



2026

PM spårvägprojekt Uppsala



Ali Moulavi

Uppsala Ansvarspartiet

2026-01-15



PM spårvägprojekt Uppsala

Innehåll

PM: Statens uppdrag och överenskommelser kring större samlade exploateringar i Uppsala 2016–2024	3
1. Bakgrund	3
2. Regeringsbeslut 2016–2024	3
3. Uppsalaöverenskommelsen.....	5
4. Politiska aktörer och spårvägsidéns framväxt.....	5
5. Teknikneutralitet och möjliga alternativ (t.ex. BRT)	6
Skanska Uppsala 360 – BRT som hållbart alternativ	6
Kostnad och finansiering.....	6
Miljö och hållbarhet.....	7
Slutsats	7
6. Miljö och hållbarhet i statens uppdrag	7
Skanska Uppsala 360 – miljöperspektiv	8
7. Slutsatser och iakttagelser	9
8. Samlad bedömning.....	9
9. Avslutande reflektion.....	9
10. Frågor om tolkning, ansvar och aktörernas roll.....	10
11. Demokrati, folkstyre och behovet av folkomröstning.....	11
12. Den politiska utvecklingen kring spårvägsfrågan i Uppsala (2016–2025).....	12
2014–2018: Från välfärd till spårbunden symbolpolitik.....	12
2017 – Spårvägen skrivs in under tidspress (UNT 30 november 2017)	12
2019–2021: Från utredning till beslut.....	12
2022: Val utan spårväg	12
2023–2025: Kostnadsexplosion och folklig motreaktion	12
13. Källor och referenser	13
14. Rättsprocesser, osäkerheter och beslut efter valet.....	13
15. Varför vi föreslår en paus – inte ett stopp.....	14



PM spårvägprojekt Uppsala

Vad detta innebär	15
Vår slutsats	15



PM spårvägprojekt Uppsala

PM: Statens uppdrag och överenskommelser kring större samlade exploateringar i Uppsala 2016–2024

Denna promemoria sammanfattar statens beslut och uppdrag kring de så kallade större samlade exploateringarna som ligger till grund för Uppsalas stadsutveckling, särskilt Södra staden och Bergsbrunna. Syftet är att klargöra vad staten faktiskt har beslutat och vilka åtaganden som ingår i överenskommelserna mellan staten, Region Uppsala och Uppsala kommun – samt att granska hur spårvägsprojektet förhåller sig till dessa beslut.

Analysen visar att:

- Statens uppdrag har fokuserat på bostadsbyggande, hållbar stadsutveckling och statlig infrastruktur såsom järnväg och stationslägen.
- Spårväg nämns inte i något av regeringens beslut eller uppdrag under perioden 2016–2024.
- Kommunens nuvarande spårvägsprojekt är därmed ett separat initiativ utan direkt stöd i de statliga överenskommelserna. (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB).

1. Bakgrund

Sverige stod 2016 inför en omfattande bostadsbrist. Boverket bedömde att cirka 600 000 bostäder behövde byggas till år 2025. För att påskynda utvecklingen lanserade regeringen en 22-punktslista med reformer för ökat byggande. En av punkterna – ”Stor samlad exploatering – nya hållbara städer” – låg till grund för ett särskilt regeringsuppdrag med syfte att samordna stora bostadsexploateringar där statliga infrastrukturinsatser är avgörande. (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB).

2. Regeringsbeslut 2016–2024

- a) 17 november 2016 – Uppdrag att samordna större samlade exploateringar (N2016/07177/PBB)

Regeringen utsåg en statlig samordnare med uppdrag att identifiera kommuner med stora, hållbara exploateringsplaner som inte kunnat genomföras, främst på grund av brist på infrastruktur. Samordnaren skulle föreslå statlig medverkan, analysera kostnader och presentera en plan för genomförande.



PM spårvägprojekt Uppsala

Fokus: hållbar stadsutveckling, statlig infrastruktur (järnväg), samverkan.
Ingen nämnd spårväg.

b) 22 juni 2017 – Ändring och förlängning av uppdraget (N2017/04380/PBB)

Samordnaren fick mandat att ingå överenskommelser mellan staten, regioner och kommuner. Överenskommelserna skulle vila på planerade statliga investeringar, särskilt inom transportinfrastruktur.

Fokus: fyrspar, stationslägen, samordnade investeringar.
Inget krav på spårväg.

c) 31 augusti 2017 – Delredovisning

I delrapporten lyftes nio områden i sex kommuner fram, däribland Uppsala och Knivsta med exploateringar i Södra staden och Bergsbrunna. Samordnaren bedömde att dessa projekt kunde genomföras förutsatt statlig medverkan, framför allt genom utbyggnad av järnväg (fyrspar) och nya stationslägen.

Fokus: järnväg, stationer, hållbar stadsutveckling.
Spårväg omnämns inte.

d) 13 december 2017 – Utökat uppdrag

Regeringen beslutade om ett nytt och bredare uppdrag: skapa arenor för dialog mellan stat, region och kommun, stödja kommuner i komplex planering, arbeta med innovation och metodutveckling, följa upp överenskommelserna.

Fokus: samverkan, planeringsstöd, innovation, social hållbarhet.
Spårväg finns inte i uppdragets omfattning.

e) 1 oktober 2020 – Uppdrag till länsstyrelserna

Regeringen gav Länsstyrelsen i Uppsala uppdraget att samordna uppföljningen av överenskommelserna. Uppsala ska tillsammans med staten och regionen årligen rapportera om efterlevnad och framdrift.

Syfte: säkerställa att avtalen om bostadsbyggande och infrastruktur följs.
Ingen del av uppföljningen gäller spårväg.



PM spårvägprojekt Uppsala

f) 6 december 2024 – Klimatkontrakt Uppsala 2030

Uppsala kommun undertecknar klimatkontrakt med mål om klimatneutralitet 2030 och klimatpositivitet 2050. Kontraktet kräver kapacitetsstark kollektivtrafik – men anger inte teknikval. All infrastruktur ska bidra till klimatmål, kostnadseffektivitet och social rättvisa.

Spårväg kan vara ett alternativ, men endast om det kan motiveras utifrån klimatnytta och ekonomi.

Inget krav på spårväg.

3. Uppsalaöverenskommelsen

Den statliga överenskommelsen 2017 mellan staten, Region Uppsala och Uppsala kommun omfattar:

- 66 000 nya bostäder i Uppsala och Knivsta,
- Fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen,
- Nya stationslägen (t.ex. Bergsbrunna),
- Samordnad planering för hållbar stadsutveckling.

Spårväg är inte en del av överenskommelsen. Statens engagemang bygger på järnväg och stationsnära byggande.

4. Politiska aktörer och spårvägsidéns framväxt

Efter att överenskommelsen om fyrspår och bostadsutbyggnad träffats i december 2017, spelade två miljöpartistiska politiker en central roll i den fortsatta utvecklingen:

- Johan Edstav (MP), då regionråd och regeringens statliga samordnare, ledde arbetet med överenskommelsen om 66 000 bostäder kopplade till fyrspåret och nya stationslägen.
- Rickard Malmström (MP), kommunalråd i Uppsala kommun, tog därefter ledningen för kommunens arbete med kollektivtrafiklösningar i de nya stadsdelarna.

Det var i denna kommunala planering som idén om spårväg började växa fram – inte som ett statligt krav, utan som en lokal politisk tolkning av hur kapacitetsstark kollektivtrafik skulle kunna utformas.

Trots att ingen av statens överenskommelser eller uppdrag 2016–2020 innehöll något krav på spårväg, har kommunen senare använt de statliga bostadsavtalen som motivering för projektet.



PM spårvägprojekt Uppsala

Det är därför viktigt att skilja mellan:

- Statens intentioner – bostadsbyggande och järnvägssatsning,
- Kommunens egna initiativ – spårväg som lokal lösning. (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB). (Regeringsbeslut 13 juni 2017, N2017/04380/PBB).

5. Teknikneutralitet och möjliga alternativ (t.ex. BRT)

De statliga uppdrag och överenskommelser som togs fram under perioden 2016–2020 var teknikneutrala. Regeringens mål var att säkerställa kapacitetsstark och hållbar kollektivtrafik som stödjer bostadsutbyggnaden, men utan att ange vilken teknik eller vilket trafikslag som skulle användas.

Varken i regeringens uppdrag, i samordnarens delredovisningar eller i Uppsalaöverenskommelsen anges något krav på spårväg. Det står heller inget om BRT (Bus Rapid Transit) – men eftersom uppdragen är teknikneutrala, hade staten accepterat ett BRT-system eller annan kapacitetsstark kollektivtrafik om kommunen valt det.

Det innebär att om Uppsala kommun hade föreslagit BRT som kollektivtrafiklösning, hade detta varit förenligt med statens intentioner och accepterats som del av överenskommelsen – förutsatt att lösningen uppfyller kraven på kapacitet, hållbarhet och klimatnytta.

Att spårväg senare kom att lyftas fram som huvudalternativ är ett resultat av lokala politiska prioriteringar, framför allt från Miljöpartiet, där spårbunden trafik länge varit en hjärtefråga och en symbol för grön stadsutveckling. Beslutet att driva spårvägsfrågan vidare är därför politiskt grundat, inte ett resultat av något statligt krav eller förpliktelse i överenskommelserna. (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB). (Delredovisning 31 augusti 2017, N2017/04516/PBB).

Skanska Uppsala 360 – BRT som hållbart alternativ

I rapporten *Uppsala 360* (Skanska, 2017) presenterades ett konkret alternativ till spårväg – en snabb, eldriven BRT-lösning (Bus Rapid Transit) kallad **Linnélinjen**. Förslaget innefattade en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning med egna körfält, hög turtäthet och eldrivna fordon, kombinerat med bostadsutveckling längs linjen.

Kostnad och finansiering

- Investeringskostnad: **mindre än 2,5 miljarder kronor**



PM spårvägprojekt Uppsala

- Finansiering: via **markexploatering och privata aktörer**
- **Ingen skatteköjning** eller kommunal skuldökning
- Lägre drift- och underhållskostnader än spårväg

Miljö och hållbarhet

Systemet skulle vara **koldioxidneutralt** och byggas med minimal påverkan på befintlig miljö och infrastruktur.

Det uppfyller statens krav på **hållbarhet, kostnadseffektivitet och kapacitet** enligt besluten 2016–2024.

Slutsats

Skanskas förslag visar att **kapacitetsstark kollektivtrafik** kan uppnås utan spårväg – helt i linje med statens **teknikneutrala krav**.

6. Miljö och hållbarhet i statens uppdrag

Staten har i samtliga uppdrag mellan 2016 och 2020 betonat vikten av hållbar stadsutveckling – men utan att specificera vilken typ av kollektivtrafik som ska användas.

Begreppet hållbarhet omfattar enligt regeringens beslut flera dimensioner:

- Miljömässig hållbarhet (klimat, markanvändning, naturvärden),
- Social hållbarhet (barnperspektiv, jämställdhet, god livsmiljö),
- Ekonomisk hållbarhet (långsiktigt kostnadseffektiva lösningar). (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB). (Regeringsbeslut 13 december 2017, Dir. 2017:130).

Regeringsbeslut 13 december 2017

”Det är av stor vikt att de bostäder som i dag byggs i snabb takt, och städerna som dessa byggs i, gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet, att de bostäder och miljöer som utformas är långsiktigt hållbara, inte minst ur ett jämställdhets- och barnperspektiv, och att hänsyn tas till befintliga värden som främjar goda livsmiljöer.”

Detta innebär att staten kräver att nya stadsdelar utformas med miljöhänsyn, men inte att de måste ha spårbunden trafik. Det viktiga är att lösningarna bidrar till ett klimatvänligt, kapacitetsstarkt och inkluderande transportsystem. (Regeringsbeslut 13 december 2017, Dir. 2017:130).

Innovation och Smarta städer


”Långsiktigt hållbar stadsutveckling och stadsbyggande är viktiga områden för innovation.



PM spårvägprojekt Uppsala

[...] Relaterat till samverkansprogrammet Smarta städer har en nationell export- och investeringsplattform lanserats, Smart City Sweden, med utgångspunkt i Agenda 2030.”

Staten vill uppmuntra innovativa lösningar och teknikneutralitet för att uppnå miljö- och klimatmålen. Därför är både BRT, elbusstrafik och spårväg möjliga alternativ – så länge de kan visa klimatnytta och hållbarhet över tid.

 Delredovisning 31 augusti 2017

”Samordnaren framhåller behovet av att större exploateringar sker med hållbarhetsperspektiv, inklusive miljömässig, social och ekonomisk dimension. Exploatering bör undvika högklassig jordbruksmark och ske i kollektivtrafiknära lägen.”

Det betyder att miljöaspekten handlar lika mycket om markanvändning och samhällsplanering som om transportslag.

◆ Samlad bedömning

- Staten kräver hållbara livsmiljöer – inte spårväg.
- Klimatmålen ska styra teknikvalet – inte partipolitik.
- Om BRT eller andra eldrivna system kan uppfylla samma miljökrav, är de förenliga med statens uppdrag.
- Spårväg är således inte ett miljökrav, utan ett lokalt politiskt val.

Bedömning av Skanska-alternativet

Trots att Skanskas *Uppsala 360* uppfyllde statens kriterier för **hållbart, kapacitetsstarkt och kostnadseffektivt** kollektivtrafiksystem, valde kommunen att inte gå vidare med alternativet.

Detta tyder på att spårvägsvalet **inte motiverades av statens krav** utan av **lokala politiska prioriteringar**.

Skanska Uppsala 360 – miljöperspektiv

Skanskas modell *Uppsala 360* byggde på en helhetssyn: att kombinera **grön stadsutveckling, energieffektivitet** och **modern kollektivtrafik**.

BRT-alternativet skulle bidra till **lägre klimatpåverkan, kortare byggtid** och **lägre resursslöseri** än spårväg.

Projektet hade potential att uppfylla Uppsala kommuns klimatmål utan att riskera stora miljöingrepp i känsliga områden som **Fyrisån** och **Årike Fyris**.



PM spårvägprojekt Uppsala

7. Slutsatser och iakttagelser

- Mellan 2016 och 2024 har ingen statlig myndighet eller regeringsbeslut ställt krav på spårväg i Uppsala.
- Samtliga uppdrag och överenskommelser har fokuserat på fyrspår, järnväg och bostadsutbyggnad.
- Spårvägsprojektet är ett kommunalt initiativ som inte omfattas av statens avtal.
- Klimatkontraktet kräver kapacitetsstark kollektivtrafik, men teknikvalet är kommunens ansvar och måste motiveras utifrån klimatmål och ekonomi. (Regeringsbeslut 17 november 2016, N2016/07177/PBB).

8. Samlad bedömning

Uppsala kommun har i sina egna planer valt att driva en spårvägssatsning. Men staten har:

- aldrig krävt spårväg,
- inte avsatt medel för spårväg,
- inte inkluderat spårväg i överenskommelserna.

Kommunen måste därför själv visa att spårvägen bidrar till de statliga målen, är klimatomänsigt motiverad, och är ekonomiskt hållbar och socialt rättvis för att den ska vara förenlig med Klimatkontraktet 2030 och statens intentioner.

9. Avslutande reflektion

Spårvägsprojektet i Uppsala har inte sitt ursprung i statliga beslut utan är ett lokalt politiskt initiativ. Statens intention har hela tiden varit att möjliggöra bostadsbyggande genom fyrspår, samordna kommun, region och stat, och skapa hållbara städer genom infrastruktur som redan planeras nationellt.

Det är därför rimligt att fråga:

Bör kommunen driva ett miljardprojekt som inte ingår i statens planeringsramar och som inte krävs enligt överenskommelserna?

En transparent genomgång av fakta visar att staten aldrig ställt krav på spårväg i Uppsala. Därför behöver beslut om spårväg omprövas i ljuset av statens intentioner och dagens ekonomiska och klimatpolitiska förutsättningar.



PM spårvägprojekt Uppsala

10. Frågor om tolkning, ansvar och aktörernas roll

Efter genomgång av samtliga regeringsbeslut, delredovisningar och överenskommelser mellan staten, Region Uppsala och Uppsala kommun står det klart att ingenstans finns något krav eller direktiv om spårväg. Trots detta har spårvägsidén successivt bakats in i den lokala planeringen och kommunikationen kring Södra staden och Bergsbrunna.

Det väcker flera viktiga frågor: (Delredovisning 31 augusti 2017, N2017/04516/PBB).

- ◆ Hur tolkades statens beslut?

Staten uttryckte mål om hållbarhet, kapacitetsstark kollektivtrafik och samordnad stadsutveckling, men lämnade valet av trafikslag till kommunerna. Frågan är hur dessa teknikneutrala formuleringar kunde tolkas som ett indirekt stöd för spårväg – trots att BRT eller andra eldrivna system hade varit lika förenliga med statens uppdrag.

- ◆ Vem drev spårvägsidén?

Det finns skäl att anta att initiativet främst drevs politiskt, i synnerhet av Miljöpartiet, där spårbunden trafik länge varit en hjärtefråga och symbol för hållbar stadsutveckling. Frågan är i vilken utsträckning även tjänstemän inom kommunen och regionen kom att dela denna vision – och därmed bidrog till att spårväg fördes fram som huvudlösning utan att det fanns något formellt krav från staten.

- ◆ Region Uppsalas roll

Även inom Region Uppsala kan nyckelpersoner ha påverkat spårvägsfrågans inriktning. Särskilt Tomas Stavbom, som under sin tid i regionen uttryckte stöd för spårvägsutveckling, kan ha bidragit till att ge projektet politisk legitimitet. Hans uttalanden visar att regionnivån inte enbart betraktade spårväg som ett kommunalt projekt, utan som en möjlig del av ett större regionalt trafiksystem.

- ◆ Behov av tydlig ansvarsfördelning

Mot bakgrund av att staten aldrig ställde krav på spårväg, är det viktigt att klarlägga:

- Vilka aktörer som aktivt drev frågan,
- Hur beslutsunderlagen tolkades,
- Och hur ansvar för tolkningar och politiska vägval ska fördelas mellan kommun, region och tjänstemannaorganisationer.

En sådan granskning är nödvändig för att säkerställa att framtida beslut vilar på fakta, statliga ramar och ekonomisk realism – inte på ideologiska tolkningar.



PM spårvägprojekt Uppsala

11. Demokrati, folkstyre och behovet av folkomröstning

I Sverige bygger all offentlig makt på folkets suveränitet. Kommuner och regioner ska enligt regeringsformen och kommunallagen fatta beslut i öppenhet, med insyn och respekt för medborgarnas rätt att påverka. Trots detta har frågan om spårvägsprojektet i Uppsala utvecklats under nära ett decennium utan att medborgarna fått reell möjlighet att ta ställning.

- ◆ Bristande demokratisk förankring

Sedan 2014 har politiska majoriteter i kommunen steg för steg integrerat spårväg i planeringen av Södra staden och Bergsbrunna – utan att tydligt redovisa kostnader, alternativ eller statens faktiska krav. Besluten har i praktiken fattats bakom stängda dörrar, ofta inbakade i större paket om stadsplanering, utan en separat offentlig debatt eller folkligt mandat.

- ◆ Avsaknad av folkomröstning

Flera partier, inklusive de som tidigare uttryckt tvekan, har inte tagit initiativ till folkomröstning – trots att projektets omfattning, kostnadsnivå (15–20 miljarder kronor) och påverkan på miljö och kommunens ekonomi motiverar ett direkt demokratiskt beslut. Att inte låta medborgarna rösta i en fråga av denna dignitet underminerar förtroendet för det kommunala självstyret.

- ◆ Demokratins kärna – folkets rätt att bestämma

Demokrati handlar inte bara om att rösta vart fjärde år, utan om löpande delaktighet, insyn och rätt att påverka stora investeringar. När politiska majoriteter förväxlar mandat med blankocheck uppstår ett demokratiskt underskott. Det är därför angeläget att Uppsala kommun omprövar sitt arbetssätt och låter medborgarna ta ställning i en folkomröstning innan några oåterkalleliga beslut fattas.

- ◆ Ett krav på öppenhet

För att återupprätta förtroendet krävs:

- Fullständig öppenhet om projektets ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser,
- Sakliga jämförelser mellan alternativ (spårväg, BRT, elbuss),
- Och en demokratisk process där medborgarna får avgöra vilket framtida transportsystem som bäst tjänar staden.

Att driva ett miljardprojekt utan folkets mandat strider mot både demokratins anda och kommunallagens principer om medborgarnas rätt till inflytande.



PM spårvägprojekt Uppsala

12. Den politiska utvecklingen kring spårvägsfrågan i Uppsala (2016–2025)

För att förstå hur spårvägsprojektet växte fram i Uppsala måste man se till den politiska utvecklingen under de senaste tre mandatperioderna. Projektet är inte ett resultat av statliga krav, utan av lokala politiska beslut – ofta präglade av tidspress, symbolpolitik och brist på demokratisk förankring.

2014–2018: Från välfärd till spårbunden symbolpolitik

Under valrörelsen 2014 nämnde inget parti spårväg. Fokus låg på välfärd, bostäder, skola och trygghet.

Först när Miljöpartiets Johan Edstav 2016 utsågs till statlig samordnare började spårvägsidén ta form som ett lokalt projekt kopplat till utbyggnaden av Uppsala sydost.

2017 – Spårvägen skrivs in under tidspress (UNT 30 november 2017)

I artikeln *“Uppgörelse om spårvagnar är på väg”* sade Erik Pelling (S):

“Vi har en unik chans att få till en utbyggnad med fyrspår som vi jobbat för så länge. Johan Edstavs mandat går ut vid årsskiftet [...] Vi måste gilla läget.”

Det visar att beslutet forcerades fram innan Edstavs regeringsuppdrag upphörde – för att hinna skriva in spårväg i fyrspårsavtalet. Ingen offentlig debatt eller alternativprövning hann genomföras.

2019–2021: Från utredning till beslut

Kommunen började tala om “kapacitetsstark kollektivtrafik”, som senare tolkades som spårväg.

Trots att WSP:s rapport (2020) visade att elbussar (BRT) vore billigare, beslutade kommunfullmäktige i december 2021 att bygga spårväg – med reservation från samtliga oppositionspartier.

2022: Val utan spårväg

Under valrörelsen 2022 nämndes inte spårväg i något partis valmanifest.

Det innebär att väljarna aldrig fick pröva frågan demokratiskt.

2023–2025: Kostnadsexplosion och folklig motreaktion

När kostnaderna steg till 15–20 miljarder växte motståndet.

Länsstyrelsen varnade för att projektet hotar världsarvsstatus och dricksvattenskyddet i Årike Fyris.



PM spårvägprojekt Uppsala

Samtidigt har företrädare för näringsliv och media – bl.a. Tomas Stavbom (Handelskammaren), Carl Rydå och Kersti Kollberg (UNT) – uppmanat Uppsalaborna att “acceptera beslutet” och “lägga ner stridsyxan”.

Men demokratin innebär inte lydnad inför beslut – utan rätten att ompröva dem när fakta förändras.

13. Källor och referenser

Nedan listas centrala statliga beslut, rapporter och uppdrag som analyserats i denna promemoria:

- Regeringsbeslut 17 november 2016 (N2016/07177/PBB) – Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande. Fokus på bostadsbyggande och samordning – inget krav på spårväg eller specifik kollektivtrafik.
- Regeringsbeslut 13 juni 2017 (N2017/04380/PBB) – Förlängt och utökat uppdrag till samordnaren om att kunna ingå överenskommelser med kommuner där exploatering föreslås. Fortsatt fokus på hållbart byggande och bostadsförsörjning – teknikneutralt.
- Delredovisning 31 augusti 2017 (N2017/04516/PBB) – Nio områden identifierade, däribland Uppsala Södra staden. Betonade hållbarhet och samverkan, ej spårvägskrav.
- Regeringsbeslut 13 december 2017 (Dir. 2017:130) – Uppdrag att underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen. Fokus på dialog, hållbarhet och metodutveckling – inga krav på spårväg.
- Klimatkontrakt Uppsala 2024 – Innehåller mål om klimatneutralitet och kapacitetsstark kollektivtrafik, men lämnar teknikvalet öppet.
- **Skanska (2017). Uppsala 360 – En vision för hållbar stadsutveckling.**

♦ Samlad slutsats: Ingen av dessa beslut, uppdrag eller rapporter kräver spårväg. Staten har betonat hållbarhet och samordning, men överlätit teknikvalet till kommunerna.

14. Rättsprocesser, osäkerheter och beslut efter valet

Under 2025–2026 har flera avgörande frågor kring spårvägsprojektet visat på betydande brister i underlag och beslutsprocesser.



PM spårvägprojekt Uppsala

Den 13 oktober 2025 avslog Mark- och miljödomstolen (MMD) kommunens ansökan om brobyggnation. Skälet var tydligt: kommunen hade lämnat in ett **ofullständigt miljökonsekvensunderlag (MKB)**. Det är en allvarlig brist i ett projekt av denna omfattning.

Kommunen valde att överklaga till Mark- och miljööverdomstolen (MÖD). Domstolen har beslutat att ta upp ärendet till prövning – men något slutligt besked väntas först **senare under hösten 2026, alltså efter valet**.

Det innebär i praktiken att väljarna förväntas ta ställning till ett av Uppsalas största projekt utan att de rättsliga förutsättningarna är klara.

Samtidigt har ytterligare osäkerheter uppmärksammats:

- **Islandsbron** har identifierats som ett problemområde. Det finns frågetecken kring om bron klarar den belastning som spårvägen innebär.
- Kommunen hänvisar till en **konsekvensanalys som påstås visa att bron klarar projektet**, men denna rapport har ännu inte redovisats offentligt. Det innebär att vare sig invånare eller beslutsfattare fullt ut kan granska underlaget.
- Flera **detaljplaner kopplade till projektet är fortfarande överklagade** och har ännu inte vunnit laga kraft.

15. Varför vi föreslår en paus – inte ett stopp

Uppsala Ansvarspartiet använder medvetet begreppet *paus* i stället för *stopp* när det gäller spårvägsprojektet. Skälet är att ett ansvarsfullt politiskt ställningstagande måste utgå från den faktiska situationen vid tidpunkten för beslut.

Fram till valdagen den 13 september 2026 saknas en fullständig och transparent bild av projektets utveckling. Det råder osäkerhet kring hur långt genomförandet har gått, vilka avtal som har tecknats och hur stora ekonomiska åtaganden kommunen redan har bundit upp sig till.

Att i detta läge utlova ett totalstopp utan denna kunskap vore inte förenligt med god ekonomisk hushållning eller seriös politisk styrning.

Det vi däremot tydligt kan ta ställning till är att kommunen inte ska fortsätta att binda upp sig i nya, kostsamma och svåråterkalleliga åtaganden. En paus innebär därför att:



PM spårvägprojekt Uppsala

- nya upphandlingar av räls, vagnar och tekniska system inte genomförs
- investeringar i depåer och annan infrastruktur skjuts upp
- åtgärder kopplade till exempelvis Islandsbron inte påbörjas utan fullständig redovisning
- ytterligare ekonomiska åtaganden som försvårar en omprövning av projektet undviks

En paus är därmed inte ett uttryck för passivitet, utan för ansvarstagande. Den skapar utrymme för att samla in fullständiga underlag, redovisa kostnader och konsekvenser samt säkerställa att framtida beslut fattas på en transparent och demokratisk grund.

Först när dessa förutsättningar är uppfyllda kan ett långsiktigt hållbart beslut om projektets framtid fattas.

Vad detta innebär

Sammantaget innebär detta att projektet:

- saknar färdiga rättsliga förutsättningar
- bygger på underlag som inte är fullt transparenta
- innehåller tekniska osäkerheter som ännu inte är lösta
- riskerar att avgöras politiskt innan avgörande besked finns

Vår slutsats

Detta är inte ett normalt beslutsläge för ett projekt i miljardklassen.

Att gå vidare utan fullständiga underlag, utan rättslig klarhet och utan öppen redovisning av centrala analyser är inte ansvarsfull politik.

Vi menar att:

- beslut av denna storlek måste vila på **komplett och öppet underlag**
- invånarna har rätt till **full insyn innan avgörande beslut tas**
- projektet bör **pausas tills alla avgörande frågor är klarlagda**