

FÖRDJUPAD UTREDNING

Malmö bangård – potential för ut-/ omlokalisering av funktioner

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

Dokumenttitel: Fördjupad utredning Malmö bangård –
potential för ut-/omlokalisering av funktioner

Dokumentdatum: 2026-05-13

Ärendenummer: TRV 2025/33109

Ansvariga: Jack Bårström, Christina Ripa och Maria Wedin,
Trafikverket

Kontaktperson: Jack Bårström, Trafikverket

Trafikverket: Henrik Fhanér, Lars Brunsson, John Aurell,
Magnus Gustavsson och Georg Marcusson

Malmö stad: Johanna Kaaman, Olle Anderberg, Leif Gjesing
Hansen, Magnus Fahl, Kenneth Fryklander,
Helena Denvall

CMP: Anders Jönsson. Ann Charlotte Åkeson, Anton
Lindahl, Örjan Svensson

Jernhusen: Peter Jensen, Lina Knutsson

Kvalitetsgranskning 2026-xx-xx av Matilda Hallgren, Trafikverket
Dokumentet signerat 2026-xx-xx av Jan-Fredrik Wahlin, Trafikverket

Sammanfattning

Kompletteras när rapporten är klar

ARBETSMATERIAL

Innehåll

1 Inledning.....	6		
1.1 Bakgrund.....	6		
1.2 Syfte och mål	7		
1.3 Avgränsning	7		
1.4 Arbetsprocess	8		
1.5 Anknypande projekt och planeringsarbete.....	9		
1.5.1 Järnvägsprojekt	10		
1.5.2 Stadsutveckling	13		
1.5.3 Hamnutveckling.....	15		
2 Nulägesbeskrivning.....	17		
2.1 Beskrivning av området.....	17		
2.2 Utformning och funktioner på bangården.....	22		
2.2.1 Persontåg.....	22		
2.2.2 Godståg.....	26		
2.2.3 Drift och underhåll av anläggningen.....	29		
2.2.4 Kärn- och sidofunktioner.....	30		
2.3 Trafikering	30		
2.3.1 Persontrafik	31		
2.3.2 Godstrafik.....	33		
2.3.3 Punktlighet.....	34		
2.4 Totalförsvaret och beredskap	34		
2.4.1 Södra civilområdet (Civo S).....	34		
2.4.2 Försvarsmakten	35		
2.5 Föroreningar	36		
2.6 Farligt gods	36		
2.7 Säkerhet på bangården.....	37		
2.8 Klimatanpassning.....	37		
3 Kommande utveckling.....	38		
3.1 Basprognos.....	38		
3.2 Persontrafikens utveckling	39		
3.3 Godstrafikens utveckling	41		
3.4 Möjligt framtidsscenario	42		
3.5 Framtida infrastrukturåtgärder samt exploateringar	44		
4 Brister, möjligheter och inriktning.....	45		
4.1 Problematisering	45		
4.2 Inriktning för fortsatt planering.....	46		
4.3 Mål för åtgärder.....	46		
5 Möjliga åtgärder och deras effekter	47		
5.1 Förslag till utbyggnad av åtgärder	47		
5.2 Potentiella platser för utlokalisering av depåverksamhet	52		
5.3 Avfärdade åtgärder	52		

6 Rekommenderade åtgärder och fortsatt arbete .. 54

6.1 Persontrafik	55
6.2 Godstrafik.....	56
6.3 Rekommenderade åtgärder.....	56
6.4 Medskick till nästkommande skede	58
6.5 Synpunkter från berörda aktörer.....	59

Referenser..... 60

Bilagor 62

Bilaga 1 Sammanställning av synpunkter från järnvägsföretag som trafikerar Malmö bangård, daterad 2026-01-23

Bilaga 2 Åtgärdslista, daterad 2026-05-13

Bilaga 3 Spårplan/illustration över Malmö C och Malmö bangård, daterad 2026-04-28

ARBETS MATERIAL

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Malmö bangård, i utredningen definierad som Malmö godsbangård och Malmö central, utgör en viktig nod i det svenska transportsystemet med flera olika funktioner, både för resandetåg och godståg. Godsbangården hör, vid sidan av godsbangårdarna i Hallsberg och Sävenäs, till landets allra viktigaste. Malmö bangårds yta och centrala läge är attraktivt för andra aktörer att ta i anspråk för stadsförtätning, bostadsbebyggelse och näringsverksamhet, samtidigt finns ett behov av effektiviserad och utökad järnvägstrafik. Idag finns ett antal olika infrastrukturägare, infrastrukturförvaltare, fastighetsägare och verksamhetsutövare som nyttjar järnvägsanläggningen i Malmö.

Trafikverket har under 2024 tagit fram en *Strategi för rangerbangårdar* som ett underlag att överväga i kommande revidering av den nationella planen för transportinfrastrukturen. I utredningen har analyser gjorts både för varje enskild rangerbangård samt för samtliga bangårdar gemensamt i ett nationellt system. Strategin pekar på att godsbangården i Malmö behöver användas effektivare och eventuellt öka sin kapacitet på både infarts- och riktninggruppen för att klara prognosticerade trafikflöden för år 2040. Rekommendationen är att utreda hur ett effektivare nyttjande kan uppnås och eventuellt vilken ökad kapacitet som behövs i framtiden för Malmö (framförallt på riktning- och infartsgruppen) enligt fyrstegsprincipen. Ett effektivare nyttjande kan till exempel uppnås genom att endast tåg som ska eller har rangerats använder rangerbangården, begränsa tiden för vagnarna på bangården genom

banavgifter, uppställning på annan plats osv. Man föreslår också att en gemensam bedömning bör göras med Helsingborgs godsbangård.

Malmö central består av spår för resandeutbyte vid Malmö C Nedre och Övre samt tillhörande personbangård. Personbangården har brister relaterat till ett ökande behov av omloppsnära uppställning. Personbangårdens kärnfunktion utgörs av möjligheten till omloppsnära uppställning av persontåg, med närhet till viss lättare service såsom städ, fekalietömning, vattentryckning osv. Idag finns en brist på sådana uppställningsspår.

Malmö godsbangård är en rangerbangård som har utmaningar med bristande kapacitet och utformning. Det faktum att bangården är kringgärdad av både befintlig och planerad bebyggelse gör att lösningar kan behöva sökas utanför dagens bangårdsområde. Godsbangårdens kärnfunktioner utgörs av möjligheten till tågbildning, det vill säga rangering och korttidsuppställning av godståg. För dessa funktioner finns idag begränsningar i hantering av långa godståg samt på sikt kapacitetsbrist. Bangården har också många korsande tågvägar som innebär utmaningar för ett effektivt nyttjande.

Funktioner som inte hör till kärnfunktionerna benämns sidosystem och utgörs huvudsakligen av kommersiella funktioner, ofta med en låg koppling till rangeringsverksamheten på godsbangården eller utan behov av direkt anslutning till omloppsnära uppställning för persontrafiken. Exempel på dessa funktioner är kombiverksamhet (överlastning av gods mellan lastbil och tåg), hantering av godstrafik

som har hamnen som mål- eller startdestination samt depåer/verkstäder. För järnvägsoperatörerna är det en fördel att dessa funktioner finns i närområdet.

1.2 Syfte och mål

Den fördjupade utredningen ska identifiera de funktioner som finns på bangården idag samt vilka behov som finns på sikt. Potentialen för att ut- eller omlokalisera vissa funktioner ska identifieras och tekniska och trafikala aspekter för en sådan omlokalisering ska belysas. Vidare ska det utredas hur eventuellt frigjorda ytor kan disponeras för ett effektivare nyttjande av Malmö bangård samt hur järnvägsanläggningen kan trimmas och utvecklas för ökad kapacitet.

Mål för utredningen:

- Föreslå konkreta åtgärder för att få ett effektivt nyttjande och ökad kapacitet på Malmö bangård.
- Beakta Malmö bangårds funktion som en viktig knutpunkt för ett robust totalförsvär.
- Utgöra ett strategiskt underlag för fortsatta dialoger kring Malmö bangård. Utredningen är ett viktigt inspel till eventuellt kommande arbete som kan bli resultatet av nationella initiativ.
- Utgöra underlag för en kommande revidering av riksintressepreciseringen för Malmö hamn som är planerad att starta hösten 2025 men med huvudarbetet under 2026.

1.3 Avgränsning

Malmö bangård och dess funktion påverkar hela Sveriges gods- och persontågsflöde. Denna utredning har dock geografiskt avgränsats till att omfatta Malmö godsbangård (Mgb), Malmö central (Mc) och Malmö hamn, se Figur 1. Även det nära omlandet kring Malmö innefattas i utredningen, då det tex kan vara funktioner som har en lämpligare placering på andra platser. Även spår med annan infrastrukturägare än Trafikverket ingår i utredningen.

Utredningen omfattar enbart åtgärder för järnvägstrafik och service tillhörande denna trafik.



Figur 1. Utredningsområdet i Malmö, spårens infrastrukturägare är Trafikverket (grå), Malmö stad (turkos) och övriga (röd) (gul) och nya spår (röd)

Utredningen omfattar inte åtgärder för en klimatanpassad bangård eller hantering av farligt gods. Utredningen förhåller sig inte till Räddningstjänsten Syds beslut (oktober 2025) om att införa ett förbud mot rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser på Malmö bangård, detta beslut är överklagat.

I utredningen utreds åtgärder på kort, medellång och lång sikt. De åtgärder som rekommenderas ska föreslås i enlighet med fyrstegsprincipen. Åtgärder som föreslås på kort sikt kan innebära olika typer av trimningsåtgärder som innebär effektivisering av nuvarande bangård. Åtgärder som föreslås på medellång och lång sikt kan innebära förändringar av markinnehav, fastighetsförändringar samt ombyggnationer eller nybyggnationer av delar av bangården eller på områden utanför bangården.

En ny placering av rangerbangård ingår inte i utredningen, inte heller yttre godsspår (potentiell ny järnväg för godstrafik utanför nuvarande bebyggelse) eller nya Öresundsförbindelser.

En eventuell förändring av Helsingborgs godsbangård till planväxlingsbangård hanteras inte i denna utredning. En ombyggnad av Ramlösa station (objektet Helsingborg C-Ramlösa/Hbgb) kommer påverka Helsingborgs godsbangård och diskussion kring eventuell planväxling får hanteras inom ramen för detta projekt.

1.4 Arbetsprocess

Den fördjupade utredningen för Malmö bangård har genomförts med utgångspunkt i ÅVS-metodiken. Detta innebär att metodiskt analysera

brister och problem för att därefter förutsättningslöst söka efter alternativa lösningar i syfte att finna lämpliga åtgärder. Metodiken består av fyra faser; initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma inriktning och rekommendera åtgärder, se Figur 2. I den fördjupade utredningen har åtgärderna baserats på vad som är möjligt att göra på befintlig bangård och därefter har konsekvenserna av åtgärderna jämförts med det behov som identifierats.

Utredningen har drivits av en projektgrupp på Trafikverket med kompetens inom utredning, järnvägskapacitet, gods och beredskap. Även medarbetare från underhåll, trafikledning och planering har medverkat i utredningen. En intern styrgrupp har haft möjlighet att ge synpunkter på utredningen och dess inriktning under arbetets gång. Åtgärdsförslagen har ritats upp av spårspecialist från Trafikverket.

De primära intressenter som direkt berörs av utredningen är Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad och Copenhagen Malmö Port (CMP). Andra aktörer som påverkas av utredningen är fastighetsägare kring bangården, Forsvarsmakten, Södra civilområdet (Civo S), Region Skåne (inklusive Skånetrafiken), Räddningstjänsten,



Figur 2. Åtgärdsvalsstudiens fyra faser

persontrafiksoperatörer (SJ AB, Öresundståg, Snälltåget m.fl.), godstrafiksoperatörer (Green Cargo, Väte, DB, Hector Rail, TX Logistik, CargoNet) samt de verksamheter som finns på bangården (Train Alliance, Swemaint, Euromaint, Mertz, Postnord m.fl.).

Fasen *Initiera* innehöll planering och förberedelser inför utredningen. Under fasen skedde inläsning av underlag, identifiering av intressenter och berörda aktörer samt framtagande av genomförande- och tidplan.

I fasen *Förstå situationen* beskrevs nuläget och framtida planer. Separata möten och dialoger med ett antal olika aktörer enligt ovan genomfördes under denna fas. En första workshop *Nuläge, möjligheter och åtgärder* hölls 2025-09-26 med Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad och CMP. Under mötet diskuterades nulägesbeskrivningen av bangården samt vilka möjligheter och åtgärder som kan vara aktuella.

Fasen *Pröva tänkbara lösningar* utgick från de brister och möjligheter som identifierades i föregående fas. En inriktning för optimering av bangården togs fram och diskuterades vid en andra workshop *Inriktning för fortsatt planering* (2025-12-16) där Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad och CMP deltog.

Åtgärdsförslag togs fram och diskuterades vid en tredje workshop *Åtgärder* (2026-03-24) där Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad, CMP och Train Alliance deltog. Åtgärderna utgår från fyrstegsprincipen:

1. Tänk om - åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
2. Optimera - åtgärder som effektiviserar nyttjande av befintlig infrastruktur och fordon

3. Bygg om - begränsade ombyggnationer
4. Bygg nytt - nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Tillhörande grova kostnadsindikationer (GKI) togs fram för de åtgärder som föreslås på kort och medellångsikt, och som finansieras av Trafikverket. Åtgärdernas effekter beskrevs liksom en bedömning om vilka konsekvenserna är.

I *Forma inriktning och rekommendera åtgärder* rekommenderades en övergripande inriktning för hur bangården kan effektiviseras och vilka åtgärder som föreslås. Detta diskuterades vid ett fjärde och avslutande möte (2026-05-27) med intressenter där Trafikverket, Jernhusen, Malmö stad, CMP och Train Alliance deltog.

Rapporten har även skickats för synpunkter till andra aktörer som har intressen i dessa frågor; SJ AB, Skånetrafiken, Öresundståg, Snälltåget, Green Cargo, Väte, Hector Rail, TX Logistik samt CargoNet.

1.5 Anknytande projekt och planeringsarbete

Som underlag till utredningen har relevant material från planeringsdokument, strategier och tidigare utredningar med koppling till utredningsområdet studerats. Detta underlagsmaterial återges i referenslistan i slutet av rapporten.

Nedanstående planerade projekt eller utredningar pågår inom eller i anslutning till utredningsområdet.

1.5.1 Järnvägsprojekt

ERTMS

Enligt nuvarande tidplan (2026-03-16) kommer det europeiska signalsystemet ERTMS att kopplas in på Malmö central och Malmö godsbangård under 2031. Efter det kommer hela sträckan ut från Malmö och över Öresundsförbindelsen att ha ERTMS. Det kommer också att innebära att alla järnvägsfordon som då trafikerar Malmö på något sätt, måste ha ombordutrustning för ERTMS. Inkopplingsåret är dock beroende av samordning med ERTMS-införandet på den danska sidan av Öresundsförbindelsen, varför viss osäkerhet finns i tidplanen.

Eftersom införandet innebär stor påverkan på signalställverken har det införts restriktioner på tillkommande ändringar. Det kan därför vara svårt att göra ytterligare infrastrukturåtgärder under införandeperioden. Nya åtgärder som ger påverkan på signalsystemet kan tidigast påbörjas efter ERTMS är infört.

I nuläget finns en begränsning med växlingsrörelser över styrområdesgränser när ERTMS är inkopplat. Detta kan påverka möjligheten att köra mellan personbangården och godsbangården. Bedömningen är dock att det kommer en teknisk lösning på detta framöver.

Planskild spårkorsning på Malmö bangård

Citytunneln har inte kapacitet för att klara en framtida ökning av tågtrafik som ska passera Malmö C. Det innebär att spåren i banhallen behöver användas i större omfattning jämfört med idag. För att möjliggöra detta och bygga bort korsande tågvägar, krävs ett nytt



Figur 3. Planerad planskild spårkorsning vid Lokverkstaden, nya eller flyttade spår (röd), ytor som behöver tas i anspråk (olika färger)

anslutningsspår över de befintliga spåren på Södra Stambanan som möjliggör för tågen att nå banhallen utan att korsa spåren på Södra stambanan i plan. Denna åtgärd innebär intrång i södra delen av Jernhusens Lokverkstad (fastigheten Malmö Järnvägen 1:3), se Figur 3. Hur mycket mark som behöver tas i anspråk är i dagsläget osäkert och kommer utredas vidare, men klart är att delar av verkstaden berörs. Även omfattningen av MAXIMA-projektet (se nedan) kan komma att påverka intrånget i Lokverkstaden. Den planskilda spårkorsningen finns med i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med trafikstart år 2033. Detta är dock en tidig bedömning med mycket osäkerheter bland annat kopplat till införande av ERTMS i Malmö området. Möjlighet till tidigareläggning utreds av Trafikverket.

Nya spår i banhallen

För att klara en ökning av högrafiktåg mot Ystad och Trelleborg samt ny trafik till/från kontinenten, samtidigt som fler tåg norrifrån nyttjar spåren i banhallen, behöver ytterligare plattformsspår byggas på Malmö C Övre. Åtgärden innebär att två nya plattformsspår (spår 12 och 13), en mittplattform samt ett uppställningsspår (spår 14) anläggs öster om befintliga spår. Spåren ansluter till befintliga spår mot Östervärn. Objektet finns med i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med trafikstart år 2030. Liksom för den planskilda spårkorsningen är detta dock en tidig bedömning med mycket osäkerheter bland annat kopplat till införande av ERTMS i Malmö området, och även här utreds möjlighet till tidigareläggning av Trafikverket.

Dubbelspår mellan Malmö C Övre och Östervärn

På grund av den bristande kapaciteten i Citytunneln kommer framtida persontrafikökningar mot Danmark, Trelleborg och Ystad ske via Kontinentalbanan. Detta innebär att sträckan mellan Malmö C Övre och Östervärns station behöver byggas ut till dubbelspår. Åtgärden innebär att ett nytt spår byggs bredvid det s.k. bankspåret (spår 43) in mot banhallen och ansluter till befintligt spår 14 (som idag avslutas i en stoppbock). Samtidigt byggs Östervärns station om med en ny mittplattform. Objektet finns med i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med planerad trafikstart år 2034. Även i detta fall är det en tidig bedömning där möjlighet till tidigareläggning utreds av Trafikverket.

Förlängning mittplattform på Malmö C Övre

För att möjliggöra för fler längre tåg att angöra plattform i banhallen på Malmö C planeras för förlängningar av två mittplattformar. Plattformen mellan spår 6 och 7 förlängs från dagens 280 meter till 290 meter medan plattformen mellan spår 8 och 9 förlängs från dagens 280 meter till 315 meter. Funktionsutredning pågår under år 2025 och planerad byggstart är cirka 2029.

Ny växelförbindelse mellan spår 4 och 3 på Malmö C Nedre

En ny växelförbindelse i rampen från Citytunneln ökar möjligheten för simultana tågrörelser från Citytunneln och Malmö C Övre mot Södra stambanan. Utredning har påbörjats 2025, byggstart planeras till 2032, efter ERTMS-införandet.

Utbyggnad av spår 58 på Malmö godsbangård

För att avlasta infarten till Malmö godsbangård byggs ett nytt infartsspår till godsbangården, hamnen och kombiterminalen. Det nya spåret gör det möjligt att ställa upp 750 meter långa tåg och går på en bro över Sege å och inre Ringvägen, parallellt med spår 59. Spåret förbättrar även trafikmöjligheterna för godståg som ankommer och avgår via Kontinentalbanan. Byggstart planeras till tidigast år 2029.

Nya spår vid kombiterminalen

Trafikverket planerar för två nya uppställningsspår i anslutning till kombiterminalen. Spåren blir totalt 394 meter långa (240 + 153 meter) och placeras på Trafikverkets fastighet. Ett spår byggs vid befintligt uppställningsspår och ett spår mellan I-gruppen och kombiterminalen. Byggstart planeras år 2027 med öppet för trafik år 2027.

Längre, tyngre och större tåg (LTS)

Åtgärden innebär att minst två spår (ev. tre) på riktningsgruppen (R-gruppen) på Malmö godsbangård förlängs för tåglängder på 750–835 meter, med 835 meter som eftersträvad tåglängd. Spåren som kan vara aktuella för förlängning är spår 36–38. Ombyggnaden finns med i den nuvarande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 inom det namngivna objektet *LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3*. Byggstart planeras i nuläget till cirka år 2030.

Ombyggnad av spår vid lastgropen

I samband med utvecklingen av Malmö C, se nedan, krävs en anpassning av järnvägsanläggningen till följande åtgärder; omläggning av Trafikverkets kabelstråk och -brunn, exploatering av Jernhusens fastighet Malmö Innerstaden 31:11, ny gång- och cykelförbindelse över bangården samt en ombyggnad av Carlsgatan. Anpassningen av järnvägsanläggningen innebär att spår 2g, 3g och 4g kortas av något, dessa spår ersätts genom en förlängning av spår 9a. Utredning har genomförts 2025, beräknad byggstart är 2026/2027.

Malmö godsbangård, höjd hastighet infart

Åtgärden innebär höjd hastighet från spåren 61 och 62 till/från spår 59 och något/några av spåren på infartsgruppen. Funktionsutredning ska påbörjas 2026 men geografisk avgränsning för den planskilda spårkorsningen behöver fastslås innan start, tex hur långt ut mot Arlov det projektet behöver bygga om.

Nya balkbromsar på Malmö godsbangård

För att öka kapaciteten över rangervallen planeras befintliga balkbromsar att ersättas med nya. Åtgärden planeras för genomförande år 2027.

Förlängning av spår 59 i Arlov

Det finns ett behov av att kunna hantera långa tåg (helst 835 meter långa men minst 750 meter) på spår 59 i Arlov, norr om växeln mot Lommabanan. Önskvärt är att spåret om möjligt förlängs förbi Burlövs station, vilket är komplicerat. Funktionsutredning ska påbörjas 2027 och ett eventuellt genomförande är efter ERTMS-införande i Arlov (i nuläget planerat till 2031).

Förlängning av förbigångsspår på Svågertorp station

För att möjliggöra för fler och längre internationella godståg kommer befintliga förbigångsspår på Svågertorps station att byggas om. Spåren, som idag kan hantera tåglängder på 750 meter, kommer förlängas för en maximal tåglängd på 1 050 meter. Byggstart planeras till år 2027 med trafikstart år 2029.

Intelligent Videoport (IVG) på Svågertorps driftsplats

Intelligent Videoport (IVG) byggs år 2026 på Svågertorps driftplats för att automatisera godstågens gränspassager och underlätta tågens tekniska gränskontroller och andra stopp. Åtgärden görs inom ramen för Grant Agreement inom EU-kommissionen.

Ny depå i Arlöv

Jernhusen planerar för en ny depå på delar av gamla sockerbruksfastigheten i Arlöv (Burlöv Arlöv 22:199 samt Malmö Spillepengsmarken 5, 7 och 8), se Figur 4. Depån planeras för fjärr-, regional- och lokaltåg, 200 meter långa, och ansluts till Södra stambanan i norr och söder. Depån kommer troligen inte ta över någon verksamhet som finns idag inom Malmö bangård. Detaljplaneprocessen pågår och beräknad byggstart är år 2026/2027.

1.5.2 Stadsutveckling

Stationsnära stadsutveckling

Norr om Malmö C ligger Nyhamnen och här planeras för en ny central, havsnära stadsdel. När första etappen av området är färdigbyggt kring år 2050 har det tillkommit 7–9 000 nya bostäder och 12–16 000 nya arbetsplatser i området. Planer finns för fortsatt stadsutbredning österut, vartefter CMP avträder mark.

Malmö stad arbetar med ett Planprogram för Malmö C där hela området kring stationen ses över. Med planerade utbyggnader i *Översiktsplan för Malmö 2023* kommer tyngdpunkten i Malmö att flyttas till området kring Malmö C och syftet med planprogrammet är att beskriva hur området kring stationen ska utvecklas på kort respektive lång sikt för en god balans mellan stadsutveckling, trafik och övriga funktioner. Malmö C ska bli en knutpunkt för kollektivtrafiken, gång- och cykelförbindelserna mot stationen samt cykelparkeringar ska utvecklas, bussflödena ska ses över osv.



Figur 4. Jernhusens planerade depå i Arlöv (fotomontage Jernhusen)



Figur 5. Bangårdsterassen norr om Malmö C (illustration Jernhusen)

Jernhusen och Malmö stad har under ett antal år arbetat med att utveckla området mellan Carlsgatan och bangården, ett område som i översiktsplanen för Nyhamnen är planlagt som blandstad. Kvarstående exploatering är bland annat Jernhusens fastighet Malmö Innerstaden 31:11, där det planeras för bostäder och kontor samt en ny gång- och cykelförbindelse över bangården och kanalen, se Figur 5. Förbindelsen är tänkt att ansluta Norra Vallgatan i höjd med Drottningtorget och

utredning pågår. I översiktsplanen för Nyhamnen anges även en plats för en buss- eller spårvagnsdepå omedelbart öster om Frihamnsviadukten, norr om bangården (vid det område som kallas "Skroten").

Översiktsplanen blickar också längre bort i tiden, förbi år 2040 när Malmö kan ha en halv miljon invånare. Detta kommer innebära stora investeringar i utbyggnad av bostadsområden, verksamhetsområden, infrastruktur, kollektivtrafik och klimatanpassningsåtgärder. Översiktsplanen pekar därför ut intressanta utredningsområden där följande kan ha en påverkan på Malmö bangård:

- U1 Hamninloppet – Förändrat klimat kommer påverka hamnområdet och centrala staden genom höga havsnivåer. Skyddsåtgärder behövs och kan kombineras med exploaterbara utfyllnader i havet, nya trafikkopplingar och bidra till stadsutveckling som drar nytta av ett framtida metrostationsläge.
- U2 Mellersta hamnen – Utbyggnad av staden innebär att effektivare markanvändning i Mellersta hamnen eftersträvas. Detta kan ske först då hamnens verksamhet säkerställs genom att till exempel minska eller flytta hamnens ytanspråk och ersätta kajer finns i Frihamnsbassängen idag.
- U3 Sjölunda – En ny regional tågstation kan anläggas i anslutning till Sjölundaviadukten och utformas på ett sätt som överbryggat bangårdens barriär. Detta kan leda till en utveckling mot mer arbetsplatsintensiva verksamheter i Östra hamnen samt ett effektivare markutnyttjande längs Lundavägen.

Trafikverket har dock haft invändningar mot en ny regional tågstation på Södra stambanan i sitt yttrande på översiktsplanen.

Öresundsmetron

Öresundsmetron är en planerad tunnelbana som ska binda ihop centrala Köpenhamn och centrala Malmö, se Figur 6. Öresundsmetron planeras att bli en del av den nya metrolinjen M5 i Köpenhamn och ansluter till M5 mellan stationerna Prags Boulevard och Lergravsparken i den sydöstra delen av Köpenhamn. I Malmö planeras för tre metrostationer; två i Västra hamnen samt en vid Malmö C. Placering för en metrodepå i Malmö utreds för närvarande av Malmö stad.

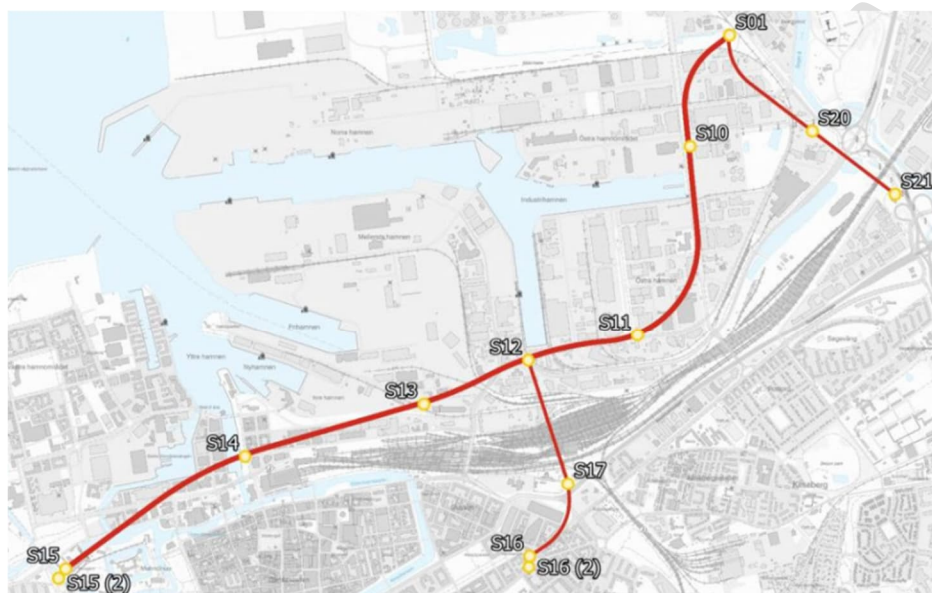
MAXIMA-projektet

VA SYD ska bygga ut sitt avloppssystem genom det så kallade MAXIMA-projektet. MAXIMA består av ett nytt reningsverk vid Sjölunda, på samma plats som det befintliga, en ny pumpstation väster om reningsverket, en stor avloppstunnel och två mikrotunnlar under Malmö, en avloppstunnel till Lund och nya utloppsledningar.

Idag korsar en befintlig spillvattenledning under bangården i höjd med Malmö Lokverkstad, precis öster om byggnaden. En ny avloppstunnel kommer ersätta denna med byggstart år 2028/2029. Den nya tunneln placeras väster om Lokverkstaden, se Figur 8. I dagsläget är det inte beslutat vad som ska hända med den gamla ledningen; om den ska tas ur drift och fyllas igen eller om den ska behållas. Detta innebär en begränsning för eventuell utbyggnad av verkstaden.



Figur 6. Möjlig dragning Öresundsmetron (Malmö stad)



Figur 8. Planerad avloppstunnel vid bangården

1.5.3 Hamnutveckling

Malmö hamn är utpekad som en stomnätshamn i ScanMed-korridoren som är en del av transeuropeiska transportnätet (TEN-T). ScanMed-korridoren är en av tio korridorer i nätverket och kopplar ihop Narvik i Nordnorge med Palermo på Sicilien.

Hamnen ägs idag av Malmö stad som har ett nyttjanderättsavtal med hamnoperatören Copenhagen Malmö Port (CMP). CMP, som är en av Skandinavians största hamnoperatörer, ägs av By og Havn (50 %), Malmö stad (46 %) och av ett fåtal privata investerare (4 %). Marken som upplåts till CMP redovisas i Figur 7. De gula områdena är mark



Figur 7. Malmö hamn och ytor med nyttjanderättsavtal, mark som upplåts till hamnoperatören enligt nyttjanderättsavtal (gul) samt område som upplåts till hamnoperatören med arrende till och med slutet av 2027 (orange)

som upplåts enligt nyttjanderättsavtal som sträcker sig fram till 2044. Det orangefärgade området upplåts med arrende till och med slutet av 2027. Därefter sker en stegvis avflyttning av CMP utifrån vilka behov av ytor som föreligger.

Malmö stad har tagit fram en Masterplan för Malmö hamn som visar vilken utveckling och vilka investeringar som krävs i hamnområdet för att möjliggöra fortsatt utveckling för verksamheter inom hamnen, se Figur 9.

Kombiterminalen i hamnen har idag två järnvägsspår som är fullt utnyttjade i samband med färjornas ankomster och avgångar. Där planeras för en utbyggnad av ytterligare ett spår (750 meter) som ska stå klart 2027. Det finns möjlighet att på längre sikt utöka ytterligare med ett fjärde spår.

Ett nytt rangerspår på 350 meter är planerat att byggas vid Lappögatan. Vid Verkögatan byggs ett nytt huvudtågspår norr om gatan, befintligt spår behålls som stickspår. På Lappögatan tillkommer ett nytt tågbildningsspår (1 000 meter) som kan användas för uppställning. Detta möjliggör hopsättning av heltåg direkt i Norra hamnen vilket gör hamnens järnvägstransporter mindre beroende av Malmö godsbangård och minskar belastningen på denna. Vid Lappögatan finns plats för totalt åtta spår. Av dessa spår behövs troligen sex spår för hamnverksamheten. Fler uppställningsytor i Norra hamnen bidrar på sikt till förbättrad hamnverksamhet och kan avlasta Malmö godsbangård.

När ovanstående utbyggnader är aktuella planeras för en ny förbindelse (järnväg, väg, gång och cykel) för att förbinda Mellersta och Norra hamnen. En ny detaljplan behövs för att säkerställa denna förbindelse.



Genomförande nya järnvägsspår:

1. Energihamnen – tåglossning, klar 2025
2. Lappögatan – rangerspår 350 m, klar 2025
3. Verkögatan – flytt av huvudtågspår 350 m, planeras 2026
4. Kombiterminal – hamnspår 750 m, planeras 2027 (tot 3 spår, plats finns för ytterligare ett spår)
5. Lappögatan – rangerspår 350 m + 1000 m, planeras 2027 (kapacitet för sammanlagt åtta spår, planeras 2050)
6. Energihamnen – rangerspår 350 m, planeras 2028
7. Förbindelse Norra och Mellersta hamnen – planeras ca 2050
8. Tullspåren – önskad elektrifiering och signalreglering för att kunna köra direkt mellan hamnen och SSB

Figur 9. Spår i Malmö hamn uppdelat på industrispår (blå), hamnspår (gul) och nya spår (röd)

2 Nulägesbeskrivning

I detta kapitel ges en beskrivning av dagens förhållande på Malmö godsbangård (Mgb) och Malmö central (Mc), gemensamt benämnt Malmö bangård, samt närområdet inklusive Malmö hamn. Syftet är att ge en bild av vilka funktioner som finns i området idag och vilka utmaningar och möjligheter som kan påverka bangården i framtiden. De järnvägsföretag som trafikerar Malmö bangård har tillfrågats om uppställningsbehov, användning, brister, tankar kring åtgärder osv. Svaren redovisas i Bilaga 1 Synpunkter järnvägsföretag.

2.1 Beskrivning av området

Malmö bangård är en central nod i stornätet TEN-T. Till bangården ansluter följande banor:

- Fyra huvudspår på Södra stambanan passerar söder om bangården
- Citytunnelns dubbelspår ansluter till Södra stambanan väster om bangården
- Kontinentalbanans dubbelspår ansluter till bangården söder ifrån, mitt på bangården
- Hamnområdets oelektrifierade industrispår ansluter till bangården norrifrån, mitt på bangården

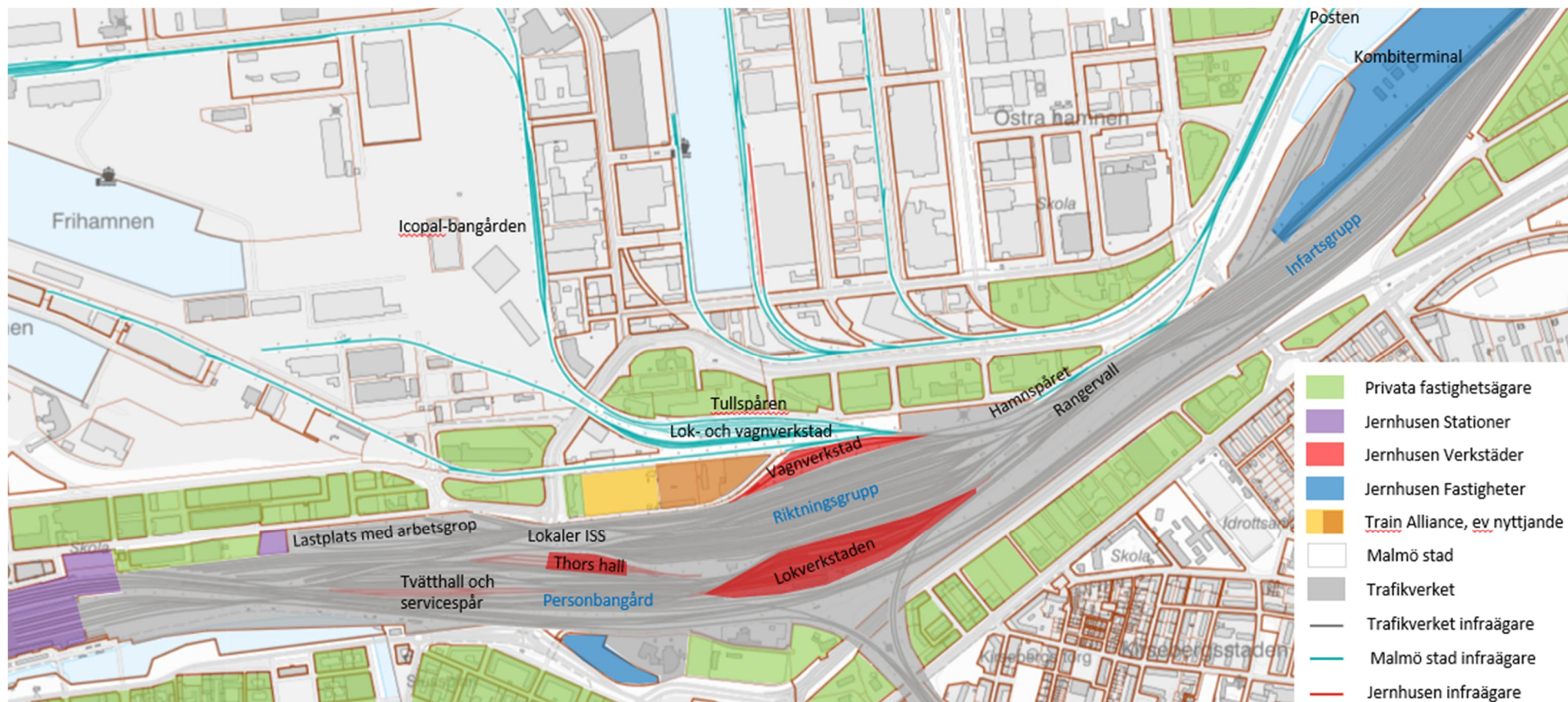
Malmö central (Mc) består, utöver Centralstationen och anslutande huvudtågspår, även av personbangården med uppställningsspår och

verksamheter för service och underhåll. Centralstationen i Malmö är en station med både regional, nationell och internationell trafik. Den utgör även ett stort nav för stadens kollektivtrafik. År 2024 hade Malmö C närmare 42 000 på- och avstigande tågresenärer per dygn med Skånetrafiken, därtill kommer fjärrtågsresenärerna (inga tillgängliga uppgifter). Centralstationen består av en övre del i markplan, Malmö C Övre, och en nedre del under mark, Malmö C Nedre. Malmö C Nedre tillkom efter att Citytunneln blev klar 2010.

Malmö godsbangård (Mgb) är en rangerbangård och består, utöver passerande huvudtågspår, av en kombinerad ut- och infartsgrupp (I-gruppen), riktningsgruppen (R-gruppen), rangervall, spår till Jernhusens kombiterminal, lastplats, uppställningsspår samt verksamheter för service och underhåll. På rangerbangården delas ankommande tåg, vagnarna sorteras och sätts samman till nya tåg. I Malmö görs detta både över vall (med automatiska rangerbromsar som reglerar farten) och som planväxling (med växlingspersonal som manuellt sorterar tågen).

Till godsbangården ansluter även spåren i Malmö hamn.

Staten genom Trafikverket äger och förvaltar den största delen av Malmö bangård. Trafikverket ansvarar för tilldelning av tåglägen till och från bangården samt omloppsnära uppställning av tåg på särskilt utpekade spår. Trafikverkets trafikcentral trafikleder alla tåg på huvudspår, infartsspår till godsbangården och infartsgruppens spår. Malmö hamnbanor trafikleds via Trafikverkets trafikledning i



Figur 10. Fastighetsägare i utredningsområdet

Trelleborg. Övrig del av bangården utförs som växling, detta gäller även rangering över vall som för närvarande sköts av Green Cargo från rangertornet. Det finns dock ett beslut på att Trafikverket successivt ska överta verksamheten på Sveriges åtta rangerbangårdar. Trafikverket (genom en underleverantör) kommer ansvara för planering och styrning från rangerbangårdarnas kontrolltorn, medan operatörerna

fortsatt ska hantera fordonsrörelserna på bangårdarna. Denna övergång planeras stegvis med start på Gävle godsbangård senast i december 2027. Malmö bangård står i dagsläget näst på tur efter Gävle.

Järnvägsanläggningen i Malmö har utöver Trafikverket ett antal olika infrastrukturägare och fastighetsägare, se Figur 10. Service- och underhållsverksamheter finns utspridda över både Malmö central och

Malmö gods- och rangerbangård i särskilt utformade fastigheter för ändamålet, med olika privata verksamhetsutövare. Trafikverket tillhandahåller inga funktioner på underhållsanläggningar och terminaler för godshantering.

Jernhusen Verkstäder äger tre fastigheter på bangården där man också är infrastrukturägare, Jernhusen stationer har Centralstationen och fastigheten Malmö Innerstaden 31:11 längs bangårdsterrassen och Jernhusen Fastigheter äger Kombiterminalen samt en yta vid trafikledningscentralen. Dessutom har Train Alliance AB har nyligen förvärvat Malmö Hamnen 22:110 och har nyttjanderätt på fastigheterna Malmö Hamnen 22:112 och 22:177.

Även Malmö stad är en stor fastighetsägare i området, framför allt i Malmö hamn. Inom hamnen finns ett antal spår med varierande status, alla oelektrifierade. Malmö stad är infrastrukturägare och Copenhagen Malmö Port AB (CMP) infrastrukturförvaltare för hamnbanorna.

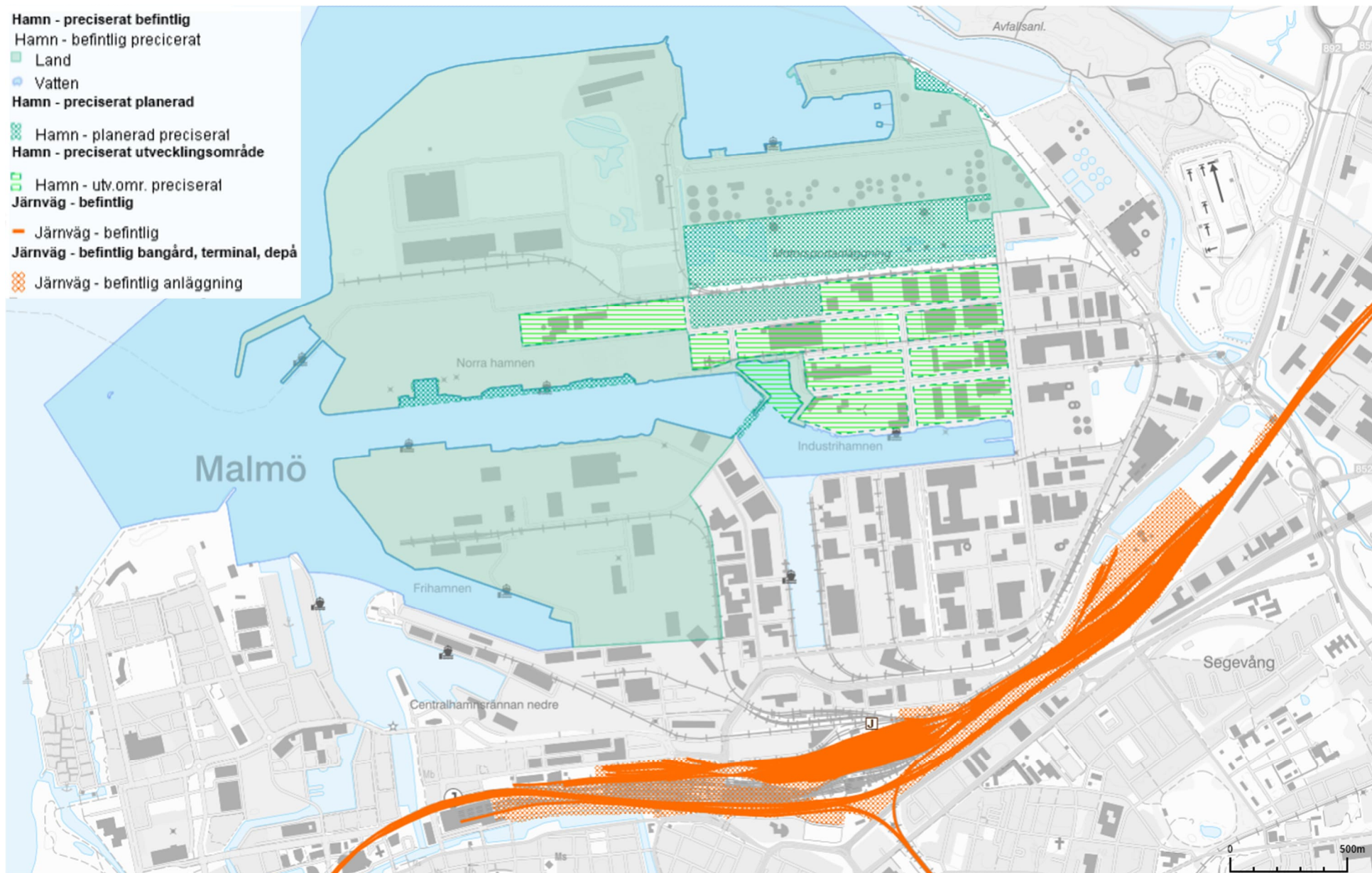
Hamnens spår ansluter till Trafikverkets spår via hamnspåret, som går västerut vid Tullspårsområdet (till Icopal-bangården) och norrut (till Posten) i höjd med rangervallen. Malmö stad är fastighetsägare vid hamnspåret och Tullspårsområdet (Malmö Hamnen 22:163 och 22:164).

Det finns en rad riksintressen för kommunikationer i utredningsområdet, se Figur 11. Riksintresse för befintlig järnväg utgörs av Södra stambanan (Malmö-Katrineholm), Godsstråket genom Skåne (Malmö-Trelleborg) samt Öresundsbanan (Malmö-Peberholm). Även spåren på R-gruppen, I-gruppen och kombiterminalen är riksintressen för befintlig järnväg.

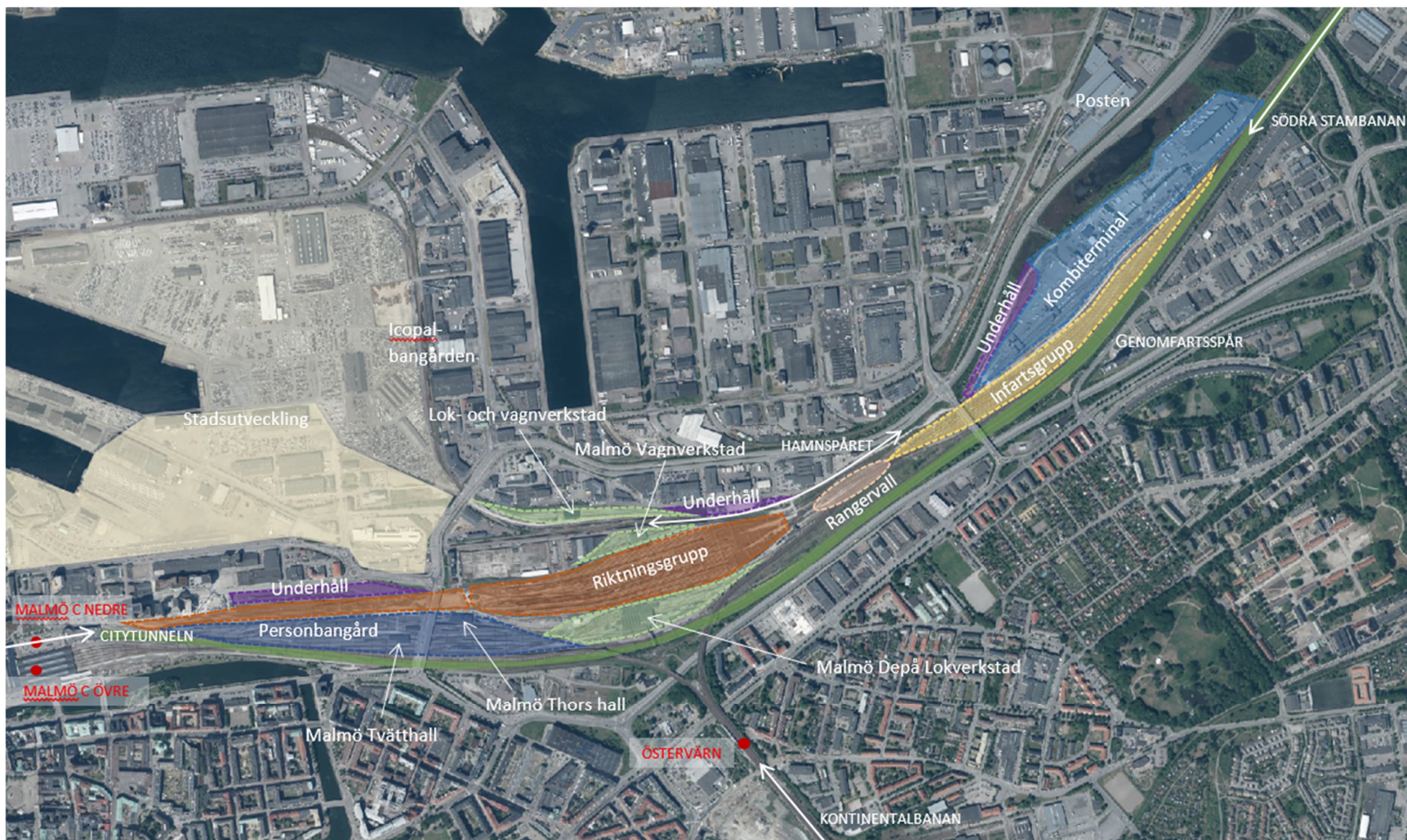
Malmö gods- och rangerbangård utgör ett riksintresse för befintlig anläggning för tjänst (avseende godsbangård, kombiterminal, rangerbangård och depå). Undantaget är området vid Lokverkstaden, Thors hall och godsvagnsverkstäderna. Riksintresseutpekande av anläggning för tjänst sker för de anläggningar som krävs för att riksintressejärnvägarnas funktion ska kunna upprätthållas. Anläggning för tjänst är en övergripande benämning för de spårområden som möjliggör för uppställning, omlastning, rangering och underhåll av tåg. Alla anläggningar för tjänst är beroende av en god koppling till järnvägssystemet och behöver vara lokaliserade så att de passar in i såväl gods- som persontågstrafikens omloppsbanor. Kombiterminaler är även beroende av en god koppling till väg, flygplats och/eller hamn. Depåer är verkstadsområden inklusive uppställningsområden och en depås lokalisering är av central vikt för att dess funktion i systemet ska kunna upprätthållas.

Trafikverket driver inte några depåer eller kombiterminaler i egen regi. Detta sköts av andra aktörer på marknadsmässiga grunder. Depåer och kombiterminaler är dock en förutsättning för att trafikeringen av järnvägen ska kunna fungera samt för att överförflyttning från och till andra trafikslag ska kunna ske.

Malmö hamn utgör ett preciserat riksintresse för befintlig hamn. Här finns även utpekade preciserade riksintressen för planerad hamn samt utvecklingsområde. Även farleden Malmö redd-Malmö Frihamn utgör ett riksintresse för sjöfart, befintlig farled/sjötrafikstråk. En ny riksintresseprecisering för hamnen kommer påbörjas under hösten år 2025 och ska vara klar 2026. En precisering av ett riksintresse är ett



Figur 11. Riksintresse för kommunikationer



Figur 12. Funktioner på bangården

fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset ska skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen.

Befintliga väganslutningar till Malmö hamn (E6.01, Västkustvägen och Spillepengsgatan) och till Malmö kombiterminal (Västkustvägen och Containergatan) utgör riksintressen. Dessa anslutningar ingår i TEN-T stomnät, binder samman anläggningar av riksintresse och är utpekade som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter.

2.2 Utformning och funktioner på bangården

Malmö bangård har en rad funktioner som presenteras övergripande i Figur 12. En spårplan, inklusive infrastrukturägare, över Malmö C och godsbangården redovisas i Bilaga 3 Spårplan/illustration över Malmö C och Malmö bangård.

2.2.1 Persontåg

I anslutning till Malmö centralstation finns spår för resandeutbyte. Samtliga tåg som trafikerar Malmö C är persontåg (Pågatåg, Öresundståg, snabbtåg och fjärrtåg), då godståg inte får köras genom Citytunneln. Alla persontåg gör uppehåll på stationen, antingen på Malmö C Nedre eller på Malmö C Övre. Det finns idag totalt elva plattformsspår på Malmö C, fyra på Malmö C Nedre och sju på Malmö C Övre. Två av spårerna kan ta emot tåg som är 400 meter långa (spår 5 och 10), övriga har en plattformslängd på 275–420 meter. De nya spårerna i banhallen beräknas få en plattformslängd på ca 220–240 meter. Spårlängder på dagens och framtida persontåg redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Spårlängder för dagens och framtida persontåg

Tågtyp	Längd (meter)
Pågatåg X61	80 m (körs även dubbel- och trippelkopplade dvs 160 resp 240 m)
Öresundståg X31	80 m (körs även dubbel- och trippelkopplade dvs 160 resp 240 m)
Nästa generation Öresundståg (cirka 2035)	ev 130 m (ska kunna köras dubbelkopplade dvs 260 m)
Snabbtåg X2	165 m
SJs nya tåg (start 2028)	165 m
Dagens fjärrtåg	max 416 m
Nästa generations fjärrtåg	200 m (ska kunna köras dubbelkopplade dvs 400 m)

På eller i anslutning till personbangården finns s.k. omlopps nära tjänster vilka utgörs av uppställningsspår för persontåg samt depåer och verkstäder för service och lättare underhåll. Spåranslutning finns från banhallen och Södra stambanan till depåområdet. Tåg från banhallen behöver dock korsa Citytunnelns fyra spår för att nå depåområdet. Eftersom det ofta är långa tåg som ska växlas in och ut, krävs det ett mycket smidigt flöde för att trafiken till och från Citytunneln inte ska påverkas, vilket riskerar att skapa väntetid för växlingsrörelserna. Funktionerna på personbangården ligger heller inte rätt placerade ur ett flödesperspektiv, till exempel så krävs det omfattande växlingsrörelser fram och tillbaka för tåg från banhallen som ska in i tvätthallen. Som exempel kan nämnas att tvätthallen endast kan nås från spår 1 utan riktningbyte.

De korsande tågvägar som idag uppstår vid ankomst/avgång från Malmö C Övre mot Södra stambanan påverkar kapaciteten på bangården. Med den nya planskildheten för tåg på Södra stambanan kommer dock kapaciteten öka och dessutom möjliggöra fler nya plattformsspår.

På personbangården finns idag 30 uppställningsspår i varierande längd vars totala spårmeter uppgår till totalt cirka 5 400 meter, se Tabell 2. Uppställningsspår ger dock endast användbara längder i multiplar av de fordonstyper som ställs upp, vilket innebär att den effektiva uppställningslängden är något mindre. Exempelvis kan endast 4 160 spårmeter användas för fordonstyper som är cirka 80 meter långa (Pågatåg X61 och Öresundståg X31). För framtida fordonstyper som är cirka 130 meter långa, är samma siffra cirka 3 380 meter.

Natttåg och vissa fjärrtåg trafikeras med loktåg (tåg bestående av lok och vagnar) vilket innebär att tåglängderna kan variera beroende på tid på dygnet, veckodag, säsong etc. Vagnar i dessa tåg är normalt cirka 27 meter långa vilket skulle kunna innebära att exempelvis korta spår kan användas av vagnar till dessa tåg. Detta kräver dock betydligt fler växlingsrörelser jämfört med att ställa upp ett helt tåg på ett spår. Med flera olika fordonstyper av olika längder är det möjligt att "pussla ihop" kombinationer så att dessa fyller upp ett spår. Detta medför dock en minskad flexibilitet då fordonet längst in blir inlåst, framförallt vid spår som slutar i stoppbock. Vanligtvis är det dessutom olika operatörer till de olika fordonstyperna vilket försvårar hanteringen ytterligare. Det är mycket svårt att utforma en uppställningsbangård som är optimal med avseende på spårmeter kontra tågmeter. Det kan dock konstateras att personbangårdens nuvarande utformning ger många outnyttjade spårmeter.

Tabell 2. Tillgängliga spårmetrar på Malmö bangård (från Järnvägsnätsbeskrivningen JNB för 2024)

Spår-nr	Längd (m)	Antal fordon à 80 m	Antal fordon à 130 m	Antal fordon à 200 m
19	200	2	1	1
20	181	2	1	0
21	175	2	1	0
22	210	2	1	1
23	145	1	1	0
24	95	1	0	0
25	45	0	0	0
26	53	0	0	0
27	188	2	1	0
28	215	2	1	1
29	229	2	1	1
30	235	2	1	1
31	227	2	1	1
32	285	3	2	1
33	251	3	1	1
67	319	3	2	1
68	329	4	2	1
69	95	1	0	0
70	97	1	0	0
71	112	1	0	0
72	155	1	1	0
73	252	3	1	1
75	269	3	2	1

76	201	2	1	1
78	139	1	1	0
80	100	1	0	0
81	157	1	1	0
82	184	2	1	0
84	116	1	0	0
85	159	1	1	0
Totalt	5 418	52	26	13

I Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem anges att det finns cirka 6 100 spårmeter effektiv uppställningskapacitet på Malmö C i dagsläget. I dessa siffror inkluderas även användning av spår i banhallen (totalt cirka 700 meter). Det är osäkert hur mycket spårkapacitet som faktiskt nyttjas idag.

Omfattningen av järnvägsföretagens uppställningsbehov idag redovisas i Tabell 3, se även Bilaga 1 Synpunkter järnvägsföretag.

Uppställningsbehovet ökar, både på grund av utökad trafikering men även ett behov av att kunna ställa upp reservtåg under dagtid. Nattetid finns störst behov av uppställning av fordon då det är den tid på dygnet när det är minst tågtrafik i drift. För att räkna ut hur många spårmetrar uppställningsspår som krävs för behovet, används schablonmässigt en faktor på 1,25. Det skulle innebära att de cirka 5 400 tågmetrarna som utgör behovet idag, kräver ca 6 700 meter uppställningsspår. Redan idag så finns alltså en brist på uppställningsspår. Detta hanteras genom uppställning på andra platser, tex på I-gruppen.

Tabell 3. Dagens uppställningsbehov för persontåg på Malmö bangård, redovisat i antal tågmeter

Företag	Antal fordon per dygn alt tågmeter	Var
SJ AB	9–11 (ca 2 000 m)	Uppställningsspår, banhall
Skånetrafiken (Pågatåg)	10 (ca 800 m)	Uppställningsspår
Snälltåget AB	ca 1 600 m	Uppställningsspår
Öresundståg AB	12 (ca 1 000 m)	Uppställningsspår

Persontågtrafiksystemets utformning i södra Sverige och Danmark innebär att uppställning av persontåg inte behöver ske centralt i Malmö. Idag ställs Pågatåg och Öresundståg upp även i Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Karlskrona, Trelleborg, Ystad och Hyllie i trafiksystemets ytterkanter. Däremot sker stor andel av fjärrtågens uppställning i Malmö då merparten av dessa tåg har Malmö C som slutstation. Även fjärrtåg som vänder i Köpenhamn körs i vissa fall, på grund av begränsad uppställningskapacitet i Köpenhamn, till Malmö för uppställning. En rimlig bedömning är att tåg med omlopp som startar och slutar på Malmö C behöver ställas upp på bangården.

Utbudet för depåer och verkstäder kan delas upp i tre servicenivåer vilka har olika behov av närhet till tågtrafiken:

- | | |
|----------------------|--|
| <p>Servicenivå 1</p> | <p>I anslutning till omloppsnära uppställning - daglig verksamhet såsom hall för fordonsvätt/sanering, spår för fekalietömning och vattentryckning, serviceplattformar för plockstädning och furnering</p> |
|----------------------|--|

(dvs ur- och ilastning av mat, dryck och avfall till tågen), tågvärme, återvinningsstation.

Servicenivå 2 Inom några kilometer eller vid strategisk plats - planerat underhåll såsom hall för grov fordonstvätt/sanering, felsökning, avisning, tungt underhåll och hjulsvarv (motsvarar verksamheten i Lokverkstaden, Raus och kommande depå i Arlov).

Servicenivå 3 Enstaka platser i landet eller utomlands - större reparationer och moderniseringar av tåg.

Idag finns tre depåer för persontåg i Södra Sverige; Raus, Hässleholm och Malmö. Dessutom utreder Regionfastigheter (Region Skåne) i dagsläget utformning och placering av en ny depå för nästa generation Öresundståg. Möjliga platser är troligen Hässleholm och Helsingborg.

Raus depå är placerad söder om Helsingborg, vid Västkustbanan, Skånebanan och Rååbanan och ägs av Jernhusen. I depån, som är en modern genomloppsverkstad, utförs fordonsunderhåll för Skånetrafikens Pågatåg (X61). Den är utrustad med fyra spår med plats för åtta fordon, och här finns även separat tvätthall.

Hässleholmsdepån öppnades 2020 och är placerad i Kärråkra norr om bangården i Hässleholm. Depån ägs och förvaltas av Region Skåne och här servas och underhålls Öresundstågen (X31). Depån har tvättar, hjulsvarv, uppställningsplatser finns för fekalietömning, vattentryckning och städning.

De depåer och verkstäder för persontåg som finns på Malmö bangård idag beskrivs nedan. Utöver dessa finns även en byggnad där ISS (städ) är hyresgäst, Trafikverket är fastighetsägare.

Malmö Depå Lokverkstad (Jernhusen)

Malmö lokverkstad är placerad öster om personbangården och hanterar lok och personvagnar, motorvagnar (Öresundståg och Pågatåg) samt fjärrtåg (X2). Jernhusen är fastighetsägare (Malmö Järnvägen 1:3) och infrastrukturägare av spåren inom fastigheten. Verksamheten drivs av Euromaint.

Lokverkstaden är uppdelad i två verkstäder, en för ellok och en för diesellok. I elloksverkstaden underhålls exempelvis Pågatåg och konventionella lok, medan dieseldrivna fordon underhålls i dieselverkstaden. Verkstaden är en gammal byggnad och verksamheten anpassad för 80 meter långa tåg. Verkstaden består av spår inklusive växlar för tillträde till underhållsanläggning, spår för uppställning, elförsörjning för drivmotorström, tåg-/lokvärme och spolarvätskeanläggning. Anläggningen erbjuder även undergolvssvarv som servar södra Sveriges samtliga tåg med hjulsvarvning.

I anslutning till fastigheten finns en parkeringsyta samt vägar till/från anläggningen.

En expansion av verkstaden begränsas i dagsläget av befintliga och kommande avloppsledning (MAXIMA-projektet). Dessutom kommer en ny planskild spårkorsning över Södra stambanan att medföra intrång på fastighetens södra del, exakt omfattning är idag oklart. Dessa projekt beskrivs utförligare i kapitel 1.5).

Malmö Thors hall (Jernhusen)

I Thors hall sker både lätt och tungt underhåll av personvagnar. Jernhusen är fastighetsägare (Malmö Järnvägen 1:2) och infrastrukturägare av spåren som passerar genom fastigheten. Verksamheten drivs av NTT.

Verkstaden består av spår inklusive växlar för tillträde till underhållsanläggning, spår för uppställning, elförsörjning för drivmotorström och tåg-/lokvärme.

Malmö Tvätthall (Jernhusen)

Området består av spår för tillträde till tvättanläggningen, servicespår med vattentryckning och fekalietömning samt en byggnad med tvättar och möjlighet till sanering av persontåg. Trafikverket är fastighetsägare medan spåren genom tvätthallen samt servicespåren ägs av Jernhusen. Verksamheten drivs av Jernhusen.

Arlöv Depå (Jernhusen)

Byggstart för depån i Arlöv planeras till år 2026/2027. Anläggningen kommer komplettera Malmö Lokverkstad och ersätter inte denna. Depån kommer erbjuda service såsom fordonstvätt, felsökning, sanering, avisning, tungt underhåll mm. Endast uppställningsspår som krävs för verksamheten byggs då markytan begränsas söder ut av Sege å och Inre Ringvägen.

2.2.2 Godståg

Malmö godsbangård utgörs till stor del av en rangerbangård bestående av infartsgrupp (I-grupp), riktningsgrupp (R-grupp), rangervall samt rangertorn. I-gruppen är en kombinerad in- och utfartsgrupp. Normalt finns även en utfartsgrupp (U-grupp) men i Malmö fungerar I-gruppen även som utfartsgrupp. Detta innebär att samtliga godståg utnyttjar I-gruppen vid ankomst, passage eller avgång.

I-gruppen består av tio spår (spår 1–10) som har en hinderfri längd (dvs största längd på ett tåg som kan ställas upp utan att hindra trafik på angränsande spår) på 755–857 meter. Spår 6 samt 8–10 kan angöras av tåg som är 835 meter långa (spår 10 dock ej hinderfritt) men spår 9–10 nås ej från Kontinentalbanan, se Figur 13. Samtliga tåg från kontinenten ankommer Malmö godsbangård från Kontinentalbanan (spår 41). Förbi I-gruppen finns även ett genomfarts-/passagespår, spår 59, som främst används för genomgående tåg mot Kontinenten eller tåg med korta uppehåll för exempelvis förarbyte. Godståg från Lommabanan ankommer I-gruppen via spår 59. Godståg från Södra stambanan som skall rangeras ankommer till I-gruppen via spår 59, 61 eller 62. Det nya infartsspåret 58, för 750 meter långa tåg, innebär en kapacitetsförstärkning på infartsgruppen.

I-gruppen har även som funktion att vara ankomst- och avgångsbangård för tåg till och från anläggningar i hamnen inklusive Posten (via det så kallade hamnspåret, spår 60), växlingslok och andra lok som ska till eller från nya tågsätt, samt växel- och blandningsdrag till och från kombiterminalen. Även kapacitetskrävande lok- och personalbyten förekommer på I-gruppen i tåg som inte ska rangeras.

loket har gått till i södra änden. Bromsprov görs i samverkan mellan järnvägsföretagen och tågklarare/rangertornet.

Mellan I-gruppen och R-gruppen finns rangervallen som används för att sortera vagnar beroende på var deras slutdestination finns.

Rangervallen har tre balkbromsar, efterföljda av spiralbromsar, som hanterar de tre grupperna på R-gruppen. Det har varit en del problem med bromsanläggningen på Malmö godsbangård (felkalibrering). Balkbromsarna ska dock bytas ut under 2027. Green Cargo sköter rangeringen i Malmö idag, på uppdrag av Trafikverket.

Parallellt med I-gruppen ligger Malmö kombiterminal med byggnader, spår och vägutgång. Kombiterminalen har fyra spår på drygt vardera 750 meter, två traverskranor samt en cross-dock. Trafikverket är infrastrukturförägare för spåren på kombiterminalen medan Jernhusen äger marken. Mertz Transport AB ansvarar för verksamheten på terminalen. Kombiterminalen har efter pandemin samt stoppet för trailertrafik på järnväg genom Danmark, tappat mycket trafik och endast kommit upp i ca 60 % av sin kapacitet. Det råder dock brist på uppställningsspår för avgående tåg från kombiterminalen och byggnation av två nya spår (totalt 394 meter) kommer därför att ske nordväst och söder om terminalen. Spåren betyder en ökad kapacitet för åtta dubbelvagnar eller 16 singelvagnar. Ökningen innebär att det kopplat till terminalen i princip kommer att gå in två hela tåg, vilket det inte gör idag. Åtgärderna förväntas stå färdiga 2027. Spåranslutning till kombiterminalen finns via spår 47 och spår 59.

CMP har en egen kombiterminal i Norra hamnen. Kombiterminalen ligger i nära anslutning till färjorna, och intermodala transporter med omlastningar mellan järnväg och färjor fungerar bra. Terminalen består

av två spår, drygt 800 meter långa. Det finns även möjlighet att hantera vagnslasttåg under tak. Avståndet från Hamnspåret till kombiterminalen är dock långt, och dessutom krävs byte från el- till diesellok.

På godsbangården finns idag begränsad möjlighet för uppställning av godsvagnar. Behovet av uppställning på godsbangården är stort; för färdiga tåg som står och väntar innan de får tid i spår på Södra stambanan eller Kontinentalbanan samt för tåg till och från hamnen. Dessa belastar idag främst I-gruppen. Utöver det behövs även uppställningsmöjligheter för lok och underhållsfordon, samt för långtidsuppställning av godsvagnar. Lokuppställning sker på spår 11–13 (Green Cargo AB), spår 50 (TX Logistic AB) och spår 91–92 och spår 95 (Hector Rail AB). Idag är vissa av spåren som används för lokuppställning för korta.

Utöver ovanstående funktioner finns även underhållsanläggningar för lättare (tillsyn, komponentbyten etc.) och tyngre (hjulsvärv, boggiar, strömavtagare etc.) underhåll av godsvagnar och lok samt spåranslutningar till dessa anläggningar. Dessa verkstäder är placerade på olika ställen på Malmö bangård:

Malmö Depå Lokverkstad (Jernhusen)

Malmö lokverkstad är placerad öster om personbangården och hanterar både ellok och diesellok, se vidare beskrivning under kap 2.2.1.

Malmö Vagnverkstad (Jernhusen)

I anslutning till R-gruppen finns en vagnverkstad för underhåll av godsvagnar. Jernhusen är fastighetsägare (Malmö Järnvägen 1:4) och

infrastrukturägare av de två spåren inom fastigheten. Verksamheten drivs av Swemaint.

Lok- och vagnverkstad (Train Alliance)

Vid Tullspåren finns en lok- och godsvagnsverkstad, byggd 2019. Malmö stad är fastighetsägare (Malmö Hamnen 22:163 och 22:164) medan Train Alliance AB äger de fyra spåren. Lok- och godsvagnsverkstaden drivs av NetRail AB och lokunderhållet utförs av SIEMENS.

2.2.3 Drift och underhåll av anläggningen

På Malmö godsbangård finns även spår och anläggningar för service och underhåll av järnvägen. Vid lastplatsområdet vid Carlsгатan, öster om bangårdsterrassen, finns spår för uppställning (spår 1g, 5g och 7g), lastjustering och lättare vagnsreparationer (spår 1g–4g) samt även arbetsgrop (spår 4g). Det finns en lastplats med lastkaj längs spår 5g och mot ändkaj ansluter det korta spåret 6g. Det finns även en marklastyta längs spår 7g.

Vid lastplatsen finns även utrymme för begränsad lagring av järnvägsmateriel. Upplag av järnvägsmateriel finns även vid Trafikverkets spår 57, väster om kombiterminalen, samt vid Hamnspåret (spår 60).

Vid spår 57g, nordväst om kombiterminalen, finns Räddningstjänstens spillplatta.

Tillfartsvägarna till bangården nås från Västkustvägen, Carlsгатan, Krusegatan, Norra Vallgatan respektive Jörgen Kocksgatan, se Figur 14.

I stort sett är det enbart från den norra delen som det finns farbar yta längs bangårdens I-grupp. Rangertornet nås från Västkustvägen via passage över spåren. Det finns ingen uttalad snötipp på bangården likt man har på bangårdar längre norrut i landet, då det inte varit aktuellt. På spår 19i (Jernhusens spår vid Lokverkstaden) står röjningslok som behövs centralt nära verksamheten.

Påspårningsplatser för spårgående fordon finns på olika platser på bangården, bland annat vid spår 11 på Malmö C och spår 10 på I-gruppen. Antal och placering finns dock inga uppgifter på.

Entreprenör för järnvägsunderhåll på Malmö bangård är för närvarande Infranord AB (innevarande underhållskontrakt går ut i augusti 2027). Uppställning av underhållsfordon/arbetsfordon görs på spår 40g. Sliptåget, som hör till ett nationellt rälsunderhållskontrakt, ställs ofta upp vid förbigångsspåren på Svågertorp.



Figur 14. Tillträdesvägar och farbara ytor på rangerbangården från Nödlägesplan Malmö rangelbangård

2.2.4 Kärn- och sidofunktioner

Funktionerna på en bangård kan delas in i kärn- och sidofunktioner, även kallade huvud- och sidosystem. Kärnfunktionerna är de tjänster, direkta och indirekta, som Trafikverket erbjuder i rollen som infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör inom järnväg, t.ex. tilldelning av tåglägen till och från bangården samt omloppsnära uppställning av tåg. Sidofunktionerna kan sägas utgöras av funktioner som kopplar mer mot service och underhåll, ofta på en kommersiell basis.

Exempel på direkta och indirekta tjänster för järnvägsnätet (i enlighet med *Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning, 2021* och *Trafikverkets externa och interna Tjänstportfölj, 2025*):

- Tillträde till och användning av det järnvägsnät som tillhör staten. Trafikverket ska erbjuda tjänster för trafikering på järnväg såsom tåglägen för person- och godstrafik, tågläge för tjänstetåg samt trafikledning av järnvägsnätet.
- Tillträde till och användning av angränsande anläggningar för tjänster såsom rangerbangård, spår till kombiterminal, plattformar och stationsbyggnader, lastplatser, bromsprovsanläggningar.
- Tillgång till spårkapacitet för uppställning av järnvägsfordon tillfälligt och för kortare tid (omloppsnära uppställning). Uppställning för längre tidsperioder kan endast erbjudas i undantagsfall.

- Tilläggstjänster som erbjuds utöver eller i anslutning till tjänsterna ovan, t.ex. tågtrafikledning, anslutning till el för uppvärmning och kylning av fordon via lok-, tåg- och diesellokvärmeposter osv.

Exempel på sidofunktioner:

- Spår för service- och underhållsverksamhet för tåg
- Fastigheter i form av depåer, verkstäder och tvätthallar
- Kombiterminaler
- Tjänster såsom fekalietömning, vattentryckning, storstädning, furnering, fordonstvätt, avisning, underhåll, felavhjälpning osv
- Tjänster i form av hantering och rangering av tåg till/från terminaler, hamn osv
- Långtidsuppställning av tåg

2.3 Trafikering

Kapacitetsutnyttjandet för år 2025 i järnvägssystemet kring Malmö indikerar inte alltför stora problem sett under dygnet, dock är järnvägen högt belastad under de mest trafikerade timmarna, se Figur 15. Figurerna visar dock kapaciteten på sträcka, det är svårare att beskriva och räkna på kapaciteten i noderna. Malmö central och Malmö godsbangård har i dagsläget en mycket intensiv trafikering med tät person- och godstrafik.

2.3.1 Persontrafik

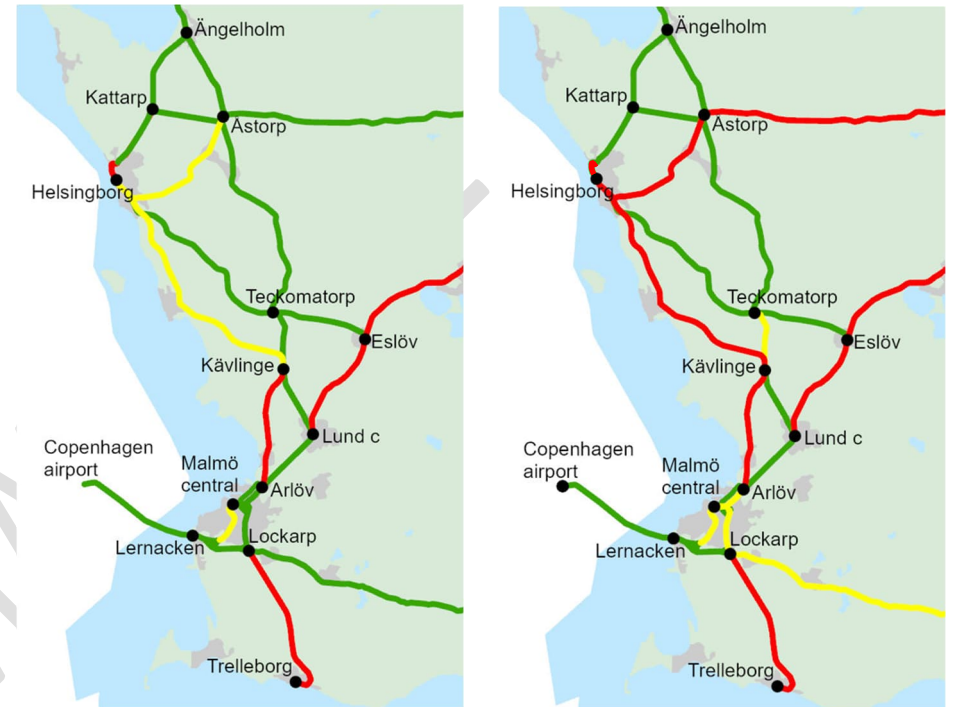
Malmö bangård trafikeras i nuläget av fjärrtåg, regionaltåg (Öresundståg och Pågatåg Express), pendeltåg (Pågatåg) och nattåg.

Mellan Köpenhamn och Stockholm trafikerar SJ med timmestrafik hela dagen. P.g.a. fordonsbrist och uppgraderingar har trafiken kortats av och glesats ut. Snabbtågen vänder därmed på Malmö C Övre. Snälltåget trafikerar vanligen med tre dubbelturer/dygn. SJ trafikerar även sträckan Malmö-Göteborg med åtta dubbelturer per dag.

SJ och Snälltåget kör även nattågstrafik mellan Stockholm/Malmö/Hamburg/Berlin. Under högsäsong trafikerar Snälltåget sträckan Malmö-Åre och Malmö-Innsbruck samt Vy Tåg på sträckan Malmö-Oslo. Samtliga fjärrtåg förutom snabbtågen Köpenhamn-Stockholm ankommer och avgår från Malmö C Övre, även genomgående tåg som då får ett rikttningsbyte. För loktågen gäller normalt att en del vagnar kopplas av eller på under uppehållet i Malmö. Ett nytt lok behöver också kopplas på då det ankommande loket kommer befinna sig längst bak i tågets fortsatta färdriktning. Lok och vagnar växlas in/ut från personbangården och ställs upp till nästa tågs avgång, oftast samma tåg till följande dag.

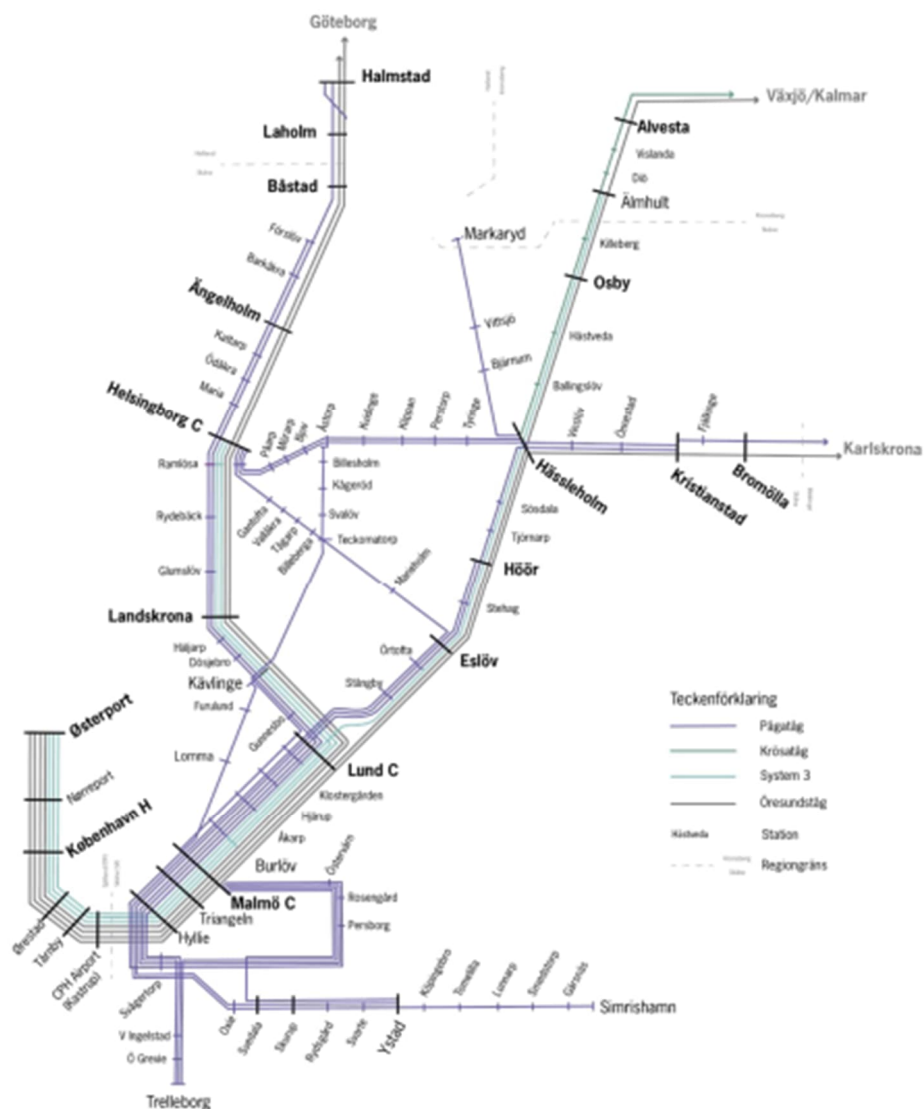
Det finns idag ingen möjlighet att furnera tåg på personbangården. Tåg som utgår från Malmö C och som medför bistro-/restaurangvagn måste därmed furneras vid plattform på Malmö C Övre, något som är kapacitetskrävande.

Regionaltågstrafiken bedrivs av Region Skåne via Skånetrafiken och ungefärligt linjeupplägg redovisas i Figur 16. Öresundstågstrafiken trafikerar sträckorna Köpenhamn-Göteborg, Köpenhamn-Helsingborg,



Figur 15. Kapacitetsutnyttjande 2025, dygn till vänster resp maxperiod 2 timmar till höger (källa Trafikverket, Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2025)

Köpenhamn-Kalmar och Köpenhamn-Karlskrona med ett tåg per timme och riktning vardera. Detta innebär att det går fyra dubbelturer Öresundståg per timme över bron till Köpenhamn. Pågatåg Express (System 3 i kartan) utgår från Svågertorp och trafikerar till Hässleholm/Älmhult med fem dubbelturer per dag. Pågatågstrafikens linjer Simrishamn/Ystad-Helsingborg samt Trelleborg-Höör/Kristianstad gör uppehåll på Malmö C Nedre, båda linjerna



Figur 16. Ungefärligt trafikupplägg 2025 för regionaltågtrafik i södra Sverige, från Region Skånes persontågsstrategi

trafikerar med halvtimmestrafik genom Citytunneln. Pägatågen trafikerar även linjerna Malmö-Lund-Kävlinge-Åstorp (timmestrafik) samt Malmö-Lund-Eslöv-Helsingborg (timmestrafik). Dessa linjer har Hyllie som start-/slutpunkt. Slutligen finns det även en linje Malmö C Övre-Svågertorp-Hyllie-Malmö C Nedre-Lomma-Kävlinge (halvtimmestrafik).

Under ett vardagsmedeldygn trafikeras Malmö C Övre och Nedre av totalt ca 640 persontåg per dygn, se Tabell 4. I högtrafik innebär detta 46 persontåg per timme varav fem tåg ankommer och avgår från och till banhallen.

Tabell 4. Antal tåg 2025 (Konsumerad kapacitet 2025)

	Snabb-tåg	Övriga	Lokal-tåg	Gods-tåg	Totalt
Arlöv–Malmö C	38	192	314		544
Malmö C–Hyllie		164	300		464
Malmö C–Östervärn		22	76		98
Malmö gbg–Östervärn		4		36	40
Arlöv–Malmö gbg				44	44
Malmö gbg–hamnen ¹				7	7

¹ Källa Malmö stad (Utveckling av järnvägen i Malmö hamn, 2024-08-21)

2.3.2 Godstrafik

Malmö godsbangård är en av Sveriges viktigaste bangårdar där all godstrafik mellan Sverige och Danmark/Tyskland och övriga Europa hanteras på något sätt. Godstågen som trafikerar Malmö godsbangård är i huvudsak vagnslasttåg och kombitåg. Vagnslasttrafiken är den som i regel rangeras över vallen, resterande planväxlas. Vagnslaster består av vagnar med olika slags gods till olika kunder, kombilaster är vagnar med containrar, semitrailers och växelflak. Bangården trafikeras även av intermodala transporter som hanteras på kombiterminalen, posttåg (systemtåg) samt trafik till och från hamnen.

De tåg som rangeras i Helsingborg är lokala tåg med Helsingborg som start- eller slutpunkt. Vid större störningar i trafiken – då platsbrist uppstår i Malmö - kan det dock hända att godståg körs från Malmö till Helsingborg och rangeras där istället. Bedömningen är att så pass stora störningar (orsakade av t.ex. trafikpåverkande händelser på Kontinenten eller infrastrukturfel på godsbangården i Malmö) inträffar i storleksordningen en gång per år.

Trafikverket har i *Strategi för bangårdar* bedömt kapaciteten på Malmö godsbangård. Godsbangården har idag ett kapacitetsutnyttjande på 39 % på I-gruppen och 80–88 % på R-gruppen. I-gruppens nyttjandegrad bedöms vara underskattad då beräkningen inte tagit hänsyn till att rangerade tåg från R-gruppen med sydlig avgång dras upp via I-gruppen vid avgång. R-gruppens nyttjandegrad ökar till 114–125 % om man även tar hänsyn till övrig trafik som belastar R-gruppen, såsom att ej rangerade tåg som endast ska få tillkommande enstaka vagnar körs över vallen.

Trafikverket saknar information om hur tåg och vagnar förflyttas inne på rangerbangårdarna. I *Strategi för bangårdar* har trafikering på respektive del av rangerbangården uppskattats efter vissa antaganden. På I-gruppen ankommer i snitt 55 tåg per vardagsmedeldygn (baserat på medelvärde för 2017–2022). Antalet rangerade tåg över vallen uppgår till 29 tåg per vardagsmedeldygn (medelvärde för 2017–2022). Från R-gruppen avgår 28 rangerade tåg per vardagsmedeldygn. Om man tar hänsyn till övrig aktivitet som belastar R-gruppen enligt ovan, ökar antalet avgående tåg från R-gruppen till 40 tåg per vardagsmedeldygn.

I jämförelse med antalet godståg som trafikerar banorna i Malmö (som redovisades i Tabell 4) kan det konstateras att en stor del av godstågen hanteras inne på godsbangården.

CMP:s anläggning är idag oelektrifierad vilket innebär att samtliga tåg till hamnen måste stanna antingen på I-gruppen eller R-gruppen, för att kopplas om till diesellok och köras in som heltåg. Detta är tids- och kapacitetskrävande.

På vardagar avgår tre posttåg från postterminalen i Malmö (ett på eftermiddagen och två på kvällen). Tågen kommer tillbaka tidig morgon och växlas då in via hamnspåret (spår 60) till spåren vid terminalen. Tågen är 15–18 vagnar i anslutning till helg och 4–10 vagnar på vardagarna, då spårhallen inte kan ta in hela tåg så behöver tågen delas. Green Cargo kör posttågen.

2.3.3 Punktlighet

I järnvägssystemet mäts antalet tåg som är mer än fem minuter och 59 sekunder försenade till sin slutstation. Måttet kallas RT+5 och är branschstandard för punktlighetsmätning. Tåg som är mindre än fem minuter och 59 sekunder försenade eller inställda (vanligen 1–2 procent av trafiken) ingår alltså inte i statistiken.

I rapporten *Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022–2033* redovisas medelförseningen under perioden 2008–2022 för olika sträckor. Här anges att punktligheten för persontåg är 80 % för Göteborg-Malmö/Köpenhamn, 94 % för Pågatåg i Skåne, 68 % för Stockholm-Malmö/Köpenhamn samt 88 % för Öresundståg. I Trafikverkets arbete med bristbeskrivningar antas det vara en betydande brist om punktligheten är under 75 %.

För tåg på Malmö C och Malmö godsbangård är punktligheten (RT+5) 91 respektive 72 %.

2.4 Totalförsvaret och beredskap

Sveriges totalförsvaret består av civilt och militärt försvar. Sveriges länsstyrelser är indelade i sex civilområden. För varje område finns en utsedd civilområdesansvarig länsstyrelse där landshövdingen är civilområdeschef. Syftet med indelningen är att stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig. Länsstyrelsen samordnar planeringen och förberedelserna för det civila försvaret i länet och samverkar med Försvarsmakten i totalförsvartsplaneringen.

Malmö bangårds samhällsviktiga funktion gör anläggningen till ett möjligt mål för sabotage/terrorhandling/vid höjd beredskap/krig etc.

Trafikverket är sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. Det innebär ett ansvar för att leda samordningen av sektorn, där också transportmyndigheterna Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen ingår. Transportsektorn ska ha förmågan att motstå och hantera samhällsstörningar och leverera samhällsviktiga transporter i alla samhällstillstånd, ett mål som kräver en effektiv samordning med aktörer som bidrar till samhällsviktiga leveranser.

Som ansvarig för beredskapssektorn ska Trafikverket:

- Leda samordningen av sektorn nationellt och regionalt.
- Driva på arbetet inom beredskapssektorn och stödja beredskapsmyndigheterna.
- Verka för samordning med andra aktörer och att uppgifter och roller tydliggörs.
- Vid kris eller krig lämna underlag till regeringen avseende prioritering och fördelning av resurser inom beredskapssektorn

2.4.1 Södra civilområdet (Civo S)

Länsstyrelsen i Skåne är ytterst ansvarig för det civila försvaret i länet. Civo S har gjort en öppen kartläggning av civilområdets behov gällande transporter *Sektorsbeskrivning Transport, södra civilområdet*.

I Kartläggningen konstateras att transportinfrastrukturen och transportflöden är en förutsättning för ett fungerande samhälle i alla beredskapsnivåer och en påverkan på den får följd effekter på många andra sektorer (t ex Livsmedelsförsörjning och dricksvatten, Hälsa, vård och omsorg, Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen m.fl.).

Följande transportbehov har identifierats som väsentliga att upprätthålla även under höjd beredskap/krig: Militära förband och krigsmateriel, Livsmedel och hygienprodukter, Insatsvaror livsmedelsproduktion, Vårdbehövande, Läkemedel och förbrukningsmateriel i sjukvården, Drivmedel, Bränsle till fjärrvärme, Avfallstransporter, Persontransporter (pendling och utrymning) samt Byggnadsmateriel.

Södra civilområdet har en avgörande roll i livsmedelsförsörjningen av Sverige. Det gäller primärproduktion, import, förädling och förpackning. Även en viktig del av Sveriges livsmedelsexport går via civilområdet. Transporterna sker genom land- och sjötransporter med omlastning vid terminaler. Några av dessa verksamheter som finns i Malmö med omnejd är:

- Sveriges enda sockerbruk utanför Eslöv, i Örtofta
- Helsingborgs hamn som är den viktigaste hamnen för import av grönsaker, frukt och spannmål
- Kemira i Helsingborgs hamn som är Sveriges enda tillverkare av kemikalier för dricksvattenrening
- Coop med viktiga anläggningar i Malmö hamn
- Pågens bageri i Malmö och i Landskrona (från 2028)

- Spannmålkvarnar i Lilla Harrie (Pågens kvarn i Kävlinge), och Lantmännen Ceralia i centrala Malmö

Dagligvaruhandelns transporter består till största delen av livsmedel och sker nästan helt och hållet med lastbil. Ett undantag är det sk Coop-tåget som går två gånger dagligen med lastbilstrailrar lastade på tågagnar mellan Malmö och Coops terminal i Eskilstuna.

Det drivmedel som används i civilområdet kommer i huvudsak från raffinaderierna på västkusten men förefaller till del också komma via import från andra länder. Drivmedlet transporteras från raffinaderi till oljehamnar med kustsjöfart, varefter det distribueras till pump med tankbil. I civilområdet finns två aktiva oljehamnar, Malmö och Karlshamn. Där finns kapacitet att ta emot och lagra drivmedel. Enligt kartläggningen går inget drivmedel på järnväg. Dock har en ny hamnjärnväg öppnat till Oljehamnen i Malmö, vilket medfört att vissa godstransporter av drivmedel därmed flyttat över från kustsjöfart till järnväg.

Persontransporter för pendling är avgörande för personalförsörjning av totalförsvarsviktiga verksamheter. Den vanligaste typen av resa är till och från arbetet, och det dominerande färd sättet i alla tre länen är bil men andelen som reser med kollektivtrafik ökar. I Kronoberg är kollektivtrafikens marknadsandel 14 %, i Blekinge 17 % medan kollektivtrafikens marknadsandel i Skåne är högre, 33 %.

2.4.2 Försvarsmakten

Trafikverket har ställt frågan till Södra Militärregionen (MR S) och Södra skånska regementet (P7) om Försvarsmakten har krav eller

önskemål på Malmö bangård. Följande behov har man bedömt som "öppna" att delge; Försvarsmaktens och/eller NATO-verksamhet måste kunna passera obehindrat om så krävs, möjlighet till reoperationsberedskap är viktigt, möjlighet till ändlastkaj för på-/avlastning, möjlighet till omlastning vid behov av farligt gods mm.

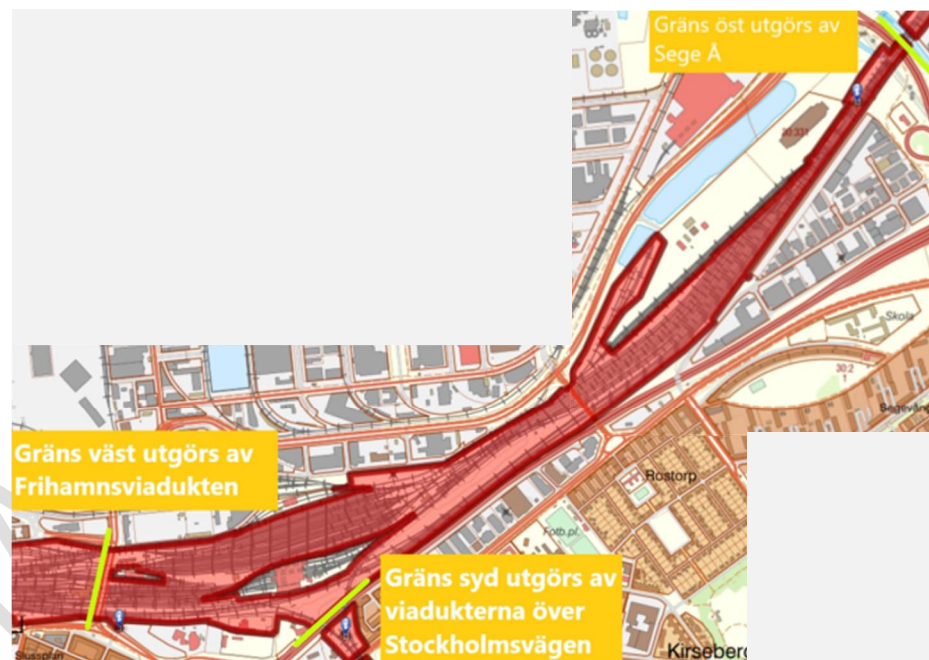
2.5 Föroreningar

Baserat på erfarenhet av den markanvändning som under lång tid pågått och pågår på Malmö bangård kan det konstateras att det förekommer markföroreningar inom området. Inga markundersökningar har dock genomförts inom ramen för utredningen.

2.6 Farligt gods

Länsstyrelsen har i ett beslut från 2023 klassat bangården som farlig verksamhet enligt 2 kap 4 § i lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Detta överklagades av Trafikverket men i april 2025 fastslog Kammarrätten beslutet vilket innebär att Trafikverket har rådighetsansvar över bangården, trots flera verksamhetsutövare. Kammarrätten fastslog även vilket område som omfattas av farlig verksamhet, dvs var på bangården som rangering och uppställning av farligt gods utförs, se Figur 17. Detta innebär att inget farligt gods får hanteras väster om Frihamnsviadukten.

År 2023 tog Räddningstjänsten syd fram ett förslag till beslut om förbud mot rangering av farligt gods i form av förbud mot rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser på Malmö godsbangård inom Trafikverkets fastighet. Förslaget innehöll även villkor för att häva förbudet, vilket bland annat skulle



Figur 17. Geografisk begränsning av hanteringen av farliga ämnen (Trafikverket)

innebära krav på tätskikt samt komplett signalanläggning på hela bangården. Något beslut om att införa ett förbud togs aldrig. I oktober 2025 har Räddningstjänsten Syd åter aktualiserat ärendet och beslutade att förbjuda rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser på Malmö godsbangård. Förbudet börjar gälla tio år efter att beslutet vunnit laga kraft. Trafikverket har i december 2025 överklagat och bestridit Räddningstjänstens beslut.

Green Cargo hanterar farligt gods på bangården idag.

2.7 Säkerhet på bangården

Malmö bangård är en säker bangård (dvs en *Bangård med nödlägesplan och förhöjd säkerhet*). Detta innebär att det finns skydd mot antagonistiska hot och intrång genom stängsel, grindar, övervakning, rutiner, utrymningslarm mm. I framtiden kommer troligen kraven på säkerhet att skärpas ytterligare, genom tex krav på ökad belysning, kameror och stängsel.

Utmed de spår där det finns olika infrastrukturägare är det svårt att säkra intrångsskydd genom tex. grindar. Idag utgör Hamnspåret mot Postterminalen (Malmö stad infrastrukturägare) en av de punkter där det sker intrång i dagsläget.

2.8 Klimatanpassning

Trafikverket har tagit fram GIS-baserade klimat- och sårbarhetsanalyser för att identifiera vilka områden utmed Sveriges statliga väg- och järnvägsnät som riskerar att påverkas av klimatrelaterade händelser. I analysen anges hela Skånes västkust som potentiella riskområden för översvämning utmed väg E6 liksom närliggande järnväg. Potentiella översvämningrisker i kombination med ras- skred- och erosion finns även i Malmöområdet med stor infrastrukturpåverkan vid 100-årsregn. Vid Skånes västkust finns även potentiella översvämningsområden vid ett förhöjt medelhavsvattenstånd.

För järnvägen kring Malmö-området är Södra stambanan vid Arlov en känd lägpunkt men det finns även känsliga punkter på Malmö bangård (t.ex. tråget ner till Citytunneln) i ett längre tidsperspektiv (skyfall och

havsnivåhöjning). Utöver detta finns även en känd problematik med vatten- och avloppsledning/brunnar på bangården.

Malmö stad planerar omfattande klimatskyddsåtgärder för att skydda Nyhamnen och dessa åtgärder skulle även ge skydd åt Trafikverkets anläggningar.

3 Kommande utveckling

I detta kapitel redogörs för de framtida prognoser för person- och godstrafik som påverkar bangården samt de förutsättningar och osäkerheter som finns kring prognoserna.

3.1 Basprognos

Trafikverket har i uppdrag att ta fram trafikprognoser. Den senaste Basprognosen från 2024 (*Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022–2033*) har 2045 som prognosår och utgör en utgångspunkt för planering, dimensionering och effektbedömning av infrastrukturåtgärder.

Basprognosen baseras på beslutad politik och aktuella omvärldsförutsättningar, vilka grundar sig på statistik och prognoser från etablerade källor såsom Statistiska centralbyrån (SCB), Konjunkturinstitutet, EU, Energimyndigheten. Prognosförutsättningarna har rätt så stora osäkerheter och prognoserna revideras därför regelbundet, vart fjärde år görs en revidering och vartannat år göra en mindre uppdatering. Nästa Basprognos planeras att publiceras i maj 2026 och den kommer att omfatta Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastrukturen 2026–2037.

Järnvägsinvesteringarna i nationell plan utgör en förutsättning för tidtabell över prognosticerade persontrafik. I planen ingår exempelvis utbyggnader för att möjliggöra 750 meter långa godståg på de strategiska godsstråken och utbyggnaden av två nya spår Hässleholm–Lund som ger godstågen en rejält ökad kapacitet när de inte behöver

blandas med snabba tåg utan stopp mellan Hässleholm och Lund. Även den planerade fasta väg- och järnvägsförbindelsen mellan Tyskland och Danmark över Fehmarn Bält samt dubbelspårsutbyggnad mellan Maria och Helsingborg C ingår i förutsättningarna. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Maria och Helsingborg ingår dock inte i förslaget till Nationell plan som presenterades hösten 2025, fastställande av planen beräknas till våren/sommaren 2026.

Prognostidtabellen för persontåg i Sampers (nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser av persontrafik) har betydelse även för godsprognosen, eftersom persontrafikeringen är indata till det framtida kapacitetsutnyttjandet per järnvägssträcka. I Samgods (nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser och prognoser för godstransporter), beräknas kapacitetsutnyttjandet om till tillgängliga godståglägen. Redan i persontågstrafikeringen förutsätts dock att godstrafiken växer med en antagen utvecklingstakt.

I Trafikverkets aktuella Basprognos överensstämmer trafikeringen av den regionala tågtrafiken med scenariot för 2035 som redovisas i Region Skånes *Persontågsstrategi*. Detta scenario motsvarar de planerade investeringar som finns i planen för 2022–2033.

I Tabell 5 redovisas en sammanställning av det prognosticerade antalet tåg 2045 enligt Basprognos 2024.

Trafikverkets basprognos är anpassad till den tillgängliga infrastrukturen så att trafikeringen är körbar, men antalet sträckor med

kapacitetsproblem förväntas öka jämfört med nuläget, se Figur 18. Persontrafiken ökar mest i storstadsområdena och belastningen förväntas bli ett problem under de två mest belastade timmarna. Med två nya spår mellan Hässleholm-Lund ökar kapaciteten på Södra stambanan och sträckan får inga kapacitetsbegränsningar. Ökningen av persontrafik genom Malmö (till/från Danmark, Ystad och Trelleborg) behöver i hög grad ske via Kontinentalbanan på grund av kapacitetsbegränsningar i Citytunneln. Samtidigt trafikerar all godstrafik mot Danmark också Kontinentalbanan. Enligt basprognos 2045 finns det inga kapacitetsbegränsningar på Kontinentalbanan mellan Malmö C och Lockarp. Troligtvis kommer banan nyttjas betydligt mer framöver vilket skulle kunna innebära en utmaning med att få till tidtabeller för att passa in på övriga banor.

Tabell 5. Antal tåg 2045 från Basprognos 2024

	Snabb-tåg	Övriga	Lokal-tåg	Gods-tåg	Totalt
Arlöv–Malmö C	78	280	300		658
Malmö C–Hyllie	48	252	268		568
Malmö C–Östervärn			100		100
Malmö gbg–Östervärn				62	62
Arlöv–Malmö gbg				88	88
Malmö gbg–hamnen ¹				16	16

¹ Källa Malmö stad (Utveckling av järnvägen i Malmö hamn, 2024-08-21)



Figur 18 Kapacitetsbegränsningar över dygnet med basprognos 2045 (obs dubbelspårsutbyggnad Maria-Helsingborg ingår i basprognosen)

3.2 Persontrafikens utveckling

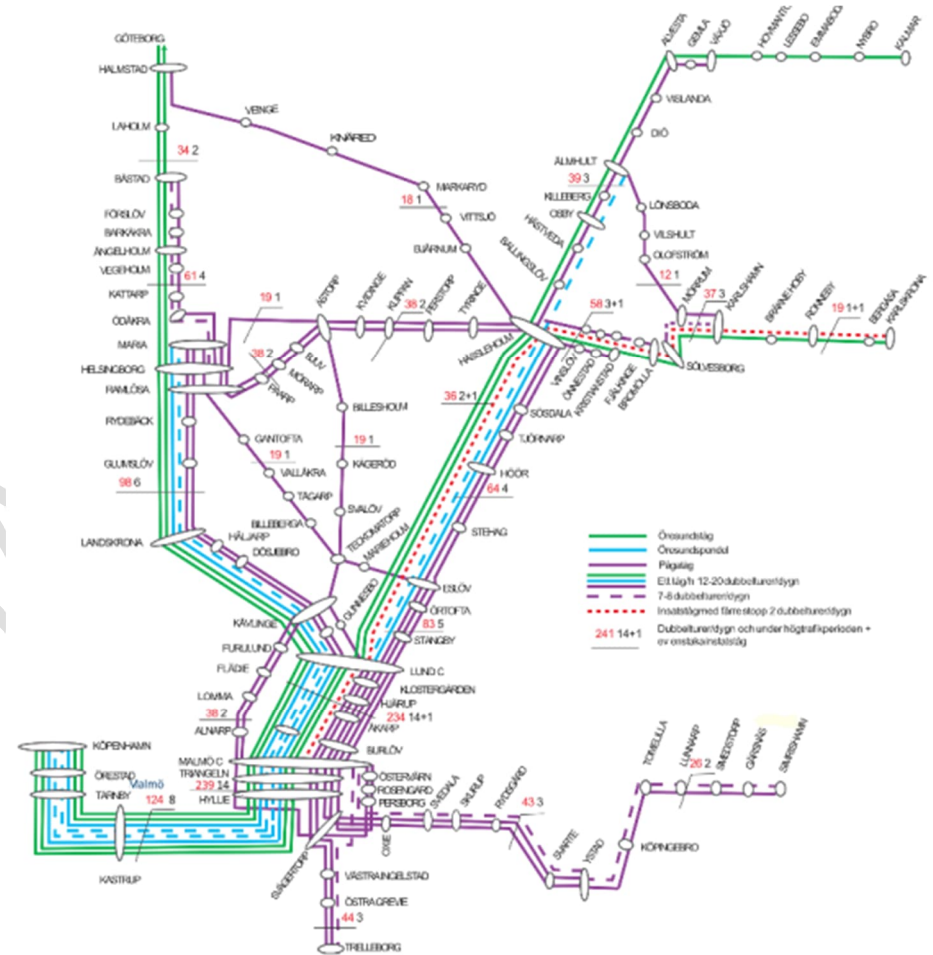
När Ostlänken och nytt dubbelspår Hässleholm–Lund har öppnat för trafik, kan trafiken mellan Stockholm och Malmö öka från 18 dubbelturer per dygn år 2019 till totalt 26 dubbelturer per dygn år 2045. Enligt Trafikverkets basprognos så kommer SJ utöka sin trafikering till timestrafik hela dagen på Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. Troligtvis kommer man fortsätta till Köpenhamn, det är dock osäkert om tågen får plats på huvudbangården. Köpenhamn H med sina åtta plattformsspår är redan mycket hårt trafikerad och planerliga tågvändningar är begränsade. Snälltåget kommer fortsätta att köra tre dubbelturer per dygn mellan Malmö och Stockholm men planerar att låta två dubbelturer per dygn fortsätta från Malmö till Köpenhamn och Hamburg. Vy Tåg kör säsongsvis trafik Oslo–Malmö och planerar även i samarbete med DSB

en förlängning till/från Köpenhamn. När Fehmarn Bält-förbindelsen är klar ökar förutsättningarna för nattåg till Europa och det är troligt att nattågen från/genom Malmö då utökas med fler linjer.

Enligt Trafikverkets basprognos för regionaltåg, se Figur 19, så kommer Öresundstågen precis som idag trafikera Malmö C med fyra dubbelturer per timme över Öresundsbron till Köpenhamn. Av dessa går två dubbelturer till Göteborg och en dubbeltur vardera till Kalmar och Karlskrona. Trafiken över bron kompletteras med ytterligare fyra dubbelturer med insatståg med uppehåll på Malmö C.

Pågatågen trafikerar flera linjer i Skåne där flertalet av dessa passerar Malmö C. Trafiktätheten varierar från kvartstrafik upp till timmestrafik. I rusningstid förekommer även enstaka insatsturer till/från Ystad och Trelleborg via Kontinentalbanan, dessa har Malmö C som start-/ slutstation.

Tåglängder för befintliga och framtida tågtyper redovisades i Tabell 1. Nästa generations fjärrtåg planeras med en längd av 200 meter, önskemål finns att köra dubbelkopplade tåg, vilket skulle innebära att 400 meter långa tåg behöver kunna hanteras i Malmö. SJs nya Delta-tåg kommer tas i trafik kontinuerligt från och med år 2028, tåglängderna blir 165 meter. Nästa generations Öresundståg (NGÖ) förväntas kunna vara i trafik 2035 och upphandling av fordonen pågår. Hur dessa tåg kommer se ut och utformas är ännu inte bestämt men informationen just nu är att tågen eventuellt blir ca 130 meter långa men dialoger om framtida tåglängder förs mellan Trafikverket och tågoperatörerna. De nya tågen önskas köras multade (dubbelkopplade), vilket medför att tåglängder på 260 meter behöver kunna hanteras.



Figur 19. Regionaltåg i Skåne i Basprognos 2045

Ökad persontågstrafik och nya tåg innebär att behovet av omloppsnära uppställning ökar. I Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem bedöms behovet av uppställning till cirka 7 500 spårmetrar år 2030 samt 9 400 spårmetrar år 2045. Detta innebär ett underskott av cirka 1 500

respektive 3 400 spårmeter jämfört med idag (uppställnings-
möjligheterna på personbangården idag är cirka 6 000 spårmeter,
beskrivna i föregående kapitel). Om uppställning kan ske i Danmark
blir uppställningsbehovet cirka 6 000 respektive 8 000 spårmeter i
Malmö. Köpenhamn kan dock troligtvis avfärdas för utökad
uppställning, de platser som finns idag vid Østerport är de enda som
kan nyttjas. SJ kör tex idag tåg mellan Huvudbangården och Malmö för
att slippa ställa upp tåg i Danmark.

Järnvägsföretagens uppskattade behov av uppställning i framtiden
redovisas i Tabell 6, se även Bilaga 1 Synpunkter järnvägsföretag. På
lång sikt år 2045 överensstämmer detta i stort med beräkningen i
Kapacitetsanalysen (ca 9 400 spårmeter). I dialogen med
järnvägsföretagen har det dock uppkommit att behovet år 2030 troligen
är något underdimensionerat då nya tåg sätts i trafik snabbare än
förväntat. Behovet år 2030 bedöms uppgå till ca 8 100 spårmeter.

Tabell 6. Framtida behov av uppställning för persontåg på Malmö bangård,
redovisat i antal tågmeter

Företag	Antal fordon per dygn alt tågmeter	Ökning jmf med idag
SJ AB	17–19 (ca 3 000 m) ¹	+ ca 1 000 m
Skånetrafiken (Pågatåg)	12–14 (ca 1 000 m)	+ ca 200 m
Snälltåget AB	ca 2 300 m	+ ca 700 m
Öresundståg AB	8 (ca 1 000 m)	+ - 0 m
Andra fjärrtågsoperatörer	Inga uppgifter	-

¹ Inga erhållna siffror, uppgift från Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

3.3 Godstrafikens utveckling

Godstrafik på järnväg har under senare år påverkats negativt, framför
allt på grund av konkurrensen från vägtrafiken, ökade kostnader, längre
transporttider, konkurrens med persontrafiken om kapacitet på spåren
osv. Från år 2000 och framåt har antal persontåg ökat med över 100 %
medan godstågen ligger kvar på ungefär samma antal. Den ökning av
fraktat tonnage som skett har varit möjlig genom att tågen blivit längre
och tyngre. För att klara framtida klimatkrav behöver godstrafik på
järnväg öka. Utvecklingen går mot längre och tyngre tåg, 750–1050
meter långa.

Godstrafiken är svårare att prognosticera än persontrafiken. Efterfrågan
på transporter styrs ofta av svåröverblickbara ekonomiska samband
med kraftiga variationer, vilket gör det svårt att generalisera i en
övergripande modell. Det är också svårt att få en heltäckande bild kring
hur olika transportlösningar samverkar i ett logistiksystem.
Prognosverktyget Samgods är kalibrerad på övergripande trafikslags-
och varugruppernivå och modellresultatet på enskilda sträckor i
järnvägsnätet ska tolkas med försiktighet.

I framtiden förutspås att kombinerade systemtåg med vagnslastvagnar
bli vanligare. Den rena vagnslasttrafiken kan komma att förändras och
minskas i omfattning. Antagandet att vagnslasttrafiken minskar skulle
kunna leda till ett resonemang att rangerbehovet därmed kommer
minskas. Troligen kommer rangerbangårdarna i framtiden att
effektiviseras och bli färre samtidigt som utbyggda bangårdar för
planväxling i strategiska lägen kan skapa förutsättningar för storskalig
rangering på ett färre antal orter. En ökad intermodal trafik (container

och trailer) innebär att hamnar och dess anslutningar till järnvägsnätet blir än viktigare för att få mer gods på järnväg.

När den nya förbindelsen under Fehmarn Bält står färdig runt år 2030 så kommer kapaciteten att öka och transporttiderna att minska. Främst kommer detta att innebära förändrat ruttval i Danmark, men det bedöms även få betydande konsekvenser för både väg- och järnvägstrafiken till och från Sverige. I rapporten *Systemanalyser med fokus på godstrafik: Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält* har Sweco gjort analyser på uppdrag av Trafikverket i Samgods. Analyserna visar att efterfrågan på godstrafik på järnväg förväntas öka i södra Sverige. Godsflödena över Öresundsbron väntas öka med cirka 20 procent (två miljoner ton) till följd av en ny förbindelse under Fehmarn Bält än. I Sverige väntas ökningarna främst ske Södra stambanan, men även på Väst kustbanan.

En ökning av godstrafiken i Malmö är även avhängigt utbyggnader av Södra stambanan (både söder och norr om Hässleholm). På dessa sträckor är kapacitetsutnyttjandet högt och åtgärder krävs för att godstrafiken ska kunna öka.

Enligt Trafikverkets *Strategi för bangårdar* pekar prognosen mot en svag ökning av godstrafiken på Malmö godsbangård till 2040 och minst tre stycken 750 meter långa tåg per dygn. Däremot är ökningen större sett till tågens vikt. Detta är godsmängder som borde kunna hanteras efter LTS-projektets genomförande.

Strategin har bedömt kapaciteten på Malmö godsbangård för år 2040 och kapacitetsutnyttjande på I-gruppen blir då 49–74 %. Detta spann är troligtvis underskattat då det inte tagits hänsyn till att rangerade tåg

från R-gruppen med sydlig avgång dras upp på I-gruppen för att kunna avgå. På R-gruppen blir kapacitetsutnyttjandet 83–134 % beroende på om hänsyn tas till de tåg som körs till R-gruppen för att få enstaka vagnar påkopplade. Strategin menar att efterfrågan på godståg i Malmö är större än vad rangerbangården är dimensionerad för och att kapaciteten behöver utökas. Kapaciteten kan uppnås t.ex. genom att ingen annan aktivitet än rangering utförs på rangerbangården.

Troligen kommer digitalisering av bangården i framtiden medföra att uppställningsbehovet av vagnar minskar. Dock behövs spår för uppställning för lok, vagnar som ska till reparation samt reservvagnar.

Enligt Malmö hamns prognoser så förväntas en procentuellt hög utveckling av godstrafiken till hamnen. Idag (2025) trafikerar sju heltåg per dag hamnen, 2045 prognosticeras för 16 heltåg per dag där den största ökningen är kopplat till CMPs kombiterminal och rangerspårerna på Lappögatan.

3.4 Möjligt framtidsscenario

Då prognosåret 2045 inte är så långt fram i tiden i infrastruktur-sammanhang finns ett behov av att få en utblick förbi detta år.

För persontrafiken finns Region Skånes *Persontågsstrategi* där trafikeringsscenario för målbild år 2040 presenteras. Denna målbild förutsätter dock omfattande investeringar på andra platser runt om i Södra Sverige, tex en förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör, dubbelspår på Skånebanan mm. Strategin innebär att det troligen blir fler genomgående tåg på Malmö C vilket skulle kunna minska behovet av uppställning på Malmö C i framtiden.

Som beskrivits ovan är det svårt att göra prognoser för och sia om godstrafikens utveckling. Det råder en stor osäkerhet om de tillkommande tågen på Malmö bangård är vagnlasttåg, kombitåg eller systemtåg. En kraftig tillväxt i vagnlastsegmentet gör att godsbangården inte räcker till. Det finns dock inget som pekar på en kraftig ökning av denna trafik. Om tillväxten istället i huvudsak sker i kombi- eller systemtågssegmentet, vilket ligger mer i linje med de senaste årens utveckling, så kan bangården klara trafikökningen. Ytterligare infrastrukturutbyggnader i Danmark, Tyskland och Sverige kan även komma påverka godstrafikens trafikupplägg genom att tåg från kontinenten fortsätter direkt norrut i Sverige. Då kan belastning på Malmö bangård komma att minska.

En annan aspekt är att det pågår mycket forskning och en ökad effektivisering inom järnvägsbranschen till följd av digitalisering, teknikutveckling, styrmedel osv. Bland annat genomförs försök att med hjälp av bildanalys identifiera vagnar och lastbärare i tågen automatiskt vilket skulle kunna ersätta tidsödande manuellt arbete. Så kallade "Videogates" placerade vid rangerbangårdarnas in- och utfarter kan både snabba upp hanteringen och minska antalet fel i tågens vagnslistor. På europeisk nivå pågår det ett projekt om att införa digitala automatkoppel. Med automatkoppel kan tågvikterna öka, riskerna vid arbeten på bangårdar minska och fler funktioner för övervakning och bromsstyrning kan implementeras i godstågen. De digitala automatkopplarna genomgår just nu fälttester i bland annat Sverige. Höjda banavgifter skulle troligen innebära ökad effektivitet på bangården då verksamheten omfattar det som är prioriterat, tvåvåningståg och längre tåg innebär ökad kapacitet utan ökat antal tåg

mm. Framtida fordonstyper har bättre accelerationsförmåga och topphastighet vilket också kan minska kapacitetsutnyttjandet.

Trafikverket har en pågående utredning gällande mål att sträva efter i anläggningen på längre sikt (Strävansmål), vilket innebär att förslag till dimensionerande förutsättningar och ambitionsnivå för ett antal olika parametrar tas fram. Dessa förutsättningar blickar förbi basprognosen till efter år 2050. Följande förutsättningar har inom ramen för utredningen bedömts kunna vara aktuella att eftersträva för sträckan förbi Malmö (ej beslutat, pågående utredning):

- Lastprofil P/C 447, referensprofil SEc vid nybyggnad
- Tunga tåg dvs linjekategori E5 – 100 (STAX 25 ton, STVM 8,8 ton/m; 100 km/h)
- Tåglängd godståg 750 meter (över 750 meter kan bli aktuellt på ännu längre sikt som ambitionsnivå)
- Tre fjärrtåg per timme Stockholm-Malmö (ökning från två fjärrtåg per timme jämfört med basprognosen)
- Två fjärrtåg per timme Göteborg-Malmö (ökning från ett fjärrtåg per timme jämfört med basprognosen)
- Tre regional- /pendeltåg per timme Malmö-Alvesta-Växjö (ökning från två regional- /pendeltåg per timme jämfört med basprognosen)
- Fyra godståg per timme Arlov-Malmö (ökning från tre godståg per timme jämfört med basprognosen)

3.5 Framtida infrastrukturåtgärder samt exploateringar

Det finns en rad pågående och framtida infrastrukturprojekt och exploateringar på och i anslutning till Malmö bangård. Dessa beskrivs närmre i kap 1.5 och sammanfattas nedan.

Utbyggnader med koppling till järnvägsanläggningen:

- Malmöpaketet (planskild spårkorsning, nya spår på Malmö C Övre samt dubbelspår Malmö C -Östervärn)
- Förlängning av förbigångsspår på Svågertorps station
- Förlängning av spår på R-gruppen genom LTS-projektet (Längre, större och tyngre tåg)
- Utbyggnad av spår 58
- Utbyggnader av spår i Malmö hamn
- Arlövs depån

Exploateringar i närområdet:

- Utbyggnad av Nyhamnen samt bangårdsterrassen

4 Brister, möjligheter och inriktning

I detta kapitel summeras och sammanfattas de brister och möjligheter som identifierats på Malmö bangård. Utifrån detta har en inriktning för fortsatt planering föreslagits.

4.1 Problematisering

Följande brister har identifierats på Malmö bangård:

- **Funktioner** – Det finns idag många olika funktioner på bangården. Alla hör inte till kärnfunktionerna eller de sidofunktioner som krävs för att kärnfunktionerna ska fungera. Placeringen av dessa funktioner begränsar kapaciteten på bangården.
- **Korsande tågvägar** – Trafik mellan banhallen och personbangården korsar trafiken till/från Citytunneln, dessutom nås inte tvätthallen direkt från banhallen utan riktningförändring. Detta begränsar kapaciteten och ger ökad störningskänslighet.
- **Kapacitet** – Kapacitetsutnyttjandet är högt på Malmö gods-bangård till följd av mycket tågtrafik i kombination med en icke-optimerad anläggning. Det är även komplicerat och tidsödande att nå hamnen, överlämning sker på I-gruppen vilket tar kapacitet.
- **Ytbegränsning** – Utbyggnad av järnvägsanläggningen i anslutning till befintlig bangård är idag ytterst begränsad, likaså

är möjligheter för utbyggnad av befintliga verksamheter begränsade, till exempel kan inte Malmö Lokverkstad expandera på befintlig plats på grund av MAXIMA-projektet och byggnationen av en planskild spårkorsning på Södra stambanan.

- **Uppställning** – Det finns inte tillräcklig uppställningskapacitet för persontåg. Likaså finns en brist på spår för lokuppställning och på långa spår att ställa upp vagnar (även för längre tid).
- **Långa spår** – Längre tåg ger minskad flexibilitet då det är en brist på långa spår på R-gruppen, endast i specialfall kan tåglängder längre än 750 meter hanteras. På I-gruppen kan fyra spår hantera 835 meter långa tåg, varav två spår kan användas från Kontinentalbanan (där dessa långa tåg ska passera).

Det finns även förbättringsmöjligheter som har identifierats på bangården. Vissa funktioner på bangården skulle kunna omlokaliseras till annan plats, till exempel vissa depåverksamheter för persontågstrafiken. Genom att samlokalisera depåverksamheten som idag är utspridd på olika platser, kan effektivare och modernare anläggningar anpassade till dagens och framtidens tåg uppnås. Vidare kan rangeringsverksamheten renodlas genom att aktiviteter som inte hör till rangering flyttas till annan plats; långtidsuppställning av godsvagnar behöver inte ske på I- eller R-gruppen och tågtrafik till hamnen eller med slutpunkt Malmö skulle kunna hanteras på annan plats. Ytor för mer spårkapacitet eller depåverksamhet finns i hamnen,

vid Tullspåren/"Skroten" eller på mer eller mindre lämpliga platser kring Malmöområdet.

4.2 Inriktning för fortsatt planering

Inom ramen för utredningen har långsiktiga, övergripande mål formulerats för hur en framtida Malmö bangård bör fungera och utvecklas, samtidigt som den är en del i stadsutvecklingen kring bangårdsområdet:

- Optimera nyttjandet av bangården genom att separera person- och godstrafik så långt som möjligt.
- Prioritera kärnfunktioner, såsom tågbildning, rangering och omloppsnära tjänster, på bangården.
- Malmö- och hamnrelaterat gods hanteras i hamnen.
- Bangårdens funktioner ska bidra till totalförsvaret.

4.3 Mål för åtgärder

För att konkretisera ovanstående inriktning ytterligare, har en ansats gjorts att definiera mål att eftersträva för åtgärder. Dessa utgår från de krav som finns kopplat till TEN-T-nätet, persontågstrafikens framtida trafikering samt Trafikverkets strävansmål som blickar förbi 2045.

TEN-T nätet har idag krav på att kunna hantera 740 meter långa tåg med en axellast av 22,5 ton. Sverige har sedan början på 1990-talet genomfört anpassningar och byggnationer för godståg upp till 750 meter. Sveriges målnivå är således 10 meter längre än TEN-T-kravet.

Med dagens infrastruktur och de investeringar som planeras på sikt, är det rimligt att tåglängder på 835 meter bör eftersträvas på några spår på I-gruppen, vilket fyra spår kan idag. Detta innebär att långa tåg kan sättas samman samt ankomma/avgå från Malmö godsbangård. Likaså bör några spår på R-gruppen kunna hantera 835 meter långa tåg.

Persontåg med start-/ slutpunkt på Malmö C behöver ställas upp i närheten av där tågbildning sker. Övriga tåg kan ställas upp på andra platser. Detta innebär att personbangården bör prioriteras för uppställning av tåg med omlopp som startar och slutar på Malmö C. Uppställningsspårens längd ska ta hänsyn till tåglängder, befintliga som framtida. Det behöver även finnas möjlighet för uppställning av reservtåg, under hela dygnet, som snabbt kan tas i drift vid trafikstörningar.

Depåverksamhet enligt servicenivå 1 (se kap 2.2.1) bör finnas på personbangården, i anslutning till omloppsnära uppställning. Övriga depåfunktioner enligt servicenivå 2 och 3 kan ske inom några kilometer från tågbildning respektive ännu mer perifert i järnvägssystemet.

Långtidsuppställning av godsvagnar bör ske på andra platser än centralt på Malmö bangård. Lokuppställning bör prioriteras nära rangervallen. Verkstäder för lok och vagn (gods eller person) behöver finnas i anslutning till eller i närheten av Malmö bangård.

Det är viktigt att järnvägsanläggningen kan underhållas på ett snabbt och effektivt sätt. Ytor, vägar och spår för drift och underhåll måste få plats på Malmö bangård. Plats för upplag av järnvägsmateriel samt möjlighet att snabbt komma ut i anläggningen är väsentligt för att kunna underhålla spåren snabbt och på ett säkert sätt.

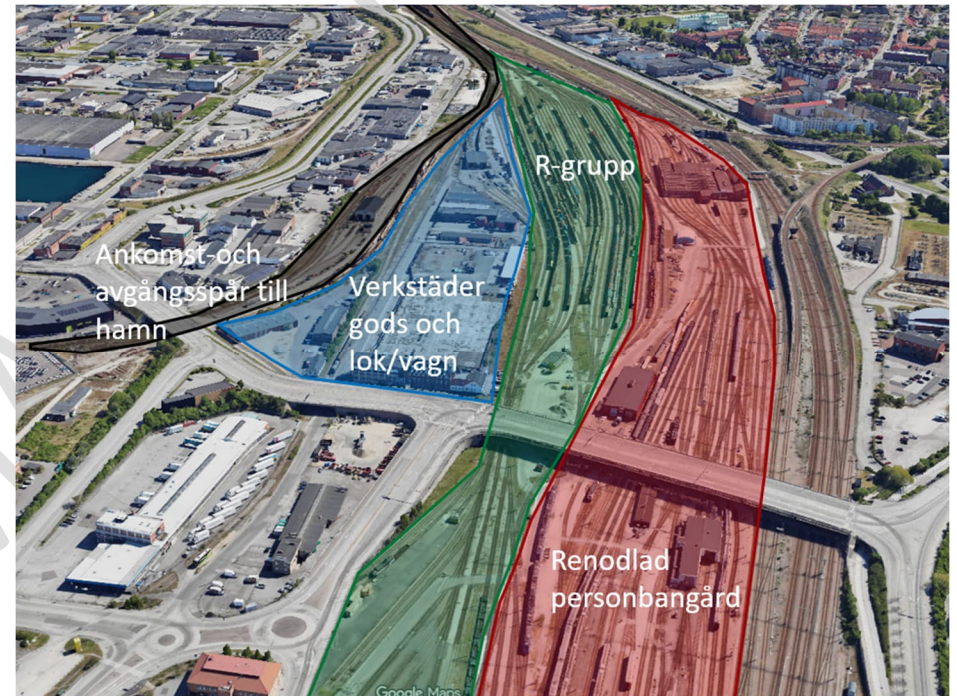
5 Möjliga åtgärder och deras effekter

I detta kapitel redovisas förslag till åtgärder för att optimera befintlig bangård, se även Bilaga 2 Åtgärdslista för fler detaljer. I bilagan redovisas alla åtgärder som diskuterats under arbetets gång, även de som valts bort samt motiv till detta. De föreslagna åtgärderna har bedömts avseende genomförande och effekter. För de åtgärder som föreslås på kort och medellångsikt och som finansieras av Trafikverket, har även en grov kostnadsindikation (GKI) samt beskrivning av effekter tagits fram. Kostnaderna är framtagna i prisnivå 2025–06 och får betraktas som mycket översiktliga och framtagna i ett tidigt skede (redovisas i ett spann mellan troligt värde och ett påslag med 50 %).

5.1 Förslag till utbyggnad av åtgärder

Redan i dagsläget finns det brister på bangården, framför allt i form av högt kapacitetsutnyttjande på godsbangården samt avsaknad av uppställningskapacitet för persontåg. Det är många olika funktioner som idag finns på bangården och som inte är optimalt placerade för en funktionell anläggning.

Befintlig bebyggelse begränsar en framtida utökning av järnvägsfunktioner i Malmö. Det finns dock vissa ytor i direkt anslutning till befintlig järnvägsanläggning, såsom områdena vid "Skroten" och Tullspåren, där utbyggnad skulle vara möjlig. Likaså finns stora ytor i hamnen som skulle kunna vara aktuella vid en utökning av anläggningen. Samtidigt är storleken på en utbyggnad osäker, då det är svårt att sja om hur framtida utveckling och effektivisering av tågtrafiken påverkar behovet.



Figur 20. Uppdelning av Malmö bangård

I utredningen föreslås därför en ombyggnad och utveckling av Malmö bangård i etapper för att successivt kunna möta framtidens behov. För att renodla funktionerna föreslås en uppdelning av bangården för person- och godstrafik, se Figur 20. Norra delen och hamnen är lämplig för godstågstrafik (svarta, gröna och blå ytor) medan södra delen närmast Malmö C är lämplig för persontågstrafik (röd). Den stora utmaningen för en sådan uppdelning är de verkstäder som är utspridda

över bangården idag och som bidrar till många växlingsrörelser och korsande tågvägar. En tydligare uppdelning mellan person- och godstrafik hade även underlättat utformningen av bangården som en säker bangård.

I Figur 21 redovisas åtgärder för att prioritera tågbildning och rangering. Genom att flytta ut Malmö- och hamnrelaterad godstrafik i hamnen kan bangården avlastas. Det finns åtgärder som är redan beslutade och planeras för genomförande inom några år; depåverksamhet för persontåg i Arlov, kapacitetshöjande åtgärder på Malmö C samt nya uppställningsspår vid kombiterminalen mm. Dessa finns beskrivna i kapitel 1.5.1.

Åtgärder markerade med (1. – 2.) i figuren bör genomföras i närtid (inom cirka fem år) och är oavhängigt andra åtgärder. Åtgärden markerad med (3.) bör också prioriteras för genomförande i närtid.

Åtgärder markerade med (4. – 11.) i figuren föreslås genomföras etappvis. Detta kan göras utifrån en bedömd tidsskala (som det presenteras här) eller i enlighet med andra relevanta utbyggnadsordningar/grupperingar som är beroende av utveckling, om och när behovet att möta ökad trafikering finns samt även berörda aktörers vilja att prioritera och genomföra åtgärderna. Till exempel kan åtgärderna i hamnen (4., 7. och 8.) genomföras utifrån hamnens behov medan åtgärderna kopplat till verkstäder och uppställning (5. och 6.) behöver samordnas för att få en fungerande verksamhet både under och efter byggtiden.

1. Elektrifiering av spår 2a-5a

Åtgärden innebär elektrifiering av fyra spår på nuvarande godsbangården för att möjliggöra uppställning av längre persontåg. Även tågvarmeposter anläggs på dessa spår.

Detta medför att ca 1 500 spårmeter blir tillgängligt för uppställning för persontåg. Spåren behöver samnyttjas med viss godstrafik, innan godstrafiken kan flyttas till nya spår vid Tullspårsområdet. Detta ger en något sämre tillgänglighet för godstrafiken i ett första skede men innebär flexibilitet på bangården.

Kostnaden bedöms till 60–90 Mkr.

2. Förlängning av spår 20–25 på R-gruppen

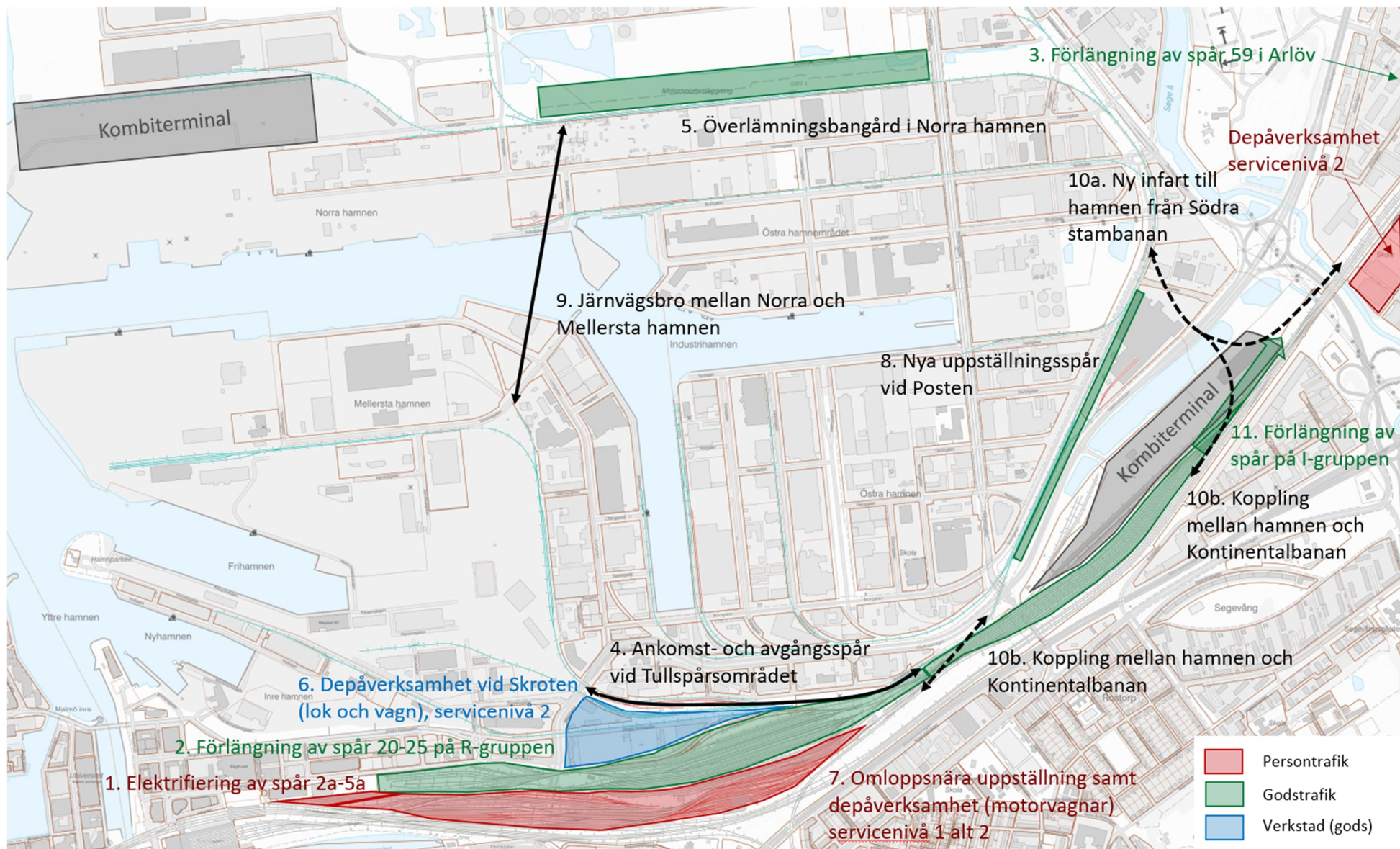
Spår 20–25 på R-gruppen förlängs mot Frihamnsviadukten för att kunna hantera 835 meter långa godståg. Spåren avslutas i stoppbockar.

Åtgärden innebär att fler spår kan hantera långa tåg vilket ökar kapaciteten över rangervallen samt bidrar till effektivare hantering. Förlängningen medför att byggnaden som idag inrymmer ISS på Trafikverkets fastighet, behöver flyttas till annan plats.

Kostnaden bedöms till 70–100 Mkr.

3. Förlängning av spår 59 i Arlov

Spår 59 förlängs från växel norr om Lommabanan och ansluts till Södra stambanan i höjd med plattformarna vid Burlövs station. Detta innebär att godståg kan köras från I-gruppen och ställas upp på spår 59 i väntan på avgång.



Figur 21. Förslag på åtgärder

Det medför att spår på I-gruppen frigörs och kapaciteten ökar. Åtgärden innebär också smidigare tågföring, robustare trafik och bättre återställningsförmåga. Förlängning kan troligen göras inom befintlig järnvägsfastighet för godstågslängder på 750 meter. För full trafikal effekt samt för längre tåglängder bör spåret dock dras förbi plattformarna i Burlöv vilket innebär att privat och kommunal mark tas i anspråk och att kostnaden ökar.

Kostnaden har tidigare bedömts till 100–150 Mkr (avser endast för spår som förlängs inom järnvägsfastigheten).

4. Ankomst- och avgångsspår på Tullspårsområdet

Fyra ankomst- och avgångsspår för godståg till/från hamnen och till Malmö byggs på Tullspårsområdet. Spåren elektrifieras och signalregleras för att kunna köra godstågen direkt till de nya spåren utan växling. Ett spår kan hantera 835 meter långa tåg, ett spår 750 meter långa tåg och övriga tåglängder på cirka 710 meter (hinderfritt). Trafikverket bör vara infrastrukturägare för dessa spår, spår 60 samt för spåret ut mot Postspåret (spår 88), för att få en effektiv trafikledning. Gränssnittet mot Malmö stads spår föreslås vid Frihamnsviadukten samt vid Västkustvägen.

Åtgärden innebär att kapacitet frigörs på I- och R-gruppen då tåg till hamnen kan köra direkt från Södra stambanan till de nya spåren utan riktningssändringar. Tåg från Kontinentalbanan till hamnen får även fortsättningsvis angöra de nya spåren via riktningssändring på I-gruppen. Efter lokbyte dras tåget ut via spår 60 och spår 88 till hamnen. Tåg från hamnen kan köras till de nya spåren för att sedan byta lok och köras via I-gruppen norrut till Södra stambanan eller söderut mot

Kontinentalbanan. Åtgärden innebär också effektivare hantering samt kortare gångtid för godståg till hamnen. Befintlig lok- och vagnverkstad på Malmö stads fastighet och infrastruktur påverkas och måste flyttas till annan plats.

Kostnaden bedöms till 320–480 Mkr. I kostnaden inkluderas inte inlösen av Malmö stads fastighet och infrastruktur.

5. Överlämningsbangård i Norra hamnen

Åtgärden innebär utbyggnad av en bangård i hamnen för uppställning och hantering av godstågstrafik till Malmö och hamnen. Tågen körs från de nya ankomst- och avgångsspåren på Tullspårsområdet, via spår 60 och spår 88, ut till hamnen. Detta innebär att spår på R- och I-gruppen, som används för denna trafik idag, avlastas.

6. Depåverksamhet vid "Skroten"

Åtgärden innebär utbyggnad och flytt av verkstäder för lok och vagn till "Skroten"/Tullspårsområdet. Till övervägande del skulle dessa verkstäder nyttjas av godstrafiken, men även enstaka lok och vagnar från persontrafiken skulle kunna nyttja verkstäderna (ej motorvagnståg). Genom att samlokalisera depåverksamheten kan effektivare anläggningar uppnås.

7. Omloppsnära uppställning av persontåg

Personbangården byggs om med ny, optimerad omloppsnära uppställning för persontåg samt en modern verkstadsdepå för persontåg (motorvagnståg) i enlighet med servicenivå 1 och 2. En förutsättning är att denna depå ersätter nuvarande Lokverkstad, Thors

hall och befintlig tvätthall. Åtgärden innebär att cirka 9 000 spårmeter blir tillgängligt för uppställning (inklusive åtgärd 1 ovan samt uppställning vid spår i banhallen), behovet år 2045 är ca 9 400 spårmeter. En annan lösning är att ny verkstadsdepå byggs på annan plats, för att ge utrymme för ombyggnad av nuvarande personbangård med ännu fler spår för omlopps nära uppställning samt tvätthall (i enlighet med servicenivå 1). Denna lösning innebär att cirka 12 500 spårmeter blir tillgängligt för uppställning (inklusive åtgärd 1 ovan samt uppställning vid spår i banhallen), behovet år 2045 är ca 9 400 spårmeter.

Båda lösningarna skulle innebära väsentligt fler uppställningsspår jämfört med idag, ett effektivare flöde på personbangården, och bättre förbindelser mellan tvätt/uppställning och banhall. Det skulle medföra en moderniserad personbangård med ökad kapacitet och robusthet i trafiksystemet. Det skapar även en bättre arbetsmiljö och ökad trafiksäkerhet med isär- och hopkoppling av tåg, furnering av tåg etc. En ombyggnad skulle påverka fastighetsbildningen på bangården samt ägandet av infrastrukturen.

Kostnaden för uppställningsspåren inklusive serviceplattform, fekalietömning osv bedöms till 900–1 500 Mkr beroende på utformning. Kostnaderna för ny verkstad och tvätthall ingår inte i denna kostnad. Där ny verkstadsdepå anläggs på befintlig bangård förutsätts att markbyte kan göras, i annat fall ingår inlösen av befintliga fastigheter på bangården i kostnaden.

8. Nya uppställningsspår vid Posten

Utbyggnad av fler och längre spår vid befintliga Postspåren, om det krävs för förstärkning av bangården i hamnen eller för att öka kapaciteten på spåren ut till hamnen.

9. Järnvägsbro mellan Norra och Mellersta hamnen

En ny väg- och järnvägsbro mellan Norra och Mellersta hamnen byggs över hamnbassängen. Bron är en förutsättning för att köra betydligt fler godståg till Norra hamnen. Då kan trafiken till överlämningsbangården i hamnen gå direkt via ankomst- och avgångsspåren vid Tullspårsområdet ut till hamnen. Förbindelsen skulle ge möjlighet till rundkörsl (två möjliga vägar att nå hamnen utformade så att tåg kan köra dit och därifrån utan att behöva ändra riktning där) vilket innebär både redundans och ökad kapacitet för tåg mellan Malmö godsbangård och spåranläggningar i hamnen. I samband med denna åtgärd kan det vara aktuellt att elektrifiera och signalreglera hamnspåren till/från bangården för att undvika lokbyten.

10. Förstärkning av infarter till hamnen

- a. En ny direktanslutning (Metkroken) byggs från Södra stambanan till hamnen. Anslutningen innebär ytterligare möjlighet att utveckla godstrafiken till/från hamnen. Förbindelsen behöver vara elektrifierad och signalreglerad. Detta är en åtgärd på väldigt lång sikt som kräver omfattande trafikökningar för att bli aktuell.
- b. En ny koppling byggs mellan hamnen och Kontinentalbanan vilket möjliggör för godstrafiken att köra direkt till/från hamnen mot Kontinentalbanan. Detta kan göras antingen genom en anslutning

från ovanstående Metkroken till spår 59 i höjd med kombiterminalen (Dubbelkroken), alternativt genom en växlingsgata i plan över I-gruppen. Detta är en åtgärd på väldigt lång sikt som likt 10a. är aktuell om/när behovet finns.

11. Förlängning av spår på I-gruppen

Åtgärden innebär att spår på I-gruppen förlängs norrut för att kunna hantera längre tåg. Åtgärden ökar kapaciteten på I-gruppen och möjliggör för i första hand 835 meter långa tåg, men eventuellt även upp till 1 050 meter, att angöra bangården. Efterfrågan på att kunna hantera 835 meter långa tåg finns, men det är oklart hur stor den egentligen är. I-gruppen kan också redan i nuläget ta emot tåg med denna längd, även om kapaciteten är begränsad till fyra spår (varav två från Kontinentalbanan).

Förlängning av spåren norrut innebär stor påverkan på kombiterminalen som troligen behöver flyttas norrut eller till annan plats. Åtgärden påverkar också utformningen av infarterna mot hamnen, se ovan. Omfattningen och påverkan av behovet utredas vidare, men en initial bedömning är att påverkan är så stor att det inte väger upp det i nuläget oklara behovet av ytterligare spår för 835 meter långa tåg på I-gruppen.

5.2 Potentiella platser för utlokalisering av depåverksamhet

För att kunna genomföra ovanstående ommöbleringar så behöver de verkstäder och depåer som finns på bangården idag omlokaliseras inom befintlig bangård alternativt placeras på annan plats. De funktioner som

avses är verkstadsdepåer med servicenivå 2 (planerat underhåll såsom hall för grov fordonstvätt/sanering, felsökning, avisning, tungt underhåll och hjulsvarv).

Det är inte helt lätt att hitta platser i Malmö och dess närområde som skulle fungera både ur ett trafikalt perspektiv, med lämpligt avstånd till Malmö samt där det finns tillgång till lämplig mark. Alla platser har sina utmaningar och för de flesta krävs sannolikt åtgärder i infrastrukturen för att möjliggöra en etablering.

För persontåg så skulle en utveckling av Arlövsdepån vara att föredra eftersom det där finns planskild anslutning genom befintliga planskildhet i Arlöv och en ytterligare kommande planskildhet på Malmö C. Detta innebär att det inte uppkommer några korsande tågvägar och att kapaciteten till/från depån är tillräcklig långt in i framtiden. Det pågår en lokaliseringsutredning för en ny depå för nya generationens Öresundståg, vilken också kan komma att påverka behovet av depåer i Malmö.

För godståg (lok och vagn) skulle ny verkstad lämpligen placeras vid "Skroten"/Tullspårsområdet. Detta innebär en placering nära R- och I-grupp men även nära spåren ut till Malmö hamn.

5.3 Avfärdade åtgärder

Många olika åtgärder har diskuterats och avfärdats, dessa redovisas i Bilaga 2 Åtgärdslista.

Att utreda en flytt av rangerbangården i Malmö har inte ingått i utredningen då syftet har varit att identifiera åtgärder för att optimera person- och godsbangårdens funktionalitet med avseende på kapacitet

och effektivitet. På mycket lång sikt kan det inte uteslutas att hantering av godståg kan behöva ske på andra ställen än nuvarande godsbangård. Avgörande är om det sker andra systempåverkande förändringar som t.ex. en ny Öresundsförbindelse. Detta behöver följas upp kontinuerligt.

Föreslagna åtgärder ökar kapaciteten på bangården men befintlig bangård har vissa begränsningar som inte kan lösas alternativt kräver stora förändringar. Ett exempel på det förstnämnda är att godsbangården är en säckbangård, där en regelrätt utfartsgrupp inte kan byggas. I-gruppen har en funktion både som infart- och utfartsgrupp vilket ger kapacitetsbegränsningar jämfört med en optimalt utformad rangerbangård. Ett exempel på det sistnämnda är att om det i framtiden behövs spår som rymmer 1 050 meter långa tåg (alternativt fler spår för 835 meter långa tåg), måste spåren på I-gruppen förlängas österut. En sådan förlängning är genomförbar men skulle ha mycket stor påverkan på befintlig kombiterminal.

6 Rekommenderade åtgärder och fortsatt arbete

Genomförd utredning har landat i åtgärder som kan ses som en helhetsplan för utvecklingen av Malmö bangård. Utredningen har studerat åtgärder för att optimera funktionerna på befintlig person- och godsbangård med avseende på ökad kapacitet och effektivitet. Detta skulle kunna göras med utbyggnad av fler spår, om- och utlokalisering av vissa funktioner samt byte av mark, förändrade spårinnehav alternativt markförvärv. Mot bakgrund av behoven av ökad kapacitet och effektivisering, föreslås åtgärder som är möjliga att åstadkomma i befintlig anläggning och dess närområde, snarare än utifrån mål och prognoser. Trafikverkets bedömning är att det finns potential till stora nyttor för både Trafikverket och övriga berörda aktörer om de förändringar och omlokaliseringar som föreslås kan förverkligas. Åtgärderna ökar kapaciteten och effektiviteten på Malmö bangård väsentligt.

Trafikverket använder sin basprognos som en referensprognos där man förutspår efterfrågan på transporter och resande givet olika förutsättningar såsom befolkning, bränslepriser och trafikutbud. I prognosen ingår fattade politiska beslut rörande styrmedel och fysiska åtgärder etc. Prognoser är per definition osäkra, men då samma jämförelsealternativ (i de flesta fall) används för olika objekt blir analyser och samlade effektbedömningar jämförbara.

I en utredning som denna är det önskvärt att få en uppfattning om hur länge anläggningen kan hantera tågflödena och hur stora investeringar som är motiverade att genomföra för att hantera tågflödena. Dessa frågor är mycket svåra att besvara. I utredningen pekas på en möjlig

utbyggnadstakt som kan justeras utifrån hur trafiken utvecklar sig. Det är också en utmaning att planeringsprocessen för en åtgärd är utdragen tidsmässigt, medan näringslivets efterfrågan på transporter snabbt kan förändras.

Det är också svårt att mäta nyttan av åtgärder inne på bangården. Kapacitetsutnyttjandet är ett bra mått på linjer utifrån infrastrukturens utformning och trafikering, men noder är mer komplexa, där det inte finns samma verktyg och modeller.

För persontrafikens utveckling finns prognoser och planer/önskemål på framtida trafikering. Dessa prognoser ger en inriktning på storleksordningen av tågtrafik och uppställningsbehov på Malmö C. Dessa planer är dock även avhängigt ett antal investeringar i järnvägssystemet, inte bara i Malmö.

Godstrafikens framtida utveckling är svårare att sja om. Det finns en stor önskan och vilja om att öka andelen gods på järnväg men fortfarande sjunker denna andel i jämförelse med lastbil. Med den nya förbindelsen över Fehrman Bält förväntas dock efterfrågan på godstrafik på järnväg öka. Troligen kommer ökningen att ske genom längre och tyngre tåg, och som kombi- eller systemtåg.

Även ökad effektivisering och utveckling inom järnvägsbranschen kan påverka både gods- och persontrafiken. Exempel på detta är banavgifter för att styra trafiken, mer kapacitetsstarka tåg och högre hastigheter på järnvägen.

I utredningen föreslås därför en ombyggnad och utveckling av Malmö bangård i etapper för att successivt kunna möta framtidens behov. Utvecklingen behöver följas kontinuerligt och åtgärder initieras när det är aktuellt. Fortsatta diskussioner mellan bangårdens aktörer krävs för att ta de rekommenderade åtgärderna vidare. Detta bör ske i den mötesserie som sedan tidigare är etablerad och där Malmö stad, Jernhusen, CMP och Trafikverket deltar.

6.1 Persontrafik

Det kan konstateras att de åtgärder som föreslås genomföras i närtid skulle kunna tillföra uppställningskapacitet i form av ca 1 500 meter nya uppställningsspår för persontågstrafiken. Det totala antalet spårmeter idag på bangården och i banhallen är ca 6 100 meter, vilket ger en ökning av antalet spårmeter med ca 25 %.

Det finns dock ytterligare behov av uppställningsspår för persontrafiken och detta behov kommer dessutom att öka med nya längre fordon. Befintliga uppställningsspår kan inte användas fullt ut på grund av att deras längd inte motsvarar fordonens längd (enskilda fordon eller i multiplar). På sikt föreslås en omstrukturering av personbangården som innebär ny, optimerad omloppsnära uppställning för persontåg för framtida tåglängder, med bättre flöde till de funktioner som krävs (textvättthall, vattentryck, fekalietömning, städplattform osv). Detta möjliggör en effektivare trafikering då det blir färre växlingsrörelser inne på bangården och tvätthallen kommer kunna nås utan riktningsändring från alla spår på Malmö C. Även en ny modern verkstadsdepå för persontåg (motorvagnståg) föreslås på personbangården, alternativt på annan lämplig plats utanför Malmö C.

Detta är dock en stor ommöblering som påverkar Trafikverkets och Jernhusens fastigheter och infrastruktur på bangården.

Utformningen med verkstadsdepå och tvättthall på personbangården innebär att cirka 9 000 spårmeter blir tillgängligt för uppställning (inklusive de 1 500 spårmetrarna ovan). Detta ger en ökning med knappt 50 % jämfört med idag. Utformningen med enbart uppställningsspår och tvättthall på personbangården, med verkstadsdepå på annan plats, innebär att cirka 12 500 spårmeter blir tillgängligt för uppställning (inklusive de 1 500 spårmetrarna ovan). Detta ger en ökning med ca 100 % jämfört med idag, alltså dubbelt så mycket. Med verkstadsdepåer på annan plats får befintliga depåverksamheter på bangården (såsom Lokverkstad inklusive svarv och Thors hall) lämna personbangården vilket innebär längre, tidsödande transporter och därmed ökade kostnader. Med ett uppställningsbehov för persontåg år 2045 på ca 9 400 spårmeter så bör en personbangård med verkstadsdepå och tvättthall kunna motsvara behovet om även befintliga uppställningsspår på bangården optimeras efter lämpliga tåglängder.

Fördelning och prioritering av omloppsnära uppställningskapacitet för persontåg behöver studeras vidare utifrån ett systemperspektiv, en nationell utredning kring detta är under initiering. Uppställning på annan plats hänger ihop med omdaning av personbangården och omfattning av en sådan förändring.

På sikt krävs en modernisering och effektivisering av de verkstadsdepåer som finns på olika platser på bangården. Befintlig Lokverkstad på personbangården är gammal, behöver moderniseras och kan endast hantera korta tåg. Dessutom kommer verksamheten på

Lokverkstaden att påverkas av en ny planskildhet över Södra stambanan som innebär intrång på fastigheten. Andra aspekter är Region Skånes pågående utredningen, gällande framtida behov av verkstäder och depåer för Pågatåg och Öresundståg, samt SJs inköp av nya tåg. Dessutom kan framtida behov av verkstadsdepåer påverkas av att tågen blir modernare och har längre serviceintervall.

Storleken på det övergripande behovet av verkstäder är svårt att definiera och upplevs av Trafikverket som oklart. Depåverksamhet enligt servicenivå 1 (daglig verksamhet såsom tvätt, fekalietömning, vattentryckning mm) behöver vara omloppsnära, medan servicenivå 2 (planerat underhåll) och 3 (större reparationer och moderniseringar) kan utföras längre bort. Depåverksamheten är av kommersiellt intresse och drivs ur ett affärsmässigt perspektiv, vilket innebär att Trafikverket inte har rådighet i dessa frågor utan de drivs av externa aktörer. En utmaning är dock att lönsamheten i sektorn är relativt låg och det påverkar investeringsviljan som är en förutsättning för utveckling och om- och nybyggnationer. Dialog kring hur denna omstrukturering kan se ut har under utredningens gång skett med bland annat Jernhusen och Train Alliance, och det finns en stor samsyn kring ovanstående förändringar, men fortsatta diskussioner mellan bangårdens aktörer krävs för att ta åtgärden vidare.

6.2 Godstrafik

Med föreslagna åtgärder i närtid för godstågstrafiken kan ca 1 300 meter nya spår tillskapas på godsbangårdens R-grupp, där den totala spårlängden idag är ca 15 000 meter. Detta ger därmed en ökning av antal spårmeter på R-gruppen med knappt 10 %.

På längre sikt utökas även I-gruppen med fyra nya ankomst- och avgångsspår på ca 3 000 spårmeter. Då total spårlängd på I-gruppen idag är ca 8 000 meter innebär åtgärden en ökning av antalet spårmeter på I-gruppen med närmare 40 %. Enligt uppgift ska cirka 10 % av allt gods som hanteras i Malmö till hamnen. Om dessa godståg körs direkt ut i hamnen och hanteras där kommer godsbangården att avlastas och därmed ges utrymme att hantera fler tåg.

Med föreslagna åtgärder tillkommer totalt sju spår som kan hantera 835 meter långa tåg på Malmö godsbangård. Då finns det totalt elva spår (fem ankomst- och avgångsspår samt sex spår på R-gruppen) för dessa tåglängder. Detta ger en effektivare hantering, möjlighet att köra längre godståg samt minskade trafikeringskostnader.

Idag finns verkstäder för godstrafiken utspridda över hela bangården. Föreslagna åtgärder kommer medföra att vissa verkstäder behöver flyttas. En ny modern, verkstad för lok och vagn på "Skroten" skulle bidra till att renodla funktionerna på bangården och effektivisera verksamheten. Även denna typ av verkstadsdepå är av kommersiellt intresse och drivs av externa aktörer, varför Trafikverkets rådighet över placeringen är begränsad.

6.3 Rekommenderade åtgärder

De åtgärder som föreslås på Malmö bangård är beroende av trafikutveckling, om och när behovet att möta ökad trafikering finns samt även berörda aktörers vilja att prioritera och genomföra åtgärderna. De åtgärder som föreslås på kort och medellång sikt redovisas i Tabell 7.

Tabell 7 Föreslagna åtgärder

Åtgärd	GKI*	Fortsatt hantering
Utredningar		
Förändrade banavgifter för tillträde till tjänsteanläggningar	-	Trafikverket, utredning pågår, avvakta inriktning
Uppställningskapacitet i storstadsområdena, utifrån ett systemövergripande perspektiv	-	Trafikverket, utredning start 2026/2027
Gränssnittet mellan infrastrukturägare	-	Trafikverket, Malmö stad, genom befintlig mötesserie
Trimningsåtgärder på kort sikt		
Förlängning av befintliga spår för lokuppställning (spår 91 och 92)	1–2 Mkr	Trafikverket
Elektrifiering av spår 2a-5a	60–90 Mkr	Trafikverket, nästa steg förenklad funktionsutredning
Förlängning av spår 59 i Arlov inom Trafikverkets fastighet	100–150 Mkr	Trafikverket, nästa steg är funktionsutredning
Överlämningsbangård i Norra hamnen, ett spår	-	Malmö stad, genomförande 2027
Större åtgärder på kort sikt		
Förlängning av spår på R-gruppen	70–100 Mkr	Trafikverket, funktionsutredning startar 2026, med i nuvarande nationell plan

Ankomst- och avgångsspår vid Tullspårsområdet	320–480 Mkr	Trafikverket, kandidat till nationell plan
Åtgärder på medellång sikt		
Överlämningsbangård i Norra hamnen, ytterligare långa spår	Ej bedömt	Malmö stad
Depåverksamhet vid "Skroten"	Ej bedömt	Malmö stad, Jernhusen, Train Alliance m.fl.
Omlopps nära uppställning av persontåg på personbangården (någon av lösningarna)	Ej bedömt	Trafikverket, Jernhusen
Omlopps nära uppställning av persontåg på annan plats än på personbangården	Ej bedömt	Trafikverket m.fl.
Depåverksamhet på annan plats än på personbangården	Ej bedömt	Depåaktörer

*Grov Kostnadsindikation, vilken är mycket grov och osäker, fortsatt utredning/underlag behövs för att precisera kostnaden

Generellt kan det konstateras att åtgärder för att öka kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet, även är bra utifrån ett totalförsvarsperspektiv (dvs Dual Use). Några specifika åtgärder utifrån enkom det perspektivet rekommenderas visserligen inte av utredningen, åtgärder för att öka kapacitet och robusthet på Malmö bangård är viktiga ur ett totalförsvarsperspektiv och kompletterande åtgärder kan bli aktuella om behov uppstår.

Vissa av åtgärderna kan genomföras utan större trafikpåverkan i byggskedet (elektrifiering av spår 2a-5a, utbyggnad av R-gruppen, förlängning av spår 59, Tullspåren och spår i hamnen) medan andra (ombyggnad av personbangården) har omfattande påverkan på tågtrafiken. Innan en eventuell ombyggnad av personbangården måste det säkerställas att erforderliga verkstads- och uppställningsfunktioner möjliggörs under byggtiden. Detta kan tillses genom att vissa funktioner får hanteras på andra platser och att en utbyggnad i etapper därför behöver genomföras. Detta genererar också kostnader, både i form av mer komplex och utökad byggtid samt kostnader för tågoperatörer och i förlängningen eventuellt även för resenärer.

6.4 Medskick till nästkommande skede

I det fortsatta arbetet med åtgärderna bör följande beaktas:

- Räddningstjänsten beslut om att förbjuda rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser börjar gälla tio år efter att det vunnit laga kraft. Beslutet är överklagat, men utfallet kommer påverka Malmö godsbangård och andra godsbangårdar i Sverige. Denna process bevakas och beaktas i nästkommande skeden. Nyexploateringar inom riskavstånd från bangården behöver i högre grad förhålla sig till krav från räddningstjänst.
- ERTMS planeras att införas 2031 i styrområdena där Malmö C och Malmö godsbangård ingår. Det gör att utrymmet för ändringar i anläggningen under tiden fram till dess är begränsat. Vid ERTMS på bangården behövs det säkerställas att

erforderliga växlingsfunktioner finns utefter behov, detta kravställs i nästkommande skede

- Det måste säkerställas att tillgängligheten till bangården inte begränsas vid nya åtgärder. Detta gäller räddningstjänst, polisiära och militära fordon samt underhållsfordon. Snabba insatser krävs vid olycka eller annan händelse.
- Det måste säkerställas att det finns transportvägar in till och på bangården för de verksamheter som finns här. Likaså måste möjligheter till lagring, upplag, återvinningsstation osv finnas. Detta gäller verkstäder, tvätthall och andra servicefunktioner liksom Trafikverkets underhållsverksamhet.
- I en projektering behöver säker bangård beaktas vilket innebär erforderlig belysning, instängsling, avstånd osv.
- I den fortsatta hanteringen av de åtgärder som innebär förändring av ägandeskap av järnvägsspår och fastigheter, ska Trafikverket och övriga aktörer utgå från Järnvägsmarknadsförordningen. Därav kommer vissa beslut att krävas före förändringar, tex vid övertagande, avveckling och ersättning av järnväg samt järnvägsmark.
- Bangården i Helsingborg har inte omfattats av utredningen utan kommer utredas inom ramen för objektet Helsingborg C-Ramlösa/Hbgb. På kort sikt, innan en ombyggnad av Ramlösa C, föreslås en minskning av rangerkapaciteten i Helsingborg utifrån aktuell efterfrågan. Tillsvidare behålls ändå en viss redundans genom att behålla möjligheten att rangera över vall, t.ex. kan delar av godshanteringen i Malmö flyttas till

Helsingborg vid en eventuell ombyggnad av bangården eller vid perioder av ökad godstrafik.

6.5 Synpunkter från berörda aktörer

Utredningen har genomförts i dialog med berörda aktörer som har intressen i en mer funktionell bangård, t.ex. Jernhusen, Malmö stad och CMP. Dessa har fått möjlighet att lämna synpunkter på slutrapporten, vilket redovisas nedan. Även de järnvägsföretag som trafikerar Malmö bangård har fått lämna sina synpunkter.

Malmö stad

xxx

CMP

xxx

Jernhusen

xxx

ARBETSMATERIAL

Referenser

Jernhusen, Lokaliseringsutredning för ny depå i Malmöområdet, 2024-01-11

Länstyrelserna Södra civilområdet, Sektorsbeskrivning Transport, södra civilområdet, öppen version 2025-06-12

Malmö stad, Översiktsplan för Malmö 2023, 2023

Malmö stad, Översiktsplan för Nyhamnen, Fördjupning av Översiktsplan för Malmö, 2019

Malmö stad, Masterplan för Malmö hamn - Plan 2025, TN-2025-204-2 Remissversion

Malmö stad, Framtida scenarier för Malmö bangård, 2024-12-06

Malmö stad, Utveckling av järnvägen i Malmö hamn, 2024-08-21

Trafikverket, Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2025, TRV 2026/3506, 2026-03-16

Trafikverket, Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, Regeringsuppdrag, TRV 2024/111216

Trafikverket, PM Malmö bangård – behov och möjligheter, 2024-05-17

Trafikverket, Prognos för persontrafiken 2045 - Trafikverkets basprognoser 2024, TRV 2021/7267, 2024-04-02

Trafikverket, Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets basprognoser 2024, TRV 2021/7267, 2024-04-02

Trafikverket, Kapacitetsanalys Södra Sverige, TRV 2024/68125

Trafikverket, Klimat- och sårbarhetsanalys 2024, publikationsnummer 2025:083

Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem, publikationsnummer 2024:154

Trafikverket, Framtidssäkring Malmö bangård, 2019-07-01

Trafikverket, Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar, Riksintresse kommunikationer, TRV 2020/131663

Trafikverket, Systemanalyser med fokus på godstrafik – Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält, TRV 2025/118575

Trafikverket, Trafikverkets strategi för rangerbangårdar, TRV2024/8943

Trafikverket, ÅVS Malmö bangård, 2015-09-30

Trafikverket, Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning, TDOK 2010:372

Trafikverket, Trafikverkets externa och interna Tjänsteportfölj, rev 15.0 2025-09-23, TRV 2013/67269

Trafikverket, Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022–2033, TRV
2021:7267, 2024-04-01

Trafikverket, Nödlägesplan Malmö rangerbangård, TDOK 2018:0149,
2019-03-28

Region Skåne, Persontågsstrategi Strategi för utveckling av den
regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040, 2021

ARBETSMATERIAL

Bilagor

Bilaga 1 Sammanställning av synpunkter från järnvägsföretag som trafikerar Malmö bangård, daterad 2025-01-23

Bilaga 2 Åtgärdslista, daterad 2025-05-13

Bilaga 3 Spårplan, daterad 2025-04-28

ARBETSMATERIAL

ARBETSMATERIAL

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se