

Externremiss: Nedläggning av spår och växlar på trafikplats Älvsjö, bandel 001 och 401, Stockholms kommun, Stockholms län

Inledning

Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande. I Stockholm ledde Sverigeförhandlingens arbete till tre kollektivtrafikobjekt varav tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är ett. Finansieringen av kollektivtrafikobjektet sker genom parterna staten, Region Stockholm och Stockholms stad där Region Stockholm ansvarar för utbyggnaden av den nya tunnelbanan. I avtalet framgår också att Region Stockholm utöver detta ska finansiera och anskaffa fordon, depå och depåanslutning. Med anledning av kollektivtrafikobjektet planeras en tunnelbanedepå i Älvsjö vilken påverkar Trafikverkets fastighet och underhållsspår i Älvsjö.

En särskild lokaliseringsutredning för depån har genomförts vilken studerade flera olika alternativ och slutligen resulterade i platsen Älvsjö industriområde. Depån ansluter till den nya tunnelbanelinjen strax söder om station Älvsjö, intill och utmed befintliga spåranläggningar i Älvsjö industriområde, det vill säga befintlig bangård för uppställning av pendeltåg/Västra stambanan samt Trafikverkets område för underhållsverksamhet utmed Nynäsbanan.

För att möjliggöra den nya depåns placering kommer Trafikverkets fastighet att behöva förändras. En del kommer att behöva avyttras till förmån för depån men i gengäld kommer ny mark inom ett angränsande område utgöra ersättning. De nya förutsättningarna medför att mindre förändringar på Trafikverkets anläggning behöver ske vilket föranleder slopning av spår indsp, indsp 1, indsp 2 och indsp 3 från växel 060b samt två växlar inom området, växel x07 och x08. Aktuell funktion kommer att ersättas med nya spår och växlar.

Bakgrund

Ärendenummer
TRV 2026/17341Dokumentdatum
2026-02-26

Järnvägen är en viktig del av Sveriges infrastruktur. För att den ska fungera effektivt behöver den utvecklas efter de behov som finns. Detta kan innebära att delar av järnvägsanläggningen behöver läggas ner eller flyttas. Avveckling av järnväg ska hanteras enligt reglerna som anges i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) och sker i enlighet med rutinbeskrivning TDOK 2014:0116.

Trafikverket får enligt 6 kap. 10 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) besluta att del av järnvägsnätet eller en annan järnvägsspåranläggning som ägs och förvaltas av staten ska läggas ner och antingen ersättas på annan plats i eller i anslutning till det statliga järnvägsnätet. En förutsättning är att de funktioner som den del av järnvägsnätet som ska läggas ned har fyllt, och som fortsatt är aktuella, upprätthålls på en annan plats i eller i anslutning till det statliga järnvägsnätet. Den alternativa lokaliseringen kan avse dels rena nybyggnationer, men kan även utgöras av en del av järnvägsnätet som har varit i bruk en tid. Vid förslag om att ersätta den nedlagda delen med en nybyggnation ska det också vara säkerställt att den är genomförbar.

Detta ärende bedöms kunna avvecklas med stöd av 6 kap. 10 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), och i sådana situationer ska det göras ett undantag från järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll och nedläggning av järnväg och 7 och 9 §§ ska därmed inte tillämpas, det vill säga att nedläggningen inte behöver föregås av ett beslut om att upphöra med underhållet.

Externremiss

Innan Trafikverket beslutar i ärendet ska externremiss genomföras. I andra stycket 6 kap. 7 § järnvägsmarknadsförordningen anges att Trafikverket innan beslut ska verket höra Försvarsmakten och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter, berörda länsstyrelser, regioner, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag samt andra som är berörda. Skrivelsen gäller även för paragraferna om nedläggning i järnvägsmarknadsförordningen, dvs. 6 kap. 9 § och 6 kap. 10 §.

Ärendet

En ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Gul linje, ska byggas vilket innebär en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. En ny förbindelse medför att kapaciteten stärks i detta snitt samtidigt som befintligt

Ärendenummer
TRV 2026/17341Dokumentdatum
2026-02-26

kollektivtrafiksystem avlastas. Linjen kommer att bli drygt åtta kilometer lång och sträcka sig från Kungsholmen i norr till Älvsjö i söder. Längs sträckan planeras det för sex stationer; Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö. Linjen kommer att vara separerad från befintligt tunnelbanesystem och trafikeras av förarlösa tåg. För att kunna ta hand om tågen som ska trafikera den nya linjen behöver det anläggas en ny depån. I depån kommer tågen att städas, servas, repareras, tvättas och ställas upp när de inte är i trafik.

För att möjliggöra den nya depåns placering kommer Trafikverkets fastighet att behöva förändras. En del kommer att behöva avyttras till förmån för depån men i gengäld kommer ny mark inom ett angränsande område utgöra ersättning. De nya förutsättningarna medför att mindre förändringar på Trafikverkets anläggning behöver ske vilket föranleder slopning av spår indsp, indsp 1, indsp 2 och indsp 3 från växel 060b samt två växlar inom området, växel x07 och x08. Aktuell funktion kommer att ersättas med nya spår och växlar.

Ett intentionsavtal har upprättats i april 2025 mellan Trafikverket, Stockholms kommun och Region Stockholm/SL Nya Tunnelbanan AB i syfte att dokumentera parternas avsikt att möjliggöra erforderlig spårbyggnad och markbyte för den nya tunnelbanedepån. Markbytet erfordrar i sin tur de förändringar på Trafikverkets anläggning som beskrivs i detta dokument.

Trafikverkets anläggning i dag (se bilaga 1a, 1b och 1f)

Trafikverket övertog de aktuella spåren med tillhörande mark år 2010 efter ett markbyte mellan Trafikverket och Stockholms Kommun.

De berörda industrispåren är belägna på del av trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1. Sedan åtminstone 2010 har spåren endast nyttjats för uppställning etc. av underhållsverksamheten.

Längre tillbaka i tiden fortsatte spåren även vidare in i industriområdet bakom, men de är inte längre trafikeringsbara och erbjuds därför inte längre för järnvägstrafik, vilket också intygats av Stockholms Stad.

De aktuella spåren finns inte tillgängliga i JNB som möjliga att ansöka om uppställningskapacitet.

Det befintliga område Trafikverket idag kan nyttja för underhållsverksamhet framgår av bilaga 1a, 1b och 1f (nedan kallat "underhållsområdet"). Området omgärdas av stängsel bortsett från väganslutningen till området från

Ärendenummer
TRV 2026/17341

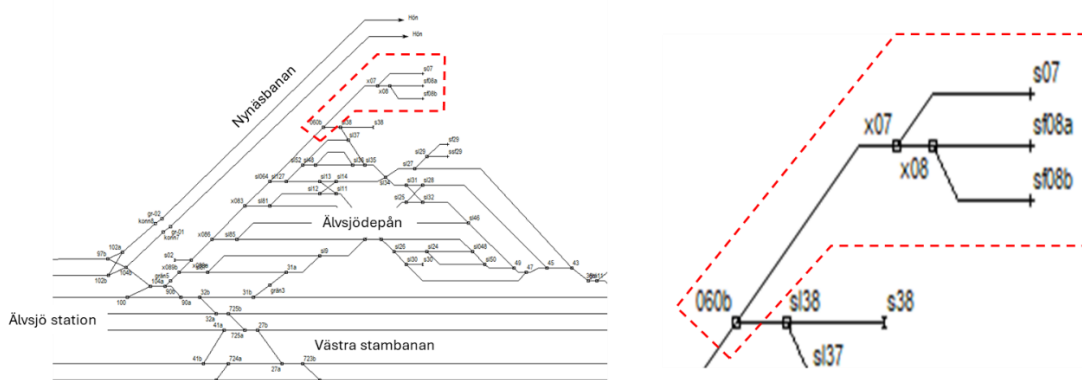
Dokumentdatum
2026-02-26

Varuvägen som är försedd med en bomanläggning. Inom underhållsområdet finns idag ett länkspår mellan växlarna o60b och x07 (benämnt ”industrispåret”), samt tre uppställningsspår, markerade med grönt i bilaga 1b, varav det längsta spåret möjliggör uppställning av tågsätt med en maximal tåglängd på ca 256 (Indsp + Indsp 2) meter. De kortare indsp 1-3 medger spårlängder mellan 127-140 meter. Angiven spårlängd mellan x07 och x08 utgörs av respektive växels spårlängd. Spårlängder enligt Trafikverkets system BIS (Ban Informations System) är följande:

Spårlängder (Länklängd/Spårlängd)	
Indsp (o60b-x07)	131/116 m*
Indsp 1 (s07)	142/127 m*
Indsp 2 (sfo8a)	150/140 m*
Indsp 3 (sfo8b)	138/128 m*

*) avser spårlängd utan hänsyn till hinderfrihet

Enligt BIS finns stoppbockar på spåren men enligt observation på plats så finns sådana inte monterade. Anslutande växel (o60b) till underhållsområdet ligger i norra delen av en växelgata för uppställningsspår till pendeltågen. Anslutande växel till/från underhållsområdet kan fjärrstyras. Övriga två växlar inom området för underhållsverksamheten (x07 och x08) är av typen klotväxel. Uppgift om största tillåtna axel-last finns inte uppgiven. Övriga ytor inom underhållsområdet är hårdgjorda ytor för upplag av material med mera.



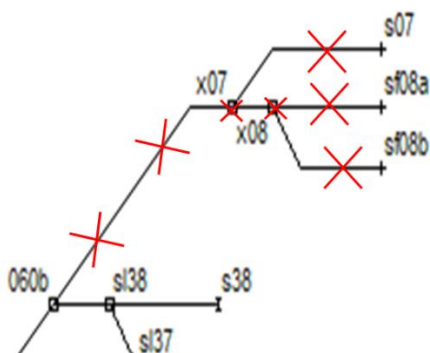
Figur 1, visar schematiskt hur aktuell anläggningen ser ut i dag (utdrag från BIS)

Ärendenummer
TRV 2026/17341

Dokumentdatum
2026-02-26

Ändringar på Trafikverkets spåranläggning (se bilaga 1c)

Befintliga underhållsspår behöver rivas/flyttas något för att rymmas inom det nya underhållsområdet

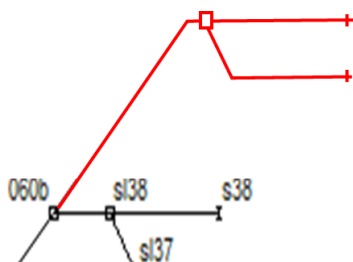


Figur 2, visar schematiskt nedläggning av spår och växlar

Dagens tre spår reduceras till två spår, se Figur 2 och 3. Den anslutande växeln o60b i växelgatan omfattas inte av förändringsärendet, men förses med spårspärr och längden på underhållsspåret är cirka 90 meter fram till ny klotväxel som förgrenar till två spår. Det längsta spåret medger en längd på cirka **127 meter** och det kortare spåret en längd på ca **125 meter**, längdangivelserna avser hinderfri längd (HIP). Utmed underhållsområdets västra del finns utrymme för en körväg som gör det möjligt att nå områdets norra del utan att behöva korsa något spår (se bilaga 1c). Dagens körväg är belägen på spår (s108b), vilket innebär att om ett tåg står uppställt på spåret så kan man inte nå den norra upplagsytan med lastbil. Med den nya föreslagna spårutformningen uppstår inte den olägenheten (se bilaga 1c). Det är möjligt för mellanstora lastbilar (längd 12 m) att vända i norra delen av området och likaså vid den nya delen på västra sidan om spåren, närmast Varuvägen. Mellan Trafikverkets anläggning och den nya depån kommer ett nytt skalskydd att byggas utmed Trafikverkets del närmast Varuvägen. Anläggningen får nu en mer ändamålsenlig utformning, funktionellt och ur ett säkerhetsperspektiv, för underhållsverksamheten genom den planerade spårlayouten. Tidigare spår-utformning var mer ett arv utifrån hur spåren användes innan Trafikverket tog över spåren.

Ärendenummer
TRV 2026/17341

Dokumentdatum
2026-02-26



Figur 3, visar schematiskt ny anläggning i röd färg efter ändring

Erforderligt markbyte (se bilaga 1d – 1f)

Den norra delen av den nya tunnelbanedepån är planlagd på mark som i dag utgörs av del av Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1. Fastigheten skulle utan åtgärder kunna nyttjas för underhållsverksamhet idag men arrenderas för närvarande ut till extern part för sopbilsuppställning. Underhållsområdet som i dag kan nyttjas för underhållsverksamhet uppgår till omkring **11 000 m²**.

Som ersättning för den mark som behövs för tunnelbanedepån avses del av fastigheten Leverantören 2 överlåtas till Trafikverket, se bilaga 1d. Det nya föreslagna markområdet för Trafikverkets underhållsverksamhet inklusive underhållsspår uppgår till cirka **9000 m²** (se bilaga e), vilket är cirka **2000 m²** mindre jämfört med dagens underhållsområde.

Ändring av nuvarande detaljplan erfordras inte då de båda berörda markerna idag är definierad som "industrimark".

Frågan om behov av markbyte och utbyggnad av nödvändig infrastruktur kommer att hanteras i parallella ärenden, vilket då utgör förutsättningar för det här ärendets slutliga genomförande. Beslut behöver därför villkoras enligt nedanstående.

Förslag till beslut

Trafikverket avser fatta beslut om nedläggning enligt 6 kap. 10 § järnvägsmarknadsförordningen (SFS 2022:416) för spår indsp och växel o60b, på bandel 001 samt spår indsp, indsp 1, indsp 2, indsp 3 samt växlarna x07, x08, på bandel 401, inom trafikplats Älvsjö, Stockholms Kommun, Stockholms län.

Beslutet ska gälla från och med då nedanstående villkor är uppfyllda. Fristen för att uppfylla villkoren kommer i det slutliga beslutet att fastställas till ett då angivet datum. Är inte villkoren uppfyllda vid det datumet förfaller beslutet.

Ärendenummer
TRV 2026/17341

Dokumentdatum
2026-02-26

Beslutet verkställs sedan enligt den tidplan som gäller för tunnelbaneutbyggnadsprojektet. Nedläggningsbeslutet villkoras med att följande faktorer är uppfyllda:

- Att fastighetsreglering gällande markbyte har verkställts.
- Att Region Stockholms järnvägsplan avseende tunnelbanedepån vunnit laga kraft.
- Att ersättande järnvägsanläggning är byggd och slutbesiktigad, som med tillhörande mark ägs och förvaltas av Trafikverket.

Eventuell förlängning av fristen för att uppfylla villkoren enligt ovan, kan komma att ske genom nytt beslut.

Trafikverkets beslut om nedläggning kan överklagas till regeringen, enligt 7 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen.

Åtgärder efter beslut

Rent praktiskt innebär ett beslut om nedläggning att järnvägsanläggningen inte längre ingår i det järnvägsnät som förvaltas av staten genom Trafikverket. Rivning av de nedlagda järnvägsanläggningsdelarna kan sedan ske efter att beslut om rivning tagits enligt vad som anges i rutinbeskrivning Avveckling av järnväg (TDOK 2014:0116), avsnitt 11 "Rivning av avvecklade järnväg". Anläggande av nya spår och växlar för att återställa funktionen kommer att genomföras utan krav på upprättande av järnvägsplan. Beslut gällande detta ställningstagande är fattat 2024-12-17 (Ärendenummer TRV 2024/125560).

Kontakt och hänvisning

Samrådstiden pågår till och med den 2026-04-28. Ert yttrande märks med "Förslag om nedläggning av spår och växel vid Älvsjö underhållsområde", samt ärendenummer TRV 2026/17341.

Yttranden skickas till: trafikverket@trafikverket.se med kopia till hans.c.larsson@trafikverket.se och erik.a.engstrom@trafikverket.se

Vid frågor om ärendet kan handläggaren Hans Larsson/PLöru (tfn 010-123 23 48) eller Erik Engström/PLöru (010-123 65 11) kontaktas.

Ärendenummer
TRV 2026/17341

Dokumentdatum
2026-02-26

Med vänliga hälsningar
Hans Larsson
Utredningsledare

hans.c.larsson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 43 48
Mobil: 070-762 24 28

Trafikverket

Adress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

GDPR

Information om Trafikverkets behandling av personuppgifter samt kontaktuppgifter till dataskyddsombud finns på <http://trafikverket.se/gdpr>

Bilagor:

Bilaga 1, a-f, kartor och bilder (se nedanstående)

Bilaga 2, sändlista

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/17341, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-02-26, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

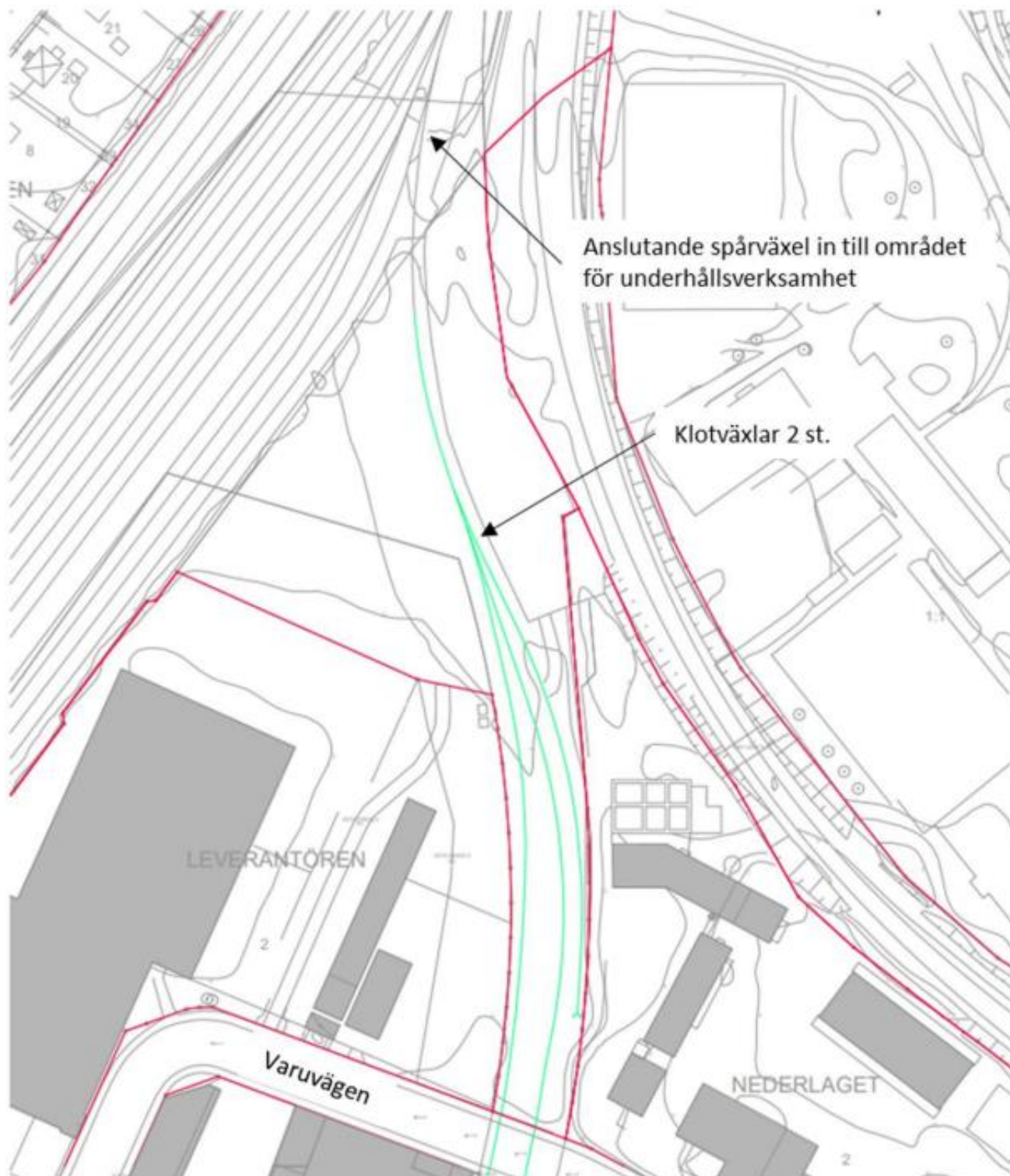
Kartor och illustrationer

- a) Dagens situation, del av fastighet Stockholm Normalm 5:1 med Trafikverkets område för underhållsverksamhet inkl. underhållsspår



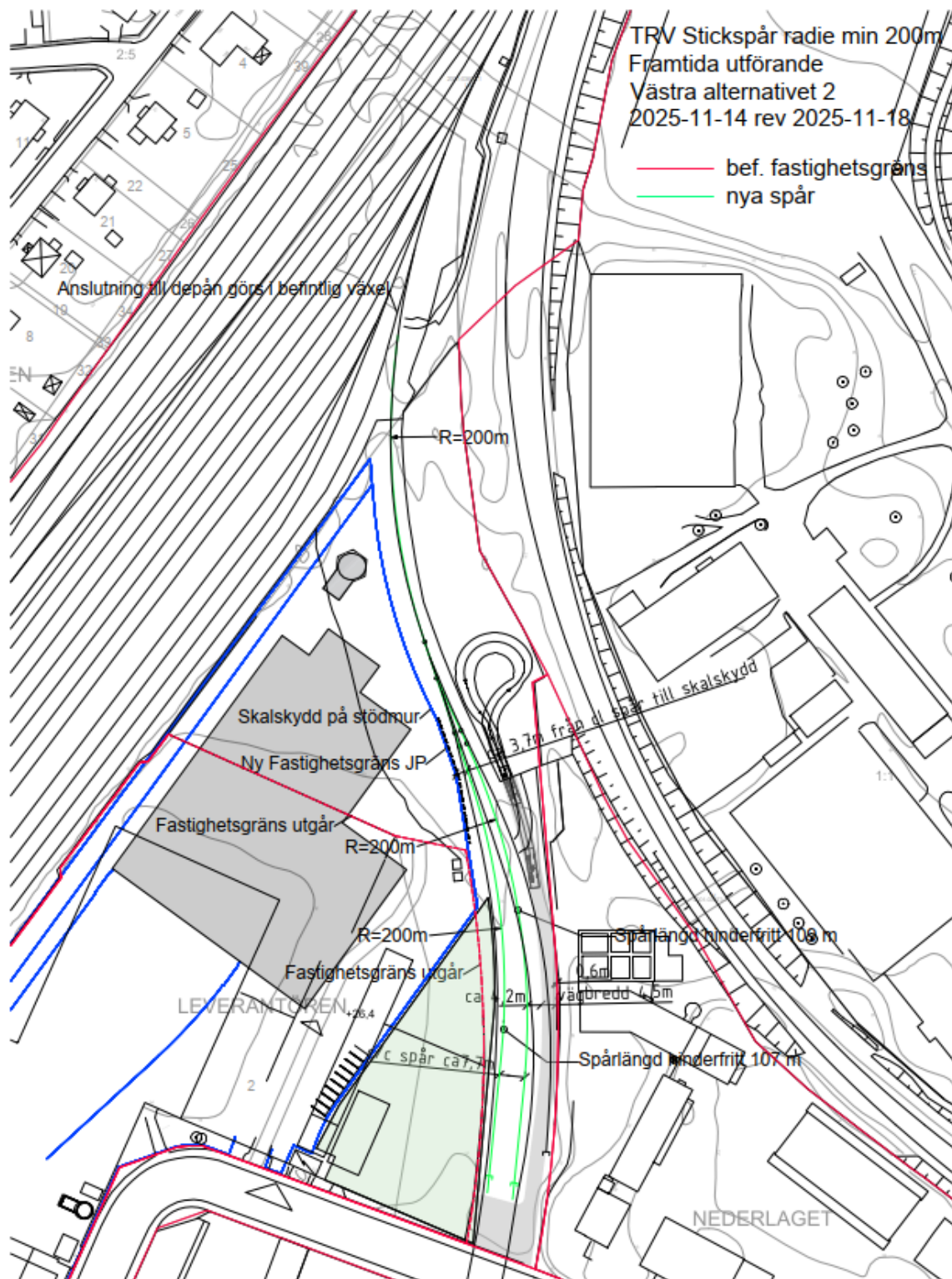
TMALL 1485 Externremiss: Nedläggning av spår och växlar inom del av fastighet Normalm 5:1

b) Befintlig spåranläggning



TMALL 1485 Externremiss: Nedläggning av spår och växlar inom del av fastighet Normalm 5:1

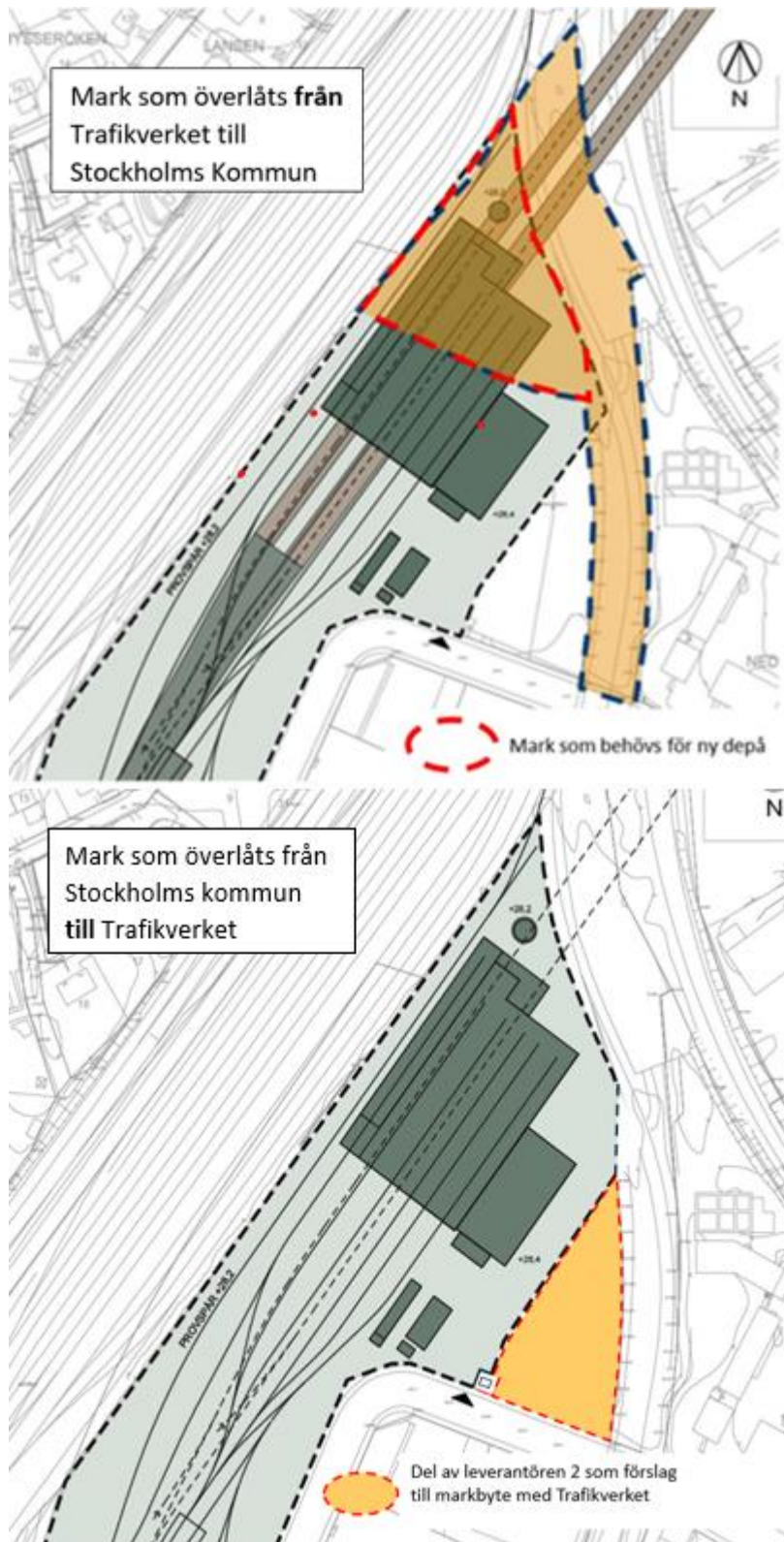
c) Framtida spåranläggning



TMALL 1485 Externremiss: Nedläggning av spår och växlar inom del av fastighet Normalm 5:1

BILAGA 1-d

d) Erforderligt markbyte



e) Framtida markområde för Trafikverkets underhålls-
verksamhet



BILAGA 1-f

f) Underlag för arealuppskattning av dagens underhålls-
område



TMALL 1485 Externremiss: Nedläggning av spår och växlar inom del av fastighet Normalm 5:1

Ärendenummer
TRV 2026/17341Dokumentdatum
2026-02-26**BILAGA 2****Sändlista**

Till:	E-postadress
Försvarsmakten	exp-hkv@mil.se
Myndigheten för civilt försvar	registrator@mcf.se
Affärsverket Svenska Kraftnät AB	registrator@svk.se
Elsäkerhetsverket	registrator@elsakerhetsverket.se
Energimyndigheten	registrator@energimyndigheten.se
Livsmedelsverket	livsmedelsverket@slv.se
Luftfartsverket LFV	lfv@lfv.se
Post- och Telestyrelsen	pts@pts.se
Sjöfartsverket	sjofartsverket@sjofartsverket.se
Trafikförvaltningen	registrator.tf@regionstockholm.se
Verdis AB	info@verdis.se
Exploateringskontoret Stockholms stad	exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Linde Sverige AB	kundservice.se@linde.com
Länsstyrelsen i Stockholms län	stockholm@lansstyrelsen.se
Stockholm stad	kommunstyrelsen@stockholm.se
Region Stockholm	registrator.rlk@regionstockholm.se
Tågforetagen (Almega)	lina.lagerroth@tagforetagen.se
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer	info@jarnvagsentreprenorerna.se
Infrakraft	info@infrakraft.se

För kännedom till:	E-postadress
Museibanornas Riksorganisation	info@museibanorna.se

TMALL 1485 Externremiss: Nedläggning av spår och växlar inom del av fastighet Normalm 5:1