

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Avdelning strategi och projektstöd

2026-03-09

Diarienummer
FUT 2025-0589

Handläggare
E-post

Gustav Krook
gustav.krook@regionstockholm.se

Samrådsredogörelse, tunnelbana till Bromma flygplatsområde

Sammanställning av inkomna synpunkter

2026-03-09

Sammanfattning

Under samrådsaktiviteten i november 2025 för tunnelbana till Bromma flygplatsområde inkom synpunkter från kommuner, statliga myndigheter, organisationer och enskilda. Synpunkterna har berört många frågor men ett genomgående tema är fokuset på att utveckla hållbara helhetslösningar för kollektivtrafiksystemet i Stockholm.

Många enskilda har pekat ut brister i kollektivtrafiken. Att Stockholms tunnelbanesystem är uppbyggt radiellt och inte erbjuder tvärförbindelser ses som en brist och är något många vill att en ny tunnelbanelinje ska avhjälpa. Även specifika områden har lyfts fram där tillgängligheten eller kapaciteten upplevs otillräcklig.

Den vanligaste sortens synpunkt som lämnats från allmänheten är förslag på vilken linje som bör byggas ut. Ofta framkommer även önskemål om framtida stationers lokalisering. Flera har även uttryckt vilken linje de inte tycker ska byggas ut. De vanligaste argumenten som lyfts fram är att avgreningar på befintliga tunnelbanelinjer kan leda till sänkt kapacitet och glesare turtäthet. I det sammanhanget lyfts också T-Centralen som en plats där många upplever trängsel och att en ny tunnelbanelinje därför inte bör öka mängden resande där.

Det har även inkommit synpunkter som dels berör framtiden för flygverksamheten, dels synpunkter som handlar om stadsutvecklingen.

Kommunerna Solna, Stockholm och Sundbyberg har alla lämnat remissvar som påtalar att utbyggnaden måste ses i ett systemperspektiv snarare än som en isolerad förbindelse. De framhåller att en ny lösning bör skapa tvärförbindelser och bidra till ett mer sammanhållet kollektivtrafiksystem i norra och västra Stockholm. Kommunerna uttrycker också att en utbyggnad inte får ske på bekostnad av kapaciteten på befintliga linjer, och lyfter vikten av att den nya tunnelbanan stödjer pågående och planerad stadsutveckling inom respektive kommun samt förbättrar tillgängligheten till viktiga målpunkter i regionen.

Både Sundbyberg och Solna ser vissa risker med en avgrening på Blå linje då det kan medföra negativa effekter för befintliga delar av linjen och stadsutvecklingen i respektive kommun. I sitt remissvar framhåller Solna att de redan har omfattande ekonomiska åtaganden kopplat till pågående utbyggnad av spårinfrastruktur inom kommunen, och ser inte att de har möjlighet till liknande finansiering för tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

Stockholm stad framhåller att det stora programområdet för Bromma flygplats innebär ett behov av minst två stationer, samt att möjligheten till ytterligare ett stationsläge i norra Ulvsunda behöver studeras. I remissvaret

2026-03-09

skriver de även att stationslägen på Bromma flygplats inte ska betraktas som en slutstation, utan som en regional nod.

Trafikverket tar upp flera osäkerhetsfaktorer kopplade till flygplatsens framtid, då den är ett riksintresse för kommunikationer och föremål för en statlig utredning. Myndigheten rekommenderar att planeringen av tunnelbanan inte går vidare innan denna utredning är färdig. Trafikverket lyfter också den omfattande markföroreningen i området och att kostnader och tidsåtgång för sanering är osäkra. Därtill framhåller de behovet av ett trafikslagsövergripande systemperspektiv och att fyrstegsprincipen tillämpas i fortsatt planering.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) lyfter att utredningsområdet berör riksintresse för transmissionsnätet och att Bromma flygplats har betydelse för totalförsvaret. MSB framhåller att dessa faktorer behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

SMHI framhåller att projektet bör ta höjd för bland annat klimatförändringar.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framhåller att deras befintliga VA-anläggningar förblir i oavbruten drift och fullt tillgängliga under både bygg- och driftskede. SVOA framhåller även att de har en befintlig som korsar området för Bromma flygplats i nord-sydlig riktning.

2026-03-09

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	6
2. Samrådsprocessen.....	7
2.1 Samrådsaktivitet november 2025	7
3. Synpunkter från kommuner, statliga myndigheter och organisationer.	8
3.1 Kommuner.....	8
3.1.1 Solna stad	8
3.1.2 Stockholms stad.....	9
3.1.3 Sundbybergs stad	10
3.2 Statliga myndigheter	11
3.2.1 Boverket.....	11
3.2.2 Elsäkerhetsverket	11
3.2.3 Försvarsmakten	11
3.2.4 Havs- och vattenmyndigheten	11
3.2.5 Länsstyrelsen Stockholm.....	11
3.2.6 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	11
3.2.7 Statens fastighetsverk.....	11
3.2.8 Statens geotekniska institut	11
3.2.9 Strålsäkerhetsmyndigheten.....	12
3.2.10 Sveriges geologiska undersökning	12
3.2.11 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	12
3.2.12 Tillväxtverket.....	12
3.2.13 Trafikverket	12
3.2.14 Vattenmyndigheten i Norra östersjöns vattendistrikt	13
3.3 Organisationer.....	13
3.3.1 Liberalerna i Bromma	13
3.3.2 Stockholm Vatten och Avfall	13
4. Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet november 2025.....	15
4.1 Identifierade brister i tillgänglighet och resande	15
4.1.1 Geografiska områden	15

2026-03-09

4.1.2	Tvärförbindelser	17
4.1.3	Vägnät.....	17
4.2	Kollektivtrafiklösningar för Bromma flygplatsområde	18
4.2.1	Utredningskorridorer	18
4.2.2	Tvärbana.....	22
4.2.3	Pendeltåg	22
4.3	Idéer om tunnelbanesystemets utveckling.....	23
4.3.1	Ringlinje	23
4.3.2	Triangelsystemslösning	23
4.3.3	Förgreningar på befintliga linjer	24
4.4	Övriga synpunkter	24
4.4.1	Bromma flygplats framtid	24
4.4.2	Stadsutveckling på Bromma flygplatsområde.....	24
4.4.3	Tvärbanans utbyggnad till Helenelund	25

2026-03-09

1. Inledning

Detta dokument redovisar de synpunkter som inkommit i samrådsprocessen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Samrådsprocessen har genomförts enligt lag om byggande av järnväg och miljöbalken.

Samrådsredogörelsens syfte är att sammanfatta och redovisa vilka synpunkter som lämnats av såväl myndigheter och organisationer som allmänheten. Synpunkterna finns tillgängliga i sin helhet i Region Stockholms diarium.

Kapitel 2 visar hur samrådet genomförts och vilket samrådsmaterial som funnits tillgängligt i samrådet.

Kapitel 3 redogör för synpunkter från myndigheter och organisationer medan kapitel 4 och framåt är en sammanställning av synpunkter från intresserad och berörd allmänhet.

Kapitel 4 presenterar en sammanställning av vanliga synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktiviteten som genomfördes mellan den 3 och 30 november 2025.

2026-03-09

2. Samrådsprocessen

Samrådsprocessen, enligt lag om byggande av järnväg, bygger på kontinuerligt samråd med länsstyrelsen, myndigheter, kommuner och de enskilda från projektets start till dess att järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Vid särskilda samrådsaktiviteter presenteras material från utredningen så att allmänheten och andra intressenter kan bidra med idéer och synpunkter. I samband med detta skickas också remisser till myndigheter och organisationer för att få deras synpunkter.

2.1 Samrådsaktivitet november 2025

Aktiviteten genomfördes mellan 3 november och 30 november 2025.

Ett tryckt nyhetsbrev med information om utredningen och möjligheten att lämna synpunkter skickades till cirka 159 000 hushåll inom det preliminära utredningsområdet. Utdelning under v.45.

Lördag 8 november annonserades om utredningen och det pågående samrådet i DN och i sex editioner av Mitti: Bromma, Solna, Sundbyberg, Västerort (Vällingby Hässelby Spånga), Kungsholmen och Vasastan.

Det fullständiga samrådsmaterialet, *Tunnelbana till Bromma flygplatsområde Lokaliseringsutredning Samrådsmaterial, november 2025*, publicerades på en samrådssida på nyatunnelbanan.se måndag 3 november 2025. Diarienummer: FUT 2025-0589.

Samrådsmaterialet finns att tillgå under nyatunnelbanan.se/bromma/beslut-och-handlingar/

Under perioden 3 november till 30 november registrerades cirka 4 500 sidvisningar av samrådssidan.

Information om samrådsaktiviteten annonserades även via nya tunnelbanans Facebooksida. På inläggen hölls det diskussioner och lämnades synpunkter i kommentarsfältet som har beaktats.

Från allmänheten inkom det 315 synpunkter via mejl, nyatunnelbanan.se och nya tunnelbanans Facebook.

Remiss skickades ut till 37 myndigheter och organisationer.

Alla inkomna synpunkter har lästs och de som rör samrådet kommer att beaktas i fortsatt arbete.

2026-03-09

3. Synpunkter från kommuner, statliga myndigheter och organisationer.

3.1 Kommuner

3.1.1 Solna stad

Solna stad välkomnar Region Stockholms utredning om en ny tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Stadens huvudsakliga ståndpunkt är att en utbyggnad bör skapa regionala mervärden genom nya tvärförbindelser, snarare än att enbart fokusera på att förkorta restiden mellan Bromma och T-Centralen.

Solna stad är positiv till förslag som stärker befintliga och planerade utvecklingsområden, såsom en förlängning av Grön eller Gul linje. En förutsättning för att gå vidare med Grön linje från Arenastaden till Bromma flygplatsområde är dock att utreda de tekniska förutsättningarna för en förlängning norrut via Järva krog behöver klargöras först.

Däremot ser man stora risker med en ny gren på Blå linjen, då det kan omöjliggöra framtida turtäthetsökningar på linje 10 och 11, vilket skulle vara negativt för Solnas invånare. Solna framhåller att staden inte är beredd att finansiera en utbyggnad av Blå linje, då nyttorna huvudsakligen skulle uppstå utanför kommunen. Solna har åtagit sig att bygga ett stort antal bostäder både i Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen, samt bidragit med ekonomisk finansiering till nya tunnelbanestationer samt Mälarbanan och ser inte att staden har möjlighet till flera liknande åtaganden utifrån den nu aktuella utbyggnaden av tunnelbanan.

Ett medskick är att regionens utredning kan kompletteras med en analys av hur biltrafikflöden påverkas. Staden befarar att en otillräcklig kollektivtrafiklösning kan leda till oönskad och ökad biltrafik genom Solna.

Sammantaget betonas att en investering bör gynna hela regionen, stärka arbetsplatsklustret Solna-Sundbyberg samt att det inte sker på bekostnad av befintlig service för stadens invånare.

Solna stad avslutar sitt yttrande med att betona att det är positivt att ny kollektivtrafik utreds, men upprepar vikten av att det övergripande målet måste vara att skapa nyttor för flera delar av regionen. Staden uttrycker en vilja att framöver vara en aktiv part i det fortsatta utredningsarbetet för framtida spårtrafik.

2026-03-09

3.1.2 Stockholms stad

Stockholm stad ser positivt på utredningen och framhåller att planeringen måste omfatta både den långsiktiga lösningen för tunnelbanan och hur kollektivtrafikförsörjningen säkerställs under tiden fram till tunnelbanans planerade trafikstart.

Staden betonar att stationslägen inom Bromma flygplatsområde inte ska betraktas som slutstation utan bidra till nya tvärkopplingar och förbättrade sambandslinjer i regionen. Detta omfattar stärkt tillgänglighet till viktiga målpunkter som Spånga, Vällingby, Sundbyberg, Solna och Kista samt förändrade resmönster som skapar mervärden även utanför det omedelbara programområdet.

För att skapa en socialt hållbar och tät stadsdel anser staden att minst två stationer behövs på grund av programområdets stora storlek. Varje station bör ha flera uppgångar för att minska gångavstånd och öka tryggheten, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Möjligheten till ett stationsläge i Norra Ulvsunda bör studeras för att stärka utvecklingen kring Bällsta hamn och Ulvsunda industriområde.

En utbyggnad till Bromma ska inte ske på bekostnad av det existerande systemet. Utredningen måste belysa skillnader i kapacitet mellan de olika alternativen och projektet ska inte leda till restidsförsämringar eller kapacitetsbrist i det befintliga tunnelbanenätet (inklusive hiss- och stationskapacitet).

Flera förvaltningar inom Stockholms stad pekar på genomförandefrågor som behöver hanteras tidigt i processen. Kostnader kopplade till markförhållanden och PFAS-problematik bör hanteras tidigt för att säkra ekonomi och tidplan. Behovet av nya eller utbyggda depåer behöver studeras som en integrerad del av helhetsbedömningen. Ovanmark anläggningar och grunda tunnlar kan begränsa möjligheterna för exploatering samt gröna värden. Effektiv hantering av schaktmassor bör ingå i bedömningen av produktionskostnader.

3.1.2.1 Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) ställer sig positivt till förslaget om ny kapacitetsstark kollektivtrafik och framhåller att valet av sträckning måste avgöras utifrån aspekter som skapar sammankoppling i systemet och centralitet i staden.

2026-03-09

I remissen skriver rådet att Stockholms tunnelbana sedan trafikstarten haft problem med en ojämn trafikering där framför allt Grön linje besvärats av att ha tre grenlinjer söderut medan endast en västerut. Detta problem, som ger kapacitetsbrister, kommer att åtgärdas när Hagsätragrenen blir istället blir en del av Blå linje och Arenastadsgrenen från Odenplan öppnas. Om denna kapacitetsförbättring ska kvarstå anser rådet att avgreningar från Alvik, Huvudsta/Sundbyberg och Tekniska högskolan ej är aktuella.

De kvarvarande och mest realistiska alternativen är enligt remissen en förlängning av Grön linje från Arenastaden eller Gul linje från Fridhemsplan. Dessa två pekas ut som huvudalternativen för den fortsatta utredningen. Rådets centrala argument är att en ny tunnelbanelinje måste stärka hela stadsväven och skapa ett så robust system som möjligt, inte bara för den nya stadsdelen utan för hela Storstockholm.

3.1.3 Sundbybergs stad

Sundbybergs stad ställer sig positiv till Region Stockholms utredning om tunnelbaneutbyggnad till Bromma flygplatsområde, och betonar att projektet bör värderas utifrån ett brett systemperspektiv. Stadens centrala ståndpunkt är att utbyggnaden bör fokusera på tvärgående förbindelser som avlastar T-Centralen och knyter samman områden med hög exploateringspotential. Samtidigt framförs att nya dragningar inte får kompromissa med kapaciteten i befintliga linjer eller störa pågående stadsutvecklingsprojekt. I Sundbybergs stad pågår stadsutveckling i stadsdelen Centrala Sundbyberg kopplad till Mälarbanans utveckling samt i stadsdelarna Rissne och Ursvik kopplad till Tvärbanan Kistagrenens utbyggnad. Utöver det planeras för stadsutveckling främst i stadens mellersta delar, längs Enköpingsvägen.

Förslaget att förlänga Grön linje från Arenastaden genom Sundbyberg mot Bromma flygplatsområde bedöms som intressant. Staden ser positivt på en dragning som kan utvecklas längre norrut, kring Enköpingsvägen med närhet till Ursvik och Järvastaden. Detta område har stor potential för stadsutveckling, vilket stärker genomförbarheten för en kommande tunnelbaneutbyggnad. En eventuell avgrening från Röd linje via Arenastaden anses också kunna passera längre norrut för att stärka öst-västliga samband i regionen.

Övriga utredningsalternativ bedöms av staden kunna bidra till ökat kollektivtrafikresande på tvären, men antas ha en lägre systemnytta och en mer begränsad direkt påverkan på Sundbyberg. Staden understryker vikten av att en eventuell avgrening av den Blå linjen inte får försämra kapaciteten på de befintliga linjerna eller hämma stadsutvecklingen i Sundbyberg och Solna

2026-03-09

Det är viktigt att säkerställa en effektiv koppling mellan centrala Sundbyberg, i dess roll som storregional bytespunkt, och den framtida stadsutvecklingen i Bromma. Sundbybergs stad ser fram emot fördjupade studier gällande systemeffekter, teknisk genomförbarhet och hur kollektivtrafiksystemets robusthet påverkas. Staden avslutar sitt remissvar med att betona vikten av fortsatt deltagande i processen för att säkerställa att de slutgiltiga alternativen bidrar till en starkt tillgänglighet i både den regionala kärnan och regionen i stort.

3.2 Statliga myndigheter

3.2.1 Boverket

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.2 Elsäkerhetsverket

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.3 Försvarsmakten

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.4 Havs- och vattenmyndigheten

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.5 Länsstyrelsen Stockholm

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.6 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) framför dels att utredningsområdet omfattas av ett riksintresseanspråk för elnätets transmissionsnät dels att Bromma flygplats är av stor betydelse för Sveriges beredskap. Dessa faktorer måste enligt MSB beaktas i den fortsatta planeringen av infrastrukturen i området.

3.2.7 Statens fastighetsverk

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.8 Statens geotekniska institut

Avstår från att yttra sig i detta skede.

2026-03-09

3.2.9 Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anser att en genomgång av magnetfält och hälsorisker bör finnas med i samrådsunderlaget. Det bör också framgå att myndigheternas rekommendationer inom området avses att efterföljas. Myndigheten betonar att projektet måste förbinda sig att följa gällande rekommendationer och att en konsekvensbedömning för människor och miljö inkluderas i samrådsunderlaget.

3.2.10 Sveriges geologiska undersökning

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.11 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) betonar tre områden att beakta i planeringen.

En grundlig analys av framtida klimatförändringar rekommenderas. Detta inkluderar ökad risk för torka, översvämningar, extremväder och stigande havsnivåer.

Planeringen, givet projektets långsiktiga karaktär, bör ta höjd för de skärpta luftkvalitetskrav som införs genom ett nytt EU-direktiv från 2030.

De kumulativa effekterna på den marina miljön via anslutande vattendrag bör beaktas, och försiktighetsprincipen måste tillämpas för att förhindra olägenheter. I kommande miljökonsekvensbeskrivning bör det framgå vilka åtgärder som ska göras för att minimera påverkan på den marina miljön.

3.2.12 Tillväxtverket

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.13 Trafikverket

Trafikverket ställer sig generellt positiv till projektets mål om ökad tillgänglighet och stadsutveckling. Trafikverket påpekar att flygplatsen omfattas av ett riksintresse för kommunikationer. Vidare så vill man att den pågående statliga utredningen om flygplatsen inväntas.

Trafikverket betonar vikten av att anlägga ett trafikslagsövergripande systemperspektiv och tillämpa fyrstegsprincipen för att säkerställa en resurseffektiv och samhällsekonomiskt lönsam utbyggnad. Den nya tunnelbanan bör integreras i en övergripande plan för hela kollektivtrafiksystemet.

2026-03-09

Trafikverket ser fram emot att delta i och bidra till den fortsatta planeringsprocessen för att uppnå en långsiktigt hållbar stadsutveckling och ett fungerande trafiksystem.

3.2.14 Vattenmyndigheten i Norra östersjöns vattendistrikt

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.3 Organisationer

3.3.1 Liberalerna i Bromma

Liberalerna Bromma ställer sig positiva till en stadsutveckling av Bromma flygplatsområde och förespråkar konceptet "Bromma Parkstad" som ersättning för flygplatsen. De välkomnar inriktningen på spårbunden kollektivtrafik och ser en utbyggd tunnelbana som ett effektivt alternativ för att integrera den nya stadsdelen med övriga Stockholm.

Svaret understryker ett antal avgörande förutsättningar och utmaningar. En central punkt är de geologiska förhållandena med mark som beskrivs som en "undervattenssjö", vilket medför ett stort saneringsbehov. Vidare betonas vikten av en "varsam" stadsutveckling som bevarar kulturhistoriska värden, särskilt den arkitektoniskt intressanta terminalbyggnaden som föreslås bli ett kulturcentrum. Visionen för området inkluderar blandad bebyggelse som inte är för tät, stora grönytor och goda möjligheter till rekreation och odling.

En annan kritisk punkt är den redan mycket ansträngda trafiksituationen runt flygplatsen, vilken kräver en konkret och förbättrande lösning i planeringen. Gällande tunnelbanans utformning anser Liberalerna Bromma att det är för tidigt att diskutera specifika sträckningar. I stället poängterar de att den nya stadsdelen erbjuder en unik möjlighet att skapa publika funktioner för hela staden, såsom större idrottsanläggningar och utbildningsinstitutioner. Detta ställer krav på att tunnelbanan planeras för ett effektivt inresande från hela Stockholm vid olika tider på dygnet, inte bara för de boende.

Liberalerna Bromma uttrycker ett övergripande stöd för den fortsatta planeringen av både Bromma flygplatsområde och dess anslutande kollektivtrafik, givet att de framförda förutsättningarna och visionerna beaktas i det fortsatta arbetet.

3.3.2 Stockholm Vatten och Avfall

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framhåller att deras befintliga VA-anläggningar, som finns inom samtliga utredningskorridorer, förblir i oavbruten drift och fullt tillgängliga under både bygg- och driftskede. I

2026-03-09

detta tidiga skede kan särskilt nämnas att SVOA har en befintlig, djupt förlagd avloppstunnel som korsar området för Bromma flygplats i nord-sydlig riktning. Denna behöver beaktas i kommande planering och projektering för att säkerställa att en eventuell ny tunnelbana inte kommer i konflikt med befintlig avloppstunnel.

Området kring Bromma flygplats har påvisade mycket höga PFAS-halter, vilket innebär att föroreningssituationen behöver beaktas redan i lokaliseringsskedet. Val av sträckning och anläggningsutformning kan påverka både möjligheten att hantera föroreningar och behovet av

rening i kommande skeden. Det är därför viktigt att tidigt säkerställa att det finns tillräckligt utrymme för de reningslösningar som kan behövas under byggskedet, då begränsade etableringsytor ofta påverkar möjligheten att installera ändamålsenlig vattenrening.

SVOA föreslår att en plan för hantering av länshållningsvatten tas fram med utgångspunkt att vatten ska renas vid källan och i första hand ledas till recipient eller mark.

2026-03-09

4. Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet november 2025

4.1 Identifierade brister i tillgänglighet och resande

Detta avsnitt sammanfattar de synpunkter från allmänheten rörande brister i tillgänglighet, kapacitet och resmöjligheter i dagens kollektivtrafik och vägnät.

4.1.1 Geografiska områden

4.1.1.1 Vällingby

Flera enskilda beskriver Vällingby som en nod i västra Stockholm med otillräckliga kollektivtrafikförbindelser. De menar att Grön linje redan är överbelastad vid Vällingby med långa restider till centrala Stockholm och brist på alternativ vid störningar. Flera tycker därför att en ny tunnelbana som går via Bromma flygplatsområde ska förlängas till Vällingby.

Flera anser att det finns ett stort behov av bättre tvärförbindelser från Vällingby mot Solna, Sundbyberg och Arenastaden, eftersom dagens resor kräver omvägar via Alvik eller Fridhemsplan. Flera lyfter också att pendling från Vällingby till arbetsplatser i norra Stockholm är så tidskrävande att många väljer bilen.

Flera lyfter förslaget att en ny gren kan kopplas till befintlig Grön linje vid Vällingby för att ge två alternativa resvägar med tunnelbana in mot centrala Stockholm. Flera påpekar att en anslutning vid Vällingby är praktisk eftersom området redan har en etablerad depå. Att det finns två olika resvägar från Vällingby kan bidra till att balansera belastningen på hela tunnelbanesystemet menar vissa.

4.1.1.2 Spånga

Flera enskilda upplever pendeltåget till och från Spånga som överbelastat och opålitligt. De menar därför att tunnelbanan bör dras till Spånga för att avlasta pendeltågen och skapa ett mer robust system.

Den pågående och planerade bebyggelsen i Bromstensstaden beskrivs också som ett skäl för tunnelbana, eftersom flera anser att området behöver bättre kapacitet än dagens bussar kan erbjuda. Flera lyfter dessutom att resor på tvären från Spånga – särskilt mot Kista, Sundbyberg och Bromma – är tidskrävande, och att en ny linje skulle kunna skapa bättre tvärförbindelser som minskar bilberoendet. Mot denna bakgrund föreslår flera enskilda att tunnelbanan bör förlängas till Spånga, antingen som en del av Gul linje

2026-03-09

eller som en länk i större ringlinjeidéer som Spånga–Vällingby–Hjulsta–Barkarby.

Några menar dock att Spånga inte bör prioriteras före mer områden som Vällingby. Andra lyfter mer specifika idéer, som en Arlandakoppling via Spånga eller att Tvärbanan förlängs dit.

4.1.1.3 Norra Ulvsunda

Flera enskilda beskriver Norra Ulvsunda som en strategiskt viktig punkt som bör få en station om tunnelbana byggs till Bromma flygplatsområde. Kopplingen till Tvärbanan skulle kunna skapa ett starkt bytesnav genom att binda ihop Tvärbanans två grenar mot Sundbyberg/Solna och Kista/Helenelund. Flera lyfter också att Norra Ulvsunda är ett utvecklingsområde som växer snabbt och att en tunnelbanestation skulle ge området bättre kapacitet än dagens Tvärbana, minska bilberoendet och göra den nya bebyggelsen mer tillgänglig.

4.1.1.4 Annedal

Flera enskilda menar att Annedal har betydande brister i kollektivtrafiken, trots att området både är tätbefolkat och relativt nyutvecklat. Många uttrycker därför en önskan om att Annedal ska få en egen tunnelbanestation som kan erbjuda en snabb och kapacitetsstark förbindelse mot centrala Stockholm. Flera föreslår att en sådan station bör placeras så att även Mariehäll och Solvalla täcks in.

Flera lyfter att bussförbindelserna vid Annedal upplevs som otillräckliga och är överbelastade redan vid påstigning, vilket gör att många i stället tvingas gå, cykla eller ta bilen. Därtill påtalas att utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren är försenad och därmed lämnar området utan den spårtrafik som skulle varit på plats.

4.1.1.5 Beckomberga

Flera enskilda beskriver Beckomberga som ett område som saknar kapacitetsstark kollektivtrafik. Flera menar att området ligger avsides från spårbunden kollektivtrafik och att många därför väljer att resa med bil, särskilt eftersom den pågående utbyggnaden av omkring 1 000 nya bostäder inte har följts av motsvarande satsningar på infrastruktur. Flera menar att en tunnelbanestation, gärna vid Bromma sjukhus, är nödvändig för att området ska kunna utvecklas långsiktigt.

Flera enskilda föreslår också att tunnelbanan bör dras via Beckomberga som en länk mellan Bromma flygplatsområde och Vällingby. De menar att detta skulle ge en snabbare resväg mot innerstaden och samtidigt avlasta befintlig Grön Hässelbyggen.

2026-03-09

4.1.2 Tvärförbindelser

Flera personer är positiva till att projektet kan skapa nya tvärförbindelser i tunnelbanenätet. I dag är systemet främst byggt radiellt mot centrala Stockholm, vilket gör att resenärer ofta tvingas åka via T-Centralen eller Slussen även när resmålet ligger på tvären.

Många efterfrågar därför alternativa resvägar när innerstaden inte är slutmålet. De lyfter fram behovet av snabbare förbindelser mellan områden utanför city, minskat tryck på centrala bytespunkter och bättre kopplingar inom norra Stockholm. Flera menar också att tunnelbanan skulle bli mindre sårbar vid störningar om fler resor kan göras utan att passera den centrala noden vid T-Centralen.

Flera framhäver specifikt att den nya tunnelbanedragningen inte ska gå via T-Centralen för att minska trängsel och belastning där samt skapa nya resmöjligheter. Andra menar i motsats att det är av hög vikt att utbyggd tunnelbana till Bromma flygplatsområde har en direktkoppling till T-Centralen och att de linjer som inte gör det är sämre alternativ.

4.1.3 Vägnät

Flera enskilda beskriver biltrafiken i Bromma och västra Stockholm som kraftigt överbelastad. Flera menar att vägnätet redan är på bristningsgränsen med långa köer på bland annat Ulvsundavägen, Brommaplan, Bällstavägen och Kvarnbacksvägen, och att situationen förvärras av att det saknas fungerande alternativ till bilen. Flera tar upp att kollektivtrafiken är bristfällig, långsam och överbelastad vilket gör bilen nödvändig för vardagssysslor och arbetsresor, särskilt mot områden som Solna och Kista där bussarna ofta fastnar i samma köer som bilarna.

Flera enskilda uttrycker stor oro för hur trafiken från ytterligare 16 000 nya bostäder ska rymmas i ett system som redan är hårt belastat. Flera menar att ny bebyggelse riskerar att leda till ännu större bilberoende om inte vägnät och kollektivtrafik byggs ut i tid. Flera lyfter också problem med luftkvalitet och buller som följd av den tunga trafiken.

2026-03-09

4.2 Kollektivtrafiklösningar för Bromma flygplatsområde

Detta avsnitt sammanfattar förslag och idéer gällande kollektivtrafik för Bromma flygplatsområde. Förslagen rör såväl tunnelbana som Tvärbanan och pendeltåg.

4.2.1 Utredningskorridorer

4.2.1.1 Grön utredningskorridor från Alvik och Brommaplan

Flera enskilda föreslår att Hässelbygrenen inte bör avgrenas vare sig i Alvik eller efter Brommaplan och lyfter att linjen redan är hårt belastad med fulla tåg i rusningstid samt att restiderna från Hässelby och Vällingby är långa på grund av många stationer och äldre infrastruktur.

Flera uttrycker oro för att kapaciteten på befintlig linje skulle minska om tåg från Alvik leds om via Bromma flygplatsområde i stället för vidare på Hässelbygrenen. Grenen tål inte ytterligare försämrad turtäthet framförs i flera synpunkter. En del anser därför att en ny gren bör byggas som en fristående linje för att undvika ytterligare belastning på Grön linje.

Flera enskilda lyfter att Brommaplan är en bättre plats för en eventuell avgrening än Alvik, bland annat eftersom Brommaplan redan fungerar som knutpunkt för Ekerötrafiken och en gren här skulle kunna minska busstrafiken i området. Några föreslår även att nuvarande Brommaplan och Åkeshov station ersätts med en gemensam underjordisk station.

Några är även kritiska till en avgrening från Alvik då de menar att en linje mot Bromma flygplatsområde skulle gå parallellt med Tvärbanan och därför bli onödigt överlappande, samtidigt som turtätheten mot Hässelby riskerar att försämrats.

Några enskilda föreslår att snabbare trafik bör införas på Hässelbygrenen, exempelvis genom dubbelspår eller tåg som hoppar över vissa stationer. Flera efterfrågar även fler tvärförbindelser från Vällingby eller Brommaplan mot Solna och Sundbyberg utan att behöva resa via Alvik eller Fridhemsplan.

4.2.1.2 Grön utredningskorridor från Arenastaden

Flera enskilda förordar Grön utredningskorridor från Arenastaden som det bästa alternativet för tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Ett av de vanligaste argumenten är att linjen kan skapa goda tvärförbindelser med bytespunkter vid stora målpunkter utanför Stockholms innerstad som Arenastaden och Sundbyberg centrum. Detta spårbundna resande är något som de menar saknas idag i norra och västra Stockholm. Genom att korsa

2026-03-09

Blå linje och skapa bytespunkter vid Näckrosen och/eller Sundbyberg kan man göra byten mellan Blå och Grön linje utan att åka in till Fridhemsplan eller T-Centralen, vilket de menar minskar restider och minskar belastningen i centrala Stockholm.

Vissa enskilda uppfattar Arenastadslinjen som en oavslutad linje och att förlänga linjen till Bromma flygplatsområde skulle skapa en större systemnytta och fullborda en påbörjad infrastruktur.

Flera påpekar utmaningar som finns med Arenastadsalternativet. En enskild menar att restiden kommer bli lång från Bromma flygplatsområde till centrala Stockholm med detta alternativ. En annan enskild menar att Tvärbanan från Solna station redan täcker sträckan Solna, Sundbyberg och Bromma flygplatsområde.

4.2.1.3 Gul utredningskorridor

Flera enskilda ställer sig positiva till förslaget att förlänga Gul linje från Fridhemsplan till Bromma flygplatsområde.

Flera enskilda är positiva till att Gul linje inte trafikerar T-Centralen och att det skapas ett nytt snitt genom centrala Stockholm vilket skapar nya resmöjligheter. Det är även flera enskilda som omvänt är negativa till att Gul linje inte trafikerar T-Centralen och att det krävs ett byte till annan linje för nå dit från Bromma flygplatsområde.

Flera enskilda lyfter fördelarna med att Gul linje är fristående och inte påverkar befintliga system (Blå, Röd och Grön). Därigenom påverkas inte kapacitet eller turtäthet på de övriga linjerna av en utbyggnad av Gul linje. Att Gul linje inte har några grenar lyfts fram som en positiv aspekt.

Flera enskilda lyfter fram att Gul linje är modernare och kommer ha förarlösa tåg som ett argument för att välja den linjen. De menar att de förarlösa tågen öppnar för att trafikera linjen nattetid, en av de enskilda anser att trafiken blir mer stabil tack vare den moderna tekniken.

En enskild menar att Gul linje är billigare att bygga i och med att plattformarna är kortare jämfört med andra linjers plattformar.

Flera enskilda kommer med förslag på olika lösningar där Gul linje får en större roll än att bara gå till Bromma flygplatsområde. Flera menar på att den kan bli en del av en eventuell framtida ringlinje i tunnelbanesystemet. Det är även flera som presenterar en triangelspårslösning med en gren söderut från Fridhemsplan, en gren österut via Odenplan och en gren västerut mot Bromma flygplatsområde.

2026-03-09

En enskild avråder från att dra Gul linje till Bromma, eftersom man i stället vill möjliggöra att linjen kan ingå i ett framtida ringlinjesystem och fortsätta österut från Fridhemsplan.

Flera enskilda är skeptiska till kapaciteten är tillräcklig i de kortare tågen om Gul linje förlängs till Bromma flygplatsområde.

4.2.1.4 Blå utredningskorridor

Flera enskilda håller avgrening på Blå linje som det bästa alternativet för tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

En enskild lyfter fram att det kan skapas en koppling mellan västra och sydöstra Stockholm med Blå linjes utbyggnad till Nacka.

Flera enskilda förordar en avgrening vid Västra skogen med argumentet att det ger en snabb restid till T-Centralen från flygplatsområdet och att resan blir utan något byte. Det är även flera enskilda som påpekar att en utbyggnad av Blå gren blir den kortaste utbyggnaden vilket de ser positivt på då de menar att den blir billigast att bygga.

Flera enskilda lyfter fram en avgrening vid Sundbyberg som ett bra alternativ då det ger en bra koppling till byte mot pendeltåg och tvärbana, bedöms ha lägre byggkostnader och en okej restid till centrala Stockholm. Kopplingen mellan flygplatsområdet och Sundbyberg centrum ses även som positiv faktor.

Flera enskilda är skeptiska till att göra en avgrening på Blå linje då det skapar tre grenar på Blå linje. Argument som lyfts fram är att det kommer stjälja kapacitet från befintliga grenar och skapa sämre turtäthet vid stationerna efter avgreningen. Flera ser även en risk för tunnelbanesystemet att ha fler än två grenar på Blå linje.

4.2.1.5 Röd utredningskorridor

Flera enskilda lyfter fram att en avgrening av Röd linje skulle vara fördelaktig då den kan skapa goda tvärförbindelser och bytespunkter i norra Stockholm då den korsar både Grön och Blå linje mot Bromma flygplatsområde. Exempel som tas upp att det skapas en spårbunden kopplingen mellan nordöstra och västra Stockholm. De tre stora universiteten, KTH, Karolinska Institutet och Stockholms universitet, kan också bindas ihop menar en enskild. Flera menar även att det skapas bra kopplingar till Solna, Sundbyberg och Arenastaden samt Kista.

Flera menar att en avgrening på Röd linje kommer avlasta centrala bytespunkter som T-Centralen och Fridhemsplan.

2026-03-09

De som är emot en avgrening av Röd linje menar att lösningen är dyr, onödigt lång och komplex. Flera menar att det blir en för lång restid till T-Centralen och innerstan. En enskild tror att det kommer göra att resenärer från Bromma byter till Blå linje eller pendeltåg för att få en mer direkt resa till centrala Stockholm, vilket de menar minskar nyttan med investeringen.

Flera enskilda tar upp att Röd korridor är dålig då den förgrenar befintlig linje som redan har två grenar. De menar att det kommer sänka kapaciteten på Röd linje och göra systemet mer känsligt för störningar.

En enskild tycker att om Albano ska få en spårbunden station ska det bli på Roslagsbanan till city.

Flera enskilda tycker att andra linjer, som Gul eller en fristående linje, borde trafikera Tekniska Högskolan för att minska belastningen på Röd linje vid denna plats.

4.2.1.6 Ny fristående linje

Vissa anser att en helt ny linje är den mest effektiva lösningen eftersom den inte tar kapacitet från befintliga linjer och inte skapar ytterligare förgreningar som gör trafiken glesare. Det lyfts fram att dagens tunnelbanesystem är sårbart eftersom det i hög grad är beroende av T-Centralen, och att en ny linje med nya bytespunkter skulle minska denna sårbarhet.

Flera påpekar att en ny linje kan skapa fler bytesmöjligheter på andra platser än T-Centralen, till exempel vid Odenplan, Fridhemsplan eller Västra skogen. Det uppfattas som en möjlighet att avlasta hela systemet och göra det lättare att byta mellan linjer utan att resa genom centrala Stockholm.

Flera enskilda menar att en fristående linje skulle kunna ge helt nya tvärförbindelser och därmed bidra till ett mer sammanhängande nät, exempelvis genom att binda ihop stadsdelar och knutpunkter som idag saknar direktförbindelser.

Flera enskilda lyfter också att en ny linje skulle kunna byggas med modern teknik, till exempel förarlösa och automatiserade tåg, kortare perronger och hög turtäthet.

Flera synpunkter gäller kritik och risker med en ny fristående linje. En vanlig invändning är att en fristående linje skulle vara det dyraste alternativet enligt många, eftersom den kräver helt nya tunnlar genom centrala delar av Stockholm. Vissa anser att nyttan då inte står i proportion till kostnaderna. En del uttrycker oro för att linjen i ett initialt skede

2026-03-09

riskerar att bli en "blindtarm" om den inte direkt kopplas vidare mot fler områden. Några menar också att en ny linje riskerar att överlappa befintliga banor och därmed inte tillföra tillräckligt mycket nytt.

4.2.2 Tvärbana

4.2.2.1 Tvärbana går redan till flygplatsområdet

Fler enskilda framhäver att det redan idag finns spårbunden spårtrafik till Bromma flygplatsområde i form av Tvärbana. De menar att det inte finns ett behov av att bygga ny tunnelbana dit då den befintliga Tvärbanan räcker och att det är onödigt att finansiera en utbyggnad av tunnelbana till området.

En enskild nämner att Tvärbanan aldrig är full mellan Alvik och Bromma flygplatsområde och att en tunnelbaneinvestering blir svår att motivera.

Andra framhäver Tvärbanans kapacitet inte kommer vara tillräckligt hög för att kunna tillgodose kollektivtrafikresandet i den framtida stadsdelen.

Flera enskilda upplever Tvärbanan som ett långsamt färdmedel och att det är opålitligt avseende att hålla restider och avgångar särskilt under vintertid.

4.2.2.2 Utveckla Tvärbanan

Flera enskilda ställer frågan om det inte går att utveckla tvärbanenätet i stället för att bygga en ny tunnelbana. De menar att resebehovet borde kunna uppfyllas med genom att dra en ny spårväg genom området och att det alternativet är billigare än att anlägga ny tunnelbana. Vissa av dessa menar att bygga spårväg är billigare, miljövänligare och snabbare än att bygga tunnelbana.

4.2.3 Pendeltåg

Flera enskilda lyfter att bättre kopplingar mellan tunnelbana och pendeltåg är viktiga för att underlätta resor på tvären. Sundbyberg, Odenplan och Solna station nämns ofta som centrala bytespunkter där ett tätare samspel mellan systemen skulle minska trycket på T-Centralen. Flera menar att tvärförbindelser mot pendeltåget är en förutsättning för ett stabilt och mindre sårbart kollektivtrafiksystem.

Flera enskilda beskriver pendeltåget både som trångt och opålitligt sett till tidhållning och avgångar. Flera menar att pendeltåget är så överbelastat att det inte längre räcker för en växande region och att avsaknaden av alternativa resvägar gör områden som Spånga och Bromsten sårbara när

2026-03-09

trafiken står stilla. Flera anser därför att tunnelbaneutbyggnad behövs för att avlasta Mälarbanan och skapa ett mer robust system.

4.3 Idéer om tunnelbanesystemets utveckling

Detta avsnitt sammanfattar synpunkter som rör övergripande idéer om hur hela tunnelbanesystemet kan utvecklas. Här beskrivs förslag som handlar om framtida struktur och funktion i tunnelbanesystemet. Kapitlet lyfter idéer som även förekommer i kapitel 3.1 och 3.2, men samlas här utifrån ett systemövergripande perspektiv.

4.3.1 Ringlinje

Flera enskilda menar att Stockholm behöver ett ringlinjesystem i stället för den nuvarande radiella modellen där alla linjer möts i T-Centralen. Flera enskilda beskriver att dagens struktur gör systemet sårbart och att en ringlinje bättre motsvarar hur människor faktiskt reser. Hänvisningar sker till internationella exempel som London, Paris, Tokyo och Berlin och menar att Stockholm borde ha något liknande.

Flera menar att en ringlinje skulle minska sårbarheten i systemet om den inte går via T-Centralen eftersom trafiken inte påverkas av störningar och problem vid T-Centralen. Flera anser att en ringlinje skulle avlasta T-Centralen och Odenplan genom att fler byten kan ske utanför centrala Stockholm. Flera anser att dagens resor ”i sidled” i förorterna är för långsamma och kräver för många byten.

Flera enskilda lyfter att Gul linje är den naturliga basen för ett framtida ringlinjesystem. Flera föreslår sträckningar där Gul linje kopplas samman från Älvsjö via Fridhemsplan, Odenplan, Tekniska högskolan, vidare mot Ropsten och Sickla och tillbaka till Älvsjö. Flera menar att den moderna tekniken på Gul linje, med förarlösa tåg och tät trafik, passar bra för ett ringlinjekoncept.

Flera enskilda sammanfattar att en ringlinje inte bara är ett nytt spår, utan en viktig förändring av hela strukturen för att Stockholm ska fungera som en sammanhängande storstad där det går att resa på tvären utan att passera centrala Stockholm.

4.3.2 Triangelsystemslösning

Flera enskilda föreslår ett triangelspårskoncept för Gul linje som ett sätt att öka flexibiliteten i tunnelbanan utan att skapa traditionella förgreningar. Flera menar att Fridhemsplan är den mest lämpliga noden för en sådan lösning och att ett planskilt triangelspår skulle göra det möjligt att köra trafiken mot Älvsjö, Bromma flygplatsområde och Sickla/Loudden samtidigt.

2026-03-09

Flera enskilda framhåller att triangelspår skulle möjliggöra full turtäthet i alla riktningar, till skillnad från vanliga förgreningar där turtätheten halveras. Flera menar att detta ger fler möjliga körvägar och utnyttjar kapaciteten bättre.

Flera enskilda beskriver också triangelspår som ett steg mot ett mer nätverksbaserat system med fler alternativa resvägar och mindre beroende av T-Centralen. Flera lyfter att detta kan skapa starka tvärförbindelser, till exempel mellan Bromma och Sickla, utan att resenärer behöver passera city.

4.3.3 Förgreningar på befintliga linjer

Flera enskilda uttrycker en generell skepsis mot nya avgreningar på befintliga linjer och specifikt att det aldrig ska vara fler än två. De menar att avgreningarna minskar kapaciteten, skapar obalans i trafiken och leder till glesare turtäthet på befintliga grenar. Flera menar att fler förgreningar gör systemet mer störningskänsligt och pekar på erfarenheter från Grön linje, där man menar att tre grenar har orsakat driftsproblem och förseningar.

Flera anser att för många grenar blir förvirrande för resenärer och gör restiderna längre och mer indirekta.

4.4 Övriga synpunkter

Detta avsnitt sammanfattar synpunkter som inkommit, men som inte rör samrådet. Synpunkterna har dock noterats.

4.4.1 Bromma flygplats framtid

Åsikterna kring Bromma flygplats framtid och användning är delade. Flera enskilda lyfter att Bromma flygplats bör bevaras som den är idag och andra tycker att flygverksamheten ska avvecklas och att marken ska nyttjas på annat sätt än för stadsutveckling.

Flera enskilda är skeptiska kring behovet av att planera tunnelbana baserat på en osäker framtid för flygplatsen. Vissa beskriver projektet som kostsamt och ifrågasätter om investeringar i tunnelbana är motiverade, särskilt om tvärbanan anses tillräcklig för området.

4.4.2 Stadsutveckling på Bromma flygplatsområde

Flera enskilda uttrycker sina synpunkter och önskemål om hur den planerade stadsutvecklingen på Bromma flygplats ska bli. En vanlig åsikt är att stadsdelen bör utformas som en levande stadsmiljö snarare än en förort, och att den bör innehålla torg, service och verksamheter kring tunnelbanan. Flera enskilda efterfrågar en utformning som minskar bilberoendet,

2026-03-09

exempelvis genom bilfria kvarter. Vissa föreslår att breda gator och boulevarder kan kombineras med en tunnelbana som går ovan mark.

Enskilda betonar att infrastrukturen behöver vara på plats i tid, särskilt vägar och tunnelbana, för att undvika trafikproblem. Vissa uttrycker oro för att stadsutvecklingen kan påverka kulturhistoriska områden och fornlämningar i närheten.

4.4.3 Tvärbanans utbyggnad till Helenelund

Flera enskilda uttrycker sitt missnöje över att Region Stockholms utbyggnad av Tvärbana till Helenelund drabbats av fördröjningar och förseningar. De tycker att Tvärbanan ska byggas klart innan man påbörjar ett nytt projekt i området.