

§ 64

Antagande av detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C-Munkgatan

KSN-2024-03407

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. **att** anta Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C-Munkgatan, enligt ärendets bilaga 2 och 3.

Sammanfattning

Plan- och byggnadsnämnden har den 23 januari 2025 överlämnat Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C-Munkgatan, till kommunfullmäktige för antagande, se bilaga 1. Antagandehandlingarna inklusive protokollsutdrag från plan- och byggnadsnämnden återges i bilaga 1 till 3 till ärendet. De enskilda yttranden som inkommit under det andra granskningstillfället återfinns hos plan- och byggnadsnämnden, men sammanfattas och bemöts i granskningsutlåtandet, bilaga 4.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk i form av spårväg, alternativt snabbbussystemet Bus Rapid Transit (BRT). Detaljplanen syftar till att reglera hela gaturummets utbredning i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse, samt att möjliggöra anläggningar så som en likriktarstation och hållplatser som krävs för att möjliggöra spårväg eller BRT. I anslutning till Uppsala centralstation syftar detaljplanen till att skapa ett kollektivtrafiktorg.

Planområdet består av delar av stationsområdet samt Bäverns gränd, Islandsbron och Munkgatan.

Detaljplanen har varit på en andra granskning under perioden 29 oktober till 28 november 2024. Under granskningen har 42 skriftliga synpunkter inkommit, varav tre utan erinran.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och ingår i planhandlingarna, bilaga 5. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens förslag 5 februari 2025 § 38
- Arbetsutskottets förslag 28 januari 2025 § 31
- Tjänsteskrivelse daterad 13 december 2024
- Bilaga 1, Protokollsutdrag från plan- och byggnadsnämndens sammanträde den 23 januari 2025
- Bilaga 2, Planbeskrivning, inklusive Bilaga 2A, Gällande detaljplaner, och bilaga 2B, Fastighetskonsekvenser
- Bilaga 3, Plankarta
- Bilaga 4, Granskningsutlåtande granskning 2, inklusive Bilaga 4A, Länsstyrelsens granskningsyttrande
- Bilaga 5, Miljökonsekvensbeskrivning
- Bilaga 6, Särskild handling för miljökonsekvensbeskrivningen

Yrkanden

Anna Johansson Dahl (V), Jennie Claesson (L), Pavlos Cavelier Bizas (S), David Ling (MP), Anders A Aronsson (L), Erik Pelling (S), Tobias Smedberg (V), Asal Gohari (S) och Lalla Andersson (V) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag att anta detaljplanen.

Markus Lagerquist (M), Dominicus Bäckström (SD), Stefan Hanna (UP), Magnus Wikberg (KD) och Therez Almerfors (M) yrkar avslag på ärendet.

Ehsan Nasari (C) yrkar att ordet ”spårväg” stryks genomgående i ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det finns två förslag till beslut samt ett ändringsyrkande.

Därefter ställer ordföranden Ehsan Nasaris (C) ändringsyrkande mot avslag och finner att kommunfullmäktige avslår yrkandet.

Slutligen ställer ordförande kommunstyrelsens förslag mot Markus Lagerquists (M) med fleras yrkande om avslag och finner att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag att anta detaljplanen.

Reservationer

Moderaterna (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande och med följande motivering:

Moderaterna och Kristdemokraterna är mot att det byggs spårväg i Uppsala, det är ett dyrt och oflexibelt projekt som kommer skuldsätta uppsalaborna

generationer framåt. Spårvägen kommer dessutom få av uppsalaborna till del, trots att alla skattebetalare får betala notan. Givet det ekonomiska läget går det bara att konstatera att de kalkyler som projektet vilar på dessutom kommer spricka och spårvägen kommer kosta uppsalaborna ännu mer.

Moderaterna och Kristdemokraterna står inte heller bakom de utbyggnadsplaner som finns för Södra Uppsala. Vi vill se en ny fördjupad översiktsplan för området med fokus på trygghet och trivsel och fler småhus. En sådan plan skulle påverka resebehoven som nu underbygger spårvägsutbyggnaden.

Centerpartiet (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande och med följande motivering:

I takt med att Uppsala växer måste kollektivtrafiken utvecklas för att stärka framkomligheten och bidra till mer hållbara transporter. Centerpartiet anser dock att spårväg som teknikval är både dyrt och oflexibelt. Vi menar att investeringar i kollektivtrafiken bör vara mer skalbara, där snabba elbussar som kör i separata körfält – så kallad Bus Rapid Transit (BRT) – kan möta behoven under lång tid framöver.

Särskilt tvärlänken från Gottsunda till det nya stationsläget, inklusive Ultunabron, bör stoppas. De stora investeringar som föreslås för denna sträcka motsvarar inte de behov som kan förutses i området kring den nya Södra station de närmaste åren och riskerar dessutom att skada viktiga naturvärden samt hota Uppsalabornas dricksvattenförsörjning.

Eftersom detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C – Mungatan även möjliggör för BRT som teknikval valde vi att inte avslå ärendet, då vi anser att en förstärkning av kollektivtrafiken är nödvändig. Däremot yrkade vi att alla skrivningar om ”spårväg” skulle strykas i ärendet.

Centerpartiet anser i övrigt att kollektivtrafiken behöver utvecklas i hela kommunen. Vi ser ett särskilt behov av att stärka kollektivtrafikens kapacitet norrut mot Gränby och västerut mot Stenhagen.

Sverigedemokraterna (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande och med följande motivering:

Sverigedemokraterna förordar BRT istället för spårväg. BRT är ett mer flexibelt och mindre kostnadsdrivande alternativ än spårväg. Vi ser även stora risker i att ge sig in i detta enorma projekt. Vår kommun är i nuläget i en ekonomisk lågkonjunktur med en mycket osäker prisutveckling på marknaden. Vi kan förvänta oss att det kommer leda till både kostnadsökningar och framskjutna delar av projektet. Storskaligheten i projektet bygger på osäkra befolkningsprognoser, något som ökar risken för att brister i lokalförsörjningen och infrastrukturen antingen leder till över- eller underkapacitet i områdena. Vi ser även ett behov av att en proportionerligt större del av stadsplaneringen sker på landsbygden och i de

prioriterade tätorterna. Med vår politik hade exploateringen av sydöstra Uppsala blivit betydligt mindre och linjedragningen av kapacitetsstark kollektivtrafik annorlunda. Vi vill bygga ut Uppsala varsamt, inte bygga nya miljonprogram.

Vi ser även allvarligt på förslag som strävar efter att försämra framkomligheten för biltrafikanter och eventuellt räddningstjänst och transporter. Vi behöver hitta lösningar för att samtliga trafikslag ska kunna samsas på lika villkor, spårvägen bör inte prioriteras på kraftig bekostnad av övrig trafik och framkomlighet.

Särskilda yttranden

Jennie Claesson (L) anmäler följande särskilda yttrande:

Efter många års utredningar är det äntligen dags att påbörja byggandet av spårväg. Uppsala är en av landets snabbast växande kommuner och det är glädjande att vi nu tar nästa steg för att säkra en attraktiv och hållbar kollektivtrafik för Uppsalaborna.

Stefan Hanna (UP) anmäler följande särskilda yttrande:

Utvecklingspartiet demokraterna stöttar inte spårvägsprojektet. Uppsala kommun behöver bygga om vissa sträckor för att säkerställa mycket bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. UP stöttar en sådan utveckling men anser att den förbättringen under överskådlig tid ska användas av kapacitetsstark kollektivtrafik i form av längre bussar liknande MalmöExpressen, eller BRT-bussarna i Ålborg som är lika kapacitetsstarka som spårvagnar och extremt mycket billigare, flexiblare och snabbare än spårvagnar.