

## Interpellation från Therez Almerfors (M) om klimatutsläpp för spårvägen

Vänsterstyrets spårvägsprojekt i Uppsala innebär stora klimatutsläpp under byggfasen. Kommunens miljökonsekvensbeskrivning slår fast att anläggandet av spårvägen ger betydande utsläpp, och livscykelanalyser visar att cirka 90 procent av projektets totala utsläpp sker i konstruktionsfasen. De största källorna är spår, broar, underbyggnad och plattformar – där stål, betong och asfalt spelar en avgörande roll. Fossilfritt stål väntas först efter att spårvägen är färdigbyggd.

Ett eldrivet BRT-system (Bus Rapid Transit) lyfts fram som ett alternativ med betydligt lägre klimatpåverkan och kostnad. BRT kräver minimalt med stål jämfört med spårväg, där just spåren står för cirka 35 procent av utsläppen. Ståltillverkning är en stor utsläppskälla globalt och svenska klimatmål riskerar att undermineras om importerat stål med högre utsläpp används.

Utöver materialens klimatpåverkan hotar spårvägen också Uppsalas grönområden – hundratals träd kommer att huggas ner, och spårvägsdepån kräver omfattande markförändringar. Områden som idag fungerar som kolsänkor omvandlas till utsläppskällor.

**Mot denna bakgrund vill vi fråga kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling (S):**

- Hur stora blir de totala koldioxidutsläppen för hela konstruktionsfasen för spårvägen i Uppsala för hela sträckningen, inklusive bron över Årike Fyris och tillhörande spårvagnsdepå?
- Vilket år beräknas spårvägen ha betalat tillbaka sin klimatpåverkan?
- När skulle ett BRT-system ha betalat tillbaka sin klimatpåverkan?

Therez Almerfors (M)

2025-04-19

