



STADSBYGGNADS
KONTORET

Planavdelningen
Maria Pettersson
Tfn 508 266 62

P2006-06219-54

PLANBESKRIVNING

2009-05-26

1 (30)

Dp 2006-06219-54

Detaljplan för
fastigheten Ulvsunda slott 1 m m
i stadsdelarna Ulvsunda och
Ulvsunda Industriområde
i Stockholm
Dp 2006-06219-54

HANDLINGAR

Detaljplanen består av en plankarta Dp 2006-06219-54 med bestämmelser samt denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att möjliggöra nya bostäder i den södra delen av fastigheten Ulvsunda slott 1 liksom att säkerställa tillgängligheten för allmänheten till delar av slottsparken och att skydda områdets kulturhistoriska värden genom att införa erforderliga skyddsbestämmelser. Ca 60 lägenheter i radhus och 8 friliggande villor kan inrymmas i planförslaget. För konferensanläggningens behov ryms dels 15 övernattningsrum, dels en utbyggnad av den sydvästra flygeln, mot trädgården. Varuleveranser till slottets kök i den nordöstra flygeln sker genom framkörning via en tre meter bred väg i samma läge som en tidigare, historisk sträckning, från Johannesfredsvägen i norr. Fordonen förutsätts kunna vända på inlastningsplanen. I planen ingår också den f.d. mejerivillan som ska kunna användas för konferensverksamhet och viss publik verksamhet.

PLANDATA

Planområdet utgörs av fastigheten Ulvsunda slott 1, en mindre del av fastigheten Ulvsunda 1:3, mellan Margretelundsvägen och vattnet samt en mindre del av Ulvsunda 1:1. Området gränsar i sydväst till Ulvsundavägen, i norr till Johannesfredsvägen, i nordost till Ulvsundasjön samt i söder till kvarteren Prästgården och Slottsbäcken. Planområdet omfattar ca 9,2 ha.

Fastigheten Ulvsunda slott 1 är i privat ägo, övrig mark ägs av staden.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplanen ersätter inom sina gränser gällande detaljplaner Pl 3224, fastställd 1946, Pl 5555, fastställd 1964, Pl 2006, fastställd 1938 och Pl 2824, fastställd 1943.

I stadens översiktsplan ÖP 99, antagen av kommunfullmäktige 1999, definieras planområdet som ”parker, naturområden och rekreationsanläggningar mellan stadsdelarna”. Området närmast huvudbyggnaden definieras som parkanläggning med särskilt bevarandevärde.

Enligt gällande detaljplan är fastigheten Ulvsunda slott 1 kvartersmark. Närmast huvudbyggnaderna får marken endast användas som reservat för befintliga, kulturhistoriskt värdefulla byggnader. För resten av fastigheten gäller markanvändningen allmänt ändamål, utom för ett mindre område i fastighetens södra del, där marken får användas endast för personalbostäder i anslutning till det i Ulvsunda Slott förlagda vårdhemmet. Övrig mark är gatu- och parkmark.

FÖRUTSÄTTNINGAR

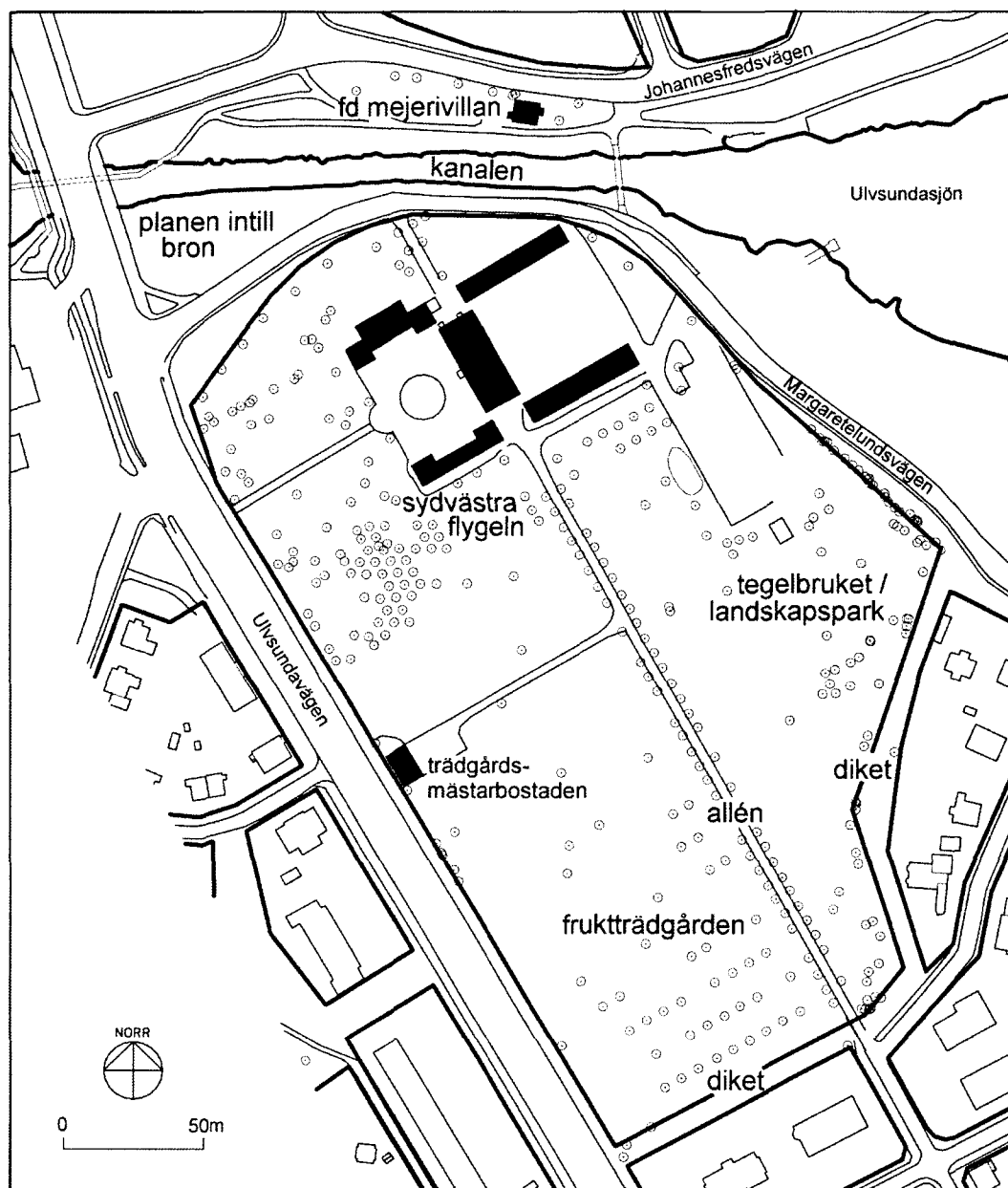
Befintliga förhållanden

Ulvsunda slott är ett av Västerorts viktigaste kulturminnen och slottsparken är ett grönområde använt av de kringboende. Fastigheten är sedan slutet av 1990-talet i privat ägo. Fastigheten och slottet har nyligen renoverats till en populär konferensanläggning med övernattningsmöjligheter i flyglarna. I dag har allmänheten fritt tillträde till slottsparken beroende av fastighetsägarens välvilja, och inte därför att det är parkmark eller enligt allemansrätten. Det är ett stort åtagande för ägaren att underhålla den över 5 ha stora slottsparken. Frågan om slottsparkens tillgänglighet är inte löst permanent. En avstängning för allmänheten, som staden i dag inte kan hindra, skulle vara olycklig.

Fastighetsägaren har i samarbete med stadsbyggnadskontoret arbetat fram ett förslag till upprustning av parken med återställd vattenkontakt och bostadsbebyggelse i den södra delen av fastigheten. De värden som nya byggrätter här skapar ger möjligheter att lösa en rad frågor. Detaljplanen kan utgöra underlag för avtal mellan staden och fastighetsägaren om anläggning, drift och överlämnande av mark som ska vara park och därmed kan göras tillgänglig för allmänheten. De kulturhistoriskt mest värdefulla delarna av parken, i anslutning till huvudbyggnaden, kan iordningställas och underhållas på ett för kulturminnesvården lämpligt sätt, samt återfå sin historiska vattenkontakt – utan störande trafik.

Omgivande bostadsbebyggelse består av äldre egnahems- och flerfamiljsbostäder. Bostadsbebyggelsen söder om planområdet närmast Ulvsundavägen samt på andra sidan Ulvsundavägen har betydande kulturhistoriska värden.

På Ulvsundavägen passerar enligt trafikkontorets räkningar år 2002 ca 30 000 fordon per dygn och på Margretelundsvägen ca 1 900 fordon per dygn. De väsentligaste miljöfrågorna att beakta är frågor som hänger samman med närheten till flygplats och trafikled med transporter av farligt gods – risk och buller - samt förändringar inom kulturhistoriskt värdefull miljö.



Orienteringskarta

Allén

Mot norr finns rester av en lindallé utmed den korta uppfarten. Mot söder leder en lindallé fram till två grindstolpar. Båda alléerna har varit hamlade till en mycket låg nivå, (ca 2,4 meter över mark) främst för att kronorna inte skulle skugga odlingsytor. Under senare tid har de beskurits (ca 6 meter över mark) och har idag en varierande höjd av ca 12 – 18 meter. Trädens ålder kan bedömas efter stamdiametern (ca 110 centimeter) med hänsyn tagen till växtplatsen och genomförda hamlingar. Åldern bör ligga mellan 220 (4 årsringar/cm) till 275 (5 årsringar/cm) år. Utgångna träd har ända tills nu kontinuerligt ersatts av nya träd (Klaus Stritzke).

Fruktträdgården

Söder om Trädgårdsmästarbostaden, dvs. huset intill Ullsundavägen som finns omnämnt på kartor ända från 1700-talet, låg in på början av 1900-talet en nytoträdgård med köksväxter och fruktträd. Den plana gräsytan mellan Ullsundavägen och allén motsvarar trädgårdens tidigare utbredning. Några rader äppelträd står ännu kvar i den södra änden. De äldsta bedöms vara mellan 120 och 200 år gamla. Kartmaterial från 1600-talet fram till tidiga 1900-talet visar

en tydlig kvartersindelning av trädgården. Nyttoträdgården var enligt kartmaterialet ordnad i vinkelrätt förhållande till allén och avskild med en häck mot denna. Parallellt med Ulvsundavägen löpte under en tid ytterligare en mindre allé inom trädgården vilken anslöt till Trädgårdsmästarbostaden.

Diket

Söder om den tidigare fruktträdgården ligger idag ett dike. Diket var under lång tid ett av de huvudsakliga avrinningsstråken för stora markområden ända bort till Brommaplan. Diket fortsätter på andra sidan allén, i en sänka gränsande till befintliga villatomter, ner mot Ulvsundasjön.

Tegelbruket/Landskapsparken

Öster om allén faller marken ner mot Ulvsunda sjö. Här omnämns i det tidiga kartmaterialet ett tegelbruk av oklar omfattning. Under 1800-talet sträckte sig en landskapspark från denna del vidare mot sydost. Den styckades i början av 1900-talet i tomter och bebyggdes till största delen med villor. Idag står ett antal större flerstammiga träd i den sluttande gräsytan.

Planen intill bron

Där Margretelundsvägen idag ansluter till Ulvsundavägen finns en plan yta vid foten av slottets höjd. Ursprungligen hade slottet i detta parti kontakt med Lillsjön. Här låg nyttobyggnader knutna till slottet. Idag är korsningen svårt störd av trafiken och visuellt stökig med bensinmacken på andra sidan Ulvsundavägen som skärmar av utblicken mot sjön.

Kanalen

Kanalen Lillsjöbäcken är en viktig förbindelselänk mellan Ulvsundasjön och Lillsjön. Staden har byggt promenadstråk i Lillsjöparken och en lätt brokonstruktion under Ulvsundavägen som gör att man planskilt kan korsa den och nå Ulvsundasjön. På så sätt kan en promenad leda från de yttre stränderna i Ulvsundasjön vidare runt Lillsjön och till andra sidan av vikens stränder.

Sydvästra slottsflygeln

De båda flyglarna väster om slottsbyggnaden uppfördes delvis under 1600-talet, men byggdes till och om under det följande seklet. Enligt en uppgift i brandförsäkringsverket revs den södra av dessa flyglar på 1800-talet, men byggdes upp igen på samma grundmurar. Under 1900-talet har de båda flyglarna i hög grad förändrats med till- och ombyggnader. Fasaderna mot borggården har dock kvar sin äldre utformning. Varje ingrepp i byggnaden medför risker att förstöra äldre byggnadsdetaljer och sådant som kan ge fler upplysningar om slottsanläggningens historia. Detta innebär att de schakt som redan är gjorda för avlopp, ventilation o. dyl. kan användas, men nya kan inte utan noggranna förundersökningar tillåtas. Nya dörröppningar bör endast göras i samma läge som äldre igensatta öppningar.

Gatumark

I Margretelundsvägen ligger stora elledningar, som skall ligga kvar i nuvarande läge och också vara tillgängliga för service och underhåll.

F.d. mejerivillan

Den f.d. mejerivillan ligger på parkmark och är utarrenderad för caféverksamhet för slutna sällskap.

FÖRÄNDRINGAR

Ny bostadsbebyggelse – inordnad i den historiska strukturen

Planmönstret för den nya bebyggelsen har tagit sin utgångspunkt i markens tidigare användning i anslutning till slottet. Syftet är att etablera en struktur som både ger en bra boendemiljö och samtidigt berättar om platsens historia. De historiska strukturerna blir avläsbara i den nya bebyggelsen. Margreterundsvägens nya sträckning avgränsar parkens allmänt tillgängliga delar i norr från den bebyggda marken i söder. Den befintliga Trädgårdsmästarbostaden inordnas i strukturen och förankrar väg och bebyggelse på platsen. Huset ligger som en hörnsten vid Margreterundsvägens nya anslutning till Ulvsundavägen och förenar gammalt och nytt.

Öster om allén ligger parkvillor varsamt inplacerade i det böljande parklandskapet. De ramar in ett allmänt parkrum i den östra delen kopplat till ett nytt gångstråk ner mot Ulvsundasjön. Husens utformning skall inte konkurrera med slottets arkitektur. Volymerna är inpassade i terrängen så att den historiska strukturen blir fortsatt avläsbar medan gestaltningen av husen förhåller sig fria-re. Husen får exteriörer i målat trä till skillnad från slottets putsade murar. Karaktären på de nya husen tar fasta på anpassning till parken och trädgårdarna.

Hela kvarteret mellan allén och Ulvsundavägen får karaktär av sammanhållen trädgårdsanläggning där radhusen vävs ihop med riklig grönska. Gestaltningen av hus och mark som ett sammanhållet helt utgår från att husen ligger i en stor trädgård. Tonen för kvarterets markbehandling slås an vid entrén från nya Margreterundsvägen med torgets grusade yta som delas in med band av granithälar. Torget ramas in av den befintliga trädgårdsmästarbostaden, de nya husen och fyra nyplanterade hästkastanjer. Avenbokshäckar avgränsar grusytan mot Margreterundsvägen och de nya husen. Trädgårdsmästarbostaden har sin entré direkt från torget. Husen öppnar sig mot söder med balkonger och växthus som låter trädgårdarna vävas ihop med husen. Grusade gångvägar, kantade med granitgatsten och omgärdade av avenbokshäckar, leder fram till entréerna.

Trädgårdarna kan planteras med äppelträd innan de boende flyttar in så att hela kvarteret återfår karaktär av en större äppelträdgård. De två mest intakta rader-na med fruktträd bevaras och inordnas i de nya tomterna. De övriga trädgårdarna kan förses med träd ympade från ursprungssorten - de gamla äppelsorterna kan på så sätt få nytt liv. Gränsen mot parken och allén markeras av fri-växande bukettapel. Stenhällar infällda i gräset ger smitvägar till allén mellan husen. Trädgårdsmiljön mellan husen är helt fredad från biltrafik och parkering, endast tillfällig angöring är tillåten inom trädgårdsområdet. Om behov av handikapplats uppstår finns yta reserverad för detta mitt på varje entrégränd med mindre än 25 meters avstånd till alla bostadsentréer.

Bilarna har uppställningsplatser i längor utmed en gränd parallellt med Ulvsundavägen och längst i söder mot kv. Prästgården. Gränden har en gångbana belagd med betongsten utmed husen. Körbanan är belagd med oljebundet grus, biluppställningsplatserna under tak är belagda med betongsten. Sammanlagt rymmer 74 bilplatser.

Radhusen

Husen består av radhus i två plan. Varje bostad avgränsas mot grannen genom att den lägenhetsskiljande väggen skjuter ut ett stycke mellan uteplatserna. Väggskivan lutar upp mot takfot vilket ger bredare insynsskydd i markplanet. Den vertikala indelningen av fasaden ger en överordnad stor skala där varje bostad tecknar sig som en enhet. Mot norrsidan är fasaden horisontellt indelad. Husens förgård avgränsas mot grannen med ett mindre förråd. Sammanlagt rymmer 48 radhuslägenheter.

Fasader och takfot är av målad stående och liggande träpanel. Fönstersnickerier är av målat trä, räcken av målat smide, taktäckning och plåtdetaljer av förzinkad plåt. Taken är gröna tak – med sedum eller likvärdigt. Färgsättningen varierar mellan längorna inom en sammanhållen färgpalett med dämpad färgskala - ”jordfärger” - som varierar mellan längorna.

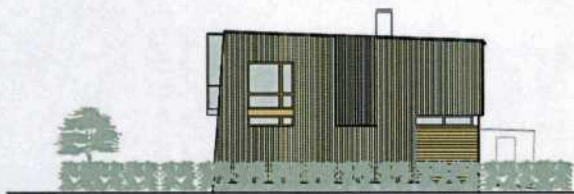
Uteplatserna är bullerskyddade från flyg och biltrafik med väggskärmar, skyddande glas och tak.



Radhus, fasad mot söder



Radhus, fasad mot norr



Radhus, gavlar mot öster och väster

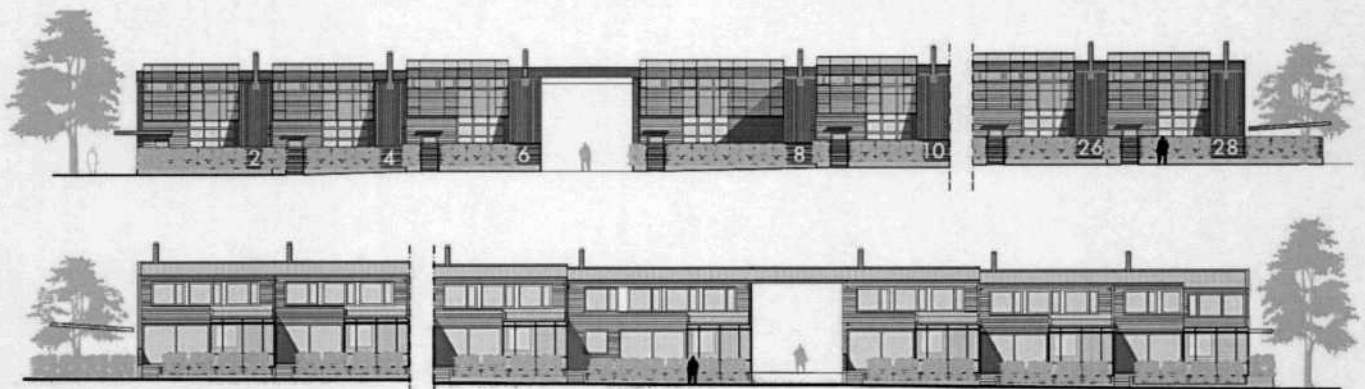
Atriumhusen mot Ulvsundavägen

Parallellt med Ulvsundavägen placeras en huskropp med atriumhus. Den avslutar trädgårdsanläggningen och skyddar bebyggelsen mot trafikens störningar från Ulvsundavägen. Mot parksidan hålls hushöjden låg för att skapa intima uterum. Köket ligger i en utskjutande envåningsflygel som avslutas med ett växthus. Bottenplanet och uteplats ligger upplyfta en knapp meter över gångbanan för att undvika insyn. Mot gränden längs Ulvsundavägen har byggnaden en helt annan karaktär. Där är fasaden uppbyggd med större element. En förgård inramas av ett plank och förråd med branta tak upp till takfot. En glaskärm framför det övre planet dämpar störande ljud från trafiken. Det ger plats för solfångare och bildar tak över entrén.

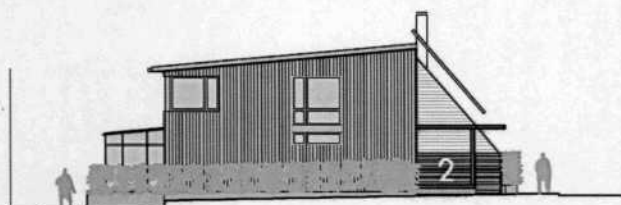
Mot gränd och förgård ligger de funktioner som "försörjer" bostäderna såsom entré, trappa, badrum och förråd samlade. Medan vistelserummen - matplats, vardagsrum och sovrum har fönster in mot trädgård och park. Sammanlagt rymmer 14 atriumlägenheter.

Två körbara portiker i huset leder in till radhusen på parksidan.

Fasader och takfot är av målad stående och liggande träpanel. Fönstersnickerier är av målat trä, räcken av målat smide, plåtavteckningar och avvattning av förzinkad plåt. Taken är gröna tak – med sedum eller likvärdigt. Husens utsida målas i en matt grå/svart kulör och mot atriet en ockra.



Atriumhusen, fasad mot väster respektive öster



Atriumhusen, södergavel respektive norrgavel med entré mot torget

Parkvillorna

Villorna är inpassade mellan de befintliga stora träden och låter den böljande terrängen löpa fritt mellan husen. Grundtypen har kubiska proportioner med två hela våningsplan plus en takvåning med terrass uppe i trädkronornas höjd. De står diagonalställda i förhållande till allé och gata så att volymerna upplevs stå fria i landskapet snarare än att ansluta till gaturummen. Gestaltningen utgår från att volymerna skall uppfattas som friliggande paviljonger utan fram- eller baksida. De har fria utblickar åt alla håll. Villorna rymmer 1 lägenhet/hus.

Färgsättningen varierar något mellan villorna inom en sammanhållen dämpad färgpalett som får villorna att smälta in i parkmiljön.

Biluppställning och förråd ordnas i carports som är täckta med sedumtak. Takytan fortsätter ner i marken på byggnadernas kortsidor så att de upplevs ligga infällda i marken sedda från allén och Margretelundsvägen. Syftet är att de skall störa parklandskapet så lite som möjligt.

Husen angörs via en smal grusad körbar gångväg som ansluter till Margretelundsvägen. Sänkan där diket löper blir allmänt tillgänglig med en ny gångväg ner mot vattnet. Från den nya gångvägen når man ett samlat allmänt tillgängligt parkparti med större flerstammiga träd.

Fasader och takfot är av målad stående träpanel. Fönstersnickerier är av målat trä i samma kulör som omgivande fasad. Taktäckning och plåtdetaljer är av förzinkad plåt. Taken är gröna tak – med sedum eller likvärdigt. Färgsättningen varierar mellan husen inom en sammanhållen färgpalett med dämpad färgskala - ”jordfärger”.

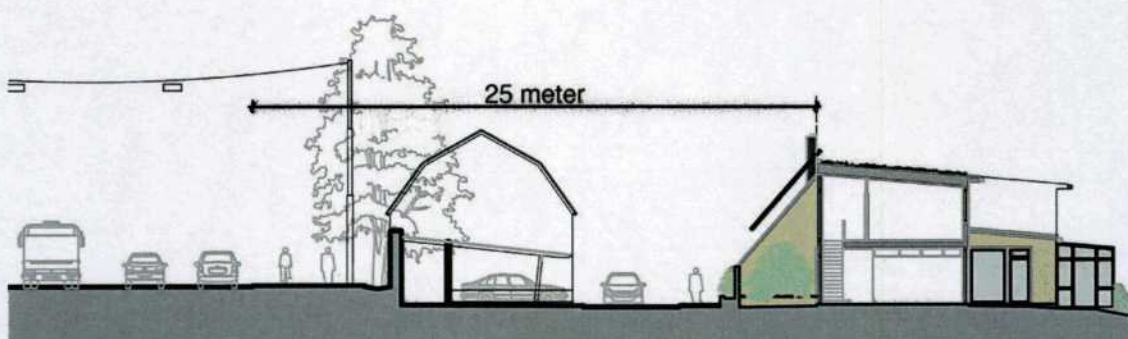


Parkvilla, fasader

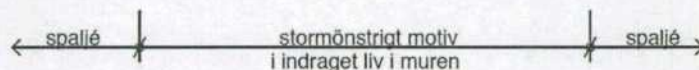
Mur/förråd/carport

Marken mellan de nya bostadshusen är helt fredad från biltrafik och parkering. Bilarna har uppställningsplatser i längor utmed Ulvsundavägen. Det är nyttobyggnader med förråd av målat trä i bakkant och öppen takkonstruktion i trä över bilplatserna. Marken under tak beläggs med betongsten.

Mot Ulvsundavägen får förrådslängorna en tung vägg av betong. Konstruktionen tål påkörning av fordon och uppfyller de krav som är specificerade i riskanalys framtagna för området. Mot Ulvsundavägen kläs väggen med träspalje för klättervin som planteras längs med hela gatan. Förrådsbyggnaderna förbinds med en indragen mur. Bakom denna planteras körsbärsträd som tillåts sträcka sig ut över muren och annonsera trädgårdarna mot gatan. Den indragna muren mellan byggnaderna utförs med betongen exponerad för konstnärlig utsmyckning med ingjutet reliefmönster.



Sektion av förrådslängor byggda mot skyddsmuren, biluppställningsplatser och atriumhusen. Bakom förrådslängan syns den befintliga trädgårdsmästarebostaden.



Utsnitt av muren mot Ulvsundavägen

Uteplatser

Samtliga lägenheter har bullerskyddad uteplats på husens skärmade sida. Där så erfordras skall uteplatserna avskärmas från flyg och biltrafik med väggskärmar och tak enligt bestämmelse i planen.

Parkering och angöring

All boendeparkering sker på kvartersmark. Parkeringskvoten är 1 bilplats per lägenhet inkl besöksparkering. Angöring till bostadsentréer inom 10 meter sker från angöringsväg och trädgårdsgränder. Trädgårdsmiljön mellan husen är helt fredad från biltrafik och parkering, endast tillfällig angöring är tillåten inom trädgårdsområdet. Handikapparkering kan anordnas inom kvarteren. Om behov av handikapplats uppstår finns yta reserverad för detta mitt på varje entrégränd med mindre än 25 meters avstånd till alla bostadsentréer.

Slottets parkering anläggs mitt för slottsbyggnaderna, i väster mot Ulvsundavägen, och beläggs med stenmjöl. Enskilda parkeringsplatser markeras inte utan biluppställning får ske där utrymme finns (såsom den befintliga parkeringen fungerar idag). Alla befintliga träd sparas bortsett från utgångna eller svaga individer.

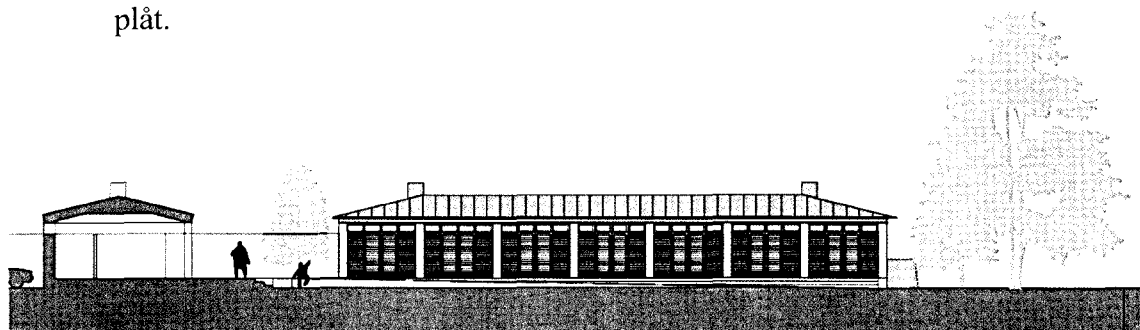
Tillgänglighet

Samtliga bostadsentréer nås med bil. Angöringsavstånd är högst 10 meter. Gångvägar till entréerna uppfyller stadens krav på utformning och belysning. Slottet har idag en tillgänglig entré vid huvudbyggnadens södra gavel och som nås med bil via allén söderifrån. Denna möjlighet finns kvar.

Övernattningsrum till slottet

Vid platsen för dagens korsning mellan Margretelundsvägen och Ulvsundavägen ersätts körbanan med en plan gräsyta som avgränsas mot trafikens buller med nya byggnader, som bland annat innehåller ett nytt hotellannex. Det är direkt kopplat till slottet och ligger på den plats där det tidigare legat ekonomibyggnader. Husens gestaltning ansluter till slottsflyglarnas putsarkitektur. Byggnaderna famnar en halvprivat gräsplan vänd in mot slottet. Husen är slutna ut mot parken och öppna in mot den halvprivata gräsplanen. Entréerna nås via en upplyft terrass. Gestaltning ansluter till slottets flyglar med putsade murar och plåttak. På entrésidan får fasaderna en öppen karaktär med fönsterpartier och spaljéer som skiljs av med murpelare i gränsen mellan rummen. Totalt ryms 15 rum.

Byggnaden har fasader av slätputsat alternativt slammat murverk i en ljus grå/beige kulör, och takfot av målad träpanel. Fönstersnickerier och spaljéer är av målat trä i ockra alternativt oljad ek, taktäckning och plåtdetaljer av målad plåt.



Annexet, fasad mot söder

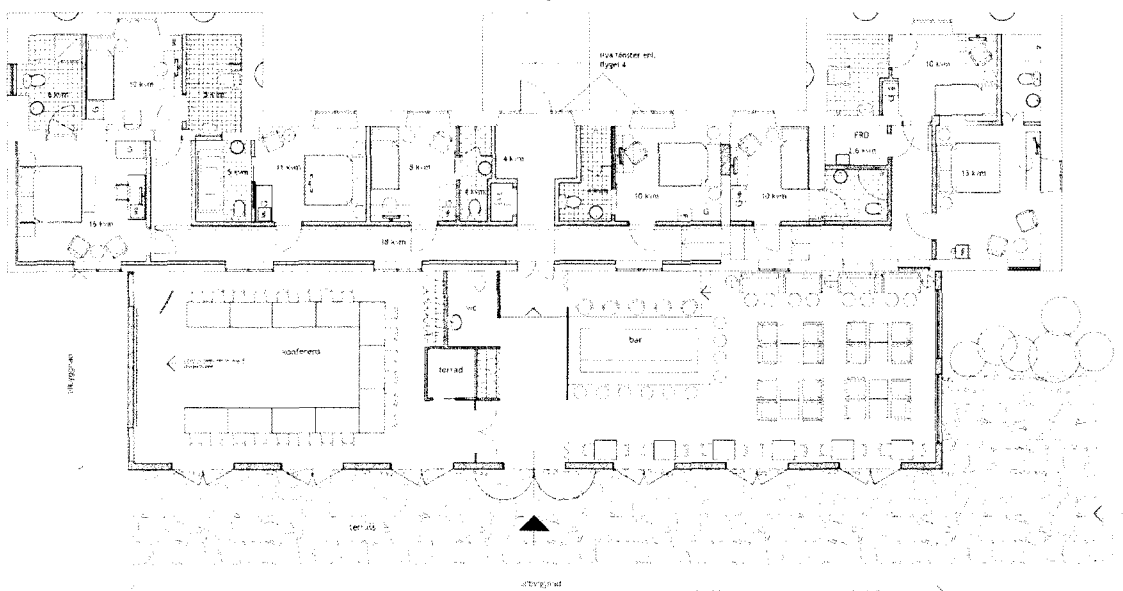
Ny ekonomibyggnad

På samma plats som de nya övernattningsrummen uppförs också en ny ekonomibyggnad i direkt anslutning till Ulvsundavägen. Den har samma typ av spal-

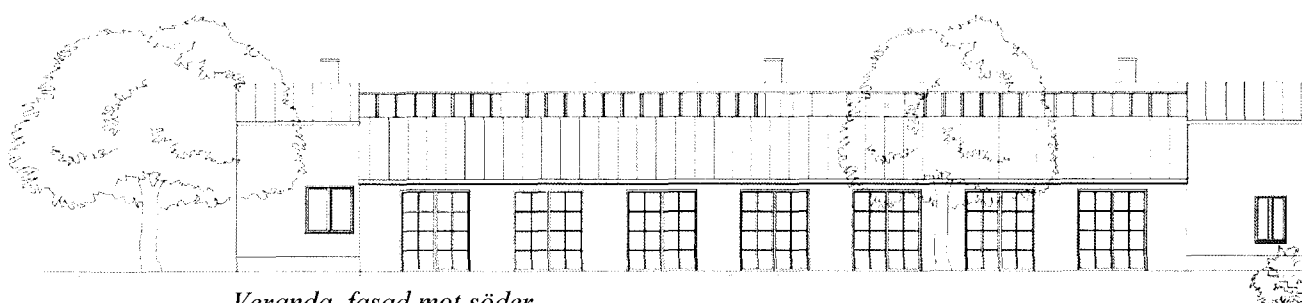
jéklädda skyddsmur som vid bostadsbebyggelsen längre söderut. Även ekonomibyggnadens gestaltning ansluter till slottsflyglarnas putsarkitektur. På parksidan har ekonomibyggnaden stora portar av trä som vetter mot en ekonomigård med plats för parkering och underhållsfordon.

Tillbyggnad till slottets sydvästra flygel

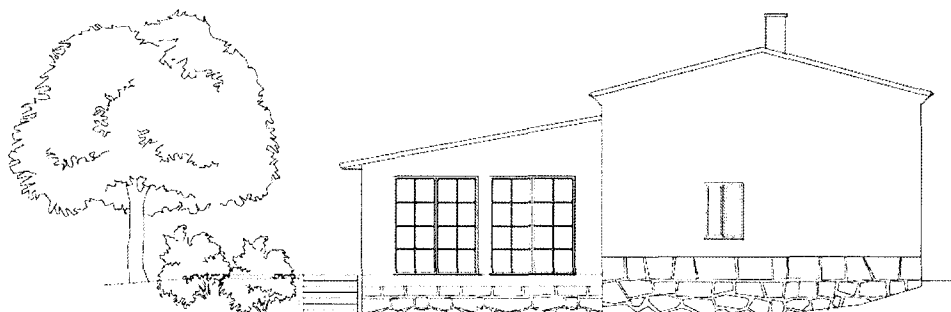
För konferensanläggningens behov medges en utbyggnad av den sydvästra flygeln, mot trädgården. Fasaden utformas med ett orangeri som förebild med stora fönsterpartier. Fasadmaterial och – färg liksom takmaterial och – färg ansluter till flygelns material och färg.



Veranda, plan



Veranda, fasad mot söder



Veranda, gavel mot öster

F.d. mejerivillan

I planen ingår också den f.d. mejerivillan norr om kanalen, invid Johannesfredsvägen, som tidigare låg på parkmark. Avsikten är att den ska kunna användas både för konferensverksamhet och för viss publik verksamhet.

Allmänhetens tillgänglighet till slottsparken

Allmänhetens tillgänglighet till slottsparken ska säkras genom servitutsavtal mellan staden och fastighetsägaren.

Bro över kanalen för leveranser till slottet

Varuleveranser till köket i norra slottsflygeln sker från Johannesfredsvägen genom framkörning via en tre meter bred väg i samma läge som en tidigare, historisk sträckning. Fordonen förutsätts kunna vända på inlastningsplanen. Över kanalen byggs en bro i en lätt konstruktion. Placering av brofundamenten, och därmed brons längd, kräver noggranna geotekniska undersökningar. Ett önskemål från staden är att fundamenten syns så lite som möjligt och att de placeras innanför slänten mot kanalen.

Sophantering

Bebyggelsen ska planeras så att källsortering av sopor möjliggörs. Soputrymmen ska anordnas. Området för gemensamhetsanläggning skall även rymma kärl för avfall för fastigheterna, vilket kan anordnas i sophus nära Trägårdsmästarbostaden.

För hämtning av slottets avfall används den körbara vägen med bro över kanalen, som anläggs från Johannesfredsvägen. Fordonen förutsätts kunna vända på inlastningsplanen.

Teknisk försörjning

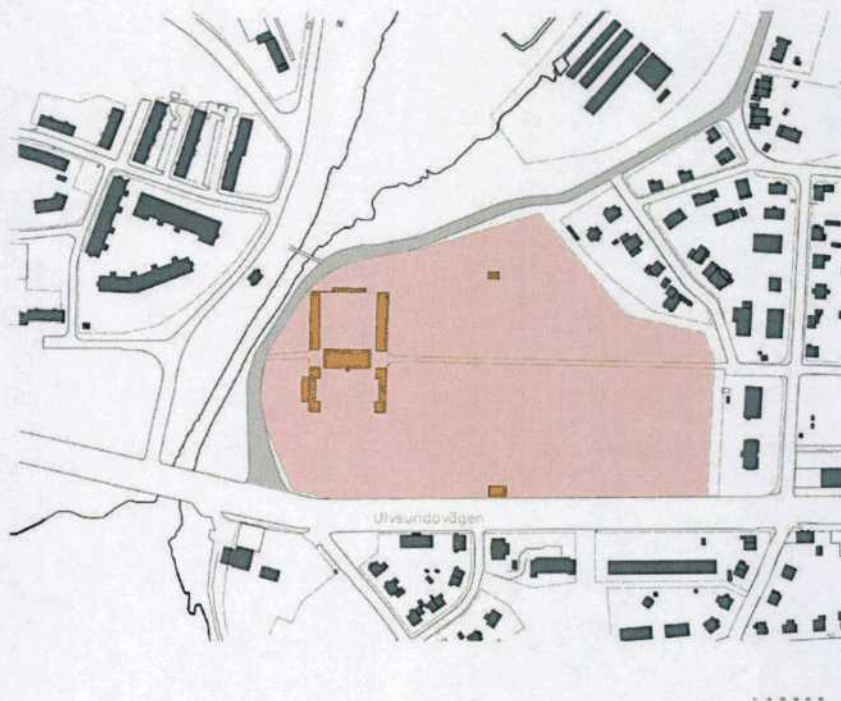
Teknisk försörjning finns idag i eller i närheten av Ulvsundavägen. Anslutning sker till befintliga ledningar. En utbyggnad av den kommunala försörjningen behövs inte med anledning av den nya bebyggelsen.

Kvalitetsprogram

Under planarbetets gång fram till antagande utarbetas ett kvalitetsprogram, som lägger fast den överenskomna kvalitets- och ambitionsnivån i projektet.

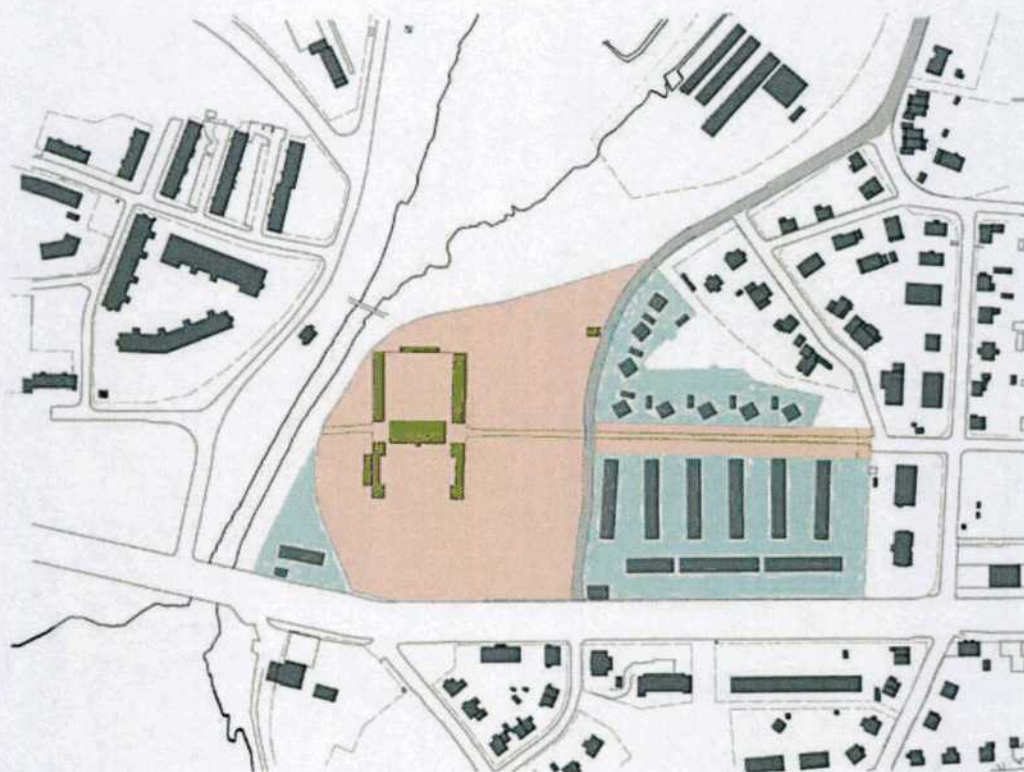
Ny utformning av marken omkring slottet

Planförslaget innebär att delar av slottsparken bebyggs i kombination med att den kvarvarande slottsparkens tillgänglighet säkerställs. Vissa kulturhistoriska värden förstärks och skyddas som kompensation för att mark tas i anspråk för ny bebyggelse.



Fastigheten Ulvsunda slott 1 och Margretelundsvägen i nuvarande läge.

Kvarvarande mark bearbetas, såväl den som tillhör slottsfastigheten som närliggande parkmark tillhörande Stockholms stad. Förslagets parkdel har syftet att erbjuda mer tillgängliga friytor, sammanhängande parkrum med sjöutsikt, utökad tillgång till strandlinjen, större tillgänglighet till Lillsjöparken och högre kvalitet och bättre kontakt med vattnet i kanalparken. Den mark som inte tas i anspråk för bebyggelse ligger närmast slottet och ges högre rekreativa och upplevelsemässiga värden än idag. De kulturhistoriska värdena förändras så att kontakten mellan slottets huvudbyggnader och Ulvsundasjön förstärks, Margretelundsvägen med dess barriäreffekt i denna del försvinner. Aspekter från såväl 1600- och 1700-talen som 1800-talet beaktas genom de föreslagna åtgärderna. Förslaget anknyter även till stadens kompletterande villabebyggelse under 1900-talets första hälft i den sydöstra delen. Föreslagen bebyggelse och markbehandling har utformats med största hänsyn till historiska och befintliga strukturer. Margretelundsvägen dras i ny sträckning söder om slottet och följer i huvudsak en befintlig väg i parken. I de delar av dagens trädgård som övergår till kvartersmark kan den historiskt betingade strukturen avläsas. I delar av den föreslagna parkmarken kommer historiska kvaliteter i vissa fall att förstärkas.



Fastigheten Ulvsunda slott 1, med den föreslagna bebyggelsen som bildar nya kvarter och Margretelundsvägen i nytt läge.

De södra trädgårdskvarteren föreslås överföras till kvartersmark med radhus- och villabebyggelse. Margretelundsvägen dras om i ny sträckning mellan den föreslagna bebyggelsen och slottets huvudbyggnader. Genom denna åtgärd frigörs mark öster och norr om slottet för parkanvändning och sambandet mellan slottet och Ulvsundasjön kan återupprättas.

Trädgårdsdelen närmast söder om huvudbyggnaderna behålls med nuvarande utformning och kopplas samman med marken ner mot strandområdet och bryggan. Denna del kommer att utgöra en öppen sluttande gräsplan mot vattenet. Längre söderut upprustas strandområdet och en rekonstruktion föreslås av en del av den romantiska 1800-talspark som tidigare låg här och med anknytning till befintliga rester av den romantiska parken.

Norr om slottet utvecklas parkmarken på ömse sidor av Ulvsunda kanal. Kanalen kompletteras med en gångbro under Ulvsundavägen även på den södra sidan så att kontakten med Lillsjön förbättras. En smal träspång föreslås längs kanalens norra strandlinje mellan befintlig gångbro under Ulvsundavägen och fram till den f.d. mejerivillan. Parkmarken norr om Ulvsunda kanal omgestaltas så att kanalområdet kan nyttjas bättre för vistelse. Den mindre byggnaden skall i framtiden kunna användas både för parkverksamhet såsom servering eller kajakuthyrning och för konferensverksamhet. Sammantaget kan de beskrivna åtgärderna ge upphov till en attraktiv plats som erbjuder allmänheten en park med helt andra kvaliteter än idag.

Margretelundsvägen flyttas. Marken nordväst om slottet införlivas i slottsfastigheten. Den föreslagna byggnaden i denna del samkomponeras med kanalparken och skyddsmuren mot Ulvsundavägen. En gångförbindelse ordnas härifrån direkt till Lillsjöparken via en ny gångbro under Ulvsundavägen.

En avskärmande mur uppförs mot Ulvsundavägen. Mitt för slottet föreslås en lägre mur som kompletteras med en klippt lindhäck och en glasskärm dels för att markera huvudbyggnaderna, dels för att samspela med terrängformerna och skapa variation i vägrummet.

Innanför muren, utmed Ulvsundavägen, föreslås slottets nya parkering förläggas. Dels för att denna parkdel inte är attraktiv för annat nyttjande innanför den nya muren, dels för att platsen är lättillgänglig i förhållande till den nya infarten från Margretelundsvägen.

Trädgården mot Ulvsundasjön



Den befintliga Margretelundsvägen rivs och ytlagren schaktas bort. Slänten mellan befintlig väg och strandlinjen ges en jämn släntlutning genom utjämning av massor. En ny strandlinje anläggs, med strandskoning av natursten. Slänterna ner mot vattenlinjen ges en svagt krökt profil och utförs gräsklädda. Hänsyn tas till vattenytans fluktuationer. Sanka strandpartier undersöks och massor påförs vid behov så att de kan beträdas och skötas. Befintlig växtlighet gallras och röjs. Eventuellt sparas vissa av de befintliga träden. Ledningsvallen i öster utmed Margretelundsvägen kan sänkas och ersättas där det går med en hästskoformad isolering, varvid man möter upp med påförda massor. Befintlig trädridå gallras hårt. I den sydöstra delen gynnas en karaktär av romantisk park som fortsättning på de äldre delarna av romantisk park längre upp i slänten. Karaktären gestaltas genom artval, placering av träd och buskar samt ett slingrande gångsystem och om möjligt öppna vattendrag. Stamskott på äldre träd hålls efter. Gräset slås och en ängsflora gynnas i fältskiktet. Växtligheten kompletteras med träd och buskar. Sittplatser anläggs. Närmare slottet övergår karaktären till att bli öppen, intensivt klippt gräsplan som sammanbinder de centrala delarna med stranden. Befintlig parkeringsplats schaktas försiktigt och återförs till gräsplan. Den befintliga dammen sparas. En terrass anläggs nedanför slottet, framför slottstrappan, med sittplatser som erbjuder utsikt över sjön. Genom dessa åtgärder erbjuds ett stort sammanhängande och delvis öppet parkrum som sluttar svagt ner mot vattnet. Regjäl utjämningar av marknivåer är

nödvändiga i denna del om stranden ska bli tillgänglig för allmänheten. Nuvarande skick är sannolikt delvis resultat av terrängmodellering i samband med Margretelundsvägens tillkomst. En ny genande gångväg har studerats i det läge som bedöms vara starkt efterfrågat samtidigt som hänsyn har tagits till befintliga strukturer.

Kanalparken



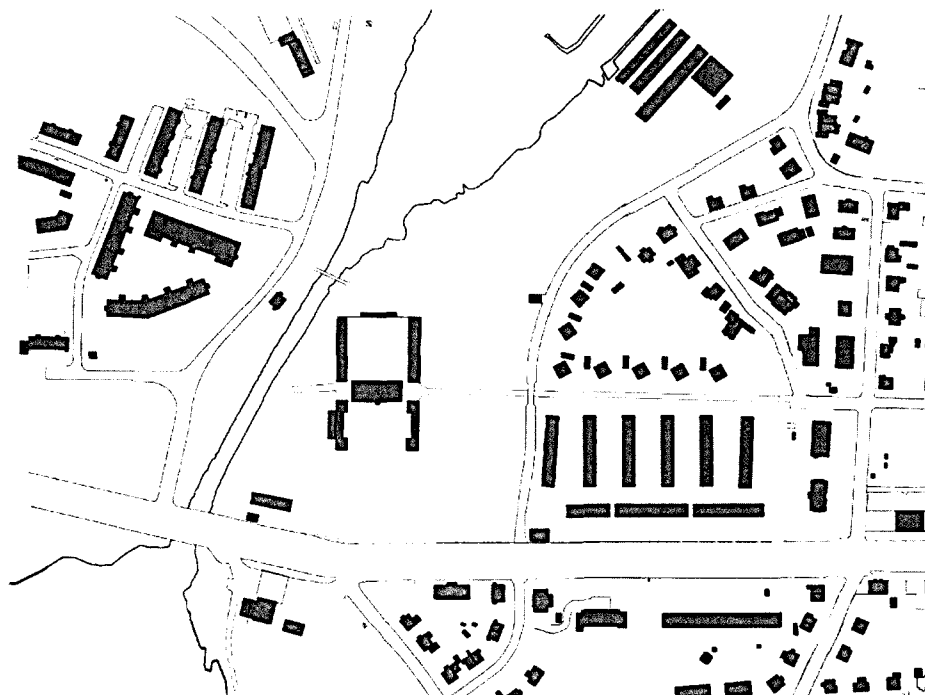
Parkmarken utmed Ulvsunda kanal fokuserar på upplevelsen av det intima vattenrummet med det mäktiga slottet i bakgrunden och kopplingen till Lillsjöparken. Stränderna gallras så att vissa träd av god kvalitet gynnas och utblickar och visuell kontakt blir optimal. Margretelundsvägen rivs men överbyggnaden sparas i sådan utsträckning som är nödvändig för att nå ledningsnätet med arbetsfordon. En parkväg dras inom vägområdet. Resten av vägens ytskikt rivs och markens nivå utjämnas så att den blir en del av slänten. Slänten kan på så sätt göras flackare utmed en lång sträckning på kanalens södra sida. Mitt för slottets norra allé är dock kanalslänten skonad med en stödmur som sparas i befintligt skick. För varuleveranser till slottet anläggs en körbar väg med bro över kanalen med infart från Johannesfredsvägen. En bro över kanalen i detta läge redovisas i det äldsta kartmaterialet från 1700-talet ända fram till 1937 då den gamla stenbron revs.

Nere vid vattenlinjen utmed kanalens norra strand anläggs en smal träspång med enkelt räcke från den befintliga bron i väster till den f.d. mejerivillan. Träspången ska förstärka den småskaliga och intima rumskaraktären i kanalen och ge möjlighet att ta sig nära vattnet på ett annorlunda och mer spännande sätt. Mitt för den f.d. mejerivillan i parken utvidgas träspången till en bredare brygga som kan användas till exempel för att lägga i en kajak.

På kanalens södra sida byggs en ny bro under Ulvsundavägen, på konsol mot bronns södra valvsida. Bron ska förenkla tillgängligheten till Lillsjöparken från slottssidan utan att man ska behöva gå upp på och över den trafikerade vägen. Tanken är också att man ska kunna gå runt Lillsjön på ett enkelt sätt utan om-

vägar. En gångväg med trappa byggs i slänten så att man lätt tar sig ner till bron från de nya övernattningsrummen.

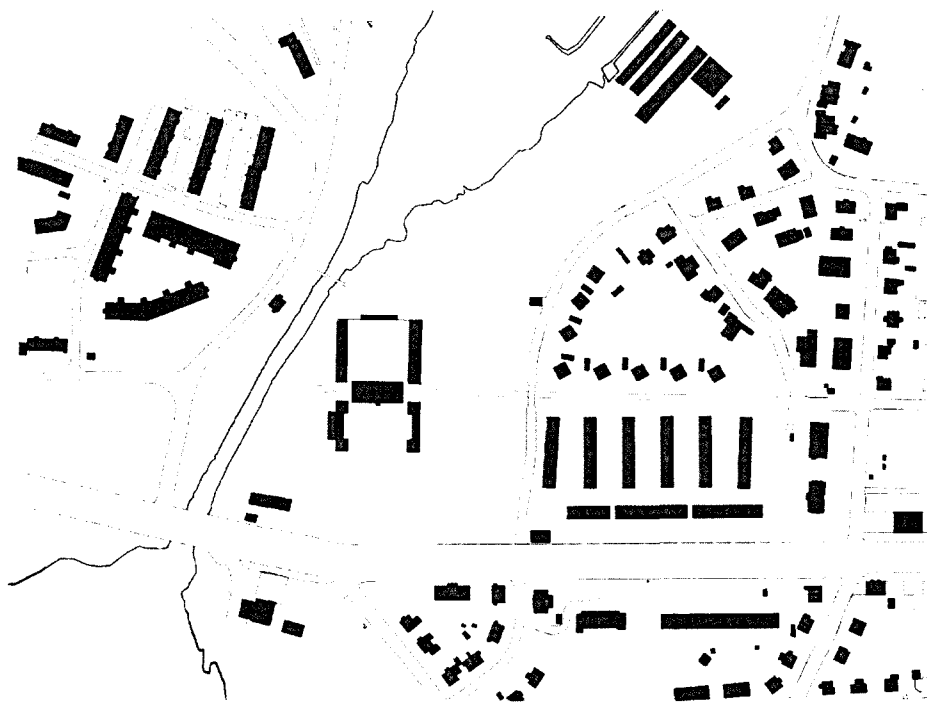
Entrén och parkeringen



I väster mot Ulvsundavägen anläggs en putsad betongmur som successivt blir högre mot norr genom att marken faller undan. Mitt för slottsbyggnaderna anläggs en lindhäck som sköts och klipps enligt särskilda föreskrifter. Den befintliga uppfartsvägen mot slottets orangeriträdgård behålls. Smalare gångvägar leds försiktigt mellan träden upp mot slottet. Vägarna slingrar sig uppför slänten enligt samma princip som i 1800-talets romantiska park på samma plats. I övrigt rörs inte slänten och träden mellan slottet och den föreslagna parkeringsplatsen. Längs med muren anläggs en parkeringsplats belagd med stenmjöl. Enskilda parkeringsplatser markeras inte utan biluppställning får ske där utrymme finns (såsom den befintliga parkeringen fungerar idag). Alla befintliga träd sparas bortsett från utgångna eller svaga individer. I några partier behöver utjämning av nivåskillnader företas, hela ytan höjs 0,15 meter. Vid anläggandet schaktas försiktigt. I några lägen kompletteringsplanteras utgångna stenfruktträd

Kvarteren söder om slottet och Margretelundsvägen

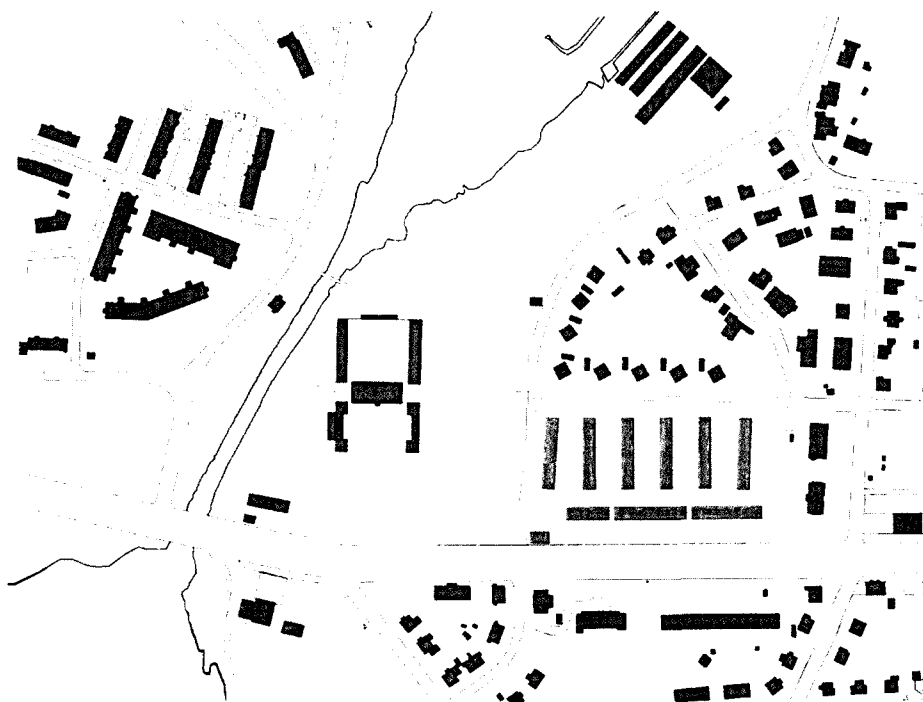
Kvarteren närmast söder om slottet omformas så lite som möjligt. Området kommer att beröras av Margretelundsvägen i nytt läge med dess trafik. Den äldre parkvägen gick något längre söderut med trädgårdsmästarbyggnaden som fond. I detta fall har vägen behövt anpassas till trafikvillkoren i korsningen med Ulvsundavägen samt till nivåförhållandena närmast allén. Trädgårdskvarteren norr om vägen är mycket bergiga och nivåerna stiger snabbt varför bergschakt och slänkning kan bli nödvändig i vissa delar. Margretelundsvägen höjs knappt en meter mellan Ulvsundavägen och allén för att minimera intrång i den bergiga slänten. I den sydöstra delen kommer den nya vägen också där att ligga högre än befintlig mark varför en slänkning måste ske ner mot den äldre trädgårdsavdelningen. Slänten ges samma lutning som i den motstående sidan.



Kvarteren närmast söder om slottet och Margretelundsvägen i nytt läge

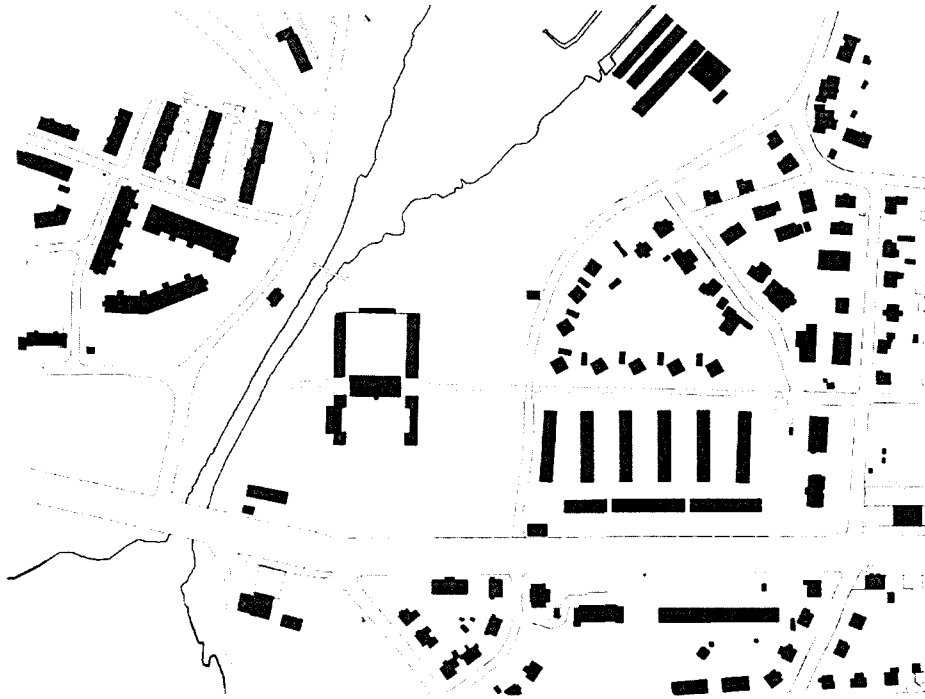


Köksträdgården



Det som förmodas vara en ursprunglig frukt- och köksträdgård föreslås planläggas för radhus och atriumhus. Indelningen följer inte den symmetriska strukturen i detalj så som den har kunnat avläsas av äldre material. Bebyggelsen utformas dock med anspelning på den historiska markanvändningen. Befintliga fruktträd sparas så långt möjligt. I de fall de måste tas ner kan ympkvis-tar tas för uppdrivning av nya träd av samma sort som kan återplanteras i trädgårdarna.



Allén

Allén innehåller mycket gamla lindar, somliga har bedömts vara äldre än 200 år. Dessa bär spår av tidigare beskärningar. I vissa luckor har nya träd place-rats. Där nya Margretelundsvägen bryter igenom allén står ett ungt träd som kan flyttas. Träden behöver skötas kontinuerligt och enligt särskild trädvårds-plan.

*Del av 1800-talsparken*

Den föreslagna bebyggelsen öster om allén utformas på ett sätt som anpassats till 1800-talsparkens uttryck med solitära hus i fri placering. De delar av den romantiska 1800-talsparken som finns kvar bevaras och vårdas. En ny parkväg föreslås i kanten av sänkan där diket löper och den ges förgreningar in mot slottsträdgården och framförallt ner mot den framtida strandpromenaden utmed vattnet. Det igenväxta området mellan nuvarande Margretelundsvägen och



stranden röjs och en romantisk parkdel rekonstrueras omsorgsfullt enligt den tidens rådande stilideal.

KONSEKVENSER UTANFÖR PLANOMRÅDET

För trafikens del så är den påtagligaste effekten av detaljplaneförslaget att Margretelundsvägen flyttas från nuvarande läge vid vattnet och får en ny sträckning längre söderut, med anslutning till Ulvsundavägen i höjd med Smedjevägen. Detta föranleder ett antal åtgärder på Ulvsundavägen, utanför själva planområdet.

Förutsättningar

Trafiksignaler

Signalkorsningarna längs Ulvsundavägen är samordnade i en ”Grön Våg”. Tid-sättningen styrs av korsningen med Kvarnbacksvägen, där all trafik i nord-sydlig riktning kör i en huvudfas.

Tillgängligt gaturum

Ulvsundavägen har fyra körfält och därutöver ett busskörfält inom en körbar bredd på c:a 15 m. Körfälten är alltså 3 m breda, något mindre där det finns refug i gatan. Biltrafiken är stor; 30 000 bilar per dygn.

Busshållplatser

I sydgående riktning har bussen hållplats med stopp i busskörfältet efter korsningen med Lillsjönäsvägen. I nordgående riktning stannar bussen i det högra körfältet, efter korsningen med Smedjevägen. Närmaste signalreglerade övergångsställe ligger norr om Lillsjönäsvägen.

Lokala trafikflöden

Margretelundsvägen ansluter idag till Ulvsundavägen strax söder om bron vid Lillsjön. Vägen har liten trafik, ca 2000 bilar/dygn, eftersom trafikregleringar har införts, som ger den ett litet upptagningsområde. Den nya bebyggelsen medför inte något dramatisk trafikökning.

Planförslaget

I samband med planen för bebyggelse vid slottet planeras Margretelundsvägen få en ny anslutning till Ulvsundavägen, mitt emot Smedjevägen.

Föreslagna åtgärder

En fyrvägs korsning vid Smedjevägen ställer krav på en trafiksignal, ett övergångsställe samt att en separat fil ordnas i sydlig färdriktning för vänstersvängande fordon till Margretelundsvägen. Det sistnämnda behövs för att minska störningen på Ulvsundavägen. För att ge plats åt ett vänstersvängskörfält måste busskörfältet kortas av på sträckan. Dessutom krävs nya busshållplatslägen.

Bakgrunden till att kollektivtrafikkörfältet har inrättats på Ulvsundavägen är att det ska vara möjligt att leda bussar förbi den kö som bildas mot signalerna vid Ulvsundaplan. Det är således allra viktigast att bussarnas framkomlighet inte försämras samt att efterlevnadsnivån är hög på avsnittet närmast Ulvsundaplan. Kollektivtrafikkörfältet trafikeras i dagsläget av två busslinjer, 110 Bromma Flygplats – Alvik och 112 Spånga och Sundby till Alvik. På den aktuella sträckan vid Ulvsunda slott är kollektivtrafikkörfältet permanent och längre

söderut, cirka 80 meter från Ulvsundaplan, är det tidsreglerat till vardagar mellan kl 7 och 9 samt mellan kl 16 och 18.

I och med att Ulvsundavägen tillhör Stockholms primära vägnät är det angeläget att åtgärderna till följd av exploateringen inte ger tidsförluster för några trafikslag. Systemet för den Gröna Vågen har analyserats. Det visar att flyttningen av Margretelundsvägens anslutning är klart positiv. Det nya läget ger bättre möjligheter att anvisa tid för att korsa Ulvsundavägen, för såväl gående som bilar.

Trafikkontoret anser att det är möjligt att anlägga en signalreglerad korsning med ett övergångsställe i höjd med Smedjevägen, även om en trafiksignal givetvis medför en viss väntetid under röd tid. Vidare är kontorets bedömning att ett förkortat busskörfält på den här begränsade delen av Ulvsundavägen inte får några märkbara konsekvenser för busstrafikens framkomlighet. Till stöd för denna slutsats har en mindre kölängdsmätning utförts.

BEHOVSBEDÖMNING

Samråd avseende behov av miljöbedömning har skett med länsstyrelsen. Enligt "Förordning om ändring i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, SFS 2005:356", (bilaga 2 och 4) har stadsbyggnadskontoret gjort en behovsbedömning av planprojektet. Åtgärderna medför inte skyldighet att göra anmälan eller begära tillstånd enligt 9 kap miljöbalken. Den nya bebyggelsen är inte heller av sådan art som anges i 5 kap 18 § 3 st plan- och bygglagen.

Vad gäller frågan om bedömning utifrån människors hälsa kan kontoret konstatera att en genomförd bullerutredning visar att fastställda riktvärden för trafik- och flygbuller kan tillgodoses. En genomförd riskbedömning avseende in- och utflygning till Bromma flygplats samt transporter med farligt gods på Ulvsundavägen visar att det främst är transporter med farligt gods som påverkar risknivån för området. Risker förknippade med in- och utflygning till Bromma flygplats och intilliggande bensinstation bedöms vara försumbara. Under förutsättning att nedan beskrivna riskreducerande åtgärder vidtas är bedömningen att risknivån sänks till en acceptabel nivå och att bebyggelse kan uppföras enligt det aktuella förslaget.

Förslaget berör inte riksintresse men innebär förändringar inom kulturhistoriskt värdefull miljö. Därför har två utredningar gjorts, en antikvarisk analys och en kulturhistorisk värdering och bedömning av konsekvenser av planförslaget. Avsikten är att den föreslagna planens utbyggnad ska kunna förenas med att slottsanläggningens gestalt och framtoning även i framtiden vittnar om dess forna ekonomiska betydelse och dominans i området. Planförslaget har utformats med stor hänsyn till parkens historia i form av miljöns betydelsebärande aspekter och övergripande arkitektoniska samband. Bedömningen är att viss tillkommande utbyggnad kan äga rum, med ianspråktagande av parkmark för bostadskvarter, och kan förenas med åtgärder som prioriterar, förtydligar och skyddar viktiga kulturvärden i området. Åtgärderna kan bestå av kompletterande skyddsföreskrifter, vårdplaner och kompensationsåtgärder. Därutöver kan kulturvärdena kompletteras med förstärkt tillgänglighet och rekreationsvärden för allmänheten.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget kunna råka i viss konflikt med den arkitektoniska kopplingen mellan slott och slottspark (förändrad markanvändning,

borttagande av historiska spår och den nya vägens dragning) och med geometrin i parkrummet medan andra betydelsebärande aspekter bevaras (alléns markering, utbyggnad av 1800-talsparken och förtydligande av bevarade parkrum). Slottets ursprungliga anslutningspunkter förstärks och förtydligas.

Alternativet till den föreslagna bebyggelsen är fortsatt markanvändning vilket tillåter markägaren att inhägna området och att skötseln inte är garanterad.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en miljöbedömning och därmed en miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11 § eller PBL 5 kap 18 § inte behöver göras då planens genomförande inte förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

MILJÖFRÅGOR

De väsentligaste miljöfrågorna att beakta i detaljplaneringen är frågor som hänger samman med närheten till flygplats och trafikled med transporter av farligt gods – risk och buller - samt förändringar inom kulturhistoriskt värdefull miljö. Skadereducerande åtgärder för att minska riskerna från farligtgodstrafiken på Ulvsundavägen ska beslutas i samråd med räddningstjänsten. Planförslaget berör huvudsakligen kvartersmark och endast en mindre del parkmark. Planförslaget ansluter till befintlig service, infrastruktur och kommunikationer och bedöms inte leda till några negativa effekter på människors hälsa och säkerhet.

Riskanalys

Brandskyddslaget har gjort en analys av olycksrisker för ny bostadsbebyggelse inom kv. Ulvsunda slott avseende närhet till transporter med farligt gods på Ulvsundavägen, intilliggande bensinstation samt in- och utflygning till Bromma flygplats.

Efter en inledande riskanalys konstateras att det främst är transporter med farligt gods som påverkar risknivån för området. Risker förknippade med in- och utflygning till Bromma flygplats och intilliggande bensinstation bedöms vara försumbara. Under förutsättning att nedanstående riskreducerande åtgärder vidtas är bedömningen att risknivån sänks till en acceptabel nivå och att bebyggelse kan uppföras enligt det aktuella förslaget.

De ämnen som främst transporteras på Ulvsundavägen tillhör farligt godsklass 1 (explosiva ämnen), 2.1 (brännbara gaser) och 3 (brandfarliga vätskor) och det är även olyckor med inblandning av ämnen ur dessa klasser som främst bedöms kunna påverka personsäkerheten inom området. För dessa scenarier har en detaljerad analys avseende frekvenser och konsekvenser genomförts och risknivå i form av individrisk beräknats. Även en grov bedömning av samhällsrisk/grupprisk har gjorts genom att uppskatta hur många som kan omkomma till följd av respektive scenario.

Med planerad utformning av bostadsbebyggelsen visar resultatet av den detaljerade analysen på en förhöjd risknivå avseende samhällsrisk/grupprisk samt individrisk till ett avstånd av 15 meter från Ulvsundavägen. Detta innebär att riskreducerande åtgärder behöver vidtas inom planområdet. De olycksrisker som främst påverkar risknivån och därför behöver reduceras är olyckor förknippade med utsläpp och antändning av brännbara gaser (klass 2.1) och vätskor (klass 3). Olycksrisker förknippade med explosiva ämnen (klass 1)

bedöms endast ha en begränsad påverkan på risknivån varför det inte är rimligt att vidta åtgärder med syfte att reducera dessa risker.

Efter samråd med länsstyrelsen ges följande förslag på åtgärder för att minska konsekvensen av olyckor med brännbara gaser och vätskor, d.v.s. för att sänka risknivån:

- Mur ska uppföras mellan Ulvsundavägen och planerad bebyggelse för att förhindra påkörning samt att utrunnen vätska rinner mot bebyggelsen. Muren ska utföras fribärande med en höjd av minst 2,5 meter samt vara utförd i obrännbart material.
- Yttre glasade ytor, fönster alternativt glastak, som vetter mot Ulvsundavägen ska utföras med laminerat glas eller motsvarande för att förhindra splitter.
- Bostäderna och hotellannexet bör utföras med avstängningsbar ventilation t.ex. genom gassensorer.
- Lokaler där människor vistas mer än tillfälligt ska ha tillgång till åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Ulvsundavägen.
- Område utomhus inom ca 25 meter från väggkant Ulvsundavägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta innebär att området inte ska innehålla faciliteter som medför att personer kommer att befina sig i området under en längre tid, som t.ex. uteplatser, lekplatser eller parkbänkar. Däremot kan utrymmena innehålla exempelvis parkeringsplatser.

Åtgärder avseende ventilationssystem bedöms även reducera konsekvensen av ett utsläpp av giftig gas vilket innebär att påverkan på risknivån till följd av eventuellt tillkommande transporter med giftig gas på Ulvsundavägen bedöms bli liten.

Luftföroreningar

Planområdet är utsatt för luftföroreningar från trafiken. Halten av inandningsbara partiklar, PM 10 (för vilka miljö kvalitetsnormen för luft är svårast att klara), är beräknade till 39-50 mikrogram per kvadratmeter (2007). Halterna är beräknade 10-20 meter från vägen. Miljö kvalitetsnormen torde därför inte överskridas inom området i dagsläget. Övriga miljö kvalitetsnormer, inklusive kvävedioxid, bedöms komma att klaras i planförslaget. Den föreslagna bebyggelsen torde inte heller medverka till att en miljö kvalitetsnorm för luft överskrids, då den är förhållandevis låg och belägen på över 20 meter från vägen.

Den trafikökning som projektet kan medföra, bedöms inte medverka till att miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids. Det föreligger inte heller någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormens gränsvärde för kvävedioxid.

Ventilationssystem till bostäderna bör utformas så att tilluften tas in via don placerade vända från Ulvsundavägen.

Dagvattenhantering

Dagvatten ska i första hand omhändertas på tomtmark. Är det inte möjligt eller lämpligt att infiltrera, får dagvattnet efter fördröjning enligt VA-huvudmannens anvisningar avledas från fastigheten.

Buller

Planområdet påverkas av buller från vägtrafik på Ulvsundavägen och Margretelundsvägen. Det påverkas också av flygbuller.

Följande bestämmelser om störningsskydd enligt "Stockholmsmodellen" antas gälla (Stadsbyggnadskontoret PM 2007-08-22):

- Bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster
- Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna ska utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden)
- Bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dB(A) och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22-06

Gränsen för flygbullernivå FBN 55 dBA tillståndsgiven kurva går mellan slottet och de nya bostäderna söder om slottet, medan kurvan för utfallet 2004 går längre norrut. Både radhusen och parkvillorna får därmed enligt tillståndet högst FBN 55 dBA. Maximal ljudnivå vid de nya bostäderna är enligt kurvan för utfallet 2004 ca 75 dBA. Eftersom flygvägen går ca 500 m norr om bostäderna träffas dessa av ett snett ljudinfall vilket ger lägre ljudnivåer vid fasad på husens skärmade sida. Skärmningen kan bedömas till minst ca 5 dBA, både för FBN och för maxbuller. Enligt gällande avtal för Bromma flygplats förekommer ingen linjetrafik nattetid. Antalet bullerhändelser med höga maximalnivåer nattetid är därför litet.

En bullerutredning har gjorts av Bernström akustik HB. Beräkningarna visar att förslaget uppfyller planbestämmelserna avseende ekvivalent ljudnivå från vägtrafik om alla lägenheter har minst hälften av bostadsrummen samt uteplatser/balkonger orienterade mot husens tysta sida.

Med delvis inglasade, skärmade balkonger och uteplatser bör det vara möjligt att klara riktvärdena (ekvivalent ljudnivå högst 55 dBA och maximal ljudnivå högst 70 dBA) utanför del av lägenheterna. Minst hälften av bostadsrummen måste orienteras mot den skärmade fasaden. Fasaden mot parken på huset parallellt med Ulvsundavägen och det södra radhusets fasad mot söder får sammanlagd ekvivalent ljudnivå från väg- och flygtrafik högre än 55 dBA. För att klara planbestämmelserna kan dessa fasader t.ex. förses med skärmande balkonger. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot dessa balkonger. Maximal ljudnivå vid uteplats beror på var dessa placeras. Med oskrämda uteplatser på balkonger erhålls maximala ljudnivåer från väg- och flygtrafik. Med t ex delvis inglasade balkonger eller friliggande, skärmade uteplatser går det att uppfylla riktvärdet 70 dBA. Utformningen måste studeras noggrant. Samtliga lägenheter skall ha tillgång till antingen skärmad uteplats på husens skärmade sida (för flygbuller) eller gemensam uteplats med skärm eller skärmtak enligt ovan.

Högsta tillåtna bullernivåer har säkerställts genom planbestämmelser.

I bullerutredningen ingick också frågan om den planerade muren öster om Ulvsundavägen kommer att ge ökat trafikbuller vid fastigheterna väster om Ulvsundavägen. Beräkningar har gjorts med och utan mur. Muren har antagits vara hård/reflekterande respektive delvis absorberande. Muren har antagits vara 2,5 m hög. Beräkningarna visar att ljudnivån vid närmaste fastigheter väster om Ulvsundavägen ökar med 0,4-0,6 dBA om muren är reflekterande och 0,2-0,4 dBA om muren är delvis ljudabsorberande. Ökningen är i båda fallen försum-

bar och kan inte uppfattas med hörseln. Ljudnivån i beräkningspunkterna bestäms helt av det direkta ljudet från vägen. Även om ökningen av ljudnivån är försumbar kan det hända att man upplever att ljudets karaktär förändras på grund av ljudreflexer. För att förhindra detta kan muren utformas med delvis ljudabsorberande yta.

Störningar under byggtiden (etableringsområde)

De störningar som brukar uppfattas som mest besvärande är buller från bergborrningsarbetet och markvibrationer från sprängsalvor och pålning. Dessutom kan byggtrafik och damm från arbetsplatsen uppfattas som besvärande. I detta fall kommer schaktning och hantering av markarbeten att ge upphov till störningar för de närboende. Kontrollmätningar vid sprängning och pålning o d ska ske genom byggherrens försorg i samråd med de berörda fastighetsägarna. Gång- och biltrafiken i området kommer att störas i begränsad omfattning. Tunga transporter kommer att ske via Margretelundsvägen till Ulvsundavägen. Etableringsområde för bygget placeras inom planområdet och avskärmas mot angränsande bebyggelse. Arbetena ska bedrivas med beaktande av Naturvårdsverkets nya allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15).

Kultuhistoriskt värdefull miljö

Nulägesbeskrivning och kulturvärdesanalys av miljön redovisas i två utredningar:

- Ulvsunda slott & slottspark, antikvarisk analys 2008-06-12 (Reichmann Antikvarier AB)
- Ulvsunda slottspark, Kultuhistorisk värdering och bedömning av konsekvenser av planförslag för ny bebyggelse jan 2006, rev 2008-06-16, (Topia landskapsarkitekter AB).

Fastigheten Ulvsunda slott 1 uppvisar idag rester från dess samtliga byggnadsperioder. Följande beskrivning utgör en redovisning av och resonemang om hur det aktuella planförslaget förhåller sig till angivna kulturvärden i slottsområdet med utgångspunkt från ovanstående utredningar.

Ulvsunda slott med omgivande park har ett samhällshistoriskt värde genom att anläggningen visar egendomens ekonomiska och historiska betydelse i området under 300 år. Vidare har slottets historia som sätesgård och dess senare användning som mentalvårdssjukhus påverkat dess identifikationsvärden.

Avsikten är att den föreslagna planens utbyggnad ska kunna förenas med att slottsanläggningens gestalt och framtoning även i framtiden vittnar om dess forna ekonomiska betydelse och dominans i området. Planförslaget har utformats med stor hänsyn till parkens historia i form av *miljöns betydelsebärande aspekter* och *övergripande arkitektoniska samband*.

Parkens *betydelsebärande aspekter* anges vara:

- de ursprungliga angöringspunkterna
- den arkitektoniska kopplingen mellan slottet och slottsparken
- geometrin i parkrummet.

Planförslaget beaktar och förstärker slottets ursprungliga angöringspunkter. Förslaget tar fasta på att det ännu under 1930-talet saknades en allmän vägförbindelse norrut runt slottet och beaktar därmed områdets värdekärna. Huvud-

angöringen från Ulvsundasjön förtydligas. Angöringen från norr bevaras. Planförslaget föreslagna bebyggelse förändrar parkens stora utbredning och inordnas delvis i geometrin, dock inte i detalj. Bebyggelsens utbredning synliggör parkens nuvarande avgränsning. Parkens östra, romantiska parkdelar tas delvis i anspråk men detta kompenseras genom en föreslagen utvidgning och rekonstruktion ner mot vattnet.

Parkens *övergripande arkitektoniska samband* med slottet avspeglas i

- det monumentala läget med fri sikt
- den starka axeln och alléns kraftfulla markering med fortsättning mot norr,
- parkens utbredning, avgränsning och geometriska uppbyggnad

Anläggningens monumentala läge påverkas inte mycket av planförslaget. Den fria sikten bedöms inte råka i konflikt med planförslaget. Den starka axeln och allén beaktas. Geometrisk uppbyggnad beaktas genom att en anpassning till den övergripande strukturen sker i förslaget. Anpassning i detalj har inte ansetts möjlig eller rimlig. Kvarteren föreslås bebyggas så att de kan avläsas som klart urskiljbara enheter i förhållande till omgivande slottspark. Vidare ansluter förslaget till Stockholms stads utveckling av Ulvsunda villastad under 1900-talet, en av de senare årsringarna.

Planförslaget ianspråkar och gör intrång i vissa kulturhistoriska dokumentvärden men dessa kan dokumenteras innan exploatering påbörjas. Miljöskapande värden och historisk kontinuitet liksom historiska upplevelsevärden försvagas i vissa delar men föreslås förstärkas i andra genom riktade och kompenserande åtgärder. Tillgängligheten kan avsevärt förbättras och säkerställas i de delar som inte tas i anspråk för ny bebyggelse.

Konflikter med kulturvärden bedöms uppstå främst genom:

- inskränkning av parkens stora utbredning
- risk för barriärverkan av Margretelundsvägens föreslagna läge genom den befintliga parken

Förstärkningar av kulturvärden i planförslaget bedöms ske genom:

- förtydligande av 1700-talets angöring till slottet från Ulvsundasjön
- rekonstruktionen av den romantiska parken
- bulleravskärmning
- förstärkt samband mellan parkens olika rum och sjön
- förstärkt skydd och vård

Bedömningen har varit att viss tillkommande utbyggnad kan äga rum, med ianspråktagande av parkmark för bostadskvarter, och kan förenas med åtgärder som prioriterar, förtydligar och skyddar viktiga kulturvärden i området. Åtgärderna kan bestå av kompletterande skyddsföreskrifter, vårdplaner och kompensationsåtgärder. Därutöver kan kulturvärdena kompletteras med förstärkt tillgänglighet och rekreationsvärden för allmänheten.

Alternativet till den föreslagna bebyggelsen är fortsatt markanvändning vilket tillåter markägaren att inhägna området och att skötseln inte är garanterad.

Betydelsebärande aspekter.

- Planförslaget prioriterar slottets ursprungliga angöringspunkter. Genom att Margretelundsvägen flyttas förstärks och förtydligas samspelet mellan

slottsbebyggelsen och Ulvsundasjön. Den avskärande bredare vägkroppen och trafikföringen i det allmänna vägnätet ersätts av gångvägar och iordningställande av parkmarken med stor varsamhet. Alléns norra del, slottets ursprungliga angöringspunkt från landsvägen, bevaras. Den anger en viktig rörelse där slottet var det naturliga målet. Marken norr om slottet har aldrig ingått i dess anlagda och formella trädgårdsdelar men utgör ett landskapsparti där platsens natur- och kulturhistoriska förutsättningar är och har varit avläsbara. Marken föreslås iordningställas så att miljön kan upplevas i ett mer tillgängligt parkstråk nedanför slottskullen mellan sjöarna.

- Planförslaget har så långt möjligt utformats med respekt för den arkitektoniska kopplingen mellan slottet och slottsparken. Den i planen föreslagna kvartermarken har beaktat parkens symmetriska formspråk, alléns kraftiga markering och betoning av nyttoträdgården i utformning av mark och byggnader. Margretelundsvägens föreslagna nya sträckning följer delvis en ursprunglig vägsträckning men vägens karaktär och trafikslag råkar i konflikt med de historiska aspekterna. Vissa delar av den nya bebyggelsen medför även behov av parkeringsplatser och tillfartsvägar som är svåra att fullständigt inordna i den historiska strukturen.
- Geometrin i parkrummet, med parkens stora utbredning, avspeglar den historiska värdeskalans dimension med högsta värdet närmast slottet. Parkens utbredning kommer att beskäras av den föreslagna bebyggelsen men med strikt bevarande av det befintliga parkrummets yttre avgränsning. I den del av planförslaget som berör den engelska parken har formspråket anpassats till befintliga spår genom friare placering av de nya byggnaderna, som även anknyter till den angränsande delen av trädgårdsstaden där slottsparken redan under tidigare 1900-tal tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. I den sydöstra delen av parkmarken (nuvarande slottsfastighet samt mark tillhörande Stockholms stad) föreslås rekonstruktion av en parkdel i romantisk stil i enlighet med det historiska kartmaterialet.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget kunna råka i viss konflikt med den arkitektoniska kopplingen mellan slott och slottspark (förändring av markanvändningen, borttagande av spår och den nya vägens barriärverkan) och med geometrin i parkrummet medan andra betydelsebärande aspekter förstärks (alléns markering, utbyggnad av den romantiska (engelska) parken och förtydligande av bevarade parkrum). Slottets ursprungliga angöringspunkter förstärks och förtydligas.

Övergripande arkitektoniska samband

- Planförslaget bedöms inte råka i konflikt med den symmetriska slottsbebyggelsen och dess monumentala placering i landskapet.
- Den fria sikten mot söder över den ”geometriska” delen av parken kvarstår. Sikten kommer dock att förändras genom att det sedan ursprunglig tid geometriska parkrummet, vilken antas ha varit en nyttoträdgård, nu med ålderdomliga fruktträd, tas i anspråk av bostadskvarter. Att Margretelundsvägen flyttas medför att den fria sikten mot öster över Ulvsundasjön renodlas och att samspelet mellan slottsbebyggelsen och vattenled förstärks. Genom att förlägga en framtida tillfart till den västra sidan kommer upplevelsen av slottets läge även i fortsättningen att exponeras för besökaren. Att den föreslagna muren och kompletterande bebyggelsen något begränsar den fria sikten mot slottet från Ulv-

sundavägen måste vägas mot åtgärdernas bulleravskärmande verkan. Hela slottsträdgården var ursprungligen inhägnad.

- Förslaget tar stor hänsyn till den starka axeln och alléns kraftfulla markering såväl söder som norr om slottet. Den antikvariska analysen understryker också det representativa värdet av alléns fortsättning mot norr och planförslaget påverkar inte möjligheten att framhäva detta värde ytterligare.
- Parkens utbredning, avgränsning och delvis geometriska uppbyggnad påverkas av planförslaget. Parkens utbredning förändras men bebyggelsen respekterar dess nuvarande avgränsning. Bebyggelsen har utformats med en omsorg som förmedlar det geometriska formspråket, dock utan att bokstavligen kopiera dess inre organisation.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget kunna råka i viss konflikt med övergripande arkitektoniska samband (den geometriska södra slottsparkens stora utbredning framför slottet) medan andra samband förstärks (sikten mot öster, sambandet mellan slottets historiska entré och vattnet). De mest kraftfulla markeringarna i form av slottets monumentala läge i terrängen och ursprunglig tillfartsväg samt ålderdomlig allé bevaras.

Planförslagets förhållningssätt till de historiska perioderna

Perioden 1640- cirka 1730

Planförslaget tar fasta på att den antikvariska analysen finner den mest representativa och statusfyllda miljön mellan slottets huvudfasad och Ulvsundasjön. Genom att flytta Margretelundsvägen med sin tunga trafik till annat läge ges här möjlighet att återskapa miljöns status och det arkitektoniska sambandet från 1600-talet mellan slott och vattenväg. De betydelsefulla resterna av landvägen från norr berörs inte heller negativt av planförslaget, de snarare förstärks genom den nya broförbindelsen.

Den del av trädgården som ursprungligen antas ha bestått av en social, representativ lustgård gynnas likaså av planförslaget. Parkeringsplatsen flyttas men trädgårdsdammen bevaras och gräsplanen föreslås sammanbindas med strandområdet och möter där en rekonstruktion av 1800-talets romantiska park ner mot sjön.

Den nyttobetongade, symmetriska delen med fruktträd omformas dock i sin helhet från park till bostadskvarter. Kvarteret utformas med särskild anpassning till ursprunglig struktur och avgränsning så att det blir tydligt avläsbart i den omgivande miljön.

Margretelundsvägens nya sträckning riskerar att upplevas som en barriär och utgör ett avskärande element med anledning av dess roll i det allmänna gatunätet med viss tung trafik genom parken. Detta läge utgör dock en förutsättning för ett förtydligande av den statusfyllda miljön mellan slottets ursprungliga huvudfasad och vattenrummet längre norrut. Det innebär också en förflyttning av vägen bort från områdets värdekärna. En konsekvens blir även att parkmark mellan slottets östra sida utmed stranden och utmed kanalen mellan Ulvsundasjön och Lillsjön frigörs från trafik i ett sammanhängande parkrum.

Perioden 1730- 1840

Under denna period och eventuellt under den följande årtionden utvecklas en park i romantisk stil sydost och väster om slottsbyggnaden.

Planförslaget tar mark i anspråk av den romantiska parken men inordnar bebyggelsen i detta friare formspråk. Parkens yttre gräns mot trädgårdsstaden utgörs av en bäckravin där "Slottsbäcken" tidigare var en central del i den romantiska (engelska) park som nu till största delen redan är ianspråktagen av villabebyggelse från 1900-talet. Den här föreslagna bebyggelsen har placerats i en krans omkring de mest värdefulla spåren av den romantiska parken. Det böljande landskapet utmed bäckravinen med bevarade lövträdsdungar föreslås utvecklas, eventuellt rekonstrueras, ner mot strandlinjen med anläggande av gångvägar, sittplatser och andra inslag som man kan finna belägg för.

Marken väster om slottet mot Ulvsundavägen föreslås utgöra huvudentré med nyanlagd parkeringsplats och tillfartsväg. Den föreslagna parkeringen och tillfartsvägen anpassas så långt det är möjligt utan att träd behöver avverkas och med begränsad förändring av marknivåerna. Anläggningen utgör ett nytt inslag men är neddragen så långt västerut som möjligt mot Ulvsundavägen. Den föreslagna muren övergår i en lindhäck utmed detta parti, i enlighet med parkens historiska växtmaterial, och avser förtydliga slottets läge ut mot Ulvsundavägen. Inhägnaden bedöms förstärka upplevelsen av slottsmiljön och understryker en arkitektonisk helhet. Större delen av den befintliga parkmarken upp mot orangeriträdgården lämnas orörd.

Planförslagets förhållningssätt till perioden kommer främst till uttryck i utformning av kvartersstrukturen i sydost och genom föreslagen utveckling av den romantiska parkens utbredning.

Perioden 1830-1904

Denna tidsperiod utvecklades sannolikt den romantiska parken ytterligare. Anläggningens gestalt och framtoning uttrycker även under denna period dess forna betydelse även om dess dominans minskade och fastigheten övergick i Stockholms stads ägo. Det här aktuella planförslaget ansluter både till de tidigare perioderna och till modernare tid i den efterföljande perioden då Stockholms stad planlägger Ulvsunda trädgårdsstad som förverkligas under 1900-talets första hälft.

Det norra området mellan slottsbyggnaden och kanalen mot Lillsjön utgjorde slottets ursprungliga angoringspunkt från landsvägen i norr. Resterna av lindalén anger en viktig rörelse där slottet var det naturliga målet för den som närmade sig utmed landförbindelsen norrifrån och passerade den gamla stenbron över kanalen uppför backen och in på slottsgården. Detta landskapsparti var sannolikt särskilt betydelsefullt efter det att egendomens ekonomibyggnader och ladugård förflyttats till läget utmed den monumentala axeln norr om kanalen. Planförslaget innebär en bearbetning av parkområdet utan några påtagliga förändringar i förhållande till historiska strukturer. Siktlinjen i den forna kommunikationsaxeln kan värnas. Angöring till slottet via en bro över kanalen har formats med hänsyn till kulturvärdena.

Utvecklingen under 1900-talet

Planförslaget anknyter delvis till planläggningen och genomförandet av Ulvsunda trädgårdsstad. En större del av den befintliga romantiska slottsparken togs då i anspråk av Stockholms stad för bostadskvarter. De här föreslagna villorna öster om allén kan betraktas som en fortsättning på denna trädgårds-

stad. Själva parkdelen fokuseras på de historiska perioder som föregick 1900-talets igenväxning under slottets sjukhusperiod. Det bårhus som tillkom då behålls utmed det föreslagna nya läget för Margretelundsvägen.

Utbyggnad av Margretelundsvägen, Ulvsundavägen och Ulvsunda industriområde representerar 1900-talets första hälft. Samhällets trafikutveckling har fått påtagliga konsekvenser för slottsanläggningen där vägsträckningar har tillkommit, rätats ut och trafikerats med kraftiga visuella och bullermässiga förändringar i miljön som följd. Denna trafikplanering framhålls inte som kulturhistoriskt värdefull. Planförslaget fokuserar här på perioden före 1900-talet genom att Margretelundsvägen flyttas. I dess ställe förordas ett parkrum som förenar spår från 1700- och 1800-talens gångvägnät. Margretelundsvägens nya läge följer delvis en äldre vägsträckning i parken och har så långt möjligt anpassats till parkens äldre struktur. Att leda stadsdelens delvis tunga trafik och allmänna vägnät genom den historiska parken står dock i konflikt med befintliga kulturvärden men förflyttar en av 1900-talets företeelser bort från anläggningens värdekärna (enligt Karta över kulturvärden, Topia landskapsarkitekter AB, 2008).

Ulvsundavägen föreslås avgränsas av en betongmur respektive lindhäck som avskärmar parken och bebyggelsen från buller och/eller visuella störningar. Denna åtgärd kan sägas ansluta till att slottsparken varit inhägnad redan under 1700-talet.

Under 1900-talet har nordvästra delen av detta område varit föremål för en successiv vägplanering som landade i dagens sträckning av Ulvsundavägen väster om slottsfastigheten. I denna del föreslår planen en komplementbyggnad till slottet som samtidigt skärmar trädgården från trafikbuller. Nya gångförbindelser mellan slottsfastigheten och Lillsjöområdet anordnas här.

Under sent 1900-tal och under 2000-talet har en upprustning skett av slottsbebyggelsen och delar av slottsträdgården vilket har gynnat kulturvärdena. Planförslaget innehåller en stor ambition att tillvarata fastighetens kulturhistoriska innehåll där själva planutredningen har bidragit till att många av fastighetens historiska värden för första gången har kunnat dokumenteras.

MEDVERKANDE

Förslaget har utarbetats i samråd med stadsbyggnadskontoret, bebyggelseförslaget av Södergruppen arkitekter genom Jens Deurell, förslaget till mark- och parkgestaltning av TENGBOM Naturvårdsbyrå Orback AB genom Lena Dübeck.

Detaljplanen har upprättats inom planavdelningen av Maria Pettersson. Från exploateringskontoret har Anna Haraldsson och Jette Harboe medverkat, från trafikkontoret Josefine Weinberg och från lantmäterimyndigheten Micael Johansson.



Katrin Berkefelt
planchef



Maria Pettersson
planarkitekt