



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Var byggdes bostäderna?

Analys av nybyggda bostäder i 10 kommuner i
Västra Götaland



Rapportnr: 2015:39

ISSN: 1403-168X

Rapportansvarig: Sabina Berntsson, Roger Lind, Lars Westholm

Foto: Lars Westholm

Utgivare: Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Samhällsbyggnadsenheten

Rapporten finns som pdf på www.lansstyrelsen.se/vastragotaland under Publikationer/Rapporter.

1. Sammanfattning

Som en del i Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Energimyndighetens projekt STRU-X, där målet är att underlätta integreringen av energistrategier och översiktsplaner, utfördes en nulägesanalys över bostadsproduktionen i tio kommuner. Syftet med analysen var att undersöka om bostadsbyggandet har följt kommunernas utvecklingsstrategi samt hur byggandet fungerat i ett energiperspektiv i fråga om anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstillgång.

Analysen är uppdelad i två delstudier. I första delen utreds kommunernas nya bostäder generellt, både var den nya bebyggelsen varit koncentrerad och genom andel bostäder som uppförts som förtätning eller expansion av befintlig bebyggelse samt tillgång till offentlig kommunikation. Den andra delstudien fokuserar på översiktsplanerna och byggandet som har skett i enlighet med dessa. I den undersöktes hur stor del av bebyggelsen som styrts av översiktsplanen och hur bebyggelseutvecklingen varit inom områden utpekade för ny bebyggelse. Där utreddes också lokaliseringen av utvecklingsområdena i förhållande till befintlig bebyggelse och kollektivtrafiksstråken.

Resultatet visar en generell bild av att den nya bebyggelsen varit koncentrerad kring kommunernas centralorter. De nya bostäderna är i de flesta fall uppförda inom befintlig bebyggelse och med kollektivtrafik inom 1 kilometer. Undantaget storstadskommunerna finns dock en del enfamiljshus som uppförts i områden som är mindre lämpliga i ett energiperspektiv. Flerfamiljshus är den vanligaste boendeformen inom befintlig bebyggelse och i områden där kollektivtrafikförbindelserna är goda. Förekomsten minskar sedan längre ut från centrum och med ökat avstånd till hållplatslägen.

Vidare visar analysen att översiktsplanens utvecklingsområden ofta är välplanerade energimässigt, men problemet är att många av dem inte har byggts ut alls eller med låg andel av de nya bostäderna. Större delen av byggandet har ändå följt översiktsplanen genom att bostäderna uppförts som komplettering av områden med bostäder som befintlig markanvändning.

2. Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	1
2.	Innehållsförteckning.....	3
3.	Inledning	5
3.1.	Bakgrund	5
3.2.	Syfte och innehåll	6
3.3.	Analysens omfattning	7
4.	Data	9
4.1.	Definitioner och avgränsningar	9
5.	Metod.....	12
5.1.	Generell bebyggelseutveckling.....	12
5.2.	Bebyggelseutveckling och översiktsplaner.....	15
6.	Analys.....	17
6.1.	Generell bebyggelseutveckling.....	17
6.2.	Bebyggelseutveckling och översiktsplaner.....	50
7.	Diskussion	Fel! Bokmärket är inte definierat.
8.	Källor	83

3. Inledning

3.1. Bakgrund

Denna rapport är en del av Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Energimyndighetens projekt STRU-X, ”*Strategisk och rumslig energi- och klimatstrategi*”. Syftet med STRU-X är att underlätta integreringen av energistrategier och översiktsplaner genom att dels undersöka hur energistrategierna kan utvecklas i en mer strategisk och rumslig inriktning, dels hur dessa bättre kan integreras med översiktsplaneprocessen.

STRU-X innebär ett pionjärarbete för att skapa verktyg som kan användas för att göra energistrategierna till ett bättre underlag för översiktsplanen (ÖP) samt hur dessa kan integreras. I nuläget nämns energifrågorna ofta bara mycket kort i översiktsplanen trots ett tydligt uttryckt behov. Ofta endast som en hänvisning till det kommunala energistrategiska dokumentet t.ex. i form av energiplan eller klimatstrategi. En anledning är att de energistrategiska dokumenten sällan innehåller material som med enkelhet kan lyftas in i processen med en översiktsplan, t.ex. i form av kartor. Däremot finns idag ingen metodik utvecklad för att göra energistrategin mer lättillgänglig som underlag för en ÖP, till exempel genom att göra den mer strategisk och rumslig.

3.2. Syfte och innehåll

Följande analys är en nulägesbeskrivning över hur bostadsbyggandet följer kommunernas utvecklingsstrategi och hur byggandet fungerar i ett energiperspektiv. Syftet med analysen är att undersöka lokaliseringen av nya bostäder, dels i förhållande till översiktsplanen, men också dess energismarta inriktning genom att undersöka relationen till befintlig bebyggelse och tillgång till offentlig kommunikation. Analysen är separerad i två delstudier med definierade frågeställningar.

I en första del analyseras distributionen av nya bostäder generellt i kommunen och hur de förhåller sig till befintlig bebyggelse samt tillgången till kollektivtrafik. Följande frågeställningar skulle besvaras:

1 a). Analys av bebyggelseutvecklingen från översiktsplanens laga kraft och framåt, med avseende på bebyggelsestrycket i kommunen.

1 b). Analys av ny bebyggelse i förhållande till befintlig bebyggelse och kollektivtrafik i länet baserat på tillgång och turtäthet.

I den andra delen utreds hur bostadsproduktionen följt översiktsplanen samt hur dess utpekade områden för ny bebyggelse förhåller sig till befintlig bebyggelse samt tillgången till kollektivtrafik. Frågeställningarna var följande:

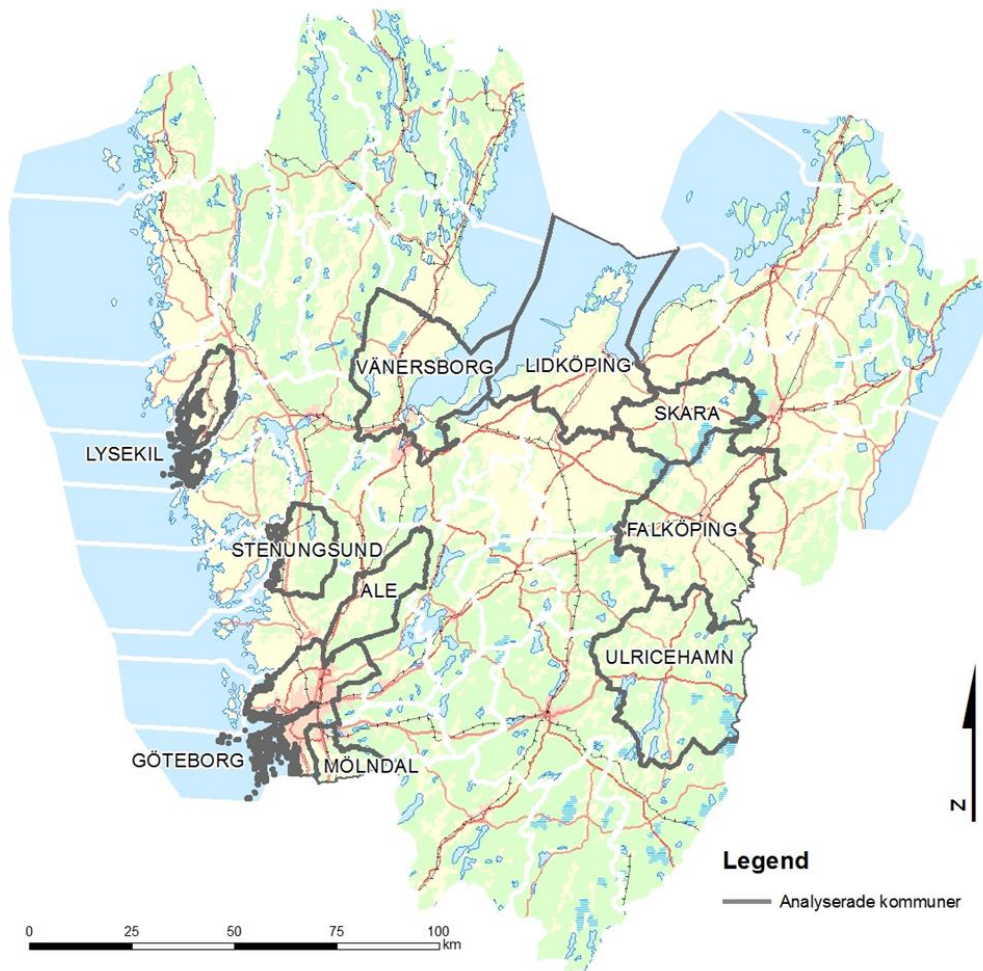
2 a). Redovisning av kommunernas översiktsplaner 2002-2012 med avseende på områden för bebyggelseutveckling sammankopplat med bebyggelseutvecklingen för att belysa hur stor andel av bebyggelsen som styrs av översiktsplanen.

2 b). Hur förhåller sig de i översiktsplanen utpekade områdena för ny bebyggelse till befintlig bebyggelse och kollektivtrafik

3.3. Analysens omfattning

Analysen ska ligga till grund för en metodutveckling för hur kommunerna själva kan utreda byggnationen i sin landsdel. Tio kommuner i Västra Götalands län valdes ut efter kriterierna att det skulle vara en spridning över länet och kommuner där översiktsplanen hade hunnit få ett genomslag och var praktiskt möjliga att arbeta med inom projektets ramar. Förutsättningarna skiljer sig mellan kommunerna, inte minst mellan storstad och glesbygd, men även mellan kust och inland. Tillsammans är de tänkta att representera länet och bör inte jämföras sinsemellan. Kommunerna som undersöktes var Ale, Falköping, Göteborg, Lidköping, Lysekil, Mölndal, Skara, Stenungsund, Ulricehamn och Vänersborg (fig. 1).

Lokaliseringen av de valda kommunerna



© Länsstyrelsen Västra Götalands län och Lantmäteriet Geodatasamverkan

Figur 1: Karta över Västra Götalands län med de valda kommunernas landsgränser utmarkerade.

Bebyggelseutvecklingen i de utvalda kommunerna analyserades med den gällande översiktsplanens lagakraftdatum som utgångspunkt, startåret varierar därför mellan kommunerna och ligger i spannet från 2002 för den äldsta och fram till 2009 för den senaste (tab. 1). Underlaget var uppförda bostadsbyggnader och för att analysen skulle representera nytillkomna bostäder användes antaganden om lägenhetsantal i flerbostadshusen genomgående för båda delstudierna (för information om antagandevärden se 4.1.2. i kapitlet "Data").

Bakgrundsinformation om de undersökta kommunerna

Tabell 1: Bakgrundsinformation om översiktsplanernas lagakraft samt bostadsbyggnaderna som uppförts.

	Laga kraft	Antal byggnader		Antal bostäder	Årlig produktion
		Enfamiljshus	Flerfamiljshus		
Ale	2007	427	21	645	81
Falköping	2008	141	2	168	24
Göteborg	2009	1456	299	13688	2281
Lidköping	2003	792	9	929	77
Lysekil	2006	249	16	477	53
Mölnadal	2006	646	57	2019	224
Skara	2005	95	15	261	26
Stenungsund	2009	288	16	524	87
Ulricehamn	2002	185	17	377	29
Vänersborg	2006	226	3	267	30

Byggnationen skiljer sig mellan kommunerna, både vad gäller mängd och utformning. Kvantitetskillnaderna beror delvis på analysperiodens längd men framförallt på skiftande bebyggelsestryck, vilket skildras genom årliga genomsnittsvärden. För genomsnittsvärden har totala antalet bostäder dividerats med hela år mellan lagakraftsåret fram till 2014 även om översiktsplanen inte alltid varit gällande från årsskiftet.

4. Data

Analysens indata

Tabell 2: Bakgrundsinformation om indatan som analysen bygger på.

	Källa	Aktualiseringsdatum
Kommungränser	Fastighetskartan, Lantmäteriet	2012-12-06
Översiktsplaner	Hämtade från kommunerna	Se Tabell 1
Tätorter och Småorter	Statistiska centralbyrån	2010
Hållplatslägen	Kollektivtrafikssektariatet, Västra Götalandsregionen	2014-02-19
Byggnader -2013	SCB:s Fastighetsregister	2013-12-31
Byggnader 2014	SCB:s Fastighetsregister	2014-11-11

4.1. Definitioner och avgränsningar

4.1.1. Översiktsplaner

För att undersöka hur bostadsbyggandet följt översiktsplanen utreddes nyuppförda bostadsbyggnader både där bostäder delvis var pågående markanvändning, och i områden som pekats ut för ny bebyggelseutveckling. För gränsdragningen av befintliga bebyggelseområden användes Statistiska Centralbyråns (SCB:s) karterade tätorter och småorter.

Underlaget till utvecklingsområden tillhandahölls i vissa fall i digitalt format från kommunerna, detta gäller Göteborg, Lidköping, Ulricehamn och Stenungsund och kunde då användas direkt. För övriga kommuner har översiktsplanerna digitaliserats. Områdena som undersöktes var de som kommunerna betecknade med förändrad markanvändning för bostäder. Detaljeringsgraden skiljer sig mellan de olika kommunernas översiktsplaner både vad gäller lokalisering och klassificering av vilken typ av markanvändning som föreslås. På grund av begränsningar i studiens omfattning ingår enbart den kommunomfattande översiktsplanen och inte tillägg eller fördjupningar.

4.1.2. Bostadsbyggnader

Det som har undersökts i analysen är byggnader som har kodats med ändamålet ”bostad” i SCB:s fastighetsregister. Här innefattas både bostäder för permanent och fritidsboende eftersom det inte var möjligt att skilja typerna åt enbart utifrån informationen i registret.

Data från två olika upplagor av fastighetsregistret har används. I en version har SCB på uppdrag av länsstyrelsen bearbetat registret i syfte att datera fler bostadsbyggnader (Moström, 2014). Bearbetningen består i att saknade byggår har komplementerats, huvudsakligen med stöd av Fastighetstaxeringsregistret (årgång 2012-12-31). Byggnader med saknat byggår för åren 1999-2013 har därmed fått ett ungefärligt byggår angett i 5-årsintervall från 1999 och framåt. Det andra utdraget från registret gjordes 11 november 2014, och versionen innehåller även byggnader uppförda under 2014 ifall de hade hunnit rapporteras in vid uttagsskeendet.

Koden Bostad är indelad i de förfinade kategorierna; *Småhus friliggande*, *Småhus kedjehus*, *Småhus radhus*, *Småhus med flera lägenheter*, *Flerfamiljshus* samt *Ospecificerad*. För analysen var de olika bostadskategorierna intressanta eftersom energipåverkan delvis styrs av antalet boenden i huset. Därför särskildes byggnader som var flerbostadshus (*Flerfamiljshus* och *Småhus med flera lägenheter*) och enfamiljshus (de övriga kategorierna för småhus). Byggnaderna som hade kodats som *Ospecificerad* antogs vara enfamiljshus.

Någon information om antalet bostäder i flerbostadshusen fanns inte att tillgå. I avsikt att göra analysen mer representativ gjordes därför antaganden om genomsnittliga lägenhetsantal för de två flerbostadskategorierna. För Göteborgs och Mölndals kommun kunde ungefärliga värden delvis räknas ut, i och med att det fanns uppgifter om årligt antal färdigställda lägenheter på kommunernas hemsidor (Göteborgs Stad, n.d. ; Mölndals Stad, 2015). Uppgifterna var uppdelade mellan lägenheter i flerfamiljshus och lägenheter i småhus, och genom att dividera antalet färdigställda lägenheter med antalet registrerade flerfamiljshus gavs ett årligt snitt på antalet lägenheter per byggnad. Ett sammanlagt snitt för hela årsperioden räknades sedan ut och användes som jämförelsevärde. Värdena sattes till 40 lägenheter per flerfamiljshus i Göteborg (från genomsnittsvärdet 39) och 20 lägenheter per flerfamiljshus i Mölndal (från genomsnittsvärdet 23).

För de övriga kommunerna gjordes ett antagande på att det fanns 10 lägenheter i varje *Flerfamiljshus*. För *Småhus med flera lägenheter* räknades ett gemensamt snitt för Göteborgs och Mölndals kommun ut och användes sedan för alla tio kommuner. Snittet som använts är 7 lägenheter per *Småhus med flera lägenheter*. Dessa viktade lägenhetsvärden användes genomgående för hela analysen och anges hädanefter som ”nya bostäder”.

4.1.3. Tätort/Småort

När de nya bostäderna sattes i relation till befintlig bebyggelse användes SCB:s gränser från 2010 vilket är de senaste tillgängliga dataseten. Både tätort (högst 200 meter mellan husen och minst 200 invånare) och småort (högst 150 meter mellan husen och 50-199 invånare eller >200 invånare utan uppnådda krav för tätort) användes.

Eftersom tätorterna utvecklas oavbrutet ändras även tätortsgränserna i praktiken kontinuerligt. Bostäder som har registrerats andra år än 2010 kan därför ha uppförts i ett annat förhållande till gränserna än vad analysen visar. Tillexempel kan bostäder från början ha uppförts som expansion av tätorten men kommit att ingå i områdesavgränsningen när tätortskiktet skapades. Detta blir mest märkbart om bebyggelseutvecklingen varit stor.

4.1.4. Kollektivtrafik

Kommunernas kollektivtrafikstillgång identifierades med hjälp av geokodade hållplatslägen. Informationen tillhandahölls från Västra Götalandsregionens kollektivtrafikssektariat och är baserat på data från den 19:e februari 2013, vilket ansågs vara tillräckligt aktuell för analysen. För att urskilja kollektivtrafik med bra pendlingsmöjligheter användes enbart hållplatslägen med mer än 10 dubbelturer per vardag.

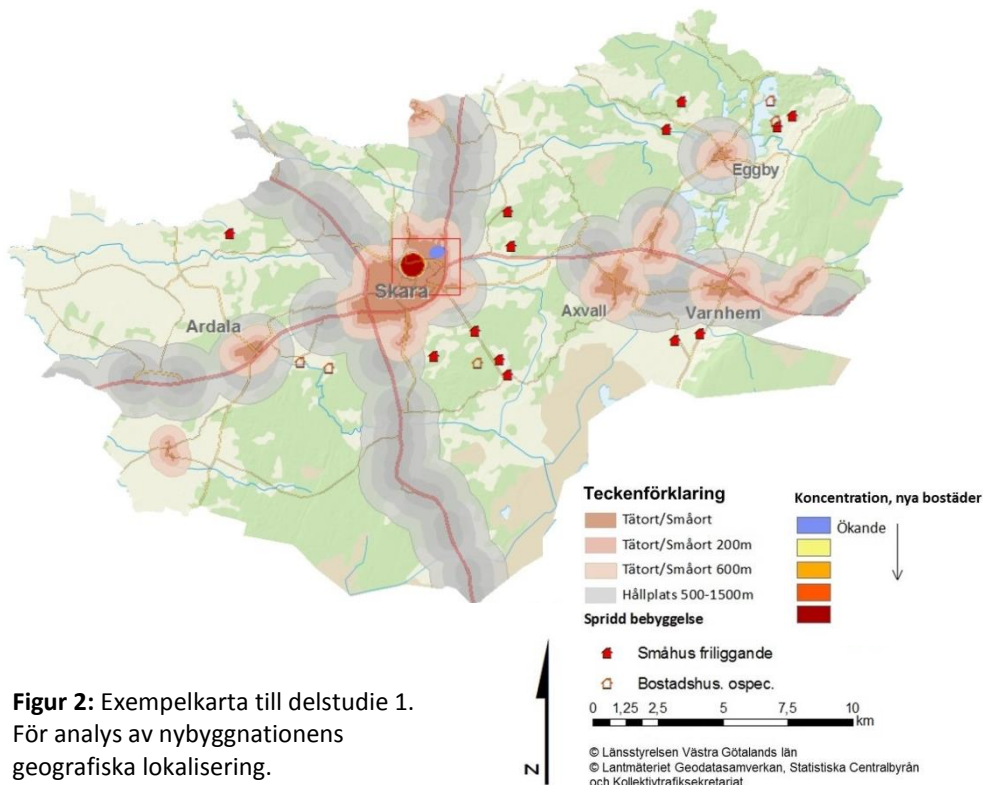
5. Metod

Bostadsproduktionen undersöktes individuellt för varje kommun. Den rumsliga analysen gjordes i ett geografiskt informationssystem, (ArcGIS) och beräkningar utfördes också i Excel.

5.1. Generell bebyggelseutveckling

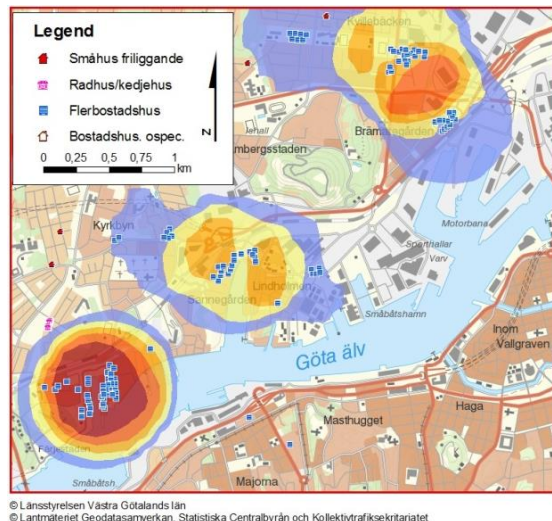
I delstudie ett undersöktes kommunernas bebyggelseutveckling generellt. Var nybyggnationen ägt rum och hur den fungerat i ett energiperspektiv, genom att nya bostäder sattes i förhållande till befintlig bebyggelse och kollektivtrafik. Analysen gjordes dels statistiskt och dels kartografiskt med kommunkartor liknande exempelkartan som presenteras i figur 2. I analysen användes de viktningvärden för flerbostadshus som presenterats under kapitel 4, ”Data”.

Genom kartläggning av de nya bostädernas koncentration gavs en övergripande bild över bebyggelseutvecklingens geografiska fördelning i kommunerna. Densiteten av nya bostäder räknades ut för en cirkulär sökyta med radie på 500 meter och kommunens högsta tryck visualiserades kartografiskt som koncentreringspunkter. I kartorna visas dessa indelat i fem jämstora kategorier, från blått till rött med ökande koncentration av ny bebyggelse (fig. 2). Eftersom bostadsdensiteten skiljer sig mycket mellan de olika kommunerna valdes denna typ av symbolsättning utan värdetal för att få enhetliga kartor.



Figur 2: Exempelkarta till delstudie 1. För analys av nybyggnationens geografiska lokalisering.

Utöver de kommuntäckande kartorna som visar koncentrationen av ny bebyggelse skapades även en detaljerad karta över området med högst bebyggelsekoncentration (fig. 3). Syftet var att visa vilken typ av bostadsbyggnader som uppförts i området och gett upphov till koncentreringspunkten. I kartan användes olika symboler för bostadsbyggnaderna efter om de var *Friliggande småhus*, *Radhus/ kedjehus*, *Flerbostadshus* eller *Ospecificerade bostadshus*. Detaljområdesutbredning visas i kommunkartan i form av en röd ram (fig. 2).



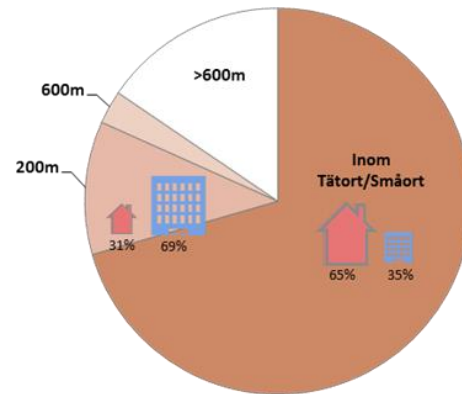
Figur 3: Exempelkarta till delstudie 1. Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse med bostadsbyggnaderna som uppförts inom det.

I kommunkartorna visas också till vilken omfattning kommunen täcks av befintlig bebyggelse eller tätortsnäralägen och vilka delar av kommunen som har tillgång till kollektivtrafik (fig. 2). Anslutningen till befintlig bebyggelse analyserades efter huruvida de nya bostäderna var uppförda som förtätning (inom tätorter eller småorter), som expansion (i anslutning till dem) eller utanför befintlig bebyggelse. Befintliga samhällen markerades med brunrosa färg i kartan och runt om dessa finns ljusare nyanser som visar expansionsområden i två avståndsintervall (fig. 2). Detta eftersom det ansågs problematiskt att sätta en definitiv gräns. Gränserna som användes var upptill 200 respektive 600 meter ifrån ortsgården.

Tillgänglighet till offentlig kommunikation analyserades på motsvarande sätt. För kollektivtrafiken användes tre avståndsintervall till hållplatslägen med en turtäthet på minst 10 dagliga dubbelturer, 0-500 meter, 500-1000 meter samt 1000-1500 meter. Kartografiskt visas tillgången i olika nyanser av grått där mörkare färg indikerar bättre tillgång (fig. 2).

Bostadsbyggandets inriktning i ett energiperspektiv analyserades också genom att bostäder som inte uppförts tätortsnära eller med tillgång till kollektivtrafik kategoriserades som ”spridd bebyggelse”. I kartorna finns lokaliseringen av den spridda bebyggelsen utmarkerad genom byggtypens symbol (fig. 2). Kartorna är främst tänkta att visa lokaliseringsmönster av den spridda bebyggelsen och i vissa fall har bostadsbyggnaderna aggregerats för att ge bättre läsbarhet.

För att svara på frågeställningarna presenteras även statistik, dels som jämförelsedigram mellan kommunerna, men också för detaljerad kommunvisanalys. Kapitelindelad mellan kommunerna visas förhållandet mellan det totala antalet nya bostäder, och befintlig bebyggelse respektive kollektivtrafik i cirkeldiagram (fig. 4). Avståndsintervallen har symbol-satts i samma nyanser som kartorna och diagrammet visar dels bostadsfördelningen inom de olika avståndsintervallen, dels den inbördes fördelningen av boendeformer. Fördelningen mellan boendeformer visas relativt inom varje kategori med utmarkerade andelsvärden men också genom storleken på byggtypens symbol. I de fall avståndsklassen saknar uppdelning i figuren, är klassen uteslutande representerad av enfamiljhus.

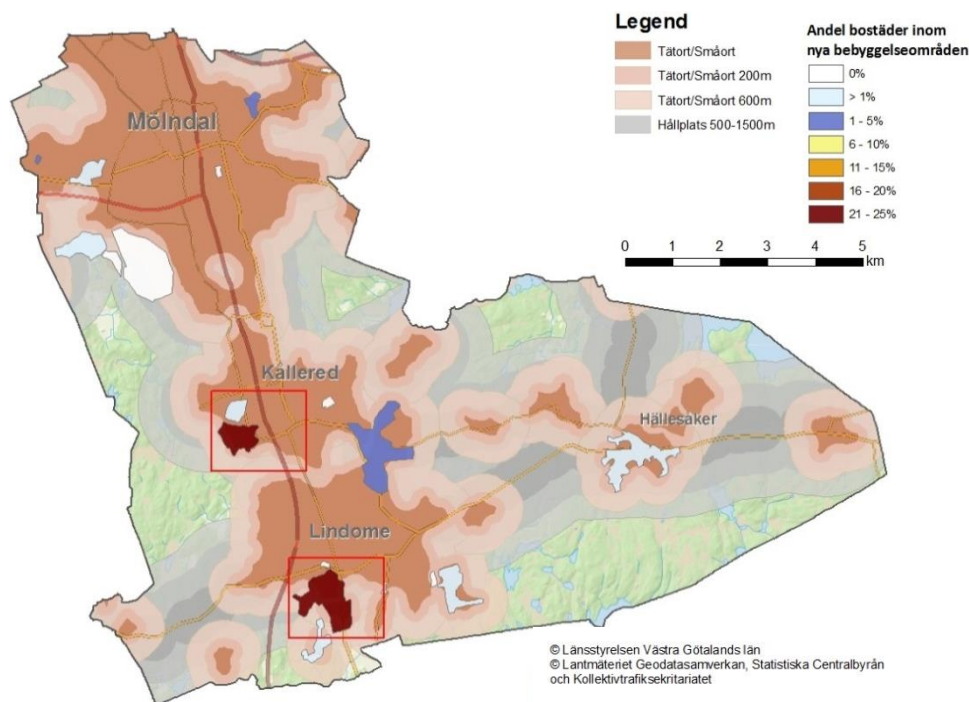


Figur 4: Exempeldiagram till delstudie 1. För analys av bostadsfördelningen i kommunen och uppdelningen mellan boendeformer.

5.2. Bebyggelseutveckling och översiktsplaner

I delstudie två undersöks hur stor del av bebyggelsen som styrts av kommunernas översiktsplaner. I översiktsplanen ingår både etablering av nya bebyggelseområden och en övergripande vision om tillväxt av befintliga samhällen. Därför analyserades andelen av bostadsproduktionen både i utpekade utvecklingsområden och inom de rådande avgränsningarna för befintlig bebyggelse. Bostäderna som uppförts utanför dessa räknades som inte styrda av översiktsplanen. Vidare utredds också hur de planerade utvecklingsområdena förhåller sig till befintlig bebyggelse och kollektivtrafik.

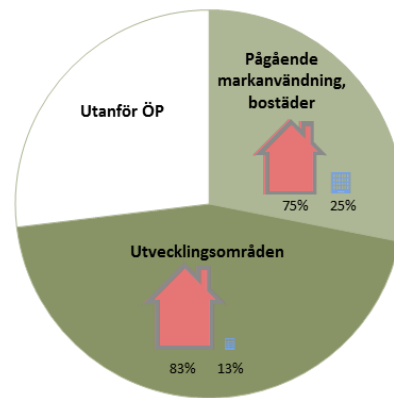
Separata andelsvärden för områdena utpekade med ”förändrad markanvändning – bostäder” angavs även kartografiskt, då utvecklingsområdena färgsattes efter hur stor del av den nya bostadsbebyggelsen som uppförts inom dem (fig. 5). Områdena kategoriserades i sex olika klasser, från under 1 procent av de nya bostäderna upp till 25 procent för den högsta klassen. Bebyggelseområden där det inte skett någon utbyggnad alls markerades som vita.



Figur 5: Exempelkarta till delstudie 2. För analys av bebyggelseutvecklingen i förhållande till kommunernas översiktsplaner och lokaliseringen av utpekade områden för ny bebyggelse.

Placeringen av översiktsplanområdena analyserades efter om de planerats i anknötning till befintliga tätorter/småorter och med tillgång till kollektivtrafik. Analysen gjordes kartografiskt med hjälp av kommunkartor liknande figur 5. För att visa på den geografiska anknötningen användes samma avståndszoner som är beskrivna i 5.1.

Frågeställningarna besvarades också genom statistik, liknande metoddelen 5.1. Både med jämförelsedigram mellan kommunerna och genom detaljerad kommunvisanalys. Kapitelindelning mellan kommunerna visas i cirkeldiagram över fördelningen av den nya bostadsbebyggelsen inom områden med pågående och förändrad markanvändning för bostäder respektive utan styrning från översiktsplanen (fig. 6). Diagrammet visar även den inbördes fördelningen av boendeformer inom varje kategori dels med procenttal, dels genom storleken på byggtypens symbol. I de fall avståndsklassen saknar uppdelning utgörs klassen uteslutande av enfamiljhus.



Figur 6: Exempeldiagram till delstudie 2. För analys av andelen bostäder som styrts av kommunens översiktsplan och uppdelningen mellan boendeformer inom kategorierna.

6. Analys

6.1. Generell bebyggelseutveckling

6.1.1. Jämförelse mellan kommunerna

Bebyggelsekoncentration och anknytning till befintlig bebyggelse

För samtliga kommuner finns den nya bebyggelsen koncentrerat vid befintliga samhällen. I de flesta fall även vid kommunens huvudort. Bostäderna har huvudsakligen placerats inom tätort/småort, med andelsvärden på mellan 63 och 97 procent för de undersökta kommunerna. Byggnationen som uppförts utanför tätortsgränsen har i de flesta fall heller inte byggts tätortsnära, utan friliggande från befintlig bebyggelse. Jämförelsen är dock 2010 års tätortsgränser och byggnation som gjorts tidigare kan initialt uppförts som expansion av orten, men efter skapandet av tätortsskiktet kommit att ingå i den sammanhängande bebyggelsen.

Kollektivtrafikstillgång

En genomgående trend är att de nya bostäderna i många fall har god tillgång till kollektivtrafik. Andelen bostäder med begränsad åtkomst var som högst 24 procent av den nya bebyggelsen. Kollektivtrafikstillgängligheten delades in i avståndsintervall och det vanliga var att den nya bebyggelsen hade lokaliserats inom 1 kilometer från närmsta hållplatsläge, för 70 upptill 99 procent. I de flesta kommunerna var de nya bostäderna dessutom mest frekventa inom 500 meter (Falköping, Göteborg, Lidköping, Lysekil, Mölndal, Stenungsund, Ulricehamn, Vänersborg).

Spridd bebyggelse

I alla kommuner finns emellertid även bostäder som lokaliserats mer än 600 meter från befintliga orter och där tillgången till bra kollektivtrafik är begränsad. Dessa kategoriserades som spridd bebyggelse och den procentuella andelen för varje kommun presenteras i tabell 3. Den kommunala variationen är stor, mellan 0,01 och 21 procent, men för de flesta kommuner utgörs den spridda bebyggelsen av runt 5 till 20 procent. De lokala förutsättningarna skiljer sig mellan kommunerna och andelen påverkas av faktorer som hur tätbefolkad kommunen är. Tydliga exempel på det är Göteborgs och Mölndals kommun där i stort sätt hela ytan täcks av avståndszonerna för befintlig bebyggelse och kollektivtrafik (fig. 16, fig. 28). I dessa kommuner utgörs den spridda bebyggelsen av enstaka hus och andelen är hundradelar eller tusendelar av en procent (tab. 3).

Den spridda bebyggelsens rumsliga fördelning finns presenterad i kommunkartorna. Kartorna är främst tänkta att visa lokaliseringmönster inom kommunen, och eftersom antalet analyserade bostäder varierar från kommun till kommun är de inte lämpliga att jämföra sinsemellan gällande kvantiteten av spridda bostäder. I

jämförelse med en annan kommun kan kartan indikera en större eller mindre andel spridd bebyggelse än vad som egentligen är fallet och som också presenteras genom den procentuella andelen i tabell 3. Detta blir tydligt ifall Falköpings och Lidköpings kommun jämförs. Andelen spridd bebyggelse är 17 procent för båda kommunerna, men på grund av stora kvantitetsskillnader i antalet analyserade bostäder ser Lidköpings kommun ut att betydligt mer spridd bebyggelse då enbart kartorna tolkas.

Andel spridd bebyggelse

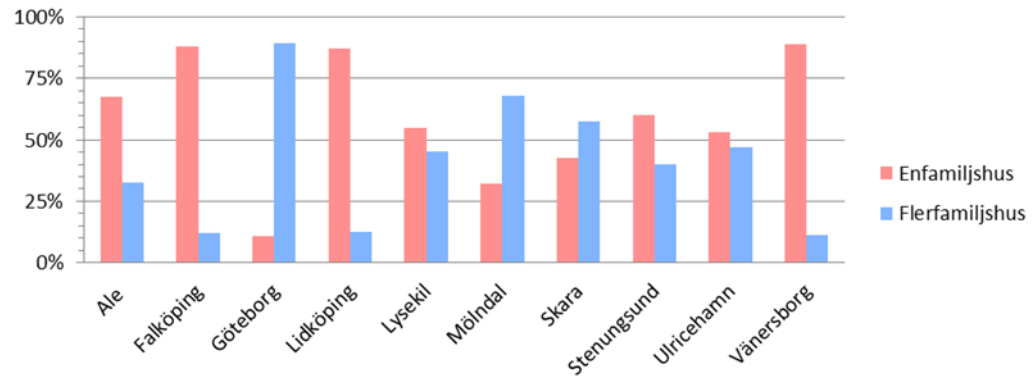
Tabell 3: Andelen bostäder i kommunerna som varken uppförts i anknäring till befintlig bebyggelse eller med tillgång till kollektivtrafik

Kommun	Spridd bebyggelse
Ale	4 %
Falköping	17 %
Göteborg	0,01 %
Lidköping	17 %
Lysekil	15 %
Mölnädal	0,15 %
Skara	9 %
Stenungsund	5 %
Ulricehamn	14 %
Vänersborg	21 %

Boendetyper

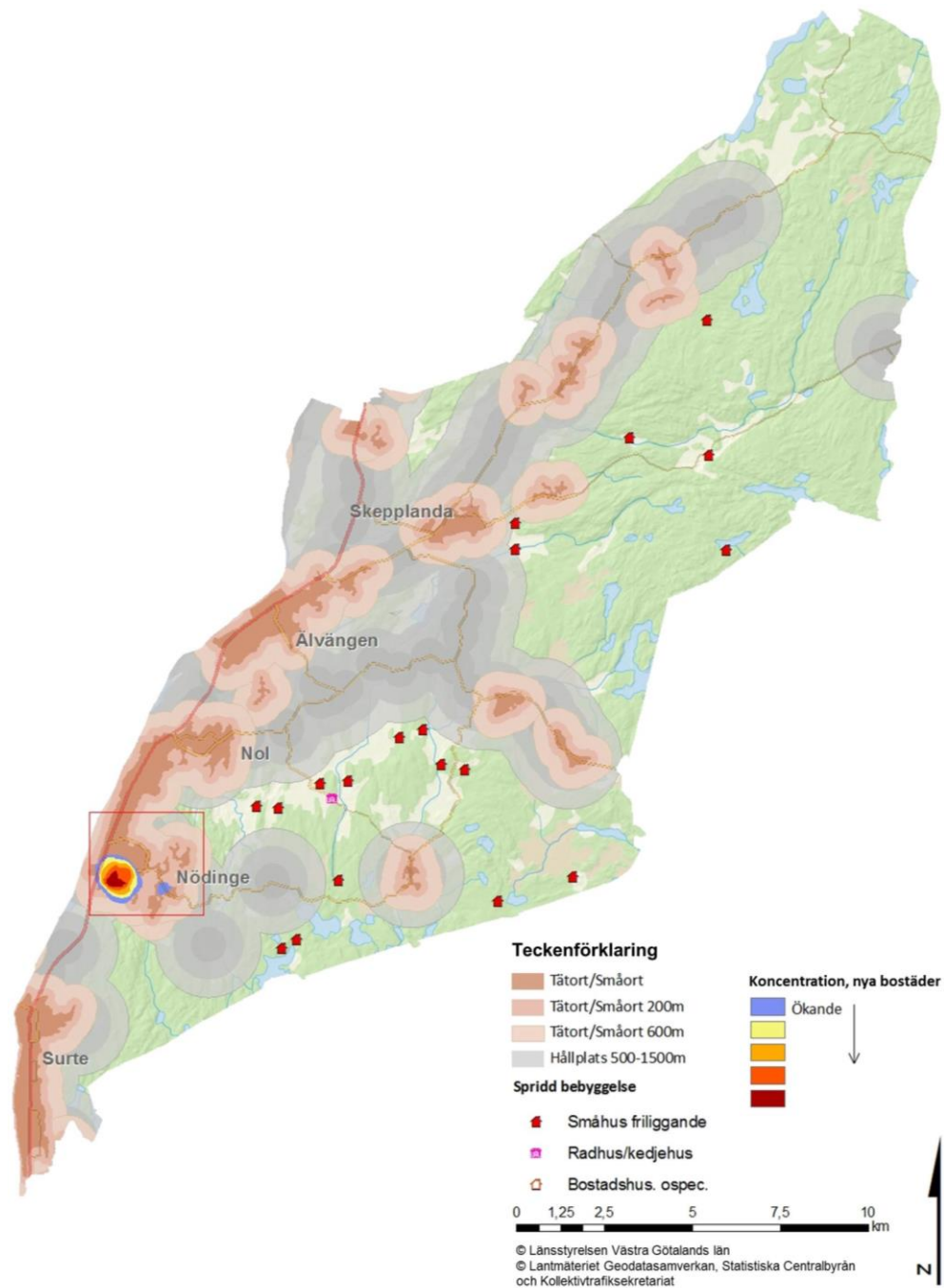
Den kommunala fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus presenteras i figur 2. Stapeldiagrammet pekar på att det kan göras tre generella indelningar av kommunerna utifrån statistiken; kommuner där enfamiljshusen överväger, kommuner där fördelningen är jämbördig och kommuner där bostäder i flerfamiljshus är i majoritet (fig. 7).

Merparten av kommunerna tillhör den första kategorin. Nybyggnationen i Ale, Falköping, Lidköping och Vänersborgs kommun har alla en betydande överrepresentation av småhus, och även Stenungsunds kommun med en fördelning på 60/40 tillhör kategorin (fig. 7). En tydlig tendens är vidare att en överrepresentation på lägenhetsbostäder finns i kommunerna som tillhör länets storstadscentra (Göteborgs och Mölnädals kommun). Kommunerna som har den jämnaste fördelningen mellan de två boendekategorierna, (Ulricehamn, Lysekil och Skara kommun) tillhör de som också har längst gällande översiktsplan.

Kommunalfördelning mellan bostadstyper

Figur 7: Andel nya bostäder i form enfamiljshus respektive flerfamiljshus i de undersökta kommunerna.

6.1.2. Ale kommun



Figur 8: Kommunkarta över Ale kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2007 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 9.

Sedan den senaste översiktsplanens lagkraft 2007 har 456 nya bostadsbyggnader uppförts i Ale kommunen (tab. 1), 21 av dessa är flerfamiljshus vilket gör att 33 procent av de nya bostäderna utgörs av lägenheter (fig. 7). Lägenhetshusen ligger huvudsakligen i ett utbyggnadsområde i sydvästra Nödinge, men det har också byggts enstaka flerbostadshus i Surte (3st.), Nol (1st.) och Älvängen (2st.). Bebyggelsen i Ale kommun är främst lokaliserad till kommunens västra delar där nämnda tätorter finns (fig. 8). Transportmöjligheterna mellan dessa är goda, här går flera stora vägar och i Surte, Nödinge, Nol och Älvängen finns också pendlingsstationer vilket gör att tillgången till kollektivtrafik är mycket god i den här delen av kommunen.

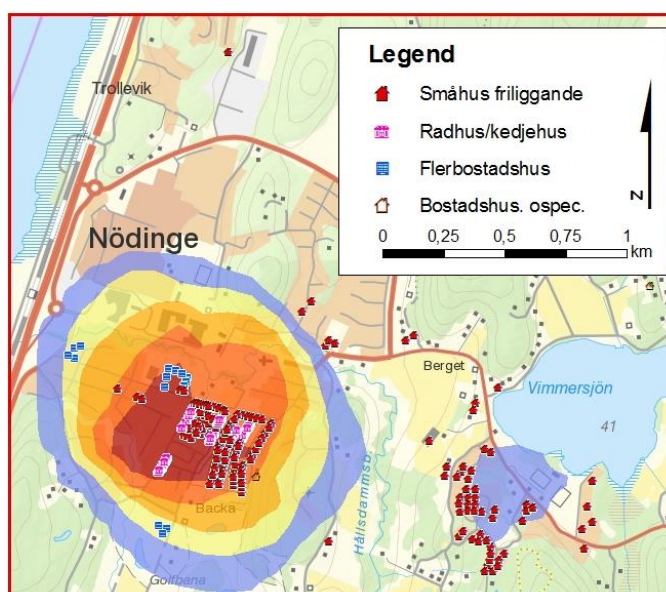
Spridd bebyggelse

I de östra och norra delarna är bebyggelsen glesare och den offentliga kommunikationen inte lika väl utbyggd. Det är i dessa områden som det förekommer spridd bebyggelse och mycket av den finns i södra halvan av kommunen, geografiskt ganska nära Nödinge, Nol och Älvängen. Andelen spridd bebyggelse är den lägsta för de undersökta kommunerna bortsett från storstadscentrat med Göteborg och Mölndal. Endast 4 procent av de nya bostäderna har uppförts utan anslutning till befintlig tätort och med begränsad tillgång till kollektivtrafik dessa är uteslutande enfamiljshus (tab. 3).

Bebyggelsekoncentration

Den största utbyggnaden i Ale kommun skedde mellan 2007 och 2014 i sydvästra delen av Nödinge där det i nära anslutning byggts två nya områden med totalt 15 flerfamiljshus och ett nytt villaområde med 135 småhus (fig. 9). Nybyggnationen var i övrigt främst koncentrerad till samhällena ut med motorväg E45, Älvängen, Bohus och norr om Surte, men det finns också en koncentration i närheten av Vimmersjön där runt 50 villor har uppförts.

Figur 9: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Ale kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafikskritariatet

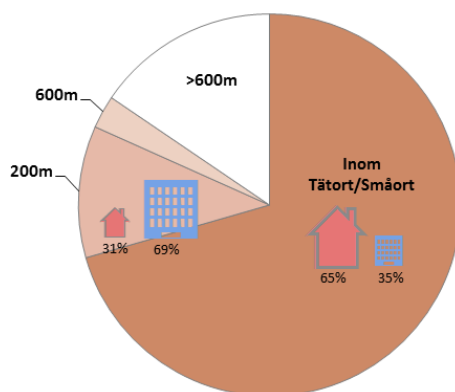
Anslutning till befintlig bebyggelse

Huvuddelen av den nya bebyggelsen har uppförts som förtätning eller expansion av befintlig, och endast 16 procent är lokaliserat utanför den tätortsnärzonen (fig. 10). Samtliga flerbostadshus har byggts högst 200 meter från befintlig bebyggelse. Inom samhällena är andelen bostäder i flerfamiljshus 35 procent och 0-200 meter ifrån är lägenhetsbostäder den vanligaste boendeformen med 69 procent av den nya bebyggelsen. Anledningen till det är att utbyggnadsområdet i sydvästra Nödinge ligger mer än 500 meter från närmsta hållplats och bara de fyra flerbostadshusen längst västerut i figur 9 faller inom zonen för 500 meter.

Kollektivtrafikstillgång

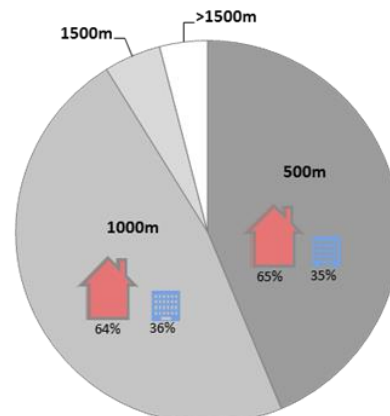
Merparten av de nya bostäderna, 96 procent, har byggts med god tillgång till kollektivtrafik (fig. 11). Främst inom 500 meter upptill 1 kilometer från närmsta hållplats, som utgörs av ungefär lika stora andelar av den nya bebyggelsen med totalt 91 procent av bostäderna. Samtliga flerbostadshus har uppförts inom detta område, och fördelningen av lägenhetsbostäder är ungefär 35 procent inom vardera av de båda zonerna. Medelavståndet till närmsta hållplats är ungefär 475 meter för flerbostadshusen och 670 meter för enfamiljshusen.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Ale kommun



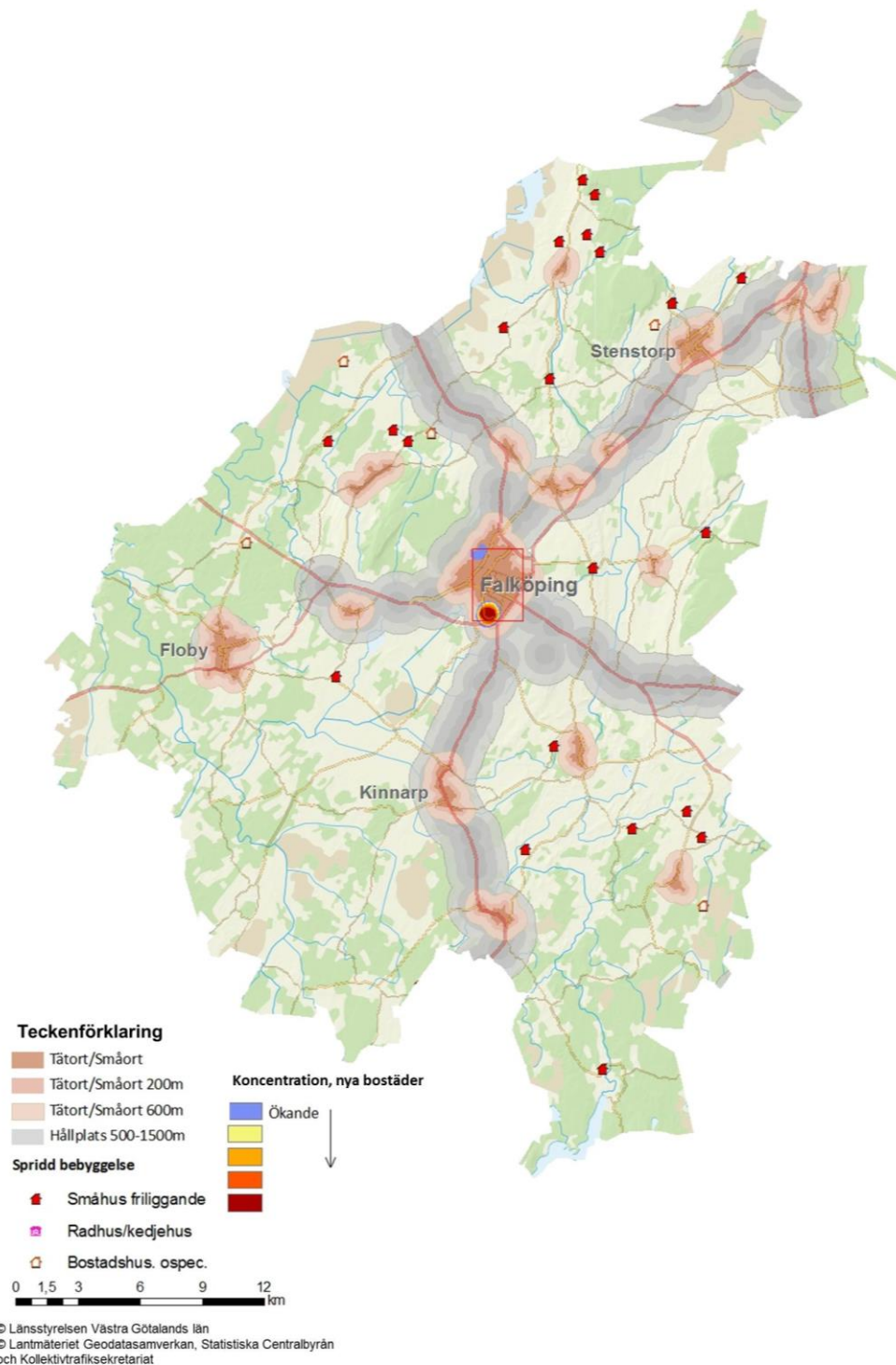
Figur 10: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Ale kommun



Figur 11: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.3. Falköpings kommun



Figur 12: Kommunkarta över Falköpings kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2008 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 13.

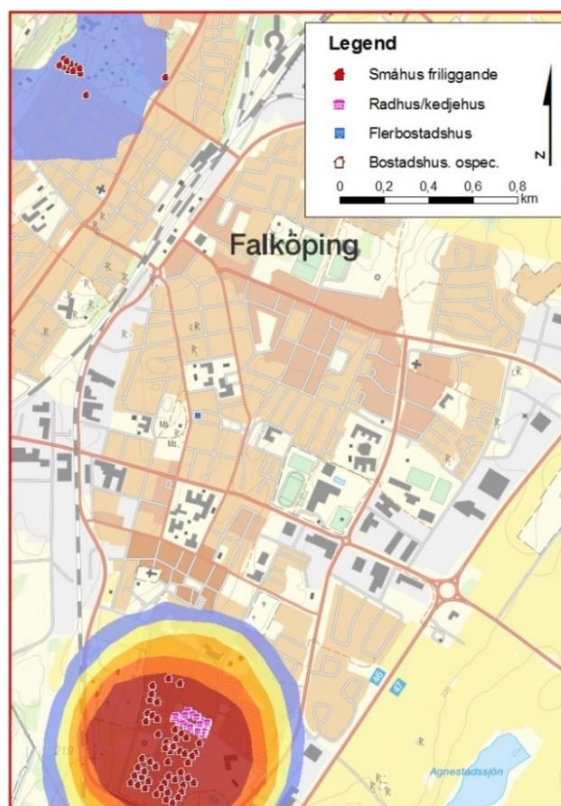
Spridd bebyggelse

Falköpings kommun är en av de geografiskt största kommunerna i Västra Götalands län. Centralorten är belägen mitt i kommunen och in till den går flera större vägar och också järnvägslinjer både västerifrån via Floby, söderifrån genom Kinnarp och norrifrån från Stenstorp. Det är främst utmed dessa sträckor som det finns ett väl utbyggt kollektivtrafiksnät och flera andra samhällen har begränsad tillgång till kollektivtrafik (fig. 12). Den spridda bebyggelsen finns spritt över kommunen, men ofta tämligen nära dessa mindre orter dit kommunikationen är begränsad. Den totala andelen spridd bebyggelse är en av de högsta för de analyserade kommunerna och utgör 17 procent av alla nya bostäder (tab. 3).

Bebyggelsekoncentration

Den största utbyggnaden har skett i södra delen av centralorten där ett nytt bostadsområde med cirka 70 enfamiljshus inrättats i form av småhus och radhus (fig. 13). E visst koncentration finns också i norra Falköping där det tillkommit ett nytt bostadsområde med runt 10 småhus.

Förutom dessa områden har det inte byggts mycket inom Falköpingscentrum. Totalt har 168 nya bostäder tillkommit i kommunen sedan översiktsplanen vann laga kraft 2008. Enbart 12 procent av dessa var lägenheter vilket är den näst lägsta andelen för samtliga undersökta kommuner (fig. 7), och egentligen utgörs de nya flerfamiljsbostäderna av en byggnad i centrala Falköping som syns i figur 13 samt en i Stenstorp.



Figur 13: Detaljmapa över området med högst koncentration av nybebyggelse i Falköpings kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.

© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

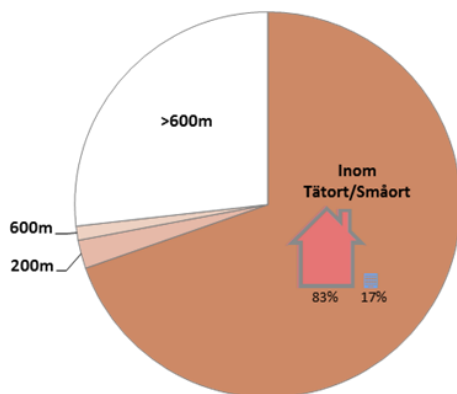
Anslutning till befintlig bebyggelse

Nybyggnationen har främst uppförts inom befintlig bebyggelse, i totalt 70 procent av fallen (fig. 14). Andelen flerbostadshus inom denna zon är 17 procent och det är enbart här som denna byggnadskategori förekommer. Byggnation i den tätortsnärzonen står för enbart 3 procent av de nya bostäderna, och mycket har istället uppförts utan anknytning till befintlig bebyggelse. Andelen är den högsta för samtliga undersökta kommuner, totalt 27 procent.

Kollektivtrafikstillgång

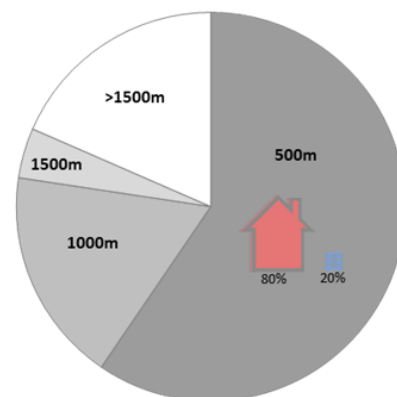
I kommunen har 82 procent av de nya bostäderna tillgång till kollektivtrafik och 60 procent finns inom 500 meter från närmsta hållplatsläge (fig. 15.). Andelen inom 1 kilometer från närmsta hållplats är relativt stor, 18 procent och lika mycket har också uppförts med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Samtliga flerfamiljshus har uppförts inom 500 meter ifrån närmsta hållplatsläge och andelen här är 20 procent av bebyggelsen. Medelavståndet till närmsta hållplats skiljer sig mycket mellan flerfamiljshus och enbostadshus och sträckan är 210 respektive 1405 meter.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Falköpings kommun



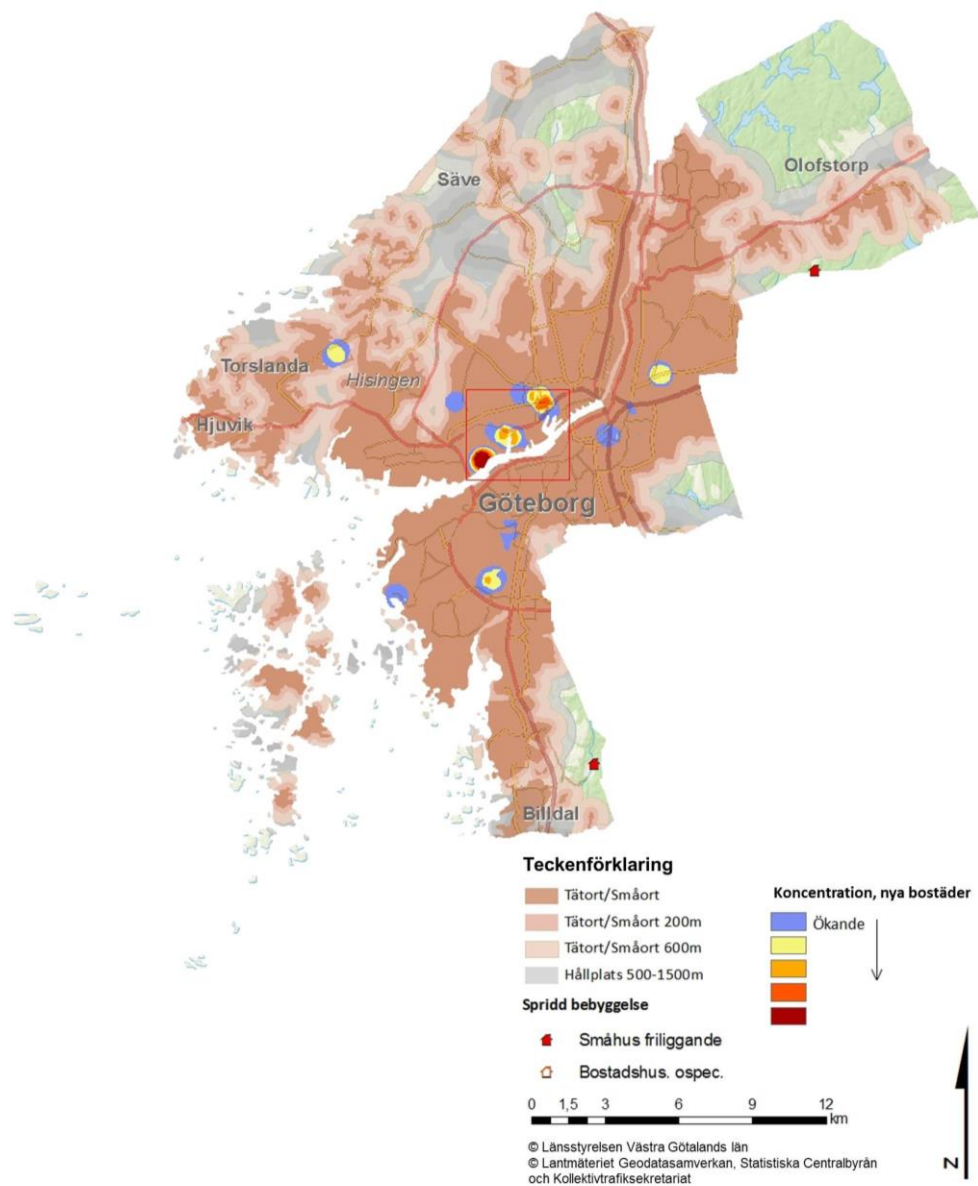
Figur 14: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Falköpings kommun



Figur 15: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.4. Göteborgs kommun

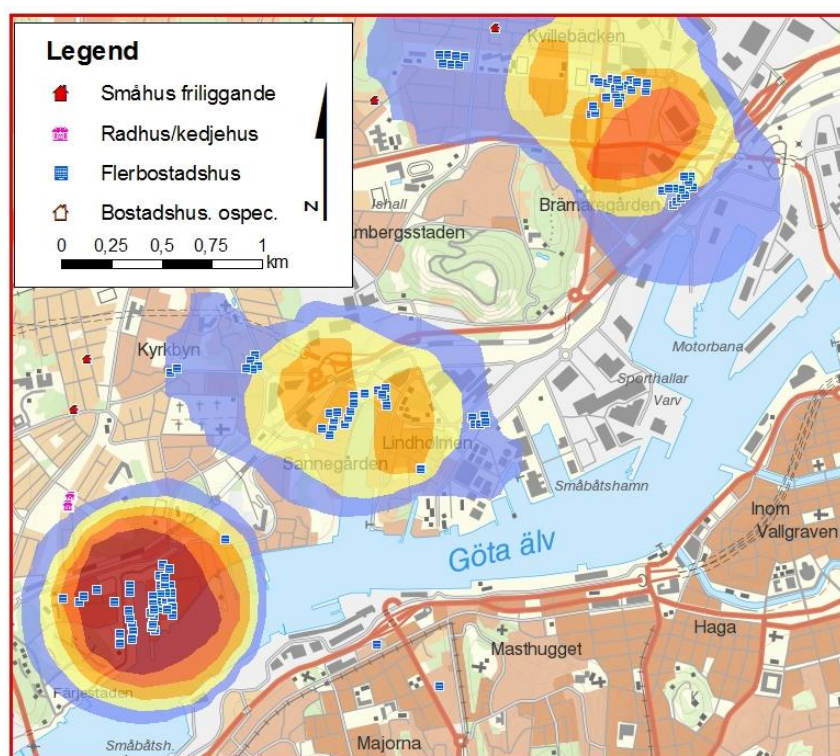


Figur 16: Kommunkarta över Göteborgs kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2009 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 17.

Göteborgs kommun är den mest expansiva kommunen i Västra Götalands län. Årsgenomsnittet av nya bostäder sedan översiktsplanens lagakraft 2009 är 2281 stycken, vilket är fler än vad som byggts totalt under översiktsplanperioden i de övriga kommunerna (tab. 1). Sammanlagt ingår 1823 bostadsbyggnader i analysen och den procentuella fördelningen mellan enfamiljshus och flerbostadsbyggnader är 11 respektive 89 procent (tab. 1, fig. 7).

Bebyggelsekoncentration

Högst koncentration av ny bebyggelse fanns mellan 2009 och 2014 i de centrala delarna av Göteborg, på norra sidan om Göta älv där det byggts 40 flerbostadshus i Eriksberg, 30 på Lindholmen och 40 uppdelat i tre olika områden vid Kvillebäcken (fig. 17). Eftersom flerbostadshusen har fått ett så högt viktningsvärde i analysen syns områden som har utvecklats med villabebyggelse i många fall inte på den kommunvisa kartan. Ett område som ändå finns med är Lilleby som tillhör Torslanda och ligger på Hisingen, där har det byggts runt 200 småhus och 13 flerbostadshus (fig. 16).



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

Figur 17: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Göteborgs kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.

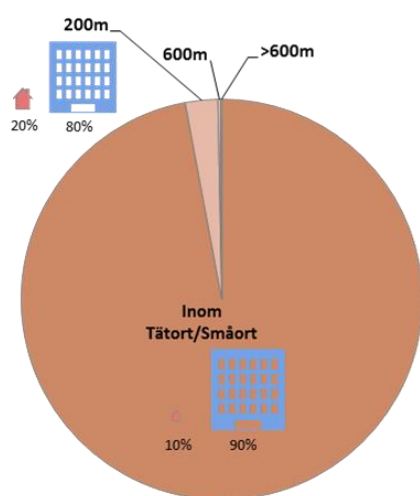
Anslutning till befintlig bebyggelse

Göteborgs kommun är tätbebyggd och nästan hela ytan utgörs av befintliga tätorter (fig. 16). Detta gör att merparten av de nya bostäderna hamnar inom befintlig bebyggelse, hela 97 procent (fig. 18). Till största del utgörs nybyggnationen inom tätorterna av lägenhetsbostäder, 90 procent. Andelen enfamiljshus ökar sedan med avstånd från befintlig bebyggelse, inom 200 meter ifrån är andelen 20 procent och ytterligare längre bort utgörs bebyggelsen enbart av enfamiljshus. Bebyggelseutformningen skiljer sig även mycket inom Göteborgs stad, centrala områden har främst byggts med flerbostadshus medan det till största del är småhus i ytterområdena.

Kollektivtrafikstillgång

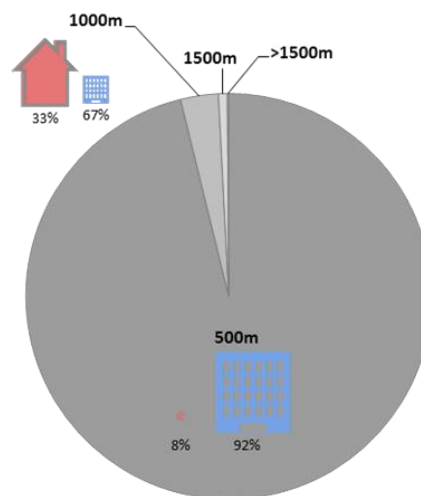
Genom att kommunens höga befolkningstäthet så är kollektivtrafiksnätet väl utbyggt och tillgängligheten generellt mycket god. Flerfamiljshusen är i genomsnitt placerade 210 meter från närmsta hållplatsläge och enfamiljshusen cirka 400 meter ifrån. Av samtliga bostäder har 96 procent uppförts inom 500 meter till kollektivtrafik, och begränsad kollektivtrafikstillgång finns endast för 14 småhus som alla ligger i kommunens utkanter och tillsammans ger en andel på runt 0,1 procent (fig. 19).

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Göteborgs kommun



Figur 18: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Göteborgs kommun



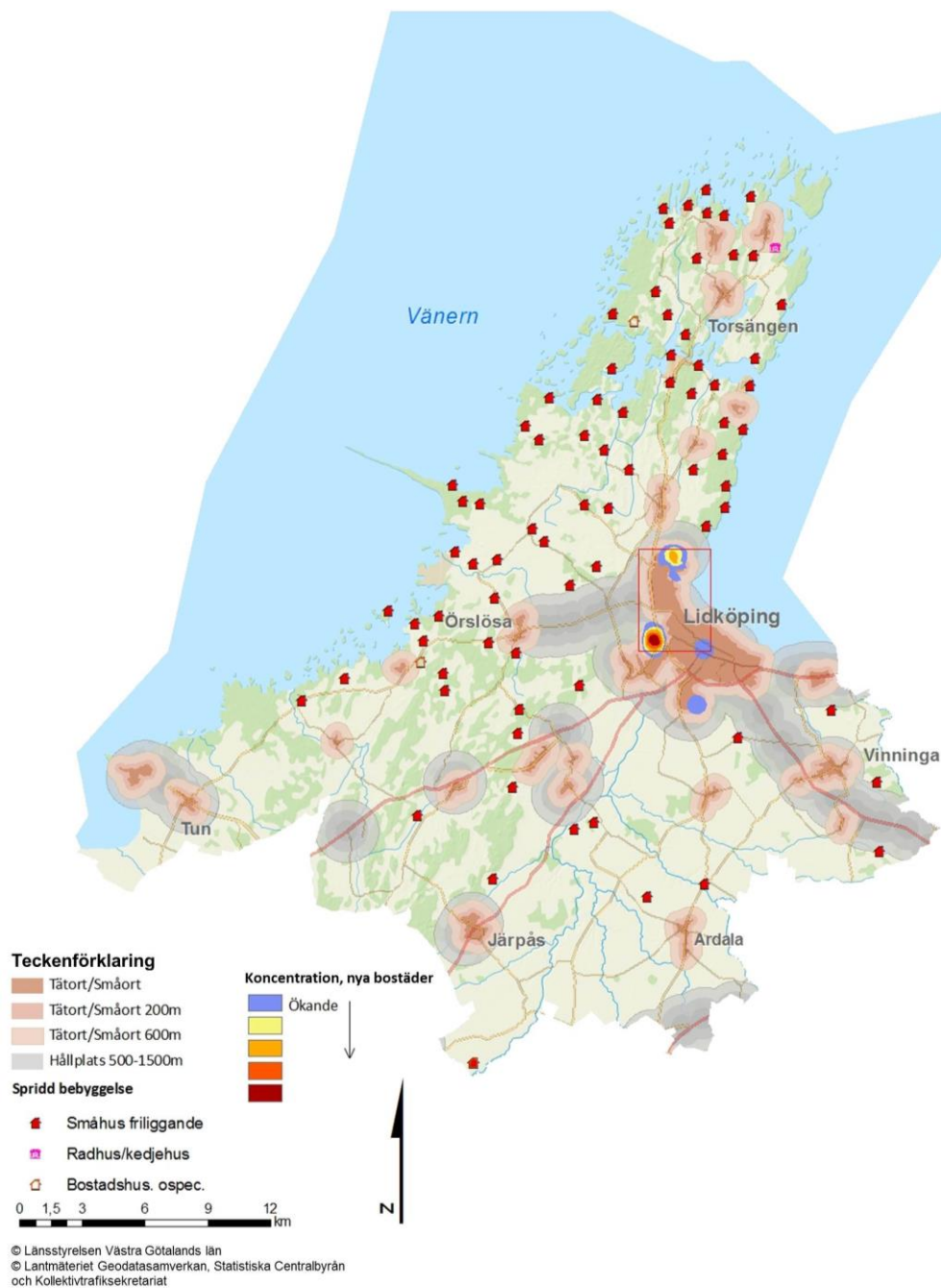
Figur 19: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

Spridd bebyggelse

Den goda kollektivtrafikstillgången tillsammans med att merparten av kommunens yta redan är bebyggd gör att andelen spridd bebyggelse är så gott som obefintlig. Endast 2 småhus klassas som spridd bebyggelse vilket ger en andel på 0,01 procent (tab. 3). Samtliga flerbostadshus har uppförts högst 1 kilometer från

kollektivtrafiksstråken; 500-1000m från hållplatslägen utgörs bebyggelsen till 67 procent av lägenhetsbostäder och mindre än 500 meter ifrån är andelen 92 procent (fig. 19).

6.1.5. Lidköpings kommun



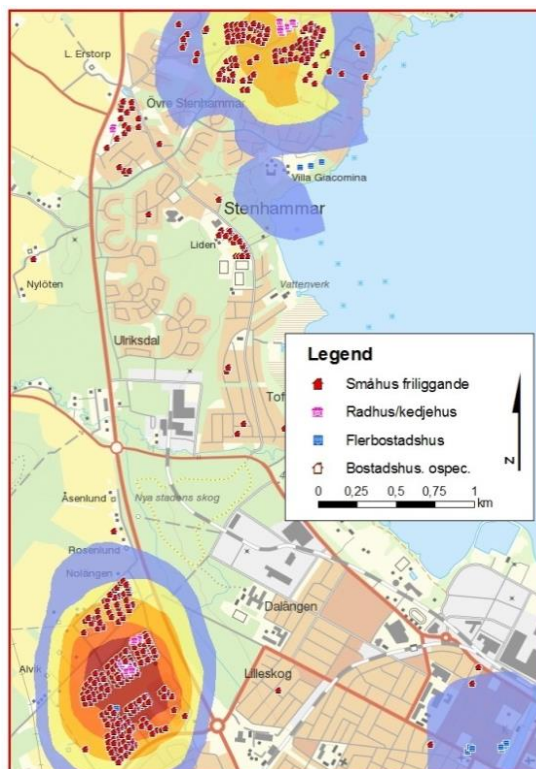
Figur 20: Kommunkarta över Lidköpings kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2003 och 11 november 2014 både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 21.

Bostadsbyggandet i Lidköpings kommun har främst skett i Lidköpings expansionsområde (fig. 20). Översiktsplanen har varit aktuell sedan 2003 och under tiden har staden växt. När närhet till befintlig bebyggelse analyseras används tätorternas utbredning 2010 som utgångspunkt, och en del bostäder som ingår i undersökningen klassas därför som ”inom tätort” även om de skedde som en expansion av staden när de byggdes.

Bebyggelsekoncentration

Högst koncentration av ny bebyggelse finns i nordöstra delen av Lidköping där det har byggts ett område med 210 småhus med närhet till staden (fig. 21). Ytterligare norrut i Stenhammar vid Värnen har flera bostadsområden med totalt 160 enfamiljshus anlagts. En viss koncentration finns också i centrum där 7 flerbostadshus har uppförts och i Majåker söder om staden där det byggts 55 småhus. Lidköping är en av de tre kommunerna där andelen nya småhus är som störst och den kommunala fördelningen mellan nya en- och flerbostadsbostäder är 87 respektive 13 procent (fig. 7).

Figur 21: Detalj karta över området med högst koncentration av ny-bebyggelse i Lidköpings kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

Spridd bebyggelse

Genom den långa aktualitetstiden för översiktsplanen är Lidköping den kommun utanför regioncentrat som har högst antal analyserade bostäder, totalt 929 stycken (tab. 1). Detta får till följd att den spridda bebyggelsen blir mer påtaglig på kartan än vad statistiken visar (fig. 20). 17 procent är klassat som spridd bebyggelse och jämfört med kartan över Falköping som också har en andel spridd bebyggelse på 17 procent, är de visuella skillnaderna stora (tab. 3, fig. 12, fig. 20). Den spridda bebyggelsen är främst lokaliserad på halvön Kålland i norra delen av kommunen dit kollektivtrafiken också är mycket dålig (fig. 20).

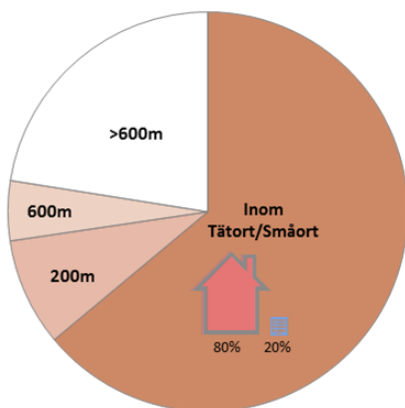
Anslutning till befintlig bebyggelse

Bostadsfördelningen för Lidköpings kommun visar att 64 procent av de nya bostäderna uppförts inom samhällen. Som tidigare nämnts är det dock möjligt att en del bostäder initialt varit som expansion men senare kommit att ingå i ortsavgränsningen. I den tätortsnärzonen är andelen ny bebyggelse 14 procent och resterande 22 procent har uppförts utan anslutning till existerande samhällen. Samtliga flerfamiljshus har byggts inom befintlig bebyggelse och högst 1 kilometer från kollektivtrafik medelavståndet för dessa är 330 meter.

Kollektivtrafikstillgång

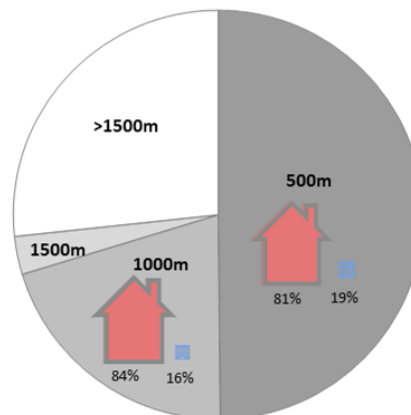
Lidköping är den kommun där flest bostäder har byggts med begränsad tillgång till kollektivtrafik, totalt 27 procent av den nya bebyggelsen dessa är samtliga enfamiljshus och ligger framförallt på Kålland (fig. 23). Villorna längst upp på udden har över en mil till närmsta hållplatsläge med goda förbindelser vilket gör att småhusen i Lidköpings kommun har det högsta medelavståndet till kommunikationer av alla undersökta kommuner, med ett kommungenomsnitt på 2715 meter. Hälften av de nya bostäderna är lokaliserade inom 500 meter till närmsta hållplatsläge (fig. 23), och att en större del av bebyggelsen inte har klassats som spridd beror mest på att de har placerats i anslutning till befintlig bebyggelse (fig. 22).

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Lidköpings kommun



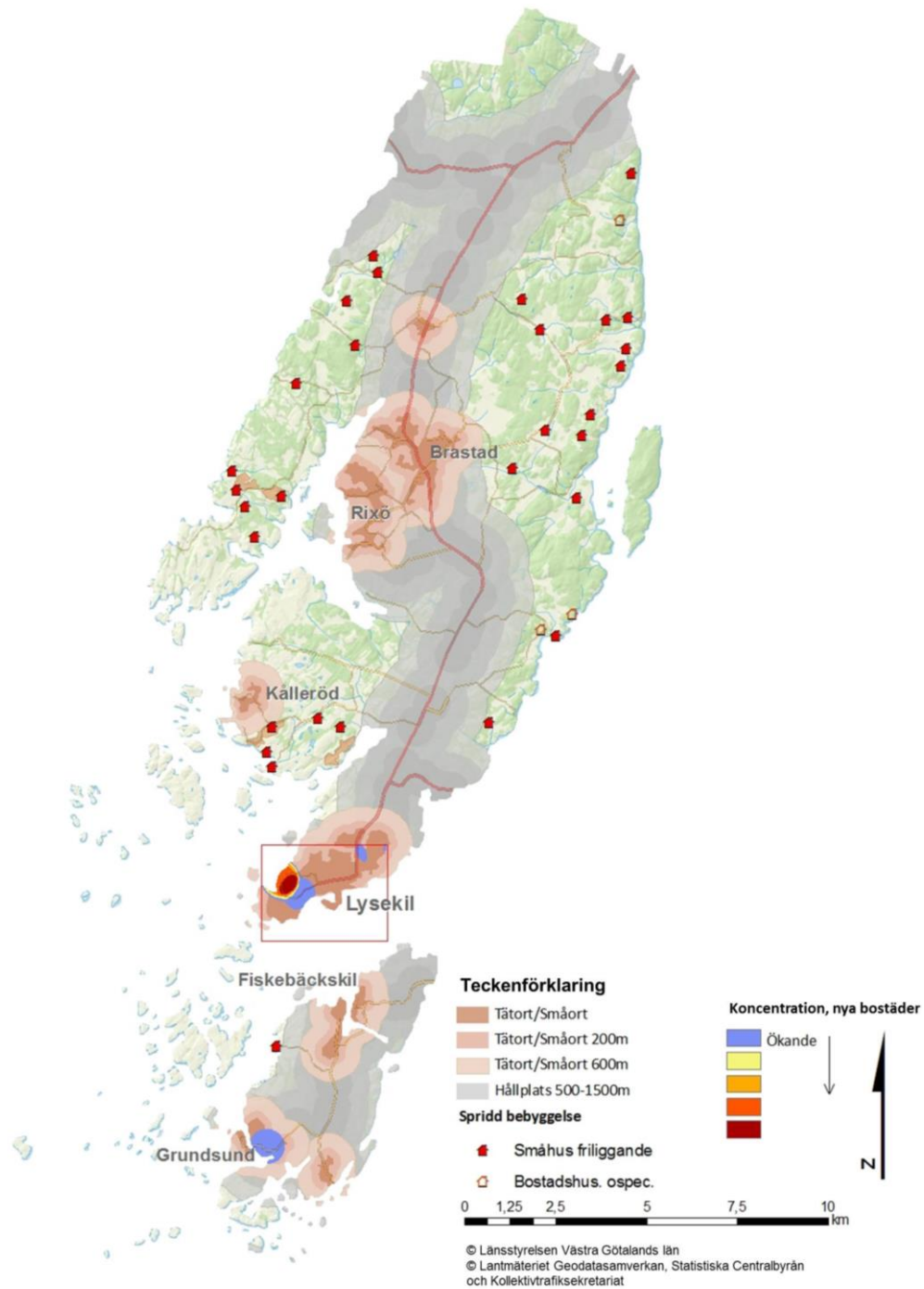
Figur 22: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Lidköpings kommun



Figur 23: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.6. Lysekils kommun

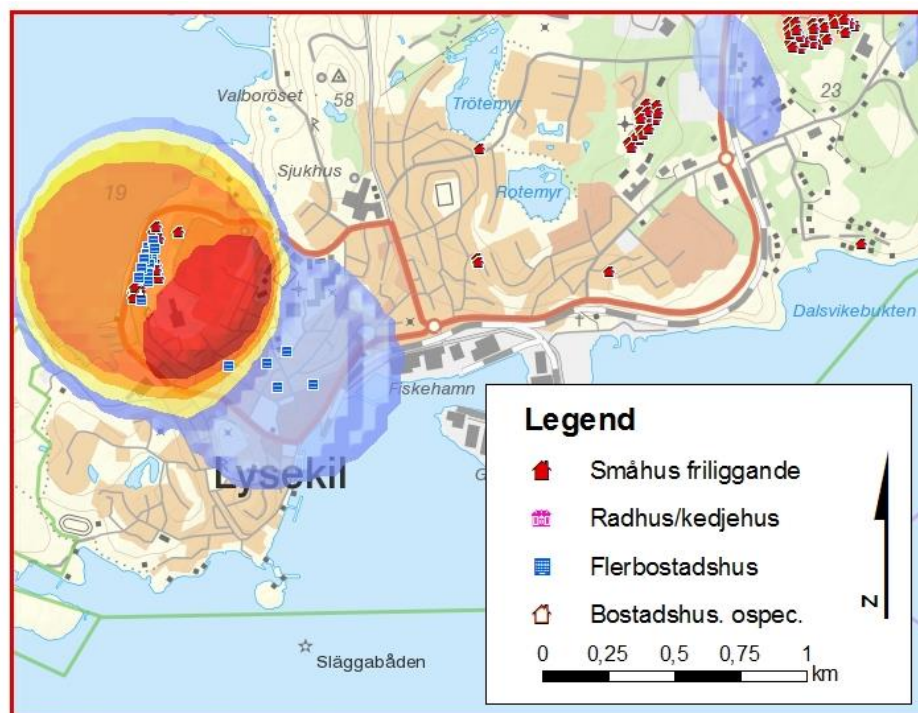


Figur 24: Kommunkarta över Lysekils kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2006 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 25.

Lysekils kommun ligger på en halvö med staden Lysekil på näset. För kommunikationen är väg 162 som sträcker sig genom kommunen och ut till E6:an en viktig länk och det är framförallt i närområdet till denna det finns tillgång till kollektivtrafik. Vägen passerar de två näst största orterna i kommunen, Brastad och Rixö men på en ö söder om Lysekil finns också samhällena Fiskebäckskil och Grundsund. Den spridda bebyggelsen finns både öster och väster om riksväg 165 och utgör 15 procent av nybyggnationen (fig. 24, tabell 3).

Bebyggelsekoncentration

Nybyggnationen i kommunen har främst skett i de västra delarna av Lysekil där det byggts många flerfamiljshus, totalt 18 stycken uppdelat på en remsa längs kusten och några hus som förtätning av centrum (fig. 25). Staden har även expanderat åt öster där det byggts 42 småhus i två nya villaområden med 15 respektive 27 hus. Ytterligare en bebyggelsekoncentration finns i, Grundsund där det byggts 6 flerfamiljshus och en del småhus (fig. 24).



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektariatet

Figur 25: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Lysekils kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.

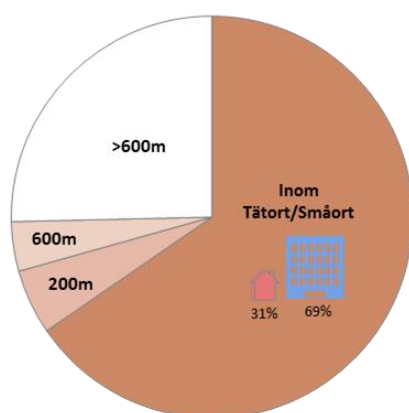
Anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstillgång

Av det totala byggandet har 65 procent uppförts inom befintlig bebyggelse och 73 procent inom 500 meterszonen till hållplatslägen. Fördelningen mellan lägenheter och enfamiljshus är ungefär lika stor sett till hela kommunen, 45 respektive 55 procent (fig. 7). Flerfamiljshusen har uteslutande byggts inom existerande

samhällen och med kollektivtrafik inom 500 meter (fig. 26). Avståndet till närmsta hållplats är i genomsnitt 120 meter för byggnadstypen jämfört med enfamiljshusen som har ett medelavstånd på runt 1320 meter.

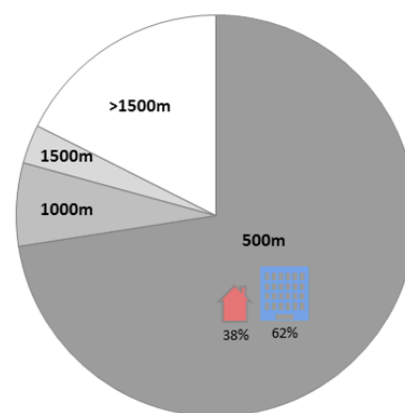
Av de nya bostäderna har 25 procent har byggts utan anknäytning till befintliga orter. Andelen som har uppförts med begränsad tillgång till kollektivtrafik är 18 procent (fig. 27). Skillnaden mellan dessa kategorier beror på byggnationen som har skett inom Kålleröd dit det inte finns någon offentlig kommunikation (fig. 24).

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Lysekils kommun



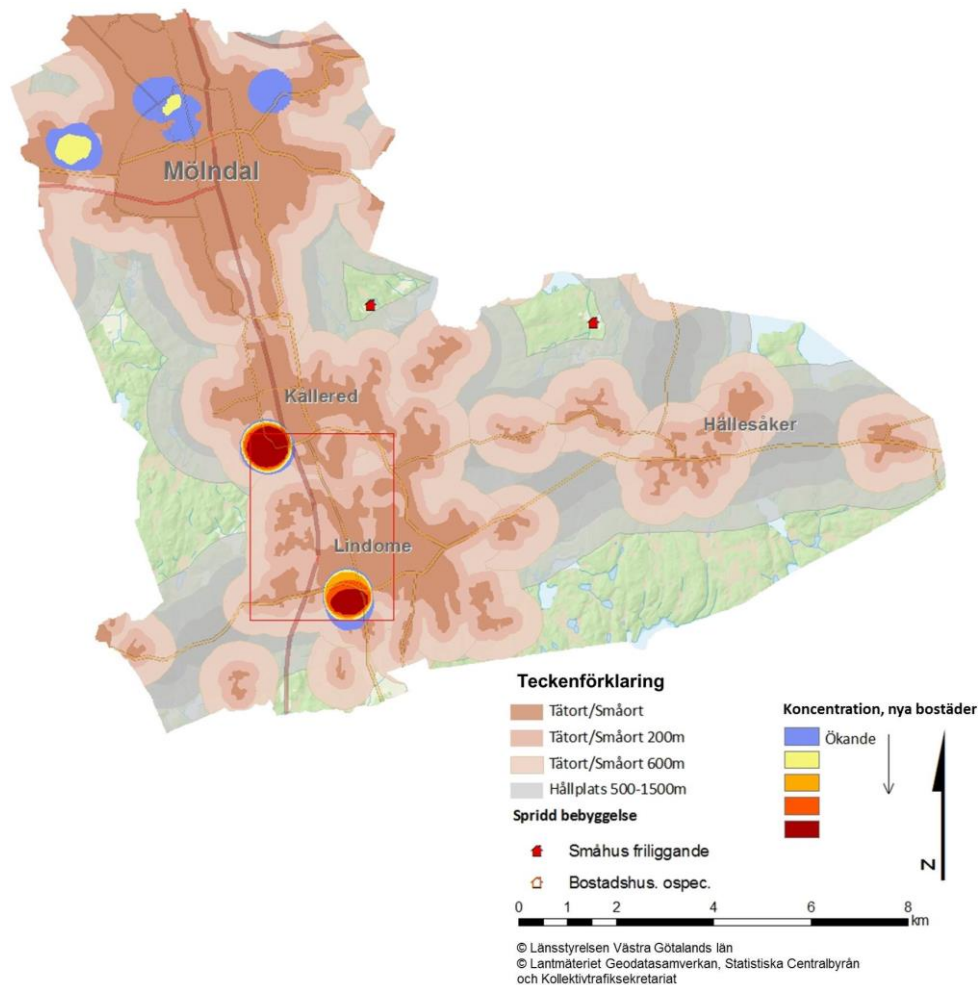
Figur 26: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Lysekils kommun



Figur 27: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.7. Mölndals kommun



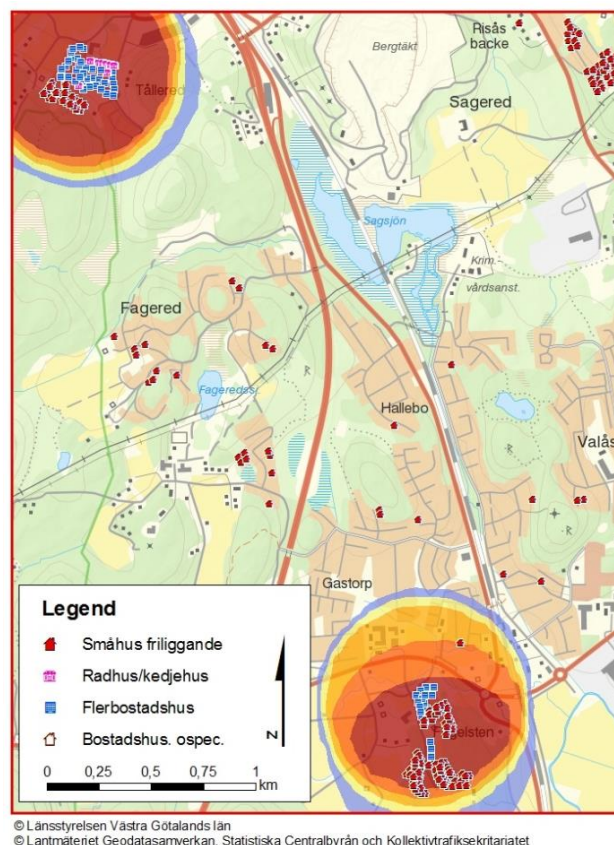
Figur 28: Kommunkarta över Mölndals kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2007 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 29.

Bebyggelsekoncentration

Bostadsbyggandet i Mölndals kommun har mellan 2006 och 2014 främst skett i Mölndal, Källered och Lindome (fig. 28). I Mölndal har det skett en generell exploatering, och flera områden har markerats med låg koncentrationsgrad av nybyggnation. Områdena finns i norra delarna av staden, framförallt som expansion västerut men även centralt och som expansion åt öster. Inom Mölndals tätort har flest bostäder uppförts i Östra Ekelanda väster om Mölndal där det byggts 200 enfamiljshus i ett större och ett mindre bostadsområde.

I Källered och Lindome har byggandet istället skett mer sammanhängande, och koncentrationen är betydligt högre än i områdena kring Mölndals tätort (fig. 29). Det är också här som den högsta koncentrationen för samtliga analyserade kommuner finns. Källered har främst expanderat åt sydost i Heljered, där 36 flerfamiljshus och 30 småhus byggts (fig. 29). I Lindome har Fågelsten söder om tätorten exploaterats med 78 nya småhus och ca 120 lägenheter.

Figur 29: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Mölndals kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.



Spridd bebyggelse

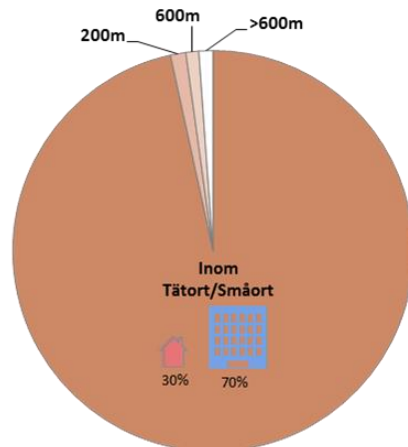
Totalt har 2019 nya bostäder byggts i hela Mölndals kommun under den aktuella tidsperioden, 68 procent i flerbostadshus och 32 procent enfamiljshus (tab. 1, fig. 7). Som syns figur 23 så täcker avståndszonerna från hållplatslägen och befintlig bebyggelse stora delar av kommunen, och enbart tre byggnader är klassade som spridd bebyggelse vilket motsvarar 0,15 procent av nybyggnationen (tab. 3).

Anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstillgång

Av de nya bostäderna har 97 procent har uppförts inom befintlig bebyggelse (fig. 30) och de allra flesta är också lokaliserade med mycket god kollektivtrafiks-

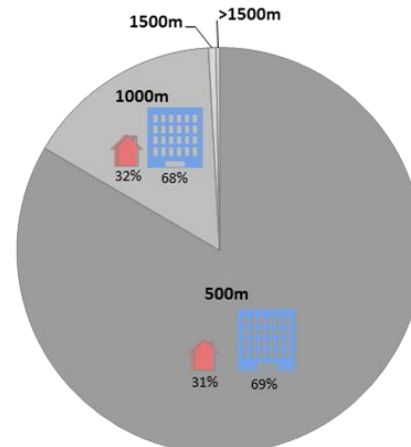
tillgång, 83 procent med kollektivtrafik inom 500 meter och ytterligare 16 procent inom 1 kilometer (fig. 31). Samtliga nya flerbostadshus har byggts inom tätort och med högst 1 kilometer till närmsta hållplatsläge (fig. 30, fig. 31). I genomsnitt är nya lägenheter uppförda inom 350 meter från hållplatslägena. Enfamiljshusen har med 343 meter det kortaste medelavståndet av samtliga undersökta kommuner.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Mölndals kommun



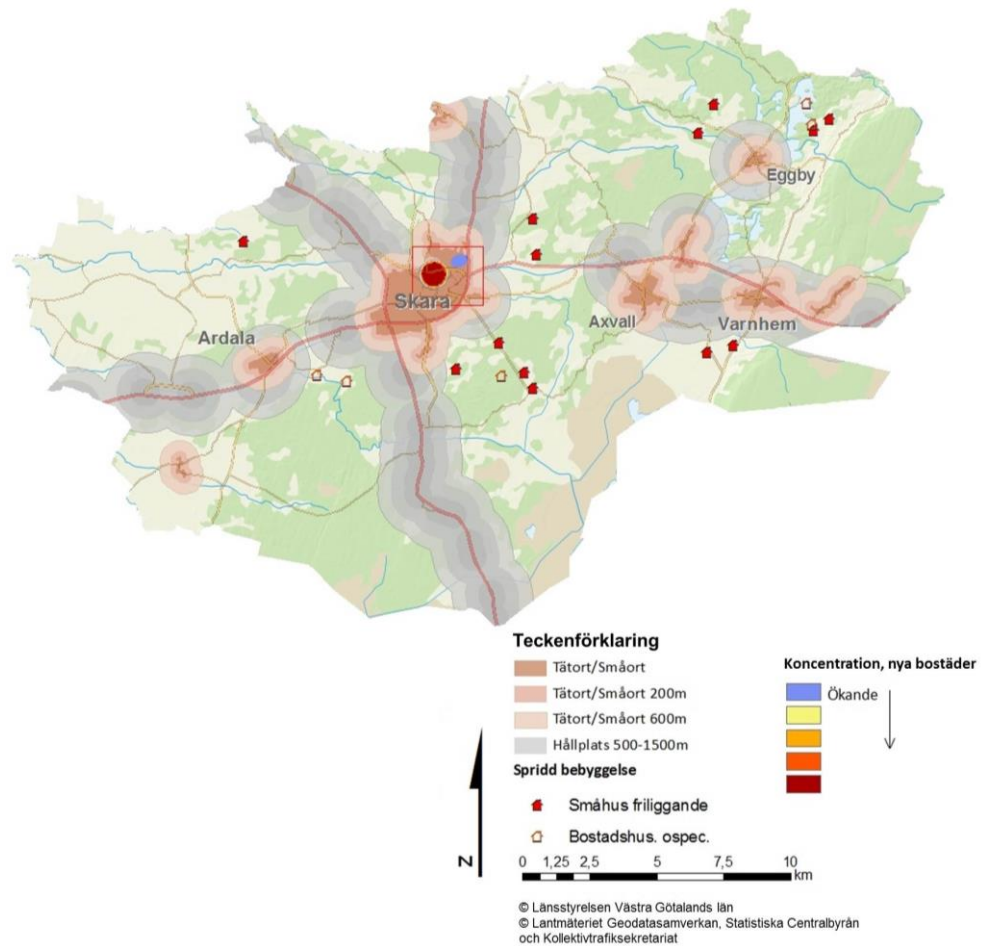
Figur 30: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Mölndals kommun



Figur 31: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper.

6.1.8. Skara kommun

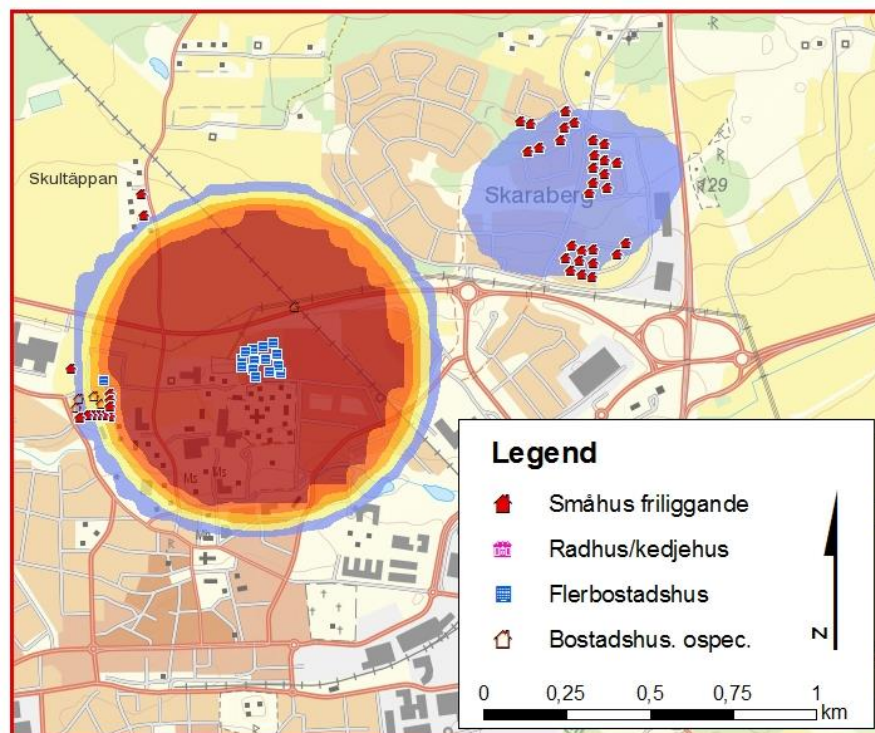


Figur 32: Kommunkarta över Skara kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2005 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 33.

Genom Skara kommun går E20 mellan Göteborg och Stockholm, vägen kommer in i Skara via Ardala och fortsätter sedan norrut från staden. I stort sätt alla kommunens mindre samhällen finns i östradelen av kommunen och mellan dessa finns ett väl utbyggt kollektivtrafiksnät (fig. 32). Sydväst om Ardala ligger emellertid småorten Vinköl som har begränsad tillgång till kollektivtrafik, där har det dock inte uppförts några nya bostäder sedan översiktsplanens lagakraft 2005.

Spridd bebyggelse och bebyggelsekoncentration

Den spridda bebyggelsen utgörs av 9 procent av de nya bostäderna och de förekommer sporadiskt i hela kommunen men i de flesta fall i närhet av befintlig bebyggelse (tab. 3, fig. 32). I kommunen har det totalt tillkommit 261 nya bostäder under den aktuella perioden (tab. 1). Skara är den enda kommun utanför regioncentrat där det byggs ett större antal bostäder i flerbostadshus än i enfamiljshus, fördelningen är 55 respektive 45 procent (fig. 7). Lägenhetshusen har framförallt uppförts i Domprostebyn, i norra delen av centralorten, och där finns också den högsta koncentrationen av nya bostäder (fig. 32). Det är två områden som bebyggs, det ena med 14 småhus och ett flerbostadshus, och det andra är ett nytt lägenhetsområde med 14 nya byggnader (fig. 33). I närheten finns också ett nytt villaområde på Skaraberg med 29 nya småhus.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

Figur 33: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Skara kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.

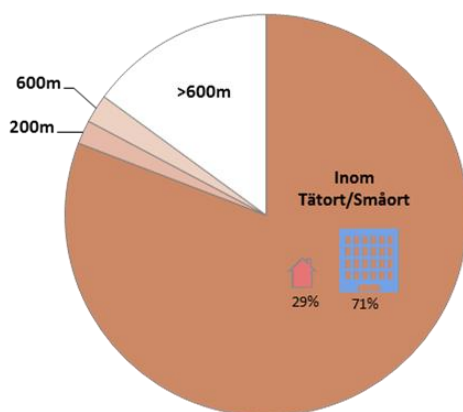
Anslutning till befintlig bebyggelse

De nya bostäderna har främst uppförts inom Skaras stadsområde och totalt har 81 procent byggts inom befintlig bebyggelse (fig. 34). Samtliga flerbostadshus ingår i detta zonområde och fördelningen mellan enbostadshus och lägenhetsbostäder är 29 respektive 71 procent. Den tätortsnärzonen står för en liten del av de nya bostäderna och övrig bebyggelse har främst uppförts mer än 600 meter ifrån befintlig med totalt 15 procent.

Kollektivtrafikstillgång

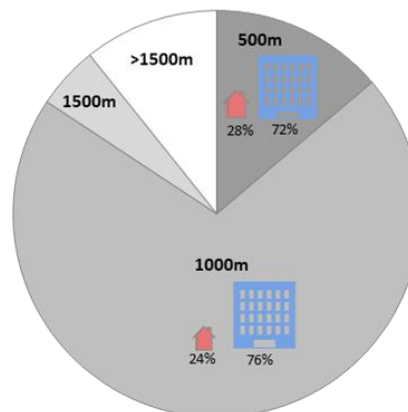
När det gäller tillgängligheten till kollektivtrafik skiljer sig Skara kommun gentemot de andra analyserade kommunerna i och med att största delen av byggnationen har uppförts inom 1 kilometer från närmsta hållplatsläge, istället för 500 meter som är oftast förekommande i de andra fallen (fig. 35). Andelen inom 500 meter är enbart 14 procent och anledningen till detta är framförallt att området med högst bebyggelsekoncentration ligger mer än 500 meter ifrån närmsta hållplatsläge. Inom 500 meter från kollektivtrafiken har det enbart tillkommit 27 nya byggnader och genom att ett av dessa är ett flerfamiljshus så är andelen lägenhetsbostäder 72 procent i zonen. I zonen upp till 1 kilometer ifrån offentliga kommunikationer finns resterande 14 flerfamiljshus och bostadstypen utgör här 76 procent av nyetableringen. På grund av detta har flerbostadshusen i Skara kommun det längsta medelavståndet till hållplatser med 745 meter, för småhus är avståndet i genomsnitt 1120 meter.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Skara kommun



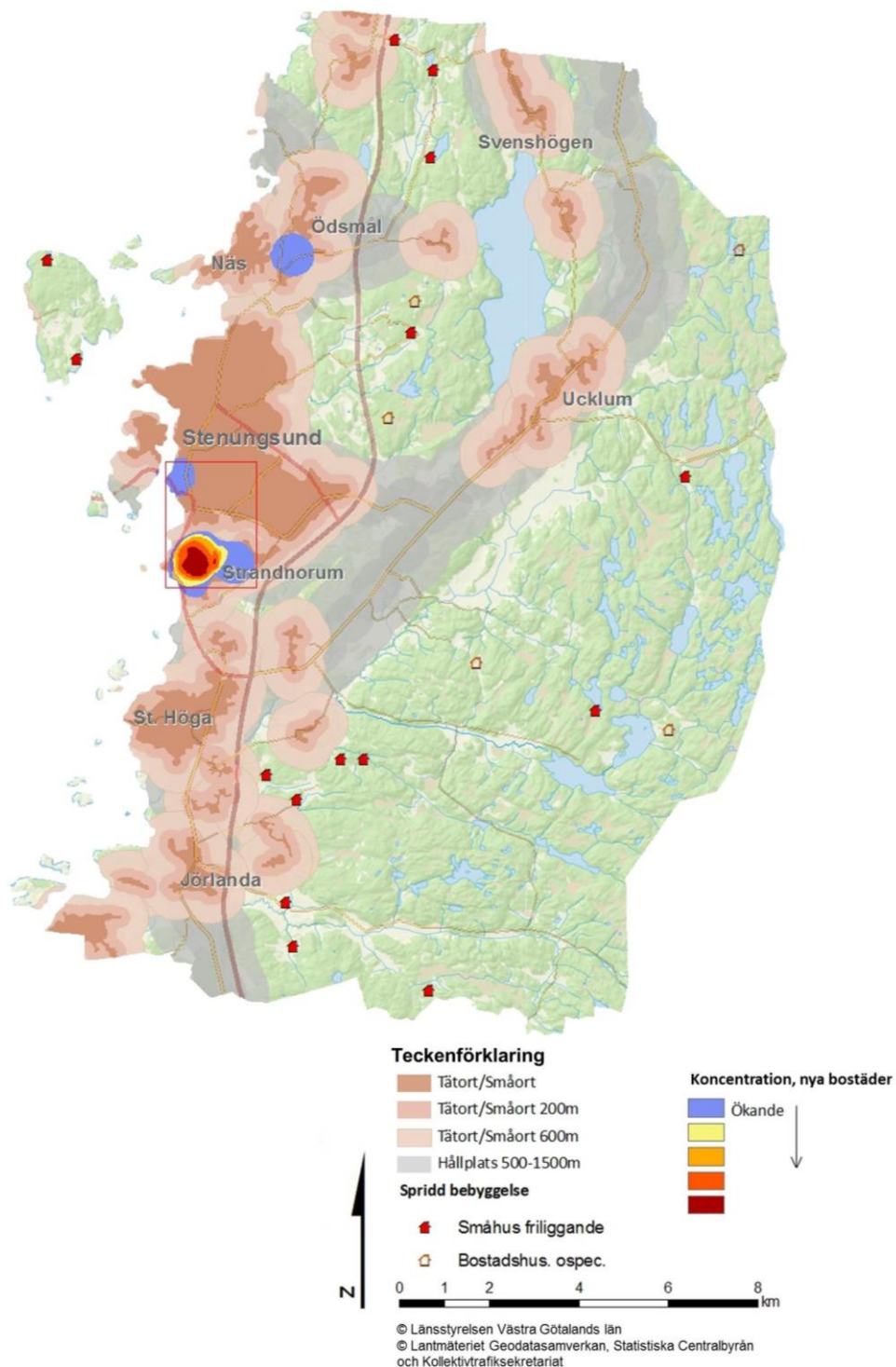
Figur 34: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Skara kommun



Figur 35: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.9. Stenungsunds kommun



Figur 36: Kommunkarta över Stenungsunds kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2009 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 37.

Bebyggelsen i Stenungsunds kommun är koncentrerat till västra delen, längs med kusten och där finns de flesta tätorterna, (fig. 36). Mellan orterna är kollektivtrafiken väl utbyggd och i stort sätt hela kustremsan täcks av avståndsintervallen gentemot bebyggelse och kollektivtrafik. Inåt landet finns i nästan ingen samlad bebyggelse och därmed sämre kommunikationer. I norra delen vid kommunens största sjö Hällungen ligger tätorterna Ucklum och Svenshögen och utmed den lokala anslutningsvägen till E6 finns god tillgång till offentliga kommunikationer.

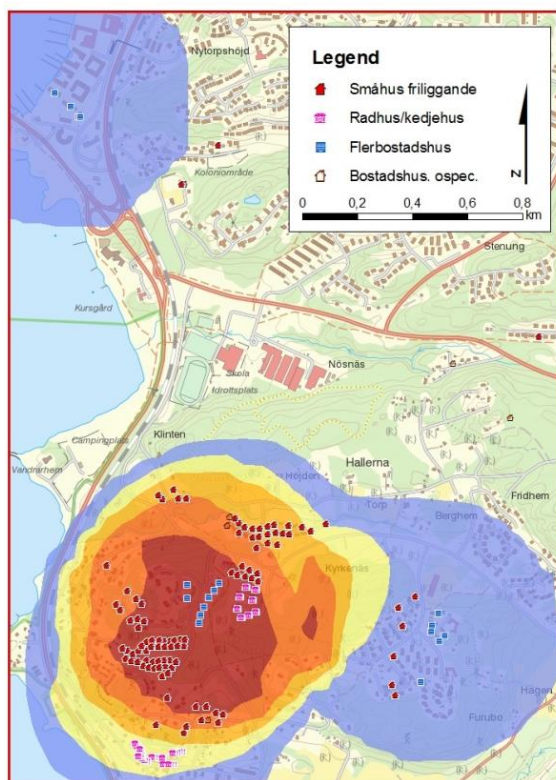
Spridd bebyggelse

Den spridda bebyggelsen är lokaliserad i inlandet men också mellan Hällungen och kusten. Totalt utgör den enbart 5 procent av de 524 bostäder som uppförts i kommunen sedan översiktsplanens lagakraft 2009. Efter Ale kommun med 4 procent spridd bebyggelse är Stenungsunds kommun därmed den kommun utanför storstadscentrat som har lägst andel spridd bebyggelse (tab. 3, tab. 1).

Bebyggelsekoncentration

Bostadsbyggandet i Stenungsunds kommun skiljer sig från de övriga kommunerna genom att det till största del inte har byggts i anslutning till kommunens största tätort. På grund av fysiska hinder med vägar och industriområden är det svårt att expandera Stenungsund, och den nya bebyggelsen är istället koncentrerad till Strandnorum söder om centralorten (fig. 36). Det är detaljplanen Västra Hallerna har byggts ut i två delar med totalt 8 flerbostadshus och ca 120 småhus (fig. 36, fig. 37). I östra delarna av Strandnorum har det byggts ytterligare 6 flerbostadshus och den kommunala fördelningen mellan lägenheter och småhus är 40 respektive 60 procent (fig. 7). Flera av kommunens mindre orter har utvecklats och i figur 36 visas också en koncentreringspunkt i Ödsmål där det byggts nya flerbostadshus (fig. 36). Mycket av nybyggnationen har också skett i Stora Höga där det byggts ca 60 villor spritt i samhället.

Figur 37: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Stenungsunds kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.

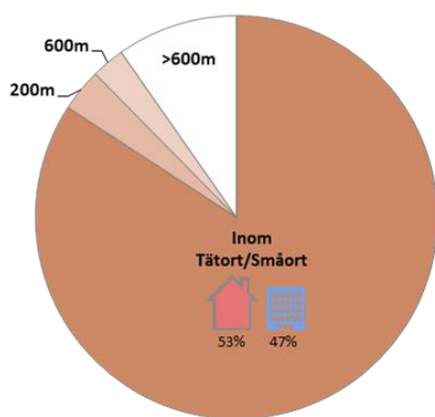


© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektoriariatet

Anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstillgång

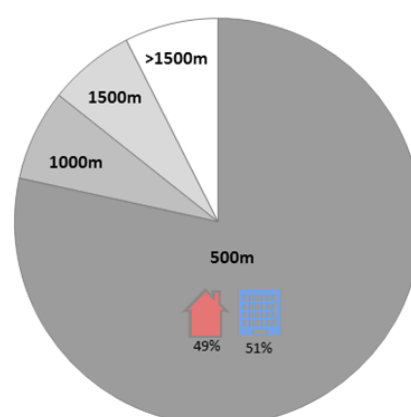
Merparten av den nya bebyggelsen har uppförts inom befintliga tätorter och med mycket god tillgång till kollektivtrafik. Andelarna är 84 procent inom existerande bebyggelse och 78 procent med högst 500 meter från närmsta hållplatsläge, vilket i båda fall är den högsta andelen av de som ingår i analysen undantaget kommunerna i storstadscentrat (fig. 38). Fördelningen mellan småhus och flerfamiljsbostäder är jämn i dessa zoner, men i resten av kommunen har det enbart byggts enfamiljshus (fig. 38, fig. 39). Detta ger ett medelavstånd till närmsta hållplatsläge på 180 meter för flerbostadshusen och 725 meter för kommunens enfamiljshus.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Stenungsunds kommun

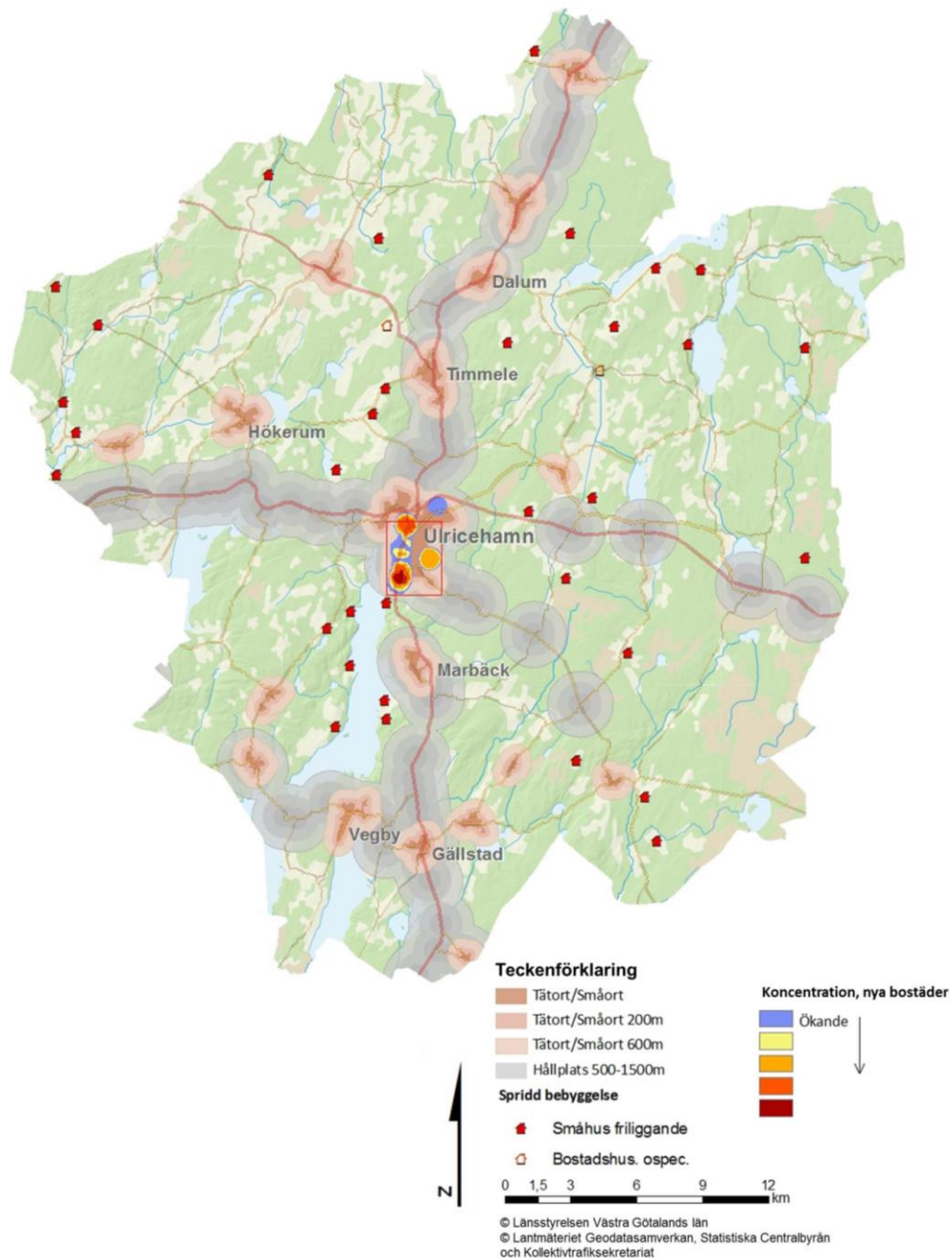


Figur 38: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Stenungsunds kommun



Figur 39: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.10. *Ulricehamns kommun*

Figur 40: Kommunkarta över Ulricehamns kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2002 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 41.

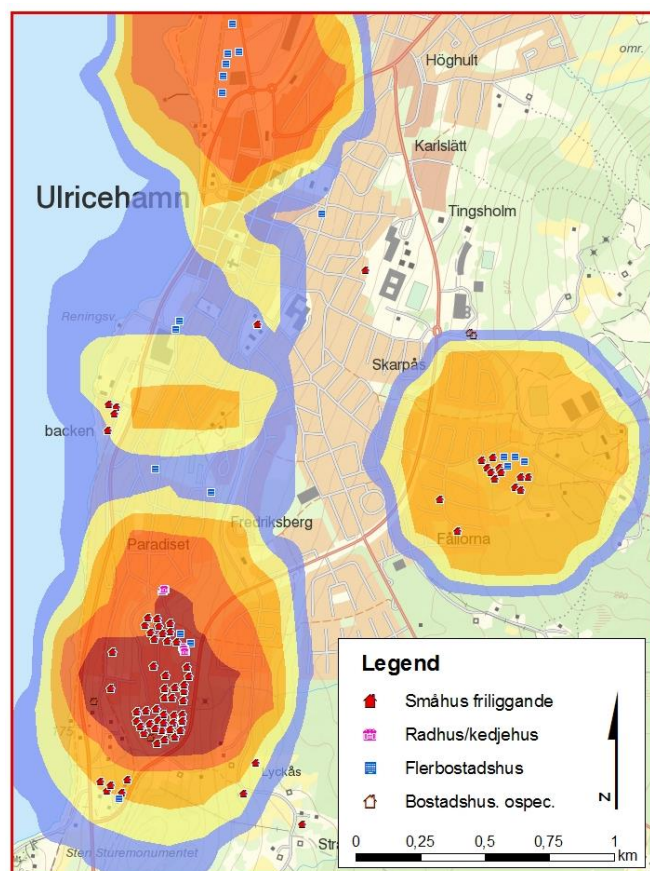
Ulricehamns kommun är Västra Götalands arealmässigt största. Rakt genom kommunen från öst till väst löper riksväg 40 och från söder till norr går länsväg 156 som där dessa båda möts övergår i väg 46. Många av kommunens tätorter ligger utmed någon av dessa vägar och där de korsas är kommunens centralort Ulricehamn belägen (fig. 40).

Totalt har 377 nya bostadsbyggnader uppförts i kommunen mellan 2002 och 2014 vilket är den längsta analyserade tidsperioden, och den årliga bostadsproduktionen på 29 nya bostäder tillhör det lägsta av de analyserade kommunerna (tab. 1). Under den aktuella tidsperioden var fördelningen mellan enfamiljs- och flerbamiljshus jämn med 53 respektive 47 procent av de bostäderna (fig. 7).

Bebyggelsekoncentration

Nybyggnationen i Ulricehamns kommun speglas främst av etablering i centralorten som har bebyggt i tre huvudsakliga koncentreringspunkter. Högst koncentration finns i södra delen av Ulricehamn där strax över 60 bostadsbyggnader har uppförts i form av enbostadshus men också tre flerbamiljshus (fig. 41). Vid de andra koncentreringspunkterna byggdes 13 enfamiljshus och 4 flerbamiljshus öster om staden respektive 6 flerbamiljshus i norra delen av Ulricehamn utmed Åsunden.

Figur 41: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Ulricehamns kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektariatet

Spridd bebyggelse

Av den nya bebyggelsen är 14 procent klassad som spridd och består av 51 småhus (tab. 3). Dessa förekommer sporadiskt i kommunen men framförallt i nära sjöar (fig. 40). Tio utav dem ingår i fritidshusområdet Näsboholm som ligger vid Åsunden söder om Ulricehamn, där tidigare sommarbostäder har utvecklats för åretruntboende.

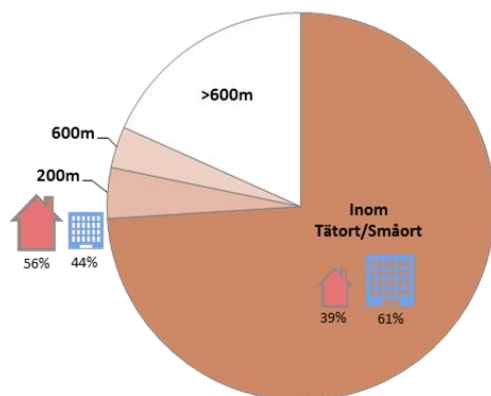
Anslutning till befintlig bebyggelse

Den övriga nybyggnationen har i huvudsak uppförts inom befintlig bebyggelse där 74 procent av de nya bostäderna uppförts, främst är det flerfamiljsbostäder som byggts med en andel av 61 procent (fig. 42). En del flerfamiljshus har också uppförts inom 200 meter från befintligt bebyggelse men i resten av kommunen har det enbart byggts enfamiljsbostäder.

Kollektivtrafikstillgång

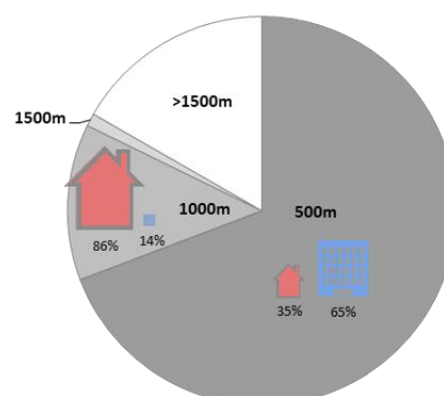
Merparten av den nya bebyggelsen har uppförts med upp till 500 meter från närmsta hållplats, 69 procent, men kommunen har också en relativt stor andel inom buffertzonen för 1 kilometer från hållplatslägen (fig. 43). De flesta lägenhetshusen har byggts inom 500 meters zonen men längst söderut i Ulricehamn finns ett flerfamiljshus med mer än 500 meter till hållplatslägen vilket ger en andel på 14 procent i detta avståndsintervall. Medelavståndet till närmsta hållplats är 205 meter för flerfamiljshusen och 1465 meter för flerbostadshusen.

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Ulricehamns kommun



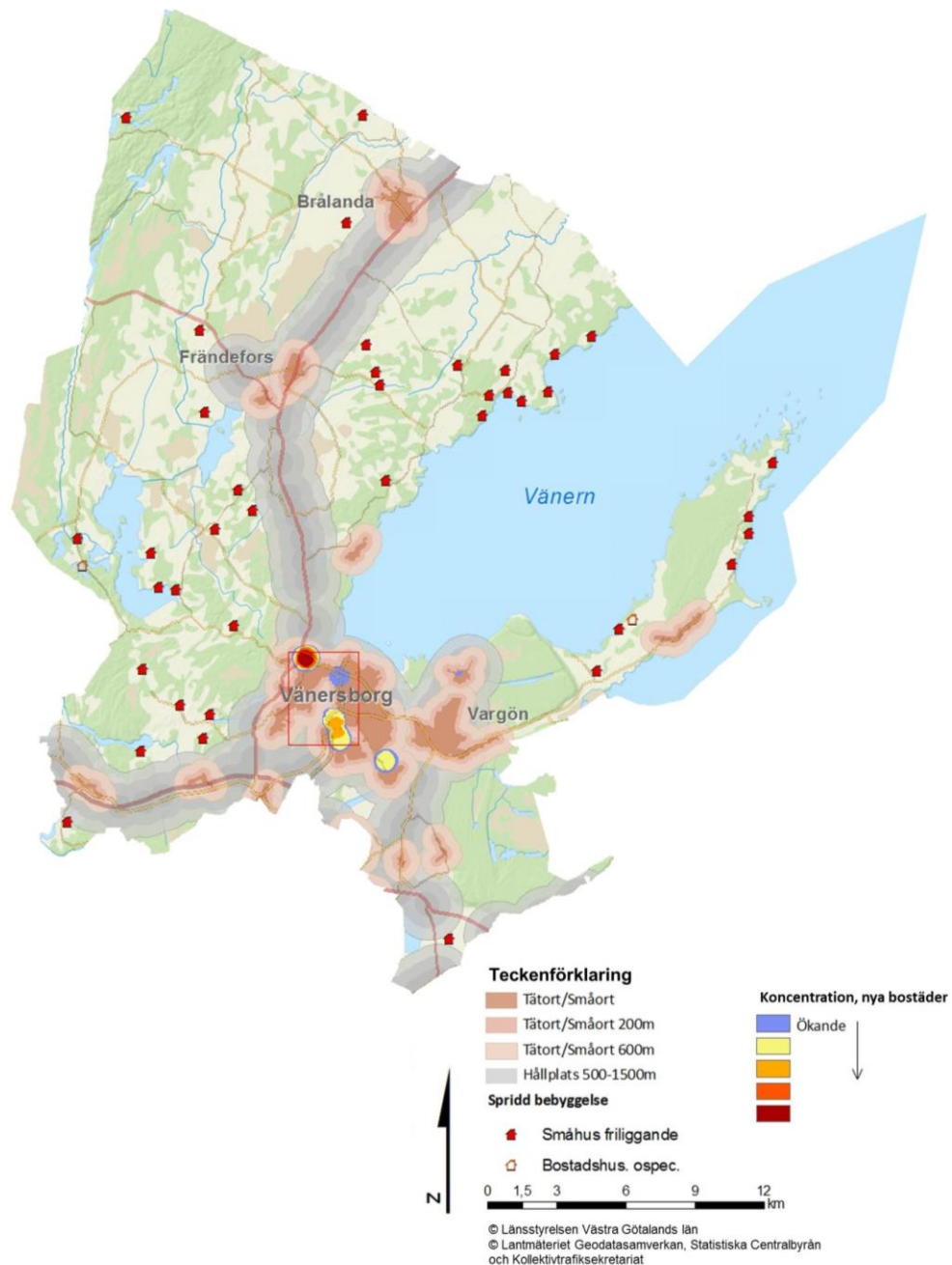
Figur 42: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Ulricehamns kommun



Figur 43: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.1.11. Vänersborgs kommun



Figur 44: Kommunkarta över Vänersborgs kommun: för analys av bebyggelseutvecklingen mellan 2006 och 11 november 2014, både gällande koncentration av nybebyggelse och lokalisering av spridd bebyggelse. I kartan visas även utbredningen av figur 45.

Bebyggelsen i Vänersborgs kommun är främst lokaliserad i södra delen av kommunen. Där ligger kommunens centralort tillsammans med flera andra tätorter som i vissa fall är ihopbyggda med Vänersborg. Norrut från Vänersborg går väg E45 som passerar de två tätorterna Frändefors och Brålanda. I samtliga dessa delar är kollektivtrafiksnätet väl utbyggt men i kommunen finns också både samhällen och nyuppförda friliggande hus som inte har tillgång till offentliga kommunikationer. Vänersborg är den analyserade kommun som har störst övervikt på enfamiljshus, 89 gentemot 11 procent, som utgörs av 3 byggnader som alla ligger centralt i Vänersborg (fig. 2). Detta gör att Vänersborg är den kommun där medelavståndet till kollektivtrafiken är kortast för de nya lägenhetshusen med ett avstånd på 95 meter. För enfamiljshusen är genomsnittsavståndet istället det längsta med 1 625 meter.

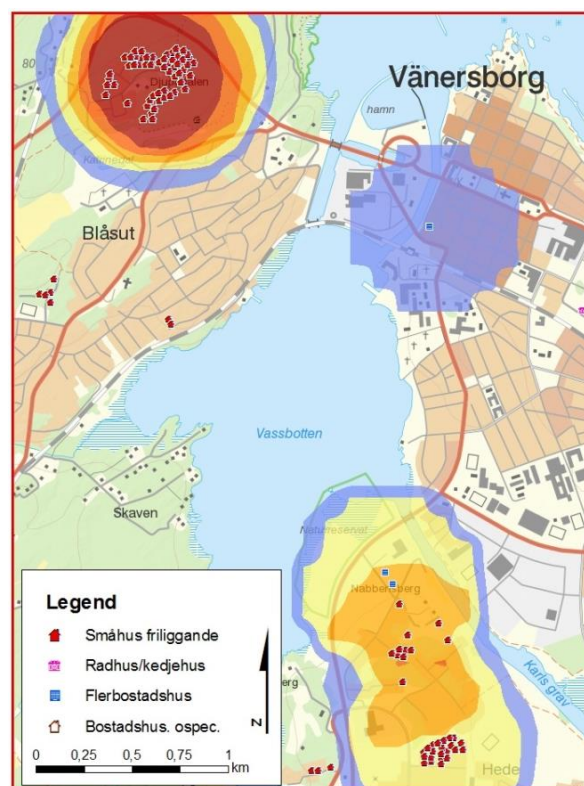
Spridd bebyggelse

Vänersborgs kommun har en relativt stor andel spridd bebyggelse, 21 procent vilket är den högsta andelen av de analyserade kommunerna (tab. 3). Den spridda bebyggelsen är främst lokaliserad utmed Vänerns stränder och framförallt vid Sikhall och Sanneboviken (fig. 44). Där finns också Sannebo fritidsområde och eftersom fritidshus inte kunde skiljas ut i dataunderlaget är det möjligt att flera hus här inte är bebodda året runt.

Bebyggelsekoncentration

Sedan införandet av översiktsplanen 2006 har nya bostäder främst upprättats som enfamiljshus i utkanterna av Vänersborg och där visas flera koncentreringspunkter (fig. 39). Norr om centralorten har ett område med runt 60 småhus anlagts och söder om staden har 35 nya enfamiljshus och 2 flerbostadshus byggts (fig. 40). Ytterligare söderut i Restad har det byggts 26 stycken nya småhus (fig. 39).

Figur 45: Detaljkarta över området med högst koncentration av nybebyggelse i Vänersborgs kommun, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom detta.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

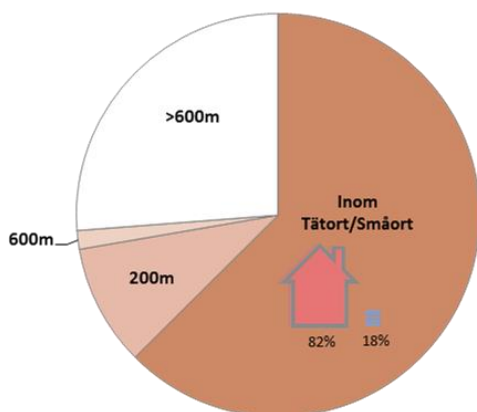
Anslutning till befintlig bebyggelse

Merparten av den nya bebyggelsen har uppförts inom befintlig tätort, 63 procent men det har också byggts förhållandevis mycket i den tätortnärazonen där andelen på 26 procent är den högsta av samtliga analyserade kommuner (fig. 46).

Kollektivtrafikstillgång

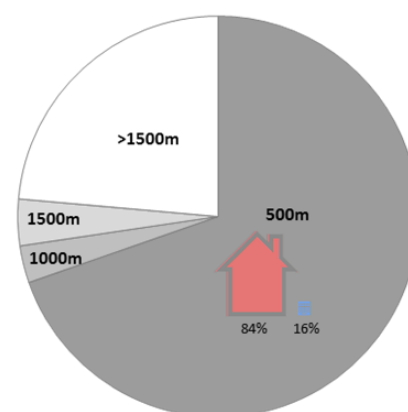
Alla orter förutom småorten Vänersnäs är hoplänkade med kollektivtrafikstäckningar (fig. 44), och tillgången till kollektivtrafik är generellt god i kommunen och 70 procent av den nya bebyggelsen ligger inom 500 meter från närmsta hållplatsläge (fig. 47). Bostäderna i zonerna på upp till 1000 och 1500 meter är därmed få och här återfinns enbart 3 respektive 4 procent av nybyggnationen, de resterande 24 procenten har begränsad tillgång till offentliga kommunikationer. Samtliga flerbostadshusen har uppförts inom befintlig bebyggelse och med högst 500 meter till närmsta hållplatsläge, men eftersom de totalt bara är tre stycken så är andelen av alla bostäder i zonen ändå mycket låg (fig. 46, fig. 47).

Bostadsfördelning i hänsyn till befintlig bebyggelse i Vänersborgs kommun



Figur 46: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till tätorter och småorter, samt fördelningen av bostadstyper.

Bostadsfördelning i hänsyn till kollektivtrafik i Vänersborgs kommun

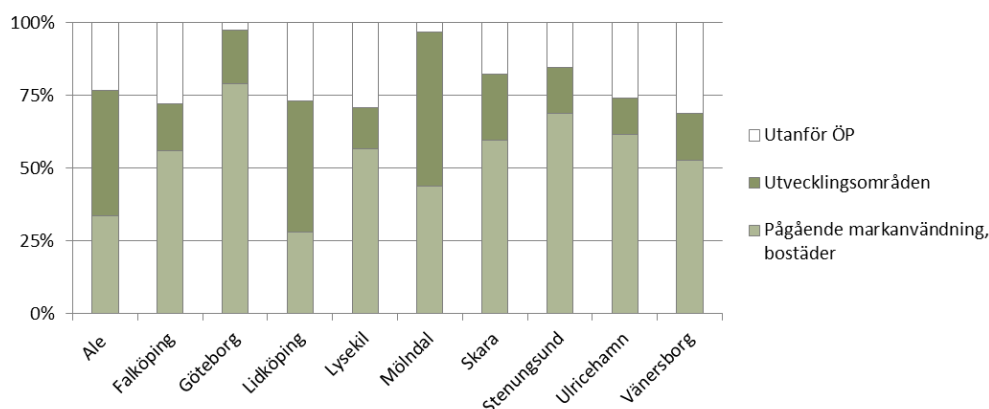


Figur 47: Lokalisering av nya bostäder i förhållande till kollektivtrafikstillgång, samt fördelningen av bostadstyper

6.2. Bebyggelseutveckling och översiktsplaner

Överensstämmelsen mellan kommunens bostadsvisioner och det verkliga byggandet presenteras genom statistik över andelen bostäder som styrts av översiktsplanen. Antingen genom att de uppförts i områden med bostäder som pågående markanvändning eller i planerade utvecklingsområden (fig. 48).

Kommunalfördelning av nya bostäder gentemot översiktsplanen



Figur 48: Andel nya bostäder som uppförts i översiktsplanens utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse och utan att följa översiktsplanen.

Bebyggelseutvecklingens struktur varierar mellan kommunerna men i de flesta har de nya bostäderna till största del uppförts inom befintlig bebyggelse vilket är fallet för 7 av 10 kommuner (Falköping, Göteborg, Lysekil, Skara, Stenungsund, Ulricehamn och Vänersborgs kommun) (fig. 48). I Göteborgs kommun är andelen högst med 79 procent av den nya bebyggelsen. I övriga tre kommuner, Ale, Lidköping och Mölndals kommun, är merparten av de nya bostäderna uppförda inom översiktsplanens utvecklingsområden, vilka visserligen kan sammanfalla med den befintliga bebyggelsen. Mölndal är den kommun där flest bostäder har lokaliserats till utpekade utvecklingsområden, och 53 procent av den nya bebyggelsen finns inom dessa. I Ale och Lidköpings kommun är den relativa mängden 43 respektive 53 procent och för övriga kommuner är andelen betydligt lägre med mellan 12 procent och 23 procent.

I merparten av kommunerna har andra faktorer än översiktsplanen styrt bebyggelsen för mellan 15 och 30 procent av nybyggnationen (fig. 48). För storstadskommunerna Göteborg och Mölndal är andelen dock betydligt lägre och endast 3 procent av de nya bostäderna har byggts utan att följa översiktsplanen. Dessa kommuner är dock tätbebyggda och den befintliga bebyggelsen täcker i stort sätt hela arealen.

Andelen av den nya bebyggelsen som byggts i kommunernas utvecklingsområden presenteras även kartografiskt genom separata värden för respektive område. Från kommunkartorna kan det utläsas att de nya bostäderna är fördelade till få översiktsplaneområden i samtliga kommuner. Trenden är att många tänkta områden inte alls bebyggs, och där utveckling ändå skett är utbyggnaden ofta liten. I 84 procent av kommunernas utpekade bebyggelseområden har inga nya bostäder tillkommit eller så är andelen inom dem under 1 procent av den totala bebyggelseutvecklingen.

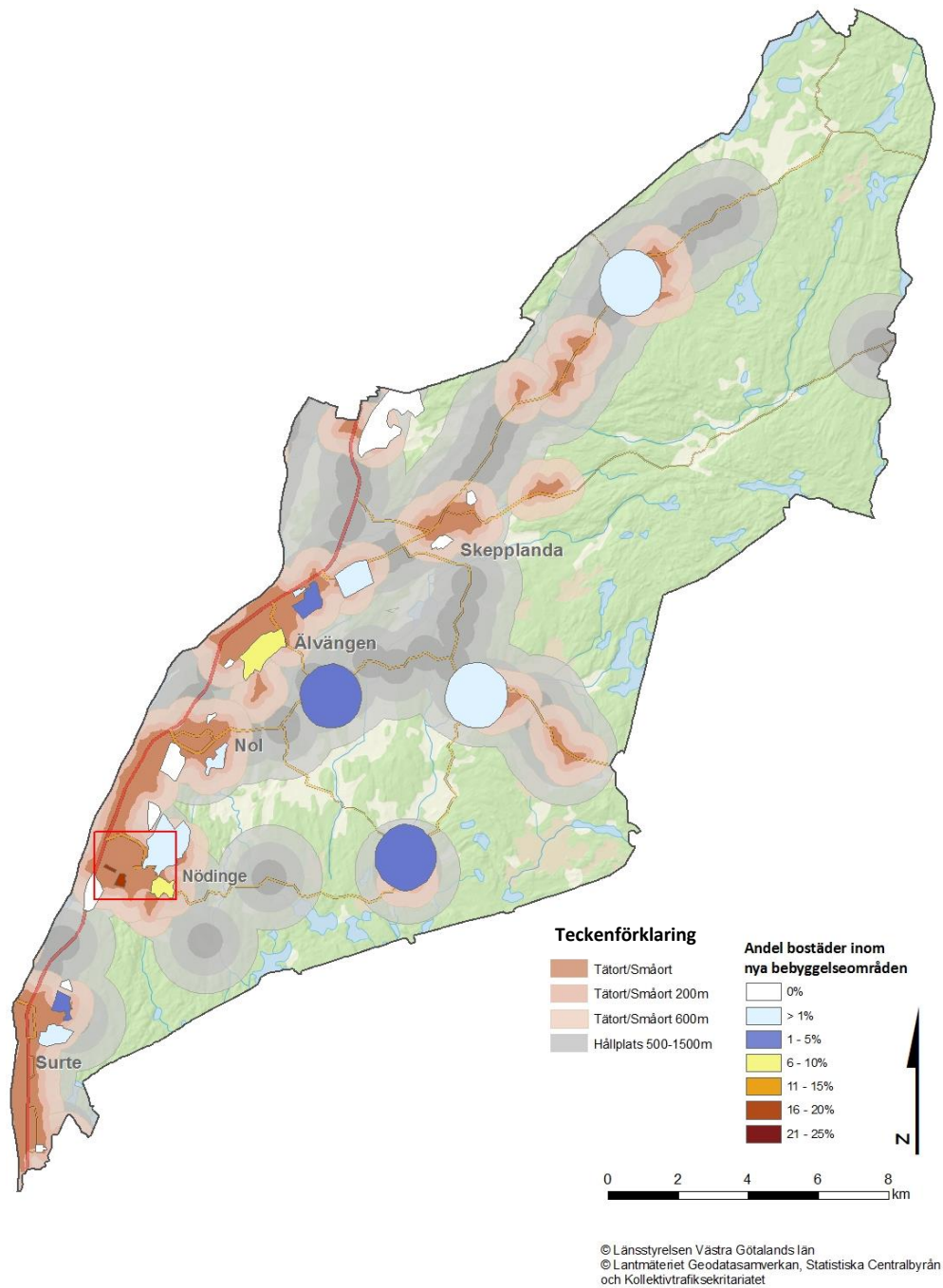
Det genomgående är istället att byggnation i en eller ett par utvecklingsområden står för nästan hela den kommunala utbyggnaden av översiktsplaneområden. Den största kommunrelativa bebyggelseutvecklingen finns i två utvecklingsområden i Mölndals kommun där över 20 procent av kommunens bostäder uppförts i dem vardera. Områdena ligger i utkanten av kommunens två näst största samhällen och utvecklingen i dem motsvarar tillsammans merparten av kommunens totala utbyggnad av översiktsplaneområden.

Vidare finns ett område där nära 20 procent av de nya bostäderna i Lidköpings kommun byggts. Det utvecklingsområdet är beläget vid centralorten men resterande del av översiktsplaneutbyggnaden är tillskillnad från Mölndals kommun fördelat till fler delar av kommunen. Även i Falköpings kommun finns ett utvecklingsområde som haft en hög nybyggnation på 14 procent och i Ale ett med cirka 13, men för de resterande kommunerna är andelen i utvecklingsområdena dock som högst mellan 10 och 5 procent.

När kommunerna jämförs är det viktigt att komma ihåg att grundförutsättningarna för dem varierar. Kvantitetsskillnaderna för nya bostäder är stora, och då fler bostäder byggts i kommunen sjunker sannolikheten för höga procentvärden inom enskilda översiktsplaneområden. Vidare varierar perioden då översiktsplanen varit gällande och likaså det kommunala bebyggelsestrycket vilket gör att möjligheterna för utbyggnad varit olika mellan kommunerna.

I samma kartor presenteras också förhållandet mellan översiktsplaneområdena och befintlig bebyggelse respektive kollektivtrafik. Utvecklingsområdena är nästan genomgående lokaliserade i eller mycket nära existerande samhällen. Undantaget är en del områden på Kålland i Lidköpings kommun och i västradelen av Lysekils kommun samt några få i Skara kommun. De flesta bebyggelseområdena har också planerats med tillgång till kollektivtrafik men det finns en del tätorter och småorter som har expanderat eller förtätats trots att tillgången till kollektivtrafik är begränsat på orten.

6.2.1. Ale kommun



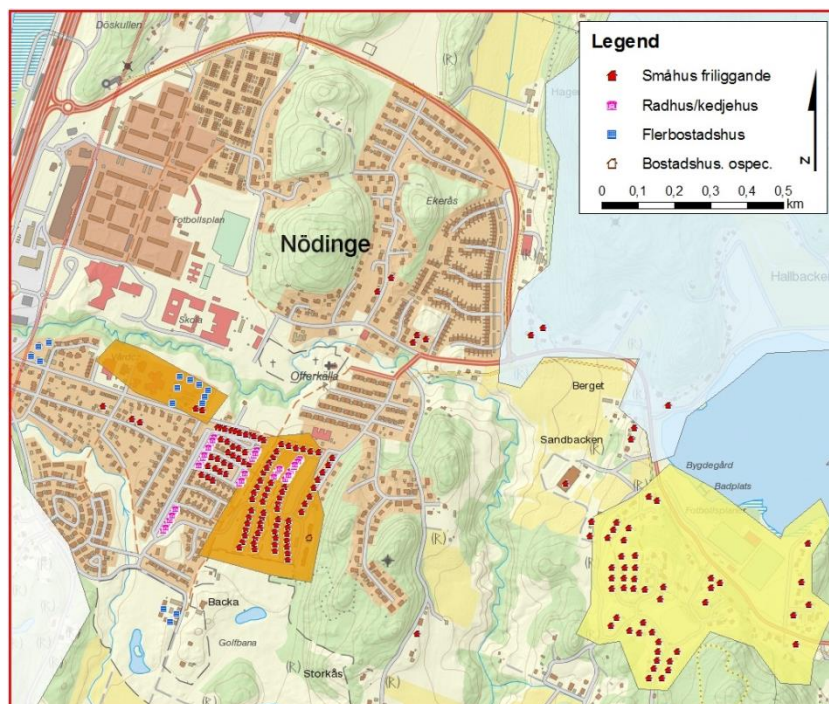
Figur 49: Karta över Ale kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2007, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 50.

Lokalisering av utvecklingsområden

I Ale kommuns översiktsplan finns många utpekade utvecklingsområden spritt över hela kommunen. Samtliga har placerats med god tillgång till kollektivtrafik och i de flesta fall som expansion av befintliga samhällen men i Nödinge finns också två områden som ska utvecklas som förtätning av samhället (fig. 49). Runt några av kommunens mindre orter har det gjorts generella gränsdragningar med framtida visioner om att hela byn ska byggas ut och förtätas.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Totalt har 43 procent av den nya bebyggelsen uppförts inom utpekade områden för ny bebyggelse (fig. 48). I många fall har bebyggelsestrycket dock varit lågt och 19 av 25 områden har inte byggts ut alls eller med enstaka hus och en andel under 1 procent av de nya bostäderna (fig. 49). Större delen av bebyggelseutvecklingen i översiktsplaneområdena finns i södra delen av Nödinge. I området närmast järnvägen har nära 13 procent av den nya bebyggelsen uppförts i form av 8 flerfamiljshus och 2 enfamiljshus (fig. 50). I ett annat område har det byggts 76 småhus vilket motsvarar närmare 12 procent av den totala byggnationen. Vidare finns också ett tredje område vid Vimmersjön öster om staden där det byggts 45 villor vilket ger ett andelsvärde på nära 7 procent. Det har även byggts en del vid Älvängen. I ett område har runt 4 procent av den nya bebyggelsen lokaliserats genom framförallt 2 flerfamiljshus, och i ett annat område ca 3 procent av den nya bebyggelsen uppförandet genom 18 nya småhus (fig. 49).



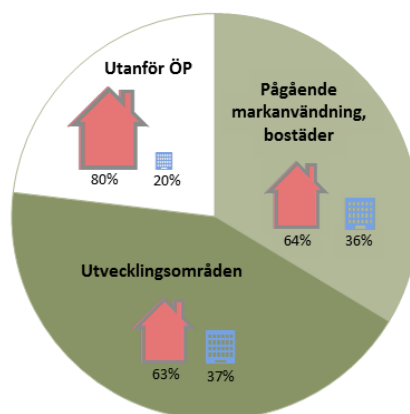
© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektoriariatet

Figur 50: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Ale kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

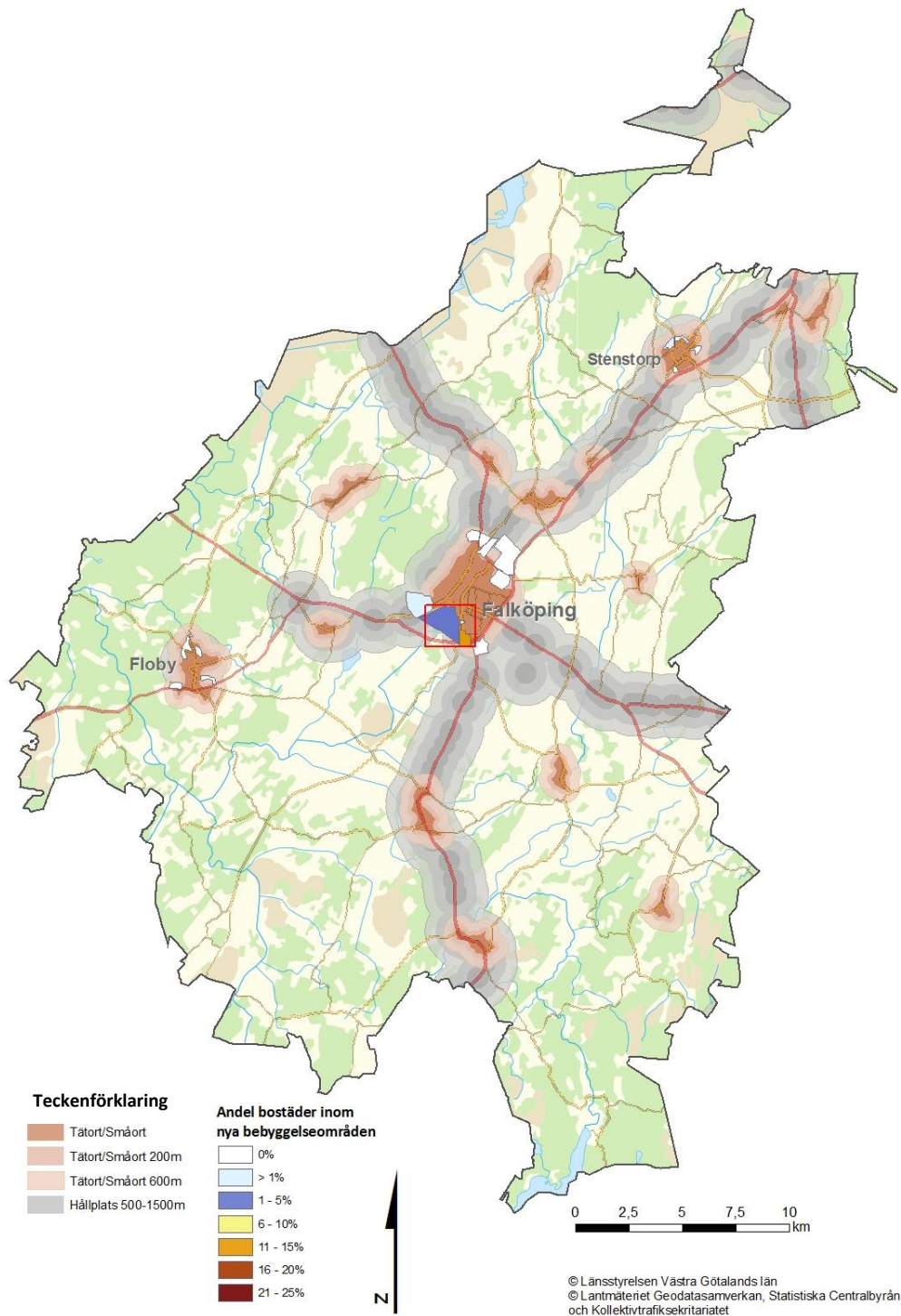
Nybyggnationens fördelning

Större delen av den nya bebyggelsen i Ale kommun är belägen till områden som planerats för ny bebyggelse, totalt 42 procent (fig. 51). Ytterligare 34 procent av bostäderna är uppförda i områden som varit bebyggda sedan tidigare och resterande 23 procent är byggda utan styrning i översiktsplanen. Ale kommun är tillsammans med Göteborgs kommun de enda undersökta kommunerna där det både finns enfamiljshus och flerfamiljshus i alla kategorier för bostadsfördelningen i förhållande till översiktsplanen. Inom utvecklingsområdena är fördelningen 64/36 med enfamiljsbostäder i övervikt, inom befintlig bebyggelse 63/37 och i resten av kommunen finns en större övervikt av småhus med 80 procent av den nya bebyggelsen.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Ale kommun



Figur 51: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

6.2.2. **Falköpings kommun**

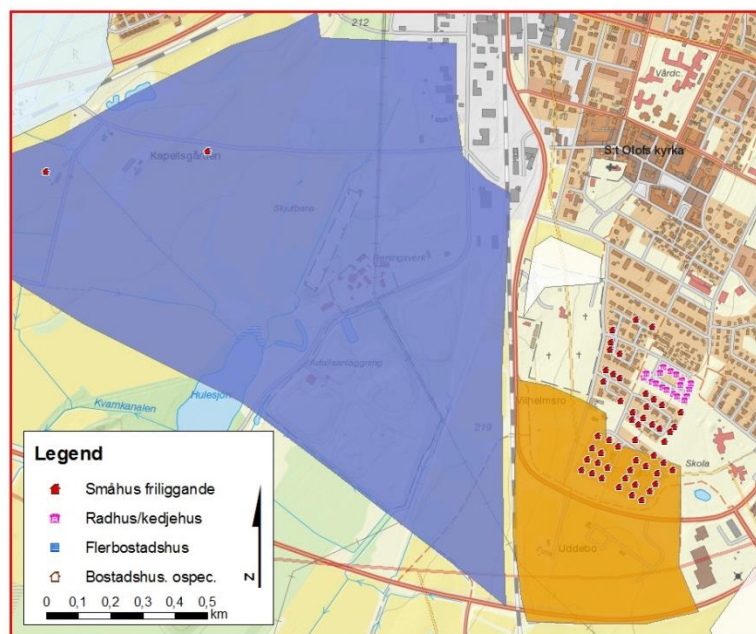
Figur 52: Karta över Falköpings kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2008, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 53.

Lokalisering av utvecklingsområden

I Falköpings kommuns översiktsplan finns arton utpekade områden för utveckling av ny bebyggelse. Dessa är huvudsakligen planerade som expansion av kommunens tätorter och ligger som en krans kring de största orterna, Falköping, Floby och Stenstorp (fig. 52). Framförallt är visionen en expansion av centralorten Falköping och där är utvecklingsområdena generellt större än kring de båda andra samhällena. Samtliga utvecklingsområden ligger med detta i anslutning till befintlig bebyggelse. Huvudsakligen innefattas hela området i tätorten eller i den tätortsnärzonen även om ett par områden i Falköping även planeras för vidare utvidgning av orten. Områdena är i stort planerade med god tillgång till kollektivtrafik, framförallt som högst 1 kilometer ifrån närmsta hållplatsläge.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Sedan översiktsplanens lagakraft 2008 har enbart fyra utvecklingsområden byggts ut, en av dem ligger i Stenstorp och de resterande i södra delarna av Falköping. Sammantaget har 16 procent av de nya bostäderna uppförts inom dessa och bebyggelsestrycket inom dem är generellt lågt. Största andelen har byggts i området i södra Falköping som innefattar Vilhelmsro där 23 nya villor har uppförts vilket motsvarar nästan 14 procent av den nya bebyggelsen i kommunen (fig. 53). I två av de övriga fyra är andelen under en procent av totala antalet nya bostäder vilket egentligen utgörs av ett nytt hus (fig. 52). I dessa områden och i det fjärde utbyggda området där andelen är precis över 1 procent genom uppförandet av två småhus är utbyggnaden inte styrd utav översiktsplanen utan den hade ägt rum även utan utpekandet i denna.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektorn

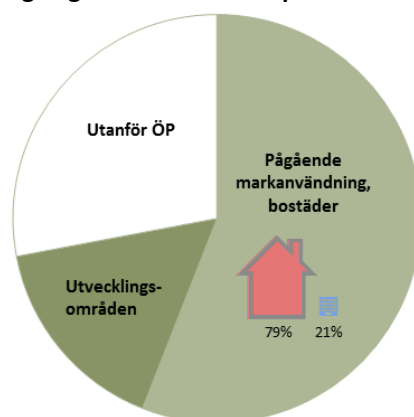
Figur 53: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Falköpings kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

Nybyggnationens fördelning

Förutom andelen på 16 procent av de nya bostäderna som är lokaliserade i utvecklingsområden är 56 procent uppförda där den pågående markanvändningen delvis utgörs av bostäder (fig. 54). Resterande 28 procent är byggda utan förankring i översiktsplanen och dessa finns spridda i kommunen, ofta i befolkningsfattiga områden. Dessa och det som byggts i utvecklingsområdena är uteslutande enfamiljshus, flerfamiljshusen är istället uppförda inom befintlig bebyggelse och andelen av dem där är 21 procent av den nya bebyggelsen.

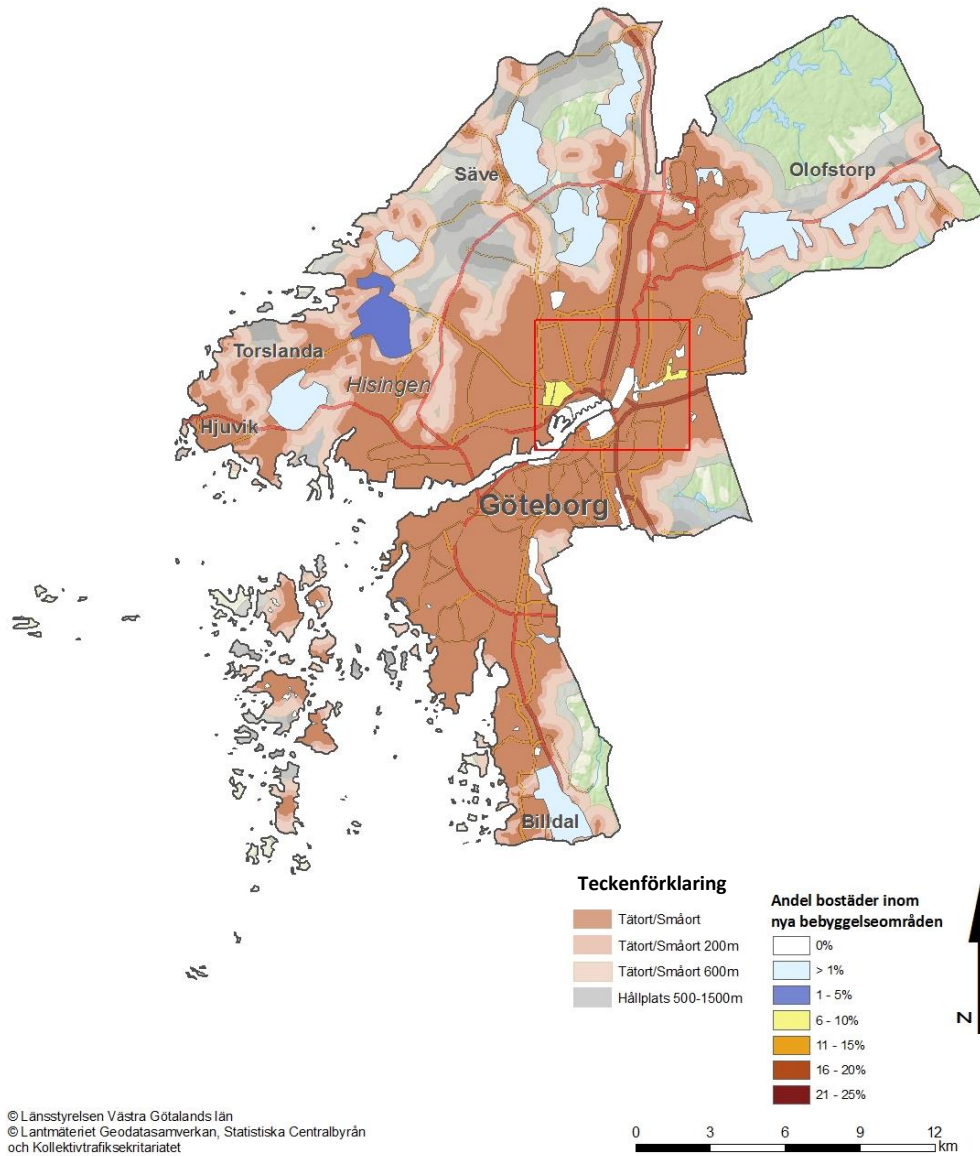
Jämfört med de andra kommunerna tillhör Falköpings kommun de med lägst bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena, kommunen har också högst andel bostäder som byggts där markanvändningen i översiktsplanen inte är planerat för bostäder (fig. 48). Översiktsplanen som är från 2008 är dock jämförelsevis ny och det kommunala bebyggelsetrycket är lågt, vilket gör att få bostäder uppförts totalt under den gällande tidsperioden (tab.1).

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Falköpings kommun



Figur 54: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

6.2.3. Göteborgs kommun



Figur 55: Karta över Göteborgs kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2009, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 56.

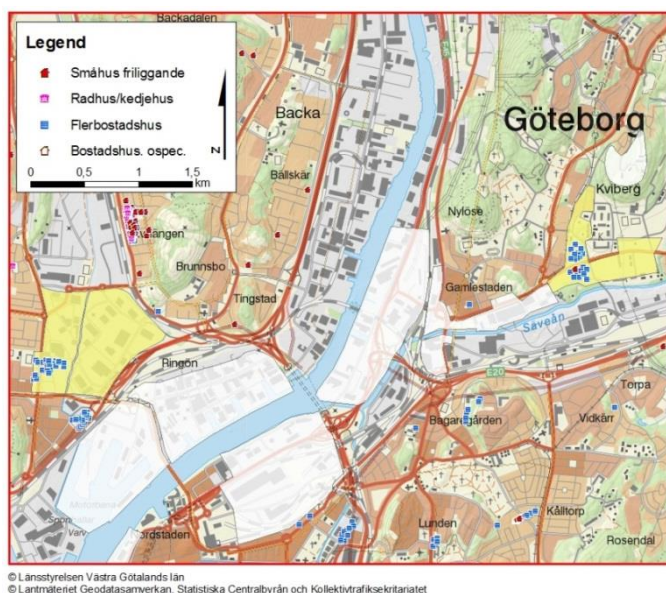
Lokalisering av utvecklingsområden

I Göteborgs kommun finns två övergripande tendenser för bebyggelseutvecklingens struktur inom områden med förändrad markanvändning bostäder. I utkanten av staden är områdena generellt bebyggda men med en liten andel av kommunens nya bostäder. Centralt är tendensen istället att en stor andel av den nya bebyggelsen lokaliserats till områdena, allernativt ännu ingen alls (fig. 55). De centrala utvecklingsområdena är ofta ganska små medan större landområden har pekats ut i kommunens ytterområden, undantaget till detta är utvecklingsområden i skärgården som alla har liten yta.

I stort sätt hela kommunen har god tillgång till kollektivtrafik och så även samtliga utpekade bebyggelseområden. De centrala bebyggelseområdena finns generellt i redan etablerade områden medan områdena i skärgården och kommunens ytterområden sammanfaller till viss del med befintlig bebyggelse men är också planerade som expansion av tätorter och för utveckling av ytterligare förbindelse mellan dessa och Göteborg.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Störst tillväxt av bebyggelseområdena har skett vid Kvillebäcken och Kviberg med ca 5 procent av den nya bebyggelsen i vardera (fig. 56). Vid Kvillebäcken har det byggts 20 nya flerfamiljshus vilket ger ett beräknat antal på 800 bostäder och vid Kviberg har ca 695 nya bostäder uppförts genom 17 flerfamiljshus och några mindre hus.



Figur 56: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Göteborgs kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

I hela kommunen har det byggts runt 13 700 nya bostäder sedan den översiktsplanens lagakraft 2009, vilket är betydligt fler än för de andra kommunerna där närmsta jämförelsevärde är Mölndals kommun med 2019 nya bostäder under senaste översiktsplanepreioden (tab. 1). Det höga totalvärdet för

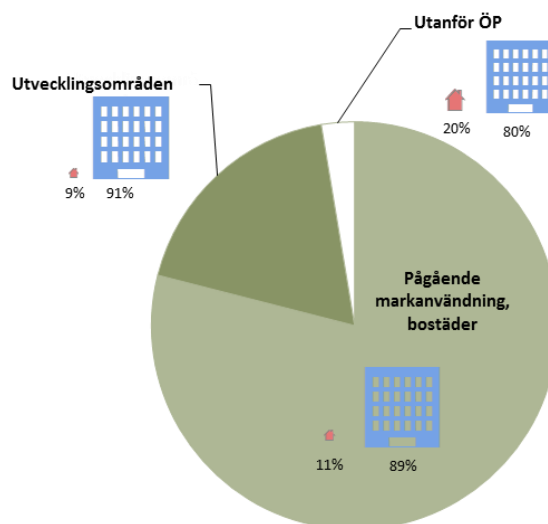
Göteborgs kommun resulterar i att det är mindre sannolikt att få ett högt andelsvärde inom varje enskilt översiktsplaneområde, vilket är viktigt att komma ihåg ifall kommunerna jämförs.

Totalt har 18 procent av kommunens nya bostäder byggts inom utpekade bebyggelseområden (fig. 48). Flera områden har en nybyggnation motsvarande under 1 procent av den totala byggnationen och förutom de nämnda områdena finns enbart ytterligare två som har en bebyggelseutveckling som överstiger 1 procent. Det ena är ett mycket litet utvecklingsområde vid Fiskebäck där det har byggts 13 flerfamiljshus koncentrerat och andelen är nära 4 procent (fig. 56). Det andra är ett av kommunens geografiskt största och finns i Björlanda i norra Göteborg och där det har byggts 3 flerfamiljshus och ca 45 villor vilket ger en andel på strax över 1 procent.

Nybyggnationens fördelning

Större delen av de nya bostäderna i Göteborgs kommun har lokaliserats till områden som redan har pågående markanvändning för bostäder, 79 procent (fig. 57). Ytan i kommunen som inte har befintlig bebyggelse eller som inte är planerad för framtida utveckling är liten och andelen som byggts där är enbart 3 procent, vilket tillsammans med Mölndals kommun är den lägsta delen inom denna kategori.

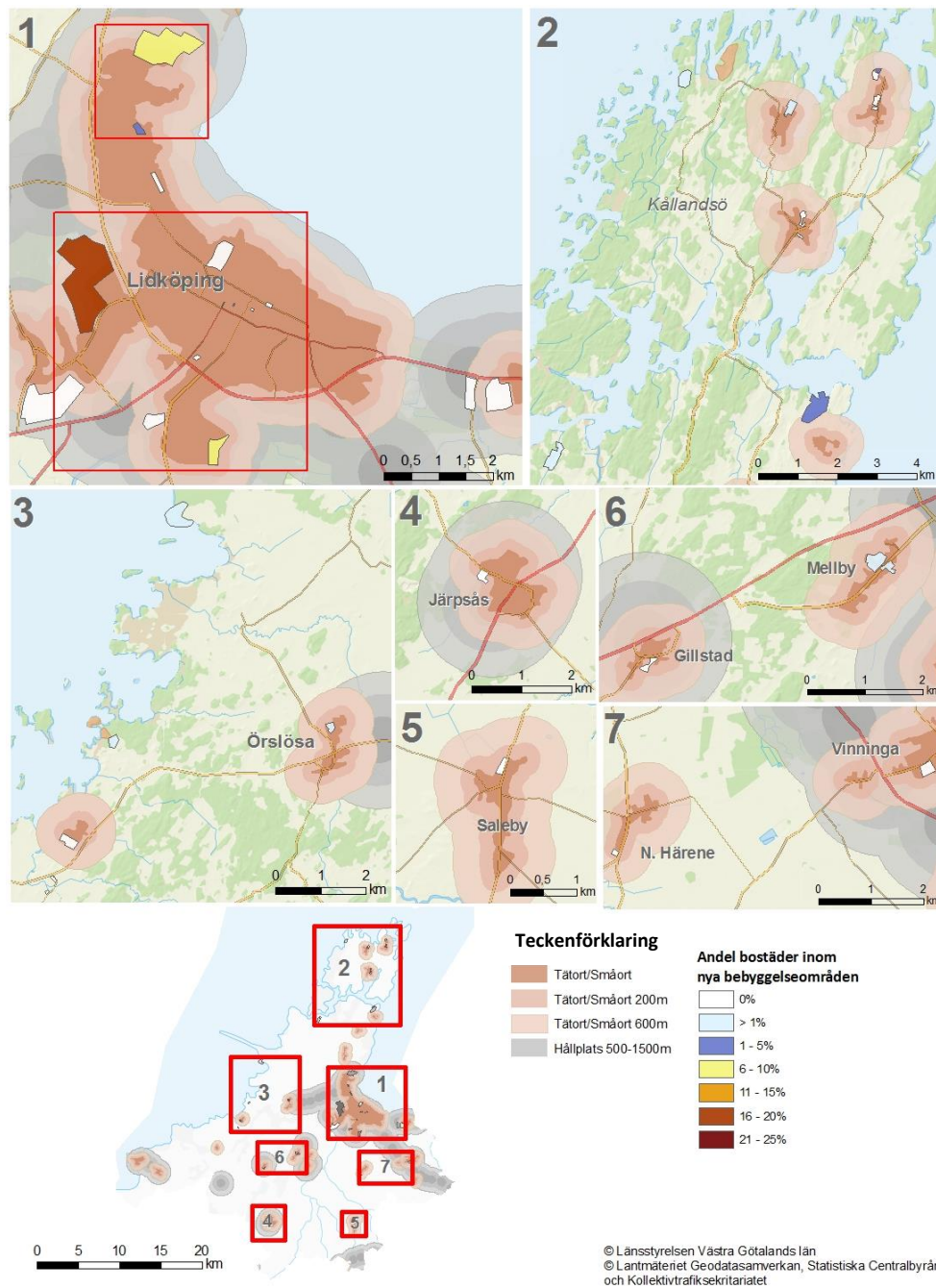
Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Göteborgs kommun



Figur 57: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

I Göteborgs kommun är övervikten på bostäder i flerfamiljshus stor, 11 respektive 89 procent (fig. 2), och så även fördelningen inom översiktsplanekategorierna. När det gäller befintlig bebyggelse är fördelningen densamma som för bostäderna generellt i kommunen, med 11 procent enbostadshus och 89 procent flerbostadshus (fig. 57). I utvecklingsområdena däremot är lägenhetsbostäder ändå vanligare, 91 procent av bostäderna, och för bebyggelsen som inte styrts av översiktsplanen jämnas fördelningen ut med 20 procent enbostadshus.

6.2.4. Lidköpings kommun



Figur 58: Karta över Lidköpings kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2003, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 59.

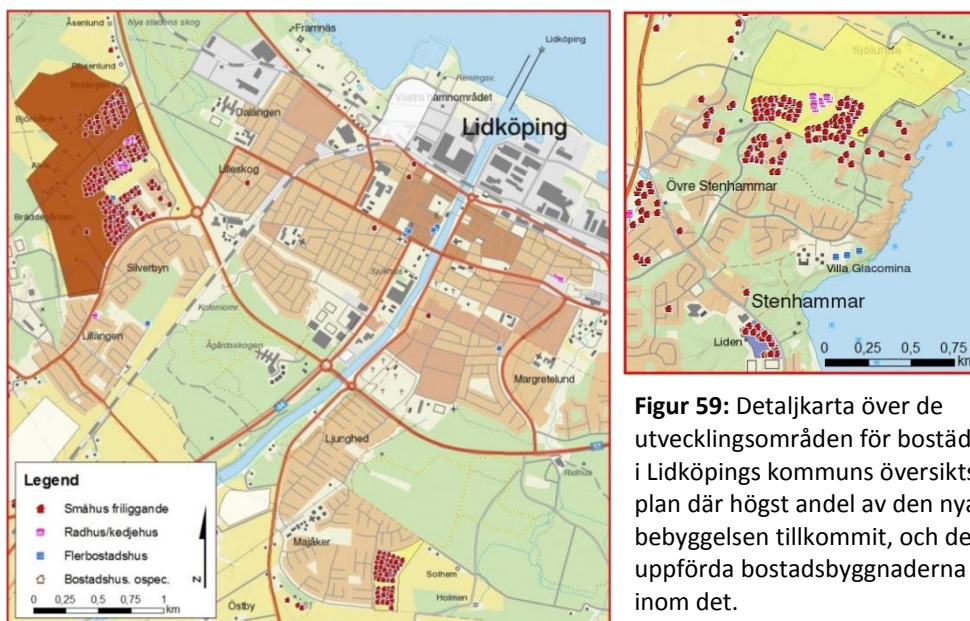
I Lidköpings kommun har flera små områden markerats ut som utvecklingsområden i översiktsplanen och dessa är utspridda till stora delar av kommunen (fig. 58). Sammanlagt är det 38 områden som pekats ut, men i 22 av dem har det inte byggts alls och i ytterligare 8 har under en procent av den kommunala nybyggnationen uppförts. Detta trots att översiktsplanen har varit gällande sedan 2003. Totalt är 45 procent av den nya bebyggelsen i kommunen lokaliserad till områden utpekade för bebyggelseutveckling vilket är en av de högsta andelarna av de analyserade kommunerna (fig. 48).

Lokalisering av utvecklingsområden

Utvecklingsområdena är generellt placerade i anslutning till befintlig bebyggelse men det finns också några friliggande översiktsplaneområden. Samtliga av dessa ligger i västra delen av kommunen, mot Värnen, och till dem är dessutom tillgång på kollektivtrafik dålig (fig. 58). Bebyggelseutvecklingen har varit låg i dessa områden, och som mest har det byggts fem hus inom ett av dem, vilket motsvarar ungefär 0,5 procent av den kommunala nybyggnationen. Området ligger på halvön Kålland där tillgången till kollektivtrafik allmänt är mycket dålig med dagens turer. Här finns ytterligare områden utpekade för bebyggelseutveckling, bland annat ett i anslutning till Bösshamn där nära 2 procent av den nya bebyggelsen uppförts vilket är det sjätte största andelsvärdet i kommunen.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Utbyggnaden av översiktsplaneområden har främst skett i planerade områden inom Lidköping eller i stadens närområde där tre områden har över 5 procent av den totala nybyggnationen vardera. Ett av dem har dessutom en andel på drygt 17 procent (fig. 53). I alla tre har det byggts småhus med ungefär lika stor bebyggelsetäthet, och att det största området har en högre andel beror främst på att det är större till arean så att det därmed finns rum för fler byggnader (fig. 59).



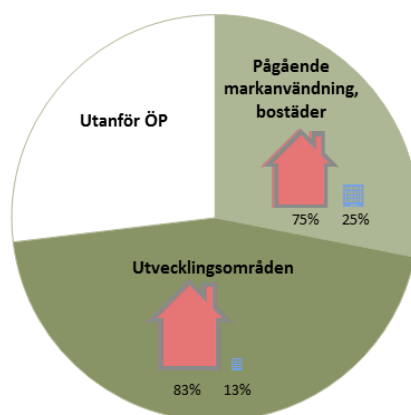
Figur 59: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Lidköpings kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektoriariatet

Nybyggnationens fördelning

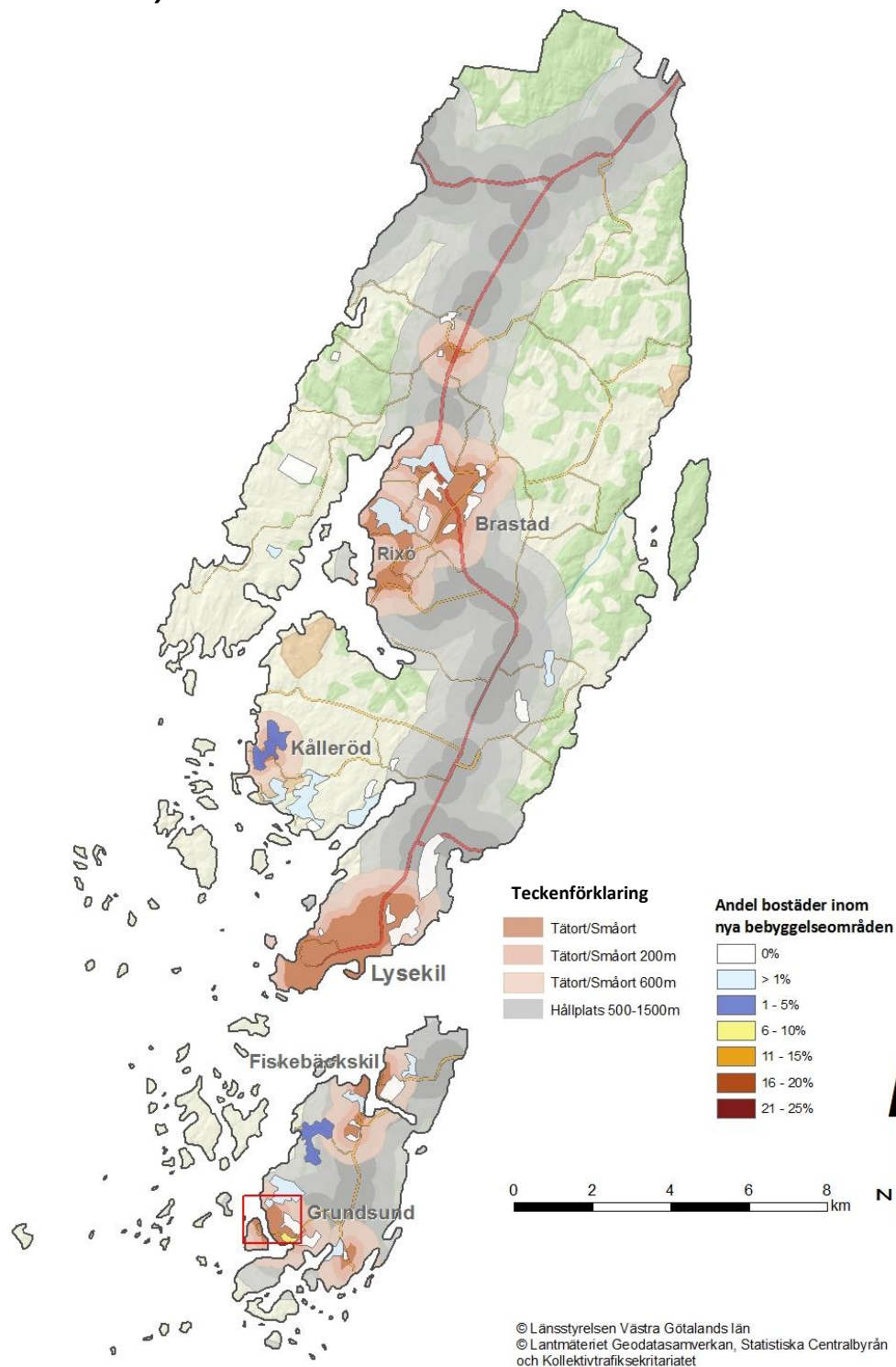
Lidköpings kommun är en av de få där byggnation inom översiktsplaneområden överväger byggnation inom befintlig bebyggelse. Totalt har 45 procent av de nya bostäderna byggts i de utpekade utvecklingsområdena medan 28 procent har byggts i andra delar av kommunens samhällen (fig. 60). Detta trots att flerbostadshusen är mer vanligt förekommande i områden där den pågående markanvändningen redan är bostäder. I utvecklingsområdena har det byggts 54 flerbostadshus vilket ger en andel på 13 procent, och inom de resterande delarna av den befintliga bebyggelsen har övriga 64 flerbostadshus uppförts, vilket där utgör 25 procent av nybyggnationen. I övriga delarna av Lidköpings kommun har det enbart byggts enbostadshus och andelen på 27 procent av bostäderna i denna kategori är en av de högsta för de analyserade kommunerna.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Lidköpings kommun



Figur 60: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerbostadshus.

6.2.5. Lysekils kommun



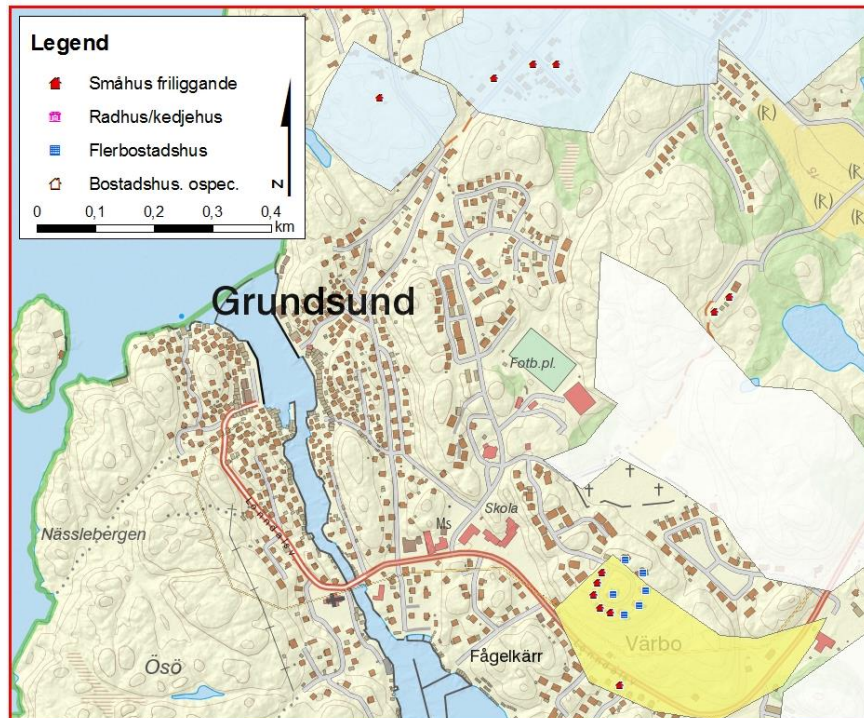
Figur 61: Karta över Lysekils kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2006, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av 62.

Lokalisering av utvecklingsområden

Översiktsplanen i Lysekils kommun innehåller efter Göteborgs kommuns översiktsplan flest antal områden utpekade för ny bebyggelse, och totalt finns 40 stycken. Den geografiska spridningen av dem är stor och merparten är lokaliserade inom avståndszonerna för befintlig bebyggelse och kollektivtrafik (fig. 61). I västra delen av kommunen, på Härnåset mellan Åbyfjorden och Brofjorden samt i Skalhamn vid Lyseområdet, finns dock flera områden som är helt friliggande, eller enbart i närhet till befintliga orter. Området i Skalhamn har också haft den näst största bebyggelseutvecklingen, även om den visserligen varit låg med bara drygt 1 procent utav den totala bebyggelsen.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Det övergripande resultatet är en liten bebyggelseutveckling inom utvecklingsområdena, och totalt har enbart 14 procent av den nya bebyggelsen lokaliserats inom dessa (fig. 48). Många områden har andelsvärden på under 1 procent och i flera har det dessutom bara byggts ett enda hus (fig. 61). Lysekils kommun skiljer sig gentemot de andra kommunerna eftersom utpekade områden i anslutning till centralorten inte alls byggts. Den tillväxt av utvecklingsområden som ändå har ägt rum har skett runt mindre samhällen och störst andel har uppförts i ett litet planområde i Grundsund där det byggts 4 flerbostadshus tillsammans med några småhus vilket gör att området står för drygt 7 procent av de nya bostäderna i kommunen (fig. 62).



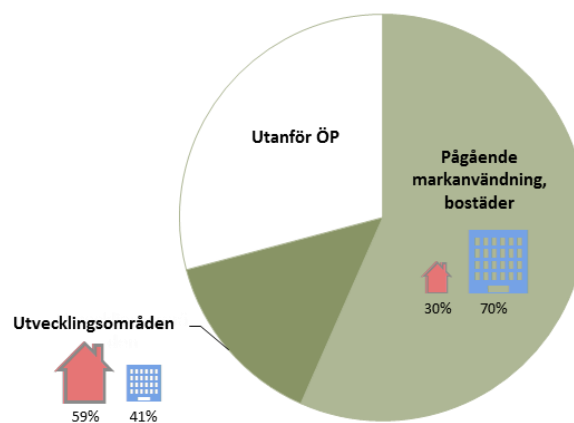
© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmätaren Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

Figur 62: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Lysekils kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

Nybyggnationens fördelning

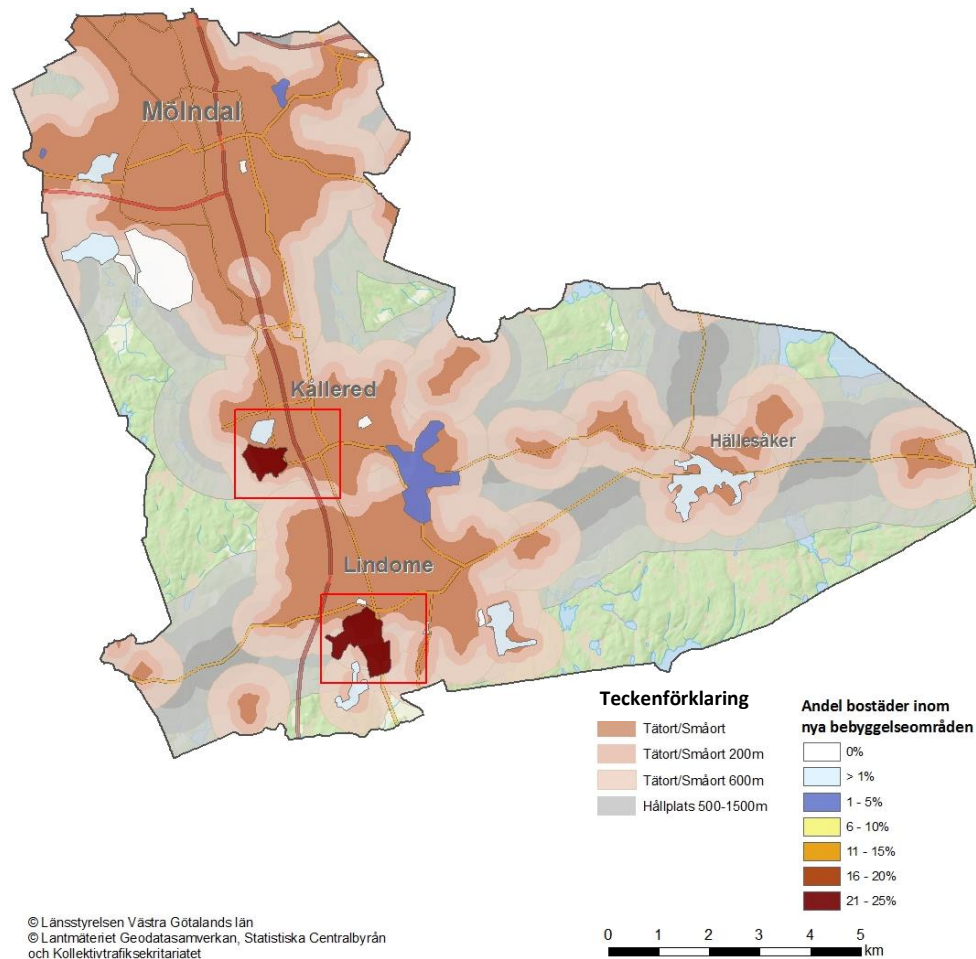
Lysekils kommun har av de analyserade kommunerna störst andel nya bostäder i områden som inte styrts av översiktsplanen, och 29 procent av nybyggnationen återfinns i denna kategori (fig. 63). Resterande delen av den nya bebyggelsen är framförallt uppförd i områden där markanvändningen varit bostäder sedan tidigare, andelen i dessa områden är 57 procent medan 14 procent uppförts inom nya bebyggelseområden. I utvecklingsområdena är fördelningen mellan enfamiljshus och flerbostadshus jämn med 59 respektive 41 procent av den nya bebyggelsen. De flesta lägenhetshus har uppförts i områden i Lysekil som inte innefattas av översiktsplanen och andelen flerbostadshus utgör där huvuddelen med 70 procent av den nya bebyggelsen.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Lysekils kommun



Figur 63: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerbostadshus.

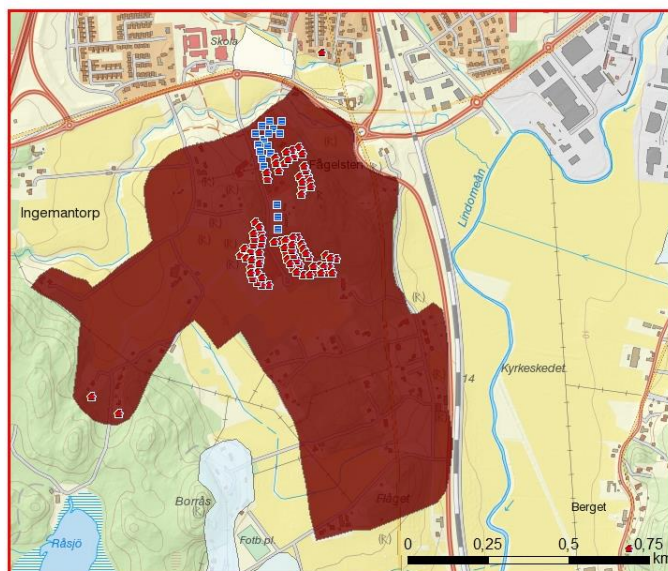
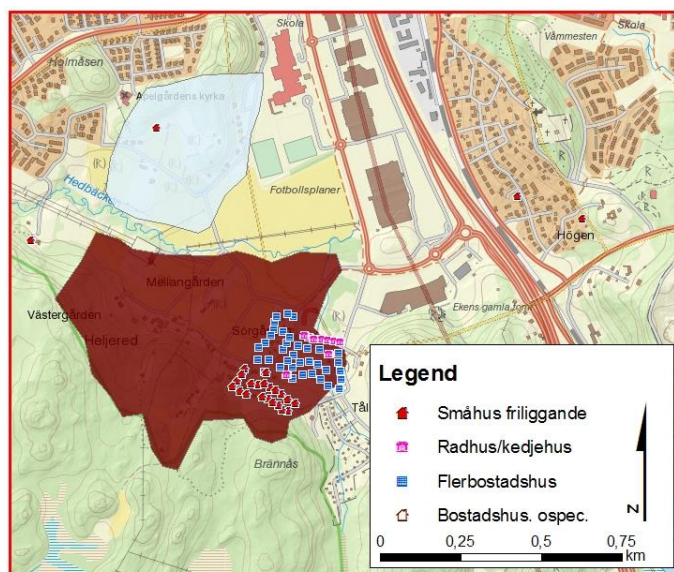
6.2.6. Mölndals kommun



Figur 64: Karta över Mölndals kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2006, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av 65.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Mölndal är den kommun som har haft mest byggnation i sina utvecklingsområden. Totalt har 53 procent av den kommunala nybyggnationen skett inom dessa (fig. 48). Tillväxten har främst skett i ett område i södra delen av Källered samt söder om Lindome, där andelen också är störst jämfört med samtliga kommuner. Totalt har drygt 23 respektive 21 procent av de nya bostäderna lokaliserats hit (fig. 64). I området i Källered har 460 nya bostäder byggts vid Heljered genom 31 flerbostadshus men också ungefär lika många enfamiljshus (fig. 65). I Lindome har Fågelsten bebyggt ut med runt 80 småhus och 17 flerbostadshus.



© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafikskritariatet

Figur 65: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Mölndals kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

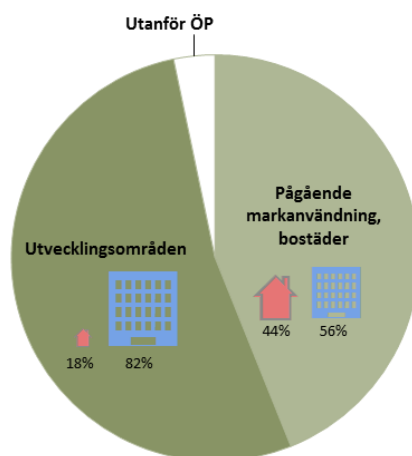
Lokalisering av utvecklingsområden

Av de övriga utpekade bebyggelseområdena har ytterligare tre bebyggts med andelsvärden på 1-5 procent, men i de återstående förekommer bara enstaka hus och 7 av de resterande 14 områdena har en bebyggelseutveckling på under 1 procent av den kommunala byggnationen (fig. 64). Avståndintervallen från befintlig bebyggelse och tillgång till kollektivtrafik täcker i stort sätt hela kommunen och alla nya bebyggelseområden återfinns därmed inom båda dessa.

Nybyggnationens fördelning

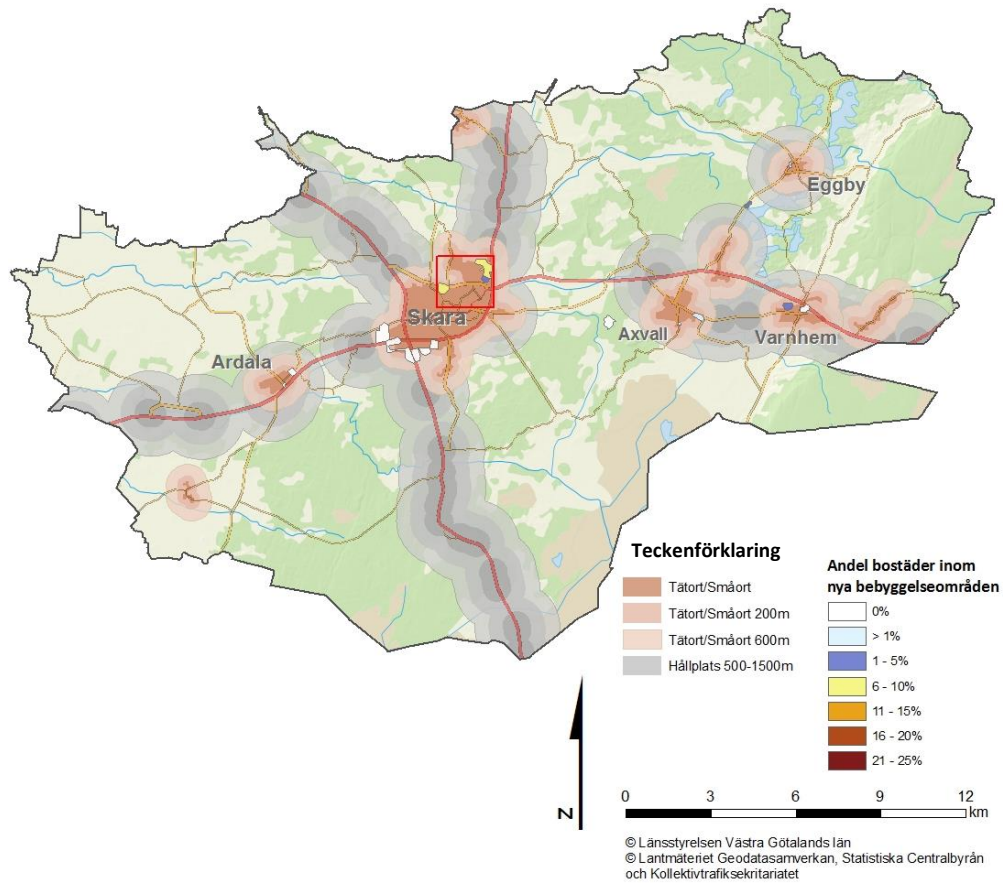
Som tidigare nämnt så är översiktsplaneområdena i Mölndals kommun de som byggts ut mest av de undersökta kommunerna (fig. 66). Genom att områdena i Källered och Lindome har bebyggts med ett stort antal flerbostadshus så är andelen av dessa 82 procent av de uppförda bostäderna i utvecklingsområdena. Mölndal är en tätbebyggd kommun och det finns därigenom även en stor procent som har byggts inom befintlig bebyggelse. Precis som Göteborgs kommun så är bostäderna som byggts utan att styras av översiktsplanen enbart 3 procent och dessa är alla småhus. Inom områden med bostäder som rådande markanvändning är fördelningen mellan flerbostadshus och enbostadshus likvärdig med 44 respektive 56 procent av bebyggelsen.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Mölndals kommun



Figur 66: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerbostadshus.

6.2.7. Skara kommun



Figur 67: Karta över Skara kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2005, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 68.

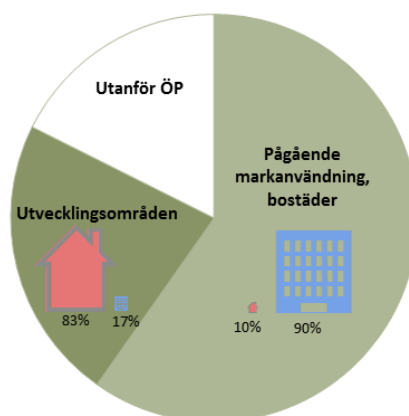
Lokalisering av utvecklingsområden

De flesta planerade bebyggelseområdena är lokaliserade med närhet till befintliga tätorter eller småorter och med tillgång till kollektivtrafik, undantaget är ett område söder om Eggby och ett väster om Axvall (fig. 67). I det senare har inga nya bostäder byggts ännu, men det andra finns 1,5 procent av den nybyggnationen i kommunen.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

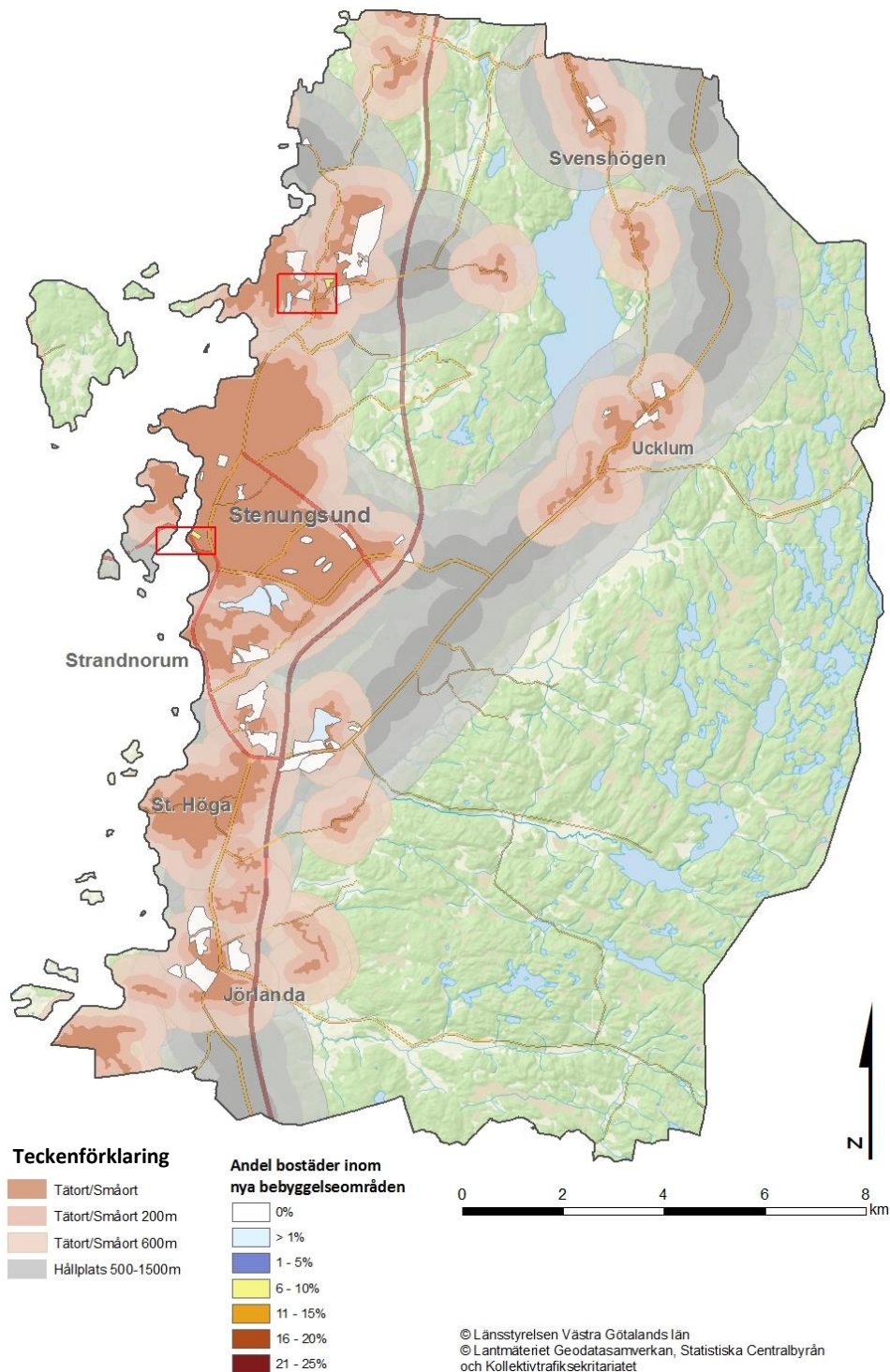
I utvecklingsområdena har det huvudsakligen byggts småhus som utgör 83 procent av de nya bostäderna inom dem (fig. 69). De nya flerbostadshusen har huvudsakligen istället uppförts i områden med bostäder som pågående markanvändning och andelen av dem där är 90 procent av bebyggelsen. Totalt har 60 procent av de nya bostäderna uppförts inom denna kategori, och den resterande andelen på 18 procent består av enfamiljsbostäder som inte styrts av översiktsplanen.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Skara kommun



Figur 69: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerbostadshus.

6.2.8. Stenungsunds kommun



Figur 70: Karta över Stenungsunds kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2009, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 71.

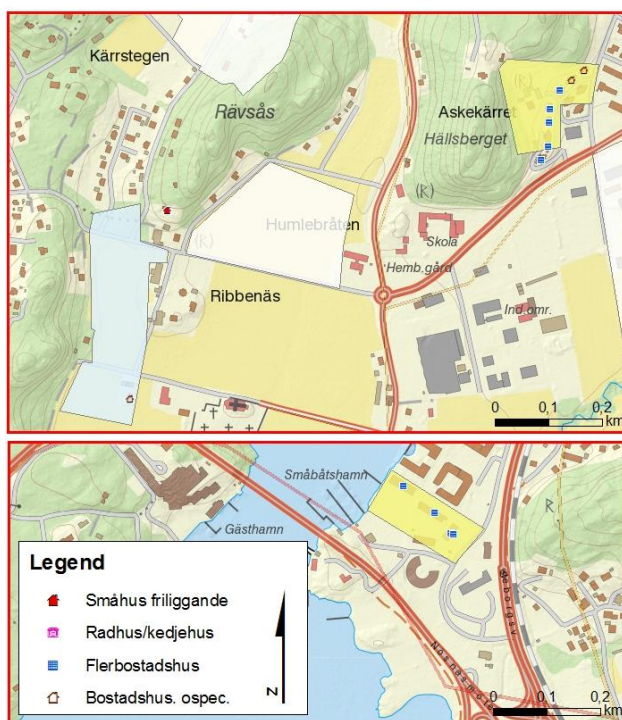
Lokalisering av utvecklingsområden

Översiktsplanen i Stenungsunds kommun innehåller fyrtio planerade nya bebyggelseområden som framför allt finns vid samhällena utmed kusten men också vid Ucklum och Svenshögen som ligger i kommunens norra inland (fig. 70). Vid centralorten är utvecklingsområdena små och planerade som förtätning av bebyggelsen. Det finns också planerade expansionsområden för att bygga ihop Hallerna söder om Stenungsund med staden, samt runt om mindre samhällen i kommunen. Tillgången till kollektivtrafik är god i de nya bebyggelseområdena, de ligger alla högst 1 kilometer ifrån närmsta hållplatsläge med bra förbindelser och samtliga finns också i anslutning till befintlig bebyggelse.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Av de utpekade områdena har dock enbart sex bebyggts och efter närstudie av dem kan det dessutom konstateras att det enbart byggts enstaka hus i fyra av dem, vilket troligen hade gjorts även om områdena inte innefattades i kommunens utvecklingsstrategi (fig. 71). Översiktsplanen är emellertid en av de senaste och vann laga kraft först 2009, men bebyggelsetrycket i kommunen är generellt stort, och sammanlagt har enbart runt 16 procent av den nya bebyggelsen uppförts i utpekade utvecklingsområden dessutom huvudsakligen i enbart två av dem (fig. 48).

Högst bebyggelseutveckling finns i ett område i utkanten av Ödsmål där det byggts 4 flerfamiljshus och 2 enfamiljshus vilket motsvarar 8 procent av den nya bebyggelsen (fig. 71). I ett centralt beläget område i Stenungsund har flera flerfamiljshus uppförts vilket resulterat i att 7 procent av nybyggnationen lokaliseras dit.



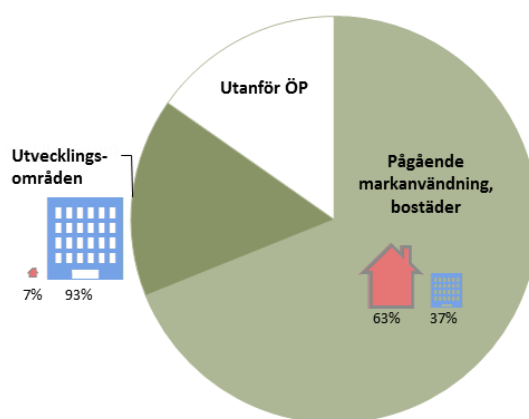
Figur 71: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Stenungsunds kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostads-byggnaderna inom det.

© Lansstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksekretariatet

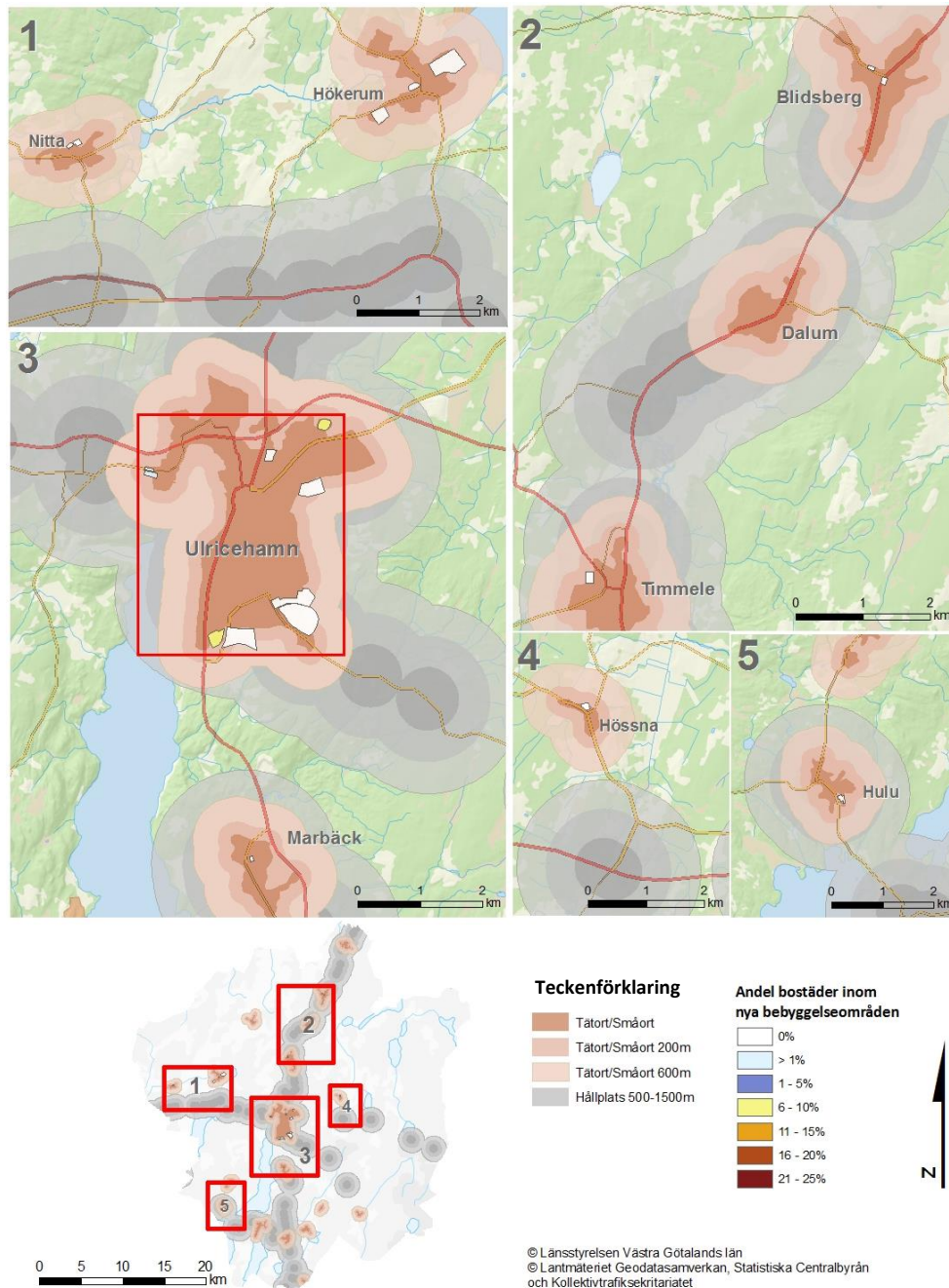
Nybyggnationens fördelning

Precis som tidigare nämnts är andelen av de nya bostäderna som uppförts i översiktsplanens utvecklingsområden liten, enbart 16 procent (fig. 72). Dessa utgörs huvudsakligen av lägenhetsbostäder i de flerfamiljshus som byggts i Ödsmål och centrala Stenungsund, och andelen lägenhetsbostäder utgör 93 procent av kategorin. Inom befintlig bebyggelse är fördelningen mellan flerfamiljsbostäder och enfamiljshus 63 respektive 37 procent och totalt har 69 procent av den nya bebyggelsen lokaliserats till områden där den rådande markanvändningen även varit bostäder sedan tidigare. Förutom kommunerna som ingår i storstadscentrat är Stenungsund den kommun som har lägst andel nya bostäder som inte styrs av översiktsplanen. Totalt har 15 procent uppförts i andra delar av kommunen och dessa är uteslutande enbostadshus.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Stenungsunds kommun



Figur 72: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

6.2.9. *Ulricehamns kommun*

Figur 73: Karta över Ulricehamns kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2002, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 74.

Lokalisering av utvecklingsområden

I Ulricehamns kommun finns utpekade bebyggelseområden i eller i nära anslutning till flera av kommunens tätorter (fig. 73). Många områden har också god tillgång till kollektivtrafik men i Hökerum och Nitta finns områden planlagda för ny bebyggelse trots att orterna har begränsad tillgång till offentlig kommunikation.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Generellt sett har utvecklingsområdena dock inte byggts ut, trots att översiktsplanen har varit aktuell sedan 2002 och är den äldsta av de som ingår i analysen (fig. 73). Nya bostäder har enbart uppförts inom översiktsplaneområden i anslutning till Ulricehamns tätort. Totalt har 12 procent av den nya bebyggelsen uppförts inom tre områden som är geografiskt spridda över staden. I ett av dem har under 1 procent av de nya bostäderna uppförts och i de båda andra är bebyggelseutvecklingen drygt 5 respektive 6 procent. Området med högst andelsvärde finns i södra delen av staden och där har 23 nya enfamiljshus uppförts och ingår i ett större villaområde med ytterligare 10 nya hus (fig. 74). I utvecklingsområdet i stadens norra del har det byggts 20 nya småhus i som tillsammans i stort sätt täcker området yta.

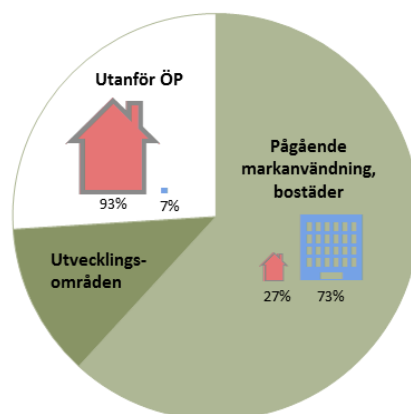


Figur 74: Detaljkarta över de utvecklingsområden för bostäder i Ulricehamns kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

Nybyggnationens fördelning

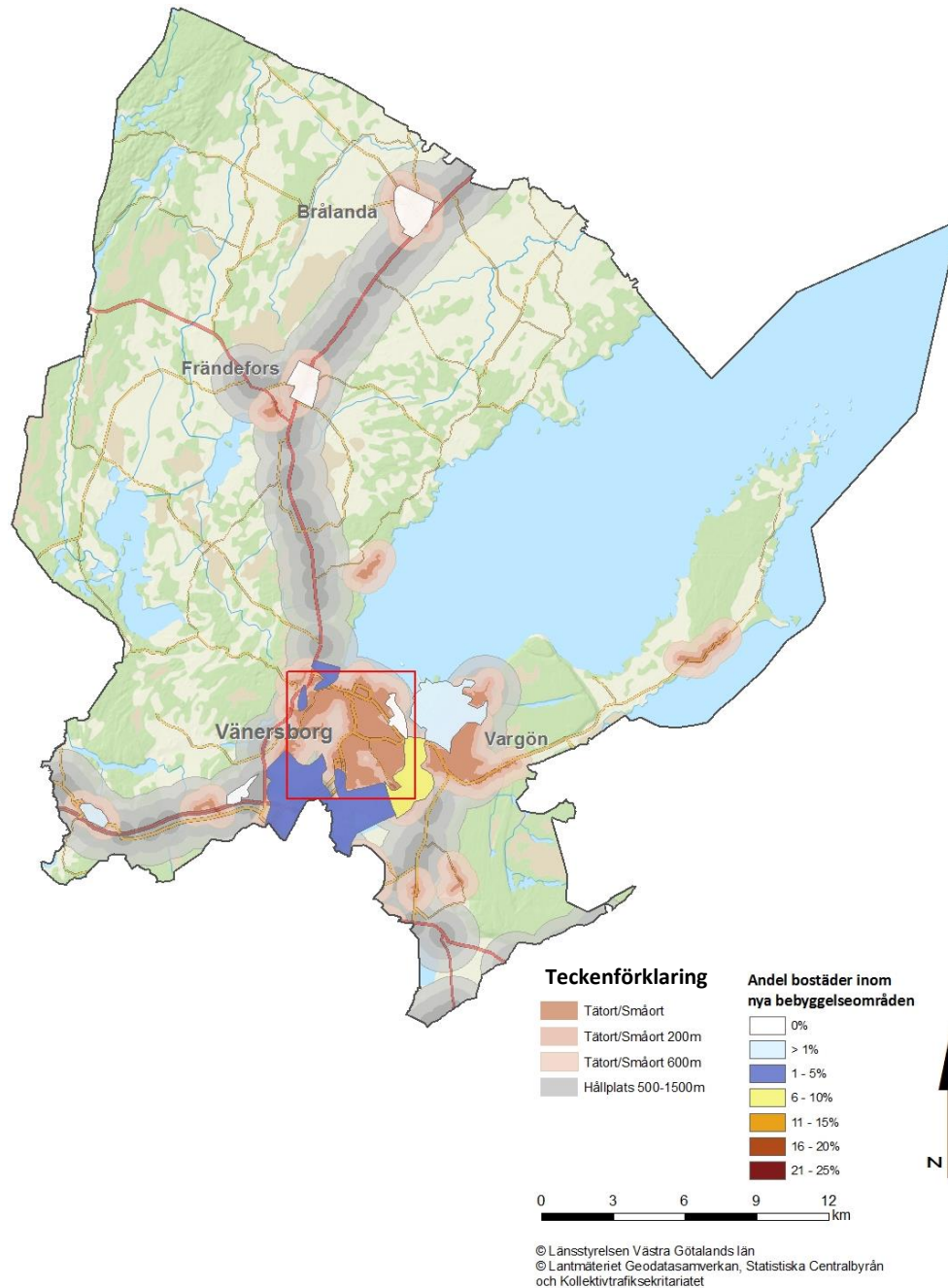
I kommunens utvecklingsområden har det enbart byggts enfamiljshus och flerfamiljshusen återfinns istället främst inom den befintliga bebyggelsen men ett av dem har också byggts söder om Ulricehamn utan styrning av översiktsplanen (fig. 75). I kategorin har totalt 26 procent av de nya bostäderna uppförts och resterande andelen på 62 procent har uppförts i områden där den pågående markanvändningen delvis varit bostäder sedan tidigare. I denna kategori är fördelningen mellan enfamiljshus och flerfamiljshus 27 respektive 73 procent.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Ulricehamns kommun



Figur 75: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

6.2.10. Vänersborgs kommun



Figur 76: Karta över Vänersborgs kommun med utpekade utvecklingsområden för bostäder i översiktsplanen från 2006, samt andelen av de nya bostäderna som uppförts inom dem. I kommunkartan visas även utbredningen av figur 77.

Lokaliseringen av utvecklingsområdena

Gränsdragningen för de nya bebyggelseområdena i Vänersborgs kommun är jämfört med flera av de andra undersökta kommunerna generellt dragna och de utpekade områdena för tätortsutbredning är geografiskt stora (fig. 76). Visionen är en expansion av kommunens centralort Vänersborg, en utbyggnad som även binder ihop staden med de nuvarande tätorterna Katrinedal i väster och Vargön i öster. I planen ingår också utbyggnad kring flera andra tätorter i kommunen och samtliga utvecklingsområden är lokaliserade i anslutning till befintlig bebyggelse och med god tillgång till kollektiva förbindelser.

Bebyggelseutveckling i utvecklingsområdena

Totalt har 16 procent av den nya bebyggelsen uppförts inom utvecklingsområdena sedan översiktsplanens lagakraft 2006 (fig. 48). I två områden har det bara byggts ett ensamt hus och utbyggnaden har istället framförallt skett runt om Vänersborg (fig. 76). Störst bebyggelseutveckling finns i västra delen av staden där det byggts ett nytt villaområde vid Brinketorp med 20 småhus inom översiktsplaneområdet (fig. 77). I bostadsområdet ingår ytterligare 6 villor men dessa har hamnat utanför den karterade gränsen. De flesta områden som ännu inte har byggts ut är lokaliserade vid mindre orter och återfinns i norra delen av kommunen med anknötning till Frändefors och Brålanda samt vid Väne-Ryd mellan Vänersborg och Uddevalla, men ytterligare ett sådant område finns i Vänersborgs östradel.



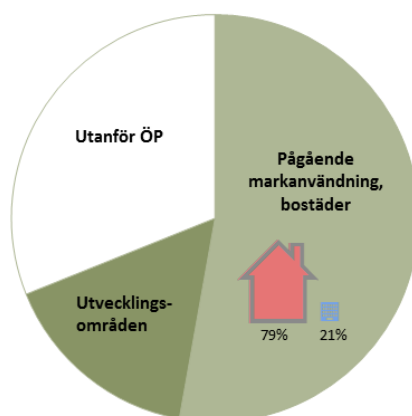
© Länsstyrelsen Västra Götalands län
© Lantmäteriet Geodatasamverkan, Statistiska Centralbyrån och Kollektivtrafiksektoriariatet

Figur 77: Detaljmapa över de utvecklingsområden för bostäder i Vänersborgs kommuns översiktsplan där högst andel av den nya bebyggelsen tillkommit, och de uppförda bostadsbyggnaderna inom det.

Nybyggnationens fördelning

I kommunens utvecklingsområden har det enbart byggts småhus och de utgör som tidigare nämnts 16 procent av den totala nybyggnationen (fig. 78). Där den befintliga markanvändning varit bostäder sedan tidigare har 53 procent av den nya bebyggelsen uppförts. Bostäderna finns huvudsakligen i enfamiljshus även här med en andel på 79 procent. Vänersborg är den kommun som har störst andel bostäder som inte styrts av översiktsplanen, totalt 31 procent som alla uppförts i form av småhus.

Bostadsfördelningen gentemot översiktsplanen i Vänersborgs kommun



Figur 78: Lokaliseringen av nya bostäder i förhållande till översiktsplanen; med andel inom utpekade utvecklingsområden, inom befintlig bebyggelse samt utan att följa översiktsplanen, och fördelningen mellan bostäder i enfamiljshus och flerfamiljshus.

7. Diskussion

Majoriteten av nya bostäder har byggts i tätorter eller i direktanslutning till dessa eller i goda kollektivtrafikslägen. Detta möjliggör en mer effektiv energianvändning genom att befintlig infrastruktur i form av fjärrvärme, samhällsservice och kollektivtrafik kan utnyttjas. Analysmetoden och resultaten kan utgöra en grund för kommunernas egna analyser eller samhällsplanering.

De kommunala översiktsplanerna är viktiga instrument som ska uppfylla en rad olika planeringsönskemål. Översiktsplanerna ska bl.a. redovisa kommunernas planer för hur mark- och vattenområden bör användas i framtiden, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras samt hur den fysiska planeringen ska samordnas med nationella och regionala mål.

Miljömålet *God bebyggd miljö* pekar bl.a. på att samhällsutvecklingen ska ske så ”att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas”. Att använda översiktsplanen som ett av instrumenteten kan utgöra en god grund för detta. Energianvändningen spelar idag stor roll inte bara för detta miljömål utan kanske framförallt miljömålet *Minskad klimatpåverkan*. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har dessutom ett övergripande uppdrag: Att arbeta för ett hållbart samhälle. Ett samhälle som tar ansvar för energi, miljö och natur.

Projektet STRU-X syftar till att utveckla och utbilda samhällsplanerare för att planera mer energismart. I en tidigare rapport¹ inom projektet har det visat sig att energifrågor inte har någon större roll i utpekandet av särskilda geografiska områden i översiktsplaner. Det är framförallt områden för vindkraft, sol-el eller fjärrvärmeområden som utpekas. Särskilt förtätning för att utnyttja fjärrvärme är en faktor som ofta nämns. Energifrågan belyses oftast genom allmänna ställningstaganden för att öka energieffektiviteten eller kollektivtrafiken, vilket är svårare att binda till särskilda geografiska områden.

Analysen visar vid en första anblick att planeringen har fungerat: majoriteten av nya bostäder har uppförts inom områden som omfattas av översiktsplaner. Det finns stora skillnader i hur stor andel av nya bostäder som uppförts i dessa områden där framförallt Göteborgsområdet med Göteborg och Mölndal har en nästan 100-procentig andel inom planerade områden. Även mer landsortsbetonade kommuner har i genomsnitt nästan 75 procent av alla nya bostäder uppförda inom planerade områden.

En av förklaringarna kan vara att de flesta kommuner har en övergripande inställning att förtäta och komplettera befintliga tätortsområden. Detta har ur

¹ Hållbar Utveckling Väst: *STRU-X, rumsliga aspekter i energiplanering*, 2014

energisympunkt den fördelen att befintligt energirelaterad infrastruktur, framförallt fjärrvärmeutbyggnad, kan användas utan stora investeringar.

Boverket har i sin *Vision 2025*² pekat på urbaniseringen som en av fyra megatrender som påverkar Sveriges utveckling fram till 2025. Boverket pekar bl.a. på att befolkningen i storstadsområdena har ökat upp till 20 procent de senaste 40 åren. Denna analys har inte studerat befolkningsdata men sett till nybyggda bostäder syns samma trend att tätorterna får huvuddelen av nya bostäder och därmed ges möjlighet att växa.

På sikt kan dock en förtätning på bekostnad av grönområden innebära ett varmare tätortsklimat i framtiden när temperaturen ökar genom klimatförändringarna. Kylbehovet kan då komma att öka. Detta har dock inte ingått i analysen.

En närmare blick på var de nya bostäderna uppförts visar dock att det i de flesta kommunerna endast har skett inom ett eller ett fåtal områden. Det är bara i 20 procent av kommunernas utpekade bebyggelseområden som nya bostäder har uppförts. Det kan indikera att även om översiktsplanen är genomarbetad och pekar ut flera områden för bostadsbyggande har andra krafter än den kommunala översiktsplaneringen haft stort genomslag. I de flesta kommuner har andra faktorer än översiktsplanen styrt bebyggelsen för mellan 15 och 30 procent av nybyggnationen.

Det kan även vara så att kommunala översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv än vad som omfattas av denna analys. En annan viktig faktor är det underskott av bostäder som idag finns, framförallt i storstadsregionerna, vilket sätter tryck på att snabbt få fram nya bostäder. Det kan då vara mer resurseffektivt att bygga inom befintliga tätortsområden med etablerad infrastruktur än att ta ny jungfrulig mark i anspråk.

Med denna strategi kan dock utvecklingen av andra utpekade områden komma att ske långsammare än vad som kanske var tanken när översiktsplanen antogs. Utvecklingen kan då komma att fokusera på att utveckla befintliga tätortsområden på bekostnad av de mindre samhällen eller landsbygden.

De flesta nya bostäder har byggts nära kollektivtrafiklägen med god service, ofta är avståndet mindre än 500 meter. Analysen innehåller dock inte hållplatser med lägre servicegrad eller gång- och cykelförbindelser, vilket ytterligare skulle öka andelen bostäder med möjlighet till kollektivtrafik. Det finns även andra faktorer som skulle kunna göra en sådan här analys mer detaljerad; möjlighet till pendlar-parkering, mer precis definition av kollektivtrafikservice (antal avgångar och fördelning under dagen) och taxegränser.

² Boverket: *Vision för Sverige 2025*. ISBN 978-91-87131-69-1, 2012. www.boverket.se

Ur energisynpunkt är resultatet av analysen positiv men det går inte att dra alltför många slutsatser att det är optimalt att planera enbart för ett energieffektivt samhälle för att skapa ett hållbart samhälle. Det finns många andra faktorer som påverkar samhällsplaneringen och för att skapa det hållbara samhället måste det finnas en balans mellan olika drivkrafter, och även över kommungränser så att hela regionen blir så hållbar som möjligt. Analysen, och projektet STRU-X, ger Länsstyrelsen ökade möjlighet att i arbetet med samhällsplanering kunna göra avvägda helhetsbedömningar grundade i sakkunskap.

8. Källor

Mostöm, J (2014)

Teknisk Rapport – En beskrivning av genomförande och metoder för leverans av mikrodata.

Göteborgs Stad, Fastighetskontoret (n.d)

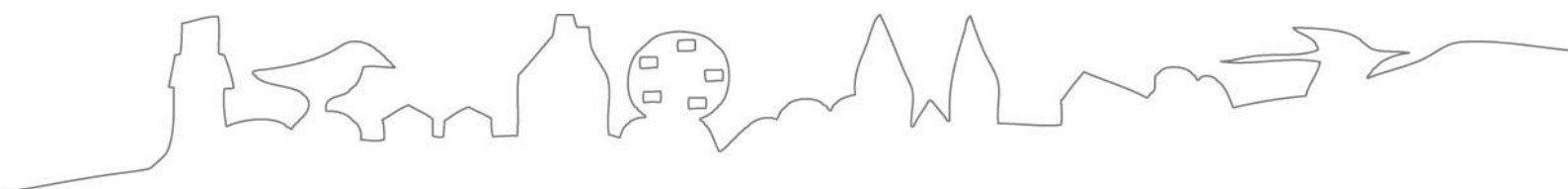
Statistik – Ämnesvis – Bostäder – Bostadsbyggande

Tillgänglig: <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf> [2015.03.16]

Mölnadal Stad, Näringslivs- och utvecklingsenheten (2015-05-06)

Statistik –Boende, byggande och bebyggelse

Tillgänglig: <https://www.molndal.se/medborgare/kommunochpolitik/faktaom/molndal/statistik/boendebyggandeochbebyggelse.4.47315bb7131d8f123cf800014702.html> [2015.03.16]



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN