



Datum

2026-06-24

Adress

Diarienummer

SBN-2026-437

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

Yttrande över Remiss Trafikverket - Fördjupad utredning Malmö bangård – potential för ut-/omlokalisering av funktioner STK-2026-834

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram en fördjupad utredning om Malmö bangård med förslag på åtgärder för att utveckla bangårdens funktioner och kapacitet. Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på flera av förslagen 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. Yttrandet 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 och långsiktig markanvändning.

Yttrande

Malmö bangård utgör en viktig nod för det svenska transportsystemet, såväl regionalt som nationellt. Det är därför angeläget med en välfungerande och rationellt uppbyggd bangård som kan möta olika framtidsscenarier utan att verksamheten äventyras. Malmö stad har under flera år påtalat oro över Malmö bangårds kapacitet och därmed dess möjlighet att på sikt fylla sin funktion. Stadsbyggnadsnämnden välkomnar därför Trafikverkets intresse av att studera bangårdens utmaningar och olika förslag på åtgärder. Det är också positivt att arbetet har genomförts öppet och transparent. Flera av de framtagna åtgärdsförslagen ligger i linje med de inspel Malmö stad gjort till Trafikverket under utredningsarbetet. Det gäller framför allt åtgärdsförslagen som syftar till att uppnå bättre spåranslutningar till Malmö hamn och som därmed bidrar till att avlasta bangården. Det gäller exempelvis fler uppställningsspår utmed Lappögatan (överlämningsbangård i Norra hamnen), ny järnvägsbro mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen samt, på längre sikt, utbyggnad av den så kallade Metkroken, som medger direkt spårförbindelse från Norra hamnen till Södra stambanan.



Utredningen brister dock när det gäller analysen av den långsiktiga framtidsbilden. Den utgår från att den befintliga ytkrävande rangerfunktionen ska kvarstå på bangården, medan övriga järnvägsfunktioner förutsätts anpassa sig efter detta och vid behov omlokaliseras till andra platser i regionen. Att detta är en allt för konservativ utgångspunkt visar sig av att utredningen bygger på Trafikverkets basprognos för år 2045, en prognos med ett för kort tidsperspektiv som dessutom bygger på redan beslutad politik och aktuella omvärldsförutsättningar. För att säkerställa att bangården långsiktigt kan fylla sin roll menar stadsbyggnadsnämnden att denna typ av studier behöver utgå från långsiktig scenarioteknik, som inkluderar scenarion som studerar bangårdens kapacitet utifrån kraftigt förbättrade förutsättningar för järnvägstrafiken. Stadsbyggnadsnämnden menar vidare att bangårdens rangerfunktion har betydande begränsningar avseende de geografiska förutsättningarna. Oavsett vilka investeringar som föreslås kommer godset från Kontinentalbanan även fortsatt att ansluta mitt på bangården och belasta infartsgruppen, det går inte att åstadkomma en utfartsgrupp för uppställning av avgående tåg, räddningstjänstens påtalande av bangårdens riskbild kommer att kvarstå och en ombyggnad av den trånga bangården kan förväntas medföra betydande trafikstörningar under byggtiden. Det finns således en betydande risk att Trafikverket bygger fast sig i en bangårdslösning med alltför små marginaler och som kort tid efter att de föreslagna åtgärderna genomförts inte visar sig ha tillräcklig handlingsfrihet vid kommande oförutsedda anspråk. Pågående studier för att åstadkomma ytterligare en Öresundsförbindelse kan dessutom, beroende på val av lösning, komma att medföra intrång på bangårdsområdet och ytterligare begränsa dess utvecklingsmöjligheter.

Stadsbyggnadsnämnden delar således inte Trafikverkets slutsats att den ytkrävande rangerfunktionen långsiktigt kan fortsätta utvecklas på bangården. Stadsbyggnadsnämnden menar att utredningen snarare visar att det inte längre går att blunda för behovet av att studera en omlokalisering av den, för att på så sätt uppnå ett mer rationellt och framtidsinriktat järnvägssystem.

Nedan följer en tematisk sammanställning av de synpunkter stadsbyggnadsnämnden önskar framföra på utredningen.

Trafikverkets basprognos är otillräcklig som beslutsunderlag

Utredningen tar sin utgångspunkt i Trafikverkets basprognos för år 2045. Utredningen konstaterar själv att 2045 är en kort tidshorisont i infrastruktursammanhang, men analyserar inte utvecklingen systematiskt bortom detta år. Basprognosen bygger dessutom på en framskrivning av redan beslutad politik och aktuella omvärldsförutsättningar. Ett sådant snävt angreppssätt riskerar att underskatta den kapacitet som krävs i en växande storstadsregion. Stadsbyggnadsnämnden menar därför att en central och framåtsyftande bangårdsutredning av detta slag i stället behöver utgå från flera scenarier, där också ett scenario som studerar bangårdens kapacitet utifrån kraftigt förbättrade förutsättningar för järnvägstrafiken ingår.

Brist på systemperspektiv



Utredningen redovisar flera anknyttande projekt och beskriver både Malmö bangårds roll i TEN-T-nätet och kommande kapacitetsförändringar i regionen, men den analytiska tyngdpunkten ligger 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 endast översiktligt. Stadsbyggnadsnämnden 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. Ett sådant angreppssätt är nödvändigt för att bedöma om de föreslagna åtgärderna ger tillräcklig kapacitet, robusthet och redundans på längre sikt.

Utredningen är allt för reaktiv

Utredningens åtgärdslogik framstår i flera delar som reaktiv snarare än proaktiv. Det gäller exempelvis uppställningen för persontåg, där rapporten beskriver ett redan känt kapacitetsunderskott, men samtidigt lägger den huvudsakliga åtgärden långt bort i tiden, utan tydlighet kring när den kan vara genomförd. Även då åtgärden genomförs anges den inte fullt ut möta det behov som behövs år 2045, vilket innebär att utredningens åtgärd är otillräcklig. Samtidigt pekar utredningen själv på att framtidens rangerbangårdar kan behöva organiseras på andra sätt och att godstågshantering på längre sikt kan behöva ske på andra platser än på dagens godsbangård. Det är därmed en brist att mer genomgripande alternativ inte studerats närmare.

Rangerfunktionens lokalisering begränsar dess utvecklingsmöjlighet

Det är angeläget med en rationell och väl fungerande bangårdsfunktion i regionen och att den kan fungera väl även under ansträngda förhållanden. Det är därför bekymmersamt att viktiga geografiska förutsättningar inte beaktats i den utsträckning som de borde. Oavsett vilka investeringar som genomförs på bangården kommer dessa förutsättningar att kvarstå och påverka den ytkrävande rangerfunktionens förmåga att utvecklas och hantera oförutsedda kapacitetsförändringar. Det finns därmed goda skäl att ifrågasätta rangerfunktionens fortsatta placering på bangården.

- Rangerbangården kommer att förbli en säckbangård utan utfartsgrupp. Det kommer att belasta bangården då tågen alltid kommer att behöva genomföra flera riktningsändringar än vad som hade varit fallet om bangården även rymde en utfartsgrupp. Det medför också ett ökat antal stillastående fordon som under kapacitetskänsliga perioder riskerar att stå i vägen för andra tåg.
- Samtlig godstrafik som kommer söderifrån på Kontinentalbana ansluter 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.
- Då bangården ligger i anslutning till stadsbebyggelse har Räddningstjänstens beslutat att förbjuda rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och



tryckkondenserade brandfarliga gaser. Trafikverket har överklagat beslutet men vinner beslutet laga kraft påverkar det Malmö godsbangårds möjlighet att verka.

Kapacitetsbrist för tåguppställning kvarstår

Behovet av spårmeter för uppställning av persontåg behöver analyseras djupare. I Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem bedöms behovet av uppställning uppgå 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. Det tyder på att kapacitetsbristen kan inträda tidigare och vara större än vad de redovisade åtgärderna tar höjd för. För att klara uppställningsbehovet redovisas ett alternativ där en ny verkstadsdepå lokaliseras på annan plats, vilket skulle frigöra ytterligare spårmeter för uppställning av persontåg. Detta alternativ är dock endast 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 och arbetsmarknadsnav är det avgörande att kapaciteten för persontåg, inklusive omloppsnära uppställning och depåfunktioner, dimensioneras så att den möjliggör en utbyggd spårtrafik, snarare än riskerar att begränsa antalet avgångar och därmed näringslivets fortsatta utveckling.

Bangårdens ombyggnad förväntas ge omfattande och långvariga trafikstörningar

Bangården är trång och spårstrukturen är komplex, med många korsande tågrörelser inom ett begränsat utrymme. De föreslagna om- och utbyggnadsåtgärderna innebär omfattande ingrepp i en redan hårt utnyttjad anläggning, men utredningen redovisar endast översiktligt hur kapacitet och trafik ska hanteras under byggtiden. Det konstateras att vissa åtgärder kan genomföras med begränsad trafikpåverkan, medan ombyggnad av personbangården bedöms få stora konsekvenser på tågtrafiken och kräva etappvis genomförande och temporära lösningar på andra platser. Samtidigt konkretiseras inte hur tillräcklig uppställning, verkstads- och servicefunktioner kan säkerställas under byggperioden, eller hur påverkan på resenärer, godsoperatörer och stadsutvecklingsprojekt kan minimeras. För Malmö är det särskilt viktigt att persontågtrafiken fungerar genom hela processen, eftersom den är central för arbetsresor, kompetensförsörjning och tillgänglighet till stadens näringsliv i en regional arbetsmarknad. Stadsbyggnadsnämnden anser därför att ett så omfattande åtgärds paket för Malmö bangård behöver kompletteras med en tydligare strategi för byggskedet, där kapacitet, robusthet och tillgänglighet för både person- och godstrafik analyseras och säkras steg för steg.

Kontinentalbanans kapacitet och roll behöver klargöras

I nulägesbeskrivningen bör det problematiseras att i princip all godstrafik på järnväg söderut går genom den täta staden via Kontinentalbanan, vilket ger både kapacitets-,



stadsbyggnads- och säkerhetskonflikter i Malmö. Samtidigt är resonemanget om banans framtida funktion något otydligt där 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. Trots detta 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. Stadsbyggnadsnämnden anser att detta visar på en svag koppling mellan prognos, målbild och åtgärdsförslag, och att utredningen behöver tydliggöra hur en ökad belastning på Kontinentalbanan ska mötas långsiktigt. Malmö har i decennier upprätthållit ett reservat för en yttre godsbanan i översiktsplanen. Denna beaktas inte i utredningen trots att den kan utgöra ett strategiskt alternativ som både ökar kapaciteten för godståg, möjliggör en annan långsiktig utveckling av bangårdsområdet och säkerställer kapacitet på Kontinentalbanan för persontågtrafik.

Öresundsmetron roll i trafiksystemet behöver beaktas

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, och metrostationen söder om Malmö C blir en stark knutpunkt mellan olika kollektivtrafikslag. Genom att knyta samman Malmö med Köpenhamns metrosystem förkortas restiderna i den gemensamma arbetsmarknadsregionen, samtidigt som metron kan samordnas med kustskydd och stadsutveckling kring Malmö hamninlopp så att investeringar i infrastruktur och stadsutveckling ger stora samlade effekter. För att Öresundsmetrons ska fungera fullt ut på den svenska sidan behövs redan initialt en depåfunktion i Malmö, för daglig service och uppställning. En placering längs Västkustvägen i anslutning till befintlig kombiterminal undersöks. Detta måste beskrivas bättre.

Problematiskt att använda banavgifter för att frigöra kapacitet på bangården

Utredningen lyfter höjda banavgifter som ett möjligt styrmedel för att effektivisera användningen av en trång bangård, men problematiserar inte fullt ut kring banavgifternas konsekvenser för godstrafikens attraktivitet och 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. Stadsbyggnadsnämnden 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.

Fortsatt oklara omlokaliseringar och markanvändningskonflikter

För att kunna bibehålla den ytkrävande rangerfunktionen föreslås att vissa funktioner ska omlokaliseras till platser utanför dagens bangårdsområde. Det framgår inte tydligt



vart detta ska ske trots att flera av funktionerna har mycket specifika lokaliseringskrav och att de många möjliga lägen i Malmöområdet är starkt konkurrensutsatta. Stadsbyggnadsnämnden anser därför att rapporten behöver vara tydligare med vilka funktioner som kan flyttas, vilka mottagande platser som är möjliga för dessa och vilka konsekvenser detta får för stadens/regionens övriga planering. Det är angeläget att även studera i vilken grad utlokaliseringarna kan komma att påverka spårkapaciteten kring Malmö och kollektivtrafikens effektivitet.

Förhandlingar krävs då flera åtgärdsförslag berör Malmö som fastighetsägare

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 det kommunala järnvägsnätet. 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. Stadsbyggnadsnämnden anser att ansvarsfördelningen behöver tydliggöras i ett tidigt skede och att det också behöver klargöras hur stadens investeringar ska kompenseras, till exempel genom statlig medfinansiering och genom att Trafikverket överlåter annan mark för kommunala ändamål. Utredningens åtgärder får inte heller innebära att den långsiktiga planeringen av östra Nyhamnen försvåras eller begränsas. Ur stadens perspektiv är det också särskilt angeläget att spårområdet söder om Carlsgatan på sikt kan användas i enlighet med översiktsplanens intentioner. Att utredningen redovisar att detta område fortsatt ska användas för bangårdsändamål är försvårande. Stadsbyggnadsnämnden anser att denna målkonflikt behöver tydliggöras och hanteras i det fortsatta arbetet.

Användningen av "Skroten" för järnvägsändamål strider mot översiktsplanen

Utredningen föreslår verkstad och depåverksamhet för främst godstrafik vid Skroten öster om Frihamnsviadukten, men denna plats är i stadens översiktsplanering avsedd för en central depå för kollektivtrafik. Stadsbyggnadsnämnden vill understryka vikten av att Skroten även fortsättningsvis reserveras för detta ändamål, eftersom staden har svårt att identifiera andra centrala lägen med motsvarande funktion, tillgänglighet och rimliga alternativa markanvändningsvärden. Det är därför angeläget att Trafikverkets fortsatta arbete utgår från stadens långsiktiga markanvändning och inte förutsätter lösningar som motverkar översiktsplanens inriktning för området.

Tillgängligheten till Malmö hamn förbättras

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar utredningens breda anslag för att förbättra tillgängligheten till Malmö hamn. I utredningen föreslås bland annat att Tullspårsområdet, som ägs av Malmö stad, ska användas för fyra ankomst- och avgångsspår till och från hamnområdet samt för uppställning av godståg. Stadsbyggnadsnämnden vill understryka vikten av att stillastående godståg inte placeras så att vagnar står uppställda väster om Frihamnsviadukten, i enlighet med nuvarande överenskommelse.

Vidare noterar stadsbyggnadsnämnden att utredningen utgår från att hamnspåret bör tas över av Trafikverket. Stadsbyggnadsnämnden ser fortsatt kommunalt ägande av



marken som centralt för att behålla nödvändig handlingsfrihet i den långsiktiga omvandlingen av Frihamnen. Stadsbyggnadsnämnden förutsätter vidare att möjligheten att åstadkomma fyra spår vid Tullspårsområdet samstuderas med en kollektivtrafikdepå vid den så kallade Skroten.

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar Trafikverkets positiva syn på den planerade järnvägsbron mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen men vill särskilt påpeka att överlämningsbangårdens spår vid Lappögatan endast är avsedda för gods till och från Malmö och Malmö hamn.

Stadsbyggnadsnämnden ser också med tillförsikt fram emot att tillsammans med Trafikverket utreda förutsättningarna för den så kallade Metkroken, som ger en mer direkt koppling mellan Malmö hamn och stambanan.

Förlängning av spår norrut

Utredningen visar att en förlängning av spåren norrut kan skapa ytterligare kapacitet på I-gruppen och möjliggöra längre tåg. Samtidigt bedöms åtgärden få stor påverkan på kombiterminalen, som sannolikt behöver flyttas norrut eller till annan plats.

Stadsbyggnadsnämnden anser att detta behöver belysas tydligare. 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.

Riskhänsynen till bangården behöver inte utökas

Enligt utredningen har Räddningstjänsten beslutat att förbjuda rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser. Trafikverket har överklagat beslutet och utfallet kommer att påverka Malmö godsbangård och andra godsbangårdar i Sverige. I utredningen anges också att nya exploateringar inom riskavstånd från bangården i högre grad kommer att behöva förhålla sig till räddningstjänstens krav. Stadsbyggnadsnämnden menar att detta inte är korrekt. Eftersom Malmö bangård klassas som farlig verksamhet (enligt lag om skydd mot olyckor) är Trafikverket skyldiga att regelbundet genomföra en riskanalys för att bedöma behovet av beredskap inom anläggningen och för att komplettera räddningstjänstens insatsberedskap. Vidare ska analysen utgöra underlag för uppdatering av den befintliga nödlägesplanen samt vid övning av denna. Även Malmö stad har haft behov av att ta hänsyn till bangårdens riskbild, men utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv. Av det skälet lät Malmö år 2019 genomföra en särskild riskanalys (Fördjupad riskanalys – Malmö bangård). Utredningen visar på vilka avstånd från bangården som stadsutveckling kan ske med upprätthållande av en fullgod säkerhet. I Trafikverkets senaste riskanalys över bangården (2025) framhålls att det är denna utredning från 2019 som ska utgöra underlag för samhällsplanering och stadsutveckling. Stadsbyggnadsnämnden menar att inget nytt har framkommit som förändrar detta ställningstagande.

Bangården behöver klimatanpassas



Malmö bangård är en nationell samhällsviktig funktion som påverkar järnvägens funktion och drift på systemnivå. Klimatanpassningen av bangården och dess omgivningar kan inte avgränsas bort i utredningen, då Trafikverket har ansvar för att både befintliga och tillkommande funktioner klimatanpassas. Det är särskilt angeläget att detta sker då konsekvenserna vid en översvämning påverkar på nationell nivå. Trafikverket själv pekar ut Malmö bangårdsområde som känsligt för översvämning, skyfall och havsnivåhöjning och bedömer att en översvämning kan få nationella konsekvenser. De lokala skyddsåtgärder som exploateringen i Nyhamnen bekostar kommer inte hantera de risker som Trafikverkets nationellt samhällsviktiga funktioner behöver. I SMHI, Boverkets och Trafikverkets pågående regeringsuppdrag ”Nationella riktlinjer för val av klimatscenarier” och Boverkets arbete med allmänna råd, föreskrifter och vägledning för klimatanpassning kommer nya riskklasser och dimensioneringar av skyddsåtgärder i järnvägsplan och detaljplan, för statlig järnvägsinfrastruktur som måste bekostas och genomföras av ansvarig part, i detta fall Trafikverket.

Det kvarstår behov av fortsatta utredningar

Utredningen innehåller flera relevanta ansatser, men lämnar samtidigt ett stort antal avgörande frågor öppna med behov av fortsatt analys. Angreppet ger intrycket att bangårdens långsiktiga planeringsinriktning är tillräckligt klarlagd, trots att flera centrala vägval fortfarande är både högst tveksamma och ofullständigt utredda.

Stadsbyggnadsnämnden anser att Trafikverket tar för lättvindigt på de utmaningar bangården står inför och den kontext bangården befinner sig i för att kunna ta slutlig ställning kring bangårdens principiella utveckling. Stadsbyggnadsnämnden har i detta yttrande lyft fram ett antal frågeställningar som måste studeras vidare innan det går att klargöra vilka beroenden som finns mellan föreslagna åtgärder, vilka konsekvenser de ger och vilka strategiska vägval som återstår innan en långsiktigt robust lösning för Malmö bangård kan bedömas.

ordförande

Stefana Hoti (MP)

sekreterare

Kristina Andersson