



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Granskningsutlåtande

Datum: 2014-12-16

Diarienummer: 0642/11

Aktbeteckning: 2-5256

Tore Hjelte

Telefon: 031-368 15 72

E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

## Detaljplan för Bostäder mm vid Rambergsvallen inom stadsdelarna Rambergstaden och Biskopsgården i Göteborg

### Granskningsutlåtande

#### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 12 augusti 2014 att genomföra granskning för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden **27 augusti – 16 september 2014**.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden **27 augusti – 16 september 2014**. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

#### Sammanfattning

De viktigaste synpunkterna som inkommit under granskningen gäller länsstyrelsens synpunkter angående buller- och luftproblemen utefter Hjalmar Brantingsgatan samt trafiknämndens kommentarer angående föreslagna trafikåtgärder för Hjalmar Brantingsgatan och lokalgatorna.

Buller- och luftsituationen för Hjalmar Brantingsgatan har stämts av med länsstyrelsen. Efter genomgång av föreslagna åtgärder godkänner länsstyrelsen kontorets hantering av problemen och förslagen till ändringar i planhandlingarna. Planens trafiklösningar har diskuterats med trafikkontoret och ändringar har gjorts på plankartan bl.a. har kvarteren utefter Hjalmar Brantingsgatan flyttats 2,5m söder ut.

Kontoret har även gjort revideringar av planförslaget genom mindre justeringar på plankartan och i planbeskrivningen så att remissinstansernas synpunkter är tillgodosedda. Kommunen är markägare i hela området. Ändringarna innebär inte några större förändringar för genomförandet av planen varför en ny granskning inte behövs.

Kvarstående erinringar finns från Häcken och GotEvent, vars önskemål om makparkeringar inte är möjliga att tillgodose inom detta planarbete.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Fastighetsnämnden:

tillstyrker förslaget till detaljplan.

Fastighetskontoret ställer sig positivt till detaljplanförslaget, dels genom att det med ett stort antal bostäder bidrar till bostadsförsörjningen, dels genom att förtätning sker i ett område med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Vidare bidrar bebyggelse i området, tillsammans med att förutsättningar nu finns att stänga befintlig gång- och cykeltunnel, till att öka känslan av trygghet för närboende och passerande

### 2. GotEvent:

Det måste beaktas i planeringen av området att arenan kommer att ha en omgivningspåverkan av olika slag. Miljöförvaltningen har i samrådsskedet framhållit detta, vilket av Stadsbyggnadskontoret blivit bemött med att arenan inte kommer att innebära någon betydande olägenhet för de nya bostäderna, då arenan blir helt kringbyggd och får nya belysningsmaster.

Vi vill mot bakgrund av ovanstående framhålla att de nya belysningsmasterna enligt lämnat bygglov kommer att bli 38 m höga medan läktarna endast är 8 meter höga. Den av kommunfullmäktige beslutade verksamheten på Hisingens Nya Arena kommer att omfatta BK Häckens ca 15 – 20 allsvenska fotbollsmatcher med upp till maximalt 7 000 personer i publik samt dessutom en omfattande verksamhet med över 2 000 timmars utövande av träningar och matcher med fotbollsföreningar på Hisingen. Detta innebär en verksamhet i stort sett alla dagar året runt från kl 07:00 – 23:00.

Det kommer sammanfattningsvis att uppstå en mer eller mindre omgivningspåverkan till följd av den beslutade placeringen och givet bygglov avseende den kommande arenan. Omgivningspåverkan kan uppstå i form av ljus från arenabelysningen, ljud från publik, spelare och högtalarsystem samt trafik till och från arenan. Dessutom kommer arenan att alstra ett stort behov av parkering i det direkta närområdet inom bekvämt gångavstånd. Vår bedömning är att det erfordras ca 600 parkeringsplatser vid BK Häckens matcher. Inom Arenans tomtområde kommer att erfordras möjligheter att parkera ca 100 personbilar som är knutna till matcharrangemangen.

Det måste anses vara nödvändigt att den fortsatta utvecklingen av området beaktar de nya förutsättningar som skapas genom besluten om att etablera Hisingens Nya Arena. Först därigenom kan en konsekvent och problemfri struktur etableras som skapar förutsättningar för goda helhetslösningar för alla målgrupper - boende, idrottare och besökare.

### **Kommentar:**

En uttalad vilja i Göteborg är att bygga blandstad dvs. en mix av bostäder, verksamheter och olika typer av fritidsaktiviteter. I sådana miljöer sker viss omgivningspåverkan. I Rambergsvallsområdet kommer det vara omgivningspåverkan från Hjalmar Brantingsgatan, Volvo, utomhusbadet, aktivitetsstråket och den nya arenan.

Synen på parkering har ändrats. Kommunen har beslutat att prioritera kollektivtrafiken, de gående och cyklister. Detta innebär ofta ett längre avstånd till och från olika parkeringar.

Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser samt fyra buss- och spårvagnshållplatser inom 300 m.

Parkeringsbolaget har startat en lokaliseringsutredning angående en större parkeringsanläggning i anslutning till Rambergsvallen/Wieselgrensplatsen.

### **3. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme):**

Som det nämns i handlingarna ligger en fjärrvärmeledning i vägen för byggnationen vid den befintliga gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan. I enlighet med skrivelsen i samrådsredogörelsen påtar sig Fastighetsnämnden att bekosta denna omläggning av fjärrvärmeledningen vid gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan.

### **4. Göteborg Energi Nät AB:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **5. Göteborgs Hamn AB:**

anser sig inte berörd och har därför inga synpunkter på planförslaget.

### **6. Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag:**

ser inga problem med att den befintliga parkeringen på Lantmannagatan inte ersätts inom planområdet då det finns ledig kapacitet på övriga parkeringar i närområdet.

Att parkeringen för planområdet tillgodoses genom ett nytt garage under mark kan ses som begränsande då det minskar möjligheterna till samnyttjande och flexibilitet. Det är också ofta dyrt att anlägga parkering i ett underjordiskt garage. Det går därför att ifrågasätta den ekonomiska genomförbarheten av de underjordiska garagen i och med att det idag är gratis parkering på lokalgatorna i området. Risken är att gatorna belastas ytterligare och garageplatserna står oanvända om det är för stor kostnadsskillnad mellan de olika alternativen. En framkomligare väg vore därför att överväga parkeringshus ovan mark. På så sätt skapas möjligheten att samla flera fastigheters parkeringsbehov i en anläggning som kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt genom samutnyttjande. En sådan anläggning skapar större förutsättningar för ekonomiskt genomförande.

#### ***Kommentar:***

Frågan om större parkeringsanläggningar som kan samutnyttjas av olika intressenter kan inte hanteras i enskilda detaljplaner utan måste planeras på annat sätt. För att få ned kostnaderna för parkeringen har vi i denna plan ungefär hälften av platserna i garage och hälften som markparkering.

### **7. Higab AB:**

Nya fotbollsarenan uppförs för att klara allsvenskt spel men är även avsedd för ett utökat användande av breddidrotten. Då den nya arenan utrustas med konstgräs medför detta att nyttjandetiden väsentligt kommer kunna ökas jämfört med den gamla arenan. Nyttjandetiden kan komma uppgå till ca 2000 timmar per år. Under en stor del av denna tid kommer bland annat arenans belysning vara i drift.

I första hand belyses arenan via fyra ca 38 meter höga hörnplacerade belysningsmaster. Ljusspridningen från masterna kommer att påverka områdena som angränsar till arenan. I samband med att arenan nyttjas kommer även ljud uppstå från publik, spelare och högtalarsystem. Det är viktigt att ovanstående beaktas vid planering av nya bostäder och verksamheter i området.

## Parkering

Det är också viktigt att pågående och kommande stadsplanering säkerställer att erforderligt antal parkeringsplatser finns/bibehålls i närområdet och i anslutning till arenan.

### **Kommentar:**

De nya bostäderna ligger längre ifrån arenan än de befintliga bostadshusen på andra sidan Hjalmar Brantingsgatan.

En uttalad vilja i Göteborg är att bygga blandstad dvs. en mix av bostäder, verksamheter och olika typer av fritidsaktiviteter. I sådana miljöer uppkommer viss omgivningspåverkan. I Rambergsvallsområdet kommer det vara omgivningspåverkan från Hjalmar Brantingsgatan, Volvo, utomhusbadet, aktivitetsstråket och den nya arenan.

Synen på parkering har ändrats. Kommunen har beslutat att prioritera kollektivtrafiken, de gående och cyklister. Detta innebär ofta ett längre avstånd till och från olika parkeringar.

Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser samt fyra buss- och spårvagnshållplatser inom 300 m.

Parkeringsbolaget har startat en lokaliseringsutredning angående en större parkeringsanläggning i anslutning till Rambergsvallen/Wieselgrensplatsen.

## **8. Idrotts- och föreningsnämnden:**

har inte lämnat några synpunkter.

## **9. Kretslopps- och vattennämnden:**

### *Avfall*

Eftersom sopbilar endast tillåts på den nord-sydliga genomfartsgatan är det viktigt att avfallsutrymmen placeras i anslutning till den vägen för att avfallshanteringen ska kunna fungera. Ett sätt att säkerställa detta på vore att justera bestämmelsen angående angöringen för sopbilar och till exempel skriva: "Avfallsutrymmen ska placeras mot den genomgående lokalgatan i nord-sydlig riktning där angöring för sopbilar ska ske". Om bestämmelsen inte ändras vore det bra med ett förtydligande i planbeskrivningen om att avfallsutrymme måste placeras i anslutning till genomfartsgatan, max 25 meter ifrån angöringsplats för sopbil.

Inför projektering är det bra att tänka till lite extra kring hur avfallshanteringen ska lösas för verksamheterna i det nord-östra hörnet av planen, som inte har en direkt koppling till den genomgående gatan.

### *Ledningsutbyggnad*

Nytt allmänt huvudledningsnät inom allmän platsmark (torg, huvudgata och lokalgator) krävs för att möjliggöra VA-anslutning till de i detaljplanen föreslagna områden. Ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till ca 600 meter.

Nya huvudledningar på drygt 50 meter utanför planområdet för dricks-, spill-, och dagvatten, är möjligt att bygga genom lämplig schaktfri metod under trafik leden utmed det planerade övergångs- stället öster om den befintliga gång och cykeltunneln. Alternativt kan gång och cykeltunneln under Hjalmar Brantingsgatan och spårvagnsspåren användas till ledningsdragning för va-ledningar om den enligt förslaget skall ersättas med ett nytt övergångsställe. Vilket av dessa alternativ som är lämpligast fastställs i samband med detaljprojektering i samråd med Trafikkontoret.

### *Klimatanpassning*

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger att "lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i

förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt kombinerat avloppssystem”.

**Kommentar:**

Kontoret anser att bestämmelsen ”angöring till avfallsrum ska ske mot den genomgående lokalgatan i nord-sydlig riktning” är riktig eftersom det finns olika sätt att lösa själva avfallsutrymmenas placering, storlek och utseende.

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse som anger att ”lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt kombinerat avloppssystem”.

**10. Kulturnämnden:**

har inte lämnat något yttrande.

**11. Lokalnämnden:**

har inget att erinra mot rubricerade detaljplan

**12. Miljö- och klimatnämnden:**

tillstyrker planförslaget under förutsättning att våra synpunkter nedan beaktas.

**Trafikbuller**

Vi ser mycket positivt på att man tagit fram åtgärdsförslag för hur ljudmiljön i området kan förbättras så att de som kommer att bo i området får tillgång till goda ljudmiljöer. Dessutom är det mycket positivt att det i planbestämmelserna anges att fasader mot huvudgata ska utföras av material så att minimal bullerreflektion uppnås.

**Störningar från Rambergsvallen**

Den nya arenan planeras att vara inbyggd och få nya belysningsmaster. Vi anser att detta inte per automatik innebär att aktiviteter på arenan inte skulle kunna innebära att närboende kan uppleva störningar. Gamla Ullevi byggdes in, men närboende har ändå framfört klagomål. Vi anser därför att denna fråga är viktigt att arbeta in i detaljplanen för den nya arenan.

**Kommentar:**

En uttalad vilja i Göteborg är att bygga blandstad dvs. en mix av bostäder, verksamheter och olika typer av fritidsaktiviteter. I sådana miljöer uppkommer viss omgivningspåverkan. I Rambergsvallsområdet kommer det vara omgivningspåverkan från Hjalmar Brantingsgatan, Volvo, utomhusbadet, aktivitetsstråket och den nya arenan.

**13. Park- och naturnämnden:**

*Grönstruktur*

Förskolegården, som finns redovisad som ett offentligt rum, ligger på kvartersmark och är inte tillgänglig för allmänheten under dagtid. Då den gröna ytan i norra delen av planen helt försvinner föreslår förvaltningen att compensationen, som redovisas i planhandlingen i form av konstgräsplaner, utökas till att även innehålla en hårdgjord yta där andra aktiviteter kan utföras. Den föreslagna ytan måste säkerställas långsiktigt och detta bör tydliggöras i genomförandeavtalet.

*Natur, Kultur och Sociotop*

Aktivitetstorget ska ha plats för både liv, rörelse och hängplatser. Eftersom gröna ytor försvinner är det viktigt att torgytan får inslag av både grönska och hårdgjorda ytor. Torget ska fungera både som aktivitetsyta för många människor, och samtidigt vara

trygg när det inte uppehåller sig många människor där. Då viss trafik är planerad på torgytan bör ansvarsfördelningen regleras genom avtal för att säkerställa tillräckligt stor yta för aktiviteter/planteringar. Detta gäller i synnerhet om dagvattendiken ska rymmas inom torgytan.

Ansvarsfördelningen för torget/aktivitetsytan bör regleras genom avtal för att säkerställa tillräckligt stor yta för aktiviteter/planteringar.

#### *Dagvatten*

Allt dagvatten från bostäder ska i normalfallet hanteras och fördröjas på kvartersmark. Problematiken med att det på dessa innergårdarna inte finns plats för fördröjning och rening bör tydligare belysas och konsekvensbeskrivas i planen och genomförandeavtalet.

Dagvattendiket med tillhörande magasin, som är illustrerat i öster, behöver tydligare redovisas för att ansvarsfördelningen för detta ska kunna klargöras. Framtida drift och utveckling av dagvattendiket bör regleras genom avtal. Detta då det i dagvattenutredningen står att fördröjning och rening ej kan ske på innergårdarna.

#### **Kommentar:**

Kompensation för ianspråktagande av grusplanen och grönområdet mellan Volvo och Lundbybadet sker genom anläggning av nya konstgräsplaner och upprustning och utveckling av Gc-banan till ett aktivitetsstråk. Vidare har diskussioner förts med Lundbybadet som är villiga att öppna upp sina allmänna ytor vid utomhusbadet efter badsäsong.

Det går inte att skriva avtal mellan olika förvaltningar med samma huvudman - Göteborgs kommun. Fördelningen mellan trafik- och parkytor får ske genom en gemensam projektering med detaljplanens handlingar som utgångspunkt.

Ansvarsfördelning för de öppna dagvattenlösningarna som föreslås beskrivs i planbeskrivningens del om genomförandet.

Exakt hur dagvattnet ska hanteras i aktivitetsstråket får lösas i projekteringen. Ansvarsförhållandena mellan park- och natur och kretslopp- och vatten får följa samma principer som i övriga Göteborg.

#### **14. Räddningstjänsten Storgöteborg:**

är fortfarande av den åsikten att brandvattenfrågan bör kommenteras i planbeskrivningen. I övrigt har RSG inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

#### **Kommentar:**

Kapacitet för brandvatten och brandpostsystem regleras inte i detaljplanen. Kretslopp- och vattenförvaltningen har klargjort att nya ledningssystem kommer att anläggas i gatorna och att området kan försörjas med rätt mängd vatten och brandposter.

#### **15. Stadsdelsnämnd Lundby:**

ser positivt på att kvarteren har blivit större och därmed släpper in mer solljus till lägenheterna. Det är bra att tunneln under Hjalmar Brantingsgatan kommer att tas bort då detta kommer att öka den upplevda tryggheten. Det är även positivt att den nya övergången över Hjalmar Brantingsgatan sker i en rak förlängning av det kommande aktivitetsstråket tillsammans med hastighetssänkning samt de hastighetsdämpande åtgärderna. Förvaltningen ser detta som ett bra första steg i att omvandla Hjalmar Brantingsgatan till en stadsgata.

Förvaltningen anser att bestämmelsen om buller bör skärpas något genom att delen av planbestämmelsen om störningsskydd ”minst hälften av bostadsrummen” byta ut mot ”alla sovrum”.

Det är bra med bestämmelsen v1 (Bottenvåning ska anpassas till anslutande marknivå och ha en invändig bjälklagshöjd på minst 3,5 meter) då detta ger goda förutsättningar för service och verksamheter i bottenvåningarna. Förvaltningen anser dock att denna bestämmelse bör gälla för alla kvarteren inom detaljplanen. På detta sätt säkerställs framtida möjligheter för omvandling av bostäder till centrumverksamheter om detta behov ökar.

Gällande den vänstra gatusektionen som presenteras på sidan 15 i planbeskrivningen anser förvaltningen att ytan för bilar är för bred och kommer att inbjuda till höga hastigheter. Ytan för bilar borde göras smalare och därigenom tydligt signalera en låg hastighet mot biltrafikanter. Förvaltningen anser även att cykelbanan tydligt borde separeras från de gående och mer jämföras med biltrafiken i enlighet med förslaget till Cykelplan för en nära storstad, som tagits fram av Trafikkontoret. Förvaltningen ställer sig även frågande till om det är tillräcklig plats för alléträd i sektionerna. I en av sektionerna som redovisas i kvalitetsprogrammet avsetts endast 1 meter yta till trädrad.

Då stora delar av trottoarerna inom planområdet kommer att ligga på kvartersmark är det viktigt att säkerställa att dessa måste genomföras samt tillgängligheten för allmänheten via planbestämmelse.

Förskolegårdens yta ligger under stadens rekommendationer om 35 kvm per barn. Ytan bör därför utökas i detaljplanen till att omfatta del av L1 området i enlighet med hur det ser ut på illustrationsritningen. Det är även viktigt att förskolans behov av angöring för hämtning och lämning beaktas vid bildandet av gemensamhetsanläggningen på kvartersmarken med g1 invid förskoletomten.

Gällande de nya konstgräsplanerna som ska ersätta grusplanen är det angeläget att dessa säkerställs över tid samt att även finansieringen för dessa säkerställs.

Förvaltningen ställer sig frågande till att detaljplanen har en lägre parkeringsnorm än den relativt nya detaljplanen för Östra Kvillebäcken, då planen för Östra Kvillebäcken har bättre förutsättningar för ett lågt parkeringstal på grund av närhet till mer service och utökad kollektivtrafik. Om parkeringsnormen ska sänkas till den lägre nivån som anges i planbeskrivningen måste bil- och cykelpool säkerställas för området via avtal. Detta bör även tydligt framgå i genomförandedelen av planbeskrivningen.

Handlingen *Mobilitetslösningar för boende i Rambergsstaden* innehåller en del felaktigheter på kartbilderna gällande placering av service samt förskolor och grundskolor. Utredningen borde även ta upp aspekter som trygghet, barriärer och höjdskillnader när man resonerar om närheten till centrum med cykel. Dessa aspekter kan medföra att många människor väljer bort cykeln som transportmedel.

I parkeringsutredningen förefaller det som att man räknar in alla platserna på den större befintliga parkeringsytan söder om Lundbybadet. Då det ska uppföras konstgräsplaner på delar av denna yta blir därför antal bilplatser som redovisas i utredningen missvisande.

### **Kommentar:**

Bullerbestämmelserna som används på plankartan är speciellt framtagna för denna typ av planområden och är internt avstämda med alla som arbetar med bullerfrågor under planprocessen.

Plankartan medger verksamheter i alla bottenvåningar. Entrévåningarna ligger 0,9m ovan mark, vilket innebär att alla bottenvåningar kan få entréer i marknivå och 3,5m rumshöjd vid eventuell omvandling till verksamhetslokaler. Se sektioner sid 19 i planbeskrivningen.

Gatusektionen för Hjalmar Brantingsplatsen har ändrats och blivit 2,5m bredare. (Kvarteren har skjutits 2,5m söderut). Sektionen på sid 15 i planbeskrivningen är bara en principsektion. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret är överens om att med en gatubredd på 18,5 m finns alla möjligheter att lösa de funktioner som redovisas i sektionen.

Planbestämmelsen  $g_1$  har kompletterats med texten ”En två meter bred trottoar ska finnas utefter alla husfasader”.

Förhållandet för förskolan är totalt sätt bra med egen fastighet, stor lekgård i bra väderstreck samt närhet till andra lektytor och större parkområden. Leggården uppfyller tyvärr inte rekommendationen 35 kvm/barn men planens 30 kvm är ändå acceptabelt.

De nya konstgräsplanerna finns upptagna i genomförandekonomin och kommer att byggas i samband med att planen genomförs. Exakt placering bestäms i samråd med idrotts- och föreningsförvaltningen. Hur länge de blir kvar bestäms av hur idrotts- och föreningsförvaltningen tänkt sig det framtida utvecklingen av området och på hur den nya arenan kommer att användas.

Parkeringsfrågorna och p-talen har diskuterats med trafikkontoret. Planen visar en p-lösning som följer dagens p-norm. En diskussion om att göra avsteg från p-normen har diskuterats i projektgruppen. Slutgiltigt p-tal bestäms i bygglovsskedet.

Justeringen av planen genom att minska kvarteren från fem till fyra ger ingen påverkan på bullervärdena. Det har gjorts nya bullerberäkningar som utgår från flyttningen av kvarteren 2,5m söderut.

## **16. Trafiknämnden:**

Trafiknämnden har lämnat ett omfattande yttrande angående trafiklösningarna för Hjalmar Brantingsgatan och lokalgatorna, stängning av gångtunneln, parkeringslösningarna mm.

### ***Kommentar:***

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har efter granskningen haft ett flertal möten där trafiknämndens synpunkter har diskuterats. Följande förändringar har beslutats:

- Kvarteren närmast Hjalmar Brantingsgatan har flyttats 2,5 m söderut så att gatusektionen för HUVUDGATA ökats från 16m till 18,5m.
- Utefter den genomgående gatan i nord-sydlig riktning har kvartersmarken i gaturummet tagits bort och hela gatan inklusive trottoarer och längsgående parkering utgör nu allmän plats LOKALGATA.
- Kvartersmarken utefter Lantmannagatan har tagits bort och plangränsen justerats.
- Planbestämmelsen  $g_1$  har kompletterats med texten ”En två meter bred trottoar ska finnas utefter alla husfasader”.
- Bredden på körbanan för lokalgatan i nord-sydlig riktning har minskats med en meter till 5,5 m.
- P-talet justerats så att antal besöksplatser ökat något och antalet boendeparkeringar minskat i motsvarande grad.

Trafiknämnden har beslutat att gångtunneln ska stängas och att hastigheten sänkas till 50 km/tim utanför de nya bostäderna.

Planhandlingarna har justerats i enlighet med ovanstående punkter.



## Statliga och regionala myndigheter m.fl.

### 17. Försvarmakten:

har inte lämnat något yttrande.

### 18. Göteborgsregionen (GR:)

har tidigare yttrat sig i samrådet över nämnda plan och har inget ytterligare att tillägga.

### 19. Lantmäterimyndigheten i Göteborg:

Det finns inte angivet på kartan enligt vilken PBL planen är upprättad. Lantmäterimyndigheten har inget i övrigt att erinra mot förslaget.

#### **Kommentar:**

Kontoret har justerat planhandlingarna i enlighet med synpunkten.

### 20. Länsordningspolisen:

har inte lämnat något yttrande.

### 21. Länsstyrelsen:

#### **Bedömning enligt 11 kap 10§ PBL**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planhandlingarna behöver förtydliganden i avseende på MKN för luft, störningar från närliggande verksamheter och trafikbuller i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av detaljplanen inte ska prövas av Länsstyrelsen

#### **Motiv för bedömningen**

##### MKN för luft

I planbeskrivningen finns ett kapitel om *Luft och buller*, som helt saknar innehåll om luft. Detta är anmärkningsvärt. Vidare har kommunen i flera bemötanden till planprogrammets samrådsredogörelse utlovat en luftutredning. Detta har inte gjorts. Mot denna bakgrund kan Länsstyrelsen inte göra någon bedömning om MKN för luft.

##### Närliggande verksamhet

Planförslaget vill möjliggöra nya bostäder intill Volvos pågående verksamhet. Kommunen anser inte att denna verksamhet är störande på omgivningen. Länsstyrelsen kan inte göra samma bedömning, eftersom underlag saknas. Finns emissioner till luften som kan innebära hälsorisker? Vilka bulleremissioner och bullerkrav finns vid verksamheten? Kan dessa krav klaras om bostäder och förskola byggs närmare verksamhetsområdet

##### Trafikbuller

Till granskningen har kommunen tagit fram ett nytt PM, *Bostäder och trafikbuller utmed Hjalmar Brantingsgatan*, om avvägningar och ställningstaganden gällande byggnation av bostäder i en trafikbullerutsatt miljö. I detta finns en rad förslag på åtgärder som genomförs inom ramen för planarbetet, däribland beslut om sänkt hastighet på Hjalmar Brantingsgatan till 50 km/tim. Detta beslut behöver tas innan detaljplanens antagande.

Det kan på sikt, enligt samma buller-PM, bli aktuellt med en omdaning av Hjalmar Brantingsgatan till stadsgata, vilket kan medföra en minskad biltrafik. Länsstyrelsen är dock tveksam till om bullerexponeringen kan minska i enlighet med den beräknade omfattningen, med en samtidig ökning av kollektivtrafiken. Har bullerberäkningarna tagit hänsyn till en ökad kollektivtrafik, dvs. fler bussar och spårvagnar längs Hjalmar Brantingsgatan?

I avvägningen av alternativ har kommunen valt bort några som inte bedöms rimliga att genomföra, däribland uppförande av bullerskärm. Länsstyrelsen anser att kommunen inte ska ta bort möjligheten att uppföra någon form av bullerskärm/-skydd, vid händelse av att omdaning av Hjalmar Brantingsgatan inte genomförs i enlighet med tidsplan.

Kommunen har avfärdat att flytta bostadsbebyggelsen längre från Hjalmar Brantingsgatan och inte utrett vilken effekt ett större avstånd skulle ge för bullersituationen. Detta har avfärdats med anledning av negativa konsekvenser på en eftersträvd stadsmässighet. Kommunen är dock inte tydlig med vilken stadsmässighet som eftersträvas i detta område. Vid exempelvis Linnégatan ger förträdgårdarna ett längre avstånd mellan bostadsbebyggelse och spårvagn/gata, och enligt Länsstyrelsens bedömning finns där en stadsmässighet, trots avståndet mellan husfasad och gata.

Enligt planbestämmelse på plankartan ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida med högst 50 dB(A) vid fasad, om ekvivalent ljudnivå vid fasad överstiger 55 dB(A). Denna bestämmelse kan förtydligas med att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska vara vända mot ljuddämpad sida. Länsstyrelsen är tveksam till om några av lägenheterna i hörnen och på kortsidorna närmast Hjalmar Brantingsgatan kan leva upp till de krav som ställs i planbestämmelsen. Kommunen får gärna redovisa en situationsplan över rumsfördelningen.

Bullerutredningen behöver en mindre uppdatering med anledning av förskolans/skolans nya lokalisering. Ett krav är att förskolans/skolans lektytor ska klara 55dB(A) ekvivalent ljudnivå. Om denna ljudnivå överskrids behöver åtgärder vidtas och eventuellt redovisas på plankartan.

### **Övriga synpunkter**

Länsstyrelsen anser att kommunen borde utreda och ta ställning till ytterligare förtätning av bostäder på Volvos parkering och kolonistugeområdet intill aktuell detaljplan.

### **Beredning**

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

### **Kommentar:**

Buller- och luftsituationen för Hjalmar Brantingsgatan har stämts av med länsstyrelsen via LARK-möte. Bullersituationen har förbättrats genom att kvarteren flyttas 2,5m längre ifrån gatan och representanter för miljöförvaltningen redogjorde för luftsituationen. Efter genomgång av föreslagna åtgärder godkände länsstyrelsen kontorets hantering av problemen och förslagen till ändringar i planhandlingarna.

Nya bullerberäkningar är gjorda för alternativet där kvarteren är indragna 2,5m. Flyttningen innebär att det endast är ett fåtal lägenheter med bullervärden över 65dBa. Förskolegården uppfyller väl bullerkraven.

Beslut om sänkning av hastigheten från 70 km/tim till 50 km/tim har tagits i trafiknämnden.

Hjalmar Brantingsgatan är avsatt som ”Huvudgata” i planen vilket innebär att det är fullt möjligt att uppföra bullerplank om detta skulle vara önskvärt.

## **22. Svenska Kraftnät**

har ingenting att erinra mot upprättat förslag

## **23. Skanova Nätplanering:**

har ingenting att erinra mot upprättat förslag

## **24. Trafikverket**

vill informera om att det aktuella planområdet området ligger inom MSA-ytorna (MSA = Minimum Sector Altitude ) för instrumentflygplatserna Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport . Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport är utpekade som riksintressen. Aktuellt planförslag bör dock inte påverka MSA-ytorna.

Vi har inga övriga synpunkter på granskningsförslaget .

## **25. Vattenfall Eldistribution AB:**

har inte lämnat något yttrande.

## **26. Västtrafik Göteborgsområdet:**

har inte lämnat något yttrande.

## **Sakägare**

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”fastighetsägare” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

## **27. Fastighetsägare Rambergsstaden 66:4, Sveafjord AB/Volvo Group Real Estate:**

har inte lämnat något yttrande

## **Övriga**

### **28. Fortum Distribution AB:**

har inte lämnat något yttrande.

### **29. SCH - Stadsplanering Centrala Hisingen:**

SCH noterar med stor glädje att våra synpunkter under samrådet gällande framförallt överfart Hjalmar Brantingsgatan, torget framför Lundbybadets entré och kvarterens storlek har hörsammats. Dessa faktorer ökar detaljplanens kvalitet avsevärt! Glädjande också att höra att några bullerplank inte är aktuella. Glöm inte att det finns en buss-hållplats i västergående riktning också som måste integreras.

Att antalet våningar trappas ner stegvis från 8 vån utmed Hjalmar Brantingsgatan och bättre möter skalan mot Lantmannagatan med 5 vån skapar en intressantare form, jämfört med att som tidigare vara 6 vån jämnt över i princip hela området. Att fasaderna mot aktivitetsstråket nu livar ökar stadsmässigheten. Att gatan mellan kvarteren och aktivitetsstråket tagits bort är också mycket positivt. Även gatan som tillkommit söder om det nordvästra kvarteret och binder samman är positivt.

Sammanfattningsvis har alltså flera positiva förbättringar skett. Det finns dock fortfarande framförallt två förbättringspunkter som vi vill framföra:

1) Vi noterar med stor förvåning (bekräftar visserligen tidigare rykten) att hastighets-sänkningen på Hjalmar Brantingsgatan enbart sker lokalt vid passagen av planområdet; Varför ska man öka till landsvägsfart (70) utmed en sträcka på ca 300 m mellan området och Wieselgrensplatsens resp Gropegårdsgatans trafikljus? Som boende i

området vet vi att trafiken idag flyter med en hastighet på runt 90-100 km/h utmed denna sträcka, och nu föreslagna åtgärder kommer att vara mycket positivt. Men att pendla mellan 50-70-50-70 på denna korta sträcka kommer tyvärr skapa ett nytt problem med kraftiga accelerationer iom att Hjalmar Brantingsgatans gestaltning/skala fortfarande uppmanar till höga hastigheter. Utan ytterligare åtgärder är det heller inte troligt att hastigheten sjunker till dessa nivåer. Nej, sätt 50 km/h utmed hela sträckan Wieselgrensplatsen-Gropegårdsgatan redan nu. Vi vet att detta egentligen ligger utanför planområdet och att en trafikutredning är på väg, så detta är väl egentligen en passning till Trafikkontoret, men iom att ni fastställer detta i planprogrammet måste vi reagera här. Vi noterar även att retardationsfilen till Mötesplatsen är borttagen, vilket kan fungera på en stadsmässig 50-väg, men där är vi inte riktigt än. En ytterligare åtgärd för att sänka hastigheten är att skapa fler korsningar för biltrafiken, exempelvis mellan planområdet och Mötesplatsen.

2) Vi har förstått att förskoleverksamheten hellre ligger i en separat byggnad. Vinsten i gatunätet överväger kanske det positiva för stadsmässigheten vi såg med ursprungsförslagets integrerade förskola i bostadskvarteret. Så låt gå för att förskolebyggnaden blir fristående. Däremot tycker vi man bör studera dess placering. Där den är placerad nu så förstörs det uteserveringsläge det mittersta kvarterets västra bottenvåning utgör mitt för den gröna parken (se de nyttiga solstudierna som presenteras, som visar att skuggan når där redan kl 15 i juni). Då kan någon tycka att det finns tillräckliga uteserveringslägen utmed gatan söderut, men att ha en grönyta mitt för anser vi är trevligare än parkering och vi tror det ökar möjligheter för en restaurang att etablera sig där hellre förskolebyggnaden exempelvis i förskolegårdens västra del. Då får man dessutom vinsten av ett mer sammanhängande grönstråk utmed den nord-sydliga lokalgatan och en bättre koppling mellan koloniträdgårdarna och de nya kvarteren, en kvalitet för dem båda.

#### **Kommentar:**

Trafiknämnden har tagit beslut om sänkning av hastigheten utanför de nya bostäderna. I protokollet står det även "Vi ser gärna att Hjalmar Brantingsgatan får en hastighets-sänkning från Wieselgrensplatsen till Gropegårdsgatan". Hur lång sträcka som slutligen får sänkt hastighet får trafikkontorets trafikplanerare avgöra.

Placeringen av förskolan och förskoletomten är kompromiss mellan en rad olika önskemål. Detaljplanens lösning är den som tillgodoser flest önskemål.

### **30. FCH - Föreningen Fastighetsägare Centrala Hisingen**

har inget vidare att erinra mot planen.

FCH tycker att SBK väl har fångat de behov närområdet ställer på ny bebyggelse. Vi vill särskilt uppmärksamma det positiva beslutet att gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan tas bort, och att en bra, och tillgänglig hållplats och övergångsställe skapas i plan med Hjalmar Brantingsgatan.

### **31. BK Häcken:**

Den nya arenan i området, som kommer att tas i anspråk juni 2014, rymmer närmare 7.000 åskådare. Av erfarenhet från den gamla arenan vet vi att det då finns ett behov av cirka 900 p-platser i närområdet. Med närområde menar vi ett gångavstånd på 8-10 minuter vilket torde innebära ett avstånd på runt 700 meter.

Den parkeringsutredning som gjordes i mars 2013 av ÅF tar inte upp frågan om evenemangsparkering i samband med allsvenska matcher utan koncentrerar sig på behovet för simhallen samt för breddutnyttjandet av arena och ishall. Det finns dock ett förslag, antagligen för att man ansett det finnas ett behov, om att bygga p-däck under arenan för att klara situationen i samband med allsvenska matcher. Ut-

redningen pekar vidare på ett stort antal förhyrda p-plaster samt kundparkeringar till McDonalds. P-platser som knappast är relevanta i sammanhanget. Man hänvisar också till ett avtal mellan BK Häcken och Volvo Penta om att kunna utnyttja deras p-yta. Detta avtal gjordes upp muntligen under 80-talet och lär knappast vara gällande idag. Ändå tas dessa p-platser upp som en tillgång.

Antalet parkeringsplatser vid ett evenemang kan inte rakt av jämföras med antalet strikt befintliga platser. En evenemangsparkering fylls upp under loppet av 30 minuter. Detta innebär att mindre parkeringar vid bostäder och liknande snarast förvärrar situationen med stora trafikstörningar som följd. En evenemangsparkering kräver ett jämt inflöde och tydlig styrning av trafikflödet.

Vår realistiska bedömning av framtida situation är följande:

1. Vid en exploatering av nuvarande grusplan till fastigheter samt anläggning av konstgräsytor på nuvarande parkeringsplats finns det ca. 100 platser (med normal belägningsgrad på 30%) att tillgå i arenans absoluta närhet. Innebär 70 platser.
2. Trafikkontoret gör avtal med Volvo Penta som kan ge 300 platser (350 platser minus Volvos eget kvälls/helg-behov)
3. Ytan söder om grusplan (område F) kan asfalteras och ger 60 platser avsedda endast för evenemang.
4. Befintliga område B samt D ger tillsammans 50 platser (efter avdrag normal beläggning).
5. Wieselgrensplatsens 245 p-platser har man inte uppmätt belägningsgrad på men denna torde vara hög med tanke på all den service som finns i området. Uppskattningsvis finns det helg/kvällstid 50% att tillgå. Innebär 122 platser.

Detta innebär en total av ca. 600 platser vilket i sin tur innebär en avsaknad av 300 platser.

Vi vill härmed med bestämdhet motsätta oss SBK's slutsats att parkeringsbehovet vid allsvenska matcher är tillgodosett inom närområdet. Vi vill också påpeka det orimliga i SBK's slutsats att närområdet för parkering definieras som ett avstånd på 1,5 km. från arenan.

### **Kommentar:**

Synen på parkering har ändrats. Kommunen har beslutat att prioritera kollektivtrafiken, de gående och cyklister. Detta innebär ofta ett längre avstånd till och från olika parkeringar.

Inom radien av 1500 m finns idag ca 1 500 parkeringsplatser. Även om vissa av dessa försvinner pga olika exploateringar anser kontoret att detta är tillräckligt för en så centralt placerad arena. Inom 300m finns fyra buss- och spårvagnshållplatser.

Parkeringsbolaget har startat en lokaliseringsutredning angående en större parkeringsanläggning i anslutning till Rambergsvallen/Wieselgrensplatsen.

### **32. Styrelsen i Lundbykolonin:**

Enligt planen går gränsen kant i kant med baksidan på vårt föreningshus. Vi måste ha utrymme för att kunna sköta om föreningshuset (underhåll som målning, reparationer mm). Detta gäller även kolonistugorna som angränsar till byggprojektet.

Vi vill ha någon som kommer ut och gör en ordentlig besiktning av området innan byggstart, som mäter och besiktigar området och varje enskild stuga (inför ev sättningar och skador som uppstår pga bygget). Enligt uppgift från försäkringsbolag täcker inte försäkringen skador såsom pålning.

Vi vill också att vårt avloppssystem och belysning i våra gångar (syrengången och ro-sengången) besiktigas. Vi vill ha namn och telefonnummer på den person vi ska vända oss till om något händer; en kontaktperson med andra ord (eftersom vi upplever att vi blir runtkopplade när vi försöker få information).

Vi har som önskemål att husen blir lägre ju närmre koloniområdet de står. Vi hoppas att husen får ett utseende som smälter in i området. Den största frågan som var uppe när vi hade informationsmöte från Tore Hjelte i vårt föreningshus var frågan om parkeringsplatserna, om det kommer att finnas kvar parkeringsplatser utanför koloniområdet. På mötet framkom även att kartan (2-5256) skulle uppdateras. Tore Hjelte visade på informationsmötet en annan karta än vad som ligger på hemsidan. Vad gäller?

Eftersom vår befintliga grind vid föreningshuset kommer att stängas och ni har som önskemål att göra ett gångstråk som fortsätter in i Rosengången, så får ni ombesörja att grinden flyttas dit eller att en ny en grind placeras där.

Nu när nya Rambersvallen byggs, har råttor kommit in i koloniområdet. Vad kan ni bistå med för att åtgärda detta problem? Enligt Anticimex har det ökade råttbeståndet en klar koppling till bygget.

#### **Kommentar:**

Plangränsen ligger en meter utanför fasadliv på föreningsstugan. Fastighetsgränsen för kolonistugorna har inte ändrats.

Innan byggnation påbörjas görs en besiktning och dokumentation av intilliggande hus för att kunna följa upp eventuella skador under byggtiden.

Praktiska frågor angående koloniområdet besvaras av fastighetskontoret som är marförvaltare och ansvarig för alla koloniområden i Göteborg.

Området för infarten och parkeringsplatserna till koloniområdet är idag inte planlagt.

I denna detaljplan planläggs dessa ytor som *Koloniområde*. Detta betyder att infarten, större delen av parkeringen och trädraden nu kommer att hamna i "koloniområdet".

### **33. Boende på Virvelvindsgatan 30:**

Jag undrar fortfarande var alla matcher/träningar som idag sker på grusplanen ska hålla hus i framtiden. Har läst alla dokument men inte hittat något svar. Kan man få ett svar???

Jag vill också påpeka att det "aktivitetsstråk" som nämns inte alls liknar ett "aktivitetsstråk" på skisserna. Det liknar mest ett asfalt/stenbelagt område med några småträd här och där. Är det verkligen inte möjligt att göra det lite TREVLIGARE? Måste området se så trist ut? Vem ska vilja ha aktiviteter där? Varför inte bersåer, plaskdamm, sittgrupper i gräset så att folk kan sitta och fika m.m.? Tröttsamt när det snackas stort och brett och sedan bara blir lite asfalt! Var finns fantasin när det gäller byggnation i Göteborg? Måste allt se så grått och tråkigt ut? Idag är det grönt och fint utanför mitt hus, jag vill inte gärna ha en stenöken inpå knutarna.

#### **Kommentar:**

För att kompensera borttagandet av grusplanen kommer detaljplaneprojektet att via kompensationsåtgärder se till att en konstgräsyta motsvarande 4st 5-manna fotbollsplaner anläggs på den befintliga p-platsen.

Park- och naturförvaltningen ansvarar för planering och gestaltning av det nya aktivitetsstråket.

### **34. Boende på Lilla Inäggogatan 5:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **35. Boende på Virvelvindsgatan 30:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **36. Boende på Blackevägen 24:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **37. Boende i närområdet:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **38. Boende på Ångaren Ernas gata 9:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **39. Boende i närområdet:**

har inte lämnat några synpunkter.

### **40. Bostjärnan**

tycker att det är mycket roligt med ett tillskott av bostäder och verksamheter i området mellan Hjalmar Brantingsgatan och Lantmannagatan och vi tror att detta på många sätt positivt kan påverka stadsdelen.

Vi vill dock försäkra oss om är att det inte försvinner någon återvinningsstation i området. I dagsläget finns det en på Lantmannagatan och så länge denna ligger kvar på befintlig plats så har vi inga synpunkter på förslaget till detaljplan för området mellan Lantmannagatan och Hjalmar Brantingsgatan.

Om den inte kommer att finnas kvar på befintlig plats kräver vi att det tas fram en annan lösning på återvinningsstation inom samma avstånd från våra fastigheter i området som vi kan godkänna. Vi ser detta som en mycket viktig fråga ur miljö- och hållbarhetssynpunkt och hoppas att Ni har beaktat den i detaljarbetet.

Fastigheter vi äger/förvaltar i området inkluderar Rambergsstaden 29:1, Rambergsstaden 5:13, Rambergsstaden 5:16, Rambergsstaden 37:6 samt Rambergsstaden 23:1.

#### ***Kommentar:***

Den aktuella återvinningsstationen ligger utanför planområdet och påverkas inte av planen för de nya bostäderna.

### **41. Hisingsalliansen:**

Idag huserar Hisingsalliansen på grusplanen som det är tänkt att byggas bostäder på. Varje vecka mellan april och fram till oktober spelar mellan 900 - 1.000 barn fotboll där. (36 matcher) Drar också mycket publik. Vi delar upp planen i fyra delar så att vi kan spela femmannafotboll. Någon ersättningsplan finns i dagsläget inte. Så vart denna fotboll skall spelas vet vi inte. Kanske inne på det nya konstgräset på Rambergsvallen ?

Vi i Hisingsalliansens styrelse tycker det är bra att det byggs bostäder och sätter oss inte emot detta. Dock skulle det vara bra med en dialog ang. plats för ungdomsfotbollen i framtiden. De nya konstgräsplanerna som finns i detaljplanen är ju bra men knappast klara när bostäderna börjar byggas. I Hisingsalliansen ingår f.n. 23 fotbollsklubbar på Hisingen

#### ***Kommentar:***

För att kompensera borttagandet av grusplanen kommer detaljplaneprojektet att via kompensationsåtgärder se till att en konstgräsyta motsvarande 4st 5-manna fotbollsplaner anläggs på den befintliga p-platsen.

## Revideringar

Kontoret har reviderat planförslaget genom mindre justeringar på plankartan och i planbeskrivningen och anser att remissinstansernas synpunkter är tillgodosedda.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Kvarstående erinringar finns från Häcken och GotEvent, vars önskemål om makparkeringar inte är möjliga att tillgodose inom detta planarbete.

*Revideringar efter granskningen:*

*Plankarta:*

- Kvarteren närmast Hjalmar Brantingsgatan har flyttats 2,5 m söderut så att gatu-sektionen för HUVUDGATA ökats från 16m till 18,5m.
- Utefter den genomgående gatan i nord-sydlig riktning har kvartersmarken i gatu rummet tagits bort och hela gatan inklusive trottoarer och längsgående parkering blivit allmän plats LOKALGATA.
- Kvartersmarken utefter Lantmannagatan har tagits bort och plangränsen justerats.
- Planbestämmelsen g<sub>1</sub> har kompletterats med texten ”En två meter bred trottoar ska finnas utefter alla husfasader”.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelsen ”Ny bebyggelse ska förses med sadeltak”.
- Bredden på körbanan för LOKALGATA i nord-sydlig riktning har minskats med en meter till 5,5 m.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelsen ”lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i för bindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt kombinerat avlopps system”.

*Planbeskrivning:*

- Komplettering av text angående fördelningen mellan besöksplatser och boende-platser samt möjligheten till avsteg från p-policyn, se sidan 18 i planbeskrivningen
- Komplettering och justering av text avseende buller- och luftsituationen utefter Hjalmar Brantingsgatan, se sidorna 21-25 i planbeskrivningen.

Gunnel Jonsson  
Planchef

Tore Hjelte  
Planarkitekt