

Innholdsfortegnelse:

1. Plan for utvikling av Heimdal sentrum
2. Bakgrunn
 - historisk utvikling
 - Heimdal i dag
 - hva skjer på sikt
3. Rammer for Heimdal sentrum
 - overordnede planer
 - gjeldende reguleringsplaner
4. Mål for utviklingen
 - Ti-minutters byen
 - bymiljø
 - mål for planarbeidet
5. Kunnskapsgrunnlag
 - strategier og mulighetsstudier
 - analyser og øvrig kunnskapsgrunnlag
 - hva vet vi og hva mangler
6. Forslag til bruk av plantyper med framdrift
 - i. gatebruksplan
 - ii. strategi for bevaring og stedsidentitet
 - iii. reguleringsplan for nordvestre del
7. Medvirkning og strategiske tiltak
 - medvirkning
 - midlertidige og strategiske tiltak
8. Oppsummering og konklusjon

1. PLAN FOR UTVIKLING AV HEIMDAL SENTRUM

Utarbeidelsen av en egen plan for Heimdal sentrum ble vedtatt av Bystyret i 08.12.2016, i forbindelse med vedtak av *Planstrategi for Trondheim kommune 2016-2019*. I planstrategien står det følgende om plan for tettstedet og stasjonsbyen Heimdal:

Planen skal legge til rette for fortetting, økt attraktivitet og bruk av miljøvennlige transportløsninger gjennom helhetlig planlegging, hvor også kommunale investeringer tas i bruk for å øke etableringsattraktiviteten i området. Viktige forhold som må avklares på Heimdal er fellesfunksjoner som torg og plasser, grønnstruktur, gange og sykkel og kobling til ny jernbanestasjon. IKAP2 og KPA følges opp for å svare ut klimamålene i Bymiljøavtalen.

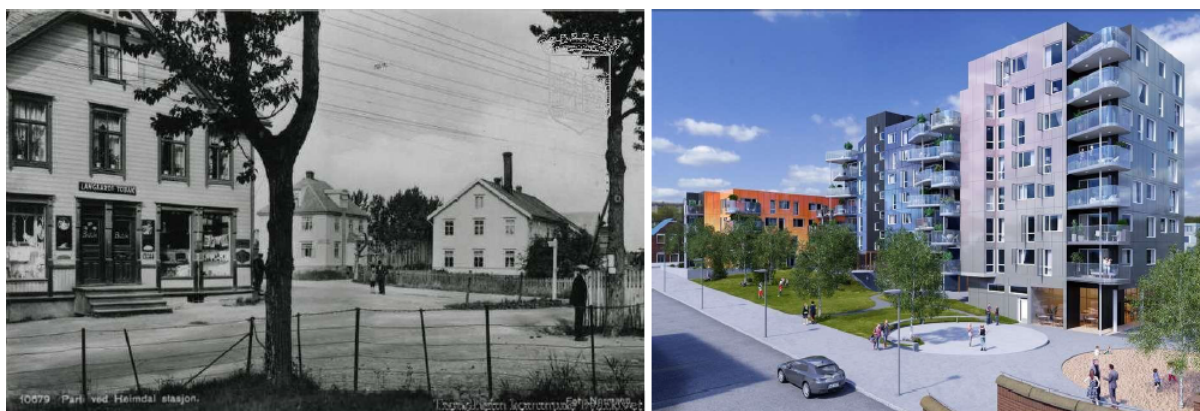
Prosessplanen gir et forslag til hvordan en skal få til en god utvikling av Heimdal sentrum gjennom bruk av plantyper og ulike tiltak. Prosessplanen for Heimdal er todelt: i tillegg til å skal svare opp hvordan målsettingene over kan nås, ser vi også nærmere på hva vi mer konkret ønsker for Heimdal - det vil si hvordan sentrum skal utformes i fremtiden, hvilken rolle og identitet stedet skal ha.

Hensikten med prosessplanen/ er å legge rammene for en videre utvikling som:

- tar utgangspunkt i *omforente målsettinger* for hva Heimdal sentrum skal være
- tar i bruk *eksisterende kunnskap* og studier, og supplerer dette
- har en begrenset og effektiv *ressursbruk*
- resulterer i gode og *hensiktsmessige planer* for den videre utviklingen
- gir et forslag til tiltak på kort og lang sikt.

2. BAKGRUNN

Heimdal har både en rolle som et lokalt sentrum i Trondheim, og en stasjonsby og et tidligere kommunesenter for Tiller og Leinstrand. Stedet kan sies å ha en særstilling i kommunen - det har i stor grad sin egen identitet og rolle som en selvstendig og velfungerende småby, innenfor Trondheim bys grenser.



To identiteter: Parti ved Hemidal stasjon, ca 1930 (www.tfb.no) og Heimdal stasjonsby, nye boliger

(www.selvaagbolig.no)

Heimdal har en svært god kollektivdekning i dag, og med to metrobuslinjer som går gjennom sentrum. Boligutbygging og fortetting anses som positivt ut fra nullvekstmålet. Utbyggingen av Heimdal sentrum har da også skutt fart de siste årene, med vekt på utbygging av nye leilighetsbygg. Utbyggere foretrekker å bygge høyt og tett, noe som gir god økonomi til prosjektene. Dette kan imidlertid gå på bekostning av det som oppfattes som Heimdals identitet, med småskalabebyggelsen og det historiske Heimdal. For å få til en god utvikling videre, er det viktig å ha tilstrekkelig kunnskap om Heimdal som sted, og hvordan Heimdal har utviklet seg over tid.

Historisk utvikling

Tettstedet Heimdal ble dannet i andre halvdel av 1800-tallet i tilknytning til etableringen av jernbanen (1864), og ferdselsårene Ringvålveien og Heimdalsveien (se flyfoto med veinavn på forsiden). Sistnevnte vei ble anlagt i 1859 og var hovedveien til og fra Trondheim by, fram til ny E6 ble etablert over Heimdalsmyra. Stedet var også et knutepunkt for landbruket med et eget meieri. Fram til 1964 var Heimdal administrativt senter for landkommunene (herredene) Tiller og Leinstrand.



Heimdal 1952, med Heimdalsveien og jernbanestasjonen i forgrunnen og Ringvålveien som går mot vest.

Heimdal hadde fram til 1960-tallet et heller landlig preg med en sentrumsstruktur i form av en hovedgate. Første sentrumsdannelse fant sted langs Heimdalsveien, mellom Ringvålveien og Klæbuveien, nå Johan Tillers veg (se kartvedlegg). Her ble det etablert flere virksomheter, inkludert gjestgiveri og kolonialforretninger. De første boligene i Heimdal var villaer og småhus med store hager. Herredshuset (som i dag huser Heimdal kunstforening) lå på østsida av jernbanen, forbundet med resten av sentrum via en planovergang.

Utviklingen av områdene rundt Heimdal sentrum satte for alvor fart på 1960- og 70-tallet med omfattende utbygging av boliger og offentlige funksjoner som skole og idrettsanlegg. Næringsarealene øst for jernbanen ble utvidet. Sentrum ble også større - det ble etablert nye butikker vestover langs Ringvålveien, og nordover langs Søbstadveien. Bilen overtok

som viktigste transportmiddel og det grønne preget til sentrum forsvant gradvis.

Søbstadveien og Kirkeringen ble knyttet til henholdsvis Bjørndalen og Heimdalsveien på 1980-tallet, og gjorde sentrum mer tilrettelagt for bilkjøring. Ny fotgjengerundergang ved jernbanen erstattet planovergangen ved herredshuset rundt år 2000. Oppgradering av Ringvålveien og deler av Heimdalsveien med tilrettelegging for gående, rabatter og allébeplantning fant også sted på begynnelsen av 2000-tallet.

Heimdal sentrum i dag

Stasjonsbyen Heimdal oppleves i stor grad som et selvstendig tettsted og sentrum, og på et vis litt løsrevet fra resten av Trondheim. Hvis en tar utgangspunkt i skolekretsene Kattem, Åsheim, Stabbursmoen og Breidablikk, har tettstedet Heimdal om lag 15.000 innbyggere. Fortsatt er det et sentrum i liten skala, med lave gesimshøyder og god plass rundt bygningene.

Positive sider ved Heimdal er knyttet til småbyfølelsen med nisjebutikkene - i Heimdal sentrum kan du finne det meste du har behov for, fra dagligvarer, til skomaker og klesbutikk, et tilbud som først og fremst er rettet mot et voksent marked. Sentrum ligger omkranset av grønne småhusområder som noen steder ligger helt inn til sentrum (deler av den opprinnelig villa-/ hagebybebyggelsen).



Heimdal sentrum sett mot vest (Carl-Erik Ericsson, juli 2018)

Selve sentrum oppleves i stor grad som “grått”, med asfalterte flater som gir rom for fri parkering og kjøring nær sagt overalt. Tilgangen til parkering kan ses som et pluss for småbutikkene, men bidrar samtidig til at sentrum framstår som utflytende og til dels vanskelig å orientere seg i - her mangler de gode uterommene og forbindelsene der menneskene (og ikke bilene) står i fokus. Sentrum mangler gode møteplasser og steder for lek og opphold, og har få offentlige funksjoner. De høyt trafikkerte veiene, Ringvålsveien og Bjørndalen/Heimdalsveien, går gjennom Heimdal sentrum og bidrar negativt til støy og bymijlø.



Heimdals eldste bygning. Kilde, Adressa 25.10.2017, "Folk tar vare på det de er glad i".

Heimdal har flere eldre bygninger, spor fra den første bebyggelsen på Heimdal. Disse bygningene har imidlertid gjennomgått mange endringer i løpet av

årene, og er i dag spor som det er vanskelig å kjenne igjen. Bildet over er fra tomte til det opprinnelige "Heimdal" gjestgiveri, der en skomakerbedrift inntil nylig holdt til i den gamle låven. Tomta er nå foreslått bymessig utbygd med forretning og bolig i fire til fem etasjer.

Hva skjer på Heimdal, nå og på sikt

Gamle Heimdal sentrum har fram til de siste årene gjennomgått en relativt langsom transformasjon, med utbygging av noen tomter/bykvartal og mindre "infill"-prosjekter. Utbyggingspresset har nå endret seg til å bli betydelig, og i 2017 var det ca. 1700 boliger under planlegging i områdene ved og rundt sentrum. Flere reguleringsplaner har blitt vedtatt eller er til sluttbehandling - de legger til rette for en tett boligutbygging, delvis i kombinasjon med næring/forretning. De største, og mest bymessige, prosjektene ligger sør for Ringvålveien. I arbeidet med Heimdal sentrum er det viktig å ha fokus på hvordan bymiljøet i sentrumskjernen utvikles.

Omforming av industriområdet på østsiden av jernbanen er også allerede i gang. Nye boligblokker i fire til åtte etasjer er bygd, eller under bygging, på "kryddertomta" og Industriveien 1-3. På sikt ser en for seg en total transformasjon av hele området til en langt tettere situasjon. Utbyggerne har så langt ønsket å bygge boliger. Antallet arbeidsplasser på dette området vil dermed bli kraftig redusert, trolig fra ca. 1250 (2016) til et par hundre.



Industriområdet sett nordfra med de nye boligblokkene på "Kryddertomta" i bakgrunnen (mai 2019).

Det går to metrobuslinjer gjennom sentrum - linje 1 starter på Kattem og går inn til sentrum via Tiller, og linje 2 går fra Lund og inn til sentrum via Saupstad. Metrobuss i kombinasjon

med tog gi et svært godt kollektivtilbud til Heimdal både i for lokal tilgjengelighet og regional/nasjonal transport.

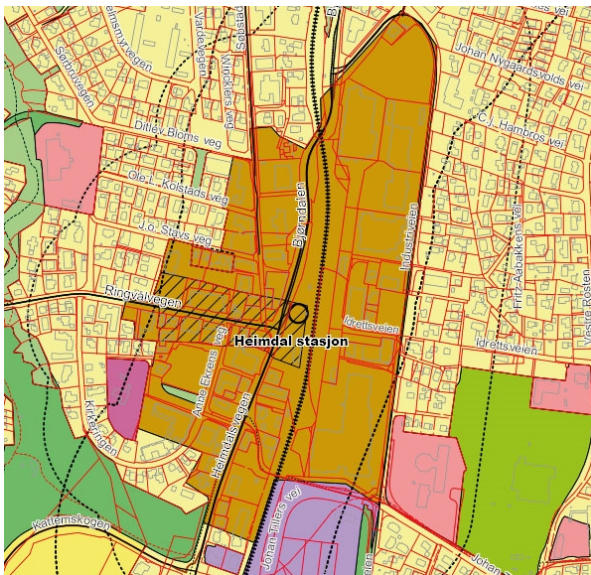
På sikt er det særlig to prosjekt som vil bli viktig og få betydning for utviklingen av Heimdal sentrum. Det første, og nærmest i tid, er bygging av et nytt helse- og velferdssenter i vestre del av sentrum, på parkeringsplassen bak bygården som i dag rommer blant annet Rema og et bakeri/ konditori. Helse- og velferdssenteret er planlagt å stå ferdig i 2026.

Det andre er knyttet til utbyggingen av ny godsterminal på Torgård, og her er det Heimdal stasjonsområde som berøres. Stasjonsområdet er tenkt å fungere som "snuplass" for godstogene sørfra fra 2035, fram til at det bygges ny adkomstløsning med tunnel. Dette vil trolig medføre økte støyproblemer i Heimdal sentrum, og en litt annen type støy ("klangstøy") enn det som er i dag. Det er fortsatt knyttet usikkerhet ved endelig løsning for godsterminalen da kostnadene er beregnet til å bli svært høye.

3. GJELDENDE RAMMER FOR HEIMDAL SENTRUM

Styrende planvedtak

I **planstrategien for 2016-2019** er den *skapende, attraktive og inkluderende* byen pekt ut som viktige utviklingstrekk for Trondheim. For Heimdal er målsettingen om den *attraktive* byen sentral - den attraktive byen innebærer blant annet at det utvikles attraktive bydeler og lokalsentre, og at en sørger for tilstrekkelig boligforsyning, samtidig som en sikrer fortetting med kvalitet. Miljøvennlig transport skal vektlegges.



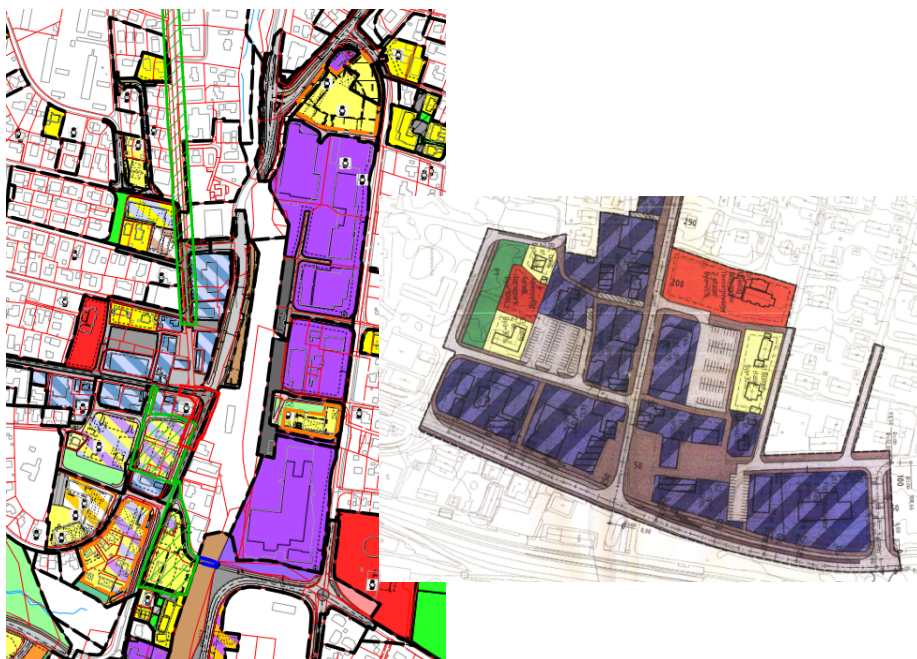
I **kommunedelens arealdel 2012-2024** er sentrumsområdet + alt areal mellom jernbanen og Industrivegen satt som sentrumsområde, eksisterende. Et enda større område rundt sentrum er i tillegg vist som et bestemmelsesområde for lokalsentre. I henhold til de overordnede planene er det ønskelig med en bymessig utvikling av Heimdal, med en stor grad av fortetting (10 boliger pr. dekar), og en vektlegging av gode byrom med møteplasser og tilrettelegging for et aktivt byliv. Arealdelen gir ingen rammer for hvor mye handel det kan bygges ut på Heimdal, men gir føringer for etablering av publikumsrettede virksomheter i første etasje, for å støtte opp om et attraktivt gatemiljø. Området avsatt til sentrumsformål har imidlertid en stor utstrekning, og etablering av

publikumsrettede virksomheter i første etasje innenfor *hele* dette området kan være uheldig - dette kan virke mot hensikten om å skape en samlet og levende sentrumskjerne.

Heimdal sentrum er også del av det pågående arbeidet med kommunedelplan for lokale sentrum. Kommunedelplanen har til hensikt å sette fokus på utviklingen av attraktive og velfungerende lokale sentrum, blant annet gjennom ulike analyser, utredninger og drøftinger. Det er blant annet ønskelig å definere sentrumskjerner i bydelene nærmere, slik at disse områdene kan utvikles på de myke trafikantenes og de kollektivreisendes premisser. Prosessplanen og det videre arbeidet på Heimdal vil forholde seg til arbeidet som gjøres her, men samtidig gå mer konkret til verks ved utarbeidelse av egne planer og forslag til tiltak.

Gjeldende reguleringsplaner for sentrum

Gjeldende reguleringsplan er fra 2002. Den er fortsatt gjeldende for det meste av sentrum vest for jernbanen, men kan ses som en plan som på mange måter har gått ut på dato. Blant annet legger den opp til en svært lav tetthet, noe som gjør det vanskelig å nå arealdelens krav om minimum 10 boliger pr. dekar i sentrumsområder. Det er behov for å ta en ny runde når det gjelder bylandskapet med høyder og tetthet sentralt, samt krav til parkering. Det er heller ikke i tilstrekkelig grad gitt rom for nytt helse- og velferdssenter i denne planen. Planens viser en intensjon om bilfrie byrom som ikke har blitt gjennomført, dette gjelder torget ved Ringvålsveien og tunet ved det gamle meieriet).



Over til venstre: Gjeldende reguleringsplaner for Heimdal sentrum pr. 08.04.2019. Grønn og rød skravur markerer planer under utarbeidelse. Til høyre: Gjeldende reguleringsplan fra 2002 for Heimdal sentrum (vridt 90° slik at nord er mot høyre).

De sentrale områdene av Heimdal har en underdekning når det gjelder leke- og rekreasjonsområder, det vil si det finnes for få uteanlegg i gangavstand som legger til rette for lek og rekreasjon som samsvarer til antallet bosatte. Det vises til neste kapittel og omtalen av Plan for friluftsliv og grønne områder.

Et godt byromsnettverk med attraktive forbindelser og byrom må ligge til grunn for en videre boligutbygging med kvalitet. Heimdal sentrum mangler i dag de gode og attraktive møteplassene - de byrommene som kunne vært tilrettelagt for aktivitet og opphold, brukes i dag til parkering. Bilen har også prioritet når det gjelder ferdsel. Heimdal mangler et småmasket nettverk av gangforbindelser som binder sentrum sammen, og som bidrar til å gjøre det lett og hyggelig å gå (istedenfor å kjøre).



Søbstadveien (juni 2018) og “tunet” ved meieriet (mai 2019). Her er det meste tilrettelagt for bilen.

By- og bomiljø, stedsidentitet Heimdal

Attraktiviteten i det å gå henger sammen med bymiljøet - åpne fasader (som henvender seg ut mot gaten) og opplevelser underveis, som utendørs vareutstillinger, fine bygninger, blomster og møteplasser, kan gjøre det å bevege seg til fots til noe positivt og morsomt. Stengte fasader, fasader mot parkeringskjeller og lange livløse fasaderrekker bør dermed unngås.



Parti fra Ringvålveien (med noen av de bevaringsverdige bygningene). Carl-Erik Ericsson, 2017.

Det er viktig å sikre et godt bomiljø. Fortetting sentralt i Heimdal er positivt og betyr flere boliger med svært god kollektivdekning, og et godt nært tilbud både av handel og privat og offentlig tjenesteyting - her kan en klare seg uten

bil. Skal det bli attraktivt å bo i sentrum av Heimdal, må det imidlertid også tilrettelegges for hyggelige møteplasser og grønne utearealer med varierte opplevelseskvaliteter, mulighet for stille soner og et godt lokalklima.

I møtet med ønsket om en storstilt utbygging, er det viktig å ivareta det som er det positive ved Heimdal. Småbylandskapet vi finner på Heimdal kan minne om flere små norske byer, men er særegent innenfor Trondheim kommune. Stasjonsbyen Heimdal byr på gode opplevelse knyttet til den gamle bebyggelsen, de mange nisjebutikkene og de grønne villaområdene som ligger inntil sentrum.

Planarbeidenes formål og avgrensing

Når det gjelder det fremtidige arbeidet med arealplaner for Heimdal sentrum, bør disse bygge opp om målene for byromsnettverket og by- og bomiljøet på Heimdal. Planarbeidene skal:

- legge til rette for en helhetlig utvikling som attraktivt og bærekraftig lokalt sentrum
- sikre forutsigbare rammer, slik at utbyggere, grunneiere, ulike aktører, befolkningen og kommunen selv vet hvilke rammer som gjelder ved en framtidig utvikling
- gi en oversikt over nødvendige tiltak, og de kravene som stilles til felles og offentlige anlegg og infrastruktur.

En kan se for seg flere muligheter for geografisk avgrensing for arealplanlegging - det kan både være riktig å lage en overordnet plan eller kun konsentrere seg om delområdene innenfor det som er satt av til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel.

Ved en overordnet plan ser vi Heimdal sentrum som del av en større sammenheng, der fokuset kan være på *gode bevegelseslinjer* for gående og syklende, grønne forbindelser og *hva* vi skal bygge *hvor* (som ulike typer av arealbruk og typer bebyggelses).

Hvis en tar utgangspunkt i områdene satt av til sentrumsformål, kan fokuset i større grad være på lokale ganglinjer og sammenhenger, og gode uterom. De ulike delene av sentrum har ulike forutsetninger for utvikling - det kan derfor også være gunstig med egne planer for de ulike områdene, se illustrasjonen under.

Sentrums ulike deler:

Sentrum **vest**, område 1 a og 1b, har hovedvekt på handel, tjenesteyting og fortetting. Vest kan igjen deles i to: *nord* for Ringvål-veien finnes bygårder i tre etasjer, et resultat av en utvikling fram til 2010. Området *sør* for Ringvålveien utvikles nå, med bygging av bykvartaler i fire etasjer og over.



Sentrum øst, område 2, er et sted for transformasjon, der hjørnesteinsbedriftene forsvinner og fokuset nå er på å bygge boliger (høyt og tett). Det er uklart hvordan en skal ta sentrumsformål inn i planarbeidene i øst.

5. KUNNSKAPSGRUNNLAG

Det er allerede gjort mye på Heimdal når det gjelder analyser og planlegging. Mye av dette er det aktuelt å bygge videre på, noe som er viktig både for kontinuitet og det å unngå dobbeltarbeid. Under gis det en oversikt og en kort beskrivelse av de viktigste.

Strategier og mulighetsstudier

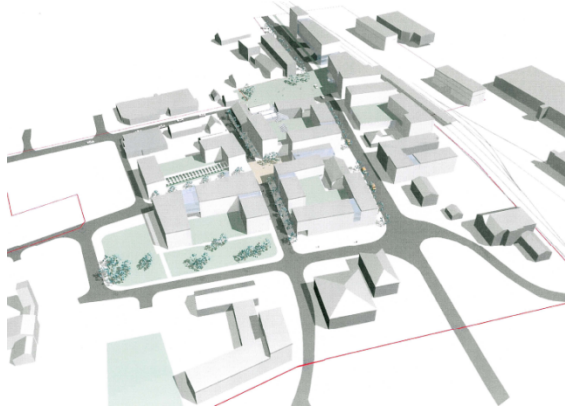


Parkeringsplan for Heimdal

Parkeringsplanen for Heimdal ble behandlet av formannskapet i 2007 og anga soner og tidsbegrensning for parkering sentralt. Kort sagt ble det åpnet opp for parkering på noen få parkeringsplasser sentralt og langs Ringvålveien (grønn farge på kartillustrasjonen). Langs andre gater og på torget ble det parkering forbudt (rød og oransje farge, parkering forbudt på torget har midlertid ikke blitt gjennomført).

Mulighetsstudie sørvestre del av sentrum

Kommunen sammen med private aktører engasjerte i 2006 Asplan Viak AS til å utføre en mulighetsstudie for Heimdal sentrum sør for Ringvålveien. Bakgrunnen var et ønske om høyere utnyttelse enn det som var tillatt i hht gjeldende regulering. Mulighetsstudien la opp til en utbygging med en bymessig karakter. All parkering ble foreslått plassert under bakken.

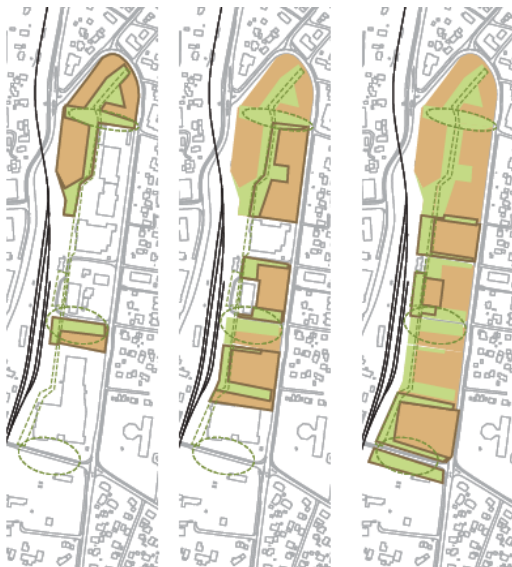


Mulighetsstudien ble behandlet av bygningsrådet i 2007, og det ble bestemt at den skulle være retningsgivende for videre reguleringsplanlegging innenfor det aktuelle området - noe den også har vært fram til i dag. Bygningsrådet signaliserte i forbindelse med behandlingen at de var skeptisk til bebyggelse over 4 etasjer, at de ikke ønsket at takterrasser skulle erstatte uteareal på bakken, og at behovet for gateparkering må

vurderes (i tillegg til parkeringskjellere).

Verksted 2012

Trondheim kommune arrangerte i 2012 et internt verksted for å se nærmere på hvordan en kunne sikre en mer helhetlig utvikling av Heimdal sentrum. Verkstedet resulterte i en slags grovmasket idéplan for hvordan en kunne binde sentrum bedre sammen. Fokuset var på byrom og tilrettelegging for gående, og på grønne arealer. Analysekartet og resultatene fra verkstedet har hatt en litt uavklart status, men mange av funnene har blitt videreført i etterfølgende arbeider.



• De tre tverrgående parkrommene etableres i takt med utviklingen av de enkelte eiendommene og suppleres av prosjektenes egne utearealer.

Mulighetsstudie sentrum øst

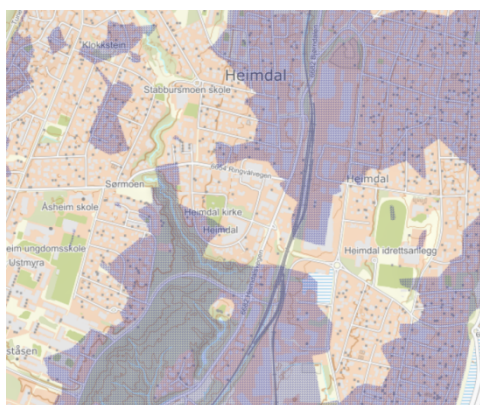
Mulighetsstudie utført av Pir 2 på oppdrag av Smedbakken prosjekt (Selvaag) og omfattet hele næringsarealet øst for jernbanen. Hensikten med mulighetsstudiet var å sikre en helhetlig utvikling av arealet. Mulighetsstudien kan sies å bygge videre på forslagene fra 2012-verkstedet, men legger i tillegg opp til en langsgående grøntakse. Mulighetsstudien ble behandlet politisk i forbindelse med reguleringsplanen for Industriveien 1-3, og vedtatt som en del av grunnlagsmaterialet for denne planen.

Analysar og øvrig kunnskapsgrunnlag

Det er gjennomført flere og ulike typer analyser av Heimdal i perioden 2016-2018. En stedsanalyse i 2016 foreslår føringer for blant annet grøntareal, siktlinjer og bevegelseslinjer for gående og syklende i sentrum på vestsiden av jernbanen - mye er i tråd med funnene i verkstedet fra 2012. Samme år ble det også gjennomført en næringsanalyse av industriområdet, der en blant annet så på dagens bruk, grad av utnyttelse og antallet ansatte.

Plan for friluftsliv og grønne områder

Planen ble vedtatt i 2017, <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/pfg/start> . I planen pekes det blant annet på at Heimdal sentrum har et dårlig tilbud for rekreasjon og grønne områder i dag, med blant annet en underdekning av nærmiljøanlegg. Denne planen gir føringer for blant annet avstander, størrelse, kvaliteter, variasjon og sammenhenger mellom uterom som bør følges opp i det videre arbeidet.



Kartet viser underdekning (lila skravur) med lekeplasser, parker, skolegårder, nærmiljøanlegg. Den lille parken vest for Heimdal kirke gjør at store sentrale arealer rundt Ringvålveien ikke er vist som underdekningsområdet. Imidlertid er det under planlegging og delvis allerede etablert stor boligutbygging, som sprenger kapasiteten til denne lille parken.

Byromsundersøkelse og notat om historiske Heimdal

I 2017 ble også det gjennomført en byromsundersøkelse der en så på bruken av uterommene i sentrum og utformingen av fasadene når det gjelder åpenhet/ lukkethet mot gatemiljøet. Byantikvaren fikk laget et notat om Heimdals historiske utvikling, og med anbefalinger om å bygge videre i tråd med stasjonsbyens preg og rammer.



Byromsundersøkelse, utforming av fasader og registrering av uteaktiviteter, 2017

Trafikkanalyse for Heimdal og omegn

I 2018 ble det arbeidet med en trafikkanalyse som blant annet så på konsekvenser av framtidig boligutbygging i form av trafikkvekst. Trafikkanalysen ga forslag til tiltak for å redusere bilbruken.

Undervisning og kurs

I 2018 var opplevelsen av Heimdal en del av valgfaget "Demokrati i praksis" ved Stabbursmoen ungdomsskole. Det ble gjennomført et ungdomstråkk, der et av funnene var at ungdommene i liten grad brukte Heimdal sentrum. Det har i tillegg vært gjennomført grunnkurs (2017) og videregående kurs (2018) i stedsutvikling i regi av NTNU og med fokus på Heimdal.

Kommunedelplan for lokale sentrum

I arbeidet med kommunedelplan for lokale sentrum har det også blitt gjort noen innledende betraktninger omkring Heimdals forutsetninger og behov knyttet til videre utvikling. Det har også blitt gjennomført en egen stedsanalyse av Heimdal i forbindelse med kommunedelplanen, der fokus blant annet har vært på ulike sentrumssoner og en nærmere avgrensning av sentrumskjernen.



Analysekart/ samlekart fra arbeidet med lokale sentrum.

Hva vet vi, og hva mangler? (oppsummert)

Gjennomgangen av tidligere arbeider har vist at vi har:

- god kunnskap om Heimdal som sted gjennom tidligere arbeider
- fokus på lokale sentrums rolle gjennom kommunedelplanarbeid
- god kunnskap om de trafikale konsekvensene ved økt boligutbygging, og mulige tiltak for å redusere forventet trafikkvekst
- har en god ide om hva som må på plass av grønt, offentlige rom og strukturer på et overordnet nivå

Det er imidlertid også noe som det må jobbes videre med:

- det er behov for grundigere arbeid knyttet til bylandskapet, med fokus på både fortetting og bevaring
- det må svares opp hvordan en kan legge bedre til rette for gående og syklende, og hvordan en kan skape gode og attraktive sammenhenger både lokalt og mellom ulike bydeler.
- hvor mye parkering Heimdal skal ha, og hvor den skal ligge, er også et viktig spørsmål. Parkeringsløsningene vil ha konsekvenser for hva vi kan få til i sentrum
- en konkretisering av fysiske tiltak er nødvendig, som opparbeidelse av torg og gangveier, med rekkefølge for utførelse.

Det vil også være behov for å samle og analysere resultater fra tidligere analyser og mulighetsstudier, som grunnlag for videre planlegging.

6. FORSLAG TIL BRUK AV PLANTYPER

Ut fra målsettinger for og ønsket utbygging av Heimdal sentrum, hva vi vet, og hva vi mangler av kunnskap, og hva vi kan få til med en så effektiv ressursbruk som mulig - anbefales det å bruke en kombinasjon av *tre begrensede plantyper*.

Planer etter PBL prosess (geografisk begrenset):

- **Reguleringsplan** for nordvestre del av sentrum

Ikke juridiske bindende planer (tematisk begrenset):

- **Byroms- og gatebruksplan** med parkeringstrategi
- **Strategi for bevaring** og stedsidentitet

Gatebruksplanen og bevaringsstrategien vil gi føringer for reguleringsplanens utforming. Arbeidet med disse bør komme i gang i forkant av arbeidet med en reguleringsplan, og omtales derfor først.

i. Byroms- og gatebruksplan

En byroms- og gatebruksplan er en *tematisk begrenset plantype* som gir mulighet for å jobbe både overordnet og lokalt. En byroms- og gatebruksplan kan både være førende for videre arbeid og et vedlegg til en formell plan. Innholdet må konkretiseres - på Heimdal bør en slik plan inkludere en strategi for byrommene og for parkering sentralt.


Hensikten med en byroms- og gatebruksplan er å legge føringer for *torg, gatebruk og trafikksystem*. En plan for Heimdal sentrum vil ha til hensikt å:

- se på sammenhenger mellom ulike målpunkter og byrom internt i bydelen og ut til andre bydeler/ byen for alle trafikant- og brukergrupper
- prioritere tilrettelegging for gående og syklende i gatene i og rundt Heimdal sentrum, vektlegge trafikksikkerhet og tilgjengelighet for alle (UU)
- sikre adkomst for, og til, buss/ metrobuss
- finne gode og varige løsninger for trafikkmønster bil, varelevering, drosje, utrykning
- løse pendlerparkering vs. lokalt parkeringsbehov
- vise utforming av sentrale plassrom, dvs. konkretisere nødvendige tiltak og illustrere hvordan aktuelle byrom kan utvikles.



Gange og sykling er best for miljøet.
Illustrasjon fra "Byrom, en idéhåndbok",
KMD

De sentrale plassrommene kan på mange måter ses som "navene" i bevegelsene til gående og syklende, og det er derfor særlig viktig å ha en tanke om hvordan disse skal brukes og utformes. En plan for byrommene bør derfor også følge gatebruksplanen. Aktuelle områder for konkret utforming kan være:

Aktuelt uterom (flyfoto)	Beskrivelse	Mulig tiltak
	<p>Tunet Opprinnelig tun (kjøreareal) knyttet til det gamle meieriet på Heimdal. Brukes i dag i hovedsak til parkering, men er regulert til gangareal/ torg i planen fra 2002.</p>	<p>Tunet har gode forutsetninger for å kunne bli et godt byrom. Dimensjonene er fine, og plassen ligger skjermet for støy. utfordringer er knyttet til ønsket om parkering foran inngangsdøra til butikkene.</p>
	<p>Torget Lang historikk som møteplass. Framsto opprinnelig som et delvis gresskleddt areal med en egen musikkpaviljong og inngang til meieriutsalget. Brukes i dag til parkering, men er egentlig regulert til gangareal/ torg.</p>	<p>Stedet representerer et geografisk midtpunkt i sentrum, og bør få en opparbeiding som bygger opp om dette. utfordringer med støy fra biltrafikk, samtidig som det meste av torget er sørvendt og dermed attraktivt for uteopphold.</p>
	<p>Kryssingen av jernbanen Kryssingen ble bygd rundt 2000, og er forbeholdt gående og syklende med adkomst til togperrongen. Fotgjenger- undergangen kan oppleves som lang og mørk, og utrygg å bruke på kveldene.</p>	<p>Mulige tiltak kan være å åpne mer opp mer rundt undergangen slik at den blir mer oversiktig og oppleves mer trygg. Eventuelt vurdere gangbro. Midlertidige tiltak som ekstra lyssetting og overvåkning bør vurderes.</p>
	<p>Mulig parkdrag i øst? Industriområdet øst for jernbanen står ovenfor en transformasjon fra industri til en bymessig utbygging. Industriområdet er i dag preget av store hallbygg og svært mye overflateparkering. utfordringer knyttet til tidlig fase og uavklart arealbruk.</p>	<p>Ved boligutbygging vil det bli et stort behov for offentlig og felles grøntarealer. Mulighets- studien fra 2015 foreslår et langsgående turdrag med sentralt beliggende park og flere mindre friområder og binder sammen hele området, og som tilpasses gående og syklende.</p>

Torget og tunet er allerede regulert til områder for gående, og kan slik sett være mulig starte en omforming relativt raskt (forutsatt midler). Det må vurderes om det kan være aktuelt med midlertidige tiltak, og/eller om en kan se for seg en etappevis utbygging og omforming av uterommene. Det kan for eksempel være mulig å starte med noen forsiktige grep der plassen foran den gamle meieri-fasaden gjøres om til et rent gangareal og beplantes (se kapittel om medvirkning).

En byroms- og gatebruksplan kan bygge på tidligere gjennomførte verksted og mulighetsstudier, samt trafikkanalysen. Det bør legges opp til et tverrfaglig samarbeid internt i kommunen. Planen kan i stor grad basere seg på egeninnsats av Trondheim kommune, men det bør vurderes om deler av arbeidet skal settes ut til konsulent for å avhjelpe ressursituasjonen. Det er behov for både landskapsarkitekt og trafikkkompetanse. Ideelt sett bør arbeidet med gatebruksplanen starte opp så fort som mulig, da arbeidet vil danne basis for den videre planleggingen i Heimdal sentrum. Det er imidlertid ikke satt av ressurser til å gjennomføre en slik plan. .

ii. Strategi for bevaring og stedsidentitet

Heimdal sentrum har i dag kvaliteter som er typiske for den tradisjonelle stasjonsbyen - som lav, eldre bebyggelse, små dimensjoner og grønne omgivelser (rundt sentrum). Som nevnt i innledningen risikerer vi å miste disse kvalitetene som følge av fortetting og ønsket om høy utnyttelse. De mange selvstendige nisjebutikkene og de mindre virksomhetene er også en del av Heimdals identitet, og som står i fare for å forsvinne når sentrum fortettes og "bygges om". Det foreslås derfor å lage en egen strategi for hvordan en best skal ta vare på, og bygge opp under, særpreget til Heimdal sentrum.



Husrekke hentet fra Ringvålveien (gatebilde hentet fra Google Maps) og sone for bevaring i kpa .

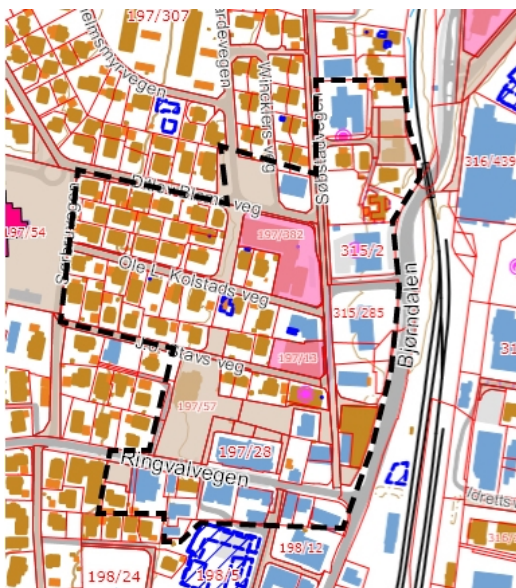
En strategi for bevaring vil:

- sette fokus på stedsidentitet og hva som kjennetegner Heimdal sentrum
- svare opp hvordan en bygger nytt i samspill med det eksisterende
- fokusere både på å få fram enkeltbygninger og historiske strukturer
- se på hvordan en kan fortsette å legge til rette for nisjebutikkene.

En strategi for bevaring må ses i sammenheng med øvrig planlegging knyttet til gatebruksplan og bylandskap. Arbeidet med en bevaringsstrategi bør kunne basere seg på egeninnsats fra Trondheim kommune, og være et samarbeid mellom byantikvaren og byplankontoret med innspill fra andre faglige etater. Prosjektet kan bygge videre på eksisterende registreringer av bevaringsverdige bygninger og byantikvarens notat fra 2017. Det er også her en fordel å komme i gang så snart som mulig, noe som trolig vil være mulig innenfor gjeldende økonomiske rammer da arbeidet antas å ha et begrenset omfang.

iii. Reguleringsplan for nord-vestre del

Det foreslås å utarbeide en reguleringsplan (områdeplan) for Heimdal sentrum, nord for Ringvålveien og vest for Bjørndalen. Gjeldende reguleringsplan fra 2002 framstår som utdatert blant annet når det gjelder tetthet, plassering av ulike formål og parkering. Den nye reguleringsplanen vil bygge på arbeidet knyttet til gatebruksplanen og strategi for bevaring og stedsidentitet. Det er viktig at det gis rammer for en helhetlig og bymessig utvikling av sentrum.



Kart over nordvestre del av Heimdal sentrum med mulig planavgrænsing. Grå farge viser kommunale eiendommer. Konkret planavgrænsing må diskuteres.

En reguleringsplan vil:

- legge til rette for et nytt helse- og velferds-senter
- legge til rette for en ytterligere fortetting
- sette fokus på det overordnede bylandskapet, og gi rammer for tetthet og høyder sentralt
- gi rammer for arealbruksformål
- regulere offentlige og felles gater, plasser og leke- og rekreasjonsarealer
- formalisere rekkefølgekrav (hva må på plass av tiltak, og når).

Sør for Ringvålveien har private detaljplaner kommet for langt til at det vurderes som hensiktsmessig med en offentlig plan her nå. Den foreslåtte geografiske begrensning i nordvest gjør planen lettere å gjennomføre, men en bør trolig inkludere hele sentrum i noen av delutredningene.



Passasjen mellom torget og tunet slik den framstår i dag (mai 2019).

Arbeidet med en reguleringsplan er en tyngre og mer ressurskrevende prosess enn for eksempel en gatebruksplan og strategi for bevaring. Det er mye som skal svares opp både i utforming og utredninger. Arbeidet

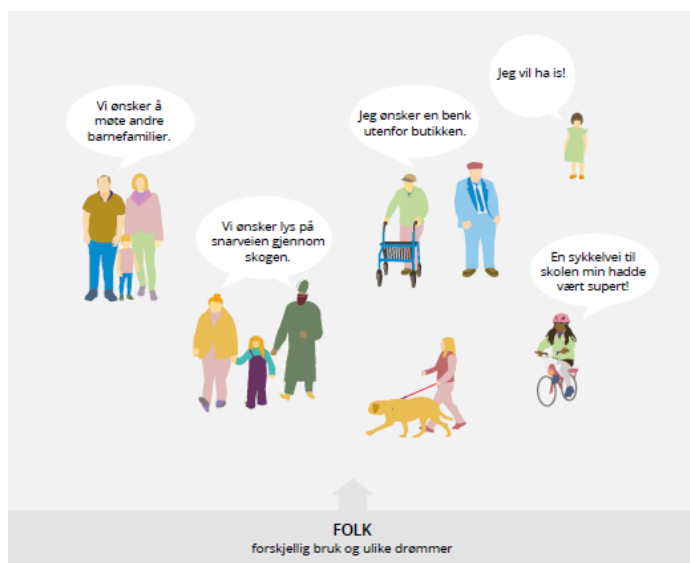
krever 3D-modellering, der omliggende områder bør inkluderes.

Det er nødvendig å bruke litt tid på å avklare rammene for planarbeidet, slik som planavgrensning, innhold og de ulike enhetenes rolle i prosessen. Det må avklares om hele eller deler av arbeidet skal settes ut som konsulentoppdrag. Det er heller ikke satt av ressurser eller egne midler til utarbeidelse av en reguleringsplan.

7. MEDVIRKNING OG STRATEGISKE TILTAK

Medvirkning

Det å få til en god medvirkning knyttet til utvikling av Heimdal sentrum blir viktig framover. Innspill fra de som bor i, og bruker sentrum, bidrar til forståelsen av stedet, og gir kunnskap om hva ønskene og behovene for fremtiden er. Det bør lages et eget opplegg for medvirkning for Heimdal sentrum, der en koordinerer innspill knyttet til de ulike planprosessene.



Et godt opplegg for medvirkning kombinerer ulike måter å møte brukerne av sentrum på - ulike fysiske treffpunkt kan med fordel brukes sammen med digitale plattformer. Aktuelle aktiviteter kan være folketrækk (det er gjennomført barne- og ungdomstrækk), verksted, spørreundersøkelser og bruk av web-baserte kartverktøy. Kontakt med forskjellige råd, lag og foreninger kan gi verdifulle innspill.

Ulike befolkningsgrupper har ulike ønsker og behov. Illustrasjon fra "Byrom, en idéhåndbok", KMD.

Noe medvirkning er allerede gjennomført, i regi både av Trondheim kommune, NTNU (videregående kurs) og private utviklere og aktører. Innspill så langt tyder på at folk er særlig opptatt av :

- å ta vare på særpreget til Heimdal sentrum, og at ny bebyggelse skal tilpasse seg det eksisterende bymiljøet (mange er skeptiske til den utbyggingen som nå finner sted)
- å få beholde de mange nisjebutikkene
- en utvikling av byrommene i sentrum. Det er et stort ønske om mer grønt, og uterom som er forbeholdt gående og tilrettelagt for opphold.
- at tilbudet til unge som oppleves som mangelfullt. Dette gjør at denne gruppen i liten grad bruker sentrum og heller trekker til Tiller.

Det bør også ses på muligheten for *trinnsvis* omforming av byrom, der en ser på mulighet for å få til en utbygging i etapper. Dette forutsetter imidlertid at en har en plan for utvikling av hele byrommet. Det kan for eksempel innebære at en tar bort noe parkering fra torget og tilrettelegger arealet for gange, opphold og grønt. Torget og det indre tunet er allerede regulert til gangareal i gjeldende reguleringsplan for sentrum, og delvis kommunalt eid - noe som gjør at det kan settes i gang arbeider relativt raskt. På sikt kan en se for seg en omforming av hele byrommet. En omforming av byrom bør koordineres med foreslåtte gatebruksplan og bevaringsstrategi.



Torget bør kunne få en utforming som også bygger opp om Heimdals historiske identitet. I 1958 hadde byrommet en enkel utforming og var delvis dekket av plen. Bildet er hentet fra *Wikistrinda*.

Ved en slik framgangsmåte må det settes av midler til detaljprosjektering og opparbeidelse relativt raskt (2021-23). Det bør vurderes om det er hensiktsmessig å avholde en konkurranse om utformingen av uterommene. Det kan også være aktuelt å utarbeide et eget (forenklet) designprogram/ en formingsveileder for Heimdal sentrum i etterkant av en byroms- og gatebruksplan. Formingsveilederen vil gi føringer for utformingen av gatebelysning, belegning, beplantning og utemøbler.

8. OPPSUMMERING

Det er en målsetting at Heimdal sentrum skal videreutvikles til et attraktivt sentrum der miljøvennlige transport prioriteres og der det legges til rette for boligfortetting. To nye metrobuslinjer gir mulighet for økt bruk av offentlig transport fra og til Heimdal. Rådmannen foreslår å bygge opp om gange som foretrukket måte å bevege seg på internt i bydelen og i sentrum. Det er ønskelig å styrke de eksisterende kvalitetene til Heimdal og samtidig øke attraktiviteten for boliger og nyetableringer. Det er en målsetting å utbedre by- og bomiljøet gjennom å sette fokus på stedsidentitet, gode byrom og grønne utearealer.

Rådmannen mener at det mest hensiktsmessige for å sikre en helhetlig og god videre utvikling er å utarbeide:

- en *reguleringsplan* for nordvestre del av Heimdal sentrum
- en *byroms- og gatebruksplan* som både ser på overordnede sammenhenger mot andre områder, og konkretiserer bruk og utforming av gater og byrom i sentrum, inkludert parkering
- en *strategi for bevaring og stedsidentitet* som sikrer at egenartet til den gamle stasjonsbyen ivaretas.

Planene vil dels kunne basere seg på eksisterende kunnskap og fungere for pågående private reguleringsplanprosesser. Kombinasjonen av tre, tematisk og geografisk begrensede, planer vurderes som det beste ut fra en samlet ressursbruk.

Rådmannen anbefaler et en starter opp arbeid med strategi for bevaring og stedsidentitet i 2020. Arbeidet med en byroms- og gatebruksplan bør også igangsettes relativt raskt, men det er pr. i dag ikke ressurser til dette. Videre prosess knyttet til en framtidig reguleringsplan, deriblant rammene for internt samarbeid og framtidig ressursbruk, bør avklares avklares i løpet av 2020. .