



Datum

2026-06-24

Adress

Diarienummer

TN-2026-1990

Yttrande

Till

[Mottagare]

**Remiss Trafikverket - FÖRDJUPAD UTREDNING
Malmö bangård – potential för ut-/omlokalisering av
funktioner, STK-2026-834
TRV 2025/33109**

Tekniska nämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

En effektiv bangård i Malmö är central för stadens utveckling och för att stärka ett hållbart transportsystem där mer gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Malmö hamns roll som EU-utpekad stomnätshamn gör satsningar särskilt viktiga, inte minst inför den trafikökning som väntas i samband med Fehmarn Bält-förbindelsen.

Flera föreslagna åtgärder, såsom förbättrade spärkopplingar och utbyggd kapacitet i hamnen, är positiva och ligger i linje med stadens planer. Utredningen är dock för kortsiktig, med risk att investeringar snabbt blir otillräckliga. Utredningen bör ha ett scenario där en framtida omlokalisering av rangerbangården övervägs för att frigöra yta.

Det finns behov av en långsiktig plan, inklusive hur trafik och viktiga funktioner ska upprätthållas under kommande ombyggnader. Genomförandet kräver samarbete mellan Trafikverket och Malmö stad. Bland annat behövs överenskommelser om marktillgång samt att statlig medfinansiering tillförs för de åtgärder som föreslås på Malmö stads järnvägsanläggningar. Detta då nyttorna är både regionala och nationella.

Vidare saknas ett tillräckligt fokus på klimatanpassning av bangården, vilket är Trafikverkets ansvar. Eventuellt höjda banavgifter måste utformas så att järnvägens konkurrenskraft inte försämras.



Generella synpunkter

Det är mycket positivt att Trafikverket genomför denna viktiga utredning som konkret och i detalj belyser de utmaningar och hinder som nuvarande bangård utgör för att kunna nå en önskad utveckling. Tekniska nämnden ser mycket positivt på arbetsprocessen där Malmö stad och Trafikverket tillsammans med andra nyckelaktörer samarbetat under framtagandet av utredningen. Flera av de framtagna åtgärdsförslagen ligger i linje med de inspel Malmö stad gjort till Trafikverket under processen. Det gäller framför allt åtgärdsförslagen som möjliggör bättre spåranslutningar till hamnen och som i stora delar återfinns i "Masterplan för Malmö hamn" som Tekniska nämnden godkände i november 2026.

Malmö stad strävar efter att minska bangårdens barriäreffekt mellan gamla staden och Nyhamnen och det planeras för närvarande för utbyggnad av nya gång- och cykelförbindelser över bangården. Det är angeläget att utredningen beaktar dessa så att ett genomförande inte försvåras.

Utredningen brister dock när det gäller den långsiktiga framtidsbilden. De åtgärder som behövs för att lösa situationen på kort och medellång sikt behöver vara robusta och utgöra etapper som leder mot en långsiktig lösning. Exempelvis kommer troligen en avlastning av Kontinentalbanan behövas på sikt. Detta kan göras genom utbyggnad av en yttre godsbana som i sin tur påverkar hur en långsiktig bangårdslösning ser ut. Risken är att Trafikverket investerar och "bygger fast sig" i en bangårdslösning som blir för liten och ineffektiv kort tid efter att åtgärderna tagits i drift.

Då flera av åtgärdsförslagen ligger på kommunal mark kommer det att krävas förhandlingar mellan Trafikverket och Malmö stad om tillgång till mark. Flera av de föreslagna åtgärderna till och i hamnen kommer fortsatt ingå i stadens spårinnehav. Då dessa åtgärder medför stora regionala och nationella nyttor genom avlastning av Trafikverkets anläggning bör de vara föremål för omfattande statlig medfinansiering.

De åtgärder som föreslås för att effektivisera anläggningen kräver omfattande ombyggnader med tillfälliga omlokaliseringar av olika, för tågtrafiken, centrala servicefunktioner. Tekniska nämnden anser 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 också visa hur viktiga bangårdsfunktioner ska säkerställas och var de kan omlokaliseras under en ombyggnadsperiod.

Åtgärdsförslagen ligger i linje med stadens planer

En effektiv och kapacitetsstark bangård i Malmö är en förutsättning för Malmös fortsatta utveckling som tillväxtmotor i södra Sverige. Effektivare hantering av



godstrafiken till och från hamnens olika verksamheter inklusive dess kombiterminal är en förutsättning för utvecklingen av ett hållbart transportsystem där gods kan överföras från väg till järnväg och sjöfart. Malmö hamn är utsedd av EU som en av Sveriges fem stomnätshamnar som framöver kommer ha stor betydelse för export och import av godsflöden till och från Sverige.

Tillsammans med åtgärderna som ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen för åren 2026–2037, såsom fyra spår Lund-Hässleholm, fler spår på Malmö C, ombyggnad Östervärn med dubbelspår till Malmö C övre och planskild spärkorsning, kommer en effektivare bangård med bättre kopplingar till Malmö hamn bidra till att möta den ökning av gods- och passagerarströmmar som förväntas till, från och genom Malmö.

Tekniska nämnden ser positivt på flera av de framtagna åtgärdsförslagen som ligger i linje med de inspel Malmö stad gjort under utredningsprocessen. Det gäller bland annat:

- Elektrifiering och signalreglering av de så kallade Tullspåren så att tåg till och från Malmö hamn kan ankomma och avgå därifrån.
- Fler uppställningsspår utmed Lappögatan.
- Ny spårförbindelse mellan Mellersta och Norra hamnen.
- Utbyggnad på längre sikt av den så kallade "Metkroken" som medger direkt spårförbindelse från Norra hamnen till Södra stambanan vid Spillepengen.

Dessa åtgärder återfinns också i "Masterplan för Malmö hamn" som tekniska nämnden godkände i november 2025.

Viktigt att arbeta långsiktigt för att lösa situationen på kort, medellång och lång sikt

Utredningen är dock för avgränsad i den bemärkelsen att den inte har med långsiktig utveckling som förutsättning. De åtgärder som behövs för att lösa situationen på kort och medellång sikt behöver vara robusta och utgöra etapper som leder mot en långsiktig lösning. Risken är att stora investeringar görs i en bangårdslösning som blir för liten och ineffektiv redan när åtgärderna tagits i drift.

Som framgår av utredningen är ytorna för utveckling och tillväxt av nödvändiga bangårdsfunktioner starkt begränsade på grund av att bangården är kringgärdad av både befintlig och planerad bebyggelse. De åtgärder som föreslås för att effektivisera anläggningen kräver omfattande ombyggnader med tillfälliga omlokaliseringar av olika, för tågtrafiken, centrala servicefunktioner. Utredningen behöver kompletteras med en utbyggnads- och genomförandepplan 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.

Av de många viktiga funktioner som finns på bangården idag är flera av dem bundna till platsen. Det gäller 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 transportererna. 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.

Kontinentalbanans kapacitet och roll behöver klargöras

I nulägesbeskrivningen bör det problematiseras att all godstrafik på järnväg söderut går genom den täta staden via Kontinentalbanan. 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. Tekniska nämnden 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.

Gemensamma tidplaner och samarbeten

Då flera av åtgärdsförslagen ligger på kommunal mark kommer det att krävas förhandlingar mellan Trafikverket och Malmö stad om tillgång till mark samt gemensamt etapp tänk med att integrera Malmö hamns järnvägsanläggning med Malmö bangård. Flera av de föreslagna åtgärderna till och i hamnen kommer fortsatt ingå i stadens spårinnehav. Då dessa åtgärder medför stora regionala och nationella nyttor genom avlastning av Trafikverkets anläggning bör de vara föremål för omfattande statlig medfinansiering.

Klimatanpassning

Gällande klimatanpassning av bangårdsanläggningen klargörs att utredningen inte hanterat den frågan. I nulägesbeskrivningen konstateras dock att Södra stambanan vid Arlöv är en känd lågpunkt och att det även finns känsliga punkter på Malmö bangård i ett längre tidsperspektiv gällande skyfall och havsnivåhöjning. Att utgå från att Malmö



stads planer på klimatskyddsåtgärder för att skydda Nyhamnen, även skulle ge skydd åt Trafikverkets anläggningar är felaktigt. 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.

Bangården skulle också kunna bidra till minskad klimatpåverkan genom att inom bangården planera in solcellslösningar på kommande byggnader och mellanliggande markytor som inte kommer kunna nyttjas för spårinfrastruktur.

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. Tekniska nämnden 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.

Synpunkter på de enskilda åtgärdsförslagen enligt bilaga 2

Åtgärdsrad 3: Gränssnitt mellan infrastrukturägare

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

Åtgärdsrad 4: Förlängning av spår på R-gruppen

Det är mycket angeläget att spåren på R-gruppen inte förlängs väster om Frihamnsviadukten, dels utifrån frågan om farligt gods men det är också en viktig förutsättning för att kunna fortsätta stadsutvecklingen i Nyhamnen på södra sidan av Carlskatan fram till Frihamnsviadukten.

Åtgärdsrad 5: Ankomst och avgångsspår vid Tullspårsområdet

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 var Train Alliance verkstad kan flytta behöver lösas innan beslut om åtgärden kan fattas. Arrendeavtal förnyas 2027-12-31.

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

Eftersom godsvagnar till och från hamnen påverkas av åtgärden kan åtgärden inte genomföras oberoende av andra åtgärder som det beskrivs i rapporten. Det är viktigt att åtgärden tar hänsyn till och inte försvårar genomförandet av de planerade cykelförbindelserna över bangården.

Åtgärdsrad 9: Förlängning av spår 59 i Arlöv

Åtgärden är bra 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 (d.v.s. 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

Detta är en logisk plats att placera depåverksamhet på och den rimmar väl med ambitionen att separera gods- och persontågsrelaterad verksamhet. Området är dock utpekad som möjlig depå för lokal kollektivtrafik i Malmö. Därför är det viktigt att hitta alternativa platser för detta ifall åtgärden ska genomföras. 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. Områden i hamnen eller på annan plats i inom Malmö stad är inte 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

Det är inte 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.

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”). En utbyggnad av ytterligare uppställningsspår vid Posten kan eventuellt behövas på längre sikt.

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

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. Därför bör en statlig medfinansiering av bron vara aktuell.

Åtgärdsrad 18: Elektrifiering och signalreglering av spåren i hamnen

Tekniska nämnden håller med om att åtgärden är avhängig andra investeringar men att den dock kan genomföras i etapper i väntan på en spårförbindelse mellan Mellersta och Norra hamnen.

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

Denna åtgärd är en lämplig första etapp av åtgärden elektrifiering och signalreglering av hamnspåren.

Åtgärdsrad 20: Ny infart till hamnen från Södra stambanan (Metkroken)

”Metkroken” är en lösning med betydelse både på medellång och lång sikt. Den erbjuder 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)

En dubbel ”metkrok” 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)

Tekniska nämnden 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)

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

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

Batterilok kan vara en tillfällig men också dyr lösning. Elektrifiering till och från en överlämningsbangård i Norra hamnen kan vara en bättre, långsiktig lösning vilket 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

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

Åtgärden är bra under förutsättning att uppställningsspåren används för uppställning av vagnar med hamnrelaterat gods.

Åtgärdsrad 31: Flytta delar av rangeringen till Helsingborg

Tekniska nämnden instämmer i Trafikverkets bedömning att åtgärden är negativ med hänsyn till bristen på tåglägen.



Ordförande
Andréas Schönström
(S)

Förvaltningsdirektör
Tobias Nilsson