

BILAGA 2

Åtgärdslista

ARBETSMATERIAL

ARBETSMATERIAL

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Åtgärdslista

Dokumentdatum: 2026-05-13

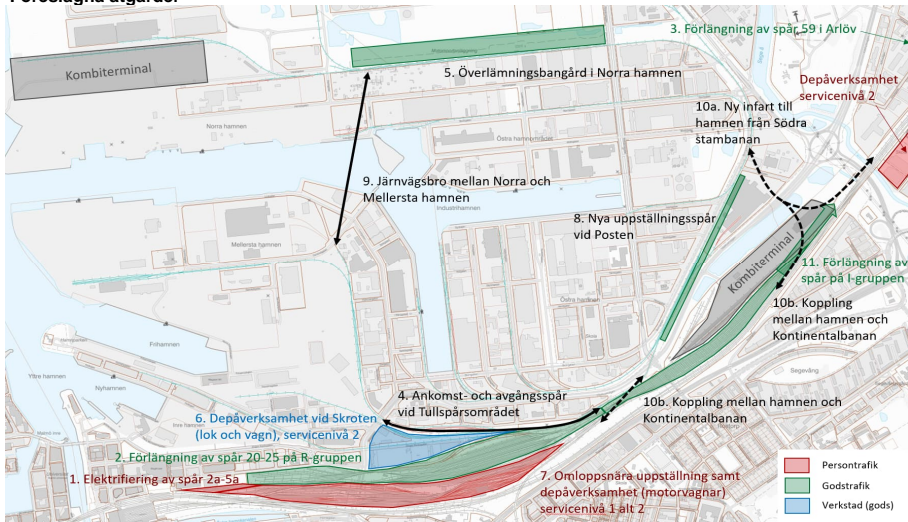
Ärendenummer: TRV 2025/33109

Åtgärd	Typ Utredning/ Åtgärd	Fyrstegs-principen	Måluppfyllelse (Inriktning för fortsatt planering)				Beskrivning av åtgärd	Effekt av åtgärd	Rekommendera åtgärd Ja/Nej/Ev	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om nej	Möjligt genomförande vid beslut i år om genomförande	Ansvar	
			Separaera gods- och person-trafik	Prioritera kärn-funktioner	Malmö- och hamn-relaterat gods i hamnen	Bidra till total-försvaret							
Forändrade banavgifter för tillträde till tjänsteanläggningar	Utredning	2		x			Begränsa tiden för vagnarna på bangården genom höjd avgift för tillträde till rangerbangård.	Detta skulle innebära att nyttjandegraden på R-gruppen skulle minska då den troligen kommer belastas endast av tåg som rangeras. I Bangärdsstrategin görs en bedömning att nyttjandegraden då blir 83-97 % på R-gruppen år 2040.	Ja	Det pågår utredningar på Trafikverket i denna fråga, avvakta inriktning/beslut.	Närtid	Trafikverket (Nationellt)	
Uppställning av persontåg på annan plats	Utredning	4	x				Fler uppställningsspår för persontåg byggs på andra platser, tex vid pågatågens andpunkter, bef depåer, nya depåer, Danmark (ej huvudbangården) mm.	Åtgärden innebar ökad uppställningskapacitet på totalen i stråken och att behovet av uppställning på personbangården i Malmö minskar.	Ja	Frågan om uppställning i ett systemperspektiv kommer hanteras i nationell utredning med start 2026.	Närtid (utredning)	Trafikverket (Nationellt)	
Gränssnitt mellan infrastrukturägare	Utredning	2				x	Trafikverket bör vara infrastrukturägare för hamnspåret vid Tullspårsområdet samt för hamnspåret ut mot postspåret (spår 88), gränssnittet mot Malmö stads spår föreslås vid Frihamnsviadukten samt vid Västkustvägen. Kräver en utökning/förändring av Trafikverkets järnvägsanläggning som ska provas av länsstyrelsen. Då detta inte innebär rangering eller långtidsuppställning av farligt gods på dessa spår så är bedömningen att ändringen kommer godkännas.	Detta skulle innebära att Trafikverket får rådgighet gällande säkerhet/intrång, dvs att sätta skalskydd och grindar samt ansvara att släppa in det som ska inmanför kamerabevakade grindarna. Om inte detta genomförs bör ett tydligt avtal med Malmö stad upprättas som reglerar dessa frågor.	Ja	Om inte förr så i samband med de fysiska åtgärder som föreslås. Bör utredas vidare.	Närtid (utredning)	Trafikverket, Malmö stad	
Förlängning av spår på R-gruppen	Åtgärd	3	x	x		x	Sex av spåren på Malmö godsbangård (spår 20-25 på R-gruppen) förlängs för 835 meter långa tåg och avslutas i stoppbockar. Vaxlingsgata kan anläggas mellan spåren för att användas vid behov (ingår ej i kalkyl). Farligt gods får inte rangeras eller stå långtidsuppställda väster om Frihamnsviadukten, därför slutar spåren under viadukten.	Åtgärden innebar att spåren förlängs 100-200 meter västerut vilket innebar en konflikt med ISS fastighet som måste ersättas på annan plats.	Ja	Genomförande snarast, funktionsutredning planerad att starta efter denna utredning. Finansiering efter 2030, oklart när (inom ramen för LTS-projektet).	Närtid	Trafikverket	
Ankomst- och avgångsspår vid Tullspårsområdet	Åtgärd	4	x	x	x	x	Fyra spår byggs på Tullspårsområdet för godståg som ska till/från hamnen. Detta kan ses som en utvidgning av I-gruppen. Ett spår kan hantera tåglängder på 835 meter, ett spår 750 meter och övriga två spår 710 meter långa tåg (hinderfritt). För att kunna kora godstågen direkt till de nya spåren utan växling, krävs elektrifiering och signalreglering av spåren. Spåren bör då ägas av Trafikverket.	Åtgärden innebar att hamnrelaterade godståg kan köra in via I-gruppen från SSB och direkt till ankomst- avgångsspåren vilket frigör kapacitet både på I- och R-gruppen. Sedan kan de, efter lokbyte, köras via spår 60/spår 88 ut till hamnen. Trafik från hamnen kör direkt till den nya ankomst- och avgångsspåren för att sedan via I-gruppen kora ut mot SSB. Tåg till Kontinentalbanan kräver riktningbyte på I-gruppen. Trots detta frigörs kapacitet på I-gruppen i den mån att tågen från hamnen inte behöver uppehålla sig någon längre stund där (förutsätter då att tågen i sin helhet får plats på den nya ankomst- avgångsspåren). Train Alliance tillfälliga lok- och vagnverkstad påverkas och måste flyttas till annan plats.	Åtgärden innebar att kapaciteten ökar. Åtgärden innebar också smidigare tågkörning, robustare trafik och bättre återställningsförmåga. Påverkan på kommunala och privata fastigheter, verksamheter och mark.	Ja	Angelägen i närtid, genomförande kräver dock prioritering i nationell plan. Innebar att en utökning/förändring av järnvägsanläggningen krävs, som ska godkännas av länsstyrelsen, se kommentar kring Gränssnitt mellan infrastrukturägare.	Närtid	Trafikverket
Förlängning av befintliga spår för lokuppställning	Åtgärd	3		x			Spår 91 och 92 förlängs några meter mot rangertornet. Spåren har idag en hinderfri längd på 45 resp 44 meter.	Ökar uppställningskapaciteten för lok då spåren idag är några meter för korta.	Ja	Genomförande snarast (via KABRA-listan), bör göras inom BAS-kontakt på UH för att hålla nere kostnaden.	Närtid	Trafikverket	
Elektrifiering av spår 2a-5a	Åtgärd	3	x	x			Elektrifiering av fyra spår på nuvarande godsbangården för att möjliggöra uppställning av längre persontåg. Aven tågvarmeposter är önskvärt på dessa spår.	Innebar ca 1 500 spårmeter för uppställning på spår 2a-5a. Några av dessa spår används idag för trafik till hamnen, så i ett första skede behöver spåren delas med godstrafiken. Detta ger en flexibilitet i användningen av dessa spår. I kombination med nya ankomst- och avgångsspår på Tullspårsområdet så skulle hamntrafiken dock flyttas helt från spår 2a-5a.	Ja	Genomförande snarast, kan göras oavhängigt andra åtgärder även om spåren behöver delas med godstrafiken.	Närtid	Trafikverket	
Förlängning av spår 59 i Arlov	Åtgärd	4		x	x	x	Spår 59 förlängs mot Arlov, med start norr om växel med Lommabanan, för helst 835 meter långa tåg men minst 750 meter långa tåg. Spåret avslutas med växel mot spår 63 i höjd med plattformarna i Burlöv. Denna förlängning kan troligen göras inom befintlig järnvägsfastighet. För full trafikall effekt bör spåret dock dras förbi plattformarna i Burlöv så att persontåg kan stanna vid stationen samtidigt som ett godståg står på det nya spåret. En sådan förlängning innebär att privat och kommunal mark tas i anspråk.	Innebar att 750 meter långa godståg (alt 835 meter) kan kora från I-gruppen och ställas upp på spår 59 i väntan på avgång, utan att blockera Lommabanan. Då frigörs spår på I-gruppen och kapaciteten ökar. Åtgärden innebar också smidigare tågkörning, robustare trafik och bättre återställningsförmåga. Påverkan på kommunala och privata fastigheter, verksamheter och mark.	Ja	Genomförande i närtid (via KABRA-listan), dock efter ERTMS-införande i Malmö. Funktionsutredning krävs. En förlängning av spåren förbi plattformarna (dvs åtgärden med full trafikall effekt) kräver järnvägsplan då identifierat markbehov påverkar annan fastighet an Trafikverket. Detta innebär att kostnaden kommer öka.	Närtid	Trafikverket	
Överlämningsbangård i Norra hamnen	Åtgärd	4	x	x	x	x	Nya spår byggs vid befintligt spår vid Lappögatan i hamnen (max åtta spår för 1050 meter långa tåg, enligt Malmö stads utbyggnadsplaner). I ett första skede byggspåren utan elektrifiering och signalreglering, detta rekommenderas först då järnvägsbron mellan Norra och Mellersta hamnen är på plats.	Åtgärden innebar att Malmö- och hamnrelaterade godståg (både trafik till kombiterminalen samt uppställning) hanteras på den nya bangården och därmed avlastar befintlig Malmö godsbangård.	Ja	Genomförande beroende på trafikutveckling, full utbyggnad på lång sikt efter 2045.	2027-2050	Malmö stad	
Omlopps nära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1	Åtgärd	4	x	x			Fler uppställningsspår för persontåg byggs på nuvarande personbangård. Samtidigt byggs det lättare depåservice enligt servicenivå 1 (tvätthall med två spår, stadplattformer, fekallietömning, vattentryck osv). Serviceanläggningarna på personbangården behöver vara placerade så att det framför dem (i riktning mot Malmö C) finns en "landningsbana" där 400 meter långa tåg som via växelgatan över citytunnelspåret - har växlats ut från Malmö C övre kan vänta på sin tur, utan att hindra annan trafik. Det innebär vidare att utformningen av personbangården, inklusive placering av serviceanläggningar, fixerar placeringen av växelgatan från Malmö C övre till personbangården (flyttas den bort mot öster från Malmö C, blir "landningsbanan" för kort). För att optimera anläggningen behöver marken där Jernhusens Lokverkstad samt Thors hall tas i anspråk. Detta innebär att verkstadsfunktion behöver tillskapas på annan lämplig plats alt i befintliga anläggningar innan ombyggnad kan ske. Detta ingår inte i åtgärds-kostnaden. Därefter är bedömningen att åtgärden kan genomföras etappvis.	Åtgärden möjliggör bättre trafikering direkt från banhallen mot tvätthallen utan att riktningbyte krävs. Fördel med uppställning nära tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik. Det skulle gå att tillskapa ca 6 500 spårmeter för uppställning på denna yta (7 000 meter om alla spår används för uppställning). Ytterligare uppställningsspår finns på: bef spår 19-25 (ca 1000 meter), bef spår vid Thors hall med anslutning till Citytunnels spår 1 och 2 (ca 2 500 meter) samt vid elektrifiering av spår 2a-5a (ca 1 500 meter). Detta innebär en total på ca 11 500 spårmeter (alt 12 000 spårmeter om alla spår används för uppställning), se illustration. Uppställning skulle även kunna ske på tre spår i banhallen (ca 700 m) samt på två spår vid de nya spåren på Malmö C Övre (tot 300 meter). Behovet 2045 är ca 9 500 meter. Påverkan på Jernhusens Lokverkstad och Thors hall. Åtgärden innebar troligen att ett spår på R-gruppen förkortas vilket skulle kompenseras med förlängningen av spår på R-gruppen, se åtgärd ovan.	Åtgärden möjliggör bättre trafikering direkt från banhallen mot tvätt och depå utan att riktningbyte krävs. Fördel med uppställning nära tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik samt med verkstadsfunktion i anslutning till tåguppställning. Det skulle gå att tillskapa ca 3 000 spårmeter för uppställning på denna yta (4 500 meter om alla spår används för uppställning). Ytterligare uppställningsspår finns på: bef spår 19-25 (ca 1000 meter), bef spår vid Thors hall med anslutning till Citytunnels spår 1 och 2 (ca 2 500 meter) samt vid elektrifiering av spår 2a-5a (ca 1 500 meter). Detta innebär en total på ca 8 000 spårmeter (alt 9 500 spårmeter om alla spår används för uppställning), se illustration. Uppställning skulle även kunna ske på tre spår i banhallen (ca 700 m) samt på två spår vid de nya spåren på Malmö C Övre (tot 300 meter). Behovet 2045 är ca 9 500 meter. Åtgärden innebar troligen att ett spår på R-gruppen förkortas vilket skulle kompenseras med förlängningen av spår på R-gruppen, se åtgärd ovan.	Ja	Kräver flytt av befintliga verkstäder till annan plats, detta påverkar genomförandetiden, möjligt genomförande troligen kring 2035-2040. Oklart behov av uppställning i ett systemperspektiv, nationell utredning ska titta på detta med start under 2026/2027. Omfattningen av åtgärden (dvs om servicenivå 1 eller 1+2 krävs) behöver diskuteras vidare, se åtgärd nedan. Med växelgatan fixerad i nuvarande läge, försvaras en eventuell framtida förlängning av plattformsspåren på Malmö C övre, varför det är viktigt att värdera behovet av en sådan förlängning innan definitivt beslut om ny utformning av personbangården fattas.	2035-2040	Trafikverket, Jernhusen
Omlopps nära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1 och 2 (dvs depåverksamhet)	Åtgärd	4	x	x			Ny modern verkstad (med fyra spår) samt ny tvätthall (med två spår) byggs väster om befintlig Lokverkstad, för motorvagnståg 200 meter långa. Serviceanläggningarna på personbangården behöver vara placerade så att det framför dem (i riktning mot Malmö C) finns en "landningsbana" där 400 meter långa tåg som via växelgatan över citytunnelspåret - har växlats ut från Malmö C övre kan vänta på sin tur, utan att hindra annan trafik. Det innebär vidare att utformningen av personbangården, inklusive placering av serviceanläggningar, fixerar placeringen av växelgatan från Malmö C övre till personbangården (flyttas den bort mot öster från Malmö C, blir "landningsbanan" för kort). Denna verksamhet ersätter bef lokverkstad, Thors hall och bef tvätthall. Kostnaden för ny modern verkstad och tvätthall ingår inte i åtgärds-kostnaden. Genomförande och trafik under byggtid - bygga byggnaderna i etapper?	Åtgärden möjliggör bättre trafikering direkt från banhallen mot tvätt och depå utan att riktningbyte krävs. Fördel med uppställning nära tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik samt med verkstadsfunktion i anslutning till tåguppställning. Det skulle gå att tillskapa ca 3 000 spårmeter för uppställning på denna yta (4 500 meter om alla spår används för uppställning). Ytterligare uppställningsspår finns på: bef spår 19-25 (ca 1000 meter), bef spår vid Thors hall med anslutning till Citytunnels spår 1 och 2 (ca 2 500 meter) samt vid elektrifiering av spår 2a-5a (ca 1 500 meter). Detta innebär en total på ca 8 000 spårmeter (alt 9 500 spårmeter om alla spår används för uppställning), se illustration. Uppställning skulle även kunna ske på tre spår i banhallen (ca 700 m) samt på två spår vid de nya spåren på Malmö C Övre (tot 300 meter). Behovet 2045 är ca 9 500 meter. Åtgärden innebar troligen att ett spår på R-gruppen förkortas vilket skulle kompenseras med förlängningen av spår på R-gruppen, se åtgärd ovan.	Ja	Stor ommoblering på personbangården, innebär markbyte mellan Jernhusen och Trafikverket. Problematiskt med trafik under byggtid. Möjligt genomförande troligen kring 2035-2040. Oklart behov av uppställning i ett systemperspektiv, nationell utredning ska titta på detta med start under 2026/2027. Omfattningen av åtgärden (dvs om servicenivå 1 eller 1+2 krävs) behöver diskuteras vidare, se åtgärd ovan.ed växelgatan fixerad i nuvarande läge, försvaras en eventuell framtida förlängning av plattformsspåren på Malmö C övre, varför det är viktigt att värdera behovet av en sådan förlängning innan definitivt beslut om ny utformning av personbangården fattas.	2035-2040	Trafikverket, Jernhusen	
Depåverksamhet vid Skroten	Åtgärd	4	x	x		x	Verkstäder för lok och vagn (godstrafik samt enstaka lok och vagnar för persontrafik) byggs vid Skroten. Fastighetsägare är Train Alliance, Malmö stad och Jernhusen.	Fastighetsägare är Train Alliance, Malmö stad, Jernhusen och privata. Detta innebär att en del av de befintliga funktionerna på bangården kan flyttas hit (Thors hall, lok- och vagnverkstaden osv) och att gods- och persontrafiken separeras jämfört med idag.	Ja	Genomförande efter byggnation av ankomst- och avgångsbangård på Tullspåren då befintlig verkstad påverkas. En förutsättning för att frigöra ytor på bangården. Föreordnad mark troligen kostnadsdrivande.	2030-2035	Malmö stad, Jernhusen, Train Alliance m.fl	
Omlopps nära uppställning av persontåg på annan plats än på personbangården	Åtgärd	4	x	x			Fler uppställningsspår för persontåg byggs på lämplig plats för att kunna ställa upp fler tåg.	Ökar uppställningskapaciteten för persontåg. Det är en fördel med uppställning i anslutning till tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik.	Ja	Finns ingen tillgänglig mark, kräver järnvägsplan om ny mark tas i anspråk. Åtgärd beror på behov och om det finns lämpliga ytor för ändamålet. Åtgärd hör ihop med omlopps nära uppställning på personbangården enl ovan.	2035-2040	Trafikverket m.fl	

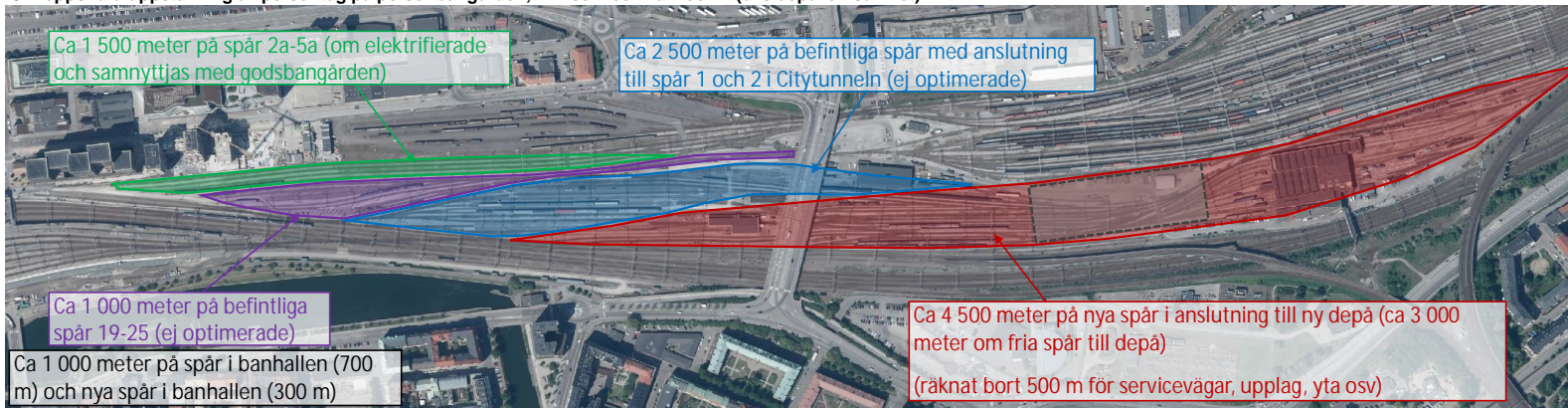
Depåverksamhet på annan plats än på personbangården	Åtgärd	4	x	x			Ny verkstadsdepå byggs på lämplig plats för att kunna underhålla tågen.	Säkerställer skötsel av både person- och godståg. Skulle kunna innebära att verkstader på befintlig gods- och personbangård ev kan flyttas.	Ja	Kräver järnvägsplan/detaljplan om ny mark tas i anspråk och ändrad markanvändning. Får undersökas vidare av depåaktörer vid intresse.	2035-2040	Depåaktörer
Förlängning av spår på I-gruppen	Åtgärd	3		x		x	I-gruppens spår förlängs norrut för tåglängder på i första hand 835 meter, men eventuellt även upp till 1050 meter, med möjlighet för fler långa spår mot Kontinentalbanan.	Åtgärden ökar kapaciteten på I-gruppen och möjliggör för långa tåg att angöra bangården. Förlängning av spåren norrut innebär stor påverkan på kombiterminalen som troligen behöver flyttas norrut eller till annan plats. Åtgärden påverkar utformning av en ev nyinfart från Södra stambanan till hamnen (Metkroken), se nedan.	Ja	Genomförande på lång sikt när så långa tåg kan köras i stråket Malmö-Hamburg. Omfattning och påverkan av åtgärden behöver utredas vidare, men en initial bedömning är att påverkan är så stor att det inte väger upp det i nulaget oklara behovet av ytterligare spår för 835 meter långa tåg på I-gruppen.	2050-	Trafikverket
Nya uppställningsspår vid Posten	Åtgärd	3	x	x	x	x	Befintliga spår kompletteras och förlängs för hantering av godståg till hamnen.	Befintliga spår kompletteras och förlängs för hantering av godståg till hamnen.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, behov på lång sikt. Beroende på trafikutveckling, behov bör följas upp kontinuerligt.	2050-	Malmö stad
Väg- och järnvägsbro mellan Norra och Mellersta hamnen	Åtgärd	4	x	x	x	x	En ny väg- och järnvägsbro byggs mellan Mellersta och Norra hamnen. Bron byggs för enkelspår (pga kostnaderna) och möjlighet till tågöten mot Norra hamnen bör då finnas vid Icopal-bangården, likt idag. Det kommer fortfarande krävas lok- (och personal-) byte på Tullspåren med antagandet att hamnspåren inte elektrifieras. Eftersom rörelserna ska fortsätta i samma riktning kommer det krävas elektrifierade vändspår för tågloken. Denna manöver kan lite tid (räkna med minst 20 minuter) så här kommer det krävas fyra spår på Tullspåren för att inte belasta I-gruppen med onödiga väntetider för efterföljande tåg.	Bron är en förutsättning för möjligheten att köra många fler godståg till Norra hamnen. Då kan trafiken till överlämningsbangården i hamnen gå direkt via ankomst-avgångsspåren vid Tullspårsområdet ut till hamnen. Förbindelsen skulle ge möjlighet till rundkörsl vilket innebär både redundans och ökad kapacitet för tåg mellan Malmö godsbangård och spåranläggningar i hamnen.	Ja	Genomförande på lång sikt eller när tågmängderna mot hamnen blir tillräckligt stora (ca 12 heltåg per dag)	2050-	Malmö stad
Elektrifiering och signalreglering av spåren i hamnen	Åtgärd	4		x	x	x	Elektrifiering och signalreglering av de spår i hamnen som leder till spåren utmed Lappögatan.	Åtgärden möjliggör för ellok att köra ut till hamnen utan kapacitetskrävande växling på I- och R-gruppen. Möjligen kan utvecklingen mot batterilok samt nackdelen med kontaktledning i hamn-/gatumiljö göra att behovet av åtgärden är osäkert.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, genomförande på lång sikt. Åtgärden bör göras efter utbyggnad av spår i hamnen och när en koppling över hamnbassängen finns vilket ger möjlighet till rundkörsl.	2050-	Malmö stad
Elektrifiering och signalreglering av hamnspåret (spår 60)	Åtgärd	4		x	x	x	Åtgärden innebär elektrifiering och signalreglering av hamnspåret (spår 60) som idag utgör gränssnittet mellan Trafikverkets och hamnens spårinfrastruktur. Spåret bör isf ägas av Trafikverket.	Innebar att godståg kan köras direkt ut till hamnen utan lokbyte vilket möjliggör effektivare godstrafik till hamnen och på Malmö bangård. Ökar kapaciteten för tåg till hamnen.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, genomförande på lång sikt. Åtgärden bör utföras i samband med ev elektrifiering av spåren i hamnen, se ovan.	2050-	Trafikverket, Malmö stad
Ny infart till hamnen från Södra stambanan (Metkroken)	Åtgärd	4	x	x	x	x	En ny direktanslutning/infart byggs från Södra stambanan till hamnområdet. Anslutningen bör vara dubbelspårig, signalreglerad och elektrifierad. Onskvärt med ett spår parallellt med SSB för att godstågen ska komma på i hög hastighet och inte begränsas av den snava kurvan. Tågen ska dessutom göra en retardationskontroll så det är av största vikt att hastigheten i anslutningen inte är för låg. Åtgärden kräver att överlämningsbangården i hamnen elektrifieras och signalregleras.	Åtgärden innebär att tågtrafik från SSB som ska hanteras i hamnen inte behöver belasta Malmö bangård. Trafik från hamnen till Kontinentalbanan behöver dock byta riktning på I-gruppen. Trots detta frigörs kapacitet på I-gruppen i den mån att tågen från hamnen inte behöver uppehålla sig någon längre stund där. Infarten ger dessutom större möjligheter att flytta ut ytterligare funktioner från nuvarande bangårdsområde till hamnen.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, behov på lång sikt. Beroende på trafikutveckling, behov bör följas upp kontinuerligt.	2050-	Trafikverket
Koppling mellan hamnen och Kontinentalbanan	Åtgärd	4	x	x	x	x	Nya växlar föreslås mellan spåren på I-gruppen för att skapa en direktkoppling/växlingsgata i plan mellan spår 88 (spår till hamnen) till/från Kontinentalbanan. Kopplingen skulle teoretiskt kunna utföras planskild, över I-gruppen med anslutning mellan spår 88/postspåren och Kontinentalbanan. Detta innebär dock en stor järnvägsbro, över Västkustvägen och I-gruppen, som behöver ansluta till Kontinentalbanan ungefär på samma plats där den nya planskildheten på SSB ska byggas. Om detta är genomförbart är högst oklart.	Åtgärden innebär att tåg till/från Kontinentalbanan kan köras direkt ut i hamnen utan att belasta I-gruppen. Växelgatan innebär även att fler spår på I-gruppen skulle få direktkoppling mot Kontinentalbanan vilket är positivt, dock så kommer spårlängderna på I-gruppen att minska (pga att växlar ska få plats), ca 80-100 meter för spår 9 och 10. Kortare spår på I-gruppen är inte något att eftersträva, om möjligt skulle de behöva vara längre. Även rangeringen över vall kommer påverkas av korsande tågtrafik till/från Kontinentalbanan.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, behov på lång sikt. Beroende på trafikutveckling, behov bör följas upp kontinuerligt. Får påverkan på I-gruppen, om/när behov uppstår behöver därför effekterna utredas ytterligare.	2050-	Trafikverket
Ny infart till hamnen från Kontinentalbanan (Dubbelkroken)	Åtgärd	4	x	x	x	x	Ny koppling från ovanstående Metkroken (på bro) till spår 59, i höjd med kombiterminalen vilket ger en direktanslutning från Kontinentalbanan till hamnområdet. Detta är ett alternativ till en växlingsgata enl ovan. Åtgärden kräver att överlämningsbangården i hamnen elektrifieras och signalregleras.	Åtgärden innebär att tåg till/från Kontinentalbanan kan köras direkt ut i hamnen utan att belasta I-gruppen, via spår 59. I dagsläget kommer inga tåg från Kontinentalbanan mot hamnen.	Ja	Avhängigt av andra investeringar, behov på lång sikt. Beroende på trafikutveckling, behov bör följas upp kontinuerligt.	2050-	Trafikverket
Flytta tillbaka bromsprovsningsanläggning till I-gruppen	Åtgärd	2		x			Det finns en gammal igenfylld bromsprovsningsanläggning på I-gruppen som inte används idag. Åtgärden innebär att ta denna i bruk igen.	Manuella bromsprov görs idag på R-gruppen för norrående tåg, vilket är positivt för kapaciteten på I-gruppen. Att göra alla bromsprov på I-gruppen tar kapacitet på dessa spår vilket inte är önskvärt.	Nej	Innebar ökad påverkan på I-gruppen. Det är dessutom oklart om detta är en service som Trafikverket ska tillhandahålla, görs olika över landet.	-	-
Införa en tågbildningsfunktion med övergripande uppdrag att samordna tilldelningen av spår	Åtgärd	2		x			Koordineringen är idag bristfällig på Malmö bg och ett behov finns av att planera och prioritera mellan tåg och tågoperatörer.	Funktionen innebär att spåren kan användas mer effektivt jämfört med idag.	Nej	Tilldelning av spår sker genom gängse ansökan. Om någon annan vill stå på spåret ska samordning ske mellan operatörerna, om man inte löser det så lyfts frågan.	-	-
Ankomst- och avgångsspår vid Frihamnen/Mellersta hamnen (Icopal-bangården)	Åtgärd	3	x	x	x	x	Befintliga spår på Icopal-bangården vid Lodgatan förlängs för godståg till/från hamnen, dessutom byggs ytterligare spår. Spåren ska möjliggöra tåglängder på minst 750 meter, gärna 835 meter. För att kunna köra tåg godstågen direkt till spåren utan växling, krävs elektrifiering och signalreglering av spåren. Spåren bör då ägas av Trafikverket.	Tillräckliga spårlängder är inte genomförbart pga kommande förbindelse över hamnbassängen. Dessutom gränsar spåren till Malmö stads kommande utbyggnadsområde varpå fler spår inte är önskvärt.	Nej	Påverkan på kommande utbyggnadsområde innebär att ankomst- avgångsspår vid Tullspåren är att föredra framför denna åtgärd.	-	-
Nya uppställningsspår vid Frihamnen/Mellersta hamnen (Icopal-bangården)	Åtgärd	4	x	x	x	x	Nya spår byggs för uppställning av godsvagnar vid Icopal-bangården vid Lodgatan.	Spåren gränsar till Malmö stads kommande utbyggnadsområde varpå fler spår inte är önskvärt.	Nej	Spåren gränsar till Malmö stads kommande utbyggnadsområde varpå fler spår inte är önskvärt. Befintliga spår (tre stycken) bör dock behållas.	-	-
Ökad användning av batterilok på CMP:s anläggning	Åtgärd	2			x		Batterilok används för att växling i hamnen.	Med batterilok minskar klimatpåverkan från järnvägsanläggningen. Oavsett diesel-, el- eller batterilok så krävs det ändå lokbyte på I- och R-gruppen för att köra godstågen ut i hamnen, vilket inte innebär kapacitetsförbättringar på bangården.	Nej	Får prioriteras av operatörerna, om batterilok införs i hamnen så krävs ändå andra investeringar för att kunna avlasta Malmö bangård.	-	-
Utföra vissa sidofunktioner för persontåg vid uppställning i banhallen	Åtgärd	2		x			Åtgärden innebär att ytterligare tjänster (tex städning) görs vid uppställda tåg i banhallen. Till viss del görs detta redan idag.	Medför dubbla funktioner, både i banhall och på personbangården. Fördelen är att korsande tågvägar mellan banhall och personbangård minskar.	Nej	Inte så effektivt och behovet av depåfunktioner kvarstår på personbangården.	-	-
Samlökalisering kombiterminaler	Åtgärd	4	x	x	x		Åtgärden innebär att Jernhusens kombiterminal flyttas och samlökaliseras med CMP:s kombiterminal i Norra hamnen, i kombination med ytterligare spår i och till hamnen.	Åtgärden skulle frigöra stor yta för tex depå och uppställning utmed Södra stambanan, på befintlig kombiterminal.	Nej	Sannolikt kommer båda kombiterminalerna att behövas på sikt.	-	-
Nya uppställningsspår för godsvagnar i hamnen	Åtgärd	4	x	x	x	x	Nya spår byggs i hamnen för uppställning av godsvagnar under längre tid.	Åtgärden innebär att de vagnar som idag står uppställda på R- och I-gruppen under längre tid flyttas till hamnen och därmed ökar kapaciteten på R- och I-gruppen.	Nej	Det finns uppställningsspår i hamnen idag, för hamnrelaterat gods. Med utbyggnad av överlämningsbangård vid Lappögatan så kommer Malmö- och hamrelaterat gods att hanteras där vilket avlastar I- och R-grupp.	-	-
Flytta delar av rangeringen till Helsingborg	Åtgärd	2	x				Förslaget innebär att delar av rangeringsverksamheten i Malmö flyttas till Helsingborg.	Åtgärden skulle avlasta Malmö bangård då antalet tåg som rangeras minskar. Att skicka tåg från Malmö till Helsingborg innebär dock att kapaciteten minskar på järnvägsstråken mellan Malmö-Helsingborg och därmed påverkas övrig trafik negativt.	Nej	Påverkan på omkringliggande banor bedöms som stor. Godsbangården i Helsingborg kan dock användas utifrån ett redundanssyfte: vid störningar eller vid ev ombyggnader på Malmö bangård. Helsingborg bangård kommer utredas vidare inom ramen för kommande ombyggnad på Ramlösa station.	-	-

Åtgärd	Beskrivning av åtgärd	Effekt av åtgärd	Kostnad (Trolig samt + 50% påslag)	Effektbedömning för åtgärdsförslag		
				Effektbedömning för åtgärdsförslag	Fördelning Fördelning av nytta på olika grupper i samhället, ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå	Transportpolitiska mål De mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen)
Förlängning av spår på R-gruppen	Sex av spåren på Malmö godsbangård (spår 20-25 på R-gruppen) förlängs för 835 meter långa tåg och avslutas i stoppbockar. Vaxlingsgata kan anläggas mellan spåren för att användas vid behov (ingår ej i kalkyl). Färligt gods får inte rangeras eller stå långtidsuppställda väster om Frihamnsviadukten, därför slutar spåren under viadukten.	Åtgärden innebär att spåren förlängs 100-200 meter västerut vilket innebär en konflikt med ISS fastighet som måste ersättas på annan plats.	70-100 Mkr	Effektivare hantering med minskade transportkostnader för längre godståg samt möjlighet till ökad godstrafik. Åtgärd för att öka kapaciteten över rangervallen. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: lönsam	Åtgärden gynnar godstrafiken på järnväg. Påverkar ISS fastighet negativt.	Positivt för näringslivets transporter, bidrar till stärkt internationell konkurrenskraft.
Ankomst- och avgångsspår vid Tullspårsområdet	Fyra spår byggs på Tullspårsområdet för godståg som ska till/från hamnen. Detta kan ses som en utvidgning av I-gruppen. Ett spår kan hantera tåglängder på 835 meter, ett spår 750 meter och övriga två spår 710 meter långa tåg (hinderfritt). För att kunna köra godstågen direkt till de nya spåren utan växling, krävs elektrifiering och signalreglering av spåren. Spåren bör då ägas av Trafikverket.	Åtgärden innebär att hamnrelaterade godståg kan köra in via I-gruppen från SSB och direkt till ankomst- avgångsspåren vilket frigör kapacitet både på I- och R-gruppen. Sedan kan de, efter lokbyte, köras via spår 60/spår 88 ut till hamnen. Trafik från hamnen kör direkt till den nya ankomst- och avgångsspåren för att sedan via I-gruppen köra ut mot SSB. Tåg till Kontinentalbanan kräver rikttningsbyte på I-gruppen. Trots detta frigörs kapacitet på I-gruppen i den mån att tågen från hamnen inte behöver uppehålla sig någon längre stund där (förutsätter då att tågen i sin helhet får plats på den nya ankomst- avgångsspåren). Train Alliance tillfälliga lok- och vagnverkstad påverkas och måste flyttas till annan plats.	320–480 Mkr	Effektivare hantering med minskade transportkostnader och kortare gångtid för längre godståg till hamnen. Möjlighet till ökad godstrafik. Frigör kapacitet på I- och R-gruppen för övriga godståg vilket kan resultera i gångtidsvinster och förbättrad punktlighet. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: översiktliga beräkningar indikerar att åtgärden är lönsam	Åtgärden gynnar godstrafiken på järnväg. Påverkar lok- och vagnverkstad negativt.	Positivt för näringslivets transporter, bidrar till hamnens utveckling och konkurrenskraft.
Förlängning av befintliga spår för lokuppställning	Spår 91 och 92 förlängs några meter mot rangertornet. Spåren har idag en hinderfri längd på 45 resp 44 meter.	Ökar uppställningskapaciteten för lok då spåren idag är några meter för korta.	1-2 Mkr	Effektivare hantering med minskade transportkostnader för all godstågstrafik samt möjlighet till ökad godstrafik. Något ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: lönsam	Åtgärden gynnar godstrafiken på järnväg.	Positivt för näringslivets transporter.
Elektrifiering av spår 2a-5a	Elektrifiering av fyra spår på nuvarande godsbangården för att möjliggöra uppställning av längre persontåg. Aven tågvarmeposter är önskvärt på dessa spår.	Innebar ca 1 500 spårmeter för uppställning på spår 2a-5a. Några av dessa spår används idag för trafik till hamnen, så i ett första skede behöver spåren delas med godstrafiken. Detta ger en flexibilitet i användningen av dessa spår. I kombination med nya ankomst- och avgångsspår på Tullspårsområdet så skulle hamntrafiken dock flyttas helt från spår 2a-5a.	60-90 Mkr	Effektivare hantering och minskade transportkostnader för elektrifierade fordon. Mindre utsläpp. Något sämre tillgänglighet för godstrafiken för uppställning av vagnar. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: lönsam	Åtgärden gynnar persontrafiken på järnväg. Trafiken till hamnen använder dock spåren idag, vilket innebär sämre tillgång till uppställningsspår för godstrafiken.	Elektrifieringen leder till minskade utsläpp av växthusgaser.
Förlängning av spår 59 i Arlov	Spår 59 förlängs mot Arlov, med start norr om växeln med Lommabanan, för helst 835 meter långa tåg men minst 750 meter långa tåg. Spåret avslutas med växel mot spår 63 i höjd med plattformarna i Burlöv. Denna förlängning kan troligen göras inom befintlig järnvägsfastighet. För full trafikal effekt bör spåret dock dras förbi plattformarna i Burlöv så att persontåg kan stanna vid stationen samtidigt som ett godståg står på det nya spåret. En sådan förlängning innebär att privat och kommunal mark tas i anspråk.	Innebar att 750 meter långa godståg (alt 835 meter) kan köras från I-gruppen och ställas upp på spår 59 i väntan på avgång, utan att blockera Lommabanan. Då frigörs spår på I-gruppen och kapaciteten ökar. Åtgärden innebär också smidigare tågföring, robustare trafik och bättre återställningsförmåga. Påverkan på kommunala och privata fastigheter, verksamheter och mark.	100-150 Mkr (enl tidigare bedömning av förlängning inom järnvägsfastigheten)	Effektivare hantering för längre godståg norrut på Södra stambanan. Möjlighet till ökad godstrafik. Frigör kapacitet på I-gruppen för övriga godståg vilket kan resultera i gångtidsvinster och förbättrad punktlighet. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: lönsam	Åtgärden gynnar godstrafiken på järnväg.	Positivt för näringslivets transporter.
Omlopps nära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1	Fler uppställningsspår för persontåg byggs på nuvarande personbangård. Samtidigt byggs det lättare depåservice enligt servicenivå 1 (tvätthall med två spår, stadplattform, rekalletomning, vattentryck osv). Serviceanläggningarna på personbangården behöver vara placerade så att det framför dem (i riktning mot Malmö C) finns en "landningsbana" där 400 meter långa tåg som - via växelgatan över citytunnelsspåren - har växlats ut från Malmö C övre kan vänta på sin tur, utan att hindra annan trafik. Det innebär vidare att utformningen av personbangården, inklusive placering av serviceanläggningar, fixerar placeringen av växelgatan från Malmö C övre till personbangården (flyttas den bort mot öster från Malmö C, blir "landningsbanan" för kort). För att optimera anläggningen behöver marken där Jernhusens Lokverkstad samt Thors hall tas i anspråk. Detta innebär att verkstadsfunktion behöver tillskapas på annan lämplig plats alt i befintliga anläggningar innan ombyggnad kan ske. Detta ingår inte i åtgärdskostnaden. Därefter är bedömningen att åtgärden kan genomföras etappvis.	Åtgärden möjliggör bättre trafikering direkt från banhallen mot tvätthallen utan att riktningbyte krävs. Fordel med uppställning nära tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik. Det skulle gå att tillskapa ca 6 500 spårmeter för uppställning på denna yta (7 000 meter om alla spår används för uppställning). Ytterligare uppställningsspår finns på: bef spår 19-25 (ca 1 000 meter), bef spår vid Thors hall med anslutning till Citytunnels spår 1 och 2 (ca 2 500 meter) samt vid elektrifiering av spår 2a-5a (ca 1 500 meter). Detta innebär en total på ca 11 500 spårmeter (alt 12 000 spårmeter om alla spår används för uppställning), se illustration. Uppställning skulle även kunna ske på tre spår i banhallen (ca 700 m) samt på två spår vid de nya spåren på Malmö C Övre (tot 300 meter). Behovet 2045 är ca 9 500 meter. Påverkan på Jernhusens Lokverkstad och Thors hall. Åtgärden innebär troligen att ett spår på R-gruppen förkortas vilket skulle kompenseras med förlängningen av spår på R-gruppen, se åtgärd ovan.	1 000-1 500 Mkr (endast för Trafikverkets anläggning dvs ingen tvätt)	Moderniserad bangård och ökad kapacitet och robusthet i trafiksystemet med ökad uppställning. Åtgärden medför att befintliga depåverksamheter (såsom Lokverkstad inkl svarv, Thors hall) på bangården får flytta till annan plats vilket innebär längre transporter till servicenivå 2 och därmed ökade kostnader. Effektivare trafikering mellan banhall och tvätthall/omlopps nära tjänster utan rikttningsbyte. Förkortningen av spår på R-gruppen innebär att längre tåg kan behöva delas för att kunna hanteras vilket försämrar för delar av godstågstrafiken. Förekomsten av furneringstruckar på plattformarna på Malmö C övre upphör, vilket förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för resenärer på plattformarna. Avsnyning av tågen samt isär- och ihopkoppling av tåg blir säkrare för personalen då det istället sker på en plats utan förbipasserande tåg. Det innebär en trafiksäkerhetsmässig förbättring och en minskad risk för arbetsplatsolyckor. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: svårbedömd	Åtgärden är positiv för järnvägssystemet och skapar effektivare trafikering av bangården. Servicenivå 2 (såsom Lokverkstad inkl svarv, Thors hall) flyttas till annan plats vilket innebär längre transporter och kostnader. Detta innebär också ökade kostnader för nya moderna, verkstader på annan plats. Spår på R-gruppen förkortas vilket försämrar hanteringen för delar av godstågstrafiken (rangering).	Åtgärden förbättrar indirekt medborgarnas tillgänglighet med kollektivtrafik i och med att den operativa verksamheten bakom kollektivtrafik på järnväg underlättas. Åtgärden ökar kapaciteten på personbangården och gör trafikeringen mer effektiv vilket minskar osäkerheterna och risken för förseningar för persontrafiken. Spår på R-gruppen försvinner/förkortas vilket påverkar rangerkapaciteten. Trafiksäkerheten ökar på plattformarna för resnärer och personal när furnering på plattformarna på Malmö C övre upphör och sår- och ihopkoppling av tåg kan ske på en plats utan förbipasserande tåg.
Omlopps nära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1 och 2 (dvs depåverksamhet)	Ny modern verkstad (med fyra spår) samt ny tvätthall (med två spår) byggs väster om befintlig Lokverkstad, för motorvagnståg 200 meter långa. Serviceanläggningarna på personbangården behöver vara placerade så att det framför dem (i riktning mot Malmö C) finns en "landningsbana" där 400 meter långa tåg som - via växelgatan över citytunnelsspåren - har växlats ut från Malmö C övre kan vänta på sin tur, utan att hindra annan trafik. Det innebär vidare att utformningen av personbangården, inklusive placering av serviceanläggningar, fixerar placeringen av växelgatan från Malmö C övre till personbangården (flyttas den bort mot öster från Malmö C, blir "landningsbanan" för kort). Denna verksamhet ersätter bef lokverkstad, Thors hall och bef tvätthall. Kostnaden för ny modern verkstad och tvätthall ingår inte i åtgärdskostnaden. Genomförande och trafik under byggtid - bygga byggnaderna i etapper?	Åtgärden möjliggör bättre trafikering direkt från banhallen mot tvätt och depå utan att riktningbyte krävs. Fordel med uppställning nära tågbildning för att lätt kunna ta tåg i och ur trafik samt med verkstadsfunktion i anslutning till tåguppställning. Det skulle gå att tillskapa ca 3 000 spårmeter för uppställning på denna yta (4 500 meter om alla spår används för uppställning). Ytterligare uppställningsspår finns på: bef spår 19-25 (ca 1000 meter), bef spår vid Thors hall med anslutning till Citytunnels spår 1 och 2 (ca 2 500 meter) samt vid elektrifiering av spår 2a-5a (ca 1 500 meter). Detta innebär en total på ca 8 000 spårmeter (alt 9 500 spårmeter om alla spår används för uppställning), se illustration. Uppställning skulle även kunna ske på tre spår i banhallen (ca 700 m) samt på två spår vid de nya spåren på Malmö C Övre (tot 300 meter). Behovet 2045 är ca 9 500 meter. Åtgärden innebär troligen att ett spår på R-gruppen förkortas vilket skulle kompenseras med förlängningen av spår på R-gruppen, se åtgärd ovan.	900-1 300 Mkr (endast för Trafikverkets anläggning, dvs ingen tvätt och verkstadsdepå)	Moderniserad bangård och ökad kapacitet och robusthet i trafiksystemet med ökad uppställning. Effektivare trafikering mellan banhall och tvätthall/omlopps nära tjänster utan rikttningsbyte. Åtgärden medför att befintliga depåverksamheter omlokaliseras till annan plats på bangården. Förkortningen av spår på R-gruppen innebär att längre tåg kan behöva delas för att kunna hanteras vilket försämrar för delar av godstågstrafiken. Förekomsten av furneringstruckar på plattformarna på Malmö C övre upphör, vilket förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för resenärer på plattformarna. Avsnyning av tågen samt isär- och ihopkoppling av tåg blir säkrare för personalen då det istället sker på en plats utan förbipasserande tåg. Det innebär en trafiksäkerhetsmässig förbättring och en minskad risk för arbetsplatsolyckor. Ökad anläggningsmassa. Bedömd sammanvägd lönsamhet: svårbedömd	Åtgärden är positiv för järnvägssystemet och skapar effektivare trafikering av bangården. Servicenivå 2 (såsom Lokverkstad inkl svarv, Thors hall) flyttas till annan plats på bangården. Detta innebär ökade kostnader för nya moderna, verkstader. Spår på R-gruppen förkortas vilket försämrar hanteringen för delar av godstågstrafiken (rangering).	Åtgärden förbättrar indirekt medborgarnas tillgänglighet med kollektivtrafik i och med att den operativa verksamheten bakom kollektivtrafik på järnväg underlättas. Åtgärden ökar kapaciteten på personbangården och gör trafikeringen mer effektiv vilket minskar osäkerheterna och risken för förseningar för persontrafiken. Spår på R-gruppen försvinner/förkortas vilket påverkar rangerkapaciteten. Trafiksäkerheten ökar på plattformarna för resenärer och personal när furnering på plattformarna på Malmö C övre upphör och sår- och ihopkoppling av tåg kan ske på en plats utan förbipasserande tåg.

Föreslagna åtgärder



Omloppsnära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1 och 2 (dvs depåverksamhet)



Omloppsnära uppställning av persontåg på personbangården, inkl servicenivå 1

