

Kommunstyrelsen
Tjänsteskrivelse till kommunfullmäktige

Datum:
2025-10-30

Diarienummer:
KSN-2025-00022

Handläggare:
Cornelia Gustafsson

Inlämnade interpellationer till kommunfullmäktige 3–4 november 2025

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. **att** den tredje delfrågan i Kent Kumpulas (SD) interpellation om placering av depå, för spårvagn eller BRT inte får ställas, samt
2. **att** övriga interpellationer får ställas och besvaras på kommunfullmäktiges kommande sammanträde.

Ärendet

Kommunfullmäktiges ordförande har gått igenom de inlämnade interpellationerna och lämnar här sin bedömning:

Den tredje delfrågan i Kent Kumpulas (SD) interpellation om placering av depå, för spårvagn eller BRT är inte en fråga för nämnd eller kommunfullmäktige och bedöms därmed inte få ställas. Övriga delfrågor i interpellation om placering av depå, för spårvagn eller BRT, samt interpellation om bro för spårväg eller superbussar bedöms få ställas på kommunfullmäktiges kommande sammanträde.

Inlämnade interpellationer

- Interpellation om placering av depå, för spårvagn eller BRT från Kent Kumpula (SD)
- Interpellation om bro för spårväg eller superbussar från Kent Kumpula (SD)



Interpellation om placering av depå, för spårvagn eller BRT

Kommunen valde i ett tidigt skede bort de två platser som pekats ut som det bästa läget för spårvagnsdepån. Kommunen och regionen gjorde 2018 och 2019 utredningar där man tittade på för- och nackdelar med olika placeringar för depån.

Av sammanlagt tio platser som undersöktes fanns bara tre kvar när det var dags att fatta beslut om placeringen. Bland de platser som sållats bort finns de två platser som hade fått högst betyg i utvärderingarna.

Den allra bästa placeringen enligt utredningen hade varit marken bakom Statens veterinärmedicinska anstalt, på Ultunaområdet. Den enda nackdelen verkade vara att placeringen hade påverkat landskapsbilden negativt. Men det kan man rimligtvis säga om precis alla placeringar, en spårvagnsdepå är inget positivt utseendemässigt tillskott till Uppsala.

SVA-alternativet hade varit den bästa placeringen med hänsyn till spårvägstrafikering, den bästa plats med hänsyn till miljöpåverkan, den bästa platsen avseende byggkostnad och dessutom med kortast beräknad genomförandetid.

Med anledning av ovanstående frågor jag kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling

- Varför valdes SVA-placeringen bort, när det verkar vara det otvetydigt bästa alternativet?
- Vad skulle behövas för att flytta placeringen av depån till den placering som enligt utredningen var det bästa alternativet, alltså marken bakom SVA?
- Vad skulle behövas för att bygga om spårvagnsdepån till att användas som depå för superbussar, om BRT skulle bli alternativet för kapacitetsstark kollektivtrafik framöver?

Uppsala 22 oktober 2025

Kent Kumpula

Ledamot, Sverigedemokraterna

Interpellation om bro för spårväg eller superbussar

Lokaltrafik med hög kapacitet med superbussar, så kallad BRT, hade inneburit många fördelar jämfört med spårvagnar.

Energi- och CO2/personkilometer för spårvagn är ungefär dubbelt så hög som för BRT (Referens till EU Energy Directive och Paris agreement to reduce CO2), och skillnaden skulle troligtvis bli ännu större om BRT-alternativet använder sig av moderna dubbelledbussar med kaross i kompositmaterial, för att få ner vikten på fordonen. Superbussarna är inte bara miljövänligare att bygga, de hade mer än halverat energiåtgången och koldioxidutsläppen vid drift.

Spårvägen är dyrare att både bygga och att underhålla i jämförelse med moderna superbussar. Det handlar om tiotals miljoner årligen bara för trafikeringskostnaden.

Ett enormt hinder för fortsatt utbyggnad av spårvägen har dykt upp i form av stopp för spårvägsbron. En spårvagn har stålhjul som driver hela ekipaget längs en stålräls, och den låga friktionen av stål mot stål är skälet till att bron behöver vara så enormt lång. Att spårvagnar är väldigt tunga, är skälet till att bron behöver byggas så bastant och, i jämförelse med vanliga vägbroar, överdimensionerad.

En bro för moderna superbussar enligt BRT med chassi i kompositmaterial, hade både klarat av en brantare stigning och en mer smäcker brokonstruktion. Det är egentligen enkel fysik, gummi-hjul har mer friktion mot asfalt vilket betyder att bron kunde bli betydligt kortare, och tack vare avsaknaden av de tunga spårvagnarna behöver konstruktionen inte överdimensioneras på samma sätt. Det hade inneburit betydligt mindre ingrepp i naturen.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling:

- Hur mycket kortare hade bron kunnat byggas, om alternativet för kapacitetsstark kollektivtrafik hade varit BRT istället för spårvagnar?
- Hade det varit lättare att få miljötillstånd för en betydligt kortare och smäkrare brokonstruktion, i jämförelse med den nu planerade 850 meter långa överdimensionerade konstruktionen för spårvägsbro?
- 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?

Uppsala 22 oktober 2025

Kent Kumpula
Ledamot, Sverigedemokraterna