

Lokaliseringsutredning

Samrådsmaterial, november 2025

Innehåll

Lokaliseringsutredning för tunnelbana till	
Bromma flygplatsområde	3
Om samrådet	3
Så här kan du lämna synpunkter	4
Varför utreds tunnelbana?	5
Övergripande mål	6
Utredningområde	7
Långsiktig planering och samverkan	8
Vad ska utredas?	10
Framtida resande och möjliga lösningar	10
Resbehov och målpunkter	11
Möjliga utbyggnader	12
Utredningskorridorer	13
Så kan omgivningen påverkas	14
Tekniska förutsättningar	15
Vad är nästa steg?	16
Processen framåt	16

Lokaliserings- utredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde

Om samrådet

Under november 2025 samråder Region Stockholm om tunnelbana till Bromma flygplatsområde, som en del av arbetet med en lokaliseringstudie. I lokaliseringstudien utreds hur en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde kan få en kapacitetsstark kollektivtrafik.

Utredningen är i ett tidigt skede. Det är ännu inte bestämt om tunnelbana ska byggas till Bromma flygplatsområde, eller var den ska gå. För att få ett så bra underlag som möjligt och ge möjlighet att påverka hålls samråd med allmänheten, myndigheter och andra intressenter som berörs av projektet. Samråd innebär att alla som har intresse kan vara med och påverka genom att lämna in synpunkter och förslag.

Region Stockholm tar emot synpunkter under hela planeringsarbetet, men vid några tillfällen hålls riktade samråd under en avgränsad tidsperiod, som nu i november 2025.

Syftet med det aktuella samrådet är att informera om att lokaliseringstudien påbörjats, vad som utreds och hur långt utredningen har kommit.

Ett annat syfte är att samla in invånarnas perspektiv och synpunkter, som grund för det fortsatta arbetet.

Samrådet sker enligt lag om byggande av järnväg, miljöbalken samt plan- och bygglagen.



Bromma flygplatsområde, Foto: Lennart Johansson, Stockholms stad

Så här kan du lämna synpunkter

Synpunkter på samrådsmaterialet, eller andra synpunkter på utredningen, kan lämnas under perioden 3 november till 30 november 2025.

Så här kan du lämna synpunkter:

- på nyatunnelbanan.se/bromma/samrad-2025
- med mejl till registrator.fut@regionstockholm.se
- med brev till Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 45436, 104 31 Stockholm

Märk kuvertet eller e-posten med:
"Samråd Tunnelbana till Bromma flygplatsområde".

Har du önskemål eller synpunkter som resenär?

Vill du berätta något om området runt Bromma flygplats?

Var skulle du vilja ha en ny tunnelbanelinje?





Foto: Region Stockholm/Liza Simonsson

Varför utreds tunnelbana?

Stockholmsregionen är ett storstadsområde med en ökande befolkning. Det innebär både stora möjligheter och en hel del utmaningar. Bland annat behövs fler bostäder och nya resmöjligheter. Stockholms stad utreder stadsutveckling på Bromma flygplatsområde med ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i området – en utveckling som skapar behov av ny kollektivtrafik.

Lokaliseringsutredning första steget

En lokaliseringsutredning är första steget mot att komma fram till om det är lämpligt och i så fall var det är mest fördelaktigt att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik. Lokaliseringsutredningen utgör sedan underlag för politiska beslut om eventuellt fortsatt arbete med att utreda och planera tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

Planeringen av ny tunnelbana tar många år och det krävs många olika beslut och tillstånd innan man kan börja bygga. Bakgrunden till lokaliseringsutredningen är Stockholms stads pågående arbete med att utreda förutsättningarna för stadsutveckling. Lokaliseringsutredningen kan då utgöra ett underlag för stadens planering av den framtida stadsdelen.

Utöver politiska beslut om genomförande och finansiering är stadsutveckling på flygplatsområdet en förutsättning för att tunnelbana till Bromma flygplatsområde ska bli verklighet.

Inte bara tunnelbana

Region Stockholm ansvarar för att utreda tunnelbana, medan Stockholms stad ansvarar för planering av ny bebyggelse. Att planera stadsutveckling och kollektivtrafik tillsammans från start innebär stora fördelar.

Ny kollektivtrafik till Bromma flygplatsområde ska samverka med all annan trafik och infrastruktur i området. Det ökade behovet av resande som en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde skulle medföra, tillsammans med begränsade ytor i staden, ställer krav på kapacitetsstark kollektivtrafik med god framkomlighet. Valet att utreda just tunnelbana motiveras av att den planerande stadsutvecklingen är så omfattande att spårbunden trafik bedöms vara motiverad. Detta ska dock studeras närmare under lokaliseringsutredningen.

Tunnelbanan påverkas inte av annan trafik och eftersom den till stor del går under mark kan marken ovanför användas till annat. Lokaliseringsutredningen utreder inte bara tunnelbana, utan en viktig del av arbetet är att, i samarbete med Stockholms stad, hitta en helhetslösning för kollektivtrafiken.

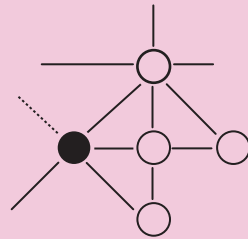
Det finns många aspekter som ska värderas, såsom konsekvenser för resenärer, ekonomi och hållbarhet. Som grund för att utvärdera olika sätt att försörja Bromma flygplatsområde med kollektivtrafik används ändamål och projektmål. Dessa redovisas på nästa sida.

Övergripande mål

Inom lokaliseringsutredningen har mål för projektet tagits fram av Region Stockholm tillsammans med Stockholms stad. Projektets ändamål beskriver vilka behov som ska tillgodoses. Projektmålen kan ses som en precisering av ändamålet i form av vilka kvaliteter och funktioner som ska uppnås.

Trafiknät och tvärkopplingar

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



Projektmål

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

Stadsliv och markanvändning

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

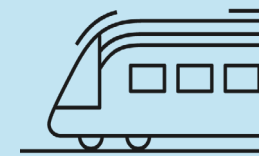


Projektmål

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

Kollektivtrafikens attraktivitet

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



Projektmål

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

Resurser och klimat

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



Projektmål

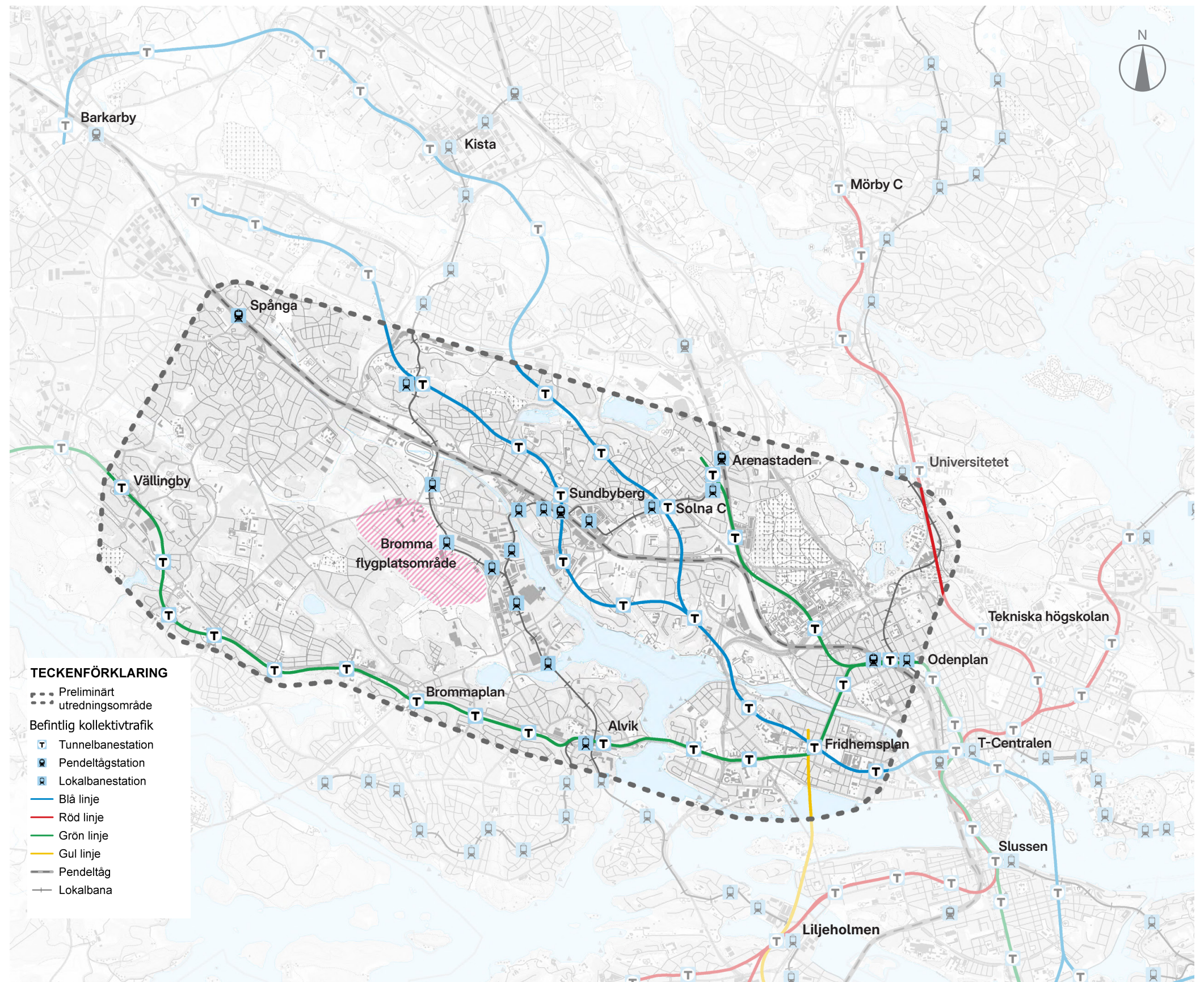
- Anläggningens omgivningspåverkan ska begränsas.
- Långsiktig kostnadseffektivitet och ekonomisk bärkraft över anläggningens livscykel ska säkerställas.
- Anläggningen ska vara robust, tålig och klimatanpassad – med förmåga att fungera över tid trots förändrade yttre förutsättningar.
- Växthusgasutsläpp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

Utredningsområde

I ett tidigt skede innefattar lokaliseringsutredningen ett stort område, ett så kallat utredningsområde. Utredningsområdet ska fånga in tänkbara sträckningar för tunnelbana samt områden för framtida stationer.

Från stort område till specifik sträcka

I kartan till höger redovisas ett preliminärt utredningsområde. Områdets storlek och omfattning beror på de olika alternativens geografiska utbredning. Det preliminära utredningsområdet kan alltså komma att anpassas utifrån vad som kommer fram i samrådet och under arbetet med lokaliseringsutredningen.



Kartan visar Bromma flygplatsområde och preliminärt utredningsområde. Kartan visar infrastruktur år 2045 vilket är utgångsläget för lokaliseringsutredningen.

Långsiktig planering och samverkan

Såväl Region Stockholm som kommunerna i Stockholmsområdet arbetar för regional utveckling, med bland annat befolkningstillväxt och god tillgång till kollektivtrafik. Det finns ett flertal styrande dokument och planeringsunderlag att förhålla sig till, där viss planering görs mer översiktligt med lång tidshorisont och viss planering görs mer detaljerat på kortare sikt. Alla delar behövs och beror av varandra.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

RUFS står för Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Den nu gällande utvecklingsplanen RUFS 2050 togs fram år 2018 och gäller till och med hösten 2026. En ny regional utvecklingsplan kommer att beslutas våren 2026.

Den regionala utvecklingsplanen ger vägledning och pekar ut en långsiktig riktning samt ligger till grund för fysisk planering i regionen. Utvecklingsplanen hanterar många olika frågor och kopplar ihop dem för att gynna regional utveckling. Bland annat innehåller utvecklingsplanen vision och mål, strategier, fysisk planering, scenarier för framtiden och regional samordning.

När det gäller utvecklingen av Bromma flygplatsområde hänvisar den regionala utvecklingsplanen till Stockholm stads översiktsplan, som anger inriktningen att Bromma flygplatsområde utvecklas till en tät blandad stadsbebyggelse.

Kollektivtrafikplanen 2050

Kollektivtrafikplan 2050 togs fram år 2022 och är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling. Den redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050).

Kollektivtrafikplanen, som tagits fram av Region Stockholm i dialog med länets kommuner och Trafikverket, ska ge en gemensam bild av kollektivtrafikens långsiktiga behov. Planen presenterar vilka utmaningar och behov som finns inom kollektivtrafiken i regionen fram till år 2050.

Även om Kollektivtrafikplan 2050 har ett tidsperspektiv till år 2050 har planen identifierat ett antal åtgärder som bedöms komma att behövas på längre sikt. Det är åtgärder som omfattar betydande infrastrukturinvesteringar som kräver framförhållning. Planen beskriver att stadsutveckling på Bromma flygplatsområde kräver mer kollektivtrafik än vad som finns idag. Planen lyfter förslag på till exempel ett vidareutvecklat tunnelbanesystem.



Foto: Region Stockholm/Liza Simonsson

Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad

Region Stockholm tog år 2024 fram en behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad. I studien pekas Bromma flygplatsområde ut som ett område där det i framtiden kan uppstå kapacitetsbrist i kollektivtrafiken om flygplatsområdet omvandlas till en stadsdel med en stor mängd bostäder och arbetsplatser.

En kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan Bromma flygplatsområde och centrala Stockholm bör utredas eftersom behovet av resande förväntas bli så stort att det är svårt att tillgodose med buss och Tvärbana.

Till behovsanalysen togs även en idéstudie fram som fördjupar sig i behovet av spårbunden trafik. Den lokaliseringsutredning som nu tas fram utgör en fortsättning på arbetet i behovsanalysen.

Region Stockholms hållbarhetsstrategi

Region Stockholms hållbarhetsstrategi ligger till grund för arbetet med lokaliseringsutredningen. Hållbarhetsstrategin är uppbyggd kring tre huvudområden:

- Hållbara städer, landsbygds- och skärgårdsområden
- Hållbar konsumtion och produktion
- En organisation att lita på

Vid planering av ny tunnelbana innebär hållbarhet bland annat att boende inom Bromma flygplatsområde ska ha god tillgång till samhällsservice samt att klimatpåverkan ska begränsas genom bland annat energieffektiva lösningar, smarta materialval och cirkularitet. Det ska vara lätt att återvinna och använda resurser på ett effektivt sätt. Hänsyn ska också tas till naturen och skyddade områden. Tunnelbanan ska byggas så att den fungerar bra även när klimatet förändras.

Översiktsplaner

En kommuntäckande översiktsplan ska ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska spegla inriktningen i kommunen. Det preliminära utredningsområdet som visas i kartan på sida 7 berör kommunerna Stockholm, Solna och Sundbyberg.

I Stockholms stads översiktsplan från år 2018 beskrivs att Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling och att kommande behov av kopplingar och infrastruktur till området behöver tas med vid planering av intilliggande områden.

Planprogram Bromma flygplatsområde

Stockholms stad arbetar sedan 2024 med ett planprogram där förutsättningarna för stadsutveckling på Bromma flygplatsområde utreds. Syftet är att visa på möjligheterna till en alternativ användning av markområdet. Planprogrammet kan sedan ligga till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse. Om flygverksamheten upphör beräknas en ny stadsdel med bostäder och arbetsplatser samt ytor för parker, idrott, handel, kultur, service, skolor och förskolor kunna rymmas inom området. Ny infrastruktur och utbyggd kollektivtrafik behöver utredas.



Foto: Region Stockholm/Henrik Möller

Vad ska utredas?

Framtida resande och möjliga lösningar

I lokaliseringsutredningen utreds hur en ny tunnelbana till Bromma flygplatsområde bäst bidrar till att stödja en framtida stadsutveckling på Bromma flygplatsområde. Konsekvenser av möjliga utbyggnader jämförs utifrån olika perspektiv, exempelvis för resenärer, trafiksystem, ekonomi och hållbarhet.

Stadsutveckling och kollektivtrafik

Mot bakgrund av ändamål och projektmål kommer ett antal alternativa lösningar för att försörja den nya bebyggelsen på Bromma flygplatsområde med kollektivtrafik att tas fram. Lösningarna ska även ge mervärden i andra utbyggnadsområden eller befintliga stadsdelar. Till exempel kan en ny tunnelbana öppna möjligheter att resa kollektivt mellan stadsdelar som idag saknar bra kollektivtrafikkopplingar.

Så många människor som möjligt ska ha möjlighet att använda tunnelbanan.

I lokaliseringsutredningen kommer trafikförutsättningarna att utredas baserat på bland annat Stockholms planerade stadsutveckling, uppdaterade trafikprognoser samt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Utredningen ska även studera hur resandet kan utvecklas för de olika alternativen.

Flera alternativ utreds

Region Stockholm har tillsammans med Stockholms stad påbörjat ett arbete med att identifiera möjliga alternativa lösningar för tunnelbana till Bromma flygplatsområde, utifrån kollektivtrafiknätet och framtida resebehov.

Det är viktigt att hitta korridorer som når många människor och är kostnadseffektiva. Restider och turtäthet kommer att utredas. Effekter på tunnelbanenätet studeras genom utvärdering av bland annat trängsel och möjlighet att avlasta befintliga linjer.

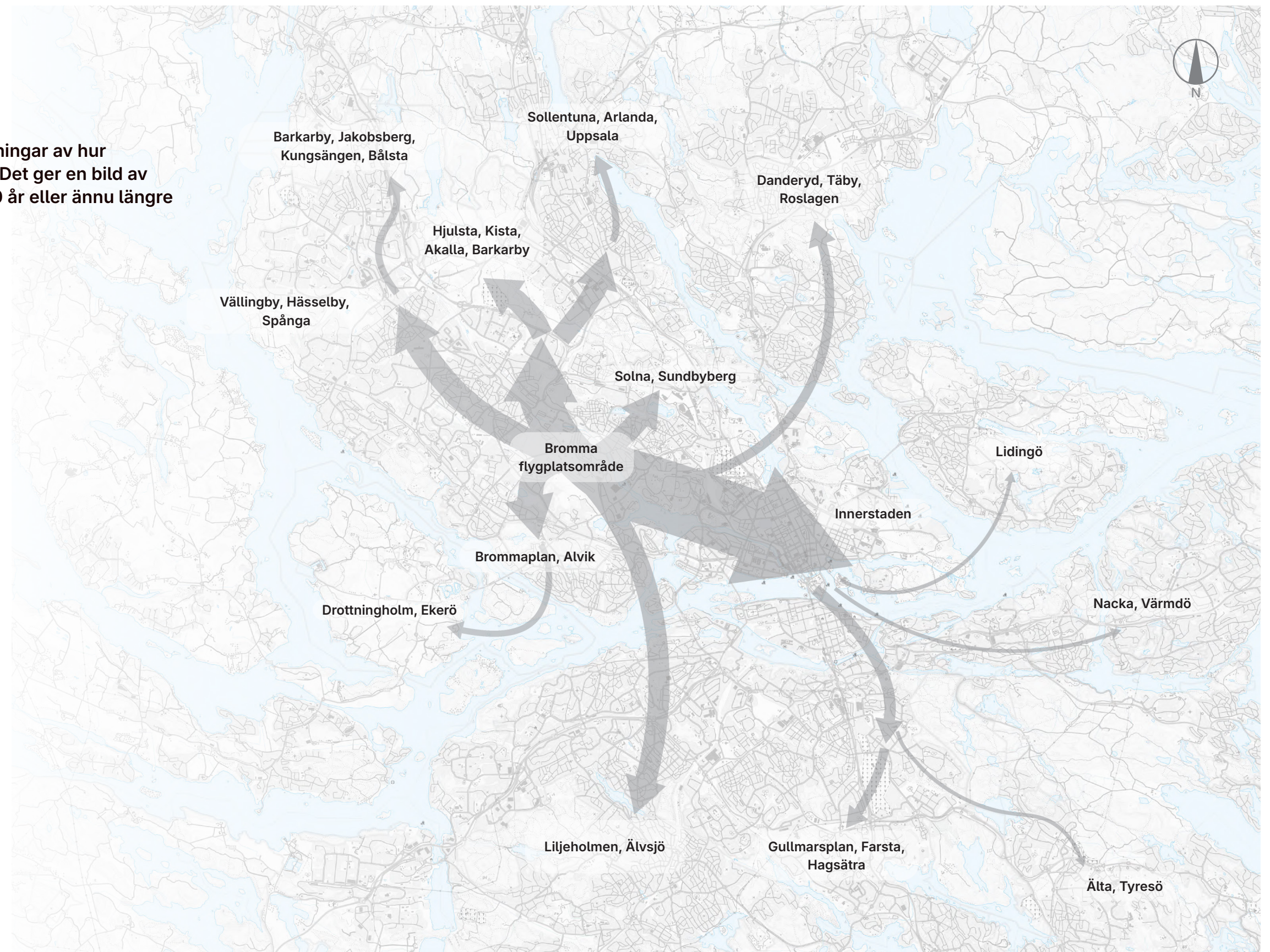


Resbehov och målpunkter

När ny kollektivtrafik utreds görs beräkningar av hur människor kommer att resa i framtiden. Det ger en bild av hur resandet kan komma att se ut om 20 år eller ännu längre fram.

Planeringen av ny kollektivtrafik utgår från de framtida resbehoven, i utredningen är utgångspunkten att Bromma flygplatsområde är fullt utbyggt med bostäder och arbetsplatser. I kartan visas reserelationer till och från den framtida stadsdelen.

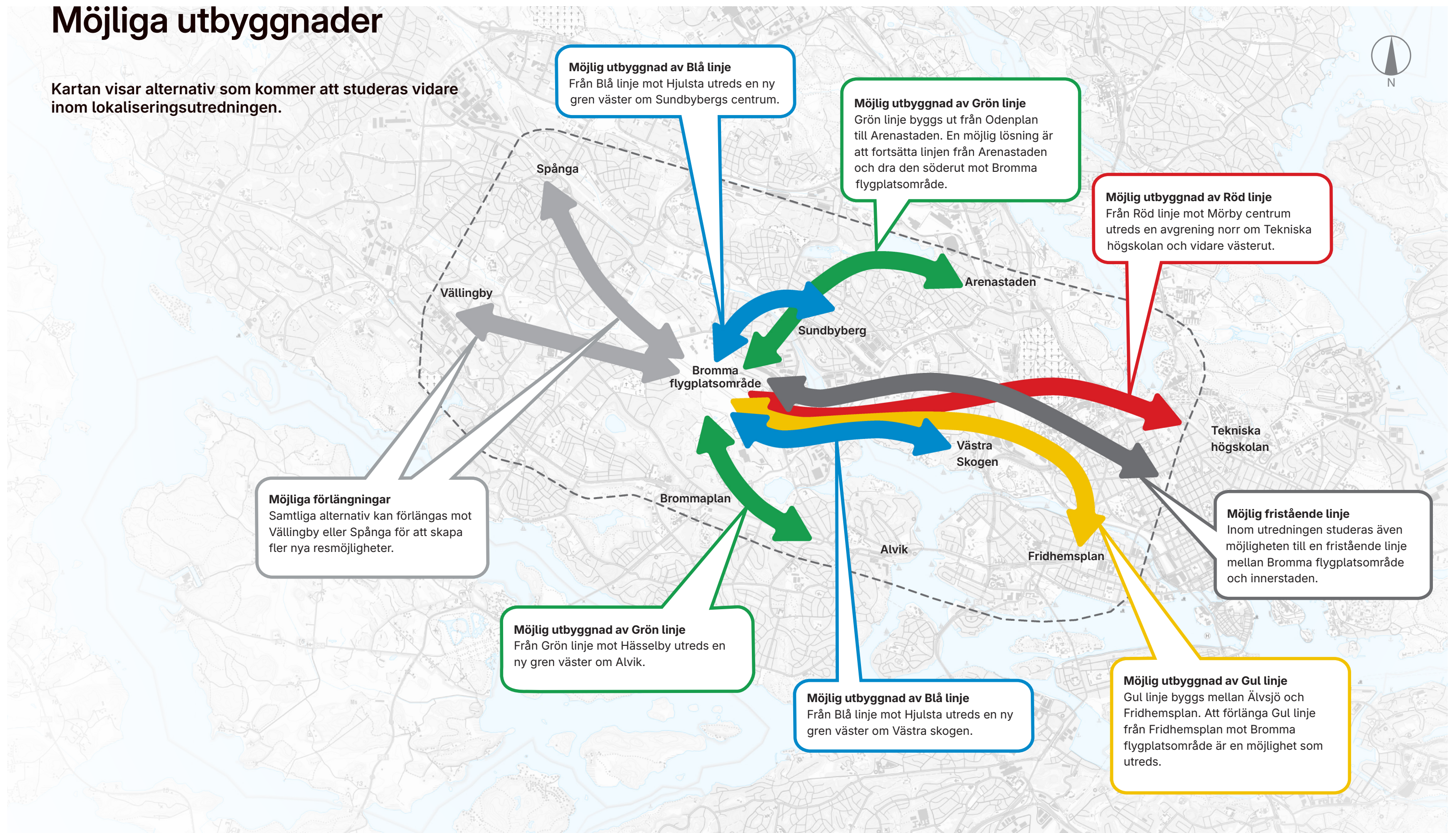
En första analys visar att resbehovet med kollektivtrafik väntas bli störst till och från Stockholms innerstad. Även resande inom Västerort samt norrut blir viktigt att tillgodose med kollektivtrafik.



Karta som illustrerar hur reserelationer och resbehov mellan Bromma flygplatsområde och övriga delar i Stockholm kan se ut med kollektivtrafik med utgångspunkt i RUF5 2050. Resandet sker även i motsatt riktning mot vad pilarna illustrerar.

Möjliga utbyggnader

Kartan visar alternativ som kommer att studeras vidare inom lokaliseringsutredningen.

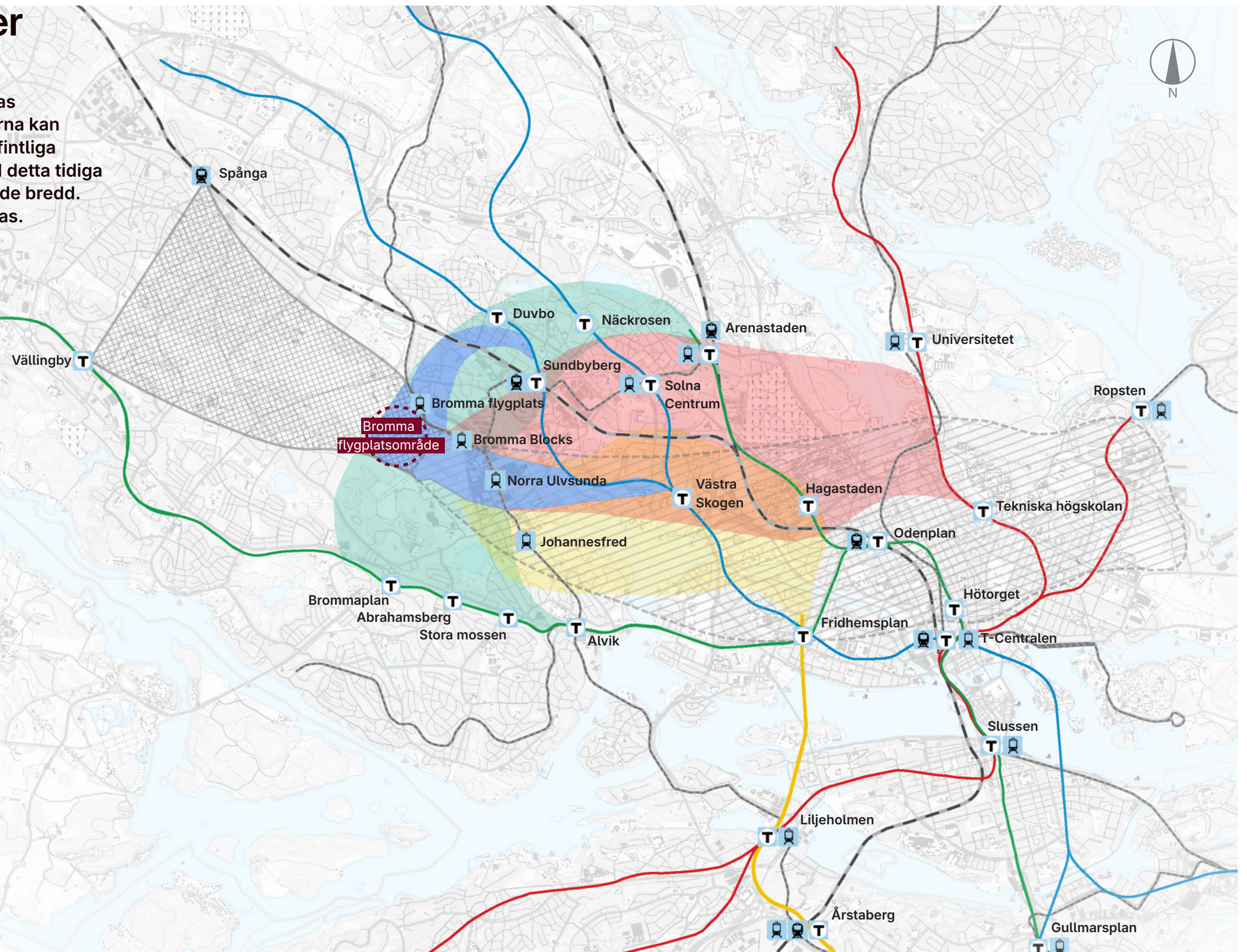


Karta som visar det preliminära utredningsområdet och möjliga alternativa lösningar.

Utredningskorridorer

De alternativa lösningar som studeras kallas utredningskorridorer. Utredningskorridorerna kan vara avgreningar eller förlängningar av befintliga tunnelbanelinjer, men även helt nya linjer. I detta tidiga skede har utredningskorridorerna varierande bredd. I det fortsatta arbetet kommer de att justeras.

- Grön utredningskorridor
- Blå utredningskorridor
- Röd utredningskorridor
- Gul utredningskorridor
- Utredningskorridor fristående linje
- Möjliga förlängningar av samtliga korridoralternativ



Karta som visar utredningskorridorer samt infrastruktur år 2045, vilket är utgångsläget för lokaliseringstudien.

Så kan omgivningen påverkas

När ny tunnelbana byggs påverkas omgivningen både under byggtiden och när den är klar. I utredningen studeras omgivningspåverkan ur flera perspektiv som till exempel natur, vatten, buller, klimatanpassning och trygghet.

Natur, kulturmiljö och stadsbild

Tunnelbana byggs främst under mark, vilket innebär en begränsad påverkan på natur- och kulturmiljöer och stadsbild. Stadsbilden förändras när nya stationslägen skapas, men detta kan även innebära att kvalitativa miljöer skapas i staden.

Inom utredningsområdet finns bland annat riksintressen, naturreservat, fornlämningar och andra utpekade värdefulla miljöer. Det är framför allt på platser där delar av tunnelbaneanläggningen sticker upp ovanför markytan som omgivningspåverkan uppstår. Genom att ta hänsyn till de värden som finns kan utredningskorridorer med stora risker sorteras bort tidigt.

Mark och vatten

Att bygga tunnelbana under mark gör att grundvatten kan läcka in i tunneln. Det kan få grundvattennivån att sjunka, vilket i sin tur kan orsaka sättningar i lerjord. För att undvika det behöver vattnet ibland ledas tillbaka genom så kallad infiltration.

Om marken innehåller föroreningar finns det risk att de sprids eller kommer in i tunneln. Arbeten som påverkar grundvattnet, som bortledning eller infiltration, kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen.

Buller, stomljud och vibrationer

Buller, stomljud och vibrationer från tunnelbanan kan ge upphov till störningar. Eftersom tunnelbanan generellt placeras under mark bedöms risken för den typen av störningar från den färdiga anläggningen vara liten. I lokaliseringsutredningen kartläggs befintliga och planerade boendemiljöer. De olika utredningsalternativen bedöms utifrån möjlig påverkan.

Klimatanpassning

Vid kraftiga skyfall kan sårbar infrastruktur översvämmas. Pågående klimatförändringar innebär att en tunnelbana till Bromma flygplatsområde behöver anpassas för ett framtida klimat med ökade nederbördsmängder. I lokaliseringsutredningen kommer risker mellan olika utredningsalternativ att jämföras och utvärderas.

Klimatpåverkan och resursanvändning

Byggandet och driften av tunnelbanan kommer att medföra utsläpp av växthusgaser och att naturresurser förbrukas. Betong, cement, armering och stål bidrar till stora utsläpp av växthusgaser vid tillverkning. Resursanvändning kan ge upphov till negativ påverkan på miljö, klimat och sociala förhållanden både vid utvinning av råvaror och vid tillverkning av material, men också under byggskedet, vid användning och demontering. Det är därför viktigt att redan i ett tidigt skede planera för smarta materialval och främja cirkularitet. I lokaliseringsutredningen kommer klimatpåverkan av utredningsalternativen att beräknas.



Foto: Region Stockholm/Liza Simonsson

Omgivningspåverkan under byggtiden

Påverkan under byggtiden, till exempel buller, tillfälliga markintrång och påverkan på grundvattnet, kommer att studeras i den fortsatta planeringen för den korridor som väljs.

I lokaliseringsutredningen tas byggtiden upp på ett övergripande sätt. Klimatberäkningar och analyser av både sociala frågor och miljön i området genomförs.

Tekniska förutsättningar

Redan i ett tidigt skede säkerställs att de alternativ som ingår i utredningen är möjliga att bygga. Geologiska förhållanden, befintliga konstruktioner under mark och begränsningar som att tunnelbanan inte kan köra i brant lutning eller svänga tvärt är sådant som påverkar.

Att bygga under mark

I arbetet med lokaliseringsutredningen görs genomförbarhetsanalyser, det vill säga översiktliga analyser av vad som skulle krävas för att bygga tunnelbana inom de olika utredningskorridorerna. Jordarter och berggrund skiljer sig åt inom utredningsområdet. Det finns områden med uppsprucket berg, vattenpassager och områden där jordtäcket är djupt. Det är exempel på faktorer som kan göra det svårare att bygga tunnelbana i vissa lägen.

I storstadsområden finns en stor mängd befintliga konstruktioner under mark som kan innebära begränsningar. De geologiska förutsättningarna påverkar både var tunnelbanan kan dras och vilken byggmetod som blir lämplig. Som en del av lokaliseringsutredningen kommer geotekniska undersökningar att göras för de områden där det saknas underlag gällande exempelvis jorddjup.

Krav på utformning

Lokaliseringsutredningen behöver även säkra att tunnelbaneanläggningen går att bygga utifrån de krav som finns på dess utformning. En tunnelbana kan inte luta brant och inte svänga tvärt. Sådana krav avgör var tunnelbanan kan dras och vilka kopplingar till befintliga tunnelbanelinjer eller bytespunkter som är möjliga. Spårdragningar inom de olika utredningskorridorerna kommer att utvärderas ur ett genomförandeperspektiv.

Kostnader och byggmetoder

Översiktliga kostnadsuppskattningar kommer att göras för att kunna jämföra de alternativa utredningskorridorerna. Kostnaden beror mycket på sträckans längd och antal stationer men även behovet av mer kostsamma delar, såsom broar, betonginklädnad och geotekniska konstruktioner.

Det finns ett flertal byggmetoder som kan vara aktuella när ny tunnelbana ska byggas. Exempelvis används metoden att borra och spränga i de pågående tunnelbaneutbyggnaderna, medan den kommande utbyggnaden mellan Fridhemsplan och Älvsjö utförs med tunnelborrmaskin.

I analyserna ingår det att bedöma vilka byggmetoder och utformningar som är möjliga för de olika utredningsalternativen, samt bedömd kostnad.



Vad är nästa steg?

Processen framåt

Samrådet om tunnelbana till Bromma flygplatsområde i november 2025 är en del av arbetet med lokaliseringsutredningen. Utredningen är till en början övergripande och kommer efterhand att bli alltmer konkret.

Vad händer närmast?

De synpunkter som kommer in under denna samrådsaktivitet sammanställs i en samrådsredogörelse som publiceras i början av 2026. Synpunkterna utgör ett underlag i det fortsatta utredningsarbetet.

Nästa samrådsaktivitet genomförs 2026 när utredningsarbetet kommit längre. Därefter sammanställs utredningsarbetet i en rapport. Rapporten publiceras och blir underlag för ett eventuellt politiskt beslut om fortsatt planering.

Vägen mot ny tunnelbana

- Lokaliseringsutredning
- Eventuellt politiskt beslut om fortsatt planering
- Planerings- och tillståndprocess
- Eventuellt politiskt beslut om genomförande
- Byggtid
- Trafikstart

Processen att utreda, planera och bygga ny tunnelbana tar många år och kräver flera politiska beslut och tillstånd. I planerings- och tillståndprocessen ingår flera samrådsaktiviteter med möjlighet att lämna synpunkter.