

**RAMBÖLL**

**Svenshögen**

**Upphärad-Sjuntorp**

**Lödöse**

**Kode**

**Sjövik**

**Rävlanda**

# Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland - kartläggning

**Åsa**

**Veddige**

**Malmö 2015-05-03**

**Torup**

**Slöinge**



# Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland - kartläggning

Datum  
Uppdragsnummer 1320011433  
Utgåva/Status Slutrapport

Lars Brummer  
Uppdragsledare

Ulrik Berggren  
Handläggare

Frida Svedin  
Handläggare

Johanna Sandström  
Handläggare

Jan Hammarström  
Granskare

Ramboll Sverige AB  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 1320011433 Organisationsnummer 556133-0506

## Sammanfattning

Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborg universitet, Trollhättan stad, Lilla Edet, Stenungssund, Hylte, Varberg och Kungsbacka kommuner driver ett forskningsprojekt "Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland" inom ramen för kunskapsprocessen "Det urbana stationsområdet - vägen mot ett resurssnålt resande" som är initierat genom kunskapscentrumet Mistra Urban Futures och delfinansierat av Tillväxtverket.

Föreliggande kartläggning av tio orter i Västra Götaland och Halland är del 2 (av 3) i forskningsstudien. Orterna är Kode, Lödöse, Rävlanda, Sjövik, Slöinge, Svenshögen, Torup, Upphärad, Veddige och Åsa. Denna ska belysa hur en tågstation kan bidra till regional och lokal utveckling i mindre orter på landsbygden med 500-5 000 invånare.

Kartläggningen har belyst främst demografisk utveckling i orterna sedan 1990 och sökt korrelera denna med förekomsten av station med tågstopp samt hur restider, trafikutbud och attraktiviteten utvecklats inom kollektivtrafiken i allmänhet och tågtrafiken i synnerhet. Även faktorer såsom orternas nivå av offentlig och kommunal service, arbetsplatser och lokalt näringsliv samt närhet till större städer har ingått i kartläggningen.

Till övervägande del har befintliga datakällor i form av SCB:s statistikdatabas, en regionala demografisk databas samt kommunernas publikt redovisade planer och strategiska dokument nyttjats, men personlig kommunikation har även genomförts med kommuner och regionerna i form av en workshop samt en skriftlig enkät. En viktig utvecklingsindikator har antagits vara fastighetsvärden vid försäljningar. Dessa har hämtats från tjänsten booli.se.

Den bild som framträder från kartläggningen är att det finns aspekter av de studerade som klart samvarierar. I tabellen nedan har aspekter på orternas karakteristik och utveckling grupperats och sammanlagt bedömts i kolumnen "Utveckling". På samma sätt har relevanta aspekter av kollektivtrafiksystemet

| Ort        | Ortskarakteristik |                                     |                   |             | Transportsystemet      |           |                                     |               |               |                   |                  |                 |              |                            | Inget samband mellan ort och koll |
|------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------------|------------------|-----------------|--------------|----------------------------|-----------------------------------|
|            | Befolkning        | Befolkning inkl 5km stations-omland | Station etablerad | Aktuell FÖP | Befolknings-utveckling |           | Fastighets-värde, kr/m <sup>2</sup> | "Utveck-ling" | Turer per dag | Antal påstig-ande | Avstånd till Gbg | Restid till Gbg | Restids-kvot | "Kvalitet" i koll-systemet |                                   |
|            | Befolkning        | Befolkning                          | År                |             | 1990-2010              | 2005-2010 | Snitt 2008-2014                     |               | 2013          | Buss+tåg          | km               | koll            | koll/bil     |                            |                                   |
| Torup      | 1 183             | 2 002                               | Alltid            | JA          | -13%                   | -2%       | 5 659                               | -             | 62            | 20 198            | 141              | 118             | 1,58         | -                          |                                   |
| Lödöse     | 1 266             | 4 157                               | 2013              | JA          | -2%                    | 3%        | 12 225                              | -             | 43            | 143 080           | 40               | 25              | 0,81         | +                          | x                                 |
| Svenshögen | 421               | 2 447                               | Alltid            | NEJ         | 24%                    | 21%       | 12 631                              | +             | 34            | 34 673            | 54               | 48              | 1,14         | +                          |                                   |
| Veddige    | 2 045             | 3 703                               | Alltid            | JA          | -9%                    | -5%       | 10 541                              | -             | 22            | 26 655            | 69               | 59              | 1,98         | -                          |                                   |
| Åsa        | 3 369             | 8 205                               | 2013              | JA          | 26%                    | 8%        | 23 744                              | +             | 83            | 342 317           | 49               | 30              | 0,77         | +                          |                                   |
| Rävlanda   | 1 462             | 5 985                               | Alltid            | NEJ         | 8%                     | 10%       | 16 161                              | +             | 20            | 72 948            | 40               | 40              | 1,29         | +                          |                                   |
| Upphärad   | 588               | 1 345                               | Har haft          | JA          | -12%                   | -1%       | 7 951                               | -             | 30            | 44 754            | 59               | 84              | 1,75         | -                          |                                   |
| Sjövik     | 905               | 1 929                               | Har haft          | NEJ         | 12%                    | 0%        | 12 642                              | +             | 94            | 21 671            | 45               | 54              | 1,35         | +                          |                                   |
| Kode       | 1 380             | 5 379                               | 1996              | NEJ         | -11%                   | -3%       | 16 886                              | -             | 145           | 79 092            | 30               | 27              | 1,13         | +                          | x                                 |
| Slöinge    | 950               | 3 339                               | Ingen             | JA          | 9%                     | 1%        | 8 967                               | -             | 40            | 20 838            | 117              | 127             | 1,68         | -                          |                                   |
| Riksnitt   |                   |                                     |                   |             | 11%                    | 5%        | 20 681                              |               |               |                   |                  |                 |              |                            |                                   |

| Kriterier | >1500 | >3000 | har   | JA  | + | + | >15000 | + | >25 | >40000 | <60 | <60 | <1,5 | + |
|-----------|-------|-------|-------|-----|---|---|--------|---|-----|--------|-----|-----|------|---|
|           | <1500 | <3000 | ingen | NEJ | - | - | <15000 | - | <25 | <40000 | >60 | >60 | >1,5 | - |

ställtts samman och sammanlagt bedömts i kolumnen "Kvalitet i kollektivtrafiksystemet". En tydlig samvariation kan ses mellan god och dålig kvalitet på transportsystemet och stark och svag utveckling av orten. Ett av de viktigaste kriterierna för utveckling som påpekades av kommuner och regionerna är befolkningsutveckling. En annan viktig indikator som lyfts fram är fastighetsvärden. Dessa båda tycks samvariera väl med främst pendlingsavstånd till Göteborg, kustnära läge och tillgång till tåg på dubbelspårig järnväg.

Tabell 1. Samband och samvarierande aspekter – 10 huvudorter

Kode och Lödöse skiljer ut sig och visar inte på samvariation mellan ortens utveckling och transportsystemets kvalitet. Men för Lödöse har en positiv utveckling precis startat och statistik för 2015 och 2016 kommer att ge en annan bild. För Kode är hypotesen att en generationsväxling kan vara på gång.

Torup, Slöinge och Veddige har inte en bra tillgänglighet med kollektivtrafik till större metropoler. Därmed har de också andra fastighetsvärden och en lägre befolkningsutveckling.

I stationsorternas omland finns också i vissa fall flera andra viktiga orter för resandet på stationen. De omkringliggande orterna följer samma mönster som stationsorterna, se tabell nedan.

Tabell 2. Samband. 10 huvudorter med beroende orter i omlandet

| Ort               | Ortskaraktäristik |                                    |                   |             | Transportsystemet     |           |                                    |              |               |                  |                  |                 |             | Inget samband mellan ort och koll |                           |
|-------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------|-------------|-----------------------|-----------|------------------------------------|--------------|---------------|------------------|------------------|-----------------|-------------|-----------------------------------|---------------------------|
|                   | Befolkning        | Befolkning inkl 5km stationsomland | Station etablerad | Aktuell FÖP | Befolkningsutveckling |           | Fastighetsvärde, kr/m <sup>2</sup> | "Utveckling" | Turer per dag | Antal påstigande | Avstånd till Gbg | Restid till Gbg | Restidskvot |                                   | "Kvalitet" i kollsystemet |
|                   | Befolkning        | Befolkning                         | År                |             | 1990-2010             | 2005-2010 | Snitt 2008-2014                    |              | 2013          | Buss+tåg         | km               | koll            | koll/bil    |                                   |                           |
| <b>Torup</b>      | 1 183             | 2 002                              | Alltid            | JA          | -13%                  | -2%       | 5 659                              | -            | 62            | 20 198           | 141              | 118             | 1,58        | -                                 |                           |
| Rydöbruk          | 388               | 2 002                              | Har haft          | JA          | -10%                  | 2%        | 3 970                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| <b>Lödöse</b>     | 1 266             | 4 157                              | 2013              | JA          | -2%                   | 3%        | 12 225                             | -            | 43            | 143 080          | 40               | 25              | 0,81        | +                                 |                           |
| Lilla Edet        | 4 862             | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | 0%                    | -1%       | 9 435                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Göta              | 920               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | -20%                  | -5%       | 9 670                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Nygård            | 419               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | 4%                    | -11%      | 11 954                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Alvhem            | 202               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | -20%                  | -11%      | 14 126                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| <b>Svenshögen</b> | 421               | 2 447                              | Alltid            | NEJ         | 24%                   | 21%       | 12 631                             | +            | 34            | 34 673           | 54               | 48              | 1,14        | +                                 |                           |
| <b>Veddige</b>    | 2 045             | 3 703                              | Alltid            | JA          | -9%                   | -5%       | 10 541                             | -            | 22            | 26 655           | 69               | 59              | 1,98        | -                                 |                           |
| <b>Åsa</b>        | 3 369             | 8 205                              | 2013              | JA          | 26%                   | 8%        | 23 744                             | +            | 83            | 342 317          | 49               | 30              | 0,77        | +                                 |                           |
| Vassbäck          | 617               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 0%        | 27 929                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Frillesås         | 2 044             | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 51%                   | 46%       | 19 366                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Ölmanäs           | 886               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 61%       | 24 687                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| Kläppa            | 318               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 23%       | 19 121                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| <b>Rävlanda</b>   | 1 462             | 5 985                              | Alltid            | NEJ         | 8%                    | 10%       | 16 161                             | +            | 20            | 72 948           | 40               | 40              | 1,29        | +                                 |                           |
| <b>Upphärad</b>   | 588               | 1 345                              | Har haft          | JA          | -12%                  | -1%       | 7 951                              | -            | 30            | 44 754           | 59               | 84              | 1,75        | -                                 |                           |
| Sjuntorp          | 2 124             | 1 345                              | Ingen             | JA          | 0%                    | -1%       | 10 628                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |
| <b>Sjövik</b>     | 905               | 1 929                              | Har haft          | NEJ         | 12%                   | 0%        | 12 642                             | +            | 94            | 21 671           | 45               | 54              | 1,35        | +                                 |                           |
| <b>Kode</b>       | 1 380             | 5 379                              | 1996              | NEJ         | -11%                  | -3%       | 16 886                             | -            | 145           | 79 092           | 30               | 27              | 1,13        | +                                 |                           |
| <b>Slöinge</b>    | 950               | 3 339                              | Ingen             | JA          | 9%                    | 1%        | 8 967                              | -            | 40            | 20 838           | 117              | 127             | 1,68        | -                                 |                           |
| Rikssnitt         |                   |                                    |                   |             | 11%                   | 5%        | 20 681                             |              |               |                  |                  |                 |             |                                   |                           |

|           |       |       |       |     |   |   |        |   |     |        |     |     |      |   |
|-----------|-------|-------|-------|-----|---|---|--------|---|-----|--------|-----|-----|------|---|
| Kriterier | >1500 | >3000 | har   | JA  | + | + | >15000 | + | >25 | >40000 | <60 | <60 | <1,5 | + |
|           | <1500 | <3000 | ingen | NEJ | - | - | <15000 | - | <25 | <40000 | >60 | >60 | >1,5 | - |

Geografi har stor betydelse. Om orten ligger kustnära eller i inland, nära eller långt från större arbetsmarknadscentra, vid bra infrastruktur eller inte, har betydelse för attraktivitet, bostadspriser, inflyttning och kollektivtrafikresande. Av de studerade orterna, så befinner sig orterna kring Åsa samt Kode nära kusten medan övriga orter ligger minst 10km från kusten. Stationsorterna Lödöse och Åsa är belägna vid dubbelspåriga järnvägar medan övriga orter med station är belägna vid enkelspåriga järnvägar. Såväl trafikutbud som punktlighet/pålitlighet i tågtrafiken brukar ha ett klart positivt samband med förekomst av dubbelspårig järnväg.

#### ”Varför utvecklas en ort till följd av stationsetablering?”

Det korta svaret är att den gör det pga. av den förbättrade tillgängligheten. Ofta är bra tågförbindelser, liksom väl fungerande skola och omsorg, viktiga faktorer vid val av bosättningsort. Vissa orter har redan god tillgänglighet via bil, såsom Åsa, men tåget ger ett tillskott till ortens kvalitet, med snabba och bekväma resor, möjlighet till förbättrade pendlingsresor, en förbättrad tillgänglighet för ungdomar och körkortslösa och en möjlighet att använda restiden på ett effektivare sätt.

#### ”Varför har vissa orter en svagare utveckling, trots att de har station?”

Bara för att en ort har en station innebär det inte att orten har en hög kvalitet i transportsystemet. I studien och tabellerna ovan har bla restiden och restidskvoten till större metropoler och arbetsmarknadsområden vägts in. I de orter som studerats finns två orter, Torup och Veddige, som har tågstation, men där orten likväl har en svag utveckling. Dessa två orter ligger relativt långt från den stora motorn Göteborg och har en svag tillgänglighet med tågsystemet till detta stora arbetsmarknadsområde. Utöver denna aspekt kan det också handla om att stationen funnits länge och orten redan gjort ett utvecklingssprång, samt faktorer som läge, bebyggelsekvaliteter, serviceutbud, mm.

#### ”Vilka faktorer styr en Orts utveckling?”

Det finns en stor mängd aspekter som styr en Orts utveckling och tillgänglighet är långtifrån det enda, även om det är centralt.

De slutsatser som kan dras utifrån kartläggningen av de tio orterna är att det krävs mer än att bara ha en station för att en ort ska utvecklas. Framför allt måste det finnas en storregional tillväxtmotor inom bekvämt pendlingsavstånd (helst inom 45 minuters restid). Kustnära läge kan vara ett viktigt kriterium, men kartläggningen visar att det krävs aktivt arbete från kommunen eller fastighetsägare/markägare för att gynna bostadsbyggnad – annars riskerar den positiva effekten till att begränsas till en stark ökning av fastighetsvärden (se Kode och Vassbäck).

De orter där vi ser en svagare utveckling har också en svag och vikande arbetsmarknad och inte en tillräckligt stark regional tillväxtmotor inom bekvämt

pendlingsavstånd. De tre enskilda faktorer, utav de som kartlagts, som tillsammans tycks styra en Orts utveckling extra starkt är:

- Göteborg inom bekvämt pendlingsavstånd
- Kustnära läge
- Förekomst av station vid dubbelspårig järnväg

Upphärad, Sjövik och Slöinge är tre orter som inte har tågstation i dagsläget. Upphärad borde kunna få en mycket bra restid till arbetsmarknadscentrat Göteborg med en järnvägsstation och snabba järnvägsförbindelser. Upphärad bedöms ha en potential att få en positiv utveckling givet en satsning på station och tågförbindelser med bra restidskvot mot bil. Restiden med kollektivtrafik är nästan 1,5 timmar i dagsläget, men restiden lär vara möjlig att minska kraftigt med en tågförbindelse, vilket skulle utveckla orten (öka inflyttning, höja fastighetspriserna och öka nybyggnationen) och dess närliggande omland. Dock är dagens befolkningsunderlag i Upphärad litet, men boende i Sjuntorp är också potentiella användare av stationen.

Sjövik har en svagt positiv utveckling och en bra tillgänglighet med kollektivtrafik i dagsläget. Det är fullt möjligt att en än bättre förbindelse med tåg, skulle utveckla orten ytterligare. Det potentiella resandeunderlaget givet att busstrafik ersätts med tåg, bör analyseras vidare.

Slöinge ligger för långt bort från Göteborg för att ha ett beroende med Göteborg, i dagsläget såväl som i en framtida situation med en förkortad restid. Slöinges potential ligger som kransort till både Halmstad och Falkenberg.

## Innehållsförteckning

|           |                                     |          |
|-----------|-------------------------------------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Inledning .....</b>              | <b>1</b> |
| 1.1       | Bakgrund .....                      | 1        |
| 1.2       | Mål och syfte .....                 | 1        |
| 1.3       | Avgränsningar .....                 | 3        |
| 1.4       | Workshop.....                       | 3        |
| <b>2.</b> | <b>Kartläggning av orter .....</b>  | <b>5</b> |
| 2.1       | Lödöse.....                         | 7        |
| 2.1.1     | Geografi och omland .....           | 7        |
| 2.1.2     | Befolkning.....                     | 7        |
| 2.1.3     | Utbud och service .....             | 9        |
| 2.1.4     | Infrastruktur .....                 | 10       |
| 2.1.5     | Markanvändning och utveckling ..... | 13       |
| 2.1.6     | Fastighetsvärden .....              | 20       |
| 2.1.7     | Resande och utbud .....             | 21       |
| 2.2       | Kode.....                           | 24       |
| 2.2.1     | Geografi och omland .....           | 24       |
| 2.2.2     | Befolkning.....                     | 24       |
| 2.2.3     | Utbud och service .....             | 26       |
| 2.2.4     | Infrastruktur .....                 | 27       |
| 2.2.5     | Markanvändning och utveckling ..... | 27       |
| 2.2.6     | Fastighetsvärden .....              | 31       |
| 2.2.7     | Utbud och resande.....              | 32       |
| 2.3       | Svenshögen.....                     | 34       |
| 2.3.1     | Geografi och omland .....           | 34       |
| 2.3.2     | Befolkning.....                     | 34       |
| 2.3.3     | Utbud och service .....             | 36       |
| 2.3.4     | Infrastruktur .....                 | 37       |
| 2.3.5     | Markanvändning och utveckling ..... | 37       |
| 2.3.6     | Fastighetsvärden .....              | 40       |
| 2.3.7     | Resande och utbud .....             | 40       |
| 2.4       | Rävlanda.....                       | 43       |
| 2.4.1     | Geografi och omland .....           | 43       |
| 2.4.2     | Befolkning.....                     | 43       |
| 2.4.3     | Utbud och service .....             | 45       |

|       |                                     |    |
|-------|-------------------------------------|----|
| 2.4.4 | Infrastruktur .....                 | 46 |
| 2.4.5 | Markanvändning och utveckling ..... | 46 |
| 2.4.6 | Fastighetsvärden .....              | 50 |
| 2.4.7 | Utbud och resande .....             | 50 |
| 2.5   | Upphärad och Sjuntorp .....         | 53 |
| 2.5.1 | Geografi och omland .....           | 53 |
| 2.5.2 | Befolkning.....                     | 53 |
| 2.5.3 | Utbud och service .....             | 55 |
| 2.5.4 | Infrastruktur .....                 | 56 |
| 2.5.5 | Markanvändning och utveckling ..... | 57 |
| 2.5.6 | Fastighetsvärden .....              | 62 |
| 2.5.7 | Utbud och resande .....             | 62 |
| 2.6   | Sjövik .....                        | 64 |
| 2.6.1 | Geografi och omland .....           | 64 |
| 2.6.2 | Befolkning.....                     | 64 |
| 2.6.3 | Utbud och service .....             | 66 |
| 2.6.4 | Infrastruktur .....                 | 67 |
| 2.6.5 | Markanvändning och utveckling ..... | 67 |
| 2.6.6 | Fastighetsvärden .....              | 70 |
| 2.6.7 | Utbud och resande .....             | 71 |
| 2.7   | Veddige .....                       | 72 |
| 2.7.1 | Geografi och omland .....           | 72 |
| 2.7.2 | Befolkning.....                     | 72 |
| 2.7.3 | Utbud och service .....             | 74 |
| 2.7.4 | Infrastruktur .....                 | 75 |
| 2.7.5 | Markanvändning och utveckling ..... | 75 |
| 2.7.6 | Fastighetsvärden .....              | 77 |
| 2.7.7 | Resande och utbud .....             | 78 |
| 2.8   | Åsa.....                            | 80 |
| 2.8.1 | Geografi och omland .....           | 80 |
| 2.8.2 | Befolkning.....                     | 80 |
| 2.8.3 | Utbud och service .....             | 83 |
| 2.8.4 | Infrastruktur .....                 | 84 |
| 2.8.5 | Markanvändning och utveckling ..... | 86 |
| 2.8.6 | Fastighetsvärden .....              | 89 |
| 2.8.7 | Utbud och resande .....             | 90 |



|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 2.9       | Torup .....                                       | 92         |
| 2.9.1     | Geografi och omland .....                         | 92         |
| 2.9.2     | Befolkning.....                                   | 92         |
| 2.9.3     | Utbud och service .....                           | 95         |
| 2.9.4     | Infrastruktur .....                               | 95         |
| 2.9.5     | Markanvändning och utveckling .....               | 96         |
| 2.9.6     | Fastighetsvärden .....                            | 101        |
| 2.9.7     | Resande och utbud .....                           | 102        |
| 2.10      | Slöinge .....                                     | 104        |
| 2.10.1    | Geografi och omland .....                         | 104        |
| 2.10.2    | Befolkning.....                                   | 104        |
| 2.10.3    | Utbud och service .....                           | 106        |
| 2.10.4    | Infrastruktur .....                               | 107        |
| 2.10.5    | Markanvändning och utveckling .....               | 107        |
| 2.10.6    | Fastighetsvärden .....                            | 110        |
| 2.10.7    | Utbud och resande.....                            | 111        |
| <b>3.</b> | <b>Jämförelser mellan orterna .....</b>           | <b>113</b> |
| 3.1       | Befolkning .....                                  | 113        |
| 3.2       | Service och utbud .....                           | 116        |
| 3.3       | Infrastruktur.....                                | 117        |
| 3.4       | Bebyggelse.....                                   | 118        |
| 3.5       | Planering.....                                    | 120        |
| 3.6       | Fastighetsvärden.....                             | 121        |
| <b>4.</b> | <b>Sammanfattande analys och slutsatser .....</b> | <b>123</b> |
| <b>5.</b> | <b>Referenser .....</b>                           | <b>128</b> |

## Tabeller

|  |    |
|--|----|
| Tabell 1. Samband och samvarierande aspekter – 10 huvudorter .....                 | 2  |
| Tabell 2. Samband. 10 huvudorter med beroende orter i omlandet.....                | 2  |
| Tabell 1 Studerade kvantitativa aspekter vid kartläggningen av orter.....          | 6  |
| Tabell 2. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet ..... | 7  |
| Tabell 3. Befolkningsmängd i Lilla Edets tätorter år 2010. Källa: SCB.....         | 7  |
| Tabell 4. Bostäder samt boende i småhus/flerbostadshus år 2010. Källa: SCB ...     | 13 |
| Tabell 5 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Lödöse. ....              | 23 |
| Tabell 6. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet ....  | 24 |
| Tabell 7. Befolkningsmängd i Kungälv's tätorter år 2010. Källa: SCB. ....          | 24 |
| Tabell 8. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB. ....         | 25 |
| Tabell 9. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet ....  | 34 |

|   |     |
|---|-----|
| Tabell 10. Befolkningsmängd i Stenungsunds tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.....  | 34  |
| Tabell 11. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB. ....   | 35  |
| Tabell 12 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Svenshögen .....                | 42  |
| Tabell 13. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 43  |
| Tabell 14. Befolkningsmängd i Härrydas tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.          | 43  |
| Tabell 15. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB. ....   | 44  |
| Tabell 16. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 53  |
| Tabell 17. Befolkningsmängd i Trollhättans tio största tätorter år 2010. Källa: SCB. .... | 53  |
| Tabell 18. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB. ....               | 54  |
| Tabell 19. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 64  |
| Tabell 20. Befolkningsmängd i Lerums tätorter år 2010. Källa: SCB. ....                   | 64  |
| Tabell 21. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB. ....               | 65  |
| Tabell 22. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 72  |
| Tabell 23. Befolkningsmängd i Varbergs tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.          | 72  |
| Tabell 24. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB. ....   | 73  |
| Tabell 25. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 80  |
| Tabell 26. Befolkningsmängd i Kungsbackas tio största tätorter år 2010. Källa: SCB. ....  | 80  |
| Tabell 27. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB. ....   | 81  |
| Tabell 28. Bostäder samt boende i småhus/flerbostadshus år 2010. Källa: SCB..             | 86  |
| Tabell 29 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Åsa .....                       | 91  |
| Tabell 30. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet...          | 92  |
| Tabell 31. Befolkningsmängd i Hyltes tätorter år 2010. Källa: SCB. ....                   | 92  |
| Tabell 32. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB. ....               | 93  |
| Tabell 33 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Torup .....                     | 103 |
| Tabell 34. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet.            | 104 |
| Tabell 35. Befolkningsmängd i Falkenbergs tio största tätorter år 2010. Källa: SCB. ....  | 104 |
| Tabell 36. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB. ....               | 105 |
| Tabell 37 Service och utbud i orterna.....  | 116 |
| Tabell 38. Orter med fördjupad översiktsplan och antagningsår. ....                       | 120 |
| Tabell 39. Samband och samvarierande aspekter – 10 huvudorter .....                       | 123 |
| Tabell 40. Samband. 10 huvudorter med beroende orter i omlandet .....                     | 124 |

## Bilagor

Intervjuformulär till kommuner



## Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland - kartläggning

### 1. Inledning

#### 1.1 Bakgrund

Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborg universitet, Trollhättan stad, Lilla Edet, Stenungssund, Hylte, Varberg och Kungsbacka kommuner driver ett forskningsprojekt "Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland" inom ramen för kunskapsprocessen "Det urbana stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande" som är initierat genom kunskapscentrumet Mistra Urban Futures och delfinansierat av Tillväxtverket.

Det aktuella konsultuppdraget utgör den del av forskningsuppdraget som handlar om kartläggning av ett antal mindre orter. Kartläggningen innefattar insamling och analys av en stor mängd statistik rörande befolkning, resande och trafikutbud.

#### 1.2 Mål och syfte

Syftet med forskningsprojektet är att studera hur en tågstation kan bidra till regional och lokal utveckling i mindre orter på landsbygden (ca 500-5000 invånare) och dess omland. Intressenterna vill också få större kunskap om invånarna och tänkbara inflyttare och näringsidkare. Många kommuner har i sina översiktsplaner och andra strategiska dokument mindre orter som utvecklingspotential om en tågstation blir verklighet. Det behövs bättre kunskap om vilka effekter utöver resandet en station har för en mindre ort och dess omland.

Själva kartläggningsuppdraget består i att studera tio små stationsorter för att se hur de utvecklats de senaste åren och vilken betydelse kollektivtrafiken har haft för utvecklingen. De aktuella orterna är belägna i Västra Götaland och Halland. Frågor som ansetts vara relevanta i forskningsprojektet, och som har studerats i uppdraget, är:

- Vilken roll spelar kommunens planering för utvecklingen? Förutom planberedskap vill vi titta på hur annan bebyggelse i kommunen påverkar (exv. externa köpcentrum).
- Hur attraktiv är/var kollektivtrafiken med avseende på restid, utbud, restidskvot, etc.
- Kan man se samband mellan tillgången till god kollektivtrafik och nya företagsetableringar?
- Hur ser ortens struktur ut med lägenheter, villor, täthet etc? Hur många personer bor mindre än 2 respektive 5 km från stationen?
- Hur påverkas omlandet – på vilket avstånd är stationen till nytta?
- Hur stor roll spelar befintlig service för att man ska flytta dit?



Kartläggningen ska bidra till att få en överblick av orters utveckling och också belysa fördelarna med att små orter växer. Kartläggningsuppdraget har haft fokus på följande frågeställningar:

- "Varför utvecklas en ort till följd av stationsetablering?"
- "Varför har vissa orter en svagare utveckling, trots att de har station?"
- "Vilka faktorer styr en orsts utveckling?"

De kartlagda orterna är Kode, Rävlanda, Upphärad-Sjuntorp, Sjövik, Lödöse och Svenshögen i Västra Götaland samt Åsa, Torup, Slöinge och Veddige i Halland.



Figur 1. Studerade orter med omland på 2 km och 5 km.

### 1.3 **Avgränsningar**

Forskningsprojektet görs i tre delar, en kunskapssammanställning, en kartläggning av ett antal orter och empiriska studier och analys. Föreliggande konsultuppdrag innefattar enbart kartläggningen. Effekter av förekomsten av externa köpcentra, hur påverkansåtgärder har påverkat resandet och invånare inom två kilometers omland har inte kunnat analyseras inom ramen för uppdraget.

### 1.4 **Workshop**

I den inledande delen av uppdraget hölls en workshop där samtliga intressenter i projektet (VGR, Region Halland samt kommuner) deltog. Workshopen bestod i två huvudsakliga delar. Den ena delen bestod i en presentation av den hittillsvarande kartläggningen och en kunskapssammanställning som Göteborgs universitet genomfört av forskning kring stationsorter. I den andra delen fördes diskussioner i tre mindre grupper kring följande övergripande frågeställningar:

- Vad menar vi med "utveckling"?
  - För en region
  - För en ort
- 5 viktigaste utmaningarna gällande utveckling
  - I regionen
  - I din kommun
- Vad styr inflyttningen till en ort?

När det gäller hur man definierar *utveckling* så handlar det från kommunernas sida oftast om att befolkningen ska öka, gärna med människor i produktiv ålder som bidrar till skatteinkomster och säkrar underlaget för kommersiell och kommunal service på orten. Andra utvecklingskriterier är hög sysselsättning, arbetstillfällen, god livsmiljö med lyckliga invånare, högt anseende hos invånare och näringsliv. Regionerna har ett delvis bredare synsätt där man inkluderar mått på hållbar utveckling, regionförstoring/geografisk tillgänglighet (t ex pendlingsmöjligheter), det goda livet. Fokus ligger dock oftast på ekonomisk tillväxt och då är förtätning ett verktyg att uppnå attraktiva miljöer för boende och näringsliv.

De *utmaningar* som nämns handlar från kommunernas sida främst om befolkningsminskning, åldrande befolkning, logistik och trafik men även i viss mån klimatrelaterade utmaningar såsom översvämningsrisken som man måste ta hänsyn till i den fysiska planeringen. Andra utmaningar är politisk kortsiktighet eller oenighet/ointresse som kan bidra till utglesning, att en tydlig utvecklingsinriktning saknas för perifera orter, att kommunen inte har rådighet för attraktiv mark eller Länsstyrelsens krav rörande buller och strandskydd lägger hinder för förändringar. Regionerna ser ojämn geografisk fördelning på ekonomisk och demografisk utveckling, hållbar riktning på planering och enighet mellan kommuner som de största utmaningarna.

Det som man tror främst styr inflyttningen till en ort är tillgången på bostäder, arbetsmarknad, pendlingsavstånd, tillgång till service t ex affär och skola mm. Även ortens mentala attraktivitet har betydelse.

På workshopen diskuterades även vilka övriga faktorer, utöver de som redan kartlagts, som borde belysas. Detta, samt förslag på kriterier för att välja ut fler orter att analysera utöver de fem som dittills hade kartlagts, låg till grund för det vidare arbetet med kartläggningsuppdraget. Detta beskrivs närmare i nästa avsnitt.

## 2. Kartläggning av orter

Kartläggningen berör ett antal orter med och utan station, samt deras respektive omland. För vissa stationsorter ingår flera orter som ingår i dessa stationers bedömda omland. Analysen av orterna Lödöse, Torup, Upphärad och Åsa består, utöver själva stationsorterna, även av, för Lödöses del, Alvhem, Göta, Nygård och Lilla Edet, för Torups del även Rydöbruk, för Upphärad del även Sjuntorp samt för Åsas del även av orterna Frillesås, Kläppa, Vassbäck och Ölmanäs. Övriga studerade orter är Kode, Rävlanda, Sjövik, Slöinge, Svenshögen och Veddige.

De kvantitativa aspekter som kartlagts framgår av Tabell 3 nedan. Utöver dessa har, i samband med intervjuer med kommunala tjänstemän, även kvalitativa aspekter som historik, föreningsliv och folkligt engagemang, anseende och näringslivsutveckling studerats för respektive ort.



Tabell 3 Studerade kvantitativa aspekter vid kartläggningen av orter

| Aspekt  | Studerad period |
|---|-----------------|
| Antal invånare (total samt åldersuppdelad nattbefolkning) i orten vid stationen               | 1990-2010       |
| Antal invånare (åldersuppdelad samt total befolkning) inom 5 km                               | 2013            |
| Medianinkomst   | 2008, 2013      |
| Utbildningsnivå   | 2008, 2013      |
| Antal sysselsatta i orten (dagbef) vid stationen  | 2008, 2012      |
| Geografiskt avstånd till större stad/arbetsmarknad (dessa väljs och är samma i alla analyser) | Nu              |
| Restid med kollektivtrafik till större stad/arbetsmarknad                                     | 1990-2013       |
| Restid med bil till större stad/arbetsmarknad *   | Nu              |
| Restidskvot koll/bil  | 1990-2013       |
| Kollektivtrafikutbud/turtäthet  | 1990-2013       |
| Tågtyp/buss   | 1990-2013       |
| In- och utpendling mellan de studerade tätorterna   | 2008, 2012      |
| Antal nybyggda hus  | 1990-2013       |
| Huspris/medelvärde vid försäljningar  | 2008-2014       |
| Antal beviljade bygglov   | Nu              |
| Skola på orten F-6  | Nu              |
| Skola på orten F-9  | Nu              |
| Gymnasieskola på orten  | Nu              |
| Vårdcentral   | Nu              |
| Tandläkare  | Nu              |
| Bibliotek   | Nu              |
| Idrottshall   | Nu              |
| Idrottsarena  | Nu              |
| Ishall  | Nu              |
| Simhall   | Nu              |
| Affär mindre  | Nu              |
| Affär större  | Nu              |
| Flera butiker   | Nu              |
| Restaurang (antal)  | Nu              |
| Bensinstation   | Nu              |
| Postombud   | Nu              |
| Annan handel (klassad i branchbredd?)   | Nu              |
| Kommunal planering  | Nu              |
| Antal möjliga bostäder enligt översiktsplan   | Nu              |
| Antal möjliga bostäder inom klara detaljplaner  | Nu              |

## 2.1 Lödöse

Tabell 4. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Lödöse  |
|-----------------------------------|-----------------|---------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 1 266   |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 4 157   |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | 2013    |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | JA      |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | -2%     |
|                                   | 2005-2010       | 3%      |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 12 225  |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 43      |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 143 080 |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 40      |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 25      |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 0,81    |

Stationen på Norge-Vänerbanan vid Lödöse södra invigdes i december 2012.

### 2.1.1 Geografi och omland

Lödöse ligger i Lilla Edets kommun i Västra Götalands län. Lödöse station ligger perifert i Lödöses södra del, på gränsen till tätorten Alvhem i Ale kommun. Andra tätorter i Lilla Edets kommun är Lilla Edet (huvudort), Göta, Nygård och Hjärtrum. Lilla Edets kommun angränsar till Trollhättan, Ale, Kungälv, Stenungsund och Uddevalla kommuner. I upptagningsområdet för Lödöse station kan utöver Lödöse tätort även Alvhem, Lilla Edet, Göta och Nygård räknas. Lödöse är 128 ha stort och beläget ca 1,5 mil söder om centralorten Lilla Edet. Orten ligger mellan Göta älv och E45, som löper öster om Torup. Från orten är det ca 35 minuters resväg med bil till Göteborg.

### 2.1.2 Befolkning

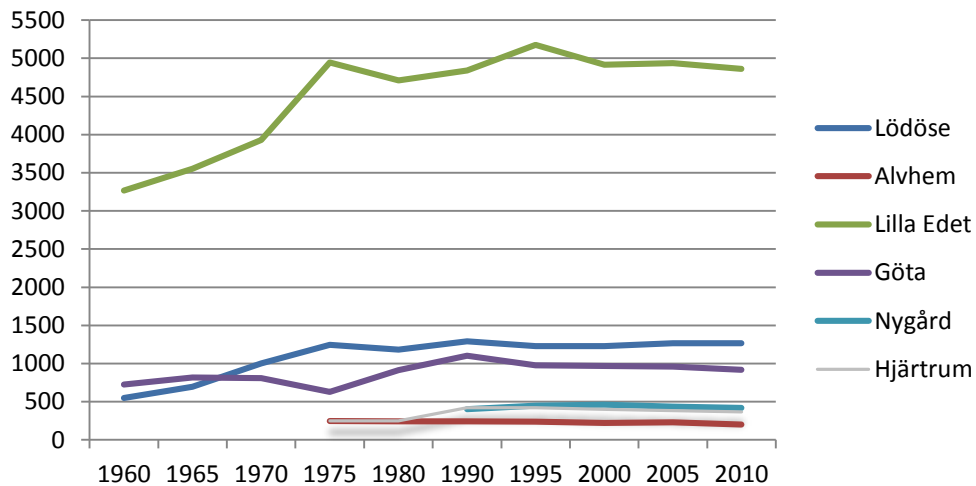
Befolkningen i Lilla Edets kommun uppgår till 12 829 invånare (SCB 2013). Befolkningsmängden i kommunens tätorter ser ut som följer.

Tabell 5. Befolkningsmängd i Lilla Edets tätorter år 2010. Källa: SCB.

| Lilla Edet | Lödöse | Göta | Nygård | Hjärtrum |
|------------|--------|------|--------|----------|
| 4 862      | 1 266  | 920  | 419    | 367      |

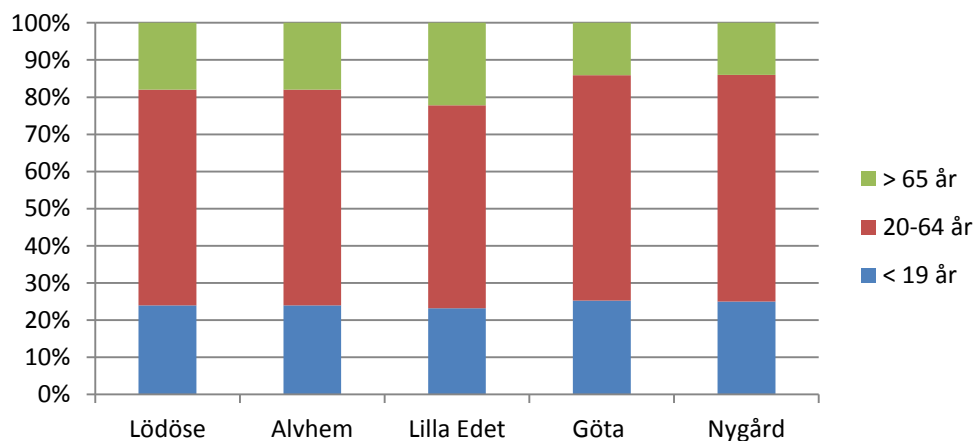
Samtliga tätorter utom Alvhem, Hjärtrum och Nygård har varit tätorter sedan räkningen 1960, övriga tillkom år 1970, 1975 respektive 1990. Vid en jämförelse av orterna under den senaste tjuugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen har minskat i alla orter utom Nygård där den har ökat med 4 procent

och Lilla Edet där ingen förändring skett. Minskningen i Lödöse är marginell medan den i Alvhem, Hjärtum och Göta uppgår till 15-20 procent.



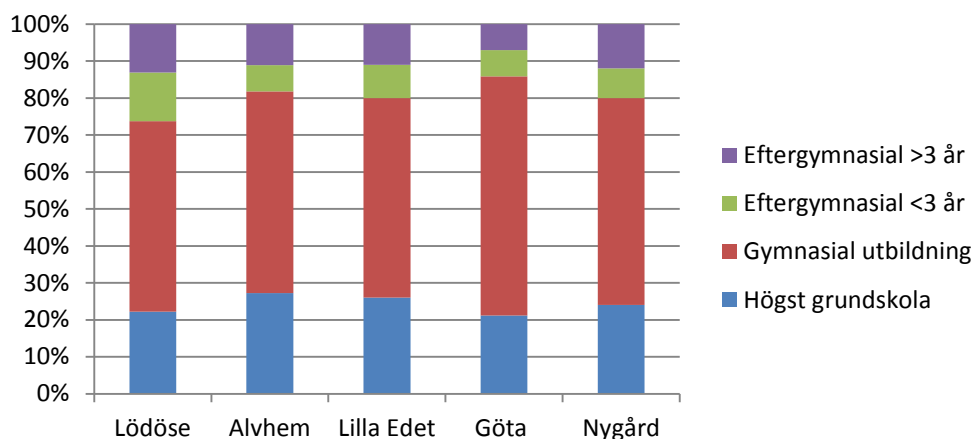
Figur 2. Befolkningsmängd i Lilla Edets kommun och Alvhem mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har befolkningen minskat i alla tätorter utom Lödöse. I Lilla Edet är minskningen marginell medan den har minskat med 5, 10 och 11 procent i Göta, Hjärtum, Alvhem respektive Nygårds tätorter.



Figur 3. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2008. Källa. SCB

Figur 3 ovan visar hur åldersfördelningen i orterna såg ut 2013.



Figur 4. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013.  
Källa: SCB.

Lödöse är den av orterna som har högst andel befolkning med eftergymnasial utbildning, mer än en fjärdedel av ortens invånare har läst någon form av eftergymnasial utbildning. Göta är den ort som har flest andel invånare med enbart gymnasieutbildning.

### 2.1.3 Utbud och service

#### Lödöse (Lilla Edets kommun)

I Lödöse finns två förskolor, en grundskola (F-9) med ca 400 elever samt en gymnasieskola, Elfhems Gymnasium, med lärlingsprogram och introduktionsprogram. Kommunen planerar därtill för en ny förskola i orten, som i förlängningen ska utvecklas till skola. På orten finns ett äldreboende och LSS-boende. I dagsläget saknas vårdcentral och tandläkare och närmaste vårdinrättning finns i Lilla Edet. En ny vårdcentral ska dock anläggas i centrala Lödöse för vilken bygglov beviljats under hösten 2014.

I Lödöse finns bland annat en ICA-butik, postombud, bilservice och bensinstation, samt ett flertal mindre butiker och frisör. Därtill finns två pizzerior, grill och fik. Ett populärt besöksmål är Lödösehus, där ett arkeologiskt museum kombineras med kommunens biblioteksverksamhet. Här finns även ett café och vissa konferensmöjligheter. På museet anordnas, förutom utställningarna, även aktiviteter, arrangemang och promenader där platsens historia lyfts fram på olika sätt. För sport och rekreation finns en idrottshall, två idrottsanläggningar för fotboll och friidrott, en ishall samt tennishall. Det finns också motions slinga med eljusspår. I anslutning till Lödöse finns närrekreatiomsområden; Spetalsbergen och Pingstalund.

#### Alvhem (Ale kommun)

Alvhem ligger ca 800 m söder om Lödöse station. Där finns en förskola och ICA Nära butik som även driver en bensinstation. Alvhem ligger naturskönt och för



sport och fritid finns Ale golfbana samt en fotbollsplan öster om orten, på andra sidan E45. Större serviceutbud återfinns i Lödöse.

#### *Lilla Edet*

I Lilla Edet finns både kommunal och privat förskoleverksamhet. Där finns två kommunala grundskolor, Strömsskolan med ca 160 elever från förskola upp till årskurs 6 samt F-9 skolan Fuxernaskolan med ca 450. Därtill finns en privat F-9 skola, Nya skolan. Närmaste gymnasieskola är Elfhems gymnasium i Lödöse. För vård och omsorg finns vårdcentral, tandläkare och apotek samt äldreboende och LSS-boende.

I Lilla Edet finns bibliotek, folkets hus, större livsmedelsaffär, restauranger, flera bensinstationer, postombud, bank samt ett flertal mindre butiker. För sport och fritid finns bland annat bowlinghall, sporthall, tennishall och judohall. På Högstorp i Lilla Edet finns även en anläggning för motorsport. I Göta älv, söder om Lilla Edets kraftstation, finns Lilla Edets laxfiske och småbåtshamn. Ströms slott med tillhörande slottspark och stall ligger i anslutning till slussen. Slottsmiljön har sitt ursprung från 1400-talet med en iögonfallande slottsbyggnad högt belägen på en kulle med fina utblickar över älven.

#### *Göta (Lilla Edets kommun)*

I Göta finns förskola och en F-6 skola, Rysrjöskolan. Inom orten finns LSS-boende, restaurang och bensinstation. I södra delen av Göta finns en ridanläggning, Bertilsgården, och norr om orten finns Sticksbacken som bedriver hundsport. Bredare serviceutbud finns att tillgå i Lilla Edet, nordväst om Göta.

#### *Nygård (Lilla Edets kommun)*

I Nygård finns förskola och en F-3 skola, Nygårdsskolan, med ca 50 elever. Från klass 4 går eleverna på Tingbergsskolan i Lödöse. Närmaste vårdinrättning och service finns i Lilla Edet. För sport och fritid finns en idrottsplats centralt i samhället med fotbollsplaner samt en ridanläggning väster om orten. En ny gång- och cykelväg har helt nyligen skapats utmed väg 1996 mellan Nygård och Lödöse samhälle vilket ökar tillgängligheten mellan orterna.

### 2.1.4 **Infrastruktur**

#### *Lödöse (Lilla Edets kommun)*

Järnvägen Norge - Vänerbanan passerar söder om Lödöse där stationen Lödöse Södra ligger i ett perifert läge i anslutning till orten Alvhem i Ale kommun. Genom orten Lödöses västra delar går Alvhem-Lilla Edet-banan till Lilla Edet i nord-sydlig riktning. Det senare följer nästan uteslutande väg 2002 som liksom järnvägen har koppling norrut mot huvudorten Lilla Edet, och söderut mot Ale kommun. Stommen i vägnätet utgörs vidare av väg 1996 som möter europaväg 45 (E45) i trafikplats Lödösemotet nordost om orten. E45 har liksom väg 2002 koppling till Lilla Edet i norr och Ale kommun i söder. I huvudvägnätet ingår också väg 1994 och 1995. Resterande vägnät består till större delen av kommunala gator.

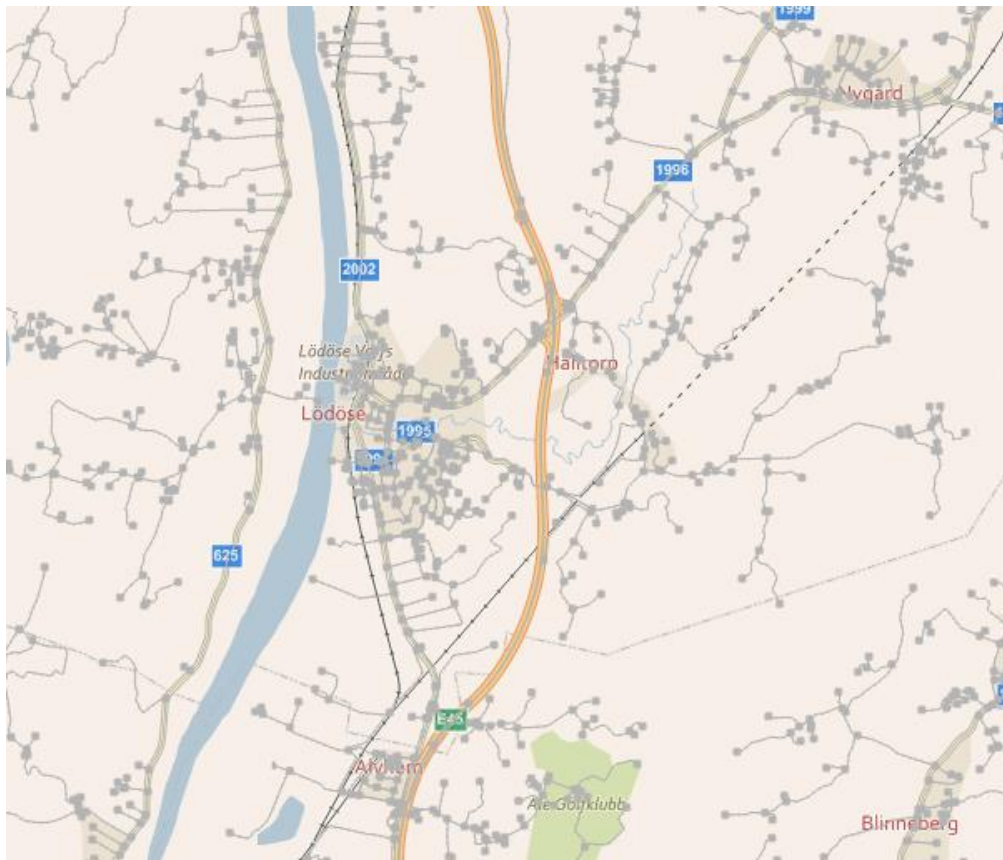
Fördelningen av trafikmängd talar för att E45 bär större delen av bilresorna till och från Lödöse. Kommunala gång- och cykelvägar finns i begränsad del lokalt inom orten, samt med koppling till orten Nygård nordost om Lödöse. I kommunens planering finns utveckling och gång- och cykelväg på sträckorna Lödöse-Tunge-Lilla Edet samt Alvhem-Lödöse-Nygård-Prässebo.

#### *Alvhem (Ale kommun)*

Alvhem ligger ca 1,5 km söder om Lödöse och stationen Lödöse Södra på Norge – Vänerbanan, som passerar väster om tätorten. Om järnvägen är en barriär utmed Alvhems västra sida så utgör E45 en barriär på dess östra sida där den avgränsar tätorten. Mellan tätbebyggt område och E45 ligger väg 2002 med statlig väghållare. Vägnätet inne i tätorten består av enskilda vägar. Det finns kommunala gång- och cykelvägar inne i orten samt norrut mot Lödöse station. Koppling hela vägen till Lödöse tätort saknas dock (se Lödöse). Kommunen har också anlagt en gång- och cykelväg utmed väg 2002 hela vägen ned till centralorten Ale. Vidare finns en gång- och cykelväg norr om Alvhem i östlig riktning, så att oskyddade trafikanter kan sig förbi E45.

#### *Nygård (Lilla Edets kommun)*

Nygård ligger drygt 3 km nordost om Lödöse och 5 km sydost om Göta. Järnvägen Norge/Vänerbanan, passerar öster om orten utan att korsa den. Väg 1996 går utmed Nygårds södra del och matar trafik norrut till ortens övriga gator som främst har kommunal väghållare. Väg 1996 har koppling mot E45 i väster och mot Prässebo i norr. Det finns kommunal gång- och cykelväg utmed väg 1996 mellan Nygård och Lödöse. I övrigt finns ett antal gång- och cykelvägar även inom orten.



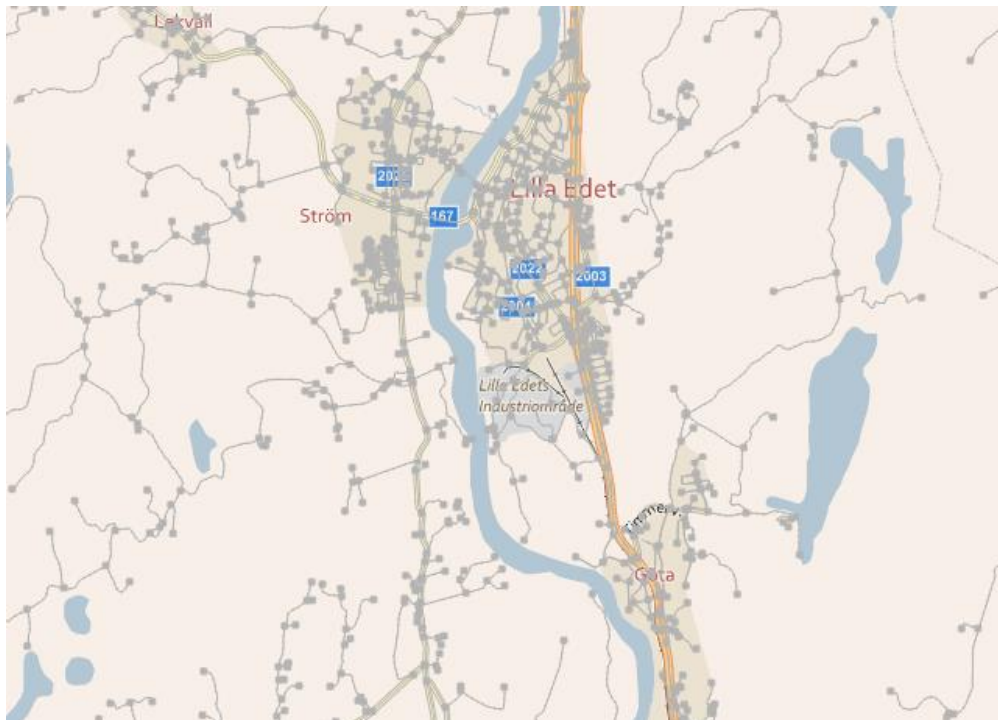
Figur 5. Väg- och järnvägsnät i Lödöse, Alvhem och Nygård. Källa: NVDB

#### Lilla Edet (centralorten)

Industrispåret Alvhem-Lilla Edet går upp och slutar i Lilla Edets tätort. E45 utgör en östlig gräns och barriär för orten vilken ger god tillgänglighet för bilresor norrut mot Trollhättan och vidare mot Uddevalla och Vänersborg, liksom söderut i riktning mot ortens övriga tätorter samt vidare mot Göteborg. Inom Lilla Edet utgörs huvudvägnätet av väg 2022, 2025 och 167. I orten finns också de statliga vägarna 2003 och 2004, övriga gator har främst kommunal väghållare. Kommunal gång- och cykelväg finns inom orten samt söderut med koppling till tätorten Göta.

#### Göta (Lilla Edets kommun)

Göta tätort ligger endast någon kilometer söder om gränsen för centralorten Lilla Edet. E45 går rakt igenom tätorten och delar den i två sidor, där den östra sidan är störst. Industrispåret Alvhem – Lilla Edet går parallellt med E45. Det finns därmed två starka barriärer inom orten. Övriga gator i orten har kommunal eller enskild väghållning. Separat gång- och cykelväg finns utmed väg E45 i orten och norrut till Lilla Edet.



Figur 6. Väg- och järnvägsnät i Lilla Edet och Göta. Källa: NVDB

### 2.1.5

#### Markanvändning och utveckling

Antalet bostadshus och andelen av befolkningen som bor i småhus respektive flerbostadshus framgår enligt Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Bostäder samt boende i småhus/flerbostadshus år 2010. Källa: SCB

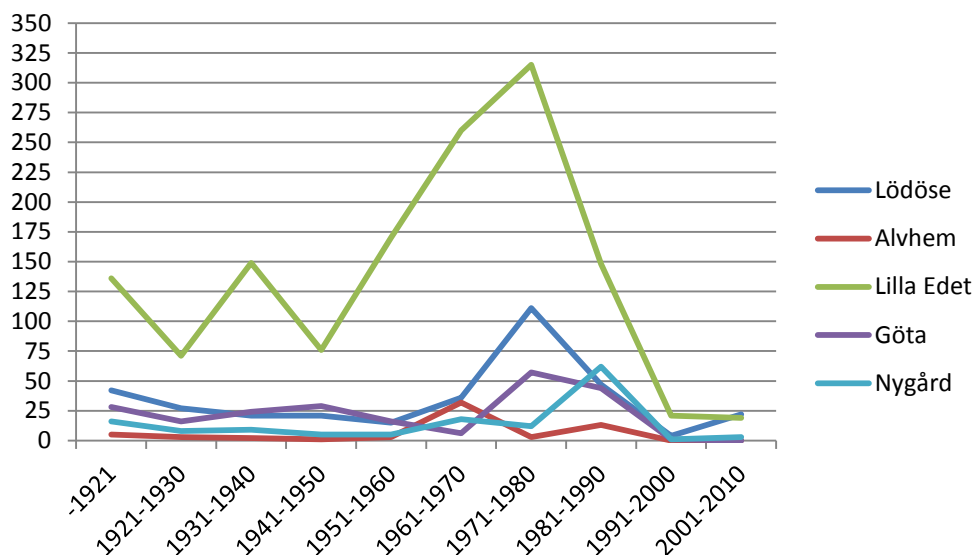
| Ort        | Antal bostäder | Andel i småhus | Andel i flerbostadshus |
|------------|----------------|----------------|------------------------|
| Lödöse     | 370            | 68 %           | 28 %                   |
| Lilla Edet | 1 419          | 67 %           | 31 %                   |
| Göta       | 249            | 58 %           | 42 %                   |
| Nygård     | 143            | 90 %           | 8 %                    |
| Alvhem     | 64             | 66 %           | 34 %                   |

I Lilla Edets kommuns samtliga tätorter är den genomsnittliga andelen boende i småhus respektive flerbostadshus 74 procent respektive 25 procent. Tre av fyra invånare bor med andra ord i hus.

Som framgår av diagrammet nedan minskade bostadsbyggandet fram till 1960-talet för att sedan nå en rejäl uppgång på 1970-talet. Bostadsbyggandet har därefter minskat drastiskt, även om en uppgång kan skönjas under det senaste decenniet. Bostadsbyggandet i Göta och Nygård följer ungefär samma trend som i Lödöse. I centralorten Lilla Edet har fler bostäder byggts, med en kraftig ökning mellan 1940 och 1980. I Alvhem har det byggts ett fåtal hus varje decennium,



med undantag för 1960-talet då 32 hus, dvs. mer än hälften av alla hus i orten, byggdes.



Figur 7. Antal byggda bostäder i orterna per decennium. Källa: SCB.

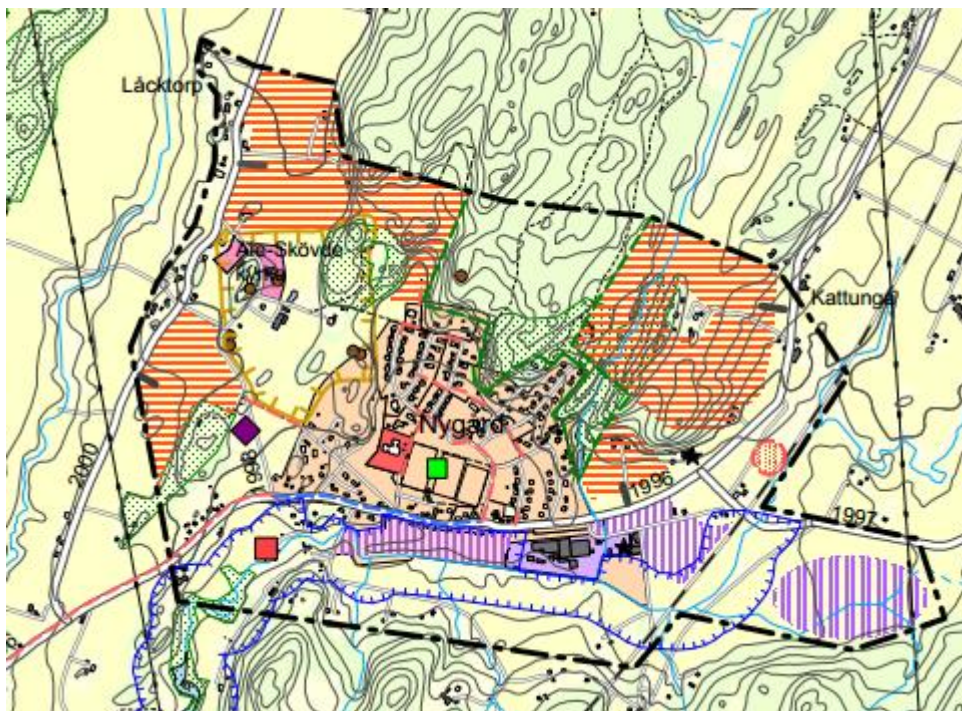
År 2010 fanns det nio industribyggnader i Lödöse, tre färre än år 2005. Lokalytan uppgick till 1,4 hektar. I centralorten Lilla Edet har antalet industribyggnader minskat från 40 till 39 mellan 2005 och 2010. Lokalytan uppgår till 17,9 hektar. I Göta har det skett en ökning av industribyggnader mellan 2005 och 2010, från nio till 11 byggnader. Lokalytan är 2,9 hektar vilket är mer än en fördubbling jämfört med år 2005. I Nygård fanns fyra industribyggnader år 2010, jämfört med sex år 2005. Lokalytan på 0,6 hektar är dock densamma. I Alvhem fanns det två industribyggnader år 2010, en mindre än 2005.

Gällande översiktsplan för Lilla Edets kommun antogs 2012. För Lödöse finns också en fördjupad översiktsplan antagen i oktober 2014. Inom kommunen pågår planering för ca 450 nya bostäder, huvudsakligen i centralorten Lilla Edet, i Göta och i Lödöse. Lediga tomter finns främst i Lilla Edet. Kommunen strävar efter att 300 nya bostäder ska byggas i Lilla Edet/Ström/Göta och att 100 nya bostäder byggs i Nygård, till år 2030. Stationsetableringen i Lödöse kommer enligt kommunen att medföra ett stort bebyggelsetryck och man bedömer därför att det finns behov av 600 nya bostäder i orten fram till år 2030.

Lilla Edet och Göta presenteras tillsammans med Ström i ett sammanhang i översiktsplanen då de i ökande utsträckning utvecklats till en funktionell enhet. Kommunen önskar att bebyggelsen i centrala Lilla Edet förtätas, med både bostäder och centrumverksamheter. Mark för nya verksamheter finns i anslutning till Edets bruk. Fler bostäder kan byggas vid de orörda naturområdena öster om E45. Det finns utrymme för ett 20-tal småhus i ett mindre område söder om sjön.

Sammantaget finns flera utpekade områden i orten som kan användas för nya bostäder. I Göta är det angeläget att ta tillvara redan ianspråktagna områden, t ex industri och icke störande verksamhet i hamnområdet och utmed E45. Ett större område för bostadsbebyggelse kan utvecklas sydost om befintlig bebyggelse vid Bigården.

Områden för nya bostäder i Nygård kan enligt översiktsplanen utvecklas norr om väg 1996 i den västra delen av samhället. Österut kan bostäder byggas nära det nya stationsläget. En ny gång- och cykelväg mellan Nygård och stationen i Lödöse planeras. Verksamheter kan utvecklas på mark öster och väster om nuvarande industriområde samt vid Balltorp öster om järnvägen utmed väg 1997.



Figur 8. Markanvändningskarta för Nygård. Källa: Översiktsplan för Lilla Edets kommun, Lilla Edets kommun

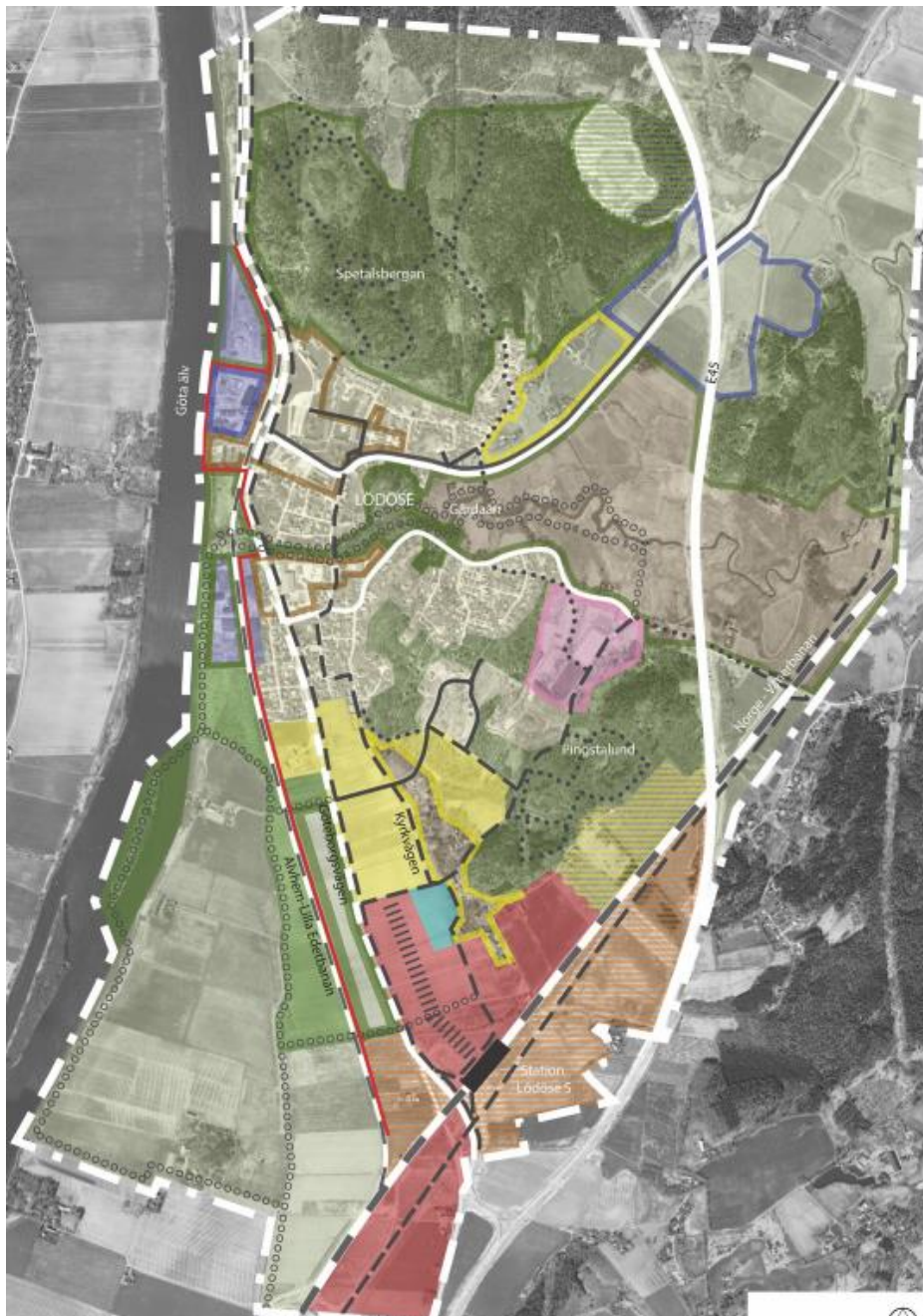
Kartan ovan visar hur marken i Nygård kan användas. Områden med röda ränder är avsedda för tätortsutbyggnad, bostäder och service. Områden med lila ränder är mark avsedd för verksamheter och industri.

Området kring Lödöse pekas ut som ett särskilt strategiskt kommunikationsläge då både järnväg och motorväg finns att tillgå. I samband med utbyggnad av Norge-Vänerbanan beslutades att en ny tågstation skulle etableras söder om Lödöse, nära orten Alvhem i Ale kommun. Stationen öppnades 2012. Kommunens ÖP fokuserar särskilt på utvecklingen av Lödöse som knutpunkt. Huvudfrågan för planeringen lyder "Hur kan Lilla Edets kommun tillsammans med Ale kommun utveckla Lödöse och Alvhem för att dra fördel av närheten och skapa en attraktiv

miljö där kommungränsen inte utgör något hinder?”. Inom detta ryms frågor som vilken huvudfunktion orten bör ha, vilken omfattning, karaktär och identitet orten bör få, hur utformning ska ske, hur befintliga kvaliteter kan tas tillvara, samt hur Lödöse kan utvecklas på ett sätt som gynnar centralorten och hela kommunen. Lödöse och Alvhem har enligt kommunens FÖP förutsättningar att växa samman till en och samma tätort där stationen skulle få ett centralt läge.

År 2007 tog kommunen fram en strategi för knutpunkt Lödöse i syfte att ta tillvara möjligheterna i samband med den nya trafiksituationen. Av denna framgår att Lödöses strategiska läge ska prioriteras och beaktas i all planering. Av ÖP framgår vidare att områden för utveckling av ny verksamhet och handel med stora markbehov ska reserveras i goda kommunikationslägen vid avfarter till E45 i Lilla Edet och i Lödöse. Lödöse hamn och industrispåret till Lilla Edet pekas ut som viktiga förutsättningar för framtida verksamhetsetablering.

I den fördjupade översiktsplanen för Lödöse finns en markanvändningskarta, se bild nedan. Heltäckande färg innebär helt ny markanvändning medan enbart en yttre linje innebär utvecklingsmöjligheter, genom t ex förtätning. Gula områden är bostäder och bostadsanknuten service. Det heltäckande röda området i anslutning till Lödöse station betecknar tätortsutbyggnad av bostäder, handel, service, kontor och andra icke störande verksamheter. Mörkblå områden betecknar verksamheter medan området i turkost betecknar offentlig service. Det rosa området pekar ut utveckling av befintligt idrottsområde i orten och de gröna områdena betecknar park, rekreation och grönområden av olika slag.



Figur 9. Markanvändningskarta för Lödöse. Källa: Fördjupad översiktsplan för Lödöse, Lilla Edets kommun

Infrastrukturens potential ska tas tillvara framför allt genom att koncentrera expansionen av tätorten till området mellan stationen och Lödöse i norr och Alvhem i söder, med hög exploateringsgrad de närmsta 600 meter från stationen. Enligt kommunen kan en utbyggnad i anslutning till stationen innebära upp till 2 000 nya bostäder.



Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) har 117 ansökningar om bygglov för nybyggnad av bostadshus i orterna lämnats in sedan 2010, varav 112 har beviljats. 232 ansökningar om om-/tillbyggnad av bostadshus har lämnats varav 228 har beviljats. Bygglov för nybyggnad av verksamhet har ansökts 114 gånger varav 109 har beviljats. Lov för om-/tillbyggnad av verksamhet har lämnats 61 gånger varav kommunen har beviljat 59. Därtill har 28 ansökningar om ändrad användning inkommit varav 26 har beviljats.

Enligt intervjun finns i orten Lilla Edet 73 gällande detaljplaner antagna före 1990, 11 detaljplaner antagna 1991-2000 samt 12 detaljplaner antagna efter 2000. Av planerna har sju gällande genomförandetid. I Göta finns åtta gällande detaljplaner antagna före 1990 och tre antagna efter 2000, varav två har gällande genomförandetid. I Lödöse finns 22 gällande detaljplaner antagna före 1990, 11 antagna 1991-2000 och åtta antagna efter 2000. Fyra av planerna har gällande genomförande tid. Slutligen finns i Nygård fyra gällande detaljplaner antagna före 1990, två antagna 1991-2000 samt två antagna efter 2000. Två av planerna har gällande genomförandetid. Kommunen har påbörjat en inventering av gällande detaljplaner men inte hunnit slutföra den. Innan detta arbete är gjort kan de inte uttala sig om antalet möjliga nybyggnader enligt gällande detaljplaner.

Enligt kommunens svar i intervjun finns ett aktivt byalag i Lilla Edet men inte i de andra orterna. Det finns dock aktiva föreningar i alla orter. Befolkningen upplevs som drivande i alla orter och det finns ett stort engagemang inom föreningslivet. Föreningar och verksamheter på orterna genomför många evenemang och engagerar sig i frågorna för orten.



Figur 10. Tätortsutvecklingsområden mellan stationen och det befintliga samhället. Källa: Fördjupad översiktsplan för Lödöse, Lilla Edets kommun.



Ale kommuns översiktsplan antogs år 2007. Kommunen bedömer att det finns potential att bygga 50-100 nya lägenheter vid Glänteviområdet, samt verksamheter på en yta om ca 3 hektar i södra Alvhem. Glänteviområdet är beläget mellan Alvhems tätort och golfbanan norr om orten, det vill säga i riktning mot den nya tågstationen. Marken är till större delen privatägd. Utbyggnad för villabebyggelse planeras i Ramstorp och Alvhems golfby.



Figur 11. Planerad utbyggnad i Ramstorp (nr 33) och Alvhems golfby (34). Källa: Bostadsförsörjningsprogram för Ale kommun, Ale kommun.

Generellt ska förtätning prioriteras vilket är beroende av problem med VA-försörjning. Det finns enligt planen detaljplaner upprättade för huvuddelen av den befintliga bebyggelsen i Alvhems tätort. Tillgängligheten till älvstranden bedöms bli bättre efter att man byggt planskilda korsningar med väg och järnväg.

Enligt Ale kommun (intervjuformulär februari 2015) har 34 ansökningar om bygglov för nybyggnad av bostadshus sökts i Alvhem sedan 2010. 10 av dessa har

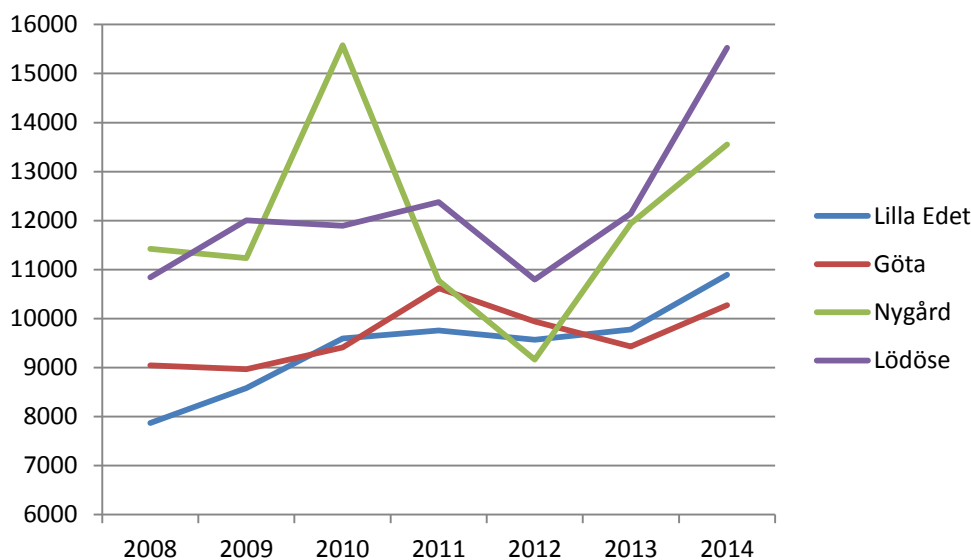
beviljats. Fem ansökningar om om-/tillbyggnad av bostadshus har sökts och beviljats, samt en ansökning för industribyggnad och en för ändrad användning. Det finns tre gällande detaljplaner som vunnit laga kraft före 1990, samt två som antagits efter 2000. Endast en detaljplan har ännu gällande genomförandetid. Detaljplanerna möjliggör nybyggnad av 21 bostäder och en (1) verksamhet. En ny verksamhet har etablerats i orten de senaste fem åren, dock ingen större arbetsgivare. Några avvecklingar har inte rapporterats.

Det finns inget aktivt byalag i Alvhem och kommunen har inte märkt av att invånarna skulle vara särskilt drivande i frågor som rör ortens utveckling. Utöver en gårdsbutik och en idrottsförening beskrivs orten som en sovstad. Orten har alltid varit en "villamatta" (kommunens beskrivning) utan några nämnvärda verksamheter.

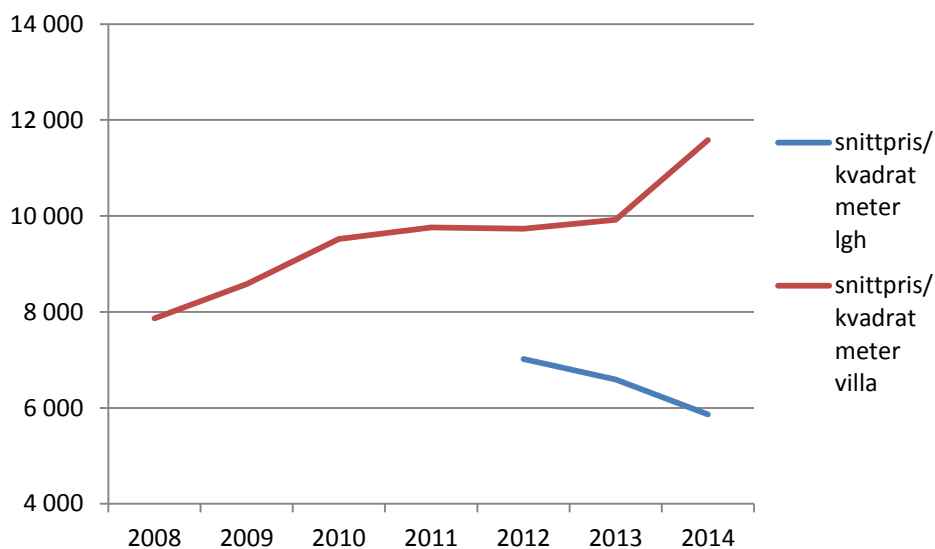
### 2.1.6

#### Fastighetsvärden

Framför allt huspriserna i Lilla Edets tätorter har utvecklats positivt – inte minst sedan kommunen fick tåg i Lödöse år 2013, vilket syns tydligt i följande figur. I främst de mindre tätorterna Göta och Nygård är antalet objekt per år mycket litet vilket förklarar de stora variationerna mellan enskilda år.



Figur 12. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriset i Lilla Edet (tätort), Göta, Nygård och Lödöse sedan år 2008. Källa. Booli.se



Figur 13. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser, lägenhet respektive villor, i Lilla Edets tättort sedan år 2008. Källa: Booli.se

### 2.1.7

#### Resande och utbud

Till orterna i Lilla Edets kommun finns flertalet busslinjer.

Buss 333 går mellan centralorten Lilla Edet och Stenungsund med fem turer per dag i vardera riktningen måndag-fredag. Den första turen från Lilla Edet busstation går 07.18 och den sista turen 17.25.

Buss 421 går mellan Trollhättan och Älvängen via Lilla Edet, Göta, Lödöse och Alvhem. Från Trollhättan resecentrum tar det 46 minuter till Lilla Edet, 56 minuter till Göta och 72 minuter till Lödöse. Den tidigaste turen på vardagar är framme i Trollhättan 06.46 och den sista turen 19.15. Därefter och fram till 00.57 går bussen endast mellan Älvängen och Lilla Edet. Från Älvängen tar det 12 minuter till Lödöse, 28 minuter till Göta och 35 minuter till Lilla Edet. De tidigaste morgonturerna går bara mellan Lödöse och Lilla Edet.

Buss 422 går mellan Lilla Edet och Kungälv med regelbundna tider under morgon och eftermiddag. Bussen går också med fyra avgångar lördag och söndag. Resan mellan Lilla Edet och Kungälv tar 50 minuter.

Buss 423 går liksom buss 421 mellan Trollhättan och Älvängen med stopp i Lilla Edet, Göta, Lödöse och Alvhem. Den sista delen av sträckan, mellan Lilla Edet och Älvängen, går endast på natten. Bussen går med timmestrafik från femtiden på morgonen fram till sen kväll. På helgen går det omkring 10 turer per riktning till och från Lilla Edet. Det tar 35 minuter att åka mellan Trollhättan och Lilla Edet, dvs. 11 minuter snabbare än buss 421.

Buss 424 går också mellan Trollhättan och Lilla Edet, med stopp vid högskolan i Trollhättan. Bussen går på vardagar mellan tidig morgon och tidig kväll med en buss i timmen i vardera färdriktningen. Bussen har en genare väg med färre stationer än övriga busslinjer mellan Trollhättan och Lilla Edet och det tar 30 minuter att åka mellan orterna.

Buss 425 går mellan Lödöse och Prässebo med stopp i Nygård. Turen går vardagar från 04.55 till 19.28 med timmestrafik under morgon och eftermiddag. Det tar drygt 10 minuter att åka mellan Prässebo och Nygård, och ytterligare en kvart till Lödöse station.

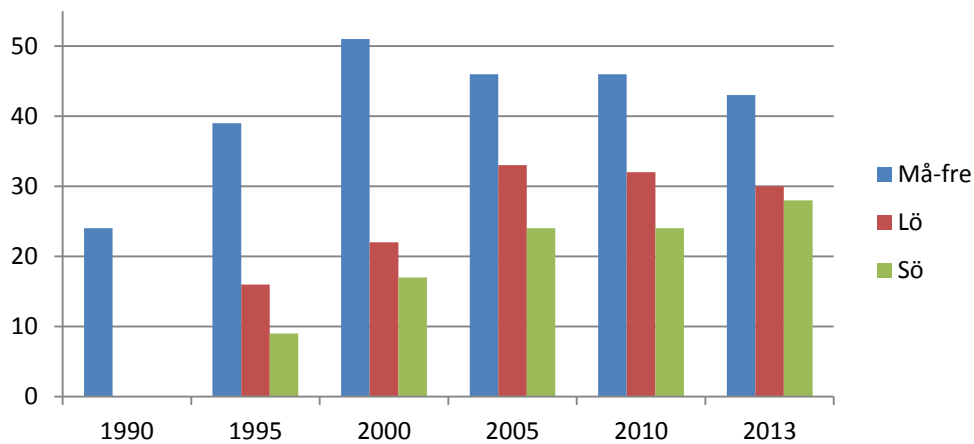
Buss 433 går mellan Lödöse och Skepplanda via Alvhem. Turen går vardagar från 06.08 till 17.27 på morgonen, runt lunch och sen eftermiddag. Mellan Lödöse och ändhållplatsen Albotorget tar det 12 minuter. Resan mellan Lödöse och Alvhem går på ett par minuter.

Buss "9 rondan" (sjukhusrond) går mellan Åmål och Göteborg med stopp i Lilla Edet och Lödöse. Turen går vardagar med fyra turer per riktning. Trafiken från Åmål är koncentrerad till morgonen med turerna från Sahlgrenska sjukhuset går från lunch och till sen eftermiddag. Från Lödöse tar det 35 minuter att åka till Trollhättan, 68 minuter till Sahlgrenska sjukhuset, 70 minuter till Vänersborg och 155 minuter till Åmål.

Lödöse station trafikeras av västtågen mellan Säffle och Göteborg med stopp ibland annat Vänersborg och Trollhättan. Från Lödöse till Göteborg går det drygt 20 turer om dagen på vardagar, den första 05.35 och den sista 23.35. Sista ankomst till Lödöse från Trollhättan är 23.35 på vardagar och 00.35 på helgkvällar. Resan mellan Lödöse och Göteborg tar 25 minuter. Från Göteborg till Lödöse går 26 turer per dag på vardagar, varav samtliga går vidare till Trollhättan. Den första turen från Lödöse går 05.25 och sista ankomst till Lödöse är 23.25 på vardagar och 00.25 på helgkvällar. Mellan Lödöse och Trollhättan tar det 13 minuter att åka. De allra flesta av turerna från Lödöse går hela vägen till Vänersborg och denna sträcka tar 57 minuter att åka. Några enskilda avgångar går hela vägen till Säffle och dit tar det 83 minuter att åka från Lödöse.

Som framgår av diagrammet nedan skedde en drastisk ökning av resandebud med kollektivtrafiken i Lödöse mellan 1990 och 2000, då antalet avgångar var som störst. Vardagsutbudet har därefter minskat med åtta avgångar. Sedan 2013 trafikeras Lödöse av regiontågen mellan Trollhättan/Vänersborg och Göteborg varvid direktbussarna till Göteborg dragits in. Antalet avgångar på lördagar ökade fram till år 2005 för att därefter minska något igen. Söndagsturerna har hela tiden ökat i antal. Samtidigt har restiden kunnat kortas från 55 till 25 minuter (räknat från Lödöse – för övriga orter tillkommer tid för bussanslutning).

Resandet i stationens omland har ökat med 36 procent sedan 2010, från 105 000 till 143 000 påstigande.



Figur 14. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013. Uppgift saknas om utbudet på helger år 1990. Källa: Samtrafiken

Resandet uppvisar en ökning om ca 36 procent mellan 2005 och 2013.

Tabell 7 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Lödöse.

| År   | Antal påstigande |
|------|------------------|
| 2005 | 116 640          |
| 2010 | 104 891          |
| 2013 | 153 171          |

## 2.2 Kode

Tabell 8. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Kode   |
|-----------------------------------|-----------------|--------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 1 380  |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 5 379  |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | 1996   |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | NEJ    |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | -11%   |
|                                   | 2005-2010       | -3%    |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 16 886 |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 145    |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 79 092 |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 30     |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 27     |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,13   |

Stationen öppnade för persontrafik 1996.

### 2.2.1 Geografi och omland

Kode station ligger centralt i tätorten Kode, i norra delen av Kungälv kommun i Västra Götalands län. Andra orter i kommunen är Kungälv (huvudort), Marstrand, Diseröd, Tjuvkil, Kärna, Kareby och Duvesjön. Kungälv kommun angränsar till Stenungsund, Lilla Edet, Ale och Göteborg kommuner. Kode är 127 ha och ligger ca 12 km nordväst om Kungälv, längs Bohusbanan väster om E6. Från Kode är det ca 20 minuters bilfärd till Göteborg, en kvart till Stenungsund och en halvtimme till Lerum. Kode var under 1950- och 60-talet centralort i dåvarande Kode landskommun och är idag framför allt en bostadsort med omfattande arbetspendling till Stenungsund, Kungälv och Göteborg.

### 2.2.2 Befolkning

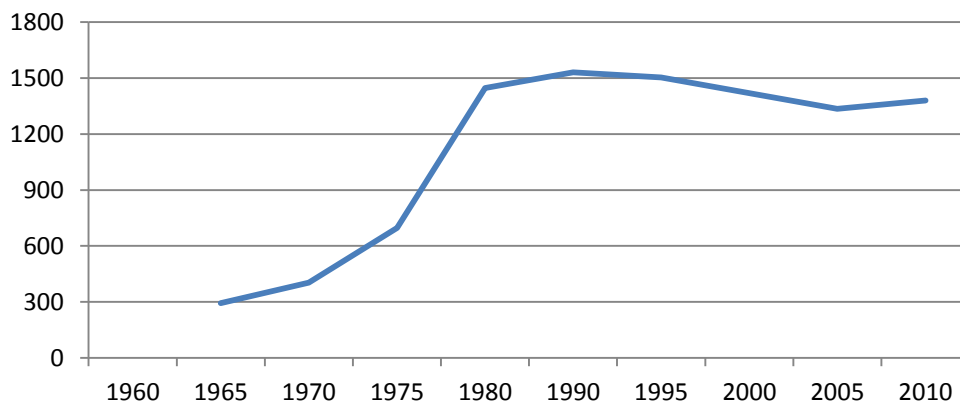
Befolkningen i Kungälv kommun uppgår till drygt 42 294 invånare (SCB 2014). Befolkningsmängden i kommunens tätorter ser ut som följer.

Tabell 9. Befolkningsmängd i Kungälv tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                  |        |
|------------------|--------|
| <b>Kungälv</b>   | 22 768 |
| <b>Kode</b>      | 1 380  |
| <b>Marstrand</b> | 1 319  |
| <b>Diseröd</b>   | 1 241  |
| <b>Tjuvkil</b>   | 501    |
| <b>Kärna</b>     | 430    |
| <b>Kareby</b>    | 292    |
| <b>Duvesjön</b>  | 247    |

Kode har enligt SCB:s definition räknats som tätort sedan 1965 då befolkningen uppgick till 294 invånare. Befolkningen ökade därefter drastiskt till 1531 invånare

år 1990. Den största ökningen skedde mellan 1975 och 1980 då befolkningen mer än fördubblades. Mellan 1990 och 2005 minskade befolkningen med upp till 6 procent per år, därefter skedde en liten uppgång mellan 2005 och 2010.



Figur 15. Befolkningsmängd i Kode mellan 1960-2010. Källa: SCB.

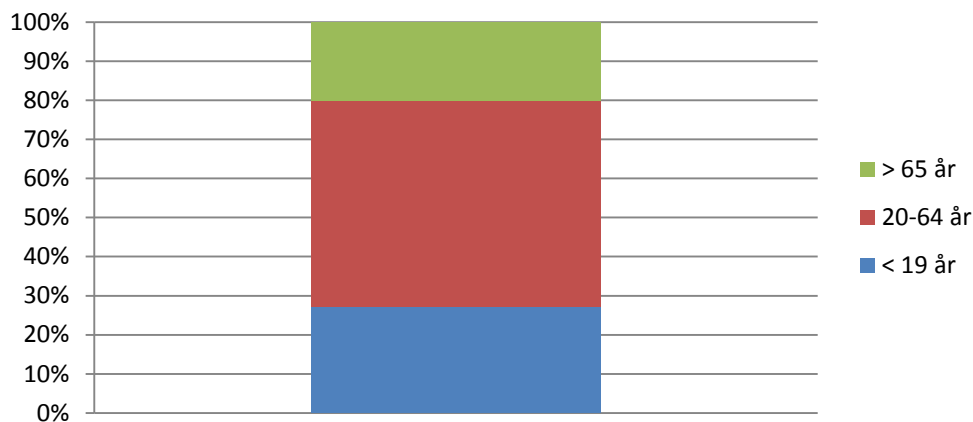
Vid en jämförelse av kommunens tätorter under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att orterna generellt har haft en positiv befolkningstillväxt, där Kungälv och Kareby särskilt utmärker sig med 18 respektive 16 procents ökad befolkning. Befolkningen har minskat med 2 procent i Kärna. Kode utmärker sig under tjugoårsperioden med en befolkningsminskning om 11 procent.

Tabell 10. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB.

|                  | 1990   | 2000   | 2010   |
|------------------|--------|--------|--------|
| <b>Kungälv</b>   | 18 740 | 20 454 | 22 768 |
| <b>Marstrand</b> | 1 196  | 1 377  | 1 319  |
| <b>Diseröd</b>   | 1 140  | 1 248  | 1 241  |
| <b>Tjuvkil</b>   | -      | 428    | 501    |
| <b>Kärna</b>     | 438    | 441    | 430    |
| <b>Kareby</b>    | 246    | 288    | 292    |
| <b>Duvesjön</b>  | -      | -      | 247    |

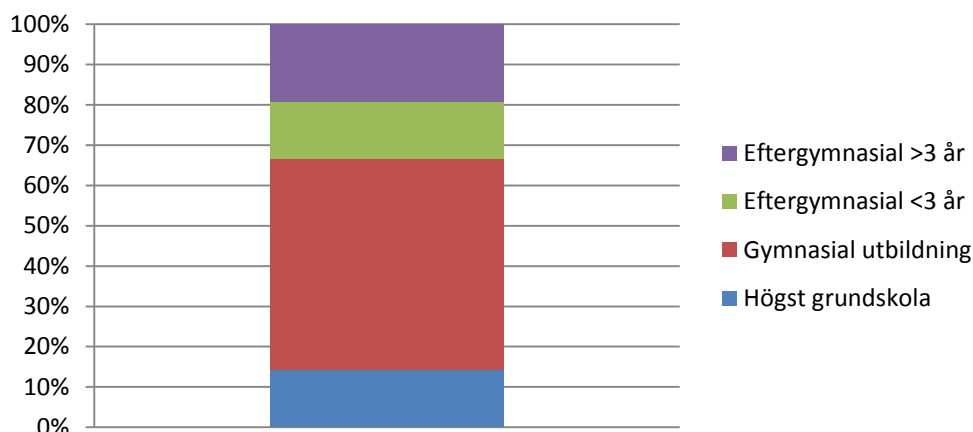
Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har den positiva utvecklingen i kommunens tätorter vänt något. Tjuvkil, som tillkom som tätort 1995, har haft den största ökningen om 15 procent följt av Kungälv med 10 procent. I Kareby har invånarantalet ökat marginellt. I övriga orter har befolkningen minskat med 1-4 procent.





Figur 16. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 16 ovan visar hur åldersfördelningen i Kode såg ut 2013.



Figur 17. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning i Kode är 34 procent vilket är relativt högt i jämförelse med de andra studerade orterna. 52 procent har högst gymnasial utbildning. Resterande 14 procent har högst grundskoleutbildning, vilket är den lägsta andelen av alla studerade orter.

### 2.2.3 Utbud och service

I Kode finns tre förskolor, två i centrum och en belägen i utkanten av orten. I centrala Kode finns en F-2 skola och för de äldre barnen, årskurs 3-6, finns en skola i Tunge, Tunge skola, knappt 2 km väster om Kode. Från Kode samhälle går en cykelväg till Tunge skola. Närmaste gymnasieskola finns i kommunhuvudorten Kungälv, ca 10 km sydväst om Kode.

I centrala Kode finns äldreboendet Solhaga, övrig vård och omsorg finns i Kungälv. I centrum finns en ICA Närbutik som även verkar som postombud, pizzeria och ett flertal mindre butiker samt bensinstation, bilservice och byggvaruhus. För sport och fritid finns gymnastiksal i anslutning till Kode skola. Inom samhället finns tre värdefulla strövområden; Långelandsskogen, skogen vid Bräcke naturförskola och Halltorp. Sydöst om orten, i Ingetorp, finns badplats vid Ingetorps sjö.

#### 2.2.4

##### **Infrastruktur**

Järnvägen, Bohusbanan, passerar genom Kode med koppling mot Göteborg i söder och Strömstad i norr. Stationen i Kode ligger i ett centralt läge i orten. Utmed den östra tätortsgränsen går E6 som har en trafikplats, Kodemotet, i direkt anslutning till tätorten. Motorvägen är därmed mycket tillgänglig. Från trafikplatsen tar den statliga vägen 621 vid, som passerar genom Kode i riktning västerut mot kusten. Från Kode och parallellt med motorvägen norrut går väg 574 mot Jörlanda. Det övriga vägnätet i orten har till större delen enskild vägghållare. Kommunal gång- och cykelväg finns utmed en kortare sträcka av väg 621 samt genom trafikplatsen med koppling öster om motorvägen.



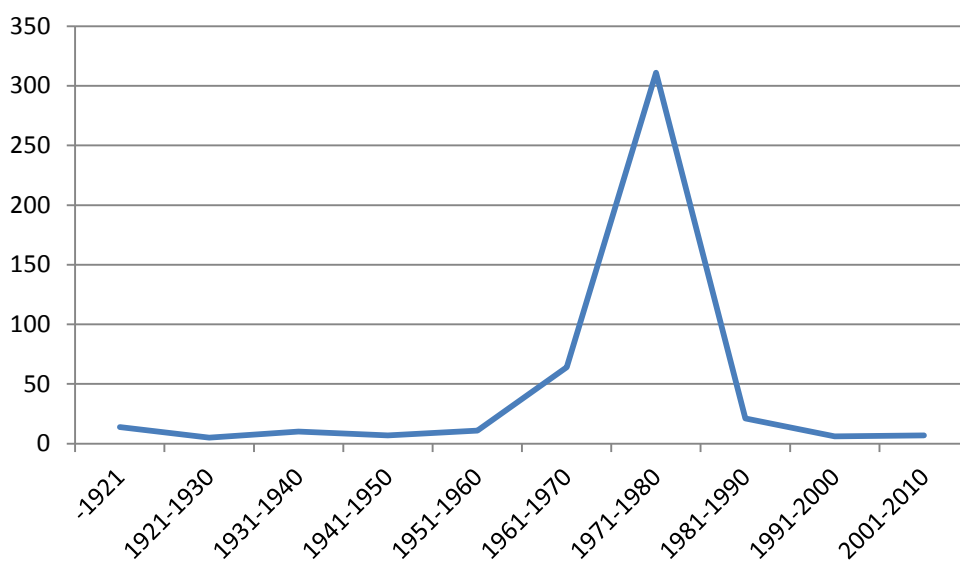
Figur 18. Väg- och järnvägsnät i Kode. Källa: NVDB.

#### 2.2.5

##### **Markanvändning och utveckling**

Enligt SCB:s statistik från 2010 bor drygt 95 procent av invånarna i Kode i småhus och drygt 3 procent bor i flerbostadshus. Genomsnittet för kommunens tätorter är drygt 84 procent boende i småhus och 14 procent i flerbostadshus. I flertalet av orterna finns knappt några flerbostadshus, statistiken påverkas av att fördelningen mellan småhus och flerbostadshus är relativt jämn i orterna Kungälv

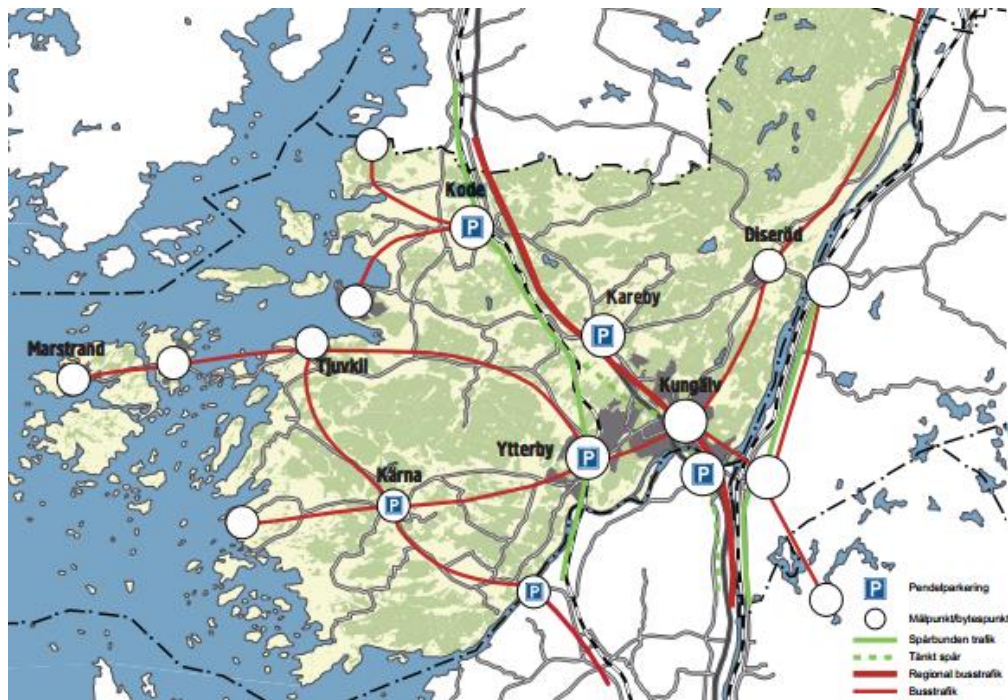
(52/46) och Marstrand (53/45). Antalet bostadshus i Kode uppgick år 2010 till 486. Fram till år 1960 byggdes upp till 11 bostadshus per decennium. Som syns i diagrammet nedan skedde därefter en explosiv ökning, med 64 nya bostäder under 60-talet och hela 311 nya bostäder under 70-talet. Efter denna topp minskade bostadsbyggandet drastiskt och sedan 1991 har det endast byggts 13 nya bostäder i Kode. 70-talsbebyggelsen står idag för 64 procent av all bostadsbebyggelse i orten.



Figur 19. Antal byggda bostäder i Kode per decennium. Källa: SCB.

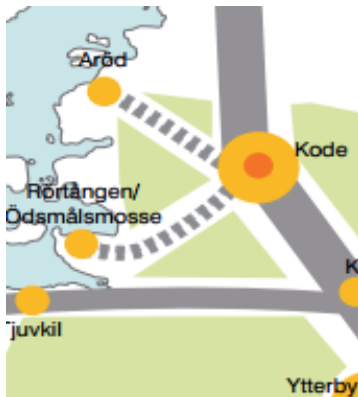
År 2010 fanns det 12 industribyggnader i Kode, fördelat på en yta om 1,8 hektar. Det är en ökning med en byggnad och 0,3 hektar sedan 2005. Antalet arbetsplatser i orten uppgick år 2015 till 225.

Kommunen ska, enligt en notis på deras hemsida (2014-09-05) växa från 43 000 invånare till 50 000. I översiktsplanen från 2012 ligger fokus på att utveckla Kungälv med närområde, Marstrand och Diseröd. Därefter, år 2017, vill man fokusera på Kode som enligt kommunen har otrolig potential. I kommunens vision som finns med i översiktsplanen står att man ska prioritera bebyggelseutveckling utmed kollektivtrafikstråket Kungälv/Ytterby och Kode. Kollektivtrafikstrukturen bygger framförallt på två parallella stråk till och från Göteborg – med tågtrafik på Bohusbanan och busstrafik på E6. Kommunen ser en stor potential att förtäta och utveckla de befintliga orter som finns intill stations- och hållplatslägena.



Figur 20. Framtida kollektivtrafikstråk i Kungälvs kommun. Källa: Översiktsplan för Kungälvs kommun.

Enligt kommunens översiktsplan har Kode tillsammans med sina grannbyar (Aröd, Rörtången och Ödsmålsosse) ett invånarantal på drygt 2 100. Gemensamt för grannbyarna är att många fritidsboenden håller på att omvandlas till permanenta bostäder. Servicen i Kode har därför betydelse för grannbyarna och den omliggande landsbygden. Kommunens vision för 2014 är att "Kode har goda förutsättningar vad gäller kommunikationer vilket medför stor potential att växa och stärka sin roll som serviceort i norra delen av kommunen". Genom att stärka orten hoppas man på att bidra till utveckling av service och kollektivtrafik. Kommunen pekar ut pendeltågstrafiken som en särskild förutsättning för ortens utveckling samt närheten till kust och friluftsliv.



Figur 21. Kodes koppling till grannbyarna. Källa: Översiktsplan för Kungälv kommun.

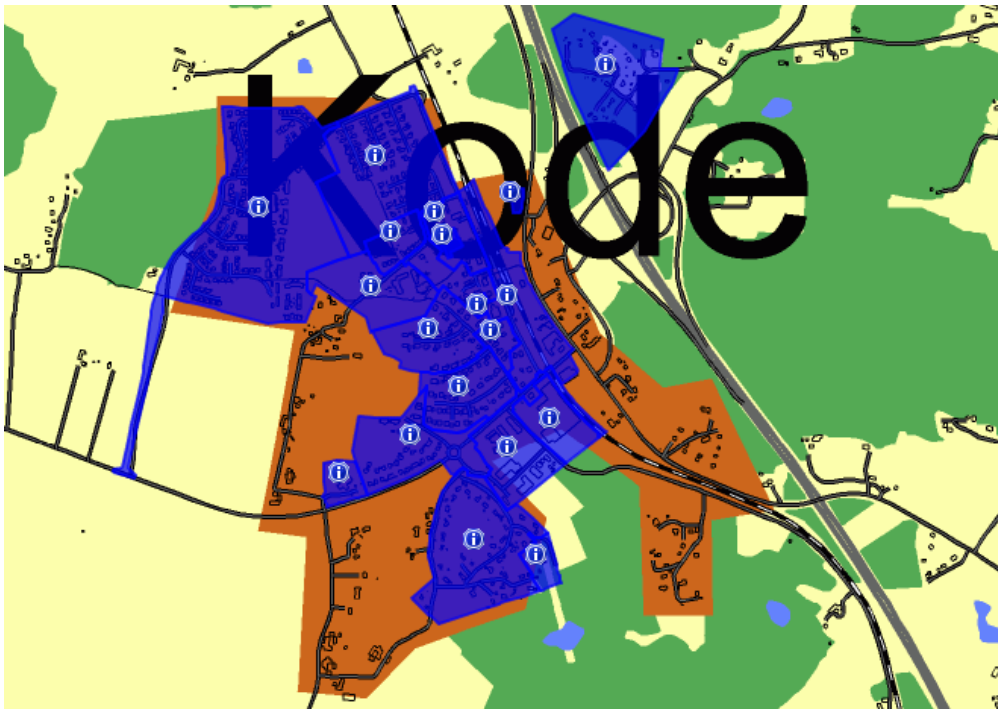
Översiktsplanen anger att Kode i första hand ska växa genom förtätning och ny bebyggelse i direkt anslutning till den befintliga. Utbyggnadsinriktningen sker åt väster och åt söder. Utvecklingen österut begränsas av E6. Utvecklingen bör ske så att det i orten finns ett blandat utbud av upplåtelseformer och bostadstyper. Man önskar även ett stärkt centrumområde på båda sidor om stationen. En grundläggande förutsättning för att Kode ska kunna utvecklas i den riktning kommunen önskar är enligt översiktsplanen att minst en ny planskild järnvägs korsning byggs. Eftersom orten ska utvecklas till en knutpunkt för resor med kollektivtrafik i orten, i grannbyarna samt i kringliggande landsbygd, ska kommunen utreda behov av nya pendlarparkeringar för bil och cykel.



Figur 22. Ur markanvändningskarta för Kode. Källa: Översiktsplan för Kungälv kommun.



Av markanvändningskartan ovan framgår hur kommunen önskar att Kode utvecklas. Ifyllda orangefärgade ytor avser bostäder år 2020 och de randiga orangefärgade ytorna avser bostäder år 2050. Ej ifyllda ytor med orange kantlinje symboliserar möjlig förtätning eller omvandlingsområde. Den rödrandiga ytan avser centrumområdet. Mörkblå ifylld yta är befintligt verksamhetsområde. De randiga blå ytorna på kartan visar nya verksamhetsområden.

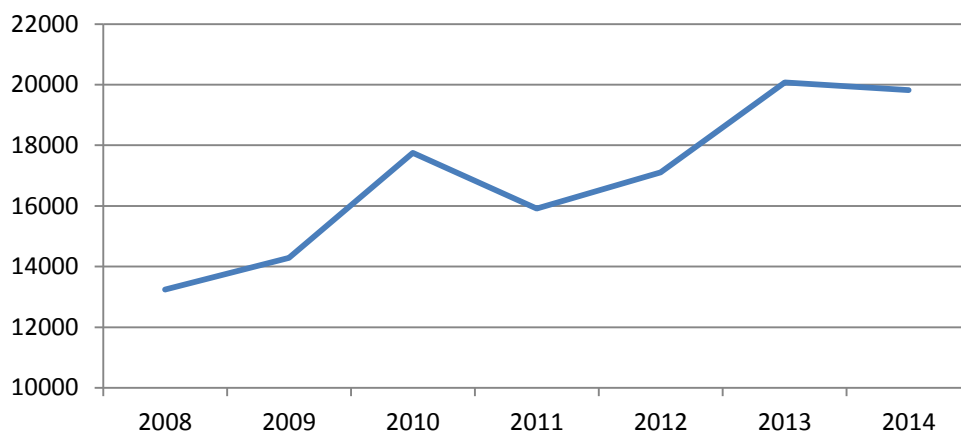


Figur 23. Mark som omfattas av gällande detaljplan eller områdesbestämmelser i Kode. Källa: Kungälv's kommuns webbkarta.

### 2.2.6

#### **Fastighetsvärden**

Det genomsnittliga fastighetspriset för bostäder har enligt försäljningsstatistik ökat med ca en tredjedel i Kode mellan 2008 och 2014. Den största ökningen har skett under de senaste åren.



Figur 24. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Kode sedan år 2008. Källa: Booli.se

## 2.2.7

### Utbud och resande

Kode trafikeras av Västtågen mellan Strömstad/Uddevalle och Göteborg, via bland annat Ljungskile, Svenshögen och Stenungsund. Från Kode station i riktning mot Göteborg avgår 23 tåg på vardagar (06.19-20.48), 11 tåg på lördagar (07.48-20.48) samt 9 tåg på söndagar (08.48-20.48). I motsatt färdriktning avgår 21 tåg från Kode på vardagar (06.05-21.05), 12 tåg på lördagar (07.05-21.05) samt 9 tåg på söndagar (09.05-21.05). Från Kode tar det 27 minuter att åka till Göteborg, 53 minuter till Uddevalla och ca 2,5 timme till Strömstad.

Expressbussen "Stenungsund Express" gör stopp i trafikplatsen Kodemotet. Linjen går mellan Stenungsund och Göteborg. Från Kodemotet i riktning mot Göteborg gör bussen 51 stopp måndag-torsdag (04.53-23.22), 54 stopp på fredagar (04.53-02.22), 35 stopp på lördagar (06.23-02.23) samt 29 stopp på söndagar (06.23-21.53). I motsatt färdriktning har bussen 52 stopp måndag-torsdag (05.33-00.33), 55 stopp på fredagar (05.33-03.33), 35 stopp på lördagar (07.33-03.33) samt 29 stopp på söndagar (07.33-23.33). Från Kodemotet tar det 22 minuter att åka till Stenungsunds station och 30 minuter att åka till Nils Ericssons Terminalen i Göteborg.

Buslinje 306 går mellan Rörtången och Kungälv via Kode. På vardagar har bussen 7 stopp på Kode korsväg, i respektive färdriktning. Bussen går via Kode station och Kode skola men stannar inte alltid där. Turerna är koncentrerade till morgon och eftermiddag och går inte kvällstid. På helgen finns ett par turer per dag i varje färdriktning och den måste förbeställas. Det tar drygt 20 minuter att åka mellan Kode korsväg och Rörtången, och 19 minuter mellan Kode och Kungälv.

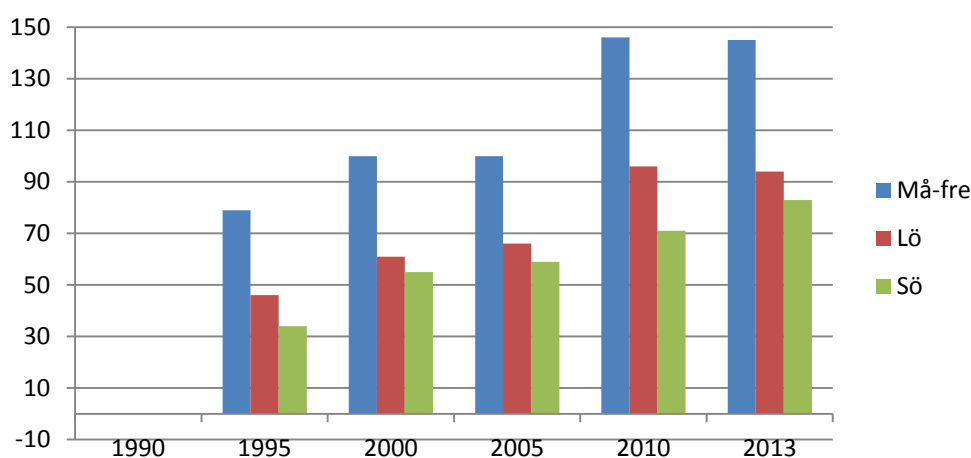
Buslinje 319 går mellan Stora Höga och Kungälv med stopp vid Kode brandstation och Kode korsväg. Kode trafikeras endast på vardagar med 12-13 stopp i vardera färdriktningen måndag till torsdag, och ytterligare 3 kvällsturer på fredagar. Bussen går från tidig morgon till strax efter 20.00 på kvällen. På



fredagar går sista bussen strax efter 23.00. Resan mellan Kode och Kungälv tar 17 minuter.

Buslinjerna 901-906, 909, 915 och 916 är linjer som gör ett eller ett par stopp i Kode, främst vid skolan, morgon och/eller eftermiddag på vardagar.

Som framgår av diagrammet nedan har antalet avgångar i Kode nästan fördubblats mellan 1995 och 2013. Utbudet har ökat mest procentuellt på söndagar där det närapå tredubblats. Ökningen gäller både buss och tåg. Restiden till Göteborg i morgonens högtrafik är dock bara något kortare än år 2000 när tåg hade införts till Kode.



Figur 25. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken. Data saknas för år 1990.

Resandeutvecklingen från Kode med tåg är kraftig med en närapå fyrdubbling sedan år 2000 – från 19 840 till 79 090 påstigande.

## 2.3 Svenshögen

Tabell 11. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Svenshögen |
|-----------------------------------|-----------------|------------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 421        |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 2 447      |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | Alltid     |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | NEJ        |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | 24%        |
|                                   | 2005-2010       | 21%        |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 12 631     |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 34         |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 34 673     |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 54         |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 48         |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,14       |

### 2.3.1 Geografi och omland

Svenshögen är en tätort i norra delen av Stenungsunds kommun i Västra Götalands län. Andra tätorter i kommunen är Stenungsund (huvudort), Stora Höga, Strandnorum, Jörlanda, Hallerna, Aröd/Timmervik, Ödsmål, Starrkärr/Näs, Stenungsön och Ucklum. Stenungsunds kommun angränsar till Kungälv, Lilla Edet och Uddevalla kommuner, samt till ö-kommunerna Orust och Tjörn. Svenshögen är drygt 43 ha stort och ligger vid sjön Hällungens norra strand, i västsluttning i Bratteforsåns dalgång. Ursprungligen byggdes samhället upp kring järnvägen som löper i dalgångens botten. Från orten är det ca 1,5 mil till kommunhuvudorten Stenungsund och ca 3,5 mil till både Trollhättan och Uddevalla.

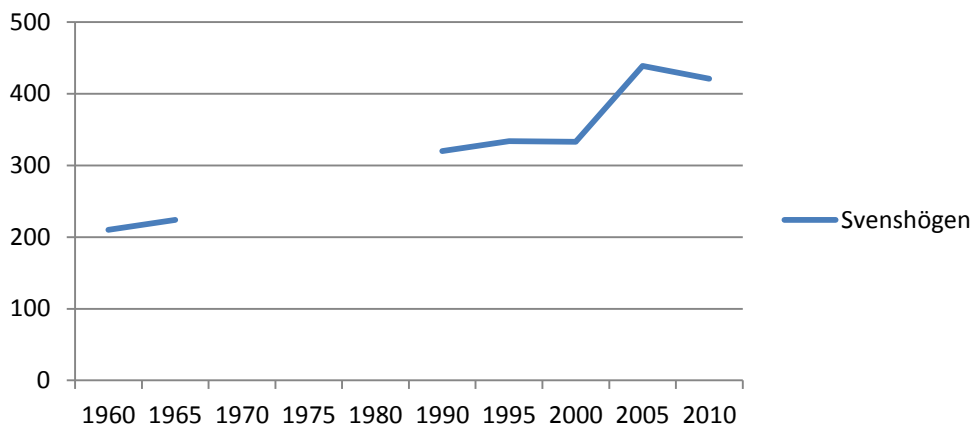
### 2.3.2 Befolkning

Befolkningen i Stenungsunds kommun uppgår till 24 932 invånare (SCB 2013). Befolkningsmängden i kommunens tio största tätorter ser ut som följer.

Tabell 12. Befolkningsmängd i Stenungsunds tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| <b>Stenungsund</b>    | 9 987 |
| <b>Stora Höga</b>     | 2 751 |
| <b>Strandnorum</b>    | 1 251 |
| <b>Jörlanda</b>       | 789   |
| <b>Hallerna</b>       | 668   |
| <b>Aröd/Timmervik</b> | 637   |
| <b>Ödsmål</b>         | 608   |
| <b>Starrkärr/Näs</b>  | 499   |
| <b>Svenshögen</b>     | 421   |
| <b>Stenungsön</b>     | 264   |

Invånarantalet i Svenshögen har dubblerats sedan 1960 och ökade med ca 21 procent mellan 2000 och 2010. Mellan åren 1970 och 1990 räknades orten inte som en tätort varför det saknas uppgift om befolkningsmängd för dessa år.



Figur 26. Befolkningsmängd i Svenshögen mellan 1960-2010. Källa: SCB.

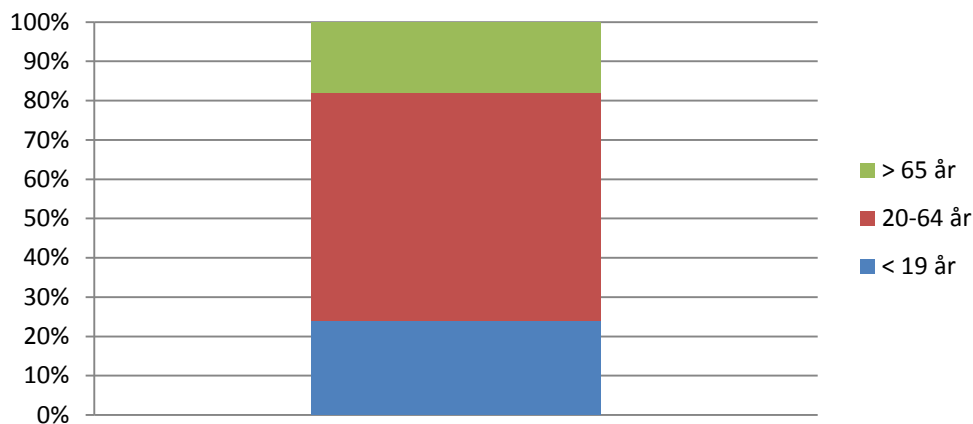
År 1960 fanns förutom Svenshögen bara huvudorten Stenungsund som tätort enligt SCB:s definition. Nästan hälften av tätorterna har tillkommit efter 1990.

Tabell 13. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB.

|                       | 1990  | 2000  | 2010  |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| <b>Stenungsund</b>    | 9 775 | 9 625 | 9 987 |
| <b>Stora Höga</b>     | 1 052 | 1 784 | 2 751 |
| <b>Strandnorum</b>    | 266   | 306   | 1 251 |
| <b>Jörlanda</b>       | 651   | 792   | 789   |
| <b>Hallerna</b>       |       | 492   | 668   |
| <b>Aröd/Timmervik</b> |       |       | 637   |
| <b>Ödsmål</b>         | 461   | 552   | 608   |
| <b>Starrkärr/Näs</b>  |       | 383   | 499   |
| <b>Stenungsön</b>     |       | 226   | 264   |

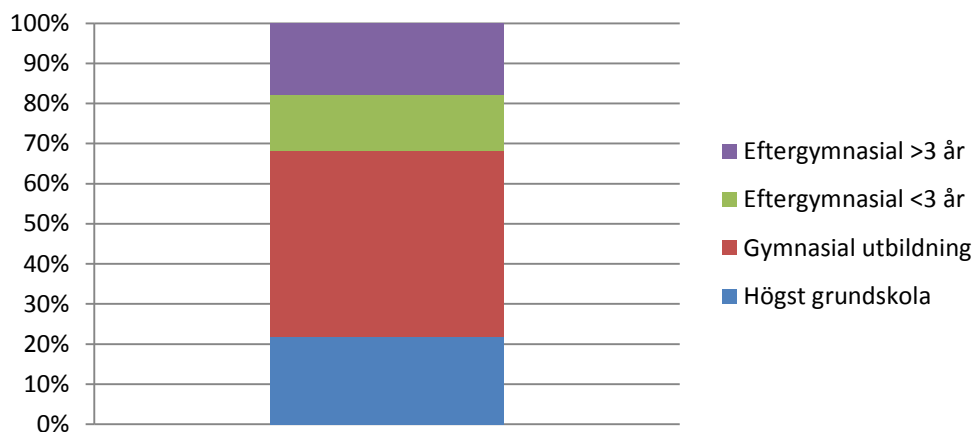
Vid en jämförelse av orterna mellan år 2000 och 2010 kan konstateras att befolkningen i alla orter utom Jörlanda har ökat. Den största befolkningsökningen har skett i Strandnorum där befolkningen ökat med drygt 300 procent under perioden. En stor ökning har också skett i Stora Höga (55 procent), Hallerna (35 procent) samt Starrkär och Näs (30 procent).

Enligt kommunens prognos väntas befolkningstillväxt i kommunen som helhet medan Svenshögens befolkning väntas minska något.



Figur 27. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 27 ovan visar hur åldersfördelningen i Svenshögen såg ut 2013.



Figur 28. Andel av befolkningen i Svenshögen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning överstiger 30 procent, vilket överstiger snittet för de studerade orterna. Den största gruppen, om nära 50 procent av invånarna, har gymnasial utbildning men inte mer.

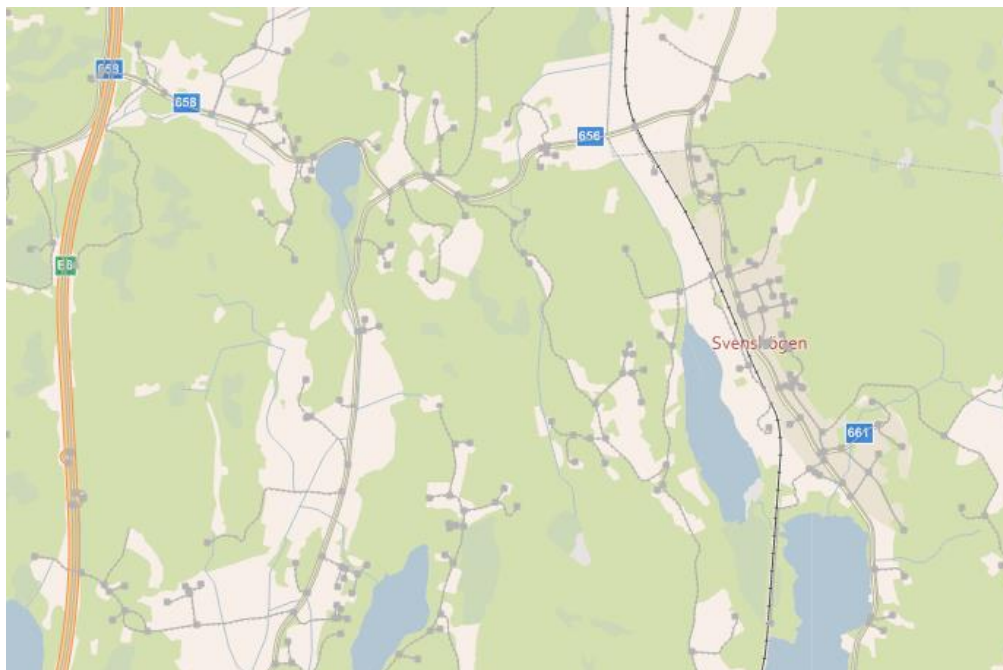
### 2.3.3 Utbud och service

I Svenshögen finns en privat förskola med ca 20 barn, grundskola för barn upp till årskurs 6 finns i Ödsmål sydväst om Svenshögen. Närmaste högstadium och gymnasieskola finns i Stenungsund. För natur och idrott finns i Svenshögen en fotbollsplan, badplats med simskola och naturområde. Närmaste vårdcentral finns i Ödsmål ca 5 km sydväst om Svenshögen.

## 2.3.4

**Infrastruktur**

Järnvägen, Bohusbanan, passerar Svenshögen nord-sydlig riktning, mot Ljungskile och vidare mot Uddevalla i norr och mot Stenungsund och vidare mot Göteborg i söder. Järnvägen möter vägnätet i två plankorsningar varav en med statlig väg. Stationen i Svenshögen ligger centralt i ortens norra del. Huvudvägnätet genom Svenshögen utgörs av väg 660 med koppling mot Grössbyn och Ucklum i söder och mot Ljungskile i norr. Bebyggelsen ligger i en rand utmed vägens östra sida. Vid ortens nordliga entré möter väg 660 väg 656 med koppling mot europaväg 6 (E6), som ligger ca 3 mil väster om Svenshögen. I ortens södra del finns en stickgata, väg 661, som också är statlig. Övriga vägar inom orten har nästan uteslutande enskild väghållare. Det finns inga separata gång- och cykelvägar i Svenshögen.

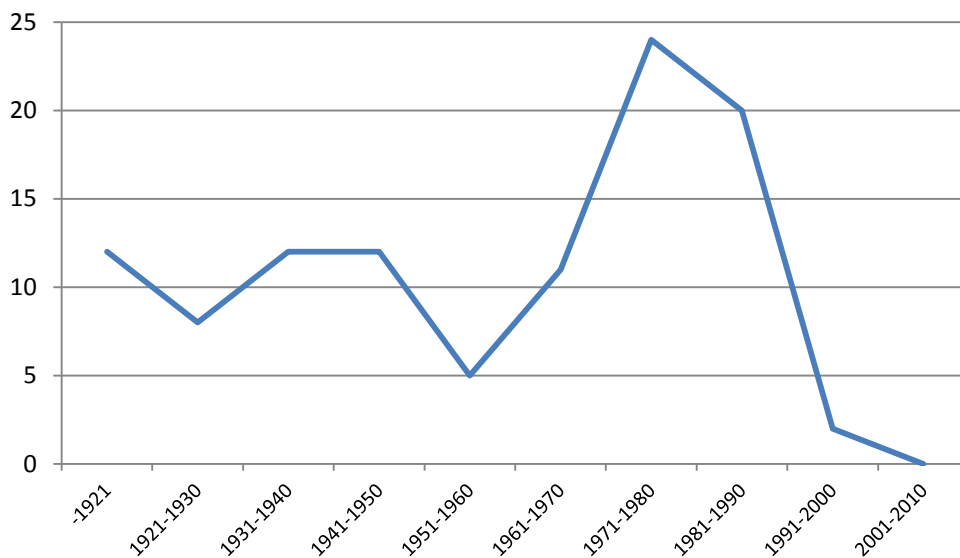


Figur 29. Väg- och järnvägsnät i Svenshögen. Källa: NVDB

## 2.3.5

**Markanvändning och utveckling**

Antalet bostadshus i Svenshögen uppgick år 2010 till 122. 245 personer (ca 58 %) bodde i småhus och 176 personer bodde i flerbostadshus. Som framgår av diagrammet nedan har inga större variationer i bostadsbyggandet varit fram till 1980-talet och följande decennium då en tydlig ökning kan skönjas. Därefter har bostadsbyggandet i stort sett stått still.



Figur 30. Antal byggda bostäder i Svenshögen per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns det 1 st industribyggnad i Svenshögen, liksom år 2005. Lokalytan uppgick till 5 000 kvadratmeter.

Stenungsunds kommuns aktuella översiktsplan antogs år 2009. Översiktsplanen är uppdelad i ett antal olika delar, till exempel har varje ort sin egen del. Enligt ÖP består bebyggelsen i Svenshögen till största del av friliggande villor från 1960- och 70-talen. Samhället byggdes upp kring järnvägen och ett stort sjukhus från förra seklets början. Verksamheten lades ned 1988 och används idag för uthyrning av bostäder och verksamheter. Under senaste årtiondena har ny bebyggelse tillkommit i orten i mindre omfattning. Kommunen ser en utvecklingspotential för orten med tanke på närheten till Bohusbanan med tågstopp och goda kollektiva transportmöjligheter åt både norr och söder.

Kommunens tidigare översiktsplanering från 1990-talet har angett att Svenshögen ska kompletteras för att på sikt utvecklas till ett komplett samhälle med egen grundservice och arbetsplatser samt med möjlighet för ett bycentrum kring stationen. Kommunens gällande ÖP redovisar markreservationer i Svenshögen som motsvarar nybyggnation av 100 nya bostäder under den närmaste tjugoårsperioden. Den framtida bostadsutbyggnaden föreslås ske som en utvidgning av den befintliga bebyggelsen åt nordöst. För verksamheter föreslår kommunen ett område i dalgången mellan järnvägen och väg 660.



Figur 31. Utpekade utvecklingsområden för bostäder (gult) och småindustri (grått) i Svenshögen. Källa: Översiktsplan för Stenungsunds kommun.

Utbyggnaden ska primärt understödja behovet av skola och annan basservice i orten. Enligt ÖP kan ett glesare byggnadssätt tillåtas i Svenshögen och Ucklum än i övriga kommunen, dels på grund av att bebyggelsestrycket är mindre i dessa två orter och dels att det finns en attraktionskraft i ett lantligare boende.

Kommunen ser att potentialen att öka efterfrågan på bostäder i området skulle öka om en fast förbindelse mellan Orust och Lilla Edet, genom Svenshögen, anläggs. En ny trafikplats på E6:ans norra del önskas också för att ge ökad tillgänglighet till den norra delen av kommunen, vilket enligt kommunen skulle kunna innebära att efterfrågan på bosättning i Svenshögsområdet på sikt ökar. Kommunen efterfrågar att järnvägen byggs ut till dubbelspår vilket skulle medföra att orterna utmed banan, däribland Svenshögen, kan utvecklas på ett hållbart sätt och att attraktiviteten att bosätta sig ökar. Sammanfattningsvis anser kommunen att dessa infrastruktursatsningar ger Svenshögen god utvecklingspotential i ett längre perspektiv.

Småhustomterna på kommunens mark fördelas genom en kommunal tomtkö och enligt kommunens hemsida står för närvarande tio personer i kö för tomt i Svenshögen (av totalt 205 köande). Två tomter i Svenshögen kommer inom de närmaste åren att erbjudas till köande.

Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) har 13 ansökningar om bygglov för om- och tillbyggnad av bostäder i orten lämnats, sedan 2010. Därtill har en

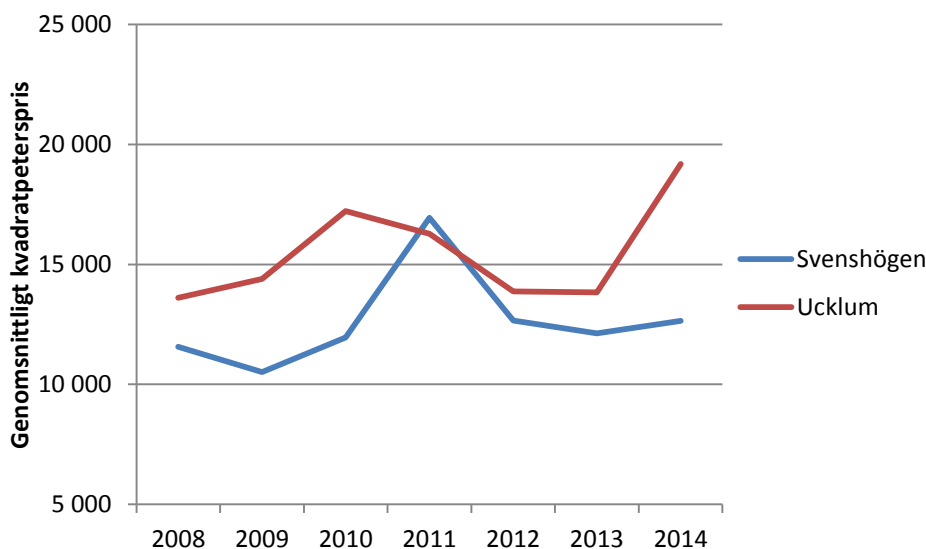


ansökan om om-/tillbyggnad av verksamhet och två ansökningar om bygglov för ändrad användning inlämnats. Samtliga bygglovsansökningar har beviljats. I Svenshögen finns fem gällande detaljplaner, samtliga antagna fram till och med 1990. Ingen av planerna har gällande genomförandetid. Detaljplanerna möjliggör för totalt 143 ny bostäder. 124 av dessa avser nybyggnation och resterande avser ombyggnad av Svenshögen sjukhus till bostäder.

I Svenshögen finns ingen organisation som kallar sig byalag, däremot finns Svenshögens intresseförening. Därtill finns aktiva föreningar och befolkningen i orten upplevs som drivande. Under de senaste tre åren har 28 nya företag etablerats och ett har avvecklats. Samtliga företagen är av mindre karaktär med max 20 anställda. Historiskt sett har Svenshögens sanatorium, som öppnades 1911, haft stor betydelse för ortens utveckling. Sjukhusverksamheten lades ner 1989 och idag finns inget sjukhus på orten.

### 2.3.6 Fastighetsvärden

En jämförelse av genomsnittliga försäljningspriser sedan år 2008 har gjorts mellan Svenshögen och den närliggande orten Ucklum med 255 invånare 2010. Som synes i Figur 32 har priserna under de senaste åren generellt legat högre i den järnväglösa orten jämfört med Svenshögen. Ucklum har skola, medan skolan i Svenshögen lades ned 2008.



Figur 32 Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Svenshögens och Ucklums tätorter sedan år 2008. Källa: Booli.se

### 2.3.7 Resande och utbud

Västtågen mellan Strömstad/Uddevalla och Göteborg har stopp i Svenshögen. På vardagar stannar tåget 21 gånger om dagen i riktning mot Strömstad/Uddevalla och 22 gånger om dagen i riktning mot Göteborg. Tågen går från tidig morgon och fram till 21.27 mot Uddevalla och 20.27 mot Göteborg på kvällen. På lördagar går

det 16 turer och på söndagar 13 turer i vardera riktningen. Endast åtta av tågen på vardagar och sju av tågen på helgerna går hela vägen till och från Strömstad, övriga turer har start och slut i Uddevalla. Restiden från Svenshögen är 9 minuter till Stenungsund, 22 minuter till Uddevalla, 48 minuter till Göteborg och 128 minuter till Strömstad.

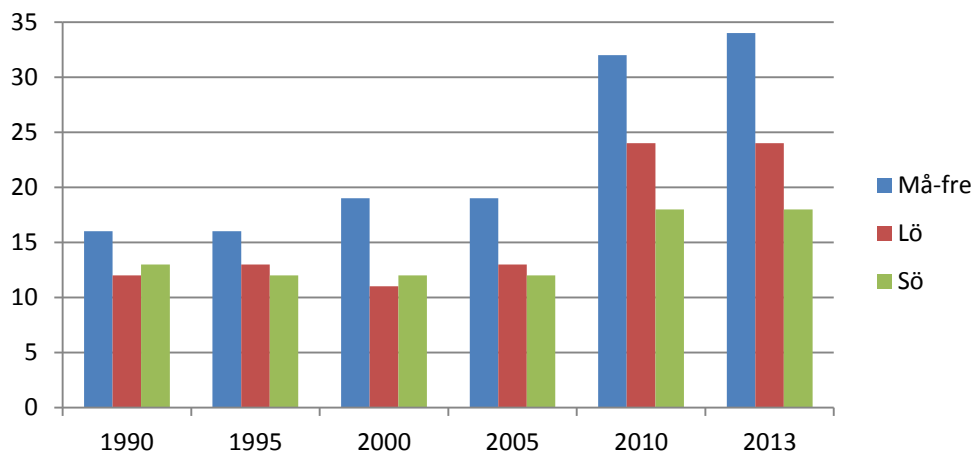
På sträckan mot Göteborg avgår tåget från Svenshögen 22 gånger om dagen. Åtta av dessa tåg kommer från Strömstad medan resterande startar i Uddevalla. Det första tåget avgår på vardagar 05.57 och det sista 20.27. På lördagar avgår 16 tåg, från 07.27 till 20.27 och på söndagar avgår 13 tåg mellan 8.27 och 20.27. På sträckan mot Strömstad/Uddevalla avgår tåget från Svenshögen 21 gånger om dagen på vardagar, från 06.27 till 21.27. Åtta av dessa går hela vägen till Strömstad medan resterande har ändstation Uddevalla. På lördagar avgår 16 tåg och på söndagar 13

Buslinje 334 mellan Stenungsund och Stora höga kör vardagstrafik med stopp i Svenshögen, nio per dag i riktning mot Stora höga och sju per dag i riktning mot Stenungsund. Av dessa går ett antal turer på morgonen, från 06.13, och resterande turer på eftermiddagen fram till 19.07. Resan från Svenshögen tar 22 minuter till Stenungsund och 28 minuter till Stora höga.

Buslinje 931 går mellan Svenshögen och Huveröd via Bua med tre avgångar per vardag, den tidigaste 13.17 och den sista 16.30. Restiden mellan Svenshögen och Huveröd är 17 minuter.

Det finns ett flertal buslinjer med koppling till Kopperskolan, 932 från Bua, 935 till Ucklum och Svenshögen samt 939 mellan Kopperskolan och Rågården. Dessa linjer går endast vardagar med en till ett par turer per dag under morgon eller eftermiddag. Från Svenshögen är restiden ca 50 minuter.

Som framgår av diagrammet nedan har antalet avgångar från Svenshögen på vardagar mer än fördubblats mellan 1990 och 2013. Ökningen var som störst mellan år 2005 och 2010 då det tillkom 13 nya avgångar. Även helgtrafiken har ökat, lördagsavgångarna har fördubblats sedan 1990 medan antalet avgångar på söndagar har ökat i mer långsam takt. Restiden med tåg mot Göteborg har varierat genom åren men ligger nu på 48 minuter i morgonens högtrafik.



Figur 33. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013.

Resandet i Svenshögen har ökat kraftigt från 16 300 påstigande år 2000 till 34 700 år 2013.

Tabell 14 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Svenshögen

| År   | Antal påstigande |
|------|------------------|
| 2000 | 16 320           |
| 2005 | 18 240           |
| 2013 | 34 673           |

## 2.4 Rävlanda

Tabell 15. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                          |                 | Rävlanda |
|--|-----------------|----------|
| <b>Befolkning</b>                        |                 | 1 462    |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b>        |                 | 5 985    |
| <b>Station etablerad</b>                 | År              | Alltid   |
| <b>Aktuell FÖP</b>                       |                 | NEJ      |
| <b>Befolkningsutveckling</b>             | 1990-2010       | 8%       |
|  | 2005-2010       | 10%      |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m<sup>2</sup></b> | Snitt 2008-2014 | 16 161   |
| <b>Turer per dag</b>                     | 2013            | 20       |
| <b>Antal påstigande</b>                  | Buss+tåg        | 72 948   |
| <b>Avstånd till Gbg</b>                  | km              | 40       |
| <b>Restid till Gbg</b>                   | koll            | 40       |
| <b>Restidskvot</b>                       | koll/bil        | 1,29     |

Stationen öppnade redan 1894 men hölls stängd 1990 beroende på banupprustning Göteborg – Borås.

### 2.4.1 Geografi och omland

Rävlanda ligger i Härryda kommun i Västra Götalands län, längs Boråsbanan. Andra tätorter i kommunen är Mölnycke, Landvetter, Hindås, Härryda (huvudort), Tahult, Benareby, Stora Bugärde, Hällingsjö och Rya. Härryda kommun angränsar till Mölndal, Göteborg, Partille, Lerum, Bollebygd, Mark och Kungsbacka kommuner. Rävlanda var tidigare administrativt centrum i före detta Björkereds kommun. Rävlanda station är centralt belägen i orten, som genomkorsas av järnvägen. Orten är 146 ha och ligger ca 1,5 mil öster om kommunhuvudorten Härryda. Orten ligger 0,6 km från Bollebygd, som också har en egen järnvägsstation. Rävlanda ligger söder om väg 40, mellan Göteborg och Borås med drygt 20 minuters resväg till respektive ort samt 40 minuter från Alingsås.

### 2.4.2 Befolkning

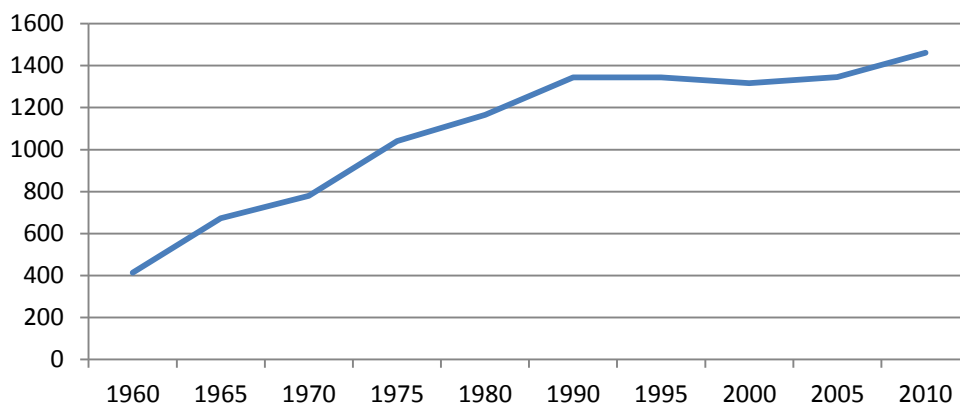
Befolkningen i Härryda kommun uppgår till drygt 36 265 invånare (SCB 2014). Befolkningsmängden i kommunens tio största tätorter ser ut som följer.

Tabell 16. Befolkningsmängd i Härrydas tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                      |        |
|----------------------|--------|
| <b>Mölnycke</b>      | 15 608 |
| <b>Landvetter</b>    | 7 152  |
| <b>Hindås</b>        | 2 244  |
| <b>Rävlanda</b>      | 1 462  |
| <b>Härryda</b>       | 968    |
| <b>Tahult</b>        | 585    |
| <b>Benareby</b>      | 384    |
| <b>Stora Bugärde</b> | 367    |
| <b>Hällingsjö</b>    | 308    |

**Rya** 290

Invånarantalet i Rävlanda har ökat från 413 invånare år 1960 till 1 462 invånare 2010. Ökningen har varit relativt jämn under hela perioden men har planat ut efter 1990.



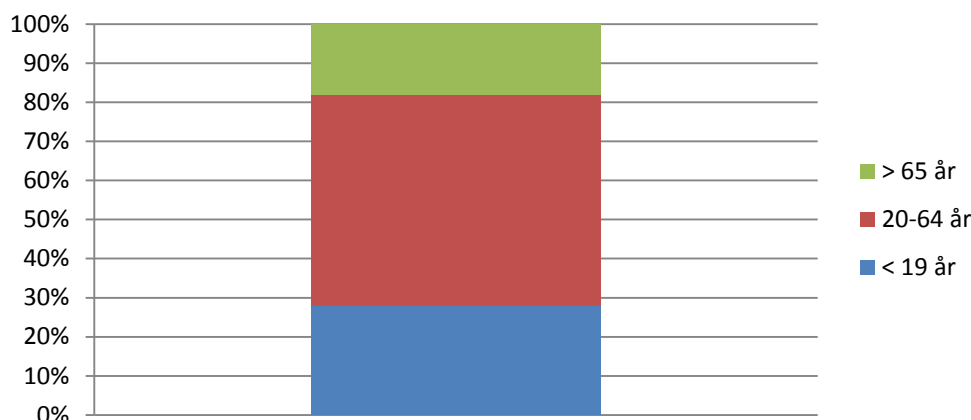
Figur 34. Befolkningsmängd i Rävlanda mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Vid en jämförelse av kommunens tio största orter under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen har ökat i alla orter som räknades som tätorter 1990. Den största ökningen har skett i orten Härryda där befolkningen har växt med 75 procent. Även Landvetter och Mölnlycke har haft stora ökningar om 32 respektive 26 procent. Ökningen i Rävlanda uppgår till 8 procent.

Tabell 17. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB.

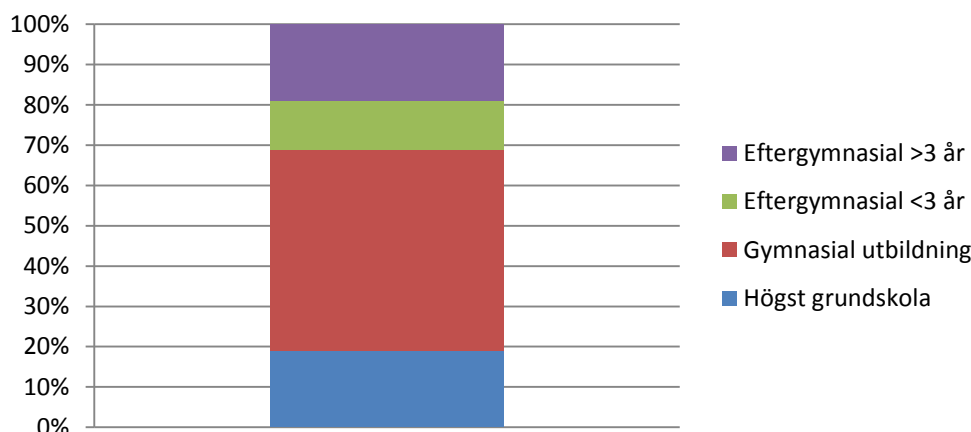
|                      | 1990   | 2000   | 2010   |
|----------------------|--------|--------|--------|
| <b>Mölnlycke</b>     | 11 529 | 13 675 | 15 608 |
| <b>Landvetter</b>    | 4 889  | 5 486  | 7 152  |
| <b>Hindås</b>        | 1 877  | 2 001  | 2 244  |
| <b>Härryda</b>       | 246    | 821    | 968    |
| <b>Tahult</b>        | -      | 506    | 585    |
| <b>Benareby</b>      | -      | 340    | 384    |
| <b>Stora Bugärde</b> | -      | 295    | 367    |
| <b>Hällingsjö</b>    | 265    | 263    | 308    |
| <b>Rya</b>           | -      | 284    | 290    |

Även under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har samtliga orter ökat sin befolkning. De största ökningarna har skett i Landvetter (23 procent) följt av Stora Bugärde (20 procent). Med undantag för Rya, som endast ökat med 2 procent, har övriga orter haft en befolkningsökning mellan 10-15 procent. Ökningen i Rävlanda uppgår till 10 procent.



Figur 35. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 35 ovan visar hur åldersfördelningen i Rävlanda såg ut 2013.



Figur 36. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning i Rävlanda är 31 procent. Hälften av befolkningen har endast gymnasial utbildning, och resterande 19 procent har bara examen från grundskolan.

### 2.4.3 Utbud och service

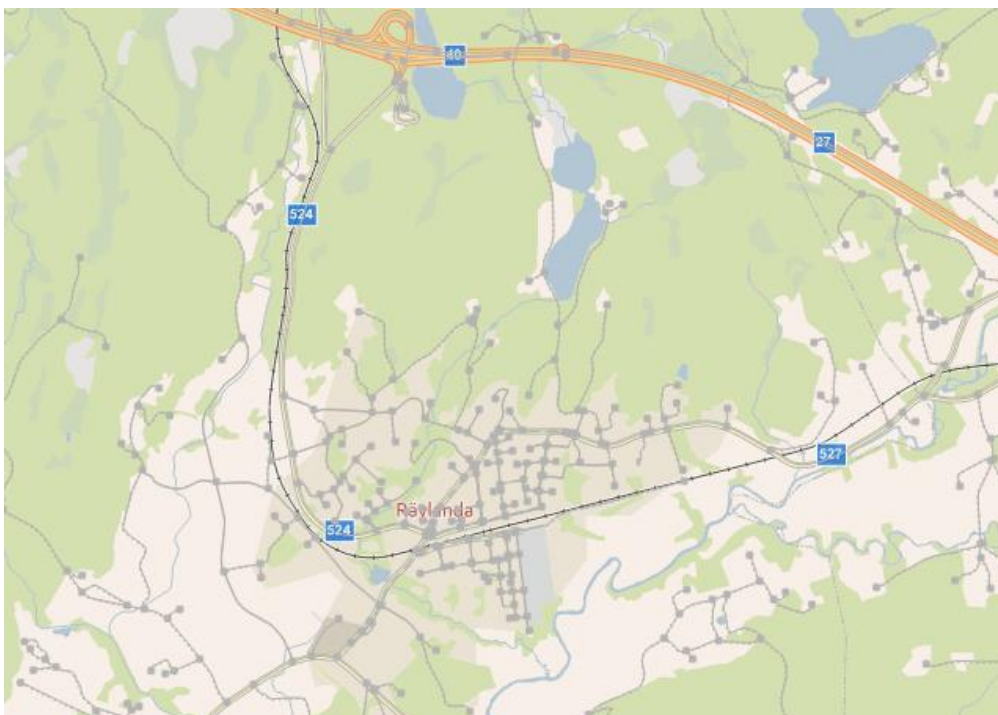
I Rävlanda finns två förskolor samt en F-9 skola med ca 340 elever. Närmaste gymnasieskola ligger i Mölnlycke, ca 20 minuters bilfärd öster om Rävlanda. För vård och omsorg finns en vårdcentral i centrala Rävlanda samt ett äldreboende och gruppboende. I orten finns bibliotek, mataffär, restaurang och mindre butiker. För sport och fritid finns fotbollsplanen Bråtaredevallen samt badplats vid Rammsjön, norr om samhället. I södra Rävlanda finns Rävlanda hembygdsgård som är en samlingsplats med en Gammelgård och skolmuseum. Här finns vagnsmuseum, smidesverkstad, snickeri- och slöjdmuseum.



#### 2.4.4

##### **Infrastruktur**

Järnvägen, Kust till kustbanan, angör Rävlanda i nordväst, går därefter centralt genom orten och vidare österut. Tågstationen ligger centralt i orten. Kust till kustbanan har koppling mot Härryda och Göteborg i väster och mot Borås i öster. Huvudvägnätet i Rävlanda utgörs av de statliga vägarna 524 och 527. Båda vägarna har koppling mot riksväg 27/40 nordost om tätorten, som leder till samma orter som järnvägen. Övriga gator i tätorten har enskild eller kommunal väghållare. Inom tätorten finns ett antal kommunala gång- och cykelvägar men det saknas gång- och cykelförbindelser utom orten.



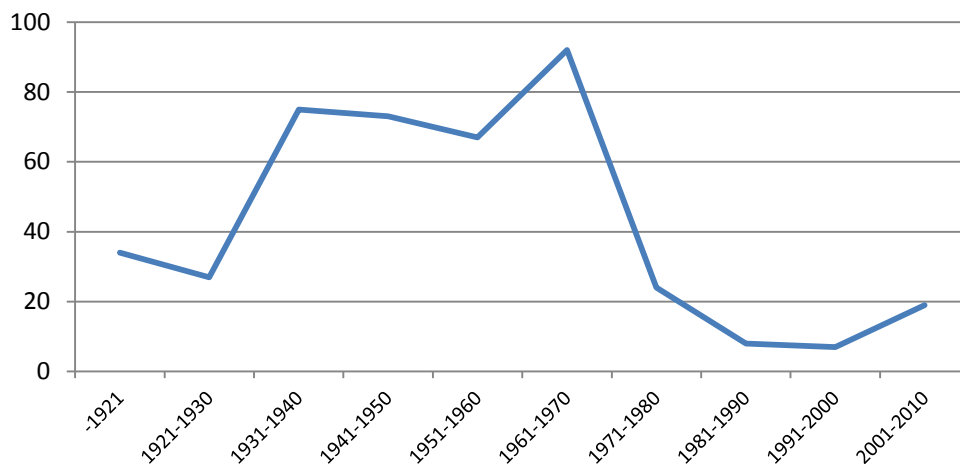
Figur 37. Väg- och järnvägsnät i Rävlanda. Källa: NVDB.

Det finns planer på en framtida järnväg med station i Kråketorp i Bollebygd. Härryda kommun önskar att pendeltrafik ska finnas kvar och utvecklas på den gamla tågbanan.

#### 2.4.5

##### **Markanvändning och utveckling**

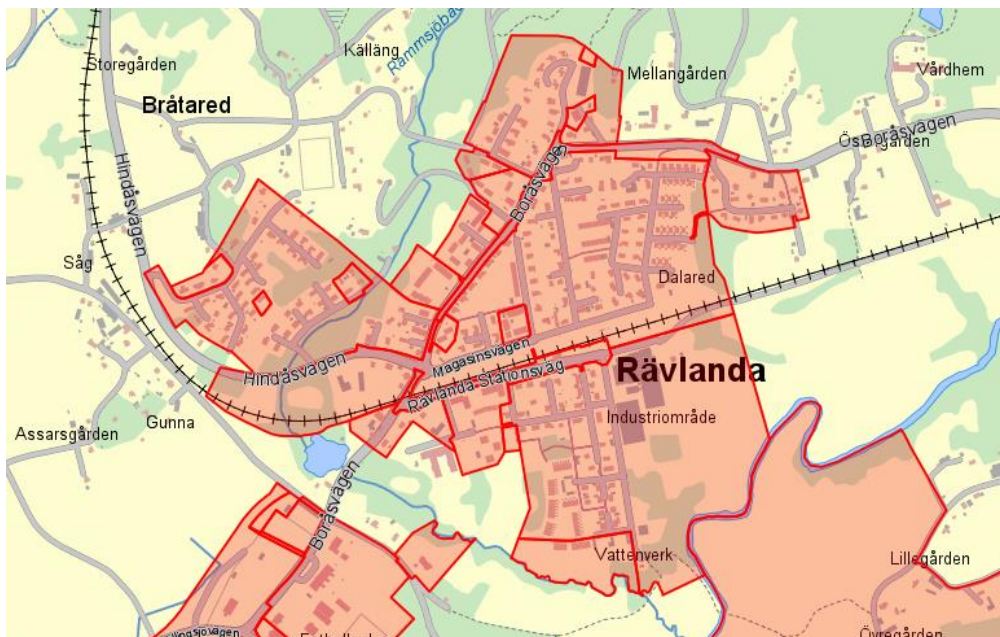
Enligt SCB:s statistik från 2010 bor 75 procent av invånarna i Rävlanda i småhus och 23 procent bor i flerbostadshus. Genomsnittet för kommunens tätorter är drygt 92 procent boende i småhus. I kommunens mindre tätorter bor alla i småhus. Antalet bostadshus i Rävlanda uppgick år 2010 till 484. Som framgår av diagrammet kom bostadsbyggandet igång under 1930-talet och låg på en relativt jämn nivå fram till 1960-talet då man nådde en topp. Därefter har byggtakten slagit av drastiskt, med en viss uppgång under det senaste decenniet.



Figur 38. Antal byggda bostäder i Rävlanda per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns 15 industribyggnader i Rävlanda, till en lokalyta om 1,8 hektar. Ytan är densamma som 2005, antalet industri har dock minst från 18 till 15. Antalet arbetsplatser uppgår till 150.

Härrydas översiktsplan antogs 2012. I den pekas Rävlanda, tillsammans med Mölnlycke, Landvetter, Hindås och Hällingsjö, ut som utvecklingsområden. Kommunens bostadsutveckling är avsedd att ske i dessa orter och detaljplaner ska i första hand omfatta större sammanhängande områden. För varje område finns utrymme för bostäder och service utifrån en planerad befolkningsökning om ca 1,5 procent under de närmaste 20-30 åren.

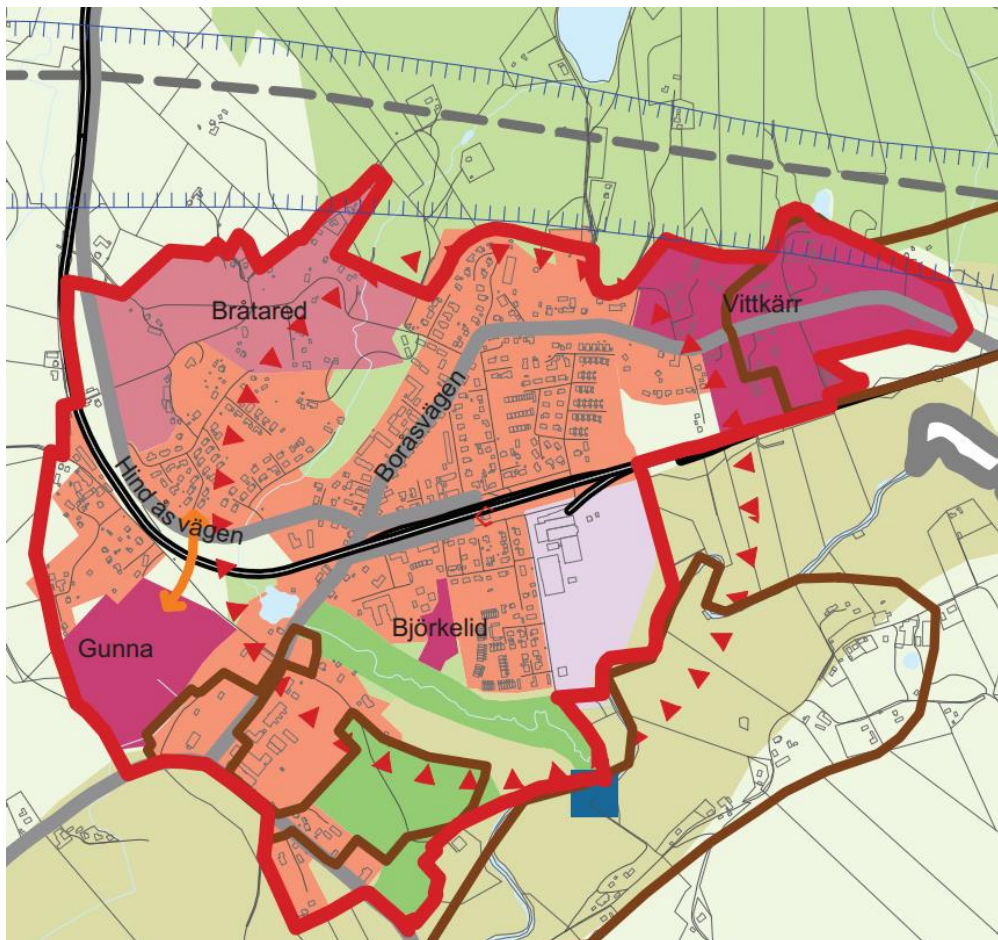


Figur 39. Områden med detaljplan. Källa: Härryda kommuns kartdatabas

Inom utvecklingsområdet ska kommunen enligt översiktsplanen inte medge större tillbyggnader för en- och tvåbostadshus utanför detaljplan. Bygglov ska ges enligt detaljplan. Detaljplanerna upprättas efterhand som utbyggnaderna planeras och tidsplanen för detta anges i kommunens bostadsförsörjningsprogram.

Av översiktsplanen framgår att det finns utbyggnadspotential i Rävlandas norra, södra och östra delar. Kommunen vill att vidare utbyggnad av samhället sker i små etapper och anpassas till den befintliga bebyggelsens utseende och struktur. Särskild hänsyn måste tas till järnvägen och Rammbäcken som båda utgör barriärer i orten.

Enligt kommunen (intervjuformulär mars 2015) finns 13 gällande detaljplaner i Rävlanda antagna före 1990, 3 antagna 1991-2000 samt 10 antagna efter 2000. Fem av planerna har gällande genomförandetid. Gällande detaljplaner möjliggör nybyggnad av sex bostäder och en verksamhet om ca fyra hektar. De senaste fem åren har 74 företag etablerats på orten, kommunen saknar uppgift om avvecklingar. Större etableringar som skett är Rävlanda Asylboende samt Ramna Inredningar AB. IT Pac är en av de större arbetsgivare som försvunnit. Tempo i Rävlanda har nya ägare sen ett tag bakåt. De gamla ägarna lade ner på grund av låg försäljning och i och med nedläggningen flyttade Posten sitt utlämningsställe till grannkommunen Bollebygd och de har inte återkommit trots nya ägare till Tempo.



Figur 40. Markanvändningskarta för Rävlanda. Källa: Översiktsplan för Härryda kommun, Härryda kommun

Av markanvändningskartan ovan anges hur kommunen önskar att orten utvecklas. Orange kartering visar befintliga bostäder. Mörkt rosa kartering visar utbyggnadsområde på kort sikt och ljusrosa kartering visar på lång sikt. Utöver detta syns en ljuslila kartering som visar befintliga verksamheter samt gröna ytor som visar olika typer av park- och naturområden. De blå järnvägslinjerna är järnvägskorridorer för Götalandsbanan. Områden som omringas av röda pilar har maximalt 600 meters avstånd till större kollektivtrafikplats. I kartan namnges även de delar av tätorten som har utvecklingspotential.

I Bråtared föreslås kompletterande bostäder på stora tomter. I samband med det utreds möjligheten att angöra området österifrån så att man får en bättre koppling mot centrum. Området är utpekade som ett utbyggnadsområde på lång sikt, eftersom det är ovisst hur Götalandsbanan ska gå i framtiden. Gunna är utpekade som utbyggnadsområde för bostäder på kort sikt och har ett strategiskt läge i närhet till kollektivtrafik och service. Även Vittkär är utpekade som



utbyggnadsområde för bostäder på kort sikt och här kan Rävlanda växa på båda sidor om Boråsvägen.

| RAVLANDA<br>Kommunal expl. | Nyko  | Utbyggnad<br>2013 | Byggstart bostäder |          |           |          |           | OP 2002 framtida utb<br>från 2020 - 2024 |           |
|----------------------------|-------|-------------------|--------------------|----------|-----------|----------|-----------|--|-----------|
|                            |       |                   | 2014               | 2015     | 2016      | 2017     | 2018      |  | 2019      |
| Börjesgården               | 43140 | 3                 | 2                  |          |           |          |           | 5  | 25        |
| Gunna                      | 43220 |                   |                    |          |           |          |           |  | 15        |
| Bryggerivägen              | 43130 |                   |                    |          |           |          |           |  |           |
| Björkelidsvägen (centrum)  | 43110 |                   |                    |          | 10        |          |           | 10                                       |           |
| <b>Summa komm.</b>         |       | <b>3</b>          | <b>2</b>           | <b>0</b> | <b>10</b> | <b>0</b> | <b>10</b> | <b>5</b>                                 | <b>40</b> |
| Övrig expl.                |       | 1                 | 2                  | 3        | 2         | 2        | 2         | 2  |           |
| <b>Summa övriga</b>        |       | <b>1</b>          | <b>2</b>           | <b>3</b> | <b>2</b>  | <b>2</b> | <b>2</b>  | <b>2</b>                                 | <b>0</b>  |
| <b>Totalt</b>              |       | <b>4</b>          | <b>4</b>           | <b>3</b> | <b>12</b> | <b>2</b> | <b>12</b> | <b>7</b>                                 | <b>40</b> |

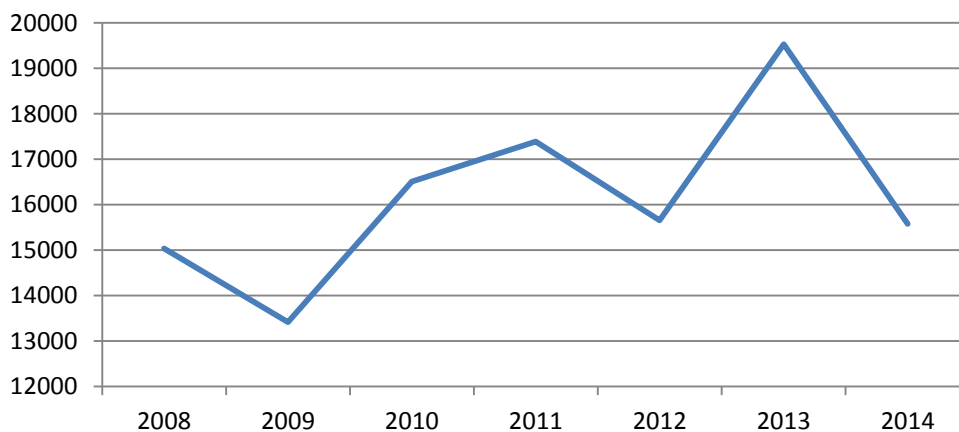
Figur 41. Planerad bostadsutbyggnad i Rävlanda 2015-2019. Källa: Bostadsförsörjningsprogram för Härryda kommun, Härryda kommun.

Av kommunens bostadsförsörjningsprogram för perioden 2015-2019 framgår att utbyggnad av lägenheter i flerbostadshus söder om Björkelid ska tidigareläggas eftersom medborgarna önskat detta. Området beräknas förtätas med ca 20 lägenheter mellan 2016-2018. Området Börjesgården sydväst om Vittkärr ska bebyggas med 18 småhus som beräknas stå färdiga 2015. Nybyggnad i Gunna planeras starta 2019.

#### 2.4.6

#### Fastighetsvärden

I Rävlanda har fastighetsvärdena på bostäder ökat sedan 2009 enligt de genomsnittliga försäljningspriserna. Genomsnittspriset var som högst år 2013.



Figur 42. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Rävlanda sedan år 2008. Källa: Booli.se

#### 2.4.7

#### Utbud och resande

Tågstationen i Rävlanda trafikeras av Västtågen mellan Göteborg och Borås, via bland annat Mölnlycke och Bollebygd. I vardera riktningen finns 9 avgångar per dag från Rävlanda på vardagar, och 4 avgångar per dag lördag och söndag. I riktningen Göteborg-Borås går första respektive sista tåget från Rävlanda 07:13/19:13 på vardagar, med undantag för fredagar då det finns ett nattåg 01:23, 11:08/01:23 på lördagar och 09:13/22:58 på söndagar. I motsatt riktning

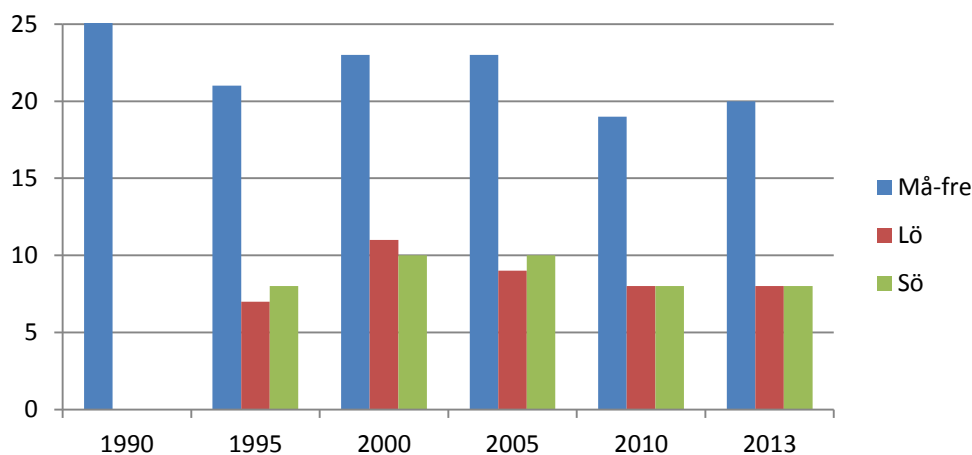
går första respektive sista tåget från Rävlanda 05:55/19:46 på vardagar samt 08:56/19:51 på lördagar och söndagar. Från Rävlanda tar det 24 minuter att åka till Borås och 41 minuter till Göteborg.

Buslinje 610 går mellan Rävlanda och Göteborg via Hindås. Turerna går vardagar från tidig morgon till tidig kväll med tio turer per dag och riktning, förlagt till morgon och eftermiddag. Från Rävlanda station tar det 10 minuter att resa till Hindås och 37 minuter till Göteborg (Korsvägen).

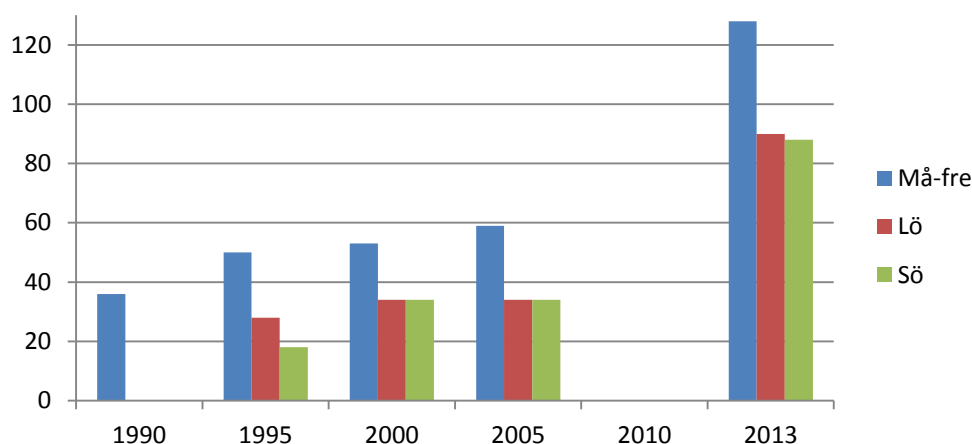
Buslinje 611 går mellan Bollebygd och Mölnlycke via bland annat Rävlanda, Hindås, Härryda och Landvetter. På vardagar går bussen regelbundet med drygt 60 turer per färdriktning. Orten trafikeras från femtiden på morgonen och fram till midnatt. På fredagskvällar finns tre extra turer insatta under natten, den sista från Mölnlycke ankommer till Rävlanda 04:28. På lördagar går drygt 40 turer i vardera riktningen, från tidig morgon och fram till 04:28 nästa morgon med tät trafik även sen kväll och natt. Lika många turer går på söndagar från tidig morgon till midnatt/tidig natt. Alla turer går inte hela vägen till/från Bollebygd. Från Rävlanda tar det 10 minuter att åka till Bollebygd, 19 minuter till Härryda och 48 minuter till Mölnlycke.

Buslinje 616 går mellan Landvetter och Rävlanda via Hällingsjö måndag till fredag. I riktningen Landvetter-Rävlanda går en morgonbuss som är framme i Rävlanda 08:15. I motsatt riktning går tre bussar från Rävlanda med första avgång 13:58 och sista avgång 15:58. Resan mellan Rävlanda och Landvetter tar 43 minuter.

Som framgår av Figur 43 nedan har antalet tågavgångar i Rävlanda minskat mellan 1990 och 2013. Däremellan har små variationer skett måndag till lördag. Antalet avgångar på söndagar är oförändrat. Restiden till Göteborg är också lika lång som 1995 när tåg fanns. 1990 stannade inte tågen mellan Borås och Göteborg i Rävlanda. Bussutbudet har successivt ökat sedan 1990.



Figur 43. Antal avgångar med tåg (buss 1990) i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken.



Figur 44 Antal avgångar med buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken. Data saknas för år 2010. För år 2013 ingår även linje 610 vilken saknas övriga år.

Resandeutvecklingen med tåg och buss från Rävlanda har ökat något sedan 2002 års resvaneundersökning. Då skedde 72 640 resor från Rävlanda mot 72 950 år 2013. Bara 16 100 av dessa var dock tågresor. Om bara bussresandet tas i beaktning har det ökat från 54 250 år 2010 till 56 810 år 2013. Variationerna mellan åren är emellertid stora.



## 2.5 Upphärad och Sjuntorp

Tabell 18. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                          |                 | Upphärad |
|--|-----------------|----------|
| <b>Befolkning</b>                        |                 | 588      |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b>        |                 | 1 345    |
| <b>Station etablerad</b>                 | År              | Har haft |
| <b>Aktuell FÖP</b>                       |                 | JA       |
| <b>Befolkningsutveckling</b>             | 1990-2010       | -12%     |
|  | 2005-2010       | -1%      |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m<sup>2</sup></b> | Snitt 2008-2014 | 7 951    |
| <b>Turer per dag</b>                     | 2013            | 30       |
| <b>Antal påstigande</b>                  | Buss+tåg        | 44 754   |
| <b>Avstånd till Gbg</b>                  | km              | 59       |
| <b>Restid till Gbg</b>                   | koll            | 84       |
| <b>Restidskvot</b>                       | koll/bil        | 1,75     |

### 2.5.1 Geografi och omland

Upphärad ligger i södra delen av Trollhättans kommun, mellan Trollhättan och Göteborg, i Västra Götalands län. Andra orter i kommunen är Trollhättan (huvudort), Sjuntorp, Vetlanda och Väne-Åsaka. Trollhättans kommun angränsar till Vänersborg, Grästorp, Essunga, Alingsås, Ale och Lilla Edet kommuner. Upphärad är 59 ha stort och ligger väster om Norge/Vänerbanan. Järnvägen gick ursprungligen genom samhället, som är uppbyggt kring den nu nedlagda järnvägsstationen. Orten har således varit ett stationsområde vilket påverkade näringslivet positivt genom att många nya företag etablerade sig i orten i samband med stationens öppnande. Sjuntorp ligger 5 km nordost om Upphärad och således inom upptagningsområdet för en möjlig ny station längs Norge/Vänerbanan. Upphärad ligger ca 18 km söder om kommunhuvudorten Trollhättan och inom 45 minuters bilresa nås både Vänersborg, Udevalla och Alingsås.

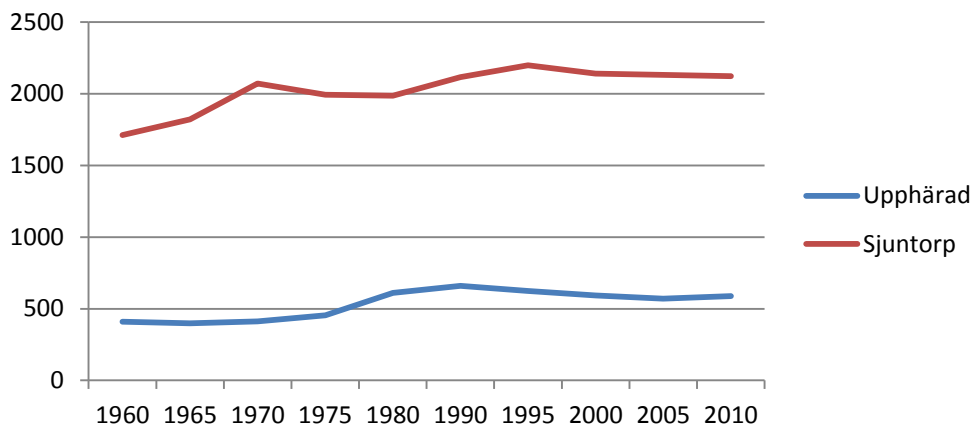
### 2.5.2 Befolkning

Befolkningen i Trollhättans kommun uppgår till 56 818 invånare (SCB 2014). I kommunen finns fem tätorter. De tidigare tätorterna Björndalen, Halvorstorp och Skogshöjden har växt ihop med centralorten och räknas inte längre som egna tätorter. Befolkningsmängden i kommunens fem tätorter ser ut som följer.

Tabell 19. Befolkningsmängd i Trollhättans tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                    |        |
|--------------------|--------|
| <b>Trollhättan</b> | 46 457 |
| <b>Sjuntorp</b>    | 2 124  |
| <b>Upphärad</b>    | 588    |
| <b>Vetlanda</b>    | 581    |
| <b>Väne-Åsaka</b>  | 292    |

Invånarantalet i Upphärad ökade fram till 1990 då invånarantalet var uppe i 661 personer, och har därefter minskat i långsam takt. Mellan 2005 och 2010 skedde dock en positiv trendändring då invånarna ökade med 17 personer. I Sjuntorp har invånarantalet växt från 1960 till 1995, med en negativ svacka under 1970-talet. Befolkningmängden var som störst 1995, med 2 199 invånare, och har därefter minskat långsamt till dagens 2 124 invånare.



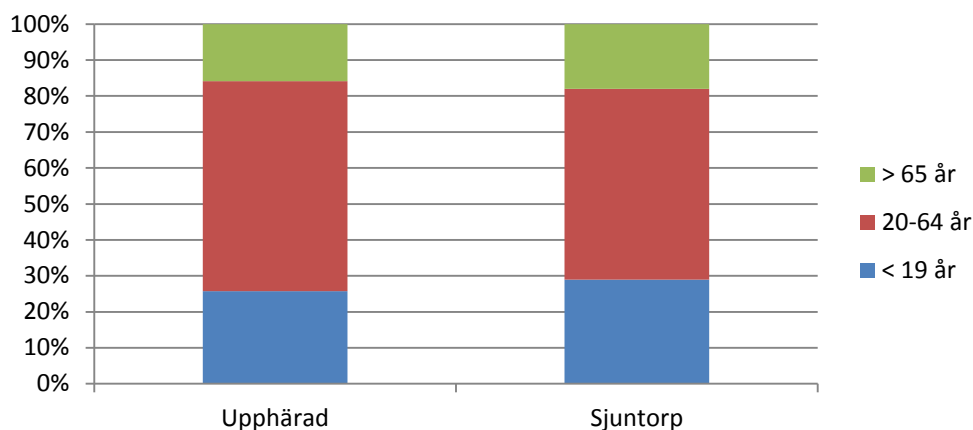
Figur 45. Befolkningmängd i Upphärad och Sjuntorp mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Vid en jämförelse av orterna under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen i centralorten Trollhättan har växt med 13,5 procent, något som delvis kan förklaras av att orten växte samman med Björndalen och Skogshöjden 1995. Befolkningmängden i de orterna var 1990 1 073 respektive 1 006 invånare. Även Velanda har haft en stadig ökning om 16,5 procent. I Sjuntorp är befolkningmängden i stort sett oförändrad under tjugoårsperioden. En negativ utveckling har skett i Upphärad där befolkningen minskat med 12,4 procent och i Väne-Åsaka där man backat 2,4 procent.

Tabell 20. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB.

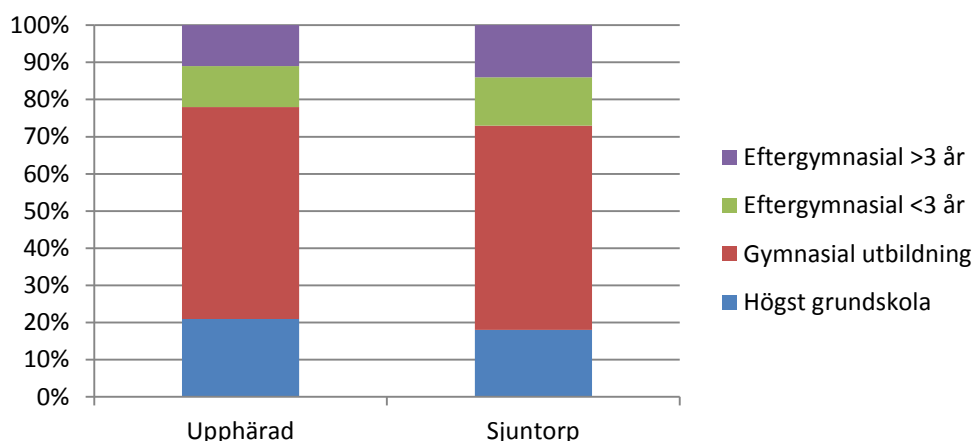
|                    | 1990   | 2000   | 2010   |
|--------------------|--------|--------|--------|
| <b>Trollhättan</b> | 40 178 | 44 046 | 46 457 |
| <b>Sjuntorp</b>    | 2 117  | 2 142  | 2 124  |
| <b>Upphärad</b>    | 661    | 593    | 588    |
| <b>Velanda</b>     | 485    | 563    | 581    |
| <b>Väne-Åsaka</b>  | 299    | 301    | 292    |

Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har inga större förändringar skett i kommunens tätorter. Trollhättan och Velanda har haft en positiv utveckling med 5,2 respektive 3,1 procent befolkningsökning. Sjuntorp, Upphärad och Väne-Åsaka har minskat sin befolkning med 0,8, 0,9 respektive 3,1 procent under tioårsperioden.



Figur 46. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figuren ovan visar hur åldersfördelningen i Upphärad och Sjuntorp såg ut 2013. Sjuntorp har en marginellt större andel barn och äldre än Upphärad, där andelen i åldersgruppen 20-64 år större.



Figur 47. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning är något högre i Sjuntorp (27 procent) än i Upphärad (22 procent). Vice versa har en större andel av invånarna i Upphärad endast grundskole- eller gymnasieutbildning än i Sjuntorp. Andelen i Upphärad med enbart grundskoleutbildning är 18 procent, vilket är bland det lägsta av de studerade orterna.

### 2.5.3 Utbud och service

#### Upphärad

I Upphärad finns en förskola och en F-5 skola, Upphärad skola. Närmaste gymnasieskola finns i Trollhättan norr om orten. Närmaste vårdcentral och

äldreboende finns i Sjuntorp. I Upphärad finns mataffären Tempo och bygdegården Lindåsgården. I sydvästra Upphärad finns Lindekullens Bodega som erbjuder konst och underhållning. För sport och fritid finns fotbollsplanen Lindåsvallen i centrala Upphärad och motionsspår. Bredare serviceutbud återfinns i Sjuntorp ca 5 km nordväst om Upphärad.

#### *Sjuntorp*

I Sjuntorp finns fyra förskolor och en F-9 skola, Sjuntorpsskolan, med ca 425 elever. Närmaste gymnasieskola finns i Trollhättan norr om Sjuntorp. På orten finns ett äldreboende, övrig vård och omsorg finns att tillgå i Lilla Edet och Trollhättan söder respektive norr om orten. Sjuntorp har ett eget Folkets hus som förutom uthyrning av lokaler och konferenser erbjuder bioverksamhet. Med utsikt över Slumpån ligger Stenliden B&B, som också erbjuder uthyrning av lokaler för fest och konferens. För handel och service finns en Konsumbutik, postombud, pizzerior samt mindre butiker och frisör. För sport och fritid finns simhall, gymnastiksal, idrottshall och ridklubb. Samhället ligger till större naturområden med möjlighet till rekreation, friluftsliv och bad.

### 2.5.4

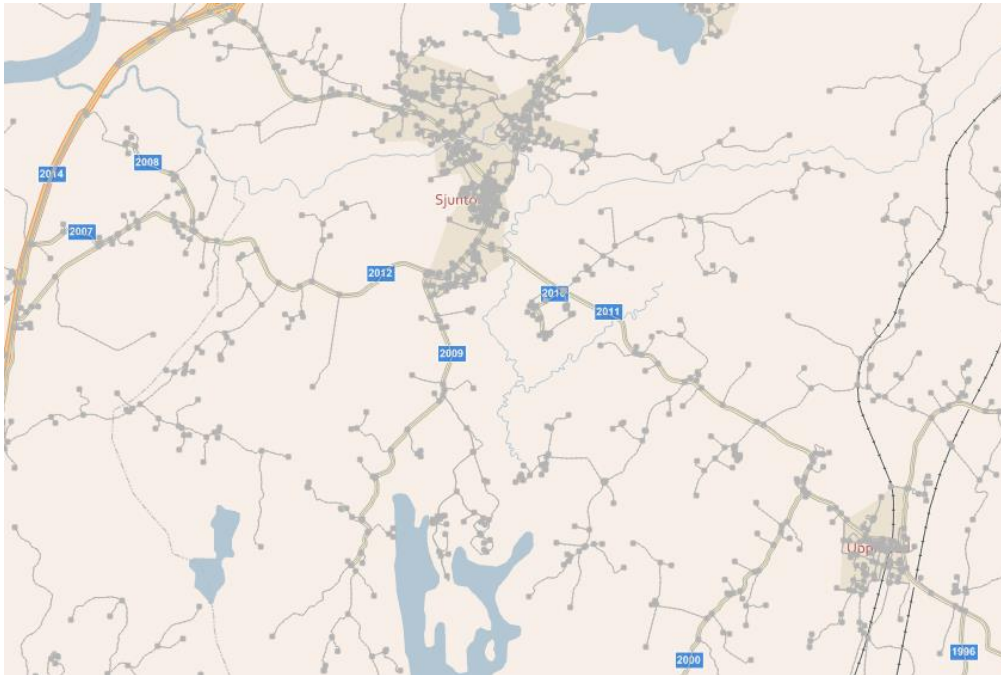
#### **Infrastruktur**

##### *Upphärad*

Järnvägen, Norge/Vänerbanan med Nordlänken, går öster om tätorten, utanför det tätbebyggda området. Den järnväg som tidigare gått centralt genom orten är borttagen. Huvudvägnätet i Upphärad består av väg 2011 med koppling mot Prässebo och riksväg 42 i öster samt mot Sjuntorp i väster. Väg 2018 går från orten och norrut till Väne-Åsaka, där också riksväg 42 finns. Övriga gator i tätorten har kommunal och enskild väghållning. Inom orten finns ett antal gång- och cykelvägar, men det saknas gång- och cykelförbindelser utom orten.

##### *Sjuntorp*

I Sjuntorp finns ingen järnväg, närmaste bana är den som går vid Upphärad. Avståndet mellan tätorterna är drygt 5 kilometer. Huvudvägnätet i Sjuntorp utgörs av väg 2012 och 2013 som båda har koppling mot E45. I orten finns också väg 2009 som slutar en bit söder om orten, samt väg 2011 som leder till Upphärad. Övriga gator inom tätorten är kommunala eller enskilda. Det finns kommunala gång- och cykelvägar inom orten men inga utom orten.



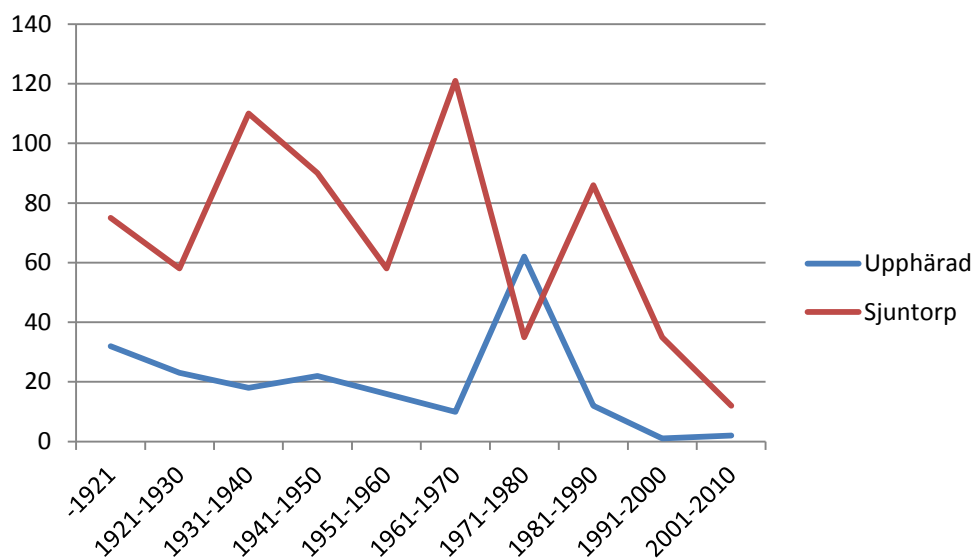
Figur 48. Väg- och järnvägsnät i Sjuntorp och Upphärad. Källa: NVDB.

## 2.5.5

### Markanvändning och utveckling

Enligt SCB:s statistik från 2010 bor 85 procent av invånarna i Sjuntorp i småhus och 14 procent i flerbostadshus. I Upphärad var motsvarande andel 88 respektive 11 procent. Genomsnittet för kommunens tätorter är 80 procent i småhus och 19 procent i flerbostadshus. I centralorten bor endast 45 procent i småhus och 54 procent i flerbostadshus.

Antalet bostadshus i Upphärad uppgick år 2010 till 205. Under 1900-talets första halva skedde ett relativt jämnt bostadsbyggande. Under 1970-talet skedde en stor utbyggnad i orten med 62 nya bostäder. Därefter har byggandet avtagit kraftigt och sedan 1991 har endast 3 nya hus uppförts. Antalet bostadshus i Sjuntorp uppgick år 2010 till 697. Utvecklingen har varit omväxlande men har minskat sedan 1990 för att nå en rekordlåg nivå under det senaste decenniet. Då byggdes endast 12 hus i orten. Toppen inträffade under 1960-talet då man byggde 121 nya hus. När man jämför de båda orterna kan man se att Upphärads topp under 1970-talet inträffade under en tioårsperiod när utvecklingen var svag i Sjuntorp. Det är det enda decenniet när fler hus byggdes i Upphärad än i Sjuntorp.



Figur 49. Antal byggda bostäder i Upphärad och Sjuntorp per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns tre industribyggnader i Upphärad till en lokalyta om 0,4 hektar. Det är en mindre byggnad än år 2005 men lika stor lokalyta. I Sjuntorp fanns 11 industribyggnader både år 2005 och 2010. Lokalytan har dock ökat från 2,2 till 2,3 hektar.

Kommunens översiktsplan (Översiktsplan 2013) antogs 2014. Enligt denna ska landsbygden och småtätorterna växa proportionerligt med centralorten och ny bebyggelse ska främst koncentreras till befintliga småorter, där Upphärad och Sjuntorp ha särskild potential för kraftig tillväxt i samband med pendeltågstation till Upphärad. I översiktsplanen finns ett kapitel där kommunen tittar särskilt på en pendeltågstation i Upphärad. En sådan bedöms kunna påverka utvecklingen av landsbygden i kommunen mycket positivt.



*Visionsbild över framtida användning av spårområdet genom Upphärad samt redovisning av den nya pendeltågsstationens förhållande till centrum.*

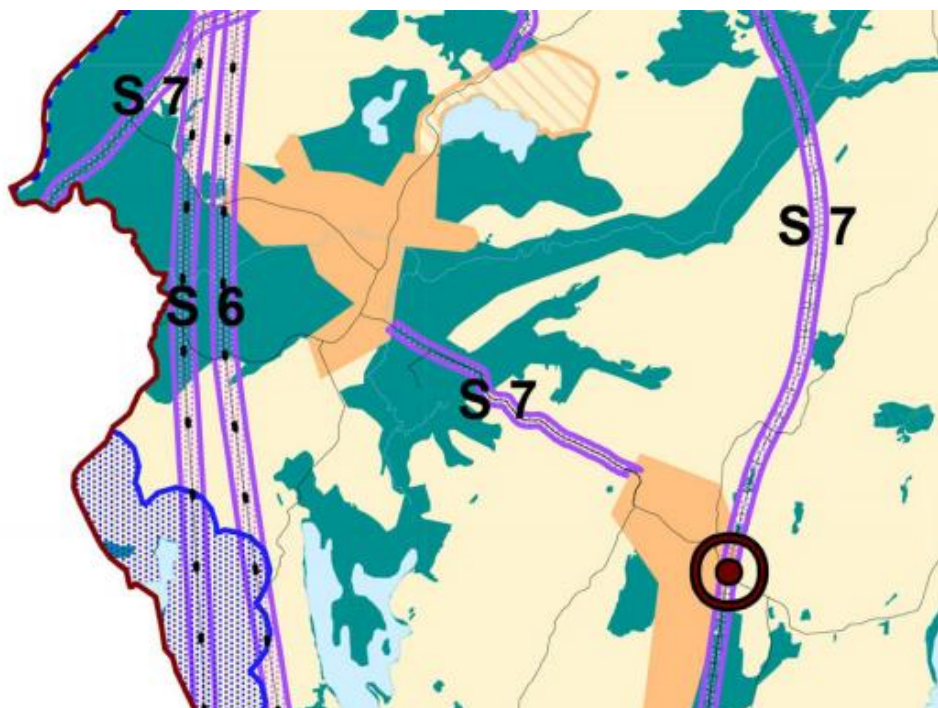


*Skiss över pendeltågsstationens utformning med perronger, parkering, bussangöring och gångbro.*

*Figur 50. Visionsbild och skiss över en pendeltågsstation i Upphärad. Källa: Översiktsplan för Trollhättans kommun*

Målet är att kommunens landsbygd och småtätorter ska öka med 2000 boende eller 1000 bostäder till år 2030. Denna bebyggelse ska främst koncentreras till Upphärad där en större utbyggnad krävs för att tågstoppet ska komma till stånd, samt i Sjuntorp och Sjölanda. Sjölanda är ett område i kommunen med ca 120 hus, som ligger i anslutning till Sjuntorp. Kommunen bedömer att en utveckling av Sjölanda stärker serviceunderlaget till Sjuntorp. Kommunen eftersträvar en varsam förtätning med framförallt lägenheter och verksamheter i gatuplan utmed levande stråk. Fler lägenheter ska stimulera äldre att bo kvar i orterna när de inte längre kan bo i hus samt öka ungas möjligheter att flytta hemifrån. Kommunen vill fördjupa arbetet kring den fysiska utvecklingen av Upphärad, Sjuntorp och dess omland utifrån att en pendelstation tillkommer. De vill också fortsätta med planering av utbyggnad av cykelvägar mellan centralorten och de mindre tätorterna. Arbetet med ett detaljplaneprogram för Upphärad pågår och utmed gamla banvallen från Upphärad mot Trollhättans tätort har en cykelväg anlagts.





Figur 51. Utsnitt från markanvändningskarta för Trollhättans kommun. Källa: Översiktsplan för Trollhättans kommun

I markanvändningskartan ovan representerar de orange, i fyllda, karteringarna mark som avses för tätortsutveckling. Det delvis ifyllda området nordost om Sjuntorp är Sjölanda som är betecknat som landsbygdsutveckling i strandnära läge. Mörkt grönt färg symboliserar värdefulla områden för natur, kultur, miljö och friluftsliv. Lila områden som syns kring vägarna och järnvägen är områden med risk för störande omgivningspåverkan. Den runda symbolen öster om Upphärad symboliserar en kollektivtrafikknutpunkt.

På kommunens hemsida finns information om lediga tomter som kommunen har till försäljning. I Sjuntorp finns en ledig tomt till en kostnad av ca 139 kr per kvadratmeter. I Upphärad finns inga lediga tomter enligt hemsidan.

Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) har det i Upphärad lämnats fyra ansökningar om lov för nybyggnad av bostäder sedan 2010, varav samtliga har beviljats. Fem ansökningar om om-/tillbyggnad av bostadshus har sökts och beviljats. Där till har en ansökan om nybyggnad av verksamhet sökts och beviljats. I Sjuntorp har tre ansökningar om lov för nybyggnad av bostadshus lämnats och beviljats, samt ca 25 ansökningar om om-/tillbyggnad av bostadshus har sökts och beviljats. Inga ansökningar om verksamheter har skett i Sjuntorp. Kommunens system är inte byggt för att plocka ut denna typ av information så svaret ska ses som en fingervisning.

Av intervjuformuläret framgår vidare att det i Upphärad finns fem gällande detaljplaner antagna före 1990 samt fem detaljplaner antagna 1991-2000. I Sjuntorp finns 13 gällande detaljplaner antagna före 1990, tre detaljplaner antagna 1991-2000 samt fyra detaljplaner antagna efter 2000. Ingen av planerna i orterna har gällande genomförandetid. Detaljplanerna möjliggör ca 15 nya bostäder i Upphärad och 10 nya bostäder i Sjuntorp. Problemet med kommunens system gäller också detaljplanerna.

Enligt intervjuformuläret har 32 nya företag etablerats på orterna de senaste fem åren medan 26 företag har avvecklats. Sjuntorps Truck är ett företag som växer kraftigt och har ca 60 anställda. Vårdcentralen med ca 10 arbetstillfällen är ett av de företag som försvunnit från Sjuntorp.

Enligt kommunen finns drivande byalag och föreningar i båda orterna. Kommunen beskriver ett rikt föreningsliv med hembygds-, bygdegårds- och idrottsföreningar. "Man är måna om att samhällets invånare ska ha det bra och om sin service, såsom fritidsgård, badhus och affär. T ex har bybor åter startat upp affären i Upphärad efter det att den varit nedlagd en tid. Om förändringar diskuteras har man ofta synpunkter och frågor till Trollhättans Stad. De som bor i orten upplever den som levande och de som har erfarenhet av befolkningens intresse för sin ort upplever likadant. T ex fick den återöppnade affären god start, många försöker nu stötta affären, så att den ska överleva. Statistiskt har dock ingen tillväxt av befolkningen skett i orterna. På sikt lär det därför bli svårare att upprätthålla servicen. I ett utifrån perspektiv kanske man inte upplever orterna så levande så länge det inte händer mer där. Man anser att ett tågstopp i Upphärad skulle bli ett stort uppsving för samhället och även för Sjuntorp." Liksom Upphärad, fast i något mindre grad, är Sjuntorp enligt kommunen idag främst en ort där man bor och pendlar ut.

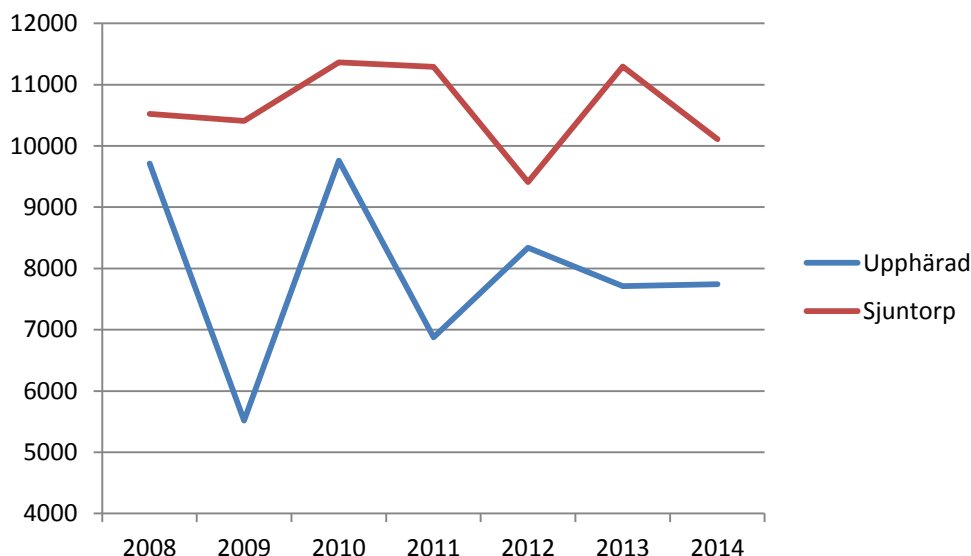
Av intervjuformuläret framgår vidare att tätorten Upphärad växte fram vid järnvägen Göteborg-Falun, som byggdes 1872-1879 och orten har således varit ett stationssamhälle. Tack vare järnvägsstationen etablerades många verksamheter i Upphärad och 1880 fanns inte mindre än 12 butiker i orten. Vid sekelskiftet hade orten ca 1300 invånare. Utvecklingen fortsatte och under 1930-talet sjöd Upphärad av liv avseende småföretag och handel. 1950 fanns fortfarande ca 35 företag. År 1970 lades järnvägsstationen i orten ner.

År 1813 öppnade Sveriges näst första bomullsspinneri intill vattenfallet i Slumpån i Sjuntorp. *AB Sjuntorp*, uppkallat efter en gård, expanderade kraftigt och hade som mest på 1940-talet 1 200 anställda, inklusive sidoverksamheter. Det omliggande samhället växte också kraftigt, bostadsbyggande och samhällsservice skedde i hög grad i företagens regi. Sjuntorp var således en bruksort, ett textilindustrisamhälle.

## 2.5.6

### Fastighetsvärden

Fastighetsvärdena är, baserat på genomsnittliga försäljningspriser av bostäder, högre i Sjuntorp än i Upphärad. Utvecklingen i Sjuntorp har också varit mer konsekvent sedan 2008 än i Upphärad, där utvecklingen har varit relativt ojämn. Det finns inga tydliga samband mellan toppar och dalar orterna sinsemellan.



Figur 52. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Upphärad och Sjuntorp sedan år 2008. Källa: Booli.se

## 2.5.7

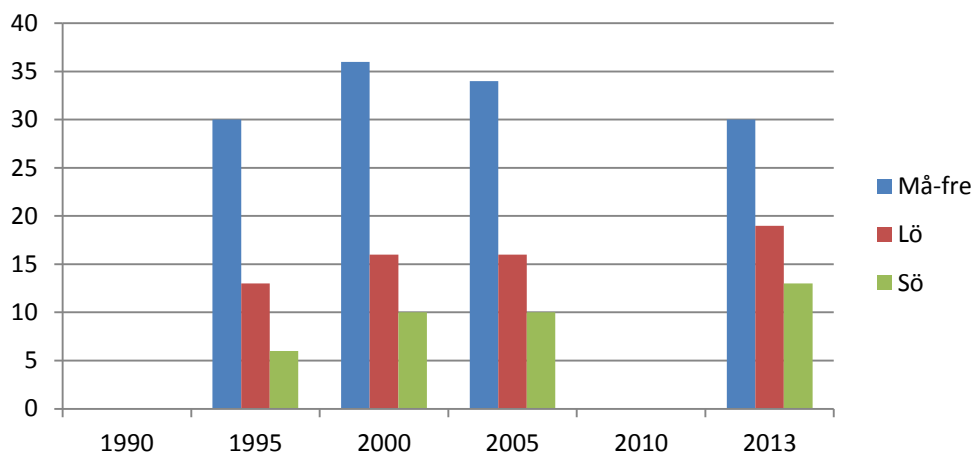
### Utbud och resande

Upphärad och Sjuntorp trafikeras av busslinjerna 630 (Upphärad-Trollhättan via Sjuntorp och Velande) och 632 (Slätterna-Upphärad-Lindveden-Trollhättan).

Buss 630 i riktningen Upphärad-Trollhättan går med 16 turer per dag i vardera riktningen måndag-torsdag, 17 turer per dag på fredagar, 8 turer per dag på lördagar samt 5 turer per dag på söndagar. Första respektive sista bussturen går från Upphärad 04:30/22:33 på vardagar, med undantag för fredagen då en extra tur går 01:33, 07:25/01:35 på lördagar samt 08:25/20:25 på söndagar. I motsatta färdriktningen går 16 turer till Sjuntorp och 15 turer till Upphärad på måndagar-torsdagar, 18 turer till Sjuntorp och 17 turer till Upphärad på fredagar, 7 turer till Sjuntorp och 9 turer till Upphärad på lördagar samt 7 turer på söndagar. Vissa avgångar har alltså slutstation i Sjuntorp medan andra går till Upphärad utan att stanna i Sjuntorp. Första respektive sista bussturen ankommer till Upphärad 05:29/22:33 på vardagar, med undantag för fredagen då sista bussen ankommer 02:55, 07:23/02:55 på lördagar samt 11:25/22:25 på söndagar. Resan mellan Upphärad och Sjuntorp tar upp till 13 minuter beroende på vilken hållplats som trafikeras. Mellan Upphärad och Trollhättans resecentrum tar det 47 minuter att åka.

Buss 632 går måndag-fredag med varierande tidtabell då alla turer inte stannar vid samtliga hållplatser på linjen. I riktningen Slätterna-Trollhättan stannar bussen på Upphärad station 07:20 och 07:55. Båda turerna går hela vägen till Trollhättan. Vid Sjuntorps skola gör bussen tre stopp mellan 07:31 och 08:09. I motsatt färdriktning går eftermiddagsturer från Trollhättan. Bussen anländer till Sjuntorps skola 16:29 och till Upphärad station 16:40. Resan mellan Upphärad och Sjuntorp tar 13 minuter och mellan Upphärad och Trollhättans resecentrum tar det 35 minuter att åka.

Som framgår av Figur 53 har antalet avgångar i Upphärad på vardagar inte ökat mellan 1995 och 2013, men på helgerna har det ökat något. Restiden till Göteborg har dock kunnat kortas från 103 minuter 1995 till 84 minuter idag i morgonens högtrafik. Detta tack vare snabbare tågförbindelser mellan Trollhättan och Göteborg.



Figur 53. Antal avgångar med buss som trafikerat Upphärad i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken. För år 1990 och 2010 saknas underlag.

Resandeutvecklingen med buss från Upphärad har varit positiv mellan de år där data finns – 2010 och 2013. Resandet har ökat från 41 040 till 44 750 – alltså med ca nio procent. Sett från 2008 till 2014 har trenden också varit positiv.

## 2.6 Sjövik

Tabell 21. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | <b>Sjövik</b> |
|-----------------------------------|-----------------|---------------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 905           |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 1 929         |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | Har haft      |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | NEJ           |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | 12%           |
|                                   | 2005-2010       | 0%            |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 12 642        |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 94            |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 21 671        |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 45            |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 54            |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,35          |

### 2.6.1 Geografi och omland

Sjövik är beläget i Lärjedalen i Lerums kommun i Västra Götalands län, mellan Göteborg och Sollebrunn. Andra orter i kommunen är Lerum (huvudort), Floda, Gråbo, Olstorp, Björboholm, Tollered, Öxeryd och Stamsjö. Lerums kommun angränsar till Ale, Alingsås, Bollebygd, Härryda, Partille och Göteborg kommuner. Sjövik är 84 ha stort och ligger 2 mil norr om Lerum, vid sjön Mjörn. Samhället växte fram kring den järnvägsstation som anlades i början av 1900-talet på Västergötland-Göteborgs Järnväg (VGJ, Västgötabanan). Järnvägen lades ner under 1960-70 talet och orten saknar således idag järnvägsstation. Från Sjövik tar det ca 20 minuter till Alingsås och 40 minuter till Göteborg.

### 2.6.2 Befolkning

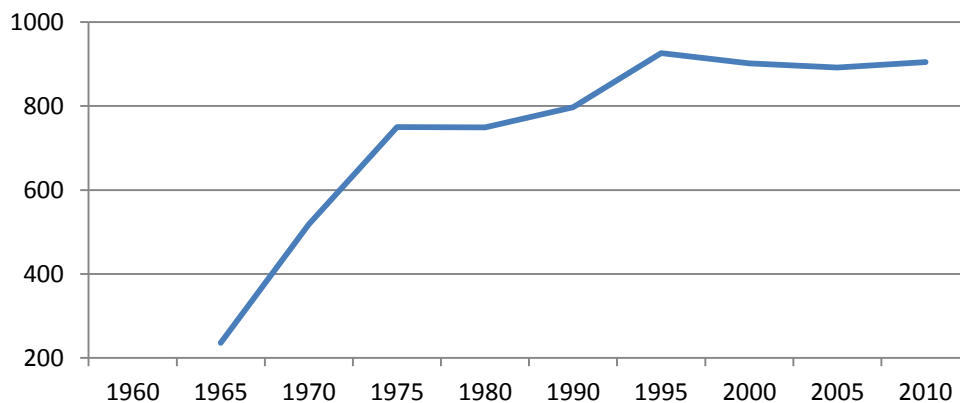
Befolkningen i Lerums kommun uppgår till drygt 39 696 invånare (SCB 2014). Befolkningsmängden i kommunens tätorter ser ut som följer.

Tabell 22. Befolkningsmängd i Lerums tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                   |        |
|-------------------|--------|
| <b>Lerum</b>      | 16 855 |
| <b>Floda</b>      | 8 021  |
| <b>Gråbo</b>      | 4 195  |
| <b>Olstorp</b>    | 1 281  |
| <b>Björboholm</b> | 963    |
| <b>Sjövik</b>     | 905    |
| <b>Tollered</b>   | 900    |
| <b>Öxeryd</b>     | 491    |
| <b>Stamsjö</b>    | 408    |

Sjövik blev en ny tätort år 1965 enligt SCB:s definition. Befolkningen ökade stadigt från 236 till 750 invånare mellan 1965 och 1975, och en positiv utveckling

följde fram till 1995 då 926 personer bodde i orten. Befolkningstillväxten har därefter stannat av och gått tillbaka något.



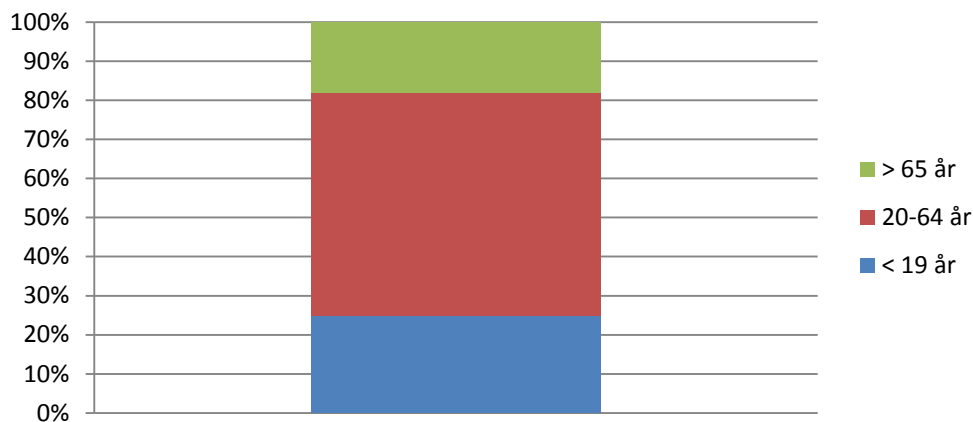
Figur 54. Befolkningsmängd i Sjövik mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Vid en jämförelse av kommunens tätorter under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen överlag har ökat i kommunen. Olstorp räknas som tätort sedan 1980 och stod för den största ökningen om 75 procent mellan 1990 och 2010. Björbyholm (tätort sedan 1975) och Tollered ökade med 37 respektive 35 procent under perioden. Gråbo, Lerum och Sjövik växte alla med 12 procent. Den enda tätorten med negativ befolkningstillväxt under tjugoårsperioden var Floda som backade 1 procent.

Tabell 23. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB.

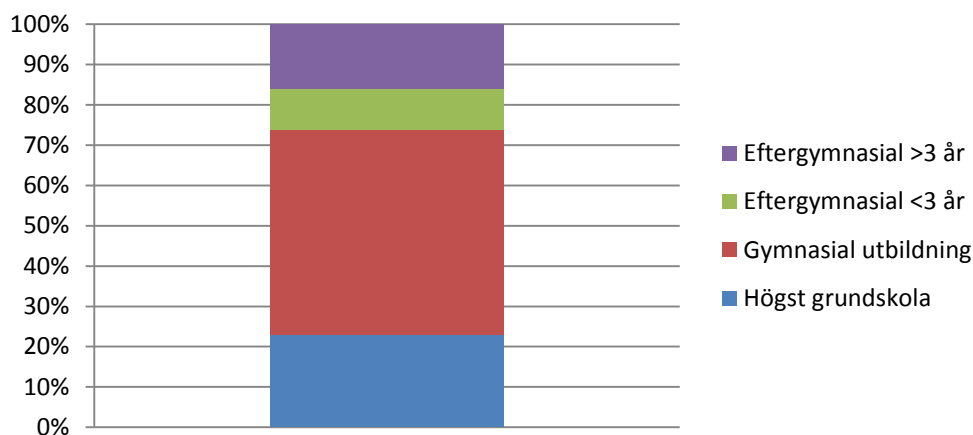
|                   | 1990   | 2000   | 2010   |
|-------------------|--------|--------|--------|
| <b>Lerum</b>      | 14 816 | 15 543 | 16 855 |
| <b>Floda</b>      | 8 081  | 7 850  | 8 021  |
| <b>Gråbo</b>      | 3 711  | 3 778  | 4 195  |
| <b>Olstorp</b>    | 321    | 875    | 1 281  |
| <b>Björboholm</b> | 611    | 667    | 963    |
| <b>Tollered</b>   | 586    | 810    | 900    |
| <b>Öxeryd</b>     | -      | 386    | 491    |
| <b>Stamsjö</b>    | -      | -      | 408    |

Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har samtliga orter ökat sin befolkning. Störst ökning har skett i Olstorp (32 procent) följt av Björboholm (31 procent) och Öxeryd (21 procent). Öxeryd räknas som tätort sedan 1995. Befolkningen i Gråbo och Tollered ökade med 10 procent och i Lerum med 8 procent. I Floda ökade befolkningen med 2 procent. I Sjövik ökade befolkningen med 0,3 procent.



Figur 55. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 55 visar hur åldersfördelningen i Sjövik såg ut 2013.



Figur 56. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning i Sjövik är 26 procent, dvs. drygt en fjärdedel av befolkningen. 23 procent har endast grundskoleutbildning och resterande 51 procent har som mest gymnasieexamen.

### 2.6.3

#### Utbud och service

I centrala Sjövik finns två förskolor. I utkanten av orten finns en F-5 skola, Östad skola, med ca 110 elever. För de äldre barnen finns grundskola i Gråbo, ca en mil söder om Sjövik, och närmaste gymnasieskola inom kommunen återfinns i Lerum. Närmaste vård och omsorg samt apotek återfinns i Gråbo. I centrala Sjövik finns ett livs och enstaka butiker samt ett bibliotek. I norra utkanten av orten finns en lanthandel med bensinmack. Bredare serviceutbud återfinns i Gråbo.

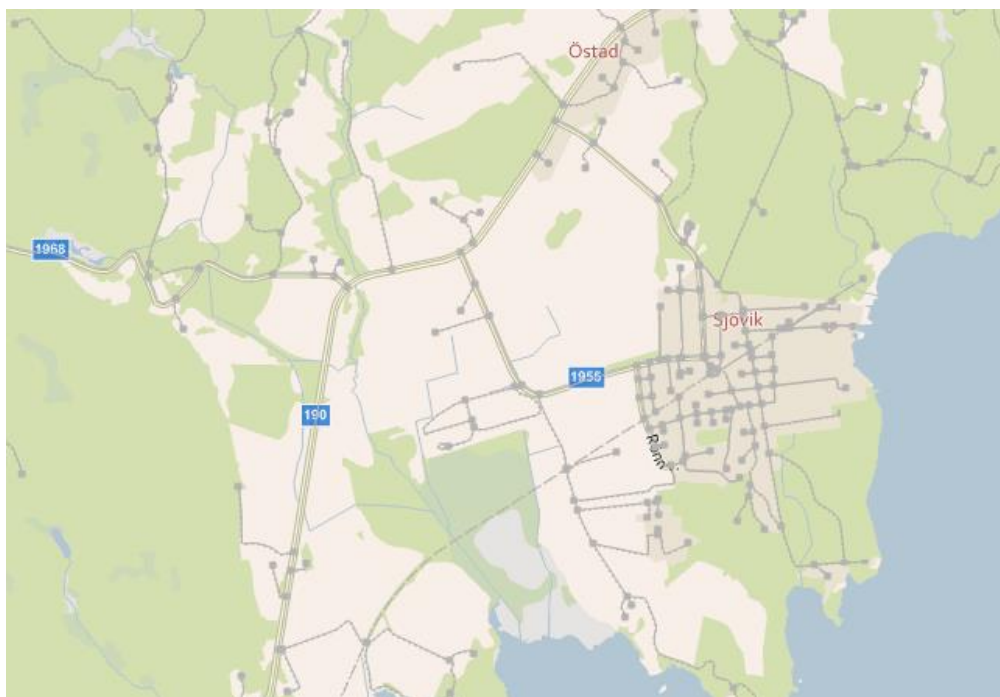


För sport och fritid finns sporthall och Sjöviks bollplan i norra utkanten av orten, i anslutning till Östads skola. I södra Sjövik, vid en udde i Mjörn, ligger Sjöviksgården som erbjuder övernattning, café, bad, fiske, fotboll och volleyboll. En halvmil norr om Sjövik finns naturreservatet Rammdalen vilket är ett stort och förhållandevis opåverkat barrskogslandskap.

#### 2.6.4

##### **Infrastruktur**

Sjövik ligger vid sjökusten till Mjörn och har ett vägnät som i huvudsak består av enskilda vägar. Väster om orten går väg 190 med koppling mot Göteborg i sydväst och mot Alingsås i nordost. Trafiken från väg 190 matas till Sjövik genom den statliga vägen 1955. Närmaste järnväg går mellan Göteborg och Alingsås öster om orten, på motsatt sida av Mjörn. Väster om Sjövik finns också järnvägen från Ale och norrut. Där den tidigare Västgötabanan gick, som passerade rakt genom ortens centrala delar, finns idag en gång- och cykelväg som går hela vägen till Göteborg, via bland annat Björboholm, Gråbo, Olofstorp och Björsared. Det finns också en kortare gång- och cykelväg till området Östad norr om Sjövik.



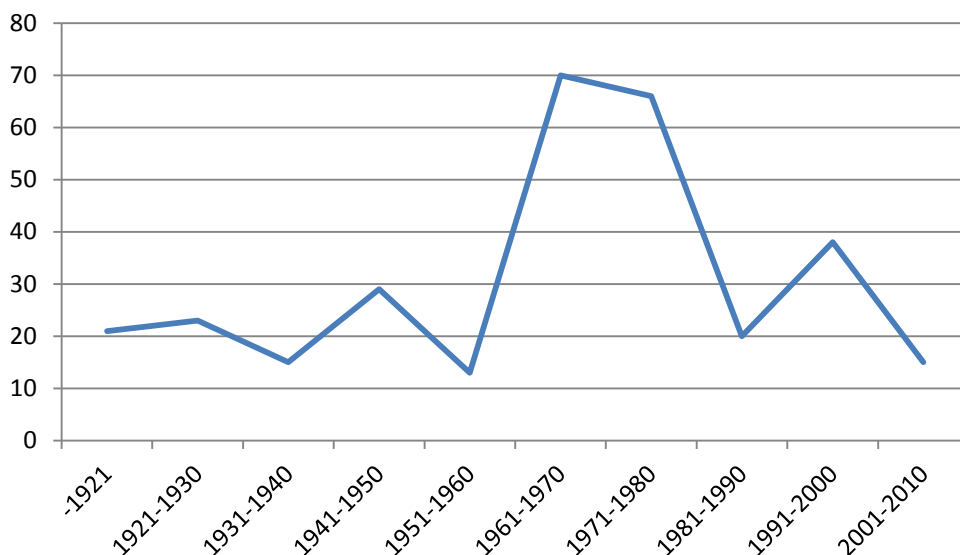
Figur 57. Väg- och järnvägsnät i Sjövik. Källa: NVDB

#### 2.6.5

##### **Markanvändning och utveckling**

Enligt SCB:s statistik från 2010 bor 87 procent av invånarna i Sjövik i småhus och 13 procent bor i flerbostadshus. Genomsnittet för kommunens tätorter är drygt 91 procent boende i småhus och 8 procent i flerbostadshus. I kommunens mindre tätorter Öxeryd och Stamsjö bor alla i småhus. Antalet bostadshus i Sjövik uppgick år 2010 till 342. Fram till år 1960 byggdes som mest 29 hus per decennium. En stor ökning skedde under 1960- och 70-talet med 136 nya bostadshus, vilket motsvarar ca 40 procent av ortens totala bostadsbestånd.

Under följande decennium gick byggandet åter till tidigare byggnadstakt, för att under 1990-talet få ytterligare ett uppsving med 38 nya bostadshus.



Figur 58. Antal byggda bostäder i Sjövik per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns det sju industribyggnader i Sjövik till en yta om 1,3 hektar. År 2005 var lokalytan nästan dubbelt så stor, fördelat på åtta byggnader.

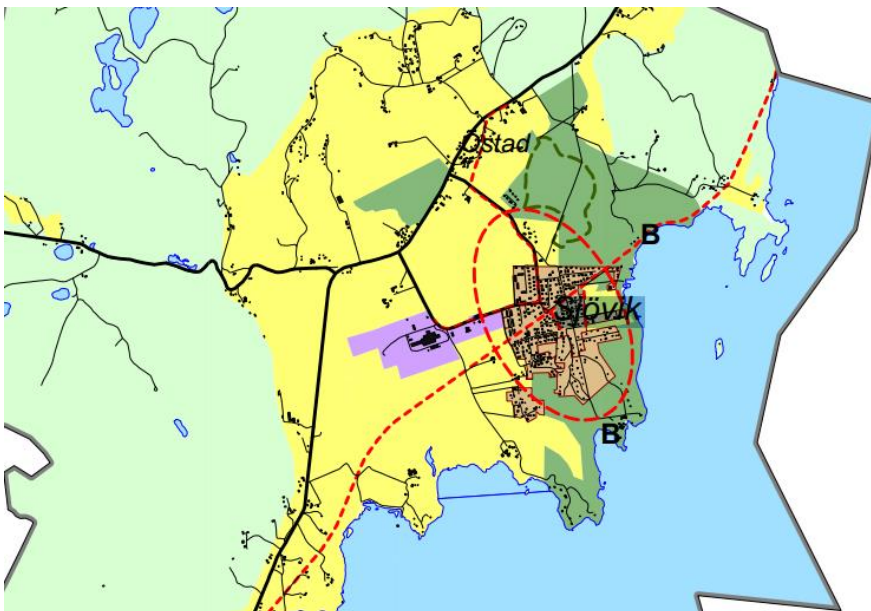
Enligt kommunens hemsida finns inga lediga kommunala tomter i Sjövik.

Lerums översiktsplan antogs 2008. Av denna framgår att orten Sjövik växte fram i samband med anläggande av Västgötabanen i början av 1900-talet. Orten blev ett stationssamhälle och värd för bland annat cement- och livsmedelsindustrin. Idag är både järnvägen och den tidigare betongfabriken borta från orten och en förnyelse av samhället pågår.

Ortens attraktionskrafter består enligt översiktsplanen av omgivningar med vackra natur- och kulturmiljöer, närhet till Mjörn, samt att det finns stor potential att bo och arbeta i orten för dem som vill bo på den "äkta landsbygden" men ändå ha nära till storstaden. Sjövik har enligt översiktsplanen två centrum, dels en kyrkby och dels ett stationssamhälle. Detta är ett av de problem som kommunen bedömer att orten har, framför allt med hänsyn till det transportbehov som det föranleder. Det saknas också bostäder för både äldre och yngre som vill bo kvar i orten.

Kommunen bedömer att Sjövik och dess omgivningar på längre sikt är en möjlig plats för utbyggnad av bostadsbebyggelse. De förespråkar också en större samsyn kring utvecklingsfrågor mellan Sjövik och Östad som kanske kan få formen av en ny Sjöstad. Den föreslagna utbyggnadsinriktningen i översiktsplanen utgår därför

från att Sjövik växer norrut mot Östad så att orterna på sikt sammanbinds. Kompletteringsbebyggelse kan bli aktuell i centrala lägen med hänsyn till service och kollektivtrafik. Det finns också tänkbara utbyggnadsmöjligheter österut mot Mjörn.



Figur 59. Markanvändningskarta för Sjövik med omgivning. Källa: Lerums översiktsplan.

Kartan ovan kommer från kommunens översiktsplan och visar hur Sjövik ser ut i dag och hur marken kan komma att användas i framtiden. Gult område på kartan är jordbruksmark, mörkt grönt är tätortsnära rekreation och lila är verksamhetsområden. Orange färg symboliserar befintlig bebyggelse i tätorten. Den rödstreckade ringen runt Sjövik visar område för planerad bebyggelse. Rödstreckad linje, som leder norr- och söderut, betecknar huvudstråk för gång- och cykeltrafik.

Enligt kommunen finns en utpräglad "pendlarbebyggelse" i orten idag och med en spridd villabebyggelse som kommit att bli ett markant inslag på landsbygden. Kommunen är angelägna om en förbättrad kollektivtrafik mellan Göteborg och Gråbo/Sjövik eftersom det är en sträcka som förväntas få ökad betydelse i framtiden. De menar att en spårbunden kollektivtrafik mellan Göteborg och Sjövik kan tillkomma när befolkningstillväxten gör det möjligt och nödvändigt. Även i stråket Sjövik mot Stenkullen önskas en spårförbindelse. Kommunen efterfrågar bättre kollektivtrafik mellan Sjövik och Alingsås.

Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) har 360 ansökningar om bygglov för nybyggnad av bostadshus i Sjövik lämnats in sedan 2010, varav 301 har beviljats. 492 ansökningar har inkommit om om-/tillbyggnad av bostadshus varav 359 har beviljats. Ansökningar om verksamheter är färre – av fyra

ansökningar om nybyggnad har två beviljats och av två ansökningar om om-/tillbyggnad har två beviljats. Därtill har 33 ansökningar om ändrad användning lämnats, varav 14 beviljats. Antalet är inte helt tillförlitligt då kommunen bytt diariesystem och ärendena inte registrerats på det sätt som tillfrågats i intervjun.

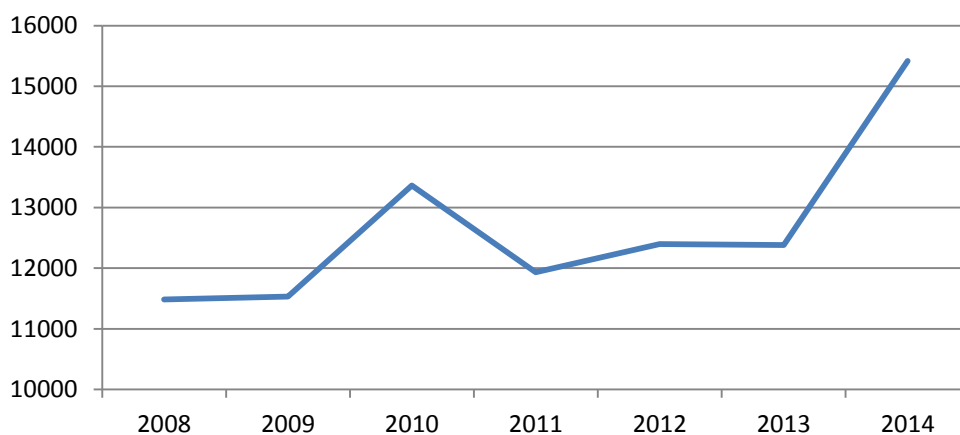
Av intervjun framgår vidare att det finns fyra gällande detaljplaner som antagits före 1990, tre + ett tillägg till gällande plan som antagits 1991-2000 samt två tillägg till gällande detaljplaner som antagits efter 2000. Ingen av planerna har gällande genomförandetid. Detaljplanerna möjliggör nybyggnad av bostäder på ett fåtal lucktomter samt lite industrimark.

Under de senaste fem åren har det enligt intervjuformuläret skett ca 60 nyetableringar av verksamheter i orten och ca fem avvecklingar. Kommunen känner inte till i fall några större verksamheter tillkommit eller försvunnit. I orten finns Föreningen Sjövik och ca 20 andra aktiva föreningar. Befolkningen uppges vara drivande och orten är i högsta grad levande. Kommunen beskriver det som att "man är mån om att sätta orten Sjövik på Lerumskartan, bjuder in politiken, samt har marknadsdag och midsommarfirande där folk går man ur huse. Kyrkorna driver ekumenisk samverkan och har gemensam kör som exempel." Orten skapades när Västgötabanan drogs söder om byn Östad, som var huvudort i slutet av 1800-talet. Gården Sjövik släppte till marken och en ny centralort bildades. Orten hade 1960-talet och fram till 2004 en betongfabrik med flera hundra anställda, som gjorde att antalet bostäder ökade kraftigt på 1960-70-talen.

## 2.6.6

### Fastighetsvärden

Det genomsnittliga kvadratmeterpriset för bostäder var enligt försäljningsstatistik ca 12 600 kr mellan 2008 och 2014. En positiv utveckling har skett under perioden och snittpriset var som högst 2014.



Figur 60. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Sjövik sedan år 2008. Källa: Booli.se

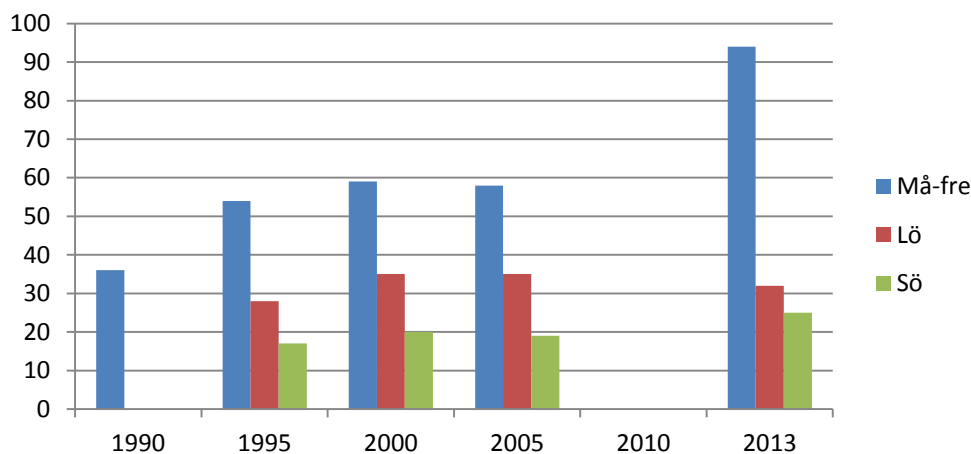
## 2.6.7

### Utbud och resande

Sjövik trafikeras av busslinjerna Orange Express samt linje 525. Expresslinjen går mellan Sjövik och Göteborg och omvänt måndag till lördag. Från Sjövik avgår 33 bussar på vardagar (04.56-20.26) samt 10 på lördagar (08.26-17.26). Till Sjövik ankommer 32 bussar på vardagar (06.21-22.16) samt 10 turer på lördagar (10.16-19.16). Resan mellan Sjövik och Göteborg tar drygt 50 minuter.

Busslinje 525 går i huvudsak mellan Gråbo och Lerums station, men på ett antal av turerna börjar och slutar resan redan i Sjövik. Från Sjövik avgår och ankommer 15 bussar per vardag (06.40-00.12), 18 bussar på fredagar (06.40-04.12), 8 bussar på lördagar (05.28-04.12) samt 11 bussar på söndagar (05.28-00.12). På lördagar trafikerar bussen Sjövik tidig morgon samt kväll och natt, utan några turer på dagen, i övrigt sker trafiken även dagtid. Resan mellan Sjövik och Lerum tar omkring 40 minuter.

Som framgår av Figur 61 har antalet avgångar på vardagar till och från Sjövik ökat kraftigt, närapå tredubblats, mellan 1990 och 2013. Utbudet på helger har bara ökat marginellt. Restiden till Göteborg ligger i nuläget kvar på ungefär samma nivå som 1995 – 54-55 minuter. År 1995 var den dock uppe i en timme vilket dock kortats ned genom prioriteringsåtgärder och indragning av mellanliggande hållplatser.



Figur 61. Antal avgångar med buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken. Data saknas för helgdagar år 1990 och helt för år 2010.

Resandeutvecklingen från Sjövik är positiv med en ökning på 14 procent mellan år 2010 och 2014. Antalet påstigande var år 2014 23 400.

## 2.7 Veddige

Tabell 24. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Veddige |
|-----------------------------------|-----------------|---------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 2 045   |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 3 703   |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | Alltid  |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | JA      |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | -9%     |
|                                   | 2005-2010       | -5%     |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 10 541  |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 22      |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 26 655  |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 69      |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 59      |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,98    |

### 2.7.1 Geografi och omland

Veddige station är belägen i tätorten Veddige i Varbergs kommun i Hallands län. Andra tätorter i kommunen är Varberg (huvudort), Träslövsläge, Tvååker, Bua, Trönninge, Södra Näs, Väröbacka, Skällinge, Rolfstorp, Tångaberg, Åsby, Tofta, Kungsäter, Löftaskog och Himle. Varbergs kommun angränsar till Falkenberg, Mark och Kungsbacka kommuner. Veddige är drygt 177 ha stort och beläget vid ån Viskan. Orten ligger längs väg 41, ca 2 mil från centralorten Varberg. Med bil är det ca 30 minuters färdväg till Kungsbacka och 45 minuter till Göteborg.

Stora delar av Veddige tillkom på 1970-talet vilket präglar ortens utformning och bebyggelse. Skolor, service och bostadsbebyggelse i Veddige finns främst koncentrerat kring den norra sidan av väg 41 och järnvägen. Infrastrukturen utgör en barriär i orten. Bebyggelsen är småskalig och husen är ofta samlade i mindre grupper. Områden för idrott och rekreation finns i ortens norra och södra delar. Serviceutbudet är koncentrerat till ortens centrala delar och västerut.

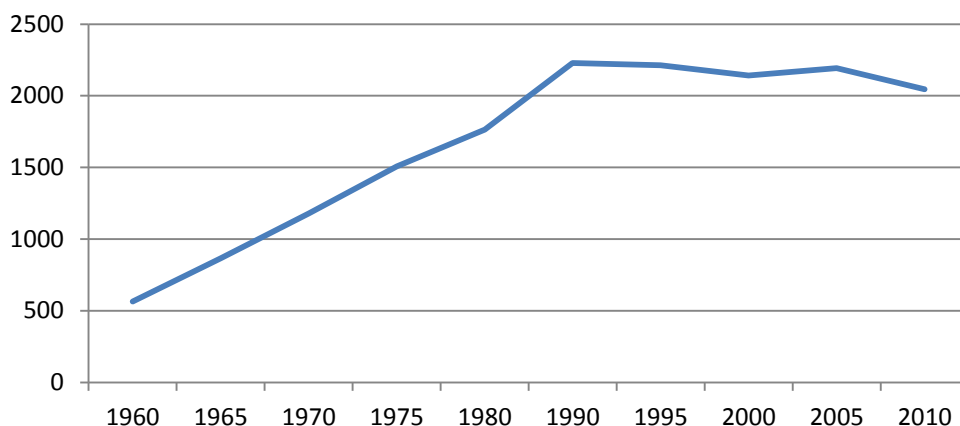
### 2.7.2 Befolkning

Befolkningen i Varbergs kommun uppgår till drygt 59 936 invånare (SCB 2013). Befolkningsmängden i kommunens tio största tätorter ser ut som följer.

Tabell 25. Befolkningsmängd i Varbergs tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                     |        |
|---------------------|--------|
| <b>Varberg</b>      | 27 602 |
| <b>Träslövsläge</b> | 2 600  |
| <b>Tvååker</b>      | 2 534  |
| <b>Veddige</b>      | 2 045  |
| <b>Bua</b>          | 1 746  |
| <b>Trönninge</b>    | 880    |
| <b>Södra Näs</b>    | 671    |
| <b>Väröbacka</b>    | 630    |
| <b>Skällinge</b>    | 626    |
| <b>Rolfstorp</b>    | 513    |

Invånarantalet i Veddige ökade stadigt mellan 1960 och 1990. En mindre minskning har därefter skett och befolkningmängden är nu lägre än den var år 1990.



Figur 62. Befolkningmängd i Veddige mellan 1960-2010. Källa: SCB.

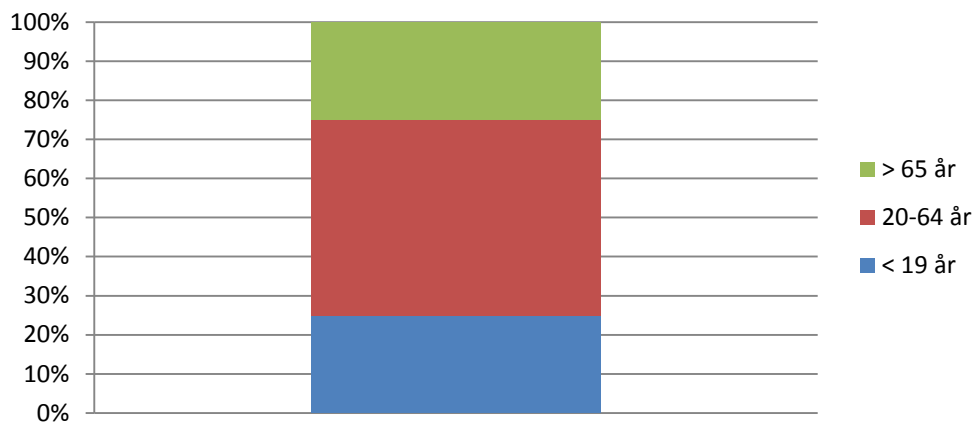
Samtliga av de medräknade orterna har varit tätorter sedan 1990 eller tidigare. Vid en jämförelse av orterna under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen har ökat i de flesta av orterna. Den största ökningen har skett i Södra Näs (51 procent), vilket kan förklaras av att orten blev en tätort först 1990. Andra orter som har haft en stor befolkningsökning under perioden är Träslövsläge (45 procent), Trönninge (33 procent) och Väröbacka (25 procent). Befolkningsminskning har förutom i Veddige också skett i Bua och Rolfstorp med 7 respektive 10 procent.

Tabell 26. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB.

|                     | 1990   | 2000   | 2010   |
|---------------------|--------|--------|--------|
| <b>Varberg</b>      | 22 728 | 25 067 | 27 602 |
| <b>Träslövsläge</b> | 1 437  | 1 823  | 2 600  |
| <b>Tvååker</b>      | 2 295  | 2 355  | 2 534  |
| <b>Bua</b>          | 1 863  | 1 680  | 1 746  |
| <b>Trönninge</b>    | 588    | 865    | 880    |
| <b>Södra Näs</b>    | 332    | 375    | 671    |
| <b>Väröbacka</b>    | 473    | 510    | 630    |
| <b>Skällinge</b>    | 625    | 609    | 626    |
| <b>Rolfstorp</b>    | 562    | 529    | 513    |

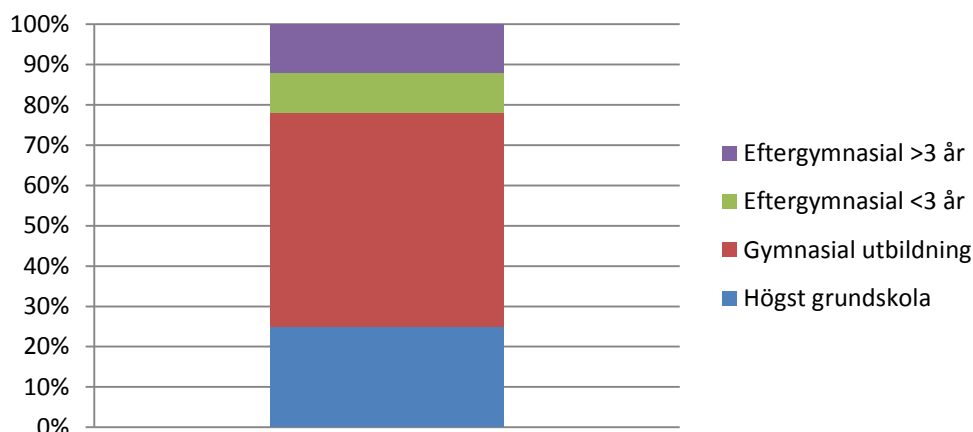
Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) är det, förutom Veddige, endast Rolfstorp som har haft en negativ befolkningsutveckling. Störst ökning har skett i Södra Näs (44 procent), Träslövsläge (30 procent) och Väröbacka (19 procent).





Figur 63. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 63 visar hur åldersfördelningen i Veddige såg ut 2013.



Figur 64. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning i Veddige är 22 procent, vilket är relativt lågt i jämförelse med de andra studerade orterna. En fjärdedel av invånarna har enbart grundskoleutbildning, och resterande 53 procent har gått ut gymnasiet men inte mer.

### 2.7.3 Utbud och service

I Veddige finns flera förskolor samt en F-9 skola, Vidhögeskolan, med ca 470 elever. Gymnasieskolor finns i Varberg, ca två mil söder om Veddige. För vård och omsorg finns vårdcentral, tandläkare, apotek samt äldreboenden, trygghetsboenden och LSS-boende.

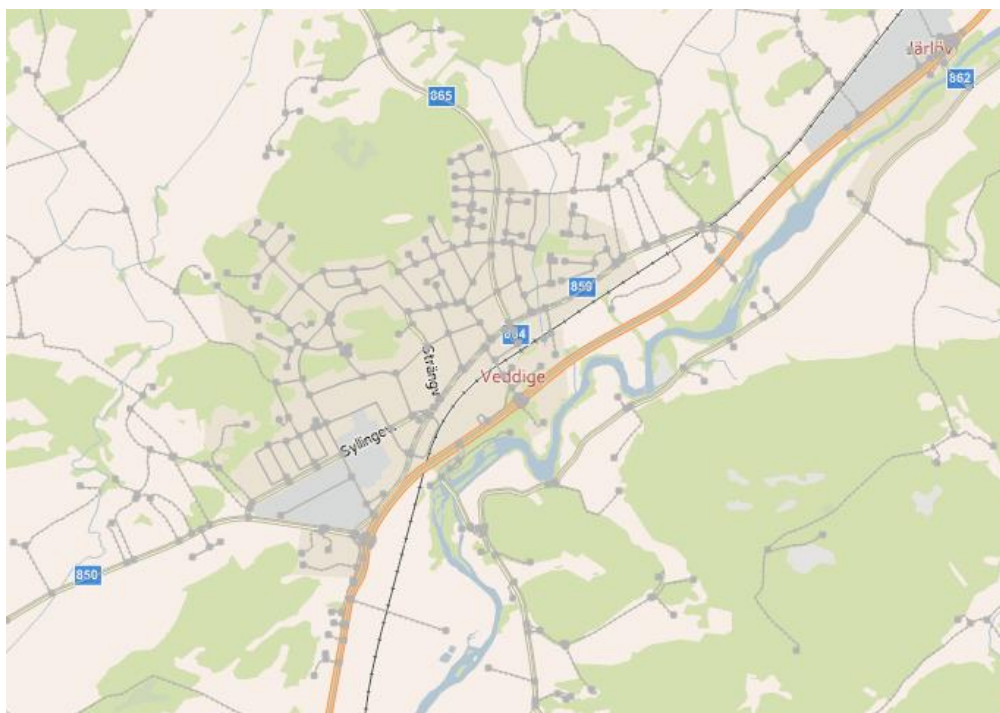
I Veddige centrum finns brett utbud av service med bland annat bibliotek, livsmedelsbutik Hemköp, systembolag, postombud, bank, bensinstation samt ett

flertal restauranger. På orten finns även detaljhandel, andra mindre butiker och frisörer. För sport och friluftsliv finns idrottshall, ishall, simhall, fotbollsplaner och volleybollklubb, samt flera natursköna närreklamationsområden. Öster om Veddige rinner Viskan, där verksamhet för sportfiske bedrivs.

#### 2.7.4

##### **Infrastruktur**

Järnvägen, Viskadalsbanan, korsar Veddige i den södra delen av orten med koppling mot Varberg i söder och mot Skene/Mark och Borås i nordost. Stationen ligger i den södra sidan av ortens tätbebyggda område. Riksväg 41 går parallellt med järnvägen med koppling till samma orter. Vägen ligger utmed Veddiges södra utkant. Huvudvägätet består i övrigt av väg 850, 859 och 865. Väg 850 ansluter till orten i sydväst med koppling mot Väröbacka. Väg 859 är en genomfartsväg som ansluter till riksväg 41 i nordost och i sydväst. Väg 865 ansluter norrifrån med koppling mot Frillesås och Stuv. Från riksväg 41 och söderut finns väg 860 med koppling till Sällstorp. Övriga gator i Veddige har enskild väghållare. Kommunal gång- och cykelväg finns utmed väg 859 genom orten samt utmed en mindre enskild väg. Utmed befintlig Väg 41 löper ett viktigt gång- och cykelstråk. En gång- och cykelväg mellan samhället och Strängbetong har nyligen jordningställts. Gång- och cykelnätet har inga kopplingar utanför Veddige.



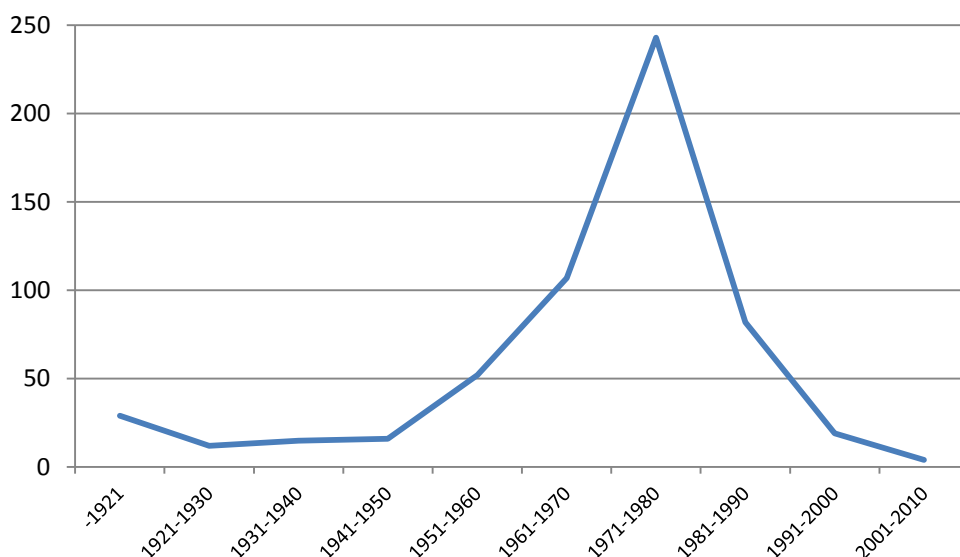
Figur 65. Väg- och järnvägsnät i Veddige. Källa: NVDB.

#### 2.7.5

##### **Markanvändning och utveckling**

Antalet bostadshus i Veddige uppgick år 2010 till 608. Drygt 79 av invånarna bodde i småhus och ca 20 procent i flerbostadshus. Genomsnittet för kommunens tätorter är 86 procent i småhus och 13 procent i flerbostadshus. I Varbergs tätort

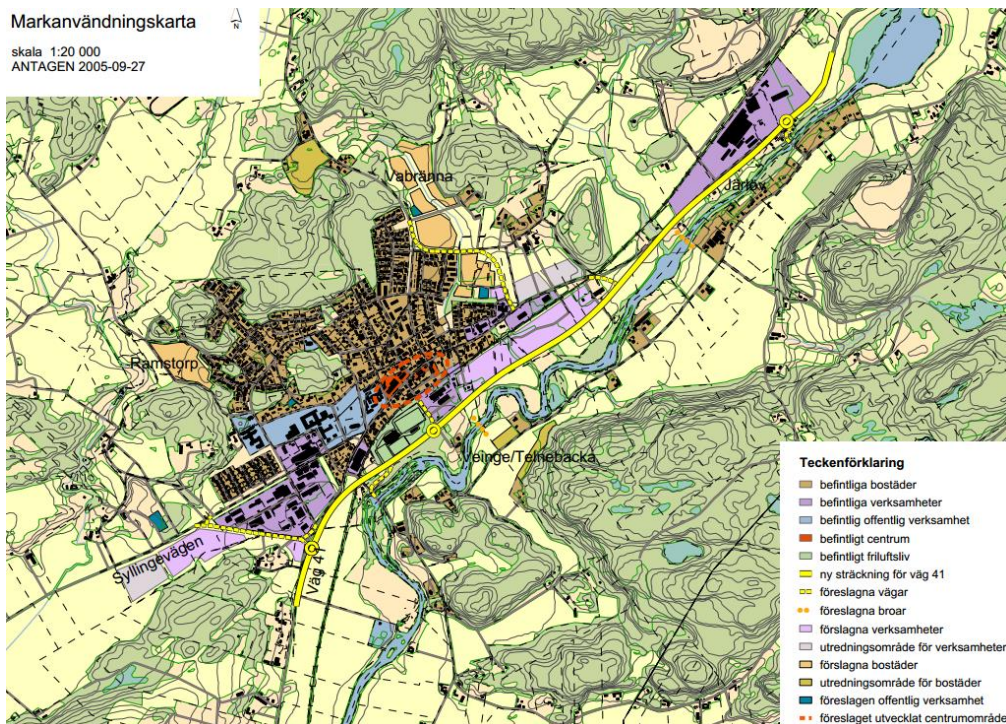
uppgår andelen boende i småhus till 39 procent vilket kan förklaras av att tätorten har stadskaraktär med blandad bebyggelse, till skillnad från mindre orter. Som framgår av diagrammet nedan ökade bostadsbyggandet i orten under 1950-talet för att nå en topp under 1970-talet. Trenden har därefter gått i negativ riktning och det senaste decenniet byggdes endast ett fåtal bostäder.



Figur 66. Antal byggda bostäder i Veddige per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns det 41 industribyggnader i Veddige, fyra färre än år 2005. Lokalytan uppgick till 60 000 kvadratmeter.

Kommunen antog en fördjupad översiktsplan för Veddige år 2005. Enligt denna har orten ett strategiskt läge längs väg 41 med närhet till Varberg, Borås och Göteborg. Orten har också ett gynnsamt läge med sin närhet till kust och natur. Det finns enligt kommunens FÖP goda marktillgångar och möjligheter att bygga ut. För att orten ska kunna utvecklas konstaterar kommunen att det krävs nya tomter i natursköna lägen och/eller med andra unika kvaliteter. Man behöver också planlägga mer mark för nya etableringar av industriverksamhet. Kommunen strävar efter att bibehålla ett lokalt centrum i Veddige samt ökad tillgänglighet för samtliga trafikslag med mindre barriärer.



Figur 67. Markanvändningskarta för Veddige. Källa: Fördjupad översiktsplan för Veddige, Varbergs kommun.

En viktig förutsättning i kommunens FÖP är att planera så att handel och annan service kan finnas kvar inne i orten även sedan väg 41 letts om utanför orten. Genom att en barriäreffekt i orten försvinner hoppas man på att nya verksamheter kan utvecklas. Vägen genom orten kan omstruktureras till en mer stadslik gata istället för den genomfartsväg den idag är. Kommunen ser att stationsområdet har god potential att utvecklas till en attraktiv mötesplats och förespråkar mer handel och service i stationshuset och i anslutning till området.

Enligt kommunens hemsida (senast uppdaterad 2014-11-24) finns det sju lediga småhustomter till salu av kommunen i Veddige.

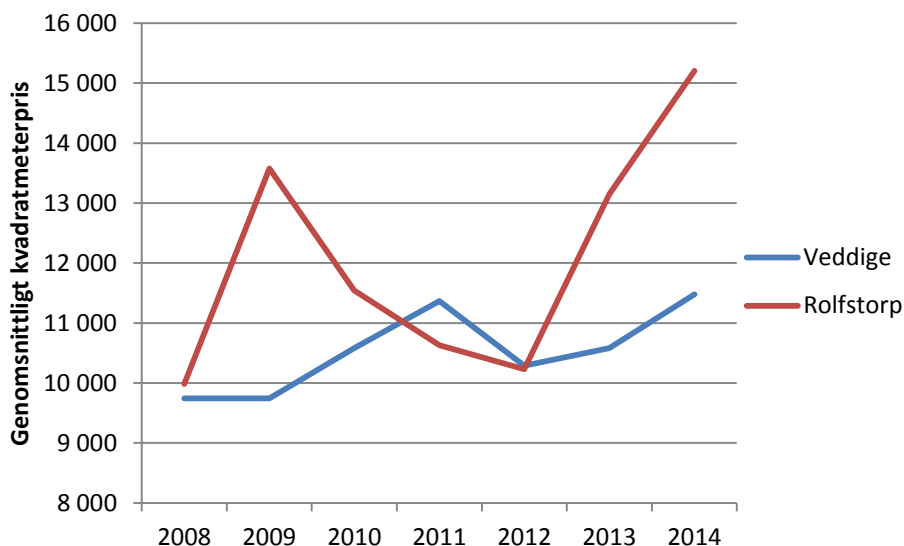
Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) är kommunens system tyvärr inte byggda så att man kan få fram uppgifter om antal sökta och beviljade bygglov. Detaljplaner finns dock information att få ut. I Veddige finns 45 gällande detaljplaner antagna före 1990, 21 detaljplaner antagna 1991-2000 samt 28 detaljplaner antagna efter 2000. 14 av planerna har gällande genomförandetid. Kommunen uppger att flera av planerna har behandlat befintlig bebyggd miljö varför det inte är så enkelt att få fram uppgifter om möjliga nybyggnader.

## 2.7.6

### Fastighetsvärden

En jämförelse när det gäller genomsnittliga försäljningspriser på hus har gjorts mellan Veddige och den närliggande järnvägslösa orten Rolfstorp med 513

invånare, se figur 27. Även om antalet objekt är få så tycks det finnas en tendens att fastighetsvärdena är större i Rolfstorp än i Veddige.



Figur 68 Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Veddige och Rolfstorps tätorter sedan år 2008. Källa: Booli.se

## 2.7.7

### Resande och utbud

Viskadalståget mellan Borås och Varberg angör Veddige station med 10 avgångar per vardag i vardera riktningen. Lördag-söndag är utbudet halverat. I riktningen Borås-Varberg angör tåget Veddige station mellan 07.29 och 20.56 på vardagar. Sista tåget på lördagen går 19.00 och på söndagen 20.58. På sommaren finns en extra avgång på lördagar som angör Veddige station 01.35. I riktningen Varberg-Borås angör tåget Veddige station mellan 06.28 och 20.00 på vardagar. Sista tåget lördag och söndag går 21.02. Den extra sommarturen på lördagar angör Veddige 02.15. Det tar 16 minuter att resa mellan Veddige och Varberg och 58 minuter mellan Veddige och Borås.

Buslinje 616 går mellan Varberg och Veddige via Trönninge och Lindberg. Många av avgångarna har ändstation i Torpa och går därmed inte hela vägen till Veddige. På vardagar går 9 turer till Veddige med en morgontur, oregelbundna turer under dagen samt något tätare avgångar sen eftermiddag och tidig kväll. På fredagar och lördagar finns ett flertal extra kvällsturer. De flesta av turerna till Veddige går endast till vårdcentralen. Till Veddige station går endast två eftermiddagsturer samt natturen på fredagar och lördagar. Två turer på morgonen och en tur på kvällen går hela vägen till Veddige Strängbetong. Resan mellan Varberg station och Veddige vårdcentral tar 28 minuter. Utbudet i motsatt färdriktning är likvärdigt.

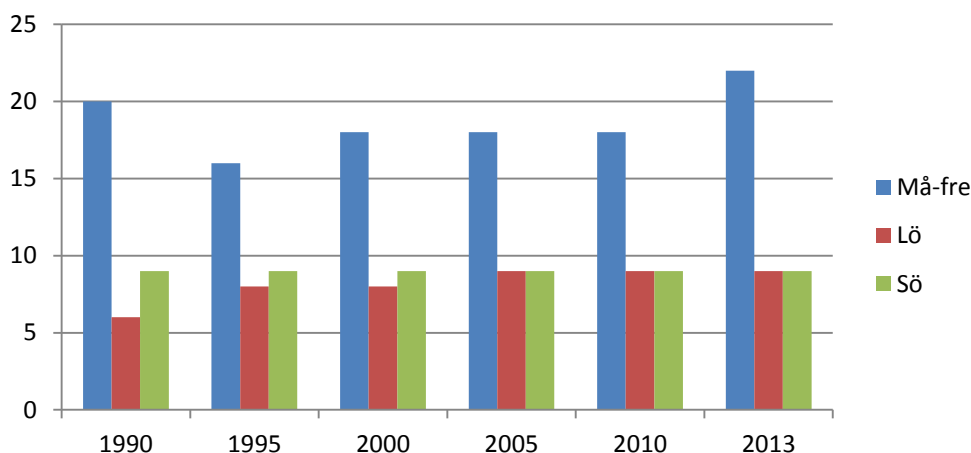


Buslinje 617 går mellan Väröbacka och Veddige vårdcentral med en tur om dagen i vardera riktningen på vardagar, 08.15 från Väröbacka och 11.00 från Veddige. Resan mellan orterna tar 45 minuter och på vägen finns stopp ibland annat Bua, Limabacka och Åskloster.

Buslinje 620 går mellan Varberg och Veddige via Kärradal och Espevik. I riktning mot Veddige finns endast tre avgångar dagligen, dessa angör Veddige station från lunch till sen eftermiddag. Den första av turerna går endast mellan Tångaberg och Veddige. Från Veddige går två morgonturer. Buslinjen erbjuder ingen helgtrafik till och från Veddige. Resan mellan Varberg och Veddige (station) tar 52 minuter.

Buslinje 665 går mellan Veddige och Karl Gustav via Kungsäter och Gunnarsjö, en tur per dag i vardera riktningen på vardagar med avgång från Veddige 12.00 och från Karl Gustav 09.15. Resan mellan orterna tar 45 minuter.

Som framgår av Figur 69 har antalet avgångar i Veddige knappt ökat mellan 1990 och 2013. Däremellan har små variationer skett måndag till lördag. Antalet avgångar på söndagar är oförändrat. Restiden till Varberg har dock kunnat kortas från 22 minuter 1990 till 14 minuter idag i morgonens högtrafik.



Figur 69. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken.

Resandeutvecklingen med tåg från Veddige är osäker beroende på bristfällig statistik. Enligt Region Halland gjordes år 2013 26 655 tågresor från Veddige station.

## 2.8 Åsa

Tabell 27. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Åsa     |
|-----------------------------------|-----------------|---------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 3 369   |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 8 205   |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | 2013    |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | JA      |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | 26%     |
|                                   | 2005-2010       | 8%      |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 23 744  |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 83      |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 342 317 |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 49      |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 30      |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 0,77    |

Åsa station (ny)invigdes i augusti 2013.

### 2.8.1 Geografi och omland

Åsa ligger i Kungsbacka kommun i Hallands län. I Kungsbacka kommun finns totalt 27 tätorter och kommun angränsar till Göteborg, Mölndal, Härryda, Mark och Varberg kommuner. Åsa är 281 ha och ligger knappt 2 mil söder om kommunhuvudorten Kungsbacka. Upptagningsområde för Åsa station är, förutom Åsa, även tätorten Vassbäck, Frillesås, Ölmanäs och Kläppa. Orten ligger ca 25 minuters bilresa från Varberg och runt en halvtimme från Göteborg.

Åsa ligger utmed ett av Göteborgsregionens huvudstråk i form av järnvägen ner mot Varberg. Huvudstråket följer det centrala mittstråk som kommunen i sin översiktsplan har angett som sitt viktigaste utvecklingsstråk. Huvudstråket ska utgöra ryggraden i Göteborgsregionen och stärkas så att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga.

### 2.8.2 Befolkning

Befolkningen i Kungsbacka kommun uppgår till drygt 77 390 invånare (SCB 2013). Befolkningsmängden i kommunens tio största tätorter ser ut som följer.

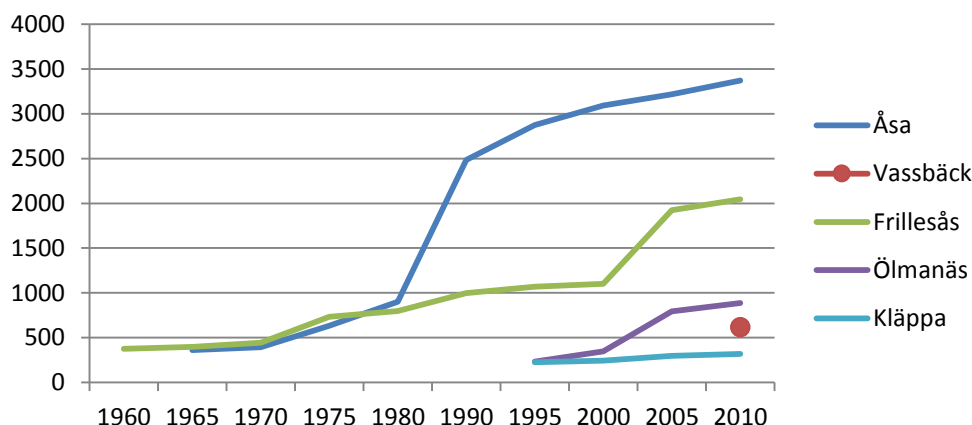
Tabell 28. Befolkningsmängd i Kungsbackas tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                      |        |
|----------------------|--------|
| <b>Kungsbacka</b>    | 19 057 |
| <b>Onsala</b>        | 11 951 |
| <b>Billdal</b>       | 10 289 |
| <b>Åsa</b>           | 3 369  |
| <b>Särö</b>          | 3 165  |
| <b>Fjärås kyrkby</b> | 2 321  |
| <b>Frillesås</b>     | 2 044  |
| <b>Vallda</b>        | 1 604  |



|                 |       |
|-----------------|-------|
| <b>Backa</b>    | 1 547 |
| <b>Anneberg</b> | 1 469 |

Invånarantalet i Åsa har ökat stadigt sedan 1965, dessförinnan räknades orten inte statistiskt som en tätort. Ökningen var som störst under 1980-talet där orten gick om Frillesås i storleksordning. Frillesås har också haft en ökning fram till 2010, dock i långsammare takt än Åsa.



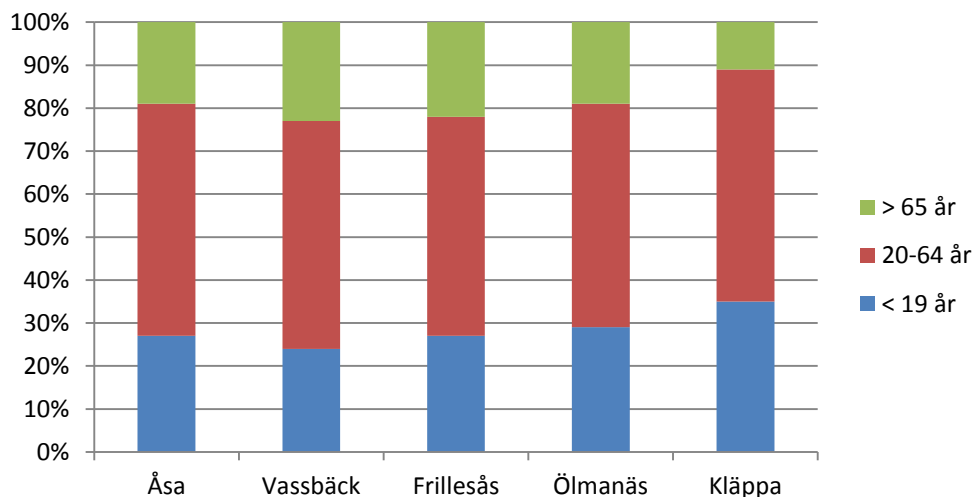
Figur 70. Befolkningsmängd i Åsa, Vassbäck, Frillesås, Ölmanäs och Kläppa mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Samtliga av de tio största orterna i kommunen har varit tätorter sedan 1990 eller tidigare. Vid en jämförelse av orterna under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen har ökat stort i samtliga orter. Den största ökningen har skett i Onsala (96 procent) vilket möjligen kan förklaras av att orten räknas som tätort enligt SCB först 1990. Andra orter som mer än dubblat sin befolkning är Anneberg (74 procent) och Frillesås (51 procent). Minst ökning har skett i Kungsbacka (24 procent). I Åsa är ökningen 26 procent. Vassbäck blev en tätort enligt SCB:s definition först 2010 vilket tyder på att orten har ökat de senaste åren. Kläppa och Ölmanäs räknas som tätorten sedan 1995 och har båda ökat sin befolkning sedan dess. 1995 var de båda jämnstora men därefter har Ölmanäs dragit iväg, den största ökningen skedde mellan 2000 och 2005 då befolkningen i Ölmanäs mer än fördubblades.

Tabell 29. Befolkningsändring i kommunens övriga (9 största) tätorter. Källa: SCB.

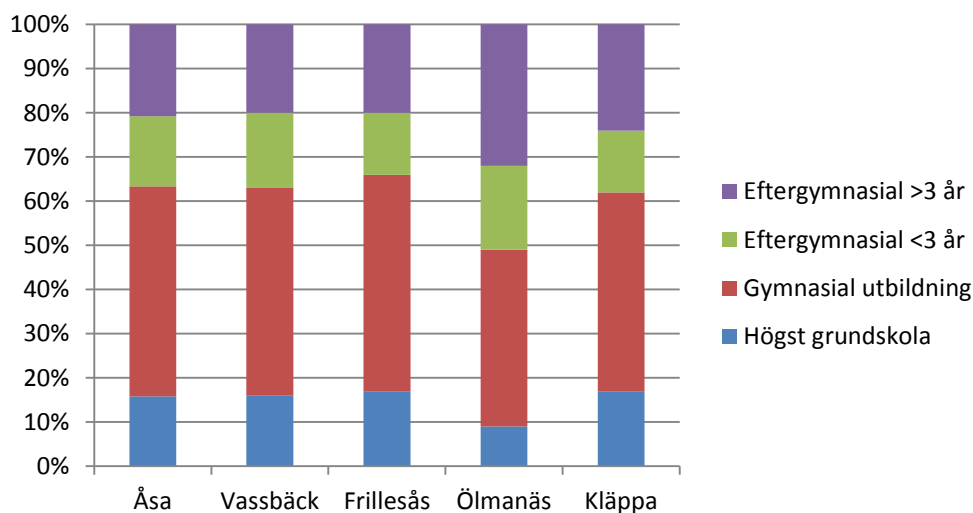
|                      | 1990   | 2000   | 2010   |
|----------------------|--------|--------|--------|
| <b>Kungsbacka</b>    | 14 564 | 17 133 | 19 057 |
| <b>Onsala</b>        | 517    | 6 893  | 11 951 |
| <b>Billdal</b>       | 7 333  | 9 053  | 10 289 |
| <b>Särö</b>          | 2 355  | 2 866  | 3 165  |
| <b>Fjärås kyrkby</b> | 1 475  | 2 041  | 2 321  |
| <b>Vallda</b>        | 905    | 1 315  | 1 604  |
| <b>Backa</b>         | 846    | 1 455  | 1 547  |
| <b>Anneberg</b>      | 379    | 1 449  | 1 469  |

Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har den positiva ökningen generellt dämpats. Frillesås står för den största ökningen under perioden (46 procent), tätt följt av Onsala (42 procent). I Anneberg har endast en marginell ökning skett sedan år 2000. Befolkningsökningen för övriga orter är 6-18 procent där Åsa hamnar på 8 procent.



Figur 71. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa: SCB

Figur 71 ovan visar hur åldersfördelningen i orterna såg ut 2013. Andelen barn är störst i Kläppa och minst i Vassbäck. Fördelningen av andel äldre befolkning är tvärtom. Andelen i åldern 20-64 år ligger mellan 51 och 54 procent i orterna.



Figur 72. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Utbildningsnivån i orterna är i stort sett likvärdiga, med undantag för Ölmanäs. Där har mer än hälften av befolkningen mellan 16-64 år en eftergymnasial utbildning, jämfört med andelen för övriga orter som ligger mellan 34-38 procent. I Ölmanäs är andelen invånare som har högst grundskolemeriter endast nio procent, jämfört med andelen i övriga orter som ligger mellan 16-17 procent.

### 2.8.3 Utbud och service

#### *Åsa*

I Åsa finns elva förskolor och två F-9 skolor, Åsaskolan med ca 550 elever och Åsa Gårdsskola med ca 350 elever. Närmaste gymnasieskolor finns i Kungsbacka, ca 2 mil norr om Åsa, samt ett ridgymnasium i Varberg ca 3 mil söder om orten. Strax söder om Åsa ligger Löftedalens folkhögskola som bland annat erbjuder utbildningar inom kultur och inläsning av grundskola.

För vård och service finns vårdcentral, tandläkare, apotek samt äldreboende och LSS-boende. I Åsa finns bred service med bland annat en större ICA-butik, bensinstation med bilverkstad, postombud och ett tjugotal mindre butiker samt bageri och ett flertal restauranger. Merparten av ortens handel och verksamhet finns längs Varbergsvägen och Åsa stationsväg. I anslutning till Åsaskolan finns ortens bibliotek. För idrott finns två idrottshallar och en idrottsarena. Orten har en idrottsförening, Åsa IF, som är aktiv inom fotboll, innebandy, bordtennis med mera. Varje år arrangeras Åsa-cupen i fotboll för flickor och pojkar upp till och med 12 år. Med sitt kustnära läge är Åsa en populär badort. Ett populärt besöksmål är Åsa Camping och Havsbad med långsträckt sandstrand. I sydöstra delen, mot Vassbäck finns Åsa vandrarhem.

#### *Vassbäck*

Vassbäck ligger strax söder om Åsa och orterna är näst intill hopväxta. Mellan Åsa och Vassbäck finns både badplats och vandrarhem. Ytterligare service och handel finns att tillgå i Åsa.

#### *Frillesås*

I Frillesås finns fem förskolor och en F-9 skola, Frillesåsskolan, med ca 485 elever. Närmaste gymnasium finns i Kungsbacka, samt ett ridgymnasium i Varberg. På orten finns både äldreboende och LSS-boende. Närmaste vårdinrättning hittas i Åsa, norr om Frillesås. Inom orten finns även bibliotek, en större mataffär, bageri, pizzerior, bensinstation, postombud samt ett tiotal övriga butiker.

För idrott och fritid finns idrottshall och idrottsarena för bland annat bandy och fotboll, skjutbana samt Frillesås rid- och körklubb. På den gamla banvallen mellan Åsa och Frillesås finns en anlagd ridslingsa. Frillesås är även en populär badort. Badplatserna Torstensvik och Vällersvik erbjuder både klippor och långgrunda,

barnvänliga sandstränder. I anslutning till Vallersvik finns övernattningsmöjligheter på Vallerviks camping och vandrarhem.

#### *Ölmanäs*

Ölmanäs ligger ca 2 km nordväst om Åsa. I Ölmanäs finns främst bostäder och närmaste skola är Åsa Gårdsskola. För sport och fritid finns bland annat Ölmanäs segelsällskap. Ytterligare service, vård och handel finns att tillgå i Åsa.

#### *Kläppa*

Kläppa ligger strax nordöst om Åsa. I orten finns framförallt bostäder och närmaste skola är Åsa Gårdsskola. Ytterligare service, vård och handel finns att tillgå i Åsa.

### 2.8.4 **Infrastruktur**

#### *Åsa*

Järnvägen, Västkustbanan, går i nord-sydlig riktning öster om Åsa och passerar inte genom orten. Tågstationen ligger därmed i ett perifert läge utanför tätorten. Västkustbanan har koppling mot Kungsbacka och Göteborg i norr och mot Varberg i söder. Huvudvägnätet i Åsa består av väg 939 i nord-sydlig riktning. Bebyggelsen i orten är koncentrerad utmed båda sidor av vägen. Väg 939 länkar samman Åsa och Vassbäck och fortsätter söderut mot Frillesås. Vägen fortsätter upp till Fjärås och vidare norrut. Vid Åsas norra entré möter väg 939 vägarna 903 och 912 i en cirkulationsplats. Väg 903 går utmed ortens nordvästra kant och ut mot kusten. Väg 912 leder till Kläppa och Buared i öster. Närmaste större vägförbindelse är europaväg 6 (E6) som ligger ca 5 mil öster om Åsa. Inom tätorten finns ett flertal kommunala gång- och cykelvägar varav en går utmed väg 939. Det finns också gång- och cykelväg utmed delar av väg 903. Gång- och cykelvägen utmed väg 939 leder vidare till Frillesås via Vassbäck, i övrigt finns inga gång- och cykelvägar som kopplar Åsa till andra områden.

#### *Vassbäck*

Vassbäck ligger direkt söder om Åsa och orterna är nästan sammanväxta med ett par hundra meters avstånd. Järnvägen och väg 939 har samma förhållande till Vassbäck som till Åsa och bebyggelsestrukturen kring väg 939 ser likadan ut. Från Vassbäck går också väg 910 med koppling mot inlandet i öster. Övriga gator i orten har enskild väghållare. Gång- och cykelväg finns som nämnt mellan Åsa och Frillesås och denna går genom Vassbäck.

#### *Frillesås*

Avståndet till tätbebyggt område i Vassbäck är från Frillesås norra gräns drygt 1 km fågelvägen. Järnvägen korsar rakt igenom orten och delar denna i två sidor, men det finns inget tågstopp. I orten går två statliga vägar i lodrätt motsvarande vågrätt riktning. Väg 845 möter väg 910 mot Åsa i norr och mot Stråvallastrand och andra små orter i söder. Vägen har, liksom väg 900, koppling mot E6 öster

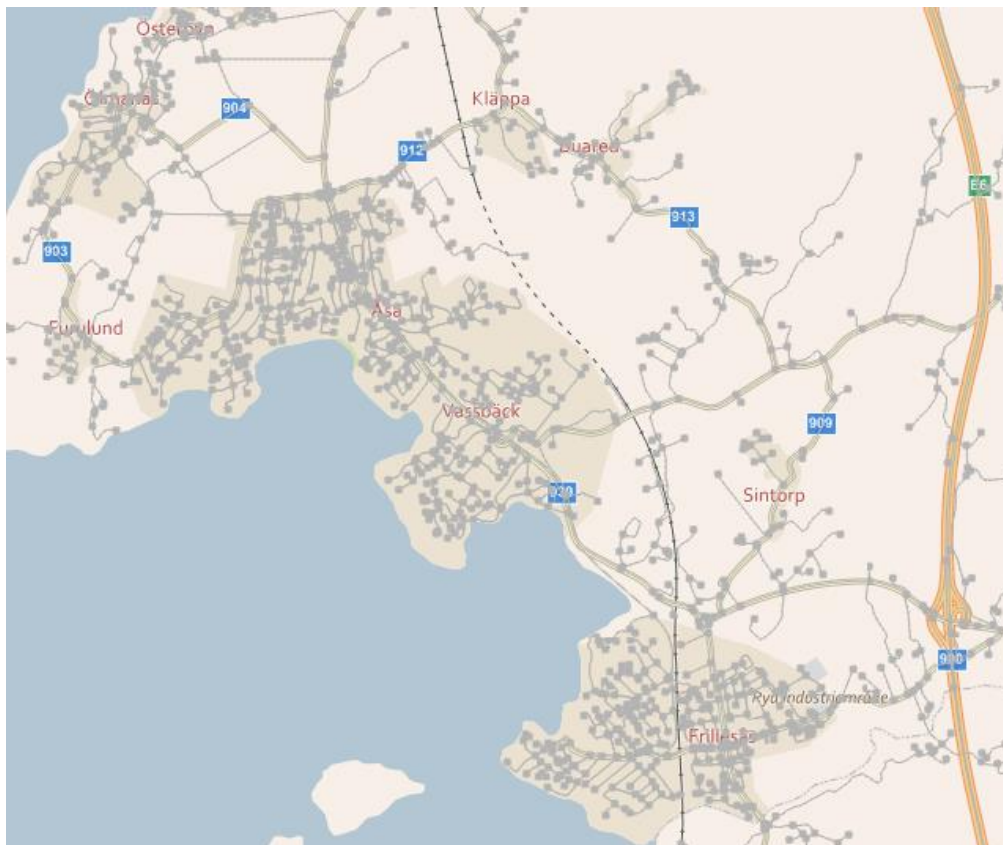
om orten. Övriga vägar i Frillesås är enskilda. Kommunala gång- och cykelvägar finns inne i tätorten samt mellan Frillesås och Åsa.

#### Ölmanäs

Ölmanäs sydöstra gräns ligger mindre än 1 km ifrån Åsas nordvästra gräns. Tätorten består av delarna Ölmanäs och Österbyn. I Ölmanäs finns ingen järnväg. Huvudvägnätet består av väg 903 som angör Åsa i söder samt väg 904 med koppling mot väg 939 norr om Åsa i öster. Det finns också enskilda vägar som sammankopplar Ölmanäs och Åsa däremellan. Övriga vägar i orten är enskilda. Gång- och cykelväg finns varken inom orten eller med koppling till Åsa.

#### Kläppa

Kläppa är inget tättbebyggt område men räknas sedan 1995 som tätort enligt SCB:s definition. Den sammanhållna bebyggelsen i orten ligger nära 300 meter öster om Åsa tågstation. De boende har därmed närmare till stationen än de som bor i Åsa. Huvudvägnätet består av väg 912 i norr samt väg 913 i öst. Väg 912 har koppling mot Åsa, via tågstationen. Väg 913 leder till Buared och vidare mot motorvägen i sydost. De statliga vägarna matar trafik in till bostadsgatorna som har enskild vägghållare. Gång- och cykelvägar saknas.



Figur 73. Väg- och järnvägsnät i Åsa, Vassbäck, Frillesås, Ölmanäs och Kläppa.  
Källa: NVDB.

2.8.5

**Markanvändning och utveckling**

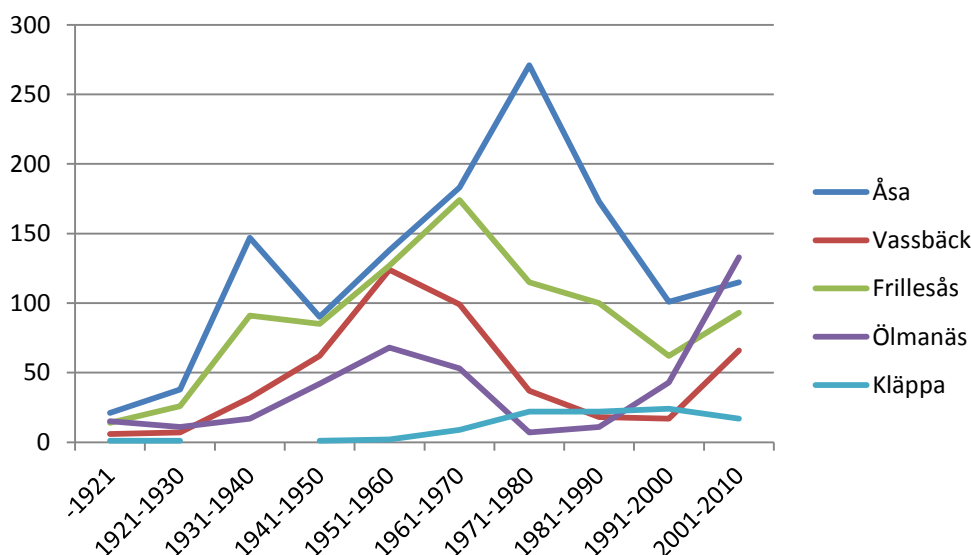
Antalet bostadshus och andelen av befolkningen som bor i småhus respektive flerbostadshus framgår enligt tabellen nedan.

Tabell 30. Bostäder samt boende i småhus/flerbostadshus år 2010. Källa: SCB

| Ort              | Antal bostäder | Andel i småhus | Andel i flerbostadshus |
|------------------|----------------|----------------|------------------------|
| <b>Åsa</b>       | 1341           | 88 %           | 12 %                   |
| <b>Vassbäck</b>  | 535            | 98 %           | 0 %                    |
| <b>Frillesås</b> | 923            | 84 %           | 14 %                   |
| <b>Ölmanäs</b>   | 428            | 97 %           | 2,5 %                  |
| <b>Kläppa</b>    | 103            | 100 %          | 0 %                    |

I kommunens samtliga tätorter är den genomsnittliga andelen boende i småhus respektive flerbostadshus 93 procent respektive 7 procent. Det är med andra ord en stor koncentration av småhus. I kommunens mindre orter, som inte finns medräknade i tabellerna ovan, bor invånarna generellt nästan uteslutande i småhus. I Kungsbacka tätort uppgår andelen boende i småhus till drygt 51 procent vilket kan förklaras av att tätorten i större utsträckning än övriga orter har stadskaraktär med blandad bebyggelse.

Bostadsbyggandets utveckling har sett olika ut i de olika tätorterna. I Åsa byggdes flest bostäder under 1970-talet. I Frillesås kom toppen under 1960-talet. Vassbäck och Ölmanäs hade båda sin topp under 1950-talet. I Kläppa har bostäder endast byggts sporadiskt och i liten mängd fram till 1970-talet då byggandet började komma igång, för att därefter vara konsekvent. I alla orter utom Kläppa har det skett en uppgång i byggandet efter år 2000.



Figur 74. Antal byggda bostäder i orterna per decennium. Källa: SCB.

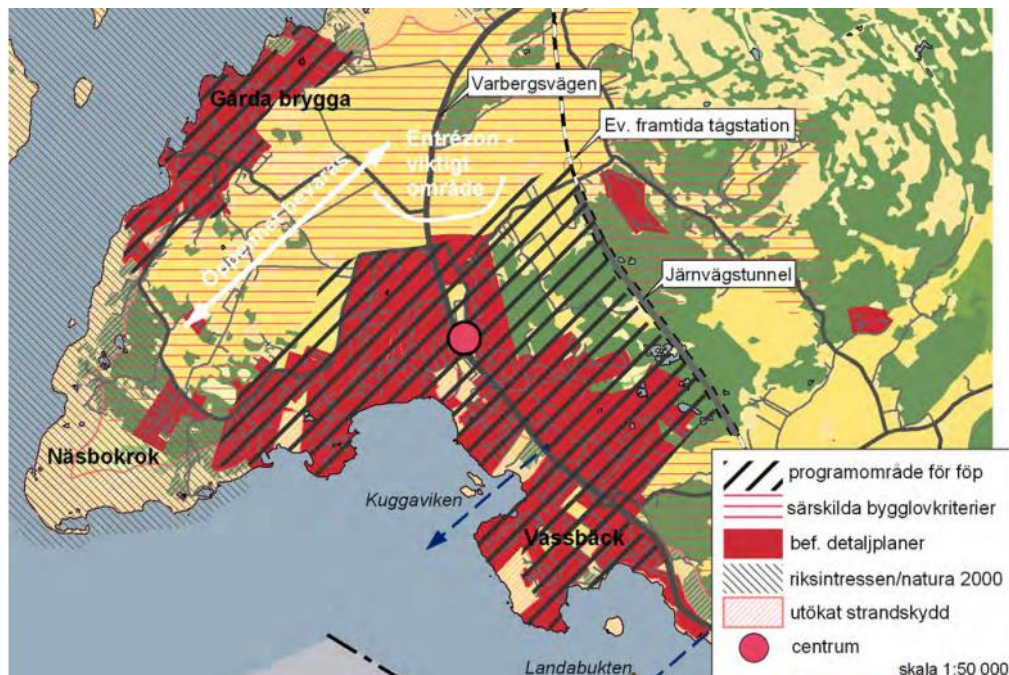
År 2010 fanns det tre industribyggnader i Åsa, fyra färre än år 2005. Lokalytan uppgick till 0,8 hektar, en liten ökning från 2005. I Frillesås ökade antalet industribyggnader mellan år 2005 och 2010, från 15 till 16 byggnader. Lokalytan ökade dock marginellt och uppgick 2010 till 2 hektar. I Vassbäck fanns år 2010 en industribyggnad, uppgift för 2005 saknas. I Ölmanäs och Kläppa har det inte funnits några industribyggnader varken 2005 eller 2010.

Enligt kommunens översiktsplan från 2006 gör det ökade bilinnehavet att en ny, bilburen, grupp människor börjar bygga sommarhus längs kusten. Översiktsplanen togs fram innan dess att Åsa år 2013 åter blev ett stationssamhälle. Kommunen har enligt planen själva satsat stora resurser på eget pendeltåg till Göteborg. För ett tiotal år sedan flyttades järnvägen österut och frigjorde mark i anslutning till Åsa centrum. Kommunens bedömning var att stationen påverkar utbyggnadstakten i orten i hög grad, liksom planerna på att bygga en ny grundskola i centrala Åsa. Orten kommer enligt översiktsplanen till större delen att växa genom förtätning och det är främst de centrala delarna av orten som ska utvecklas och förtätas. En expansion österut mot järnvägen blir möjlig tack vare pendeltågsstationen.

Tågstationen knyts samman med Åsa centrum genom Kläppavägen och en ny gång- och cykelväg längs med Kläppavägen. Söderut kommer även stråket via Åsa Villaväg att ansluta mot tågstationen, enligt kommunens fördjupade översiktsplan för Åsa som antogs i november 2013. Enligt detta dokument ska stationen ha plats för 100 cykelparkeringar och 200 bilparkeringar.

Kommunen har ett antal riktlinjer för den fysiska planeringen med avsikt att uppnå den energipolitiska målsättningen. Bostadsproduktionen ska begränsas till ca 400 bostäder per år och expansionen ska ske i ett mittstråk som inkluderar Åsa.





Figur 75. Sammanställning av markanvändning i Åsa. Källa: Översiktsplan för Kungsbacka kommun, Kungsbacka kommun

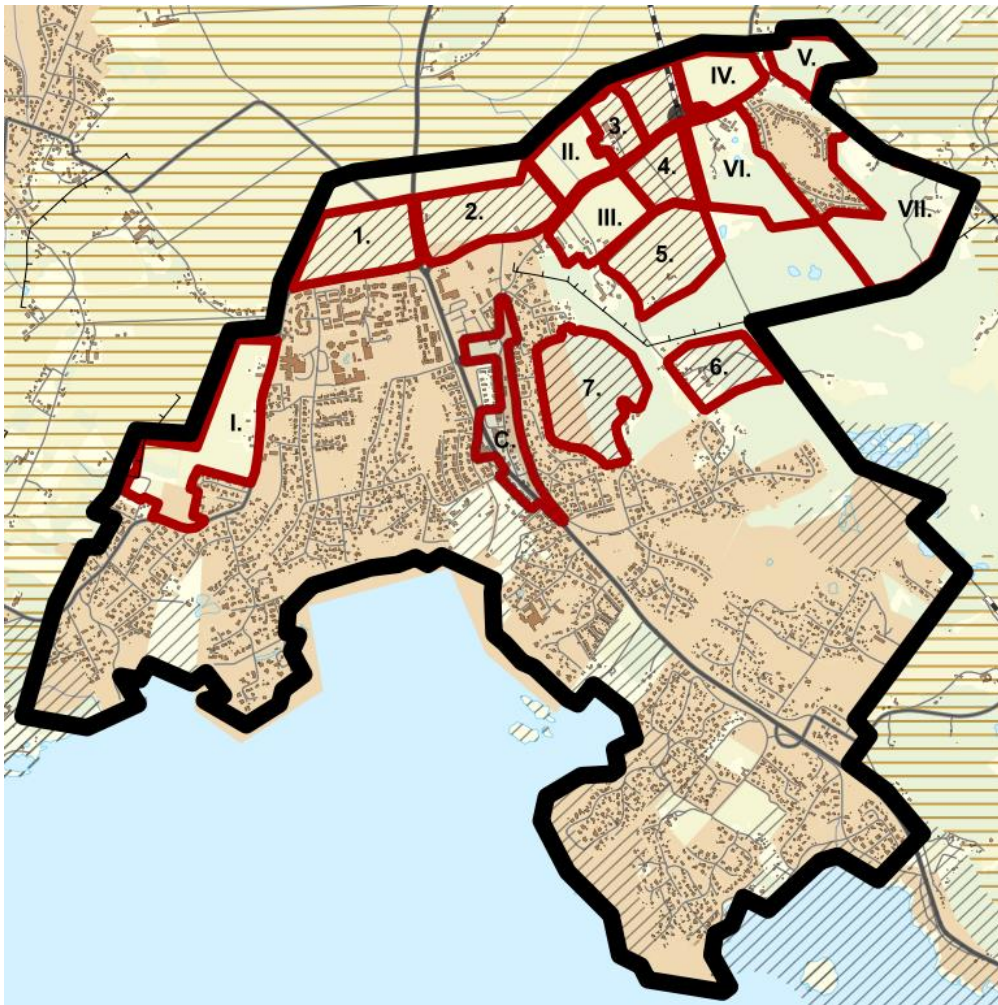
Förslaget i den fördjupade översiktsplanen utgår från ett antal huvudstrategier; ett attraktivt stråk mellan stationen, centrum och stranden; mångfald av bostäder och företag; Åsa ska locka året runt; samt från bilberoende till hållbara resor. De bedömer att orten har potential att växa med fler bostäder och företag. Målet för bostadsbyggande anger en utbyggnadstakt om 25-30 bostäder per år, dvs. 500-600 bostäder under en tjugoårsperiod. Detta bedöms säkerställa att åldersfördelningen kan bibehållas på en jämn nivå trots en åldrande befolkning genom en jämn inflyttning till orten. Kommunens bedömning är att utbyggnaden kommer att ge en befolkningsökning med ca 800 personer till år 2030. En generell riktlinje vid nybyggnad av bostäder ska vara blandade upplåtelseformer. 10 hektar ska pekats ut för verksamheter.

Kommunen vill stärka centrum och sambanden mellan centrum/havsbadet och den nya stationen. En viktig pusselbit är att utbyggnad sker i mellanrummet mellan stationen och befintlig bebyggelse. Ny handel ska i första hand lokaliseras till ortens centrum. Kommunen verkar också för att orten får torgbildningar i centrum för förstärkt liv och rörelse. Viadukten vid stationen är smal och planeras att minskas ytterligare i samband med nybyggnad och gång- och cykelvägar. Viaduktens bredd innebär enligt kommunen begränsningar i hur mycket områden öster om stationen kan byggas ut.

Av den fördjupade översiktsplanen framgår att en stor del av föreslagen utveckling är på privat mark, vilket gör att kommunen inte kan styra över

utbyggnaden mer än att ange en långsiktig politisk vilja. Utvecklingen av Åsa ligger därmed till stor del i händerna på privata aktörer.

I den fördjupade översiktsplanen finns en markanvändningskarta, se bild nedan. Röd kant betyder att bebyggelse utreds. I de områden som även är streckade planeras bebyggelse.

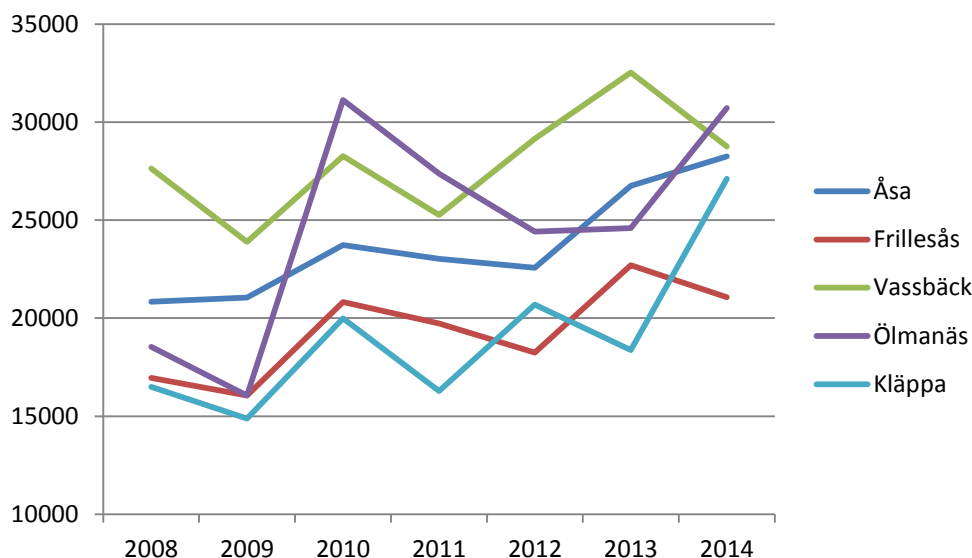


Figur 76. Markanvändningskarta för Åsa. Källa: Fördjupad översiktsplan för Åsa, Kungsbacka kommun

### 2.8.6

#### **Fastighetsvärden**

I Åsa och Frillesås är fastighetsvärdena generellt mycket höga, åtminstone om man får tro de genomsnittliga försäljningspriserna. Priserna per kvadratmeter har dessutom ökat ytterligare sedan stationen kom till år 2013, åtminstone i Åsa, vilket visas i figuren nedan. I Ölmanäs har det vid ett flertal tillfällen endast sålts ett bostadshus under ett år, vilket påverkar statistiken.



Figur 77. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Åsa, Frillesås, Vassbäck, Ölmanäs och Kläppa sedan år 2008. Källa: Booli.se

2.8.7

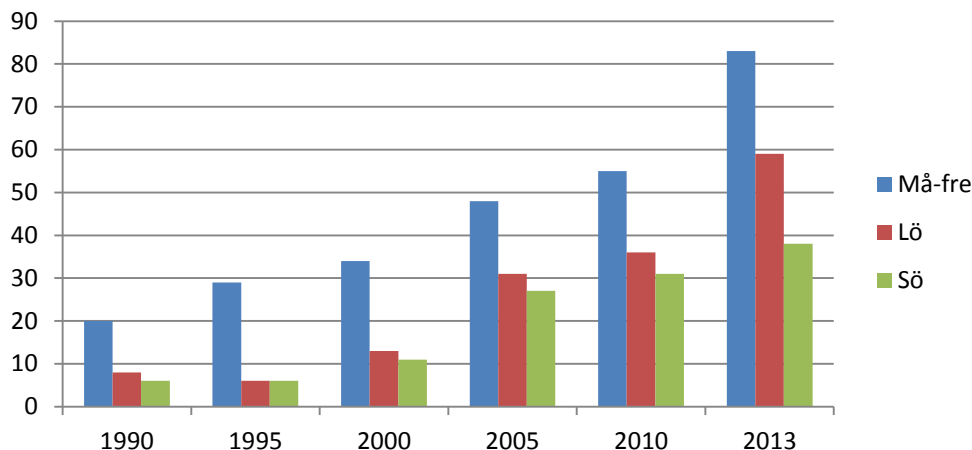
**Utbud och resande**

Tågstationen i Åsa trafikeras av Öresundstågen mellan Göteborg och Köpenhamn via Halmstad och Malmö. Tåget gör dock endast stopp i Åsa på sträckan Göteborg-Halmstad. Åsa station är den enda av alla stationer på sträckan Göteborg-Köpenhamn där tåget inte stannar. För att komma vidare söderut måste man byta tåg i Halmstad. På sträckan Göteborg-Halmstad har tåget 12 stopp i Åsa på vardagar, det första 06.37 och det sista 00.07. Mellan 08.37 och 14.37 går inga tåg mot Halmstad. På söndagar finns endast två avgångar mot Halmstad, den första 22.07 och den sista 00.07. På lördagar finns en extra tur insatt 23.07. På sträckan Halmstad-Göteborg har tåget 10 stopp i Åsa på vardagar, det första 05.50 och det sista 19.20. Mer än hälften av stoppen sker på morgonen och det är ett uppehåll mellan 09.21 och 16.24. På lördagar gör tåget bara stopp i Åsa en gång, 07.50, och på söndagar stannar inga tåg på stationen. Från Åsa tar resan 11 minuter till Kungsbacka, 13 minuter till Varberg, 21 minuter till Mölndal, 28 minuter till Falkenberg, 30 minuter till Göteborg och 45 minuter till Halmstad.

Busslinje 777 går mellan Varberg och Åsa via Bua och Frillesås. I färdriktningen Varberg-Åsa hoppar bussen över Åsa centrum och kör direkt till stationen. Turen går enbart vardagar med 16-17 turer per dag i vardera riktningen. Första bussen från Åsa (centrum) går 06.20. Sista avgången från Varberg anländer i Åsa 19.12, därefter går tre turer till Åsa station fram till 23.52 som endast trafikerar sträckan Frillesås-Åsa. Resan mellan Åsa station och Varberg tar en timme. Mellan Frillesås och Åsa station tar det 12 minuter att åka.

Andra busslinjer är 732 mellan Frillesås och Kungsbacka via Vassbäck och Åsa, 745 mellan Fjärås och Idala med stopp i Frillesås, 747 mellan Ölmanäs och Åsa, 748 mellan Åsa och Kyrkoby samt 615 mellan Frillesås och Varberg.

Som framgår av Figur 78 har antalet avgångar med tåg och buss från Åsa ökat kraftigt sedan 1990. Den största ökningen skedde mellan 2010 och 2013 då 28 nya avgångar på vardagar tillkom. Även helgtrafiken har haft en stadig ökning.



Figur 78. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken.

I och med tillkomsten av tågtrafik kunde restiden till Göteborg sänkas från en timme, med byte från buss till tåg i centrala Kungsbacka, till en halvtimme utan byte. Resandet har därmed ökat från 172 200 påstigande år 2000 till 342 300 år 2014 – en fördubbling.

Tabell 31 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Åsa

| År   | Antal påstigande |
|------|------------------|
| 2000 | 172 215          |
| 2005 | 179 848          |
| 2010 | 213 043          |
| 2013 | 342 317          |

## 2.9 Torup

Tabell 32. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | <b>Torup</b> |
|-----------------------------------|-----------------|--------------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 1 183        |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 2 002        |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | Alltid       |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | JA           |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | -13%         |
|                                   | 2005-2010       | -2%          |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 5 659        |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 62           |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 20 198       |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 141          |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 118          |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,58         |

### 2.9.1 Geografi och omland

Torup station ligger i tätorten Torup i Hylte kommun i Hallands län. Andra tätorter i kommunen är Hyltebruk (centralort), Unnaryd, Rydöbruk, Landeryd och Kinnared. Hylte kommun angränsar till Falkenberg, Halmstad, Ljungby och Gislaved kommuner. Torup omfattar 163 ha och ligger ca 1 mil sydöst om centralorten Hyltebruk. Järnvägsstråket Torup-Hyltebruk löper genom samhället och Torup station ligger centralt i orten. Torups tätort ligger ca 1,6 km från gränsen till Rydöbruks tätort, varför Torup station även kan antas vara upptagningsstation för Rydöbruk. Torup har en lång historia av att vara en knutpunkt för resande med värdshus och station redan innan tågstationen kom. Orten ansluter till väg 26 och väg 150 och från Torup nås både Falkenberg och Halmstad inom 40 minuter.

### 2.9.2 Befolkning

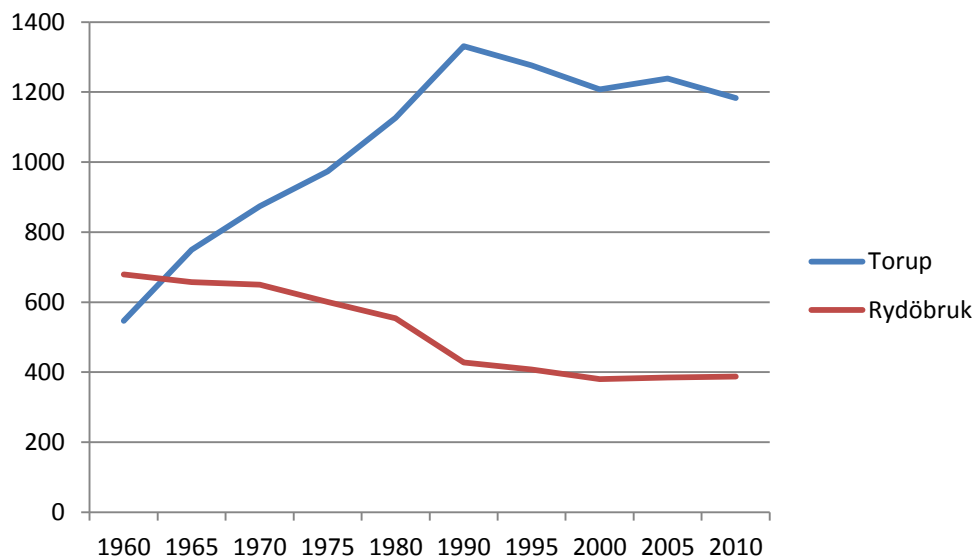
Befolkningen i Hylte kommun uppgår till 10 242 invånare (SCB 2014). Befolkningsmängden i kommunens tätorter ser ut som följer.

Tabell 33. Befolkningsmängd i Hyltes tätorter år 2010. Källa: SCB.

| <b>Hyltebruk</b> | <b>Torup</b> | <b>Unnaryd</b> | <b>Rydöbruk</b> | <b>Landeryd</b> | <b>Kinnared</b> |
|------------------|--------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 3 716            | 1 183        | 759            | 388             | 367             | 287             |

Invånarantalet i Torup ökade mellan 1960-talet och början av 1990-talet för att därefter långsamt minska. Invånarantalet uppgår nu till ca 1 183 personer. Rydöbruk hade en större befolkning än Torup 1960 men denna har därefter stadigt minskat och uppgår idag till 388 invånare.





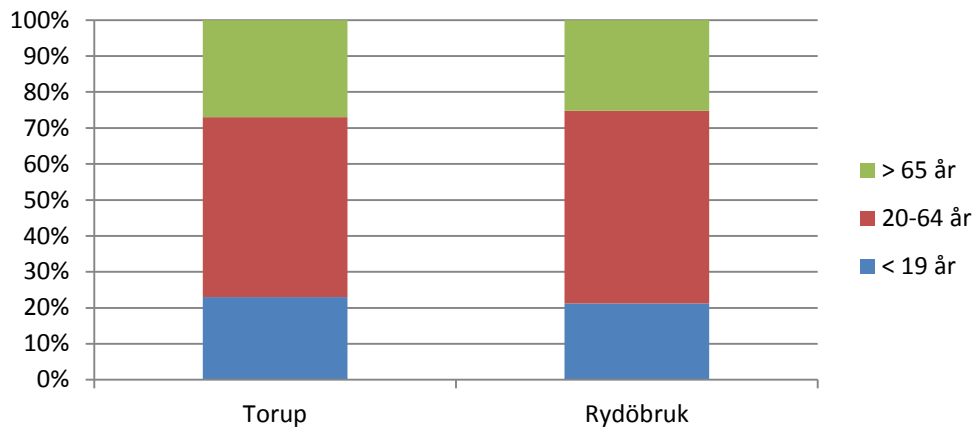
Figur 79. Befolkningsmängd i Torup och Rydöbruk mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Samtliga tätorter i kommunen har varit tätorter sedan räkningen 1960. Vid en jämförelse av orterna under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningen har minskat i samtliga tätorter. Minskningen är marginell i Hyltebruk och Unnaryd medan den i Kinnared och Landeryd uppgick till 28 respektive 29 procent mellan 1990 och 2010.

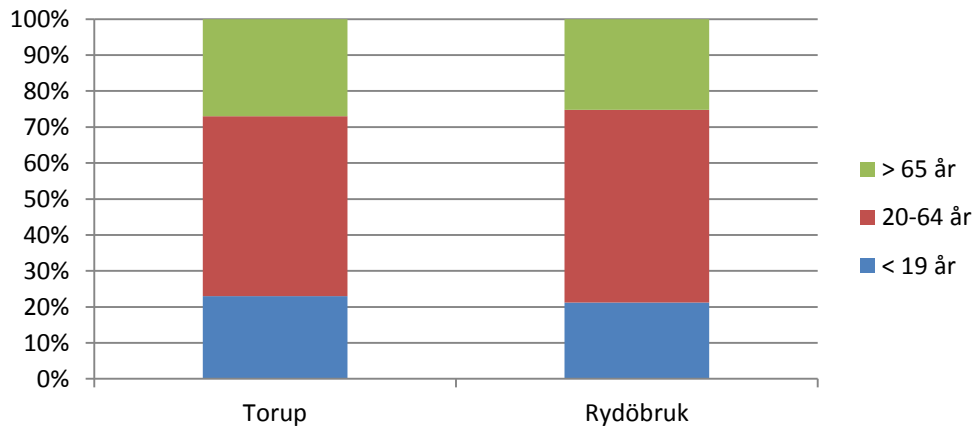
Tabell 34. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB.

|                  | 1990  | 2000  | 2010  |
|------------------|-------|-------|-------|
| <b>Hyltebruk</b> | 3 767 | 3 671 | 3 716 |
| <b>Unnaryd</b>   | 783   | 776   | 759   |
| <b>Landeryd</b>  | 474   | 398   | 367   |
| <b>Kinnared</b>  | 368   | 307   | 287   |

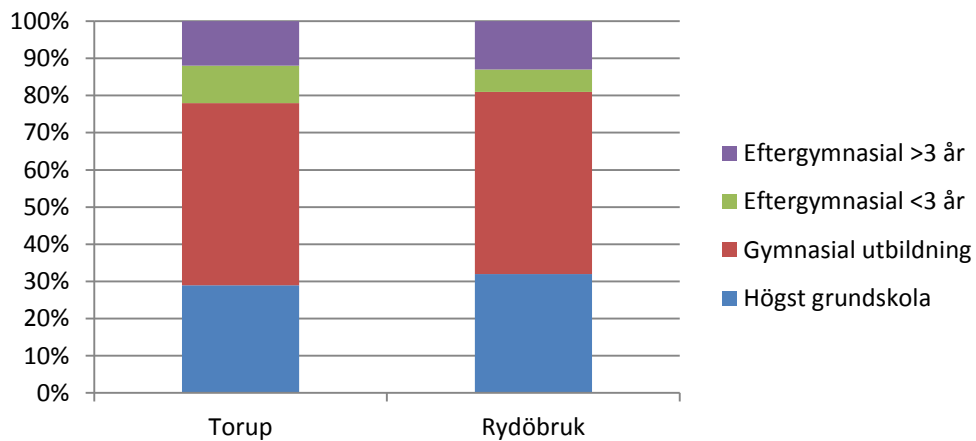
Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) har en marginell uppgång skett i Hyltebruk och Rydöbruk. Minskningen i Torup och Unnaryd har varit marginell medan den i Kinnared och Landeryd har uppgått till 7 respektive 8 procent. Minskningen har därmed dämpats något i jämförelse med perioden 1990 till 2000.



Figur 80. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB



Figur 80 Figuren ovan visar hur åldersfördelningen i Torup och Rydöbruk såg ut 2013.





*Figur 81. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013.  
Källa: SCB.*

Hälften av invånarna i Torup och Rydöbruk har som högst gymnasial utbildning. Något fler har en eftergymnasial utbildning i Torup än i Rydöbruk, men andelen som läst en längre eftergymnasial utbildning än 3 år är större i Rydöbruk.

### 2.9.3 Utbud och service

#### *Torup*

I Torup finns en förskola med fyra avdelningar samt en F-6 skola, Torup skola, med ca 150 elever. Närmaste högstadieskola och gymnasium finns i Hyltebruk. Det finns även en gymnasieskola i Unnaryd med utbildning inom Naturbruk samt Barn- och fritid. För vård och omsorg finns en centralt belägen vårdcentral med apotek. På orten finns också äldreboende och LSS-boende. I centrum finns bland annat Coop Konsum, present/småbutiker, bibliotek, bank, postombud, optiker, frisör, bilverkstäder och byggvaruhandel. På orten finns även vandrarhem, konditori och flertalet lunchställen. Söder om stationen finns Torups Gästgivaregård som erbjuder matservering och rumsuthyrning.

En av de största tillgångarna för Torup som bostadsort är den rikliga tillgången till natur och möjligheterna till friluftsliv. Samhället präglas av närheten till de båda sjöarna Prästasjön och Sjögårdssjön. För fritidsaktiviteter finns skidbacke med lift (Hultagärdsbacken), motionsslinga, idrottsplats med bandy- och fotbollsplan, tennisbanor samt badplats. För idrott nyttjas även Torup skolas gymnastiksal.

#### *Rydöbruk*

I Rydöbruk finns förskola samt en F-6 skola, Rydöbruks skola, med ca 50 elever. Närmaste vårdcentral och mataffär återfinns i Torup, ca 5 minuters bilfärd väster om Rydöbruk. För rekreation och idrott finns en 18-håls golfbana i södra Rydöbruk, Rydö GK, samt Hylte ryttaförenings ridsportanläggning. Det finns även en gymnastiksal i anslutning till Rydöbruks skola, som används för bland annat basket och bordtennis samt av Rödbyflickorna gymnastik. Större serviceutbud återfinns i Torup och/eller Hyltebruk.

### 2.9.4 Infrastruktur

#### *Torup*

Torup genomkorsas av den persontrafikförande järnvägen Halmstad – Värnamo – Nässjö och bibanan Torup – Hyltebruk som bara har godstrafik. Järnvägen är förlagd centralt genom samhället och korsar två statliga vägar (681 och 150) i plankorsningar. Stationen ligger centralt i orten. Huvudvägnätet genom Torup utgörs av statliga vägar. Väg 150 är en genomfartsväg med två sträckningar genom orten. Dels ansluter vägen till Torup i väster och utgör en viktig länk för bilresande till Falkenberg. Dels går vägen i en slinga genom orten med koppling mot riksväg 26 i ett nordligt och i ett sydligt läge. Väg 728 ansluter till orten norrifrån med koppling mot Drängsered, Brännögård och Kinnared. Väg 681 är en

drygt 300 meter lång väg i ortens centrala delar. Övriga vägar inom orten har enskild väghållare. Riksväg 26 ligger utmed ortens östra sida med koppling mot Hyltebruk via Rydöbruk åt nordost och mot Halmstad via ett flertal mindre orter i sydlig riktning. Kommunal gång- och cykelvägar finns inom Torup men det finns inga vidare kopplingar därifrån.

#### Rydöbruk

Tätorten Rydöbruk korsas också av banan Torup – Hyltebruk som trafikeras av godståg. Järnvägen går parallellt med huvudvägnätet genom tätortens centrala delar. Rydöbruk korsas av väg 686 genom hela orten, och av väg 687 i ortens östra del. Dessa vägar utgör huvudvägnätet i orten. Väg 686 har koppling mot Torup och riksväg 26 västerut och slutar vid korsningen med väg 687 i öster. Väg 687 har koppling mot riksväg 26 i norr och vidare mot sjöarna i sydost. Övriga gator har enskild väghållare. Det finns inga gång- och cykelvägar i Rydöbruk.

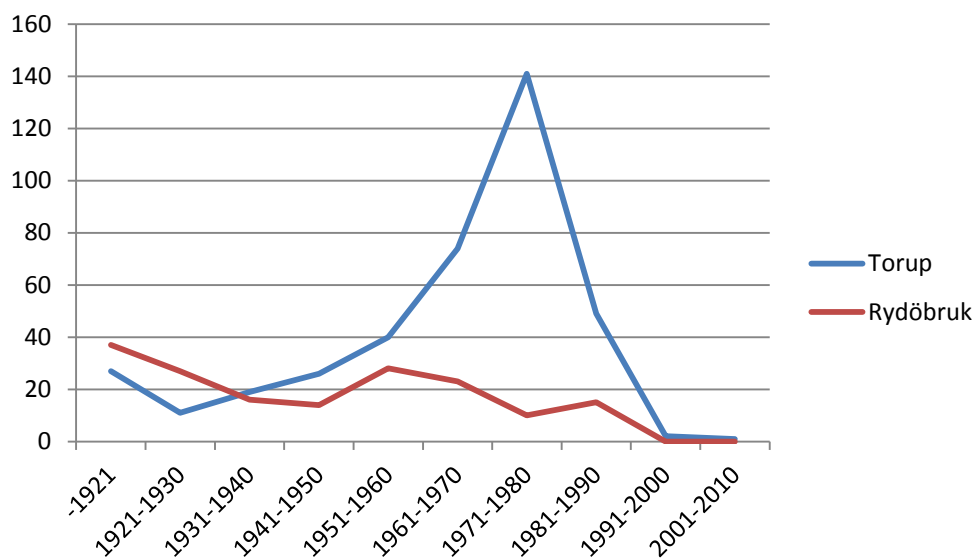


Figur 82. Väg- och järnvägsnät i Torup och Rydöbruk. Källa: NVDB

### 2.9.5

#### Markanvändning och utveckling

Antalet bostadshus i Torup uppgick år 2010 till 414. 908 personer (ca 79 %) bodde i småhus och 244 personer bodde i flerbostadshus. Som framgår av Figur 83 skedde en uppgång i bostadsbyggandet från 1920-talet och fram till 1980-talet. Därefter har det skett en drastisk minskning. Bostadsbyggandet i Rydöbruk har haft en kontinuerlig avtrappning under det senaste seklet. Sedan 1990 har inga nya bostäder byggts i orten. Antalet bostadshus uppgick år 2010 till 184. 315 personer (ca 82 %) bodde i småhus och 70 personer bodde i flerbostadshus.

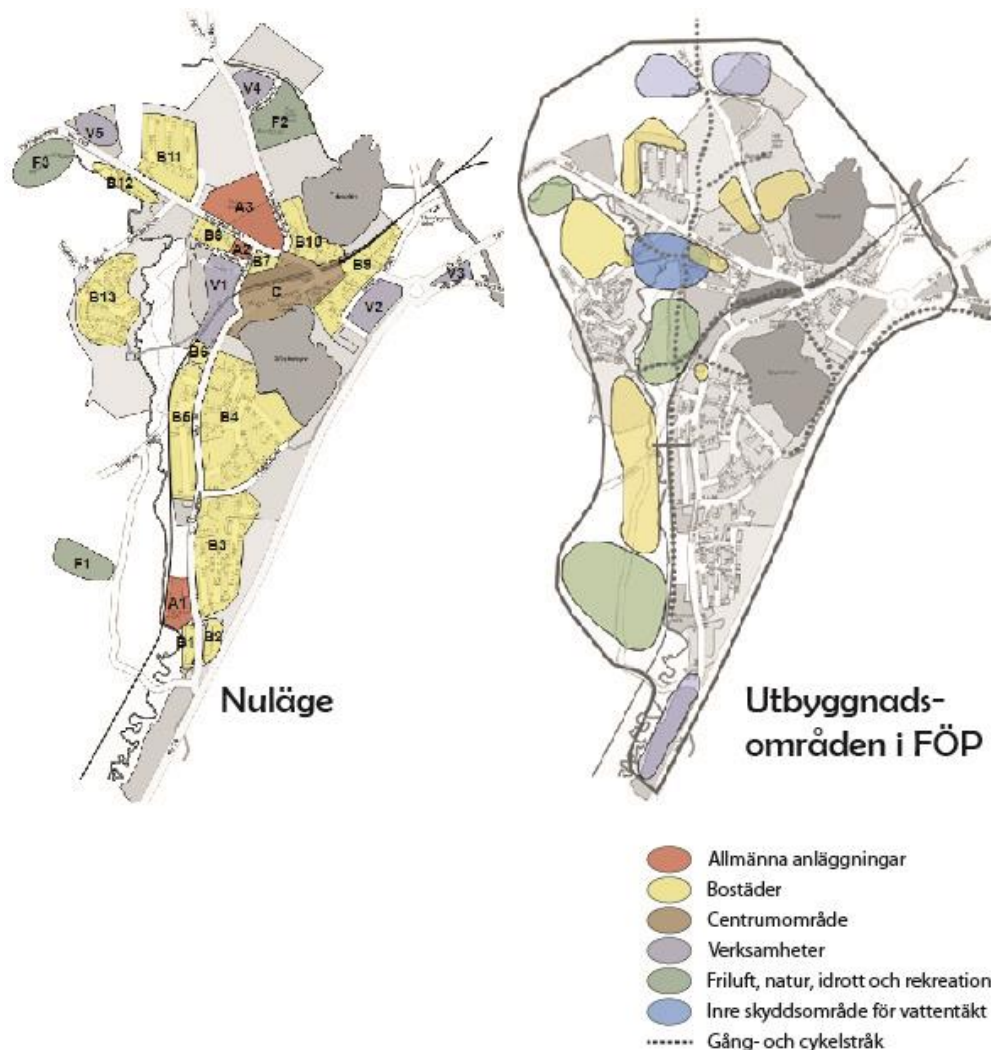


Figur 83. Antal byggda bostäder i Torup och Rydöbruk per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns det 19 industribyggnader i Torup, lika många som år 2005. Lokalytan uppgick till 47 000 kvadratmeter. I Rydöbruk fanns år 2010 fyra industribyggnader, samma antal som 2005, på en lokalyta om 18 000 kvadratmeter.

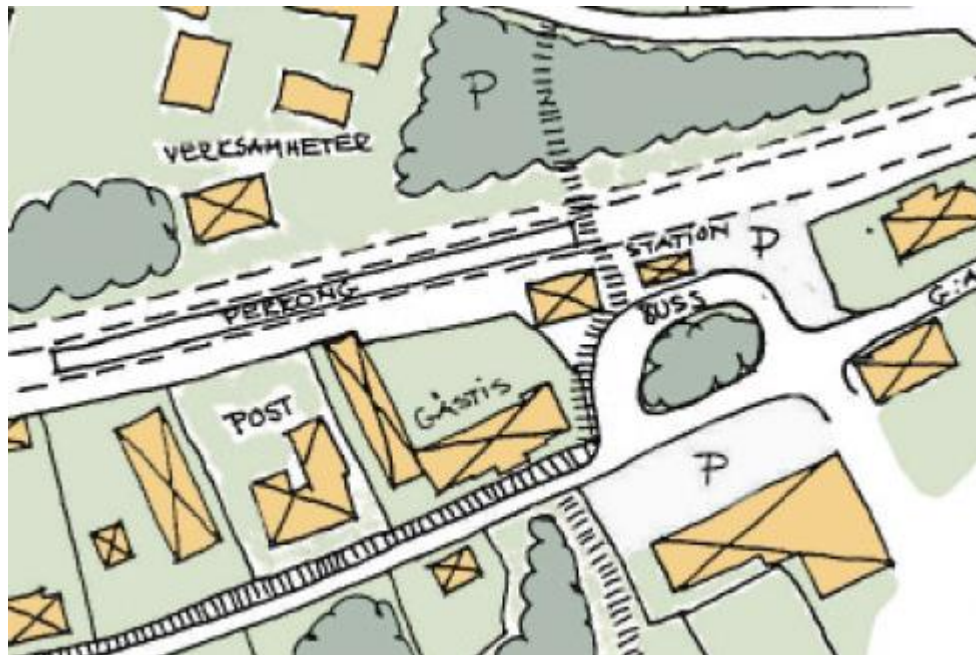
Hylte kommun har tagit fram fördjupade översiktsplaner för både Torup (2010) och Rydöbruk (1992). Kommunens översiktsplan antogs 2003 och bedöms vara mer aktuell än den fördjupade översiktsplanen för Rydöbruk. Det finns dock inga riktlinjer utpekade för orten i översiktsplanen varför inriktningen i fördjupningen från 1992 får antas kvarstå.

I den fördjupade översiktsplanen för Torup framgår att de största tillgångarna för orten är tillgången till natur och möjligheterna till friluftsliv. Samhället präglas av närheten till två sjöar och stora skogsområden. Kommunen har ett stort och strategiskt markinnehav beläget i samhällets ytterområden. Den befintliga kapaciteten för tekniska anläggningar medger en stor utbyggnad, 500-700 lägenheter. Inriktningen är att man ska utnyttja det kommunala markinnehavet vid utbyggnad av bostäder och verksamheter och att man ska utnyttja centralt belägen mark väl. Man ska primärt utnyttja marken vid skola, prästgård och Timjansbacken samt på sikt området väster om Lillån. En idé är att på sikt flytta fotbolls- och bandyplanen till området vid skidbacken. Ett välbeläget markområde frigörs då för bostadsutbyggandet. Utbyggnadsområden, se kartan nedan, innehåller ca 40 ha vilket enligt kommunen ger möjlighet till 280-400 lägenheter.



Figur 84. Befintliga delområden (vänster) och utbyggnadsområden (höger). Källa: Fördjupad översiktsplan för Torup, Hylte kommun (reviderad av Ramböll).

En viktig målsättning i översiktsplanen är att minska genomfartstrafiken genom Torup. Väg 150 ses som en risk för trafiksäkerheten och för Torups vattentäkt. Möjlig utbyggnad av bostäder och verksamheter bedöms hänga samman med vägens utbyggnad. Kommunens byggnadsordning är föreslagen under förutsättning att vägen byggs ut i ett tidigt skede. Andra viktiga målsättningar för Torup är att man vill skapa god sjökontakt samt att man vill försköna järnvägsområdet som idag beskrivs som öppet och ödligt. Här vill man föra in planteringar samt skapa en så kallad järnvägsplan. Man önskar utveckla området med en vändslinga för buss samt rejäl parkering för resande och besökande till centrum. Kompletterande bebyggelse kring stationen föreslås i den mån det är möjligt med hänsyn till buller och vibrationer. Man ser också behov av att anordna gång- och cykelväg med anslutning till perrongen.

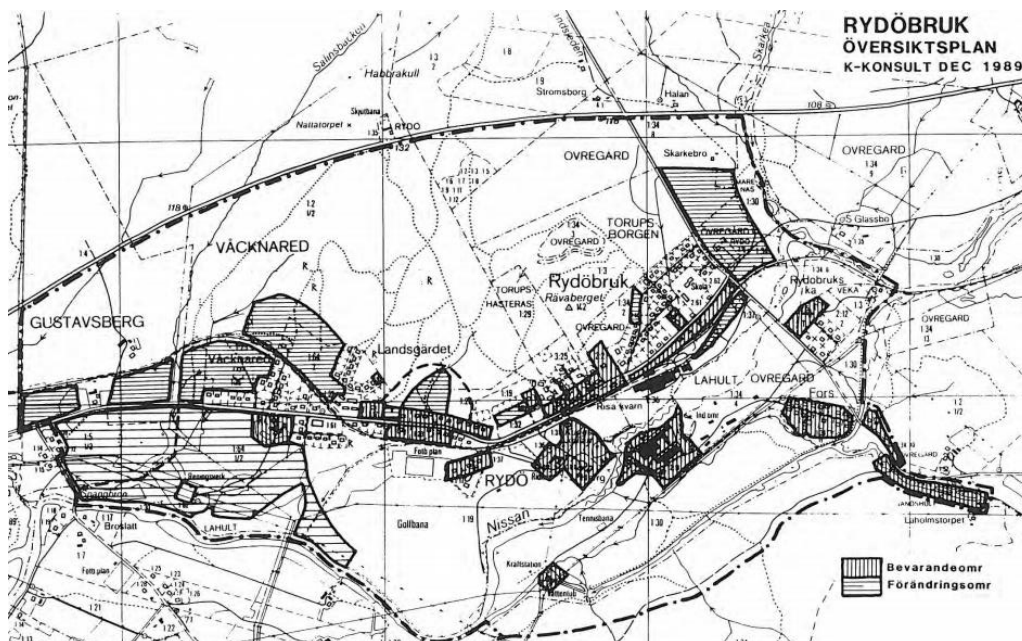


Figur 85. Utsnitt av idéskiss för Torups centrala delar. Källa: Fördjupad översiktsplan för Torup, Hylte kommun

I kommunens översiktsplan tas ställning till järnvägens utveckling. Sträckningen Torup-Hyltebruk trafikeras idag endast av godstrafik från pappersbruket men sträckan har utretts och bedöms kunna utvecklas till att lösa väsentliga trafikuppgifter i framtiden, med ökad trafikering av både gods – och persontrafik. Sträckan Torup-Kinnared-Landeryd, alternativt Torup-Hyltebruk-Landeryd, har enligt kommunen stora möjligheter att bli en viktig länk i det nationella nätet och man önskar upprustning och elektrifiering av sträckan.

Av den fördjupade översiktsplanen för Rydöbruk framgår att förnyelse bör ske i centrumkvarteren och att en målsättning är att anlägga park och torg för att skapa en centralpunkt. Det gamla bruksområdet ska även i framtiden inhysa industriella verksamheter. Man konstaterar att tillgången på mark och byggnader för industriell verksamhet är god då befintliga byggnader inte nyttjas till fullo. Det kan dock finnas behov av nya lokaler för handel och service i centrum. År 1992 fanns utrymme för ca 70 nya bostäder, vilket bör kvarstå eftersom det inte byggts några nya bostäder sedan dess. Kommunen bedömde dessutom att det fanns behov av 70-80 bostäder utanför detaljplanlagda områden, samt att det genom förtätning skulle kunna byggas ytterligare 20-25 småhus. Parhus, radhus och små lägenhetshus ska dominera produktionen.



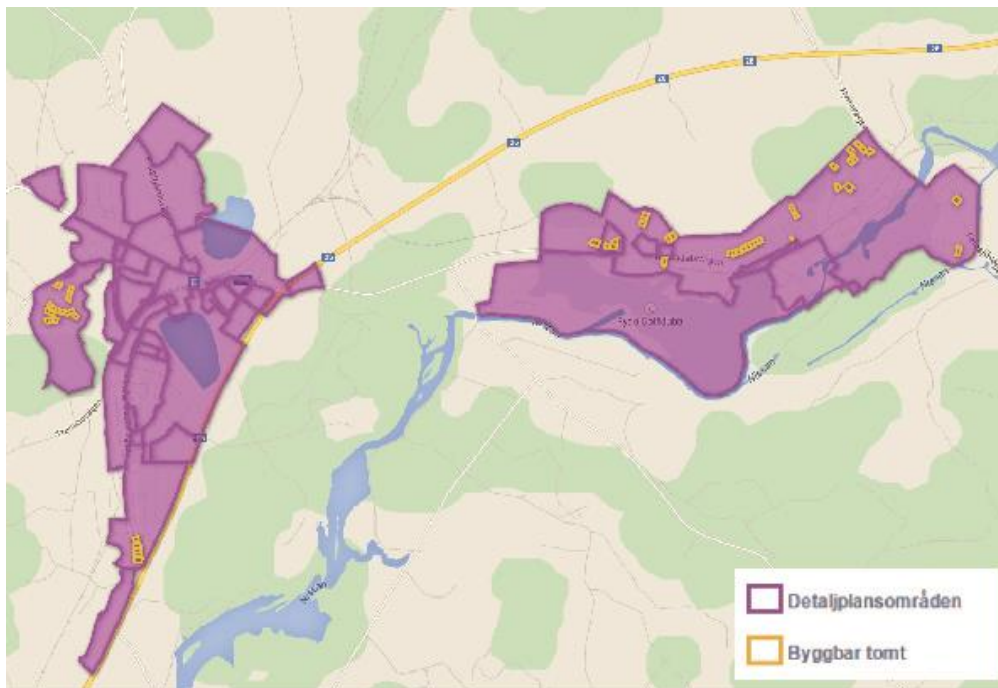


Figur 86 Utsnitt från gällande fördjupad översiktsplan över Rydöbruk

Enligt kommunens hemsida, senast uppdaterad i juli 2013, är större delen av orten detaljplanerad, se Figur 87. Antalet byggbara tomter är dock begränsat. Kostnaden per kvadratmeter (exkl. anslutningsavgifter, avstyckningskostnader och bygglovsavgifter) är enligt hemsidan 25 kronor i Torup och 20 kronor i Rydöbruk.

Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) har ett flertal bygglov ansökts i orterna sedan 2010. Tre ansökningar rör nybyggnad av bostadshus och samtliga dessa har beviljats. Av 95 ansökningar om om-/tillbyggnad av bostadshus har 90 beviljats. Tre ansökningar rör nybyggnad av verksamhet och samtliga dessa har beviljats. Av 22 ansökningar om om-/tillbyggnad av industri har 21 beviljats. Där till har åtta ansökningar om ändrad användning inkommit, varav alla har beviljats. I orterna finns sammanlagt 28 gällande detaljplaner antagna före 1990 och åtta som är antagna mellan 1991 och 2000. Ingen av planerna har gällande genomförandetid.

Enligt intervjuformuläret har 75 nya företagsetableringar skett i orterna de senaste fem åren, och tre avvecklingar har skett. Av intervjun framgår vidare att det i Torup finns aktiva och drivande föreningar och samhällsföreningar, men inte i Rydöbruk. Rydöbruk upplevs tyvärr inte som levande, enligt kommunen känns orten ganska öde när man åker igenom. Torup känns mer levande, det är fler personer som är i rörelse och där finns mataffär, bageri, skola och bibliotek samt restaurang. Torup har en lång historia av att vara en knutpunkt för resande med värdshus och station redan innan tågstationen kom. Rydöbruk bildades runt bruket som tidigare fanns där men som nu är nerlagt sedan många år.



Figur 87. Områden med gällande detaljplan och byggbara tomter i Torup och Rydöbruk. Källa: Hylte kommuns webbkarta.

I Torup finns 30 gällande detaljplaner varav närmare hälften antogs innan 1980. Resterande planer har antagits mellan 1981 och 2000. I Rydöbruk finns enligt kommunens hemsida sju gällande detaljplaner. Fyra av dessa antogs 1975 eller tidigare och övriga planer antogs under 1990-talet.

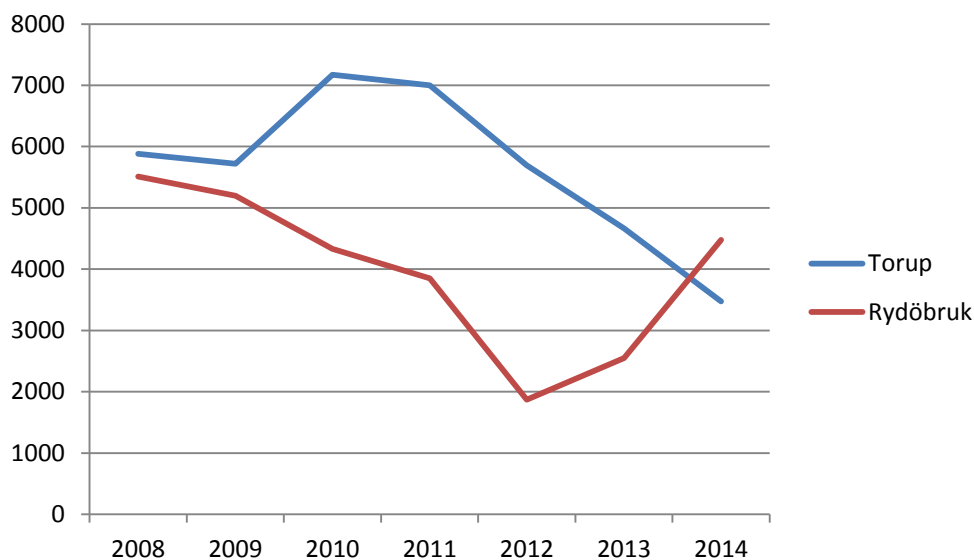
I kommunens översiktsplan, antagen 2003, rekommenderas att Torup, med ett antal andra orter i kommunen, alltid ska ha tillgänglig industrimark med antagen detaljplan och erforderliga miljökonsekvensbeskrivningar. Mark bör dessutom finnas iordningställd så att den med kort varsel kan tas i anspråk för verksamheter. I Rydöbruk är kravet endast att det ska finnas detaljplanelagd mark men denna behöver inte vara iordningställd.

## 2.9.6

### Fastighetsvärden

Statistik från söktjänsten Booli.se visar att prisutvecklingen på fastigheter sedan år 2008 har varit svag i Torup och Rydöbruk. I den sistnämnda orten är antalet affärer så pass få att enskilda fastigheter sticker ut och ger kurvan ett "ryckigt" utseende. De genomsnittliga priserna per kvadratmeter är dessutom låga sett till övriga studerade orter.





Figur 88. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriset i Torups och Rydöbruks tätorter sedan år 2008. Källa: Booli.se

### 2.9.7

#### Resande och utbud

Torup trafikeras med både buss och tåg. Busslinje 400 går mellan Halmstad och Hyltebruk via Torup och Rydöbruk. Resan mellan Halmstad och Torup tar 48 minuter, och till Rydöbruk tar det ytterligare fem minuter. Turen går regelbundet både vardag och helg med sista tur till Torup efter kl 03.00 fredag och lördag natt. Turtätheten varierar under dagen med täta avgångar morgon och eftermiddag.

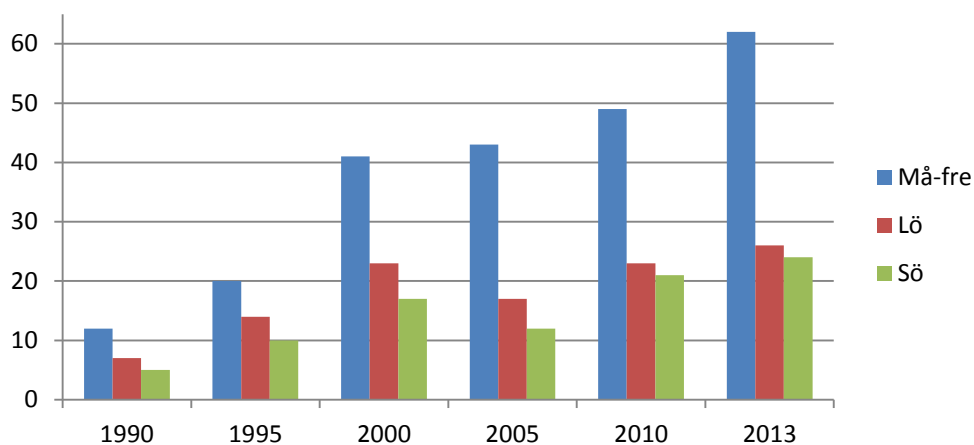
Krösätåget går mellan Nässjö och Halmstad med stopp i Torup. Resan mellan Halmstad och Torup tar 32 minuter. Man tjänar därmed 16 minuter jämfört med bussen. Mellan Torup och Värnamo tar det en timme att åka och till Nässjö ytterligare en timme. På vardagar går fem turer i respektive riktning från Torup. På helgen går det 3-4 turer i vardera riktningen. Med den tidigaste turen på morgonen kan man vara framme i Halmstad 07.49 och i Nässjö 08.25. Sista turen hem på vardagar går 18.13 från Halmstad och 19.07 från Nässjö.

Som framgår av diagrammet nedan har antalet avgångar med buss och tåg på vardagar ökat avsevärt i Torup under den senaste tjugoårsperioden. År 1995 fanns 20 avgångar med buss och tåg från orten, ett antal som ökat till 62 år 2013. Även helgtrafiken har ökat kraftigt.

Också resandet uppvisar en ökning, vilket visas av tabell 3. Denna ökning på 49 procent står dock inte i paritet med den trefaldiga utbudsökningen.

Tabell 35 Resandeutveckling för påstigande tåg och buss i Torup

| År   | Antal påstigande |
|------|------------------|
| 2001 | 13 531           |
| 2005 | 14 900           |
| 2008 | 19 136           |
| 2013 | 20 198           |



Figur 89. Antal avgångar med tåg och buss i båda riktningar år 1990-2013. År 1990 ingår endast tåg. Källa: Samtrafiken

Restiden med tåg till Halmstad har kunnat sänkas något genom indragna uppehåll från 37 minuter 1990 till 34 minuter idag.

## 2.10 Slöinge

Tabell 36. Sammanfattande karakteristik för orten och kollektivtrafiksystemet

| Sammanställning                   |                 | Slöinge |
|-----------------------------------|-----------------|---------|
| <b>Befolkning</b>                 |                 | 950     |
| <b>Befolkning inkl 5km omland</b> |                 | 3 339   |
| <b>Station etablerad</b>          | År              | Ingen   |
| <b>Aktuell FÖP</b>                |                 | JA      |
| <b>Befolkningsutveckling</b>      | 1990-2010       | 9%      |
|                                   | 2005-2010       | 1%      |
| <b>Fastighetsvärde, kr/m2</b>     | Snitt 2008-2014 | 8 967   |
| <b>Turer per dag</b>              | 2013            | 40      |
| <b>Antal påstigande</b>           | Buss+tåg        | 20 838  |
| <b>Avstånd till Gbg</b>           | km              | 117     |
| <b>Restid till Gbg</b>            | koll            | 127     |
| <b>Restidskvot</b>                | koll/bil        | 1,68    |

### 2.10.1 Geografi och omland

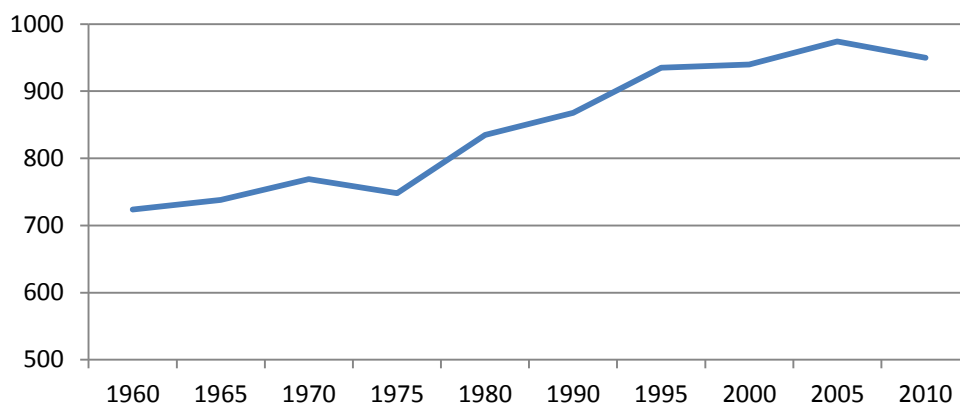
Slöinge är beläget i Suseåns dalgång i Falkenbergs kommun i Hallands län. Andra orter i kommunen är Falkenberg (huvudort), Skogtorp/Eneskogtorp, Skrea/Skreaån, Ullared, Glommen, Vessingebro, Vinberg, Långås och Heberg. Falkenbergs kommun angränsar till Varberg, Svenljunga, Gislaved, Hylte och Halmstad kommuner. Slöinge är 102 ha och ligger ca 17 km sydöst om Falkenberg. Längs sydöstra delen av orten löper Väst kustbanan och E6. Slöinge saknar tågstation, men har god bussförbindelse med Falkenberg och Halmstad. Orten ligger ca 20 minuters bilfärd från Halmstad och en halvtimme från Varberg.

### 2.10.2 Befolkning

Befolkningen i Falkenbergs kommun uppgår till drygt 42 398 invånare (SCB 2014). Befolkningsmängden i kommunens tätorter ser ut som följer.

Tabell 37. Befolkningsmängd i Falkenbergs tio största tätorter år 2010. Källa: SCB.

|                      |        |
|----------------------|--------|
| <b>Falkenberg</b>    | 20 035 |
| <b>Skogstorp/</b>    | 2 124  |
| <b>Eneskogstorp</b>  |        |
| <b>Skrea/Skreaån</b> | 1 064  |
| <b>Slöinge</b>       | 950    |
| <b>Ullared</b>       | 791    |
| <b>Glommen</b>       | 761    |
| <b>Vessingebro</b>   | 740    |
| <b>Vinberg</b>       | 592    |
| <b>Långås</b>        | 534    |
| <b>Heberg</b>        | 449    |



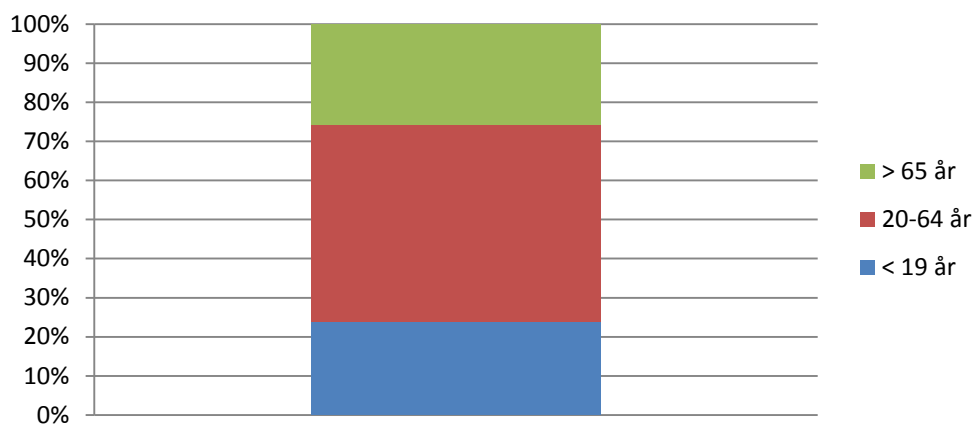
Figur 90. Befolkningens mängd i Slöinge mellan 1960-2010. Källa: SCB.

Vid en jämförelse av kommunens tio största tätorter under den senaste tjugoårsperioden (1990-2010) kan konstateras att befolkningsutvecklingen i stort har varit positiv. I Skrea/Skreas nära fördubblades befolkningen mellan 1990 och 2010. I centralorten Falkenberg ökade befolkningen med 14 procent, tätt följt av Vinberg med en ökning på 12 procent. Glommen, Skogstorp/Eneskogstorp och Slöinge hade en befolkningsökning på 7-9 procent. Ullared hade en mindre ökning och övriga orter hade en befolkningsminskning på 1-2 procent.

Tabell 38. Befolkningsändring i kommunens övriga tätorter. Källa: SCB.

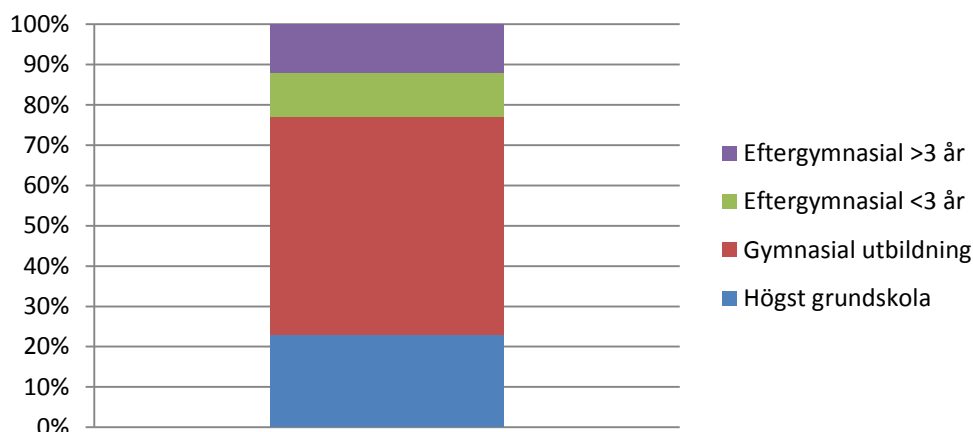
|                                    | 1990   | 2000   | 2010   |
|------------------------------------|--------|--------|--------|
| <b>Falkenberg</b>                  | 17 322 | 18 581 | 20 035 |
| <b>Skogstorp/<br/>Eneskogstorp</b> | 1 944  | 2 111  | 2 124  |
| <b>Skrea/Skreas</b>                | 563    | 600    | 1 064  |
| <b>Ullared</b>                     | 769    | 789    | 791    |
| <b>Glommen</b>                     | 704    | 663    | 761    |
| <b>Vessigebro</b>                  | 749    | 730    | 740    |
| <b>Vinberg</b>                     | 522    | 569    | 592    |
| <b>Långås</b>                      | 545    | 544    | 534    |
| <b>Heberg</b>                      | 452    | 477    | 449    |

Under den senaste tioårsperioden (2000-2010) var befolkningsutvecklingen i regel positiv men inte lika stor som under föregående tioårsperiod, med undantag för Glommen där befolkningen ökade med 13 procent. Befolkningen ökade med 44 procent i Skrea/Skreas, 7 procent i centralorten, 4 procent i Vinberg samt 1 procent i Skogstorp/Eneskogstorp, Slöinge och Vessigebro. Heberg och Långås hade en negativ utveckling på -6 respektive -2 procent.



Figur 91. Andel av befolkningen i olika åldrar år 2013. Källa. SCB

Figur 91 ovan visar hur åldersfördelningen i Slöinge såg ut 2013.



Figur 92. Andel av befolkningen (16-64 år) med olika utbildningsnivå år 2013. Källa: SCB.

Andelen invånare med eftergymnasial utbildning i Slöinge är 23 procent. Lika många har enbart grundskoleutbildning. Resterande 54 procent har högst gymnasial utbildning.

### 2.10.3 Utbud och service

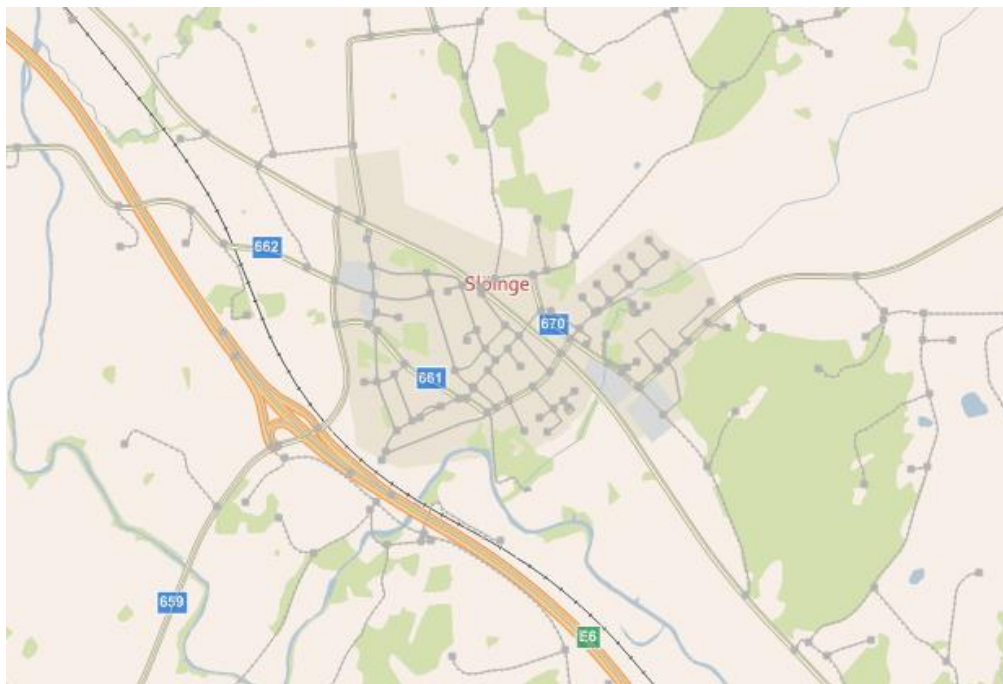
I Slöinge finns två förskolor samt grundskola upp till årskurs fem, Slöinge skola. Cirka fem kilometer norr om Slöinge finns en F-9 skola, Söderskolan, utanför Heberg. För vård och omsorg finns en centralt belägen vårdcentral samt äldreboende. I Slöinge finns också Hallands djursjukhus.

På orten finns bland annat mataffär, restaurang, postkontor, bageri och mindre butiker samt bensinstation med verkstad. Slöinge har inget eget bibliotek, men gästas några dagar per vecka av Falkenbergers biblioteks bokbuss. Sia glass har sitt

glassmejeri i norra Slöinge och sydväst om samhället, på andra sidan motorvägen, finns Berte museum - Livet på landet. Ännu en bit söderut finns ett B&B invid Suseån. För sport och fritid finns idrottshall och tennishall, idrottsplats med fotbollsplaner samt närhet till naturen och Suseån som rinner söder om samhället.

#### 2.10.4 **Infrastruktur**

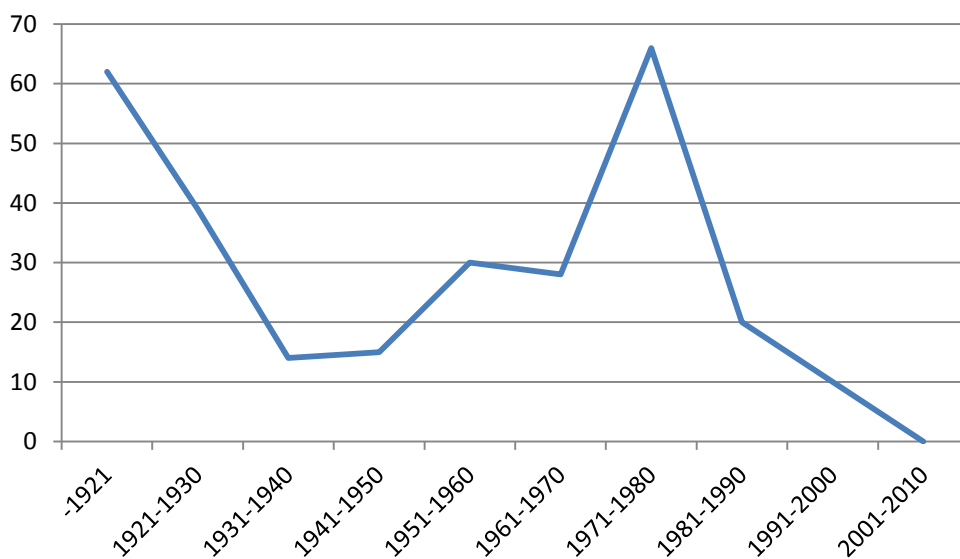
Järnvägen, Väst kustbanan, passerar förbi Slöinges sydvästra gräns för tätbebyggt område, mellan tätorten och E6. Det finns ingen tågstation i bruk i orten. Motorvägen går som sagt direkt väster om tätorten med en trafikplats (Slöinge) som ger orten mycket god tillgänglighet till vägen. E6 leder till Falkenberg i norr och till Halmstad i söder. Huvudvägnätet inne i tätorten består av vägarna 601, 661 och 670/671. Dessa leder till Heberg, Asige och Getinge. Övriga gator i orten har enskild väghållare. Det finns en kortare kommunal gång- och cykelväg i Slöinge, men inga gång- och cykelförbindelser utom orten.



Figur 93. Väg- och järnvägsnät i Slöinge. Källa: NVDB.

#### 2.10.5 **Markanvändning och utveckling**

Enligt SCB:s statistik från 2010 bor drygt 77 procent av invånarna i Slöinge i småhus och drygt 19 procent bor i flerbostadshus. Genomsnittet för kommunens tätorter är drygt 84 procent boende i småhus och 14 procent i flerbostadshus. Några former av flerbostadshus finns i samtliga tätorter utom Skreanäs, och antalet är störst i centralorten Falkenberg där 42,5 procent bor i flerbostadshus. Antalet bostadshus i Slöinge uppgick år 2010 till 305. Byggandet var som störst innan 1921 samt under 1970-talet. Denna bebyggelse står sammantaget för mer än 40 procent av det totala bostadsbeståndet i orten. Efter 1980 har byggandet avtagit mer och mer och mellan 2001 och 2010 byggdes inga bostadshus alls.

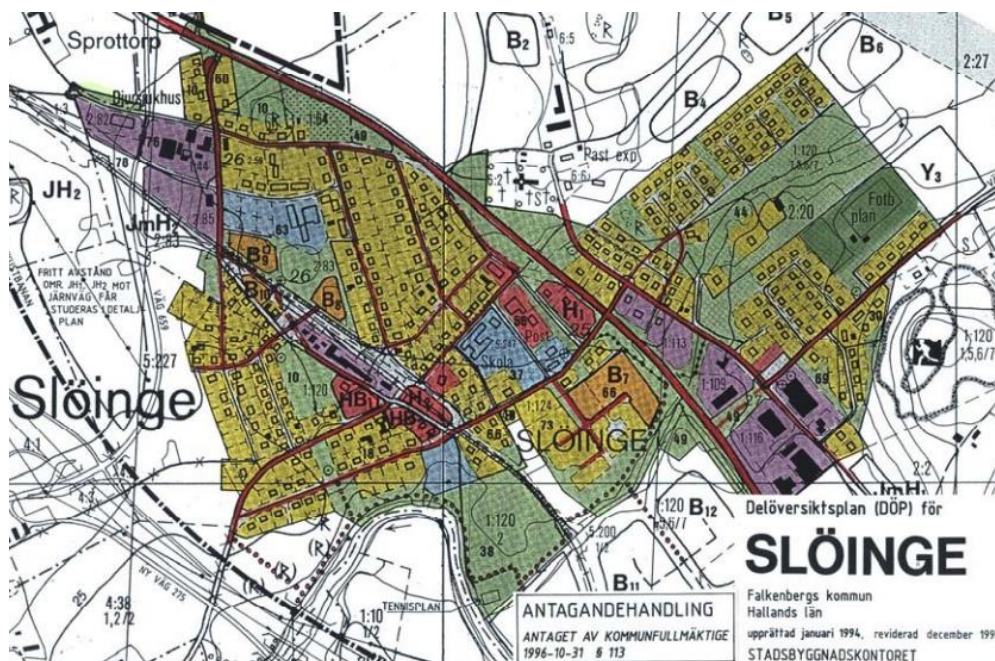


Figur 94. Antal byggda bostäder i Slöinge per decennium. Källa: SCB.

År 2010 fanns det 17 industribyggnader i Slöinge fördelat på en yta om 2,9 hektar. År 2005 var ytan densamma men antalet byggnader var 18.

En delöversiktsplan antogs för Slöinge år 1996. Tillkommande bostadsområden föreslås lokaliseras i samhällets norra del, norr om E6. Områdena som i kartan nedan anges B2-B6 och B13 är områden som avsågs detaljplaneläggas. Viss kompletterande bostadsbebyggelse föreslås i den gamla samhällskärnan, bland annat centralt utmed det gamla järnvägsområdet. Möjlighet till expansion av den gamla kärnan föreslås ske mot sydost. Nya framtida verksamheter förläggs enligt planen till samhällets nordvästra del, samt kompletteringar i sydost nära motorvägen. Kommunen redogör också för vad de kallar avstyckningsområden, som i första hand gäller nybyggnad av enbostadshus på stora tomter där ett mer fritt byggande, utan detaljplan, kan tillåtas. Dessa områden föreslås norr om samhället.



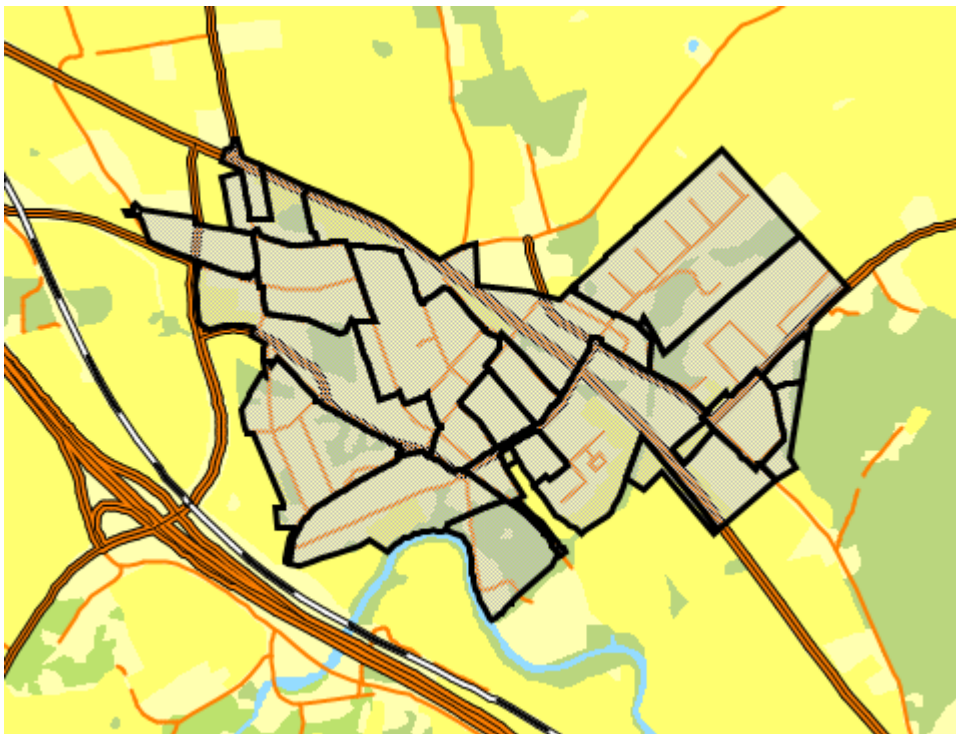


Figur 95. Markanvändningskarta för Slöinge. Källa: Delöversiktsplan för Slöinge, Falkenbergs kommun.

Den senaste kommuntäckande översiktsplanen antogs 2014. Enligt denna räknas Slöinge som en serviceort med stor potential att kunna växa snabbare utifrån sitt kommunikationsläge, service och företagande på landsbygden. Här ska omfattande service erbjudas. Endast ca 1-2 procent av de områden som anges i delöversiktsplanerna för Slöinge, Långås, Heberg och Vessigebro har blivit utbyggda under en femtonårsperiod. Kommunen anser att delöversiktsplanen ska fortsätta att gälla tillsammans med den nya översiktsplanen men att det på lång sikt finns behov av uppdatering.

Enligt kommunen (intervjuformulär februari 2015) finns 13 gällande detaljplaner som antagits före 1990 samt två som antagits mellan 1991 och 2000. Ingen av planerna har gällande genomförandetid. Detaljplanerna medger nybyggnad av fem bostäder.

Enligt kommunens hemsida, senast uppdaterad 2014-07-10, finns fyra kommunala småhustomter till salu i Slöinge varav alla kostar 100 000 kronor styck.



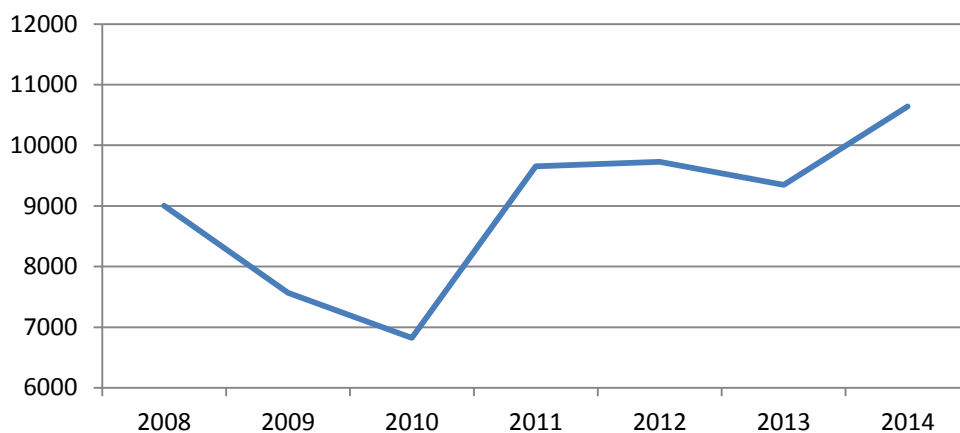
Figur 96. Gällande detaljplaner i Slöinge. Källa: Falkenbergs kommuns webbkarta.

Enligt kommunen (intervjuformulär) har 39 nya företagsetableringar och två avvecklingar av företag skett i orten 2012-2014.

#### 2.10.6

##### **Fastighetsvärden**

Det genomsnittliga värdet av en bostadsfastighet i Slöinge var enligt försäljningsstatistik drygt 9000 kronor per kvadratmeter under perioden 2008-2014. Snittpriserna var lägre än så 2009 och 2010, en period då relativt få objekt såldes.

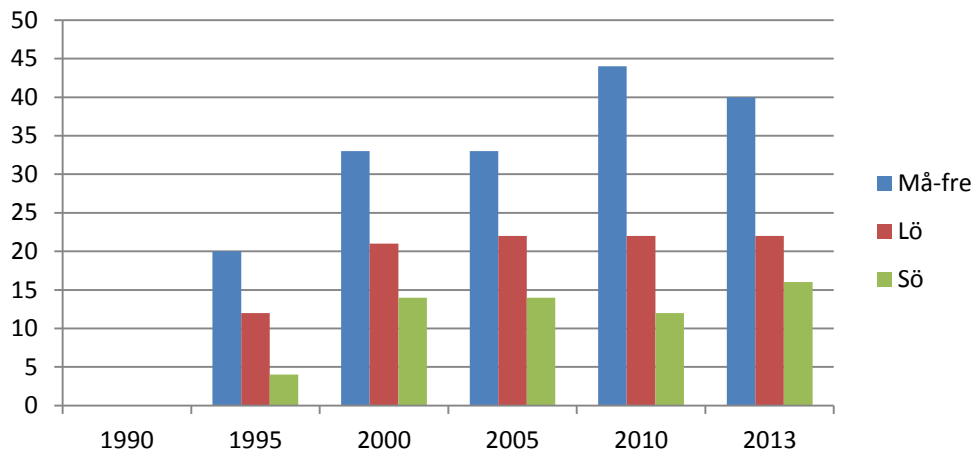


Figur 97. Utveckling av genomsnittliga fastighetsförsäljningspriser i Slöinge sedan år 2008. Källa: Booli.se

#### 2.10.7 Utbud och resande

Busslinje 351 går mellan Halmstad och Falkenberg med stopp i Slöinge. Bussen gör, i vardera färdriktningen, 20 stopp i Slöinge på vardagar (05.37-22.58), 22 stopp på fredagar (05.37-03.25), 11 stopp på lördagar (08.11-03.25) och 6 stopp på söndagar (10.27-21.25). Från hållplatsen Slöinge Göteborgsvägen tar det 28 minuter att åka till Falkenbergs bussterminal och 42 minuter till Halmstads regionbussterminal.

Som framgår av diagrammet nedan har antalet bussavgångar i Slöinge fördubblats mellan 1995 och 2013. Detta gäller såväl vardagar som helgdagar. Vardagar har utbudet ökat på fram till 2010 medan helgutbudet utökades fram till år 2000 varefter det stagnerat något. Restiden till Halmstad i morgonens högtrafik har ökat från 37 till 51 minuter sedan år 2010.



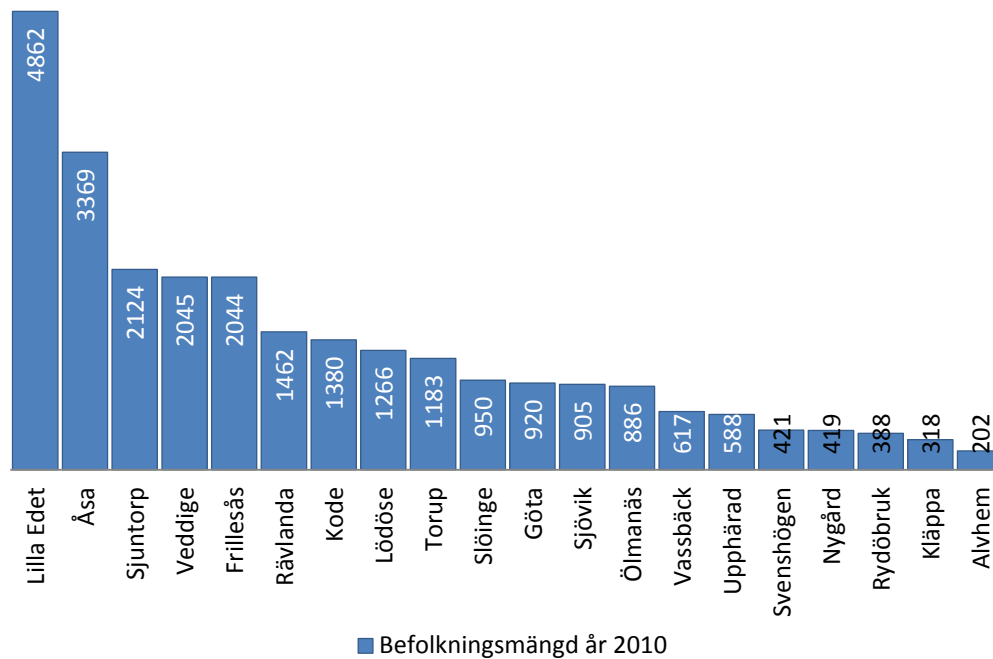
Figur 98. Antal avgångar med buss i båda riktningar år 1990-2013. Källa: Samtrafiken. Data för 1990 saknas.

Resandeutvecklingen från Slöinge har varierat mellan 20 840 (2013) och 22 520 (2012) sedan 2010, utan någon tydlig utvecklingsriktning.

### 3. Jämförelser mellan orterna

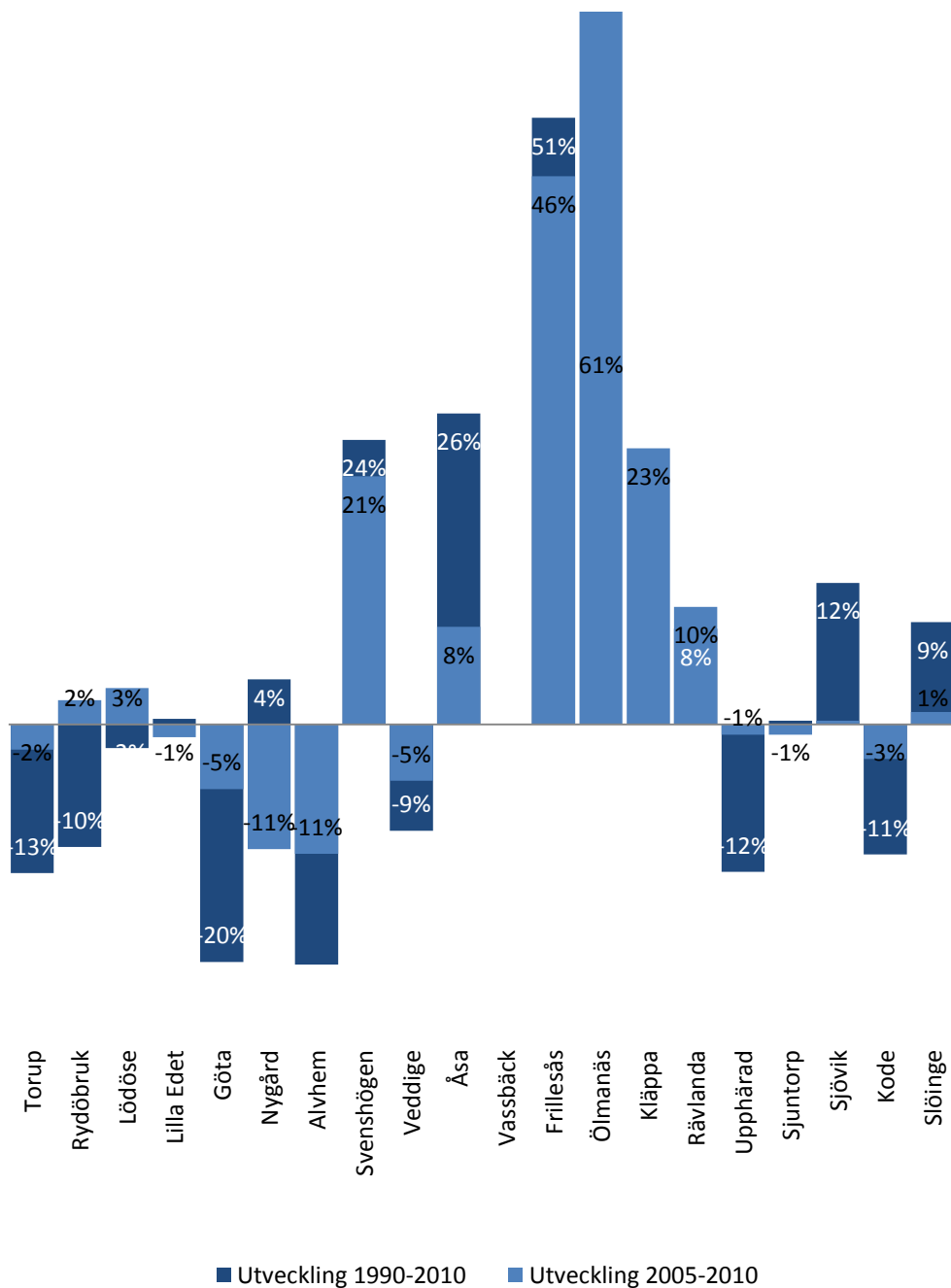
Delar av det data som presenterats i tidigare kapitel ort för ort, presenteras här i jämförelse med övriga.

#### 3.1 Befolkning



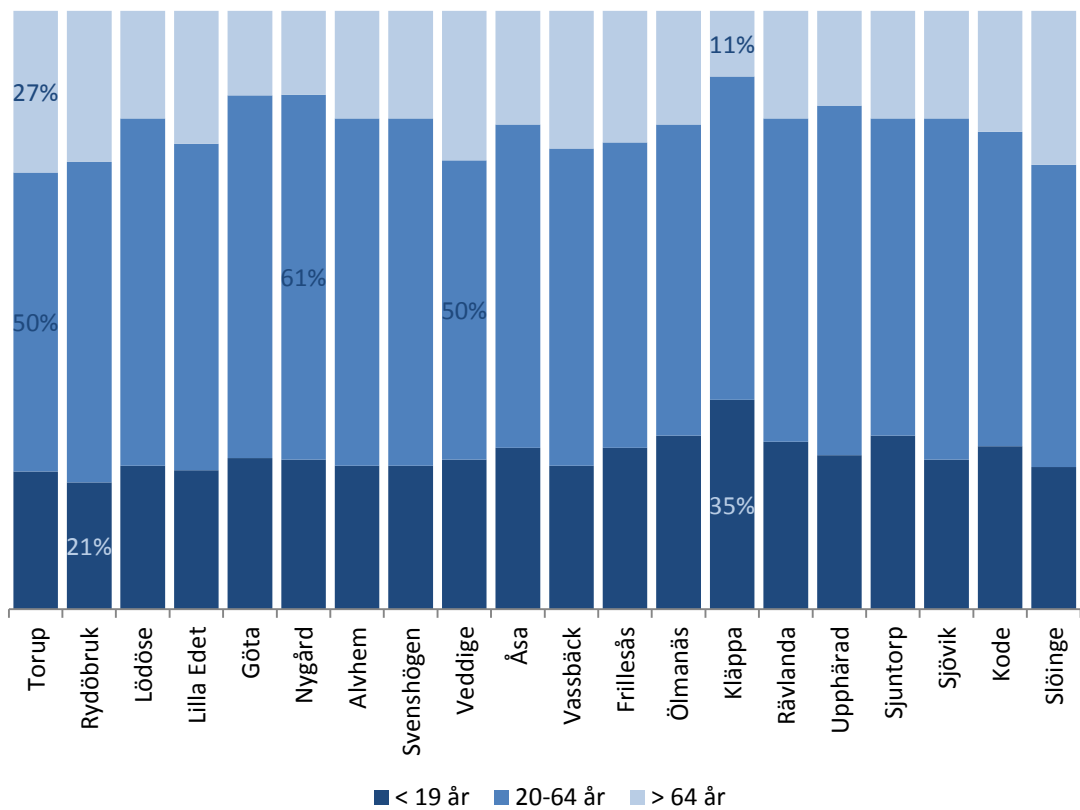
Figur 99. Orternas folkmängd 2010.

Befolkningmängden i de studerade orterna är som störst i Lilla Edet och som minst i Alvhem. Dock ser det annorlunda ut om man studerar boende inom 5 km eller befolkning i de orter som kan sägas rikta sig och använda en station. Tex kan Åsa sägas höra samman med ett flertal andra orter, som alla har en god tillgänglighet till stationen i Åsa.



Figur 100. Befolkningsutveckling i orterna 1990-2010 samt 2005-2010.

Åsa och orterna däromkring har ökat kraftigt i befolkning sedan 1990. Observera att orterna Kläppa och Ölmanäs inte hade tillräckligt många invånare för att betecknas som orter 1990. Vassbäck klassificerades tom tätort först 2010. Övriga orter som ökat mycket är Svenshögen, Sjövik, Rävlanda och Slöinge. Resterande orter har minskat sin befolkning eller ökat bara marginellt.



Figur 101. Åldersfördelningen i orterna år 2013.

Kläppa utanför Åsa har den yngsta befolkningen följt av småorterna kring Lödöse samt Upphärad. Rydöbruk, Torup, Veddige och Slöinge har äldst befolkning. Även övriga orter runt Åsa har jämförelsevis gammal befolkning.



### 3.2 Service och utbud

Tabell 39 Service och utbud i orterna.

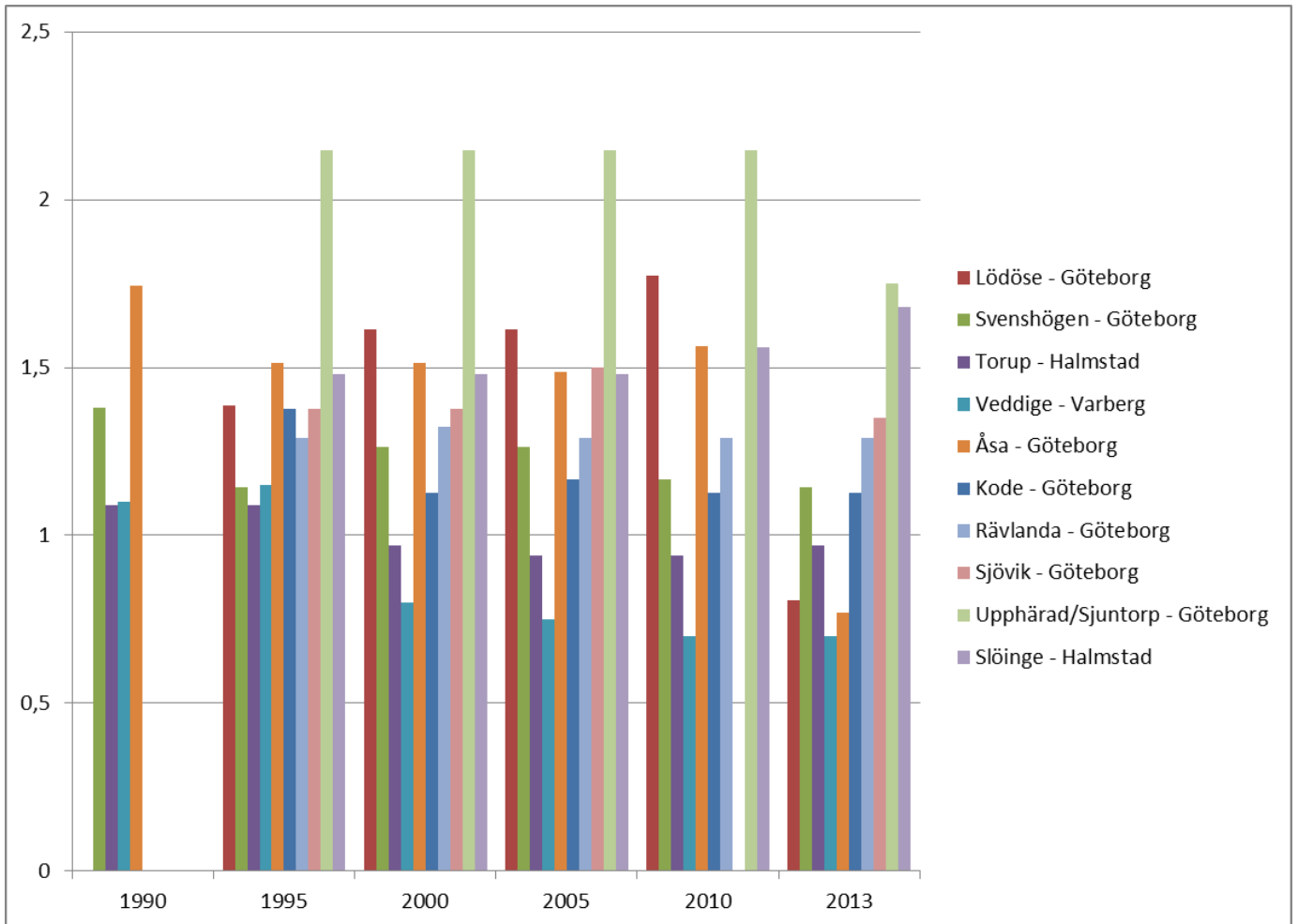
| Station      | Ort            | Tågstation | Förskola | Lågstadie | Mellanstadie | Högstadie | Gymnasium | Vårdcentral | Tandläkare | Äldreboende | Mataffär | Bibliotek | Restaurang | Bensinstation | Postombud | Idrott |
|--------------|----------------|------------|----------|-----------|--------------|-----------|-----------|-------------|------------|-------------|----------|-----------|------------|---------------|-----------|--------|
| Torup        | Torup          | x          | x        | x         | x            |           |           | x           | x          | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
|              | Rydöbruk       |            | x        | x         | x            |           |           |             |            |             |          |           |            |               |           | x      |
| Lödöse södra | Lödöse         | x          | x        | x         | x            | x         | x         |             |            | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
|              | Lilla Edet     |            | x        | x         | x            | x         |           | x           | x          | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
|              | Göta           |            | x        | x         | x            |           |           |             |            |             |          |           | x          | x             |           | x      |
|              | Nygård Alvhem  |            | x        | x         |              |           |           |             |            |             | x        |           |            | x             |           | x      |
| Svenshögen   | Svenshögen     | x          | x        |           |              |           |           |             |            |             |          |           |            |               |           | x      |
| Veddige      | Veddige        | x          | x        | x         | x            | x         |           | x           | x          | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
| Åsa          | Åsa            | x          | x        | x         | x            | x         |           | x           | x          | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
|              | Vassbäck       |            |          |           |              |           |           |             |            |             |          |           |            |               |           |        |
|              | Frillesås      |            | x        | x         | x            | x         |           |             |            | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
|              | Ölmanäs Kläppa |            |          |           |              |           |           |             |            |             |          |           |            |               |           | x      |
| Rävlanda     | Rävlanda       | x          | x        | x         | x            | x         |           | x           |            | x           | x        | x         | x          |               |           | x      |
| Upphärad     | Upphärad       |            | x        | x         | x            |           |           |             |            |             | x        |           |            |               |           | x      |
|              | Sjuntorp       |            | x        | x         | x            | x         |           |             |            | x           | x        |           | x          |               | x         | x      |
| Sjövik bstn  | Sjövik         |            | x        | x         | x            |           |           |             |            |             | x        | x         | x          | x             |           | x      |
| Kode         | Kode           | x          | x        | x         |              |           |           |             |            | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |
| Slöinge      | Slöinge        |            | x        | x         | x            |           |           | x           |            | x           | x        | x         | x          | x             | x         | x      |

Tabellen visar stationsort med sina respektive nära orter, som är troliga nyttjare av stationen.

Störst serviceutbud finns i Lilla Edet, Veddige, Åsa och Torup, även Lödöse har stort utbud, men saknar vårdcentral och tandläkare. Minst utbud finns i Vassbäck, Ölmanäs och Kläppa i Kungsbacka kommun. Dessa orter utgörs främst av bostäder och befolkningen kan nyttja service och utbud i grannorten Åsa. Alla orter, utom nämnda tre, erbjuder förskoleverksamhet. Enbart Lödöse erbjuder studier på gymnasienivå och gymnasieelever i övriga orter hänvisas generellt sett till kommunhuvudorten. Stationsorterna har generellt sett stort serviceutbud. Även Lilla Edet, som är kommunhuvudort i Lilla Edets kommun, samt Frillesås och Slöinge har god service. Stationsorten Kode saknar skolverksamhet från mellanstadiet och uppåt samt vårdinrättning, vilket återfinns i Kungälv ca 10 km från orten. På samtliga stationsorter finns mataffär och postombud, förutom Rävlanda där närmaste postombud återfinns i Bollebygd som också har egen järnvägsstation. Alla orter, utom Vassbäck och Kläppa, erbjuder möjlighet till någon form av idrottsaktiviteter.

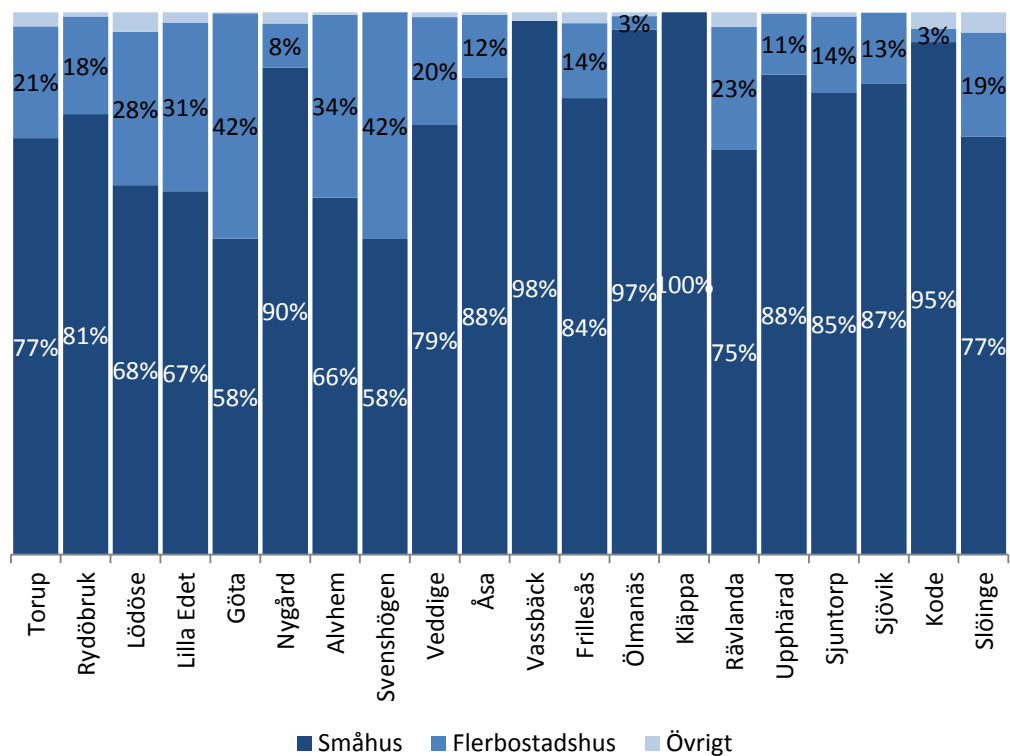
### 3.3 Infrastruktur

Restidskvoter, kvoten mellan restid med kollektivtrafik dividerat med restid för bil, är ett mått som ofta används för att mäta kollektivtrafikens relativa kvalitet och attraktivitet. Mellan 1990/-95 och 2013 har kvoterna successivt sjunkit för de flesta orter utom för Slöinge och Rävlanda.



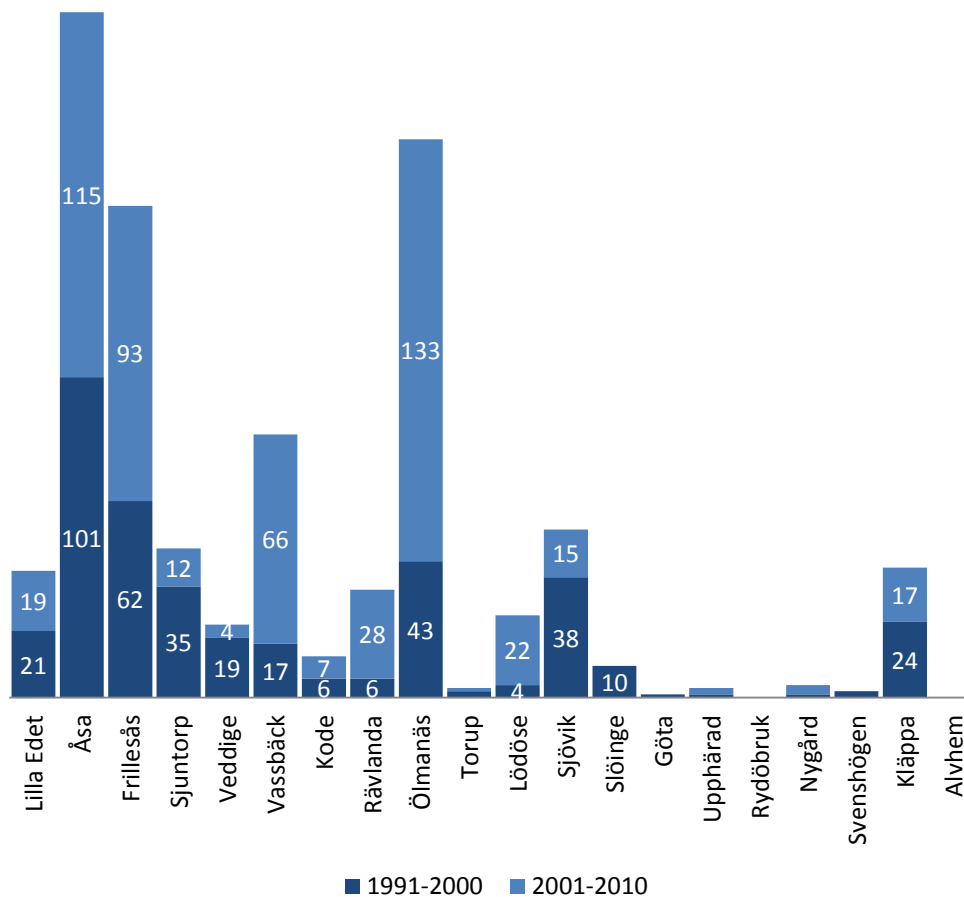
Figur 102 Utveckling av restidskvoter för de studerade orterna från år 1990/-95 fram till år 2013. Bilrestiden antas vara oförändrad mellan åren.

### 3.4 Bebyggelse



Figur 103. Fördelning av småhus, flerbostadshus och övriga bostadstyper i orterna.

De flesta orterna består till största övervägande del av småhus. Undantagen är Svenshögen, Alvhem, Göta, Lödöse, Lilla Edet, Rävlanda, Slöinge och Torup där åtminstone vart femte boende finns i flerbostadshus.



Figur 104. Antal byggda bostäder 1991-2000 samt 2001-2010.

De orter där någon nämnvärd nybyggnation av bostäder skett under den senaste uppmätta 10-årsperioden mellan 2001 och 2010 är Åsa med kringliggande orter, Lilla Edet, Lödöse, Rävlanda och Sjövik.

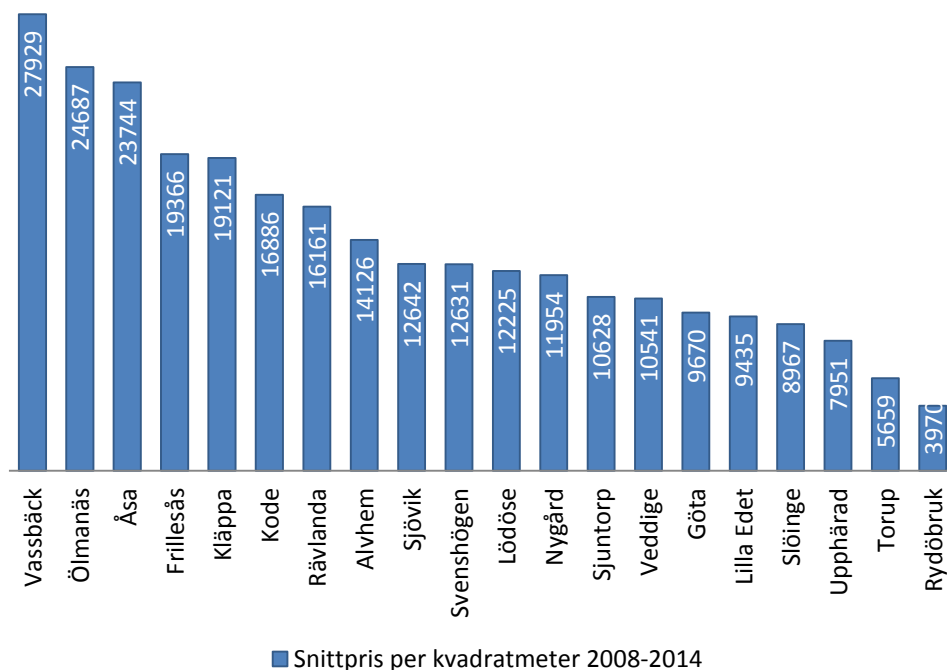
### 3.5 Planering

Tabell 40. Orter med fördjupad översiktsplan och antagningsår.

| Orter med fördjupad översiktsplan | Antagen |
|-----------------------------------|---------|
| Lödöse                            | 2014    |
| Åsa                               | 2013    |
| Torup                             | 2010    |
| Veddige                           | 2005    |
| Slöinge                           | 1996    |
| Rydöbruk                          | 1992    |
| Upphärad                          | 1998    |
| Sjuntorp                          | 1998    |

Lödöse, Åsa och Torup har jämförelsevis aktuella gällande fördjupade översiktsplaner (FÖP). Övriga orter som har FÖP är tio år gamla eller äldre. De orter som saknas ovan saknar även FÖP (Kode, Rävlanda, Sjövik, Göta, Nygård, Alvhem, Svenshögen och Frillesås).

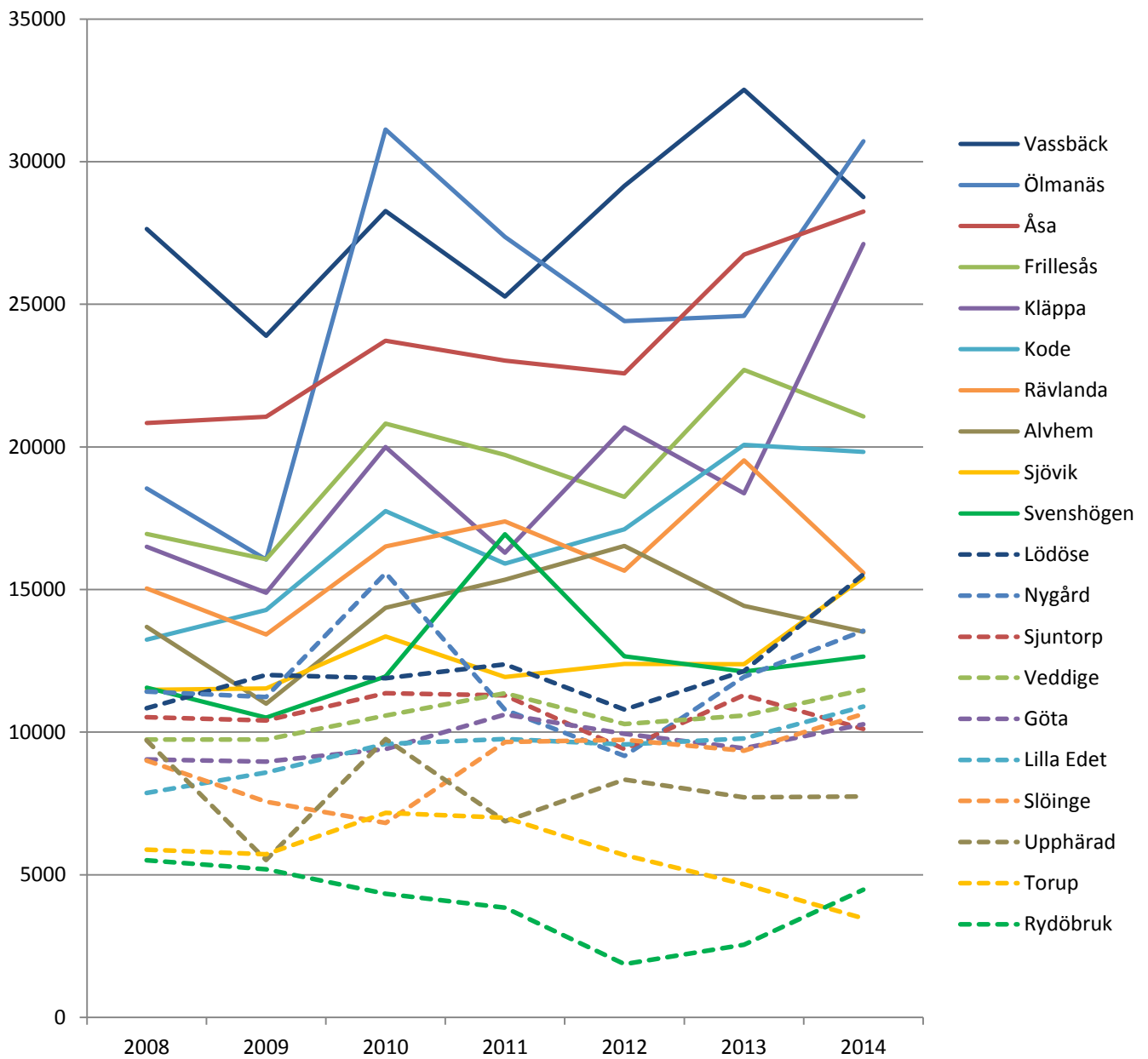
### 3.6 Fastighetsvärden



Figur 105. Genomsnittligt pris för sålda bostäder 2008-2014.

Åsa med kringliggande orter har klart högst fastighetsvärden, om genomsnittliga försäljningsvärden de senaste sex åren tas i beaktande. De halländska orterna samt Upphärad och L Edet har lägst värden.

I Figur 106 på nästa sida framgår dock att försäljningspriserna på orterna i Lilla Edets kommun har fått en rejäl skjuts uppåt sedan stationen i Lödöse södra invigdes 2013. Övriga orter som ökat är Åsa med kringliggande orter samt Rydöbruk (den senaste dock från en mycket låg nivå).



Figur 106. Genomsnittligt försäljningspris på bostäder 2008-2014, år för år.



#### 4. Sammanfattande analys och slutsatser

Utredningen har befattat sig med 10 orter, dessa orters omland och angränsade orter, och sökt samband mellan orternas karakteristik, utveckling, tillgänglighet och transportsystem. I det följande presenteras ett urval av tidigare presenterad statistik.

Tabellen visar folkmängd, tidpunkt för stationsetablering, planläge, befolkningsutveckling, genomsnittligt fastighetsvärde, turutbud, antal resande, avstånd bilvägen till Göteborg, kollektiv restid till Göteborg samt restidskvot (kollektivtrafikens attraktivitet) för resor mot Göteborg. Dessa faktorer har bedömts ge en bra värdering av ortens utveckling och dess tillgänglighet. Värden som är bättre än uppsatt kriterier för orterna återfinns med **gröna celler**, medan sämre värden än kriteriet har **röda celler**.

Det finns en tydlig samvariation mellan kvalitén i kollektivtrafiksystem och ortens utveckling. I tabellen nedan har aspekter på orternas karakteristik och utveckling grupperats och sammanlagt bedömts i kolumnen "Utveckling". På samma sätt har relevanta aspekter av kollektivtrafiksystemet ställts samman och sammanlagt bedömts i kolumnen "Kvalitet i kollektivtrafiksystemet". **En tydlig samvariation kan ses mellan god och dålig kvalitet på transportsystemet och stark och svag utveckling av orten.**

Tabell 41. Samband och samvarierande aspekter – 10 huvudorter

| Ort               | Ortskarakteristik |                                     |                   |             |                        | Transportsystemet                   |                 |               |                   |                  |                 |               |                            | Inget samband mellan ort och koll |   |
|-------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------|-------------------|------------------|-----------------|---------------|----------------------------|-----------------------------------|---|
|                   | Befolkning        | Befolkning inkl 5km stations-omland | Station etablerad | Aktuell FÖP | Befolknings-utveckling | Fastighets-värde, kr/m <sup>2</sup> | "Utveck-ling"   | Turer per dag | Antal påstig-ande | Avstånd till Gbg | Restid till Gbg | Restids- kvot | "Kvalitet" i koll-systemet |                                   |   |
|                   | Befolkning        | Befolkning                          | År                |             | 1990-2010              | 2005-2010                           | Snitt 2008-2014 | 2013          | Buss+tåg          | km               | koll            | koll/bil      |                            |                                   |   |
| <b>Torup</b>      | 1 183             | 2 002                               | Alltid            | JA          | -13%                   | -2%                                 | 5 659           | -             | 62                | 20 198           | 141             | 118           | 1,58                       | -                                 |   |
| <b>Lödöse</b>     | 1 266             | 4 157                               | 2013              | JA          | -2%                    | 3%                                  | 12 225          | -             | 43                | 143 080          | 40              | 25            | 0,81                       | +                                 | x |
| <b>Svenshöger</b> | 421               | 2 447                               | Alltid            | NEJ         | 24%                    | 21%                                 | 12 631          | +             | 34                | 34 673           | 54              | 48            | 1,14                       | +                                 |   |
| <b>Veddige</b>    | 2 045             | 3 703                               | Alltid            | JA          | -9%                    | -5%                                 | 10 541          | -             | 22                | 26 655           | 69              | 59            | 1,98                       | -                                 |   |
| <b>Åsa</b>        | 3 369             | 8 205                               | 2013              | JA          | 26%                    | 8%                                  | 23 744          | +             | 83                | 342 317          | 49              | 30            | 0,77                       | +                                 |   |
| <b>Rävlanda</b>   | 1 462             | 5 985                               | Alltid            | NEJ         | 8%                     | 10%                                 | 16 161          | +             | 20                | 72 948           | 40              | 40            | 1,29                       | +                                 |   |
| <b>Upphärad</b>   | 588               | 1 345                               | Har haft          | JA          | -12%                   | -1%                                 | 7 951           | -             | 30                | 44 754           | 59              | 84            | 1,75                       | -                                 |   |
| <b>Sjövik</b>     | 905               | 1 929                               | Har haft          | NEJ         | 12%                    | 0%                                  | 12 642          | +             | 94                | 21 671           | 45              | 54            | 1,35                       | +                                 |   |
| <b>Kode</b>       | 1 380             | 5 379                               | 1996              | NEJ         | -11%                   | -3%                                 | 16 886          | -             | 145               | 79 092           | 30              | 27            | 1,13                       | +                                 | x |
| <b>Slöinge</b>    | 950               | 3 339                               | Ingen             | JA          | 9%                     | 1%                                  | 8 967           | -             | 40                | 20 838           | 117             | 127           | 1,68                       | -                                 |   |
| <i>Rikssnitt</i>  |                   |                                     |                   |             | 11%                    | 5%                                  | 20 681          |               |                   |                  |                 |               |                            |                                   |   |
| Kriterier         | >1500             | >3000                               | har               | JA          | +                      | +                                   | >15000          | +             | >25               | >40000           | <60             | <60           | <1,5                       | +                                 |   |
|                   | <1500             | <3000                               | ingen             | NEJ         | -                      | -                                   | <15000          | -             | <25               | <40000           | >60             | >60           | >1,5                       | -                                 |   |

**Två orter skiljer ut sig, Kode och Lödöse, som i tabellen inte har en samvariation** mellan god kvalitet i transportsystemet och positiv utveckling. För Lödöse har dock tidigare (se kapitel om Lödöse) visats att denna utveckling precis startat och statistik för **2015 och 2016 kommer att ge en annan bild**. För Kode behövs djupare analyser, men en hypotes är att en **generationsväxling** kan vara på gång. I stort sett hela bostadsbeståndet i Kode, som är småhus,

byggdes i mitten på 70-talet. Det kan vara så att många äldre personer nu bor kvar och inom några år lämnar. Åldersstrukturen indikerar också detta.

”Utveckling” har bedömts primärt utifrån befolkningsutveckling och fastighetsvärde. Sjövik är ett gränsfall och får sägas ha ett svagt ”plus”, då utvecklingen (befolkningsutvecklingen) verkar ha avstannat.

Att för **Torup, Slöinge och Veddige** studera relationen och restiderna till Göteborg kan tyckas felaktigt, då de kan sägas rikta sig på ett annat sätt, men det visar på att dessa orter **inte har en bra tillgänglighet** med kollektivtrafik till större metropoler. Därmed har de också andra fastighetsvärden och en lägre befolkningsutveckling.

I stationsorternas omland finns också i vissa fall flera andra viktiga orter för resandet på stationen. De **omkringliggande orterna följer samma mönster** som stationsorterna, se tabell nedan.

Tabell 42. Samband. 10 huvudorter med beroende orter i omlandet

| Ort               | Ortskaraktäristik |                                    |                   |             | Transportsystemet     |           |                                    |              |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
|-------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------|-------------|-----------------------|-----------|------------------------------------|--------------|---------------|------------------|------------------|-----------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------|
|                   | Befolkning        | Befolkning inkl 5km stationsomland | Station etablerad | Aktuell FÖP | Befolkningsutveckling |           | Fastighetsvärde, kr/m <sup>2</sup> | ”Utveckling” | Turer per dag | Antal påstigande | Avstånd till Gbg | Restid till Gbg | Restidskvot | ”Kvalitet” i kollsystemet | Inget samband mellan ort och koll |
|                   | Befolkning        | Befolkning                         | År                |             | 1990-2010             | 2005-2010 | Snitt 2008-2014                    |              | 2013          | Buss+tåg         | km               | koll            | koll/bil    |                           |                                   |
| <b>Torup</b>      | 1 183             | 2 002                              | Alltid            | JA          | -13%                  | -2%       | 5 659                              | -            | 62            | 20 198           | 141              | 118             | 1,58        | -                         |                                   |
| Rydöbruk          | 388               | 2 002                              | Har haft          | JA          | -10%                  | 2%        | 3 970                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| <b>Lödöse</b>     | 1 266             | 4 157                              | 2013              | JA          | -2%                   | 3%        | 12 225                             | -            | 43            | 143 080          | 40               | 25              | 0,81        | +                         | x                                 |
| Lilla Edet        | 4 862             | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | 0%                    | -1%       | 9 435                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                           | x                                 |
| Göta              | 920               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | -20%                  | -5%       | 9 670                              | -            |               |                  |                  |                 |             |                           | x                                 |
| Nygård            | 419               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | 4%                    | -11%      | 11 954                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                           | x                                 |
| Alvhem            | 202               | 4 157                              | Har haft          | NEJ         | -20%                  | -11%      | 14 126                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                           | x                                 |
| <b>Svenshöget</b> | 421               | 2 447                              | Alltid            | NEJ         | 24%                   | 21%       | 12 631                             | +            | 34            | 34 673           | 54               | 48              | 1,14        | +                         |                                   |
| <b>Veddige</b>    | 2 045             | 3 703                              | Alltid            | JA          | -9%                   | -5%       | 10 541                             | -            | 22            | 26 655           | 69               | 59              | 1,98        | -                         |                                   |
| <b>Åsa</b>        | 3 369             | 8 205                              | 2013              | JA          | 26%                   | 8%        | 23 744                             | +            | 83            | 342 317          | 49               | 30              | 0,77        | +                         |                                   |
| Vassbäck          | 617               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 0%        | 27 929                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| Frillesås         | 2 044             | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 51%                   | 46%       | 19 366                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| Ölmanäs           | 886               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 61%       | 24 687                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| Kläppa            | 318               | 8 205                              | 2013              | NEJ         | 0%                    | 23%       | 19 121                             | +            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| <b>Rävlanda</b>   | 1 462             | 5 985                              | Alltid            | NEJ         | 8%                    | 10%       | 16 161                             | +            | 20            | 72 948           | 40               | 40              | 1,29        | +                         |                                   |
| <b>Upphärad</b>   | 588               | 1 345                              | Har haft          | JA          | -12%                  | -1%       | 7 951                              | -            | 30            | 44 754           | 59               | 84              | 1,75        | -                         |                                   |
| Sjuntorp          | 2 124             | 1 345                              | Ingen             | JA          | 0%                    | -1%       | 10 628                             | -            |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |
| <b>Sjövik</b>     | 905               | 1 929                              | Har haft          | NEJ         | 12%                   | 0%        | 12 642                             | +            | 94            | 21 671           | 45               | 54              | 1,35        | +                         |                                   |
| <b>Kode</b>       | 1 380             | 5 379                              | 1996              | NEJ         | -11%                  | -3%       | 16 886                             | -            | 145           | 79 092           | 30               | 27              | 1,13        | +                         | x                                 |
| <b>Slöinge</b>    | 950               | 3 339                              | Ingen             | JA          | 9%                    | 1%        | 8 967                              | -            | 40            | 20 838           | 117              | 127             | 1,68        | -                         |                                   |
| Rikssnitt         |                   |                                    |                   |             | 11%                   | 5%        | 20 681                             |              |               |                  |                  |                 |             |                           |                                   |

|           |       |       |       |     |   |   |        |   |     |        |     |     |      |   |
|-----------|-------|-------|-------|-----|---|---|--------|---|-----|--------|-----|-----|------|---|
| Kriterier | >1500 | >3000 | har   | JA  | + | + | >15000 | + | >25 | >40000 | <60 | <60 | <1,5 | + |
|           | <1500 | <3000 | ingen | NEJ | - | - | <15000 | - | <25 | <40000 | >60 | >60 | >1,5 | - |

Ett antal andra faktorer, som inte tagits med i dessa tabeller, **samvarierar** också med befolkningsutveckling och fastighetspriser, såsom exempelvis **åldersstruktur** hos befolkningen och **utbildningsnivå**.

**Geografi har stor betydelse.** Om orten ligger **kustnära eller i inland, nära eller långt från större arbetsmarknadscentra, vid bra infrastruktur eller inte**, har betydelse för attraktivitet, bostadspriser, inflyttning och kollektivtrafikresande. Av de studerade orterna, så befinner sig orterna kring **Åsa samt Kode nära kusten** medan övriga orter ligger minst 10km från kusten. Det faktum att Västkustbanan och väg E6 befinner sig mellan aktuell ort och kusten kan dessutom spela roll för den mentala uppfattningen om hur nära kusten orten befinner sig. Stationsorterna **Lödöse och Åsa är belägna vid dubbelspåriga järnvägar** medan övriga orter med station är belägna vid enkelspåriga järnvägar. Såväl trafikutbud som punktlighet/pålitlighet i tågtrafiken brukar ha ett klart positivt samband med förekomst av dubbelspårig järnväg.

**Den bild som framträder är att det finns ett visst samband mellan främst kort avstånd till Göteborg, kustnära lokalisering och förekomst av station vid dubbelspårig järnväg.** Främst orterna kring Åsa station visar på detta. En komplicerande faktor är att de båda stationerna i Åsa och Lödöse tillkom först 2013 varför de bara har haft inverkan på de aspekter som kartlagts för åren 2013 och senare, d v s fastighetsvärden, restider och restidskvot. De senare är dessutom direkt korrelerade till förekomsten av stationerna. Åsa uppfyllde samtliga kriterier för en "framgångsrik" ort redan innan stationen kom till. Det är med andra ord främst pågående utveckling av fastighetsvärdena runt Lödöse som kan användas som indikator för vilken positiv effekt som stationen kan tänkas ha. Ett vidare arbete kring detta rekommenderas.

Ett av huvudsyftena med stationsortskartläggningen var att besvara nedanstående tre frågor:

- *"Varför utvecklas en ort till följd av stationsetablering?"*
- *"Varför har vissa orter en svagare utveckling, trots att de har station?"*
- *"Vilka faktorer styr en Orts utveckling?"*

"Varför utvecklas en ort till följd av stationsetablering?"

Det korta svaret är att den gör det pga. av den förbättrade tillgängligheten. Ofta är bra tågförbindelser, liksom väl fungerande skola och omsorg, viktiga faktorer vid val av bosättningsort. Vissa orter har som kommenterats redan god tillgänglighet via bil, såsom Åsa, men tåget ger ett tillskott till ortens kvalitet, med snabba och bekväma resor, möjlighet till förbättrade pendlingsresor, en förbättrad tillgänglighet för ungdomar och körkortslösa och en möjlighet att använda restiden på ett effektivare sätt.

"Varför har vissa orter en svagare utveckling, trots att de har station?"

Bara för att en ort har en station innebär det inte att orten har en hög kvalitet i transportsystemet. I studien och tabellerna ovan har bla restiden och restidskvoten till större metropoler och arbetsmarknadsområden vägts in. I de orter som studerats finns två orter, Torup och Veddige, som har tågstation, men där orten likväl har en svag utveckling. Dessa två orter ligger relativt långt från den stora motorn Göteborg och har en svag tillgänglighet med tågssystemet till

detta stora arbetsmarknadsområde. Utöver denna aspekt kan det också handla om att stationen funnits länge och orten redan gjort ett utvecklingssprång, samt faktorer som läge, bebyggelsekvaliteter, serviceutbud, mm.

“Vilka faktorer styr en Orts utveckling?”

Det finns en stor mängd aspekter som styr en Orts utveckling och tillgänglighet är långtifrån det enda, även om det är centralt.

De slutsatser som kan dras utifrån kartläggningen av de tio orterna är att det krävs mer än att bara ha en station för att en ort ska utvecklas. Framför allt måste det finnas en storregional tillväxtmotor inom bekvämt pendlingsavstånd (helst inom 45 minuters restid). Kustnära läge kan vara ett viktigt kriterium, men kartläggningen visar att det krävs aktivt arbete från kommunen eller fastighetsägare/markägare för att gynna bostadsbyggnad – annars riskerar den positiva effekten till att begränsas till en stark ökning av fastighetsvärden (se Kode och Vassbäck).

De orter där vi ser en svagare utveckling har också en svag och vikande arbetsmarknad och inte en tillräckligt stark regional tillväxtmotor inom bekvämt pendlingsavstånd. De tre enskilda faktorer, utav de som kartlagts, som tillsammans tycks styra en Orts utveckling extra starkt är:

- Göteborg inom bekvämt pendlingsavstånd
- Kustnära läge
- Förekomst av station vid dubbelspårig järnväg

Upphärad, Sjövik och Slöinge är tre orter som inte har tågstation i dagsläget. Upphärad borde kunna få en mycket bra restid till arbetsmarknadscentrat Göteborg med en järnvägsstation och snabba järnvägsförbindelser. **Upphärad bedöms ha en potential att få en positiv utveckling givet en satsning på station och tågförbindelser med bra restidskvot mot bil.** Restiden med kollektivtrafik är nästan 1,5 timmar i dagsläget, men restiden lär vara möjlig att minska kraftigt med en tågförbindelse, vilket skulle utveckla orten (öka inflyttning, höja fastighetspriserna och öka nybyggnationen) och dess närliggande omland. Dock är dagens befolkningsunderlag i Upphärad litet, men boende i Sjuntorp är också potentiella användare av stationen.

Sjövik har en svagt positiv utveckling och en bra tillgänglighet med kollektivtrafik i dagsläget. Det är fullt möjligt att en än bättre förbindelse med tåg, skulle utveckla orten ytterligare. Det potentiella resandeunderlaget givet att busstrafik ersätts med tåg, bör analyseras vidare.

Slöinge ligger för långt bort från Göteborg för att ha ett beroende med Göteborg, i dagsläget såväl som i en framtida situation med en förkortad restid. Slöinges potential ligger som kransort till både Halmstad och Falkenberg.

Hur en station påverkar omlandet runt stationsorten är högst individuellt och varierar med avståndet till stationsorten, om utgångspunkten är “uppströms” eller

”nedströms” i förhållande till stationen, restider, restidskvoten mot bil, samt övriga aspekter för omlandet såsom områdets avstånd till större arbetsmarknadsmetropol, attraktivitet, kustnära läge, serviceutbud etc.

I den föreliggande kartläggningen har vi valt att studera tio orter tämligen djupt när det gäller demografisk utveckling samt resande och kollektivtrafikutbud. Det kan konstateras att orterna alla var och en representerar ett eget fall, med sina unika egenskaper och aspekter. En yttligare men i antal orter mer omfattande kartläggning hade eventuellt gett mer säkerställda svar på de frågeställningar som gjorts inför detta uppdrag. Den genomförda kartläggningen har dock bidragit till en ökad förståelse kring de samband som råder och processer som pågår i och kring mindre orters utveckling.

## 5. Referenser

- *SCB:s statistikdatabas*
- Tidtabeller från Samtrafiken i Stockholm för år 1990-2010.
- Tidtabeller för Halland: Hallandstrafiken genom Charlie Drab
- Restider och utbud för 2013: Riksdatabasen
- Resandestatistik från Hallandstrafiken (Charlie Drab) och Västtrafik (Markus Gunnervall, Sofia Sjödin, Robert Huss)
- Databasen MONA genom Urmas Kömmits på Region Halland.
- Fastighetspriser från försäljningar; [www.booli.se](http://www.booli.se)
- Personlig kommunikation med företrädare för de berörda kommunerna.