



# Mobilitetsplan för Bollebygd

Remissversion 2025-10-27

## Innehåll

Kapitel 1. Inledning .....	2
Kapitel 2. Förutsättningar .....	2
Kapitel 3. Fokusområden och ställningstaganden .....	5
Fokusområde 1: Kollektivtrafik .....	5
Fokusområde 2: Gång och cykel.....	6
Fokusområde 3: Elektrifiering & delning.....	7
Fokusområde 4: Samhällsplanering .....	8
Kapitel 4. Uppföljning och fortsatt arbete.....	9



## Kapitel 1. Inledning

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

**Bakgrund:** Bollebygd 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 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en mobilitetsplan för att ta ett helhetsgrepp kring ett ökat hållbart resande.

**Syfte:** Att 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:** Kommunstyrelsens plan och exploateringsavdelning samt miljö- och hållbarhetsstrategen har varit ansvariga för framtagande av mobilitetsplanen. I framtagande involverades representanter för folkhälsa, kollektivtrafik, näringslivsutveckling, gata och fastighet samt hållbarhetsrådet och kommunledningsgruppen.

20xx-xx-xx beslutade kommunstyrelsen att skicka ut mobilitetsplanen på samråd till kommunens facknämnder och rådgivande instanser.

Justeringar efter samråd ...

Beslut i kommunfullmäktige ...

**Avgränsning:** Mobilitetsplanen avgränsas till att handla om privata personresor och tjänsteresor via 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 beskrivningar av det som redan görs eller finns.

## Kapitel 2. 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 & geografi:**





Bollebygd är med cirka 9800 invånare år 2025 en mindre kommun som 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 960 till Borås. Totalt pendlar 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 Töllsjö, 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 Töllsjö och Olsfors. Det finns ett antal större arbetsgivare och industrier med ansamlingar i Bollebygd, Olsfors och mellan Bollebygd och Olsfors och Töllsjö.

### **Fördelning mobilitetssätt**

Västra Götalands resvanundersökning från 2022/2023 visar på en färdmedelsfördelning med 20 procent kollektivtrafik, 71 procent bil, 2 procent cykel och 4 procent gång.

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.

### **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.

### **Kollektivtrafik:**





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

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.

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

### **Gång och cykel**

Inom Bollebygd och Töllsjö är infrastrukturen för gång och cykel väl utbyggd och enstaka förbindelser 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. Mellan tätorterna finns det ingen nämnvärd infrastruktur för gång och cykel vilket även gäller närliggande tätorter i grannkommuner såsom Rävlanda, Hindås eller Sandared.

### **Hälsa och miljö**

Vägtrafiken är en stor källa till partiklar i luft och vatten och orsakar hälsoskadligt buller. Den största belastningen sker nära riksväg 40. Inga aktuella gränsvärden för luftföroreningar överskrids enligt beräkningar av luftvårdsförbundet.

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.

Vägtrafiken är en stor källa för mikroplaster som hamnar i natur och vattendrag och i Bollebygd är vägtrafiken den största utsläppskällan av växthusgaser som bidrar till en ökande global uppvärmning.



## 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 infrastrukturen. Olika trafikslag bidrar olika mycket till kostnaderna. Gång och cykel är generellt både billigare 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.

## Kapitel 3. Fokusområden och ställningstaganden

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

**Från Bollebygds vision för 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 1: Kollektivtrafik

*Målbild:* 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.

*Fokusområdets ställningstaganden:*

#### **Ställningstagande 1: Föra dialog och samarbeta med Västtrafik.**

Kommunens dialog med Västtrafik fortsätter och fokuserar på att få till fler avgångar på linjerna till och från Borås och Göteborg och behovsanpassad närtrafik för hela kommunen som även kan gå över kommungränsen.

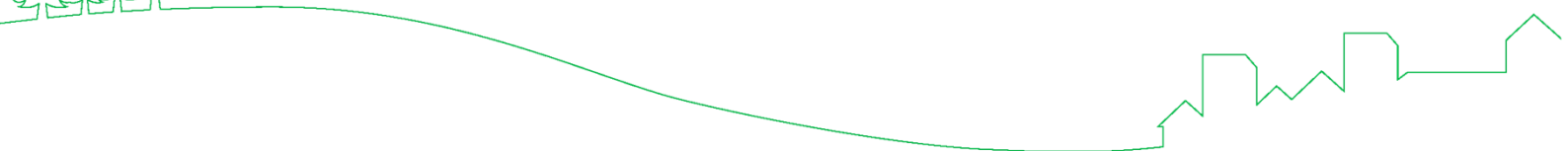
Ansvar: kommunstyrelsen

#### **Ställningstagande 2: Testa innovativa och dynamiska lösningar för kollektivtrafik.**

Glesbygden är en utmaning för fasta linjer med fullstora bussar. Vi vill testa nya lösningar såsom Buss on demand för att kunna erbjuda behovsanpassad kollektivtrafik för fler i kommunen.

Ansvar: Kommunstyrelsen

#### **Ställningstagande 3: Öka användning av det befintliga kollektivtrafikutbudet.**





För att kunna utveckla kollektivtrafiken är det viktigt att kunna visa på ett behov. Genom information och kampanjer samt samverkan med lokala arbetsgivare och föreningar ska användning av det befintliga utbudet inom kollektivtrafik och i synnerhet närtrafiken öka.

Ansvar: kommunstyrelsen

**Ställningstagande 4: Kommunen som arbetsgivare underlättar för ökad användning av kollektivtrafik.**

Bollebygds kommun som största arbetsgivare i kommunen uppmuntrar och underlättar för medarbetare att resa med kollektivtrafik till och från, samt i arbetet.

Ansvar: kommunstyrelsen

**Ställningstagande 5: Utveckla knutpunkter och pendelparkeringar.**

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.

Ansvar: teknik- och servicenämnden

**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, fritidsaktivitet, kollektivtrafik och andra viktiga målpunkter med gång och cykel.

*Fokusområdets ställningstaganden:*

**Ställningstagande 6: 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 fokus läggs på förbindelser som är viktiga för den unga befolkningen såsom skolor, fritidsaktiviteter och föreningslokaler.

Ansvar: teknik- och servicenämnden

**Ställningstagande 7: 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 bilresor 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.

Ansvar: teknik- och servicenämnden



**Ställningstagande 8: Öka säkerhet på gång- och cykelbanor**

För att göra gång och cykling tryggt och attraktivt året runt anpassas underhållet av infrastrukturen till behoven. Gång- och cykelbanor och synnerhet de som använts mycket av barn eller äldre görs tryggare genom prioriterad och anpassadinterväghållning, beskärning av buskar och träd, belysning samt städning av löv och grus. Tydlig skyltning och i vissa fall tydlig avskiljning mellan gång- och cykelfält gör det tryggare för både gång- och cykeltrafikanter.

Ansvar: Teknik- och servicenämnden

**Ställningstagande 9: Göra kommunens arbetsplatser och skolor samt förskolor cykelvänligare.**

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

Ansvar: Teknik- och servicenämnden

**Ställningstagande 10: Inspirera och locka fler till att gå eller cykla.**

Genom informations- och testkampanjer, evenemang och aktiviteter skapas tillfällen att testa nya resvanor.

Ansvar: kommunstyrelsen

**Fokusområde 3: Elektrifiering & delning**

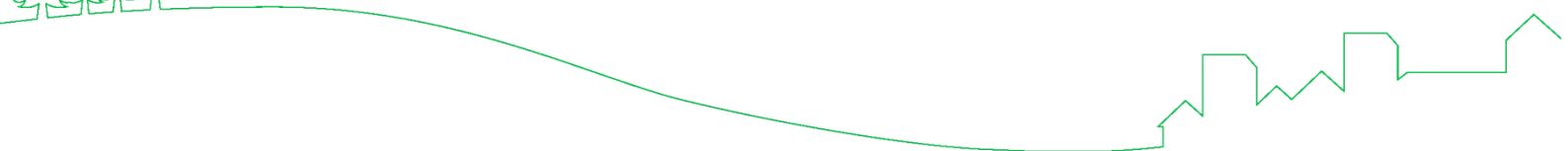
*Målbild:* Det är enkelt att resa med elfordon i samt till och från kommunen och andelen elbilar har ökat kontinuerligt. Fler har upptäckt möjligheten att kunna resa utan egen bil genom samåkning eller bilpoolslösningar.

*Fokusområdets ställningstaganden:*

**Ställningstagande 11: Uppmuntra och underlätta för laddstationer vid strategiska platser.**

Bollebygds kommun fortsätter att ha en positiv hållning till att publika laddstationer etableras i strategiska lägen. Intresset att etablera laddstationer och att ladda mot betalning har varit begränsat. Skulle intresset öka kan Bollebygds kommun svara med en rutin och en enkel process för bland annat upplåtelse av kommunal mark.

Ansvar: kommunstyrelsen

**Ställningstagande 12: Underlätta för kommunens medarbetare att ladda elfordon under arbetstid.**

Baserat på behovsundersökningar och förutsättningar på respektive plats försöker Bollebygd kommun att installera laddstationer vid kommunala arbetsplatser där anställda och allmänheten kan ladda elfordon till en marknadsmässig kostnad. Betalningssystemet ligger utanför den kommunala verksamheten. Installationen börjar på platser där kommunen behöver installera laddstationer enligt lagkrav.

Ansvar: Teknik- och servicenämnden

### **Ställningstagande 13: Främja samåkning och delningstjänster.**

Det finns olika, mestadels digitala, lösningar för att underlätta för att samåka till bland annat arbetsplatser eller föreningsaktiviteter eller för att dela på privata bilar. 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 ges möjlighet att minska antal parkeringar genom gröna parkeringsköp som till exempel att erbjuda en bilpool enligt kommunens parkeringsnorm.

Ansvar: kommunstyrelsen

### **Ställningstagande 14: Elektrifiera kommunens fordonsflotta.**

När Bollebygd kommun köper eller hyr nya fordon ska alltid elfordon väljas i första hand om krisberedskap och de tekniska behoven tillåter det.

Ansvar: alla nämnder

### **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.

*Fokusområdets ställningstaganden:*

### **Ställningstagande 15: Fortsätta med förtätning och nybyggnation i kollektivtrafiknära lägen**

Genom att prioritera nybyggnation inom tätorterna och i närhet till välfungerande kollektivtrafik ökar underlaget för kollektivtrafiken och fler har möjlighet att resa utan att behöva äga en eller två bilar. Riktlinjen är i enlighet med kommunens översiktsplan.

Ansvar: kommunstyrelsen

### **Ställningstagande 16: Se över hastighetsbegränsningar och deras efterlevnad.**







Genom att ha rätt hastighetsbegränsningar på rätt plats och vidta åtgärder för att öka begränsningarnas efterlevnad ökar trafiksäkerheten samt miljöbelastning med buller och luftföroreningar.

Ansvar: teknik- och serviceförvaltningen

## **Kapitel 4. Uppföljning och fortsatt arbete**

### **Uppföljning**

Uppföljning av mobilitetsplanens riktlinjer sker årligen genom uppföljning av åtgärder och indikatorer. Nämnder ansvarar för att inkludera riktlinjer som de är ansvariga för i sina verksamhetsplaner och uppföljningsrapporter. En samlad uppföljning tas fram minst en gång per mandatperiod. Ansvar för den samlade uppföljningen ligger på kommunstyrelsen.

#### **Indikatorer:**

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.

Antalet trafikolyckor, trenden bör vara en minskning av antalet olyckor

Andel fossilfria bilar i egen fordonsflotta, inköp av bilar med förbränningsmotor bör bara ske i undantagsfall med motivering

Användning av närtrafik, trenden bör visa en ökad användningsgrad

Andelen gång, cykel och kollektivtrafik i resvanundersökningar, 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, aktivitetsnivån bör öka

#### **Resurser och ekonomi**

Arbetet med fokusområden och riktlinjer kräver resurser i form av investeringar och arbetstid. I vissa fall krävs också tillförsel av ny intern eller extern kompetens vilket det inte är budgeterat för idag. Respektive nämnd ansvarar för att lyfta eventuella behov i den kommunala budgetprocessen. Kommunfullmäktige tar med sin budget beslut om att tillföra resurserna som behövs.

