



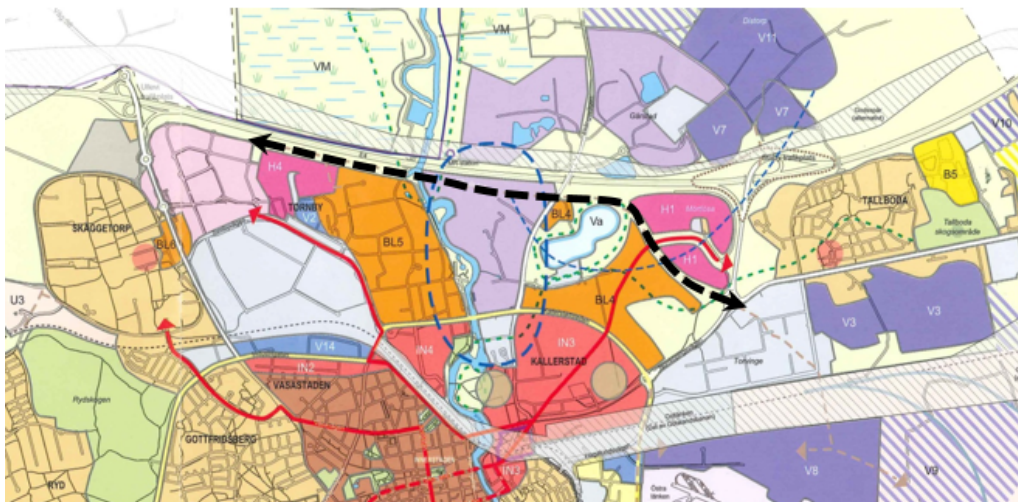
## Underlag beslut igångsättningstillstånd – utbyggnad av Ullevileden

### Översiktsplan för staden 2010

Översiktsplan för staden Linköping (antagen juni 2010) redovisar en schematisk sträckning för utbyggnad av Ullevileden från Tornby till Kallerstad. Utbyggnad av Ullevileden är en viktig förutsättning för den utveckling av nordöstra staden som översiktsplanen beskriver. I Kallerstad/Mörtlösa planeras utbyggnadsområde för handel, samt blandad användning bostäder/verksamhet/handel. Två fördjupade översiktsplaner pågår nu för utveckling av dels Stångebro och dels Steninge. Ullevileden blir en avlastande led för trafiksystemet i båda dessa stadsdelar.

Lertäkterna i Kallerstad pekas ut för utveckling av ett nytt grönområde för rekreation och biologisk mångfald. Området mellan Gumpekullavägen och Stångån är angivet för kommunaltekniska anläggningar. Området väster om Stångån är markerat som utbyggnadsområde med blandad användning bostäder/verksamhet/handel. I översiktsplanen lyfts Stångån fram som ett viktigt grönstråk för både naturvärde, kulturvärden och för rekreations- och friluftsliv.

I anslutning till Gärstad är Distorp beläget som är ett utpekade verksamhetsområde med flera intressenter som vill etablera verksamheter i närtid. Transporter till och från Gärstad och Distorp förenklas i och med Ullevileden byggs ut och området blir mer attraktivt för etablering.



Utsnitt av karta över mark- och vattenanvändning, Översiktsplan för Staden Linköping (antagen juni 2010)

## **Samrådshandling Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad (augusti 2019)**

Samrådshandlingen för Utvecklingsplan för Linköpings ytterstad (augusti 2019) redovisar också på sid 85 en utbyggd Ulleviled. För att möjliggöra bostadsbyggnation och fortsatt utveckling av staden, och för att säkerställa Y-rings långsiktiga funktion behöver Y-ring på sikt flyttas utåt i takt med att staden utvecklas och innerstaden växer. En ny förbindelse mellan Tornby och Mörtlösa ger förutsättning för att behovet av utbyggnad av Kallerstadsleden minskar. Leden ger också en ny bro över Stångån vilket ger ett robustare trafiksystem i händelse av att broar får eller ges minskad kapacitet, t ex vid broreparationer eller vid icke planerade avstängningar pga oförutsedda händelser.

### **Budget**

En ny Ulleviled innebär såväl ökade investeringskostnader som ökade driftskostnader. Tillkommande driftskostnader beräknas till 850 tkr per år från 2025. Asfaltskörtytan behöver läggas om vart 10:e år. Det innebär en reinvesteringskostnad 2035 om ca 6,5 mnkr. Ökning av tillkommande driftskostnader kommer inte kunna hanteras inom den befintliga budgeten eftersom kommunen går in i en period med ökade investeringar som kommer att belasta driften när de tas i anspråk.

Investeringskostnaden för leden beräknas till 324 mnkr. Samhällsbyggnadsnämnden begär att tidigare beskrivet investeringsutrymme nu frigörs för att påbörja genomförandet av Ullevileden.

### **Kommunens långsiktiga investeringsplan**

Ullevileden finns med i samhällsbyggnadsnämndens långsiktiga investeringsplan, beslutad 2020-10-21, och då redovisad med utökad ramfinansiering.

### **Kommunala mål**

En utbyggd Ulleviled bidrar till att de kommunövergripande målen *ett attraktivt och tryggt Linköping* och *ett företagsamt Linköping* uppnås.

Leden bidrar till samhällsbyggnadsnämndens mål för *hållbart trafiksystem* och *funktionellt trafiksystem*.

### **Program**

I juni 2009 upprättades ett programförslag för utbyggnad av Ullevileden. Programmet behandlar tre alternativa lägen för passage av Stångån (B-D) och två alternativa sträckningar genom Kallerstad (E och G). Under sommaren och början av hösten 2009 genomfördes programsamråd. I december 2009 fattade

Teknik- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om fortsatt planarbete för utbyggnad av Ullevileden med utgångspunkt från sträckningsalternativ D och E i planprogram upprättat i juni 2009.

### Tidigare ställningstaganden

Ullevileden har under senare år prövats i olika planeringssammanhang, bland annat i översiktsplan för staden, i fördjupad översiktsplan för Tornby, detaljplaneprogram för Ullevileden samt i detaljplan med MKB i Tornby och Kallerstad för del av SKÄGGETORP 1:1 m.fl.

Ullevileden är idag utbyggd i Tornby, parallellt med E4, från Ullevirondellen i väst fram till och med Flemmagatan (f.d. Gottorpsgatan). Aktuell detaljplan syftar till att möjliggöra utbyggnad av Ullevileden mellan Flemmagatan i väst och anslutningen till Gudmundsgatan i öst.

I detaljplan för Kallerstad 1:2 (1402) är Ullevileden planlagd från Mörtlösarondellen och cirka 100 meter fram till handelsområdets infart, denna del är utbyggd.

### Genomförandeorganisation

Projektet kommer ledas av personal på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt upphandlad entreprenör och konsulter.

### Tidplan för projektet

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Framtagande av underlag för miljödom | 2020-2022       |
| Projektering                         | 2021-2022       |
| Framtagande av förfrågningsunderlag  | Q1 2022         |
| Upphandling                          | Q2 2022         |
| Byggnation                           | Q3 2022-Q3 2024 |
| Leden färdig                         | Q3 2024         |

### Ekonomiska konsekvenser

#### Projektbudget

Utbyggnaden av Ullevileden från Flemmagatan i väst och anslutningen till Gudmundsgatan i öst beräknas kosta 324 mnkr. Kalkylen är framtagen av Tyrens och sedan uppdaterad av miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen utifrån dagens kostnadsläge.

## Driftkostnad

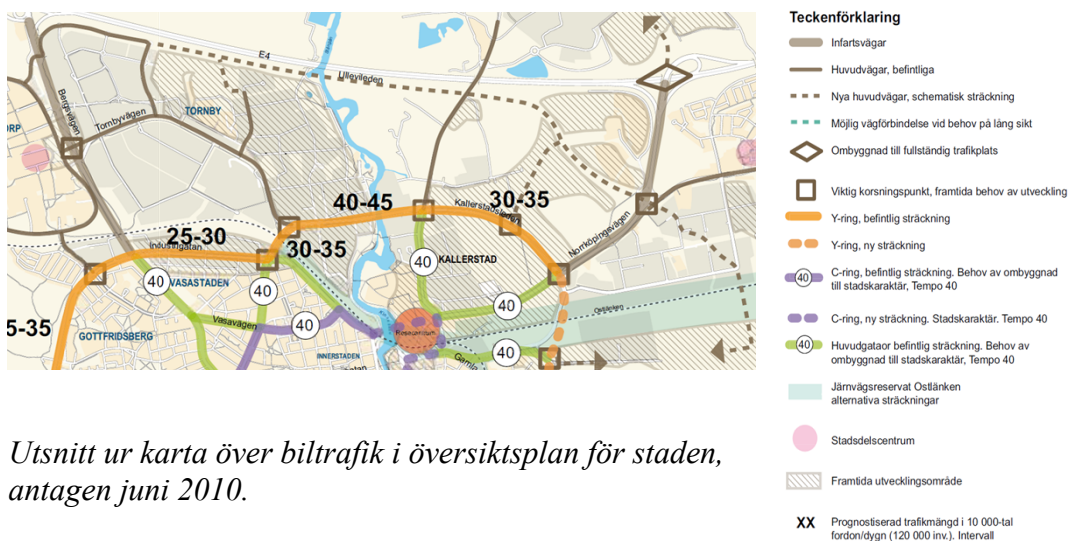
Den beräknade driftkostnaden för Ullevileden när den är färdigbyggd uppgår till 850 tkr per år. Utöver detta tillkommer ca 14 mnkr i kapitalkostnader from det året projektet tas i anspråk.

## Kommunikationsplan

En kommunikationsplan tas fram i anslutning till upphandlingen av projektets genomförande.

## Bakgrund och syfte

Ullevileden utgör en del av huvudvägnätet i översiktsplan för staden (antagen juni 2010). Översiktsplanen innebär bl.a. en utvidgning av staden i nordöstra Linköping: verksamhetsområde i norra Kallerstad, blandad innerstadsbebyggelse söder om Kallerstadsleden och ett nytt läge för resecentrum.



*Utsnitt ur karta över biltrafik i översiktsplan för staden, antagen juni 2010.*

Ullevileden kommer att förbinda Mörtlösa med Tornby vilket beräknas avlasta Kallerstadsleden, Tornbyvägen och Norrköpingsvägen med 15-25 procent. Prognoser för trafikinätet i översiktsplanen visar att Kallerstadsleden kommer att få en mycket stor trafikmängd. Kallerstadsleden är redan idag relativt hårt belastad och har en begränsning i den smala passagen vid Kallerstadsbron. En tidig utbyggnad av Ullevileden bedöms kunna senarelägga utbyggnad av Kallerstadsleden till fyra filer, beroende på när utvecklingen av nytt Resecentrum kommer till stånd. Genom utbyggnad av Ullevileden skapas två alternativa vägar som försörjer och förbinder västra och östra delen av norra Linköping – Kallerstadsleden/Tornbyvägen respektive Ullevileden. Två samverkande stråk gör vägnätet starkare och mindre sårbart. Förbindelsen

mellan Tornbys befintliga handelsområde och planerat handelsområdet i Mörtlösa minskar även risken för eventuell lokal trafik på E4.

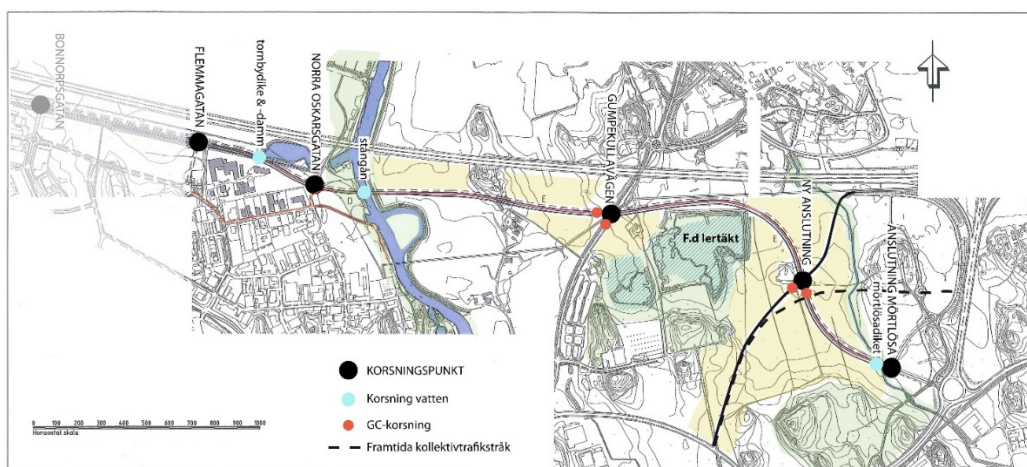
För exploatering norr om Kallerstadsleden krävs ett huvudvägnät med funktionell maskvidd. Den maskvidd huvudvägnätet i området har idag är för stor för att området ska kunna utvecklas. Ulleviledens östra del kommer att utgöra huvudvägnät för att kunna försörja framtida verksamheter i norra Kallerstad-Mörtlösa. På sikt kommer Ullevileden att vara en del i ett framtida övergripande vägnät med bland annat Torvingeleden.

Ullevileden är idag utbyggd till och med cirkulationsplatsen vid Flemmagatan i Tornby. I detaljplan för Kallerstad 1:2 (1402) är Ullevileden planlagd från Mörtlösarondellen och cirka 100 meter fram till handelsområdets infart, denna del är utbyggd.

I diskussioner om ytterligare en trafikplats på E4:an har läget vid Gumpekullavägen förekommit som alternativ. I översiktsplan för staden redovisas utbyggnad av trafikplats Staby till fullständig trafikplats med en koppling norrut. Även om utbyggnad av en trafikplats i höjd med Gumpekullavägen inte är aktuellt i de idag gällande planerna, ska Ulleviledens utbyggnad inte omöjliggöra en eventuell framtida trafikplats på E4 i detta läge.

### Trafikmängder

I samband med Översiktsplan för staden har trafikprognoser genomförts där hänsyn är tagen till tillkommande bostäder/handel/verksamheter och förändringar i trafiknätet i staden. Prognosen visar att trafikmängderna kommer att variera på olika delar av Ullevileden. Högst bedöms trafiktalen bli mellan Mörtlösarondellen och korsningen till Mörtlösa handelsområde med 12 000-15 000 fordon/dygn beroende på trafikutvecklingen i staden. På övrig sträcka av Ullevileden bedöms fordonsantalet vara 5000-10000 fordon/dygn beroende på trafikutvecklingen.



Översikt över korsningspunkterna längs utbyggnaden av Ullevileden.

### Gatusektion

Ullevileden byggs i ett första steg ut med två körfält. Detaljplanen är avgränsad för att vid behov möjliggöra en senare utbyggnad till fyra körfält. Den dimensionerande hastigheten är 80 km/h.

### Korsningspunkter

Tre cirkulationsplatser planeras längs sträckan inom detaljplanen. Cirkulationsplatserna placeras vid anslutningspunkterna Mörtlösa handelsområde, Gumpekullavägen och en vid Aspegården öster om lertäkterna, illustration se ovan. Förutom dessa korsningspunkter möjliggörs en framtida trevägskorsning med vänstersvängfält i höjd med Åby Västergård.

### Bro – passage av Stångån

Utbyggnad av Ullevileden innebär att ytterligare en bro anläggs över Stångån. Detaljplanen för Ullevileden reglerar att passage över Stångån sker via bro med segelfri höjd 5,5 meter över medelhögvatten, +33,93 (RH00). Tillsammans med åtgärder på befintliga broar möjliggör det trafik med dubbeldäckade kanalbåtar genom centrala Linköping.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram i samband med detaljplanen. Programmet belyser bland annat vikten av en smal brokonstruktion för att ge ett minskat intryck och begränsa påverkan av Stångårummet. Vidare uppmärksammas vikten av en medveten utformning av bronns undersida, belysning samt genomarbetad plantering av vägbankerna.