



**Datum**

2026-08-21

**Adress**

August Palms Plats 1

**Diarienummer**

STK-2026-834

**Yttrande**

**Till**

Trafikverket

**Remiss Trafikverket - Fördjupad utredning Malmö bangård – potential för ut-/omlokalisering av funktioner**

**TRV 2025/33109**

**Sammanfattning**

Som välbekant hanterar Malmö bangård både nationell och internationell godstrafik, inklusive kombiterminaler, och är en av de tre största rangerbangårdarna i Sverige. Malmö stad ser positivt på flera av utredningens förslag som stärker anslutningarna till Malmö hamn, men menar samtidigt att utredningen har ett för kort tidsperspektiv och inte tillräckligt belyser den långsiktiga framtidsbilden för bangården. Malmö stad lyfter också att bangårdens geografiska förutsättningar begränsar utvecklingsmöjligheterna, att ombyggnader kan ge betydande trafikstörningar under byggtiden, att åtgärder för persontåg kräver fortsatt analys av kapacitet och lokalisering samt att flera förslag förutsätter förhandlingar om mark, ansvar, finansiering och långsiktig markanvändning.

**Yttrande**

**Generella synpunkter**

Malmö stad ser positivt på att Trafikverket genomför en fördjupad utredning av Malmö bangård. Flera av de framtagna åtgärdsförslagen ligger i linje med de inspel Malmö stad gjort till Trafikverket under framtagandet av utredningen. Malmö bangård är en viktig nod i transportsystemet, regionalt, nationellt och internationellt. En effektiv och kapacitetsstark bangård i Malmö är en förutsättning för regionens utveckling och Malmös roll som tillväxtmotor i södra Sverige. Bangården möjliggör arbetsresor, kompetensförsörjning och tillgänglighet till hållbara transporter för näringslivet. Effektivare godstrafik till och från hamnen behövs för en omställning från gods på väg till järnväg och sjöfart. Malmö hamn är utsedd av EU som en av Sveriges fem stomnätshamnar och har stor betydelse för godsflöden till och från Sverige. Malmö stad vill framföra ett antal frågeställningar som behöver studeras vidare innan det går att klargöra vilka beroenden som finns mellan föreslagna åtgärder, vilka



konsekvenser åtgärderna ger och vilka strategiska vägval som återstår innan en långsiktigt robust lösning för Malmö bangård kan bedömas.

### **Behov av ett mer långsiktigt perspektiv**

Utredningen tar sin utgångspunkt i Trafikverkets basprognos för år 2045, som bygger på en framskrivning av redan beslutad politik och aktuella omvärldsförutsättningar. Utredningen konstaterar att 2045 är en kort tidshorisont i infrastruktursammanhang, men analyserar inte utvecklingen systematiskt bortom detta år. Malmö stad menar att Trafikverket bör utgå från flera scenarier, där ett scenario studerar bangårdens kapacitet utifrån kraftigt förbättrade förutsättningar för järnvägstrafiken. Malmö stad delar inte Trafikverkets slutsats att den ytkrävande rangerfunktionen långsiktigt kan fortsätta utvecklas på Malmö bangård. De åtgärder som behövs för att lösa situationen på kort och medellång sikt behöver vara robusta och utgöra etapper som leder mot en långsiktigt hållbar lösning. Risker är annars att stora investeringar görs i en bangårdslösning som blir för liten och ineffektiv redan när åtgärderna tas i drift.

Av de många viktiga funktioner som finns på bangården idag är vissa bundna till platsen. Det gäller dels funktionerna kopplat till persontrafiken, som behöver ligga nära Malmö C i dess roll som nav för både den regionala och långväga tågtrafiken. Det gäller också funktionerna kopplat till godstrafiken till och från hamnen, inklusive de intermodala transporterna. Den funktion som är minst platsbunden och samtidigt mest ytkrävande är rangerbangårdsfunktionen. Utredningen bör därför kompletteras med ett långsiktigt scenario där en omlokalisering av rangerbangårdsfunktionen utgör en bärande del. En kommande ytterligare Öresundsförbindelse kan dessutom, beroende på val av lösning, medföra intrång på bangårdsområdet och ytterligare begränsa utvecklingsmöjligheterna.

### **Bangården som en del av ett större system**

Utredningen redovisar flera näraliggande projekt och beskriver Malmö bangårds roll i TEN-T-nätet samt kommande kapacitetsförändringar i regionen. Utredningen fokuserar dock på att optimera den befintliga anläggningen. Kopplingen mellan föreslagna åtgärder på bangården och kapacitetskritiska stråk som Kontinentalbanan, Södra stambanan, anslutningarna till Öresundsbron, samt järnvägsförbindelserna till Norra hamnen utvecklas bara översiktligt. Öresundsmetrons roll i systemet lyfts inte. Malmö stad ser ett behov av ett tydligare systemperspektiv, där Malmö bangård analyseras som del av ett sammanhållet gods- och persontrafiksystem i Öresundsregionen och TEN-T-korridoren, inklusive effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen och framtida Öresundsförbindelser. Malmö stad menar att ett sådant angreppssätt behövs för att bedöma om de föreslagna åtgärderna ger tillräcklig kapacitet, robusthet och redundans också på längre sikt.



### **Bangårdens begränsningar**

Trafikverket lyfter i utredningen bangårdens förutsättningar och begränsningar. Malmö stad menar att oavsett vilka investeringar som genomförs på bangården kommer bangårdens begränsningar att kvarstå. Bangården är omgiven av befintliga och planerade nya stadsdelar. Rangerbangården är en säckbangård utan utfartsgrupp, vilket belastar bangården då tågen alltid kommer att behöva genomföra fler riktningsändringar än vad som hade varit fallet om bangården även rymde en utfartsgrupp. Detta medför också ett ökat antal stillastående fordon som under kapacitetskänsliga perioder riskerar att stå i vägen för andra tåg. Godstrafik söderifrån på Kontinentalbanan ansluter dessutom mitt på bangården. Därifrån måste tågen ledas till ett fåtal närliggande spår på infartsgruppen innan de kan backas tillbaka in på bangården för rangering. Detta förväntas bli begränsande för bangårdens kapacitet oavsett vilka övriga investeringar som genomförs. Trafikverket anger i utredningen att Räddningstjänsten har tagit beslut om att förbjuda rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser på bangården. Trafikverket anger att man har överklagat beslutet men att utfallet kommer att påverka Malmö bangård och andra godsbangårdar i Sverige.

### **Uppställning för persontåg**

Malmö stad anser att behovet av spårmeter för uppställning av persontåg behöver analyseras djupare. I ”Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem” bedöms behovet av uppställning till cirka 7 500 spårmeter år 2030 och 9 400 meter år 2045, medan dialogen med järnvägsföretagen pekar på ett ännu högre behov redan år 2030. Detta tyder på att kapacitetsbristen kan inträda tidigare och vara större än vad de redovisade åtgärderna tar höjd för. För att klara uppställningsbehovet redovisar Trafikverket i utredningen ett alternativ där en ny verkstadsdepå lokaliseras på annan plats, vilket skulle frigöra ytterligare spårmeter för uppställning av persontåg. Detta alternativ är bara översiktligt beskrivet, utan analys av möjliga lägen, konsekvenser för tågomlopp, driftkostnader och omfattningen av tomkörning på det redan hårt belastade järnvägsnätet. Mot bakgrund av Malmös roll som regional motor med stor inpendling är det avgörande att kapaciteten för persontåg, inklusive omloppsnära uppställning och depåfunktioner, dimensioneras så att den möjliggör en utbyggd spårtrafik.

### **Kontinentalbanan**

Malmö stad vill påpeka att i princip all godstrafik på järnväg söderut går genom den täta staden via Kontinentalbanan. Detta ger kapacitets-, stadsbyggnads- och säkerhetskonflikter i Malmö. Utredningen pekar på att Kontinentalbanan sannolikt kommer att nyttjas betydligt mer framöver, vilket skulle kunna innebära en utmaning med att få till tidtabeller för att passa in på övriga banor. Det nämns inte hur detta ska hanteras. Inte heller möjligheten att leda tåg från stambanan direkt upp på



Kontinentalbanan beaktas, något som kan bli nödvändigt för att upprätthålla effektiva transportflöden när Citytunneln inte kan ta emot fler tåg. Malmö stad anser att utredningen behöver tydliggöra hur en ökad belastning på Kontinentalbanan ska mötas långsiktigt. Malmö översiktsplan pekar ut ett reservat för en yttre godsbanan. Yttre godsbanan tas inte upp i utredningen trots att den skulle kunna vara ett strategiskt alternativ som både ökar kapaciteten för godståg, möjliggör en annan långsiktig utveckling av bangårdsområdet och säkerställer kapacitet på Kontinentalbanan för persontågtrafik.

### **Öresundsmetron**

En ny Öresundsmetro frigör kapacitet på Öresundsbron för fjärr- och godståg, avlastar Citytunneln och skapar redundans i järnvägsförbindelserna över sundet, vilket stärker robustheten i systemet och underlättar överflyttning av gods och långväga resor från väg till järnväg. Öresundsmetron är en viktig nationell angelägenhet som även ger stor lokal och regional nytta. Metrostationen söder om Malmö C blir en stark knutpunkt mellan olika kollektivtrafikslag. För att Öresundsmetron ska fungera fullt ut på den svenska sidan behövs redan initialt en depåfunktion i Malmö för daglig service och uppställning. Malmö stad vill uppmärksamma Trafikverket på att Malmö stad planerar för en lokalisering av metrodepå i närheten av Malmö C.

### **Klimatanpassning**

Malmö stad menar att klimatförändringarnas konsekvenser på Malmö bangård behöver belysas för att skapa robusthet och ökad beredskap för anläggningarna på längre sikt. Åtgärder för att hantera ett förändrat klimat kan medföra ytanspråk på bangården. Trafikverket skriver att de klimatskyddsåtgärder som Malmö stad planerar för att skydda Nyhamnen även skulle ge skydd åt Trafikverkets anläggningar. Malmö stad vill påpeka att detta inte stämmer. De lokala skyddsåtgärder som exploateringen i Nyhamnen bekostar kommer inte hantera de risker som Trafikverkets nationellt samhällsviktiga funktioner behöver. Trafikverket har ansvar för att både befintliga och tillkommande funktioner på bangården klimatanpassas.

### **Riskhänsynen till bangården**

I utredningen anges att nya exploateringar inom riskavstånd från bangården i högre grad kommer att behöva förhålla sig till räddningstjänstens krav. Malmö stad instämmer inte i detta. Trafikverkets senaste riskanalys för Malmö godsbangård (2025-11-10) framhåller att Fördjupad riskanalys – Malmö bangård som togs fram av Malmö stad 2019 ska användas vid samhällsplanering och stadsutveckling. Riskanalysen från 2019 visar på vilka avstånd från bangården som stadsutveckling kan ske med upprätthållande av en fullgod säkerhet. I Trafikverkets riskanalys anges att Fördjupad riskanalys – Malmö bangård är fortsatt giltig och genomfördes med Malmö översiktsplan som förutsättning. Fördjupad riskanalys – Malmö bangård beaktade



särskilt de förändringar som föreslogs i Översiktsplan för Nyhamnen och Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn.

### **Banavgifter som åtgärd**

Utredningen lyfter höjda banavgifter som ett möjligt styrmedel för att effektivisera användningen av en trång bangård, men problematiserar inte fullt ut konsekvenserna för godstrafikens konkurrenskraft. I rapporten anges samtidigt att godstrafiken på järnväg redan har påverkats negativt av ökade kostnader och att lönsamheten i sektorn är låg, vilket gör godsoperatörerna känsliga för ytterligare kostnadsökningar. Malmö stad anser att styrande banavgifter kan vara motiverade för att rensa bort felaktig användning av en begränsad nod, men att sådana styrmedel behöver utformas i ett större system- och klimatperspektiv och kombineras med åtgärder som stärker järnvägens konkurrenskraft i förhållande till vägtrafiken.

### **Utbyggnads- och genomförandeplan**

I utredningen framgår att ytorna för utveckling och tillväxt av nödvändiga bangårdsfunktioner är starkt begränsade på grund av att bangården är kringgärdad av befintlig och planerad bebyggelse. De åtgärder som föreslås för att effektivisera anläggningen kräver omfattande ombyggnader med tillfälliga omlokaliseringar av olika, för tågtrafiken, centrala servicefunktioner. Malmö stad menar att utredningen behöver kompletteras med en utbyggnads- och genomförandeplan som visar hur den lokala, regionala, nationella och internationella järnvägstrafiken kan fungera och utvecklas under tiden åtgärderna genomförs. Utredningen behöver då också visa hur viktiga bangårdsfunktioner ska säkerställas och var de kan omlokaliseras under en ombyggnadsperiod. För Malmö är det särskilt viktigt att persontågtrafiken fungerar genom hela processen, eftersom den är central för arbetsresor, kompetensförsörjning och tillgänglighet för stadens näringsliv i en regional arbetsmarknad.

### **Gemensamma tidplaner och samarbeten**

Genom investeringar i Malmö hamns järnvägssystem kan staden bidra till att avlasta Malmö bangård från Malmö- och hamnrelaterat gods. Detta ger Trafikverket ett större handlingsutrymme på bangården och skapar nyttor långt utanför kommunen. Flera av de föreslagna åtgärderna som berör anslutningarna till hamnen ligger på kommunal mark, vilket innebär att genomförandet förutsätter förhandlingar mellan Trafikverket och Malmö stad om markåtkomst, ansvarsfördelning och etappindelning. Flera av de föreslagna åtgärderna till och från samt i hamnen kommer fortsatt ingå i stadens spårinnehav. Malmö stad anser att ansvarsfördelningen behöver tydliggöras i ett tidigt skede. Malmö stad menar även att eftersom dessa åtgärder medför stora regionala och nationella nyttor genom avlastning av Trafikverkets anläggning behöver det klargöras hur stadens investeringar ska kompenseras. Detta kan göras genom till exempel statlig



medfinansiering och genom att Trafikverket överlåter annan mark för kommunala ändamål.

### **Synpunkter på åtgärdsförslagen**

Flera av de framtagna åtgärdsförslagen ligger i linje med Malmö stads beslutade planer och de inspel Malmö stad gjort till Trafikverket under arbetet med den fördjupade utredningen av Malmö bangård. Tillsammans med åtgärderna som ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen för åren 2026–2037 (fyra spår Lund-Hässleholm, fler spår på Malmö C, ombyggnad Östervärn med dubbelspår till Malmö C övre och planskild spårkorsning), kommer en effektivare bangård med bättre kopplingar till Malmö hamn att bidra till att möta den ökning av gods- och passagerarströmmar som förväntas till, från och genom Malmö.

#### **Åtgärdsrad 3: Gränssnitt mellan infrastrukturägare**

Malmö stad menar att Trafikverket bör vara infrastrukturägare för hamnspåret vid Tullspårsområdet samt för hamnspåret ut mot Postspåret (spår 88). Malmö stad menar att hamnspåren bör vara statliga tågspår men att staden bör kvarstå som markägare, i enlighet med modell som används på hamnbanan i Göteborg.

#### **Åtgärdsrad 4: Förlängning av spår på R-gruppen**

Malmö stad framför att spåren på R-gruppen inte ska förlängas väster om Frihamnsviadukten, dels utifrån frågan om farligt gods, dels för att kunna fortsätta stadsutvecklingen i Nyhamnen på södra sidan av Carlskatan fram till Frihamnsviadukten.

#### **Åtgärdsrad 5: Ankomst och avgångsspår vid Tullspårsområdet**

Malmö stad menar att spåren bör vara statliga tågspår, elektrifierade och signalreglerade. Staden bör kvarstå som markägare i enlighet med modell som används på hamnbanan i Göteborg. Frågan om vart Train Alliance verkstad kan flytta behöver lösas innan beslut om åtgärden kan fattas. Arrendeavtal förnyas senast 2027-12-31. Malmö stad vill även påpeka att möjligheten att åstadkomma fyra spår vid Tullspårsområdet behöver studeras i ett sammanhang med Åtgärdsrad 12: Depåverksamhet vid Skroten, ett område som Malmö stad i gällande översiktsplan pekat ut som ett möjligt läge för kollektivtrafikdepå.

#### **Åtgärdsrad 7: Elektrifiering av spår 2a-5a**

Malmö stad framför att eftersom godsvagnar till och från hamnen påverkas av åtgärden kan åtgärden inte genomföras oberoende av andra åtgärder som det beskrivs i rapporten.

#### **Åtgärdsrad 9: Förlängning av spår 59 i Arlöv**

Malmö stad ser positivt på åtgärden då redundans och kapacitet ökar samtidigt som det



är en långsiktig åtgärd med hänsyn till den framtida direktanslutning till Malmö hamn via den planerade så kallade ”metkroken”.

#### **Åtgärdsrad 10–11: Omloppsnära uppställning av persontåg på personbangården (dvs. depåverksamhet)**

Detta är centrala åtgärder för att effektivisera och utöka persontrafiken till, från och genom Malmö och därmed viktigt för stadens fortsatta utveckling som tillväxtmotor i södra Sverige. Det är dock angeläget att persontrafikens depå och servicebehov kan fungera tillfredsställande under och efter ombyggnadsperioden, vilket förutsätter att ersättningsplats för Jernhusens verkstäder måste hittas så snart som möjligt.

#### **Åtgärdsrad 12: Depåverksamhet vid Skroten**

Malmö stad har i gällande översiktsplan pekat ut området söder om Tullspåren som ett möjligt läge för en lokal kollektivtrafikdepå. Malmö stad har svårt att identifiera andra centrala lägen med motsvarande funktion, tillgänglighet och rimliga alternativa markanvändningsvärden. Det är angeläget att Trafikverkets fortsatta arbete utgår från stadens långsiktiga markanvändning och inte förutsätter lösningar som motverkar översiktsplanens inriktning för området. Om åtgärden ska genomföras menar Malmö stad att det viktigt att hitta fungerande alternativa platser för kollektivtrafikdepå. Ett sätt att komma framåt i denna fråga kan vara att Malmö stad och Trafikverket planerar för markbyten som medger att funktioner och nyttor tillgodoses på platser som är optimala för båda parter.

#### **Åtgärdsrad 13: Omloppsnära uppställning av persontåg på annan plats än på personbangården**

Det är problematiskt att hitta andra placeringar för detta än på befintlig bangård. Malmö stad menar att områden i hamnen eller på annan plats i inom Malmö stad inte är lämpliga för detta.

#### **Åtgärdsrad 14: Ny verkstadsdepå byggs på lämplig plats för att kunna underhålla tågen**

Förutsatt att verkstadsdepån avser serviceåtgärder av sällankaraktär finns det spårnära mark i Malmös översiktsplan längs med Trelleborgsbanan, vid Glostorp i sydöstra Malmö.

#### **Åtgärdsrad 15: Förlängning av spår på I-gruppen**

Malmö stad menar att det inte är önskvärt att en förlängning av I-gruppens spår sker på bekostnad av kombitrafiken. Det måste i så fall säkerställas att den berörda kombitrafiken kan hanteras i hamnen och dess kombiterminal och att det då finns en effektiv spåranslutning mellan den kombiterminalen och Södra stambanan. Den så kallade metkroken och den dubbla metkroken skulle behövas i en sådan situation. Det saknas en redovisning av möjliga nya lägen, konsekvenser för terminalens funktion och



effektivitet samt risken för tomkörning och ökade kostnader i systemet. Åtgärden behöver också analyseras i relation till förutsättningarna för en framtida metrodepå och till stadens långsiktiga markanvändning i området.

#### **Åtgärdsrad 16: Nya uppställningsspår vid Posten**

I första hand bör uppställning av godståg till och från hamnen göras på den planerade överlämningsbangården i Norra hamnen (omnämnt Lappögatan i Masterplan för Malmö hamn). Malmö stad menar att en utbyggnad av ytterligare uppställningsspår vid Posten eventuellt kan behövas på längre sikt.

#### **Åtgärdsrad 17: Väg- och järnvägsbro mellan Norra och Mellersta hamnen**

Malmö stad framför att åtgärden är angelägen. Detaljplan för bron är under framtagande. Det förutsätts att spåret över bron blir elektrifierat och signalreglerat i samband med att den nya överlämningsbangården i Norra hamnen elektrifieras, vilket bör ske i samband med att den övertar rollen som överlämningsbangård från tullspårsbangården. Järnvägsbron tillför nationella nyttor då den bidrar till att avlasta Malmö bangård och blir en del av en hamnbana till överlämningsbangården i Norra hamnen. Malmö stad menar att en statlig medfinansiering av bron bör vara aktuell.

#### **Åtgärdsrad 18: Elektrifiering och signalreglering av spåren i hamnen**

Malmö stad instämmer i att åtgärden är avhängig andra investeringar, men menar att den kan genomföras i etapper i väntan på en spårförbindelse mellan Mellersta och Norra hamnen.

#### **Åtgärdsrad 19: Elektrifiering och signalreglering av hamnspåret (spår 60)**

Malmö stad framför att denna åtgärd är en lämplig första etapp av åtgärden elektrifiering och signalreglering av hamnspåren.

#### **Åtgärdsrad 20: Ny infart till hamnen från Södra stambanan (metkroken)**

Malmö stad menar att den så kallade metkroken är en lösning med betydelse både på medellång och lång sikt. Metkroken erbjuder en direktförbindelse mellan hamnen och Södra stambanan vilket gynnar hamnens verksamheter, framför allt den intermodala trafiken, samtidigt som Malmö godsbangård och hamnspåren avlastas.

#### **Åtgärdsrad 21 och 22: Koppling mellan hamnen och Kontinentalbanan och Ny infart till hamnen från Kontinentalbanan (Dubbelkroken)**

Malmö stad menar att en dubbel metkrok (Ny koppling från ovanstående metkroken (på bro) till spår 59, i höjd med kombiterminalen vilket ger en direktanslutning från Kontinentalbanan till hamnområdet.) är att föredra på längre sikt för att skapa effektiva tågkopplingar mellan Malmö hamn och söderut.

#### **Åtgärdsrad 25: Ankomst- och avgångsspår vid Frihamnen/Mellersta hamnen (Icopalbangården)**





Malmö stad instämmer i Trafikverkets bedömning att en etablering av ankomst- och avgångsspår vid Tullspåren är att föredra framför denna åtgärd som innebär stor påverkan på kommande utbyggnadsområde i Nyhamnen.

**Åtgärdsrad 26: Nya uppställningsspår vid Frihamnen/Mellersta hamnen (Icopalbangården)**

Malmö stad förordar att hanterings- och uppställningsspår byggs ut vid överlämningsbangården i Norra hamnen i första hand och utmed postspåren i andra hand. Frihamnspåren ska användas för hamnrelaterad trafik, inte för uppställning.

**Åtgärdsrad 27: Ökad användning av batterilok på CMP:s anläggning**

Malmö stad menar att batterilok kan vara en tillfällig men också dyr lösning. Elektrifiering till och från en överlämningsbangård i Norra hamnen kan vara en bättre långsiktig lösning som även integrerar hamnanläggningen bättre med Malmö bangård och Södra stambanan. Om hamnspåren är elektrifierade kan tåg och vagngrupper tryckas in till hamnens olika verksamheter.

**Åtgärdsrad 29: Samlokalisering kombiterminaler**

Malmö stad framför att det finns ytor i Norra hamnen för en utökad kombiterminal. En sådan samlokalisering förutsätter att spåren till och från Norra hamnens överlämningsbangård blir elektrifierade och signalreglerade. För att bli riktigt effektivt sammankopplad med järnvägsnätet behövs dubbla metkroken.

**Åtgärdsrad 30: Nya uppställningsspår för godsvagnar i hamnen**

Malmö stad ser positivt på åtgärden är under förutsättning att uppställningsspåren används för uppställning av vagnar med hamnrelaterat gods.

**Åtgärdsrad 31: Flytta delar av rangeringen till Helsingborg**

Malmö stad instämmer i Trafikverkets bedömning att åtgärden är negativ med hänsyn till bristen på tåglägen.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

Sekreterare

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]