



**Bollebygds kommun**

# **Planprogram för Kullaområdet**

*Komplettering med lokaliseringsutredning*

Upprättad 2018-03-21

KS 2017/229



**BOLLEBYGDS  
KOMMUN**



# Innehåll

1	Inledning och Syfte .....	4
2	Jordbruksmarken .....	4
3	Väsentligt samhällsintresse .....	5
4	Lokaliseringsutredning .....	6
4.1	Övergripande planeringsförutsättningar.....	8
4.2	Metod.....	9
4.3	Beskrivning och bedömning av lokaliseringalternativ.....	10
4.4	Tillgänglighetsanalys .....	14
4.5	Sammanfattad bedömning .....	25

## 1 Inledning och Syfte

Planenheten på samhällsbyggnadsförvaltningen upprättade under 2017 ett förslag till planprogram för Kullaområdet. Syftet var att hantera byggnation i en dalgång med värden för såväl landskapsbild som kulturmiljö. Programområdet ligger strax väster om Bollebygds tätort. Programmet avgränsas av RV40 i söder, Töllsjövägen och Nolån i öster, skogen i väster och norrut ingår ett mindre område norr om Hindåsvägen. Programförslaget var ute på samråd under december 2017. Synpunkter som kom in i samband med samrådet bland annat från Länsstyrelsen och från boende inom och angränsande till programområdet lyfte att Kullaområdet utgörs av brukad jordbruksmark. Detta dokument utgör en komplettering av planprogrammet med huvudsyfte att motivera ianspråktagandet av jordbruksmarken inom Kullaområdet utifrån de krav som ställs i Miljöbalken 3 kapitlet 4 paragrafen.

*”Miljöbalken 3 kap. 4 § Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”*

För att bemöta och ta hänsyn till de avvägningar och beslutsunderlag som 3 kap. 4 § i Miljöbalken anger är kompletteringen indelad i tre skilda delar som avser besvara följande frågor:

### 1. Är jordbruksmarken brukningsvärd?

I avsnittet definieras och beskrivs begreppet ”brukningsvärd” och jordbruksmarkens brukningsvärde inom Kullaområdet.

### 2. Väsentligt samhällsintresse?

I del två definieras innebörden av begreppet väsentligt samhällsintresse och kommunen beskriver vilka väsentliga samhällsintressen som man anser finns för att tillåta en exploatering av jordbruksmarken.

### 3. Finns det inga andra platser?

Del tre utgörs av en lokaliseringsutredning med tillhörande tillgänglighetsanalys som syftar till att utreda alternativa platser och pröva dessa alternativa områden mot varandra.

## 2 Jordbruksmarken

Jordbruksmark är en platsbunden resurs, den går inte att flytta och är svår att återskapa. Av detta skäl så skyddas jordbruksmarken i lag. Miljöbalkens (MB) tredje kapitel och fjärde paragraf anger att brukningsvärd jordbruksmark endast i undantagsfall får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar. Vad är då brukningsvärd jordbruksmark? Enligt förarbeten till MB är brukningsvärd jordbruksmark mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion. Rättspraxis är att jordbruksmark som brukas, oavsett hur den brukas, är brukningsvärd i lagens mening. Jordbruksmarken i Kulla brukas och är alltså utifrån rättspraxis brukningsvärd. Avvägningar behöver alltså göras mellan markens värde som jordbruksmark respektive som utvecklingsområde för bebyggelse.

Någon aktuell rikstäckande, eller för den delen regionalt täckande, klassning av jordbruksmarkens värde finns inte. Den senaste klassningen är från 1971, den bygger på indata bestående av ekonomiskt värde av skördar från 1969 och det är knappast troligt att situationen för snart 50 år sedan speglar dagens situation. Mycket av jordbruksmarken har sannolikt tagits ur bruk, övergått i skogsbruk, exploaterats och på andra sätt förändrats. Det är också en värdering gjord ur ett relativt snävt ekonomiskt resonemang som kan ha förändrats mycket i takt med ändrad prisbild, framväxten av ett ekologiskt jordbruk med delvis andra förutsättningar, kanske också delvis av ändrade matvanor mm.

I bedömningen av markens värde kan även dess värde för matproduktion vägas in. Kullaområdets värde för matproduktionen är sannolikt lågt och främst för indirekt matproduktion då mycket vall tas i området. Inom området är arealerna begränsade, bland annat på grund av splittrade mindre skiften, och förutsättningar för rationellt jordbruk är små.

Det finns ett nationellt miljö kvalitetsmål direkt kopplat till jordbruksmark, ett rikt odlingslandskap. Riksdagens definition av miljö kvalitetsmålet är:

*”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljö värdena bevaras och stärks”*

En första bedömning har gjorts av naturvärden inom programområdet. Den visar att värdena är begränsade. En mer detaljerad naturvärdesinventering planeras dock för respektive detaljplaneområde inom programområdet. Inventeringen ska visa vilka värden som finns och detaljplanerna utformas i största mån efter detta.

Till skillnad från naturvärdena är värdet som kulturmiljö högt, inte bara inom programområdet utan för hela dalgången. För Kullaområdet handlar det till stor del om landskapsbilden. Kulla är del i ett större sammanhang, där dalgången sträcker sig långt utanför Bollebygds kommun och är ett karaktäristiskt landskapsrum med stora estetiska värden. Området är påverkat av infrastruktur men tycks utifrån historiska kartor ha brukats på i stort sett samma sätt i historisk tid som idag och har alltså relativt högt tidsdjup.

### **3 Väsentligt samhällsintresse**

Exempel på väsentliga samhällsintressen är bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreativintressen (MÖD P 4087-15). Regeringens målsättning är att det fram till år 2020 ska byggas 250 000 nya bostäder. Bostadsförsörjning och därmed tillkommande kommunal service är ett väsentligt allmänt intresse. Bollebygd önskar bidra till bostadsförsörjningen inte bara utifrån ett lokalt behov utan också sett till det regionala perspektivet med rådande stor bostadsbrist i Göteborgsregionen.

Bra bostäder och goda boendemiljöer är grundläggande faktorer i ett hållbart samhälle och grundpelare i plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet utgör sedan 2014 ett allmänt intresse enligt plan- och bygglagen. Det fördes in i lagen för att tydliggöra kopplingen mellan planläggning i PBL och lagen om

kommunernas bostadsförsörjningsansvar (SFS 2000:1 283). Detta innebär att kommunerna på lång sikt strategiskt måste planera för hur behovet av bostäder enligt den kommunala bostadsförsörjningen ska tillgodoses.

Det råder bostadsbrist i stora delar av Västra Götaland. Bollebygd är en av många kommuner i regionen som har underskott på bostäder. För att Bollebygd ska kunna bidra till den regionala bostadsförsörjningen och utveckla sin centralort samt kommunal och kommersiell service behöver markresurser tas i anspråk. Den mark som bedöms lämplig för bostads- och tätortsutveckling pekas vanligtvis ut i kommunens översiktsplan. I Bollebygds fall är gällande ÖP förklarad inaktuell av kommunfullmäktige och utgör därför inget stöd.

Bollebygd är en boendekommun. Bollebygds attraktionskraft ligger i att erbjuda attraktiva boendemöjligheter med närhet till Göteborg, Borås och Landvetter flygplats. Den regionala utvecklingen är viktig och en avgörande motor för Bollebygds utveckling som kommun. Stråket Göteborg – Borås är redan idag ett av Sveriges största pendlingsstråk och hela tiden ökar rörelserna i stråket för att nå arbete, bostad, skola, nöje och kultur. Kommunerna i stråket har tagit fram en gemensam målbild. Målet är:

- En gemensam arbetsmarknadsregion
- Hållbart resande
- Fler bostäder

Målbilden förverkligas i dialog med Västra Götalandsregionen, Trafikverket och näringslivet. Bara Landvetters förvärsarbetande beräknas öka från 4 000 till 10 000 inom de närmaste tio åren. En förutsättning är att både fler bostäder byggs och att kommunikationerna förbättras. Kombinationen av lägesbunden boattraktivitet och tillgänglighet till arbetsmarknadsregionerna Borås och Göteborg leder till stor bostadsnytta i länet som helhet och för Bollebygds kommun specifikt.

Det planerade byggandet av bostäder inom Bollebygds kommun, som sker för att möta ett stort behov, måste därför ses som ett väsentligt samhällsintresse. Kommunen måste också kunna tillgodose den kommunala service de har en skyldighet erbjuda – här är utbyggnad av allmänna anläggningar för till exempel barnomsorg och skola avgörande. I samband med ny bostadsbebyggelse måste därför en utbyggnad av den kommunala servicen rymmas inom begreppet väsentligt samhällsintresse.

## 4 Lokaliseringsutredning

För att kunna motivera anspråkstagandet av jordbruksmark inom programområdet för Kulla har följande lokaliseringsutredning tagits fram som ett komplement till planprogrammet. Syftet med lokaliseringsutredningen är att peka ut alternativa områden och pröva dessa mot varandra, område för område för att svara på frågan: Finns det några alternativa utbyggnadsområden till Kullaområdet?

Utredningen har försökt hitta lämpliga lokaliseringsalternativ genom att se till platser som förväntas kunna uppfylla utbyggnad inom eller i närhet till befintlig bebyggelse, handel och service samt kollektivtrafikens knutpunkter och stråk. I lokaliseringsutredningen görs därför

en avgränsning till att studera alternativa utbyggnadsområden i eller i nära anslutning till Bollebygds tätort.

Kommunen ser långsiktigt på sin kommande exploatering och att den ska motsvara ett bostadsförsörjningsbehov. I det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet för 2017-2026 beskrivs ett behov motsvarande cirka 1200 bostäder för 10-årsperioden. Detta möts delvis genom redan planerade områden varför en ny exploatering behöver kunna inrymma cirka 450-500 nya bostäder fram till 2026. Kommunen ser dock att bostadsbehovet kommer vara stort även efter 2026 och vill redan idag se till möjligheterna att utveckla tätorten över längre tid.

Till bostadsbehovet kommer även ett behov av att bygga ut den kommunala servicen och i synnerhet den allmänna skolverksamheten. Den befintliga F-9 skolan i Bollebygds tätort är idag fullt utnyttjad. Kommunens bedömning är att det finns ett behov av en utbyggnad av dels en ny förskola med åtta avdelningar, en 7-9 skola för cirka 600 elever och en tillhörande idrottshall. Detta för att på sikt kunna tillgodose den service kommunen är skyldig att erbjuda.

Både bostadsbyggande och den medföljande servicen kräver att viss markytta tas i anspråk. En viktig aspekt i lokaliseringsutredningen har därför varit att beakta att alla önskade funktioner ska kunna få plats inom föreslaget område.

För att möjliggöra ett hållbart samhällsbyggande krävs att fler bostäder byggs som kan nyttja och stärka redan befintlig infrastruktur, kollektivtrafik och service. Ny exploatering bör verka för ökat kollektivt resande och motverka en struktur eller spridning av bebyggelse i lägen som ökar bilanvändandet. Bildnings- och omsorgsnämnden har framfört att placeringen av skola och förskola bör vara i anslutning till kollektivtrafikpunkt och väg som är strategisk för bilpendlare. Bildnings- och omsorgsförvaltningen har framfört en tydlig önskan om att samla skolenheterna för att underlätta för personal och på ett effektivt sätt kunna nyttja personal- och lokalresurser.

Idag finns några busslinjer som trafikerar Bollebygd. Det är linje 101, 404 och 611. Linje 101 går mellan Borås och Göteborg, 404 mellan Borås och Bollebygd och 611 mellan Mönlycke och Bollebygd. Det finns även tåg mellan Göteborg och Borås som stannar vid Bollebygds station. Turtätheten för både tåg och buss är dock inte särskilt frekvent över dygnet vilket minskar flexibiliteten i resandet. Bristen på fungerande kollektivtrafik gör att bilen blir det naturliga valet vilket bidrar till högre belastning på riksväg 40 och mer trängsel inne i städerna. I Bollebygd väljer idag en majoritet att resa med bil. För den som saknar tillgång till bil blir den bristande kollektivtrafiken ett hinder som begränsar friheten i valet av boende och arbete. En ökad utbyggnad men också högre exploatering kan delvis kompensera för kommunens överlag låga och glesa villabebyggelse och även ha en positiv effekt på tillgängligheten till och stärkandet av befintligt centrum i Bollebygds tätort. Kommunen ser i sin planering vikten av närheten till Landvetter Airport City och möjligheterna till goda kommunikativa kopplingar dit som en betydelsefull planeringsförutsättning.

Kommunen ser även Kust-till-kustbanans framtida utveckling och trafikering som avgörande för kommunens utveckling och Bollebygd tätorts utveckling specifikt. Det finns i dagsläget inga beslut tagna om hur trafikeringen av den regionala tågtrafiken på

Kust-till-kustbanan ska utvecklas långsiktig. Det finns inte heller definitivt beslut för en byggnation av en höghastighetsjärnväg (Götalandsbanan) mellan Stockholm och Göteborg. Kommunen anser emellertid att en eventuell utveckling och utbyggnad av de båda järnvägarna har en avgörande betydelse för kommunen och att dessa bör beaktas i den långsiktiga planeringen för att inte förhindra nyttjandet av de kommunikativa fördelar som dessa kan innebära i framtiden.

Den fysiska planering och byggnation som vi gör idag kommer att leva en lång tid framöver. Planeringen behöver därför ske långsiktigt. Vi ser idag ett stort behov av fler bostäder i regionen och behovet mattas inte av inom de närmaste åren utan planeringen behöver se längre än de 10 år som bostadsförsörjningsprogram sträcker sig. Det område som kommunen väljer att bebygga behöver därför ha goda möjligheter till vidare expansion i framtiden. De prognoser för trafikflöden som finns för riksväg 40 och den rådande kapaciteten på befintlig Kust-till-kustbana talar långsiktigt för att infrastrukturen på Sveriges idag tredje största pendlingsstråk kommer att behöva utvecklas. Det logiska då är att utveckla befintliga trafiknoder.

## **4.1 Övergripande planeringsförutsättningar**

### *4.1.1 Vision Västra Götaland – Det goda livet (2005)*

Vision Västra Götaland – Det goda livet antogs 2005 av regionfullmäktige. En av de grundläggande principerna för visionen är att verka för ett gemensamt Västra Götaland där de fyra regiondelarna ska samspela och stärka varandra kring frågor som rör näringsliv, kollektivtrafik och välfärd för att Västra Götaland ska utvecklas till en väl sammanhållen region. Visionen framhåller att det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra för att tillsammans bidra till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En gemensam region som ger fler möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid och bidrar till en region med kortare avstånd som kan bidra till växtkraft och långsiktigt positiv befolkningsutveckling i de fyra regiondelarna - Göteborgsregionen, Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodalen.

### *4.1.2 Utvecklingsplan för del av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner (2014)*

Utvecklingsplanen är ett samarbete mellan kommunerna Bollebygd, Härryda och Mark. Den är en del av BoHäM-samarbetet som syftar till att gemensamt lösa frågor som går över kommungränserna. Den visar vilka möjligheter som uppstår med ett stationsläge mellan Bollebygd och Rävlanda på en ny stambana för höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm. Genom förbättrade regionala kopplingar skulle utvecklingsområdet kunna bli en mer integrerad del av Göteborgsregionen. Utvecklingsplanens utgångspunkter är att:

- Skapa attraktiva boendemiljöer, bra service och möjligheter för verksamhetsetableringar med bra kopplingar till kollektivtrafik.
- Underlätta för människor att röra sig genom att satsa på nya kopplingar till kollektivtrafiknoder samt utveckla gemensam kommunal och kommersiell service i strategiska lägen.
- Skapa attraktiva boendemiljöer, bra service och möjligheter för verksamhetsetableringar med bra kopplingar till kollektivtrafik.



### 4.1.3 Översiktsplan

Bollebygds gällande översiktsplan antogs 2002. Under 2017 gjordes en aktualitetsförklaring där översiktsplanen förklarades inaktuell. Ett arbete med att ta fram en ny är därför pågående. I målen för en ny översiktsplan kan följande kopplas till bostadsbyggande och bostadsförsörjning:

- Förtätning, omvandling och ny exploatering i tätorterna Bollebygd, Olsfors, Hultafors och Töllsjö.
- Byggnation i stråk där kollektivtrafik finns eller kan byggas ut
- Utveckling av området vid Kråktorps för ett stationsområde vid Götalandsbanan
- Positiv inställning till enstaka byggnationer utanför de ovan angivna områdena, om det inte krävs stöd i detaljplan

### 4.1.4 Bostadsförsörjningsprogram 2017-2026

Bostadsförsörjningsprogrammet anger riktlinjer för kommunens bostadsförsörjning. Totalt redovisar programmet en planerad bostadsbyggnation på cirka 1200 bostäder i kommunen fram till år 2026. Under perioden 2017-2021 bedömer kommunen att det kommer byggas cirka 500 bostäder, det vill säga cirka 100 per år. Bostadsbyggandet kommer inte vara jämt fördelat över åren utan tyngden kommer ligga under den senare hälften. Under följande femårsperiod 2022-2026 kommer det sannolikt att byggas ungefär 700 bostäder, fördelat på flerfamiljshus, tätt byggda markbostäder och småhus. Det innebär att det sannolikt kommer att byggas cirka 150 bostäder per år.

Utifrån mål och underlag med koppling till bostadsförsörjning kan inriktningar för bostadsbyggandet sammanfattas till:

- Bostadsbyggandet ska ske genom förtätning och omvandling inom och i anslutning till kommunens tätorter.
- Nya bostäder ska byggas i närhet till kollektivtrafik och service.
- Tillkommande bostäder ska vara av varierande boende-, storlek- och upplåtelseform.

## 4.2 Metod

Som ett första steg i lokaliseringsutredningen gjordes en geografisk avgränsning för att hitta möjliga lokaliseringar i eller angränsande till Bollebygds tätort. Det resulterade i sju alternativ att studera. Alternativen bedömdes sedan översiktligt utifrån tre huvudkriterier utpekade som särskilt viktiga i lokaliseringsbedömningen. Huvudkriterierna är följande (de beskrivs mer utförligt i nästa avsnitt):

1. Områdets yta
2. Närhet/tillgänglighet till befintlig kollektivtrafik
3. Möjligheter till ytterligare expansion

I övrigt har de olika lokaliseringsalternativen granskats utifrån en generell bedömning av potentiella hinder att bygga på platsen som redan i ett tidigt läge gör att platsen inte anses som ett lämpligt alternativ. Bedömningen av lokaliseringsalternativen är grundade på redan

kända förutsättningar om de platser som studerats. Efter en första genomgång av de sju alternativen kunde fem av dessa områden uteslutas ur lokaliseringsutredningen.

De kvarstående två alternativen studerades sedan vidare i en tillgänglighetsanalys för befintligt gång- och cykelvägnät (inklusive vägar med blandtrafik) och alternativen har sedan vägts mot varandra i en värde matrix utifrån ett uppsatt poängsystem. Slutligen följer en bedömning av alternativen mot varandra och en motivering till varför ett alternativ ska väljas framför det andra.

#### *4.2.1 Bedömningskriterier*

De kriterier som kommunen bedömer som särskilt viktiga vid bedömningen av lämplig placering är följande:

##### 1. Områdets yta

Lokaliseringsalternativens exploateringsmöjligheter bedöms översiktligt utifrån ett förväntat ytanspråk för planerad exploatering. Ytbehovet bör vara av en sådan storlek att det ska kunna inrymma de cirka 450-500 bostäder som enligt bostadsförsörjningsprogrammet behövs inom de närmaste 10 åren. Det finns därtill ett behov av en till skola och förskola som också kräver markyta.

##### 2. Närhet/tillgänglighet till befintlig kollektivtrafik

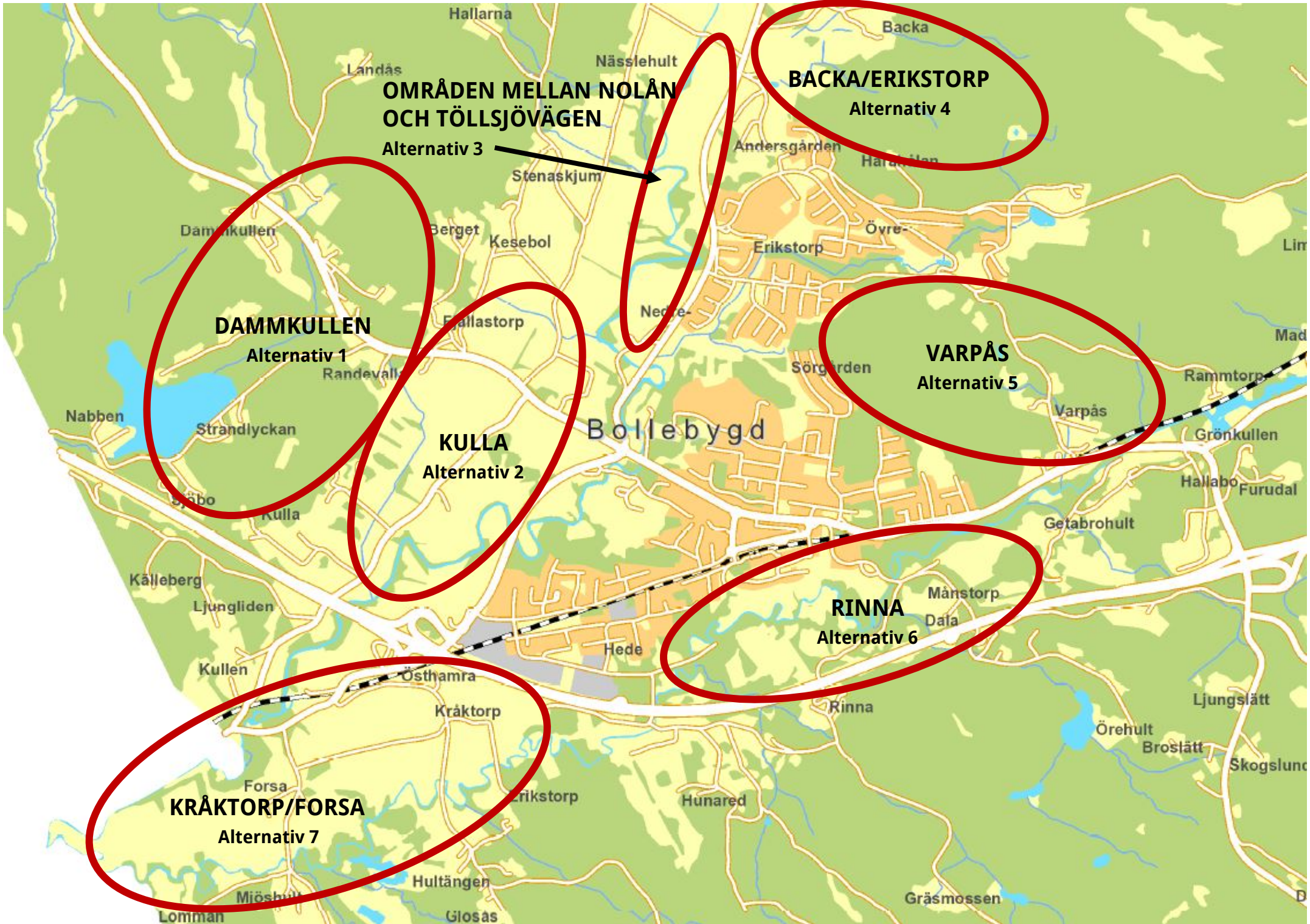
Lokaliseringsalternativen har bedömts utifrån sin närhet till befintlig bebyggelse, närhet till handel och service samt kollektivtrafikens knutpunkter och stråk. Det är viktigt att utveckla bebyggelse i strategiska lägen där det finns möjlighet att nyttja befintliga kopplingar, utveckla dessa och underlätta för människor att kunna välja hållbara rörelsemönster. Kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet har en stor betydelse för vardagsrörligheten. Tillsammans med ett gång- och cykelvänligt område gynnar det hållbara rörelsemönster.

##### 3. Möjligheter till ytterligare expansion

Fysisk planering är något som kommunen ser långsiktigt på. Som en del i bedömningen har därför alternativen bedömts utifrån vilka möjligheter till expansion av Bollebygds tätort på längre sikt, 10 år och framåt, som finns.

### **4.3 Beskrivning och bedömning av lokaliseringsalternativ**

Nedan finns de sju lokaliseringsalternativen beskrivna och översiktligt bedömda utifrån ovan beskrivna kriterier. Se figur 1 för karta med områdena inringade.



Figur 1. Lokaliseringsalternativ

### 4.3.1 Dammkullen

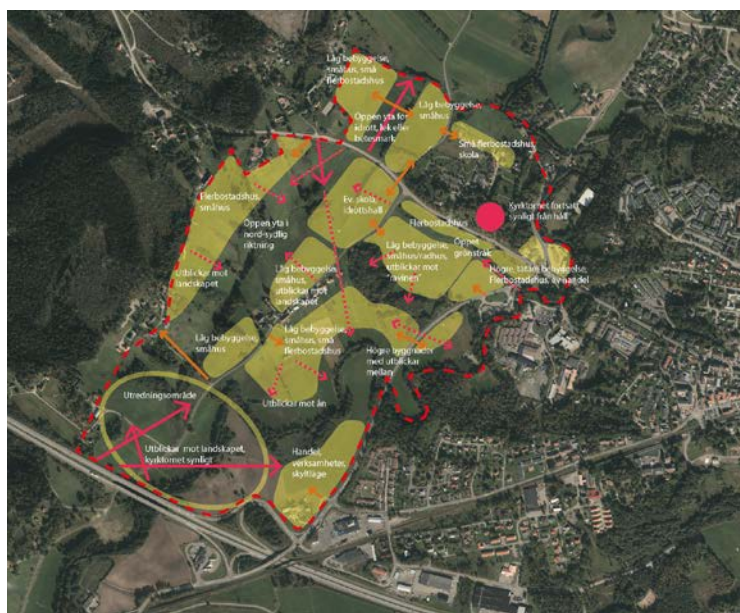
Område väster om Bollebygds tätort där ett planprogram är under framtagande. Består av kuperad skogsmark och mindre klungor av bostadshus. Ett visst tryck att bygga bostäder finns från markägare och exploatörer. Direkt närhet finns till badplats vid Ballasjön.

Området väljs bort i detta skede eftersom det skulle ge en ny större bebyggelse helt frikopplad från det övriga samhället. En exploatering i ett senare skede efter att mellanliggande område exploaterats är dock inte helt uteslutet och kommer att studeras vidare i det fristående planprogrammet för Dammkullen/Fjällastorp.

### 4.3.2 Kulla

Området är utpekad i den av fullmäktige antagna utvecklingsplanen för del av Bollebygds, Härryda och Marks kommuner. Beräknas kunna inrymma cirka 1000 bostäder, skola, förskola och vid Kullamotet verksamheter eller handel. Området finns studerat i det planprogram till vilken denna komplettering hör. Området ger en möjlighet till vidare exploatering mot Rävlanda i söder och Dammkullen i väster.

Området ligger strategiskt vid den västra entrén till Bollebygd. Områdets norra del är plats för socknens första centrum.



Figur 2. Planprogramskarta över Kullaområdet

Det är lättillgängligt med bil och särskilt den nordöstra delen ligger mycket kollektivtrafiknära. Läget nära hållplatsen Bollebygds skola kan motivera en hög exploateringsgrad inom delar av området. Det finns goda förutsättningar för att utveckla en "stadsdel" där särskilt kollektivtrafik och kommunal service är nära och tillgängligt. Utveckling av området kan göra den befintliga hållplatsen vid Bollebygds skola attraktivare då denna i stället för att upplevas som en landsvägshållplats blir en hållplats i anslutning till den nya "stadsdelen" Kulla.

Kring skolan finns även utbyggda gång- och cykelvägar vilket gör centrum tillgängligt för oskyddade trafikanter. Det finns risk att Rävlandavägen blir en barriär och utformningen av korsningspunkterna och trafiksystemet i stort, särskilt för oskyddade trafikanter, är därför viktigt.

Dagens landskapsrum är visuellt öppet, men i praktiken stängt för vistelse. Med planförslaget kan landskapet göras tillgängligt för rekreation på ett helt annat sätt. Förutsättningar för goda boendekvaliteter finns inom området. I programförslaget har

hänsyn tagits till de kultur- och landskapsbildsvärden som finns inom området som långa siktlinjer och landmärken.

#### 4.3.3 Områden mellan Nolån och Töllsjövägen

Består av flera mindre områden och måste kompletteras med fler områden inom befintlig tätort för att planerad byggnation enligt bostadsförsörjningsprogram och skola/förskola ska få plats. Vissa delar av området längs Nolån har rasrisk ner mot ån och är därför inte lämpliga att bebygga utan stora åtgärder. Området berörs även av strandskyddet kring Nolån.

Området väljs bort eftersom storleken inte räcker till nu eller till fortsatt expansion efter 2026. Förtättningsprojekt i Bollebygds centrala delar kan dock bli aktuella i framtiden.

#### 4.3.4 Backa/Erikstorp

Beläget norr om nuvarande tätort. Har en storlek som till ytan kan inrymma både skola, förskola och en större mängd bostäder. Området består idag av mycket kuperad skogsmark, viss jordbruksmark och enstaka bostäder. Trafikmatas från Töllsjövägen.

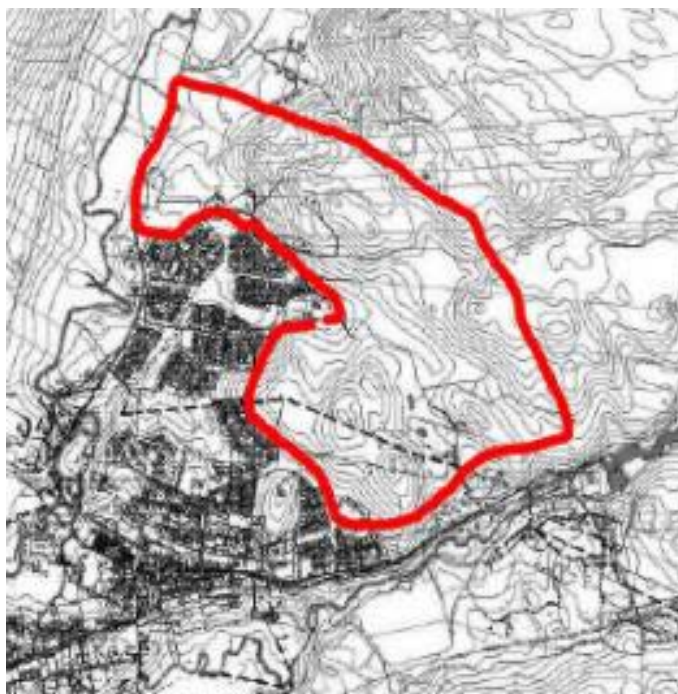
Området väljs bort eftersom det skulle göra Bollebygds tätort mer långsträckt. Avståndet till centrum och befintlig skola skulle bli cirka 2 km fågelvägen. Avståndet gör området oattraktivt för gång- och cykeltrafikanter. Kollektivtrafiken skulle behöva byggas ut till området. Idag går buss till Erikstorp och avropsstyrd buss passerar på väg till Töllsjö.

#### 4.3.5 Varpås

Gällande översiktsplan pekar ut ett område öster om tätorten, Varpås, som huvudsakligt utbyggnadsområde. Området finns med i en fördjupad översiktsplan för Tyftet, Erikstorp och Varpås. Den bedömdes vid senaste aktualitetsprövning 2017 vara inaktuell till sitt textinnehåll, men området kommer sannolikt att kvarstå som utbyggnadsområde på lång sikt.

Ett planprogram finns framtaget för området och den norra delen av programområdet, Bergadalen, har blivit utbyggt. Programmet innehåller totalt cirka 400 bostäder. Programmet har inte studerat möjligheterna till en större utbyggnad av skola och förskola inom området.

Kommunstyrelsen beslutade 2014 att avsluta planarbete på Varpås i avvaktan på utbyggnad av ny järnväg.



Figur 3. Utvecklingsområde från fördjupad översiktsplan för Tyftet m.fl.

Området är idag kuperad skogsmark som delvis kan nås via en mindre väg. Vägnätet till området behöver förbättras innan exploatering kan ske.

Inom området finns en äldre deponi med förorenad mark.

Området har studerats vidare i tillgänglighetsanalys och värdematris.

#### *4.3.6 Rinna*

Cirka 60 hektar stort område detaljplanelagt för golfbana och ett mindre antal bostäder. Uppdrag finns från kommunstyrelsen att göra området till ett friluftsområde för olika aktiviteter. Kring Sörån som rinner genom hela området finns strandskydd om 100 meter. Delar av området är påverkat av buller från riksväg 40 och det finns även risker från transporter av farligt gods. Tillsammans minskar dessa faktorer den exploaterbara ytan mycket.

Området väljs bort för större exploatering eftersom det inom området finns en del naturvärden. Det är också tveksamt om önskad exploatering skulle få plats inom området.

#### *4.3.7 Kråktorp/Forsa*

Område mellan Nolån och Sörån, söder om riksväg 40. Utgörs idag av jordbruksmark och en travbaneanläggning med beteshagar. Här finns även enstaka bostäder. I norra delen av området passerar Rävlandavägen och Kust-till-kustbanan. Här planeras även Götalandsbanan gå, varför delar av området är belagt med byggstopp tills den nya järnvägens sträckning är närmare bestämd. Det är idag oklart om och när Götalandsbanan kommer att byggas och om en station för regionala tåg kommer att placeras i Bollebygd. Den utvecklingsplan som kommunen tagit fram tillsammans med Härryda och Marks kommuner visar på Forsaområdet som ett område med stadsliknande bebyggelse kring en ny tågstation.

Området väljs bort i detta skede eftersom det skulle ge en ny större bebyggelse helt frikopplad från det övriga samhället. En exploatering längre fram i tiden, efter att mellanliggande område exploaterats och när läge för ny järnvägssträckning och tågstation preciserats, är dock planerat. Detaljplaneläggning av södra delen av området pågår idag, ett antagande av detaljplan är inte aktuellt före 2025. Hela området kommer utredas och beskrivas mer i arbetet med ny översiktsplan.

#### *4.3.8 Slutsats*

Efter en första översiktlig bedömning av lokaliseringalternativen har fem av de sju områdena valts bort. En generell bedömning av platserna grundade på kända förutsättningar gör att kommunen inte anser dessa som lämpliga alternativ att arbeta vidare med. De kvarstående två alternativen, nr 2 Kulla och nr 5 Varpås, har studerats vidare i tillgänglighetsanalys och värdematris nedan.

### **4.4 Tillgänglighetsanalys**

Ett viktigt kriterium i lokaliseringstuderingen är tillgänglighet till befintlig utbyggd kollektivtrafik. En tillgänglighetsanalys har därför gjorts för befintligt gång- och cykelvägnät

(inklusive vägar med blandtrafik) för de två kvarstående lokaliseringalternativen. Kulla- och Varpåsområdet är båda grovt inlagda i underlaget för att det ska vara möjligt att göra en jämförelse.

Följande målpunkter redovisas:

- Befintlig järnvägsstation
- Hållplatslägen för Linje 101
- Hållplatslägen för linje 404 och 611
- Befintlig skola
- Bollebygds centrum - Torget

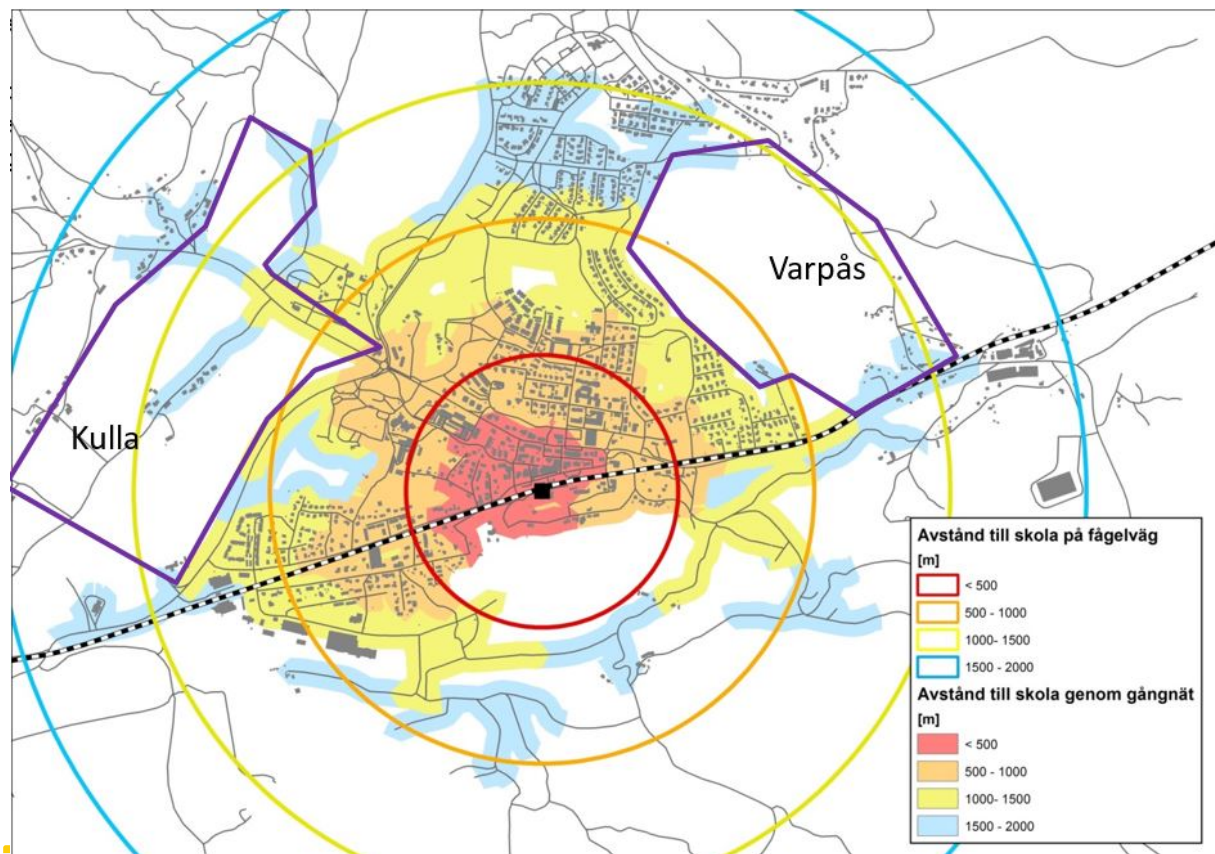
Även topografin inom respektive område har tittats på relativt tillgänglighet.

Observera att riksväg 40 har tagits bort ur kartbilderna och därför inte syns i bilderna. Detta för att kunna genomföra analysen utan påverkan från riksvägen som inte kan användas för gång- och cykeltrafik.

GIS-analysen har tagits fram av Natalia Kuska, GIS-ingenjör och Mikaela Ranweg, Planarkitekt, Ramböll.

#### 4.4.1 Bollebygds station

Avstånd till Bollebygds station redovisas fågelvägen och som faktiskt avstånd i befintligt vägnät. Avståndet är ungefär detsamma fågelvägen, men då skolan har särskilt välintegrerat GC-nät är det faktiska avståndet kortare även till Kulla. Särskilt gäller detta de nordöstra delarna. Rävlandavägen riskerar att bli en barriär och stor omsorg krävs därför i utformning av korsningspunkter.

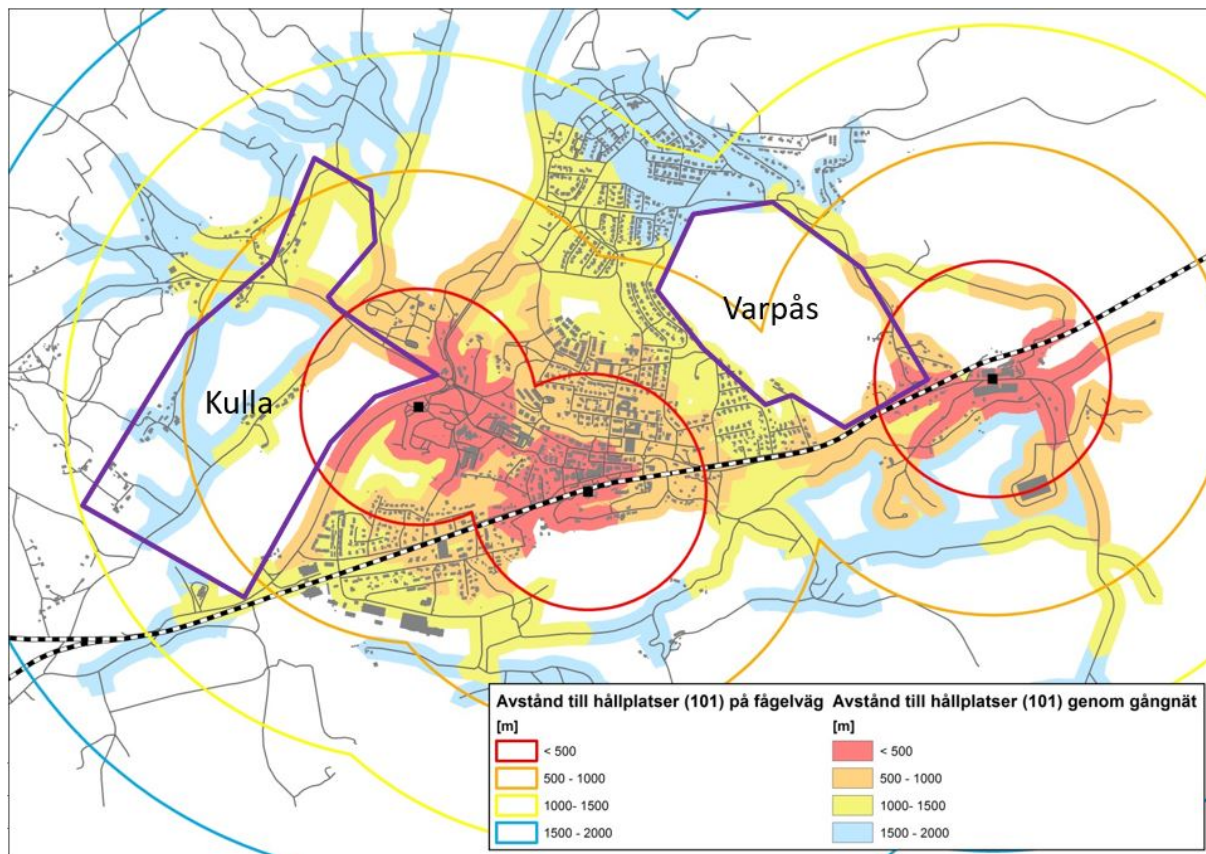


Figur 4 Avstånd till Bollebygds station

#### 4.4.2 Hållplatslägen linje 101

Linje 101 utgör regional trafik med få stopp mellan Göteborg och Borås.

Både Kulla och Varpås har relativt god tillgång till regional kollektivtrafik i och med att buss 101 förutom vid stationen har stopp även vid Bollebygds skola och vid Grönkullen. Hur den faktiska tillgängligheten inom respektive område blir är naturligtvis en utformningsfråga, men måste vara en förutsättning vid utbyggnad.



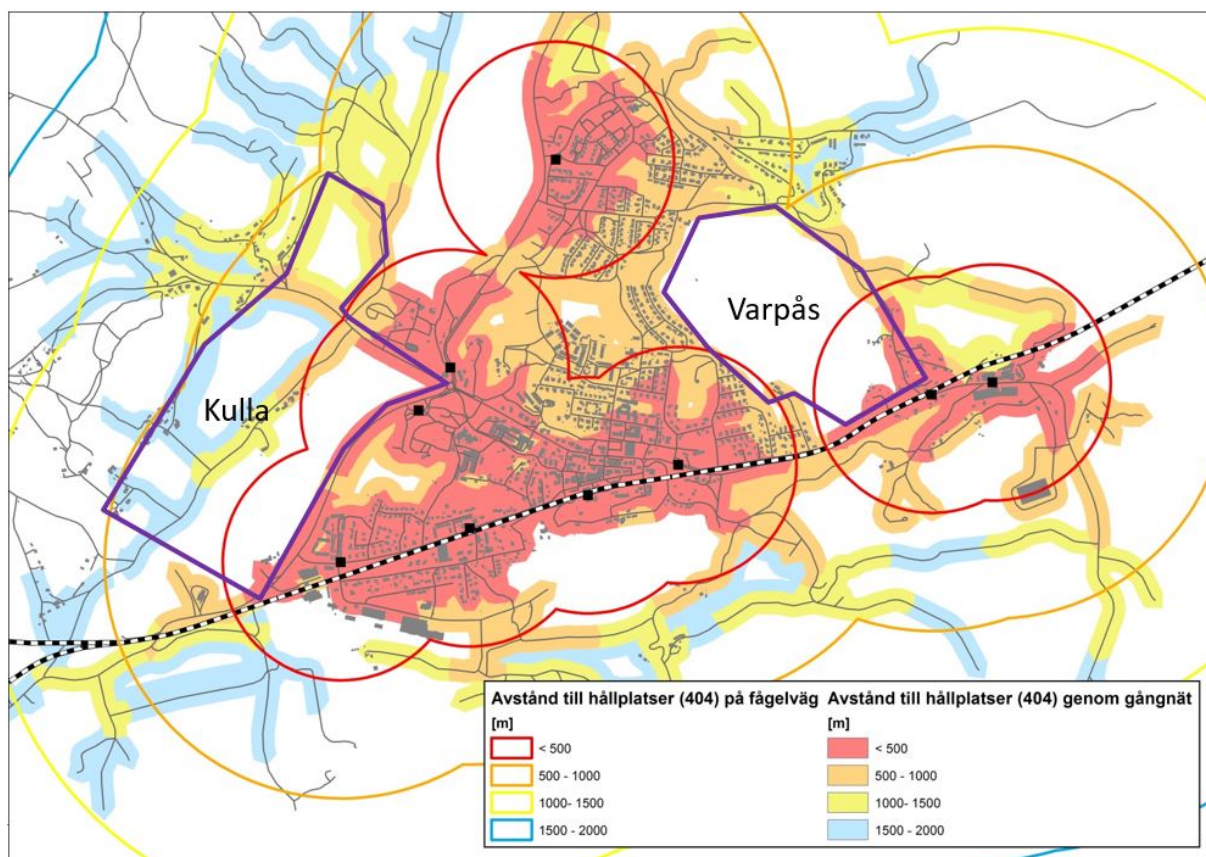
Figur 5 Avstånd till hållplatslägen för busslinje 101



#### 4.4.3 Hållplatslägen linjerna 404 och 611

Linjerna 404 och 611 erbjuder både inomkommunal och regional trafik. Linje 404 går mellan Bollebygd och Borås med flera stopp inom Bollebygds tätort. linje 611 går mellan Bollebygd och Mönlycke.

Linje 404 och 611 täcker tillsammans in en relativt stor del av tätorten. Likt förutsättningarna för tillgängligheten till linje 101 så beror den mycket av utformningen av respektive område.

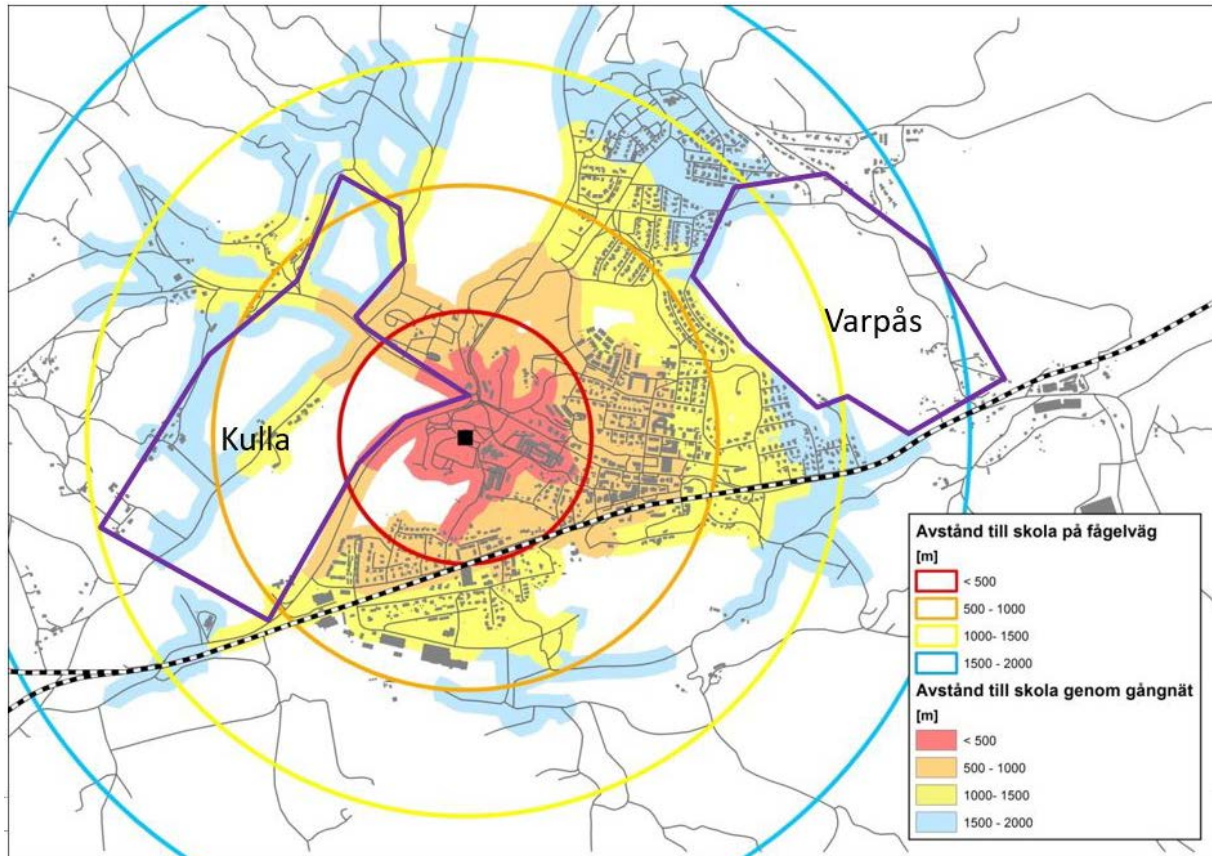


Figur 6 Avstånd till hållplatser för buslinje 404 och 611

#### 4.4.4 Bollebygds skola

Delar av Kullaområdet ligger mycket nära skolan och kan få en mycket god tillgänglighet till den.

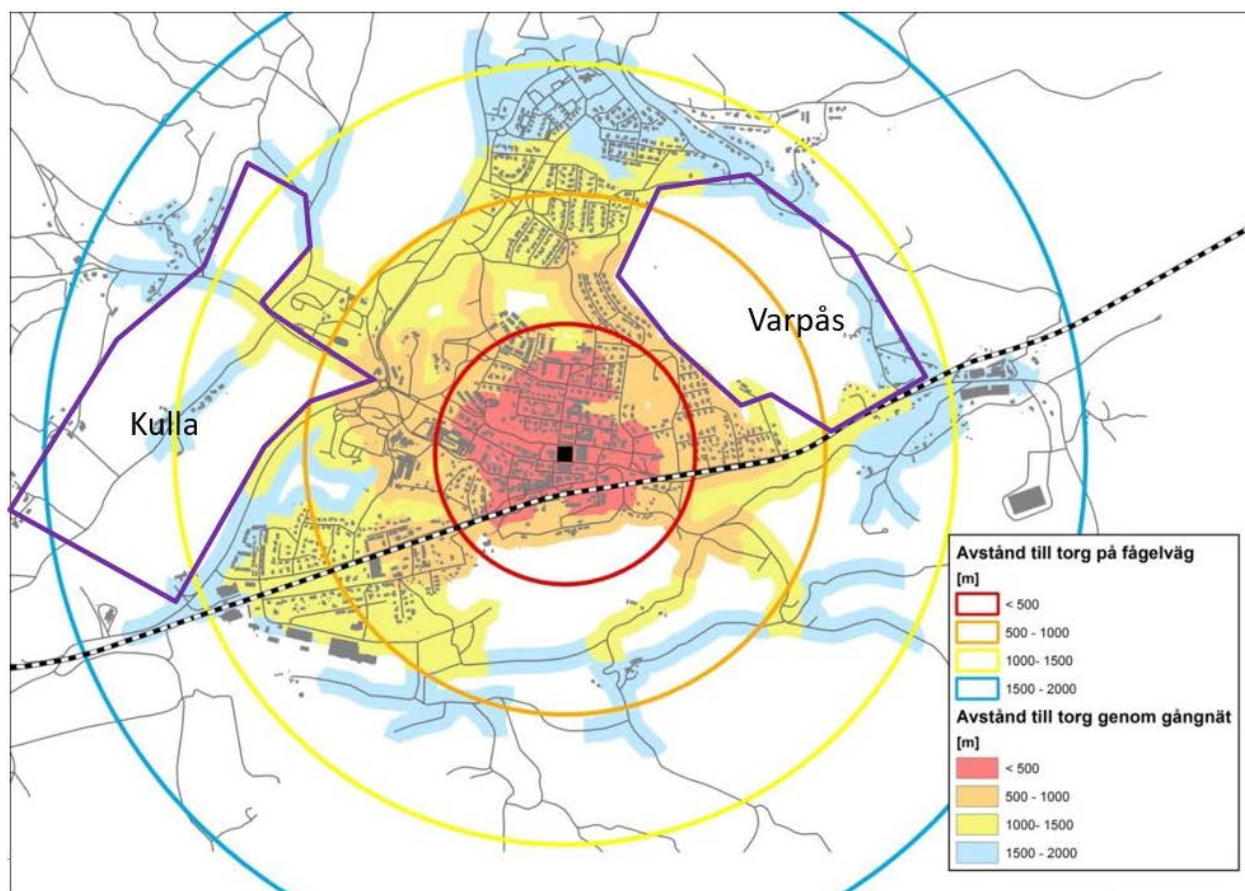
Närheten till befintlig skola är också ett av skälen till att kommunstyrelsen har fattat beslut om att lokalisera tillkommande skola till Kulla. En samlad skolverksamhet är en tydlig önskan från bildningsförvaltningen. En skollokalisering i Varpås skulle innebära en mer splittrad verksamhet och stora initiala investeringar i infrastruktur för kommunen.



Figur 7 Avstånd till Bollebygds skola

#### 4.4.5 Bollebygds centrum – Torget

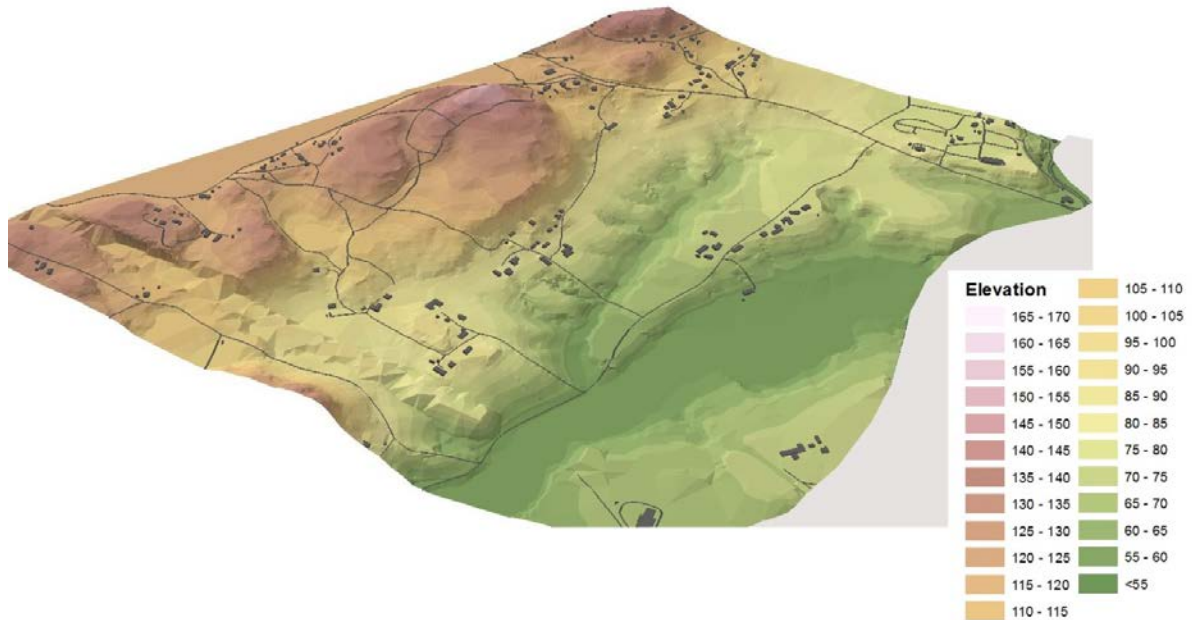
Varpås ligger lite bättre till sett till centrum och huvuddelen av Bollebygds kommersiella service. Kompletteringar med handel och service inom Kullaområdet skulle kunna leda till att förutsättningarna för befintlig centrumhandel försvagas.



Figur 8 Avstånd till centrum - torget

#### 4.4.6 Topografi Kulla

Kulla är ett böljande landskap med höjdplatåer och dallägen. Höjdskillnaderna är bitvis upp mot 15 -20 m. Topografi och kulturmiljövärden ställer höga krav på utformning av tillkommande bebyggelse och viss risk finns att området blir svårintegrerat trafikalt. Dels på grund av Rävlandavägen som stör kopplingen mot övriga tätorten och dels inom området på grund av naturelement som Nolån och branter. Kullavägen löper genom området som en infrastruktur möjlig att bygga vidare på. Exploatering här kommer att innebära stora investeringskostnader, men dessa kostnader kommer sannolikt att uppkomma efter hand.

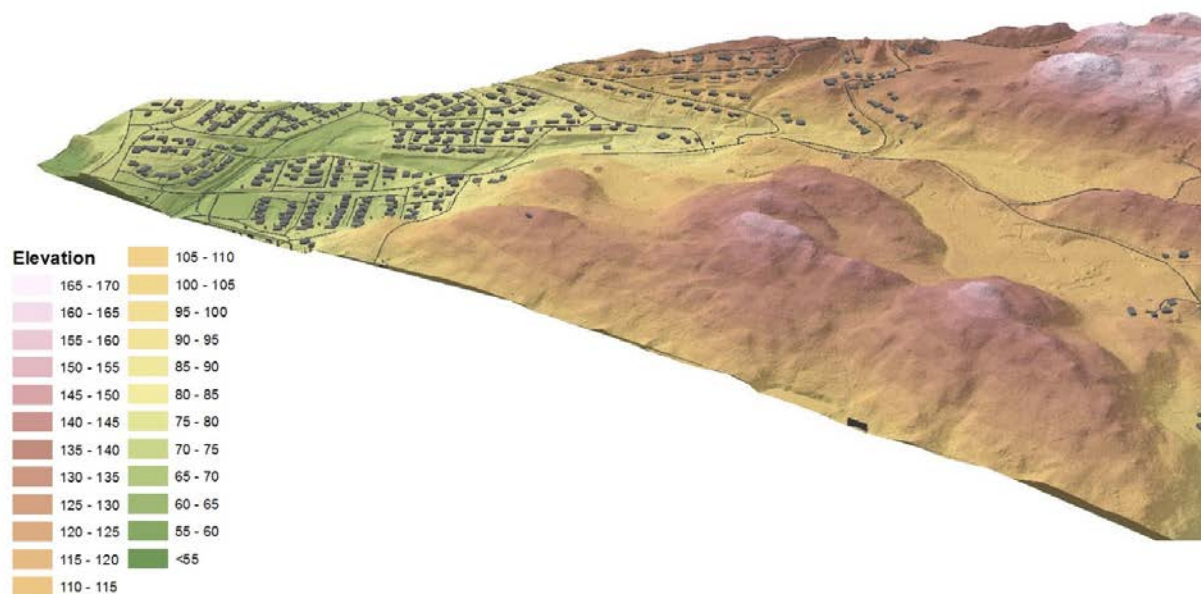


Figur 9 Topografi Kullaområdet

#### 4.4.7 Topografi Varpås

Varpås är typiskt för det skogslandskap som återfinns i stor del av Bollebygds kommun, med moränryggar och lågstråk. Höjdskillnaderna är där de är som störst upp mot 30-35 m. Det är en landskapstyp som inte är helt lättexploaterad. Det finns ingen befintlig infrastruktur inom Varpås vilket innebär att stora kommunala investeringar kommer att krävas initialt. De stundom stora höjdskillnaderna gör även området mindre attraktivt för gång- och cykeltrafikanter. Utformningen får en stor betydelse för att göra området så tillgängligt som möjligt.

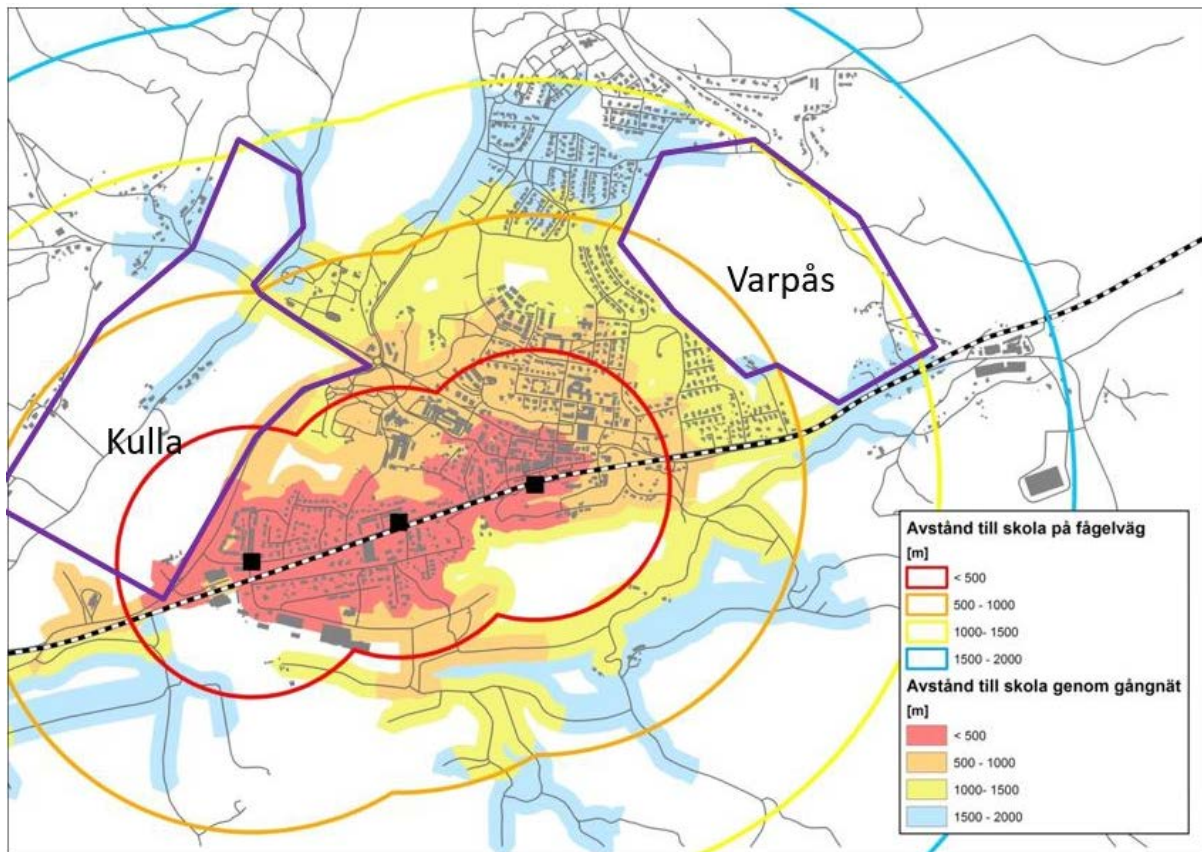
Fördelar med Varpås är att det ger möjlighet att koppla stora delar av Erikstorp m.fl. bostadsområden i norra delen av tätorten mot centrum i ytterligare en (eller flera) punkter och Bollebygd blir trafikalt sett en bättre integrerad ort.



Figur 10 Topografi Varpås

#### 4.4.8 Möjlig kollektivtrafikförsörjning inom Kulla

I anslutning till Kulla går linje 611 från Bollebygd via Rävlanda till Mölnlycke. Linje 611 skulle eventuellt kunna dras om för att försörja delar av Kulla med kollektivtrafik. Befintliga hållplatslägen finns längs Kungsbackavägen och södra delen av Kulla ligger inom gång-/cykelavstånd redan med dagens linjedragning.



Figur 11 Möjlig kollektivtrafikförsörjning av Kullaområdet













#### 4.4.9 Värde­matris av alternativ 2 och 5

Följande avsnitt är en något djupare jämförelse av de två kvarstående lokalisering­alternativen. Matrisen är uppbyggd utifrån presenterade bedömningskriterier i kapitel 4.2.1 ovan. Det har även lagts till aspekter som befintliga planerings­förutsättningar, teknisk försörjning, mark­förutsättningar, tidsaspekt och ekonomi. Tidsåtgången från uppdrags­beslut till möjligt påbörjande och färdig­ställande anses också som en faktor för valet av lokalisering tillsammans med den ekonomiska faktorn.

Bedömningen av alternativen i värde­matrisen bygger på antaganden utifrån kända förutsättningar om platserna. I många fall krävs vidare utredning av frågorna i en plan­läggnings­process.

Tabell 1 Värde­matris för jämförelse mellan alternativ 2 och 5.

Lokalisering­alternativ	2 Kulla		5 Varpås	
<b>Områdets yta</b>				
Upp­fyller nuvarande behov till yta för skola och förskola med samlade enheter?	Ja, ytor finns	😊	Ja, ytor finns men topografin blir en utmaning	😐
Behov till mark­yta för 450-500 bostäder i blandade former?	Ja, ytor finns	😊	Ja, ytor finns men topografin blir en utmaning	😐

<b>Tillgänglighet</b>				
Trafikering/transport Trafikmängd	Området ligger bredvid riksväg 40. Länsvägarna Rävlandavägen, Hindåsvägen samt Kullavägen ligger inom respektive angränsande området.  Kapaciteten i GULF-rondellen där länsvägarna möts behöver utredas.  Planskild gång- och cykelkorsning krävs vid Rävlandavägen och eventuellt även Hindåsvägen.		Befintliga tillfartsvägar är belastade, ny tillfartsväg krävs över järnväg till Göteborgsvägen.	
Tillgänglighet (se kapitel 4.4 Tillgänglighetsanalys)				
Topografi Rörelsemönster	Böljande landskap med Nolån som lågpunkt. Höjdskillnader upp mot 15-20 m.		Kuperat skogslandskap Höjdskillnader upp mot 30-35 m.	
<b>Möjligheter till ytterligare expansion</b>	Expansionsmöjlighet finns både inom och angränsande programområde, utöver beslutat BF-program.  Begränsar inte möjligheten till att dra nytta av ett ev. framtida resecentrum vid Kråktorp och ny järnväg.		Viss expansionsmöjlighet finns österut. Möjligheterna försämras av våtmarksområden samt topografin.  Samhällsnyttan av ett resecentrum vid Kråktorp och ny järnväg bedöms som mycket begränsad.	
<b>Befintliga planeringsförutsättningar</b>	Strider mot gällande översiktsplan både vad gäller utbyggnadsriktning och att kommunen ska vara restriktiv mot byggande på jordbruksmark.  Området finns dock som utpekad utbyggnadsriktning från kommunfullmäktige genom Utvecklingsplanen för del av Bollebygds, Härryda och Marks kommuner.		Gällande översiktsplan pekar ut Varpås som ett utbyggnadsområde. Varpås finns med i fördjupad översiktsplan (FÖP) för Tyftet, Erikstorp och Varpås.  Översiktsplanen aktualitetsprövades 2017 och klassades då som inaktuell av kommunfullmäktige. FÖP:en klassades så som inaktuell till sitt textinnehåll.	
<b>Teknisk försörjning</b>				
Dagvattenhantering	Dagvattenlösning ej utredd, möjligheter finns att lösa frågan inom området.		Dagvattenlösning ej utredd, möjligheter finns att lösa frågan inom området. Topografin kan bli en utmaning, kan leda till översvämningar nedströms vid större flöden.	

VA (är inte utbyggt inom något av alternativen)	<p>Kortare väg till befintligt reningsverk.</p> <p>Topografin i området förmodas bli en viss utmaning.</p> <p>Enskilda avlopp finns inom programområdet.</p>		<p>Oklart om befintliga ledningar har tillräcklig dimension.</p> <p>Topografin i området är en förmodad utmaning.</p> <p>Enskilda avlopp finns inom/angränsande programområdet.</p>	
<b>Markförutsättningar</b>				
Naturvärden	<p>Delar av området ligger i ett regionalt värdefullt odlingslandskap – Nolåns dalgång. Kända naturvärden i området är bl.a. skyddsvärda träd, Nolån med kantzoner. Stenmur i nordvästra delen av området.</p> <p>En första bedömning av naturvärdena visar att dessa är begränsade.</p>		<p>Det finns områden som har vissa naturvärden. T.ex. finns ett lövskogsområde och en bäckkravin.</p>	
Kulturvärden/ Landskapsbild	<p>Dalgången är en del av ett regionalt sammanhang-som öppet brukat landskap.</p> <p>Värdet som kulturmiljö är högt. Det höga värdet kommer till stor del av landskapsbilden.</p> <p>Området är brukat idag och har varit så under längre tid historiskt.</p> <p>Landskapet kräver omsorg i detaljplanarbetet.</p>		<p>Kuperat skogslandskap med branta bergssluttningar som skapar skilda landskapsrum.</p> <p>Kulturvärdena bedöms som låga.</p> <p>Landskapet kräver omsorg i detaljplanarbetet.</p>	
Registrerade fornlämningar	<p>Fornlämningar finns inom området. Ytterligare utredning krävs i fortsatt planarbete.</p>		<p>Fornlämning finns inom området. Ytterligare utredning krävs i fortsatt planarbete.</p>	
Strandskydd	<p>Delar av området berörs av strandskydd. Påverkar placering av bebyggelseområden inom vissa delar av området.</p>		<p>En sträcka längst söder i området omfattas av strandskydd. Bedöms inte påverka området.</p>	
Översvämning	<p>Delar av området beräknas bli översvämmat vid stora flöden, vilket påverkar utformning/placering av bebyggelseområden inom området.</p>		<p>Se bedömning under dagvattenhantering.</p>	
Föroreningar	<p>Känd markförorening finns i östra delen av området från före detta sågverk samt upplag för före detta Vägverket.</p> <p>Bensinstation finns i området.</p>		<p>En nedlagd deponi finns inom området. Utredningar visar att av säkerhetsskäl bör det antas att substanser som kan ge vattenförorening finns i tippen.</p>	



Konkurrerande markintressen	Jordbruk		Skogsbruk	
Buller	Närhet till riksväg 40, befintlig och planerad järnväg, vilket gör delar om området bullerutsatt. Även Rävlandvägen och Hindåsvägen medför visst trafikbuller.		Närhet finns till järnväg. Men topografin är till områdets fördel.	
Geotekniska förhållanden	Inga kända risker finns men en meandrande å sträcker sig genom området.		Inga kända risker.	
Markägande	Mestadels privatägande. Intresse för exploatering finns		Stort kommunalt ägande.	
<b>Tidsaspekt och ekonomi</b>	Viss infrastruktur finns i området idag, varför byggnation kan ske omgående efter planläggning.  Kräver stora investeringskostnader som beräknas uppkomma efter hand.		Ingen infrastruktur finns, behöver byggas omgående.  Utmanande terräng som är tids- och kostnadsdrivande.  Kräver stora investeringskostnader initialt.	
<b>POÄNG</b>		<b>48</b>		<b>43</b>
BRA	= 3	Som lägst kan ett område få 20 poäng, som högst 60 poäng.		
MINDRE BRA	= 2			
EJ BRA	= 1			

## 4.5 Sammanfattad bedömning

Efter genomförd värdematrix och tillgänglighetsanalys av alternativ 2 Kulla och alternativ 5 Varpås gör kommunen bedömningen att båda alternativen är möjliga att bygga ut. Båda fick höga poäng i värdematrixen och förutsättningarna för närhet till befintlig kollektivtrafik är relativt god inom båda områdena. Bägge bedöms också kunna inrymma det antal bostäder som initialt behövs liksom efterfrågad skolverksamhet. Båda alternativen har utöver det sina för- och nackdelar som påverkar den totala bedömningen. De flesta frågor behöver också utredas mer i kommande detaljplanläggning.

### 4.5.1 Alternativ 2 Kulla

#### Fördelar

Kullaområdet har idag en god tillgänglighet eftersom det angränsar till två länsvägar och motorvägen med ett mot. Närheten till befintlig skola gör även att tillgängligheten till området är stor för gång- och cykeltrafikanter från centrum. Närheten till befintlig skola innebär även goda möjligheter för kommunens verksamhet att samnyttja lokaler och personalresurser mellan skolorna. Busshållplats på linje 101 och 404 finns i östra delen av området med god potential att täcka upp stora delar av området.

Den bostadsbebyggelse som kommunen har sett ett behov av förväntas kunna rymmas inom området. Även den kommunala service som behöver byggas ut med i första hand en skola och förskola bedöms kunna rymmas inom området. VA är inte utbyggt i området, men området har relativt kort väg för att kunna anslutas till befintligt reningsverk och huvudstråk för dricksvatten. Naturvärdena i området är vid en översiktlig bedömning begränsade.

En utbyggnad i området bedöms som strategiskt bra sett till Bollebygds tätorts långsiktiga utveckling. Befintlig kollektivtrafiknod vid Bollebygds skola och underlaget för befintlig och planerad kollektivtrafik i tätortens västra del stärks. De senaste årens utbyggnad har skett centralt i tätorten och framförallt i dess norra del genom Bergadalen och Tyftet. Trafiken till och från dessa områden passerar Kullaområdet och Bollebygds skola för att ansluta till Kullamotet. Detta stärker också noden vid Bollebygds skola och ger bra förutsättningar för att på ett enkelt sätt nå en ny förskola och skola inom Kullaområdet.

Det finns stora möjligheter till ytterligare expansion i och kring området i framtiden. Om den regionala tågtrafiken utvecklas samt en höghastighetsbana byggs ut i framtiden ligger området fördelaktigt för att kommunen ska kunna tillgodogöra sig de kommunikativa fördelar och den stora samhällsvinst som dessa kan innebära. Ett stationsläge och resecentrum skulle då ligga i anslutning till Kullamotet vid Kråktorps söder om området.

#### Nackdelar

Området omges av större länsvägar och ligger i direkt närhet till riksväg 40. Det gör att bullerfrågan behöver beaktas i området, särskilt i området närmast riksvägen. Länsvägarna som utgör gränsen till området kan även bli barriärer mellan nuvarande och tillkommande bebyggelse. Framst är det Rävlandavägen som hindrar en omedelbar koppling till befintligt tätort. Men även Hindåsvägen kan bli att upplevas som en barriär liksom de naturliga barriärerna i Nolån och branta partier som innebär en svårighet när området ska integreras trafikalt. Omsorg bedöms komma att krävas i utformning av korsningspunkter för gång- och cykeltrafikanter. Dessa åtgärder kommer beröra Trafikverkets statliga vägnät och därför ta flera år innan de kan finnas på plats. Infrastrukturen som krävs för att bygga ut området bedöms dock kunna byggas succesivt i takt med att områdena bebyggs.

Inom Kullaområdet finns höga kulturella värden som till stor del utgörs av landskapsbilden i den öppna dalgången. Inom området finns därtill mark som anses som brukningsvärd jordbruksmark. Utformningen av bebyggelseområdena och den mark som lämnas obebyggd kräver därför stor omsorg. Topografin i området kan påverka VA-utbyggnaden i området. Utbyggnad av VA kan även behöva inkludera frågan om de enskilda avlopp som finns inom och angränsade till programområdet. Området är inte utpekade som utbyggnadsområde i kommunens gällande översiktsplan. Kompletteringar med handel och service inom Kullaområdet skulle kunna leda till att förutsättningarna för befintlig centrumhandel försvagas.

#### 4.5.2 Alternativ 5 Varpås

##### Fördelar

Varpås är beläget geografiskt bra sett till centrum och huvuddelen av Bollebygds kommersiella service. Viss tillgänglighet finns genom befintliga vägar. Möjlighet finns att binda samman bostadsområden norr om centrum med centrum vilket skulle göra dessa områden bättre integrerade trafikmässigt. En utbyggnad av området ses som positivt sett

till tätortsstrukturen. Busshållplats på linje 101 och 404 finns i södra delen av området men kräver en utbyggnad av vägar med säkra korsningspunkter för att bli riktigt attraktiva.

Den bostadsbebyggelse som kommunen har sett ett behov av de närmaste 10 åren förväntas kunna rymmas inom området. Även den kommunala service som behöver byggas ut med i första hand en skola och förskola bedöms kunna rymmas inom området. Viss möjlighet till expansionsutrymme för en framtida expanderings finns i området. Kultur- och naturvärden bedöms som låga i området. Topografin i området gör att omgivningsbullret antas komma bli lågt. Området går in linje med kommunens gällande översiktsplan.

#### Nackdelar

Det kuperade landskapet med bergssluttningar är en nackdel för utbyggnaden av området. Höjdskillnaderna påverkar såväl ekonomiskt som tidsmässigt då åtgärder som bergssprängning troligen kommer krävas. Utbyggnad av VA kan bli kostsamt då höjdskillnaderna troligen innebär ett behov av tryckstegring och pumpning. Anslutning till befintligt ledningsnät finns i områdets norra delar. Kommunen ser dock att begränsningar redan finns idag beträffande dimensionen på ledningarna som sträcker sig genom Erikstorsområdet. Topografin påverkar därtill tillgängligheten till området för GC-trafikanter. Trots en geografisk närhet till befintligt centrum bedömer kommunen att den kuperade terrängen påverkar tillgängligheten negativt, vilket kan leda till ett fortsatt stort bilanvändande.

Den nedlagda deponin är en osäkerhet i området men terrängen gör att bebyggelseområdet kan anpassas.

Tillfartsvägar finns till området både i norr och söder men kommunen bedömer att kapaciteten för dessa är begränsad utifrån idag rådande förhållanden och kommande, redan planerade, utbyggnadsområden. En ny ringväg runt Bollebygds tätort kan därför behövas för att inte belastningen av trafiken i såväl centrum som bostadsområdet Erikstorp ska bli för stor. Detta medför även en ny väg över järnvägen i den södra delen av området för att ansluta till Göteborgsvägen. En åtgärd som förväntas bli kostsam och ta flera år att få till då den inkräktar på Trafikverkets statliga väg och järnväg. Det antas innebära stora investeringar initialt av kommunen för att bygga ut den infrastruktur som krävs för en byggnation i området.

#### 4.5.3 *Slutsats och motiv till val av lokalisering*

Efter en genomgång av de två olika alternativen i lokaliseringsutredningen är kommunens samlade bedömning att såväl Varpås- som Kullaområdet går att bebygga. Bägge områdena är tillräckligt stora för att klara den exploatering som krävs inom närmaste 10-årsperioden. Bägge har dock sina för- och nackdelar och kommunen bedömer att Kullaområdets fördelar väger över och gör Kulla till mest lämpliga området att gå vidare med i första hand.

Bägge områdena har viss tillgänglighet via befintlig infrastruktur, men kompletteringar behövs. Till Kullaområdet finns idag ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät från skolan och centrum. Det är en fördel ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som tillgänglighetssynpunkt. Hållplatser för kollektivtrafik finns i direkt närhet och länsvägarna kring området har en god kapacitet för att klara tillkommande trafik. En succesiv utbyggnad inom området gör att

tillgängligheten till befintlig hållplats kan bibehållas så länge goda kopplingar till hållplatsen upprätthålls när nya områden byggs ut.

Varpåsområdet saknar till stor del befintliga kopplingar till dagens tätort. Busshållplats finns visserligen söder området, men för att den ska bli lika tillgänglig som hållplatsen vid Bollebygd skolan krävs större åtgärder i infrastrukturen. Förutom Göteborgsvägen har de vägar som leder till området också en lägre kapacitet som redan idag till stor del är nyttjad. Vidare anser kommunen att höjdskillnaderna inom Varpås är så pass höga att man kan anta att tillgängligheten och därmed graden av cykel- och gångvänlighet är betydligt lägre i förhållande till Kullaområdet. Tendensen är att människor av regel är mer fysiskt aktiva i områden som har en högre grad av gångvänlighet. Både bil- och gång- och cykelvägar inom Varpås kan antas komma få en stor lutning vilket missgynnar hållbara rörelsemönster. Topografin är en viss utmaning även i Kullaområdet men inte i lika stor omfattning som i Varpås.

En skola och förskola i Varpås skulle för många innebära en omväg och bidra till ett större totalt trafikarbete. Psykologiskt ligger Varpås också åt "fel håll" för många som bor i Bollebygd och arbetar i Göteborg. En utbyggnad av Varpås skulle visserligen ge en möjlighet att koppla tätortens norra områden mot Varpås och vidare mot centrum vilket skulle göra dessa områden bättre integrerade. Kommunen bedömer dock att den kuperade terrängen inom Varpås tillsammans med en förmodad nödvändig utbyggnad av en järnvägsöverfart och utveckling av befintliga lokala vägar för att klara ökade trafikflöden talar emot Varpås.

Kulla ligger inom ett område med brukningsvärd jordbruksmark som har höga upplevelse- och skönhetsvärden. Nolåns dalgång är också ur kulturmiljö och landskapsbildssynpunkt värdefull. Liknande värden finns inte inom Varpås och talar därför för Varpås, men kommunen bedömer att hänsyn går att ta vid utformningen av Kullaområdet så att inte mer än nödvändigt av värdena behöver gå förlorade.

Investeringar kommer kommunen behöva göra inom båda områdena. Kommunen bedömer dock att kostnaderna troligen kommer vara något lägre i Kullaområdet där mer av befintligt vägnät, men även VA-nät kan användas. Inom Kullaområdet beräknas även investeringarna kunna spridas över en längre tid i takt med att området byggs ut, medan det i Varpås måste satsas mer från start. Det finns ett bebyggelsetryck inom Kullaområdet inom Damkullen-Fjällastorp väster om Kullaområdet som kan integreras.

Gällande översiktsplan är förvisso förklarad inaktuell av fullmäktige under 2017, men den är likafullt gällande till en ny är antagen. En byggnation inom Kullaområdet strider mot översiktsplanen genom att området inte pekas ut för byggnation utan som jordbruksmark. Översiktsplanen anger även att jordbruksmark endast i undantagsfall ska bebyggas och att det öppna landskapet ska bevaras. Varpås är utpekad som utbyggnadsriktning i översiktsplanen. En översiktsplan är dock inte juridiskt bindande och avsteg får göras. Arbete pågår med en ny översiktsplan och ett av de mål som tidigt togs fram för arbetet är att utveckla området kring Kråktorps för ett stationsområde vid Götalandsbanan. För att knyta ihop den befintliga tätorten med området kring den nya stationen ligger Kullaområdet strategiskt till. Fullmäktige har även genom antagande av "Utvecklingsplan för del av Bollebygds, Härryda och Marks kommuner" beslutat att den huvudsakliga utbyggnadsriktningen för Bollebygds tätort ska vara åt sydväst. Tillsammans talar detta för att Kullaområdet är nästa steg i utvecklingen av Bollebygds tätort.

Alternativ Kulla anses även mer fördelaktigt ur strategiskt och långsiktigt perspektiv. Kullaområdet ger bäst förutsättningar för en expansion för många år framöver och kan generera en större samhällsvinst på lång sikt. Inget beslut finnas idag fattat vare sig om ny kommande järnväg eller om stationsläge, men kommunen ser att en ny järnväg är en nödvändighet för stråket Göteborg-Borås. Därför vill kommunen i sin planering verka för att öka underlaget för en ny regional station och inte hindra de goda effekter som samhället kan få av en framtida bana och utökad regional tågtrafik i framtiden. Utvecklingen av Bollebygds tätort bör därför ske för att inte förhindra eller försvåra detta. Samhällsvinsten kan på lång sikt bli stor och det talar för alternativ Kulla. Området Kulla ligger strategiskt för att kunna utvecklas med närhet till befintlig och kommande järnväg och ett framtida resecentrum samtidigt som områdets placering direkt angränsande till tätorten ger goda förutsättningar för att området kan integreras och långsiktigt upptas i den befintliga tätortsstrukturen. Efterfrågan på mark och tomter för bebyggelse är också störst västerut.