

Digitalt informationsmöte 18 november 2025 – Frågor och svar

Dokumenttyp: Rapport

Berörd verksamhet: Stadsbyggnadsförvaltningen

Datum: 25 november 2025

Version: 1

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund.....	3
Kontakt.....	3
Uppsala kommun	3
Region Uppsala.....	3
Frågor och svar från chatten.....	4
Kostnader	4
Miljö	7
Planering.....	8
Teknik	9
Tillgänglighet.....	12
Trafik.....	13
Islandsbron.....	15
Övrigt	16

Sammanfattning

Bakgrund

Uppsala kommun och Region Uppsala bjöd in till ett direktsänt digitalt informationsmöte om Uppsala spårväg **18 november** 18.00–19.30. Detta var det **tredje** digitala informationsmötet om spårvägen.

På mötet berättade vi mer om varför Uppsala satsar på spårväg – och hur det bidrar till en mer hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik för framtiden. Vi gav även en uppdatering om de arbeten som sker under 2025 och hur de påverkar kollektivtrafiken. Under mötet medverkade projektledare från Uppsala spårväg samt regionstyrelsens ordförande Helena Proos (S) och Erik Pelling (S)

Tack alla ni som följde vår direktsändning och för stort engagemang och många frågor i chatten!

I det här dokumentet publicerar vi svar på frågor från chatten och på frågor som inte besvarades under sändningen.

Kontakt

Om du vill veta mer om arbetet med Uppsala spårväg är du välkommen att kontakta Uppsala kommun och Region Uppsala.

Uppsala kommun

Vänd dig till Uppsala kommun om du har frågor om till exempel detaljplaner för spårvägen eller frågor om den fasta infrastrukturen så som förberedande markarbeten, ledningsflytt, brobygge och anläggning av spårvägen.

Webb: uppsala.se/sparvag

Telefon: 018-727 00 00

E-post: uppsala.kommun@uppsala.se

Region Uppsala

Vänd dig till Region Uppsala om du har frågor om som rör till exempel spårvagnarna, resandet med spårväg, spårvagnsdepå och framtida drift av spårvägen.

Webb: regionuppsala.se/sparvag

Telefon: 018-611 00 00

E-post: registrator.ktf@regionuppsala.se

Frågor och svar från chatten

Kostnader

Har man jämfört spårvagn med BRT? I kapacitet. 2 kostnader. Finns det alternativ till bron i naturreservatet, alltså en plan B. Varför är nuvarande lokalisering den bästa? Mark- och miljödomstolen avslog kommunens ansökan. De tyckte annorlunda.

Ja, det finns en jämförelsestudie om det. Jämförelsen gällde såväl kapacitet som kostnad. I jämförelsen har man jämfört spårväg med 30 eller 40 meters längd, samt dubbelledad buss som är 24 meter lång av den typ som finns i bland annat Malmö och Göteborg.

Jämförelsen visade att med en utbyggnad av 33 000 bostäder och arbetsplatser längs stråket kommer spårväg att krävas.

I en känslighetsanalys testades om endast hälften av bostäderna och arbetsplatserna kommer till och även då har BRT för liten kapacitet. Kostnaderna för spårväg är högre, men även en väl fungerande BRT kostar mycket pengar.

Hur ställer ni er till att forskning kring stora infrastrukturprojekt är att de ofta: Blir långt dyrare, tar längre tid att färdigställa och har färre resenärer än man planerat för. Varför skulle just detta bygge bli undantaget snarare än regeln?

Forskningen om stora infrastruktursatsningar är välkänd och tas på allvar i projektet. För att minska risken för fördyringar och förseningar arbetar vi med successiva kalkyler, oberoende granskningar, Trafikverkets kontrollmodeller och löpande uppdateringar av kostnader, risker och tidplan. Det eliminerar inte osäkerheter, men gör att avvikelser upptäcks tidigare och att åtgärder kan vidtas i tid.

Hur ställer ni er till att forskning visar att stora projekt ofta blir dyrare, tar längre tid och får färre resenärer än planerat? Varför skulle detta bygge vara undantaget?

Forskningen är välkänd och tas på stort allvar. För att minska riskerna arbetar projektet med successiva kalkyler, extern granskning, Trafikverkets kontrollmodeller och löpande uppdateringar av kostnader och risker. Det eliminerar inte osäkerheter men gör att avvikelser upptäcks tidigt och att åtgärder kan vidtas i tid.

Hur kan man bedöma samhällsekonomisk lönsamhet när behovet ligger långt fram i tiden?

Samhällsekonomiska analyser görs med ett långt tidsperspektiv, ofta över 30–40 år. Spårvägen bedöms som mest kostnadseffektiv eftersom kapacitetsbehovet stiger successivt när befolkning, arbetsplatser och pendling ökar. Även om nyttorna kommer stegvis väger de samlade effekterna över tid tyngre än investeringskostnaden.

Borde inte framtida användare betala i stället för dagens kommunala ekonomi?

I Sverige finansieras kollektivtrafik och infrastruktur genom kommunala och regionala investeringar, lån och statsbidrag. Det är den modell som används för alla större

projekt som gator, skolor, VA, cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Ett separat intäktsbolag är inte en etablerad modell för samhällsfinansierad kollektivtrafik.

Hur kan man komma fram till att en spårväg som bara bedöms (med stor osäkerhet) behövas fram emot 2050 är samhällsekonomisk lönsam? Oavsett om kommunen får stöd från staten ska ju pengarna betalas ut (=samhällets sammanlagda kostnad)

Samhällsekonomiska analyser görs alltid med ett långt tidsperspektiv – normalt 30 år eller mer. I Uppsalas fall baseras kalkylen på:

- kraftig befolkningsökning
- fyrspår till Stockholm
- en ny station i södra Uppsala
- behovet av hög kapacitet i de stråk där staden växer mest

Spårvägen bedöms vara den mest kostnadseffektiva lösningen på lång sikt eftersom kapacitetsbehovet ökar successivt över tiden.

Borde inte de framtida användarna vara de som skall betala för utbyggnaden, och inte belasta dagens kommunala och regionala ekonomier, som ju inte orkar med viktiga uppgifter inom vård och skola. Man har t.ex. möjligheter att bilda ett bolag som tar lån och tar ut kostnaderna i framtida biljettintäkter och framtida subventioner för kollektivtrafiken.

Finansieringen av kollektivtrafik och infrastruktur beslutas politiskt. I dag finansieras investeringar i spårvägen på samma sätt som andra större kommunala satsningar: genom kommunens budget, lån och statsbidrag.

Ett separat bolag med framtida avgiftsuttag är inte en modell som används för samhällsfinansierad kollektivtrafik i Sverige i dag, eftersom investeringar i infrastruktur ses som en del av den gemensamma välfärden och beslutas inom den ordinarie kommunala och regionala ekonomin.

Hur mycket skattepengar har projektet hittills kostat för arbeten som gjorts innan myndigheterna har godkänt projektet?

De arbeten som utförs i dag är sådana som kan göras inom gällande detaljplaner och tillstånd.

De totala nedlagda kostnaderna fram till oktober 2025 är ca 800 miljoner kronor, varav en stor del gäller planläggning, projektering och ledningsflyttar som kommunen ändå behöver genomföra över tid.

Vad ligger prislappen på hittills för allt arbete som lagts ner på spårvägen?

De totala nedlagda kostnaderna fram till oktober 2025 är ca 800 miljoner kronor, varav en stor del gäller planläggning, projektering och ledningsflyttar som kommunen ändå behöver genomföra över tid.

Kan ni redovisa kostnaderna vid jämförelsen spårväg/vagn och BRT

I jämförelseunderlaget bygger kostnaden för spårväg på den systemanalys som publicerades 2022 och då är kostnaden i 2021 års kostnadsnivå ca 6 miljarder kronor och för BRT ca 4 miljarder kronor. För BRT bygger kostnaden på en lösning som har en hög standard, som är nödvändig för att få en jämförbar kapacitet.

Kommer priserna för kollektivtrafiken att chockhöjas för att finansiera detta?

Biljettpriserna bestäms politiskt varje år. Generellt täcker biljettpriserna 50 % av kostnaderna, och skattemedel resten. Spårvägen ger möjlighet till ett ökat resande som ger ökade intäkter.

Not: På uppsala.se finns flera rapporter som redovisar kostnader. Se till exempel https://www.upsala.se/contentassets/5359176fd51b4715ab9a8854e26ce909/sparvag_rapport-till-kommunen_juni2023_slutleverans.pdf

Miljö

Själva bygget av spårvägen släpper väl ut en hel del koldioxid under själva byggtiden? Tänker att det går åt en massa koldioxidutsläpp med all betong och stål. Hur går det ihop med klimatneutralitet redan 2030?

Uppsala kommun tar fram klimatkalkyler för sina anläggningsprojekt (både spårvägsrelaterade och andra). Det innebär i praktiken att vi arbetar med att minska transporter genom att återanvända massor i närområdet. Att vi vid utformningen aktivt försöker återanvända material från tidigare byggnationer. Undvika att använda betong och stål där det är möjligt.

Jag har läst att det finns farhågor om att spårvägen kommer att påverka grundvattennivån på Bäverns Gränd, vilket i sin tur kan påverka de pålar som husen står på där, negativt. Vilka undersökningar kring detta är gjorda?

Vi genomför kontinuerligt grundvattennivåmätningar för att kontrollera hur grundvattennivån varierar över året. Vi har även gjort undersökningar av grundläggningsnivån för byggnaderna längs Bäverns gränd. Detta görs för att säkerställa att trägrundläggningen inte skadas under arbetets gång.

Varför tar ni inte hänsyn till att vårt vatten kan riskera att bli förorenat? 800–100 pålar som ingen vet hur djupt de måste ner.

Antalet pålar är inte dimensionerat än då detaljprojekteringen ännu inte är utförd. Ta hänsyn till vårt vatten är något vi jobbar med kontinuerligt och som går att ta del av i tillståndsansökan om vattenverksamhet.

Planering

Varför har ni inte anpassat planeringen av antal bostäder när de i dagsläget inte överensstämmer med den nuvarande befolkningsökningen? Är byggandet av 33 000 bostäder försvarbart?

Antalet bostäder är en del av fyrspårsavtalet. Ett avtal slöts 2017 mellan kommun, region och stat och har en lång tidshorisont.

Har ni en backup-plan om planen för bron över ån inte får godkänt fast ni överklagat?

All byggnation föregås av en planering som prövar dess möjligheter. Om den händelsen inträffar behöver projektet ta hem frågan och se över vilka möjligheter som finns.

Hur lång byggtid planerar ni för bron i Naturreservatet. Mini-tid samt maxtid.

Bedömningen är ca 3 års byggtid för ny bro över Fyrisån vid Ultuna

Hur planerar ni bemanna spårvagnarna? Är det en förare per set som gäller? Kommer det vara någon typ av trygghetsvårdar med på vissa turer? Räknar ni med att byta ut vagnarna till förarlöst system?

Ja, det är en förare per spårvagn. De spårvagnar som nu köps in planeras inte för en förarlös drift. Behovet av trygghetsvårdar får utvärderas framöver.

Teknik

Varför genomför ni förberedelsearbeten innan godkända detaljplaner?

De arbeten som startar innan nya detaljplaner för spårväg har vunnit laga kraft är arbeten som utförs med stöd i nu gällande detaljplaner. Vi arbetar med spårvägens genomförande kontinuerligt för att klara den tidplan som finns för genomförandet.

Om ni inte får godkända detaljplaner vad har ni för plan B gällande spårväg och spårvagnsdepå?

All byggnation föregås av en planering som prövar dess möjligheter. Om den händelsen inträffar behöver projektet ta hem frågan och se över vilka möjligheter som finns.

Hur stor andel av Uppsalas befolkning kommer att bo inom 400 m från en spårvagnsstation?

Jag har svårt att svara på det, men flera befintliga och nya stadsdelar finns längs spårvägen. Dessutom finns stora arbets- och studieområden här. I dagsläget finns 25–30 000 boende längs spårvägen väster om Fyrisån. Därtill omkring 20 000 arbetsplatser och omkring 15 000–20 000 studenter och skolelever.

Jag och de flesta tror såklart att den moderna spårvägen blir superbra! Ser ni framtida möjligheter att öka kapaciteten vid behov dels i depån, dels längs banan?

Ja, det finns möjlighet att öka kapaciteten vid behov. Den ligger inte på max vid öppnande.

På vilket sätt ska spårvägen göra att det blir mer plats (eller hur ni exakt uttryckte det)? Blir det inte ännu mer trångt i vägbanan?

Spårvägen gör att fler kan resa kollektivt i stället för med bil, vilket minskar trängseln i trafiken. Den har hög kapacitet – en spårvagn rymmer lika många resenärer som tre stadsbussar – och körs till största delen i egna körfält, vilket ger bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.

Förstår fortfarande inte varför inte elbussar är ett rimligt (och billigare?) alternativ...?

Kommunen har gjort omfattande jämförelser mellan spårväg och elbussar/BRT. Slutsatsen är att spårvägen är det enda alternativ som klarar den kapacitet Uppsala behöver. Rapporten visar också att nyttorna överstiger kostnaderna för spårväg, men inte för BRT eller elbussar.

Brukar inte byggnadsplaner för stora områden klubbas innan man bygger ut dyrbar och oflexibel (T.ex. spårväg) kollektivtrafik?

Utbyggnad av en stad sker i steg och beroende på område kan det se olika ut. I mindre utvecklings- eller ombyggnadsområden är det vanligt att både vägar och kvarter beslutas tillsammans. Gällande större infrastrukturprojekt är det normalt att beslutet sker i en likadan process som vi har här i Uppsala

Omfattar projektet några reservkraftslösningar för att kunna driva spårvägen vid större elavbrott?

Spårvägen kommer att drivas på egen separat elförsörjning jämfört övriga verksamhet och bostäder i staden. Däremot finns ingen egen reservkraftlösning i form av egen generator vid större elavbrott.

Kan ni be era deltagare använda enklare ord så jag kan förstå vad ni menar? Jag är inte ingenjör, och hänger inte med.

Tack för att du påpekar. Jag försöker använda bättre val av ord efter att jag läste ditt inlägg.

När spårvägen äntligen invigs borde ni göra ett stort kalas med pompa och ståt där allmänheten får delta, som man gjorde 1906!

Tack för förslaget, det kommer med all säkerhet bli någon form av invigning.

Erik Pelling nämnde tidigt i sändningen att spårvagnslinjerna kommer göra marken mer värdefull. "Jämfört med vad?", undrar jag... Var kan man läsa om hur den uträkningen gjorts, inklusive hur mycket mer värdefull marken skulle bli med ett BRT-system i stället för spårvagnslinjer?

Det finns forskning som visar att markvärden runt en station eller hållplats för spårburen trafik generellt ökar i värde. Skälet är att platsen är tillgänglig vilket ökar betalningsviljan i kombination med att hållplatsen/stationen är permanent på ett annat sätt än runt även en BRT-hållplats.

Lunds spårväg har inte blivit tillgänglig för personer med synnedsättning eller med rörelsenedsättning. Det ni hittills visat i bilder visar liknande brister som där angående tillgänglighet för synskadade. Vad gör ni för att undvika att skapa samma brister?

Detta utreds i detaljprojekteringen, och spårvägen ska vara tillgänglig för alla.

Kommer ni bygga tunnlar för gående och cyklar på exempelvis Sjukhusvägen? Om det ska vara 6-minuterstrafik och med 2 linjer i vardera riktningen, alltså 4 tåg ska passera där under 6 minuter så borde det behövas tunnlar för att kunna passera gatan väl?

Hej, Det kommer inte att byggas tunnlar vid Sjukhusvägen, men vi ser till att det finns säkra passager.

Min dotter blev nästan påkörd idag vid omdragningen av cykelvägen Vid Nántuna Backe. Vi lever i ett livsfarligt byggkaos, och liknande kommer det vara på långa platser i Uppsala i år efter år. Uppsalaborna tycker inte det är värt det, varför tycker ni det?

Hoppas att din dotter är ok. Precis som du skriver pågår det fler byggnationer i kommunen. Det är viktigt för samtliga som rör sig i trafiken (gående, cyklister, bilister och yrkesförare) att vara uppmärksamma och ta det lugnt.

Och tänk gärna på att även om du själv hunnit lära dig den nya situationen rör sig andra personer i området som är där för första gången. Extra uppmärksamhet och hänsyn lönar sig för alla i Uppsala och på andra platser där vägarbeten pågår.

Jag hoppas ni väljer att Uppsalatema för spårvagnarnas inredning, så alla Uppsalabor blir ännu stoltare över sina spårvagnar. Skulle kan kunna ha Pelle Svanslös-tema ombord? Kanske små eleganta katter på stolstyget?

Tack för förslaget, vi tar med oss det vidare i projektet!

Finns det någon tidsplan för eventuell utveckling med linjer norrut till Gränby/Nyby? Eller väster mot Stenhagen?

Nej, det finns ingen tidplan och inga beslut om en förlängning.

Ni borde förklara fler fördelar med spårvagnarna. För oss äldre är det mycket tryggare att åka spårvagn, de går lugnt och fint, slänger inte och flänger hit och dit. När man går in i en spårvagn finns ingen nivåskillnad som på bussarna där man måste kliva upp i bussarna. Bussarna stannar lite hur som helst med ibland väldigt långt avstånd mellan buss och kantsten.

Tack. Du har helt rätt

Tillgänglighet

Hur ser kraven på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ut för spårvagnsfordonen?

Spårvagnarna kommer ha samma höjd som plattformarna för att göra det enkelt att komma ombord med rullstol, rullator eller barnvagn. Utrymme för detta kommer finnas ombord. Informationen ombord blir både skriftlig och i form av utrop.

Varför kommer ni inte att ta hänsyn till behoven som personer med funktionsnedsättning har förrän detaljprojekteringen ska göras? Då är risken mycket stor att det redan finns massor av lösningar som omöjliggör tillgängliga lösningar.

Vi arbetar med tillgänglighet kontinuerligt i projektet, exakta lösningar tas fram i detaljprojekteringen.

Trafik

Har ingen analyserat varför det uppkommer köer i Uppsala? Kan det vara så att det är de många ombyggnadsarbetena som är en av de viktigaste orsakerna till trafikstörningarna?

Vi gör trafikmätningar och trafikanalyser både inom spårvägsprojektet och i kommunen totalt. På kort sikt är det som du säger att varje ombyggnation påverkar trafiken. På lång sikt planerar vi för framkomlighet. Framkomligheten är inte endast baserad på att man ska färdas i egen bil utan att det kan vara mer framkomligt med cykel eller kollektivtrafik.

Hur sent på natten är det tänkt att spårvägen ska gå? Samma som bussarna dvs typ tre på helger och 1 på vardagar?

Det är inte bestämt ännu. Förmodligen är trafikdygnet något kortare under introduktionen av spårvägen för att ge möjlighet till service av banan. Det kan bli vissa tider med lågt resande då det i stället kommer köras buss.

Hur säkrar man att spårvagnar klarar att köra i snö och is när vintern är som mest bister?

Genom vinteranpassad teknik som sandning och regelbundet underhåll säkerställs att spårvagnar fungerar även vid sträng kyla

Ser ni synergieffekter och lärdomar av andra spårvägssystem i Sverige - Lund, Stockholm, Göteborg och Norrköping? Kan ni dra nytta av dessa städers kunskaper med spårvägstrafik?

Vi för pågående samtal och deltar i löpande forum för spårväg mellan dessa städer. Här inhämtas lärdomar i stort och smått.

Roligt med spårväg som har potential att förbättra för kollektivtrafiken i Uppsala. Kommer det också att innebära att man gör fler bilfria gator? Vore toppen!

Vi fortsätter att titta på framkomlighet för alla trafikslag i kommunen. Cykel, gång och kollektivtrafik. Även nu i till sommaren kör vi med konceptet sommargata i Svartbäcksgatan och del av Östra Ågatan.

När får vi veta hur busstrafiken i södra Uppsala kommer påverkas? Vi bor nära linje 11 och skulle vilja ha kvar vår hållplats. Hållplatserna för spårvägen är ju satta, så jag antar att det någonstans finns en plan även för befintliga busshållplatser.

Region Uppsala arbetar tillsammans med Uppsala kommun med hur linjenätet behöver förändras. Planen är att ett förslag ska sändas på remiss under hösten 2026.

Kan ni utveckla varför inte bussar som går på samma egna sträckor som spårvägen, skulle ha tillräcklig kapacitet för att klara behovet av kollektivtrafik?

En spårvagn har högre kapacitet än en buss, dvs flera resenärer får plats på en spårvagn.

Vad blir turtätheten för spårvägen vid lågtrafik?

Det är inte helt klart, men ungefär var 15:e minut.

Kommer SJ fjärrtåg att stanna i Bergsbrunna. Annars blir den stationen helt ointressant

Bergsbrunna kommer att trafikeras av både pendeltåg och regionaltåg (Mälartåg) och ha bland annat tät trafik mot Arlanda och Stockholm. Fjärrtågen stannar normalt bara en gång per stad, och det är fortsatt Uppsala C som är fjärrtågsstationen.

Islandsbron

Hur ska Islandsbron hålla? Spårvagnarna kommer vara för tunga!

Islandsbron förstärks för ledningsflytt men inte för spårvagnarna. Vi har gjort beräkningar som visar på att Islandsbron klarar laster för modern spårvagn.

Vad händer med Islandsbron? Den är ju uppenbarligen har ju renoveringsbehov och belastningen från en spårvagn är ju nära maxbelastningen för bron.

Islandsbron underhålls enligt inspektionsplaner. För att jobba hållbart så har vi kontrollerat att Islandsbron ska klara modern spårväg.

Om hållfasthetsberäkningar för Islandsbron. Vad hänvisar ni till för utredning. Ange källa så det går att följa resonemanget. Om jag förstår rätt så har ni tänkt på Islandsbron som ett alternativ?

Vi har beställt dessa bärlighetsberäkningar för att ta reda på om Islandsbron klarar modern spårväg, vilket vi nu har fått svaret på.

Intressant att Islandsbron kommer att hålla tack vare Inspektionsplaner. Svårt att tro det

Inspektioner görs löpande på hela Uppsalas brobestånd och därefter planeras underhåll. Bärighet för spårvagnar är en separat fråga och det är det som vi gjort bärlighetsberäkningar för.

Bärlighetsberäkningarna visar alltså att bron klarar spårvagnar i dagens skick?

Ja så som konstruktionen ser ut.

Ursäkta att jag är tjugig. Men även med konstaterade sprickor i balkarna?

Ingen fara, bra att böttna i frågor. Sprickor åtgärdas och tas med i underhållsplaner.

Övrigt

Varför byggde inte staten ut till fyra spår till Sthlm redan på 90-talet när det blev tydligt att det behövdes?

I grunden är det en fråga till den statliga infrastrukturplaneringen och Trafikverket. Uppsala kommun började argumentera för behoven av fyra spår under tidigt 2000-tal, när det blev tydligt att bland annat en station i Bergsbrunna kräver fyra spår.

Hur stor yta av marken, i hektar, öster om Fyrisån vid brobyggandet, tas i anspråk för uppställning av maskiner, byggmaterial, container och annat som behövs vid. Hur ska markberedningen för den ytan utformas. Vilka tillfartsvägar vid byggandet ska användas för lastbilar, till exempel, på östra sidan

Detaljerad yta i hektar beror på entreprenörens etableringsplan och fastställs i samband med upphandling.

Det som kan sägas nu är att:

- ytor för etablering är tillfälliga
- marken återställs efter avslutat arbete
- tillfartsvägar för lastbilar planeras så att påverkan på friluftsliv och natur minimeras
- detta redovisas mer konkret när byggskedet startar

Varför förvägrades Uppsalaborna en folkomröstning om spårvägen? Är det för att ni visste att de flesta skulle rösta mot?

En folkomröstning hålls om kommunfullmäktige beslutar det. Fullmäktige valde 2023 att inte gå vidare med en folkomröstning eftersom spårvägen redan var föremål för beslut i kommunens ordinarie demokratiska process. Det är samma ordning som gäller för andra större investeringar.

Hej, om inte bron blir godkänd kan man ha vagnhallen på en annan plats?

All byggnation föregås av en planering som prövar dess möjligheter. Om den händelsen inträffar behöver projektet ta hem frågan och se över vilka möjligheter som finns.

Jag ser fram emot spårvägen. Kommer träden att kunna behållas vid resecentrum?

Hej Nadina, Vi jobbar för att spara så många träd som möjligt. Exakt hur många träd vi kan behålla är inte klart ännu utan utreds i detaljprojekteringen.

Vilka andra städer i Sverige har börjat bygga spårväg under 2000-talet.

Lund har byggt en ny spårväg. Stockholm, Göteborg och Norrköping utvecklar sitt spårvägsnät.

Varför prioriterar kommunen och regionen arbetet kring spårvägen i stället för deras kärnverksamheter vård och skola?

För regionen är kollektivtrafiken en kärnverksamhet. De ansvarar för sjukvård, regional utveckling och kollektivtrafik. Och för kommunen som ansvarar för bland annat gator och infrastruktur är en välfungerande kollektivtrafik en nödvändighet. Trängsel och köer hotar Uppsalas ekonomiska utveckling (det som genererar skatteintäkter till välfärden) medan en bra kollektivtrafik och ett trafiksystem som ökar tillgängligheten och framkomligheten är bra för jobb, ekonomi och företag.

Vet man om dom har gjort upphandlingen? * Hoppas inte CAF vagnar som SL har.

Upphandling pågår just nu, vem som levererar får upphandlingen visa.

*Upphandlingen om spårvagnarna

Hur ställer ni er till det faktum att prognoser kring befolkningsökningen har skrivits ner?

Prognoser förändras över tid och uppdateras regelbundet. Ibland justeras de upp eller ner beroende på många faktorer. Uppsala har haft en långvarig positiv befolkningsutveckling och spårvägen planeras för att ta höjd för fortsatt tillväxt. Infrastruktur skapar beredskap så att staden kan utvecklas även om prognoser varierar.

Om borgarna vinner valet, kommer de kunna rulla tillbaka spårvägen? Har inte kommunen faktiskt ingått avtal med staten och kunde inte det då ses som avtalsbrott?

Den del av spårvägens sträckning som kallas Ultunalänken (sträckan Gottsunda-Ultuna-Sävja-Bergsbrunna) är en del av fyrspårsavtalet. Avtalet stipulerar att kommunen ska bygga en bro över Fyrisån i höjd med Ultuna och trafikera bron med spårburen trafik.

Kommunfullmäktige tog 2021 beslutet att trafikera Ultunalänken och resten systemet med moderna spårvagnar. Med det sagt kan även ett juridiskt bindande avtal som fyrspårsavtalet rivs upp efter ett val. Det får dock konsekvenser på både kort och lång sikt och det kommer att kosta pengar.

Varför visar man inte hur det ser ut i det totalt igenkorkade Gottsunda

Det hade varit roligt att visa pågående arbeten i alla påverkade stadsdelar. Tyvärr hann vi bara med en denna gång. Vad gäller framkomligheten arbetar vi kontinuerligt för att det ska vara framkomligt överallt.

Vilka linjenummer får spårvagnslinjerna? Det skulle vara trevligt om ni döpte spårvagnarna med namn som Göteborg gjort.

Linjenummer för spårvagnslinjerna är ännu inget som är beslutat. Tack för förslaget om att döpa spårvagnarna.

Är det möjligt att bygga vidare med spårvagn från Centralen, eller är det för krångligt att förlänga därifrån?

Det är tekniskt möjligt att förlänga spårvägen i flera riktningar, men det finns inga beslut om det. En förlängning kräver nya utredningar, detaljplaner, finansiering och politiska beslut.

När spårvägens första etapp är klar 2030, vilka stadsdelar är troligast att fortsätta med?

I dagsläget finns inget beslut om fler etapper men i tidigare utredningar har man tittat på spårväg mot Gränby längs både Vaksalagatan och Råbyvägen. Ett annat starkt stråk är mot Stenhagen. För att utreda nya sträckor krävs ett nytt formellt beslut.

Kommer avtalet om fordonstillverkningen, som skulle tecknas under första halvåret 2026 att ha en rimlig avbrottklausul för den händelse att tex det blir avslag i mark- och miljööverdomstolen?

Vid alla större upphandlingar hanterar Region Uppsala risker och osäkerheter genom avtalsvillkor. Exakta formuleringar fastställs i samband med upphandlingen, men det är standard att ha skyddsmekanismer om förutsättningarna för projektet ändras av lagstiftning eller domstolsbeslut.

Jag tänkte på ljudvallar som ska tex byggas vid Vårdsätravägen. Hur kommer dem utformas och var ska dem byggas? Många är oroliga att deras träd etcetera utanför tomten kommer tas bort.

En övergripande bullerutredning har gjorts inom varje detaljplan som pekar ut vissa områden som kräver bulleråtgärder. Utformningen och placeringen av bullerplank längst sträckan kommer studeras ytterligare i detaljprojekteringen. Bullerplanken kommer att placeras inom kommunal mark alternativt eventuellt i fastighetsgräns.

Vad är erfarenheterna från utbyggnad och drift av tvärbanan i Stockholmsområdet

Det beror på vilka erfarenheter du syftar på. Den blev bra bemött när den öppnade och resenärerna var fler än vad man hade beräknat.

Hur kan det vara ok för kommunen att påbörja alla dessa arbeten utan att alla tillstånd är klara? Det skulle inte en privatperson kunna. Har kommunen egna regler?

Vi utför arbeten som tillåts av nu gällande detaljplaner för den plats där arbetet utförs.

Vilka utredningar ligger till grund för hållfasthetsberäkningar, för Islandsbron, som möjliggör användning utan förstärkningsåtgärder.

Bärighetsberäkningar för befintlig konstruktion

Hur ska man kunna på ul.se / ul appen stämmer? Vid 20. 00 när UL stänger då kommer inte störningar ut och i uppsala borde det finnas typ som Stockholm trygghetscentral att ringa det behöver vi ha i uppsala med

Trafikföretagen rapporterar störningar även utanför dessa tider som syns i UL-appen. Trygghetscentral är en fråga som just nu utreds.

Kommer buss nr 3 att finnas kvar. Med samma sträckning som nu i Gottsunda.

Det nya linjenätet är inte beslutat. Region Uppsala arbetar tillsammans med Uppsala kommun med hur linjenätet behöver förändras. Planen är att ett förslag ska sändas på remiss under hösten 2026.

Hur mycket mer antar ni att Uppsalaborna ska resa när ni påstår att BRT-bussar inte räcker för en sannolik och önskvärd befolkningsökning (hållbar befolkningsutveckling) i Uppsalaregionen?

De prognoser som görs bygger på resvaneundersökningar som görs kontinuerligt. Det finns en långsam trend att människor gör allt längre resor men den tid man lägger på resor har varit förvånansvärt konstant under lång tid. Prognoserna bygger på kommunens befolkningsutveckling som bekant har justerats ner för år 2050. Det är dock en ganska liten nedjustering och påverkar i liten utsträckning den här typen av mycket långsiktiga satsningar.

Hur mycket mindre värdefull blir marken som ligger längre från spårvägen? Måste ju vägas in om man lyfter ökat värde närmare spårvägen som ett argument?

Det som vi kan se historiskt vid införande av framför allt spårbunden kollektivtrafik är att marken i närhet till kollektivtrafiken ökar men inte på bekostnad av att annan mark minskar i värde.

Hur kommer det bli med Lännakatten? många vill att den ska vara kvar på uppsala C/ östra många tyrister kommer med tåg buss

Utbyggnaden av Uppsala Central innebär att Lännakatten behöver flyttas och det planerade läget är vid Bergsbrunnsparken, där Lännakatten vände när nuvarande station byggdes om.

**Vad tror ni gör att det är en så högljudd gruppmotståndare mot spårvagnarna?
Har de ens något trovärdigt alternativ?**

Främst är folk oroliga och emot att det innebär en stor kostnad. Motståndet mot förändringar i stadsmiljön är starkast hos dem som bor eller vistas i direkt närhet till det som föreslås. Det är vanligt att folk i närområdet inte tycker om förändring, det gäller oavsett om förändringen är en lekplats, ny brygga, parkbänk, plantering eller nedtagning av träd, stig, gåfartsområde, parkeringsplats eller som nu spårväg.

Tack för bra och viktig presentation. Bra med såna möten!

Tack!

Svarat av: Anna, Uppsala kommun

Det finns misstankar om att Azvi ingår i en korruptionsskandal. Varför granskar ni inte detta?

Det granskas.

Som tidigare regent av riket önskar jag er lycka till med spårbygget.

Man bockar och bugar.

Det var inget tal om den långa bron

Här kan du läsa mer Ultunabron <https://www.uppsala.se/bygga-och-bo/samhallsbyggnad-och-planering/samhallsbyggnad-och-arkitektur/uppsala-sparvag/pagaende-och-planerade-arbeten-for-sparvagen/bro-for-sparvag-mellan-ultuna-och-nantuna/>

Hur mycket kommer det låta från spårvägen?

Det går tyvärr inte att svara på rak arm exakt hur mycket det kommer att låta för det beror på var på sträckan du befinner dig. Om det är en sträcka med gröna spår eller kurvor samt vilken hastighet som kommer att gälla där.

Tack för informationen.

Tack själv

Finns det inga risker alls med denna spårväg? Har bara hört hur bra det kommer att bli. Har det genomförts någon riskanalys?

Riskanalyser sker kontinuerligt i arbetet för att jobba förebyggande så långt det går

Kommer Islandsbron att klara tyngden av spårvagn. Konsultrapporter anser inte det

Se tidigare svar.

Borde man inte köra runt med buss och visa hur det kommer bli i framtiden

Vi har gjort flera bussturer och planerar för fler. Håll utkik på uppsala.se/sparvag där läggs samtliga möten upp.

Tack för så mycket bra information om Uppsala spårväg! Som administratör över på FB gruppen "Vi som vill ha Spårväg Uppsala" En grupp som stödjer spårvägsbygget fullt ut och nu har vi 2200 medlemmar. I bland är det svårt för oss att svara på alla frågor då vi har dåligt med kunskaper. Finns det möjlighet att träffas och får mer information som vi kan framföra till våra medlemmar? /Stefan

Hör av dig till kommunens kontaktcenter, sparvag@regionuppsala.se eller skicka ett DM på spårvägens instagram så hamnar du rätt.

Kan ni förstå den konkreta oron för att bron över Fyrisån faktiskt riskerar kvaliteten på grundvattnet?

Oron är förståelig och i ljuset av detta har frågan utretts noggrant. Vi har gjort många undersökningar och beräkningar för att säkerställa att bron kan byggas utan att påverka grundvattentäkten. Under byggandet kommer fortsatta kontroller och mätningar att utföras och beredskap kommer att finnas om extra åtgärder kan komma att krävas.

Svaret på min tidigare fråga om varför SPÅRVÄGEN underlättar för ytterlänsinnevånare (dvs utanför Uppsala stad och kommun, att komma ut i landet. Det svaret rörde bara boende runt spårvägen, inte de som bor långt från spårvägen. Det hänvisades till de fyra spåren till Stockholm. Men det är inte ett direkt svar på frågan. Fyra spår behövs i alla fall. Kopplingen till det avtalet är absurd.

Spårvägens främsta bidrag för länsinvånare som bor utanför Uppsala stad ligger inte i den fysiska närheten till spåren, utan i hur systemet påverkar kapacitet, tillförlitlighet och framkomlighet i hela det regionala kollektivtrafiknätet.

Det handlar i huvudsak om tre samband:

- **Avlastning av bussystemet i centrala Uppsala**

Genom att flytta de mest belastade stomlinjerna från busstrafik till spårväg frigörs kapacitet i stadens gata- och korsningssystem. Det möjliggör mer linjära och punktliga bussresor för de regionala linjer som ska vidare ut i länet. Detta är en förutsättning för att kunna öka hastighet, turtäthet och tillförlitlighet i regionaltrafiken.

- **Starkare knutpunkter för byten**

En spårburen stomlinje skapar stabila knutpunkter med hög kapacitet och korta omloppstider. För resenärer från andra delar av länet innebär det enklare och snabbare byten mellan regional buss, pendeltåg, fjärrtåg och stadstrafik. Effekten

är kortare total restid och högre kvalitet i hela reskedjan – oavsett om man bor nära spårvägen eller flera mil bort.

- **Ett mer robust system som klarar framtida tillväxt**

Uppsala växer snabbt och belastningen på både väg- och kollektivtrafiksystemet ökar. Utan spårvägen måste staden kompensera med fler bussar, vilket leder till ökade köer och försämrade framkomlighet även för de bussar som trafikerar länet. Spårvägen är därför en systemförstärkning som gör att hela länets kollektivtrafik kan fungera även när efterfrågan ökar.

När det gäller de fyra spåren till Stockholm är det korrekt att den satsningen behövs oavsett spårvägens utbyggnad. Syftet med att nämna dem är inte att knyta spårvägen till det avtalet, utan att beskriva hur en kapacitetsstark stomme i Uppsala stad gör att investeringarna i det regionala järnvägssystemet kan utnyttjas effektivt.

Kommer dagens sändning gå att se i efterskott?

Sändningen kommer kunna ses i efterhand om ca 1 vecka.

Och om ni inte får tillstånd till bron?

Då får vi analysera det