



Fagnotat

Vår ref.
2023/8382

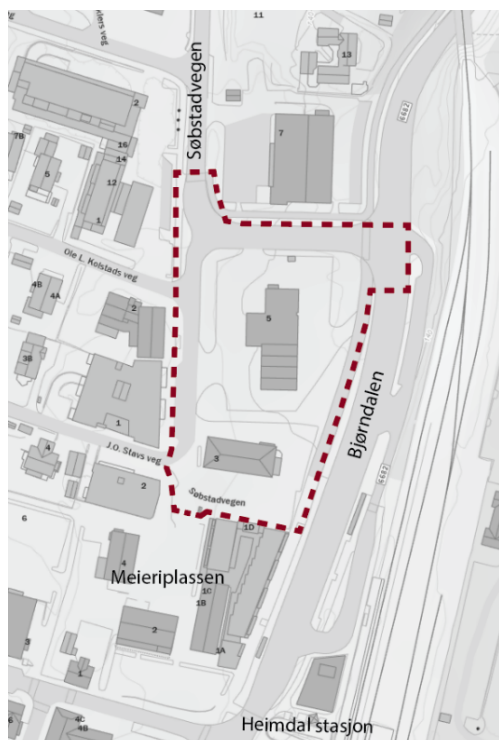
Vår dato
27.02.2026

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5, sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting innenfor Søbstadvegen 3 og 5, som skal omfatte boliger, forretning og tjenesteyting, samt parkeringsplasser og andre funksjoner i et mobilitetshus. I den sørlige delen av planområdet planlegges en møteplass i form av et lite torg. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet skal rives. Planområdet er avsatt til byggesone 1 sentrumsformål (S2) i kommuneplanens arealdel 2022-34 (KPA) og den sentrale beliggenheten gir prosjektet en viktig rolle i utviklingen av Heimdal sentrum.



Oversiktskart (fra forslagsstillers planbeskrivelse)

Selv om fortetting i form av forretning, tjenesteyting og boliger er en ønsket utvikling for området, er planforslaget i strid med sentrale overordnede føringer i kommuneplanens arealdel (KPA), Trondheim kommunes arkitekturstrategi, og utfordrer bevaringsstrategi for Heimdal. Hovedutfordringene er høy utnyttelse, store byggehøyder, manglende kvaliteter på bakkeplan og mangelfull stedstilpasning. Etter en samlet vurdering anbefaler Byplankontoret at planforslaget ikke vedtas.

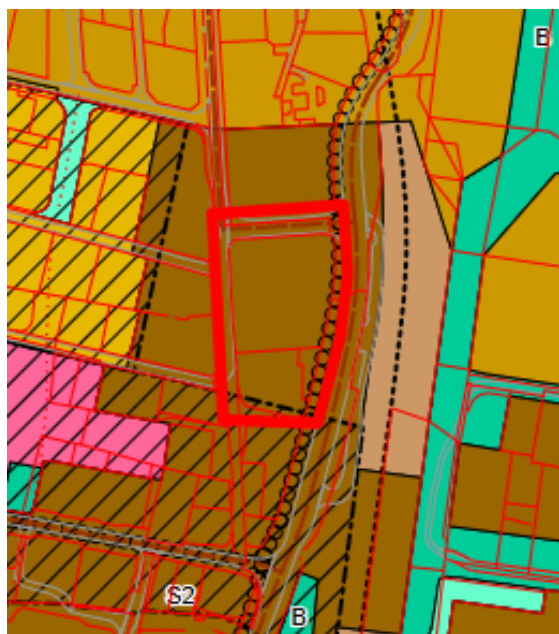
Byplankontoret vurderer at planforslaget må endres vesentlig på flere punkter for at det skal kunne anbefales. Innspill fra andre kommunale enheter, offentlige myndigheter, naboer og berørte støtter i stor grad denne vurderingen, og kan ses i vedlagte innspillsmatrise. De mest sentrale temaene er omtalt i fagnotatet. Forslagsstiller har ikke ønsket å gjøre disse endringene.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Søbstadvegen Eiendom AS. Endelig komplett planforslag forelå 25.09.2024.

2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet

Planområdet på ca. 10 daa, der selve utbyggingsområdet er på ca. 6,3 daa. Området ligger sentralt i Heimdal sentrum, og er avsatt til byggesone 1 sentrumsformål (S2) i kommuneplanens arealdel 2022-34 (KPA). Området avgrenses av Søbstadvegen i nord og vest, og av Bjørndalen i øst. Planområdet avgrenses videre av et kombinert næring-/boligbygg i sør. Planområdet består i dag av et næringsbygg (Søbstadv 3) og en nedlagt bensinstasjon (Søbstadv. 5).



Utsnitt KPA 2022-34

Kulturmiljøet i Heimdal sentrum

Heimdal sentrum utgjør et større bygningsmiljø med historisk verdi, særlig som stasjonsby. Planområdet grenser til en hensynssone for kulturmiljø (KPA), som har til formål å bevare

kulturhistorisk verdifull bebyggelse og det særpregede miljøet. Selve planområdet omfattes ikke av hensynssonen. Sør for området ligger Meieri plassen, et viktig samlingspunkt med nisjebutikker som bidrar til lokal stedsidentitet, og som på sikt har potensiale til å utvikles til et mer bymessig torg slik det er regulert. Søbstadvegen er en gate preget av tre etasjers bygninger fra 1990-tallet og småhusbebyggelse. Planområdet er en del av stasjonsbyen Heimdal, og utviklingen av tomte vil påvirke Heimdal sentrum i stor grad.



Planområdet sett fra sørøst og øst

I 2020 ble *Prosessplan for Heimdal sentrum* vedtatt, som vektlegger bevaring av stasjonsbyens historiske kvaliteter gjennom lav bebyggelse og småskala, med forsiktig fortetting. [*Heimdal sentrum - strategi for bevaring og stedsidentitet*](#) ble vedtatt 19.06.2025, og bygger videre på prinsippene fra prosessplanen. Strategien setter fokus på Heimdals historikk og stedsidentitet, og gir forslag til bevaring og videreutvikling av Heimdal sentrum. Det er en målsetting at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlig transport prioriteres. I dette ligger det å bygge opp om det som har gjort, og gjør, Heimdal til et flott sted i dag. Historien til Heimdal skal ligge til grunn og synliggjøres, også i den videre utvikling.



Dagens situasjon

Planlagt bebyggelse

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for fortetting innenfor Søbstadvegen 3 og 5, som skal omfatte boliger, forretning og tjenesteyting, samt parkeringsplasser og andre funksjoner i et mobilitetshus. I den sørlige delen av planområdet planlegges en møteplass i form av et lite torg. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet skal rives.

Den planlagte bebyggelsen består av en sammenhengende sokkel i 2 etasjer (tilsvarende 3 i høyde), med blokkbebyggelse og uterom over. Sokkelen dekker hele planområdet, med unntak av et torg og gatetun i sør. Den øverste sokkeletasjen rommer dagligvareforretning og parkering. På grunn av terrengforskjellen ligger den på bakkenivå mot Søbstadvegen, og en etasje opp mot Bjørndalen. Den nederste sokkeletasjen ligger under terreng mot Søbstadvegen, og på bakkenivå mot Bjørndalen. Her er det planlagt parkering, i tillegg til areal for forretning/tjenesteyting, fellesarealer og boliginnganger i ytterste del mot Bjørndalen. Over sokkeletasjene er det foreslått to leilighetsbygg i 2-5 etasjer og minimum 100 boenheter, samt felles uterom. Leilighetsbyggene består av en L-formet bygning med flatt tak mot nord og øst, og en bygning med saltak mot vest.



Planforslaget sett fra vest, oversiktsbilde (Byplankontorets illustrasjon)

Høyder

Det er en markant høydeforskjell mellom ny og eksisterende bebyggelse. Snitt viser hvordan den nye bebyggelsen vil forholde seg til den eksisterende bystrukturen, noe som er vesentlig for vurderinger av områdets stedstilpasning og arkitektoniske sammenheng. Den høyeste bebyggelsen i planforslaget er +164,5, mens eksisterende bebyggelse ligger rundt +151,30. Øverste sokkeletasje er 6 meter høy, og fordi en boligetasje vanligvis er rundt 3 meter høy, vil den oppleves som to etasjer.

Planbeskrivelsen beskriver bebyggelsen som 3 etasjer mot Søbstadvegen, men i realiteten vil den

Architectural elevation drawing of the building facade, showing multiple floors with windows and doors. The drawing includes a scale bar at the bottom right and a small site plan inset in the bottom right corner.

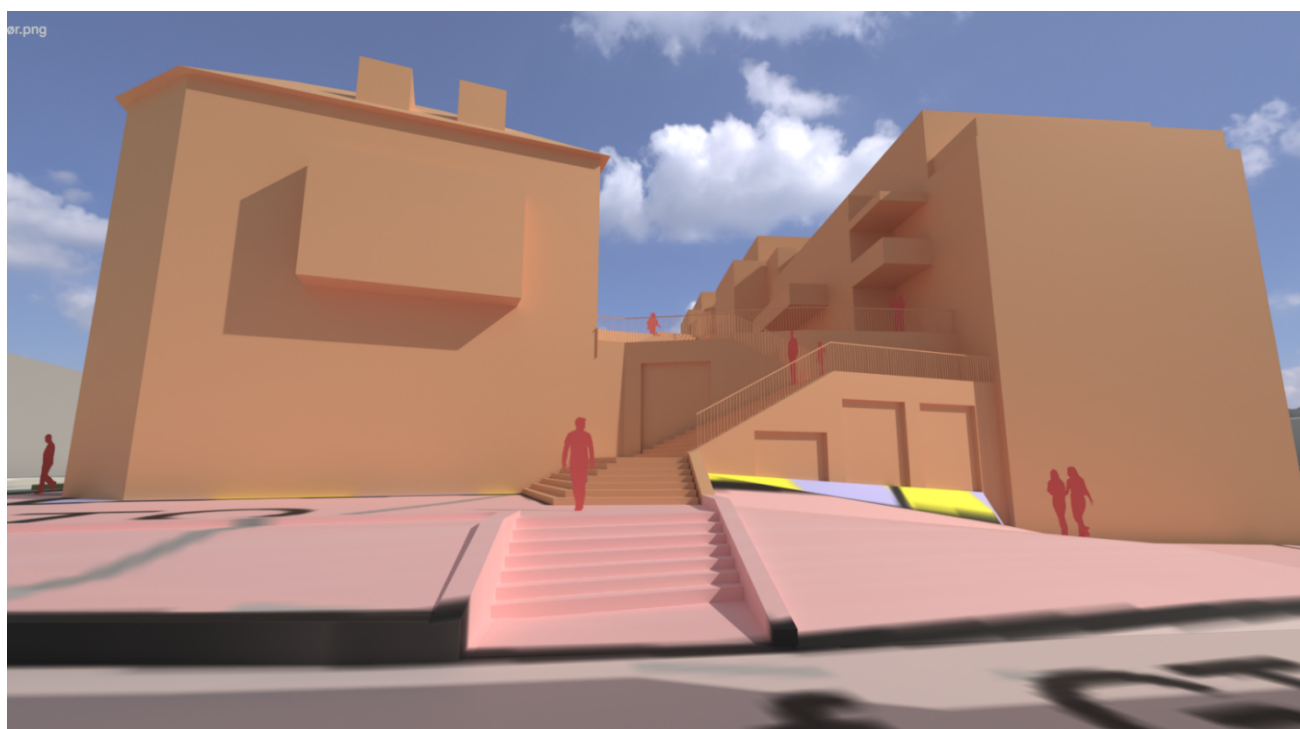
betraktning at arealene i de to sokkeletasjene (avsatt til parkering, forretning og tjenesteyting) kommer i tillegg.

Bestemmelsene sier at maksimum 10 % av leilighetene kan være 1-roms leiligheter, mens minimum 20 % skal være 2-roms, minimum 50 % skal være 3-roms eller større, og minimum 10 % skal være 4-roms eller større. Det er ikke sikret noen minimumsstørrelse på leilighetene.

Uteoppholdsareal

Boligenes uteoppholdsareal er tenkt etablert på sokkelen 6 meter over gatenivået i Søbstadvegen, samt på takterrasser og private balkonger. Det reguleres også et lite torg i sør. Bygningsvolumet skjærer det felles uteoppholdsarealet mot støy fra vei og jernbane. Det skal settes av minimum 30 m² uteoppholdsareal pr. 100 m² BRA eller boenhet, hvorav minst halvparten skal opparbeides til felles lek og opphold.

Prosjektet ivaretar andelen fellesareal, men ingenting er lagt på bakkeplan. Felles uteareal er lagt oppå sokkel 6 meter over bakken. Dette er avvik fra KPA som sier at 20 % av felles uteareal skal være på bakkeplan. Forbindelsen mellom felles uterom og bakkeplan/gatenivå vil kun være gjennom heis/kjeller og via en trapp i sør. Trappa kan ha variasjon i bredde, men skal være minimum 6 meter bred mot torget. Deler av trappa tillates utformet som et amfi og med soner for opphold. Det er ikke sikret eller vist noen gangpassasjer gjennom sokkelen.



Trappa mellom torget og uterommet på sokkelen sett i øyehøyde (Byplankontorets illustrasjon)

Adkomst og parkering

Biladkomst er via Søbstadvegen og inn i et mobilitetshus i to sokkeletasjer. Mobilitetshus skal legge til rette for areal til delemobilitet, elbillading, parkering for boliger og forretning, offentlig parkering for Heimdal sentrum, sykkelparkering og varelevering og pakke/vareutlevering.

Det foreslås følgende parkeringsdekning i tråd med KPA:

- bolig: minimum 0,1 og maksimum 0,7 plasser per 100 m² BRA eller per boenhet.
- forretning: maksimum 1 parkeringsplass for bil per 100 m² BRA.
- tjenesteyting: maksimum 0,5 bilparkeringsplasser per 100 m² BRA.
- besøkende og nyttekjøring: maksimum 10 parkeringsplasser. I tillegg åpner bestemmelsene for etablering av maksimum 6 ekstra parkeringsplasser tilrettelagt for elbil-lading.

Sykkelparkering er i tråd med KPA og skal etableres både innendørs og utendørs.

Førstegangsbehandling

Saken ble førstegangsbehandlet i byutviklingsutvalget 04.12.2024 (sak PS 86/2024) hvor følgende ble vedtatt:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring med følgende endringer:

- 1. Bebyggelsens høyder må reduseres til mellom 4-7 etasjer og det må sikres varierte høyder i plankart og bestemmelser. Oppdaterte illustrasjoner må følge planen ut på høring.*
- 2. Parkeringsbestemmelsene må endres slik at de er i tråd med nylig vedtatt KPA.*
- 3. Trapp mellom torg og uterom må sikres bedre i bestemmelsene med krav til bredde og plassering. Kobling mellom bakkeplan og uterom må styrkes.*
- 4. Tillatte overbygg på tak (heishus, tekniske anlegg etc) på inntil 4,5 meter på inntil 10 % av takflaten, samt pergola, drivhus, rekkverk (takterrasser) må illustreres for at saken skal være best mulig opplyst.*
- 5. Leilighetsfordelingen må endres slik at det tillates en mindre andel småleiligheter enn det som ligger i planforslaget (60 % 1- og 2-roms).*

Som en oppfølging av dette gjorde forslagsstiller følgende endringer i planforslaget før det ble sendt på høring og offentlig ettersyn:

1. Toppleiligheten i nordøst ble fjernet, noe som reduserte makshøyden fra 8 til 7 etasjer, inkludert sokkel. Hovedstrukturen og volumene ellers ble beholdt, og høydelinjer ble tatt inn i plankartet. 3D-illustrasjoner og gateopprikk ble revidert.
2. Parkeringsbestemmelsene ble justert i tråd med KPA, med unntak av 6 ekstra parkeringsplasser tilrettelagt for elbil-lading.
3. Utforming av trappa i sør ble i større grad sikret gjennom tydeligere krav til bredde, plassering og utforming i bestemmelsene.
4. Bestemmelsen om maks høyde på tekniske installasjoner på tak ble redusert fra 4,5 til 1,5 m over gesims.
5. Bestemmelsen om leilighetsfordeling ble endret slik at kravet til 3-roms og større

leiligheter ble økt fra 40 % til 50 %, noe som innebærer en reduksjon av andelen småleiligheter (1- og 2-roms) i planen med 10 %. Planforslaget åpner nå for at maks 50 % av leilighetene kan være småleiligheter (1- og 2-roms).

Endringer etter høring og offentlig ettersyn

- tjenesteyting er tatt inn som formål på plankartet, i tråd med bestemmelsene
- næring er tatt ut av bestemmelsene, i tråd med plankartet. Dette skyldes at man her ønsket å åpne for “næring” i form av forretning/tjenesteyting og ikke som reguleringsformål
- høyden på bebyggelsen i vest er justert fra +161 til +158 Ved en feil ble denne økt fra +158 til +161 da planforslaget ble revidert etter førstegangsbehandling og før høring
- offentlig returpunkt o_RA er tatt ut av planforslaget
- planforslaget er tilpasset vedtatt plan for Heimdal helse- og velferdssenter ved overlapp i sørvest
- planforslaget er tilpasset planforslaget for hovedsykkeltrase i Bjørndalen
- støyutredningen er revidert
- makskrav til andel leiligheter med dempet fasade er redusert fra 15 % til 5 %

I tillegg er det gjort mindre endringer i plankart og bestemmelser.

Vesentlige utfordringer i planarbeidet

Fortetting med boliger over næringssokkel er en krevende typologi å løse på en måte som gir godt bymiljø. Vesentlige utfordringer i planforslaget er

- høy utnyttelse
- store byggehøyder
- manglende kvaliteter på bakkeplan
- mangelfull stedstilpasning

Dette er nærmere beskrevet i byplankontorets samlede vurdering under.

3. Byplankontorets vurdering

Byplankontorets overordnede vurdering gjennom hele prosessen har vært at planforslaget må bearbeides vesentlig for at det skal kunne anbefales. Dette er i liten grad fulgt opp. Særlig gjelder dette utnyttelsesgrad, byggehøyder, kvaliteter på bakkeplan og stedstilpasning.

Argumenter for planforslaget:

- i tråd med vedtatt arealbruk i KPA
- fortetting vil styrke Heimdal sentrum med flere kvaliteter, funksjoner og boliger, noe som vil gi mer aktivitet og byliv
- flere boliger i kollektivknutepunktet, der det er

Argumenter mot planforslaget:

- er ikke i tråd med viktige føringer i ny KPA, arkitekturstrategien og bevaringsstrategi for Heimdal:
- utnyttelsesgrad og byggehøyder er for høye for Heimdal sentrum
- bebyggelsesstrukturen er for dominerende for Heimdal sentrum og tar ikke tilstrekkelig

lett å reise miljøvennlig

- bestemmelsene stiller krav om god materialbruk, fargebruk og fasadeinndeling
- positivt med etablering av et felles torg som vil være allment tilgjengelig, i sør
- krav om saltak på bebyggelsen mot vest er tilpasset den eldste bebyggelsen i området

hensyn til eksisterende småhusbebyggelse i området

- bygningstypen med høy, sammenhengende sokkel/ næringsetasje og boliger oppå ("sokkelarkitektur"), skaper barrierer og hindrer at det nye bomiljøet blir en integrert del av sentrumsmiljøet på Heimdal
- felles uterom er planlagt løst på takterrasser og på sokkel, og planforslaget bryter derfor med krav i KPA om at minst 20 % av felles uteareal skal ligge på bakkeplan
- en stor del av første etasje er avsatt til parkering. Dette er verdifullt areal som heller burde prioriteres til uteareal, utadrettede funksjoner eller bruksareal som trenger dagslys.
- ivaretar ikke eksisterende siktlinje fra Ole L. Kolstads veg i vest. Dette bryter med KPA
- prosjektet ivaretar ikke krav om blågrønn faktor i tråd med KPA

Byplankontoret er positiv til at Søbstadvegen 3 og 5 skal utvikles, da dette kan bidra til å styrke sentrum med flere kvaliteter og funksjoner. Flere boliger gir flere folk i gatene, flere kunder og mer aktivitet på Heimdal. Dette er bra. Tomtas sentrale beliggenhet gir prosjektet en viktig rolle i utviklingen av Heimdal, og vil være avgjørende for hvordan sentrum fremstår og oppleves i fremtiden. En godt gjennomført utvikling vil kunne forsterke byens struktur, forbedre det offentlige rom, og bidra til å oppfylle målene om et mer attraktivt og funksjonelt sentrum. Byplankontoret mener imidlertid at det er store utfordringer knyttet til planforslaget slik det foreligger per i dag.

Forholdet til overordnede planer/føringer

Selv om fortetting i form av forretning, tjenesteyting og boliger er en ønsket utvikling for området, er planforslaget i strid med sentrale overordnede føringer i kommuneplanens arealdel (KPA), Trondheim kommunes arkitekturstrategi, samt bevaringsstrategi for Heimdal. Dette er nærmere begrunnet i avsnittene under.

Byutviklingsstrategien og nullvekstmålet

Planforslaget er i tråd med hovedtrekkene i Byutviklingsstrategien for Trondheim ved at det foreslås fortetting og boligbygging nært lokalsenter. Planforslaget bryter imidlertid med strategiens mål om en by i øyehøyde. Høy sokkel med uterom og boliger over vil skape en barriere i Heimdal sentrum, og gi dårlig samspill mellom gater og gårdsrom.

Når det gjelder nullvekstmålet, så legger planforslaget opp til grep som både er positivt og negativt i forhold til dette. Det er positivt med etablering av et mobilitetshus som legger til rette for miljøvennlige transportformer og tilbyr mobilitetsløsninger utover bilparkering. Samtidig fører prosjektet til en større andel parkeringsplasser for bolig, forretning og tjenesteyting. Illustrert prosjekt viser totalt 86 parkeringsplasser for bil, for alle funksjonene samlet.

Et mobilitetshus, som har til hensikt å redusere bilavhengighet og fremme bærekraftige transportløsninger, bør i utgangspunktet tilstrebe en ytterligere reduksjon i andelen parkeringsplasser, men Byplankontoret mener det, av hensyn til den lokale handelsstanden på Heimdal, er viktig å opprettholde en viss andel parkeringsplasser.

Kommuneplanens arealdel 2022-34 (KPA)

Planforslaget vurderes å være i strid med flere sentrale bestemmelser i kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034, særlig gjelder dette

- § 8 om arkitektur og byform:
 - § 8.2: *Nye tiltak skal være i samspill med omgivelsenes arkitektur og steds karakter, og fremme stedets egenart, eksisterende kvaliteter og kulturmiljø og tilføre bymiljøet nye kvaliteter.*
 - § 8.3: *Menneskets opplevelse fra gateplan skal gi premisser for utforming av bygninger og byrom, og med tilhørende retningslinje; volumoppbygging og fasadeutforming bør bidra til variasjon og rytme mot gater og byrom, og attraktive oppholds- og gangsoner langs fasader.*
- § 9.4 om overordnede strukturer: *Viktige landskapstrekk, siktlinjer og landemerker, offentlige gater og byrom, blågrønne strukturer og offentlig tilgang til sjø og vassdrag skal være premissgivende for bystrukturen.*
- § 10.4 om kvalitet på uterom: for byggesone 1, felt S2 - S5, skal det etableres 30 m² uteoppholdsareal per boenhet eller per 100 m² BRA, der minst 50 % skal etableres som fellesareal, hvorav minst 20 % på bakkeplan.
- § 12.2 om blågrønn faktor: *Alle planforslag skal dokumentere at Trondheim kommunes norm for blågrønn faktor kan oppfylles ved gjennomføring av planen. Ved tiltak som er omfattet av pbl § 20-1 a og l, skal Trondheim kommunes norm for blågrønn faktor være dokumentert oppfylt.*
- § 23.2: *Ny bebyggelse skal utformes og plasseres slik at den ikke er til hinder for at omkringliggende eiendommer kan utvikles med tilsvarende tetthet og kvalitet, der hvor dette kan være aktuelt.*
- retningslinje til § 23.2: *Ved planlegging av ny bebyggelsesstruktur bør kvartaler ha maksimal bredde/lengde på 70 meter.*

Bevaringsstrategi for Heimdal og stedstilpasning

Bevaringsstrategien setter fokus på Heimdals historikk og stedsidentitet, og gir forslag til

bevaring og videreutvikling av Heimdal sentrum. Det er en målsetting at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlig transport prioriteres. I dette ligger det å bygge opp om det som gir Heimdal sentrum sin stedsidentitet.

Byplankontoret mener at planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til Heimdal sentrums karakter og kulturhistoriske verdier. Forslaget fremstår som for massivt og tett, med en sammenhengende sokkeletasje som strekker seg over to av dagens kvartaler. Kvartalet er ca 42 m (i sør) til 65 m (i nord) bredt, og 109 m (i vest) til 112 m (i øst) langt. Denne utformingen står i kontrast til den tradisjonelle strukturen med mindre, oppdelte kvartaler, som ellers preger det historiske sentrumet på Heimdal. At dette prosjektet legger en sammenhengende sokkel over to hele kvartaler innebærer en svekkelse av karakteren og bystrukturen på Heimdal.

Utnyttelsesgrad og arealbruk

Fortetting med formålene boliger, forretning og tjenesteyting er i tråd med KPA.

Krav om utnyttelse i byggesone 1 er 130 % BRA, der dette er forenlig med kulturhistoriske verdier, boligkvalitet og tilstrekkelig uteoppholdsareal (KPA § 23.3.1). Planforslaget legger opp til en utnyttelsesgrad på 200 %. Dette er langt over minimumskravet i KPA, og vil etter Byplankontorets vurdering gå ut over kulturhistoriske verdier i Heimdal sentrum, boligkvalitet og uteoppholdsareal. Prosjektet framstår som dominerende, og gir ikke et godt utgangspunkt for videre utvikling av området. En så høy utnyttelse gir ikke tilstrekkelig areal til byrom og kvaliteter som styrker et godt bomiljø. I stedet avsetter planforslaget mye areal på bakkeplan til parkering og dagligvareforretning. Areal til parkering på bakkeplan bør reduseres, slik at bakkeplanet i større grad kan tas i bruk som fellesareal med bylivsfunksjoner. Det er vesentlig å ivareta sikten fra Ole L. Kolstads vei mot silhuetten i vest. Illustrasjonene viser imidlertid at planforslaget blir som en mur mot utsikten og bryter vesentlig mot bysilhuetten.



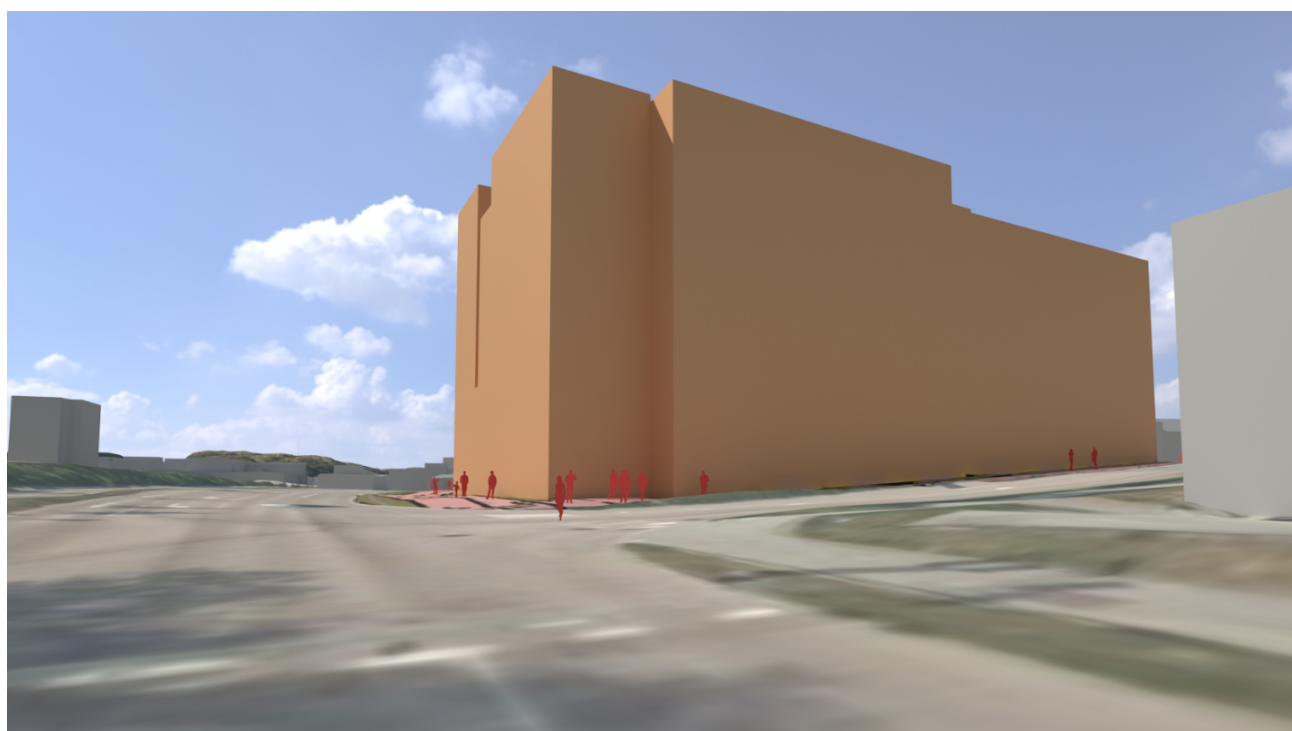
Planforslaget sett fra øyehøyde i Ole L. Kolstads veg i øst (Byplankontorets illustrasjon)

I henhold til KPA § 23, skal ny bebyggelse i byggesone 1 og 2 “utformes og plasseres slik at den ikke er til hinder for at omkringliggende eiendommer kan utvikles med tilsvarende tetthet og kvalitet”. For eksempel må man kunne forvente tilsvarende utnyttelse ved nabotomta (Søbstadvegen 7) også, som man åpner for på Søbstadvegen 3 og 5. Dette er ikke illustrert i planforslaget. Byplankontoret mener imidlertid at den foreslåtte utnyttelsesgraden gjør at dette kravet ikke kan eller bør oppfylles.

Høyder

Opplevde høyder mot vest vil være opptil 5 etasjer, og mot øst 8 etasjer. Planforslaget viser høyder og skala som bryter kraftig med omkringliggende bebyggelsesstruktur, særlig mot øst og nord. Nær- og fjernvirkninger viser at foreslått bebyggelse vil fremstå svært ruvende på stedet, og endringene som er gjort etter vedtak til første gangs behandling (vedtakspunkt om maks 4-7 etasjer) har liten effekt. Byplankontoret påpeker også at etasjetall kan gi et feilaktig inntrykk av høyden ettersom de to nederste etasjene til sammen utgjør opp til 9 meter, tilsvarende tre boligetasjer.

Byplankontoret vurderer at prosjektet i for stor grad bryter med skalaen for bebyggelse og byrom i Heimdal sentrum.



Planforslaget sett fra nordøst, i øyehøyde fra bil i Bjørndalen når man ankommer Heimdal sentrum fra nord. (Byplankontorets illustrasjon)

Arkitektur

Fortetting med boliger over en stor sokkel eller base, som skal inneholde både en stor dagligvareforretning, parkering og varelevering, har vist seg i flere prosjekter i Trondheim å være krevende å få til på en måte som bidrar til et godt bymiljø. Byarkitekten har løftet denne typologien som en særskilt problemstilling, blant annet i den nylig vedtatte arkitekturstrategien.

Strategien utgjør en forpliktende faglig og politisk ramme som skal sikre at planlegging og arkitektonisk utforming i Trondheim følger kommunens ambisjoner og retningslinjer for god byutvikling. Byplankontoret mener at planforslaget bryter med flere sentrale føringer i arkitekturstrategien:

1. [Helhetlig utforming](#): *bygg og uterom skal utformes med en helhetlig ide som løser flere oppgaver og skaper merverdi for samfunnet.*

1.1 Arkitekturen skal berike omgivelsene

1.3 Samvirke med omgivelsene

1.4 Lage sammenhengende bystruktur

Byplankontoret vurderer at planforslaget ikke samvirker med omgivelsene og Heimdal sentrum sin struktur og stedsidentitet, da det planlegges et "sokkelbygg" som ikke åpner for gangforbindelser og alt felles uteoppholdsareal er løftet 6 meter opp fra bakkenivå.

3. [Samspill mellom bebyggelse og landskap](#): *bebyggelsen skal underordne seg det karakteristiske landskapet og inngå i helheten*

3.2 Ivareta siktlinjer og viktige landemerker

3.5 La bebyggelsen følge terrenget og møte bakken

3.7 Vær bevisst på ulempene knyttet til parkeringskjellere

Byplankontoret vurderer at planforslaget ikke ivaretar viktige siktlinjer i Heimdal sentrum. Planlagt bebyggelse stenger for mye sikt, særlig sett fra Ole L. Kolstads veg, og vil ikke inngå i Heimdal sentrum sin helhet når det gjelder siluett av øvrig bebyggelse og landskapstrekk. Videre vurderer Byplankontoret at ulempene ved å legge store deler av parkeringen på gatenivå ikke er et godt grep med hensyn til bylivet i Heimdal sentrum.

4. [Egenart og stedestilpasning](#): *nye tiltak skal fremme stedets egenart, eksisterende kvaliteter og kulturminner, samt tilføre bymiljøet nytt særpreg*

4.1 Styrk bydelenes unike karakter

4.3 Prioriter utforming av gater og byrom

4.6 Bygg videre på de unike bydelenes historie

Byplankontoret vurderer at planforslaget bryter med kvartalsstrukturen i bydelen da planlagte bebyggelse strekker seg nærmest over to kvartaler, og der fasaden mot Bjørndalen er ca. 100 meter lang. Eksisterende skala i det historiske sentrum anses ikke som ivaretatt.

5. [Attraktivt og aktivt byliv](#): *skap byrom og gater som legger til rette for aktiv bruk, møter mellom mennesker og gode opplevelser for gående*

5.1 Skap en by i øyehøyde

5.6 Utvikle et finmasket nettverk av attraktive forbindelser

Byplankontoret vurderer at planforslaget ikke støtter opp under arkitekturstrategiens intensjoner om at det skal legges til rette for et finmasket nettverk av attraktive gangforbindelser, og at det bare i begrenset grad sikres at bebyggelsen fylles med funksjoner som gir gode opplevelser for gående.

6. [Inkluderende nabolag](#): *Skap helsefremmende nabolag der alle har mulighet til å delta i et mangfoldig og aktivt fellesskap*

6.3 Skap nabolag med ulike arenaer for fellesskap og interaksjon

Byplankontoret vurderer at planlagte bebyggelse ikke legger opp til god interaksjon med omgivelsene, da tilgjengeligheten til utearealet er svært begrenset og det ikke er sikret gjennomganger gjennom det planlagte kvartalet.

Uteareal

For ny boligbebyggelse skal det settes av minimum 30 m² uteoppholdsareal pr. 100 m² BRA eller boenhet, hvorav minst halvparten skal opparbeides til felles lek og opphold. Prosjektet ivaretar kravet om at minst 50 % av uteoppholdsarealet skal være fellesareal. Kravet om at minst 20 % skal være på «bakkeplan eller dekke med god terrengkontakt» (KPA § 10.4) er imidlertid ikke oppfylt, da boligenes krav til uteoppholdsareal planlegges løst på taket over sokkelen, 6 m over bakken, i tillegg til private balkonger og takterrasser.

Det er positivt at prosjektet har satt av plass til et allment tilgjengelig byrom sør i planområdet, gjennom et lite felles torg på ca. 350 m². Torget skal tilrettelegges for ulike aldersgrupper og fremstå attraktivt og tilgjengelig. Torget kunne med fordel ha vært større, da det innenfor arealet også skal opparbeides en trapp opp til uterommet på sokkelen. Inntil torget reguleres et gatetun hvor trafikken til og fra p-kjeller i nabobebyggelsen i sør vil gå.

Trafikk

Trafikk

Trafikkutredningen viser ikke maksimum utnyttelse ut fra bestemmelsene i planen. Det er utredet for 9340 m² BRA bolig og 2630 m² BRA forretning. Det er i rapporten anslått at 9340 m² BRA tilsvarer 111 boliger, noe som gir en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 84 m².

Bestemmelsene åpner for 15200 m² BRA totalt, hvorav maksimum 2700 m² BRA forretning (inkludert dagligvareforretning). Andelen privat tjenesteyting er ikke satt. Det betyr at hvis man utnytter alt forretningsarealet, så vil det gjenstå 12500 m² BRA som teoretisk kan benyttes til bolig eller tjenesteyting. Dersom alt dette benyttes til bolig, der gjennomsnittsstørrelsen på leilighetene er 70 m², vil det kunne etableres 178 boliger i prosjektet. Dette gir 200 mer i ÅDT. Dersom alt i stedet blir tjenesteyting, kan det bli over 1000 mer i ÅDT.

Parkering

Bestemmelsene om parkering setter noen begrensninger. For eksempel gir maksimum 2700 m² BRA forretning maksimum 21 parkeringsplasser for bil. I tillegg åpnes det for 10 p-plasser for besøkende og nyttekjøretøy, samt 6 ekstra parkeringsplasser for elbil-lading. Det vil si totalt 37 plasser. Parkering som brukes til forretning o.l. har vesentlig høyere bilturproduksjon enn

boligparkering. Dette tilsier at man i planforslaget burde begrense andel BRA for tjenesteyting, og eventuelt sette et maksimum antall parkeringsplasser totalt innenfor hele planen.

Varelevering

Når det gjelder varelevering så er denne tenkt løst innomhus i sokkel. Byplankontoret vurderer at denne kan bli utfordrende, da det er uheldig at man må manøvrere vareleveringen innimellom parkeringsplasser og trappeoppgang. Det vil være gående som beveger seg i området rundt lastebilen som rygger. Byplankontoret har derfor bedt forslagsstiller vurdere utendørs varelevering i lommer utenfor bebyggelsen. Forslagsstiller argumenterer imidlertid for at dette er svært vanskelig å få til uten at det går på bekostning av metrobussens fremkommelighet, kryssing av gang-/sykkelsystem, samt at det vil være uheldig for fasadenes funksjon mot Søbstadvegen.

Skolekapasitet

Planområdet ligger innenfor Stabbursmoen skolekrets hvor det per i dag er registrert ledig skolekapasitet.

4. Kommunale enheter som har merknader / er uenig i saken

Renovasjon

Det har i planarbeidet vært diskutert plassering av renovasjonsløsning og tilkomst til dette. Som utgangspunkt skal areal for renovasjon plasseres på egen tomt. I denne saken har kommunen akseptert at de nedgravde containerne plasseres i annen veggrunn, mellom offentlig fortau og kjøreveg.

Innsendte renovasjonsnotat sier imidlertid ingenting om tilkomst/snumulighet for renovasjonsbilen. Forslagsstiller har ikke ønsket å regulere snuhammer innenfor planområdet. Det betyr at renovasjonsbilen må kjøre rundt J. O. Stavs veg for å komme seg ut igjen. Denne vegen er smal, gruslagt og mangler fortau, i tillegg til at den er skoleveg. Enhet for kommunalteknikk anser ikke denne løsningen som trafiksikker og ønsker at tilkomst/snumulighet for renovasjonsbil løses på annen måte i prosjektet, f.eks. med snuhammer.

Byplankontoret er ikke enig i denne vurderingen. Det er ikke ønskelig å etablere en snuhammer innenfor planområdet. Den vil kreve mye plass og er ikke ønskelig i en bymessig situasjon som Heimdal sentrum er. I reguleringsplanen for nytt helse- og velferdssenter, er det rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau på begge sider av vegen lengst øst i J. O. Stavs veg. Dette omfatter området med mest trafikk.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Fortetting av Søbstadvegen 3 og 5 er i utgangspunktet et positivt tiltak, da det kan gi økt aktivitet og liv i området. Ved å legge til rette for flere boliger og næringsfunksjoner, kan byutvikling her bidra til en mer levende bystruktur som fremmer sosial interaksjon. I tillegg kan fortetting bidra til en bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, som kollektivtransport og gang- og sykkelveier, noe som fremmer bærekraftig mobilitet. Det er imidlertid veldig viktig at fortettingen gjøres med kvalitet.

Uterom på sokkel kan gi gode oppholdskvaliteter for beboerne, men vurderes som negativt siden det ikke vil bidra til bymiljøet på bakkeplan. Beboerne i planområdet får lite forhold til og ansvar for det som foregår på bakkeplan, og uterommet vil oppleves som privat, adskilt og utilgjengelig for andre enn beboerne i dette prosjektet. Det vil være en høy terskel for f.eks. barn å bevege seg opp på taket for besøk og lek. Primæradkomst til uterommet, en trapp i sør, vil dessuten ikke være universelt utformet slik at eldre, mennesker med bevegelsesnedsettelse, mennesker med barnevogn etc. må bruke innvendig heis. Et uterom som er lett tilgjengelig fra gateplanet ville i stedet gitt forankring i nabomiljøet og bidratt til en levende by.

Det er ikke sikret eller vist noen gangpassasjer gjennom sokkelen. Den dekker hele planområdet, med unntak av et torg og gatetun i sør. I motsetning til uterommet oppe på den 6 m høye sokkelen, kan etablering av et allment tilgjengelig torg på bakkeplan sammen med dagligvareforretning og annen forretning eller tjenesteyting, har potensiale til å bli en attraktiv møteplass. Dette kan være positivt for sosial bærekraft og gi et positivt bidrag til området.

6. Konsekvenser for næring

Planområdet består i dag av en nedlagt bensinstasjon og et næringsbygg i to etasjer der flere bedrifter holder til.

Planforslaget åpner for at både eksisterende og nye bedrifter kan etablere seg innenfor området ved at det reguleres for forretning og tjenesteyting. Dette kan styrke det lokale næringslivet ved å tilby lokaler som tilpasses ulike virksomheter, og dermed skape flere arbeidsplasser og økt verdiskaping. En variert næringsstruktur kan også tiltrekke flere besøkende, noe som vil stimulere til økt aktivitet og liv i området. Dette er imidlertid ikke sikret i planforslaget.

Flere beboere i Heimdal sentrum kan også føre til en styrking av lokaløkonomien, ettersom det kan øke etterspørselen etter tjenester og varer i nærområdet.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Fortetting av tomte vil fremme gange og sykling, da det blir flere boliger nært et stort kollektivknutepunkt og en hovedsykkelrute. Dette kan bidra til at flere velger sykkel og buss fremfor bil, som igjen kan bidra til bedre folkehelse og å redusere utslipp fra biltrafikk. Samtidig vil etablering av minimum 100 nye boenheter generere mye ny trafikk.

Klimatilpasning

Det er utarbeidet et notat som vurderer klimakriterier i *Klimaveileder for plan- og byggesaker Trondheim kommune*. Notatet fyller ut kriteriesett med tiltak som kan bidra til reduserte klimagassutslipp fra utbyggingsprosjektet. Det er gjennomført tidligfase klimagassberegninger for prosjektet. Utredningen identifiserer bidragsyttere til klimagassutslipp og viser mulighetsrommet for at utbyggingen reduserer sine klimagassutslipp fra material- og energibruk, sammenlignet med en referanse. Basert på forutsetningene som er gjort i denne vurderingen, er det beregnet en klimagassreduksjon på 0,9 % sammenlignet med et referansescenario. I tillegg er det utredet flere tiltak for å redusere klimagassutslippet fra utbyggingen. Dersom alle de foreslåtte tiltakene blir prosjektert og inkludert i prosjektet, kan prosjektet oppnå en reduksjon på 10,8 % sammenlignet med referansen. Disse tiltakene er imidlertid ikke sikret gjennom planforslaget, men skal vurderes i detaljprosjekteringen.

Bestemmelsene sikrer at overvann skal håndteres i hht. 3-trinnsstrategien jf. Trondheim kommunes VA-norm. Planbeskrivelsen beskriver konkrete løsninger for overvannshåndtering som oppsamling av overvann til bruk for vanning, terrengforsenkninger (noe med infiltrering og noe med fordrøyning som hovedfunksjon), samt planting av flere trær hvor vannet kan ledes til og fordrøyes. Dette er derimot ikke sikret i bestemmelsene som kun sier at naturbaserte løsninger for overvannshåndtering skal vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Inn- og utkjøring til parkeringskjeller er lagt nordvest i planområdet, og kan komme i konflikt med eksisterende flomvei. Nedkjøringsrampen burde vært utformet slik at den ikke befinner seg i flomsonen til flomveien. Også overordnet VA-notat slår fast at det er viktig at flomvei ivaretas ved utbyggingen. Forslagsstiller sier at dette vil bli sett nærmere på i detaljprosjekteringen, og løsning og prosjektering av overvann er eksplisitt omtalt i bestemmelse § 8.8

Blågrønn faktor (BGF)

Planforslaget innebærer at tomta blir bebygd med mange harde flater som gjør at naturlig infiltrasjon av vann blir vanskelig. Betongdekke over sokkel og p-kjeller vil dekke hoveddelen av planområdet. Det gjør det vanskelig å håndtere overvann og skape gode blågrønne kvaliteter i prosjektet. Det vil ikke kunne plantes store trær i disse områdene, og regnbed over et betongdekke gir svært begrenset infiltrasjonskapasitet.

Bestemmelsene stiller krav om blågrønnfaktor (BFG) på 0,6, mens kravet i KPA er 0,8. Forslagsstiller viser til at det vil være vanskelig å oppnå BGF i tråd med KPA, men byplankontoret vurderer at avviket ville blitt mye mindre om man la større deler av uterommet på terreng. Når man trekker fra tiltak som ikke tilhører boligformålet og infiltrasjonstiltak som forutsetter kontakt med grunnen, vil den faktiske faktoren bli enda lavere enn 0,6. Som del av planforslaget er det innsendt ett felles regnskap for alle formål, men i henhold til Trondheim kommunes norm for BGF skal det leveres et regnskap for hvert av formålene bolig, offentlig samferdselsanlegg og private samferdselsanlegg. Det er ikke samsvar mellom tiltak og areal i regneark og illustrasjonsplan, og ikke alle foreslåtte tiltak er sikret i planen, som for eksempel tiltak på kommunal grunn. I tillegg er det medregnet areal som er kommunalt og som inngår i BGF i nylig vedtatte reguleringsplan for Heimdal helse- og velferdssenter.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser

Planen vil ikke ha andre økonomiske virkninger for Trondheim kommune enn drifts- og vedlikeholdsansvar for samferdselsarealer som reguleres til offentlig formål i planen. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav, deriblant opparbeidelse av fortau mot nord (o_FO1) og øst (o_FO2).

9. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart ble sendt til offentlige og private instanser, lag og aktuelle organisasjoner den 15.03.2024, med høringsfrist 12.04.2024. Varsel ble i tillegg kunngjort i Adressa. Det ble i varslingsperioden arrangert et digitalt informasjonsmøte den 03.04.2024.

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 13.01.-24.02.2025. Det kom inn 21 merknader, hvorav 11 private, 2 fra lag/organisasjoner/foreninger, 2 interne, og 6 fra offentlige

myndigheter, inkludert rådet for byarkitektur. De fleste av merknadene går ut på at merknadshaverne mener at planforslaget ikke støtter opp om Heimdal sentrum sitt særpreg og at forslaget fremstår altfor høyt og massivt.

Naboer og andre private peker på at planforslaget ikke bidrar til en positiv utvikling av Heimdal sentrum ved at det ikke tar hensyn til de eksisterende omgivelsene, og ikke har fokus på bymiljø, barn og unge. De mener at planforslaget ikke er i tråd med føringene som er gitt for Heimdal gjennom prosessplanen, bevaringsstrategien og KPA. Prosjektet gir lite attraktive uteområder i et område som allerede mangler grøntområder og gode møteplasser for barn og unge, ivaretar ikke siktlinjer. Prosjektet må ta hensyn til den gamle stasjonsbyen slik at førsteinntrykket av "stasjonsbyen" for de som kommer mot eller fra Trondheim ikke vil være den enorme bebyggelsen som nå foreslås. Fasaden mot Bjørndalen er altfor lang. De er også kritiske til trafikkvurderingen, og bekymret for at økt trafikk vil gi mer støy og dårligere trafiksikkerhet.

Innspillene fra offentlige myndigheter peker på mye av det samme som naboene. Fylkeskommunen peker blant annet på at hovedtrekkene i planen vil gi negative konsekvenser for stedsutviklingen på Heimdal, da denne typen arkitektur ("sokkelarkitektur") er trukket frem som spesielt negativ i kommunes arkitekturstrategi, og at flere av prinsippene strider mot føringer gitt i KPA og regional plan for arealbruk (RPA). Den høye nivåforskjellen på uteareal (6 m over gatenivå i Søbstadvegen) er særlig uheldig med tanke på generell brukbarhet, universell utforming, stedsutvikling og hvor trygt det vil føles å bruke arealene. Kvaliteten på utearealet vurderes som dårlig, og trappen i sør anses ikke som brukbar for små barn, barn i barnevogner, eldre, mennesker med nedsatt funksjonsevne eller de som ikke er klar over at det finnes et uteområde på toppen av trappen. Parkeringsarealene plassert på bakkenivå i flere etasjer, vil gi svært høye og livløse fasader, særlig mot nord. Disse inviterer ikke til interaksjon mellom bygg og gate, og anses derfor å føre til negativ stedsutvikling i form av redusert liv i gatene.

Rådet for byarkitektur har i likhet med byarkitekten satt fokus på denne typen arkitektur da de mener at dette er en bygningstype som fører med seg flere ulemper. Rådet mener at dette er en stor og sentral eiendom som må utvikles med varige kvaliteter som kommer hele bydelen til gode. Rådet anser at planforslaget legger opp til for stor utnyttelse og at det fører til en rekke negative konsekvenser som blant annet for store høyder og et ikke tilfredsstillende gatemiljø. Bebyggelsen fremstår massiv i sin sammenheng og blokkerer siktlinjer mellom øst og vest. Rådet påpeker også at angitt etasjetall gir en misvisende fremstilling av reell høyde. At bebyggelsen plasseres på en sokkel er til hinder for å oppnå gode kvaliteter.

Forslagsstiller har ønsket å holde fast ved planforslagets hovedgrep til førstegangsbehandling, og viser til at byutviklingsutvalget vedtok å sende saken på høring og offentlig ettersyn. Det er derfor mange innspill som ikke er imøtekommet i planforslaget. I tillegg til ting som er nevnt tidligere, ønsker Byplankontoret å trekke fram følgende:

- Trøndelag fylkeskommunes faglige råd om at
 - bebyggelsen ikke bør være høyere enn 4-5 etasjer for ikke å påvirke kulturmiljøet negativt.
 - forslagsstiller bør fremme forslag til hvordan begrensninger av øvrig gateparkering skal foregå. Hvis det ikke er mulig, bør parkeringsdekningen i prosjektet senkes.
- Statsforvalterens faglige råd om å

- redusere andel parkeringsplasser og sikre en høyere andel elbilladeplasser.
- stille krav til minimumstørrelse på boenhetene.
- Rådet for byarkitektur sine innspill om å
 - ta bort den øverste parkeringsetasjen/-sokkelen
 - forholde seg til byggelinje langs J. O. Stavs veg
 - legge til rette for at gående skal kunne bevege seg effektivt gjennom området hele døgnet
- Enhet for kommunalteknikk sine innspill om
 - at offentlig fortau i sørvest ikke kan brytes opp av felles torg og gatetun
 - å regulere snuhammer for renovasjonsbil for å sikre en trafiksikker løsning for renovasjonsbilen
- Klima- og miljøenhetens innspill om
 - at krav om BGF må ligge på 0.8 i tråd med KPA
 - å sikre opparbeidelse av grønne tak og andre tiltak beskrevet i regneark for BGF
 - å endre ROS-analysen fra lav til middels risiko med tanke på konsekvensvurderingen av urban flom/overvann for stabilitet og materielle verdier.

Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelse til planforslaget inntil annen veggrunn langs Bjørndalen ble utvidet fra 1 til 2 m, og veglinjene i krysset Søbstadvegen – Bjørndalen ble justert sørover i samsvar med planarbeidet for hovedsykkeltrasé gjennom Bjørndalen. Dette er justert til sluttbehandling, og fylkeskommunen har trukket varsel om innsigelse, jf. e-post av 25.09.2025

Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget inntil det var vist at støy er ivaretatt i tråd med T- 1442/21 og bestemmelser og planbeskrivelse var oppdaterte i tråd med dette, samt at bestemmelsene sikret at luftforurensing og støy var godt nok ivaretatt i bygge- og anleggsfasen. Dette er nå sikret i planforslaget, og Statsforvalteren anser innsigelsene som imøtekommet, jf. brev av 13.05.2025 og 07.09.2025.

10. Byplankontorets anbefaling

Forslagsstiller mener at planforslaget er i tråd med vedtakspunktene til førstegangsbehandling og har ikke ønsket å gjøre store endringer til sluttbehandling. Planforslag legges imidlertid ut på offentlig ettersyn og høring fordi berørte parter skal ha en mulighet til å gi uttrykk for hva de mener om planforslaget. Om det er vektige og gjentagende merknader, skal disse inngå i det videre planarbeidet og gis en reell avveining. Byplankontoret vurderer at merknadene fra høringspartene i stor grad ikke er imøtekommet og at planforslaget er lite endret etter høring og offentlig ettersyn. Dette til tross for at mange av merknadene peker på grunnleggende prinsipper i saken som ikke lar seg løse med små grep.

I denne saken oppfatter Byplankontoret ut fra innkomne merknader motstanden mot utbyggingsplanene som stor, og dette styrker Byplankontorets faglige vurdering om at planforslaget bedre bør tilpasse seg omgivelsene. Dette er særlig viktig i et sentrumsområde som utgjør hverdagsomgivelsene til mange mennesker. Byplankontoret mener at merknadene som omfatter stedstilpasning er mangelfullt behandlet, og ser at det er stor avstand mellom

innkomne merknader, faglige råd, og forslagsstillers foretrukne plan.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget avvises. Planforslaget er i strid med sentrale overordnede føringer som bystyret i Trondheim har vedtatt; kommuneplanens arealdel, Trondheim kommunes arkitekturstrategi, samt bevaringsstrategi for Heimdal.

Det er riktig å utvikle disse tomtene, men Byplankontorets faglige vurdering er at et prosjekt her må deles opp i to kvartaler. Dette ville gitt:

- redusert sokkel/base med mulighet for uterom på bakkeplan, i kontakt med bylivet utenfor
- mer finmasket gangnett
- redusert fasadelengde
- ivaretagelse av siktlinjer
- en byform og skala som samsvarer mer med kvartalsstørrelser i Heimdal sentrum
- oppfyllelse av blågrønn faktor, der mer av overvannshåndteringen knyttes til terreng

Planforslaget er allikevel fremmet på en slik måte at bystyret kan velge å vedta det, dersom de ikke er enige i fagenhetens vurderinger. Det er i stor grad i tråd med tidligere politiske vedtak, og har ingen stående innsigelser.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Bystyret avviser forslag til detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Søbstadvegen Eiendom AS senest datert 14.11.2025 med bestemmelser senest datert 23.02.2026 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 23.02.2026.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Revidert illustrasjonsplan
- Vedlegg 5: Revidert langsnitt
- Vedlegg 6: Revidert støyrapport
- Vedlegg 7: Oversikt boliger med stille side
- Vedlegg 8: Innspillsmatrise
- Vedlegg 9: Merknad fra Rådet for byarkitektur

Vedlegg 10: Innkomne merknader

Vedlegg 11: 3D-illustrasjoner fra Byplankontoret

Vedlegg 12: 3D-illustrasjoner fra forslagsstiller