

Innehåll

Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde

Bakgrund till projektet	3	Kollektivtrafik	17
Bromma flygplatsområde i framtiden	4	Beslutade åtgärder	18
Vi planerar tillsammans	5	Tvårbana och fler busslinjer	19
Hållbart resande	6	Ny linje på Tvärbanan	20
Vad är det vi utreder?	7	Tunnelbana	21
Mål vi vill uppnå	8	Gul utredningskorridor	22
		Blå utredningskorridor - Sundbyberg	24
Samråd	9	Blå utredningskorridor - Västra skogen	26
Var med och tyck till!	10	Grön utredningskorridor - Arenastaden	28
Så här kan du lämna synpunkter	11	Grön utredningskorridor - Vällingby till Alvik	30
		Fristående utredningskorridor - Odenplan	32
Utredningsområde och förutsättningar	12	Bortvalda alternativ	34
Stadsutveckling	13	Översikt bortvalda	35
Framtida resmönster	14	Röd utredningskorridor	36
Vad behöver vi ta hänsyn till?	15	Grön utredningskorridor - Brommaplan	37
		Fristående utredningskorridor - Hötorget/ T-Centralen	38
		Vad händer nu?	39
		Alternativ vi vill utreda vidare	40
		Fortsatt arbete	41

Diarienummer: FUT 2025-0589

Publiceringsdatum: 12 maj 2026

Utgivare: Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 45436, 104 31 Stockholm. E-post: registrator.fut@regionstockholm.se

Samtliga kartor i detta dokument är framtagna inom ramen för geodatasamverkan i samarbete med Lantmäteriet och Open Stockholm

Bakgrund till projektet

Bromma flygplatsområde i framtiden

Bromma flygplatsområde kan komma att omvandlas till en ny stadsdel med bland annat bostäder och arbetsplatser. Det skulle leda till fler resor till och från området. Därför utreder Region Stockholm tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

Långsiktig planering

Stockholms stad planerar en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde med bland annat en stor mängd bostäder och arbetsplatser. Stadsutvecklingen skulle medföra att många vill resa till och från området, och därför utreder Region Stockholm tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Utredningen är i ett tidigt skede, och planering av kollektivtrafik tar många år. Under 2023-2026 har Region Stockholm även tagit fram en behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad som lyfter fram tunnelbana som en intressant lösning för Bromma flygplatsområde.

Bromma flygplats framtid

Under våren 2025 tillsatte regeringen en utredning om statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser*. Utredningen ska vara klar senast 30 september 2026 och blir då ett underlag för beslut om Bromma flygplatsområdes framtid.

* Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion, Dir. 2025:55.



Flygvy över Bromma flygplatsområde. Foto: Lennart Johansson, Stockholms stad

Vi planerar tillsammans

Att planera stadsutveckling och kollektivtrafik tillsammans innebär stora fördelar. Region Stockholm utreder kollektivtrafik medan Stockholms stad planerar den nya stadsdelen.

Stockholms stads arbete

Som ett första steg i planeringen av Bromma flygplatsområde tar Stockholms stad fram ett planprogram. Ett planprogram är ett vägledande dokument som beskriver kommunens visioner, mål och riktlinjer för hur ett område kan utvecklas. Planprogrammet ska vara ett underlag för beslut om områdets framtid och kommande arbete med detaljplaner.

I planprogrammet utreds förutsättningarna för att omvandla flygplatsen till en ny stadsdel med cirka 16 000 bostäder och en stor mängd arbetsplatser. Även i närliggande områden pågår stadsutveckling med bland annat fler bostäder.

Stadsutveckling av denna storlek tar tid och kan tidsmässigt jämföras med utbyggnaden av Hammarby sjöstad eller Norra Djurgårdsstaden.

Region Stockholms arbete

Under 2025-2026 tar Region Stockholm fram en lokaliseringstudie. I den utreder vi hur en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde kan försörjas med kollektivtrafik. Vi fokuserar på tunnelbana, men tittar också på andra alternativ. Målsättningen är att skapa en så bra helhetslösning som möjligt.

Genom att planera stadsutveckling och kollektivtrafik tillsammans i ett tidigt skede kan vi skapa en hållbar stad.



Foto: Region Stockholm/Liza Simonsson

Hållbart resande

Region Stockholm har ett viktigt ansvar i utvecklingen av ett hållbart samhälle.

Hållbar trafikförsörjning

I Region Stockholms trafikförsörjningsprogram finns tre målområden som ligger till grund för lokaliseringsutredningen:

- **Hållbar mobilitet** - med kollektivtrafik som en central pusselbit.
- **Tillgänglig region** - med kollektivtrafik som möjliggör en fungerande vardag och fritid.
- **Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem** - med fokus på robusthet och resiliens och som tar hänsyn till klimat, människa och miljö.

Om Bromma flygplatsområde omvandlas till en ny stadsdel behöver resandet kunna ske på ett hållbart sätt. Då är det viktigt att transportsystemet från början planeras för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att minska klimatpåverkan. Vår utredning tittar därför på hur kollektivtrafiken kan utformas för att minska behovet av bilar och göra det lättare för människor att resa kollektivt.



Foto: Region Stockholm/Henrik Möller

Vad är det vi utreder?

En viktig del av arbetet är att hitta en helhetslösning för kollektivtrafiken. I samarbete med Stockholms stad och angränsande kommuner ska vi ta fram det bästa alternativet.

Frågor vi ställer oss i utredningsarbetet är:

- Vilken kollektivtrafik krävs för stadsutveckling på Bromma flygplatsområde?
- Kan tunnelbana till detta område skapa nytta för resenärer i den övriga regionen?
- Hur samverkar ny tunnelbana med övrig trafik och kollektivtrafik?
- Är tunnelbana den bästa lösningen eller är bussar och Tvärbana ett alternativ?
- Hur påverkar ny tunnelbana omgivningen när den byggs och när den är klar?
- Vilka möjliga alternativ för ny tunnelbana är tekniskt genomförbara?



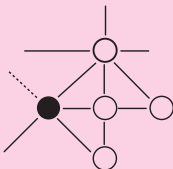
Mål vi vill uppnå

Det finns stora förväntningar och krav på vilka nyttor tunnelbana ska bidra med och vilka problem den ska lösa. För att säkerställa att vi utreder och utvärderar rätt saker har vi tagit fram mål som olika alternativ utvärderas mot.

Trafiknät och tvärkopplingar

Ändamål

Öka tillgängligheten för resande mellan Bromma flygplatsområde och intilliggande områden, centrala Stockholm och regionala målpunkter.



Projekt mål

- Resandemöjligheterna inom Bromma/Västerort samt kopplingar mellan viktiga bytespunkter i Västerort ska förbättras.
- Tillgängligheten till Stockholm city ska förbättras.
- Den nya stadsdelen ska anknutas till regionala kärnor och bytespunkter av regional karaktär.
- Tillgängligheten mellan tunnelbanestationerna och deras omgivande målpunkter ska vara god.

Stadsliv och markanvändning

Ändamål

Bidra till att möjliggöra en stadsutveckling på Bromma flygplatsområde enligt inriktningen i Stockholms stads planering.



Projekt mål

- Ett stort antal bostäder och arbetsplatser samt en hög täthet inom Bromma flygplatsområde ska möjliggöras.
- Stationernas placering ska bidra med sociala mervärden på platsen för att skapa en integrerad stadsmiljö.
- Anläggningar ska vara väl gestaltade och bidra till stadens attraktivitet.
- Anläggningars placering ska noga övervägas för att möjliggöra en effektiv markanvändning och förebygga barriärer i stadsrummen.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Ändamål

Skapa förutsättningar för attraktiva, effektiva och hållbara transporter som bidrar till regionens utveckling och tillväxt.



Projekt mål

- Lokalisering av spåranläggningar, tunnelbanestationer och bytespunkter ska möjliggöra attraktiva och effektiva resor såväl under bygg- som driftskede.
- Den nya tunnelbanan ska planeras med flexibilitet för att möjliggöra framtida utbyggnader, kapacitetshöjningar och anpassningar till förändrade resandebehov, samt för att undvika att störningskänsligheten i befintligt system ökar.
- Den nya tunnelbanan ska avlasta sträckor och noder i kollektivtrafiksystemet där trängsel råder.
- Kollektivtrafikens utformning och tillgänglighet ska öka jämlikheten i regionen genom att stärka förutsättningarna för socioekonomiskt svagare grupper och bidra till ökad integration.
- Den nya tunnelbanan ska erbjuda kapacitet i kollektivtrafiken för det resande som prognostiseras utifrån tillkommande bostäder och verksamheter inom Bromma flygplatsområde samt Västerort.

Resurser och klimat

Ändamål

Bidra till ett klimat- och resurseffektivt kollektivtrafiksystem genom en anläggning med låg miljöpåverkan och god kostnadseffektivitet.



Projekt mål

- Anläggningens omgivningspåverkan ska begränsas.
- Långsiktig kostnadseffektivitet och ekonomisk bärkraft över anläggningens livscykel ska säkerställas.
- Anläggningen ska vara robust, tålig och klimatanpassad – med förmåga att fungera över tid trots förändrade yttre förutsättningar.
- Växthusgasutsläpp och energianvändning i bygg- och driftskedet ska begränsas genom val av metoder, teknik och resurser som möjliggör minskad klimatpåverkan.
- Projektet ska bedrivas med en god resurshushållning och strategisk fördelning av resurser.

Samråd

Var med och tyck till!

Vi tar emot synpunkter under hela utredningsarbetet, men vid två tillfällen hålls samrådsaktiviteter under en begränsad tid då vi aktivt söker synpunkter. Den första hölls hösten 2025 och den andra pågår 12 maj till 22 juni 2026.

Vad är ett samråd?

Samråden är en viktig del av planeringen och sker enligt lag om byggande av järnväg samt miljöbalken. Under utredningsarbetet genomförs samråd med statliga myndigheter, berörda kommuner och med den allmänhet och de organisationer som kan beröras av den planerade utbyggnaden. Berörda är bland annat närboende, fastighetsägare och verksamheter. Alla med intresse för utbyggnaden har möjlighet att vara med och påverka.

Samrådsaktivitet 2025

Vid den första samrådsaktiviteten presenterades projektets bakgrund och vad som ska utredas. I samrådsmaterialet ingick bland annat utredningsområdet, vilka tunnelbanelinjer som kan byggas ut samt tidiga analyser av framtida resbehov till och från den nya stadsdelen. Syftet med aktiviteten var att informera om utredningen

och att samla in synpunkter på materialet.

Intresset var stort och över 300 privatpersoner gjorde sin röst hörd. Många beskrev brister i dagens kollektivtrafik, till exempel att det saknas tvärförbindelser i tunnelbanenätet eller att tillgängligheten i vissa områden är otillräcklig. Andra betonade vikten av att inte göra det sämre på befintliga linjer om en tunnelbana till Bromma flygplatsområde byggs. Den här typen av synpunkter är viktiga för det fortsatta utredningsarbetet och bidrar till en välgrundad helhetsbild av behov, förutsättningar och lokala perspektiv.

Vill du läsa mer om de synpunkter som kom in i samrådet som hölls 2025 och vår sammanställning av dessa?

nyatunnelbanan.se/bromma/samrad-2025

"Skapa fler tvärförbindelser"

"Belasta inte T-Centralen mer"

Vanliga synpunkter från samråd 2025

"Gör det inte sämre på befintliga linjer"

"Utveckla kollektivtrafiken där det finns brister"

Samråd maj-juni 2026

Vårt utredningsarbete har fördjupats, därför genomförs nu en andra samrådsaktivitet, där vi vill få in synpunkter från allmänheten, myndigheter och andra intressenter som kan beröras av projektet.

Syftet med det samråd som pågår nu är att redovisa olika alternativ för hur Bromma flygplatsområde ska kunna försörjas med kollektivtrafik, berätta hur långt utredningsarbetet har kommit samt få in synpunkter på det som redovisas.

Så här kan du lämna synpunkter

Lämna gärna dina synpunkter på samrådsmaterialet, eller andra synpunkter på utredningen, under perioden 12 maj till 22 juni 2026.

Lämna dina synpunkter:

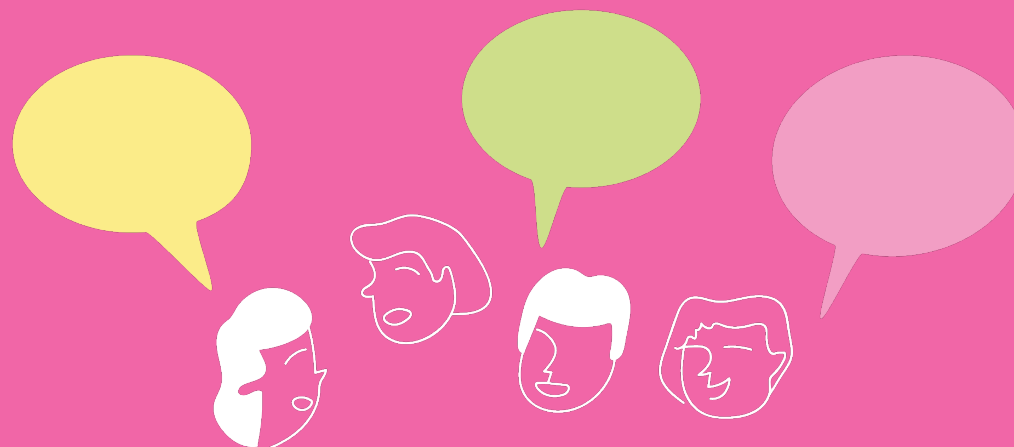
- på nyatunnelbanan.se/bromma/samrad-2026
- med mejl till registrator.fut@regionstockholm.se
- med brev till Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 45436, 104 31 Stockholm

Märk kuvertet eller e-posten med:

"Samråd Tunnelbana till Bromma flygplatsområde".



Projektet är i ett tidigt skede så passa på att lämna synpunkter!

Utredningsområde och förutsättningar

Stadsutveckling

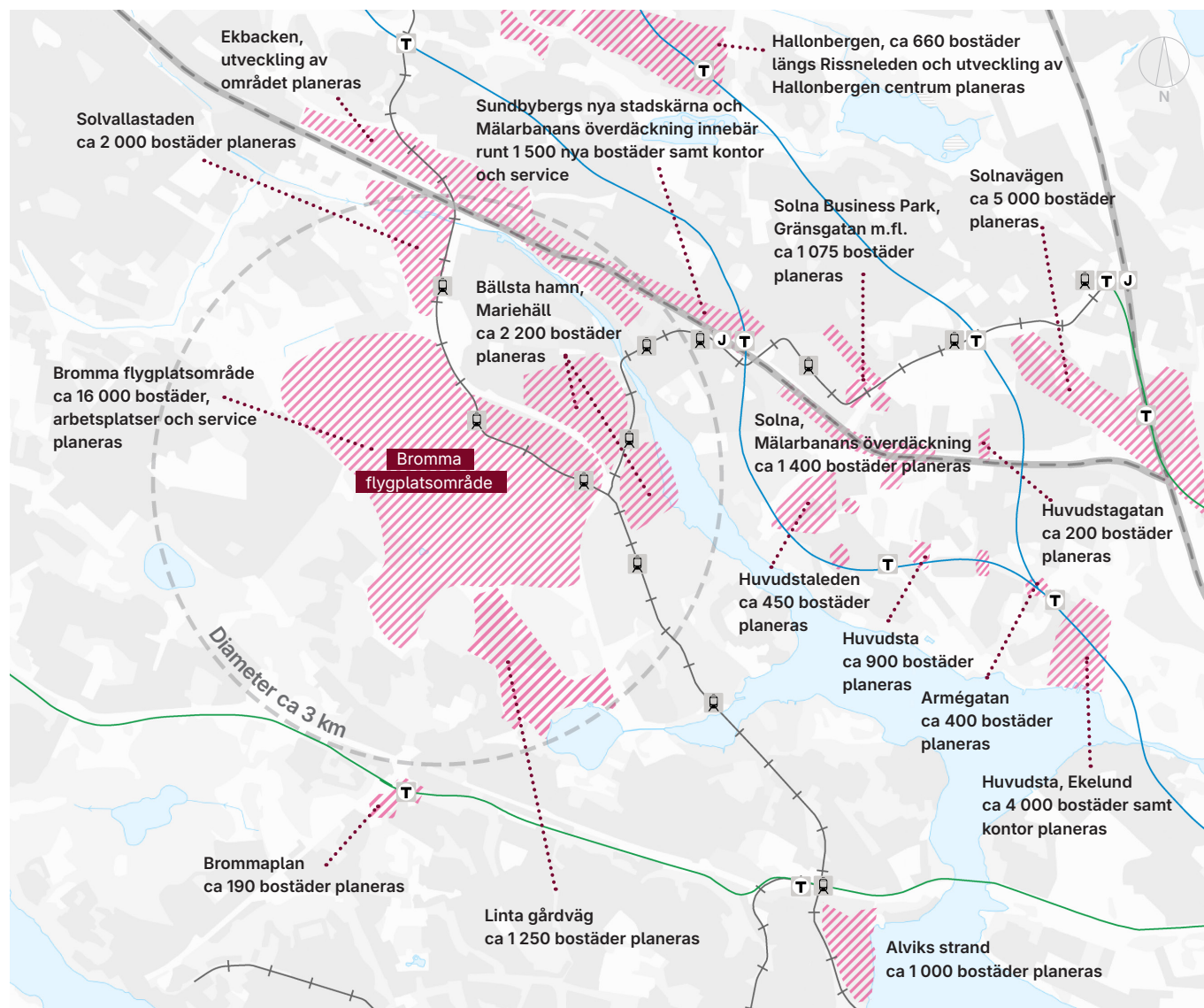
Vår utredning utgår från stadsutvecklingen på Bromma flygplatsområde. Samtidigt tittar vi på hur vi kan knyta ihop hela närområdet med kollektivtrafik.

Pågående stadsutveckling

Utredningar och planering pågår både för Bromma flygplatsområde och i närområdet. För Bromma flygplatsområde undersöker Stockholms stad möjligheten att bland annat bygga 16 000 bostäder och ett stort antal arbetsplatser tillsammans med parker, skolor, sportanläggningar och butiker.

Stockholms stad har som mål att skapa en blandad stadsdel där människor både kan bo och arbeta. Målet är också att stadsutvecklingen ska vara hållbar, och det ska vara enkelt att resa till och från området med kollektivtrafik.

På kartan kan du se några av de planer och utredningar som pågår just nu.



Kartan visar Bromma flygplatsområde och andra stadsutvecklingsområden.

Framtida resmönster

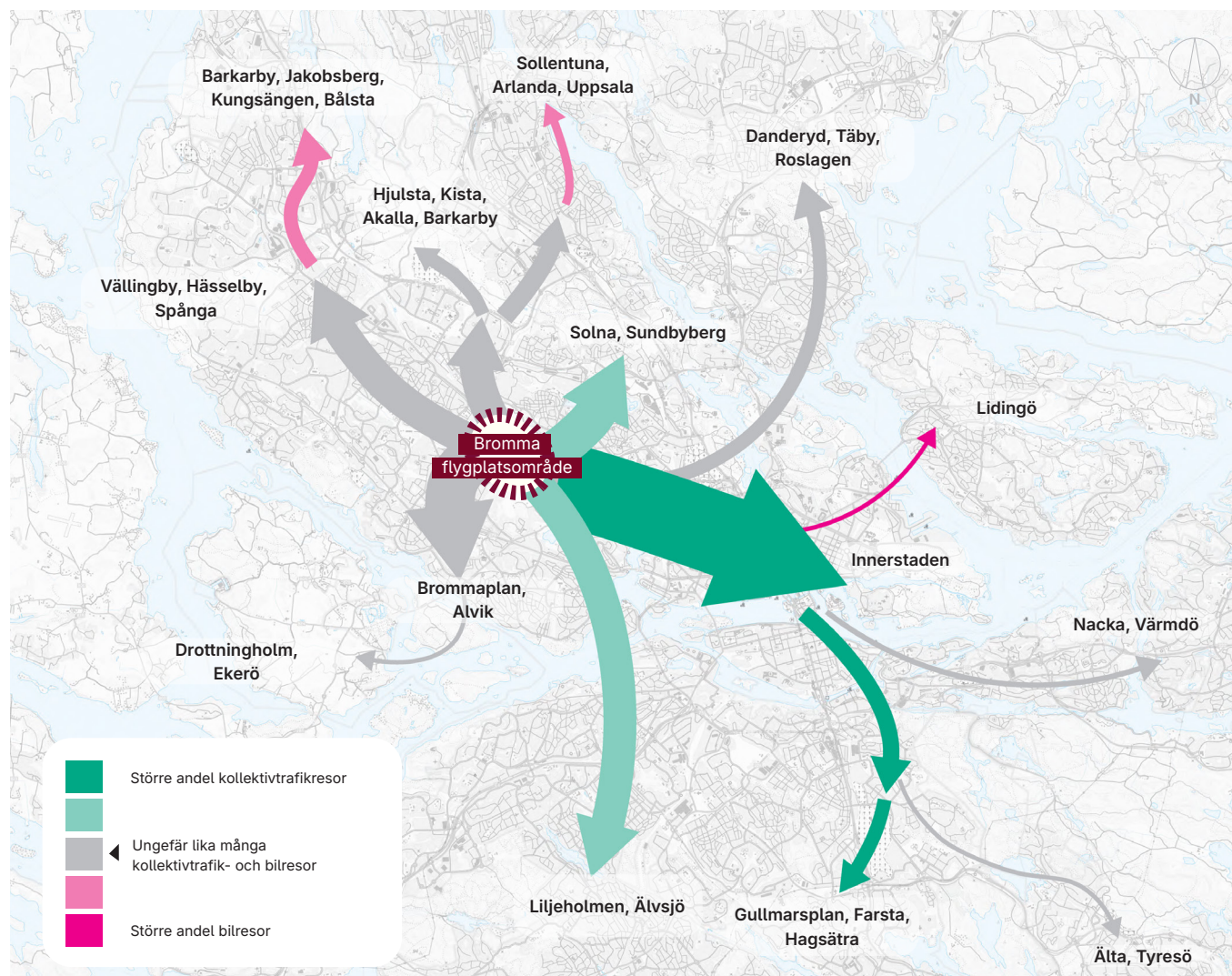
När vi planerar ny kollektivtrafik utgår vi ifrån framtida resmönster. Det gör vi genom att identifiera viktiga målpunkter och resbehov.

Resande till och från Bromma flygplatsområde

En förutsättning för vår utredning är att Bromma flygplatsområde omvandlas till en ny stadsdel med bland annat bostäder och arbetsplatser.

För att bedöma hur resandet till och från den nya stadsdelen kan komma att se ut i framtiden använder vi trafikprognoser. Dessa prognoser bygger bland annat på antaganden om var människor kommer att bo och arbeta.

Pilarna i kartan visar hur människor kan komma att resa till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. De flesta förväntas resa mellan den nya stadsdelen och Stockholms innerstad. I denna relation är också andelen kollektivtrafikresor högst. Andelen bilresor förväntas bli högre för längre resor samt till och från länets ytterområden, exempelvis norrut. Ju bredare pilen är desto högre förväntat antal resor.



Kartan illustrerar hur reserelationer och resbehov mellan Bromma flygplatsområde och övriga delar i Stockholm kan se ut med utgångspunkt i trafikförvaltningens basprognos för 2045.

Vad behöver vi ta hänsyn till?

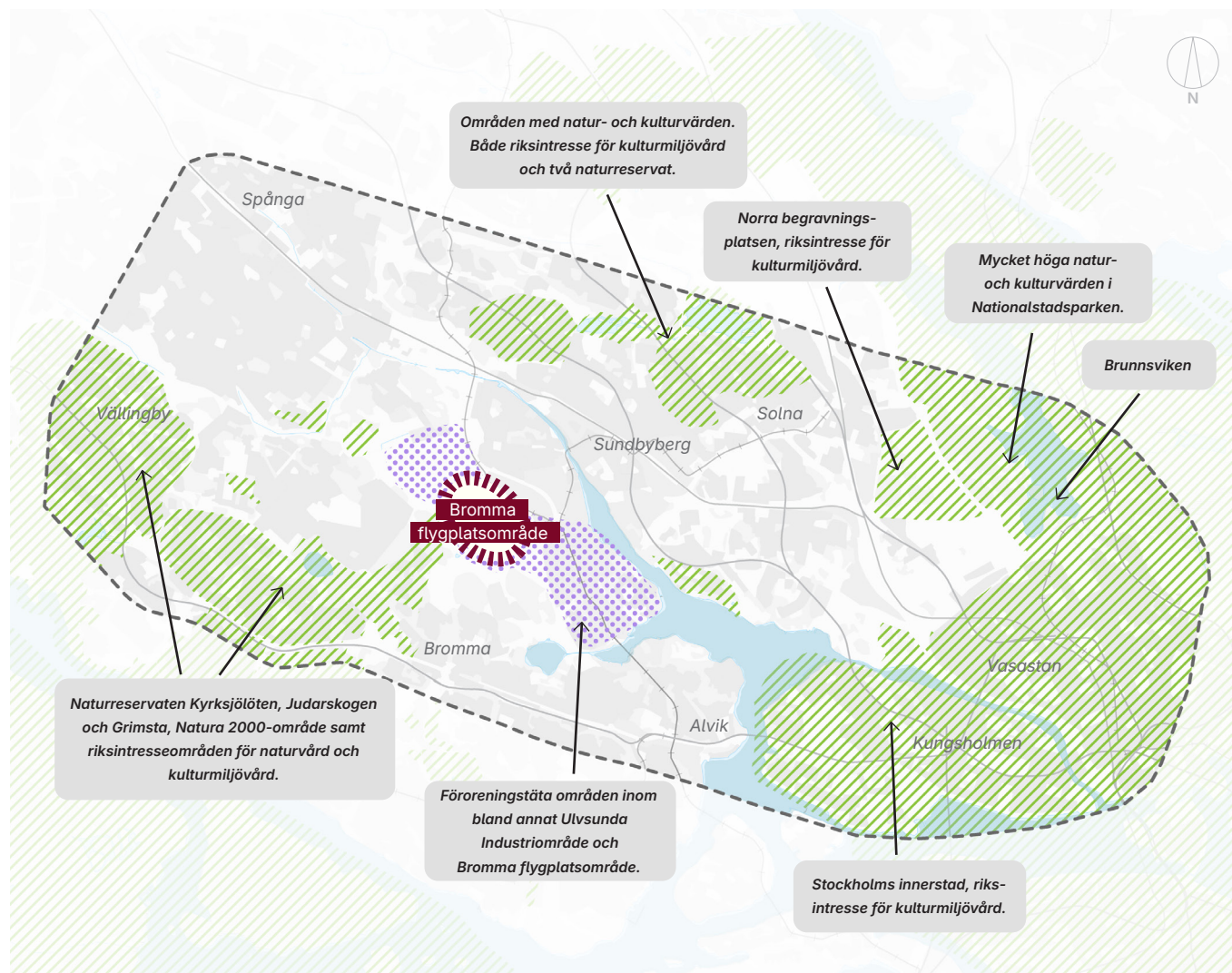
Vi utreder vilka miljövärden och risker som finns inom vårt utredningsområde. Det gör vi för att kunna ta fram de bästa alternativen och minimera påverkan på omgivningen.

Vårt utredningsområde

I vår utredning har vi tagit fram ett så kallat utredningsområde. Avgränsningen av utredningsområdet har gjorts för att inrymma förslag till utbyggnad av ny kollektivtrafik till Bromma flygplatsområde.

I kartan visar vi några av de miljövärden och risker som finns inom vårt utredningsområde. Bland annat finns Nationalstadsparken, riksintresseområden för kultur- och naturvård, Brunnsviken samt en spridd risk för förorenade områden att ta hänsyn till.

Att bygga ut kollektivtrafik till en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde kommer att påverka omgivningen, både under byggtiden och när kollektivtrafiken är i drift. I vår utredning är det därför viktigt att utreda vilka miljövärden och risker som finns för att kunna ta fram de bästa alternativen för framtida kollektivtrafik, samt minimera störningar och konsekvenser för miljön och människors hälsa.



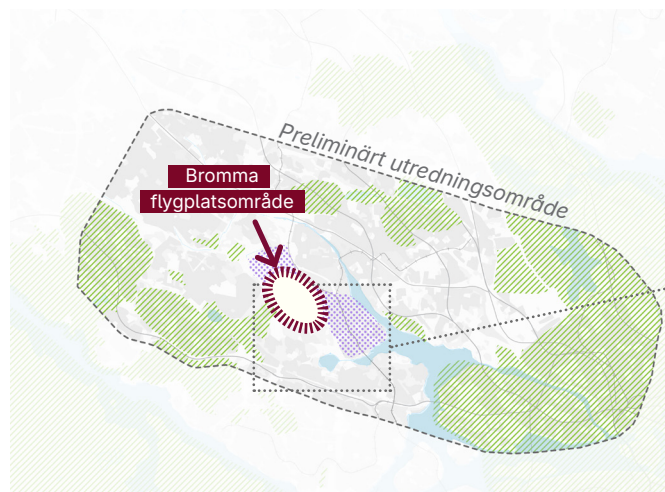
Kartan visar exempel på miljöförutsättningar inom utredningsområdet.

Miljövärden och risker

Ett exempel på ett miljövärde som vi i vår utredning behöver ta hänsyn till är Natura 2000-området som ligger i närheten av Bromma flygplatsområde. Natura 2000-områden finns till för att bevara särskilt värdefull natur och arter. Dessa områden ska skydda biologisk mångfald och säkra viktiga livsmiljöer.

Vi utreder också påverkan på yt- och grundvatten och riksintressen samt störningar under bygg- och drifttiden, såsom buller och vibrationer.

Ett exempel på en risk som vi i vår utredning behöver ta hänsyn till är de föroreningar som finns inom vårt utredningsområde. Vi kartlägger föroreningarna för att vi ska förstå hur de ska hanteras och vilka risker som finns för miljön.



Kartan visar ett utsnitt vid Bromma flygplatsområde med exempel på miljöförutsättningar som utreds. Inom området förekommer även miljövärden som inte markerats ut i kartan, exempelvis lokala miljövärden och artförekomster. Rödlistade och fridlysta arter finns spritt inom området, till exempel inom naturreservaten, utmed strandområden och Lillsjön.

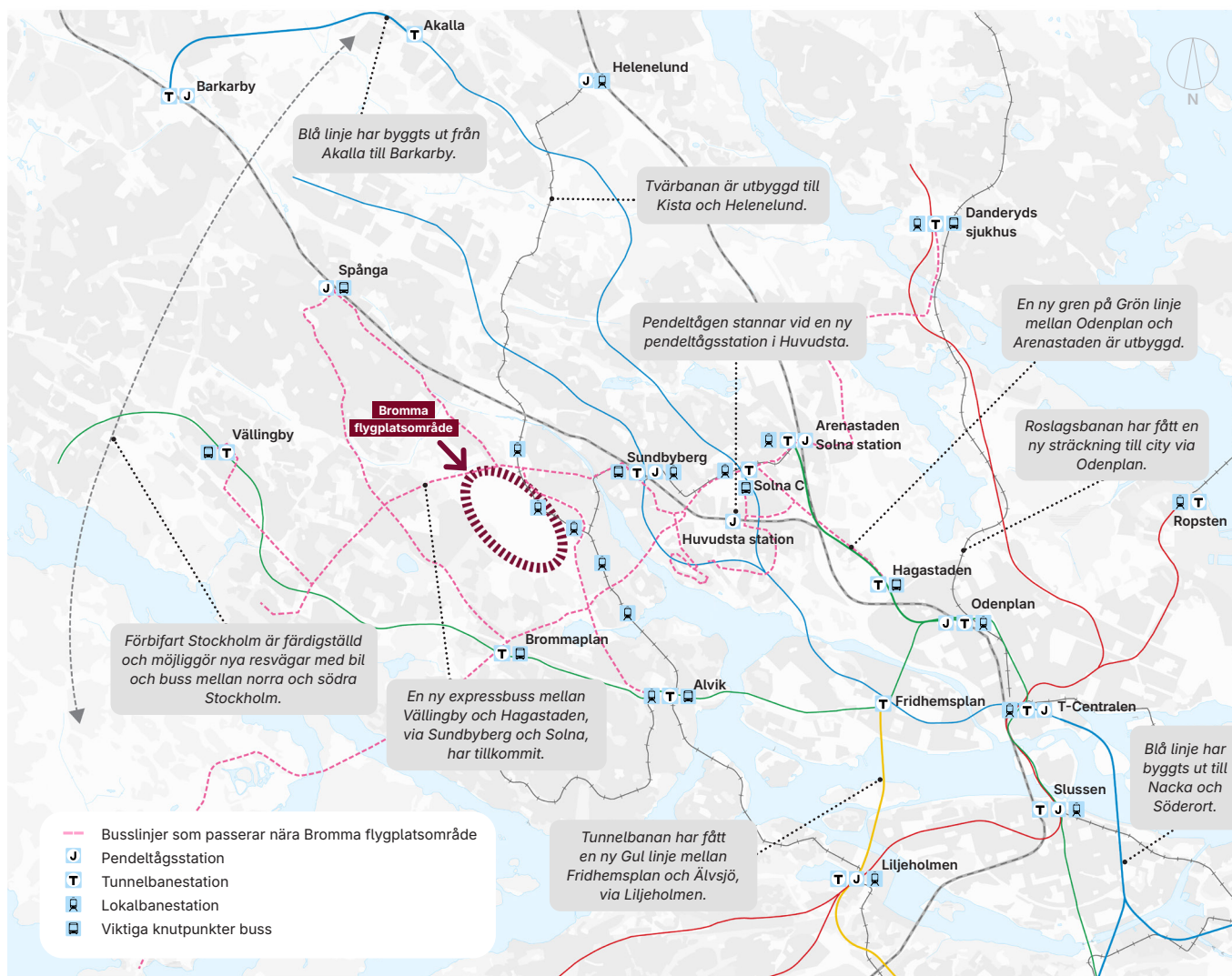
Kollektivverkehr

Beslutade åtgärder

Vårt utgångsläge

I vår utredning utgår vi ifrån att Bromma flygplatsområde omvandlas till en ny stadsdel med bland annat bostäder och arbetsplatser. Vi utgår också ifrån att flera redan nu beslutade förändringar i vägar och kollektivtrafik är i drift år 2045, vilka redovisas i kartan.

Om Bromma flygplatsområde omvandlas till en ny stadsdel kommer anpassningar i kollektivtrafiken att behöva göras. Möjliga kollektivtrafiklösningar för en stadsutveckling på Bromma flygplatsområde har studerats och redovisas på följande sidor.



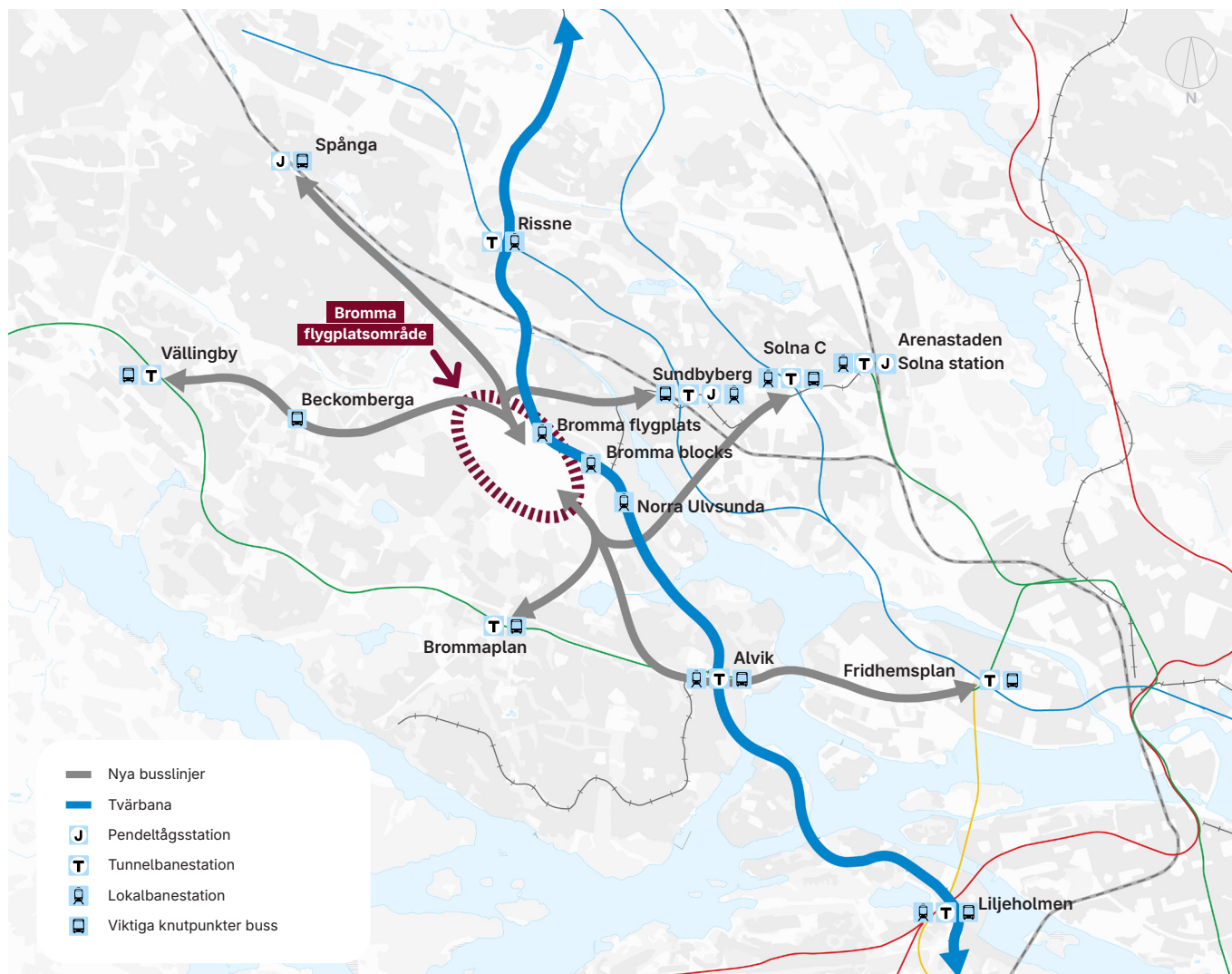
Kartan visar kollektivtrafiknätet år 2045 vilket är utgångsläget för lokaliseringsutredningen.

Tvärbana och fler busslinjer

En möjlig lösning för att försörja en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde med kollektivtrafik är att bygga ut busstrafiken med nya busslinjer genom området som komplement till Tvärbanan. Det skulle innebära att fler busslinjer tillkommer för att knyta ihop den nya stadsdelen med bland annat Vällingby, Solna centrum, Sundbyberg och Fridhemsplan.

Att införa fler busslinjer innebär ett ökat behov av bussar. Det innebär också att bussterminaler och bussdepåer kan behöva byggas ut eftersom många har nått sin kapacitet.

Lösningen att bygga ut busstrafiken med nya busslinjer genom området som komplement till Tvärbanan kan bidra till att förstärka kollektivtrafiken till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Det kan också fungera som ett bra komplement även om tunnelbana byggs ut. Busstrafiken är dock beroende av framkomlighet i vägnätet för att fungera bra, vilket är en osäkerhetsfaktor med denna lösning. På längre sträckor får restiden med buss svårt att konkurrera med alternativ med utbyggd spårbunden trafik. Även framtida trängsel i bytespunkter behöver studeras vidare för att säkerställa en så bra helhetslösning som möjligt.



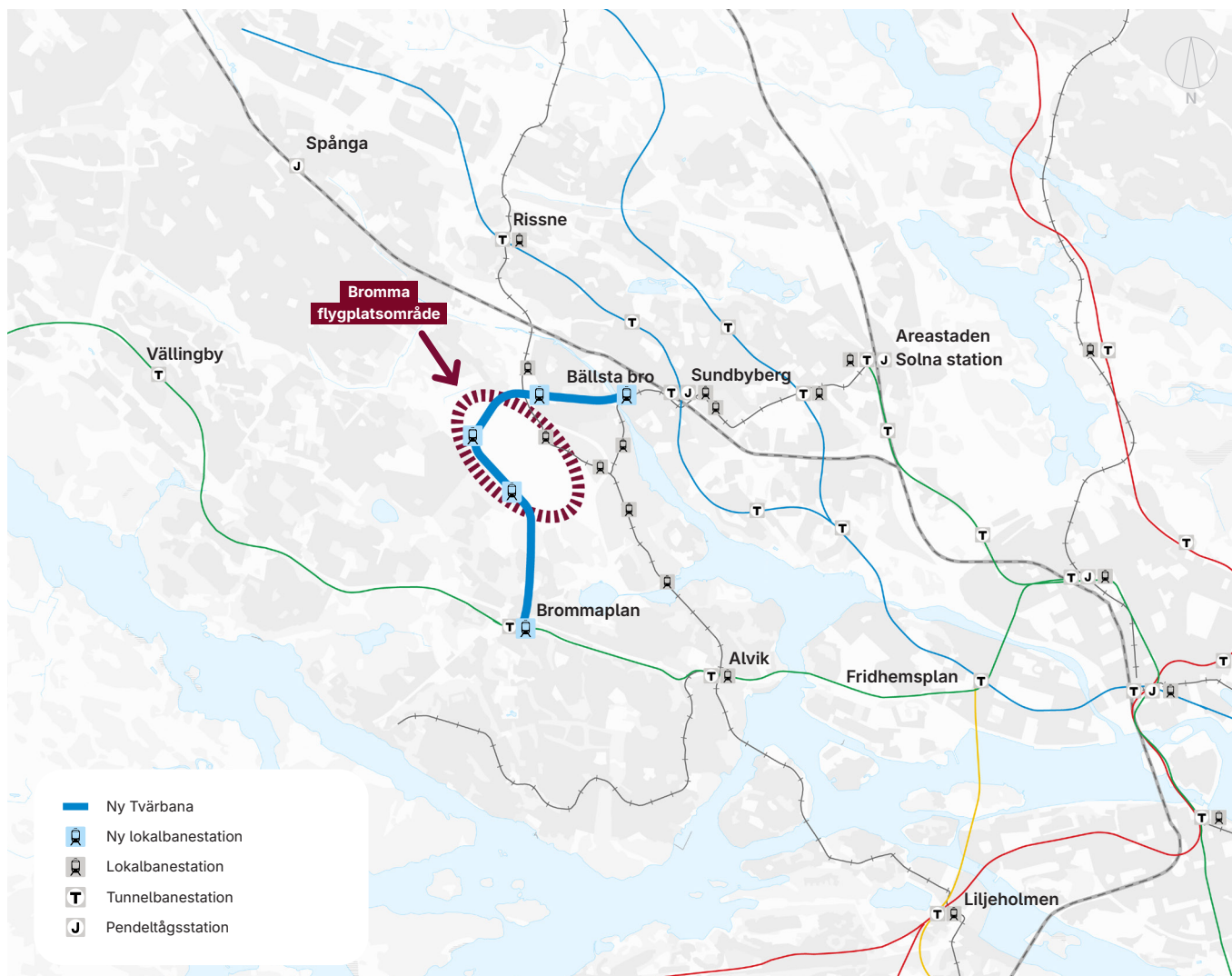
Kartan visar utveckling av nya busslinjer och utökad kapacitet på Tvärbanan.

Ny linje på Tvärbanan

En annan möjlig lösning för att försörja en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde med kollektivtrafik är att komplettera med en ny linje på Tvärbanan. I Region Stockholms framtagna behovsanalys har olika spårförslag utretts. Ett av dem handlar om en ny linje på Tvärbanan mellan Brommaplan och Solna. I studien är den nya linjen tänkt att gå via flygplatsområdet och Sundbyberg och ansluta till dagens Tvärbana vid Bällsta bro.

Lösningen är översiktligt studerad och kan kräva flera följdinvesteringar i befintlig bana för att säkra framkomligheten mellan Bällsta bro och Solna. Det är inte säkert att spårvägens kapacitet räcker när en hel ny stadsdel på Bromma flygplatsområde är utbyggd med de bostäder och arbetsplatser som Stockholms stad planerar för.

Lösningen studeras inte vidare i denna utredning utan utreds som en del i behovsanalysen och dokumenteras i en egen idéstudie.



Kartan visar utbyggnad av Tvärbanan mellan Brommaplan och Bällsta bro.

Tunnelbana

Flera tunnelbanealternativ utreds och några har valts bort. I det fortsatta lokaliseringsarbetet kommer några alternativ studeras vidare och ytterligare alternativ kan komma att väljas bort.

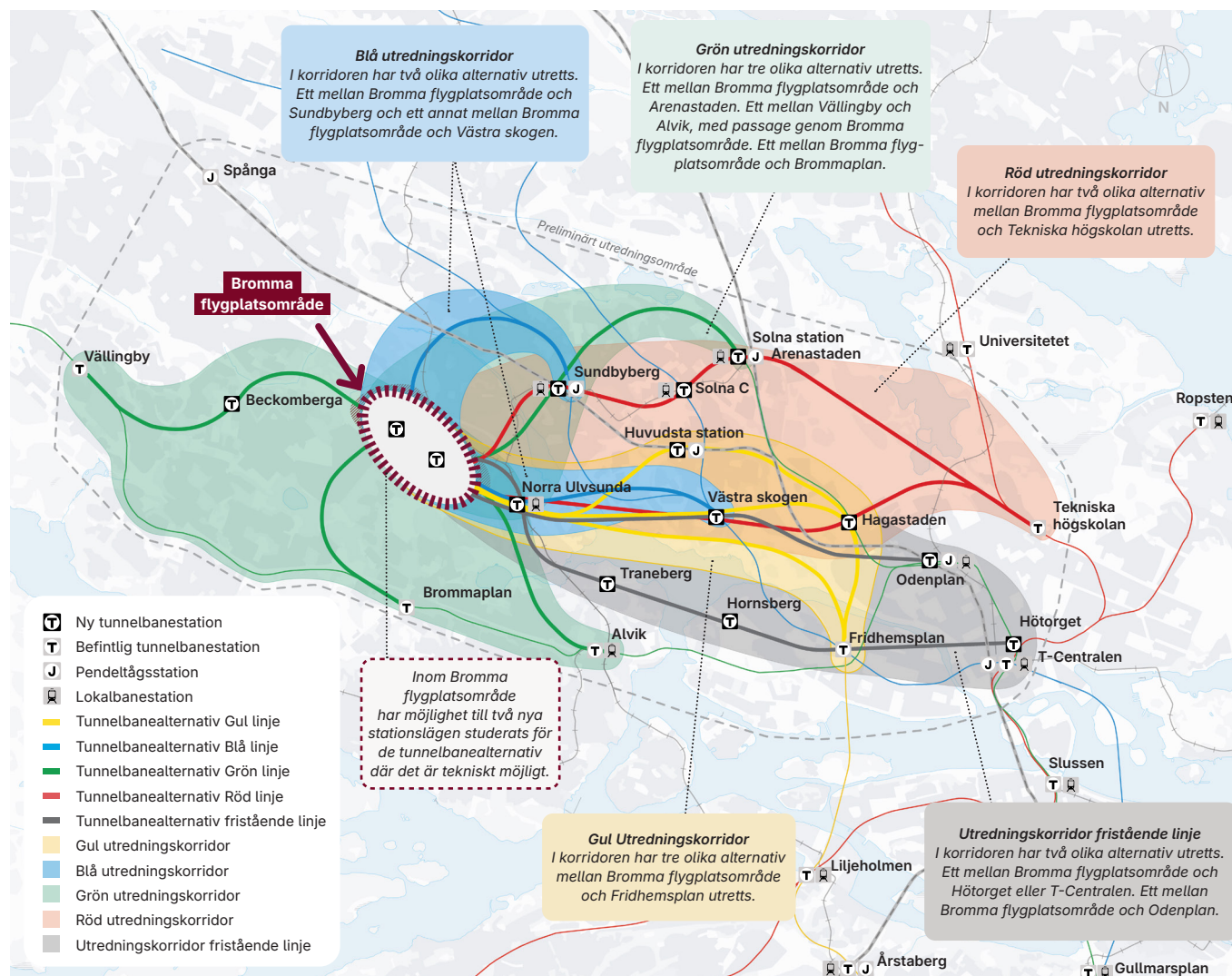
Tunnelbanealternativ vi studerat

I vår utredning utreder vi flera möjliga alternativ för ny tunnelbana till en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Detta urval av tunnelbanealternativ visas på kartan och har använts för att utvärdera utredningskorridorer mot målbilden.

Stockholms stad har uttryckt att en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde bör få två nya tunnelbanestationer. Tunnelbanealternativen utformas därför med inriktningen att möjliggöra detta.

På kommande sidor beskriver vi de utredningskorridorer vi fortsatt kommer att utreda i lokaliseringsutredningen. Där sammanfattas också för- och nackdelar med respektive korridor. I nästkommande kapitel redovisas vilka tunnelbanealternativ vi valt bort hittills.

I vårt fortsatta arbete kan varianter av tunnelbanealternativen komma att utvecklas. Bland annat är förlängningar västerut mot exempelvis Vällingby och Spånga samt linjesträckningar med andra stationslägen möjliga att utreda i det fortsatta arbetet.



Kartan visar utredningskorridorer med tunnelbanealternativ som utreds.

Gul utredningskorridor

Inom Gul utredningskorridor utreder vi en förlängning av den nya tunnelbanelinjen, Gul linje, som ska byggas ut mellan Älvsjö och Fridhemsplan.

Vi har hittills utrett tre möjliga alternativ att förlänga Gul tunnelbanelinje från Fridhemsplan till en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde.

En förlängning av tunnelbanan från Fridhemsplan skulle bli ungefär 6,5–8 kilometer lång, gå under mark och kunna innehålla tre till fem nya tunnelbanestationer.

Alternativen knyter ihop Bromma flygplatsområde med Solna, norra och västra innerstaden samt södra Stockholm. Restiden mellan en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde och T-Centralen bedöms bli cirka 20 minuter, med ett byte vid någon av de bytespunkter som passeras längs vägen.

Snabbfakta

Längd: 6,5–8 kilometer

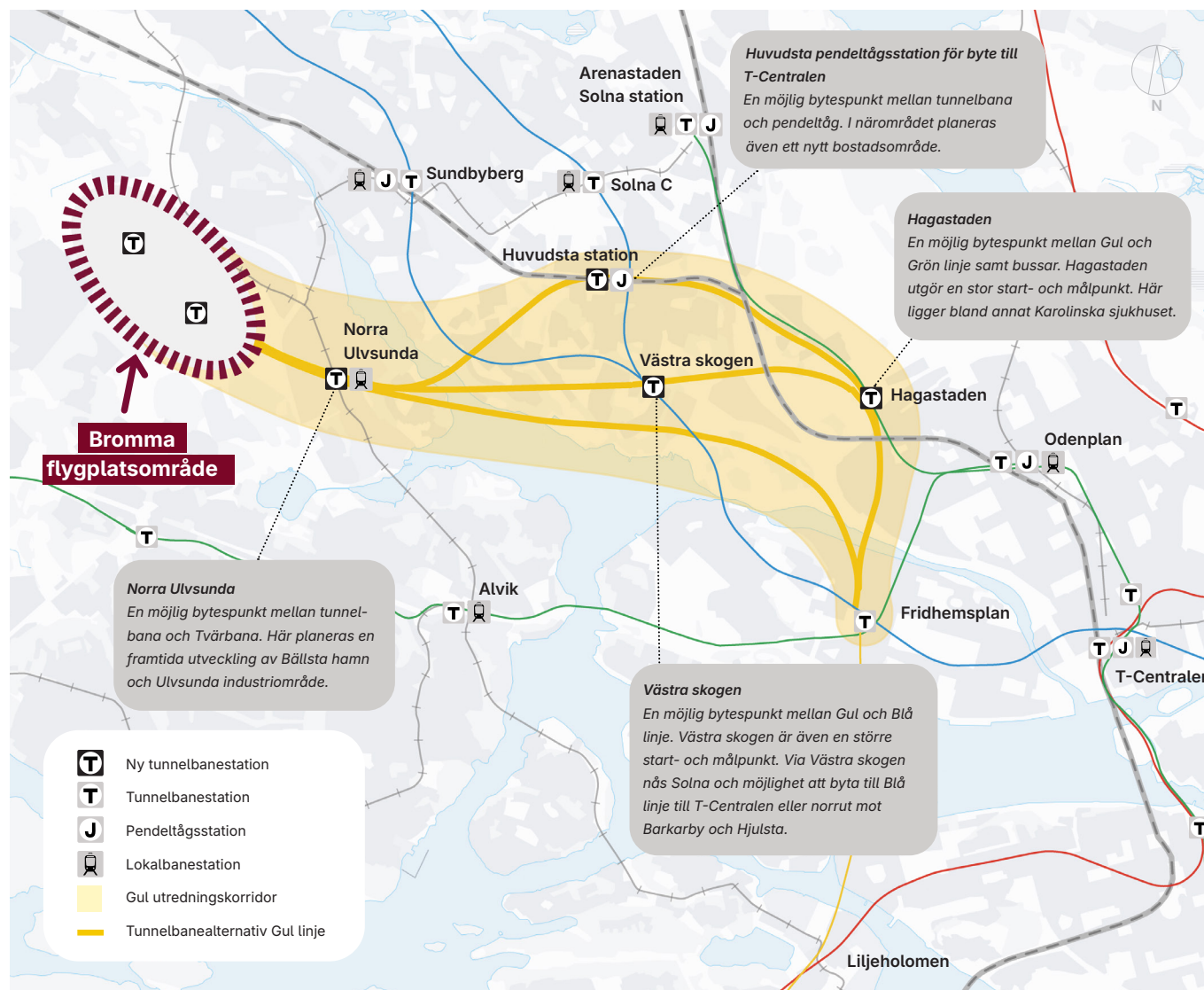
Antal nya stationer: 3–5 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Strax över 10 minuter till Fridhemsplan

Cirka 20 minuter inklusive byte till T-Centralen

Möjlig turtäthet: Avgångar minst var 5:e minut i rusningstrafik



Fördelar och nackdelar Gul utredningskorridor

De möjliga tunnelbanealternativen inom korridoren gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Alternativen skapar snabba direktresor till områden utefter Gul linje och ger bytesmöjligheter till övriga tunnelbanelinjer och pendeltåg.

Trafiknät och tvärkopplingar

Gul utredningskorridor gör det möjligt med snabba direktresor till och från norra Norrmalm och Kungsholmen. Resor till övriga delar av innerstaden innebär byten i Hagastaden, Fridhemsplan eller Linjeholmen. Det blir även möjligt att resa till och från södra Stockholm samt de södra delarna av regionen via byten i bland annat Liljeholmen, Årstaberget och Älvsjö. Tillgängligheten till Sundbyberg och inom Västerort kan förbättras med utökat bussutbud som kompletterar tunnelbanan.

Stadsliv och markanvändning

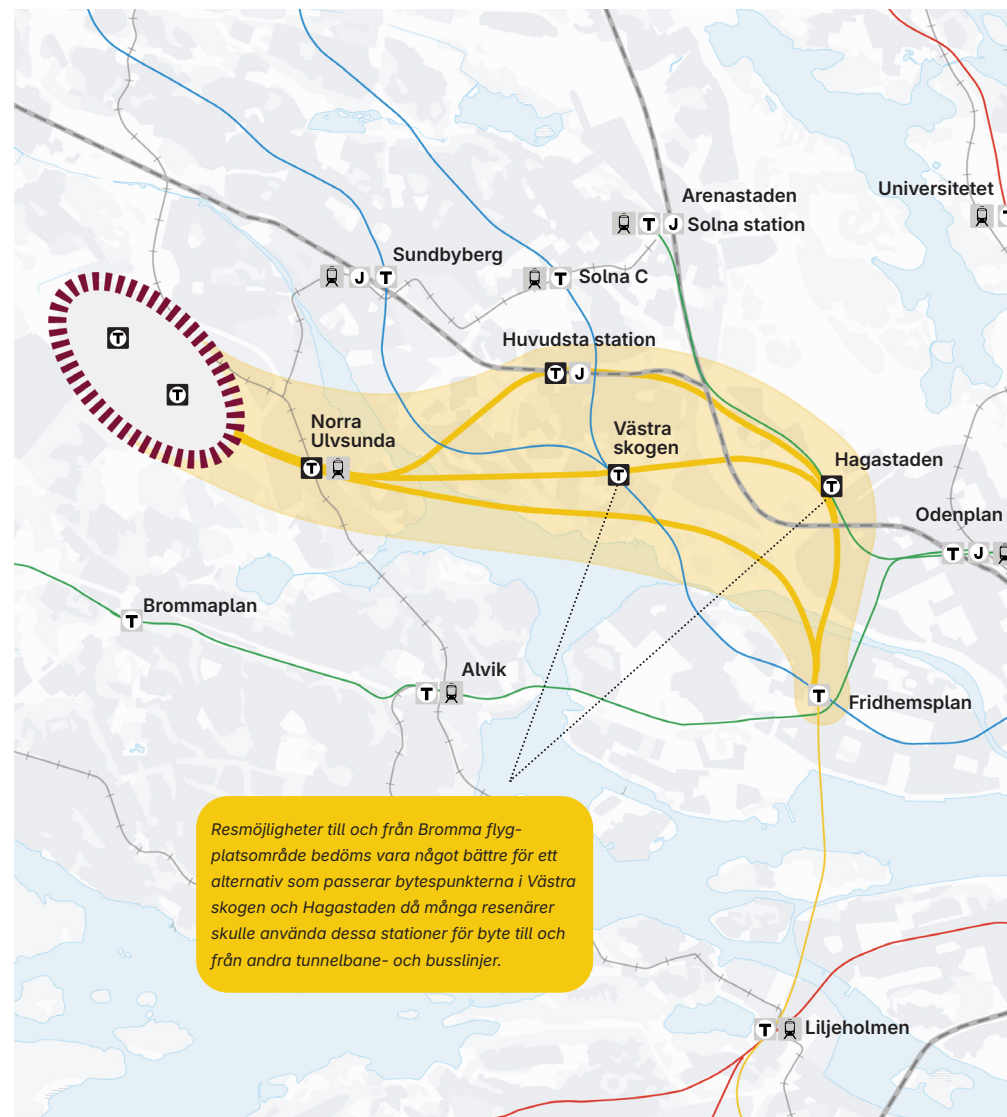
Gul utredningskorridor gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Det blir även möjligt att bygga en ny tunnelbanestation i Norra Ulvsunda, vilket kan hjälpa till att knyta ihop områden som idag skiljs åt av vägar eller andra hinder. Gul utredningskorridor möjliggör en hög turtäthet med tunnelbana.

Resurser och klimat

Gul utredningskorridor passerar under stadsnära natur, tätbebyggd stadsmiljö, kulturhistoriskt känslig bebyggelse samt riksintressen. Ett flertal områden med befintliga eller möjliga markföroringar passerar, vilket kan påverka mark och vatten. Växthusgasutsläppen under byggskedet beräknas bli måttliga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ, vilket främst beror på spårledningens längd och antal möjliga stationer.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Gul utredningskorridor skapar nya tvärkopplingar och resvägar i kollektivtrafiksystemet genom att sammanlänka viktiga bytespunkter i Västra skogen, Hagastaden och Fridhemsplan. Det blir även möjligt att förlänga tunnelbanan västerut mot Vällingby eller Spånåsa. Gul utredningskorridor skapar snabba direktresor till områden utefter Gul linje och ger bytesmöjligheter till övriga tunnelbanelinjer och pendeltåg.



Kartan visar Gul utredningskorridor.

Blå utredningskorridor - Sundbyberg

Inom Blå utredningskorridor utreder vi ett tunnelbanealternativ som innebär en ny avgrening vid Sundbyberg.

Alternativet med en ny avgrening vid Sundbyberg skulle bli cirka 3,5 kilometer långt, gå under mark och kunna innehålla två nya stationer.

Alternativet knyter ihop Bromma flygplatsområde med Solna, innerstaden samt södra Stockholm. Restiden mellan en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde och T-Centralen bedöms bli strax under 20 minuter.

Alternativet kopplar samman med befintlig tunnelbana strax norr om Sundbyberg. Den befintliga stationen i Sundbyberg skulle användas av tunnelbanetåg till och från Bromma flygplatsområde och Hjulsta. Inom utredningskorridoren kan en station i området kring Solvalla och Annedal vara möjlig.

Snabbfakta

Längd: 3,5 kilometer

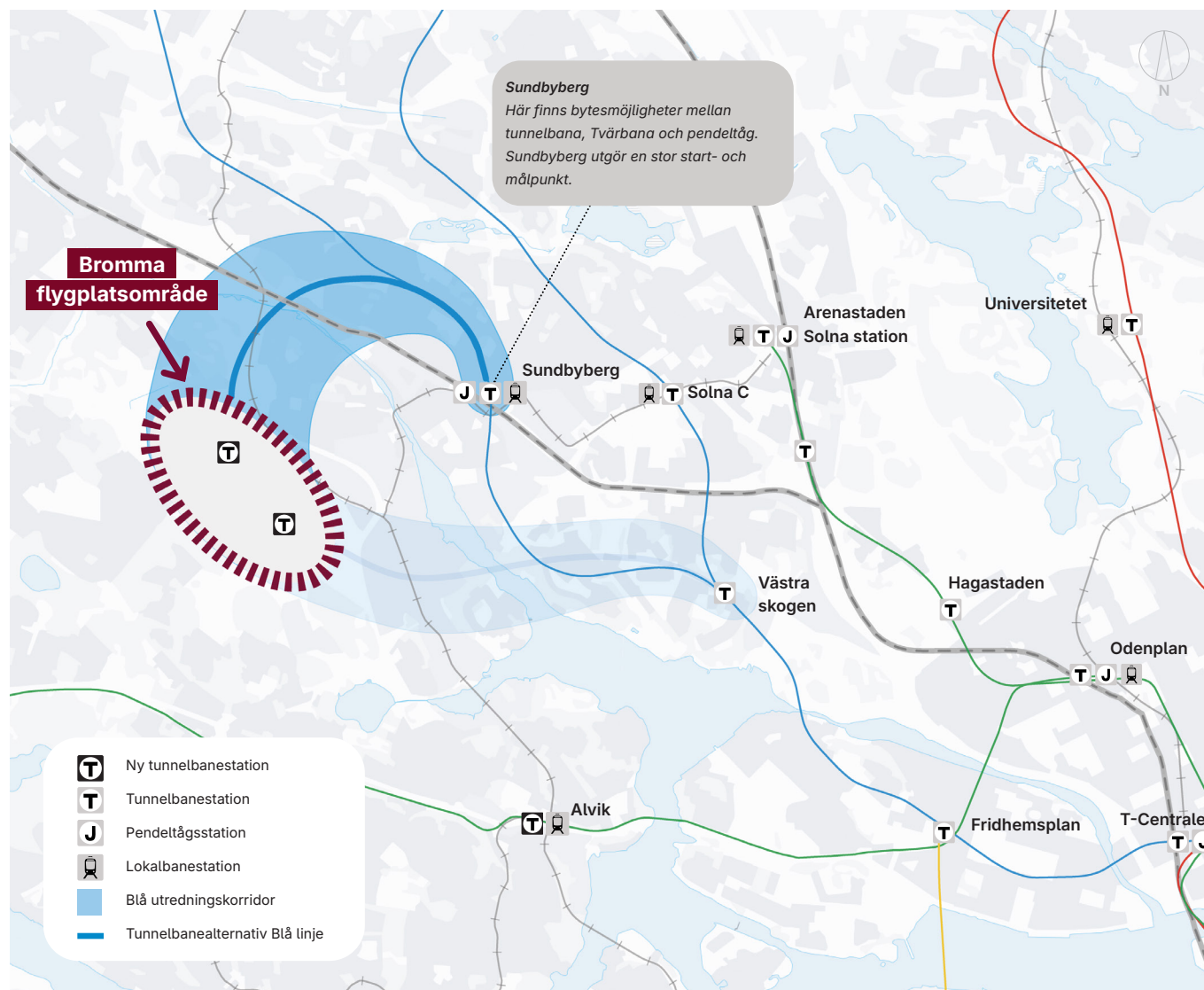
Antal nya stationer: 2 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Cirka 15 minuter till Fridhemsplan

Strax under 20 minuter till T-Centralen

Möjlig turtäthet: Avgångar cirka var 10:e minut i rusningstid



Fördelar och nackdelar Blå utredningskorridor - Sundbyberg

En ny avgrening vid Sundbyberg gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Avgreningen möjliggör också en turtäthet som möter den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde och ger bytsemöjligheter mellan tunnelbana, pendeltåg och Tvärbana.

Trafiknät och tvärkopplingar

Blå utredningskorridorers avgrening vid Sundbyberg gör det möjligt att resa till och från centrala Stockholm samt göra direkta resor till bland annat Kungsholmen, Stockholm city och Södermalm (station Sofia). Det blir också möjligt att resa till och från Söderort, bland annat direkt till Enskede, Högdalen och Hagsätra, och även möjligt att resa via byten på till exempel Gullmarsplan.

Stadsliv och markanvändning

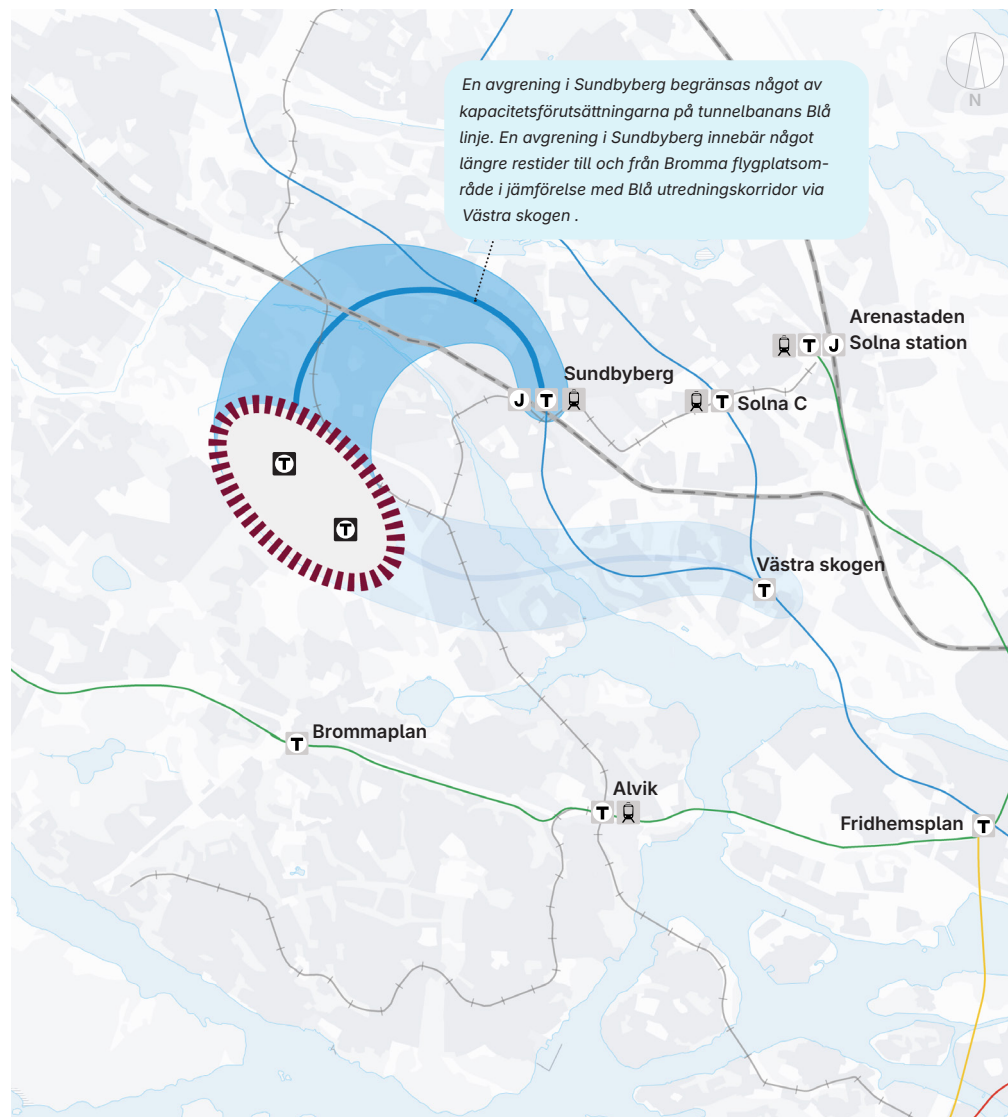
Blå utredningskorridorers avgrening vid Sundbyberg gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. En avgrening vid Sundbyberg möjliggör också en turtäthet med tunnelbana med tillräcklig sitt- och ståplatskapacitet för att möta den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde.

Resurser och klimat

Blå utredningskorridorers avgrening vid Sundbyberg passerar under kulturhistorisk bebyggelse samt riksintresse för kulturmiljövård. Områden med möjliga markföroreningar passerar, vilket kan påverka mark och vatten. Utsläppen av växthusgaser under byggtiden beräknas bli låga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ, vilket främst beror på spårlinjens längd och antal möjliga stationer.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Med Blå utredningskorridorers avgrening vid Sundbyberg minskar trängseln i kollektivtrafiken, till exempel på Tvärbanan mellan Bromma flygplatsområde och Liljeholmen. Även tunnelbanans Blå linje avlastas när det blir fler avgångar. I framtiden kan det dock vara svårt att anpassa trafiken till ändrade resvanor utan att begränsa möjligheterna att öka trafiken på andra delar av Blå linje. Möjlighet finns till förlängning söderut i riktning mot Brommaplan.



Blå utredningskorridor - Västra skogen

Inom Blå utredningskorridor utreder vi ett tunnelbanealternativ som innebär en ny avgrening vid Västra skogen.

Alternativet med en ny avgrening vid Västra skogen skulle bli cirka 4,5 kilometer långt, gå under mark och kunna innehålla tre nya stationer.

Alternativet knyter ihop Bromma flygplatsområde med Solna, innerstaden samt södra Stockholm. Restiden mellan den nya stadsdelen på Bromma flygplatsområde och T-Centralen bedöms bli strax under 15 minuter.

Avgrening vid Västra skogen innebär att ny tunnelbana till och från Bromma flygplatsområde kopplas samman med befintlig tunnelbana i Västra skogen. Den befintliga stationen i Västra skogen skulle användas av tunnelbanetåg till och från Bromma flygplatsområde, Hjulsta och Barkarby.

Snabbfakta

Längd: 4,5 kilometer

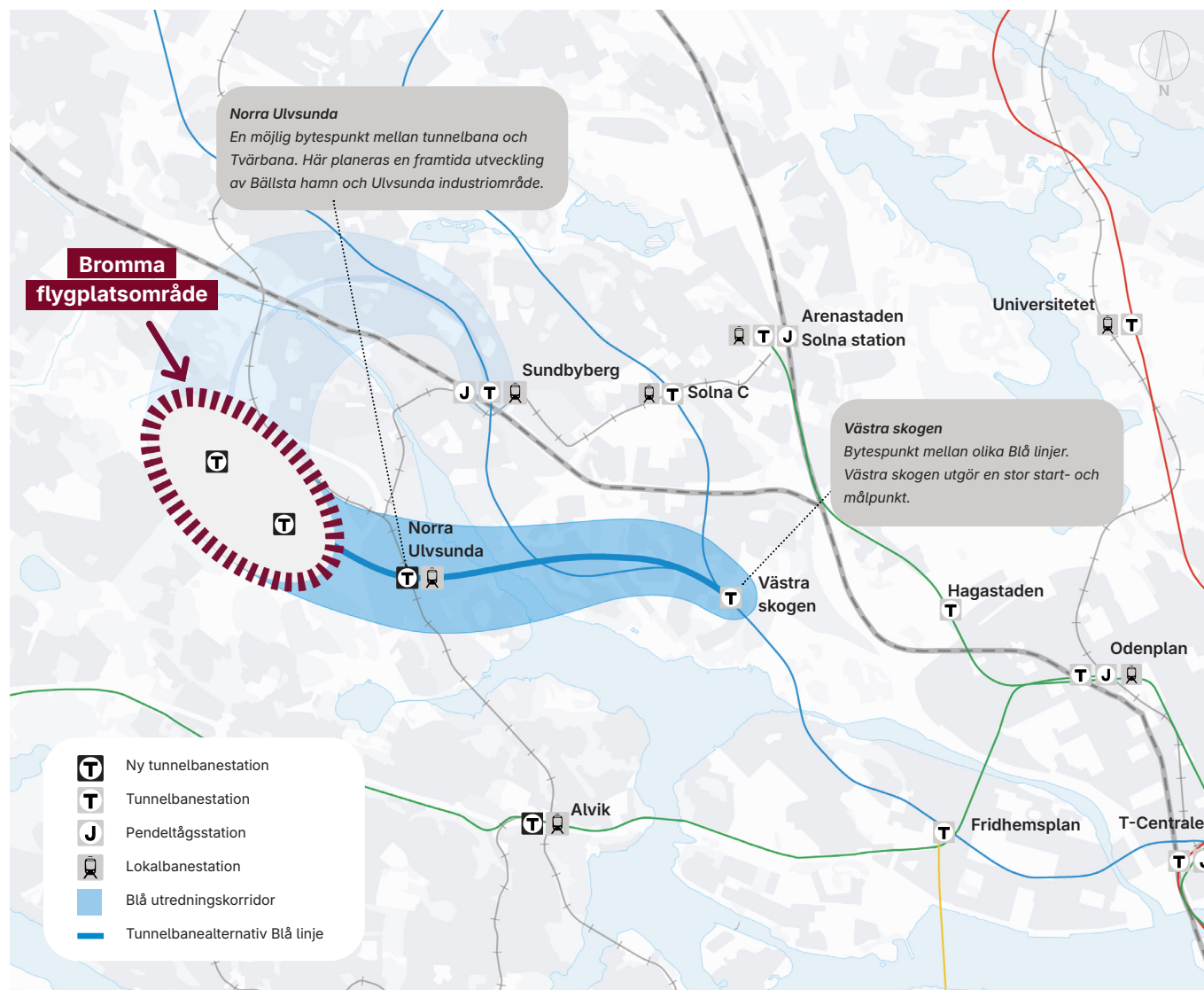
Antal nya stationer: 3 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Cirka 10 minuter till Fridhemsplan

Strax under 15 minuter till T-Centralen

Möjlig turtäthet: Avgångar cirka var 10:e minut i rusningstid



Fördelar och nackdelar Blå utredningskorridor - Västra skogen

En ny avgrening vid Västra skogen gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Avgreningen möjliggör också en turtäthet som möter den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde.

Trafiknät och tvärkopplingar

Blå utredningskorridorers avgrening vid Västra skogen gör det möjligt att resa till och från centrala Stockholm. Det går att åka direkt till bland annat Kungsholmen, Stockholm city och Södermalm (station Sofia). Det blir också möjligt att resa till och från Söderort, bland annat direkt till Enskede, Högdalen och Hagsätra, samt via byten till exempel på Gullmarsplan. För alternativet med avgrening i Västra skogen kan tillgängligheten inom Västerort samt till och från Sundbyberg förbättras med ökat bussutbud som kompletterar tunnelbanan.

Stadsliv och markanvändning

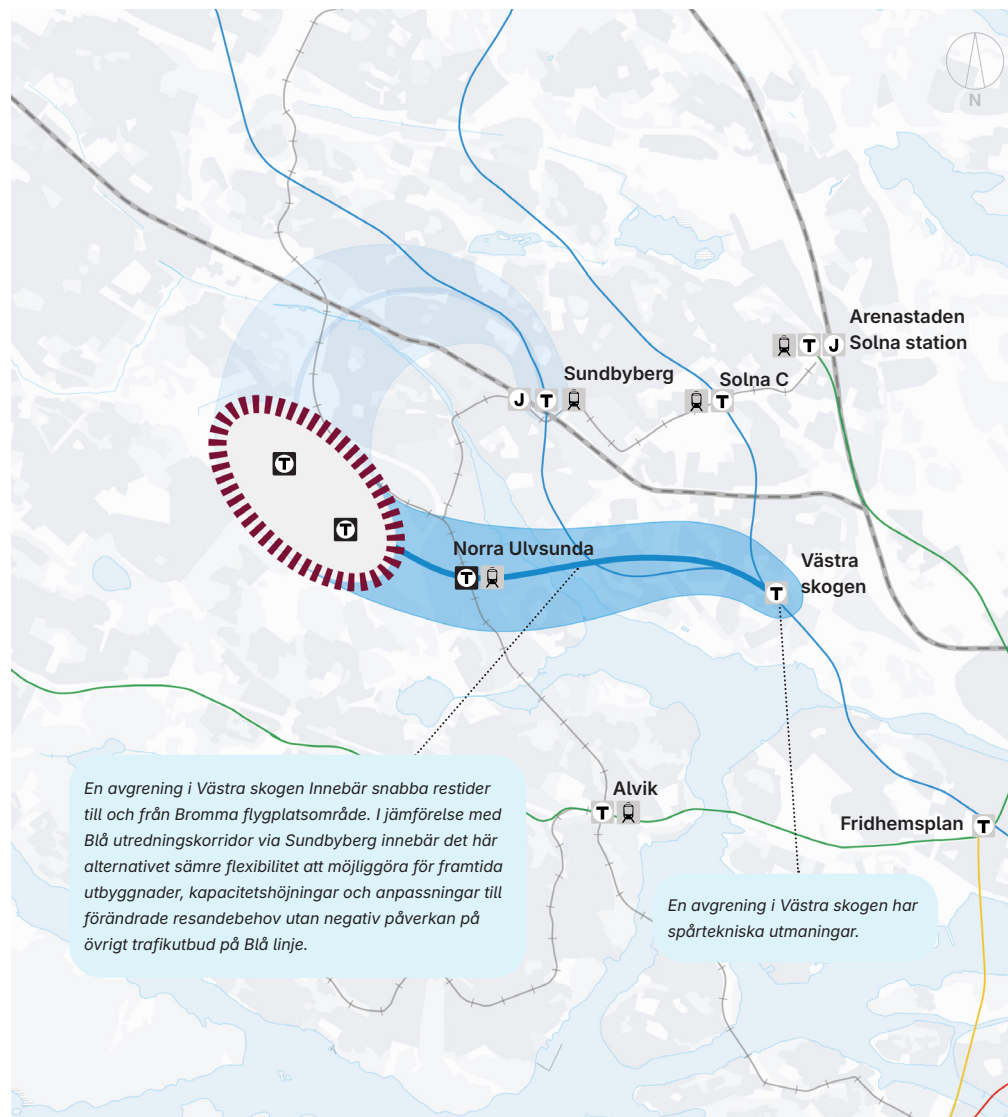
Blå utredningskorridorers avgrening vid Västra skogen gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Det blir också möjligt att bygga en ny station i Norra Ulvsunda. Det kan hjälpa till att knyta ihop området bättre och minska fysiska barriärer. En avgrening vid Västra skogen möjliggör också ett turutbud med tillräcklig sitt- och ståplatskapacitet för att möta den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde.

Resurser och klimat

Blå utredningskorridorers avgrening vid Västra skogen passerar under naturområden, exempelvis längs Bällstaviken, och riskerar att påverka riksintresse för naturvård. Områden med möjliga markföreningar passerar, vilket kan påverka mark och vatten. Omgivningspåverkan riskerar att bli stor om Bällstaviken inte kan passeras på tillräckligt djup. Alternativet är att bygga med en sänktunnel. Under byggtiden kan det ge stora ingrepp och störningar. Utsläppen av växthusgaser under byggtiden beräknas bli låga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ vilket främst beror på spårlinjens längd och antal möjliga stationer.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Med Blå utredningskorridorers avgrening vid Västra skogen minskar trängseln i kollektivtrafiken, till exempel på Tvärbanan mellan Bromma flygplatsområde och Liljeholmen. Även tunnelbanans Blå linje avlastas när det blir fler avgångar. I framtiden kan det dock vara svårt att anpassa trafiken till ändrade resvanor utan att begränsa möjligheterna att öka trafiken på andra delar av Blå linje. Alternativet går att förlänga västerut mot exempelvis Spånga och Vällingby.



Kartan visar Blå utredningskorridor Västra skogen.

Grön utredningskorridor – Arenastaden

Inom Grön utredningskorridor utreder vi ett tunnelbanealternativ som innebär en förlängning av Grön tunnelbanelinje från Arenastaden.

Alternativet med en förlängning av tunnelbanan från Arenastaden skulle bli ungefär 5,5–6 kilometer långt, gå under mark och kunna innehålla tre nya tunnelbanestationer.

Alternativet knyter ihop Bromma flygplatsområde med Sundbyberg och Solna, samt med stora delar av Stockholms innerstad. Restiden mellan en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde och T-Centralen bedöms bli strax under 20 minuter. Inom utredningskorridoren kan en station i området kring Solvalla, Annedal, Norra Ulvsunda och Näckrosen vara möjlig.

Snabbfakta

Längd: 5,5–6 kilometer

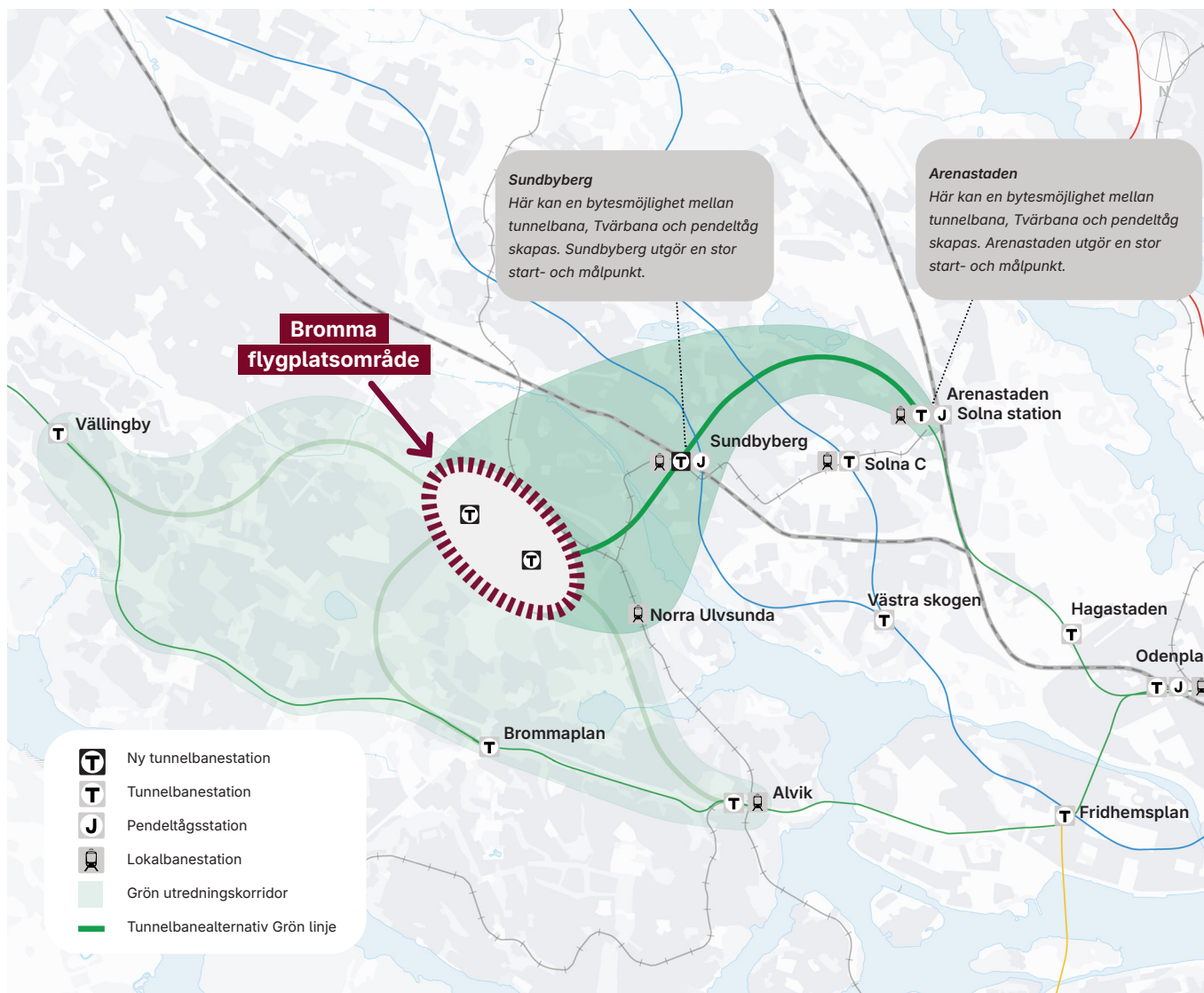
Antal nya stationer: 3 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Strax under 15 minuter till Odenplan

Strax under 20 minuter till T-Centralen

Möjlig turtäthet: Avgångar cirka var 10:e minut i rusningstid



Fördelar och nackdelar Grön utredningskorridor – Arenastaden

Grön utredningskorridor via Arenastaden gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Alternativet kan avlasta övriga kollektivtrafik och ge bytemöjligheter mellan tunnelbana, pendeltåg och Tvärbana. Utmaningar finns att på sikt inte försämra utbudet på Grön linje till Hässelby.

Trafiknät och tvärkopplingar

Grön utredningskorridor via Arenastaden gör det enklare att resa till och från Sundbyberg, Solna och centrala Stockholm. Särskilt förbättras resandet till norra och centrala innerstaden, vilket gynnar många resenärer. Med grön utredningskorridor via Arenastaden blir det även enklare att resa till norra delen av regionen. Bland annat går det att byta till pendeltåg i Sundbyberg, Arenastaden eller Odenplan, och till Roslagsbanan vid Odenplan.

Stadsliv och markanvändning

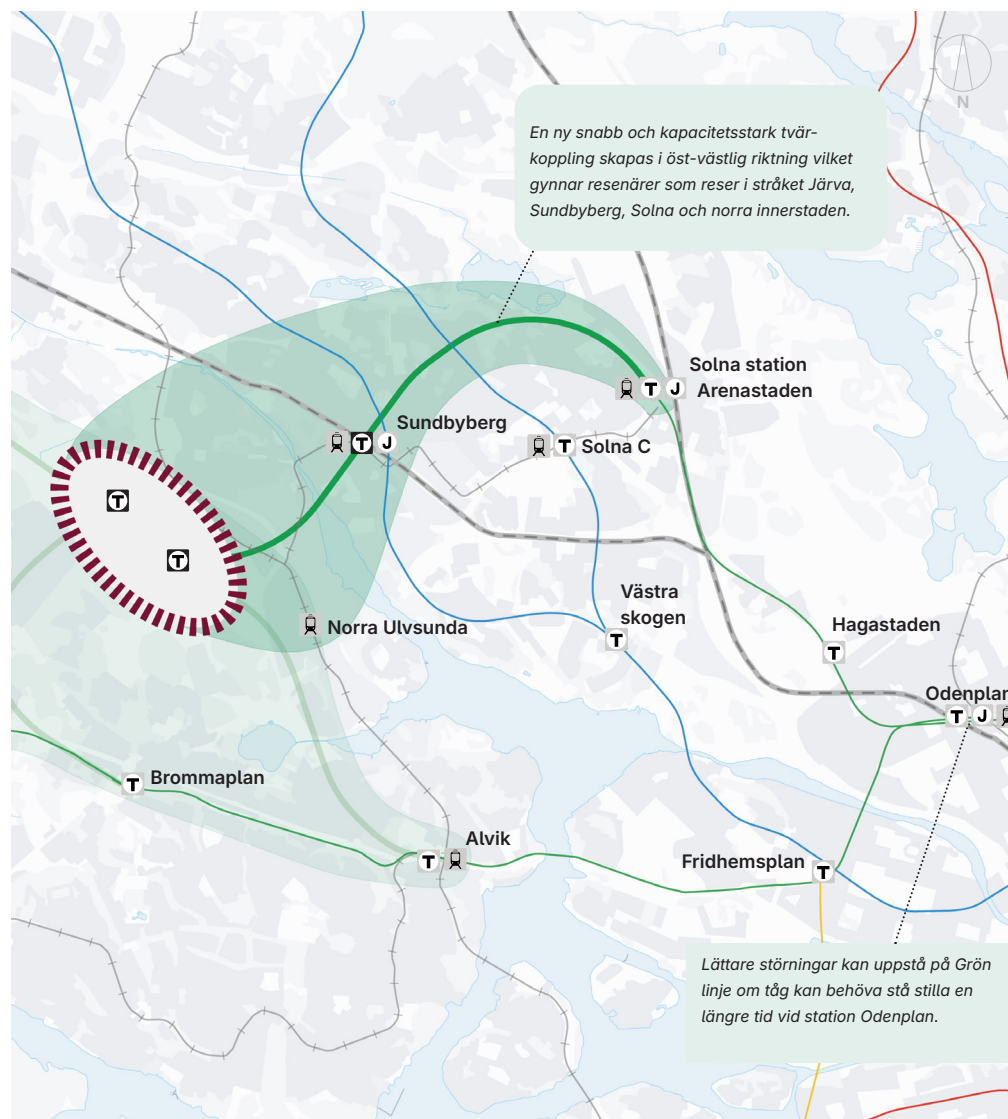
Grön utredningskorridor via Arenastaden gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. I jämförelse med andra studerade alternativ är de möjliga stationsplaceringarna dock något mindre flexibla. Grön utredningskorridor via Arenastaden möjliggör tillräcklig turtäthet med tunnelbana, med sitt- och ståplatskapacitet för att möta den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde.

Resurser och klimat

Grön utredningskorridor via Arenastaden passerar under kulturhistorisk bebyggelse och forn-lämningar samt ett flertal naturmiljöer, såsom naturreservat, riksintresse för naturvård samt värdefulla livsmiljöer för arter. Föreningstäta områden finns främst kring Sundbyberg och Arenastaden vilket kan påverka mark och vatten. Utsläppen av växthusgaser under byggtiden beräknas bli låga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ, vilket främst beror på spårlinjens längd och antal möjliga stationer.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Grön utredningskorridor via Arenastaden skapar en ny tunnelbanelänk i öst-västlig riktning. Det gynnar särskilt resenärer som reser mellan norra innerstaden, Solna, Sundbyberg och Järva. Det förbättrar bland annat resmöjligheterna för boende i områden med socioekonomiska utmaningar, genom bättre tillgänglighet och kortare restider. Trängseln på flera linjer i kollektivtrafiken kan minska. Samtidigt finns en risk för fler störningar på tunnelbanans Gröna linje, särskilt vid Odenplan, där tågen från Hässelby och Bromma flygplatsområde vävs ihop. Det blir svårare att i framtiden öka kapaciteten eller ändra trafiken om resandet förändras, utan att det påverkar övriga delar av Grön linje. Alternativet går att förlänga västerut mot exempelvis Spånga och Vällingby.



Kartan visar Grön utredningskorridor Arenastaden.

Grön utredningskorridor – Vällingby till Alvik

Inom Grön utredningskorridor utreder vi ett tunnelbanealternativ som innebär en avgrening av Grön tunnelbanelinje från Alvik.

Alternativet med en avgrening av Grön linje från Alvik skulle bli cirka 7,5-8 kilometer långt, gå under mark och kunna innehålla tre nya tunnelbanestationer.

Alternativet knyter ihop Bromma flygplatsområde med de västra och centrala delarna av Stockholms innerstad. Restiden mellan en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde och T-Centralen bedöms bli cirka 20 minuter.

Avgrening skulle ske i marknivå och linjen skulle gå i bergtunnel. Bedömningen är att avgreningen behöver dras vidare från flygplatsområdet till Vällingby och att den där återigen blir en del av Grön linje till Hässelby. Detta på grund av att vi vill minimera den negativa påverkan på befintlig Hässelbygren. Om alternativet byggs på det sättet kan det även vara aktuellt att bygga en tunnelbanestation i området kring Beckomberga.

Snabbfakta

Längd: 7,5-8 kilometer

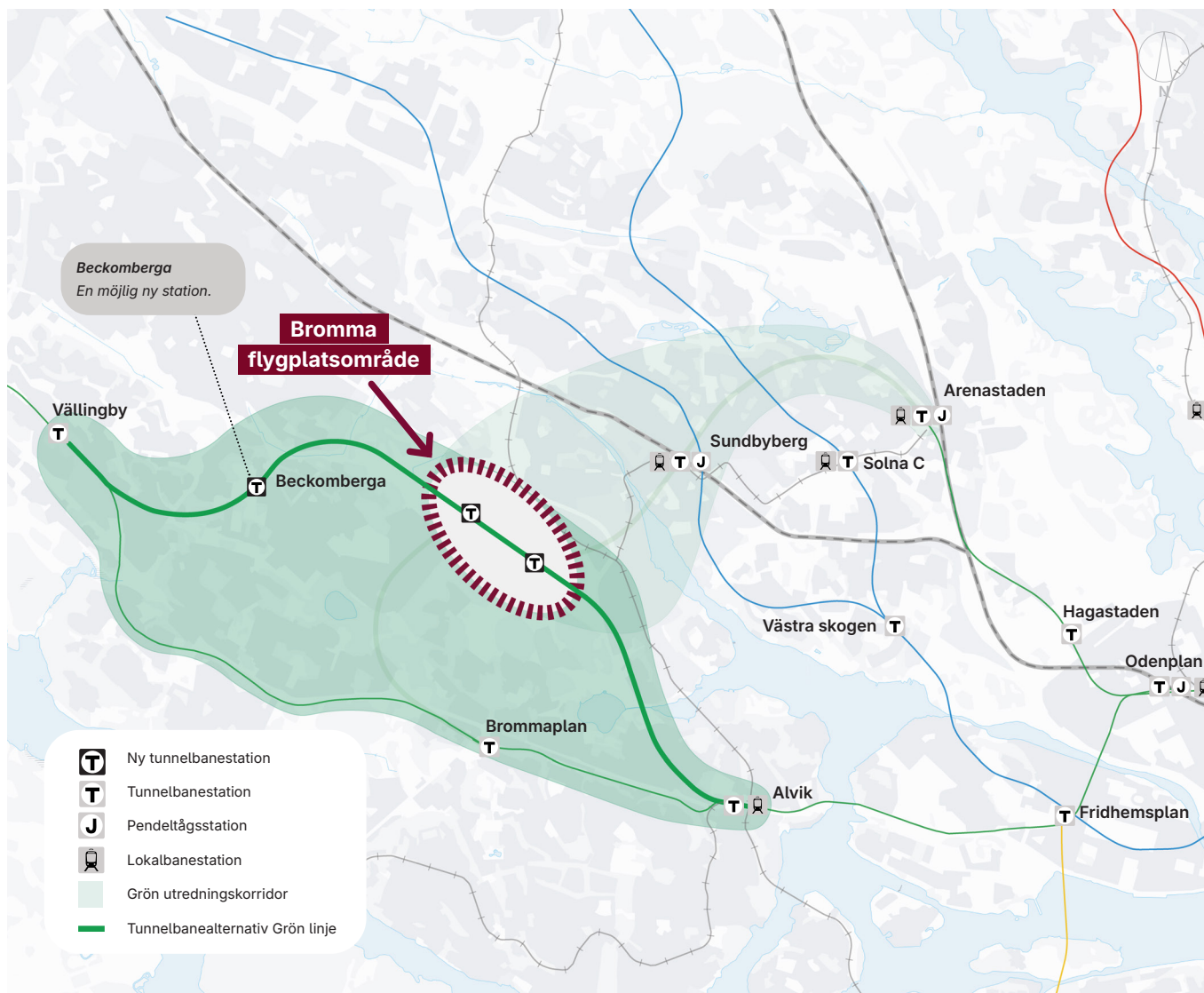
Antal nya stationer: 3 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Cirka 10 minuter till Fridhemsplan

Cirka 20 minuter till T-Centralen

Möjlig turtäthet: Avgångar var 5:e-10:e minut i rusningstrafik



Fördelar och nackdelar Grön utredningskorridor – Vällingby till Alvik

Grön utredningskorridor via Vällingby till Alvik gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Alternativet skapar nya resvägar i Västerort, men det finns utmaningar med att inte försämrade utbudet på Grön linje till Hässelby.

Trafiknät och tvärkopplingar

Grön utredningskorridor via Vällingby till Alvik gör det enklare att resa till och från Västerort, med direkt tunnelbaneförbindelse till och från Hässelby och Alvik. Det blir även enklare att resa till och från centrala Stockholm, med möjlighet till direkta resor till många delar av innerstaden. Resande till viktiga start-, mål- och bytespunkter i regionen förbättras även genom direkta resor till och från Söderort och byten vid bland annat Fridhemsplan, Odenplan och T-Centralen. Tillgängligheten till Sundbyberg och Solna kan förbättras med ökat bussutbud som kompletterar tunnelbanan.

Resurser och klimat

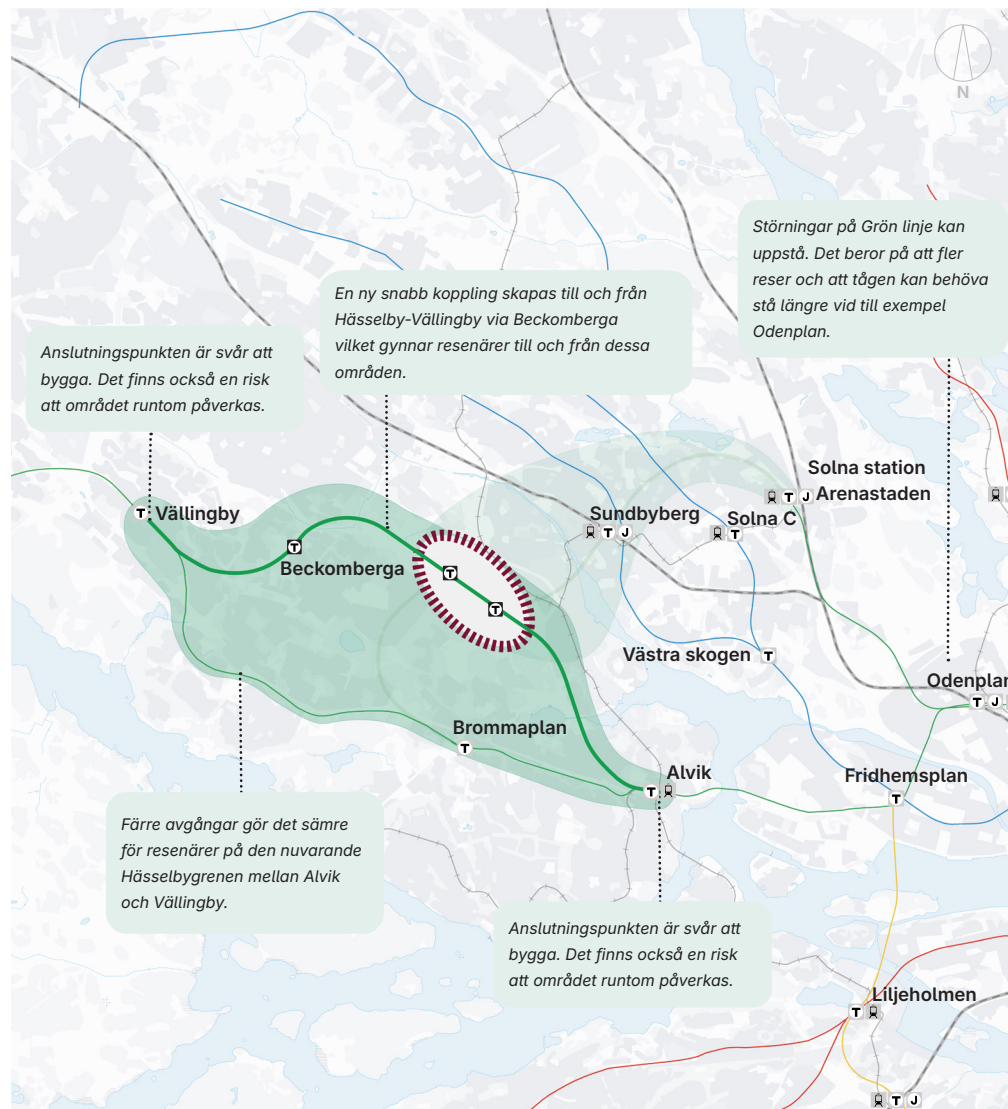
Grön utredningskorridor via Vällingby till Alvik passerar under riksintresse för naturvård, värdefulla ekområden, riksintresse för kulturmiljövård i Vällingby, kulturhistorisk bebyggelse och fornlämningar. Risken för spridning av föroreningar i mark och vatten är lägre än för andra tunnelbanealternativ. Utsläppen av växthusgaser under byggtiden beräknas bli höga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ, vilket främst beror på spårlinjens längd och antal möjliga stationer.

Stadsliv och markanvändning

Grön utredningskorridor via Vällingby till Alvik gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Utredningskorridoren möjliggör också en hög turtäthet med tillräcklig sitt- och ståplatskapacitet för att möta den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde. Då många startar sin resa i Hässelby och Vällingby finns det dock en risk att resenärer behöver stå länge.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Grön utredningskorridor via Vällingby till Alvik ger kortare restider med kollektivtrafik genom en ny och snabbare tunnelbana till och från Beckomberga, Vällingby och Hässelby. Trängseln kan minska i delar av kollektivtrafiken, men risken för störningar på Grön linje ökar när fler reser där. Odenplan kan bli en flaskhals. Antalet avgångar begränsas av hur mycket trafik som får plats på Grön linje. Detta gör det svårare att i framtiden öka kapaciteten eller ändra trafiken om resandet förändras, utan att det påverkar övriga delar av Grön linje. En snabbare förbindelse skapas mellan delar av Västerort och innerstaden vilket kan förbättra resmöjligheterna för boende i områden med socioekonomiska utmaningar, genom bättre tillgänglighet och kortare restider.



Kartan visar Grön utredningskorridor Vällingby - Alvik.

Fristående utredningskorridor - Odenplan

Inom fristående utredningskorridor
Odenplan utreder vi en helt ny tunnelbanelinje som sträcker sig mellan Bromma flygplatsområde och Odenplan.

Alternativet med en helt ny tunnelbanelinje till Odenplan skulle bli cirka 7-8,5 kilometer, gå under mark och kunna innehålla fem nya tunnelbanestationer.

Alternativet till Odenplan knyter ihop Bromma flygplatsområde med delar av Solna och de norra delarna av Stockholms innerstad. Restiden mellan en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde och centrala Stockholm bedöms bli cirka 20 minuter, med byte.

Snabbfakta

Längd: 7-8,5 kilometer

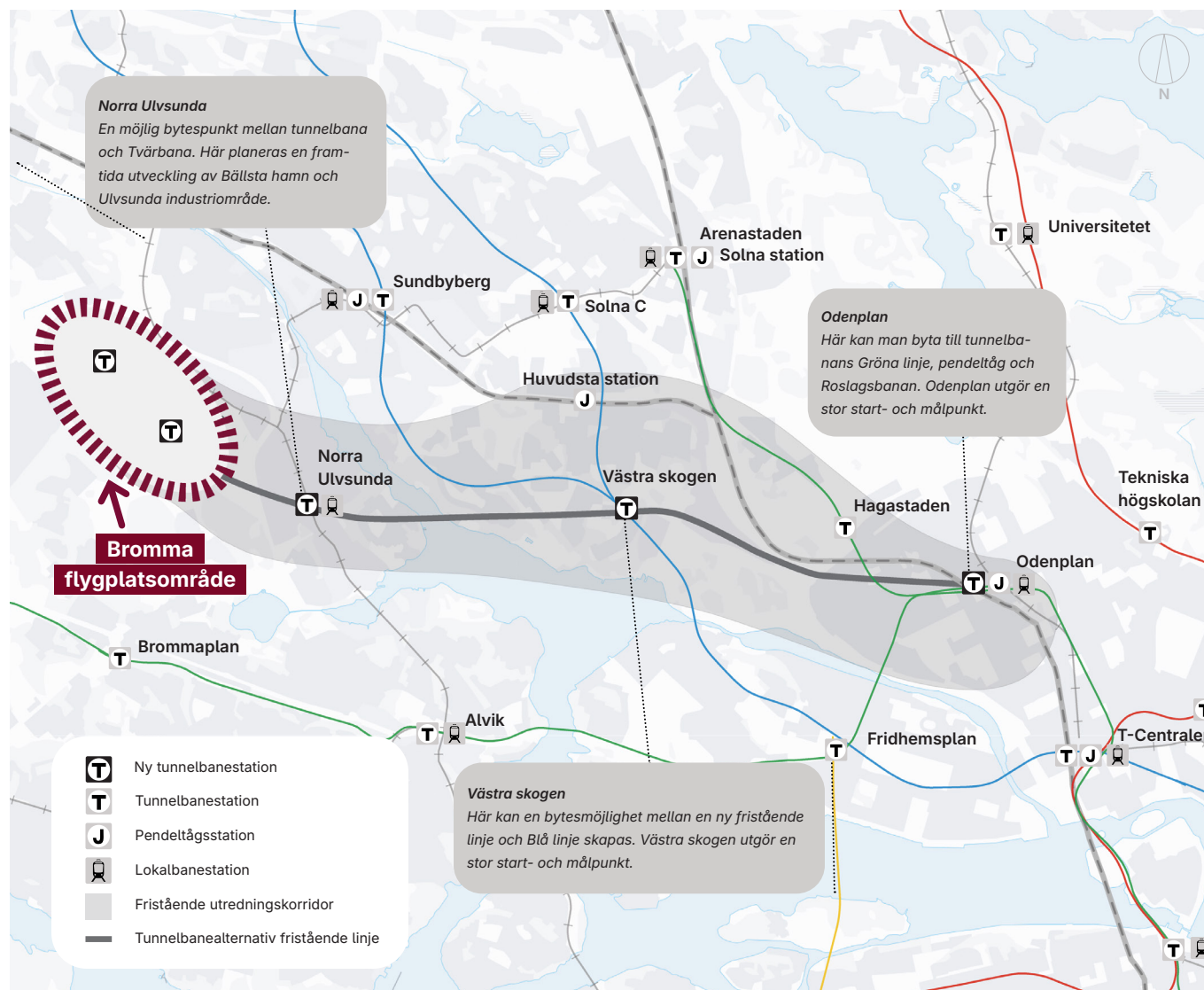
Antal nya stationer: 5 stationer

Restider från Bromma flygplatsområde:

Cirka 20 minuter inklusive byte till T-Centralen

Cirka 10 minuter till Odenplan

Möjlig turtäthet: Avgångar cirka var 5:e minut i rusningstrafik



Kartan visar Fristående utredningskorridor Odenplan.

Fördelar och nackdelar fristående utredningskorridor Odenplan

Fristående utredningskorridor Odenplan gör det möjligt att resa med kollektivtrafik till och från en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Alternativet ger goda möjligheter till täta avgångar och korta resor till Stockholms innerstad samt bra bytesmöjligheter vid Odenplan.

Trafiknät och tvärkopplingar

Fristående utredningskorridor Odenplan möjliggör snabba resor mellan Bromma flygplatsområde och innerstaden och bytesmöjligheter till tunnelbana, pendeltåg och Roslagsbanan. Utredningskorridoren förbättrar tillgängligheten till och från Västerort, Solna och Sundbyberg med utökat bussutbud som kompletterar tunnelbanan.

Stadsliv och markanvändning

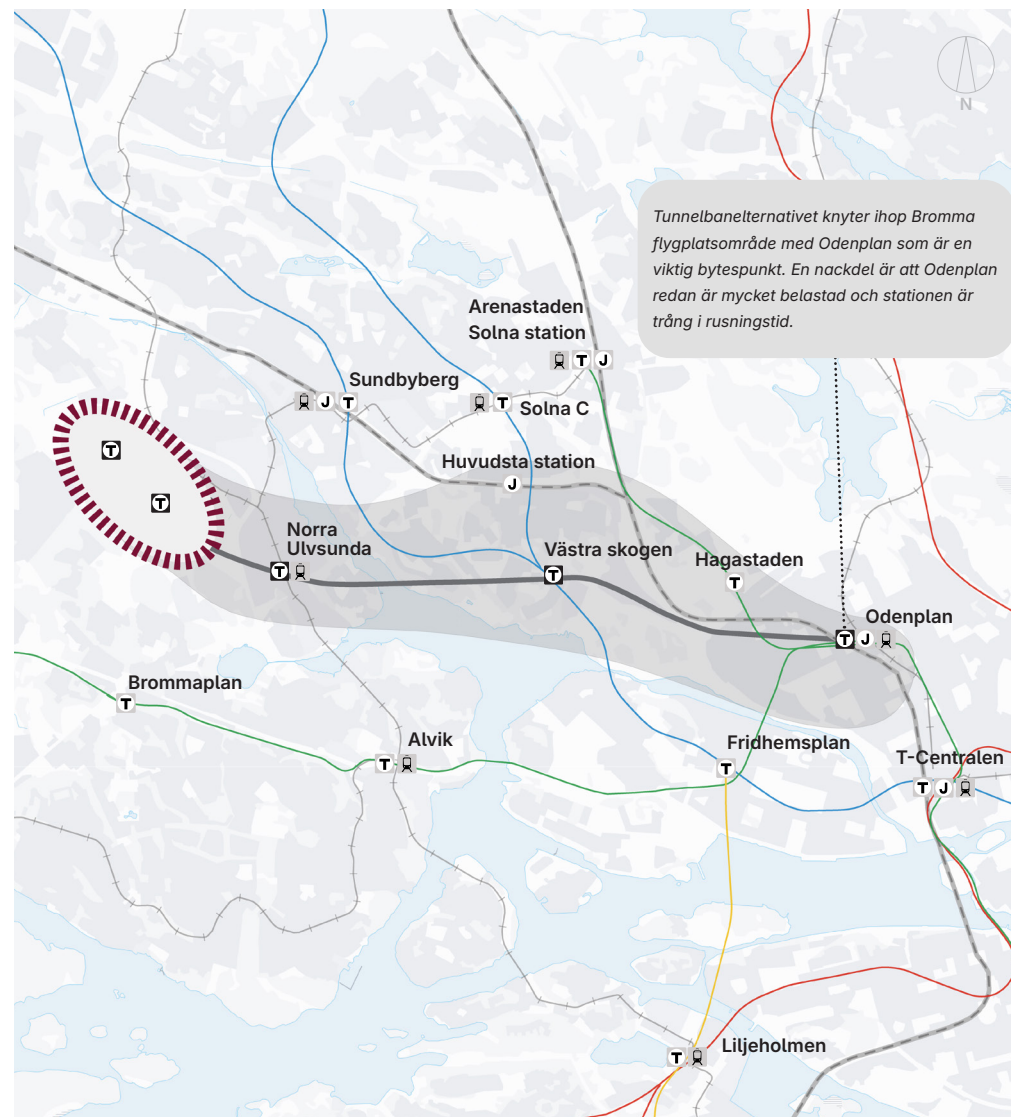
Fristående utredningskorridor Odenplan gör det möjligt att välja var tunnelbanestationer ska ligga i en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde. Utredningskorridoren möjliggör också en hög turtäthet med tillräcklig sitt- och ståplatskapacitet för att möta den förväntade efterfrågan på resor till och från Bromma flygplatsområde.

Resurser och klimat

Fristående utredningskorridor Odenplan passerar under natur- och kulturmiljöer, framförallt kopplat till trädmiljöer, riksintresse för naturvård samt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Föroreningstäta områden finns främst i de centrala delarna av staden samt vid Ulvsunda. Utsläppen av växthusgaser under byggtiden beräknas bli måttliga i jämförelse med övriga tunnelbanealternativ, vilket främst beror på spår-linjens längd och antal möjliga stationer.

Kollektivtrafikens attraktivitet

Inom fristående utredningskorridor Odenplan finns goda möjligheter till tätare avgångar om behov uppstår. Utredningskorridoren skapar en ny tvärkoppling i öst-västlig riktning och går också att förlänga västerut mot exempelvis Vällingby eller Spånga. Alternativet inom utredningskorridoren ger avlastning av Tvärbanan, men med delvis ökad belastning på Blå linje i och med att många resenärer väljer att byta i Västra skogen.



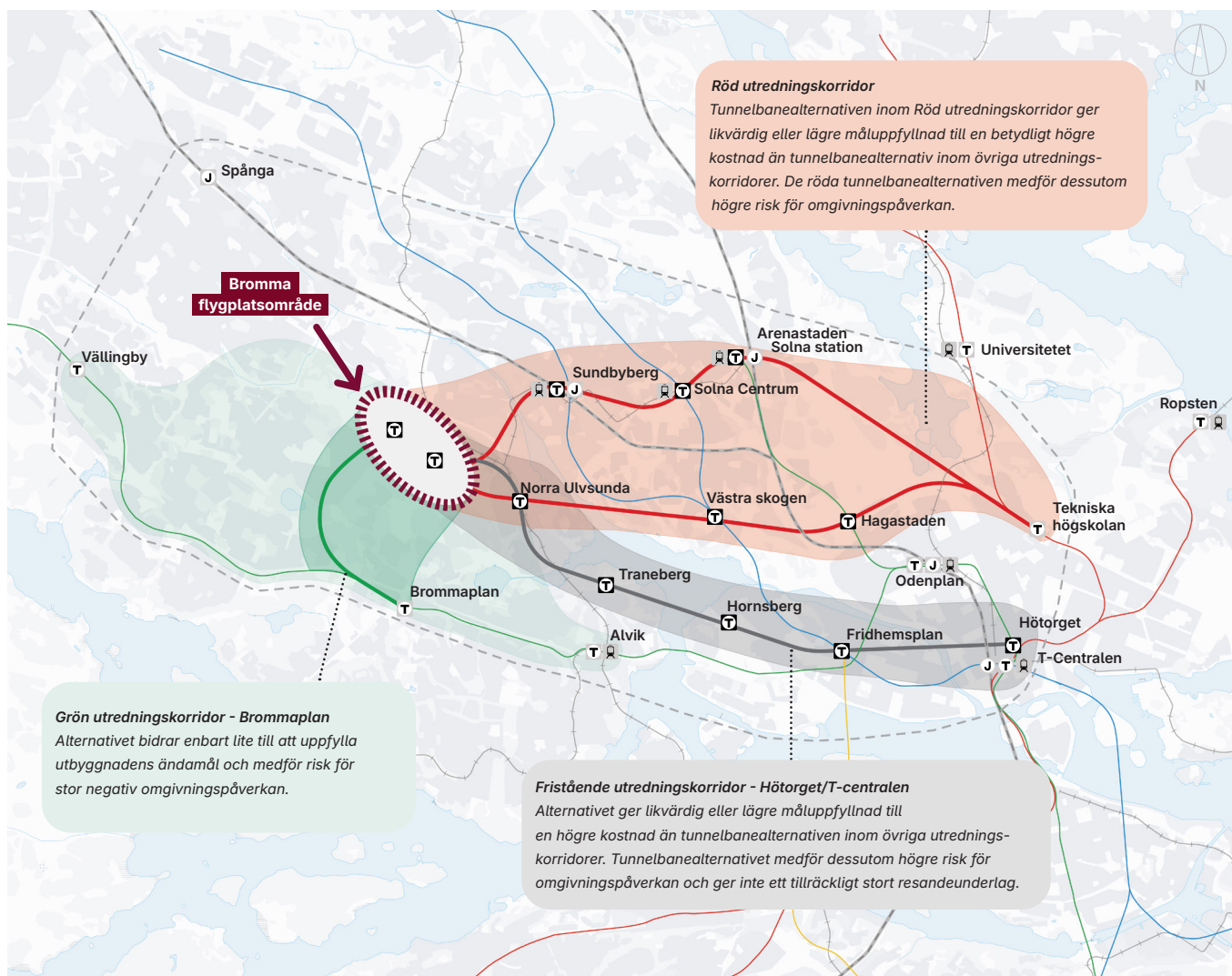
Kartan visar Fristående utredningskorridor Odenplan.

Bortvalda alternativ

Översikt bortvalda

Några alternativ läggs åt sidan

Utredningsarbetet syftar till att ta fram och välja ut de alternativ som bidrar mest till projektets ändamål och projektmål. Vår bedömning så här långt är att tre alternativ kan väljas bort. Dessa är Röd utredningskorridor, Grön utredningskorridor från Brommaplan samt Fristående utredningskorridor mot Hötorget/T-Centralen. Alternativerna visas på kartan och motiv till varför de valts bort beskrivs på nästkommande sidor.




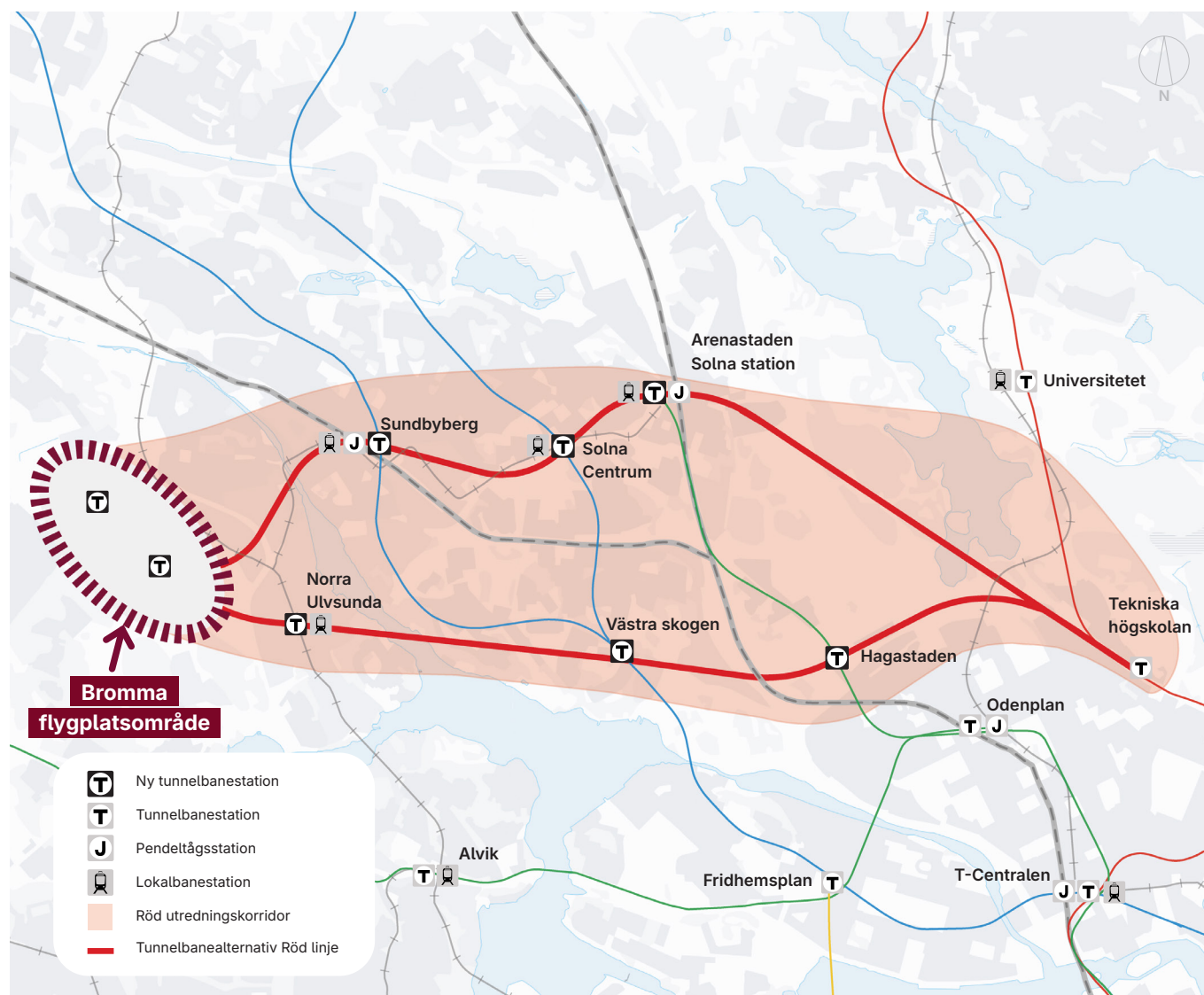
Kartan visar de tunnelbanealternativ som läggs åt sidan i fortsatt arbete.

Röd utredningskorridor

Inom Röd utredningskorridor har vi utrett avgreningar av Röd tunnelbanelinje från Tekniska högskolan till Bromma flygplatsområde. Detta är ett bortvalt alternativ.

Röd utredningskorridor bedöms kunna tillgodose behovet av kollektivtrafik till och från Bromma flygplatsområde. Stadsutvecklingen stöds genom att två stationslägen inom flygplatsområdet är möjliga. Vidare skapar alternativet också nya tvärkopplingar och ger snabbare resor mot Norra innerstaden och Östermalm än övriga alternativ.

Utredningskorridorens norra sträckning sammanfaller dock med Grön utredningskorridor från Arenastaden och den södra sträckningen med Gul och fristående korridor mellan flygplatsområdet och Hagastaden. Uppgiften  att lösa resandet mellan Bromma flygplatsområde och centrala Stockholm kan därför göras med mindre resurser genom att välja något av dessa alternativ hellre än en gren på Röd linje. I princip betyder det att sträckan mellan Tekniska högskolan och Arenastaden respektive Hagastaden inte behöver byggas ut. Att bygga en gren vid Tekniska högskolan har stora tekniska svårigheter eftersom det finns många andra anläggningar under mark i området, såsom Norra länken och den framtida Roslagsbanan till city. Byggandet skulle delvis även ske inom Kungliga Nationalstadsparken. Sammantaget gör det att Röd utredningskorridor väljs bort från det fortsatta utredningsarbetet.



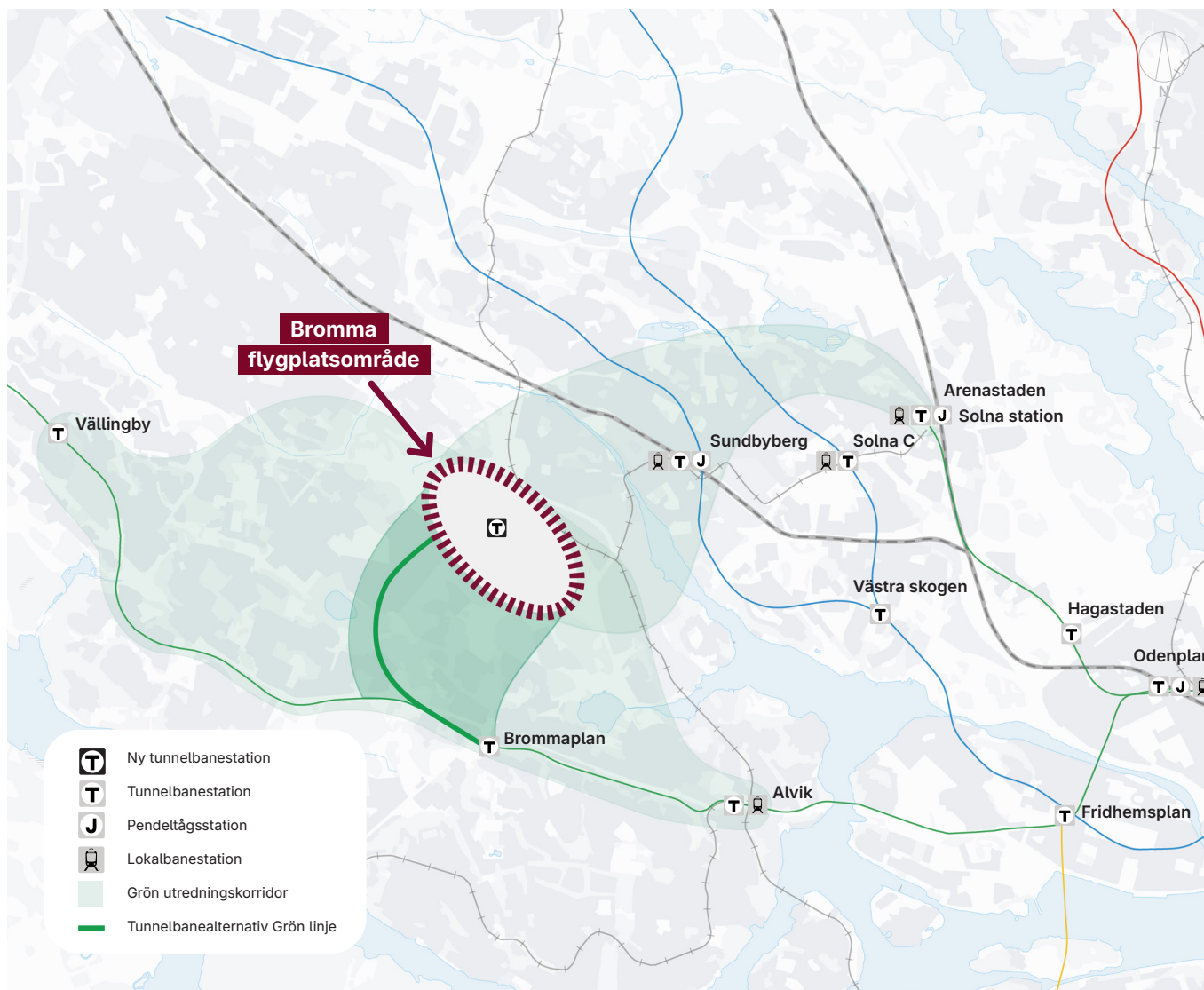
Grön utredningskorridor – Brommaplan

Inom Grön utredningskorridor har vi utrett en avgrening av Grön tunnelbanelinje från Brommaplan. Detta är ett bortvalt alternativ.

Grön utredningskorridor från Brommaplan är ett kort alternativ som endast möjliggör en ny station inom flygplatsområdet. Eftersom alternativet inte skapar några nya bytespunkter ger den endast marginellt förbättrade förutsättningar för resande i området och trafikprognoserna visar på ett lågt resande på linjen. Grenen begränsar också hur mycket trafik som kan köras på befintliga linjen mot Vällingby/Hässelby.

Eftersom befintlig Grön linje går på bro vid Brommaplan skulle en gren från denna behöva byggas ovan jord och riskera att få stor påverkan på omgivningen både under byggtid och i drift.

Att alternativet tillför låga restidsvinster och inte på ett bra sätt stödjer stadsutvecklingen på flygplatsområdet enligt Stockholms stads inriktning gör att utredningskorridoren inte bedöms rimlig att fortsätta att utreda.



Kartan visar Grön utredningskorridor Brommaplan.

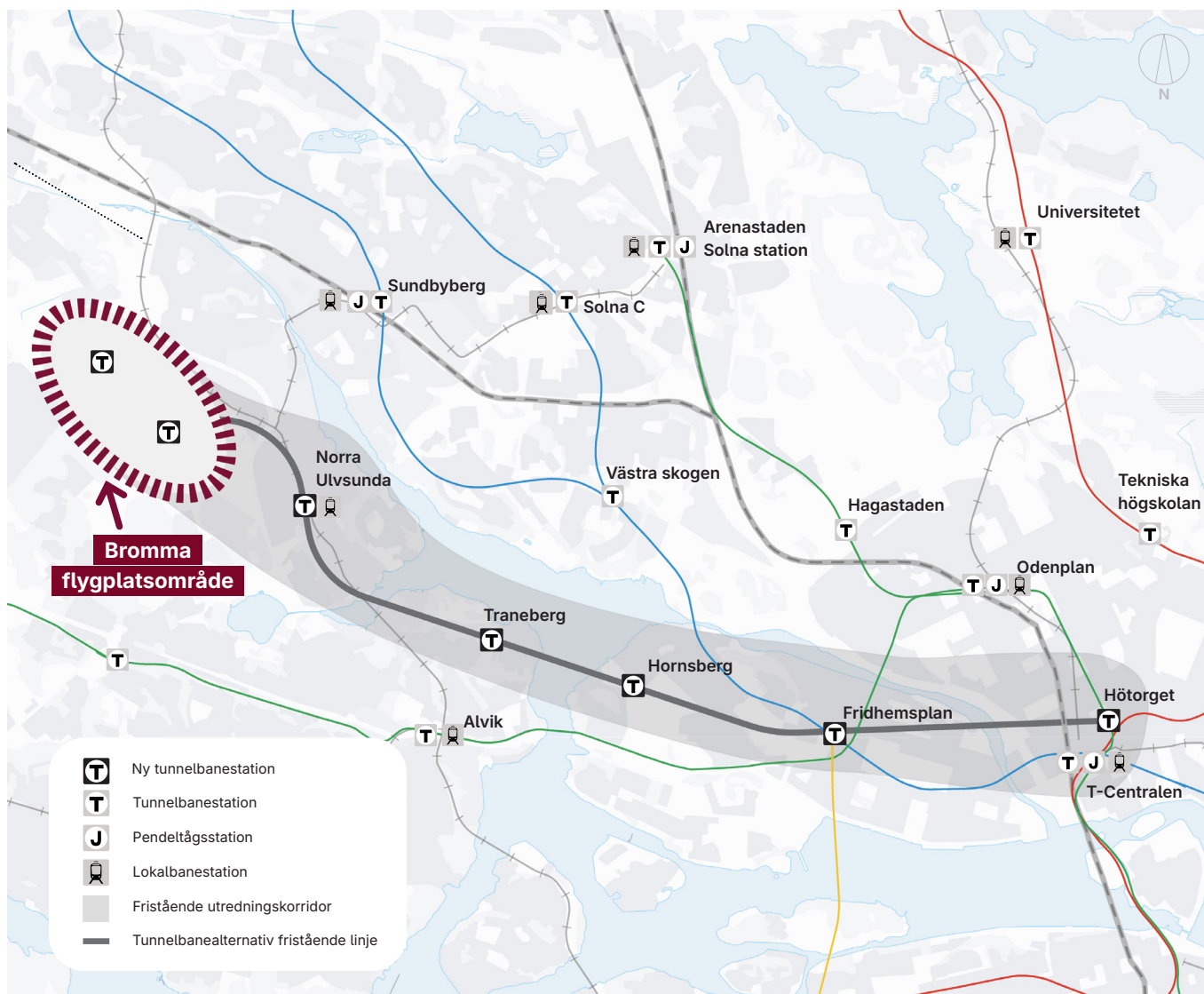
Fristående utredningskorridor - Hötorget/T-Centralen

Inom fristående utredningskorridor Hötorget/T-Centralen har vi utrett en helt ny tunnelbanelinje som sträcker sig mellan Bromma flygplatsområde och Hötorget eller T-Centralen. Detta är ett bortvalt alternativ.

Fristående utredningskorridor mot Hötorget eller T-Centralen togs fram som en lösning som skulle möjliggöra snabba resor mot Stockholms innerstad men också för att testa ett alternativ söder om Ulvsundasjön. Trafikanalyserna som gjorts inom ramen för lokaliseringsutredningen visar att stationslägen vid Traneberg och Hornsberg inte skulle generera särskilt mycket resande och ge få attraktiva bytespunkter för resande till och från Bromma flygplatsområde.

Utredningsarbetet visar också att det är mycket svårt att åstadkomma en stationsplacering vid Hötorget som ger goda bytesmöjligheter till Grön linje på grund av den täta bebyggelsen och befintliga undermarksanläggningar på platsen. Alternativa placeringar av stationen har studerats, framförallt närmare T-Centralen, men även sådana lösningar bedömdes medföra stora tekniska utmaningar, höga kostnader och omfattande omgivningspåverkan.

Alternativet ger snabba resor mellan Bromma flygplatsområde och Stockholm city men ger likvärdig eller lägre målluppfyllnad till en högre kostnad än tunnelbanealternativen vi utrett inom övriga utredningskorridorer.



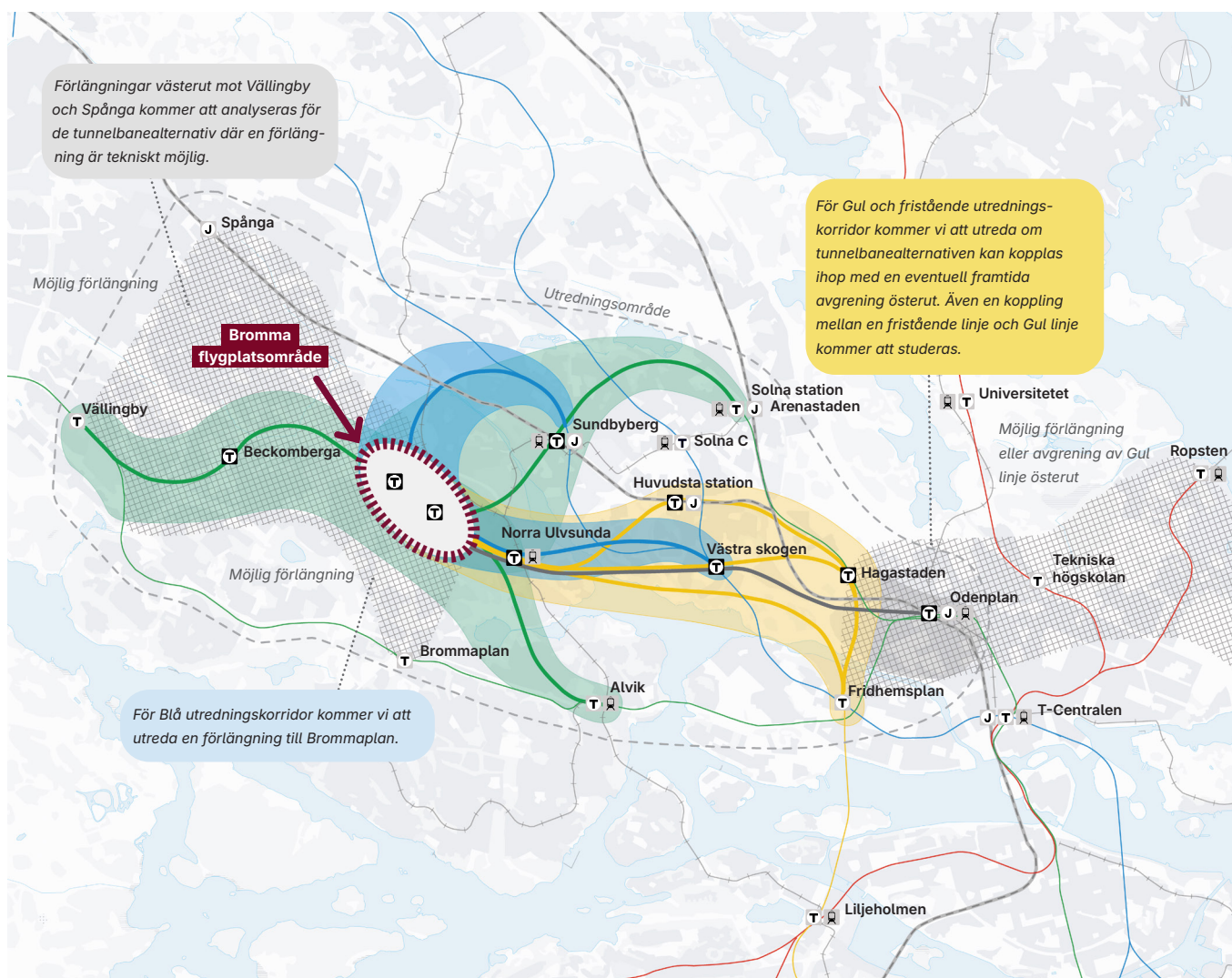
Vad händer nu?

Alternativ vi vill utreda vidare

Flera tunnelbanealternativ utreds vidare och fördjupas

Kartan visar vilka utredningskorridorer och tunnelbanealternativ som vi kommer att arbeta vidare med och utreda mer noggrant i vår utredning. I det fortsatta arbetet kommer vi att:

- fördjupa våra analyser om den tekniska genomförbarheten och hur omgivningen påverkas under byggtiden. Bland annat kommer vi titta på hur bytespunkter och anslutningar till befintliga linjer kan utformas.
- fördjupa våra analyser om den påverkan som en avgrening kan få på dagens tunnelbanelinjer.
- utreda möjligheten att förlänga och koppla ihop linjer i framtiden för att förstå vilka effekter det kan ge, till exempel i form av kortare resor, fler resenärer och påverkan på spårsystemet.



Kartan visar utredningskorridorer och tunnelbanealternativ som kommer att utredas vidare i fortsatt arbete.

Fortsatt arbete

Vår lokaliseringstudning är till en början övergripande och blir efterhand alltmer detaljerad. Den kommer att vara ett underlag för politiska beslut om eventuellt fortsatt arbete med att utreda och planera tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

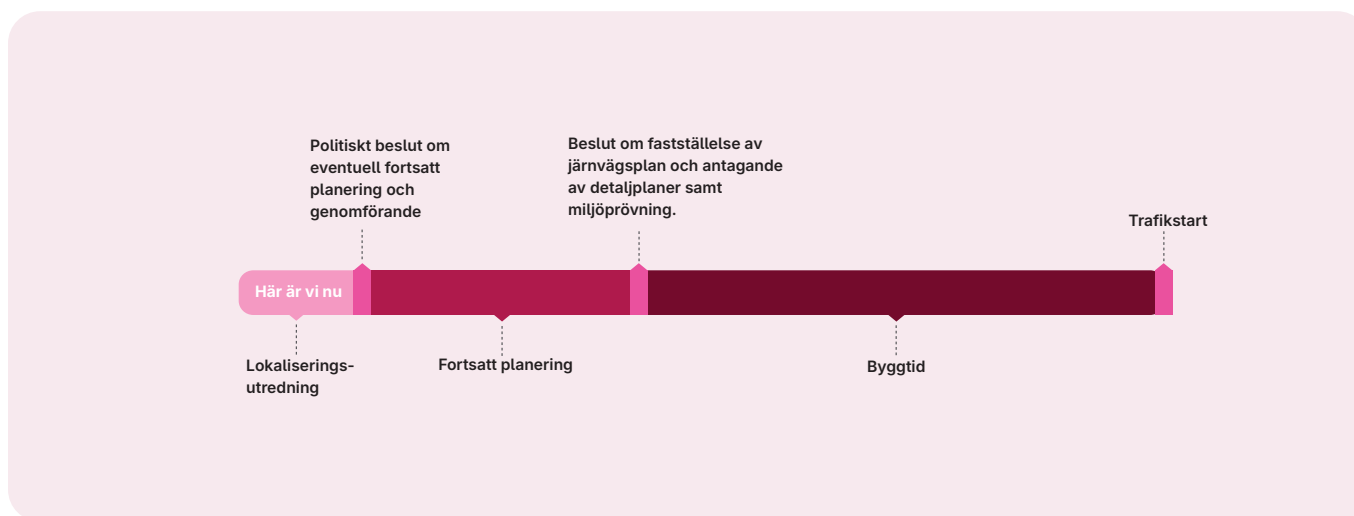
Vad händer nu?

De synpunkter som kommer in under samrådet maj-juni 2026 sammanställs i en samrådsredogörelse som publiceras hösten 2026. Synpunkterna utgör ett underlag i det fortsatta utredningsarbetet.

Lokaliseringstudningen fortsätter

Efter samrådet fortsätter vår utredning av ny tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Vi kommer att fokusera på de alternativ som är kvar och göra en utvärdering av dessa. Lokaliseringstudningen avslutas under år 2026.

Ett separat underlagsmaterial kommer också att tas fram och skickas till länsstyrelsen. Detta görs för att länsstyrelsen ska kunna besluta om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.



Tidslinje som visar arbetet från lokaliseringstudning till trafikstart.

När lokaliseringstudningen väl är färdig kommer den att ligga till grund för beslut om, och i så fall hur, arbetet med ny tunnelbana till Bromma flygplatsområde ska fortsätta.

Vad händer efter lokaliseringstudningen?

Resultaten från lokaliseringstudningen används som underlag för politiker när de beslutar om vilken sträckning som ska arbetas vidare med. Att utreda, planera och bygga ny tunnelbana tar många år och flera beslut och tillstånd krävs innan man kan börja bygga. En förutsättning är att Stockholms stad fattar beslut om stadsutveckling på Bromma flygplatsområde.

