



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-06-09

Vår referens

Helena Denvall

Trafikplanerare

helena.denvall@malmo.se

Remiss Trafikverket - fördjupad utredning Malmö bangård – potential för ut-/omlokalisering av funktioner, STK-2026-834 SBN-2026-437

Sammanfattning

Trafikverket har genomfört en fördjupad utredning om Malmö bangård och möjliga åtgärder för ut- eller omlokalisering av funktioner. Utredningen redovisar behov och förslag kopplade till både gods- och personbangården, däribland utbyggd uppställning, ombyggnad av rangergruppen, förändrade depå- och verkstadsfunktioner samt förstärkta kopplingar till Malmö hamn.

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden lämnar yttrande enligt förvaltningens förslag.

Beslutsunderlag

- Bilaga 1 Synpunkter järnvägsföretag
- Bilaga 3 Spårplan
- Rapport Malmö bangård
- Bilaga 2 Åtgärdslista
- G-Tjänsteskrivelse SBN 2026-06-17 Remiss - Malmö bangård
- Förslag till yttrande SBN 2026-06-17 Remiss - Malmö bangård

Beslutsplanering

Stadsbyggnadsnämnden 2026-06-17

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen



Ärendet

Malmö bangård består både av en godsbangård och en personbangård och utgör en central nod i det svenska transportsystemet. Godsbangården hör tillsammans med godsbangårdarna i Hallsberg och Sävenäs till landets allra viktigaste. Järnvägstrafikens utveckling har gjort att Malmös bangårdsområde nu är för litet och dess struktur för ålderdomlig för att kunna möta framtida utmaningar och utveckla alla de funktioner som bangården rymmer idag. Trafikverket har därför tagit fram den fördjupade utredningen ”Malmö bangård – potential för ut- eller omlokalisering av funktioner”.

Utredningen har framför allt till uppgift att föreslå konkreta åtgärder för att uppnå en mer rationellt uppbyggd bangård anpassad efter framtida krav och efterfrågan. I utredningen framhålls vissa funktioner som särskilt angelägna att kunna utveckla, så kallade kärnfunktioner. Godsbangårdens kärnfunktioner anges vara möjligheten till rangering och korttidsuppställning av godståg. För dessa funktioner finns idag begränsningar inom hanteringen av långa godståg samt på sikt kapacitetsbrist när det gäller antalet tillgängliga löpmeter uppställningsspår. Bangården har också många korsande tågvägar som innebär utmaningar för ett effektivt nyttjande. Personbangårdens kärnfunktion utgörs av möjligheten till omloppsnära uppställning av persontåg, med nära tillgång till lättare service såsom städ, fekalietömning, vattentryckning med mera. Idag är det brist på sådana uppställningsspår.

I utredningen identifieras de funktioner som finns på bangården idag samt en redovisning av de behov som bedöms uppstå på sikt. Möjligheten att ut- eller omlokalisera vissa funktioner har studerats. Vidare har bangårdens disponering studerats för att uppnå ett effektivare nyttjande samt hur järnvägsanläggningen kan trimmas och utvecklas för att uppnå en ökad kapacitet.

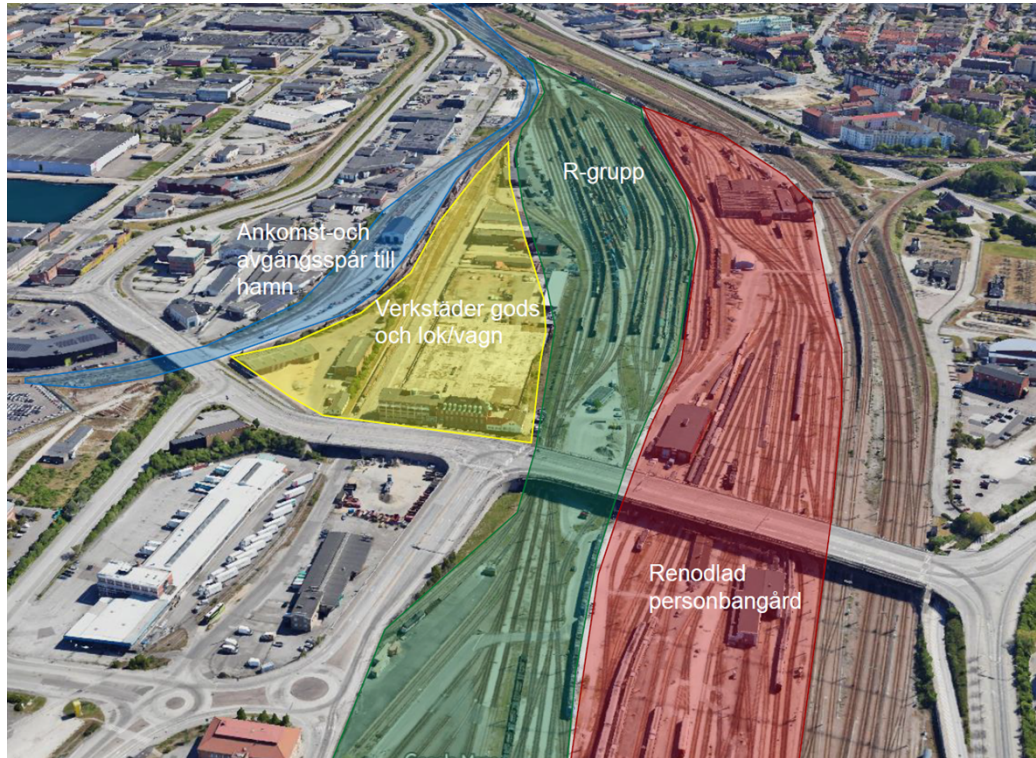
Utredningen är geografiskt avgränsad till att i huvudsak omfatta Malmö bangård och Malmö hamn. Det innebär att även spår med annan infrastrukturägare än Trafikverket ingår i utredningen.

I utredningen framförs förslag på möjliga åtgärder på såväl kort, medellång som lång sikt. Trafikverket har i sitt arbete utgått från sin basprognos, som sträcker sig fram till 2045. Prognosen utgör en utgångspunkt för Trafikverkets planering, dimensionering och effektbedömning av olika infrastrukturåtgärder.

Bland åtgärdsförslagen nämns en önskan om en tydligare uppdelning mellan bangårdens olika funktioner. Den norra delen föreslås avsättas för godstrafikens behov av transporter till och från hamnområdet, verkstäder och rangering. Den södra delen föreslås för persontågtrafikens omloppsnära tjänster, inklusive en ny persontågsverkstad. Detta medför en utvidgning av det nuvarande bangårdsområdet så



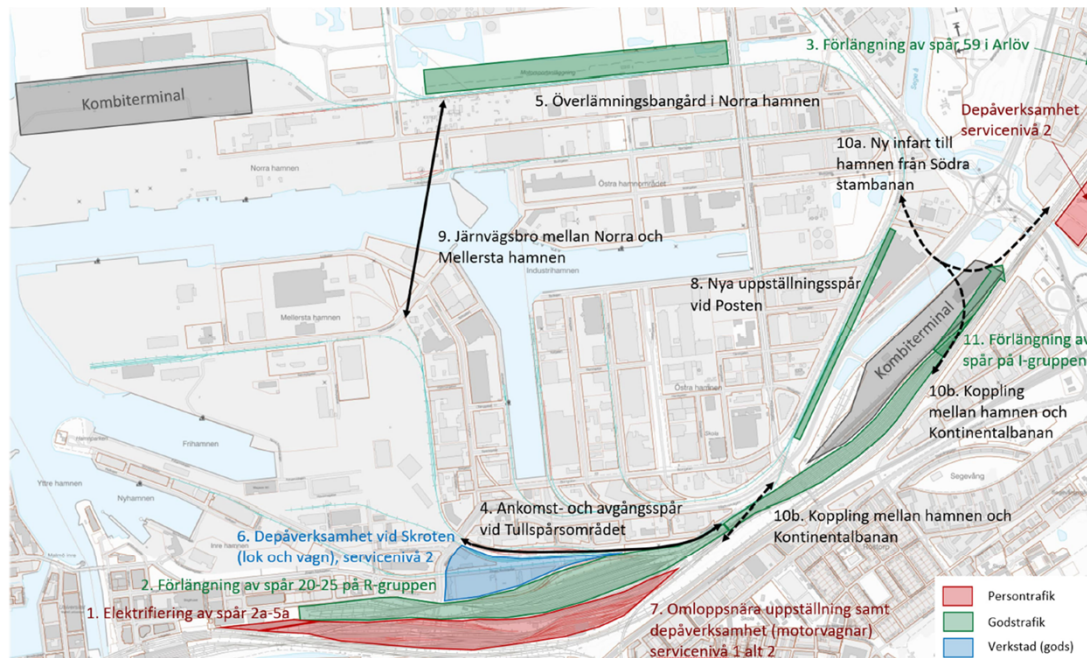
att det även omfattar Tullspåren (ägs av Malmö stad) och markområdena mellan Tullspåren och rangergruppen (ägs av Malmö stad och privata fastighetsägare).



Trafikverkets föreslagna uppdelning av bangården så att godstrafiken lokaliseras i norr och persontrafiken i söder.

Utöver detta föreslås en ombyggnad av rangergruppen så att den kan hantera ett antal 835 meter långa tåg, samt en överlämningsbangård i Norra hamnen för gods med koppling till Malmö eller Malmö hamn. Dessutom lyfts möjligheterna till bland annat nya uppställningsspår vid Posten, en järnvägsbro mellan Norra hamnen och Mellersta hamnen samt förstärkning av spårkopplingen till hamnen med den så kallade Metkroken. Flera av åtgärderna kan komma till stånd först på mycket lång sikt. Långtidsuppställning av godsvagnar och mer omfattande service av persontågen föreslås ske utanför bangårdsområdet, utan att någon närmare lokalisering anges.

För flera av de föreslagna åtgärderna, särskilt de som berör personbangården, redovisas betydande genomförandeutmaningar. Rapporten beskriver att en ombyggnad av personbangården kan få omfattande påverkan på tågtrafiken under byggskedet och att verkstads- och uppställningsfunktioner då behöver säkerställas genom etappvis utbyggnad eller tillfälliga lösningar på andra platser. Det framgår också att detta kan medföra ökade kostnader och att flera av åtgärderna för persontrafiken är förknippade med osäkerheter i det fortsatta genomförandet.



Förslag på kapacitetshöjande åtgärder som lyfts i utredningen.

En ny placering av bangårdens utrymmeskrävande rangerfunktion ingår inte i utredningen, inte heller effekter av en yttre gods bana eller konsekvenser av nya Öresundsförbindelser. Utredningen beaktar inte heller åtgärder knutna till klimatanpassning eller Räddningstjänsten Syds beslut från oktober 2025 om att införa ett förbud mot rangering av tryckkondenserade giftiga gaser och tryckkondenserade brandfarliga gaser på Malmö bangård. Detta beslut har Trafikverket överklagat.

Ansvariga

Malin Rizell Avdelningschef

Marcus Horning Stadsbyggnadsdirektör