

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Avdelning strategi och projektstöd

2026-10-23

Diarienummer
FUT 2025-0589

Handläggare
E-post

Gustav Krook
gustav.krook@regionstockholm.se

Samrådsredogörelse, tunnelbana till Bromma flygplatsområde

Sammanställning av inkomna synpunkter

2026-10-23

Sammanfattning

Som en del av lokaliseringsutredningen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde 2025–2026 hölls samråd vid tre samrådsaktiviteter. Vid samrådsaktiviteten i november 2025 presenterades projektets bakgrund och vad som ska utredas, bland annat utredningsområdet och vilka tunnelbanelinjer som kan byggas ut. Vid samrådsaktiviteten i maj och juni 2026 redovisades olika alternativ för hur Bromma flygplatsområde ska kunna försörjas med kollektivtrafik. Samrådsaktiviteten i september och oktober 2026 avsåg underlag inför länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Nedan sammanfattas synpunkterna från respektive samrådsaktivitet.

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.

2026-10-23

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.

Stockholms 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 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 avloppstunnel som korsar området för Bromma flygplats i nord-sydlig riktning.

Under samrådsaktiviteten i maj och juni 2026 för tunnelbana till Bromma flygplatsområde inkom synpunkter från kommuner, statliga myndigheter, organisationer och enskilda. Samrådet avsåg de utredningskorridorer som kvarstår sedan tre alternativ valts bort efter samrådet i november 2025. Ett genomgående tema är hur alternativen påverkar kapaciteten och turtätheten i det befintliga tunnelbanesystemet, och vikten av att en ny förbindelse stärker de tvärgående sambanden i regionen.

Bland enskilda finns ett tydligt motstånd mot lösningar som riskerar att glesa ut trafiken på befintliga linjer. En vanlig synpunkt är att ytterligare en gren på Blå eller Grön linje skulle minska turtätheten och försämra systemets robusthet, medan Gul linje och en fristående linje lyfts fram som alternativ som möjliggör hög turtäthet eftersom de inte delar spår med andra linjer. Många vill också att en ny linje på sikt förlängs västerut mot Vällingby eller Spånga, och att utbyggnaden skapar tvärförbindelser så att

2026-10-23

fler resor kan göras utan att passera centrala Stockholm. Samtidigt uttrycks oro för belastningen vid Odenplan.

Flera enskilda ifrågasätter behovet av tunnelbana och menar att Tvärbanan i stället bör utvecklas, medan andra framhåller att Tvärbanan inte kan ersätta tunnelbanans kapacitet och direkta koppling till innerstaden. Det har även inkommit synpunkter på stationernas utformning, depåfrågor och projektets samhällsekonomi, samt på flygplatsens framtid och stadsutvecklingen, där uppfattningarna går isär.

Kommunerna Solna, Stockholm och Sundbyberg har alla lämnat remissvar även i detta samråd. Samtliga ser positivt på en förlängning av Grön linje från Arenastaden, medan alla tre är tveksamma till Blå utredningskorridor. Liksom i det förra samrådet betonar kommunerna att den nya tunnelbanan behöver stärka de tvärgående och regionala sambanden och stödja stadsutvecklingen i respektive kommun.

Solna stad är även positiv till Gul utredningskorridor via Hagastaden och Västra skogen, men förordar inte en ny gren på Blå linje, då den riskerar att påverka turtätheten på linje 10 och 11, eller Grön korridor Alvik–Vällingby. Stödet för Grön linje från Arenastaden förutsätter att spårbunden kollektivtrafik till Järvastaden utreds vidare. Solna vidhåller att staden inte är beredd att finansiera en utbyggnad som till största del gynnar resande utanför kommunen.

Stockholms stad välkomnar att regionen arbetat in stadens synpunkter om två stationer inom stadsutvecklingsområdet och ett stationsläge i Norra Ulvsunda. Staden bedömer att Gul korridor via Västra skogen och Grön korridor via Arenastaden svarar väl mot stadens målsättningar, medan Blå korridor via Sundbyberg och Grön korridor Alvik–Vällingby inte bedöms stödja stadens långsiktiga utveckling. Staden understryker att tunnelbanan inte får bli en slutstation utan ska kunna förlängas västerut, och att depåbehov och markförhållanden, bland annat PFAS och sulfidförande berg, behöver studeras tidigt.

Sundbybergs stad förordar fortsatt en förlängning av Grön linje från Arenastaden genom Sundbyberg och ser positivt på en sträckning längre norrut med närhet till Ursvik, Brotorp och Järvastaden. En avgrening av Blå linje är enligt staden inte aktuell om det inte säkerställs att den inte försämrar förutsättningarna för stadsutvecklingen i Sundbyberg och Solna. Staden framhåller också Centrala Sundbyberg som storregional bytespunkt.

Trafikverket anger att synpunkterna från samråd 1 i huvudsak kvarstår och menar att kommande skeden bör invänta regeringens beslut om flygplatsens framtid. Myndigheten framhåller fortsatt ett trafikslagsövergripande arbetssätt där fyrstegsprincipen tillämpas och

2026-10-23

samhällsekonomisk lönsamhet bedöms tidigt, och förordar att bytespunkter och depåbehov studeras redan i tidiga skeden.

Länsstyrelsen Stockholm tar inte ställning till alternativen men påminner om att Bromma flygplats fortsatt utgör riksintresse för kommunikation. Myndigheten för civilt försvar (MCF) upplyser om att ett område i närheten utreds som möjligt riksintresse för totalförsvarets civila del, och att den nya lagen om skyddsrum och skyddade utrymmen bör beaktas. Svenska kraftnät pekar ut vilka korridorer som berör transmissionsnätet, och Strålsäkerhetsmyndigheten vidhåller att exponeringen för magnetfält bör utredas. Flera myndigheter har avstått från att yttra sig eller hänvisar till sina tidigare yttranden.

Bland organisationerna förordar Connecting Stockholm och Fabege en förlängning av Grön linje från Arenastaden via Sundbyberg, medan Svenska Hus i Stockholm och Ängby Sportklubb lyfter nyttan av en station i Norra Ulvsunda. Fastighetsägarna Stockholm förordar tunnelbana framför buss och Tvärbana, och Locum betonar att sjukhusverksamheten inte får påverkas negativt av spårdragningen. Storstockholms brandförsvar förordar en genomgående servicetunnel för räddningsinsatser.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA), Ellevio och Stockholm Exergi har befintliga anläggningar inom utredningsområdet och efterfrågar tidig samordning. SVOA betonar även att grundvattennivåerna inte får påverkas så att sättningar uppstår i ledningsnätet, och att delar av korridorerna berör Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Under samrådsaktiviteten i september och oktober 2026 meddelade Trafikverket att myndigheten inte har något att invända mot att en prövning om betydande miljöpåverkan görs. Från allmänheten inkom ett förslag om en ny gren på Grön linje från T-Centralen via Alvik och Bromma flygplatsområde till Viksjö i Järfälla, ett förslag om en ny busslinje i Västerort mellan Blackeberg och Alvik samt en synpunkt om att stadsplaneringen behöver ge utrymme för grönområden och för barns och ungdomars behov av att kunna röra sig utomhus.

2026-10-23

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	9
2. Samrådsprocessen.....	10
2.1 Samrådsaktivitet november 2025	10
2.2 Samrådsaktivitet maj och juni 2026	11
2.3 Samrådsaktivitet september och oktober 2026	12
3. Synpunkter från kommuner, statliga myndigheter och organisationer	13
3.1 Berörda kommuner	13
3.1.1 Solna stad	13
3.1.2 Stockholms stad.....	14
3.1.3 Sundbybergs stad	16
3.2 Statliga myndigheter	18
3.2.1 Arbetsmiljöverket	18
3.2.2 Boverket.....	18
3.2.3 Elsäkerhetsverket	18
3.2.4 Folkhälsomyndigheten	18
3.2.5 Försvarsmakten	19
3.2.6 Havs- och vattenmyndigheten	19
3.2.7 Luftfartsverket	19
3.2.8 Länsstyrelsen Stockholm.....	19
3.2.9 Myndigheten för civilt försvar (tidigare MSB)	19
3.2.10 Polismyndigheten	20
3.2.11 Riksantikvarieämbetet	20
3.2.12 Sjöfartsverket.....	21
3.2.13 Statens energimyndighet.....	21
3.2.14 Statens fastighetsverk.....	21
3.2.15 Statens geotekniska institut	21
3.2.16 Strålsäkerhetsmyndigheten.....	21
3.2.17 Svenska kraftnät	22
3.2.18 Sveriges geologiska undersökning	22
3.2.19 SMHI	22
3.2.20 Tillväxtverket.....	23

2026-10-23

3.2.21	Trafikverket	23
3.2.22	Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt.....	24
3.3	Organisationer.....	24
3.3.1	Connecting Stockholm AB.....	24
3.3.2	Ellevio AB	25
3.3.3	Fabege AB.....	25
3.3.4	Fastighetsägarna Stockholm	26
3.3.5	Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun	26
3.3.6	Liberalerna i Bromma	26
3.3.7	Locum AB	27
3.3.8	Region Stockholm, Regionstyrelsen.....	28
3.3.9	Rådet till skydd för Stockholms skönhet.....	28
3.3.10	Stockholm Exergi AB.....	29
3.3.11	Stockholm Vatten och Avfall	29
3.3.12	Storstockholms brandförsvaret	30
3.3.13	Svenska Hus i Stockholm AB	31
3.3.14	Svenska kyrkan, Stockholms stift.....	31
3.3.15	Ängby Sportklubb.....	32
4.	Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet november 2025.....	33
4.1	Identifierade brister i tillgänglighet och resande	33
4.1.1	Geografiska områden	33
4.1.2	Tvärförbindelser	35
4.1.3	Vägnät.....	35
4.2	Kollektivtrafiklösningar för Bromma flygplatsområde	35
4.2.1	Utredningskorridorer	36
4.2.2	Tvärbana.....	40
4.2.3	Pendeltåg	40
4.3	Idéer om tunnelbanesystemets utveckling.....	41
4.3.1	Ringlinje	41
4.3.2	Triangelsystemslösning.....	41
4.3.3	Förgreningar på befintliga linjer	42
4.4	Övriga synpunkter	42
4.4.1	Bromma flygplats framtid	42

2026-10-23

4.4.2	Stadsutveckling på Bromma flygplatsområde.....	42
4.4.3	Tvärbanans utbyggnad till Helenelund	43
5.	Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet maj och juni 2026	44
5.1	Utredningskorridorer	44
5.1.1	Blå utredningskorridor	44
5.1.2	Fristående utredningskorridor	44
5.1.3	Grön utredningskorridor Alvik.....	45
5.1.4	Grön utredningskorridor Arenastaden	46
5.1.5	Gul utredningskorridor	47
5.1.6	Röd utredningskorridor	48
5.2	Effekter på tunnelbanesystemet.....	48
5.2.1	Påverkan på befintliga linjer	48
5.2.2	Tvärförbindelser	48
5.2.3	Utbyggnader och förlängningar	49
5.3	Samverkan med övrig kollektivtrafik	50
5.3.1	Pendeltåg	50
5.3.2	Roslagsbanan.....	51
5.3.3	Tvärbanan.....	51
5.4	Teknisk utformning och depå.....	52
5.4.1	Stationsutformning	52
5.4.2	Tunneldrivning och byggteknik.....	53
5.4.3	Depå.....	54
5.5	Samhällsekonomi	54
5.6	Övriga synpunkter	55
5.6.1	Flygplatsens roll	55
5.6.2	Stadsutveckling.....	57
6.	Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet september och oktober 2026.....	58
6.1	Utredningskorridorer	58
6.1.1	Grön utredningskorridor Alvik.....	58
6.2	Övriga synpunkter	58
6.2.1	Busstrafik i Västerort.....	58
6.2.2	Stadsutveckling.....	58

2026-10-23

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 kommuner, statliga 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.

Kapitel 5 presenterar en sammanställning av vanliga synpunkter från allmänheten som inkom i samband med samrådsaktiviteten som genomfördes mellan den 12 maj och 22 juni 2026.

Kapitel 6 presenterar en sammanställning av synpunkter från allmänheten som inkom i samband med samrådet om underlag inför beslut om betydande miljöpåverkan, som genomfördes mellan den 17 september och 15 oktober 2026.

2026-10-23

2. Samrådsprocessen

Samrådsprocessen, enligt lag om byggande av järnväg, bygger på kontinuerligt samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs, från projektets start till dess att järnvägsplanen ställs ut för granskning. När projektet har betydelse för kollektivtrafiken sker samråd även med regional kollektivtrafikmyndighet. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan omfattar samrådet också övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda (2 kap. 2 § lagen om byggande av järnväg).

Vid särskilda samrådsaktiviteter presenteras material från utredningen och inbjudan sker för att uppmärksamma samrådet 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.

Samrådsmaterialet som publicerats vid de olika samrådsaktiviteterna finns att tillgå på: <https://nyatunnelbanan.se/bromma/beslut-och-handlingar/>

2.1 Samrådsaktivitet november 2025

Aktiviteten genomfördes mellan 3 november och 30 november 2025.

Diarienummer för aktiviteten: FUT 2025-0589.

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

Lördag 8 november annonserades om utredningen och det pågående samrådet i Dagens Nyheter och i sex editioner av Mitt i: 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. På samrådssidan fanns ett svarsformulär där synpunkter kunde lämnas.

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

2026-10-23

Information om samrådsaktiviteten annonserades även via Nya tunnelbanans Facebooksida. På sidan hölls det diskussioner och lämnades synpunkter i kommentarsfältet.

Från allmänheten inkom det 314 synpunkter via svarsformuläret på nyatunnelbanan.se, mejl och Nya tunnelbanans Facebook.

Remiss skickades ut till 37 myndigheter och organisationer.

Samtliga inkomna synpunkter har grupperats efter sakområde, analyserats och stämts av mot utredningsarbetet. De synpunkter som rör samrådet har beaktats i lokaliseringsutredningen så att inga utestående frågor bedöms kvarstå.

2.2 Samrådsaktivitet maj och juni 2026

Aktiviteten genomfördes mellan 12 maj och 22 juni 2026.

Diarienummer för aktiviteten: FUT 2026-0078.

Ett tryckt nyhetsbrev med information om utredningen och möjligheten att lämna synpunkter skickades till cirka 159 000 hushåll inom utredningsområdet. Utdelning skedde under vecka 21.

Lördag 23 maj annonserades om utredningen och det pågående samrådet i Dagens Nyheter och i sex editioner av Mitt i: Bromma, Solna, Sundbyberg, Västerort (Vällingby Hässelby Spånga), Kungsholmen och Vasastan.

Det fullständiga samrådsmaterialet, Tunnelbana till Bromma flygplatsområde Lokaliseringsutredning Samrådsmaterial, 12 maj – 22 juni 2026, publicerades på en samrådssida på nyatunnelbanan.se tisdag 12 maj 2026. På samrådssidan fanns ett svarsformulär där synpunkter kunde lämnas.

Under perioden 12 maj till 22 juni registrerades cirka 3 200 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 195 synpunkter via svarsformuläret på nyatunnelbanan.se, mejl och Nya tunnelbanans Facebook.

Remiss skickades ut till 91 myndigheter och organisationer.

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

2026-10-23

2.3 Samrådsaktivitet september och oktober 2026

Aktiviteten genomfördes mellan 17 september och 15 oktober 2026 och avsåg underlag inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Diarienummer för samrådsunderlaget: FUT 2025-0376.

Samrådsunderlaget utgör underlag för länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 2 kap. lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Samrådsunderlaget, Samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan – Tunnelbana till Bromma flygplatsområde, publicerades på nyatunnelbanan.se torsdag 17 september 2026.

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

2026-10-23

3. Synpunkter från kommuner, statliga myndigheter och organisationer

3.1 Berörda kommuner

3.1.1 Solna stad

Yttrande daterat 2025-12-15

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 de tekniska förutsättningarna för en förlängning norrut via Järva krog klargörs först.

Däremot ser man stora risker med en ny gren på Blå linje, 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 önskad 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.

2026-10-23

Yttrande daterat 2026-08-17

Solna stad har i sitt yttrande för samråd 2 tagit del av de korridorer som utredningen nu går vidare med, sedan tre alternativ valts bort, och vidhåller sina tidigare ståndpunkter från samråd 1. Staden lämnar följande kompletterande synpunkter på de kvarvarande korridorerna.

Staden är positiv till Gul utredningskorridor och ser flera nyttor med en tvärdragning genom Solna, där en linjedragning via Hagastaden och Västra skogen bedöms mest fördelaktig. Västra skogen är redan en bytespunkt mellan Blå linjes grenar och skulle förstärkas ytterligare som regional bytespunkt med en ansluten Gul linje, liksom Hagastaden skulle få ökad betydelse med bytesmöjlighet mellan Grön och Gul linje. I området Ekelund i Västra skogen planeras dessutom cirka 4 000 nya bostäder.

Blå utredningskorridor med förgrening från Sundbyberg bedöms delvis kunna stärka arbetsplatsområdet Solna–Sundbyberg, men staden ser en risk att turtätheten på linje 10 mot Hjulsta kan påverkas, och att Hagastadens arbetsplatskluster inte nås lika smidigt som i andra alternativ. En ny gren på Blå linje förbi Västra skogen förordas inte, då den riskerar att omöjliggöra framtida turtäthetsökningar på linje 10/11.

En förlängning av Grön linje från Arenastaden mot Bromma ses som fördelaktig då den kan koppla ihop tre tunnelbanelinjer och stärka arbetsplatsklustret Solna–Sundbyberg, men staden framhåller att detta samtidigt förutsätter att spårbunden kollektivtrafik till Järvastaden utreds vidare i regionens större arbete om framtida spårutbyggnad, eftersom minst 8 000 nya bostäder tillkommer där utan spårbunden trafik idag. Grön korridor Alvik–Vällingby förordas inte, då den inte underlättar tvärresor till norra regionkärnan och riskerar ökad trängsel på Huvudstabron, Huvudstaleden och Frösundaleden. Fristående korridor Odenplan bedöms ha liknande fördelar som Gul linje via Västra skogen, men är sämre för att nå de stora arbetsplatserna i norra regionkärnan eftersom den saknar stopp i Hagastaden.

Solna stad betonar avslutningsvis att det tidigt behöver klargöras vilka som får mest nytta av respektive alternativ och därmed bör bidra till finansieringen, och upprepar att staden inte är beredd att finansiera utbyggnad som till största del gynnar resande utanför kommunen.

3.1.2 Stockholms stad**Yttrande daterat 2026-02-04**

Stockholm stad ser positivt på utredningen och framhåller att planeringen måste omfatta både den långsiktiga lösningen för tunnelbanan och hur

2026-10-23

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. Ovanmarksanläggningar och grunda tunnlar kan begränsa möjligheterna för exploatering samt gröna värden. Effektiv hantering av schaktmassor bör ingå i bedömningen av produktionskostnader.

Yttrande daterat 2026-09-03

Stockholms stad, kommunstyrelsen, ser fortsatt positivt på att Region Stockholm i ett tidigt skede genomför en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Staden delar bedömningen att buss- eller spårvägsalternativ inte ensamma är tillräckliga för att möta behoven av den omfattande stadsutveckling som planeras, och betonar att planeringen måste omfatta både den långsiktiga tunnelbanelösningen och hur kollektivtrafikförsörjningen säkerställs fram till trafikstart.

Staden välkomnar att regionen arbetat in synpunkterna om två tunnelbanestationer inom stadsutvecklingsområdet samt ett tillkommande stationsläge i Norra Ulvsunda. Samtidigt menar stadsledningskontoret att regionens idéstudie för spårväg Bällsta Bro–Brommaplan skulle bli svår att

2026-10-23

genomföra, samt att studien inte omfattar samtliga kostnader. Staden påpekar även att olika prognosförutsättningar använts för spårvägsstudien respektive tunnelbaneutredningen.

Av utredningskorridorerna bedöms Gul korridor via Västra skogen och Grön korridor via Arenastaden svara väl mot stadens målsättningar. Blå korridor via Sundbyberg, som ansluter från norr och avslutas i områdets södra del, bedöms däremot inte stödja stadens långsiktiga utveckling eftersom en framtida förlängning västerut omöjliggörs. Inte heller Grön utredningskorridor, linjen Vällingby-Alvik stödjer stadens långsiktiga utveckling. Linjedragningen bidrar inte till att koppla samman Bromma flygplats stadsutvecklingsområde regionalt. Fristående korridor ses positivt vad gäller stationsläge i Norra Ulvsunda och möjlig förlängning västerut, men bedöms ge svagare tvärgående regionala samband. Staden understryker genomgående vikten av att tunnelbanan inte blir en slutstation utan kan förlängas västerut mot bland annat Spånga, Vällingby, Sundbyberg, Solna och Kista.

Inför det fortsatta arbetet lyfter stadsledningskontoret behovet av att tidigt studera depåbehov, hantera kostnader kopplade till markförhållanden (inklusive PFAS-problematik och sulfidförande berg) samt belysa hur ovanmarksanläggningar och grunda tunnlar kan begränsa exploatering och gröna värden. Staden efterfrågar även att klimatpåverkan vägs mot trafiknyttan i utvärderingen, att det tydliggörs hur projektmålen viktas samt att samarbetet mellan Stockholms stad och Region Stockholm fortsätter i den gemensamma planeringen.

3.1.3 Sundbybergs stad

Yttrande daterat 2026-01-09

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

2026-10-23

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 Blå linje inte får försämra kapaciteten på de befintliga linjerna eller hämma stadsutvecklingen i Sundbyberg och Solna.

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.

Yttrande daterat 2026-07-14

Sundbybergs stad välkomnar att Region Stockholm utreder olika kollektivtrafiklösningar. Staden pekar på den omfattande stadsutveckling som pågår i Centrala Sundbyberg kopplad till Mälarbanan samt i Rissne och Ursvik kopplad till Tvärbanans Kistagren, och att det är viktigt att pågående och planerade stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt kan genomföras parallellt. Alternativet med tvärbana och utökad busstrafik bedöms som svårt i ett redan hårt belastat gatunät, och en eventuell ny tvärbanelinje riskerar att belasta gatunätet ytterligare samt medföra utmaningar vid anslutningen till befintlig tvärbana i Bällsta bro.

Staden konstaterar att Röd utredningskorridor, Grön korridor från Brommaplan och den fristående korridoren från Hötorget/T-Centralen har avfärdats sedan det förra samrådet, och noterar att Röd korridor, som sågs som fördelaktig för att stärka tvärgående förbindelser, har utgått. Med hänvisning till Sundbybergs och Solnas roll som del av den regionala kärnan enligt RUFS ställer sig staden frågande till alternativ som inte i första hand stärker tvärgående kopplingar, då svagare tvärgående kopplingar riskerar att öka belastningen på resor via city och därmed motverka syftet.

Staden förordar fortsatt Grön linjes förlängning från Arenastaden genom Sundbyberg till Bromma flygplatsområde. Staden ser positivt på en sträckning längre norrut kring Enköpingsvägen med närhet till Ursvik, Brotorp och Järvastaden, vilket även bedöms kunna stärka

2026-10-23

stadsutvecklingen där. Sundbybergs stad anser att en avgrening av Blå linje inte är aktuell om det inte det säkerställts att den inte försämrar förutsättningarna för stadsutveckling i Sundbyberg och Solna. Samtidigt understryks att en effektiv koppling mellan Centrala Sundbyberg, i rollen som storregional bytespunkt, och Bromma är viktig.

Staden ser positivt på fortsatta fördjupade analyser av hur omgivningen påverkas under byggtiden, och hänvisar till pågående ombyggnad av Sundbybergs centrums bytespunkt inom Projekt Mälarbanan, där ytbegränsningar identifierats kopplade till planerade järnvägstunnlar, befintlig tunnelbaneanläggning och intilliggande fastigheter. Sundbybergs stad ser fram emot fortsatt deltagande i utredningsprocessen.

3.2 Statliga myndigheter

3.2.1 Arbetsmiljöverket

Yttrande daterat 2026-06-03

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.2 Boverket

Yttrande daterat 2026-01-29

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-05-25

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.3 Elsäkerhetsverket

Yttrande daterat 2026-01-26

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-08-13

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.4 Folkhälsomyndigheten

Yttrande daterat 2026-05-27

Avstår från att yttra sig i detta skede.

2026-10-23

3.2.5 Försvarsmakten**Yttrande daterat 2025-11-28**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.6 Havs- och vattenmyndigheten**Yttrande daterat 2025-11-14**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.7 Luftfartsverket**Yttrande daterat 2026-06-16**

LFV konstaterar att ärendet inte innehåller byggnation högre än 20 meter över omgivande mark, vilket är den gräns som avgör om ett ärende ska remitteras till myndigheten. LFV avskriver därför ärendet utan att lämna något formellt yttrande.

3.2.8 Länsstyrelsen Stockholm**Yttrande daterat 2025-11-11**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-06-22

Länsstyrelsen tar inte ställning till vilket av de presenterade alternativen som är bäst lämpat för en framtida stadsbebyggelse på Bromma flygplatsområde. Länsstyrelsen påminner om att en järnvägsplan ska upprättas och samrådask med länsstyrelsen enligt lagen om byggande av järnväg, och utgår från att Region Stockholm återkommer med samrådsunderlag i det skedet. Vidare noterar Länsstyrelsen att Bromma flygplats fortsatt utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken, vilket den fortsatta tunnelbaneplaneringen behöver förhålla sig till.

3.2.9 Myndigheten för civilt försvar (tidigare MSB)**Yttrande daterat 2025-11-24**

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.

2026-10-23

Yttrande daterat 2026-06-09

Myndigheten för civilt försvar (MCF) lämnar upplysningar för regionen att beakta i den fortsatta lokaliseringsutredningen, och hänvisar i övrigt till Länsstyrelsen Stockholm som enligt länsstyrelseinstruktionen ska bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen.

MCF upplyser om att myndigheten arbetar med att identifiera mark- och vattenområden av riksintresse för totalförsvarets civila del, och har våren 2026 initierat ett ärende för att utreda om ett område i närheten kan komma att utgöra riksintresse i detta avseende. Myndigheten önskar fortsatt dialog med länsstyrelsen och regionen med anledning av detta.

Vidare upplyser MCF om att en ny lag om skyddsrum och skyddade utrymmen trädde i kraft den 1 juni 2026, i syfte att stärka skyddet av civilbefolkningen vid krig och väpnat angrepp. Myndigheten bedömer att exempelvis tunnelbaneperronger kan komma att fungera som skyddade utrymmen, och menar att den nya lagen bör beaktas i regionens fortsatta planering.

3.2.10 Polismyndigheten**Yttrande daterat 2026-06-16**

Polismyndigheten lyfter fram ett antal frågor av intresse för sin verksamhet inför den fortsatta planeringen. Myndigheten behöver kunna upprätthålla framkomlighet för tjänsteutövning och utryckningskörning under byggtiden, och vill ha kännedom om hur framkomligheten och det allmänna trafikläget påverkas medan byggnationen pågår. Polisen behöver även veta hur man kommer in på anläggningsområdet om det skulle behövas av säkerhetsskäl, samt önskar återkoppling kring byggordningen när sådana beslut fattas.

Polismyndigheten vill vidare ta del av eventuella alternativa lösningar för hur byggnationen genomförs, och hänvisar som exempel till Tvärbanans tunnel under Bällstavägen, där man valde att stänga av trafiken helt under en kortare, koncentrerad period i stället för att ha en längre tid med svår framkomlighet.

3.2.11 Riksantikvarieämbetet**Yttrande daterat 2026-08-03**

Riksantikvarieämbetet avstår från att yttra sig och hänvisar i stället till Länsstyrelsen i Stockholms län som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

2026-10-23

3.2.12 Sjöfartsverket**Yttrande daterat 2026-08-17**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.13 Statens energimyndighet**Yttrande daterat 2026-06-02**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.14 Statens fastighetsverk**Yttrande daterat 2025-11-14**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-05-13

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.15 Statens geotekniska institut**Yttrande daterat 2026-01-28**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.16 Strålsäkerhetsmyndigheten**Yttrande daterat 2025-11-28**

Strålsäkerhetsmyndigheten 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.

Yttrande daterat 2026-08-31

Strålsäkerhetsmyndigheten vidhåller att allmänhetens exponering för lågfrekventa magnetfält bör utredas, exempelvis genom mätningar eller beräkningar, och att myndighetens rekommendationer bör följas. Som bakgrund redovisar myndigheten sitt referensvärde för magnetfält vid järnvägens systemfrekvens (16,67 Hz), 300 mikrottesla, samt att det finns en misstänkt men vetenskapligt osäker koppling mellan långvarig exponering

2026-10-23

för lågfrekventa magnetfält och förhöjd risk för barnleukemi, vilket motiverar försiktighet i planeringen.

3.2.17 Svenska kraftnät

Yttrande daterat 2026-08-31

Svenska kraftnät identifierar vilka av de studerade utredningskorridorerna som kan beröra myndighetens befintliga och planerade anläggningar för transmissionsnätet för el. Grön utredningskorridor Vällingby–Alvik, med en eventuell förlängning mot Spånga, berör dels befintliga markkablar mellan Hägerstalund och Beckomberga samt mellan Beckomberga och Bredäng (varav den senare för närvarande drivs av Ellevio men planeras övertas av Svenska kraftnät i samband med att förstärkningar i Stockholmsregionens transmissionsnät tas i drift 2030), dels en planerad markkabel mellan Kronåsen och Råcksta samt en planerad station i Råcksta. En eventuell avgrening österut av Gul och/eller fristående utredningskorridor berör den planerade elförbindelsen Anneberg–Skanstull, som för närvarande är under byggnation. Övriga utredningskorridorer, förlängningar och avgreningar bedöms inte beröra några aktuella intressen för Svenska kraftnät.

Myndigheten hänvisar till sin Nätutvecklingsplan 2026–2035 för en övergripande bild av den kommande utbyggnaden av transmissionsnätet, och påpekar att ytterligare beröringspunkter kan tillkomma över tid givet projektets långa tidshorisont och myndighetens löpande arbete med att förstärka transmissionsnätet i Stockholmsområdet. Svenska kraftnät ser fram emot fortsatt tät dialog med Region Stockholm i det fortsatta arbetet.

3.2.18 Sveriges geologiska undersökning

Yttrande daterat 2025-11-11

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.19 SMHI

Yttrande daterat 2026-01-22

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 från 2030.

2026-10-23

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.

Yttrande daterat 2026-08-24

SMHI hänvisar till de synpunkter som lämnades i det tidigare yttrandet och har inget ytterligare att tillägga i sak. Myndigheten upplyser samtidigt om att frågor som rör grundvatten hanteras av Sveriges geologiska undersökning (SGU), som är expertmyndighet på området.

3.2.20 Tillväxtverket**Yttrande daterat 2025-11-11**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-05-25

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.2.21 Trafikverket**Yttrande daterat 2025-11-28**

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.

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

Yttrande daterat 2026-08-12

Trafikverket anger att de synpunkter som lämnades i myndighetens yttrande från november 2025 i huvudsak kvarstår oförändrade. Trafikverket håller sina synpunkter på en övergripande, principiell nivå så länge planeringsförutsättningarna för Bromma flygplats är oklara, med hänvisning till den pågående statliga utredningen om flygplatsens framtid

2026-10-23

vars slutsatser väntas i september 2026, och menar att kommande skeden bör invänta regeringens beslut i den frågan.

När förutsättningarna klarnar vill Trafikverket se ett fortsatt öppet och trafikslagsövergripande arbetssätt, där fyrstegsprincipen tillämpas och samhällsekonomisk lönsamhet bedöms tidigt. Trafikverket förordar även att komplexiteten vid bytespunkter och noder studeras med viss fördjupning redan i tidiga skeden, med erfarenheter från bland annat projektet Roslagsbanan till City som exempel, samt att behovet av nya eller ombyggda depåer utreds så tidigt som möjligt.

Yttrande daterat 2026-10-12

Trafikverket har granskat samrådsunderlaget inför beslut om betydande miljöpåverkan och har inget att invända mot att en prövning om betydande miljöpåverkan görs.

3.2.22 Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt**Yttrande daterat 2025-11-04**

Avstår från att yttra sig i detta skede.

Yttrande daterat 2026-05-26

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.3 Organisationer**3.3.1 Connecting Stockholm AB****Yttrande daterat 2026-06-23**

Connecting Stockholm förordar Grönt alternativ via Arenastaden som den lösning som bäst uppfyller målen om kapacitet, robusthet, resenärsnytta och ett långsiktigt hållbart tunnelbanenät. Organisationen menar att detta alternativ skapar goda förutsättningar för en framtida förlängning av Grön linje från Arenastaden vidare till Sundbyberg och Bromma flygplatsområde, vilket ger en naturlig koppling mellan Grön och Blå linje i Sundbyberg och stärker hela kollektivtrafiknätets robusthet genom fler bytesmöjligheter och alternativa resvägar. Den pågående omstruktureringen där grenen mot Hagsätra förs över till Blå linje bedöms dessutom ge Grön linje en mer balanserad trafikering, med bättre förutsättningar för ökad turtäthet och kapacitet som kan nyttjas för en förlängning mot Bromma flygplatsområde. Grönt alternativ ger även en attraktiv direktförbindelse mellan Bromma flygplatsområde och regionala målpunkter som Solna, Odenplan och centrala Södermalm.

2026-10-23

Connecting Stockholm ser samtidigt risker med Blått alternativ, då ytterligare en gren i norr på sikt skulle kunna ge samma kapacitetsutmaningar som Grön linje tidigare haft med tre grenar söder om innerstaden, med risk för framtida flaskhalsar, minskad robusthet och högre driftskostnader. Gult alternativ bedöms som mindre attraktivt eftersom det inte ger en direkt tunnelbaneförbindelse till Stockholms innerstad och i stället i huvudsak dubblerar den tvärförbindelse som Tvärbanan redan erbjuder i området.

3.3.2 Ellevio AB

Yttrande daterat 2026-06-10

Ellevio AB framhåller att utbyggnaden innebär omfattande ingrepp i den fysiska miljön som kan påverka bolagets befintliga region- och lokalnätsanläggningar, bland annat högspänningskablar av stor betydelse för elförsörjningen i Stockholmsregionen. Anläggningarna kan påverkas av exempelvis sprängning, borrning, vibrationer, markrörelser och sättningar.

Ellevio kräver att berörda parter kontaktas i god tid för samråd och planering inför arbeten som kan påverka bolagets anläggningar, att fastställda gränsvärden för vibrationer och accelerationer inte överskrids, samt att sprängningsarbeten aviseras till Ellevios driftcentral i förväg. Regionnätsanläggningar flyttas inte, medan lokalnätsledningarna vid behov kan behöva läggas om. Ellevio ska ha fortsatt full tillgång till sina anläggningar för drift och underhåll under hela byggtiden, och vill involveras i ett tidigt skede av den fortsatta planeringen. Åtgärder i Ellevios anläggningar bekostas av den som beställer dem. Synpunkterna gäller samtliga studerade utredningskorridorer.

3.3.3 Fabège AB

Yttrande daterat 2026-06-22

Fabège AB förordar sträckningen Bromma flygplatsområde–Sundbyberg–Arenastaden. Bolaget ser en potential i att utveckla kopplingen mellan Solna och Sundbybergs stationer, som idag endast länkas samman via Tvärbanan, och menar att en sådan koppling – i kombination med utbyggnaden av Mälarbanan och utvecklingen av Solna station för bland annat Arlanda express – kan vara samhällsekonomiskt positiv, inte minst som förbindelse mellan västra/nordvästra Stockholm och Arlanda när flygtrafiken flyttas från Bromma.

2026-10-23

3.3.4 Fastighetsägarna Stockholm

Yttrande daterat 2026-06-18

Fastighetsägarna Stockholm avstår från att ta ställning till vilken korridor som är att föredra, då detta varierar mellan medlemmarna beroende på var deras fastigheter är belägna. Organisationen lyfter i stället tre mer övergripande perspektiv.

För det första behöver förutsättningarna för kollektivtrafiken vara klara tidigt i processen, eftersom de påverkar bland annat parkeringstal, krav på garage och fastigheters värdeutveckling. Trafiken behöver även vara på plats redan när de första boende flyttar in, för att undvika att ett bilberoende hinner etableras. Organisationen efterlyser att principen "lagt kort ligger" tillämpas, då ändrade förutsättningar under resans gång kan slå hårt mot fastighetsägares kalkyler och i värsta fall göra projekt olönsamma; Spårväg Syd och den utlovade spårvägen till Ropsten nämns som avskräckande exempel på förseningar och osäkerhet.

För det andra förordar organisationen tunnelbana framför buss och Tvärbana, med hänvisning till det stora antal bostäder och arbetsplatser (bland annat cirka 16 000 bostäder) som planeras för området, att Tvärbanan inte bedöms tillräckligt kapacitetsstark, att busstrafik uppfattas som mindre attraktivt och pålitligt än spårbunden trafik, samt att tunnelbana ger bättre förutsättningar för framtida förtätning.

För det tredje förordas en så kort byggtid som möjligt, även om det innebär fler störningar kvälls- och nattetid, framför en utdragen byggtid med mindre störningar. Organisationen lyfter även att tunnlar under befintliga fastigheter kan påverka fastighetsägares möjlighet att investera i bergvärme, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

3.3.5 Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun

Yttrande daterat 2026-05-26

Avstår från att yttra sig i detta skede.

3.3.6 Liberalerna i Bromma

Yttrande daterat 2025-11-30

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.

2026-10-23

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.

3.3.7 Locum AB

Yttrande daterat 2026-06-17

Locum AB ser positivt på en möjlig ny tunnelbaneförbindelse till Karolinska Universitetssjukhuset i Solna. Ytterligare trafikering av station Hagastaden kan enligt bolaget stärka Norra Hagastaden som knutpunkt för länets vård, forskning, utbildning och näringsliv, möjliggöra mer hållbart resande mellan sjukhusområden i regionen och skapa fler kollektivtrafikkopplingar till Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge.

Locum betonar samtidigt att spårdragningen måste utformas så att den inte påverkar den känsliga sjukhusverksamheten inom Solna sjukhusområde, Norra Hagastaden eller Sabbatsbergs sjukhusområde negativt, varken under eller efter byggtiden, exempelvis genom elektromagnetiska fält, vibrationer eller stömljud. Bolaget lyfter också att sjukhusen utgör en central del av samhällets civila försvar och måste kunna upprätthålla sin verksamhet under störda förhållanden, vilket innebär att beredskapskrav, robusthet och motståndskraft behöver vägas in vid planering och byggande av spårdragningar i anslutning till sjukhusområdena.

Locum bedömer att beslutet i detta skede inte medför några ekonomiska konsekvenser, men att en framtida spårdragning som påverkar

2026-10-23

sjukhusverksamheten eller stadsutvecklingen i Norra Hagastaden skulle kunna få betydande ekonomiska konsekvenser, bland annat för vilken vård som kan bedrivas i området och för möjligheterna till byggrätter.

3.3.8 Region Stockholm, Regionstyrelsen

Yttrande daterat 2025-11-10

Regionstyrelsen avstår från att yttra sig över lokaliseringsutredningen.

Yttrande daterat 2026-06-10

Regionstyrelsen avstår från att yttra sig över lokaliseringsutredningen.

3.3.9 Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Yttrande daterat 2025-11-17

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.

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 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.

Yttrande daterat 2026-05-26

I sitt yttrande för samråd 2 konstaterar Skönhetsrådet att båda huvudalternativen från föregående samråd – Grön linje från Arenastaden och Gul linje från Fridhemsplan – finns kvar bland de korridorer som utreds vidare. Rådet vidhåller sin tidigare ståndpunkt och ställer sig fortsatt positivt till denna inriktning.

2026-10-23

3.3.10 Stockholm Exergi AB

Yttrande daterat 2026-06-09

Stockholm Exergi AB har befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom samrådsområdet och efterfrågar tidig information och samrådsmöten för att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och säkra driften med så få störningar som möjligt. Åtgärder i bolagets anläggningar utförs av Stockholm Exergi men bekostas av byggherren, och bolaget vill snarast teckna genomförandeavtal. Vidare önskar bolaget att dess planer för utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla inom Bromma flygplatsområde samordnas med den fortsatta utredningen.

Stockholm Exergi Tunnlar (SET) har en undermarksanläggning i anslutning till Gul och fristående utredningskorridor. Stockholm Exergi AB kräver att SET kontaktas för kontroll och godkännande inför vibrationsalstrande arbeten inom dessa korridorer, och att ett genomförandeavtal tecknas mellan SET och regionen.

3.3.11 Stockholm Vatten och Avfall

Yttrande daterat 2025-11-28

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 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.

2026-10-23

Yttrande daterat 2026-06-18

SVOA upprepar att bolagets VA-anläggningar finns inom samtliga utredningskorridorer och att funktionen måste säkerställas under både bygg- och driftskede, samt efterfrågar fortsatta samordningsmöten när mer detaljerat underlag finns om vilka korridorer som går vidare. Ett tilläggsavtal till det befintliga samverkansavtalet från 2018 behöver tecknas för detta projekt, och Region Stockholm behöver bygga egna anläggningar för brandvatten och sprinkler.

SVOA betonar att bolagets jordförlagda ledningsnät förutsätter oförändrade grundvattennivåer, och anser att ingen grundvattenpåverkan som riskerar sättningar i lerområden där VA-anläggningen kan drabbas bör accepteras; detta bör återspeglas i kommande MKB, tillståndprocess och kontrollprogram. Eftersom SVOA:s VA-anläggning inte avleder skyfall behöver FUT även utreda översvämningrisk och höjdsättning för ytlig avledning av skyfallsvatten.

Gällande länshållningsvatten förordar SVOA att vatten i första hand renas, återanvänds och hanteras lokalt genom exempelvis infiltration eller recipientavledning, innan avledning till den allmänna VA-anläggningen övervägs, eftersom denna i första hand är dimensionerad för hushållsspillvatten. SVOA uppmärksammar också att delar av Grön korridor (Alvik–Vällingby samt Brommaplan–Bromma flygplatsområde) och eventuellt delar av Blå korridor (Sundbyberg–Bromma flygplatsområde) berör sekundär skyddszon inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket kräver särskild hänsyn till Mälaren som regional dricksvattentäkt.

3.3.12 Storstockholms brandförsvär**Yttrande daterat 2026-06-16**

Storstockholms brandförsvär (SSBF) förordar ingen specifik dragning, men lämnar generella synpunkter till den fortsatta utredningen. SSBF förordar att en genomgående servicetunnel utan återvändsgränd anläggs i anslutning till spårtunnlarna, oavsett vald dragning, för att möjliggöra effektiva räddningsinsatser. Om detta inte genomförs behöver det ändå säkerställas att spårtunnlarna har en enkel och ändamålsenlig tillgänglighet. SSBF lyfter Gul linjes långa spårtunnel utan servicetunnel som ett exempel på en lösning med begränsad åtkomst mellan Liljeholmen och Fridhemsplan, en lösning som SSBF inte vill se i den nya linjen.

SSBF bedömer att den nya tunnelbanelinjen blir komplex ur räddningstjänstens perspektiv eftersom den helt eller delvis anläggs under mark, vilket ställer särskilda krav på utrymningslösningar och hjälpsystem som behöver utredas tidigt, med hänvisning till myndighetens

2026-10-23

vägledningsdokument för komplexa infrastrukturanläggningar (VL2024-01). SSBF noterar även att tunnelbanan sannolikt kommer att anläggas under befintlig bebyggelse oavsett dragning, och vill att olycksscenarier som kan påverka bebyggelsen ovan – till exempel brand eller explosion under en överdäckning – utreds i kommande skeden. Avslutningsvis uppmuntrar SSBF Region Stockholm att beakta robust infrastruktur och civilt försvar, exempelvis genom att dimensionera plattformsrum och tunnlar så att de även kan användas som skyddsrum.

3.3.13 Svenska Hus i Stockholm AB

Yttrande daterat 2026-05-20

Bolaget förespråkar de utredningsalternativ som bäst kombinerar snabba längre kollektivtrafikresor till och från området med barriärbrytande lokal stadsutveckling, och förordar särskilt att en ny tunnelbanestation anläggs i Norra Ulvsunda vid Tvärbanans bytespunkt, i kombination med antingen Gul korridor, Blå korridor via Västra skogen eller fristående korridor. En sådan station bedöms minska det lokala bilbehovet på riksintresset Ulvsundaleden, skapa en stark kollektivtrafikbytespunkt och stödja en tät framtida stadsmiljö kring bland annat det planerade sport- och kulturcentret Gjutmästaren och bostadsprojektet Bällsta hamn.

3.3.14 Svenska kyrkan, Stockholms stift

Yttrande daterat 2026-01-08

Stockholms stift ställer sig positivt till planeringsinriktningen om ett kapacitetsstarkt, klimat- och resurseffektivt kollektivtrafiksystem i samklang med stadsutvecklingen, vilket stiftet menar ligger i linje med Svenska kyrkans eget arbete med nationella klimatmål och Agenda 2030.

Stiftet noterar att flera av dess församlingar, i egenskap av fastighetsägare, kan komma att beröras direkt eller indirekt. Ett antal kulturmiljölagsskyddade kyrkobyggnader ligger inom utredningsområdet, bland annat Bromma kyrka, Spånga kyrka, Sundbybergs kyrka och Solna kyrka. Stiftet betonar vikten av att buller, vibrationer och stomljud från bygg- och anläggningsarbete minimeras genom lämpliga skydds- och säkerhetsåtgärder, och bedömer att vibrationsmätare sannolikt kommer att behöva installeras i berörda kyrkobyggnader före, under och efter byggtiden.

Yttrande daterat 2026-08-10

Stockholms stift vidhåller sina tidigare synpunkter och hänvisar till sitt yttrande från januari 2026.

2026-10-23

3.3.15 Ängby Sportklubb**Yttrande daterat 2026-06-22**

Ängby Sportklubb, en ideell bordtennisförening, lyfter att Ulvsunda Idrottscenter just nu byggs och väntas bli Stockholms största inomhusarena för föreningsidrott, med tusentals barn som förväntas idrotta där dagligen inom några år. Föreningen konstaterar att de närmaste kollektivtrafikförbindelserna idag är Tvärbanan till Norra Ulvsunda eller buss till Voltavägen, och menar att en tunnelbane hållplats inom gångavstånd från Ulvsunda Idrottscenter – till exempel vid Norra Ulvsunda, som i flera av de studerade alternativen – skulle underlätta för barn och ungdomar att ta sig till och från både idrotts- och kulturaktiviteter på platsen.

2026-10-23

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

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.

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

2026-10-23

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.

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.

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.

Beckomberga

Flera enskilda beskriver Beckomberga som ett område som saknar kapacitetsstark kollektivtrafik. Flera menar att området ligger avsidat 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.

2026-10-23

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.

4.2 Kollektivtrafiklösningar för Bromma flygplatsområde

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

2026-10-23

4.2.1 Utredningskorridorer

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.

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 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.

2026-10-23

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.

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.

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 att kapaciteten är tillräcklig i de kortare tågen om Gul linje förlängs till Bromma flygplatsområde.

2026-10-23

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 stjäla 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.

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 koppling 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.

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.

2026-10-23

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.

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 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.

2026-10-23

4.2.2 Tvärbana

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 att 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.

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

2026-10-23

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 4.1 och 4.2, 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.

Flera enskilda framhåller att triangelspår skulle möjliggöra full turtäthet i alla riktningar, till skillnad från vanliga förgreningar där turtätheten

2026-10-23

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

2026-10-23

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.

2026-10-23

5. Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet maj och juni 2026

5.1 Utredningskorridorer

5.1.1 Blå utredningskorridor

Flera enskilda uttrycker synpunkter på Blå utredningskorridor. En vanlig synpunkt är att alternativet innebär en relativt kort och kostnadseffektiv utbyggnad, men att det samtidigt kan medföra negativa konsekvenser för linjens kapacitet och robusthet.

Många enskilda är kritiska mot att Blå linje skulle få en tredje gren. En vanlig synpunkt är att en sådan lösning riskerar att minska turtätheten på de befintliga grenarna och leda till ett mer komplext trafikupplägg. Flera enskilda framför även att ytterligare en gren kan göra tunnelbanesystemet mer känsligt för störningar och minska möjligheterna till framtida utbyggnader av Blå linje.

Flera enskilda lämnar synpunkter på de olika dragningar som studeras inom Blå korridor. Vissa anser att en sträckning via Västra skogen erbjuder goda kopplingar till övriga tunnelbanenätet och en relativt rak förbindelse till Bromma flygplatsområde. Andra uttrycker synpunkter om att en dragning via Sundbyberg innebär en mindre direkt sträckning och kan påverka kapaciteten på befintliga delar av Blå linje. Några enskilda framhåller samtidigt att en sådan lösning skulle kunna förbättra tillgängligheten mellan vissa områden i Solna och Bromma.

Vissa enskilda förordar Blå korridor som det mest kostnadseffektiva alternativet jämfört med andra alternativ. Det framförs även synpunkter om att Blå linje ger en direkt förbindelse till T-Centralen samt att linjens höga medelhastighet kan bidra till kortare restider för resenärer till och från det planerade utbyggnadsområdet.

Flera enskilda bedömer att Blå korridor i första hand tillgodoser resebehov kopplade till Brommaområdet. Vissa anser att alternativet i mindre utsträckning bidrar till att skapa nya tvärgående resmöjligheter eller stärka kollektivtrafiknätets sammanlänkning jämfört med vissa andra utbyggnadsalternativ.

5.1.2 Fristående utredningskorridor

En vanlig synpunkt är att en fristående linje ger större flexibilitet i utformningen av systemet och möjliggör användning av modern teknik och nya trafiklösningar.

2026-10-23

Många enskilda framhåller som en fördel att alternativet inte påverkar kapaciteten på befintliga tunnelbanelinjer. Det framförs synpunkter om att en separat linje kan bidra till att bibehålla turtäthet och kapacitet på Grön och Blå linje samtidigt som den tillför nya resmöjligheter i kollektivtrafiknätet.

Flera enskilda lyfter fram betydelsen av de föreslagna bytespunkterna. Särskilt nämns Odenplan som en viktig knutpunkt med kopplingar till pendeltåg och annan spårtrafik. Även möjligheten till byte vid Västra skogen framhålls som en fördel för att stärka kopplingarna till Blå linje.

Många enskilda ser alternativet som en del av en långsiktig utveckling av tunnelbanenätet. Det framförs synpunkter om att linjen på sikt kan förlängas österut för att skapa nya tvärförbindelser mellan olika delar av regionen. Flera enskilda anser även att en förlängning västerut, exempelvis mot Vällingby eller Spånga, bör studeras för att öka nyttan av investeringen och stärka kollektivtrafiknätets sammanlänkning.

Samtidigt framförs kritiska synpunkter på alternativet. En vanlig synpunkt är att utbyggnaden kan innebära höga investeringskostnader jämfört med andra studerade alternativ. Vissa enskilda uttrycker även oro för att en ytterligare tunnelbanelinje kan öka belastningen vid Odenplan, som redan idag uppfattas som en viktig och välanvänd bytespunkt.

Några enskilda framför synpunkter om att alternativet bör anpassas eller integreras med andra planerade utbyggnader av tunnelbanenätet. Det framförs bland annat förslag om kopplingar till Gul linje eller om ett etappvis genomförande av utbyggnaden.

5.1.3 Grön utredningskorridor Alvik

Flera enskilda uttrycker synpunkter på alternativet att förlänga eller grena av Grön linje från Alvik till Brommaområdet. En vanlig synpunkt är att alternativet medför utmaningar kopplade till kapacitet och trafikering på befintlig Grön linje.

Många enskilda uttrycker oro för att en avgrening vid Alvik skulle innebära en tredje gren på Grön linje. En vanlig synpunkt är att detta kan minska turtätheten på den befintliga grenen mot Hässelby strand. Flera enskilda framför även att en ytterligare gren kan öka komplexiteten i trafiksystemet och göra tunnelbanan mer känslig för störningar. Det framförs också synpunkter om att Alvik redan idag utgör en kapacitetsmässigt belastad punkt i systemet och att en ytterligare avgrening kan förstärka dessa utmaningar.

Flera enskilda anser att alternativet i viss utsträckning överlappar med befintlig spårtrafik. Det framförs synpunkter om att en

2026-10-23

tunnelbaneutbyggnad mellan Alvik och Brommaområdet kan innebära en parallell funktion till Tvärbanan. Vissa enskilda menar därför att alternativet tillför mindre nytta för det regionala kollektivtrafiknätet än andra studerade utbyggnadsalternativ.

Samtidigt uttrycker vissa enskilda stöd för alternativet. En vanlig synpunkt är att en utbyggnad från Alvik skulle kunna genomföras med en relativt kort sträckning och därmed vara kostnadseffektiv jämfört med andra alternativ. Vissa framhåller även att befintlig infrastruktur i området kan underlätta genomförandet. Det framförs också synpunkter om att en direkt tunnelbaneförbindelse kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och minska bilberoendet för resor till och från Brommaområdet.

Flera enskilda anser att alternativet skulle få större nytta om det kombineras med en fortsatt utbyggnad västerut, exempelvis mot Beckomberga och Vällingby. En sådan förlängning bedöms av vissa kunna förbättra resmöjligheterna i Västerort och skapa ytterligare kopplingar i tunnelbanenätet.

Några enskilda lyfter även frågor om genomförbarheten vid Alvik. Det framförs synpunkter om begränsat utrymme för ny infrastruktur samt om möjliga alternativa tekniska lösningar för utbyggnaden.

5.1.4 Grön utredningskorridor Arenastaden

Flera enskilda uttrycker positiva synpunkter på alternativet att förlänga Grön linje från Arenastaden via Sundbyberg till Bromma. En vanlig synpunkt är att alternativet stärker de tvärgående resmöjligheterna mellan västra och norra Stockholm och minskar behovet av resor via centrala Stockholm. Flera enskilda framhåller också att en sträckning via Sundbyberg skulle skapa goda bytesmöjligheter till pendeltåg, Tvärbanan, fjärrtåg och Blå linje.

Flera enskilda anser att alternativet bidrar till att knyta samman olika delar av kollektivtrafiksystemet och förbättra tillgängligheten mellan bostadsområden, arbetsplatsområden och regionala målpunkter. Vissa framhåller särskilt att en sådan sträckning skulle stärka kopplingarna i västerort mellan Solna, Sundbyberg och Bromma flygplatsområde samt skapa nya möjligheter till tvärgående resor.

Många enskilda anser att en förlängning av linjen västerut bör ingå i utbyggnaden. Det framförs synpunkter om att linjen bör fortsätta mot Beckomberga och Vällingby för att öka nyttan av investeringen, skapa förbättrade resmöjligheter i västerort och avlasta befintliga delar av Grön linje. Vissa enskilda framhåller även att befintlig depåkapacitet i Vällingby kan vara en fördel vid en sådan utbyggnad.

2026-10-23

Samtidigt uttrycker flera enskilda oro för att den turtäthet som alternativet kan erbjuda blir begränsad. En vanlig synpunkt är att förgreningen vid Odenplan mot Arenastaden riskerar att leda till ett glesare trafikutbud än vad som anses önskvärt för att försörja en ny stadsdel. Kapaciteten anses vara otillräcklig i förhållande till den planerade bebyggelseutvecklingen på området.

Vissa enskilda påpekar att alternativet kan innebära längre restider till centrala Stockholm jämfört med vissa andra utbyggnadsalternativ. Det framförs också synpunkter om att ytterligare en gren på Grön linje kan göra trafikeringen mer komplex och öka systemets känslighet för störningar.

5.1.5 Gul utredningskorridor

Flera enskilda uttrycker positiva synpunkter på alternativet att förlänga Gul linje från Fridhemsplan till Brommaområdet. En vanlig synpunkt är att alternativet utgör en robust lösning som kan stärka tunnelbanesystemet utan att påverka kapaciteten på befintliga linjer.

Många enskilda framhåller som en fördel att Gul linje inte delar spår med andra linjer. Det framförs synpunkter om att detta möjliggör hög turtäthet och minskar risken för kapacitetsproblem på Grön och Blå linje. Flera enskilda anser också att en ny linje kan bidra till att avlasta redan belastade delar av kollektivtrafiksystemet och skapa fler resmöjligheter till och från innerstaden.

Flera enskilda lyfter fram sträckningens regionala nytta. Särskilt nämns kopplingen till Hagastaden som värdefull med hänsyn till områdets utveckling som centrum för forskning, sjukvård, arbetsplatser och bostäder. Det framförs även synpunkter om vikten av att skapa goda bytesmöjligheter till andra kollektivtrafikslag. Vissa enskilda förordar en dragning via Västra skogen, medan andra anser att kopplingar via Huvudsta kan vara fördelaktiga. Några enskilda föreslår även ytterligare stationer längs sträckan.

Många enskilda anser att Gul linje bör ses i ett långsiktigt utvecklingsperspektiv. Det framförs synpunkter om att linjen bör förlängas vidare västerut, exempelvis mot Vällingby eller Spånga, för att skapa ytterligare regional nytta och stärka kopplingarna till övriga kollektivtrafiksystemet. Vissa enskilda förordar även framtida förlängningar österut mot Tekniska Högskolan, Norra Djurgårdsstaden och Frihamnen för att skapa nya tvärförbindelser i norra innerstaden.

Samtidigt framförs vissa kritiska synpunkter på alternativet. En vanlig synpunkt är att resor mot centrala Stockholm kan kräva byten, vilket av vissa bedöms innebära längre restider eller minskad bekvämlighet jämfört med alternativ som ger en mer direkt förbindelse. Flera enskilda påpekar

2026-10-23

även att alternativet innebär en längre utbyggnadssträcka än vissa andra studerade alternativ och därmed kan medföra högre kostnader. Vissa anser också att delar av sträckningen får en överlappande funktion med befintlig spårtrafik.

5.1.6 Röd utredningskorridor

Flera respondenter noterar att Röd utredningskorridor har tagits bort och uttrycker att detta är logiskt och sker på goda grunder. Det anses att utbyggnaden i förhållande till nyttan var för dyr och att den långa resvägen mot centrum krävde byten för att undvika en lång omväg.

5.2 Effekter på tunnelbanesystemet

5.2.1 Påverkan på befintliga linjer

Det finns ett motstånd bland synpunktslämnarna mot lösningar som riskerar att glesa ut trafiken på befintliga linjer. Flera synpunktslämnare pratar om vikten av att bibehålla turtätheten i övriga tunnelbanesystemet när man väljer en lösning för Bromma flygplatsområde.

En vanlig synpunkt är att ytterligare en gren på befintlig Blå eller Grön linje skulle minska kapaciteten på respektive gren, leda till glesare turtäthet och försämra systemets robusthet. Flera enskilda framhåller också att en lösning med tre grenar kan försvåra trafikplaneringen och skapa obalans i belastningen mellan grenarna. Vissa uttrycker även oro för att ett sådant system kan medföra ökade driftskostnader och sämre trafikutbud på de yttre grenarna.

Flera synpunktslämnare ser Grön korridor Arenastaden som mindre intressant, eftersom den nya grenen av Grön linje mot Arenastaden enligt dem inte medger tät trafik, oavsett hur en förlängning utformas.

Det är även en vanlig synpunkt att man tycker att tunnelbana till Bromma flygplatsområde ska ha en turtäthet som ger god kapacitet och gör alternativet attraktivt. Flera lyfter fram Gul och fristående linje som bra alternativ då de inte delar spår med andra linjer vilket möjliggör en hög turtäthet.

5.2.2 Tvärförbindelser

Flera enskilda framhåller betydelsen av tvärförbindelser i den framtida utvecklingen av tunnelbanenätet. En vanlig synpunkt är att kollektivtrafiksystemet i högre grad bör möjliggöra resor mellan olika delar av regionen utan att resenärer behöver passera de centrala delarna av Stockholm. Flera enskilda anser att nya tvärgående förbindelser kan avlasta

2026-10-23

centrala bytespunkter, skapa fler alternativa resvägar och bidra till ett mer robust kollektivtrafiksystem.

Flera enskilda lyfter fram att nya bytespunkter utanför innerstaden kan förbättra tillgängligheten och förkorta restiderna för vissa resor. Särskilt nämns vikten av att skapa goda kopplingar mellan olika tunnelbane-, pendeltågs- och spårvägssystem.

Vissa enskilda framhåller att en förlängning av Grön linje från Arenastaden via Sundbyberg kan stärka de tvärgående resmöjligheterna mellan Solna, Sundbyberg och Västerort. Det framförs synpunkter om att en sådan sträckning skulle kunna skapa nya direkta resvägar mellan bostadsområden och arbetsplatsområden samt förbättra möjligheterna till byten mellan olika kollektivtrafikslag.

Flera enskilda lyfter även fram Gul linje som en viktig del av ett framtida nät av tvärförbindelser. Vissa förordar att linjen på sikt förlängs för att skapa ytterligare kopplingar mellan olika delar av regionen. Det framförs även synpunkter om att framtida ring- eller tvärförbindelser skulle kunna bidra till att stärka tillgängligheten mellan flera regionala målpunkter.

Några enskilda framför att tunnelbanan bör kompletteras med andra kollektivtrafiklösningar för att skapa ett mer finmaskigt nätverk. Det framförs bland annat synpunkter om behovet av förbättrade kopplingar till Tvärbanan och att framtida bytespunkter, exempelvis i Norra Ulvsunda, kan få en viktig funktion i kollektivtrafiksystemet.

5.2.3 Utbyggnader och förlängningar

Flera enskilda uttrycker att en framtida tunnelbaneutbyggnad bör planeras utifrån ett långsiktigt regionalt perspektiv och inte enbart utifrån behovet att försörja Bromma flygplatsområde. En vanlig synpunkt är att utbyggnaden bör utformas så att den möjliggör framtida förlängningar och stärker kollektivtrafiksystemets funktion i ett större geografiskt sammanhang.

Flera enskilda anser att en ny tunnelbanelinje bör förlängas västerut bortom Bromma flygplatsområde. Vissa förordar en sträckning mot Vällingby via Beckomberga och framhåller att detta kan förbättra kollektivtrafikförsörjningen i områden som idag anses ha begränsad spårtrafik. Andra förordar en förlängning till Spånga och lyfter fram möjligheten att skapa en viktig bytespunkt till pendeltågsnätet.

Flera enskilda uttrycker synpunkter om att Gul linje bör förlängas för att öka dess funktion och nytta i kollektivtrafiksystemet. Vissa förordar en förlängning österut mot exempelvis Tekniska högskolan, Norra Djurgårdsstaden och Frihamnen. Det framförs även synpunkter om att en

2026-10-23

sådan utbyggnad skulle kunna bidra till att skapa nya tvärgående resmöjligheter och avlasta centrala bytespunkter samt bli en viktig länk i norra innerstaden.

Vissa förordar lösningar som på sikt kan utvecklas till en ringlinje eller annan cirkulär struktur som knyter samman olika delar av regionen utan att resor behöver ske via Stockholms centrala delar. Flera enskilda framhåller att utbyggnaden bör bidra till att stärka kollektivtrafiksystemets robusthet genom att skapa nya bytespunkter och alternativa resvägar utanför innerstaden. Vissa anser att en utbyggnad som förbättrar kopplingarna mellan Solna, Sundbyberg, Västerort och andra delar av regionen kan ge betydande regionala nyttor.

5.3 Samverkan med övrig kollektivtrafik

5.3.1 Pendeltåg

Flera enskilda framhåller vikten av att framtida tunnelbaneutbyggnader samordnas med pendeltågsnätet. En vanlig synpunkt är att goda kopplingar mellan tunnelbana och pendeltåg kan stärka kollektivtrafiksystemets funktion, öka tillgängligheten mellan olika delar av regionen och minska belastningen på centrala bytespunkter.

Flera enskilda lyfter fram betydelsen av strategiska bytespunkter mellan tunnelbana och pendeltåg. Särskilt nämns Sundbyberg, Solna station och Odenplan som viktiga knutpunkter för byten mellan olika kollektivtrafikslag. Vissa anser att utbyggnadsalternativ som skapar nya kopplingar till dessa stationer kan bidra till förbättrade tvärförbindelser och ökad robusthet i kollektivtrafiknätet. Samtidigt uttrycker några enskilda oro för kapaciteten vid Odenplan och den belastning som ytterligare resenärsflöden kan innebära.

Flera enskilda framhåller även kopplingarna till pendeltågsstationerna Älvsjö och Årstaberg som en fördel i alternativ där Gul linje byggs ut. Det framförs synpunkter om att dessa anslutningar stärker tillgängligheten mellan olika delar av länet.

Många enskilda anser att en förlängning av tunnelbanan till Spånga station bör studeras. En vanlig synpunkt är att Spånga kan fungera som en viktig bytespunkt mellan tunnelbana och pendeltåg samt förbättra tillgängligheten i västerort. Vissa framför också att en sådan koppling kan bidra till att minska bilberoendet och avlasta andra delar av kollektivtrafiksystemet.

Flera enskilda lämnar synpunkter på möjligheten att skapa ett byte mellan tunnelbana och pendeltåg i Huvudsta. Vissa anser att en sådan station kan förbättra tillgängligheten och skapa nya resmöjligheter mellan olika delar

2026-10-23

av regionen. Andra uttrycker tveksamhet och framför synpunkter om genomförbarhet, stationens lokalisering samt eventuell påverkan på pendeltågstrafikens restider.

5.3.2 Roslagsbanan

Flera enskilda lyfter fram Roslagsbanans planerade anslutning till Odenplan som en viktig del av den framtida utvecklingen av kollektivtrafiksystemet. En vanlig synpunkt är att Odenplan får en stärkt roll som regional knutpunkt genom kopplingar mellan Roslagsbanan, tunnelbanan och pendeltågsnätet.

Samtidigt uttrycker flera enskilda oro för att Odenplan kan få en hög belastning när Roslagsbanan ansluts till stationen. Det framförs synpunkter om att kapaciteten vid stationen behöver analyseras noggrant och att ökade resenärströden kan ställa krav på åtgärder för att säkerställa framkomlighet, funktion och säkerhet.

Flera enskilda framhåller vikten av att planeringen av tunnelbaneutbyggnaden samordnas med projektet Roslagsbanan till city. En vanlig synpunkt är att investeringar och utformning av framtida infrastruktur bör ses i ett gemensamt perspektiv för att säkerställa goda bytesmöjligheter och ett effektivt resursutnyttjande.

5.3.3 Tvärbanan

Flera enskilda lyfter fram Tvärbanan som en viktig del av den befintliga kollektivtrafikförsörjningen i området och ifrågasätter behovet av en tunnelbaneutbyggnad för Bromma flygplatsområde. En vanlig synpunkt är att Tvärbanans nyligen genomförda utbyggnad till Bromma flygplats bör utvärderas innan ytterligare stora investeringar i spårtrafik genomförs. Det framförs även synpunkter om att en tunnelbanelösning, särskilt från Alvik, riskerar att innebära en parallell och delvis överlappande trafikering i förhållande till Tvärbanan, något som flera synpunktslämnare är negativa till.

Flera enskilda framhåller att resurser i stället bör läggas på att utveckla Tvärbanan genom bland annat ökad turtäthet, förbättrad driftsäkerhet och högre komfort. Det uttrycks även synpunkter om att befintlig infrastruktur bör nyttjas fullt ut innan nya omfattande investeringar genomförs.

Samtidigt menar flera enskilda att Tvärbanan inte kan erbjuda den funktion som en tunnelbana skulle ge. En vanlig synpunkt är att Tvärbanan har längre restider och begränsad kapacitet jämfört med tunnelbana. Det lyfts även fram att Tvärbanan saknar en direkt koppling till Stockholms innerstad, vilket innebär byten som upplevs som tidskrävande och mindre attraktiva för dagliga resor.

2026-10-23

Flera enskilda uttrycker också osäkerhet kring om Tvärbanan och busstrafiken ensamma kan hantera det framtida resandebehov som följer av planerad bostadsutbyggnad och befolkningstillväxt i området. Det framförs synpunkter om att ett utökat kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystäm kan behövas för att möta framtida efterfrågan.

För de enskilda som förespråkar tunnelbana betonas vikten av en god samordning mellan trafikslagen. En vanlig synpunkt är att bytespunkter vid exempelvis Norra Ulvsunda, Sundbyberg och Solna station bör utformas för att möjliggöra smidiga och effektiva byten mellan tunnelbana, Tvärbana och övrig kollektivtrafik. Det framförs även förslag om stationsplaceringar som kan stärka kopplingarna mellan olika trafikslag.

Flera enskilda ser dessutom potential i att vidareutveckla Tvärbanan som ett komplement till tunnelbanan. Synpunkter framförs om nya tvärgående förbindelser, bland annat mellan Bällsta bro och Brommaplan, för att stärka kopplingarna mellan Västerort, Sundbyberg och Bromma flygplatsområde. En vanlig synpunkt är att ett mer finmaskigt tvärgående kollektivtrafiknät kan bidra till förbättrad tillgänglighet och avlastning av det befintliga vägnätet.

5.4 Teknisk utformning och depå

5.4.1 Stationsutformning

Flera enskilda lämnar synpunkter på stationsutformningen och lyfter frågor som rör kapacitet, tillgänglighet, trygghet, säkerhet och framtida utvecklingsmöjligheter.

Plattforms längd och tågkoncept

Flera enskilda framför synpunkter om att kortare plattformar anpassade för automatiserad drift kan bidra till lägre anläggningskostnader, enklare byggnation och större flexibilitet vid stationsplacering. Samtidigt uttrycker flera enskilda att nya stationer bör dimensioneras för fullängdståg. En vanlig synpunkt är att plattforms längderna bör möjliggöra framtida kapacitetsökningar och ge förutsättningar för eventuella framtida kopplingar till det övriga tunnelbanenätet. En synpunktslämnare framför även att större stationsanläggningar kan ge utrymme för funktioner kopplade till det civila försvaret som skyddsrum.

Trygghet, tillgänglighet och gestaltning

Flera enskilda betonar vikten av att stationerna utformas som ljusa, rymliga och överblickbara miljöer. Det framförs synpunkter om att materialval, belysning och gestaltning bör bidra till en ökad trygghetskänsla och en attraktiv stationsmiljö. Flera enskilda lyfter även fram konstnärlig

2026-10-23

utsmyckning som ett sätt att skapa identitet och trivsel i stationerna. Det framförs också önskemål om servicefunktioner, handel och trygga cykelparkeringar i anslutning till stationerna.

En vanlig synpunkt är att långa gångförbindelser inom stationerna bör utformas så att gångtiderna minimeras. Flera enskilda föreslår att längre gångstråk förses med rullband eller liknande lösningar för att förbättra tillgängligheten och underlätta för personer med nedsatt rörelseförmåga, barnvagnar eller tung packning.

Flera enskilda lämnar synpunkter på val av byggmetod och stationernas placering i förhållande till marknivå. En vanlig synpunkt är att ytnära stationer eller stationer med korta förbindelser mellan gatuplan och plattform kan ge bättre tillgänglighet och kortare restider än djupa bergstationer. Det framförs även synpunkter om att byggmetoder och anläggningslösningar bör utformas för att göra stationsmiljöerna så lättillgängliga som möjligt. Vissa enskilda lyfter även frågor kopplade till inomhusmiljö och luftkvalitet i djupa bergstationer.

Säkerhet på stationsplattformen

Flera enskilda uttrycker oro för trängsel vid stationer med höga resenärsflöden. Särskilt framförs synpunkter om att smala plattformar och begränsade ytor vid trappor och uppgångar kan innebära säkerhetsutmaningar om belastningen ökar. Det framförs även synpunkter om att stationernas kapacitet och resenärsflöden bör analyseras noggrant för att säkerställa en trygg och säker miljö.

Flera enskilda efterfrågar entréer i båda ändar av plattformarna för att förbättra tillgängligheten och sprida resenärsflödena. Det framförs även synpunkter om att plattformbarriärer kan bidra till ökad säkerhet och minska risken för olyckor och störningar i trafiken.

5.4.2 Tunnelldrivning och byggteknik

Ett antal enskilda lämnar synpunkter på byggtekniska frågor och anläggningsutformningen. Synpunkterna rör bland annat val av byggmetod, geotekniska förutsättningar och tekniska utmaningar kopplade till tunnelldragning och stationslägen.

Flera enskilda ifrågasätter behovet av djupa bergtunnlar och framför synpunkter om att andra anläggningsmetoder bör utredas. En vanlig synpunkt är att ytnära lösningar, såsom öppna schakt eller spår på viadukter, kan ge kortare avstånd mellan gatuplan och plattform samt lägre byggkostnader. Samtidigt framförs synpunkter om att en nedgrävd anläggning kan minska barriäreffekter och påverkan på stadsmiljön ovan mark.

2026-10-23

Flera enskilda lyfter frågor om markförhållandena inom delar av utredningsområdet. Det framförs synpunkter om att områden med tidigare sjömark och komplicerade grundförhållanden kan medföra tekniska utmaningar, ökade kostnader och längre genomförandetider vid utbyggnad av ny infrastruktur.

Flera enskilda lämnar synpunkter på de tekniska förutsättningarna för tunneldrivning och anläggningens sträckning. Det framförs synpunkter om att tunnelbormaskin kan vara en lämplig metod för vissa delar av utbyggnaden. Samtidigt lyfts utmaningar kopplade till passager under befintlig och planerad spårinfrastruktur, där komplexa förhållanden kan påverka såväl stationsdjup som byggkostnader. Det framförs även synpunkter om att tunneldragningen i möjligaste mån bör utformas för att minimera påverkan på befintlig bebyggelse och känsliga anläggningar.

5.4.3 Depå

Flera enskilda lämnar synpunkter på depåfrågor och betonar vikten av att planera utbyggnaden på ett sätt som möjliggör ett effektivt nyttjande av befintlig eller planerad infrastruktur. En vanlig synpunkt är att depålösningar bör utformas med fokus på långsiktig resurseffektivitet och kostnadskontroll.

Flera enskilda framhåller att nya tunnelbanesträckningar i möjligaste mån bör samordnas med befintliga eller redan planerade depåanläggningar. Det framförs synpunkter om att gemensamt nyttjande av depåer, verkstäder och fordonsresurser kan bidra till lägre investerings- och driftskostnader samt skapa ett mer sammanhållet kollektivtrafiksystem.

Samtidigt uttrycker flera enskilda oro för att lösningar som kräver helt nya depåanläggningar kan medföra betydande kostnadsökningar. En vanlig synpunkt är att behovet av nya depåer bör begränsas genom att i första hand utnyttja befintlig kapacitet där det är möjligt.

Flera enskilda lyfter vikten av att depåfrågor hanteras tidigt i planeringen för att inte begränsa framtida utvecklingsmöjligheter. Det framförs synpunkter om att framtida markanvändning och stadsutveckling kan påverka möjligheterna att anlägga eller utveckla spåranslutningar och andra driftsanläggningar. En vanlig synpunkt är att erforderliga markreservat behöver beaktas i ett tidigt skede för att inte begränsa framtida utvecklingsmöjligheter.

5.5 Samhällsekonomi

Flera enskilda lämnar synpunkter på projektets samhällsekonomiska konsekvenser och efterfrågar ett tydligare beslutsunderlag för att kunna bedöma de olika alternativens kostnader och nyttor. En vanlig synpunkt är

2026-10-23

att samrådsmaterialet bör innehålla mer information om investeringskostnader, resandeunderlag och andra kvantitativa förutsättningar som påverkar den samhällsekonomiska bedömningen.

Flera enskilda betonar vikten av att offentliga medel används på ett ansvarsfullt sätt. Det framförs synpunkter om att det alternativ som ger störst nytta i förhållande till kostnaden bör prioriteras. Samtidigt uttrycker vissa enskilda att omfattande investeringar bör föregås av ytterligare analys och tydligare ställningstaganden kring områdets framtida utveckling. Det framförs även synpunkter om att resurser i stället bör användas för andra samhällsändamål eller för att utveckla befintlig kollektivtrafikinфраstruktur.

Flera enskilda jämför de olika utredningsalternativen utifrån investeringskostnad, genomförbarhet och förväntad nytta. En vanlig synpunkt är att kortare sträckningar och alternativ som i större utsträckning kan nyttja befintlig infrastruktur kan vara mer kostnadseffektiva än alternativ som kräver omfattande nyinvesteringar. Samtidigt framförs synpunkter om att valet av alternativ inte enbart bör baseras på den initiala investeringskostnaden. Flera enskilda betonar vikten av att beakta långsiktiga effekter såsom kapacitet, robusthet, framtida utvecklingsmöjligheter och möjligheten att undvika framtida kapacitetsbrister.

Samtidigt uttrycker flera enskilda oro för risker kopplade till stora infrastrukturinvesteringar. Det framförs synpunkter om att kostnadsökningar, förseningar och osäkerheter i resandeprognoser kan påverka projektets samhällsekonomiska lönsamhet. En vanlig synpunkt är att kollektivtrafiklösningarnas attraktivitet, restider och bytesmöjligheter har stor betydelse för den nytta som investeringen i slutändan skapar.

5.6 Övriga synpunkter

Detta avsnitt sammanfattar synpunkter som inkommit men som ligger utanför utredningens avgränsning. Synpunkterna har dock noterats.

5.6.1 Flygplatsens roll

Flera enskilda lämnar synpunkter på Bromma flygplats framtida roll och vilken betydelse flygplatsens framtid har för behovet av ny kollektivtrafikinфраstruktur. Synpunkterna präglas av olika uppfattningar om flygplatsens långsiktiga funktion och områdets framtida utveckling.

Flera enskilda argumenterar för att flygplatsen bör bevaras och utvecklas. En vanlig synpunkt är att flygplatsen kan få en viktig roll i framtidens transportsystem, bland annat genom teknikutveckling inom flyget. Det framförs även synpunkter om att flygplatsen utgör en betydande befintlig

2026-10-23

anläggning och att ett bevarande skulle innebära ett fortsatt nyttjande av redan gjorda investeringar.

Flera enskilda lyfter också fram flygplatsens betydelse ur ett beredskaps- och redundansperspektiv. Det framförs synpunkter om att flygplatsen bidrar till robusthet i transportsystemet och kan ha betydelse för samhällsviktiga funktioner vid kriser, störningar eller särskilda samhällshändelser. En vanlig synpunkt är att flera flygplatser i regionen skapar större flexibilitet än ett system som är beroende av en enskild flygplats.

Flera enskilda framhåller även flygplatsens betydelse för regional tillgänglighet. Det framförs synpunkter om att en centralt belägen flygplats ger korta resvägar och god tillgänglighet för resenärer från olika delar av regionen. Vissa enskilda menar att detta bidrar till regionens konkurrenskraft och minskar behovet av längre resor till andra flygplatser.

Samtidigt framför flera enskilda synpunkter som utgår från en framtida omvandling av flygplatsområdet till ny stadsutveckling. En vanlig synpunkt är att en omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser skulle skapa ett ökat behov av kapacitetsstark kollektivtrafik. Det framförs synpunkter om att tunnelbana kan vara en viktig förutsättning för att försörja ett framtida stadsområde med hållbara transporter.

Flera enskilda kopplar också frågan om tunnelbanans utbyggnad till flygplatsens framtid. En vanlig synpunkt är att behovet av ny tunnelbana påverkas av om flygplatsen avvecklas eller finns kvar. Samtidigt skiljer sig uppfattningarna åt kring vilka kollektivtrafikåtgärder som krävs i de olika scenarierna. Vissa enskilda anser att tunnelbana behövs oavsett flygplatsens framtid, medan andra menar att befintlig kollektivtrafik är tillräcklig om flygplatsverksamheten består.

Flera enskilda är kritiska till att utgå från att flygplatsområdet ska bebyggas. Det framförs synpunkter om att flygplatsen bör bevaras och att bostadsutbyggnad i stället bör lokaliseras till andra områden i regionen. Vissa enskilda lyfter områden med befintlig kollektivtrafik som lämpligare platser för framtida stadsutveckling.

Enstaka synpunkter berör även områdets markförhållanden och förutsättningarna för framtida bebyggelse. Det framförs synpunkter om att geotekniska förhållanden bör beaktas vid planering av ny bebyggelse och infrastruktur. Vissa enskilda föreslår också att framtida bostadsutbyggnad i stället bör lokaliseras till andra områden med god kollektivtrafikförsörjning.

2026-10-23

5.6.2 Stadsutveckling

Flera enskilda är positiva till en omvandling av flygplatsområdet till en ny stadsdel. En vanlig synpunkt är att området utgör en unik möjlighet att skapa ett stort tillskott av bostäder, arbetsplatser och service i ett kollektivtrafikhärläge. Det framförs även synpunkter om att området bör utvecklas med hög täthet för att bidra till regionens bostadsförsörjning och skapa underlag för ett attraktivt kollektivtrafiksystem.

Många enskilda kopplar stadsutvecklingen direkt till behovet av ny tunnelbana. En återkommande synpunkt är att ett område med omkring 16 000 nya bostäder och ett stort antal nya invånare kräver kapacitetsstark kollektivtrafik. Det framförs synpunkter om att tunnelbana bör planeras som en integrerad del av den framtida stadsutvecklingen.

Samtidigt framför flera enskilda att omfattningen av den nödvändiga kollektivtrafikutbyggnaden beror på hur området utvecklas. En vanlig synpunkt är att behovet av tunnelbana blir större vid en tät stadsutveckling, medan en mer småskalig bebyggelse skulle kunna medföra lägre krav på ny infrastruktur.

Enstaka synpunkter berör även områdets fysiska förutsättningar. Det framförs synpunkter om att markförhållandena inom flygplatsområdet kan innebära utmaningar för framtida exploatering och därför behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

2026-10-23

6. Synpunkter från allmänheten i samband med samrådsaktivitet september och oktober 2026

6.1 Utredningskorridorer

6.1.1 Grön utredningskorridor Alvik

En enskild föreslår en ny gren på Grön linje, benämnd linje 27, som utgår från T-Centralen och via Alvik och Ulvsunda når Bromma flygplatsområde. Linjen föreslås därefter fortsätta under mark i nordvästlig riktning genom Beckomberga och Eneby, ansluta till befintliga spår vid Vällingby och Johannelund och sedan fortsätta via Åkermynatan till en ny slutstation i Viksjö i Järfälla, med möjlighet att på sikt förlängas mot Spånga station. Enligt synpunktslämnaren skulle linjen skapa en regional tvärförbindelse som avlastar centrala knutpunkter och ger spårtrafik till områden som i dag är beroende av buss, som Hässelby villastad och Viksjö. Synpunktslämnaren föreslår två nya underjordiska stationer mellan Bromma flygplatsområde och Vällingby.

6.2 Övriga synpunkter

Detta avsnitt sammanfattar synpunkter som inkommit men som ligger utanför utredningens avgränsning. Synpunkterna har dock noterats.

6.2.1 Busstrafik i Västerort

En enskild föreslår en ny busslinje, linje 133, mellan Blackebergs gård och Alvik via Beckomberga, Spångavägen, Bällstavägen, Solvalla, Ulvsundavägen vid Bromma Blocks och Ulvsunda. Enligt synpunktslämnaren skulle linjen skapa en snabb tvärförbindelse som ger boende i Blackeberg och Beckomberga en direkt resväg till handels- och arbetsplatsområdena vid Bromma Blocks och till bytespunkten i Alvik, utan byten vid Brommaplan eller Islandstorget. Förslaget riktas till Trafikförvaltningen inför kommande utredningar av trafikförändringar i Västerort.

6.2.2 Stadsutveckling

En enskild påminner om att stadsplaneringen behöver ge utrymme för grönområden och för barns och ungdomars behov av dagsljus och av att kunna röra sig utomhus, med lekplatser nära bostaden och bollplaner för spontanidrott.