbeskrivning ändras från Bollebygd till Bollebygds kommun.
- Brist på kollektivtrafik inom centralorten t.ex. till kyrkan tas med i förutsättningar
- Målbilder saknar årtal och men förhåller sig till visionen som siktar på 2035.
- Användning av seniorkort inkluderas i beskrivning av hur man får fler att använda befintligt kollektivtrafikutbud.
- Enkätundersökning inkluderas under uppföljning
- Synpunkter som avser konkreta lösningar i trafikmiljön tas som underlag för det fortsatta arbetet med mobilitetsplanen.

Pensionärsrådet-PRO

Helhet – Kommunen har bra pendlingsavstånd till Göteborg och Borås. Närheten till Landvetter

Avgränsningar – Kollektivtrafikens tillgänglighet. Fler parkeringsplatser/Parkeringsplan Vid nybyggnad bättre planering för parkeringsplatser-

Förutsättningar- Fattas befolkningstillväxt och prognoser. Åldersstrukturer Äldre/barn

Fokusområden – Bollebygd har en äldre befolkning och nya äldreboenden måste börja planeras. Framför allt behövs trygghetsboenden centrumrådet.

Kollektivtrafik – Bättre samordning med Västtrafik angående information om det olika sätt att åka kollektivtrafik. Det behövs åtgärder för att stärka kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen

Gång och cykelvägar – Handikappanpassa övergångsställen och markerna med färg övergångarna. (idag mycket dåligt markerat) Gång och cykelväg Hestrafors (många som cyklar till idrottsplatsen) Cykelväg till Ballasjön

Elektrifiering – Laddningsstationer vid Bollebygds station och Gästgivaretorget. Solceller vid kommande utbyggnad av kommunala byggnader.

Samhällsplanering – Bostadsutveckling av nya områden. Bevara natur och landskapets värden. Variation av upplåtelseformer -bostäder inom äldreomsorgen.

Uppföljning – Mäta om målen uppnås i planen

Övriga kommentarer – Enligt befolkningsstatistiken i kommunen blir fler över 65 år och mycket fler över 80 år. Stort behov av anpassning av bostäder och omsorgsplanering.

Utbildning av vårdpersonal inom äldreården

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Befolkningstillväxtprognos och åldersfördelning läggs till under förutsättningar.
- Tillgänglighetsanpassning av bostäder, boenden och lokaler är en viktig aspekt för människors rörlighet. Vi anser inte att den formen av tillgänglighetsanpassning passar in i mobilitetsplanen.
- Synpunkter som avser konkreta lösningar i trafikmiljön tas som underlag för det fortsatta arbetet med mobilitetsplanen.

Hållbarhetsrådet

Hållbarhetsrådet ställer sig positiv till förslag på mobilitetsplan under beaktande av följande synpunkter:

Ekologisk hållbarhet

- Det är positivt att planen tydligt visar att vägtrafiken står för den största delen av utsläppen i kommunen. Hållbarhetsrådet ser att en minskning av biltrafiken också skulle bidra till flera av våra miljömål, bland annat ”Begränsad klimatpåverkan” och ”God bebyggd miljö”. Det vore bra om planen tydligare visar hur ställningstagandena hänger ihop med miljömålen. Ett exempel är att minskad biltrafik direkt bidrar till målet ”Begränsad klimatpåverkan”, men den kopplingen framgår inte i planen.
- Elektrifiering lyfts som ett fokusområde men planen beskriver inte hur kommunen kan underlätta omställningen för invånare och företag. Ett exempel är att det inte framgår hur kommunen vill göra det enklare att installera laddmöjligheter vid bostäder och verksamheter.

Social hållbarhet

- Planen beskriver att unga och äldre är särskilt beroende av kollektivtrafik (kap. 2, s. 3-4). Det vore bra om det tydligare framgår hur kommunen vill sänka trösklarna för att använda närtrafik och anropsstyrda lösningar eftersom många upplever att det är svårt att veta hur närtrafiken fungerar i praktiken. Ett exempel är att det inte framgår om kommunen vill arbeta mer med information eller stöd till användare.
- Jämlikhetsaspekten finns beskriven i bilagan men i planen blir den mer övergripande. Mobilitet är en viktig del av social hållbarhet, särskilt för personer som saknar bil eller körkort. Det skulle stärka planen om det tydligare framgår hur kommunen vill förbättra tillgängligheten för dessa grupper. Ett exempel är att det inte framgår hur kommunen vill underlätta resor till fritidsaktiviteter eller service för personer utan bil.
- Trygghet i trafikmiljöer, särskilt för barn och unga, nämns i samband med gång och cykel. Det vore bra att utveckla frågan om trygghet mer. Ett exempel är att det inte framgår hur kommunen vill arbeta med belysning, siktlinjer eller separering mellan gång- och cykeltrafik.

Övergripande och övriga synpunkter

- Planen är tydlig och lätt att följa men flera ställningstaganden är beroende av andra



aktörer såsom Västtrafik. Det vore bra att tydliggöra vad kommunen själv kan styra över och vad som ligger utanför vårt ansvar. Ett exempel är att kommunen inte kan besluta om fler avgångar men kan arbeta för att öka användningen av den trafik som redan finns.

- Uppföljningsdelen är viktig men de mått som används för att följa upp planen skulle vinna på en kort beskrivning av hur de ska följas upp och hur resultaten ska användas i styrningen. Ett exempel är att det inte framgår vem som ansvarar för att samla in data eller hur ofta uppföljningen ska göras.
- Det kan vara en god idé att tydligare visa hur fokusområdena ska prioriteras så att planen blir mer användbar i praktiken. Ett exempel är att det inte framgår vilka åtgärder som bör göras först eller vilka som kräver mest resurser.
- Fördelningen av mobilitetssätt anges i procentuella siffror. Det hade varit bra att beskriva varför siffrornas summa inte uppgår till 100 procent.
- I ställningstagande 14 anges att kommunen ska köpa in elbilar i första hand. Hur ser den ekonomiska aspekten ut, innebär ställningstagandet en merkostnad för kommunen. Detta skulle kunna beskrivas för ökad transparens.
- I ställningstagande 16 anges att kommunen ska se över efterlevnad av hastighetsbegränsningar. Här borde det förtydligas vad som är kommunens och polisens olika ansvar
- I bilagan beskrivs mikroplaster och partiklar från vägtrafik men det finns inget motsvarande ställningstagande i planen. Eftersom detta är en lokal miljöbelastning som påverkar både mark och vatten vore det bra om planen lyfter hur kommunen vill arbeta förebyggande. Ett exempel är att det inte framgår om kommunen vill minska slitage från vägtrafiken eller förbättra reningen av dagvatten.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Kopplingar till miljömål och globala mål har lagts till.
- Det förtydligas hur ställningstaganden ska bidra till att sänka tröskeln för användning av anropsstyrd kollektivtrafik.
- Det görs delvis tydligare där kommunen är beroende av en annan part för att genomföra åtgärder.
- Ansvarsfördelningen avseende uppföljningen förtydligas.
- Avseende prioritering är det svårt att göra en prioritering i ett dokument som ska kunna hålla över flera år. Förutsättningarna och möjligheterna kan ändras fort. Det är ansvarig genomförandeverksamhet som behöver prioritera.
- Procentsiffrorna kring fördelning färdigställt förtydligas.
- Rollfördelning avseende hastighetsbegränsningar beskrivs tydligare.
- Elbilars ekonomi i kommunal verksamhet beskrivs för tillfället som bättre än för bränslebilar där kalkylen tar hänsyn till högre inköpskostnader och lägre driftkostnader. Ju mer en bil körs desto mer fördelaktigt blir det för elbilen. Förutsättningarna kan ändras snabbt till det negativa eller positiva t.ex. när subventioner förändras eller när kris och krig påverkar bränslepriser eller leveranser. Kommunens verksamheter tar alltid hänsyn till ekonomin i sina beslut och därför lyfts denna aspekt inte med i dokumentet.



- Mikroplaster och hur deras uppkomst kan påverkas beskrivs i planen.
- Vissa synpunkter såsom avseende trygghet i trafiken är på för stor detaljnivå och inkluderas inte i mobilitetsplanen utan skickas med det färdiga dokumentet som inspiration inför framtagande av handlingsplaner.

Politiska partier

Liberalerna

Inledning

Liberalerna välkomnar att Bollebygds kommun tar fram en samlad mobilitetsplan med fokus på hållbart resande, tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Planen innehåller många viktiga och väl avvägda åtgärder inom gång, cykel, kollektivtrafik och samhällsplanering.

Samtidigt ser Liberalerna ett behov av att mobilitetsplanen stärks i en avgörande strategisk fråga: den långsiktiga rollen för Bollebygds tågstation och kommunens aktiva arbete för att säkerställa att tågstoppet består och utvecklas.

Tågstationens strategiska betydelse

Bollebygd är en tydlig pendlingskommun mitt i stråket mellan Göteborg och Borås. En stor andel av kommunens invånare är beroende av tillgången till regional kollektivtrafik för arbete, studier, service och fritid. I detta sammanhang är tågstationen kommunens viktigaste regionala mobilitetsnod.

Liberalerna menar att tillgången till tåg inte enbart är en trafikfråga, utan en fråga om:

- individers frihet att välja arbete och bostadsort,
- jämlik tillgång till arbetsmarknad och utbildning,
- kommunens långsiktiga attraktivitet och utvecklingskraft.

Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att mobilitetsplanen inte tydligare adresserar den strategiska risken att framtida regionala eller statliga infrastrukturbeslut kan leda till försämrad tågtrafik eller borttaget tågstopp i Bollebygd.

Kommunens roll och ansvar

Liberalerna är medvetna om att beslut om järnvägsinfrastruktur och tågtrafik fattas på regional och nationell nivå. Just därför är det avgörande att kommunen:

- har ett tydligt politiskt ställningstagande,
- arbetar aktivt och långsiktigt med påverkan gentemot region och stat,
- och tydligt kopplar samman samhällsplanering, bostadsutveckling och kollektivtrafik.

En mobilitetsplan bör inte enbart beskriva vad kommunen själv råder över operativt, utan även tydliggöra kommunens strategiska ambitioner i frågor där beslut fattas av andra nivåer.



Förslag till komplettering av mobilitetsplanen

Liberalerna föreslår därför att mobilitetsplanen kompletteras med:

1. Ett tydligt ställningstagande om att Bollebygds kommun ska verka för att befintlig tågstation behålls och utvecklas som en del av det regionala kollektivtrafiksystemet.
2. En beskrivning av kommunens påverkansarbete, exempelvis genom:
 - o dialog med Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket,
 - o samverkan med angränsande kommuner i stråket Göteborg–Borås,
 - o koppling till kommunens översiktsplanering och befolkningsutveckling.
3. En tydligare koppling mellan tågstationen och planens övergripande mål, särskilt avseende:
 - o minskat bilberoende,
 - o hållbar samhällsplanering,
 - o tillgänglighet för unga, äldre och personer utan bil.

Avslutande synpunkt

Liberalerna ser mobilitetsplanen som ett viktigt styrdokument för Bollebygds framtida utveckling. För att planen fullt ut ska stödja sina egna mål om hållbarhet, tillgänglighet och fri rörlighet anser vi att tågstationens långsiktiga roll måste ges en tydligare och mer strategisk plats i dokumentet.

Utan ett sådant ställningstagande riskerar kommunen att stå svagare i framtida regionala infrastrukturdiskussioner, med konsekvenser för både invånarnas vardag och kommunens utvecklingsmöjligheter.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Bollebygds relation till befintlig tågstation och eventuellt kommande tågstation tas med i mobilitetsplanen och får ett eget ställningstagande.

Miljöpartiet

Helhet - hur bedömer ni mobilitetsplanen som helhet?

Miljöpartiet de gröna i Bollebygd ser mycket positivt på förslag på mobilitetsplan och ett helhetsgrepp kring ett hållbart resande. Vi vill lyfta några synpunkter i vårt yttrande.

Avgränsningar – är det något mer som borde vara med i mobilitetsplanen?

Vi saknar området upphandlade tjänster såsom skolskjuts och avfallshämtning. Kommunen har ett antaget klimatlöfte kring området och det beskrivs delvis i upphandlingspolicyn. Det hade varit önskvärt att ta med området i mobilitetsplanen som ska ta ett helhetsgrepp.

Förutsättningar – är rätt förutsättningar beskrivna? Saknas det någon beskrivning



Under förutsättningarna skulle jämlikhet och jämställdhet kunna beskrivas mer. Vilka i befolkningen använder vilka trafikslag mer än andra och liknande aspekter. Det har i andra sammanhang visats att till exempel kvinnor använder mer kollektivtrafik, gång och cykel.

Vägtrafik och parkering

Det är ofta fullt på pendelparkeringarna vid stationen. Den som ligger närmast Preem används som personalparkering för hemtjänsten.

Hälsa och miljö

Vägtrafiken orsakar även utsläpp av tungmetaller.

Fokusområden övergripande-målbilder, riktlinjer – fångar dessa rätt frågor och områden eller saknas det något?

Ja, det ser bra ut.

Fokusområden - Kommentarer och synpunkter avseende respektive fokusområde

o Fokusområde 1: Kollektivtrafik

o Fokusområde 2: Gång och cykel

Ställningstagande 8:

För att öka jämlik tillgång till mobilitet behöver vinterväghållning med mera underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik. Det är också viktigt att se över vilka resmål som ligger först i prioriteringen utifrån samma aspekt. I det som kallas för feministisk snöröjning har det visat sig att arbetsplatser som har personal med hög andel kvinnor såsom skolor eller sjukhus inte var prioriterat på samma nivå som arbetsplatser med hög andel män.

I ställningstagande 8 står det att vinterväghållning av cykelbanor/trottoarer som används av barn och äldre skall prioriteras, men är det inte svårt att veta vilka just dessa är? Hur sker kartläggningen och vad krävs för att klassas som prioriterad? I grunden bör alla GC-banor vara prioriterade fast i olika grader. GC-banor som inte vinterväghålls bör skyltas.

o Fokusområde 3: Elektrifiering & delning

Vi saknar beskrivningen av hur kommunens tjänstebilar skulle kunna bidra till att initiera delningstjänster genom att några tjänstebilar är bilpoolsbilar som är tillgängliga för allmänheten på kvällar och helger.

Ställningstagande 13

Jättebra att detta uppmärksammas. Ett exempel för tjänster som kan informeras om är Skjutsgruppen som också arrangerar träffar.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Skolskjuts tas med i mobilitetsplanen då det är ett sätt att kunna resa för unga invånare. Avfallshämtning eller andra, upphandlade, tunga transporter berör inte invånarnas möjlighet till mobilitet och inkluderas inte i planen.



- Jämlikhet och jämställdhet tas upp under beskrivningen av förutsättningar.
- Beläggningen av pendelparkering tas med under förutsättningarna.
- Tungmetaller från vägtrafiken tas med i beskrivningen.
- Hänsyn i snöröjningen till vilka arbetsplatser eller resmål som prioriteras inkluderas i planen.
- Möjlighet att dela på kommunens tjänstebilar kan undersökas men inte planeras för i och med planen.

Sverigedemokraterna

Tillägg och inriktning för mobilitetsplanen enligt Sverigedemokraterna.

Sverigedemokraterna anser att mobilitetsplanen i sin nuvarande utformning i för hög grad präglas av ett ideologiskt synsätt där klimatmål, beteende styrning och minskat bilresande ges företräde framför tillgänglighet, valfrihet och kommunens geografiska förutsättningar. Planen uppvisar tydliga drag av den syn på mobilitet som länge förts fram av miljöpartistiskt håll, där bilresande betraktas som ett problem i sig snarare än som en nödvändig del av vardagen i en landsbygdskommun. För att mobilitetsplanen ska bli mer ändamålsenlig, realistisk och lokalt förankrad behöver följande inriktning tydligare tillföras:

1. Erkännande av bilens centrala roll

Bilen är för många invånare, särskilt på landsbygden, en nödvändig förutsättning för arbete, studier, service och fritidsliv. Mobilitetsplanen ska tydligt slå fast att bilresande är ett legitimt och normalt färdmedel, som inte ska motverkas genom planering, avgifter eller normerande mål. Framkomlighet, trafiksäkerhet, vinterväghållning och tillgång till parkering ska prioriteras. En fungerande bil- och vägtrafik är också central för näringslivets transporter, arbetspendling och kommunens attraktionskraft för företagsetableringar. Det blir motsägelsefullt att säga ja till elektrifiering men nej till bilen. Om problemet är utsläpp och bilarna blir utsläppsfria, då är det rimligt att också acceptera bilens roll i ett modernt samhälle, särskilt i en landsbygdskommun.

2. Starkare landsbygdsperspektiv

Planeringen måste i större utsträckning ta hänsyn till kommunens spridda bebyggelsestruktur och de begränsade alternativen till bil på landsbygden. Generella mål om minskat bilresande riskerar att slå orimligt hårt mot landsbygdsbor och bör därför undvikas.

3. Lokal klimatretorik i proportion till verkligheten

Bollebygds kommun består till stora delar av skogsmark, vilket innebär att kommunen också bidrar till koldioxidupptag genom sina naturliga kolsänkor, upptagen är större än utsläppen. Mot den bakgrunden bör mobilitetsplanen undvika att framställa transportfrågan som ett avgörande lokalt klimatproblem. Kommunens uppgift är att säkerställa fungerande transporter och samhällsservice. Inte att driva symbolpolitik eller förstärka alarmistiska tolkningar på lokal nivå.

4. Teknikneutral hållning



Kommunen bör vara mer teknikneutral i frågor om fordon och drivmedel. Fordonsinköp och infrastruktur ska även baseras på funktion, driftsäkerhet, krisberedskap och samhällsekonomisk effektivitet, inte politisk styrning mot enskilda tekniska lösningar. Ett robust transportsystem måste fungera även vid kriser, elbrist eller störningar i kollektivtrafiken. Privatbilism och väginfrastruktur är därför en del av kommunens beredskap

5. Minskad beteendestyrning

Kommunen ska inte bedriva stora kampanjer i syfte att påverka invånarnas privata resvanor. Mobilitetsplanen ska fokusera på fungerande infrastruktur och trygghet, inte på att normera livsstil.

6. Ökat fokus på samhällsekonomi och trygghet

Investeringar ska också prioriteras utifrån kostnadseffektivitet, trafiksäkerhet och faktisk nytta för kommuninvånarna. Trygghet i trafikmiljöer, vid hållplatser och knutpunkter ska ges hög prioritet.

7. Demografi och åldrande befolkning

För äldre och personer med begränsad rörlighet är bilen ofta en förutsättning för självständighet och livskvalitet.

Sammanfattningsvis anser Sverigedemokraterna att mobilitetsplanen ska präglas av valfrihet, realism, landsbygdsperspektiv och ansvarstagande gentemot skattebetalarna, snarare än ideologisk styrning av invånarnas resvanor.

DEL2

Synpunkter på den befintliga mobilitetsplanen. Nedan kommer exempel ur den som bör strykas eller formuleras om:

Kapitel 1, inledning

1 ”med så liten miljö- och klimatpåverkan som möjligt”

Motivering:

Normerar klimatmål över tillgänglighet, ekonomi och valfrihet

2 ”Nuläget innebär bland annat höga utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken”

Motivering:

Ensidig problemformulering där biltrafik utmålas som problem i sig, utan lokal proportionalitet.

Kapitel 2, förutsättningar

3 ”Privatbilism medför generellt de största kostnaderna för parkeringar, väginfrastruktur, hälso- och miljöpåverkan.”

Motivering:



Ideologisk värdering av privatbilism. Saknar exempelvis jämförelse med kollektivtrafikens subventioner och kostnader.

4 ”Vägrafiken är den största utsläppskällan av växthusgaser som bidrar till en ökande global uppvärmning.”

Motivering:

Global klimatretorik hör inte hemma i en lokal mobilitetsplan och saknar lokal relevans.

Kapitel 4 – Indikatorer

5 ”Klimatpåverkan från Bollebygds resor...”

”Andel fossilfria bilar...”

”inköp av bilar med förbränningsmotor bör bara ske i undantagsfall”

Motivering:

Vi anser det är för mycket klimatstyrning.

Fokusområde 4 – Målbild

6 ”Fler har möjlighet att bo i Bollebygd utan att behöva äga en egen bil.”

Motivering:

Bil ägande framställs som något negativt som ska motverkas. Bör formuleras om.

Om SD:s linje ska gälla bör dokumentet:

- inte styra riskbeteenden i så stor grad.
- inte normera bort bilism.
- inte använda klimatmål som överordnat styrmedel
- fokusera mer på framkomlighet, trygghet, ekonomi och valfrihet

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

- Avseende 1. Erkännande av bilens centrala roll: Mobilitetsplanen ska enligt uppdrag fokusera på det hållbara resandet och hur det kan utvecklas. Biltrafiken är som färdmedelsfördelningen beskriver norm för mobiliteten i Bollebygd idag. Så kommer det med stor sannolikhet vara även minst 10 år framöver och så länge mobilitetsplanen sträcker sig. För att stärka det hållbara resandet behöver de mest hållbara resesätt stärkas vilket planen beskriver. Planen beskriver inte att biltrafik ska motarbetas just för att många invånare inte kan välja bort bilen i sin vardag. Då det uppenbarligen kan uppfattas på ett annat sätt läggs det till beskrivningar av trafiksituationen som gör det tydligare att mobilitetsplanen inte innebär att användning av bil motverkas.



- Avseende 2. Starkare landsbygdsperspektiv: minskad biltrafik är en indikator och inte en målsättning. Genom att arbeta för att den som har möjlighet att välja andra alternativ än bilen blir det bättre förutsättningar för den som måste använda bilen. T.ex. frigörs plats på vägen och parkeringar. En total minskning av biltrafik innebär inte att alla bidrar till minskningen på samma sätt.
- Avseende 3. Lokal klimatretorik i proportion till verkligheten: Kommunen är undertecknare av Klimat2030 och har därmed ställt sig bakom regionens klimatmål om 80% minskade utsläpp jämfört med 1990. Bollebygd behöver också bidra till Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp 2045. Därför fokuserar även mobilitetsplanen på att reducera utsläppen från användningen av fossila bränslen.
- Avseende 4. Teknikneutral hållning: Ställningstagandet tar höjd för att krisberedskap och tekniska behov kan innebära avsteg från en generell elektrifiering. Ställningstagandet har ändrats till fossilfritt även om det i praktiken oftast innebär elektrifiering.
- Avseende 7. Demografi och åldrande befolkning: Pensionärsrådet har givits möjlighet att yttra sig. För äldre är det både viktigt att kunna ta bil och att kunna gå eller resa kollektivt. Planen syftar inte till att försämra möjligheten att resa med bil men främjar alternativen som passar de som inte vill eller kan ta bilen. Det har inte framförts några önskemål om att underlätta mer för bilresor för äldre.

Vänsterpartiet

Vi anser att planen i stort är bra dock har vi följande kommentarer på justeringar som vi önskar;

- Kapitel 3, Fokusområden och Ställningstaganden.
Är ”ställningstaganden” en prioriteringslista? Det anser vi inte att de skall vara och därmed inte vara numrerade då det kan uppfattas så. Gör dessa till en punktlista för tydlighets skull.
- Kapitel 3, Fokusområde 1: Kollektivtrafik, Ställningstagande nr 1.
I dialogen med Västtrafik framgår det att fokus skall ligga på närtrafiken och linjerna till och från Göteborg och Borås.
Vi anser att fokus även skall innefatta dynamisk kollektivtrafik (Buss-on-Demand) eller vad vi väljer att kalla det. Närtrafik är inte det samma som dynamisk kollektivtrafik och med tanke på den spridning av bostäder som finns i kommunen, borde Bollebygd vara betjänt av en sådan lösning. Framför allt ur ett miljöperspektiv med också när det kommer till att höja servicenivån på transportmöjligheter för både vuxna och ungdomar att kunna välja ”aktiviteter” utan att först se över om det finns transportmöjlighet.
- Kapitel 4, Indikatorer
Under ”Andelen fossilfria bilar.....” byt ut ordet ”bör” mot ”skall”.



Lägg till en indikator ”Andelen fossilfria fordon från underleverantörer” då vi har i avtal med skolbussar till exempel att det skall övergå till fossilfritt. Detta behöver också följas upp.

- Kapitel4, Resurser och Ekonomi

Detta skall inte beskrivas här alls.

Däremot bör det framgå vilka nämnder som är ansvariga och hur planen skall hanteras i budgetprocessen och inte enbart hur den skall följas upp.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Numrering av ställningstaganden är till för enklare läsbarhet och för att kunna hänvisa till rätt ställningstagande. Det handlar inte om en prioritering vilket vi tror är tydligt i och med att numrering fortlöper över fokusområdena.

Bus on demand eller så kallad dynamisk kollektivtrafik finns med i ställningstaganden.

Indikator om fordon/drivmedel i skolskjuts läggs till.

Kapitlet om genomförande och uppföljning har förtyligats.

MEDVERKANDE