



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-06-05

SBN 2026-08-25

Ärendenummer SBF-2026-00442

Handläggare

Kajsa Högenå

Telefon: 031-368 26 88

E-post: kajsa.hogena@stadsbyggnad.goteborg.se

Yttrande över motion av Emmyly Bönfors (C) och Hans Arby (C) om utredning av förutsättningar för tågstopp i Säve

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Motionen om utredning av förutsättningar för tågstopp i Säve avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som yttrande över motionen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har ombetts yttra sig över en motion av Emmyly Bönfors (C) och Hans Arby (C) om utredning av förutsättningar för tågstopp i Säve. Motionen föreslår att staden i samverkan med Västra Götalandsregionen och Trafikverket, initiera en fördjupad utredning av förutsättningarna för ett återupprättande av tågstoppet i Säve.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar motionens grundläggande intention om att järnvägen i Säve innebär intressanta möjligheter för Säve och Göteborgs Stad. Utifrån bland annat att Västtrafiks planerade förändringar av tågtrafiken på Bohusbanan, som kan innebära nya förutsättningarna för en station i Säve, så anser stadsbyggnadsförvaltningen att frågan bör utredas på nytt. Stadsbyggnadsförvaltningen anser dock att frågan inte bör göras som en intern utredning utan bör utredas inom Västra Götalandsregionens pågående revideringsarbete av deras styrande dokument för tågtrafiken, ett arbete som Västra Götalandsregionen kallar för *Storkoll 2050*.

Som ett komplement till Storkoll 2050 skulle det vara värdefullt för staden att undersöka hur stor potential för bebyggelseutveckling Säve har. Behovet av en utredning skulle kunna lyftas inom ramen för stadens arbete med översiktsplanens planeringsstrategi, ett arbete som kommer starta i början av nästa mandatperiod. Det kommer dock att behöva prioriteras mot andra behov av utredningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att utreda förutsättningarna för ett tågstopp i Säve skulle sannolikt medföra kostnader för konsultinsatser. Även utifrån egna resurser skulle en sådan utredning senarelägga andra planerade utredningar för trafikförsörjning av den redan byggda och planerade staden.

För att motivera ett tågstopp i Säve krävs sannolikt en kraftig utbyggnad med relativt höga bostadsvolymer i stationens absoluta närhet. Som anges i översiktsplanen är området relativt lite studerat och vilka kostnader som en utbyggnad skulle innebära är ännu inte bedömt. Det är dock klart att en utbyggnad skulle förutsätta betydande investeringar i VA-nätet.

För att möjliggöra ett tågstopp i Säve konstaterades det i Västtågsutredningen 2018 att det skulle krävas dubbelspår på hela sträckan mellan Stenungsund och Göteborg för att nettoresandet på sträckan inte ska minska. Den totala kostnaden bedömdes till 5,1-6,2 miljarder kronor. Även om kommande utredningar visar att det inte behövs dubbelspår på hela sträckan så är det en omfattande satsning som behöver prioriteras mot andra åtgärder inom regionen som finansieras via de nationella och regionala infrastrukturplanerna. Det finns risk att kommunen behöver bidra i åtgärder för själva stationsläget. I Västtågsutredningen beräknades det till 55-75 miljoner kronor.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett tågstopp i Säve skulle innebära kortare restider från Säve till centrala Göteborg och andra stationer där tåget stannar. Införandet av ett tågstopp skulle medföra att busstrafiken från Säve och dess omland förändras. Utöver restid skulle det hållbara resandets utveckling även bero på bland annat hur ofta tåg och anslutande bussar skulle gå, samt innehåll i den tillkommande stadsutvecklingen och hur väl den kan kopplas till stationen. Ett tågstopp skulle sannolikt medföra bättre förutsättningar för hållbart resande än för motsvarande stadsutveckling utan tåg. Den tillkommande bebyggelsen skulle även generera en ökad mängd biltrafik, vilket skulle bidra negativt till målet för minskad klimatpåverkan från transporter.

Ett tågstopp i Säve förutsätter sannolikt en kraftig utbyggnad av tätorten. En kraftig utbyggnad av Säve riskerar att till stor del behöva ske på ytor som antingen är naturmark eller jordbruksmark. Detta innebär att målen avseende biologisk mångfald i miljö- och klimatprogrammet riskerar att påverkas negativt. Även målet för renare hav, sjöar och vattendrag kan antas påverkas negativt genom en ökad hårdgörandegrad vilket ger snabbare avrinning och ökad belastning av föroreningar på recipienten.

En utbyggnad av tätorten skulle dessutom föra med sig ett betydande behov av kompletterande infrastruktur i form av vägar, gångbanor och cykelbanor till och från området, såväl som en betydande utbyggnad av VA-systemet, vilket är resurskrävande rent miljö- och klimatomått.

Bedömning ur social dimension

Ett tågstopp i Säve skulle innebära kortare restider från Säve till centrala Göteborg och andra stationer där tåget stannar. Ett tågstopp skulle medföra att busstrafiken från Säve och dess omland förändras. Busslinjer som i dagsläget går från Säve till Göteborg skulle sannolikt ersättas med bussar som kör till Säve där resenärer får byta till tåg. Utöver restid skulle upplevelsen av förändringen i tillgänglighet även bero av hur ofta tåg och anslutande bussar skulle gå.

Ett tågstopp i Säve förutsätter sannolikt en kraftig utbyggnad av tätorten. Som anges i översiktsplanen är området relativt lite studerat och vilka hållbarhetseffekter ur den sociala dimensionen som en utbyggnad skulle kunna medföra är ännu inte bedömt. Det kan dock antas att en utbyggnad till exempel skulle ge ökade förutsättningar till ett

fungerande vardagsliv genom tillkommande service och att tillgången till omkringliggande naturmiljöer skulle bidra med positiva värden.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

Bilaga Motion av Emmyly Bönfors (C) och Hans Arby (C) om tågstopp i Säve.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har ombetts yttra sig över motion av Emmyly Bönfors (C) och Hans Arby (C) om tågstopp i Säve. I motionens förslag till beslut i kommunfullmäktige får stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att, i samverkan med Västra Götalandsregionen och Trafikverket, initiera en fördjupad utredning av förutsättningarna för ett återupprättande av tågstoppet i Säve. Remissvaret ska ha kommit in till stadsledningskontoret senast 2026-08-28.

Bakgrund

Säve tätort ligger på norra Hisingen, cirka 11 kilometer fågelvägen från centrala Göteborg. Enligt SCB bodde det 2023 cirka 770 personer i Säve tätort. Från Säve går det i dagsläget tre busslinjer:

- Linje 36. Säve – Säve flygplats – Skra bro.
- Linje 37. Klareberg – Säve – Lindholmen.
- Linje 137. Kärna – Säve – Hjalmar Brantingsplatsen

Översiktsplan för Göteborg samt dess uppföljning

I gällande översiktsplan är Säve utpekad som ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse, som kan bli aktuellt för utbyggnad på lång, medellång eller kort sikt. Utredningsområdet för Säve beskrivs som stort och relativt lite studerat och som för samtliga utredningsområden krävs det fördjupat planeringsunderlag i form av planprogram eller fördjupning av översiktsplanen innan utbyggnad kan vara aktuellt. Tidigare studier har visat på en möjlig total potential på cirka 10 000–12 000 nya bostäder, men en ansevärd del av utredningsområdet utgörs av jordbruksmark och i arbetet med ändring av översiktsplanen föreslås att utredningsområdet ska minskas. Läs mer under rubriken *Ändring av översiktsplan för Göteborg* nedan.

För en större stadsutveckling i Säve krävs omfattande infrastrukturinvesteringar för att åstadkomma ett mer hållbart resande till och från området. Även VA-nätet behöver omfattande utbyggnad vid en större utbyggnad i området. För vattennätet uppstår denna tröskel redan vid relativt små kompletteringar och innebär stora investeringar.

I uppföljningen av översiktsplanen för 2023-2024 konstateras att befolkningsprognosen för Göteborg fortsatt visar på en befolkningsökning, men i en lägre takt än vad som tidigare prognostiserats. Stadsbyggnadsförvaltningen konstaterade att befolkningsutvecklingen inte motiverar start av planering i något nytt utredningsområde, utan att utbyggnad i ytterstaden bör ske i översiktsplanens utpekade tyngdpunkter Torslanda-Amhult, Sandås och Kärna. De utpekade tyngdpunkterna har potential kvar för ytterligare utbyggnad med fler bostäder, samt att det finns behov av komplettering med ett mer blandat innehåll för att bidra till en utvecklad flerkärnighet.

Västtågsutredningen

Västra Götalandsregionens strategiska dokument för utveckling av persontågtrafiken i Västra Götaland är Målbild tåg 2035 vilken antogs 2013. Målet var att tåget ska fungera som ryggrad när det gäller invånarnas pendlingsresor i regionen. Tågtrafiken föreslogs utvecklas mest där det finns störst resandeunderlag, men föreslogs även utvecklas i stråk där resandeunderlaget var mindre, för att bidra till visionen om det goda livet i Västra Götaland.

Målbild tåg 2035 kompletterades med Västtågsutredningen 2018. I Västtågsutredningen utreddes förutsättningarna för att öppna nya stationer i mindre tätorter i Västra Götaland. Västtågsutredningen inspirerades av den utveckling som skett i Skåne, där ett tjugotal nya stationer öppnats och resandet med lokaltågstrafik ökat. Västtågsutredningen pekar på att trots en utbyggnad enligt Målbild Tåg skulle inte ett tågstopp vid Säve (eller övriga utredda stationer) kunna göras utan ett minskat nettoresande, detta på grund av förlängd restid för regiontågen. Utredningsalternativen visade att för att nettoresandet ska öka krävs en lösning där pendeltåg och regiontåg trafikerar parallellt. I utredningen prövades en ny trafikstruktur med en regiontågslinje mellan Uddevalla och Göteborg som snabbas upp genom färre stationsuppehåll samt en lokaltågslinje mellan Stenungsund-Göteborg som stannar tätare och då även vid de nya stationerna Jörlanda och Säve. Analysen visade på stora resandeökningar med denna trafikstruktur. Det konstateras även att för att klara den nya trafikstrukturen krävs bland annat dubbelspår på hela sträckan Stenungsund-Göteborg. Kostnaden uppskattades 2018 till totalt 5,1-6,2 miljarder kronor.

Pågående arbete

Nedan lyfts ett antal pågående arbeten som berör en eventuell nya station i Säve.

Ändring av översiktsplan för Göteborg

Som en följd av en allt osäkrare omvärld och ökade klimatförändringar behöver livsmedelsproduktionen i Sverige säkras och stärkas. Ändringen i översiktsplanen ska fastställa hur kommunen ska planera för jordbruksmark och livsmedelsförsörjning, samt var och på vilka grunder jordbruksmark kan användas för exploatering. Översiktsplanens utredningsområde i Säve innehåller stora ytor sammanhängande jordbruksmark och ingår i ett för regionen unikt odlingslandskap. I ändringen av översiktsplanen föreslås utredningsområdet minskas till att omfatta ett mindre område i anslutning till Säve samhälle och järnvägen. Ändringen innebär att cirka 190 hektar jordbruksmark sparas jämfört med gällande översiktsplan. Utöver utredningsområdet kompletteras översiktsplanen med en planeringsreserv med syfte att inte bygga bort möjligheten till en större utveckling av Säve på längre sikt.

En uppskattning visar en möjlig potential på cirka 6 000 – 8 000 nya bostäder i utredningsområdet och planeringsreserven tillsammans. Det är en minskning från bedömningen på 10 000-12 000 bostäder i gällande översiktsplan. Bostadspotentialen anses dock som svårbedömd med beaktande av de befintliga natur- och kulturmiljövärden och hänsyn som behöver tas.

Storkoll 2050

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd anser att det finns ett behov av revidering och anpassning av Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, med hänsyn till samhällsutvecklingen generellt och specifikt kring förändrade och nya resbehov, trafikering och infrastruktur. Västra Götalandsregionen kallar arbetet *Storkoll 2050*.

Som ett första steg i revideringsprocessen genomfördes under 2025 en utvärdering av nuvarande Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. Under 2026 pågår arbetet med att ta fram en strategisk inriktning. Dialog kring strategiska vägval i arbetet sker i de delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforumen (DKS). Kommunalförbunden har därefter möjlighet att lämna skriftliga inspel till Västra Götalandsregionen, vilket inom Göteborgsregionen (GR) kommer att beredas i Beredningsgrupp för miljö och samhällsbyggnad 27 augusti 2026 och därefter beslutas i GR:s förbundsstyrelse 25 september 2026. Inför sammanställningen av det skriftliga inspelet gavs medlemskommunerna en möjlighet att göra medskick. Stadsbyggnadsförvaltningen har sammanställt underlag från styrande dokument och tidigare relevanta yttranden, samt poängterade att staden gärna bidrar aktivt i det kommande arbetet.

Västra Götalandsregionen avser hantera ställningstagande om strategiska vägval i Beredningen för hållbar utveckling (BHU) i december 2026. Utifrån den strategiska inriktningen arbetas sedan ett förslag till ny strategisk plan för storregional kollektivtrafik fram under våren 2027. Förslaget planeras att skickas på formell remiss under hösten 2027 med antagande av nytt strategiskt dokument våren 2028.

Program för Säve flygplats

Säve flygplats ligger cirka 3 kilometer fågelvägen från Säve tätort. Ett programarbete pågår för området. Programmet omfattar omvandlingen av Säve flygplats samt närliggande ytor till verksamhetsområde för framför allt industri och logistikverksamhet, men också till stor del för totalförsvarets och Försvarsmaktens expansionsbehov. Samhällsviktigt flyg kommer kunna vara kvar i området. Viktiga frågor som behöver lösas ut är vilka övergripande investeringar som en omvandling av området kommer att generera samt hur dessa ska finansieras. För att försörja området krävs omfattande investeringar i nya överföringsledningar för dricksvatten och avlopp med starka beroenden till åtgärder för leveranssäkerhet till Säve samhälle.

Utbyggnaden av området planeras kollektivtrafikförsörjas genom en utveckling av busstrafiken. Trafikstrukturen för området har anpassats för att stödja detta.

I förslag till *Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg* (bordlagd i stadsbyggnadsnämnden 2026-05-19, 2026-06-16) ligger utveckling av verksamhetsområde Säve flygplats i prioriteringsgrupp 2. Prioriteringsgrupp 2 omfattar stadsutvecklingsinitiativ där planering pågår, men som antingen bedöms ha en relativt lägre träffbild på den övergripande målbilden och inriktningarna, eller bedöms ha en hög måluppfyllnad men där mognadsgraden är lägre än för de initiativ som ligger i prioriteringsgrupp 1.

Förvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att järnvägen innebär intressanta möjligheter för utvecklingen av Säve och dess omland. Utifrån nedanstående resonemang bedömer dock stadsbyggnadsförvaltningen att en utredning av tågstopp i Säve inte bör genomföras som separat järnvägsutredning i detta skede.

I översiktsplanens utbyggnadsstrategi framgår att ytterstadens utbyggnad ska fokuseras till, och i nära anslutning av, Torslanda-Amhult, Sandås och Kärra. För att möta stadens långsiktiga bostadsförsörjningsbehov finns även ett antal utredningsområden. I uppföljningen av översiktsplanen för 2023-2024 konstaterar stadsbyggnadsförvaltningen att befolkningsutvecklingen inte motiverar start av planering i något nytt utredningsområde. I takt med att staden utvecklas och vissa förutsättningar förändras vore det dock värdefullt att fortsätta bygga kunskap kring möjligheterna för utveckling av andra platser i ytterstaden. Det gäller till exempel Säve vars lokalisering vid järnvägen ger möjligheter för ett mer hållbart resande om ett tågstopp möjliggörs.

En utredning skulle till exempel kunna belysa Säves utvecklingspotential med alternativa scenarier i olika tidsperspektiv, samt bedömningar av vilka åtaganden det skulle medföra för staden. En sådan utredning skulle bli ett värdefullt kunskapsunderlag för Göteborgs långsiktiga utveckling av ytterstaden. Behovet av en utredning skulle kunna lyftas inom ramen för stadens arbete med översiktsplanens planeringsstrategi, ett arbete som kommer starta i början av nästa mandatperiod. Det kommer dock att behöva prioriteras mot andra behov av utredningar.

I och med öppnandet av Västlänken kommer Västtrafik att göra flera förändringar i tågtrafiken i regionen. Västtrafik bekräftar att detta kommer att medföra förändringar av trafikeringen vid Säve, vilket kommer att frigöra viss kapacitet på banan. Västtrafiks preliminära bedömningar är att förändringarna är så pass stora att det skulle kunna innebära att behovet av utbyggnad av dubbelspår inte är lika omfattande som det slås fast i Västtågsutredningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser behov av att dessa förändrade förutsättningar omhändertas inom ramen för Västra Götalandsregionens pågående arbete med Storkoll 2050. Utöver uppdatering av infrastrukturbehov för att möjliggöra öppnande av en station, behöver resandepotentialen uppdateras utifrån planerad utbyggnad av bostäder och verksamheter inom stationens influensområde, till exempel utvecklingen vid Säve flygplats. Det vore fördelaktigt om det inom ramen för arbetet även kunde utredas vilka effekter, positiva och negativa, som ett nytt tågstopp skulle kunna få på anslutande kollektivtrafik och förutsättningarna för ett ökat hållbart resande.

Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort dessa medskick till GR och framfört att station vid Säve bör prövas i arbetet med Storkoll, samt att staden gärna bidrar aktivt i arbetet.

Det skulle vara önskvärt att arbetet med Storkoll 2050 även kunde hantera frågor gällande realisering av en utbyggnad av stationer, till exempel möjliga etappindelning och finansieringsformer. Västra Götalandsregionen har dock flaggat för att Storkoll 2050 kommer att vara mer övergripande än tidigare målbild. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är därför att frågor gällande genomförande inte kommer att ingå i arbetet, utan det är ett arbete i sådant fall får följa efter Storkoll 2050.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ytterligare järnvägsutredningar kopplade till möjligheter och förutsättningar för nytt tågstopp i Säve inte bör ske innan Västra Götalandsregionens arbete med Storkoll 2050 är klart. Som ett komplement till Storkoll 2050 skulle det vara värdefullt för staden att undersöka hur stor potential för bebyggelseutveckling Säve har. Det skulle även ge ett underlag till framtida revideringar av översiktsplanen.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör