

UTVECKLINGSPLAN

För del av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner

Förslag 2014-06-03

GÖTEBORG

BORÅS

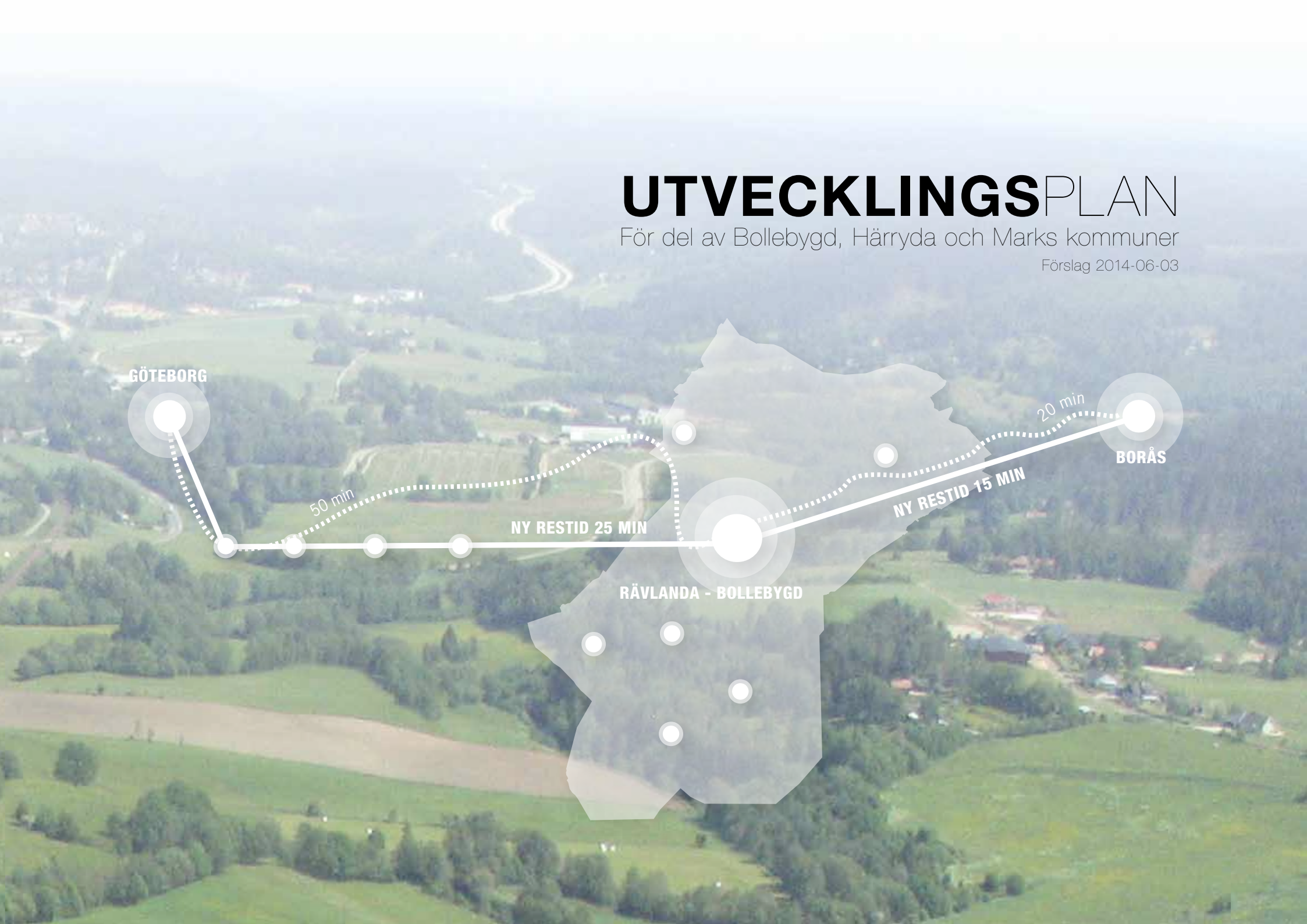
50 min

NY RESTID 25 MIN

NY RESTID 15 MIN

20 min

RÄVLANDA - BOLLEBYGD



Utvecklingsplanen är framtagen av FOJAB arkitekter på uppdrag av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner.

FOJAB ARKITEKTER

Uppdragsansvarig: Magdalena Hedman
Elvira Grandin, Emma Olvenmyr, Karin Fagerberg,
Marit Hedlund

RAMBÖLL

Lars Nilsson

ARBETSGRUPP

Bollebygds kommun

Lennart Haglund, samhällsbyggnadschef
Carolin Folkesson, plan- och byggchef
Anna Sundin, planarkitekt

Härryda kommun

Bertil Widén, samhällsbyggnadschef
Michaela Kleman, planchef
Lennart Dahlberg, stadsarkitekt

Marks kommun

Tord Lundborg, förvaltningschef, bygg- och miljökontoret
Sofia Refsnes, planarkitekt

STYRGRUPP

Bollebygds kommun

Christer Johansson, ordförande kommunstyrelsen
Peter Rosholm, vice ordförande kommunstyrelsen
Anders Einarsson, kommunchef
Maria Rangefil, tf kommunchef

Härryda kommun

Annette Eiserman-Wikström, ordförande kommunstyrelsen
Mats Werner, vice ordförande kommunstyrelsen
Lars-Erik Kileby, beredningsledare i infrastrukturberedningen
Per Vorberg, beredningsledare miljö- och näringslivsberedningen
Robert Nilsson, vice beredningsledare miljö- och näringslivsberedningen

Marks kommun

Margareta Lövgren, ordförande kommunstyrelsen
Lisa Dahlberg, vice ordförande kommunstyrelsen
Haleh Lindqvist, kommunchef
Maria Sivedal, infrastruktursamordnare

Foton: FOJAB arkitekter om inget annat anges, omslagsfoto från Bollebygds kommun

Kartor & illustrationer: FOJAB arkitekter om inget annat anges

FÖRORD

I Bollebygd, Härryda och Marks kommuner har vi antagit en vision som lyder

Gränslöst samarbete

- **För oss närmare varandra**
- **Utvecklar oss tillsammans**
- **Skapar en bättre vardag**

Utvecklingsplanen har denna vision som grund och har tagits fram på uppdrag av de tre kommunerna. Arbetet har varit en del av BoHäM-samarbetet, som syftar till att gemensamt lösa frågor som går över kommungränserna. BoHäM gör det möjligt att verka som en enhetlig region utan att administrativa gränser hindrar utveckling.

Christer Johansson, ordförande kommunstyrelsen
Peter Rosholm, vice ordförande kommunstyrelsen
Bollebygds kommun

Denna utvecklingsplan är ett visionsdokument, som anger inriktning och målsättning för gränsområdet mellan Bollebygd, Härryda och Mark – ett strategiskt viktigt område mellan Göteborg och Borås. Utvecklingsplanen visar vilka möjligheter som uppstår med ett stationsläge mellan Bollebygd och Rävlanda på en ny stambana från Göteborg till Stockholm. Utvecklingsplanen sammanfattar kommunernas vision och ska fungera som underlag vid framtida kommunal planering.

Bollebygd, Härryda och Mark avser att ta till vara och vidareutveckla den potential och de utvecklingsmöjligheter som området erbjuder. Idag bor ca 13 000 personer i utvecklingsområdet. Prognosen till år 2040 innebär

Annette Eiserman-Wikström, ordförande kommunstyrelsen
Mats Werner, vice ordförande kommunstyrelsen
Härryda kommun

en fördubbling av befolkningen till 26 000 boende. Ett modernt resecentrum med bra kopplingar till orterna i utvecklingsområdet utgör förutsättningar för en hållbar utveckling.

Vår förhoppning är att visionen och utvecklingsplanen skall peka ut en, för området, gynnsam riktning som ger invånare lite mer av det goda livet.

Margareta Lövgren, ordförande kommunstyrelsen
Lisa Dahlberg, vice ordförande kommunstyrelsen
Marks kommun

TRE KOMMUNER - EN STRATEGI

Vi tar gemensamt ansvar

Bollebygd, Härryda och Marks kommuner kompletterar varandra och har en bred samsyn kring utvecklingsfrågor. Genom ett starkt kommunövergripande politiskt engagemang och en gemensam vilja arbetar kommunerna tillsammans för att möjliggöra en hållbar samhällsutveckling. I samband med denna utvecklingsplan fördjupas samarbetet samtidigt som gränsområdet där kommunerna möts utvecklas för att bli hållbart på lång sikt.

Genom ett strategiskt samarbete kring ett specifikt geografiskt område tar kommunerna del av varandras styrkor och utnyttjar den potential och de utvecklingsmöjligheter som området erbjuder. Utvecklingsområdet unika och attraktiva miljö tas tillvara och vidareutvecklas genom kommunal samordning, koordinering och en gemensam vision för framtiden.

Vår vision

Bollebygd, Härryda och Marks kommuner har som gemensamt mål ett hållbart samhälle och en bättre vardag med högre livskvalitet. Genom förbättrade regionala kopplingar skulle utvecklingsområdet kunna bli en än

mer integrerad del av göteborgsregionen samtidigt som en hållbar utveckling och tillväxt möjliggörs.

I kommunernas vision tas utvecklingsområdets befintliga kvaliteter tillvara samtidigt som transportinfrastruktur, bostads- och näringslivsutveckling stärks. Genom att förädla den här delen av kommunerna och gemensamt satsa på en ny tågstation, attraktiva bostäder, bra handel och verksamhetsmiljöer i ett strategiskt läge skapas möjligheter för ökad regional utveckling och integration.

I framtidsvisionen kompletterar utvecklingsområdet storstaden och attraherar såväl stadsbor som den som vill bo och arbeta i småstaden med närhet till regionens rika utbud.

Utvecklingsplan ett första steg

Utvecklingsplanen är ett kommunövergripande visionsdokument som anger inriktning och målsättning för områdets fortsatta utveckling. Den sammanfattar kommunernas politiska vision och ska fungera som underlag vid all framtida kommunal planering inom utvecklingsområdet.

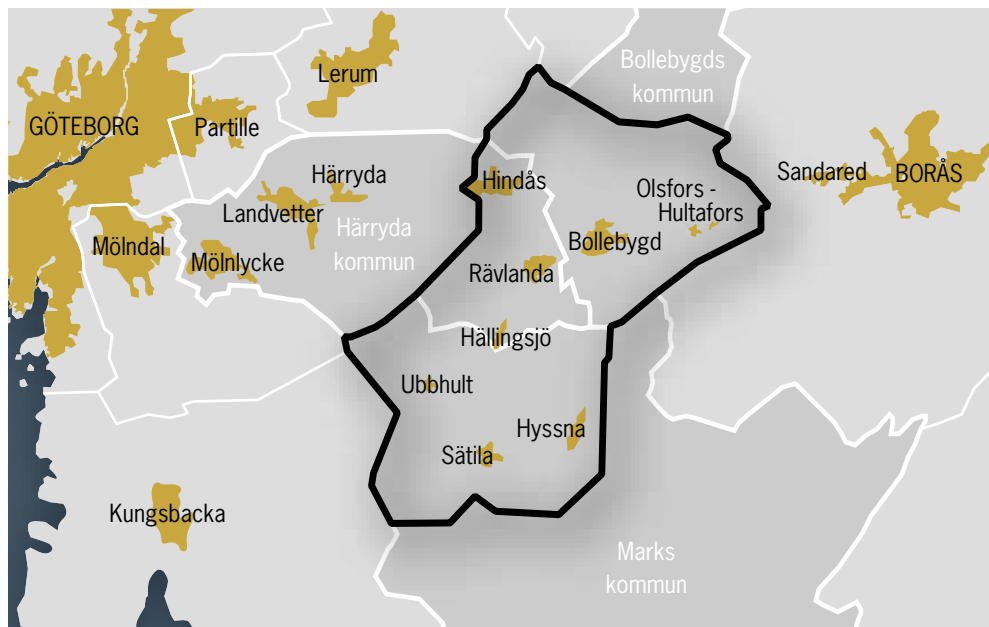
Planen är en gemensam avsiktsförklaring och beskriver området ur ett nulägesperspektiv med konkreta förslag på planeringsåtgärder. Särskilt viktiga frågor i arbetet har varit områdets kvaliteter och potential, bebyggelseutveckling och markanvändning samt möjligheterna med en ny tågstation längs den nya stambanan mellan Stockholm och Göteborg.

Vid den fortsatta planeringen kommer varje kommun att kunna ta fram en fördjupad översiktsplan för sitt delområde med utvecklingsplanen som grund. De fördjupade översiktsplanerna kan sedan följas av detaljplaner som möjliggör ny markanvändning.

Trafikverkets planering av den nya stambanan följer en annan lagstiftning med en annan process som kan löpa parallellt med kommunernas planläggning. Ett nytt stationsläge kan ingå i den kommunala planeringen men behöver slutgiltigt prövas i samband med planeringen av stambanan innan det kan bli verklighet.

Så här ser tidsplanen ut för utvecklingsplanen och den fortsatta planeringen av utvecklingsområdet.

Utvecklingsplanen täcker in gränsområdet mellan Bollebygd, Härryda och Marks kommuner som är ett strategiskt viktigt område mellan Göteborg och Borås.



BOHÄM - BOLLEBYGD, HÄRRYDA OCH MARK I SAMVERKAN

BoHäm är en plattform för gränslöst samarbete mellan Bollebygd, Härryda och Marks kommuner. Arbetet utgår från en gemensam värdegrund och gör det möjligt att tackla delade utmaningar med samlade resurser. Inom samarbetet kan problem som går över kommungränserna lösas gemensamt och samverkan kan ske inom bland annat fysisk planering, vård, skola eller infrastruktur.

Samarbetet grundar sig på kommunernas gemensamma förutsättningar och utmaningar, inte minst när det gäller infrastrukturella satsningar, men också för bostadsbyggnation, inflyttning och utbildning. Genom BoHäm finns det utrymme för utveckling av en rad olika projekt och gör det möjligt för kommunerna att verka som en enhetlig region där administrativa gränser inte är ett hinder för utveckling.

En gemensam utvecklingsplan tas fram av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner.

Utvecklingsplanen presenteras i ett gemensamt kommunfullmäktigemöte för de tre kommunerna.

Utvecklingsplanen antas i kommunfullmäktige för respektive kommun. Fortsatt planarbete påbörjas.

Detaljplanearbete inom utvecklingsområdet startas.

Ettan 1 med ny bebyggelse i ett framtida stationsläge mellan Rävlanda och Bollebygd påbörjas.

Byggstart för ny stambana mellan Stockholm och Göteborg.

Invigning av en ny regional station mellan Rävlanda och Bollebygd.

2013-2014

3 Juni 2014

September 2014

2015

2017

2020

2024

NY JÄRNVÄG - NYA MÖJLIGHETER

Ny stambana och Västlänken

Västlänken i centrala Göteborg och en ny stambana mellan Stockholm och Göteborg är två projekt som förstärker det hållbara resandet på såväl regional som nationell nivå. Västlänken är en pendeltågtunnel under centrala Göteborg med tre stationer, varav två är nya, som ska göra pendlingen enklare och snabbare med färre byten. Det är en stor och viktig byggsten i det som ska bli ett fullständigt transportsystem i Västsverige – vilket också är en förutsättning för kranskommunernas möjlighet till tillväxt. Västlänken beräknas vara klar för trafik tidigast 2026.

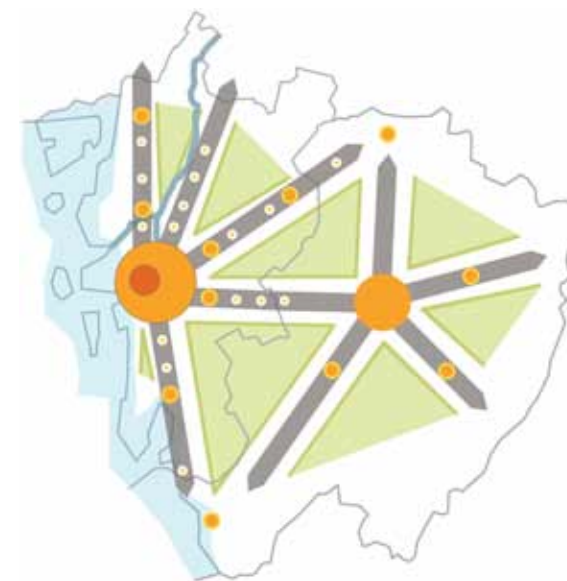
En ny stambana mellan Stockholm och Göteborg kommer att göra tåget mer konkurrenskraftigt på nationell nivå. Regeringen har beslutat att sträckan Göteborg-Borås skall byggas ut till nytt dubbelspår via Landvetter. Första delen Mölnlycke-Bollebygd ingår i regeringens nationella framtidsplan. Sträckan ska ingå i den kommande nya stambanan, som ska byggas med en standard som medger höghastighetståg (320 km/h). En ny stambana mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping kommer att medföra en restid på 2 timmar. En spårkorridor har pekats

ut och planering pågår. Trafikverket planerar att ta fram en trafikeringsutredning för den nya stambanan under hösten 2014. Antalet tågstopp eller vilka stationer som kan bli aktuella för snabbtåg har ännu inte beslutats. Göteborg Landvetter Airport är ett troligt stopp och skulle kunna bli ett viktigt resecentrum för olika trafikslag som snabbtåg, buss och flyg. Med en byggstart runt 2020 antas sträckan Mölnlycke-Bollebygd stå klar runt 2024.

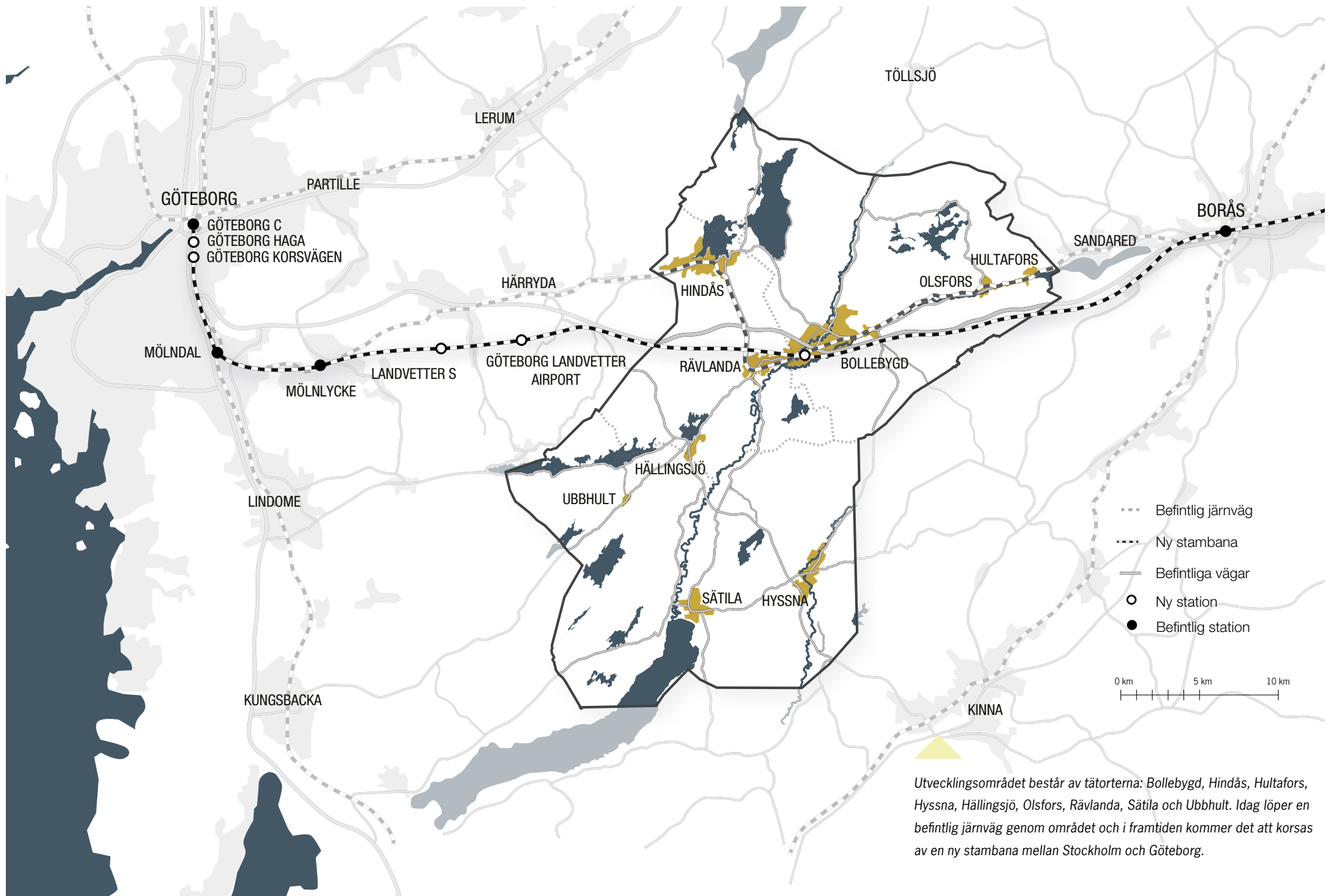
Den befintliga tågbanans framtida användning kommer att utredas av Trafikverket i samband med en åtgärdsvalsstudie.

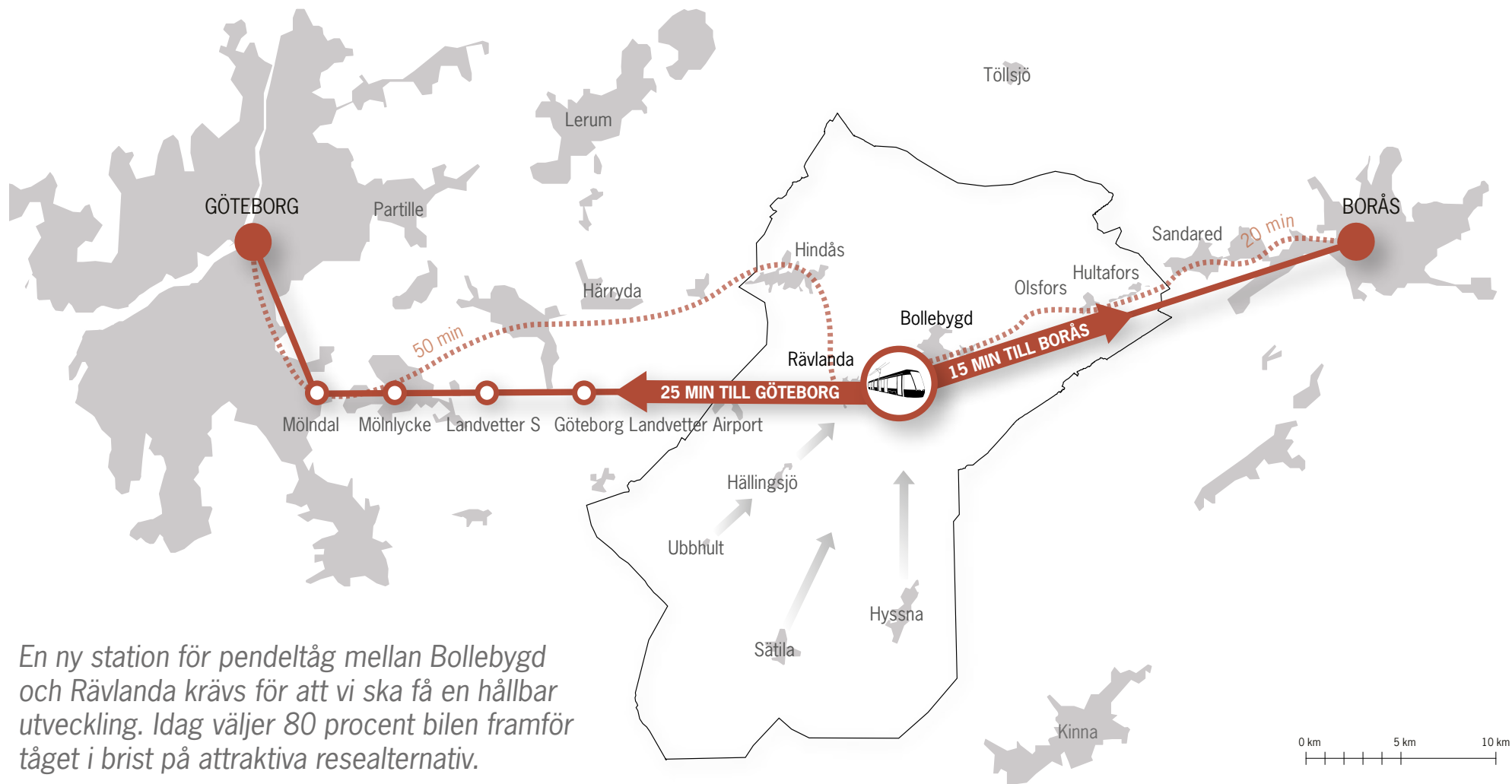
Pendling till Borås och Göteborg

Närheten till Göteborg, Borås och Göteborg Landvetter Airport gör utvecklingsområdet till ett strategiskt välplacerat tillväxtområde. Ur ett arbetsmarknadsperspektiv är närheten till omvärlden en aspekt som gör området både attraktivt och konkurrenskraftigt. Sträckan mellan Göteborg och Borås är Sveriges tredje största pendlingsstråk med mer än 9,5 miljoner resor varje år. Ett normalt vardagsdygn har cirka 54000 resande med bil eller kollektivtrafik.



Strukturmodell över den kollektiva infrastrukturen i anslutning till Göteborg och Borås. Ett nytt stationsläge i utvecklingsområdet mellan Rävlanda och Bollebygd blir en av fem stationer längs det regionala huvudstråket mellan Borås och Göteborg. Illustration från rapporten Boråspendeln av WSP, Bollebygd, Härryda och Marks kommuner 2010.





En ny station för pendeltåg mellan Bollebygd och Rävlanda krävs för att vi ska få en hållbar utveckling. Idag väljer 80 procent bilen framför tåget i brist på attraktiva resealternativ.

I Bollebygds kommun pendlar cirka 75 procent av invånarna till en annan kommun för att arbeta, cirka 20 procent av dessa resor går till Göteborg. I Härryda kommun pendlar drygt 70 procent av befolkningen men här går 50 procent av resorna till Göteborg. I Marks kommun arbetar däremot mer än hälften av invånarna

inom kommunen och knappt 40 procent av resorna går till andra kommuner, varav mindre än tio procent är resor till Göteborg*. Trots tillgång till kollektivtrafik ses tågpendlingen inte som ett alternativ då det tar nästan dubbelt så lång tid att åka tåg som att ta bilen. Det befintliga pendeltåget slingrar sig fram med många stopp

som gör resan ineffektiv. Att åka tåg tar idag cirka 50 minuter mellan Rävlanda/Bollebygd till centrala Göteborg och cirka 20 minuter till Borås. Att ta bilen samma sträckor tar cirka 25 minuter till Göteborg respektive cirka 15 minuter till Borås. Till restiden tillkommer dessutom väntetid och tid för att ta sig mellan hemmet eller arbetsplatsen och respektive station.

En genare spårsträckning och en effektivare kollektivtrafik skulle drastiskt minska restiden från utvecklingsområdets centrum till centralorterna Borås och Göteborg. Satsningen skulle även förbättra resmöjligheterna för kringliggande orter som Hällingsjö, Ubbhult, Sätilla och Hyssna. Uppskattningen av ny restid är hämtad från utredningen "Europakorridoren: Kapacitet och restider" från KTH 2013 med ett restidstillägg på 5 minuter för stationen Landvetter S.

Studier visar att den tillgängliga tiden för daglig arbetspendling inte är mer än cirka en timme enkel resa mellan bostaden och arbetsplatsen.

Förkortade restider skulle avsevärt förbättra tillgängligheten och ge förutsättningar för arbetspendling på längre sträckor än vad som är möjligt idag. Möjligheten till snabbare tjänsteresor är viktig för näringslivet. Den ökade närbarheten till arbetsplatser är en förutsättning för många invånare att pendla. Med snabba tågförbindelser ökar regionens storlek vilket bidrar till regional utveckling eftersom större arbetsmarknadsregioner har en positiv effekt på den regionala ekonomin.

Det vanligaste färdmedlet i alla tre kommunerna idag är bilen, uppemot 80 procent av alla resor sker med bil. Kollektivtrafiken används i liten utsträckning i alla kommunerna. I Bollebygds kommun använder sju procent kollektivtrafiken, i Härryda kommun elva procent och i Marks kommun är det så få som fem procent som tar bussen eller tåget för sina resor.

Ny station gör resan hållbar

Den nationella och regionala satsningen på ny infrastruktur genom ny stambana och Västlänken medför en unik möjlighet. Den nya stambanan skulle kunna användas för kombinationstrafik, det vill säga både pendeltåg, regiontåg och snabbtåg. Utöver höghastighets-satsningen mellan Stockholm och Göteborg skulle det därmed skapas ett gent och effektivt kollektivtrafikalternativ för resor mellan utvecklingsområdet och målpunkterna Göteborg och Borås. Att placera en ny pendeltågstation i utvecklingsområdet längs stambanan är att ta tillvara det unika tillfälle som tågsatsningen på stambanan innebär.

En ny station mellan Rävlanda och Bollebygd skulle innebära en total omställning av den befintliga pendlingen i området. Med en effektivare pendeltågtrafik skulle en stor andel av dagens bilpendlare välja hållbarare resvanor och en ny tågstation skulle göra det kollektiva resandet till ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

En aktuell utredning* visar att interregiotåg är ett nödvändigt komplement till höghastighetstågen för att få ett heltäckande trafiksystem längs den nya stambanan. Interregiotågen kan vara av samma tågtyp som höghastighetstågen och behöver ur kapacitetssynpunkt ha nästan lika korta körtider som höghastighetstågen. Med en interregiolinje som stannar i Rävlanda/Bollebygd kan restiden mellan Göteborg och Borås uppgå till 34 minuter.

Utvecklingsområdets mitt - nytt tillväxtcentrum

Ett nytt stationsläge mellan Rävlanda och Bollebygd i utvecklingsområdets mitt skulle nå hela utvecklingsområdets invånare. Redan idag sker mycket av tillväxten i detta läge trots avsaknaden av konkurrenskraftig kollektivtrafik. Planerad utbyggnad och lokal tillväxt skulle framöver kunna ske i anslutning till ett modernt resecentrum och utgöra basen för en hållbar regional utveckling i Bollebygd, Härryda och Marks kommuner.

* Fröidh, O. och Warg, J. (2013). Europakorridoren: Kapacitet och restider. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan.


FÖR ATT ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN OCH BINDA SAMMAN VÅR REGION PÅ ETT HÅLLBART SÄTT ÄR VI ÖVERENS OM ATT

- ▶ stärka den regionala tillgängligheten till Göteborg och Borås
- ▶ stärka den regionala tillgängligheten till Göteborg Landvetter Airport och världen
- ▶ stärka den lokala tillgängligheten i utvecklingsområdet genom en gemensam strategi för infrastruktur
- ▶ minska klimatpåverkan genom att minska andelen resor med bil, och öka andelen resor med kollektivtrafik, gång- och cykel
- ▶ skapa attraktiva boendemiljöer, bra service och möjligheter för verksamhetsetableringar med bra kopplingar till kollektivtrafik

VI TAR ETT GEMENSAMT ANSVAR FÖR ATT

- ▶ underlätta för människor att röra sig genom att satsa på nya kopplingar till kollektivtrafikhögar
- ▶ erbjuda ett boende med närhet till arbetsplatser
- ▶ möjliggöra ett brett utbud av olika boendeformer
- ▶ utveckla gemensam kommunal och kommersiell service i strategiska lägen
- ▶ erbjuda möjligheter till natur och rekreation för såväl besökare som boende

Utvecklingsområdets unika kvaliteter kan förädlas och bli tillgängliga för fler genom en god förvaltning och en gemensam satsning på hållbar infrastruktur. Utsikt mot Rävlanda västerut. Foto: Bollebygds kommun

An aerial photograph of a rural landscape. In the foreground, a multi-lane highway bridge spans across a valley. The surrounding area is a mix of lush green fields, dense forests, and scattered farm buildings. The terrain is hilly, and the overall scene is bright and clear.

*En hållbar samhällsplanering kan minska
de regionala utsläppen med 20 procent*

Trafikverket 2012

ATTRAKTIV IDENTITET OCH KARAKTÄR

Storstadsbo på landet

Barnfamilj, entreprenör, naturmänniska, småstadsbo eller kreativ bohem. Utvecklingsområdet rymmer en mångfald av identiteter med plats för alla, vilket gör det möjligt för varje individ att vara sig själv. I utvecklingsområdet är människor trygga, stolta och självständiga och måna om gemenskapen. Det finns ett stort intresse för samhällets utveckling och många tar tillvara möjligheten att vara med och påverka bygdens framtid. Entreprenörsandan är ett signum och ett rikt föreningsliv vittnar om det stora intresset för en aktiv fritid.

Utvecklingsområdets läge i naturskön miljö med nära till storstadens puls återspeglas i beskrivningen av utvecklingsområdets invånare som stadsbor på landet. Grönt, skönt och bekvämt men med storstadens och världens utbud nära inpå. En miljö där närhet, tillgänglighet, trygghet, välbefinnande och hälsa är viktiga faktorer för en medveten och intresserad allmänhet.

Det lilla samhället som gör vardagen enkel

Utvecklingsområdet är ett levande bevis på småstadens attraktivitet och en levande landsbygd. Här finns tillgång till aktiva småstadscentra, en mångfald av boendeformer, ett innehållsrikt landskap och ett bra utbud av samhällsservice. Utvecklingsområdet är både en plats som man kan flytta till och en miljö där man kan välja att bo kvar.

Bostadsmarknaden är attraktiv med valmöjligheter som sträcker sig från småstadens stads- och villakvarter till rofyllda lägen i odlingslandskapet och skogens bryn.

Natur- och kulturlandskapet är unikt med dalgångar, skogsbeklädda berg, meandrande åar och gårdar i gammal odlingsbygd. Här finns fantastiska natur- och kulturvärden i form av unika biotoper, ovanliga arter och traditionellt brukad odlingsmark. Rekreativa, biologiska och historiska värden förenas i utvecklingsområdets rika naturmiljö.

Inom utvecklingsområdet finns ett aktivt näringsliv med levande småstadscentra, små och stora verksamheter, gott om entreprenörer och verksamma inom kultur. Företagsklimatet brukar rankas högt, den kommunala företags servicen är mycket bra och det finns goda förutsättningar för nyetableringar och ett bra samverkansklimat.

Skola och barnomsorg är prioriterade områden i alla tre kommunerna med generös budget och höga kvalitetskrav. Den stora inflyttningen av barnfamiljer till utvecklingsområdet är ett bevis på en framgångsrik utbildningsstrategi. Begreppet bra skolor är en självklar del av områdets identitet.

En fantastisk uppväxtmiljö, ett attraktivt boende med trädgård eller närheten till skog och mark är några av de kvaliteter som bidrar till utvecklingsområdets attraktionskraft.



Storåns dalgång med äldre gårdar och beteshagar är del av områdets karaktär med sin pittoreska och unika landskapsmiljö. Bildens beskrivande texter, som "Mysigt centrum" och "Bra för familjen", är exempel på kvaliteter som pekats ut i samband med utvecklingsplanens områdesanalys.



Hobbitlandskapet

Det böljande landskapet, utvecklingsområdets rofyllda tempo och småskaliga karaktär associerar till livet på den engelska landsbygden. Ett vackert hobbitlandskap där vardagen är innehållsrik och behaglig, som en modern variant av brittisk "Countryliving" fast i svensk miljö.



Liknelsen är lite humoristisk men sammanfattar mycket av utvecklingsområdets karaktär och identitet. Den rymmer det hemtrevliga, trygga och företagsamma men också det som är fantastiskt, äventyrligt och spännande. En miljö där man har nära till både grannar och omvärldens äventyr.



Karaktärsbeskrivningen ringar in områdets kärnvärden och är del av en områdesanalys som har gjorts i samband utvecklingsplanen av planeringsansvariga i Bollebygd, Härryda och Marks kommuner. Den har gjorts i syfte att lyfta fram de positiva tillgångar, fördelar och känslor som finns och som alla kan känna igen sig i, vara stolta över och berätta om.



Mysigt centrum **Bra för familjen** Småskaligt Enkel vardag - göra ärenden och träna
De dolda entreprenörernas bygd **Aktiv fritid** Det bästa av två världar **Tryggt**

VI VILL VÄXA HÅLLBART OCH EFFEKTIVT

Regionen och utvecklingsområdet

En väldigt tydlig och stark trend såväl internationellt som i Sverige är den pågående urbaniseringen som innebär att allt fler människor vill bo och arbeta i närheten av storstadsregioner. I Sverige är det framförallt de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö som har en stadig inflyttning av nya invånare och som växer i snabb takt. Befolkningen i Göteborgsregionen har i snitt vuxit med cirka 10 000 personer per år och omfattar idag cirka en miljon invånare i Storgöteborg och cirka 550 000 invånare i Göteborgs stad.

I utvecklingsområdet bor det idag cirka 13 000 invånare varav cirka 4500 i Bollebygd. Det innebär att merparten av de boende inom utvecklingsområdet bor i mindre orter och pendlar till arbetsplatser inom Göteborg och Boråsregionen. Samhällsservice inom utvecklingsområdet finns framförallt i Bollebygd som fungerar som en huvudort för hela utvecklingsområdet vad gäller såväl kommunal som kommersiell service.

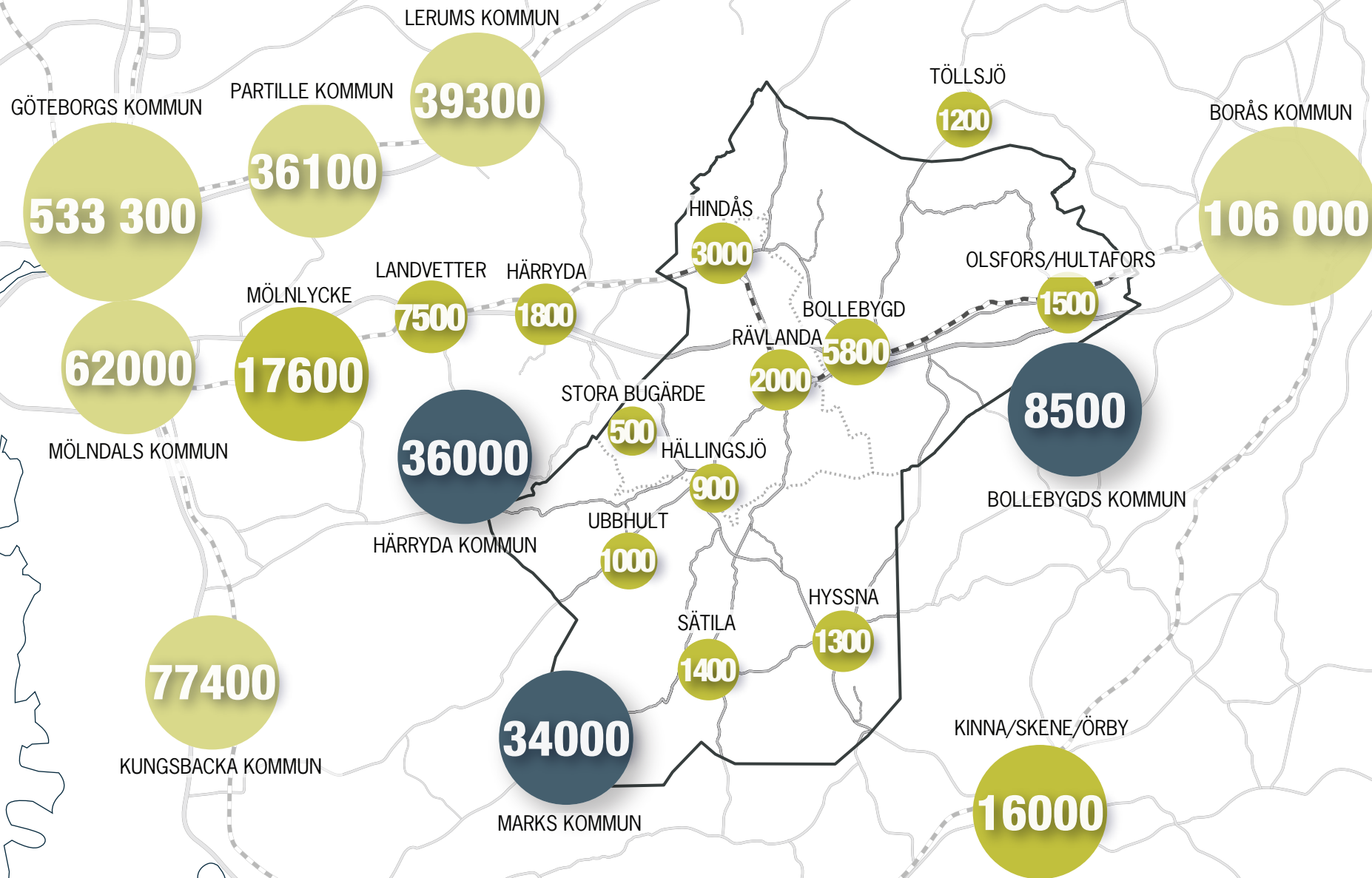
Det finns ett starkt samband mellan befolkningmängden i en region och regionens förmåga att generera tillväxt. Generellt kan sägas att ju fler människor och större region desto större är utbudet av varor, tjänster, arbetsplatser, kompetenser etc. En positiv inflyttning ger en positiv tillväxtspiral och det gäller att ta vara på möjligheterna genom att behålla och öka regionens befolkning. Viktiga strategier för detta arbete blir då att skapa förutsättningar för goda livsmiljöer, pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik, kommunal och kommersiell service.

Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, pekar på möjligheten att genom stark utveckling av Göteborgsområdet skapa förutsättningar för en kraftfull tillväxt och sysselsättning i hela Västsverige inklusive Borås. En viktig förutsättning är att arbetet med de framtagna strategierna fortgår i hela regionen och i respektive kommun och följs av ett aktivt arbete med att tillgodose behovet av nya bostäder, samhällsservice, kommersiellt utbud och inte minst infrastruktur.



Idag finns det cirka 13000 invånare i utvecklingsområdet som är en del av en mycket folkrik och expansiv region.

REGIONEN IDAG



Siffrorna baseras på statistik från statistiska centralbyrån för åren 2012-2014. Ortsstatistiken omfattar även närliggande bebyggelse.

Arbetsmarknadsregionen växer!

När en region växer ökar rörligheten och andelen människor som reser allt längre till sina arbetsplatser. Den regionala arbetsmarknaden i Göteborg och Boråsregionen är stor och omfattar även Varberg och Falkenberg. På sikt förutspås också Trollhättan och Uddevalla att ingå och med den nya stambanan till Borås kommer arbetsmarknaden att växa ytterligare. Den ökade rörligheten gör det lättare för företag som väljer att placera sina verksamheter i regionen att hitta rätt kompetens. Detta i sin tur ger ett större utbud av arbetstillfällen som kan locka nya invånare till regionen. Med andra ord ger den ökade pendlingen över kommungränserna upphov till en positiv ekonomisk spiral och är en avgörande faktor för en positiv utveckling.

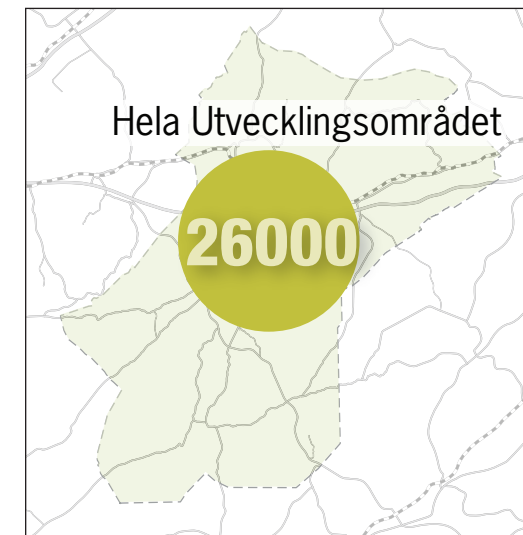
Den ökade rörligheten ställer krav på en klimatsmart infrastruktur och en samhällsplanering som gör vardagen enkel för människor. Det ska vara lätt och gå smidigt att lämna på förskola, ta tåget till jobbet och handla på vägen hem. Att skapa förutsättningar för en fungerande vardag är en av de viktigaste förutsättningarna för att få en samhällsutveckling med fokus på tillväxt och sysselsättning i regionen.

Fler invånare - fungerande kollektivtrafik

De senaste fyra åren har Storgöteborg vuxit med i snitt 10 000 invånare per år. Detta innebär att regionen kommer att växa med cirka 200 000 nya invånare de kommande 20 åren. Den lokala arbetsmarknaden kommer på sikt att omfatta 1,75 miljoner människor. För att den goda utvecklingen ska fortsätta behövs ett ökat och ett varierat bostadsbyggande i starka kollektivtrafikstråk och en samhällsservice som håller en hög kvalitet oavsett administrativa kommungränser. Hur den regionala strukturen byggs upp är avgörande för regionens utveckling. Genom att utgå från energieffektiva strukturer, hållbart resande och ett regionalt centrum som kan erbjuda stadsliv och mötesplatser, kan också de regionala natur- och vattenrummen bevaras och utvecklas.

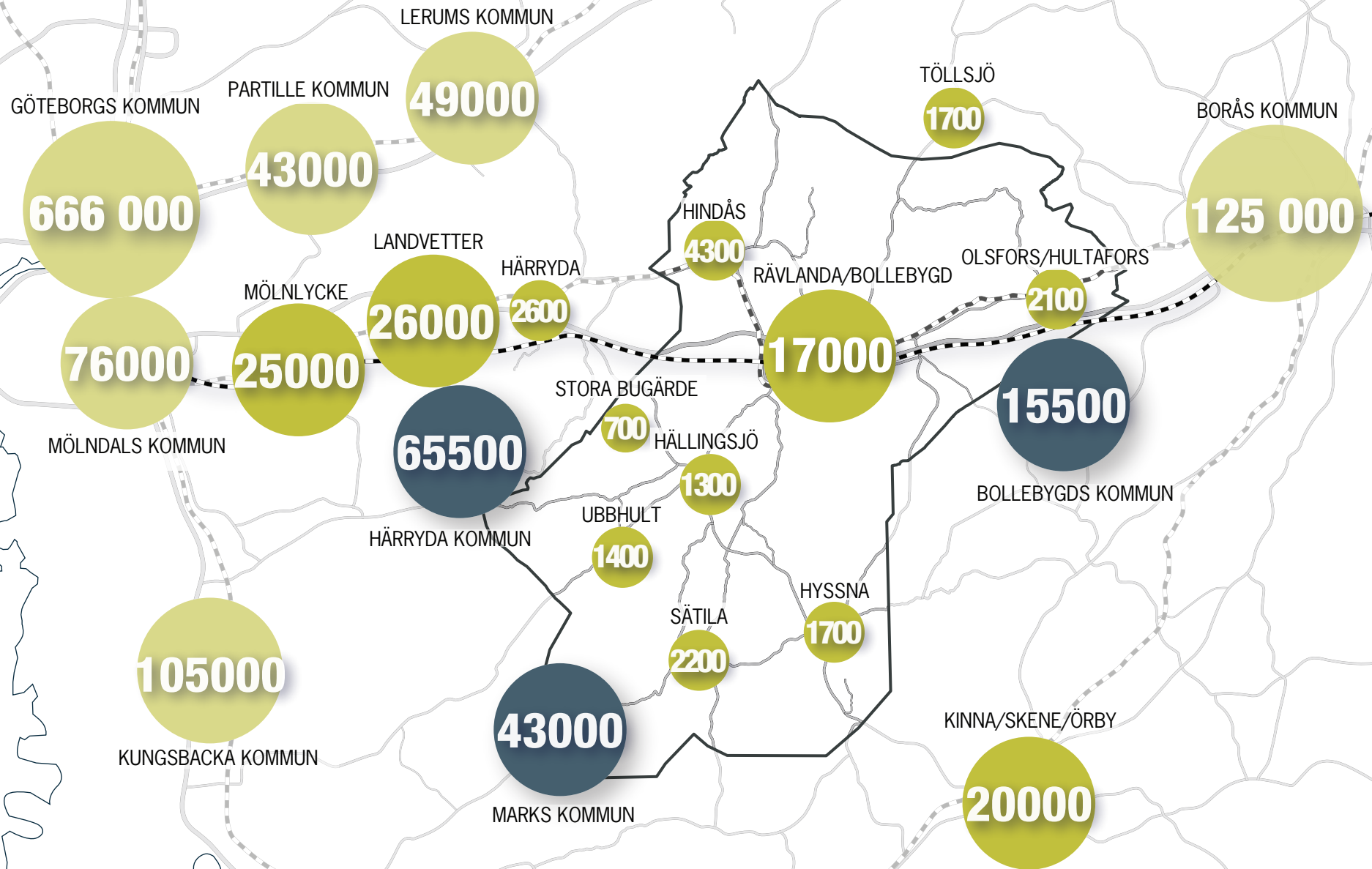
Det regionala transportsystemets utveckling är en förutsättning för att regionen ska kunna växa och ge en fortsatt stark tillväxt i Västsverige. Människors ökade rörlighet över kommungränserna ställer krav på att transportsystemet ska vara klimatsmart och snabbt – det måste kunna konkurrera med bilen för fler ska välja kollektivtrafik. Genom utbyggnaden av den nya stambanan och med en ny tågstation inom utvecklingsområdet skapas förutsättningar för nya invånare att bosätta sig i utvecklingsområdet och få en fungerande vardag med kort pendlingsavstånd till regionens huvudorter, samhälls-

service och ett attraktivt boende. De kommande 20 åren kan antalet invånare växa med cirka 13 000 personer och uppgå till totalt 26 000 invånare. Inom utvecklingsområdet finns redan idag en stor efterfrågan på bostäder och en stor potential att kunna erbjuda ett varierat och attraktivt boende och en samhällsservice av hög kvalitet oberoende av administrativa kommungränser.



Prognosticerad befolkning inom utvecklingsområdet år 2040.
En fördubbling av dagens invånarantal på 13000.

REGIONEN ÅR 2040



Siffrorna bygger på prognoser för respektive kommun ur dokumentet Kommunernas befolkningstillväxt år 2010-2035 av Svenskt näringsliv 2011, kommunernas egna prognoser samt en del specialfall så som Landvetters planerade tillväxt vid Göteborg Landvetter Airport.

EN HÅLLBAR VARDAG | CENTRUM

Förtäta kring stationen

För att stärka den regionala attraktiviteten och konkurrenskraften behöver det finnas en valfrihet vad gäller boendemiljö och utrymme för både större och mindre orter att utvecklas i regionen. En viktig förutsättning är ett fungerande transportsystem som är sammankopplat och en snabb kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen. Detta innebär att existerande stationsorter förtätas och att nya bytespunkter utvecklas med utgångspunkt i stationsläget. Genom att förtäta i bytespunkterna skapas också ett större underlag för kollektivtrafiken och genom att fler åker kollektivt kan en hållbar utveckling och tillväxt nås. Bytespunkterna blir mycket attraktiva för bostäder, service och arbetsplatser genom sina strategiska lägen i regionen.

En ny bytespunkt med pendeltågtrafik föreslås etableras på den nya stambanan i höjd med Bollebygd. Kollektivtrafiken bildar ryggraden i utvecklingen och genom den stärks regionen med ett ökat utbud av service och småortens attraktioner. Attraktiv bostadsmarknad, bra infrastruktur, närhet till etablerad service och högkvalitativ natur, bra

skolor, tillgång till aktiv fritid och en trygg livsmiljö är alla viktiga värden som speglar området idag. Genom att bygga vidare på de mest värdefulla kvaliteterna och utveckla en livfull småstadsmiljö och en trygg stationsmiljö stärks utvecklingsområdet i sin helhet genom att attraktiviteten för invånare i hela utvecklingsområdet ökar.

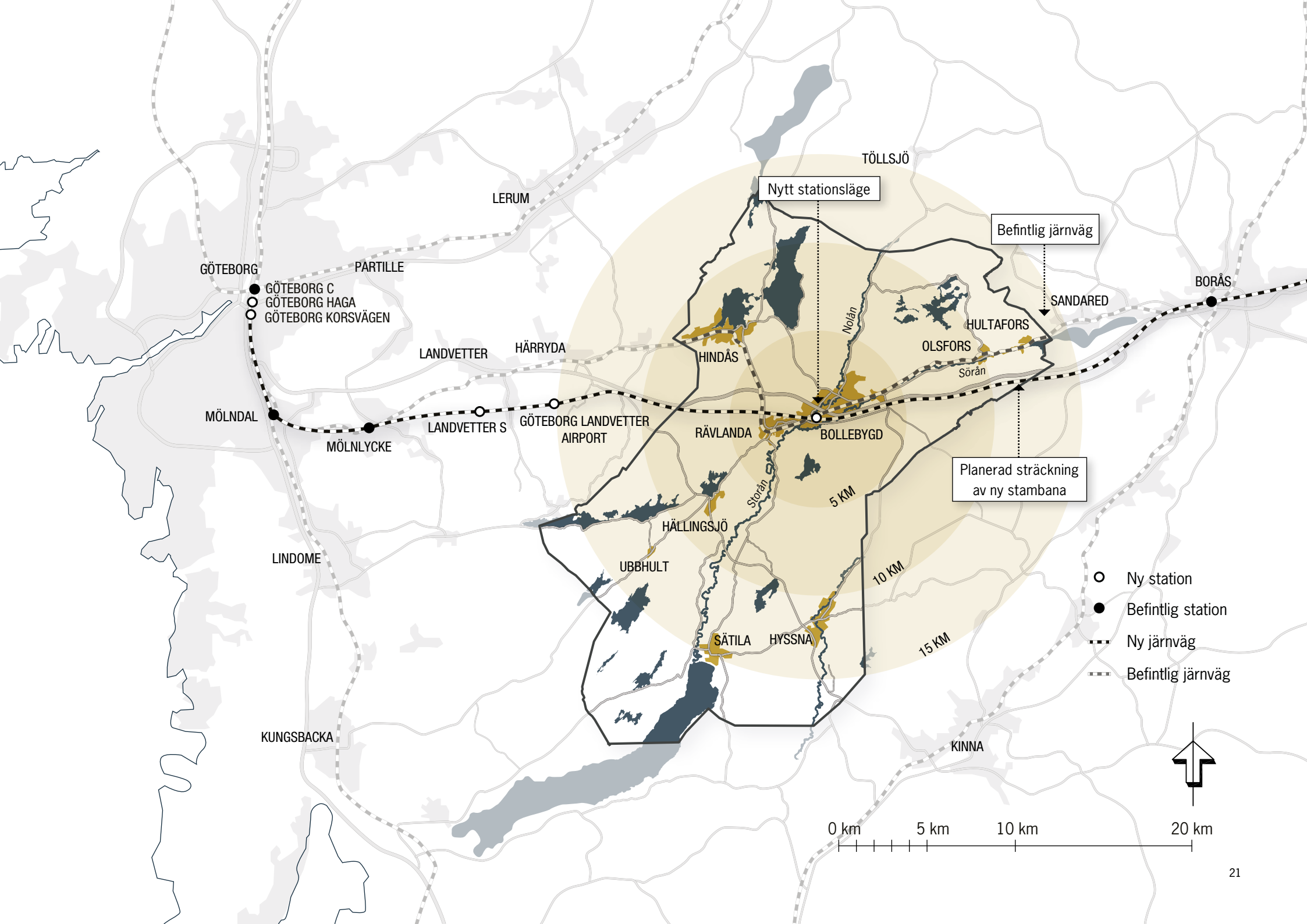
En gemensam satsning på ett tillväxtcentrum innebär att kommunerna kan koordinera och erbjuda en samordnad investering av service och näringsliv istället för att konkurrera med varandra. Att placera service och kommersiella funktioner vid den nya stationen innebär att planera för en hållbar framtid då en av de viktigaste faktorerna för en klimatsmart planering är lokaliseringen av nya bostäder, arbetsplatser, service, handel och andra målpunkter i strategiska lägen. Genom att ny bostadsbyggelse, kontor och verksamheter placeras i närheten av bytespunkter kan koldioxidutsläppen minska avsevärt. Genom en samordnad utbyggnad av bostäder, offentlig och kommersiell service i ett nytt stationsläge läggs grunden för en fungerande vardag.

En attraktiv bytespunkt blir centrum i ny stadsdel. Platsen för den nya stationen och staden ligger i en naturskön dalgång mellan orterna Bollebygd och Rävlanda. I dalgången rinner de två åarna Nolån och Sörån, ungefär mitt i området rinner åarna samma och bildar Storån. Området är vackert kuperat och småbrutet och från sluttningarna ges fina utblickar mot det omgivande landskapet.

För att utnyttja marken runt den nya stationen på bästa och mest effektiva sätt krävs en tillämpning av stationsnärlighetsprincipen. Principen innebär att planera för centrumverksamheter, handel och service i så nära anslutning till stationen där flest antal människor rör sig och vistas. Den nya bytespunkten har stor potential att bli en möteplats för de boende och besökande i hela utvecklingsområdet och gestaltningen och utformningen av bytespunkten blir avgörande.

Ett nytt stationsläge skulle nå hela utvecklingsområdet och göra kollektivtrafiken till ett attraktivt resealternativ.





Kriterier för en bra bytespunkt

En av de viktigaste kriterierna för att få en fungerande bytespunkt är tillgängligheten. Själva bytespunkten måste vara enkel att nå för alla användargrupper liksom färdmedlet. Tillgängligheten för gående och cyklister är prioriterad eftersom detta är det vanligaste sättet att ta sig till kollektivtrafik. Det ska också vara enkelt att byta trafikslag från buss eller bil till tåget. Det innebär en prioriterad busshållplats i tågstationens omedelbara närhet och en pendlarparkering.

Ett grundläggande krav är att bytespunkten upplevs som trygg både utifrån fysiska och sociala aspekter. En viktig faktor som bidrar till trygghet är att stationen integreras i en stadsmiljö med blandad bebyggelse och människor som rör sig i området dygnet runt. Samhällsfunktioner och service i stationsområdet är en viktig förutsättning för människor att kunna utföra sina vardagsärenden på

väg till och från arbetet och därigenom få en fungerande vardag.

Exempel på möjlig kommunal service i ett nytt stationsläge är en samordnad skola och gymnasieskola inom utvecklingsområdet. Gymnasieskola saknas inom utvecklingsområdet idag och eleverna är hänvisade till Mölnlycke, Skene, Borås och Göteborg för att få sin gymnasieutbildning. Det finns även en möjlighet att göra gemensamma satsningar på arbetsplatser som verksamheter och kontor då stationen möjliggör för en inpendling av arbetskraft.

Förslaget har sin utgångspunkt i ”stationsnäraprincipen” med bytespunkten integrerad i en ny stadsdel. Den tätaste bebyggelseformen byggs närmast stationen och här möjliggörs också kontor, service och småskalig handel. Mot Rävlanda och Bollebygd föreslås en bebyggelse

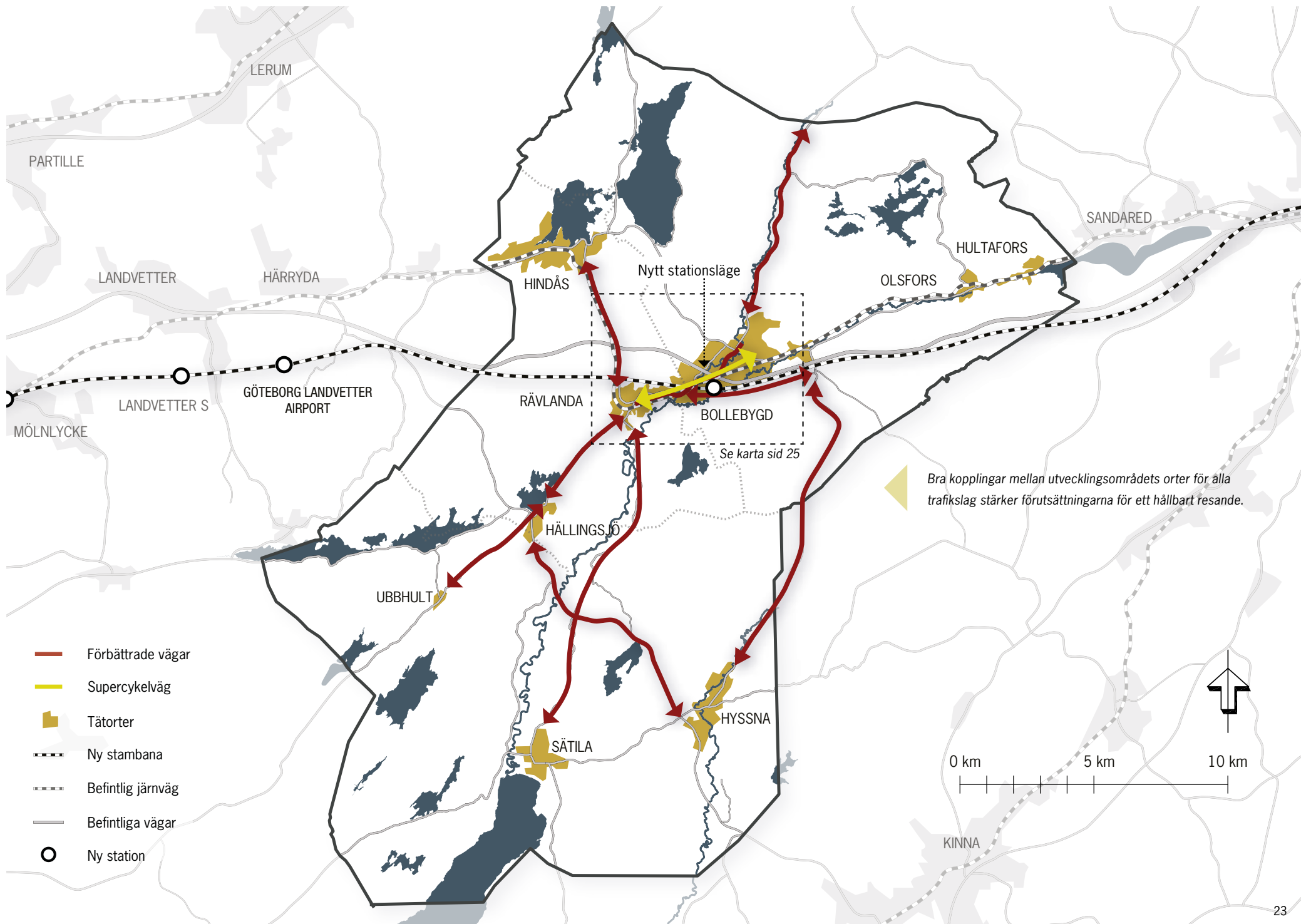
som fungerar i skala och typologi och ansluter till den befintliga i sin karaktär. Närmast väg 40 föreslås verksamheter och kontor med goda kopplingar till stationen.

Bra kopplingar ger fler resor med kollektivtrafik

Bytespunkten måste nås på ett enkelt sätt vilket ställer höga krav på tillgängligheten och i förslaget finns en mängd nya kopplingar för såväl bil, buss och cykel. En ny väg föreslås från Rävlanda till stationen med möjlighet att skapa ett separat busskörfält som prioriterat trafikslag. Kopplingen mellan Bollebygd centrum och det nya stationsområdet är en av nyckelfrågorna för den nya stadsdelen. I förslaget finns en ny cykelkoppling i form av en bro över väg 40 som ger en gen och snabb cykelväg och nya kopplingar med bil föreslås också.

Rävlanda centrum med dagens järnvägsspår.







Ett nytt attraktivt centrum behöver vara tillgängligt för gående och cyklister, innehålla mötesplatser och vara rikt på viktiga målpunkter. Exempel från Malmös äldre stadskärna.

Enkelt byte mellan trafikslag

Närmast stationsläget finns en väl fungerande bussangöring som underlättar bytet mellan olika trafikslag. Pendlarbussar från övriga delar av utvecklingsområdet kan komma att serva stationen till exempel från Hindås, Hyssna, Hällingsjö och Rävlanda. Den befintliga järnvägen kan fortsättningsvis utgöra en möjlighet för persontrafik och en bytespunkt på denna i anslutning till den nya stationen blir då nödvändig för att underlätta bytet mellan dessa spår. Exakt läge av stationsplacering måste studeras noggrant utifrån många aspekter.

Grön trafik prioriteras

I stationsläget ska de gröna trafikslagen prioriteras vilket innebär en satsning på bussangöring men också på

cykelmöjligheter och inte minst en väl fungerade och trygg cykelparkering som ska ligga i direkt anslutning till stationsläget och underlätta byte från cykel till tåg.

Det finns en potential att få över en stor del av resorna inom utvecklingsområdet till kollektivtrafik med en ny tågstation. Genom att upptagningsområdet är förhållandevis stort kan dock inte alla anslutningsresor göras med cykel. Detta innebär att fler kan ta tåget om det finns bra förutsättningar för byte mellan bil och tåg. Genom att anordna en bra pendlarparkering i anslutning till stationen kan fler ta tåget till arbetsplatserna i regionen. Platsens unika förutsättning, i en vacker dalgång med naturen inpå knuten, är en viktig karaktär att utgå

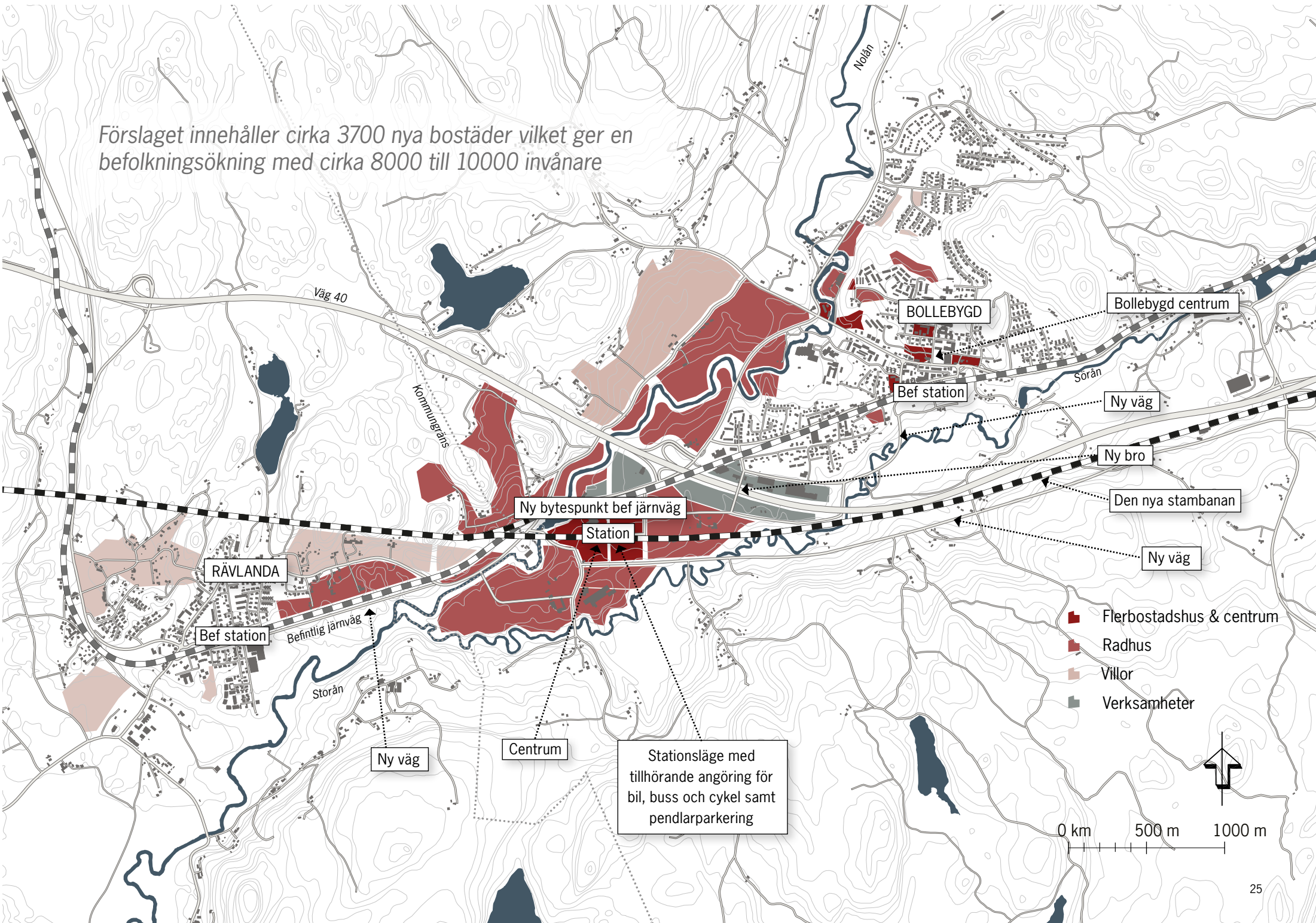
ifrån när den nya bytespunkten gestaltas. Platsen erbjuder en naturpräglad särart vars karaktärsdrag kan bidra till en attraktiv, behaglig och unik miljö.

Mänsklig skala och omsorg om detaljer

En detaljerad utformning, omsorg om detaljer och en mänsklig skala gör att reseupplevelsen blir positiv och att väntetiderna upplevs som kortare. Allt detta sammantaget kan bidra till att den nya stationen upplevs som en inbjudande miljö för vistelse och för resande.

Kartan visar den nya staden mellan Bollebygd och Rävlanda med förslag på ny bebyggelse och infrastruktur. Ny spårdragning ligger inom Trafikverkets planerade spårkorridor.

Förslaget innehåller cirka 3700 nya bostäder vilket ger en befolkningsökning med cirka 8000 till 10000 invånare



Ny bytespunkt bef järnväg

Station

Bef station

Ny väg

Ny bro

Den nya stambanan

Ny väg

RÅVLANDA

Bef station

Befintlig järnväg

Storån

Ny väg

Centrum

Stationsläge med tillhörande angöring för bil, buss och cykel samt pendlarparkering

BOLLEBYGD

Bollebygd centrum

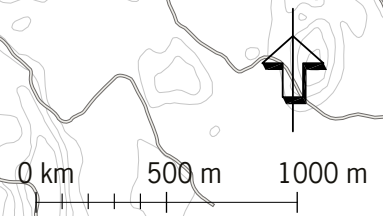
Sorån

Nolån

Väg 40

Kommuvägs

- Flerbostadshus & centrum
- Radhus
- Villor
- Verksamheter





LENNART DAHLBERG HÄRRÖDA TUN

I Montabaur, en station på höghastighetsbanan mellan Frankfurt och Köln i Tyskland, innehåller stationen flera funktioner, med både handel och kontor. Kopplingen till stadskärnan är tydlig och bytena mellan olika trafikslag är enkla.



Genomtänkta och väl utformade platser för väntan och möten i en trygg miljö med behagligt mikroklimat. Exempel från Köpenhamns huvudbangård.

VAD GÖR ETT RESECENTRUM BRA?

Ett nytt resecentrum behöver vara lättillgängligt med bra kopplingar, effektivt underlätta byten mellan olika trafikslag, erbjuda en trygg och säker miljö, vara attraktivt och inbjudande samt vara integrerat i en levande och blandad stadsmiljö.

Ett modernt resecentrum i danska Espergærde mellan Helsingör och Köpenhamn. Stationen är integrerad i orten med hög tillgänglighet för olika trafikslag som buss och cykel. Den är omsorgsfullt gestaltad med en hög grad av detaljering och har en unik karaktär.



I ett bra resecentrum behöver det vara smidigt att byta mellan buss och tåg. Bilden ovan visar Falkenbergs nya planskilda järnvägsstation.

LÄTTILLGÄNGLIG INFORMATION

ROGIVANDE GRÖNSKA

SKYDDADE SITTPLATSER I LÄ

VACKER OCH VÄLSKÖTT MILJÖ

INTRESSANT MARKBELÄGGNING

GÖR TÅGET SKILLNAD?

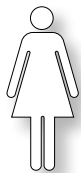
Orter med pendeltåg har en bättre utveckling än de utan. Bra kommunikationer har visat sig vara en stark attraktivitets- och tillväxtfaktor. Studier från Skåne visar att det finns ett samband mellan resandeutveckling och befolkningsutveckling. Orter med regionalstågskoppling, så kallade pågatåg, har haft en mycket bättre utveckling än den skånska genomsnittsorten. Mycket av den regionala utvecklingen, som tidigare koncentrerats till Malmö och Lund, har brett ut sig till de omkringliggande kommunerna med stigande huspriser, ökad utbildningsnivå och ökad arbetspendling till följd. Fler väljer att bosätta sig inom pendlingsavstånd i en närliggande kommun och över en tioårsperiod har pendlingen över kommungränserna i Skåne ökat med 49 procent. Två tredjedelar av ökningen har skett i stråk där man kan pendla med tåg. Orter där tåget inte har funnits som ett pendlingsalternativ och där pendlaren är hänvisad till buss eller bil har haft en betydligt sämre utveckling. (Svensson Sahlin, Hans *Regionaltågtrafikens effekter. En studie av regionalstågslinjer i Skåne. Lunds tekniska högskola 2011*)

Även danska studier bekräftar sambandet mellan pendeltågtrafik och ortsutveckling. I Öresundsregionen har befolkningsutvecklingen och arbetsplatsetableringen de senaste tio åren främst koncentrerats till orter längs järnvägsnätet, samt inom en radie av 20-60 kilometer runt Köpenhamn. En utveckling som visar stationslägens positiva inverkan på angränsande orter när det finns tillgång till goda kommunikationer. (Öresundsregionens byutveckling och infrastruktur, IBU-Öresund 2010)



KLIMATSMARTARE VARDAG

Exempel som visar hur koldioxidutsläpp påverkas av de vardagliga resorna. I ett kollektivtrafikhärläge kan utsläppen minska avsevärt.



2,8 ton CO₂
per person och år

Anna bor tillsammans med sin familj i ett villaområde i utkanten av Villaby. Eftersom de bor långt ifrån bussen och ortens centrum använder de bil för alla resor, till jobbet, till skolan och till shopping.

Bengt och hans familj bor i samma ort, också i villa, men bara 200 m från centrum och stationen. Familjen har en bil men använder den sällan. De handlar i centrum med cykel, tar tåget till jobbet och cyklar till skolan.



1,2 ton CO₂
per person och år



Bra cykelmöjligheter, lokal service samt tillgång till grönska och rekreation skapar en attraktiv miljö som bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Klimatpotentialen är stor i ny stadsdel

Ett nytt resecentrum blir mittpunkten i en ny stadsdel som på sikt binder samman de båda orterna Rävlanda och Bollebygd. Genom förbättrade vägkopplingar till Hyssna, Hällingsjö och Hindås kan resecentrumet fungera som pendlarstation och bli en attraktiv bytespunkt för hela utvecklingsområdet.

Ett kort avstånd till konkurrenskraftig kollektivtrafik bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Ny bebyggelse och målpunkter placeras nära stationen och det korta avståndet gör det möjligt att arbetspendla regionalt med kollektivtrafik.

Ett pendeltåg längs den nya stambanan kortar restiden avsevärt och kan effektivt konkurrera med bilen som trafikslag.

I den nya stadsdelen kan avstånden till service, rekreation och andra vardagsfunktioner minimeras samtidigt som det blir nära till såväl lokalt centrum som regionala kärnor. Att förskola, mataffär, park eller idrott finns nära hemmet minskar effektivt behovet av onödiga transporter. Ett centrumnära läge är en avgörande faktor som bidrar till minskade utsläpp. I den nya stadsdelen kommer det vara nära till kärnan samtidigt som den nya stationen minskar avståndet till regionala centrum.

Genom att den nya bebyggelsen samlas kring stationsläget och görs lagom tät med blandade funktioner kan andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor öka. Ett bra gatunät med många parallella cykelvägar och cykelparkeringar vid målpunkter gör det enkelt att cykla.

Eftersom attraktiva stadsmiljöer ökar andelen fotgängare och cyklister behöver hänsyn tas till gatumiljö, mikroklimat, mötesplatser och aktiviteter. Bilpooler, medveten parkeringsstrategi, bussfiler och andra riktade trafikåtgärder är andra planeringsåtgärder som ytterligare stärker koldioxidsnåla transportalternativ.

KLIMATSMART PLANERING

För en hållbar utveckling behöver hänsyn tas till viktiga klimatfaktorer redan i planeringsstadiet. Genom att utgå från kända samband mellan koldioxidutsläpp och den fysiska miljön kan utvecklingsområdets nya tillväxtcentrum effektivt bidra till en hållbarare vardag. Bytespunktens centrala placering, klimatsmart utformning av ny bebyggelsestruktur och tillgången till hållbara resealternativ är alla nyckelfaktorer för en god samhällsplanering.

Viktiga klimatfaktorer kan analyseras och sammanställas grafiskt som en värderos. Analysen av området före och efter utbyggnad ger en indikation på de klimatvinster som planeringen kan medföra.



Klimatfaktorer som kan påverkas med hjälp av fysisk planering. Genom att hänsyn tas till viktiga klimatfaktorer kan stora klimateffekter uppnås jämfört med traditionell planering. Från Region Skånes och FOJAB arkitekters rapport "Planera klimatsmart - fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan" 2014.

Nära kollektivtrafik

Avståndet till hållplatsen är en avgörande klimatfaktor.

Ny bebyggelse, som bostäder, arbetsplatser, service, handel och andra målpunkter, måste ligga nära en hållplats för att kollektivtrafiken ska kunna bli ett bra och attraktivt alternativ. Ett kort avstånd gör det möjligt att arbetspendla regionalt med kollektivtrafik.

Nära vardagsservice och rekreation

Avståndet till service, rekreation och andra vardagsfunktioner har stor inverkan på koldioxidutsläppen.

Om till exempel förskola, mataffär, park eller idrott finns nära hemmet minskar behovet av onödiga transporter i vardagen.

Nära centrum

Avståndet till lokala och regionala centrum är den enskilt viktigaste faktorn för minskad klimatpåverkan.

I centrumnära lägen är transportbehoven lägre och utsläppen minimala. Om arbetsplatser eller centrumaktiviteter som vård, handel, bibliotek, restaurang och bio ligger nära kan de nås enkelt med bra kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Gång- och cykelvänligt

Gång- och cykelnätets struktur och fysiska form påverkar andelen klimatsmarta resor.

Ett bra gång- och cykelnät med bra cykelparkering vid målpunkter gör att fler väljer att gå eller cykla.

Tätt

Andelen invånare per hektar har betydelse för val av färdmedel.

En lagom tät bebyggelsestruktur ökar andelen gång-, cykel och kollektivtrafikresor.

Blandade funktioner

En struktur där olika funktioner blandas minskar transportbehovet.

Att blanda bostäder, service och handel i nya bebyggelsestrukturer gör det möjligt att utträta ärenden med cykel eller till fots.

Attraktivt

Attraktiva stadsmiljöer ökar andelen fotgängare och cyklister. Trivsamma gaturum, bra mikroklimat, mötesplatser och aktiviteter bidrar till en miljö där oskyddande trafikanter gärna rör sig. Smarta energilösningar i nya byggnader ger lägre utsläpp.

Snabb kollektivtrafik

Konkurrenskraftig kollektivtrafik bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Möjligheten att nå sin arbetsplats inom 30 minuter styr valet av färdmedel. För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ behöver följande faktorer beaktas:

- Total restid jämfört med bil
- Turtäthet
- Antal byten
- Väntetid vid hållplats
- Trafikslag

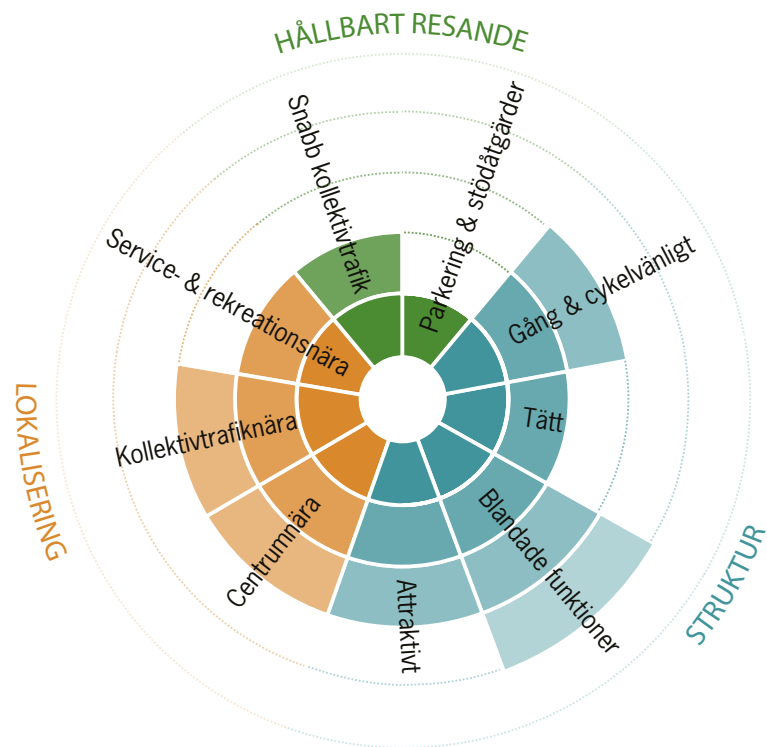
Parkering och stödåtgärder

Andelen klimatsmarta resor kan ökas med hjälp av olika styrmedel inom trafikfältet samt beteende- och attitydförändrande arbete.

Åtgärder kopplade till bilparkering är effektiva styrmedel som kan bidra till minskade utsläpp. Att ge kollektivtrafiken företräde i trafiksystemet genom till exempel bussfiler gör resan snabbare.

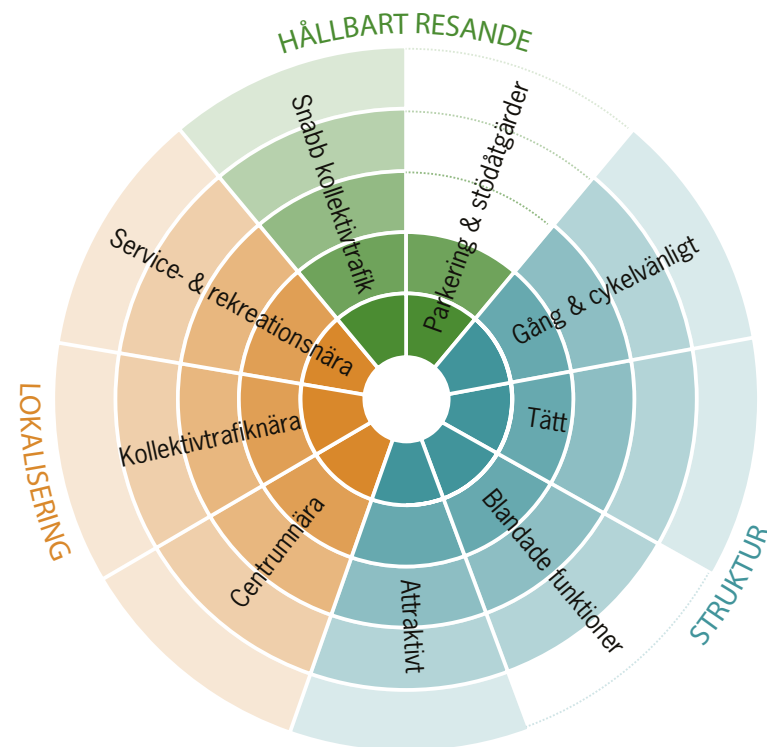
Mobility management (MM) är ett samlingsnamn för mjuka åtgärder som främjar hållbara transporter genom information och kommunikation.

RÄVLANDA-BOLLEBYGD IDAG



Värderos som visar en analys av Rävlanda-Bollebygd idag, utifrån kända klimatfaktorer som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Genom att lågt graderade tårtbitar förstärks kan utvecklingsområdet göras mer hållbart.

DET NYA STATIONSOMRÅDET



Värderos som visar den klimatpotential som ryms i en bra planerad ny bytespunkt och stadsdel inom utvecklingsområdet. Om planeringen tar tillvara de möjligheter som ryms kan resultatet i det nya stationsområdet bli så här bra.



FÖR ATT FÅ EN TILLVÄXT I VÅR REGION SOM ÄR
LÅNGSIKTIG, EKONOMISKT, SOCIALT OCH EKOLOGISKT
HÅLLBAR ÄR VI ÖVERENS OM ATT

- ▶ vara ett attraktivt tillväxtområde
- ▶ skapa en hållbar vardag för människor
- ▶ erbjuda en varierad bebyggelse med bostäder för alla genom att utveckla den attraktiva småstaden
- ▶ bevara och utveckla landsbygden och göra det rekreativa landskapet tillgängligt för fler

VI TAR ETT GEMENSAMT ANSVAR FÖR ATT

- ▶ göra utvecklingsområdet till upptagningsområde för den nya stationen
 - ▶ ordna smidiga och lätta byten mellan trafikslag
 - ▶ skapa goda parkeringar för både cykel och bil
 - ▶ skapa en attraktiv och trygg stationsmiljö
-



Bollebygd, Härryda och Marks kommuner har tillsammans med FOJAB arkitekter tagit fram en utvecklingsplan som visar på de möjligheter en ny regional tågstation på den nya stambanan mellan Göteborg och Stockholm skulle medföra. Utvecklingsplanen tar fasta på de tre kommunernas befintliga kvaliteter och tillväxt i ett 25 års-perspektiv.

Vid ett nytt stationsläge mellan orterna Bollebygd och Rävlanda kan man bygga bostäder åt ca 8-10 000 nya invånare. Den nya stationen skulle bli ett regionalt resecentrum med effekter för hela utvecklingsområdet. I planen redovisas konsekvenser och utvecklingsförslag samt strategier för en fortsatt kommungemensam planeringspolitik.

