Spårväg

Uppsala ska ha en kapacitetsstark kollektivtrafik. Nu behöver vi komma framåt och hitta en hållbar lösning för det.

Finansieringen av spårvägen får inte gå ut över skola, vård och omsorg. Vi ska inte höja skatten för finansieringen, vi måste istället minska administration.

Spårvagn: Frågor och svar

Uppsala spårväg är ett projekt som syftar till att införa ett nytt trafikslag i staden. Målet är en snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafik som är väl integrerad i stadsmiljön och att spårvägen till år 2050 har minst 80 000 påstigande per dygn som en del i stadens omställning till ett hållbart resande.

Hur påverkar denna investering kommunens kreditrating?
Kommunens kreditrating kommer vara oförändrat AA+ med stabila utsikter. Den påverkas av många förutsättningar, bland annat tillväxt, styrningsförmåga och utveckling av resultat och skuldsättning. Spårvägen är en betydande investering som kommer att granskas vid kommande ratingprocesser där en fortsatt god ekonomistyrning och goda resultat i kommunkoncernen kommer att ha betydelse.

Hur påverkas Uppsala kommuns skuldnivå?
Skuldnivån påverkas inte av en utbyggnad av spårväg enligt Uppsalapaketets förutsättningar.

Utifrån de investeringsberäkningar som har gjorts kommer spårväg att bli en plus-minus-noll-affär sett till investeringar.

Under uppförandetiden påverkas skuldnivån då investeringsnivåerna blir höga även om den statliga medfinansieringen finansierar del av investeringsutgifterna. Längre fram förväntas intäkter från markförsäljning bli högre i de områden som försörjs av kollektivtrafik via spårväg.

Vad kostar det för Uppsala kommun i merkostnad de kommande åren? Hur motiverar vi detta? Vad kommer det att kunna tränga undan för satsningar?
När spårvägen tagits i drift beräknas den årliga kostnaden uppgå till omkring 200 miljoner kronor årligen. Under de närmaste åren när spårvägen uppförs kommer resultatet att belastas av projektkostnader.

Värt att poängtera är att det inte finns ett alternativ som innebär att kommunen inte gör någonting alls. Om vi inte satsar på att bygga en spårväg behöver kommunen istället lägga pengar på antingen en omfattande

utbyggnad av bilvägssystemet eller andra transportsystem för att möta den ökade efterfrågan. Kostnaden kommer alltså att uppstå på ett eller annat sätt. Bara anpassningar i södra Uppsalas vägnät uppgår till cirka 1,3-1,5 miljarder under den närmaste tiden.

Uppsalaliberalerna kommer aldrig att tumma på välfärdens kärna som skola, vård och omsorg. Dessa områden kommer alltid att prioriteras och vi kommer vända på varje sten för att de ska fredas, exempelvis genom översyn av kommunens administration, arbeta för ökade skatteintäkter genom fler Uppsalabor i arbete och fortsätta att minska kostnaderna för försörjningsstöd, ett arbete som Liberalerna redan framgångsrikt påbörjat.

Hur ser nivåskillnaden ut mellan station och spår?
Bergsbrunna station planeras att ha höjdskillnader i tre nivåer med hållplatser på båda sidor om järnvägen. Höjdskillnaderna som finns innebär att byten mellan trafikslag behöver ske vertikalt med hissar och trappor. Från Uppsalaliberalernas sida är det viktigt att bevaka tillgängligheten för alla Uppsalabor. Alla ska känna sig välkomna och nivåskillnaderna ska inte vara ett hinder för personer med funktionsnedsättning, personer som reser med barnvagn, bagage eller som använder gånghjälpmedel.

Längst upp på befintlig markplan på västra sidan av stationen föreslås spårvagnens slutstation, de fyra järnvägsspåren en nivå ned, varav öster om stationen längst ned angörs ytor för anslutning till E4:an för buss och biltrafik. De exakta detaljerna kommer att bearbetas i detaljplanen.

Hur ska spårvagnarna få plats vid centralstationen?
Satsningarna på fyrspår, spårväg och bygget av den nya centralstationen hänger ihop. Spårvägen kommer att placeras mellan Kungsgatan och Stadshusgatan tillsammans med stationens övriga funktioner. Den nuvarande busstrafiken kommer att fördelas mellan Kungsgatan och Stationsgatan. Lennakatten får en permanent placering i Bergsbrunnaparken..

Eftersom spårvagn har en betydligt större kapacitet kommer färre bussar att behövas. Det minskar belastningen på resecentrum och Bäverns gränd. Alternativet med fler bussar med utgångspunkt vid centralstationen är inte hållbart och löser inte den trängselutmaning vi står inför.

Vem bekostar järnvägsstationen vid Bergsbrunna station?
Stationen i Bergsbrunna bekostas av Trafikverket.

Tunga spårvagnar kommer väl att trycka ner gatorna, det är ju bara lera under? Ska man påla gatorna där spårvagnarna ska glida fram?
Hela Uppsala är byggt på lera, en faktor som är välkänd och som funnits med i all planering från start. Det kommer att krävas pålning, exakt hur mycket kommer att framgå i planeringen. Vissa sträckor, exempelvis stadsdelen Rosendal, har planerats utifrån spårvagn och är därmed redan förberedda för tyngre kollektivtrafik.

Även vid annat teknikval krävs en grundläggning som ska hålla över tid.

Är det kommunen eller regionen som kommer att ansvara för själva hållplatserna? Om det är kommunen, finns risken för samma hållplatshaveri som vi har nu, där regnskydden tas bort på grund av

oskicklig upphandling.
I och med samarbetsavtalet mellan Uppsala kommun och Region Uppsala regleras ansvarsfrågan för bland annat drift, hållplatser och infrastruktur.

Uppsala kommun kommer att ansvara för den fasta infrastrukturen i spårvägssystemet medan Region Uppsala kommer att ansvara för utrustning och anordningar vid spårvägssystemets hållplatser.

”Hållplatshaveriet” kommer inte att upprepas vid den nya upphandlingen. Bakgrunden till haveriet är att den tidigare aktören haft tillgång till det offentliga rummet utan ett gällande avtal.

Skapar inte spårvagnarna med sin järnkonstruktion buller? Blir det tystare med elbussar? Hur blir det med vibrationer?
Utredningarna har ingående studerat både buller och vibrationer. En del av sträckningen kommer beläggas med gräsmatta för dämpande effekt medan andra platser kommer att få olika dämpande åtgärder. I kommande planering finns möjlighet att begränsa bullerspridning från trafik genom utformningen byggnaders höjd och kvartersstruktur.

Oberoende av teknikval uppstår buller och vibrationer, exempelvis visar utredningen på att BRT orsakar mer vibrationer än spårvägen.

Hur påverkas grundvattnet?
Utredningen av grundvattnet utgör en stor del av hållbarhetsbedömningen. Det kommer vidtas noggranna försiktighetsåtgärder eftersom Uppsalaåsens grundvatten är av riksintresse.

Kommer inte bron över Fyrisån mellan Ultuna och Nåntuna att göra ett ingrepp i ett naturområde?
Uppsalaliberalerna tycker att Ultunabron över Fyrisån är problematisk men att den behövs för att binda samman staden. Annars blir det stora omvägar för alla som bor och verkar på ömse sidor Fyrisån i södra Uppsala. Det är långt mellan Kungsängsleden och Flottsundsbron. Utan en bro för spårvägen kan kapaciteten i kollektivtrafiken inte öka och biltrafiken i staden kommer att öka ytterligare.

Stråket över Fyrisån berörs av många skydd som säkerställer djur-, natur- och kulturmiljö och Ultunabron kommer att ha hänsyn till alla dessa. Brons läge kommer att anpassas till den naturliga gräns som finns mellan det öppna landskapet och trädlinjen. Liberalerna kommer att se till att alla nödvändiga åtgärder genomförs för att denna bro inte ska påverka miljön negativt.

Hur många fågelarter kommer att störas av bron över Fyrisån? Där går väl också gamla fina Linnéstigar?
Kollektivtrafikförbindelsen över Fyrisån kommer att gå genom naturreservatet Årike Fyris som bland annat har stor betydelse som rastningslokal för fåglar. Det är av stor vikt att hänsyn till platsens höga ekologiska värden, framför allt för fåglar, tas vid placering av brostöd och vid utformning av bron. Även åtgärder för att minimera påverkan under byggtid behöver utredas vidare inom ramen för detaljplanen för spårvägen.

Kommer bron över Fyrisån att vara en hög bro så att båttrafiken kan ta sig förbi obehindrat, eller ska det vara en öppningsbar bro?
Brohöjden utreds i detta skede. En hög bro är det alternativ som ser ut att vara det mest troliga, vilket även

är det alternativ som Länsstyrelsen förordar.

Varför ska bron endast ha spårväg och inte biltrafik för att ge möjlighet att med bil köra från södra staden över till östra sidan av Fyrisån och vidare ut på E4an.
På grund av områdets känslighet utformas Ultunabron huvudsakligen för spårväg, gång- och cykeltrafik. Den tekniska utvecklingen av till exempel elbilar förväntas minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan och om det bedöms angeläget i framtiden kan en komplettering ske.

Vad händer med spårvägen om vi inte får bygga en bro?
Uppsalaliberalerna vill ha fungerande kollektivtrafik i sydöstra stadsdelarna där tyngdpunkten av befolkningen bor. Om alla instanser säger nej till en bro kanske vi behöver planera för två sträckningar: en ny väster om ån och en ny sträckning öster om ån. (Det vill säga, en linje öster om ån som går via resecentrum, Boländerna, Fyrislund, Storsävja, Bergsbrunna station och Dansike som vi i Liberalerna vill utreda för att avlasta och sprida exploateringen. Samt en linje väster om ån som exempelvis kan gå via Rosendal, Gottsunda, Ulleråker, Sunnersta, Valsätra.) Det löser kollektivtrafiken genom att få bort många bussar, men det binder inte ihop staden för de boende i sydvästra delen av staden så att de kan ta sig till Bergsbrunna station med kollektivtrafik.

Kommer kostnaden/summan för att anlägga spårväg, bygga en depå och köpa spårvagnar att bära sig?
Spårväg har utretts på längden och tvären gällande beräkningar och kostnaden kommer att landa på ca 6 miljarder, varav 3 miljarder är medfinansiering från staten. Vi räknar på ett resultat på plus-minus-noll utifrån värdeökningen av all mark i planområdet. Att investera i kollektivtrafik oavsett teknikval kostar pengar och kan inte jämföras med att inte göra några transportinvesteringar alls. När det gäller exempelvis elbussar, har dessa lägre avskrivningstid och kapacitet.

Alla projekt brukar bli dyrare än beräknat. Vilka garantier finns det för att kostnaderna inte ska skena iväg?
Inget annat projekt i Uppsala har utretts så grundligt vad gäller beräkningar som spårväg. Det finns inga garantier, men samtliga utredningar har kvalitetssäkrats både internt och externt.

Om Uppsalas befolkning inte ökar i förväntad takt, räcker det inte i så fall med nuvarande busstrafik? Om färre flyttar till Uppsala behövs inte de fyra järnvägsspåren mot Stockholm?
Inget tyder på att Uppsalas befolkningstillväxt kommer att stagnera. Det gjorde den inte under 90-talskrisen, Leman Brothers-krisen eller under andra kriser. Uppsalas befolkning och tillväxt har ökat samtidigt som vi har planerat utifrån bilen i centrum. Nu måste vi lägga om vårt fokus och planera för en kommun med gång, cykel och kapacitetsstark kollektivtrafik i centrum. Det svenska järnvägsnätet har under en längre tid varit otroligt eftersatt. Fyrspår behövs för att lösa gårdagens, dagens och framtidens problem – oavsett tillväxt.

Varför ska det gå spårväg bara söderut från centrum? Vi är många som bor på Kvarngärdet, i Gränby, Årsta, Kapellgärdet, Nyby, Gamla Uppsala!
Utifrån att den största koncentrationen av Uppsalas befolkning befinner sig i Uppsalas södra delar är det naturligt att arbetet påbörjas i dessa områden. Ambitionen är att bygga ut spårvägen till andra delar av Uppsala framöver.

När Upptåget lanserades möttes det av stark kritik. Idag är det ett mycket uppskattat transportmedel. Liberalerna ser spårvägen i framtiden som en del av en pendeltåglösning mellan olika stadsdelar.

Går kalkylen ihop om man bygger spårvägen även om det inte blir så många bostäder i sydöstra staden som kommunen räknar med?
Anläggningen av spårvägen förutsätter att det kommunala markägandet i sydöstra staden väntas kunna ge stora försäljningsintäkter. Med antagandet att markvärdena på sikt motsvarar dagens snitt inom Uppsala tätort väntas de kommunala markförsäljningarna kunna ge ekonomiskt överskott som delvis finansierar infrastrukturen.

Planeringen ska gå i samklang med de kärnvärden som vi alla är överens om med välplanerade bostadsområden utformade med barnperspektiv i fokus. En stadsdel med jobb, välstånd, välmående och företagsamhet. Det kommer vi i Uppsalaliberalerna alltid att lyfta fram.

Spårvägen kommer även att gå genom många områden som redan är bebyggda och som behöver en fungerande kollektivtrafik som Rosendal, Valsätra och de båda campusområdena.

Varför ska vi ha spårbunden trafik? Varför behöver vi en fast spårvagn, fungerar det inte med bussar? Bussar är mer flexibla.

Bussar har mindre kapacitet och är dyrare över tid
Den största flexibiliteten med buss är att rutten kan ändras. Bussar har däremot mindre kapacitet, är dyrare över tid, bidrar till mer vibrationer och är mindre attraktiva som färdmedel för att locka över bilister. Också BRT (bussar) kräver kostnader för att bygga om och anpassa befintliga vägar.

Spårvagnen blir en del av staden
En fast linje ökar förutsägbarheten. Resenärer vet att spårvägens rutt och hållplatser är på samma plats både idag och imorgon, till skillnad från busslinjer som kan ändras över tid. Det ökar intäkter vid försäljning av kringliggande mark. Att bo nära en hållplats kommer att bli mycket attraktivt. Näringslivet är också mer benäget att investera och ha verksamhet nära spårvägens hållplatser.

Spårvagnen har också potential att bli en turistattraktion och en del av Uppsala stadsbild och identitet, vilket bussar vanligtvis inte blir.

Spårvagnar kan saker som bussar inte kan
Spårvagnar är också mer flexibla än vad man först kan tro, genom dess förmåga att kunna gå genom olika miljöer som exempelvis i gatumiljö, över torg, genom parker och på broar. Räls gör också att mycket långa spårvagnar kan navigera enklare i slingrande stadsgator, något som är svårt för långa bussar.

Högre kapacitet, mindre trängsel
Spårvagnar har högre kapacitet. Bussar är mer begränsade på hur många människor får plats och hur långa de kan bli. Det finns en brytpunkt där det av trafikskäl inte går att lägga till fler bussar för att möta upp behovet av resenärer. Spårvagnarna är 30 meter långa och om de går var tionde minut kan de transportera 1600 personer varje timme i vardera riktningen.

Åka på spårvagnen med din cykel

Uppsala är en cykelstad och var tredje resa sker med cykel. I vissa städer har de spårvagnar anpassade för cyklar som gör det möjligt att cykla fram till hållplatsen och rulla cykeln in i vagnen på marknivå. Bussar/BRT kräver att cykeln oftast måste lyftas och hängas fast på framsidan av bussen, vilket inte är en lika smidig lösning.

Mindre byggnationer i befintliga stadsdelar

Det blir attraktivt att bo längs spårvägssträckan. Om vi bygger lite högre hus nära den så blir det också möjligt att bygga fler bostäder och möta upp bostadsbristen samtidigt som fler av våra nuvarande stadsdelar kan stå helt oförändrade.

Lägre arbetskraftskostnader per passagerare

Arbetskraftskostnaderna som utgör den största delen av driftskostnaderna för kollektivtrafiksystem per passagerare kan bli betydligt lägre med spårvagnar jämfört med bussar.

Måste vi ha kollektivtrafik överhuvudtaget?

Det finns städer runt om i världen som allt för länge undvikit att bygga ut kollektivtrafiken och istället valt att prioritera vägnätet. Det har visat sig inte vara hållbart i längden.

Har andra städer valt att bygga spårvagn?

Med ökat tryck för att minska trängsel i städerna, förbättra luftkvaliteten och minska utsläppet av växthusgaser har spårvagnen upplevt en renässans sedan millennieskiftet. Över 400 städer i världen har idag spårvagn, i Norden exempelvis i Lund, Göteborg, Tammerfors, Bergen och Odense. Enbart i Europa planeras det för över 60 nya spårvägar.

Kommer inte elbilar, elbussar och självkörande fordon att lösa problemet?

Det finns en fysisk begränsning i gatumiljön och tillgången till det offentliga rummet måste delas med alla Uppsalabor. Elbilar kan lösa klimatproblemet med utsläppen men inte löser inte problemet med trängseln som skapas av en ökande andel fordon i gaturummet. En spårvagn motsvarar 40 bilar och frigör på så sätt utrymme för dem som verkligen behöver transportera sig med bil, exempelvis blåljuspersonal, färdtjänst och personer med funktionsnedsättning.

Spårvagnar går mer effektivt jämfört med liknande fordon som använder gummidäck, eftersom rullmotståndet för stål på stål är lägre än gummi på asfalt. De ger även mindre luftföroreningar än fordon med gummidäck som sprider partiklar från slitage på gator och vägar.

Elbilar och elbussar har stora batterier som kräver tungmetaller. En elektrifierad spårväg innebär att spårvagnen inte har behov av batterier. Batteridrivna fordon kräver dessutom laddtid vid en depå, något som en elektrifierad rutt med spårväg slipper.

Hur ser morgondagens resemönster ut vad gäller arbetsresor, detaljhandelns utveckling?

Det vi vet utifrån erfarenhet är att resorna har ökat. Majoriteten av dessa handlar inte om transport till detaljhandeln utan om arbets-, skol- och turistresor. Ingen forskning tyder på att detta mönster kommer att brytas, tvärtom.

Visst finns städer som valt att bygga ut befintliga spårvagnssystem och även anlagt nya, men det finns också motsatsen med städer som valt bort spårvagnen som en lösning på deras framtida kollektivtrafik.

I modern tid har ingen stad valt bort spårvagn. Däremot finns det många exempel på städer som först har anlagt BRT för att sedan gå över till spårväg. De städerna förordar starkt att ta höjd för en ökad reseefterfrågan och direkt planera för spårväg.

Varför är denna investering så mycket viktigare än de andra nödvändiga kommunala åtaganden? Kommer ni behöva höja skatten på grund av de här kostnaderna?

Finansieringen av spårvägen får inte gå ut över skola, vård och omsorg. Det har Uppsalaliberalerna visat i Mål och budget 2026 där finansering för skola, vård och omsorg höjs samtidigt som kollektivtrafiken blir friare och grönare. Detta har vi lyckats att göra utan att höja skatten för finansieringen. Kommunen måste samtidigt prioritera andra åtgärder som att till exempel minska administrationen, öka skatteintäkterna från fler företag och arbetstillfällen och fortsätta minskningen av kostnaderna för försörjningsstöd.

Hur kommer centrum att påverkas under tiden som byggnationen genomförs?

Under byggnationstiden kommer vissa bullerstörningar att uppstå. Upplägget för utbyggnaden är under utredning.

Centralstationen är också i tidig planering för att expanderas för att expandera med fler spår. En ny byggnad planeras på samma plats som cykelparkeringsgaraget tillsammans med en förlängning av centralpassagen som kommer gå under Kungsgatan till Vretgränd. Stationsområdet blir större hela vägen ned till Strandbodgatan med två nya gångvägar över spåren vid Bäverns gränd och Fjalars gränd.

Bygger vi spårvagnen på grund av avtalet med staten om 4-spår?

Det är en del av avtalet med staten som man kallar för "Uppsalapaketet". Staten ska finansiera ytterligare två järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm, en ny järnvägsstation i Bergsbrunna samt bidra med hälften av kostnaderna för att bygga spårväg i södra Uppsala. Enligt Uppsalapaketet förutsätts spårväg som den tekniska lösningen. Trafikverket beviljade två miljarder till spårvägen vilket uppfyller villkoret för byggande av spårväg.

Kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för fler bostäder. Fler bostäder är en förutsättning för fyra spår mellan Uppsala och Stockholm.

Varför har ni valt den här sträckningen?

Den sträckning som har utretts för spårväg binder ihop de södra stadsdelarna med Uppsala C och den nya tågstationen som ska byggas vid Bergsbrunna. Längs den sträckan kommer många nya arbetsplatser och bostäder att byggas. Spårvägen kommer även gå förbi två universitetet och Akademiska sjukhuset. Det ger i sin tur ett stort underlag av resenärer, något som gör spårvägen lönsam. Utredningar har visat att behovet av kollektivtrafik i övriga delar av Uppsala kan täckas av buss. Kollektivtrafiken i Uppsala kommer alltså bestå av bussar och spårväg som kompletterar varandra.

Kommer det bli dyrare resor med UL på grund av det här?

Spårvägen kommer att bli en del av Uppsalas kollektivtrafik. Det kommer troligen att kosta samma pris som för övrig kollektivtrafik.