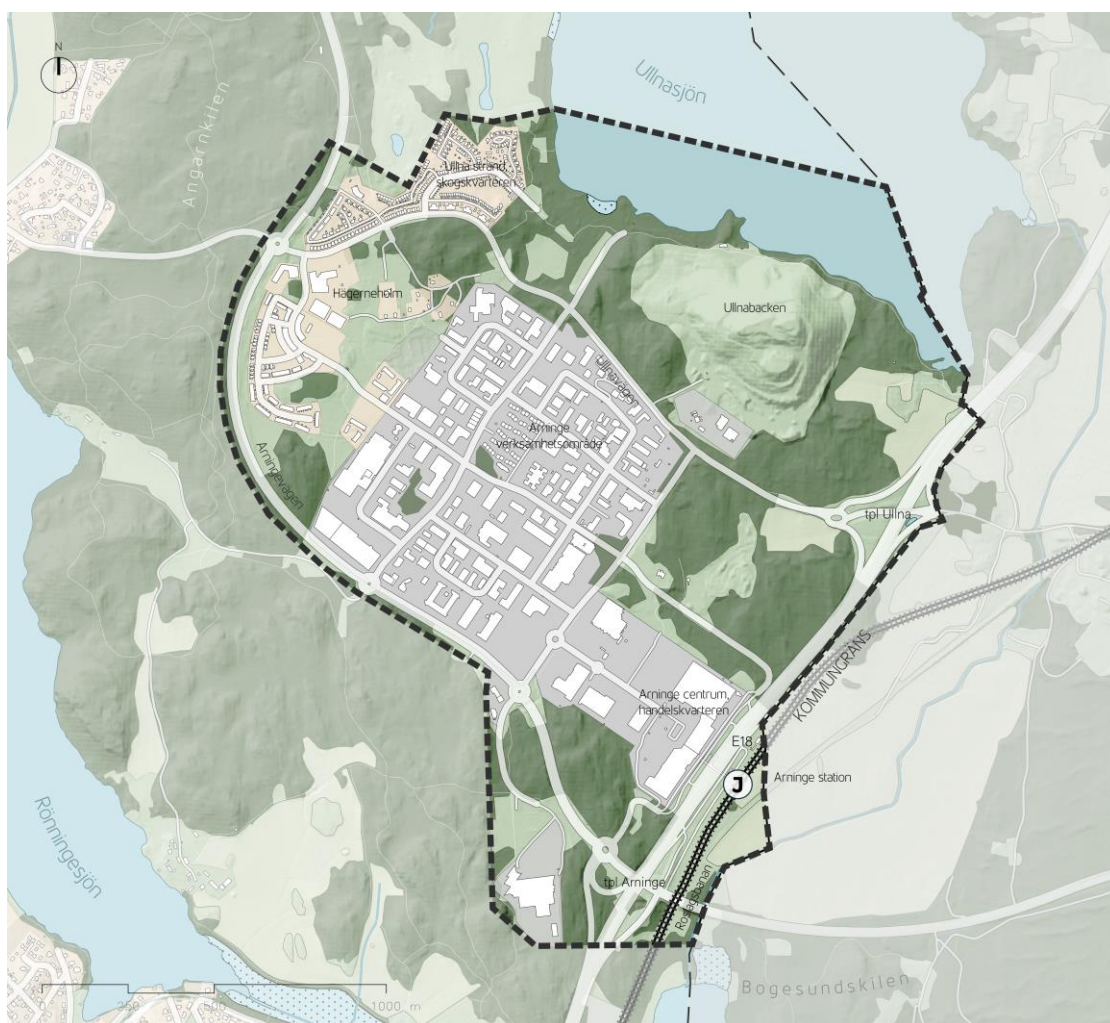


Strukturplan för

Arninge-Ullna



Sammanfattning

Strukturplanen för Arninge-Ullna ska vägleda efterföljande beslut samt planerings- och investeringsprocesser och fungera som en gemensam bild av hur Arninge-Ullna ska kunna utvecklas från nu och över tid, men är inte juridiskt bindande.

Strukturplanen består av en beskrivning av nuvarande och möjliga bebyggelse-, trafik och grönstrukturer på en övergripande nivå för hela Arninge-Ullna samt en utvecklingsplan för delområden. Utvecklingsplanen förhåller sig till en utvecklingsordning som eftersträvar en jämn utbyggnadstakt. Utveckling som föreslås prioriteras till år 2040 finns till största delen centralt i området, i närheten till Arninge station, och kan bidra till att klara kommunens bostadsåtagande samt ambitioner om fler arbetstillfällen och ett gott företagsklimat. Utveckling som föreslås prioriteras efter år 2040 finns längre bort från Arninge station och kan bidra till en jämnare utbyggnadstakt totalt i Arninge-Ullna och att behovet av skola kan jämnas ut och tillgodoses över tid.

Utveckling av stadsbebyggelse till år 2040 föreslås i Arninge centrum's jaktvill kvarter och i delar av handelskvarteren, i lägen som har potential för kollektivtrafiknära och hållbar stadsutveckling och som bidrar till ett tillskott av bostäder, arbetsplatser, service samt offentliga platser samt till utvecklingen av den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Nya bostäder skapar behov av en större grundskola, förskolor och en stadsdelspark i området. I Arninge entré och vid Antennvägen föreslås utveckling av bebyggelse med fokus på forsknings- och personalintensiva verksamheter inom hållbar innovation, cirkulär ekonomi, miljöteknik samt samhällsviktig verksamhet. Arninge verksamhetsområde ska bevaras samtidigt som verksamhetsutövare ska kunna utveckla sina fastigheter och Ullnabacken ska öppnas upp som rekreationsområde samt studeras för etablering av en solcellsanläggning. Inom Arninge-Ullna ska även ett veterancenter för krigsveteraner prövas i en ny detaljplan. Bostäder i blandade boendeformer kan utvecklas på lång sikt i Ullna strands kanalkvarter och i Ullna park, i lägen som inte har direkt närhet till Arninge station.

Framkomligheten i vägnätet är en viktig förutsättning för i vilken omfattning Arninge-Ullna kan utvecklas med ytterligare bostäder och verksamheter. För att förbättra framkomligheten när Arninge-Ullna utvecklas finns behov av kapacitetshöjande åtgärder såsom cirkulationsplatser och trafiksignaler. För att öka tillgängligheten och robustheten i vägnätet finns behov av ny väginfrastruktur i form av nya vägkopplingar som leder trafik till Ullna trafikplats.

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	4
1.1. Syfte och användning.....	4
1.2. Avgränsning	4
1.3. Sammanhang och inriktning.....	6
2. Övergripande strukturer.....	13
2.1. Bebyggelsestruktur.....	13
2.2. Trafikstruktur	16
2.3. Grönstruktur	21
3. Utvecklingsplan	25
3.1. Utvecklingskarta	25
3.2. Hägerneholm.....	28
3.3. Ullna strands skogskvarter.....	30
3.4. Ullna strands kanalkvarter.....	31
3.5. Ullna park och Ullnabacken	34
3.6. Område av riksintresse för naturvården.....	37
3.7. Arninge centrums jaktvillakvarter	39
3.8. Arninge centrums handelskvarter	42
3.9. Arninge entré och Antennvägen	45
3.10. Arninge verksamhetsområde	47
3.11. E18, trafikplatser och Arninge station	49
3.12. Utvecklingsordning.....	51
4. Förutsättningar och underlag	54
4.1. Natur- och kulturvården samt fornminnen.....	54
4.2. Miljö, risk och hälsa	56
4.3. Teknisk försörjning	58
4.4. Underlag	59

1. Inledning

1.1. Syfte och användning

Strukturplanen syftar till att:

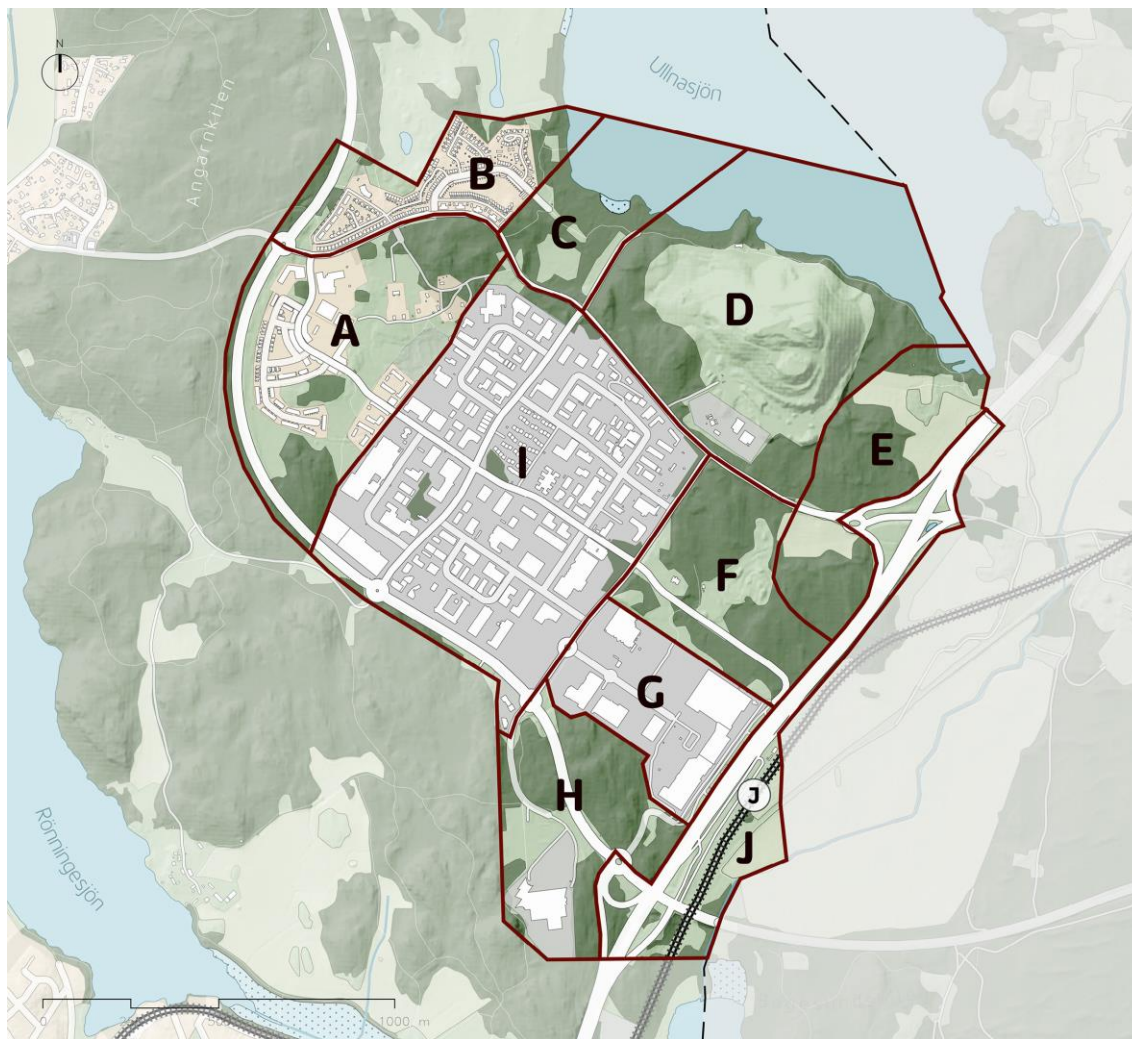
- tydliggöra kommunens intentioner med området och fördjupa planeringsinriktning och vägledning för Arninge-Ullna med utgångspunkt i kommunens översiktsplan Täby 2050 – Staden på landet
- på en övergripande nivå föreslå en lämplig bebyggelse-, trafik- och grönstruktur samt synliggöra utmaningar, planeringsförutsättningar och aspekter som kommer att behöva hanteras i senare skede.

Strukturplanen visar hur och var det är möjligt att utveckla Arninge-Ullna med fler bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och friluftsliv. Bebyggelse-, trafik- och grönstrukturkartor samt en utvecklingskarta redovisar en möjlig geografisk inriktning och utbredning. Gränsdragningarna i dessa är inte exakta, utan behöver studeras mer detaljerat i efterföljande arbete och planläggning.

Strukturplanen vägleder efterföljande beslut samt planerings- och investeringsprocesser, men är inte juridiskt bindande. Den kan dock fungera som en gemensam bild av hur Arninge-Ullna ska kunna utvecklas från nu och över tid. Strukturplanen visar också hur kommande projekt och utveckling kan hänga ihop som en helhet i frågor som inte kan lösas i enskilda detaljplaner. Det kan bidra till en tydlighet såväl internt inom kommunorganisationen som gentemot boende, verksamma, fastighetsägare, markägare samt regionala och statliga aktörer.

1.2. Avgränsning

Strukturplanen är en plan som främst vägleder den efterföljande fysiska planeringen. Strukturplanens geografiska avgränsning följer översiktligt E18 och Roslagsbanan, Rönninge by-Skavlötens naturreservat och Arningevägen, Ullna strands skogskvarter samt Ullnasjöns strand. Inom strukturplanens geografiska avgränsning pågår utbyggnad och/eller planläggning för ett antal områden och fastigheter. För några områden finns också positiva planbesked eller beslut om planstarter. Det finns även planer för några infrastrukturåtgärder och viss utbyggnad pågår. Dessa arbeten ingår i den utveckling som föreslås i strukturplanen, men styrs främst genom det redan pågående arbetet och de beslut som är fattade.



- | | |
|---|---|
| A. Hägerneholm | F. Arninge centrum's jaktvillakvarter |
| B. Ullna strands skogskvarter | G. Arninge centrum's handelskvarter |
| C. Ullna strands kanalkvarter | H. Arninge entré och Antennvägen |
| D. Ullna park och Ullnabacken | I. Arninge verksamhetsområde |
| E. Område av riksintresse för naturvården | J. E18, trafikplatser och Arninge station |

Kartbild 1: Strukturplanens geografiska avgränsning och delområden.

1.3. Sammanhang och inriktning

1.3.1. Arninge-Ullna i historien

Arninge-Ullnas historia sträcker sig tillbaka till yngre järnåldern. På medeltiden bildades två gårdar, Väster-Arninge och Öster-Arninge, där den senare fortfarande står kvar under namnet Hägerneholms gård. Under tidigt 1900-tal byggdes Norra fronten, en befästningslinje för att skydda Stockholm mot angrepp från norr, där Danderydslinjen passerade Arninge. Området har också brukats för hästverksamhet och jordbruk. Jaktvillan uppfördes på 1940-talet som gästbostäder till dåvarande ridsportsverksamhet kring Hägerneholms gård. Under 1970-talet påbörjades planläggning av handelsområdet och följdes under 1980-talet av planläggning av verksamhetsområdet. Sedan 2010-talet och fram till idag har Hägerneholm och Ullna strand planlagts och utvecklats med bostäder, service och parkmiljöer. 2021 öppnade en ny station på Roslagsbanan, Arninge station.

1.3.2. Arninge-Ullna i regionen

Arninge-Ullna fungerar idag som en målpunkt för resande och handel, främst för Täby och grannkommunerna i regionens nordöstliga delar. Under senare år har dessutom antalet boende i området ökat och hösten 2023 är cirka 2 600 personer bosatta i området.

Arninge-Ullna har, tillsammans med området kring Täby centrum, potential att utvecklas som målpunkt i en så kallad regional stadskärna. Det kan ske genom stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena för fler boende, fler arbetsplatser och mer service i livskraftiga och levande stadsmiljöer, som attraherar målgrupper i både Täby och andra delar av regionen. Utvecklingen av regionala stadskärnor kan bidra till en flerkärnig regional rumslig struktur. Strukturen syftar bland annat till att avlasta centrala Stockholm och det radiella transportsystemet när fler arbetsplatser kan tillkomma i de regionala stadskärnorna.

Roslagsbanan försörjer Arninge-Ullna med spårburen kollektivtrafik. Den nya järnvägsstationen och bytespunkten kring stationen skapar förutsättningar för effektiva byten för resor och ökar möjligheten för fler boende, arbetande och besökare att ta sig till och från området med kollektivtrafik. Inom ramen för Sverigeförhandlingen har Täby kommun tecknat avtal med bland annat staten och Region Stockholm om att medfinansiera en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm city via Odenplan. I samband med träffad överenskommelse har Täby kommun åtagit sig att medfinansiera transportinfrastrukturen och planera för bostäder i närheten till Roslagsbanans stationer. För ny bebyggelse med tillkommande bostäder och verksamheter kan

överenskommelse om medfinansieringsersättning tecknas med byggaktörer. Utveckling i Arninge-Ullna kan bidra till att klara Täby kommuns bostadsåtagande och medfinansiering.



Kartbild 2: Arninge-Ullna i regionen.

1.3.3. Arninge-Ullna i Täby kommun

1.3.3.1. Översiktsplan Täby 2050 – Staden på landet

Översiktsplanen sätter ramarna och uttrycker kommunens ambition och inriktning för hur mark- och vattenområden bör användas i Arninge-Ullna. Arninge verksamhetsområde ska bevaras för de företag och verksamheter som finns där idag och verksamhetsutövare ska kunna utveckla sina fastigheter med syfte att kunna vara kvar och expandera. Mark ska planläggas för nya verksamheter i Arninge entré. Hägerneholm och Ullna strand ska bestå av och utvecklas med främst bostäder. Arninge centrums handelskvarter och jaktvillakvarter förslås utvecklas med en blandad stadsbebyggelse för såväl boende som handel och service. Ett jämnt förhållande mellan arbete och boende ska eftersträvas. Arninge station ska vidareutvecklas som bytespunkt för regionala och lokala resor samt som en så kallad grön station som möjliggör för boende och besökare att ta sig ut i omkringliggande natur med kollektivtrafik.

Liksom strukturplanen vägleder översiktsplanen efterföljande planering och beslut, men är inte juridiskt bindande. Strukturplanen redovisar en mer detaljerad utvecklingsinriktning än översiktsplanen. Samtidigt bygger den nya förutsättningar som gör att den inte fullt ut följer översiktsplanens mer övergripande markanvändning. Strukturplanen redovisar inte utveckling av stadsbebyggelse inom hela Arninge centrums handelskvarter, utan föreslår också att befintlig användning för handel bevaras. Arninge entré ska utvecklas med verksamhetsbebyggelse, vilket konkretiserar översiktsplanen som pekar ut blandad stadsbebyggelse i delar av området. Vid Hägerneholms gård finns värdefull kulturmiljö som gör att strukturplanen, till skillnad från översiktsplanen, inte föreslår bebyggelseutveckling där.

Översiktsplanen och strukturplanen kompletteras med inriktning i bland annat kommunens arkitekturprogram och grönplan. I samband med detaljplanering, utbyggnad och investeringsprojekt finns ytterligare flera styr- och stöddokument som vägledning.

1.3.4. Verkt yg och principer för genomförande av strukturplanen

1.3.4.1. Efterföljande processer

Kommunens verktyg för att genomföra strukturplanen  r till stor del efterföljande detaljplaner. Den juridiskt bindande regleringen av mark- och vattenområden sker genom prövning under detaljplaneprocessen, en process som styrs av plan- och bygglagen och som behöver ske i nära dialog med invånarna och med de aktörer som ska bygga och förverkliga planens inneh ll.

Genom markanvisningar kan kommunen påverka vad som byggs på kommunägd mark som ska säljas, men också ställa krav på att den som bygger lever upp till en viss kvalitet eller olika former av åtaganden. Markanvisningstävling och direktanvisning kan vara aktuellt i samband med försäljning av kommunens eller det kommunägda bolaget Täby Fastighets AB:s mark. Direktanvisning ska endast ske i de fall det finns särskilda motiv att välja en viss exploatör. Försäljning ska då ske till marknadspris.

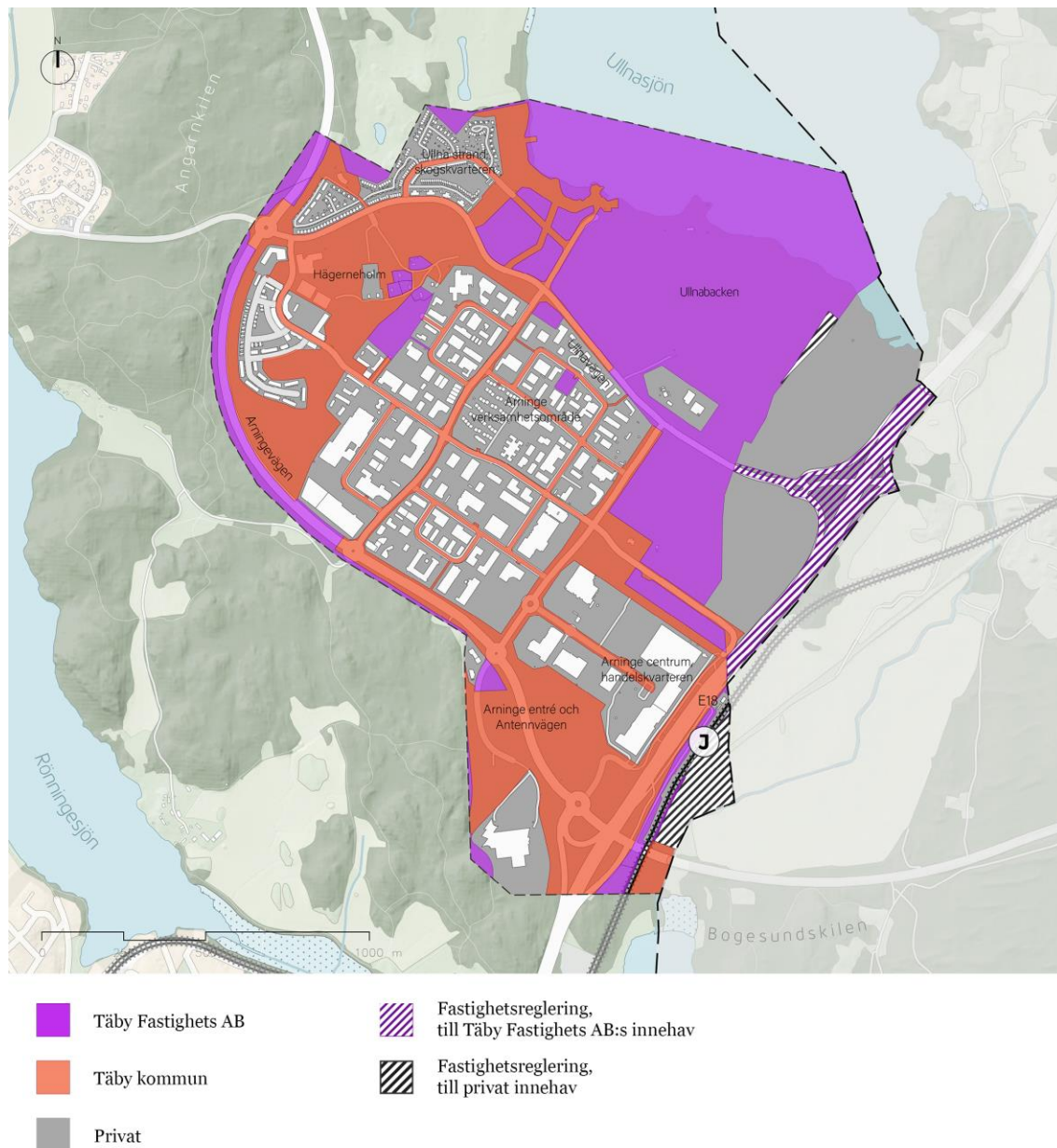
Kommunen och det kommunala fastighetsbolaget äger cirka 60 procent av marken inom Arninge-Ullna, främst i de idag obebyggda områdena. Flera av dessa områden ligger dessutom i närheten till Arninge station och ska enligt översiktsplanen utvecklas med en blandad stadsbebyggelse och för verksamheter.

Vissa projekt i Arninge-Ullna kommer att skapa intäkter, till exempel genom försäljning av byggbar mark. Andra projekt kan generera investeringsbehov och innebära kostnader f r kommunen. Det behövs en balans mellan de delar som ger intäkter och de som genererar investeringsbehov.

1.3.4.2. Kommunalekonomiska principer och prioritering av projekt

Enligt översiktsplanen ska Täby kommun arbeta efter följande övergripande ekonomiska principer i samband med planering och utveckling:

- Planläggning ska ske så att ekonomiskt goda förutsättningar för investeringar i kommunalteknisk infrastruktur och kommunalt finansierade v lf rdst j nster skapas.
- Stadsbyggnadsprojekt ska bära sig själva genom att kostnader för planläggning och genomförande täcks av markf rs ljningsint kter och/eller ersättningar från exploatören.
- Kommunen ska tillämpa medfinansieringsersättning till f lj d av kommunala investeringar i statlig eller regional transportinfrastruktur.
- Försäljning av mark ska ske till marknadspris.



Kartbild 4: Kommunalt och privat markinnehav i Arninge-Ullna samt pågående fastighetsreglering.

En ekonomiskt resurseffektiv utveckling kräver dessutom strategisk prioritering av projekt och investeringar. För att stödja en ekonomiskt resurseffektiv utveckling bör projekt prioriteras när det uppfyller nedan exempel på kriterier.

- Projektet bidrar till ett bostadstillskott, nya arbetsplatser och utvecklad service i goda kollektivtrafiklägen i närheten till Roslagsbanans stationer.

- Projektet kan genomföras med befintlig kapacitet avseende teknisk och social infrastruktur.
- Projektet bidrar till ny teknisk infrastruktur som skapar förutsättningar för annan bebyggelse.
- Projektet tillgodoser behovet av offentlig service som utbildning, social omsorg och kultur utifrån aktuella prognoser.
- Projektet bidrar till att bredda utbudet av bostäder och lokaler med hänsyn till gällande marknadsförutsättningar.

De ekonomiska principerna och kriterier för prioritering av projekt ligger till grund för strukturplanens utvecklingsplan och utvecklingsordning.

2.1.1. Utgångsläge

Arninge centrums handelskvarter och Arninge verksamhetsområde utgör tillsammans kommunens största arbetsplatsområde sett till antal arbetstillfällen. Merparten av företagen är små, med färre än 50 anställda. Områdena har karaktären av extensivt handels- och industriområde, ordnat i en tydlig rutnätsstruktur och domineras av verksamheter inom bygg och med tillverkande företag samt handelslokaler med olika inriktningar och med utbredda markparkeringar. Byggnaderna är av blandad karaktär, ålder och skick.

Hägerneholm och Ullna strands skogskvarter är de delar som planerats och byggts ut för bostäder, skola och förskolor. Ullna strands skogskvarter är helt utbyggt och Hägerneholm bedöms vara färdigbyggt de närmaste åren. Områdena innehåller tillsammans cirka 1 500 bostäder, varav cirka en tredjedel är småhus och två tredjedelar är lägenheter i flerbostadshus. I skolbyggnaden finns en idrottshall som också kan nyttjas av föreningar. Ullna strands kanalkvarter är detaljplanelagt för cirka 500 bostäder, men området är inte utbyggt.

Hägerneholms gård med omgivande bebyggelse utgör en sista rest av det tidigare agrara landskap som präglade Arninge fram till 1960-talet. Den ursprungliga huvudbyggnaden ersattes med en ny i mitten av 1900-talet. Huvudbyggnaden, flyglarna och de intilliggande enkla bostadshusen är en betydelsefull länk till platsens historia och därmed kulturmiljömässigt intressant.

Längs med Antennvägen pågår planering för etablering av en större verksamhet med tillverkning och kontor. Vid foten av Ullnabacken finns en fjärrvärmeproduktionsanläggning.

Övriga områden inom Arninge-Ullna är till största delen obebyggda.

2.1.2. Möjligheter

Bebyggelseutvecklingen och nya bebyggelsestrukturer kan bidra till att skapa ett mer levande område och bidra till utvecklingen av den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Ny bebyggelse bör bestå av en variation av typologier, karaktärer samt boende- och upplåtelseformer och utformas med hög arkitektonisk kvalitet. För att möjliggöra för en sammanhållen stadsmiljö i Arninge centrums handelskvarter och jaktvilllekvarter behöver trygga och säkra stråk, stadsstråk, successivt utvecklas. I stråken planeras med fördel utveckling av publika lokaler med kommersiell service och verksamheter som kan fungera tillsammans med bostäder. Genom befintliga bebyggda områden och längs med huvudvägar eller större lokalgator kan stråk stärkas genom

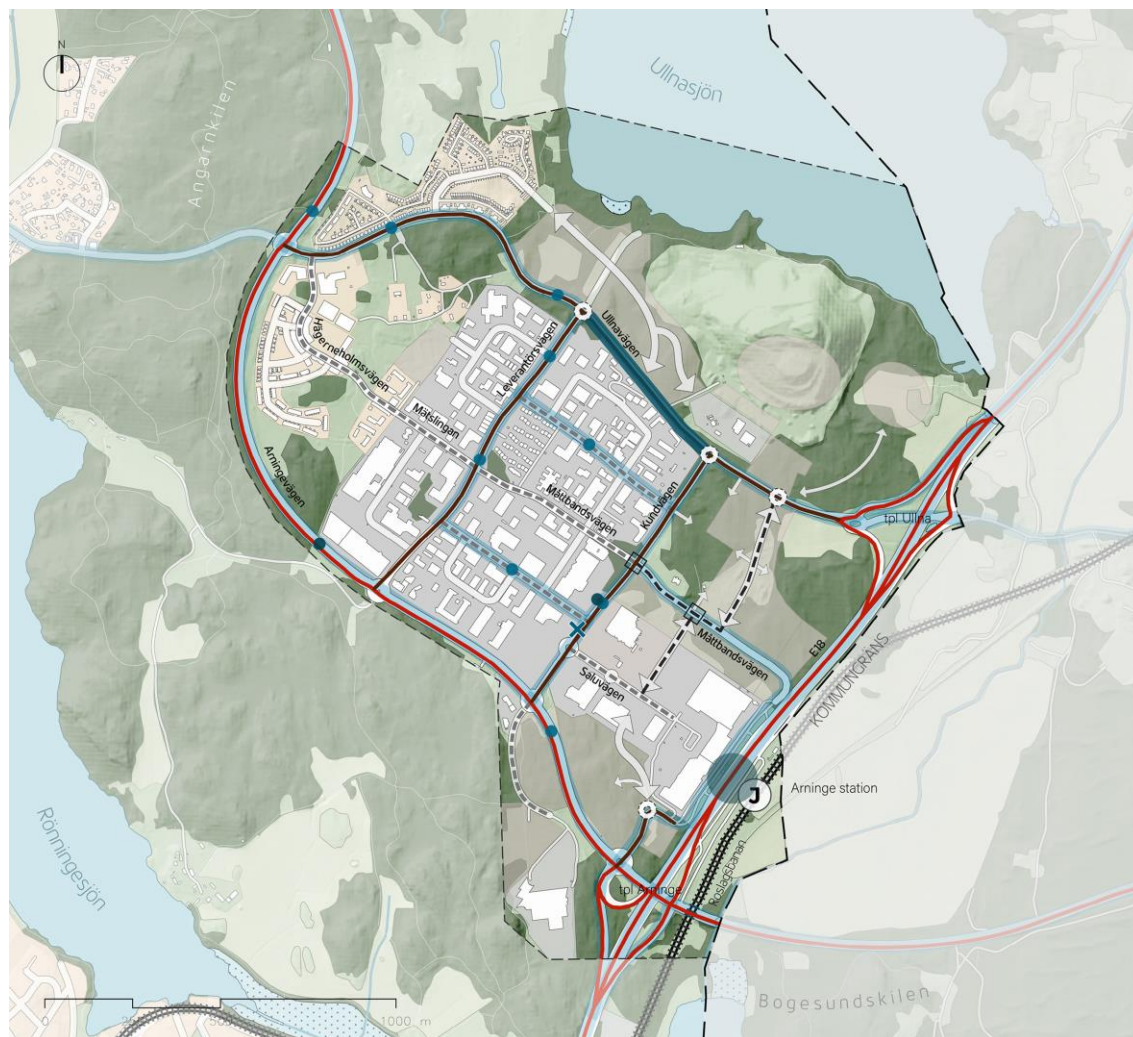
exempelvis utbyggnad av gång- och cykelvägar, trygghets- och säkerhetshöjande åtgärder samt med mer grönska.

Bebyggelse i de mest centrala lägena i Arninge centrums jaktvill kvarter och handelskvarter, med närhet till Arninge station, bör utformas med utpräglad funktionsblandning. Där kan bostäder, kontor, service och verksamheter blandas i en kvartersstruktur med en stadsmässig skala om 5-6 våningar, i enlighet med inriktningen i översiktsplanen och kommunens arkitekturprogram. Kontorsbyggnader kan planeras så att de skyddar bostadsmiljöerna från buller. Bostadsbebyggelse i Ullna strands kanalkvarter och Ullna park bör tydligt anpassas efter topografin och bidra till en mer småskalig och utpräglad bostadsmiljö med blandade boendeformer. Mellan 10 och 15 procent av de tillkommande lägenheterna bör upplåtas som hyresrätter.

För att tillgodose den tillkommande befolkningens behov av offentlig service behövs bland annat en fullstor elvaspelsplan för fotboll samt ytterligare en grundskola med idrottshall. Nya förskolor bör både integreras med skolan och lokaliseras i bottenvåning i större stadskvarter. Utbyggnaden av bostäder bör ske i en jämn takt för att jämna ut behovet av skola och förskola över tid.

Företagsetableringar som bidrar till högre personalintensitet bör prioriteras på kommunens mark. Området kring Arninge entré och Antennvägen kan utvecklas med bebyggelse och anläggningar som skapar förutsättningar för ett nytt forskningsinriktat kluster för innovativa verksamheter inom till exempel cirkulär ekonomi och miljöteknik. Arninge verksamhetsområde bör behålla sin funktion som verksamhetsområde, men kan i samband med initiativ från fastighetsägare vidareutvecklas med nya etableringar som bidrar till effektivare markanvändning genom högre exploateringsgrad.

2.2. Trafikstruktur



Befintlig struktur

- Regional väg
- Huvudväg
- Större lokalgata
- Kollektivtrafikstråk
- Busshållplats
- ✕ Busshållplats som tas bort

- Bussterminal
- # Järnväg
- J Järnvägsstation

Möjlig struktur

- Större lokalgata
- ⊙ Cirkulationsplats
- ↔ Koppling för motorfordons-, gång- eller cykeltrafik
- Kollektivtrafikstråk
- Busshållplats
- Trafiksignal

Kartbild 6: Befintlig och möjlig trafikstruktur för motorfordon.

**Befintlig struktur**

- Regionalt cykelstråk
- Lokalt cykelstråk
- Huvudstråk för cykel

Möjlig struktur

- - - Lokalt cykelstråk
- - - Huvudstråk för cykel
- () Planskild korsning

Kartbild 7: Befintlig och möjlig trafikstruktur för cykel.

2.2.1. Utgångsläge

Arninge-Ullna omringas av E18 och Arningevägen. Via det övergripande regionala vägnätet är tillgängligheten med biltrafik från andra delar av kommunen och regionen god. Ullnavägen, Kundvägen och Leverantörsvägen utgör viktiga huvudvägar och förbinder det lokala vägnätet med det regionala. I övrigt består gatustrukturen av större och mindre lokalgator.

Framkomligheten för biltrafik inom Arninge-Ullna är i nuläget generellt god. Arninge centrums handelskvarter genererar emellertid mycket biltrafik, vilket under vissa tider innebär något nedsatt framkomlighet i handelskvarteren och vid anslutande korsningar till Arningevägen. Det är som mest trafik på fredagseftermiddagar och på lördagar. Då kan det bildas köer, även om dessa avverkas relativt snabbt. Framkomligheten på Arningevägen och E18, som redan är hårt belastade, är en viktig förutsättning för i vilken omfattning Arninge-Ullna kan utvecklas med nya bostäder och ytterligare verksamheter.

Arninge centrums handelskvarter och Arninge verksamhetsområde genererar många transporter med tung trafik och gaturummet är till stor del utformat utifrån att biltrafiken och tunga transporter ska ha god framkomlighet. Däremot är gång- och cykelinfrastrukturen inte lika väl utbyggd och cykling sker till stor del i blandtrafik. Till exempel saknas cykelbanor på delar av Saluvägen och det är därför svårt att nå verksamheterna inom handelskvarteren med cykel. I verksamhetsområdet är gångbanorna smala och finns ofta bara på ena sidan om gatan. Inom handelskvarteren finns gångbanor på båda sidor om Saluvägen och Kundvägen, men gångbanorna är relativt smala och gående har svårt att korsa gatorna eftersom biltrafikflödet är högt och antalet övergångsställen är få. Enbart ett fåtal övergångsställen inom handelskvarteren är hastighetssäkrade. De senaste åren har cykelinfrastrukturen inom Arninge-Ullna emellertid förbättrats, genom utbyggnad av regionala cykelstråk utmed Ullnavägen och Kundvägen samt med en ny gång- och cykelbana mellan Hägerneholm och Arninge station. Det har också byggts ut ett mer finmaskigt gång- och cykelnät i anslutning till de nya bostäderna i Hägerneholm och Ullna strands skogskvarter.

Arninge-Ullna har en god kollektivtrafikförsörjning och trafikeras lokalt av tre busslinjer. Vid Arninge station och bussterminalen där finns möjlighet att byta mellan Roslagsbanan och buss för vidare transport utanför området. Totalt trafikerar 18 busslinjer, varav fyra nattbussar, stationen.

2.2.2. Möjligheter

I takt med att området successivt utvecklas med fler bostäder och fler verksamheter kommer framkomligheten att påverkas. Arningevägens korsningar riskerar överbelastning med ökad framtida trafik, både vardagar klockan 16-17, fredagar klockan 15-17 och lördagar klockan 14-15. Allra högst belastning blir det under fredagsrusningen.

För att förbättra framkomligheten i det kommunala vägnätet när Arninge-Ullna utvecklas behövs kapacitetshöjande åtgärder såsom cirkulationsplatser och trafiksignaler i de mest belastade korsningarna på Ullnavägen och Måttbandsvägen.

För att öka tillgängligheten och robustheten i vägnätet finns behov av ny väginfrastruktur samt att Måttbandsvägen kan öppnas upp för personbilstrafik. En ny vägkoppling, som kan fungera som större lokalgata från Saluvägen till Ullnavägen via Måttbandsvägen, kan leda trafik som alstras från de nya bostäderna i Arninge centrum's jaktvill kvarter till Ullna trafikplats, som har mer ledig kapacitet än den högt belastade Arninge trafikplats. Den nya vägkopplingen kan dessutom avlasta vägnätet i handelsområdet under de mest belastade timmarna och ge en alternativ väg till och från Arninge centrum.

För att på sikt minska sårbarheten i vägnätet och för att avlasta nuvarande infart till Arninge centrum's handelskvarter från Arninge trafikplats kan det uppstå behov av ytterligare en ny vägkoppling, i ett stråk mellan nuvarande Arninge allé och någonstans på Saluvägen inom Arninge centrum's handelskvarter. Möjligheten att utveckla denna bör inte omöjliggöras i samband med pågående och kommande planering för verksamheter inom Arninge entré.

Gång- och cykelinfrastrukturen i området behöver fortsatt utvecklas. Det handlar bland annat om att se över trafiksäkerhetshöjande åtgärder och bygga om befintliga, alternativt att bygga nya, gång- och cykelpassager för att skapa attraktiva och sammanhängande stråk. Det handlar även om att anlägga nya cykelbanor för att öka tillgängligheten med cykel. För att förbättra tillgängligheten och framkomligheten för gående bör det, där det är möjligt, finnas gångbanor på båda sidor av gatorna. Vid planering av nya områden bör det tillskapas dubbelriktade cykelbanor på minst ena sidan av huvudgator och större lokalgator. På mindre lokalgator kan cykling ske i blandtrafik. Samtliga gator bör planeras med gångbana på båda sidor för ökad stadsmässighet och tillgänglighet. Korsningspunkter mellan motorfordonstrafik och gång- och cykelstråk bör utformas med stor omsorg som bidrar till hög trafiksäkerhet.

I samband med efterföljande planering bör det säkerställas att parkeringar är yteffektiva och förläggs inom kvartersmark. Synliga markparkeringar bör undvikas och möjligheten till samordning av parkering kan studeras. Parkering till en ny skola inom Arninge centrums jaktvill kvarter bör förläggas i nära anslutning till Ullnavägen för att minska risk för söktrafik, där bilar körs runt i området för att leta efter en parkering. Trafik för hämtning och lämning samt för sophantering och varutransporter bör planeras så att det sker separerat från barns vistelsezoner och skolvägar.

Ytterligare hållplatser för buss kan komma att behövas för att försörja nya bostadsområden och skola men också för att förbättra tillgängligheten till närliggande naturområden.

2.3. Grönstruktur



Befintlig struktur

- Park
- Särskilt skyddsvärda träd
- Naturresevat
- De-Geer moräner
- Svagt samband för ädellöv
- Grön entré

- Vandringsled, Blå leden
- Strandpromenad
- Natur som bevaras

Möjlig struktur

- Park eller natur
- Rekreation
- Grön entré
- Grön station
- Grönt rekreatiionsstråk
- Grönt stråk

Kartbild 8: Befintlig och möjlig grönstruktur.

2.3.1. Utgångsläge

Arninge-Ullna är omgivet av natur- och kulturområden med höga rekreativa värden och naturvärden med många sammanfallande ekosystemtjänster. Intill finns naturreservatet Rönninge by-Skavlöten och andra skogsområden. Delar av Arninge-Ullna ingår i ett område av riksintresse för naturvården, Ullnasjöns De Geermoräner, med naturgeografiska lämningar.

Höga naturvärden finns i Hägerneholm samt i delar av Arninge centrums jaktvilkvarter, där det finns både artrika hag- och ängsmarker samt Täbys äldsta skogsbestånd. Skogsbeståndet består huvudsakligen av äldre tallar som har en genomsnittlig ålder på över 200 år. Tallarna utgör en livsmiljö för arter som omfattas av artskyddsförordningen och prioriterade fågelarter och rödlistade insekter har identifierats på flera platser i jaktvilkvarteren. Området är dessutom en skoglig värdekärna, det vill säga ett skogsområde som ligger i direkt anslutning till tätortsområden och som innehåller en hög grad av biologisk mångfald och en stor andel äldre träd.

De främsta rekreativa värdena finns i Hägerneholmsparken, Strandskogen samt vid Ullna strandpromenad, som löper från Strandskogen norrut längs Ullnasjöns västra del. I Hägerneholmsparken finns också två lekplatser. Det finns ett antal badplatser och bryggor längs Ullnasjön och Rönningesjön. Inom området går den Blå leden, som är en regional vandringsled. I Ullna strands skogskvarter finns två planlagda parker och utmed stranden vid Ullnabacken finns ett planlagt naturområde.

Arninge-Ullna berörs av de två gröna kilarna Angarnkilen och Bogesundskilen. Dessa innehåller viktiga regionala spridningssamband för barr- och blandskog samt ädellövskog. Bland annat finns spridningssamband för ekmiljöer kring Ullnasjön. Fragmenteringen av de gröna kilarna och spridningssambanden är idag det största hotet mot dessa områdens värden och funktioner.

Tillgängligheten till grönstrukturen begränsas av omgivande vägbarriärer, men även på grund av bristfälliga gröna samband inom området. Arningevägen utgör en barriär för växter och djur inom Angarnkilen. Sydöstra delarna av Arninge-Ullna har brist på tillgång till strövområde samt spår och leder. I Arninge verksamhetsområde och Arninge centrums handelskvarter är det brist på träd, parker och natur. Hela Arninge-Ullna är dessutom ett av Täbys två största bristområden avseende krontäckning. En hög krontäkningsgrad kan bidra till ett gott lokalklimat och ge svalka i områden som riskerar att få höga temperaturer under sommartid, vilket är viktigt för känsliga grupper såsom äldre, små barn och gravida.

2.3.2. Möjligheter

Naturen bör vara nära och lättillgänglig för boende, verksamma och besökare i Arninge-Ullna. Biologisk mångfald bör eftersträvas i enlighet med till exempel kommunens översiktsplan, grönsplan och skogsvårdsplan.

Gröna stråk bör utvecklas längs med befintliga vägar mellan Rönninge by-Skavlötens naturreservat och Ullnasjön samt Strandskogen. Även Ullnavägen kan spela en viktig roll som grönskande stråk genom området. Stråken kan inom gaturummen samordna funktioner såsom gång- och cykeltrafik, dagvattenhantering, urban grönska och ekosystemtjänster. Stråken kan samtidigt utgöra rekreativa kopplingar som tillgängliggör naturen och knyter samman viktiga målpunkter. De kan därmed bidra till en sammanlänkad grönsstruktur och en mer tilltalande och behaglig stadsmiljö.

Ett grönt rekreativt stråk längs med Ullnasjöns strand kan koppla samman Blå leden med Roslagsleden och har potential att utvecklas till en strandpromenad med ökad vattenkontakt och förbättrad tillgång till strandområdet för allmänheten. Det spridningssamband för ekmiljöer som finns här kan då också utvecklas och stärkas.

Det svaga ädellövssambandet mellan Rönninge by-Skavlötens naturreservat och Ullnasjön behöver stärkas. Det kan ske genom biotopskapande åtgärder som exempelvis utplacering av nedtagna träd, så kallade faunadepåer. Ädellövträd kan med fördel också användas mer i parkerna och i de gröna stråken så att sambanden mellan olika livsmiljöer stärks.

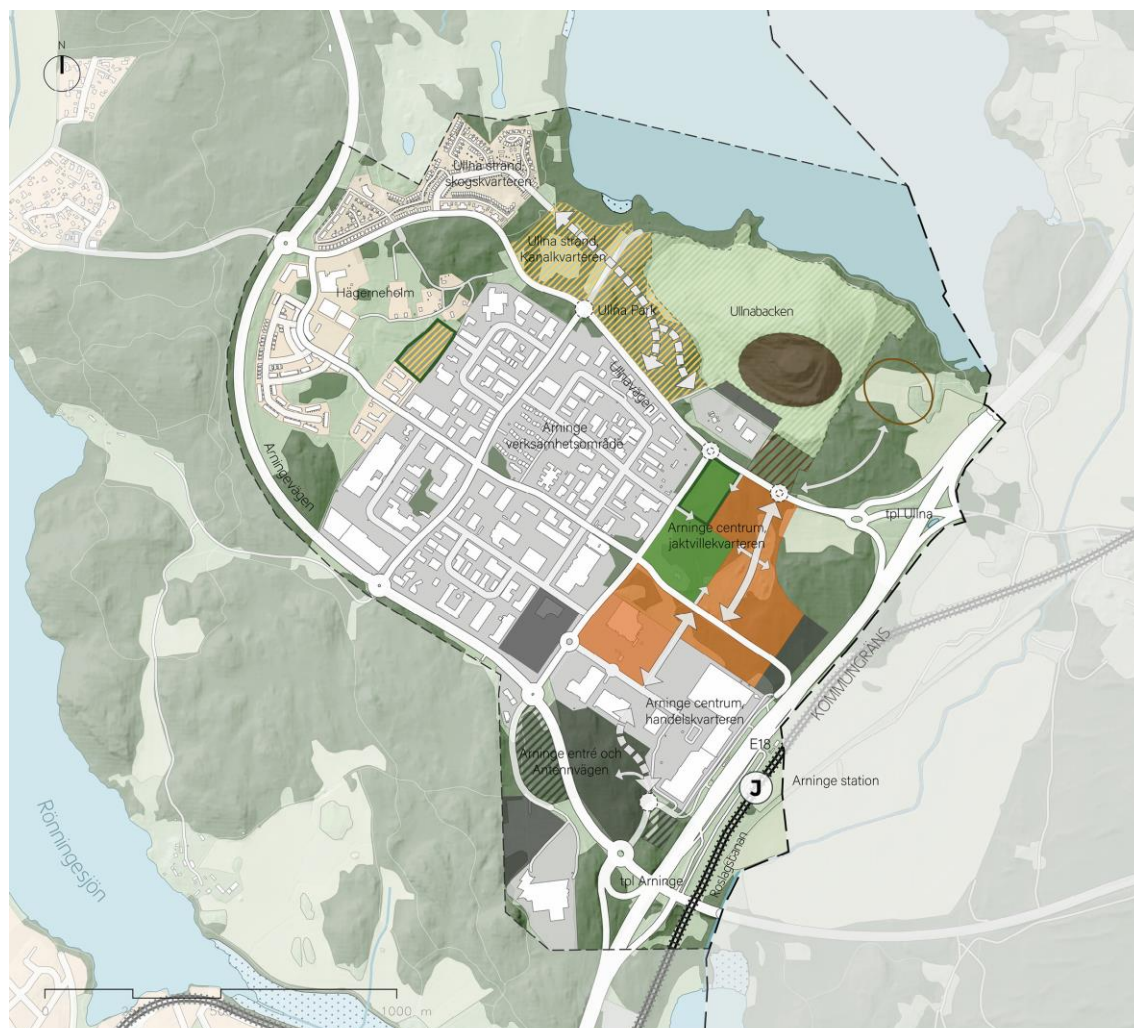
Hägerneholmsparken kommer fortsatt vara hela Arninge-Ullnas stadspark. Ullnasjön och Ullnabacken kan utvecklas till attraktiva aktivitets- och rekreationsområden. I samband med bebyggelseutveckling i Arninge centrums jaktvill kvarter och handelskvarter uppstår behov av en stadsdelspark med lekmiljöer. Täbys äldsta skogsbestånd innehållande de 200-åriga tallarna kan då sparas i stadsdelsparken.

Arninge station kan vidareutvecklas som regional grön station i och med dess närhet till den regionala grönsstrukturen. En grön station avser stationer eller hållplatser som bidrar till att öka tillgängligheten till naturområden med kollektivtrafik. Ett läge för en ny busshållplats på Arningevägen i höjd med Skavlöten har potential att fungera som ytterligare en grön station, med närhet till Rönninge by-Skavlöten. Lämpliga platser för att utveckla gröna entréer är i anslutning till Strandskogen för att nå Ullnasjön och vid Antennvägen för att nå Rönninge by-Skavlöten. En grön entré kan fungera som en port till ett grönområde som ofta innehåller parkeringsmöjligheter och informations- och orienteringsskyltar.

I samband med planläggning bör tillräcklig krontäckning säkerställas för att öka förutsättningarna för ett gott lokalklimat och god hälsa. Där det är möjligt bör befintlig vegetation och värdefull natur bevaras och skyddas i detaljplan som park eller naturobjekt. Särskilt viktiga är uppvuxna äldre träd samt annan värdefull och karaktärsskapande växtlighet som med fördel kan integreras i ny bebyggelse.

3. Utvecklingsplan

3.1. Utvecklingskarta



Utveckling till år 2040

- Bostäder och skola i stadsbebyggelse
- Energiproduktionsanläggning
- Verksamhetsbebyggelse och andra anläggningar
- Veterancenter
- Park

- Rekreation
- Alternativ lokalisering idrottsanläggning
- Koppling för motorfordons-, gång- eller cykeltrafik
- Cirkulationsplats

Utveckling efter år 2040

- Bostäder i blandade boendeformer
- Energiproduktionsanläggning
- Verksamhetsbebyggelse och andra anläggningar
- Koppling för motorfordons-, gång- eller cykeltrafik
- Cirkulationsplats

Kartbild 9: Utvecklingskarta.

Utvecklingskartan redovisar möjliga bebyggelseområden för boende och verksamheter, parker, vägkopplingar och andra funktioner som kan utvecklas genom planläggning, anläggning och utbyggnad. Gränsdragningarna är ungefärliga och behöver studeras mer detaljerat i efterföljande arbete och i samband med planläggning.

Utvecklingskartan förhåller sig till en utvecklingsordning som eftersträvar en jämn utbyggnadstakt som möjliggör för att teknisk försörjning och behovet av samhällsservice kan tillgodoses samtidigt som kommunen klarar sitt bostadsåtagande.

Stads-, bostads- och verksamhetsbebyggelse samt infrastruktur som föreslås prioriteras till år 2040 finns till största delen centralt i området, i närheten till Arninge station. En utvecklingsperiod till år 2040 kan bidra till att klara kommunens bostadsåtagande samt ambitioner om fler arbetstillfällen och ett gott företagsklimat. Det finns även beslut om att planlägga för vissa byggnader och anläggningar som lokaliseras på ett längre avstånd från stationen, men som också kommer att genomföras till år 2040.

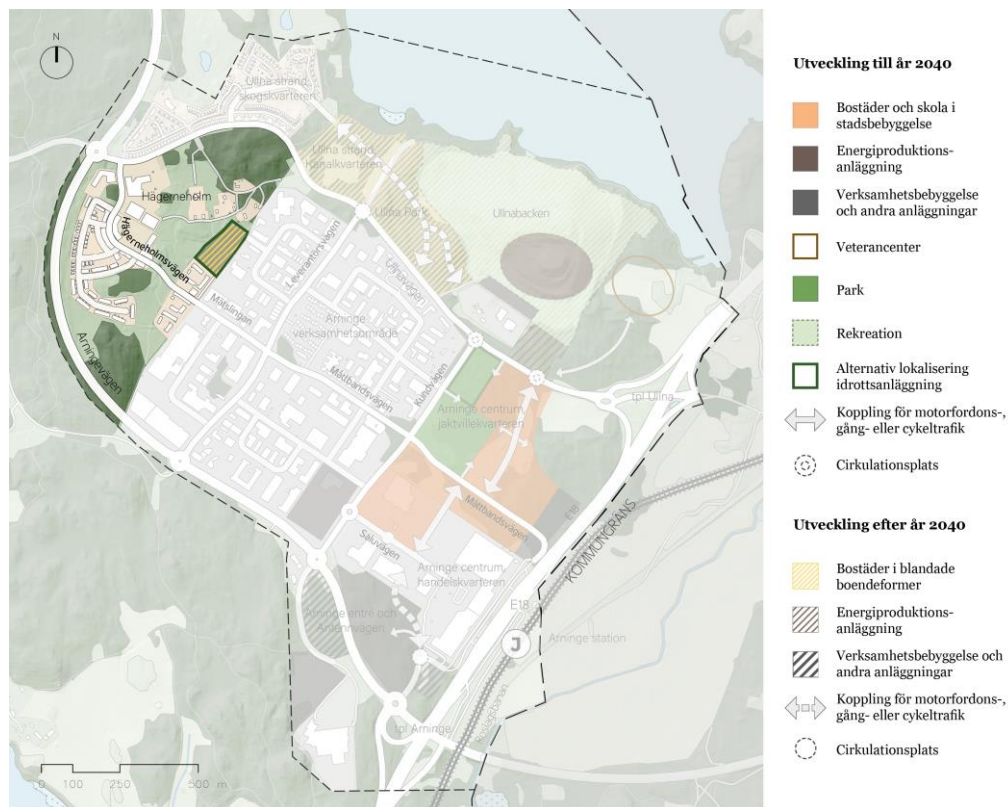
Bostads- och verksamhetsbebyggelse samt infrastruktur som föreslås prioriteras efter år 2040 finns längre bort från Arninge station. En senare utvecklingsperiod efter år 2040 kan bidra till en jämnare utbyggnadstakt totalt i Arninge-Ullna och att behovet av skola kan jämnas ut och tillgodoses över tid. Det långa tidsperspektivet gör att det kommer behövas nya utredningar om bland annat markens förutsättningar, påverkan på framkomlighet i vägnätet och ett flertal miljö-, hälso- och riskaspekter i samband med att projekt prioriteras. Då kan också ställningstaganden om markanvändningen komma att omprövas.

Utvecklingskartan kompletteras av bebyggelse-, trafik- och grönstrukturkartorna. Den redovisar nedan markanvändningskategorier:

- **Bostäder och skola i stadsbebyggelse:** Bostadsbebyggelse i en tät struktur med flerbostadshus, med inslag av verksamheter i bottenvåningar för såväl offentlig och kommersiell service som andra typer av verksamheter och arbetsplatser som fungerar tillsammans med bostäder. Inom användningen ingår även samhällsfastigheter för skola inklusive idrottsfunktioner, förskola, omsorgsverksamhet samt ytor för parkering, leveranser samt hämtning och lämning av barn.
- **Bostäder i blandade boendeformer:** Bostadsbebyggelse med en variation av boendeformer i såväl flerbostadshus som småhus och radhus som anpassas till terräng och natur. I bostadsområdena kan det utvecklas förskolor och annan samhällsservice vid behov.

- **Energiproduktionsanläggning:** Ytkrävande och storskalig energiproduktion som värmeverk och/eller solcellsanläggning samt för verksamheter kopplade till energiproduktion.
- **Verksamhetsbebyggelse och andra anläggningar:** Bebyggelse för verksamheter såsom kontor, lager, tillverkning och handel samt andra typer av byggnader och anläggningar för till exempel parkering.
- **Veterancenter:** En typ av konferensanläggning med tillhörande byggnader och ytor för verksamhet som fokuserar på krigsveteraner.
- **Park:** Stor och mångfunktionell stadsdelspark med inslag av sparad natur och med plats för upplevelsekviteter såsom rofylldhet, samvaro, lekvänlighet, artrikedom och öppna ytor.
- **Rekreation:** Område som hålls öppet för allmänheten och kan utvecklas över tid med olika typer av aktiviteter för föreningar och enskilda i olika åldrar, med en variation av inriktningar och intressen.
- **Alternativ lokalisering idrottsanläggning:** En av två alternativa platser för utveckling av en fullstor elvaspelsplan för fotboll, inklusive tillhörande funktionsanläggningar såsom mindre läktare, ombytesrum och uppställningsytor.
- **Koppling för motorfordons-, gång- eller cykeltrafik:** Väg eller gata för olika typer av trafikslag som länkar samman olika målpunkter och områden och vars exakta funktion, sträckning och utformning behöver studeras vidare. Kopplingar för motorfordonstrafik syftar till att öka robustheten och tillgängligheten i vägnätet.
- **Cirkulationsplats:** Korsningspunkt i huvudvägnätet med syfte att öka framkomligheten i vägnätet.

3.2. Hägerneholm



Kartbild 10. Utvecklingskartans inriktning för Hägerneholm.

3.2.1. Utgångsläge och möjligheter

Hägerneholm består av bostäder i blandade boendeformer, både småskalig radhusbebyggelse samt högre och tätare flerbostadshusbebyggelse. Utbyggnaden om totalt cirka 1 200 bostäder beräknas vara klar tidigast år 2025. I området finns Hägerneholmsskolan med tillhörande förskola samt en idrottshall.

Hägerneholmsparken, Arninge Ullnas stadspark, sträcker sig centralt genom området och vidare mot omgivande bebyggelse och naturreservat. Parken ger möjlighet för rekreation, lek och möten. Ett viktigt inslag i parken är omhändertagandet av dagvatten, där även åkerholmar, träd och fornminnen är bevarade och integrerade i parken.

Den enkla bostadsbebyggelsen runt Hägerneholms gård bör behålla sin karaktär av lantliga arbetarbostäder. Eventuella tillbyggnader bör underordnas befintlig byggnad och underhåll bör ske med hänsyn till material och färger som finns i området.

Ett område där Hägerneholm gränsar till Arninge verksamhetsområde är ett av två alternativa lägen för en idrottsanläggning, en fullstor elvaspelsplan för fotboll. För att

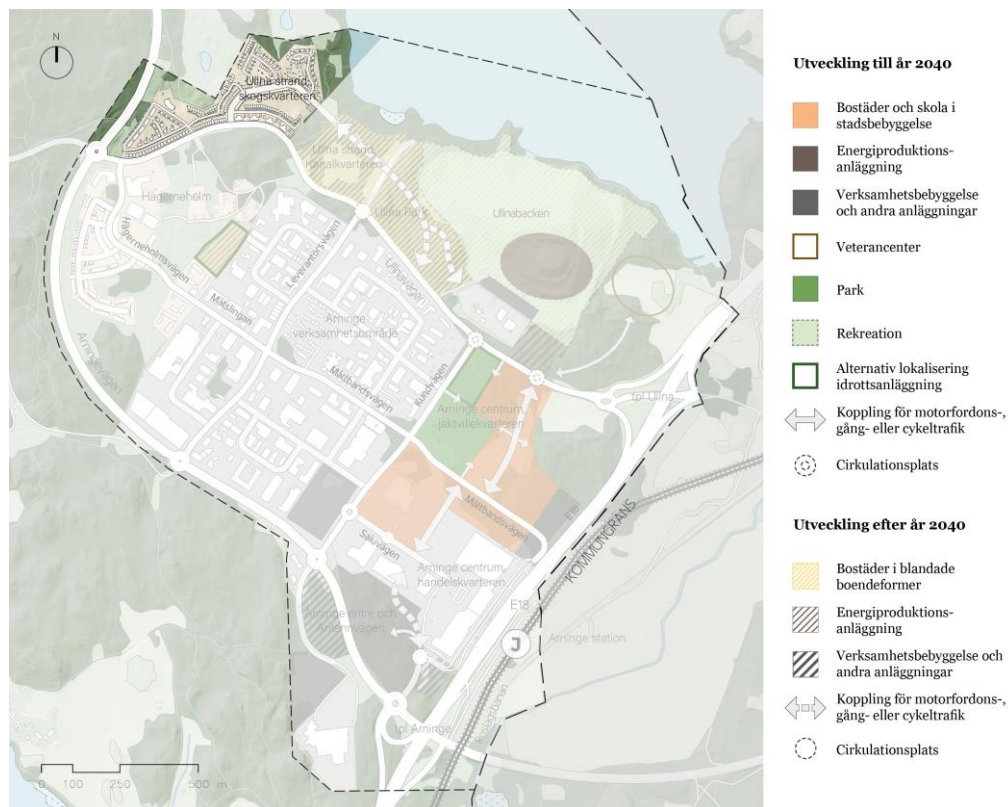
möjliggöra för parkering och angöring till planen med bil kan en yta vid Ullnavägen intill befintlig återvinningsstation utvecklas för ändamålet. Säkra och trygga gångbanor mellan parkering och anläggningen behöver studeras vidare. Om läget inte används för idrottsändamål bör det istället studeras för bostäder i blandade boendeformer som samverkar och kompletterar befintliga miljöer, med utveckling på lång sikt.

3.2.2. Utmaningar

Det alternativa lokaliseringsläget för en idrottsanläggning ligger i ett så kallat skyfallsstråk. Vid ett 100-års regn kommer vatten att rinna ytligt från området norr om Fredlunds väg längs gång- och cykelvägen sydväst mot bostäderna vid Hektargränd-Kubikvägen, där en lokal lågpunkt finns. I samband med anläggning av en idrottsanläggning alternativt planläggning för bostäder i detta läge behöver frågan hanteras för att skydda tillkommande och befintlig bebyggelse. Även risk kopplat till intilliggande verksamheter behöver utredas.

Om en idrottsanläggning lokaliseras till Hägerneholm behöver de ekonomiska konsekvenserna av att inte använda marken för bostadsutveckling bedömas.

3.3. Ullna strands skogskvarter



Kartbild 11. Utvecklingskartans inriktning för Ullna strands skogskvarter.

3.3.1. Utgångsläge och möjligheter

Ullna strands skogskvarter är nyligen utbyggt och består av cirka 250 bostäder i blandade boendeformer, såväl småhus som radhus, men även med en del mindre flerbostadshus om runt tre våningar längs med Ullnavägen. I området finns en större förskola. Genom området sträcker sig Ullna allé som kan förlängas mot Ullna strands kanalkvarter. Området bör bevaras med den karaktär som utvecklats på platsen.

3.3.2. Utmaningar

Då ingen förändring bör ske i området uppstår heller inga utmaningar kopplade till kommande planläggning eller annan utveckling.

Ullna strands kanalkvarter. Utformningen av en förlängd Ullna allé genom området bör anpassas till den typ av bebyggelseutveckling som framöver bedöms vara lämplig, efterfrågad och ekonomiskt genomförbar. För att möjliggöra för bland annat dagvattenhantering, allmänhetens tillgång till Ullnasjön, skydd av naturvärden samt för att undvika exploatering där markförhållandena är problematiska, kan området mellan en förlängd Ullna allé och Ullnasjön med fördel sparas som naturmark. I samband med utveckling kan det uppstå behov av en cirkulationsplats eller annan typ av kapacitetshöjande åtgärd i korsningspunkten Ullnavägen-Leverantörsvägen, med syfte att förbättra framkomligheten i vägnätet.

Med anledning av områdets förhållandevis långa avstånd till Arninge station bör bostadsutveckling inte prioriteras innan år 2040. Däremot kan det därefter studeras på nytt, men då med stor hänsyn till den ekonomiska genomförbarheten. Området kan med fördel studeras för planläggning och utveckling tillsammans med Ullna park.

3.4.2. Utmaningar

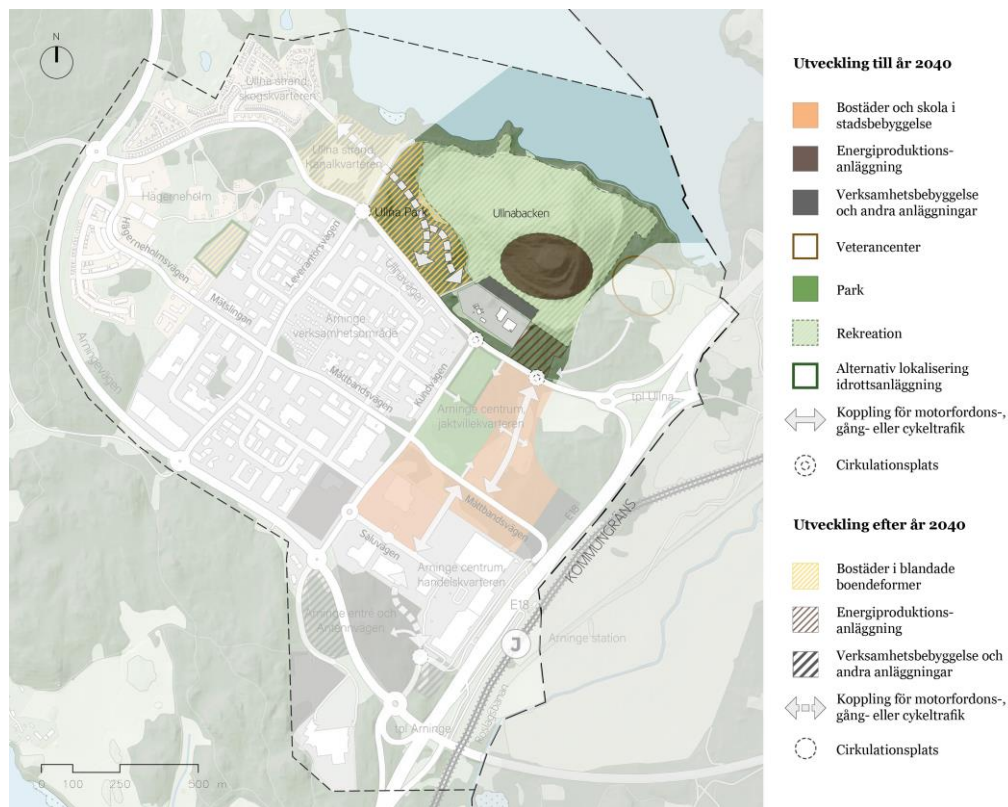
Inför planläggning behöver de ekonomiska förutsättningarna för genomförande noga och tidigt studeras i en exploateringskalkyl. Fördyrande faktorer som krävande grundläggningsmetoder och saneringsbehov på grund av förekomsten av sulfidjordar behöver kostnadsuppskattas. Felhanterad sulfidjord kan också innebära negativ miljöpåverkan och hanteringen behöver studeras noggrant och tidigt. Tidigare ställningstagande om pålning som grundläggningsmetod bör studeras på nytt för att se om andra mer kostnadseffektiva metoder som till exempel förbelastning kan vara ett alternativ. Flera undersökningar har gjorts på platsen tidigare och kan användas som underlag.

Vid framtagande av en ny detaljplan för kanalkvarteren kommer strandskyddet utifrån dagens lagstiftning att återinträda. Det innebär strandskydd 100 meter upp på land, från Ullnasjön till Ullna allé. Området norr om Ullna allé fram till Ullnasjön har områdets högsta naturvärden och det är osäkert om bebyggelse här faller inom ramen för något av de sex särskilda skäl för att upphäva strandskydd som anges i 7 kap 18c § miljöbalken. Det finns också risk för översvämning på grund av skyfall och det korta avståndet till Ullnasjöns strandlinje medför risker vid förändrade vattenstånd. Närheten till Ullnabacken kan medföra att risk för ras och skred på nytt behöver studeras. Kompletterande naturvärdesinventeringar och eventuella artskyddsutredningar på land och i vattenmiljöerna kommer också att behöva göras.

Trafiken på Ullnavägen och Leverantörsvägen ger upphov till trafikbuller och transporter av farligt gods. Intilliggande Arninge verksamhetsområde kan också ge upphov till industribuller.

Behovet av förskola behöver utredas i samband med att området prioriteras för planläggning. I och med en utbyggnad långt fram i tiden kan behovet av skola inom Ullna strands kanalkvarter och Ullna park troligen tillgodoses inom en större grundskola i Arninge centrums jaktvillakvarter.

3.5. Ullna park och Ullnabacken



Kartbild 13. Utvecklingskartans inriktning för Ullna park och Ullnabacken.

3.5.1. Utgångsläge och möjligheter

Ullnabacken och dess omgivningar har sedan 1950-talet fungerat som deponi för olika rena fyllnadsmassor. Deponin kommer att sluttäckas och avslutas år 2026 och ska därefter öppnas för allmänheten. Sorteringsverksamheten i anslutning till Ullnabacken kan komma att fortsätta under begränsad tid även om Ullnabacken öppnas.

Backen är ett tydligt landmärke i området. Den har tidigare nyttjats för utförsåkning, men verksamheten lades ner under 1990-talet. Områdena kring Ullnabacken och utmed strandlinjen utgörs av en varierad växtlighet. På höjderna dominerar vegetationen av gran och tall och i de lägre delarna mot sjön förekommer mera lövskog. Vid Ullnasjön finns en upprustad kommunal badplats, Ullnabadet. Söder om backen finns en fjärrvärmeanläggning.

3.5.1.1. Ullnabacken

Både Ullnabacken och Ullnasjön har potential för rekreation, friluftsliv och aktiviteter året om, för olika åldrar och målgrupper. Exempel på aktiviteter som olika aktörer visat

intresse för är skärmflyg, mountain bike, höghöjdsbana, scoutverksamhet och utförsåkning. Backen har även potential att erbjuda motion och rörelse, med leder för såväl löpning som cykel. Det finns också möjligheter att skapa samlingsplatser för lek, fågelskådning och för att kunna njuta av utsikten. Behovet av belysning och sittmöjligheter behöver ses över. I samband med att Ullnabacken öppnas för allmänheten kan även aktiviteter vid Ullnasjön undersökas, såsom isjakt och wake board. Vintertid kan det då finnas behov av att ploga isen. På sikt kan också ytterligare badplatser komma att behövas, tillsammans med förbättrade möjligheter att promenera en längre sträcka runt sjön.

Ett möjligt läge för att angöra backen är vid befintlig väg som ansluter till nuvarande deponiverksamhet från Ullnavägen. Befintliga platåer bör studeras som möjliga leder upp till toppen. Norr om värmeverket kan en större parkeringsyta eller parkeringsanläggning för besökare till rekreationsområdet studeras. Vissa byggnader på backen och i slänterna kan tillåtas om det är ett behov för en tillkommande verksamhet kopplat till friluftsliv och rekreation. Förutsättningar för att kunna ta sig till och från rekreationsområdet bör ingå i fortsatta studier.

Om intresse av att anlägga en solcellsanläggning uppstår från en extern aktör kan en sådan utredas inom ett avgränsat område på backens södra slänt. Mark intill en eventuell solcellsanläggning, som breder ut sig ner till Ullnavägen, kan på sikt utvecklas för ytterligare verksamheter med koppling till energiproduktion, men kan på kort sikt nyttjas för annan tidsbegränsad verksamhet. I övrigt bör permanent bebyggelse eller anläggningar på Ullnabacken undvikas.

3.5.1.2. Ullna park

Skogsområdet mellan Ullna strands kanalkvarter och Ullnabacken kan utredas för utveckling med bostäder i blandade boendeformer på lång sikt, bestående av såväl småhus som radhus men även med inslag av flerbostadshus. Bebyggelse behöver anpassas väl till topografi och omgivning för en naturlig övergång till Ullnabackens rekreationsområde. En högre exploateringsgrad skulle till exempel kunna tillåtas längs med Ullnavägen för att sedan minska närmare Ullnabackens sluttning. Området kan med fördel studeras för utveckling tillsammans med Ullna strands kanalkvarter.

Ullna park är starkt kuperat. Anslutningar och vägar till, från och genom Ullna park behöver studeras i kommande planläggning. I samband med utveckling kan det uppstå behov av en cirkulationsplats eller annan typ av kapacitetshöjande åtgärd i korsningspunkten Ullnavägen-Leverantörsvägen, med syfte att förbättra framkomligheten i vägnätet.

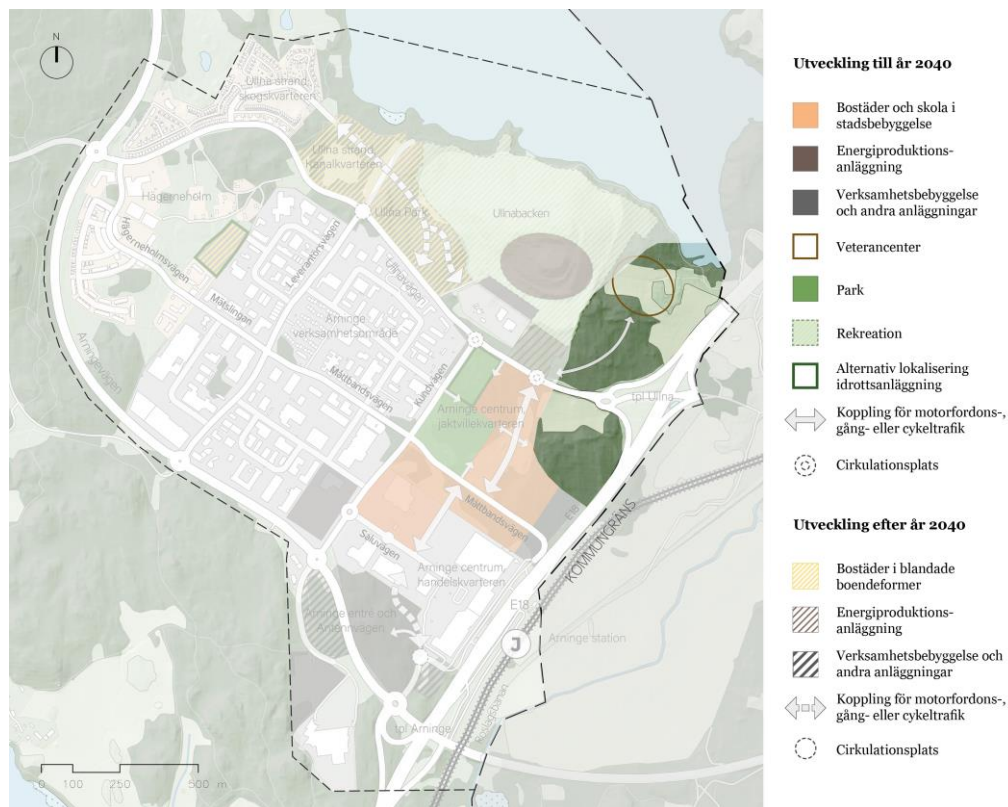
I området löper en luftburen högspänningskabel som ska markförläggas enligt koncession. Med anledning av områdets förhållandevis långa avstånd till Arninge station bör bostadsutvecklingen inte prioriteras innan år 2040.

3.5.2. Utmaningar

I kommande studier av området och planläggning behöver artinventeringar genomföras. Risker kopplat till ras och skred, fjärrvärmeverk och farligt gods, föroreningar i mark och grundvatten, naturvärden samt buller från trafik och verksamhetsområde behöver utredas. Strandskyddet behöver hanteras och hänsyn behöver tas till det angränsande riksintresseområdet för naturvården. Hänsyn behöver också tas till Ullnabackens rekreationsfunktioner och anläggningar så att förutsättningarna för bostadsutveckling i Ullna park inte försvåras. Flertalet undersökningar och utredningar har gjorts i samband med tidigare påbörjade detaljplanearbeten samt avslutningsplanen för deponin. Dessa kan utgöra viss utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

Behovet av förskola behöver studeras i samband med att området prioriteras fram för planläggning. I och med en utbyggnad långt fram i tiden kan behovet av skola inom Ullna strands kanalkvarter och Ullna park troligen tillgodoses inom en större grundskola i Arninge centrums jaktvilllekvarter.

3.6. Område av riksintresse för naturvården



Kartbild 14. Utvecklingskartans inriktning för område av riksintresse för naturvården.

3.6.1. Utgångsläge och möjligheter

Området är riksintresseområde för naturvården, Ullnasjöns De Geermoräner. De Geermoränerna har betydelse för studier om inlandsisens avsmältning. Området består dels av kuperad skogbeväxt naturmark, dels av åker och betad hagmark. I kanten av området passerar en vandringsled som förbinder Roslagsleden med Blå leden.

En avgränsad del av området ska prövas för utveckling av ett veterancenter. Anläggningen är ett privat initiativ knutet till en stiftelse, vars fokus ligger på stöd till krigsveteraner. Veterancentret föreslås ha plats för cirka 200 personer som ska kunna sova över, äta och göra olika aktiviteter tillsammans inomhus och utomhus i en rofylld miljö på en avskild plats. Utöver denna anläggning finns även intresse hos markägaren att kunna använda mark i anslutning till Ullnavägen för utveckling av en mindre solcellsanläggning med laddningsmöjligheter för elfordon.

Anslutningen från Ullnavägen och till veterancenter behöver utredas vidare för att tillgodose behovet av funktion och trafiksäkerhet. Exakt sträckning kommer att studeras i samband med planläggning. Anslutningen behöver också anpassas till en

cirkulationsplats som kommer att behövas när Arninge centrums jaktvillakvarter utvecklas. Gatukostnadsersättning kan läggas på exploatören för att medfinansiera den nya infrastrukturen.

3.6.2. Utmaningar

Det kommer att behövas utredningar för att öka kunskapen om moränryggarna i området samt hur exploateringen påverkar moränryggarna och mellanliggande delar. För området kommer också kompletterande naturvärdes- och artinventeringar och eventuellt artskyddsutredningar, bullerutredningar samt utredningar kopplat till farligt gods och närliggande verksamheter att behövas. Delar av området ligger inom Ullnasjöns strandskydd och det finns brukningsvärd jordbruksmark, som om den tas i anspråk behöver hanteras i enlighet med 3 kap 4 § miljöbalken. Utöver detta behöver det också utredas om fastigheten behöver tas in i verksamhetsområdet för kommunalt vatten- och avlopp eller om den ska försörjas med enskilt avlopp. Eventuell samordning med nya ledningar på längre sikt, till Ullna strands kanalkvarter och Ullna park, behöver också studeras.

För att möjliggöra för ett ekonomiskt hållbart genomförande finns behov av att studera förutsättningar för mellan 1 200 – 1 600 nya bostäder, beroende på vad som är möjligt utifrån de höga naturvärdena och flertalet djurarter på platsen. En sådan omfattning på bostadstillskott bidrar till ett behov av en stor grundskola för årskurs F-9 för uppemot 1 300 elever samt förskolor för uppemot 400 barn. En större skolfastighet, med tillhörande idrottsfunktioner, som även kan inrymma cirka 160 av 400 förskolebarn bör därför reserveras tidigt i bebyggelsestrukturen. För att möjliggöra för en levande stadsdel bör också ett tillskott av arbetstillfällen studeras, såväl inom den blandade stadsbebyggelsen som i lägen närmast E18. Ytterligare kvaliteter i stadsmiljön såsom stadsstråk mellan viktiga målpunkter och publika lokaler behöver också ingå. Arninge centrums jaktvill kvarter kan med fördel studeras tillsammans med utveckling av stadsbebyggelse i delar av Arninge centrums handelskvarter.

Utveckling av stadsbebyggelse skapar behov av en stadsdelspark. En stadsdelspark bör lokaliseras så att värdefull skog och ängsmark sparas i det nord-sydliga gröna sambandet längs med Kundvägen. På så sätt kan eventuell bebyggelse också avgränsas från verksamheter inom Arninge verksamhetsområde på andra sidan vägen. Parken kan även utgöra en del av ett grönt stråk längs med Kundvägen. Inom området finns ett alternativt läge för utveckling av en idrottsanläggning, i form av en fullstor elvaspelsplan för fotboll samt besöksparkering och andra tillhörande funktioner. Om läget inte används för idrottsändamål, och en elvaspelsplan anläggs på annan plats i Arninge-Ullna, bör det istället bevaras och utvecklas som en del av stadsdelsparken.

För att öka tillgängligheten och robustheten i vägnätet finns behov av en ny vägkoppling från Måttbandsvägen till en ny cirkulationsplats på Ullnavägen samt från Måttbandsvägen mot Saluvägen. Vägkopplingen kan fungera som större lokalgata. Infarter till området kan bland annat studeras från Kundvägen och Måttbandsvägen samt från den nya vägkopplingen. För att möjliggöra en trygg och säker passage för gående och cyklister till och från området finns behov av en planskild korsning i form av en gång- och cykeltunnel under Ullnavägen.

Arninge centrums jaktvill kvarter har god närhet till Arninge station. Bostadsutveckling där bör prioriteras innan år 2040 och kommunen ska tillämpa medfinansieringsersättning till följd av kommunala investeringar i statlig eller regional transportinfrastruktur.

3.7.2. Utmaningar

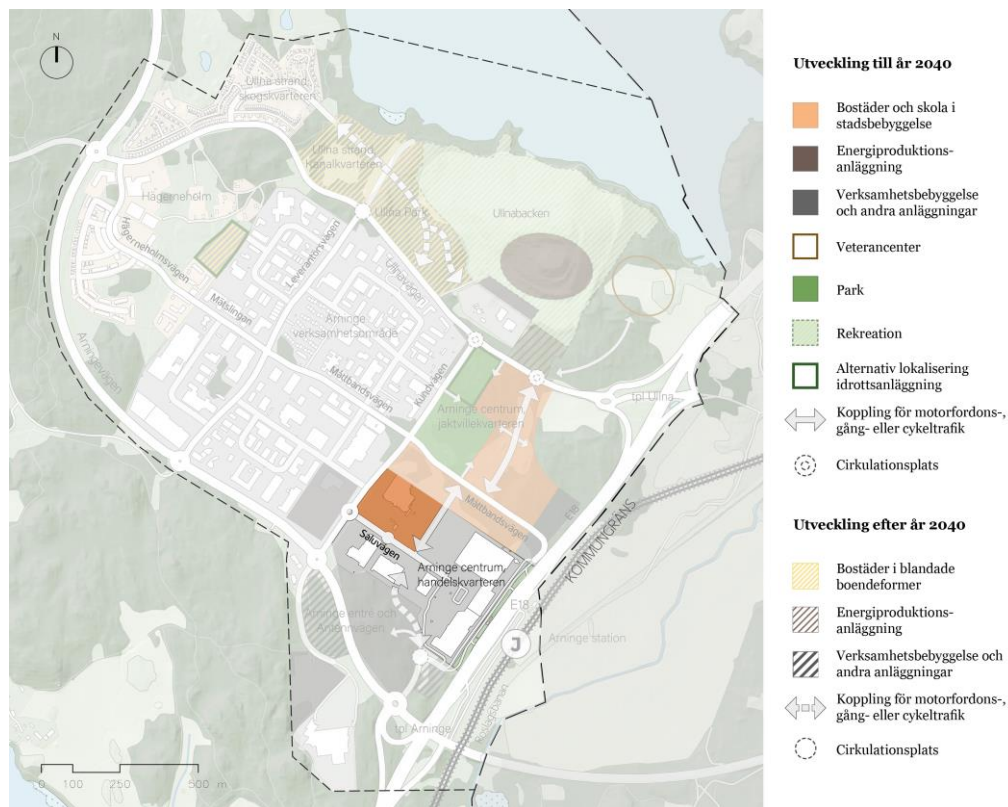
På grund av de många prioriterade fågelarter och rödlistade insekter som påträffats inom området kan relativt stora ytor komma att behöva sparas för att inte utlösa förbud

i artskyddsförordningen. Detta behöver studeras tidigt i en planprocess, bland annat genom artskyddsbedömningar. Utöver detta behöver kärlväxts-, groddjurs- och kräldjursinventeringar också tas fram, med eventuellt ytterligare artskyddsbedömningar. Det finns också ett flertal fornminnen och övriga kulturhistoriska lämningar inom området som kommer att behöva beaktas.

I samband med planläggning kommer det att behövas bullerutredningar som inkluderar både trafik- och industribuller samt riskutredningar med fokus på transporter av farligt gods på vägar och intilliggande miljö- och hälsostörande verksamheter. Även de geotekniska och geohydrologiska förutsättningarna behöver studeras vidare, en markmiljöteknisk undersökning kopplat till motorcrossverksamheten kommer att behöva genomföras och dagvatten- och skyfallshantering behöver utredas. Innan det går att ansluta ny bebyggelse behöver kapaciteten i vatten- och avloppsledningsnätet först förstärkas i Arninge centrums handelskvarter.

Tidigt i en eventuell planprocess behöver dessutom förutsättningar och villkor för finansiering av skola och förskolor studeras.

3.8. Arninge centrums handelskvarter



Kartbild 16. Utvecklingskartans inriktning för Arninge centrums handelskvarter.

3.8.1. Utgångsläge och möjligheter

Arninge centrums handelskvarter består till största del av stora fristående butiksbyggnader med större markparkeringar, med verksamheter som inriktar sig främst mot volymhandel. Området har direkt närhet till Arninge station och här finns två infartsparkeringar samt ett flertal restauranger och en drivmedelsstation. Arkitekturen karaktäriseras av stora volymer och väl tilltagna höjder i våningsplanen.

Delar av området närmast Måttbandsvägen och Arninge centrums jaktvillakvarter kan med fördel studeras för utveckling av bostäder i stadsbebyggelse, samordnat med fortsatta studier och planläggning av Arninge centrums jaktvillakvarter. Närheten till Arninge station ger förutsättningar för kollektivtrafiknära och hållbar stadsutveckling med närhet till handel och service och en blandning av arbetsplatser, bostäder och service.

Ny bebyggelse i handelskvarteren bör utformas med stadsmässiga kvaliteter, med en tydlig avgränsning mellan offentliga och privata sidor och med inslag av verksamheter och service. Planläggning bör inkludera träd- och växtplanteringar samt andra platser

för vistelse såsom mindre torg eller andra offentliga platser. En ökad andel grönyta och genomsläpplighet i området kan förbättra dagvatten- och skyfallshantering samt stärka svaga ekologiska spridningssamband i området. Ökad krontäckningsgrad kan bidra till de ekologiska spridningssambanden samt bidra till att minska temperaturerna, som idag kan bli mycket höga i området sommartid.

Vägnätet i området är bilorienterat. Handeln bidrar till stora trafikflöden och framkomlighetsproblem såväl inom området som på Arningevägen, främst under fredagens eftermiddag och lördagar. För att öka tillgängligheten och robustheten i vägnätet finns behov av en ny vägkoppling från Saluvägen till Måttbandsvägen och vidare genom Arninge centrums jaktvill kvarter till Måttbandsvägen. Vägkopplingen kan fungera som större lokalgata. För att minska sårbarheten i vägnätet och för att avlasta nuvarande infart till Arninge centrums handelskvarter från Arninge trafikplats kan det uppstå behov av ytterligare en vägkoppling för motorfordonstrafik, men även för gång- och cykeltrafik, i ett stråk mellan Saluvägen och nuvarande Arninge allé.

Omvandling från handel till bostäder i delar av området kan antas minska problemen med de stora flödena av handelstrafik något. Omvandlingen ökar dock behovet av att förbättra tillgängligheten och gång- och cykelinfrastrukturen inom området för gående och cyklister. Till exempel finns det behov av att hastighetssäkra övergångsställen och cykelpassager, särskilt vid gator med dubbla körfält. Cykelvägnätet utmed Saluvägen byggs ut de närmaste åren.

Arninge centrums handelskvarter har god närhet till Arninge station.

Bostadsutveckling där bör prioriteras innan år 2040 och kommunen ska tillämpa medfinansieringsersättning till följd av kommunala investeringar i statlig eller regional transportinfrastruktur.

3.8.2. Utmaningar

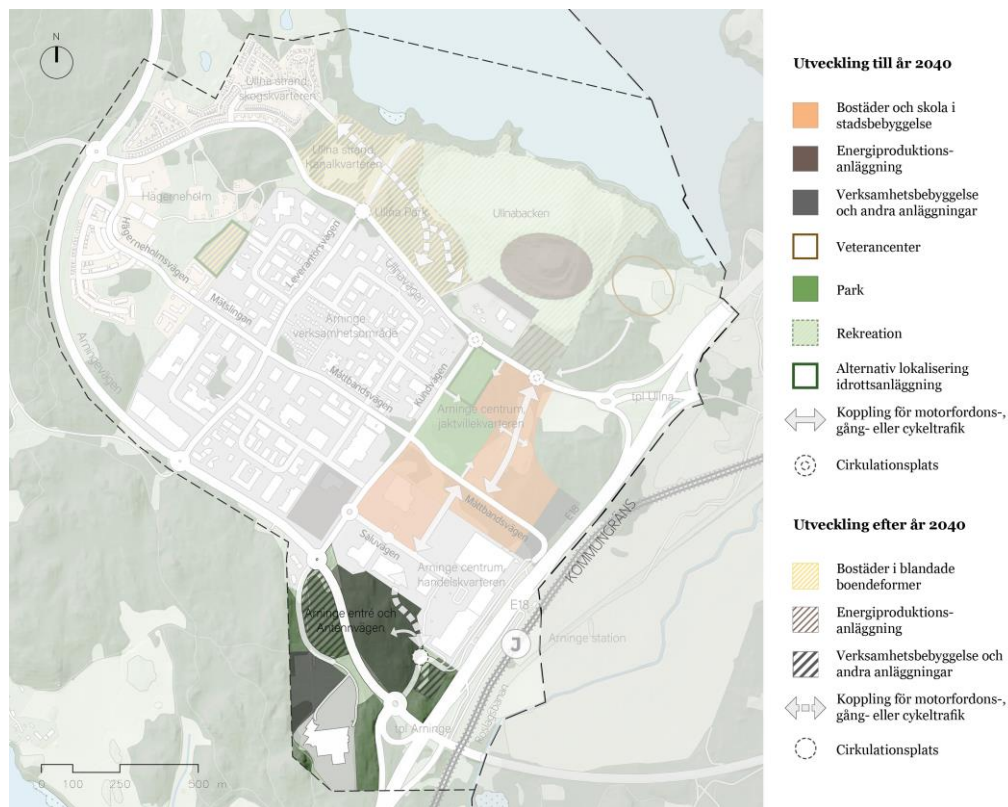
Möjligheten att utveckla området bygger på vilja från berörda fastighetsägare och på deras initiativ till att påbörja planläggning. Ytterligare trafikanalys behöver genomföras med syfte att förbättra framkomligheten på kort sikt men också för att fördjupa kunskap inför en eventuell utveckling av stadsbebyggelse. Behov och finansiering av, samt sträckning för, en ytterligare vägkoppling mellan Arninge centrums handelskvarter och nuvarande Arninge allé behöver utredas. Eftersom vägkopplingen kommer att behöva ansluta till Arninge centrums handelskvarter via privat mark behöver kommunen och fastighetsägare komma överens om villkor för utveckling av denna.

Om och när området prioriteras för bostadsutveckling kan nuvarande drivmedelstation behöva avvecklas eller omlokaliseras. Eventuell ny lokalisering behöver studeras tidigt. Även behovet av infartsparkering behöver tillgodoses, inte minst om utveckling av bostäder i stadsbebyggelse utreds vidare på den plats där en av de nuvarande parkeringarna ligger.

Dagvattenhantering och buller kommer att behöva utredas. Handelskvarteren är till största delen hårdgjorda, vilket medför stora dagvattenflöden och hög belastning på recipienter. Området är också högtrafikerat och bullerutsatt från både vägar och verksamheter inom och strax utanför Arninge centrums handelsområde. Det finns risk för att området kan vara utfyllt med fyllnadsmaterial av okänt ursprung och då det finns en drivmedelsstation behöver åtminstone översiktliga markmiljötekniska undersökningar genomföras i kommande planläggning.

Ökad kapacitet i vatten- och avloppsledningsnätet behöver först komma på plats i Arninge centrums handelskvarter innan det går att ansluta ny bebyggelse i jaktvilliekvarteren. Ett bostadstillskott i området kommer dessutom ge upphov till behov av förskola och skola. Behovet av skola kan troligen tillgodoses inom den skola som behöver uppföras inom Arninge centrums jaktvilliekvarter. Det behöver dock studeras vidare tillsammans det behov av förskolor som uppstår inom området.

3.9. Arninge entré och Antennvägen



Kartbild 17. Utvecklingskartans inriktning för Arninge entré och Antennvägen.

3.9.1. Utgångsläge och möjligheter

Området består av såväl natur som verksamhetsbebyggelse. Väster om Arningevägen, längs Antennvägen, finns idag tillverkande företag som bedriver forskning och produktutveckling inom cirkulär ekonomi och miljöteknik. Intill finns även en drivmedelsstation. Ytterligare företag med liknande typ av verksamhet kommer att etablera sig i området under de närmaste åren. Området öster om Arningevägen ska planläggas för fler verksamheter kopplat till innovation och miljöteknik, men även för samhällsviktig verksamhet. I anslutning till området säkerställs en passage för vatten- och avloppsledning. Angöring till området via en cirkulationsplats från Arninge allé studeras i samband med planläggning.

Områdena på båda sidor om Arningevägen kan under en lång period framöver vidareutvecklas med bebyggelse och anläggningar för verksamheter som är personalintensiva och skapar förutsättningar för ett forskningsinriktat kluster inom hållbar innovation och cirkulär ekonomi, men även med forskarbostäder och service som tillsammans kan bidra till ett mer blandat innehåll i Arninge-Ullna, fler

arbetstillfällen och ökad trygghet och närvaro under dygnets olika tider. I ett läge invid nuvarande Arninge allé kan etablering av exempelvis drivmedelsstation eller snabbmatsrestaurang studeras.

Ny bebyggelse bör i största möjliga mån anpassas till topografi och samspela med naturen avseende gestaltning och material.

För att minska sårbarheten i vägnätet och för att avlasta nuvarande infart till Arninge centrums handelskvarter från Arninge trafikplats kan det uppstå behov av ytterligare en vägkoppling för motorfordonstrafik, men även för gång- och cykeltrafik, i ett stråk mellan nuvarande Arninge allé och någonstans på Saluvägen inom Arninge centrums handelskvarter. Möjligheten att utveckla denna på sikt bör inte omöjliggöras i samband med pågående och kommande planering för verksamheter inom Arninge entré.

Arninge entré och Antennvägen har god närhet till Arninge station. Kommunen ska tillämpa medfinansieringsersättning till följd av kommunala investeringar i statlig eller regional transportinfrastruktur. Vissa områden kan komma att direktanvisas och säljas för att möjliggöra efterfrågad utveckling.

3.9.2. Utmaningar

Miljö-, risk- och hälsoaspekter som behöver hanteras i samband med planläggning i området är främst naturvärden, dagvatten- och skyfallshantering, risker kopplat till farligt gods och ras- och skred, buller, fornminnen, landskapsbild, gestaltning och rekreativa värden. I området finns också rester av Stockholms norra försvarslinje från första världskriget, den så kallade Korvlinjen. Flertalet anläggningar inom den har blivit fornlämningsklassade och är känsliga för förändringar i närmiljön.

Ellevios befintliga högspänningsledning öster om Arningevägen kan komma att behöva flyttas för att möjliggöra bebyggelseutveckling inom området och ska bekostas av exploitören.

Ytterligare verksamheter och arbetstillfällen i området påverkar trafikflödena i vägnätet. Behov och finansiering av samt sträckning för en ny vägkoppling mellan nuvarande Arninge allé och Arninge centrums handelskvarter behöver utredas. Eftersom vägkopplingen kommer att behöva ansluta till Arninge centrums handelskvarter via privat mark behöver kommunen och fastighetsägare komma överens om villkor för utveckling av denna. En nära dialog med Trafikverket kommer att behövas i samtliga planprocesser, då framkomligheten på Arningevägen kommer att försämrats på sikt. Pågående och kommande planering inom området behöver också ta hänsyn till framtida behov av att öka kapaciteten på Arningevägen.

exploateringsgrad samt färre markparkeringar och tunga transporter bör uppmuntras. Det är positivt om flera fastighetsägare går samman vid ett utvecklingsinitiativ.

Överblickbarhet och trygghetsskapande åtgärder i verksamhetsområdet är viktigt för att området ska upplevas som tryggt och säkert. Det finns bland annat behov av att komplettera Leverantörsvägens västra sida och del av Hantverkarvägens norra sida med gångbana samt att förbättra trafiksäkerheten vid befintliga övergångsställen och vid cykelpassager inom området.

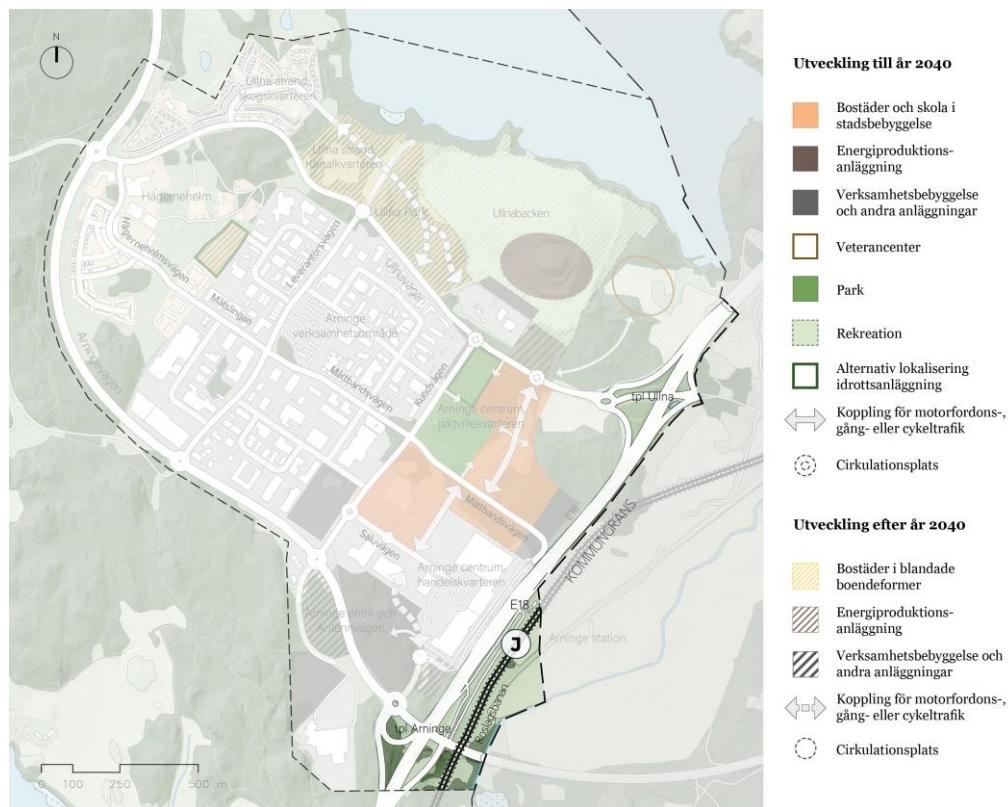
Ny verksamhetsbebyggelse som vetter mot gaturummen kan med fördel gestaltas omsorgsfullt. De större stråken Måttbandsvägen, Kundvägen och Ullnavägen kan i samband med förändring till exempel utvecklas med publika lokaler och som gröna stråk. Det kan bidra till att koppla ihop Arninges olika områden och målpunkter. Utvecklingen behöver ske i samverkan med fastighetsägarna.

3.10.2. Utmaningar

Vid större ombyggnationer och i samband med planläggning kommer frågor som berör förorenad mark, risker från verksamheter och farligt gods samt trafik- och verksamhetsbuller att behöva hanteras. Pågående och kommande planering närmast Arningevägen behöver också ta hänsyn till framtida behov av att öka kapaciteten på Arningevägen.

Verksamhetsområdet är till stora delar helt hårdgjort. Vid förändringar kommer fokus behöva riktas till att förbättra dagvatten- och skyfallshanteringen inom aktuellt område för att minska risker för översvämning och skador på bebyggelse och infrastruktur, men även för att minska belastningen på de nedströms liggande kommunala reningsanläggningarna för dagvatten. Området har också brister kopplat till grönstruktur och spridningssamband i öst-västlig och norr-sydlig riktning. Det finns behov av att i samband med förändring sträva efter att öka andelen grönyta och krontäckningsgrad.

3.11. E18, trafikplatser och Arninge station



Kartbild 19. Utvecklingskartans inriktning för E18, trafikplatser och Arninge station.

3.11.1. Utgångsläge och möjligheter

Vid Arninge station och dess bussterminal finns bytesmöjligheter mellan tåg-, buss-, gång- och cykelresor, en infartsparkering samt en zon för lämning och hämtning av resenärer. Arninge station har potential att vidareutvecklas som regional bytespunkt för såväl Täbys invånare som invånare i närliggande kommuner och behöver över tid anpassas efter hur resandemängderna förändras. Behov av förlängd plattform för ökad kapacitet, robusthet och flexibilitet när Roslagsbanan förlängs till Odenplan och Stockholm city kan komma att uppstå. I det arbetet bör en eventuell plattformsförlängning studeras tillsammans med möjligheten till fler anslutningar till plattformen för snabbare och effektivare byten mellan buss och tåg.

Framkomlighet och kapacitet på E18 och Arningevägen samt deras trafikplatser behöver förbättras. Ökad kapacitet på Arningevägen och dess korsningspunkter samt vid Arninge trafikplats är avgörande för att Arninge-Ullna ska kunna fortsätta att expandera. Arningevägens kapacitet kan även påverka kollektivtrafikens

framkomlighet och möjligheten för Arninge station att utvecklas till en attraktiv bytespunkt.

3.11.2. Utmaningar

Ytterligare bostäder, verksamheter och arbetstillfällen i Arninge-Ullna påverkar trafikflödena i vägnätet och framkomligheten på Arningevägen kommer att försämrats på sikt. En nära dialog med Trafikverket kommer därför att behövas inom planprocesser och i andra forum. Täby kommun ska föra dialog med Trafikverket om behoven av ökad kapacitet och framkomlighet på Arningevägen och vid Arninge trafikplats och verka för att dessa förs in i Trafikverkets behovs- och åtgärdsbank. Buller och påverkan på luftkvalitet från trafiken på det statliga vägnätet är frågor som också behöver diskuteras. Kommunen ska även föra dialog med Region Stockholm om hur Arninge station kan vidareutvecklas som regional bytespunkt.

I samband med planering i anslutning till huvudvägnätet ska säkerhetsavstånd och den byggnadsfria zonens storlek utredas. Trafikverkets rekommenderade riktlinjer för avstånd till väg och trafikplatsers på- och avfartsramper bör följas, i syfte att upprätthålla huvudvägnätets funktion och begränsa negativa konsekvenser vid eventuella olyckor.

3.12. Utvecklingsordning

3.12.1. Efterföljande planering och samverkan

För att lyckas med genomförandet av strukturplanen i den efterföljande planeringen krävs långsiktighet och god planberedskap. Planerings- och genomförandeprocesser är komplexa och berör flera parter. Ett framgångsrikt genomförande bygger på att kommun, marknadsaktörer och övriga involverade parter samverkar.

Behov av åtgärder kopplat till trafik- och grönstruktur eller till exempel klimatanpassningsåtgärder, som är övergripande eller inte kan hanteras i enskilda detaljplaner, behöver föras upp för diskussion och vägas mot andra behov i samband med kommande verksamhetsplaner och budget.

I efterföljande detaljplanering, exploatering och annan utveckling ska beslutade riktlinjer och strategier följas.

3.12.2. Planerings- och utbyggnadsordning

Strukturplanen har en planeringshorisont till år 2050 och området kommer därmed att omdanas under en lång period. Målsättningen är att kommunen ska kunna möta behoven av bostäder, samhällsservice, verksamhetsytor och arbetstillfällen på kort och lång sikt samt att det finns en samsyn kring utvecklingen av området över tid.

Den föreslagna planerings- och utbyggnadsordningen inom Arninge-Ullna ska ge stöd i prioriteringar och åtgärder inom Arninge-Ullnas fysiska planering. Den ska säkerställa att områdets utbyggnad sker i en takt så att infrastruktur och samhällsservice byggs ut parallellt med nya bostäder och verksamheter. Det minskar risken för stora störningar som kan uppstå vid större och komplexa förändringar i ett område.

I efterföljande processer och planläggning kommer arbetet med planerings- och utbyggnadsordningen preciseras och tekniska förutsättningar utredas närmare inför nästa steg. Det fortsatta arbetet kommer innebära att exempelvis förstudier, detaljplaner och andra typer av planer behöver upprättas.

3.12.2.1. Pågående utveckling

- Utbyggnad av Hägerneholms sista etapper.
- Planläggning för verksamheter inom Arninge entré och Antennvägen.
- Uppstart av planläggning för veterancenter inom område av riksintresse för naturvården samt för Ullnabacken som rekreatjonsområde.
- Lokaliseringsutredning och förstudier om elvaspelsplan för fotboll.

- Markförläggning av högspänningsledning vid Ullnabacken.
- Avslutning av deponiverksamhet, planering och förberedelser inför öppning av Ullnabacken.
- Utredning av förutsättningar för etablering av solcellspark på Ullnabacken.
- Fortsatta trafikanalyser samt utveckling av gång- och cykelinfrastruktur i handelskvarteren.

3.12.2.2. Fortsatt utveckling till år 2040

- Utbyggnad av veterancenter inom riksintresseområde, verksamhetsbebyggelse vid Arninge entré och Antennvägen samt nya cirkulationsplatser vid Arninge allé samt Ullnavägen.
- Öppning av Ullnabacken som rekreationsområde samt eventuell etablering av solcellspark.
- Planläggning och anläggning av elvaspelsplan för fotboll.
- Fördjupat utredningsarbete kring förutsättningar för bebyggelseutveckling inom Arninge centrums jaktvillakvarter samt dialog med fastighetsägare om intresse avseende bostadsutveckling i handelskvarteren.
- Planläggning för och utbyggnad av stadsbebyggelse i Arninge centrums jaktvillakvarter och handelskvarter samt nya vägkopplingar mellan Saluvägen och Ullnavägen och nya cirkulationsplatser på Ullnavägen.
- Kapacitetsförstärkning i VA-ledningsnätet.
- Utredningsarbete kring behov av, finansiering, sträckning och villkor för en ytterligare vägkoppling mellan nuvarande Arninge allé och Arninge centrums handelskvarter.
- Fördjupat utredningsarbete kring förutsättningar för bebyggelseutveckling för ytterligare verksamheter i Arninge entré och Antennvägen och invid Arninge trafikplats samt för bostäder i Ullna strands kanalkvarter, Ullna park och eventuellt Hägerneholm.

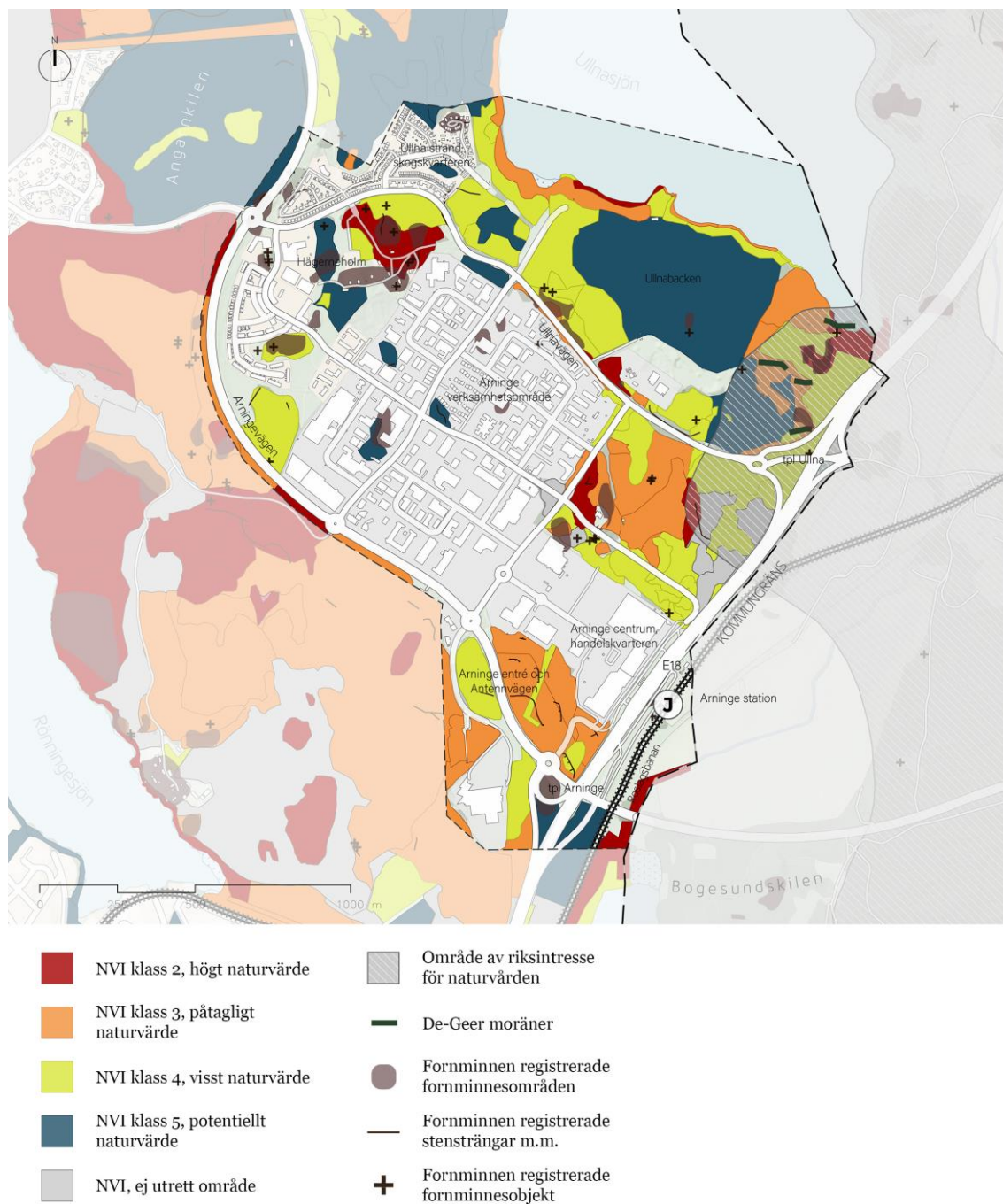
3.12.2.3. Utveckling efter år 2040

- Planläggning för och utbyggnad av bebyggelse för verksamheter och bostäder i Arninge entré och Antennvägen, invid Arninge trafikplats samt i Ullna strands kanalkvarter, Ullna park och eventuellt Hägerneholm.

- Fortsatt kapacitetsförstärkning i VA-ledningsnätet och nya ledningar till utbyggnadsområden.
- Eventuell utbyggnad av ny vägkoppling mellan nuvarande Arninge och Arninge centrums handelskvarter.

4. Förutsättningar och underlag

4.1. Natur- och kulturvärden samt fornminnen



Kartbild 20: Naturvärden, fornminnen och område av riksintresse för naturvården (naturvärden enligt kommunens övergripande inventering och fornminnen enligt Riksantikvarieämbetet).

Områden som idag inte är ianspråktagna för exploatering kommer i efterföljande detaljplanarbeten att behöva utredas med kompletterande naturvärdesinventeringar, artinventeringar och eventuellt efterföljande artskyddsutredningar. I områden som angränsar till naturreservatet Rönninge by-Skavlöten och riksintresseområdet för naturvården, Ullnasjöns De Geermoräner, måste särskild hänsyn tas till de värden som finns inom respektive område.

I Arninge-Ullna finns mängder av lämningar, både fornminnen och övriga kulturhistoriska lämningar. Störst koncentration finns inom och i närheten av Hägerneholm, som i stora drag är färdigplanerat och utbyggt. Lämningar förekommer även i till exempel i Ullna park, Arninge centrums jaktvillakvarter och i Arninge entré och Antennvägen. Fornminnen och övriga kulturhistoriska lämningar måste beaktas och hanteras på rätt sätt. Inom området finns också naturgeografiska lämningar inom området av riksintresse för naturvården, Ullnasjöns De Geermoräner, samt värdefulla kulturmiljöer vid Hägerneholms gård.

4.2. Miljö, risk och hälsa

4.2.1. Markens förutsättningar

Delar av Arninge-Ullna har svårbebyggd mark. Stora delar av Ullna strand består till exempel av gyttjelera och kärrtorv. Tjälfarligheten bör bedömas i samband med en utredning som påvisar jordens förmåga att släppa igenom vatten. De områden som består av glacial och postglacial lera kan bebyggas, men exploateringsförutsättningarna beror på lerans djup. I samband med att geotekniska utredningar genomförs bör också ras- och skredrisker bedömas, framförallt i kommande detaljplaner i närheten av eller i angränsning till Ullnabacken.

Det finns potentiellt förorenad mark på många platser i Arninge-Ullna på grund av att det finns miljö- och hälsostörande verksamheter utspritt i området. Utöver att tidigare och nuvarande verksamheter kan ha spridit föroreningar i mark och/eller grundvatten finns det med största sannolikhet stora områden som är utfyllda med material av okänd härkomst och med okänt innehåll. Miljötekniska markundersökningar, inklusive eventuell provtagning av grundvatten, kommer att krävas för de allra flesta kommande detaljplaner i området.

4.2.2. Buller och luft

Områden närmast E18, Kundvägen, Ullnavägen samt Leverantörsvägen utsätts för höga nivåer av trafikbuller. Bullerutredningar bör utföras när bostäder, skolor och förskolor planeras i närheten av de större vägarna. Vid planering av bebyggelse i närheten av Arninge verksamhetsområde bör även industribuller studeras.

Längs med E18 överskrids miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft.

Luftkvalitetsutredningar kan komma att behövas vid planering av ny bebyggelse närmast E18.

4.2.3. Risk

E18 och Arningevägen är rekommenderade primära transportleder för farligt gods. Även om vägar inte alltid är utpekade som transportleder för farligt gods förekommer transporter av farligt gods på många av övriga vägar, främst inom verksamhetsområdet. Riskutredningar kopplade till farligt gods och vissa verksamheter kommer behövas i samband med planläggning.

4.2.4. Skyfall

Inom Arninge-Ullna finns många lågpunkter, instängda områden samt viktiga stråk för avledning av stora vattenflöden som behöver hanteras och bevaras. Vid

detaljplaneläggning av nya områden behöver skyfallshanteringen för områdena utredas i dagvattenutredningar. Många problemområden avseende vatten är dock lokaliserade i befintlig bebyggelse där planläggning för omfattande ny bebyggelse inte är aktuell. Behov av åtgärder i befintlig bebyggelse behöver därför utredas och genomföras samordnat med åtgärder avseende trafik, vattenrening och grönstruktur.

4.2.5. Dagvatten

Stora Värtan, Ullnasjön och Ullnaån är recipienter för strukturplanens planområde. Statusklassningen för dessa tre är att ingen uppnår vare sig god ekologisk eller god kemisk ytvattenstatus. Dagvattenutredningar kommer att bli nödvändiga för samtliga kommande detaljplaner för att kunna påvisa hur miljö kvalitetsnormerna (MKN) för påverkade recipienter kan följas och hur fördröjning och rening ska utföras för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

4.3. Teknisk försörjning

4.3.1. Dricksvatten- och avloppsförsörjning

Kapaciteten i dagvattennätet i Arninge är idag begränsad. Nya dagvattenreningsanläggningar kommer att rena dagvatten från Arninge-Ullna innan det släpps mot recipient. Vid utbyggnad av Arninge station byggdes en mindre dagvattenreningsanläggning vid Hägernäsviken som renar dagvatten från stationsområdet. Till denna kommer det också att behövas en mindre fördelningsdamm uppströms, inom Arningeområdet. Arbetet för denna pågår. I Hägernäsviken byggs en större dagvattenreningsanläggning ut, som kommer att kunna ta emot en stor del av dagvattnet från Arninge-Ullna, som inte går till den mindre anläggningen, och rena det.

Inom Arninge-Ullna är dricksvattenförsörjningen god. Kapaciteten i spill- och dagvattenledningsnät är dock till stor del fullt utnyttjad i dagsläget och i behov av kapacitetshöjande åtgärder. Förutom nya ledningar i planerade utbyggnadsområden krävs därför även andra åtgärder för att kunna ansluta tillkommande bebyggelse i och utanför Arninge-Ullna.

För att frigöra utrymme i befintliga spillvattenledningsnät bör vatten från de norra delarna av Arninge-Ullna ledas runt, istället för via, befintliga ledningar genom området till nedströms liggande ledningar söder om Arninge centrums handelskvarter. Projektering och utbyggnad av omledningen pågår och är en förutsättning för ytterligare exploatering i området. Planering pågår även för att på lång sikt möjliggöra omledning av spillvatten från Arninge-Ullna och andra områden i Täby kommun till en ny anslutningspunkt på Käppalatunneln vid Visinge.

All utbyggnad av vatten- och avloppsledningar bör samordnas med utbyggnaden av gatustruktur i största möjliga mån. Behoven i samband med utbyggnad behöver också samordnas med förstärkningsåtgärder i befintliga ledningar.

4.3.2. Energiförsörjning

Det finns goda förutsättningar för elförsörjning i området. En ny transformatorstation längs med Arningevägen försörjer det regionala nätet och har kapacitet för att klara försörjningen även i planerad utbyggnad. Den regionala ledningen från Österåker till transformatorstationen är sedan tidigare markförlagd från Ullnabacken till Arningevägen. Luftledningen över Ullnabacken kommer att markförläggas i enlighet med befintlig koncession. I samband med det kommer även en kapacitetsförstärkning av ledningsnätet att ske.

4.4. Underlag

Ett flertal utredningar och analyser ligger till grund för förslaget. Vissa har tagits fram i samband med detaljplanearbeten i området, till exempel det påbörjade men pausade planarbetet för Ullna park och Ullnabacken. Andra underlag, till exempel skyfallskartering, har tagits fram som underlag till översiktsplanen. Utöver dessa har följande utredningar genomförts:

- Trafikanalyser, för att säkerställa att vägsystemet kan hantera tillkommande trafikmängder i samband med den föreslagna bebyggelseutvecklingen och för att strukturplanen ska föreslå lämpliga åtgärder i det kommunala vägnätet.
- En fördjupad artinventering i jaktvill kvarteren, med syfte att i ett tidigt skede undersöka förutsättningarna för bebyggelseutveckling.