

Svar på interpellation om bro för spårväg eller superbussar

Kent Kumpula (SD) har den 22 oktober 2025 inkommit med ovanrubricerad interpellation. Nedan besvarar jag de konkreta frågorna.

Hur mycket kortare hade bron kunnat byggas, om alternativet för kapacitetsstark kollektivtrafik hade varit BRT i stället för spårvagnar?

Bro över Fyrisån vid Ultuna har utformats oberoende av vilket trafikslag för kapacitetsstark kollektivtrafik som väljs. Valet mellan spårväg och BRT påverkar därför inte bronns längd eller höjd. Det som styr utformningen är att bron ska kunna bära kapacitetsstark kollektivtrafik och samtidigt garantera hög framkomlighet. Till exempel ska varken spårvagnar eller snabbussar behöva vänta vid broöppningar eller riskera att påverkas av eventuella tekniska fel på en öppningsbar bro. Belastningsmässigt finns ingen skillnad mellan alternativen.

Bron över Fyrisån vid Ultuna är gestaltad så smäcker som möjligt utifrån ovanstående krav på kapacitetsstark kollektivtrafik. Oavsett valt kollektivtrafikslag har kommunen också beslutat att ersättningstrafik, utryckningsfordon samt gång- och cykeltrafik ska kunna rymmas på bron vilket ytterligare påverkar dess utformning. Sammantaget hade inte bron kunnat byggas kortare med ett BRT-alternativ jämfört med spårväg.

Hade det varit lättare att få miljötillstånd för en betydligt kortare och smäckrare brokonstruktion, i jämförelse med den nu planerade 850 meter långa överdimensionerade konstruktionen för spårvägsbro?

Det är osannolikt att en kortare bro hade gjort det lättare att få miljötillstånd – tvärtom. Anledningen till att kommunen har fått avslag på sin ansökan om tillstånd för vattenverksamhet har inget att göra med brokonstruktionen, vilket framgår av mark- och miljödomstolens dom den 13 oktober i mål M 4072-24.

Kommunen söker tillstånd för de brostöd som hamnar inom vattenområdet med mera. Till skillnad från den 850m långa bron, skulle en kortare bro sannolikt innebära att något eller några av brostöden hamnar i Fyrisån. Fasta konstruktioner i vattendrag innebär ofta ett större ingrepp i miljön och därmed svårare tillståndprocesser. Sammanfattningsvis finns det inget som i dagsläget talar för att en kortare bro skulle förenkla tillståndprocessen.

Kommer styret nu att planera för ett ”alternativ B”, med superbussar istället för spårväg, eftersom kommunen inte har fått miljötillstånd för den bro som krävs för de tunga spårvagnarna?

Miljötillståndsfrågan för bron ligger fortfarande i domstolsprocess och innebär i sig inga skäl att ompröva valet av trafikslag. Det motiv som tidigare legat till grund för att

välja spårväg före buss gäller fortfarande: spårväg erbjuder en högre kapacitet än bussystem, inklusive moderna superbussar. Bussar uppnår inte den kapacitet som krävs för att möta Uppsalas långsiktiga resandebehov.

Erik Pelling (S)

Kommunstyrelsens ordförande