

## Planbeskrivning

### Detaljplan för kv Distansen m m (Ulriksdal)

**inom stadsdelen Järva i Solna stad, upprättad i maj 2009**

---

#### Handlingar

Till förslaget hör plankarta med bestämmelser, genomförandebeskrivning samt denna planbeskrivning.

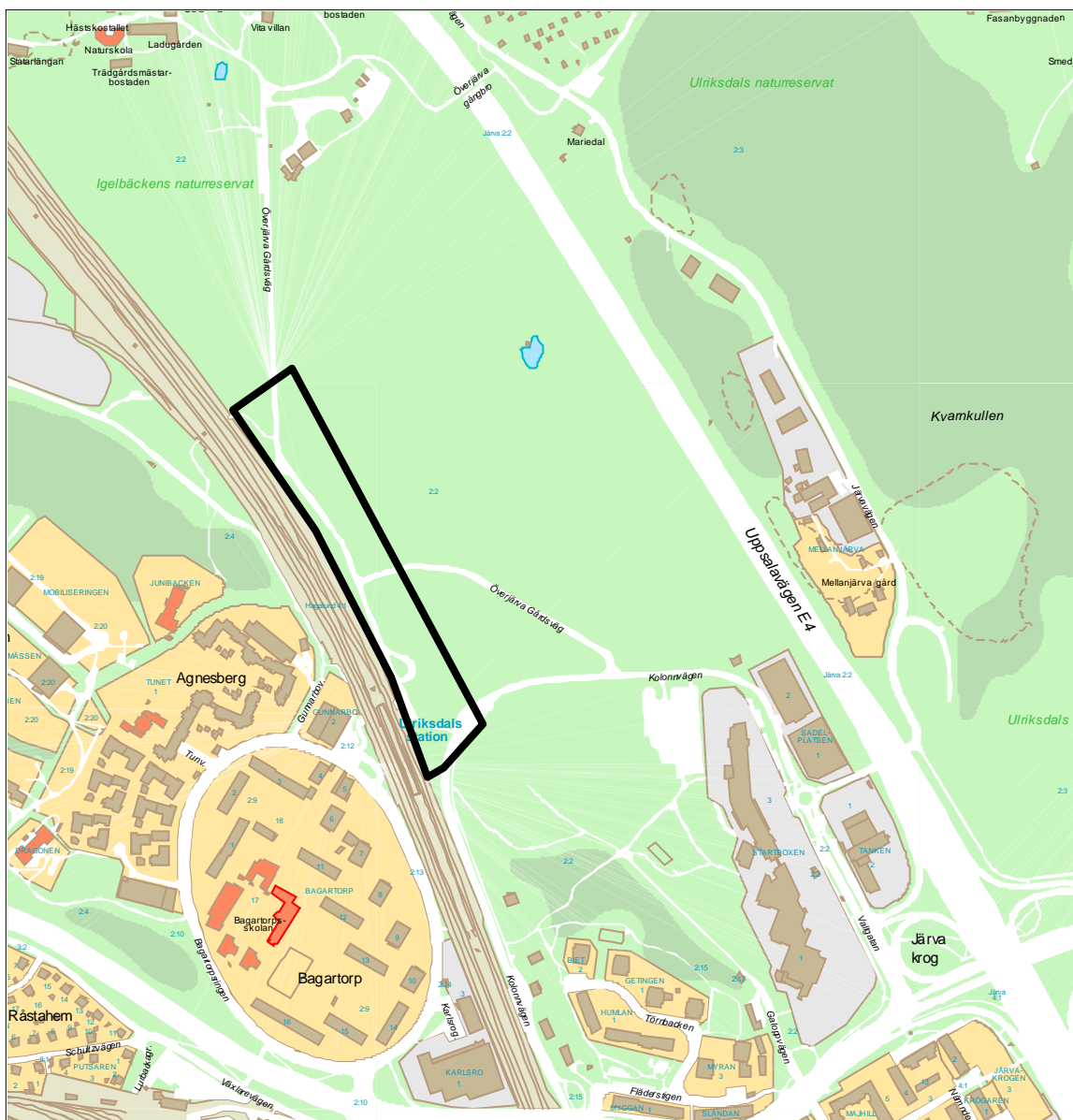
#### Planens syfte och bakgrund

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggandet av ca 40 000 kvadratmeter BTA kontor, verksamheter, parkeringsdäck samt kringliggande gator i den västra delen av den nya stadsdelen Ulriksdal i Solna.

Bakgrunden till planarbetet är ett arbete med att planera för en ny stadsdel på Ulriksdalsfältet vid Ulriksdals pendeltågsstation. Planarbetet baseras på en fördjupad översiktsplan för Ulriksdalsfältet och Västerjärva som antogs av kommunfullmäktige i juni 2004. Ett programsamråd för hela den nya stadsdelen genomfördes under första kvartalet 2007.

#### Planområdets läge och omfattning

Planområdet är beläget på Ulriksdalsfältet i den norra delen av Solna, norr om E18 och öster om järnvägen. Planområdet omfattar ca 32 200 kvadratmeter. Planområdet berör del av fastigheten Järva 2:2.



*Planområdets ungefärliga omfattning*

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

Förslaget har stöd i Solnas översiktsplan, antagen 2006. Enligt översiktsplanen ska planområdet ha en framtida användning som blandad stadsbebyggelse. Översiktsplanen redovisar också områden av riksintresse. Områden av riksintresse ska skyddas vid exploatering eller annan förändring så att åtgärder som strider mot de riksintressanta värdena förhindras. Planområdet berörs till en mindre del av höjdbegränsningen för riksintresset för luftfarten avseende Bromma flygplats. E18, E4 och järnvägen är också av riksintresse.

### Fördjupad översiktsplan

Kommunfullmäktige antog 2004-06-21 en fördjupad översiktsplan för Västerjärva och Ulriksdalsfältet (nuvarande Järvastaden och Ulriksdal). Den fördjupade översiktsplanen ligger till grund för planläggningen inom området.

## Program

Ett program för hela den nya stadsdelen togs fram under hösten 2006. Programförslaget, som baseras på den fördjupade översiktsplanen, innebär att en helt ny stadsdel byggs på Ulriksdalsfältet. Stadsdelen ska innehålla bostäder, service och verksamheter samt därtill hörande gatu- och parkstruktur. Längs E4 och längs järnvägen föreslås kontor och verksamheter, med bostäder innanför i stadsdelens kärna. Stadsdelen beräknas inrymma ca 1500 lägenheter, varav ca 500 i stadsradhus och resterande del i flerbostadshus.

Programmet sändes ut för remiss och samråd den 22 december 2006. Samrådet pågick till och med den 16 februari 2007. Programsamrådets syfte var främst att inför vidare detaljplaneläggning belysa ett antal frågor där förändringar skett efter antagandet av den fördjupade översiktsplanen. Den 21 mars 2007 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att programmet skulle ligga till grund för vidare detaljplaneläggning. De frågor som framkom under programarbetet behandlas i respektive detaljplanearbete.

## Detaljplaner

Planområdet är idag inte detaljplanelagt.

## Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

När ett förslag till detaljplan upprättas ska kommunen alltid ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. Behovsbedömningen ska göras utifrån de kriterier som finns i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. En miljöbedömning ska göras om detaljplanens genomförande kan antas leda till betydande miljöpåverkan.

I behovsbedömningen beskrivs planförslagets miljöpåverkan med avseende på omfattning, luftkvalitet, buller, störande verksamheter, risker, riksintressen samt stads- och landskapsbild. Närheten till järnvägen innebär att planområdet utsätts för risker i samband med transporter av farligt gods vilket har beaktats i planarbetet. Sammantaget bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att detaljplanens genomförande inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

I planbeskrivningen redovisas de för planförslaget relevanta miljöfrågorna.

## Beskrivning av planområdet idag

### Planområdets avgränsning och omfattning

Planområdet utgörs av den västra delen av Ulriksdalsfältet och avgränsas i väster av järnvägen och i söder av Kolonnvägen. Det omfattar även del av Överjärva Gårdsväg och en mindre del av Ulriksdals golfbana.

### Markägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs idag av Solna stad. Hösten 2005 slöts ett köp- och exploateringsavtal mellan Solna stad och Peab AB avseende Ulriksdal. Avtalet innebär att staden kommer att överlåta och försälja området till Peab AB. Peab har överlåtit avtalet på Ulriksdal Utveckling AB som är ett helägt dotterbolag till Peab Sverige AB för genomförandet av exploateringen.

## **Befintlig bebyggelse**

Planområdet är obebyggt.

## **Befintliga ledningar**

Ledningar för dagvatten, vatten och telekommunikation finns i planområdets norra del. I den södra delen finns elledningar samt ledningar för tele.

## **Stads- och landskapsbild**

Planområdet består i dag till största delen av öppen mark. Järnvägen och E 4 är mycket påtagliga element i stads- och landskapsbilden i området. Väster om järnvägen ligger bostadsbebyggelsen i stadsdelarna Agnesberg och Bagartorp. Väster om järnvägen och Ulriksdals station ligger Bagartorp med sina fem karaktäristiska punkthus i fjorton våningar. De befintliga höga bostadshusen utgör ett framträdande inslag i stadsbilden kring planområdet.

## **Service och handel**

I Bagartorp finns viss kommersiell service i form av bl.a. livsmedelsbutik. Övrig kommersiell service finns i Frösunda. God tillgång till kommersiell service finns i Solna centrum.

I Bagartorp ligger närmsta skola. Förskolor finns i Agnesberg och i Ritorp. Mellan Ritorp och Frösunda finns en idrottsanläggning. En ny idrottsplats planeras att anläggas norr om Agnesberg. I Bagartorp och Ritorp finns öppen dagverksamhet för äldre. Fritidsverksamhet för barn och ungdomar finns i Ritorp samt vid Bagartorpskolan. Solna kulturskola har verksamhet i Bagartorp. Norr om planområdet finns Överjärva gård med bland annat naturskola.

## **Kollektivtrafik**

Planområdet har god tillgång till spårbunden kollektivtrafik. Omedelbart väster om planområdet ligger Ulriksdals pendeltågstation. I Bagartorps centrum finns omstigningsmöjlighet mellan buss och pendeltåg. Kolonnvägen, E4 och Enköpingsvägen trafikeras idag av bussar.

## **Grönstruktur**

Planområdet ligger nära stora, sammanhängande grönområden både i Igelbäckens naturreservat med koppling vidare upp genom Järvakilen och i den anslutande Nationalstadsparken. Tillgängligheten till dessa grönområden är idag begränsad på grund av barriäreffekterna av järnvägen och E4. Naturmiljön kring Överjärva Gård är lätt åtkomlig från planområdet. Vid Överjärva Gård finns en gångbro över E4 till Nationalstadsparken. På andra sidan gården kommer inom de närmsta åren även en gång- och cykelbro över järnvägen att anläggas till den västra delen av naturreservatet. Vid Ulriksdals station samt ca 400 meter längre norrut i planområdets norra del finns undergångar under järnvägen som knyter samman planområdet med Bagartorp och Agnesberg och i förlängningen naturreservatets västra del.

## **Kulturhistoriska värden**

Planområdet omfattar inga kända kulturhistoriska värden.

## Trafik

Planområdet omfattar delar av Överjärva Gårdsväg och Kolonnvägen. Kolonnvägen har idag en trafikmängd på ca 6000 fordon per dygn. Öster om planområdet passerar E4 med en trafikmängd på ca 120 000 fordon per dygn. Söder om planområdet löper Enköpingsvägen (E18). Vägen har i dag en trafikmängd på omkring 40 000 fordon per dygn.

## Planförslagets innehåll

### Omfattning

Planförslaget omfattar delar av den nya stadsdelens bebyggelse för verksamheter samt ett torg vid Ulriksdals pendeltågsstation. De föreslagna gatorna ansluter till detaljplanen för kvarteret Kapplöpningen öster om planområdet, till Kolonnvägen i söder och Överjärva gårdsväg i norr.

### Verksamheter

Planförslaget möjliggör bebyggelse utefter järnvägen för centrumändamål. Byggnaderna vid torget avses inrymma lokaler för handel, kontor samt olika servicefunktioner och möjlighet till hotell. Möjligheten att förlägga en livsmedelsbutik i den norra byggnaden undersöks. I källaren samt under torget föreslås ett parkeringsgarage som delvis ska tillgodose butikernas parkeringsbehov.

Norr om bebyggelsen vid torget möjliggörs handel, livsmedelsbutik, kontor, service och lätt industri som inte är störande för omgivningen. Närmast järnvägen finns parkeringsdäck och lokaler för t.ex. lager och teknikutrymmen.

Detaljplanen omfattar sammanlagt ca 40 000 kvadratmeter BTA exklusive parkering i källare och parkeringsdäck.

### Utformning av bebyggelse

Byggnaderna vid torget ges en höjd av sex våningar. I bottenvåningarna ska publika verksamheter i största möjliga utsträckning lokaliseras med entréer mot torget för att skapa en livaktig stadsmiljö.

Utefter gatan norr om torget föreslås en något lägre bebyggelse om fyra våningar. Även här bör publika verksamheter eftersträvas i bottenvåningarna. Delarna som inrymmer parkeringsdäck alternativt lager och utförs i två våningar samt en mindre del i fem våningar.

### Gestaltningens program

Bebyggelsen skall ges ett sammanhållet uttryck men ändå med variation och god arkitektonisk gestaltning. Riktlinjer för gestaltningen är redovisade i ett gestaltningsprogram vilket knyts till exploateringsavtalet.

## Parkering och angöring

Den gällande parkeringsnormen för kontor i Solna är 18 platser per 1000 kvadratmeter kontor varav 3 är för besökare. För bostäder i flerbostadshus är normen 1,1 platser, varav 0,1 är för besökare. Parkeringsbehovet inom planområdet uppgår till ca 700 platser och skall i första hand lösas på kvartersmark. Besöksparkering kan ske längs gatorna och delvis i garage vid torget. Möjlighet till samutnyttjande av garageplatserna med närmast liggande bostäder i kommande detaljplaner ska undersökas.

## Gator och torg

Gatorna i planområdet ansluter dels till detaljplanen för kvarteret Kapplöpningen i öster, dels till Kolonnvägen i söder och Överjärva gårdsväg i norr. I planområdets norra del ansluter gatan till den befintliga tunneln under järnvägen och utgör en framtida länk till stadsdelen Agnesberg. Gatorna är 20,5 meter breda, trädplanterade och med en körbanebredd om 7 meter för att möjliggöra busstrafik. En dubbelriktad cykelbana finns på ena sidan av gatan.

I planområdets södra del finns ett torg som binder samman Ulriksdal med pendeltågsstationen samt anger en viktig koppling till Bagartorps centrum på andra sidan järnvägen. Möjlighet till torghandel skall finnas. P.g.a. närheten till pendeltågsstationen skall goda möjligheter till cykelparkering finnas. Cykelparkeringen skall integreras i torgets gestaltning. De olika gatutyperna samt torgets utformning redovisas mer ingående i gestaltningsprogrammet.

## Järnvägen

Järnvägen utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalkens 3 kapitel. Banverket utreder möjligheten att utöka kapaciteten mellan Tomtebodavägen och Kalhäll. Ett av alternativen innebär att järnvägen förbi Ulriksdal utökas med två spår, ett i vardera riktningen. Detaljplanen utgår från att Banverket endast bygger ett spår mot planområdet och den mark som reserveras för detta ändamål ges användningen järnvägstrafik för att tydliggöra de framtida intentionerna. Bebyggelse för centrumändamål och parkering föreslås på ett avstånd av 16 meter från spårmittpunkt, befintligt spår.

## Brand

Området ska förses med brandposter i gata med ett längsta avstånd om 150 meter mellan varje brandpost. Dock får avståndet mellan byggnad och brandpost inte överskrida 75 meter.

## Miljöfrågor

### Trafik

En utbyggnad av bostäder och arbetsplatser på Ulriksdalsfältet kommer att generera transporter. Fler personer kommer att resa med bil, kollektivt samt att gå och cykla. Med beaktande av områdets centrala läge och goda kollektivtrafikförsörjning är det troligt att utbyggnaden genererar mindre biltrafik än en motsvarande exploatering i ett mer perifert läge eller i ett område utan spårbunden kollektivtrafik. Pendeltågsstationen ligger direkt väster om planområdet. Hela stadsdelen Ulriksdal kommer även att få genomgående busslinjer. SL planerar på längre sikt även för en tvärgående spårväg och en framtida station kan komma att lokaliseras till trafikplatsen vid E 4/E 18. Förutsättningar för att kollektivtrafikresandet ska bli stort bedöms därmed som mycket goda.

## Risk och säkerhet

Planområdet ligger i ett utsatt läge invid järnvägen med hänsyn till olycksrisker. Totalt passerar mellan 400 och 500 tåg och 1-13 vagnar med farligt gods planområdet varje dygn. Samtliga ämnen som klassas som farligt gods, med undantag av radioaktiva ämnen, transporteras förbi området.

Länsstyrelsen rekommenderar att ett område på minst 25 meter bör lämnas fritt från bebyggelse intill transportleder för farligt gods. Kontor bör inte placeras närmare än 25 meter från järnväg medan bostäder inte rekommenderas närmare än 50 meter. En riskanalys ska göras vid nyexploatering inom 100 meter från sådana riskobjekt.

De angivna skyddsavstånden anger det minsta avstånd som bör hållas mellan bebyggelse och riskobjekt. En riskanalys som belyser risksituationen kan visa att risknivån är låg och att man kan göra avsteg från de rekommenderade avstånden. Visar det sig att risknivån är hög ska säkerhetshöjande åtgärder genomföras för att sänka risknivån. Detta kan också leda till att avsteg från de rekommenderade avstånden kan göras.

Inom ramen för planprocessen har en detaljerad riskanalys med avseende på risker förknippade med transporter av farligt gods på järnvägen tagits fram. Händelser som i riskanalysen har bedömts kunna medföra konsekvenser för människor inom planområdet är urspårning, explosion, brand i utläckt bensin samt utsläpp av giftig gas.

Detaljplanen medger huvudsakligen lager och parkering 16 meter från befintliga järnvägsspår. Vid torget, i anslutning till pendeltågsstationen, medges även centrumändamål 16 meter från spårområdet. Risknivån bedöms vara låg men vissa säkerhetshöjande åtgärder behöver genomföras för att uppnå en acceptabel risksituation:

- Utföra fasader och tak som vetter mot järnvägen i obrännbart material.
- Utföra byggnader närmast järnvägen med avstängningsbar ventilation samt placera friskluftsintag bort från järnvägen.
- Områden mellan bebyggelse och järnväg utförs så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Byggnader utförs så att det finns möjlighet till tillfredställande utrymning även om en större del av fasaden som vetter mot järnvägen blockeras av en olycka.
- Utforma byggnader nära järnvägen så att funktioner för ej stadigvarande vistelse placeras närmast järnvägen.

Att en acceptabel säkerhet kommer att uppnås inom området garanteras genom planbestämmelser. De har införts till följd av åtgärder som föreslås i riskanalysen.

Bebyggelsen som medges i denna detaljplan kommer att fungera som skydd för den bostadsbebyggelse som planeras i kommande etapper.

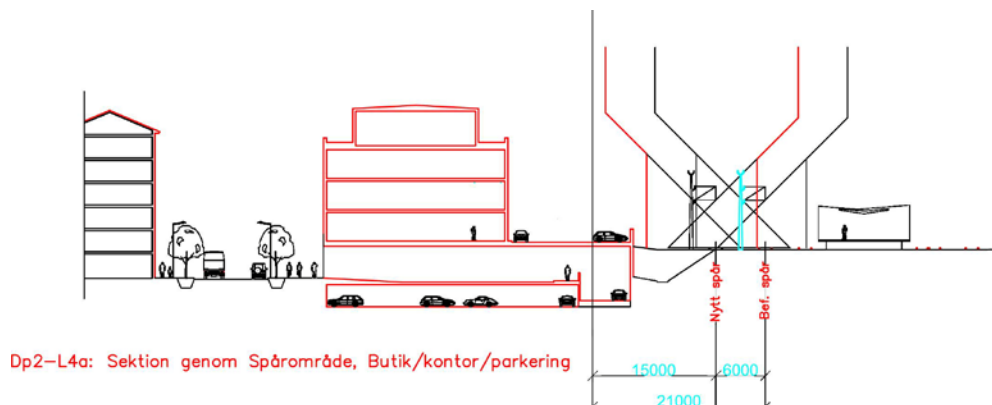
## En framtida utbyggnad av järnvägsspåren

En eventuell utbyggnad av järnvägen med ett ytterligare spår skulle leda till en förhöjd risknivå i planområdet eftersom närmaste planerade byggnader då skulle hamna endast 9 meter från spåret. Detta innebär att ytterligare riskreducerande åtgärder måste vidtas för att uppnå en acceptabel risknivå. Kravet på åtgärder anges då i huvudsak med avseende på risker förknippade med urspårning där avståndet mellan bebyggelse och närmaste spår understiger 15 meter. Detta kan göras genom att antingen.

- Utföra närmaste nytt spår med skyddsräler för att reducera sannolikheten för urspårning,
- Uppföra en avskärmande barriär mellan järnväg och bebyggelse för att reducera sannolikheten för att en urspårad vagn hamnar i planområdet eller
- Förstärka fasader som vetter mot järnvägen så att byggnaderna motstår en urspårad järnvägsvagn.

Det sistnämnda alternativet, förstärkning av fasader som vetter mot järnvägen, har införts som bestämmelse i planen.

De byggrätter som sticker upp i förhållande till järnvägen har även placerats på ett avstånd av minst 21 meter från befintlig spårmitt. Det innebär att de kommer att klara avståndet på 15 meter till spårmitt av det planerade nya spåret.



## Buller

Den stora bullerkällan i planområdet är järnvägen. Järnvägen går på bank och det finns idag en ca 2 meter hög bullerskärm mot Ulriksdalsfältet. Denna skärm slutar i höjd med befintlig gångtunnel under järnvägen.

Kontorshuset utmed järnvägen kommer att utsättas både för höga maximala ljudnivåer och höga ekvivalenta ljudnivåer. För kontor ställs dock endast krav på ljudnivå inomhus. Med bra ljudisolering kan kraven på ljudnivåer enligt svensk standard för kontor klaras och god ljudmiljö inomhus uppnås.

Kontorshuset längs med järnvägen som föreslås i detaljplanen dämpar bullret för den planerade bostadsbebyggelsen bakom dessa.

Den nya bebyggelsen i Ulriksdal genererar trafik som påverkar bullersituationen vid befintlig bostads- och kontorsbebyggelse i närområdet. Eftersom Kolonnvägen får något minskad trafik blir skillnaderna små eller obefintliga. För kontor ökar bullret med ca 2-6 dB(A) ekvivalentnivå och för bostäder ökar ekvivalentnivån med 0-1 dB(A) vilket inte är en hörbar förändring.

Ljudreflexer från den nya bebyggelsen påverkar inte ljudnivån vid befintlig bebyggelse väster om järnvägen. Skillnaden är mindre än 0,5 dB vilket inte är någon hörbar skillnad.



## Vibrationer

Flera faktorer pekar på att det finns risk för vibrationer i byggnader inom programområdet; de geologiska förhållandena, tågens hastighet och tågens tyngd. Eftersom vibrationer är ett större problem för lätta byggnader som radhus bedöms vibrationer inte bli något betydande problem för kontorsbyggnaderna. Markvibrationer behöver dock mätas för att undersöka risken för störningar. Inga fastställda riktvärden för vibrationer och stömljud i arbetslokaler finns. Lämpliga riktvärden för kännbara vibrationer i arbetslokaler är  $10 \text{ mm/s}^2$  och för stömljud 40 dB(A). Mätningar visar att dessa nivåer kommer klaras i de planerade arbetslokalerna om åtgärder som exempelvis tung betongstomme, stödpålning mm vidtas.

## Naturmiljö

Planområdet, liksom övervägande del av Ulriksdalsfältet, består av ett öppet fält som tidigare brukades som åkermark. Vegetationen inom planområdet består av gräs, buskar och mindre träd. Andelen grönyta minskar vid genomförande av planförslaget men inga utpekade värdefulla naturmiljöer tas i anspråk. I en damm i norra delen av golfbanan, nära Överjärva gård, finns både mindre och större vattensalamander. Den större vattensalamandern är fridlyst och rödlistad. Eftersom det är cirka 300 meter mellan stadsdelen Ulriksdal och dammen bedöms inte utbyggnadsplanerna påverka salamandrarna.

Norr om Ulriksdalsfältet ligger Igelbäckens naturreservat som är en del av Järvakilen, en av Stockholms gröna kilar. Ulriksdalsfältet ingår inte i Järvakilen men är ändå en del i ett grönt stråk från Hagaparken och norrut. Pågående bebyggelse, av vilken planområdet utgör en del, innebär att stråket minskar i storlek och omvandlas till en rad närparker men de negativa konsekvenserna bedöms som små eftersom den viktigaste kopplingen ligger vid Igelbäckens naturreservat.

## Kulturmiljö

Norr om Ulriksdalsfältet ligger Överjärva gård, en plats som varit bebodd sedan järnåldern. Överjärva är den enda av Solnas agrara miljöer som är bevarad i sin helhet. Flera fornlämningar finns vid gården. En utbyggnad på fältet, varav planområdet utgör en del, tar i anspråk delar av tidigare åkermark och möjligheten att läsa kopplingen mellan gården och dess åkermark försvagas. Det öppna fältet närmast gården kommer dock att finnas kvar orört.

## Rekreation

Ulriksdalsfältet är bullerstört från E 4 och järnvägen. Det bullerstörda läget bidrar till att området är mindre attraktivt som rekreationsområde och utbyggnad enligt planförslaget medför ingen negativ påverkan på några rekreationsvärden.

## Markföroreningar

Marken inom planområdet kan eventuellt vara utfylld med fyllningsmassor från olika delar av Stockholm och en översiktlig miljöteknisk markundersökning rekommenderas om fyllnadsmassor påträffas. En asfalterad väg finns idag inom planområdet. Beroende på när denna väg byggdes samt hur underhåll av vägen har skett kan det finnas risk för att tjärhaltig asfalt finns i något lager. Detta bör undersökas innan vägen rivs upp eftersom asfalt innehållande stenkoltjära kan klassas som farligt avfall.

## Mark och grundvatten

Marken i området består av lera, eventuellt kan fyllningsmassor förekomma. Detaljplanen medger underjordiska garage vilka kräver schaktningsarbeten. Garagen byggs vattentätt och den tillfälliga påverkan på grundvattnet som eventuellt kan uppstå under byggskedet medför inte behov av vattendom. Lera är ett trögt material och inläckaget av vatten torde bli relativt litet under byggtiden.

## Dagvatten

Hela Ulriksdalsområdet består till övervägande del av naturmark med låg föroreningsbelastning. Avrinningen sker till Brunnsviken, vilken i Solnas dagvattenstrategi bedöms som mycket känslig för föroreningar i tillrinnande dagvatten.

Planförslaget medför att föroreningsbelastningen från området ökar något vilket är en naturlig konsekvens av att naturmark bebyggs. Även avrinningen ökar eftersom andelen hårdgjorda ytor ökar. Dagvattenfrågan håller på att utredas för hela Ulriksdal. De förslag på åtgärder som finns är fördröjning av dagvatten, främst från gångbanor, via trädgropar och fördröjning av dagvatten genom öppna dikesanvisningar i grönytor. Trädgroparna utformas med skelettjord, d.v.s. hög permeabilitet. För huvudinfarten diskuteras fördröjningsmagasin med någon form av trafikdagvattenrening.

Ovanstående åtgärder bedöms kunna mildra de negativa effekterna av den större och snabbare avrinningen från områdets hårdgjorda ytor. De bedöms minska den hydrauliska belastningen, en del av föroreningarna fastläggs i mark i stället för att föras till Brunnsviken och risken för torrskorpebildning minskar.

Parkeringsplatserna utmed järnvägen kommer att vara i form av parkeringsdäck i två våningar. Parkeringsplatser kommer dock att finnas även på taket, vilket medför att dagvattnet därifrån måste tas omhand och renas.

Någon påverkan på enskilda brunnar eller vattentäkter bedöms inte ske.

## Luftkvalitet

Utbyggnaden utmed järnvägen påverkar inte luftkvaliteten i området.

## Elektromagnetisk strålning

Idag finns inga rikt- eller gränsvärden för lågfrekvent elektromagnetisk strålning, som är den typ av strålning som kommer från järnvägar. Ett referensvärde på  $0,2\mu\text{T}$  brukar dock användas vid nyproduktion av bostäder, mot bakgrund av försiktighetsprincipen i miljöbalken. Vid avståndet 20 meter från järnväg är den elektromagnetiska strålningen oftast mindre än  $0,2\mu\text{T}$ . Eftersom inga bostäder planeras inom planområdet behövs ingen utredning om den elektromagnetiska strålningen från järnvägen.

## Genomförande

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag då planen vinner laga kraft.

## Medverkande

Detaljplaneförslaget är framtaget av stadsbyggnadsförvaltningen genom Ann-Christine Källeskog, Tomas Andersson och Helena Persson. Detaljplaneförslaget är framtaget i samarbete med Ulriksdal Utveckling AB och BAU Arkitekter.

Ann-Christine Källeskog  
Plan- och byggchef

Helena Persson  
Planarkitekt