



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Heimdal sentrum

strategi for bevaring og stedsidentitet

**Vedtatt
19. Juni 2025**



Forside: *Heimdal, 2017, fotograf* Carl-Erik
Ericsson/ Trondheim kommune

Bakside: *Heimdal 1947, Schrøder/ Sverresborg
folkemuseum*

Forord

Heimdal har en helt spesiell rolle innenfor Trondheim kommunes grenser - stedet er både et stort lokalt sentrum, en stasjonsby og et tidligere kommunesenter for Tiller og Leinstrand. Stedet har sin egen klare identitet og historie som en selvstendig og velfungerende småby.

I skriftene til Heimdal historielag blir det beskrevet hvordan Heimdal har “en fot i bygda og en plassert midt i det skiftende passerende liv” (*Langs vei og bane*, skrift 9). Heimdal sentrum vitner om en tid der jernbanen og hovedveien sørover dannet grunnlaget for et aktivt regionalt treffpunkt med handel og service. Mange av dagens kvaliteter i Heimdal, ble til i perioden fra forrige århundreskifte og fram til 1970 - slik som et landlig og grønt preg med trehus og småskala bebyggelse.

Utviklingen av Heimdal sentrum er nå inne i en ny æra - i prosessplanen fra 2020 ble vedtatt en målsetting om at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, der miljøvennlig transport prioriteres, samtidig som man styrker det stedstypiske ved Heimdal. Også ny kommuneplanens arealdel for 2022-2034 peker på Heimdal som et viktig lokalt sentrum og knutepunkt, hvor det skal fortettes rundt den historiske sentrumskjernen. Historien til Heimdal bør ligge til grunn og synliggjøres i den videre utviklingen.

Strategien er bygd opp i tre deler. Første del gjennomgår Heimdal sentrums historiske utvikling. Andre og tredje del gir føringer for bevaring og for hvordan stedsidentiteten kan ivaretas og utvikles. Strategien er utarbeidet av arkitekt Einar Bye hos byantikvaren og sivilarkitekt, PhD Reidunn Rustad ved byplankontoret. Historielagets årsskrifter har vært en viktig kilde til kunnskap om Heimdals utvikling og bygninger, sammen med historiske kilder som Norges bebyggelse (1956), Leinstrand Bygdebok (1957), bildearkiv, kartverk og arealplaner.

Vår intensjon er at strategien skal danne et kunnskapsgrunnlag, og samtidig gi tydelige rammer for bevaring og utvikling i Heimdal sentrum.

Heimdal sentrum -

strategi for bevaring og stedsidentitet

Innhold:

Forord	2
Innhold:	3
DEL i. BAKGRUNN OG HISTORISK UTVIKLING	
Innledning	4
Bakgrunn og målsettinger	5
Heimdals historiske utvikling	8
DEL ii. BEVARINGSVERDIGE BYMILJØ, BYGNINGER OG UTEROM	
Innledning	16
A. Heimdalsvegen, nordre del med stasjonen	17
B. Ringvålvegen	23
C. Hagebyen	32
D. Kirkeanlegget med omgivelser	39
DEL iii. VIKTIGE OVERORDNEDE HENSYN OG VEIEN VIDERE	
Innledning	46
1. Viktige hensyn	46
2. Veien videre	52

Vedlegg:

- Bygningsanalyse, en gjennomgang av bygninger med kulturminneverdi og antikvarisk verdi i Heimdal sentrum.



Flybilde fra 1952 med markering av de bygningene som fortsatt står i dag (Widerøe/ byantikvaren)

Innledning

Denne strategien setter fokus på Heimdal sentrums historikk og stedsidentitet. Stasjonsbyen Heimdal er i dag et viktig knutepunkt med både metrobuss og tog. En videre utvikling og fortetting av boliger her er ønskelig med tanke på befolkningsvekst og nullvekstmålet for biltrafikk. Sentrum av Heimdal har et stort potensial til å bli et enda mer hyggelig og samlende sentrum. Noe av det som vil sørge for at Heimdal sentrum forblir attraktivt, er å ta vare på stedsidentiteten og bygge opp om det særegne ved stasjonsbyen Heimdal. Dette er bakgrunnen for denne strategien, med fullt navn *Heimdal sentrum - strategi for bevaring og stedsidentitet*.

Stasjonsbyen Heimdal hadde sin spede begynnelse i andre halvdel av 1800-tallet i

tilknytning til etableringen av jernbanen (1864), og ferdselsårene Ringvålveien og Heimdalsveien. Sistnevnte var lenge hovedveien til og fra Trondheim by. Heimdal ble etter hvert et viktig knutepunkt der nye veier knyttet Heimdal til den omliggende landsbygda. Flere nye virksomheter etablerte seg her, som meieri, bevertning og forretninger. Handelsstedet Heimdal vokste deretter fram i løpet av første halvdel av 1900-tallet - det er altså et relativt nytt tettsted sett i historisk sammenheng. Heimdal sentrum har i dag kvaliteter som er typiske for den tradisjonelle stasjonsbyen - som lav, eldre bebyggelse, små dimensjoner og grønne omgivelser tett inntil og delvis i sentrum. Dette er kvaliteter vi risikerer å miste som følge av stort utbyggingspress.

Bakgrunn og målsettinger

Mål for utviklingen av Heimdal sentrum er i denne strategien knyttet til ønsket om et attraktivt og egenartet småbymiljø, der det er fint å både treffes og handle, trivelig å bo, og lett å gå og sykle.

Prosessplanen for Heimdal sentrum ble vedtatt i juni 2020 ([Saksdokumenter - sak PS 0155_20.pdf](#) og [protokoll vedtak prosessplan.pdf](#)), med følgende hovedmålsettinger for sentrumsutviklingen i Heimdal:

- Et velfungerende *byromsnettverk* – dette handler både om hvordan Heimdal henger sammen med andre deler av kommunen, og om hvordan det er å oppholde og bevege seg i småbyen. Et byromsnettverk med gode gangforbindelser og attraktive byrom må ligge til grunn for en videre boligutbygging med kvalitet. Det skal bli lett og hyggelig å gå i sentrum (istedenfor å kjøre).
- Vi skal sikre et godt by- og bomiljø. Skal det bli attraktivt å oppholde seg og bo i sentrum av Heimdal, må det tilrettelegges for hyggelige møteplasser og grønne utearealer med varierte opplevelseskvaliteter, mulighet for stille soner og et godt lokalklima. Heimdal har i dag et underskudd på felles areal til rekreasjon og lek.

I møtet med ønsket om en storstilt utbygging, er det viktig å ivareta det positive ved Heimdal. Småbylandskapet på Heimdal er unikt, og spesielt i og med at det ligger innenfor Trondheim

kommunes grenser. Stasjonsbyen Heimdal byr på gode opplevelser knyttet til den gamle bebyggelsen, de mange nisjebutikkene og de grønne villaområdene som ligger i sentrum.

Målsettingene knyttet til bevaring og stedsidentitet er å:

- **ta vare på kvaliteter** som er typiske for den tradisjonelle stasjonsbyen - som lav, eldre bebyggelse, små dimensjoner og grønne omgivelser - og samtidig legge til rette for noe **fortetting**
- skape et **attraktivt bymiljø** hvor ganglinjer, fasader og byrom gir en positiv og helhetlig opplevelse
- styrke opplevelsen av Heimdal som et unikt sted, med en egen **stedsidentitet** der det særegne ved Heimdals bygninger og bylandskap trer fram
- søke å fortsatt legge til rette for de mange selvstendige **nisjebutikkene** og mindre virksomheter som også er en del av Heimdals identitet.

Strategien for bevaring og stedsidentitet bygger på disse målsettingene - med føringer for bevaring og utvikling av de historiske miljøene, og foreslår tiltak for å styrke stedsidentiteten. Bygningene med kulturminneverdi gjennomgås i en egen bygningsanalyse – vedlegg til dette dokumentet. Bygninger som bør søkes bevart, er gitt verneklasse. I Heimdal sentrum er det flere bygninger som er vurdert til verneklasse C, det vil si med antikvarisk verdi, og noen med verneklasse B, høy antikvarisk verdi:

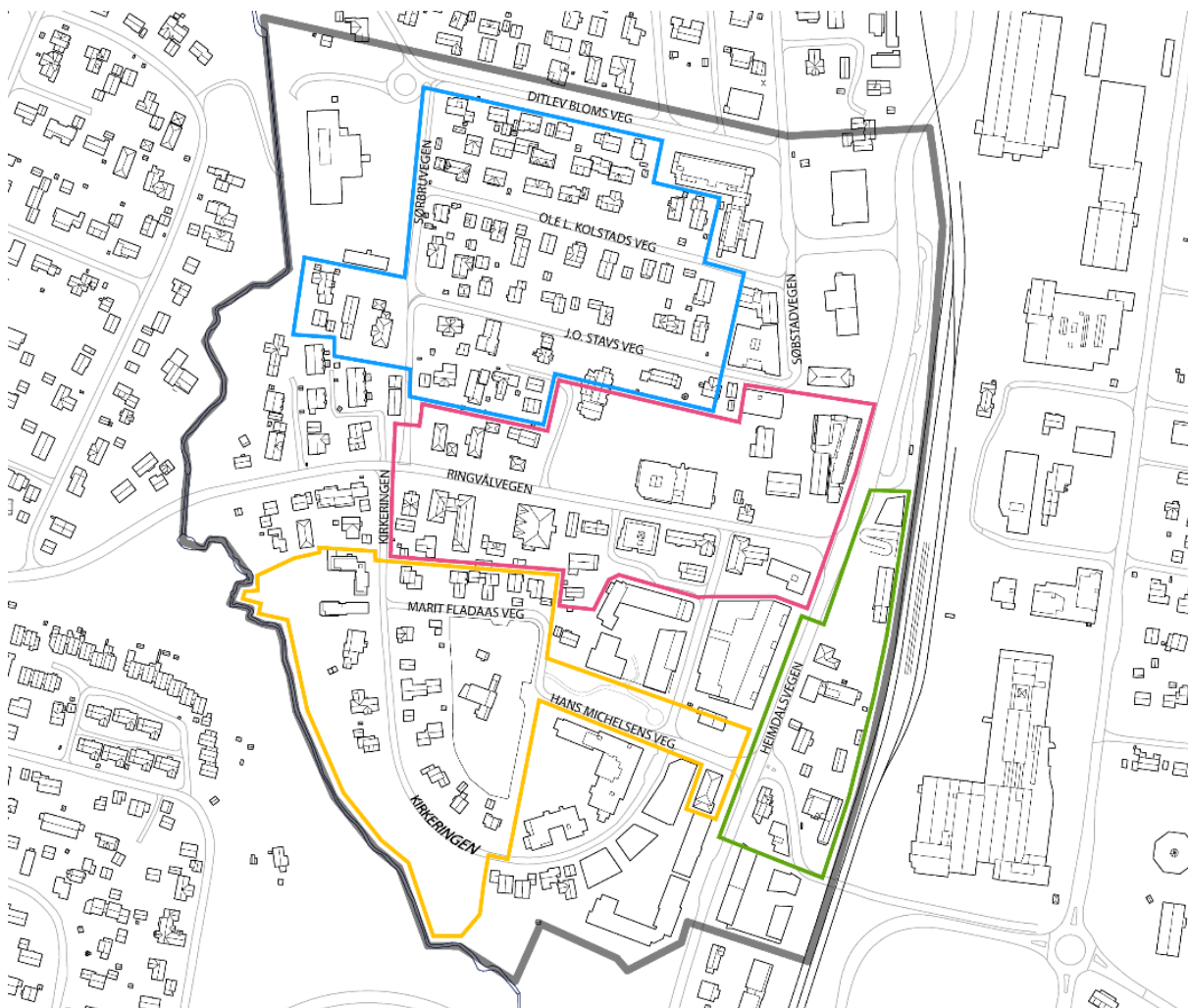
Eksteriøret til bygninger med verneklasse B bør søkes bevart i sin helhet. Når det gjelder verneklasse C kan mindre endringer vurderes, men de må godkjennes av Byantikvaren for hver enkelt sak.

Uttalelsene i forbindelse med høringene av både denne strategien og prosessplanen har gitt verdifulle innspill til hva som bør vektlegges i strategien.

Strategien fokuserer på fire ulike bymiljø i Heimdal sentrum som hver for seg har sine særegne karaktertrekk. Områder som faller utenfor de definerte bymiljøene er preget av relativt ny bebyggelse, men disse områdene utgjør like fullt en viktig

del av sentrum, og må behandles i tråd med bevaringsstrategiens generelle prinsipper.

Det første bymiljøet er *Heimdalsvegen* som lenge var hovedinnsfartsåren og viktigste handlegate. *Ringvålvegen* utgjør det andre bymiljøet - veien knyttet Heimdal mot Byneset. Begge disse miljøene representerer Heimdal som regionalt knutepunkt og handelssted, men har likevel et noe ulikt preg. *Hagebyen* er det tredje bymiljøet og er et eksempel på hagebyidealet på Heimdal - ønsket om å kombinere urbane og rurale kvaliteter. *Kirkeanlegget med omgivelser* utgjør det fjerde og siste bymiljøet, og symboliserer i stor grad det offentlige Heimdal.



Fire historiske bymiljø i Heimdal sentrum: Heimdalsvegen, Ringvålvegen, Hagebyen og kirkeanlegget med omgivelser. Fokusområdet til strategien er Heimdal sentrum, her definert med svart strek. Det gis i tillegg overordnede føringer for østsiden av jernbanen.

Målsettingen for disse bymiljøene er å:

- skape sammenhengende og **helhetlige miljø** som ivaretar viktige karaktertrekk ved stedet og forteller hvilke roller sentrum har og har hatt
- fokusere på **viktige enkeltbygninger og byrom** - sørge for at disse ivaretas og gi føringer for restaurering og opparbeiding
- Gi føringer for hvor og **hvordan en videreutvikler** og bygger nytt i samspill med det eksisterende.

Strategien gir også forslag til tiltak for å styrke stedsidentitet i sentrum av Heimdal generelt og overordnet bymiljøene. Særlig viktig er hensynet de naturgitte omgivelsene og til det småskala stasjonsbylandskapet. Andre vesentlige forhold og muligheter er knyttet til:

- Ivaretagelsen av nisjebutikkene
- «grønne» heimdal som identitet

- Søbstadvegen som historisk spor
- En bevisst materialbruk ved nybygging
- Bruk av kunst med utarbeidelse av kunstplan
- Bevisst og enhetlig møblering av gater og uterom
- Opparbeiding av uterom og møteplasser.

Strategien er delt i tre deler som gjennomgår hver sine tema: Del én: Den historiske utviklingen til Heimdal sentrum. Del to: De ulike by-/ delmiljøene med bakgrunn, bygninger og uterom, og forslag til bevaring og tiltak. Del tre: Oversikt over andre forhold som er viktige for stedsidentiteten, og hvordan en kan jobbe videre med bevaring og stedsidentitet i Heimdal sentrum.

Den vedlagte bygningsanalysen utdyper verdier og endringspotensial til hver enkelt bygning.

Heimdals historiske utvikling

Stasjonsbyen vokser fram, 1860 - 1945



Flyfoto av Heimdals sentrum 1947. Bygninger fra perioden som fortsatt står i dag er markert med farge.

Selve tettstedet Heimdals dannes i andre halvdel av 1800-tallet, i tilknytning til etableringen av jernbanen (1864) og de sentrale ferdselsårene Ringvålvegen og Heimdalsveien (tidligere kalt Nyveien, Christiania-chausseen og Rv50). Heimdalsveien er i perioden hovedveien til og fra Trondheim by. Sjøbustadvegen og Klæbuveien, nå Johan Tillers veg, bidrar også til å gjøre Heimdals til et viktig knutepunkt. Den opprinnelige stasjonsbygningen på Heimdals blir bygd samtidig med jernbanen. Det første

gjestgiveriet ble bygget i 1860-årene av Jan Ditlev Blom. Gjestgiveriet får navnet "Heimdals" som også blir navnet på hele stasjonsstedet.

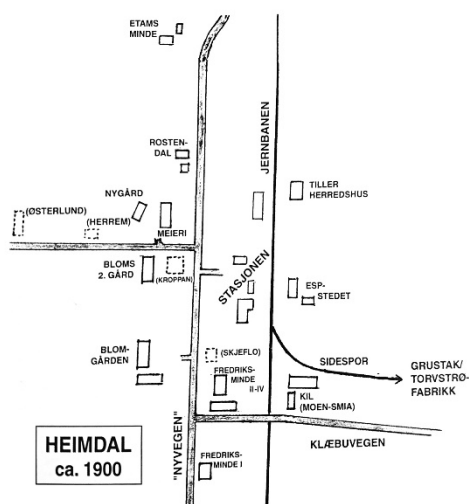
Området var opprinnelig ei stor myr, men dreneres i løpet av 1800-tallet. Rundt 1900 er det kun ca. 30 eiendommer og husstander på Heimdals. De fleste eiendommene er småbruk, der enkelte driver forretningsvirksomhet. Det er i tillegg flere landsteder/ sommerboliger som eies av bedrestilte beboere fra

Trondheim by. Fra 1890-årene blir det utparsellert villatomter, som fører til boligbygging i områdene rundt sentrum. I 1897 får stedet sitt eget meieri. På begynnelsen av 1900-tallet blir det oppført flere forretningsgårder langs Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Denne utviklingen fortsetter i mellomkrigsårene.

Heimdal får etter hvert en særegen posisjon som kommunesenter for både Tiller og Leinstrand kommune. Herredshuset for Tiller bygges i 1900 på østsida av jernbanen, forbundet med forretningsområdet via en planovergang. Nybygget til Leinstrand sparebank ("politibygningen") står klart på 1930-tallet, og fungerer deretter som kommunehus for Leinstrand kommune. Mot slutten av perioden startes næringsvirksomhet (trelast) på østsida av jernbanen. Under krigen reises det tyske brakkebygg der.

Stasjonsbyen Heimdal vokser fram i siste del av perioden: I 1930 har Heimdals folketall økt til 879, og det er 134 hus her.

I 1946 var det hele 1800 beboere og 292 hus. I Statistisk sentralbyrås folketellinger fra 1946 har Heimdal fått status som en forstad til Trondheim. Heimdal fremstår da som et aktivt knutepunkt, en liten stasjonsby dominert av trehus og grønne hager, og et handelssted med et godt tilbud av forretninger, kafeer og gjestgiveri som betjener områdene rundt og gjennomreisende.



"For 100 år siden" (kilde: Heimdal historielags skrifter)



Ringvålvegen omkring 1930 (kilde: Heimdal historielags skrifter)

Fra stasjonsby til bilby, 1945 - 1985



Heimdal sentrum 1986. Bygninger fra perioden som fortsatt står i dag er markert med gult og grønt.

Utviklingen av Heimdal fortsetter for fullt etter krigen med flere bygninger, virksomheter og butikker, der også boligområdene rundt sentrum vokser i høyt tempo. Ved folketellingen i 1960 har Heimdal 968 husholdninger og om lag 3200 innbyggere, relativt likt fordelt på herredene Leinstrand og Tiller. I 1970 har Heimdal drøyt 6000 innbyggere og i 1980 er det 10225 - altså mer enn en femdobling siden krigen. Veksten stopper opp på 1980-tallet (en utvikling som vi også ser for Trondheim forøvrig). I 1950 får vi en interkommunal reguleringsplan som gir rammer for utviklingen av Heimdal sentrum. Denne

planen fører til anleggelsen av flere veier, bl.a. Kirkeringen og Hans Michelsens veg. Planen legger også opp til en ny plassdannelse mot Ringvålvegen.

Heimdal får gradvis et mer moderne preg. Den gamle jernbanestasjonen rives, og det bygges en ny trebygning rundt 1950. Stedet får ny brannstasjon og forretningsgård med fiskebutikk, i form av enkle, relativt små, trehus med saltak. Gravlunden anlegges og Heimdal kirke bygges rundt 1960.

I 1964 slås kommunene Tiller og Heimdal sammen og blir en del av Trondheim kommune. Ny E6 over Heimdalsmyra

overtar som hovedvei sørover på 1960-tallet.

Heimdal sentrum gir midt på 1960-tallet fortsatt et overveiende landlig inntrykk med flere grønne uterom. I løpet av 1970-tallet tar asfalten mer over i takt med veksten i personbiltrafikken, og på 80-tallet dominerer bilparkeringen de sentrale byrommene. Industriområdet øst for jernbanen bygges helt ut i løpet av perioden, med Heimdal sag og høvleri i nord og den store Adressa-trykkerihallen i sør.

I 1981 kommer en ny reguleringsplan for Heimdal sentrum som forsøker å gi rammer for biltrafikken og parkeringen, og legge bedre til rette for et attraktivt sentrum gjennom å etablere gågater og torg. Planen har flere gode intensjoner.

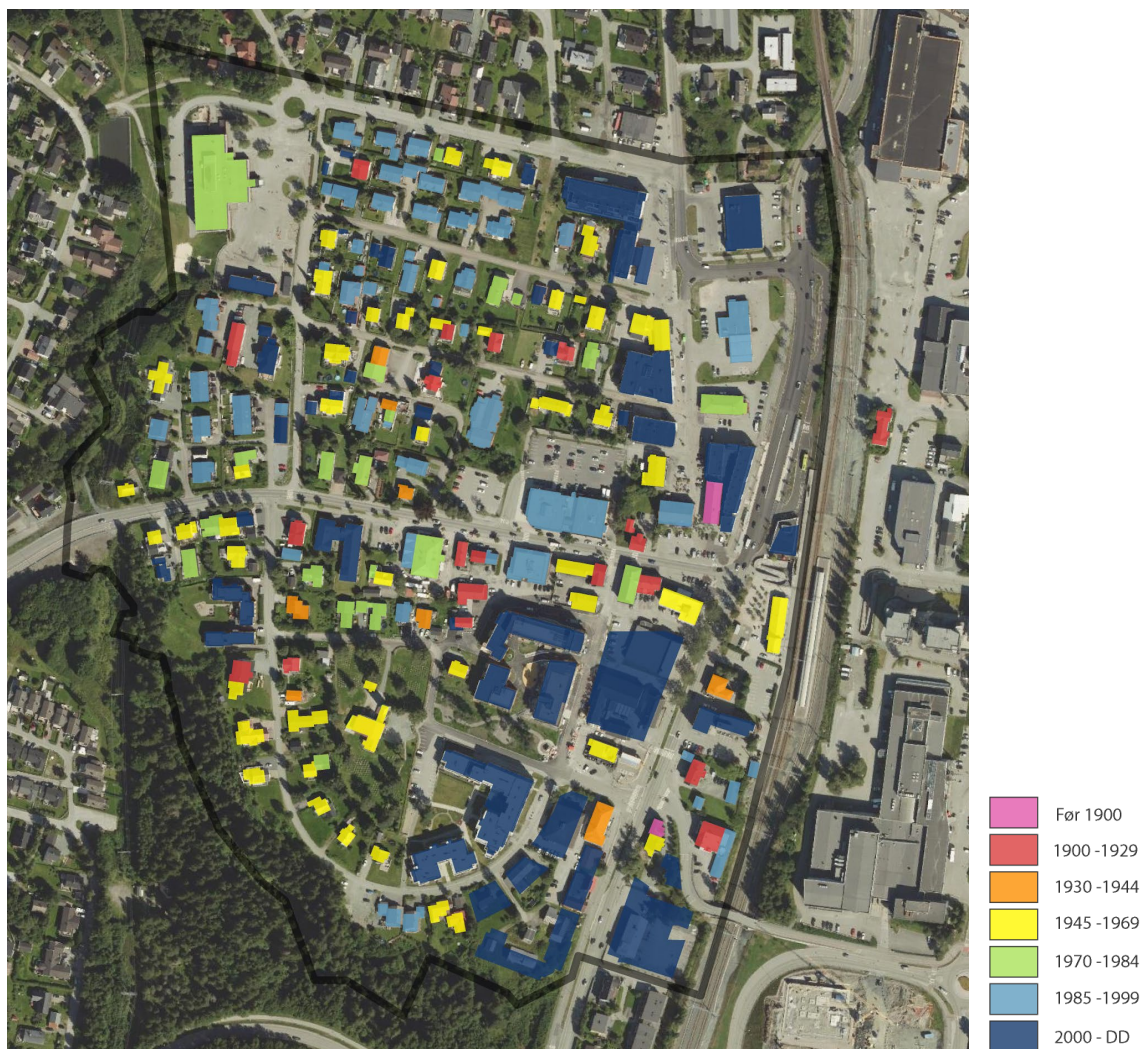
Det opprinnelige Heimdal fra mellomkrigsårene forsvinner gradvis i perioden. En mer tettbygd kvartalsstruktur tar gradvis over for gate- og hovedveistrukturen, men uten å erstatte denne helt. Søbstadvegen får en viktigere rolle som forretningsgate. De første bygningene i tegl oppføres, blant annet nytt samvirkelag og forretningsgården Søbstadvegen 2.

På 1980-tallet er Heimdal et viktig lokalt sentrum, og forretningene her trekker til seg mennesker fra områdene rundt i stor omkrets. Stedet har langt flere forretninger enn det antallet boliger i nærområdet skulle tilsi, og Heimdal har blitt et knutepunkt for bilbasert handel. Nye planer for Tillermyra skal imidlertid snart sette Heimdal sentrum i skyggen.



Reguleringskart fra 1950, til venstre. Denne interkommunale reguleringsplanen var den første for Heimdal sentrum. Reguleringsplan fra 1981, til høyre. Intensjonen er at biltrafikken skal ledes rundt forretningsområdet via nye innkjøringer i sør og nord. Ringvålvegen foreslås stengt for gjennomkjøring. Parkeringen skal samles, og det skal anlegges gågater

Fra stagnasjon til ny vekst, 1985-2020



Heimdal sentrum i dag (2022). Nyere bygninger er markert med blått og lyseblått.

Antallet innbyggere på Heimdal holder seg relativt stabilt i den første del av perioden. I 1990 er det omlag 11.300 innbyggere her, og 20 år etter, i 2010, 12.800. Veksten tar seg deretter opp, slik at det i dag er nesten 16.000 innbyggere på Heimdal hvis en tar geografisk utgangspunkt i skolekretsene Åsheim/Stabbursmoen, Katterem og Breidablikk.

Når det gjelder reguleringsplanen fra 1981 er det bare deler som gjennomføres. Byrommene ment for uteopphold brukes til parkering, og Ringvålvegen har fortsatt gjennomkjøring. Det opparbeides også en stor p-plass nord for Ringvålvegen, bak en

ny toetasjes forretningsgård i tegl (1988, dagens Rema, Vinmonopolet mm).

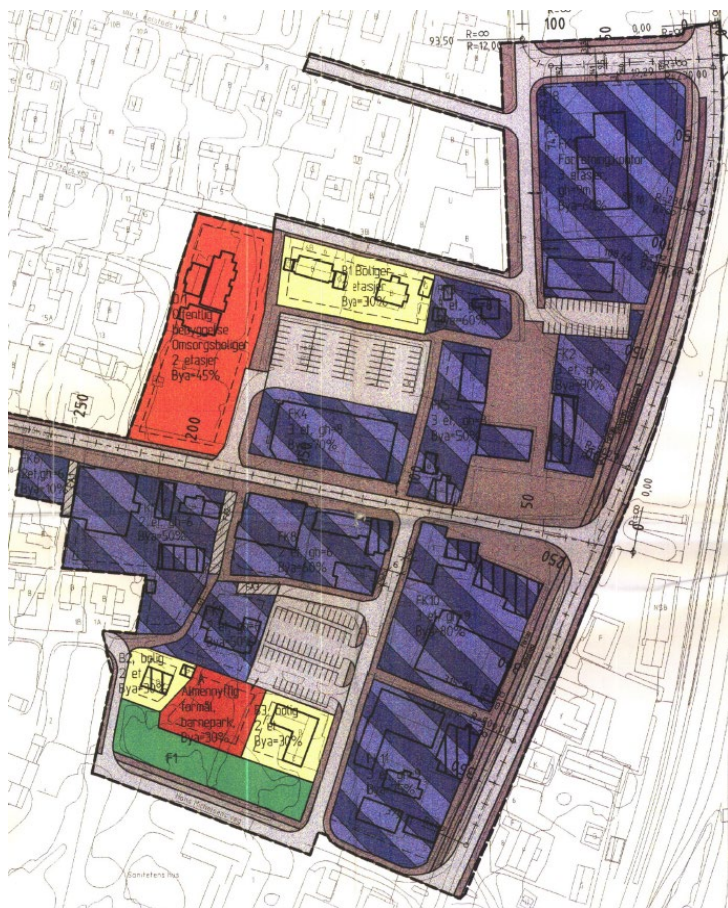
Det bygges ellers relativt lite fram til 2000, og eksisterende trehus fortsetter å gjennomgå en gradvis omforming slik at det opprinnelige uttrykket forsvinner mer og mer.

På 1980-tallet er Heimdal fortsatt knutepunkt for store boligområder i den sørlige delen av Trondheim. Fra slutten av 80-tallet vokser imidlertid kjøpesenterbyen på Tillermyra fram (City Syd åpner i 1987) og gir gamle Heimdal sentrum sterk handelskonkurranse.

I 1996 utarbeider og vedtar kommunen en ny reguleringsplan for stasjonsområdet med omgivelser. Denne legger opp til en ny undergang under jernbanelinjene, i forlengelsen av Ringvålvegen og til erstatning for den gamle planovergangen ved gamle Tiller herredshus. Undergangen står klar rundt tusenårsskiftet.

I 2002 får vi en ny reguleringsplan for sentrum. Til forskjell fra planen fra 1981

viser denne Ringvålvegen som gjennomkjøringsvei. Som 1981-planen prøver den imidlertid å samle parkeringen, og legger opp til et fotgjengerbasert torg i krysset Ringvålvegen/ Heimdalsvegen, samt en plassdannelse i enden av Søbstadvegen. Utnyttelsen holdes lav, med maks 3 etasjer. Det bygges noen flere bygårder som følge av planen, først og fremst i den nordlige delen av sentrum.

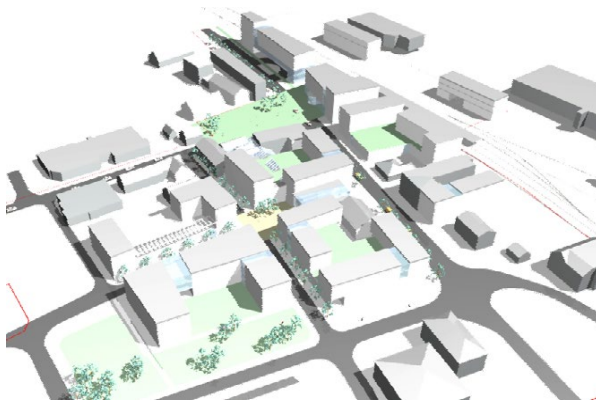


Reguleringsplan fra 2002. Planen legger opp til en relativt forsiktig utbygging med torg og samlet parkering.

En mulighetsstudie for sentrums sørvestre deler blir gjennomført i 2007 som et samarbeid mellom Trondheim kommune, ROM eiendom og private aktører. Mulighetsstudien foreslår en tettere og mer bymessig utbygging. I vedtak av 31.07.2007 stiller bygningsrådet seg bak mulighetsstudien - rådet er skeptisk til bebyggelse over fire etasjer i Heimdal sentrum, og krever at gode

uteoppholdsareal skal tilrettelegges på bakkeplan og ikke bare som takhager.

Stasjonsområdet er vist utbygd til service, forretning og boliger i mulighetsstudiet. Tanker om utbygging av stasjonsplassen er senere fulgt opp av ROM eiendom AS i 2012, uten at det ender med et konkret planinitiativ.



3D-illustrasjon fra mulighetsstudiet i 2007 (Asplan Viak), til venstre. Utbygging av stasjonsplassen (fra «Notat om knutepunktutvikling langs Trønderbanen», 2020), til høyre.

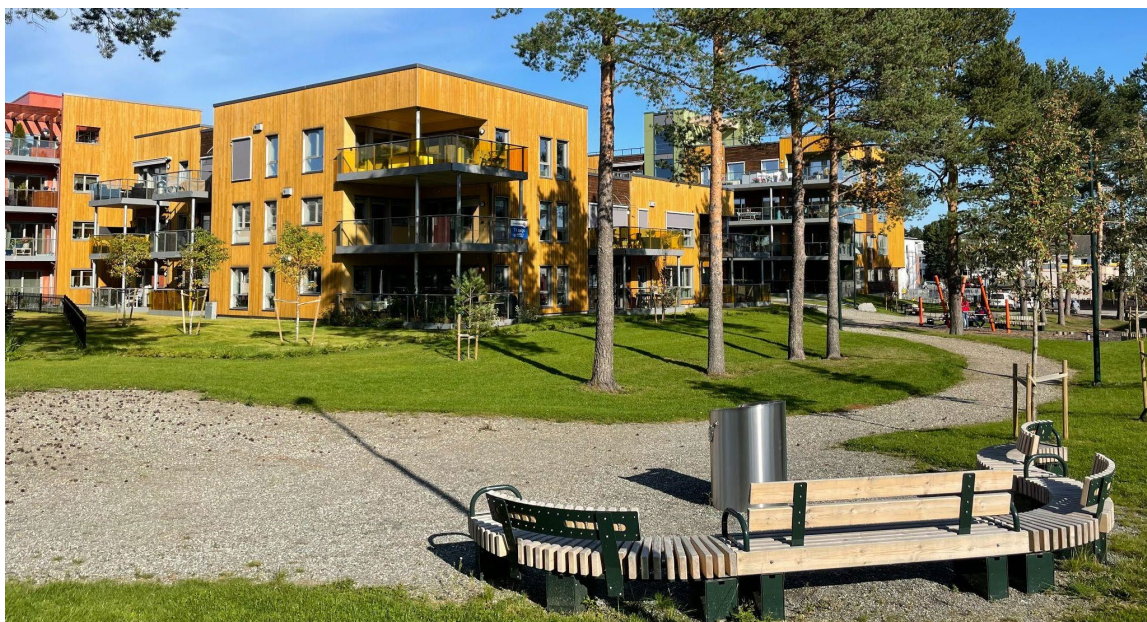
I gjeldende reguleringsplan fra 1996 er området vist som jernbaneformål, med bestemmelse om parkering sør for og park vest for stasjonsbygningen:

§ 3.4. Vest for stasjonsbygningen skal utomhusarealet kunne benyttes som park. Parken skal være bilfri, men skal være utformet slik at den er kjørbær for renovasjon, vedlikehold, (..) og utrykningskjøretøy

De siste årene har det blitt vedtatt og gjennomført flere andre utbyggingsprosjekt i sørlige deler av

sentrum, og som kombinerer leilighetsbygninger med næring/forretning i første etasje. Av disse er prosjektene kalt Heimdal Atrium (2018) og Blom-kvartalet (2020) kanskje de viktigste. Ikke alle prosjektene har vært i tråd med føringene i mulighetsstudien, men bygger videre på intensjonen om en høy utnyttelse og et mer urbant uttrykk.

I 2019 legges buss-systemet om i Trondheim kommune, og Heimdal blir enda viktigere som knutepunkt for to av tre metrobusser/ hovedbussruter i Trondheim.



Heimdal atrium sett fra parken ved Hans Michelsens veg. Bruken av furutrær kan nevnes som et særtrekk ved Heimdal sentrum.

● Oversiktskart over Heimdals utvikling



Oversiktskart over Heimdals utvikling der bygninger og veier er gitt farge etter tidsperiode.

DEL ii.

BEVARINGSVERDIGE BYMILJØ, BYGNINGER OG UTEROM



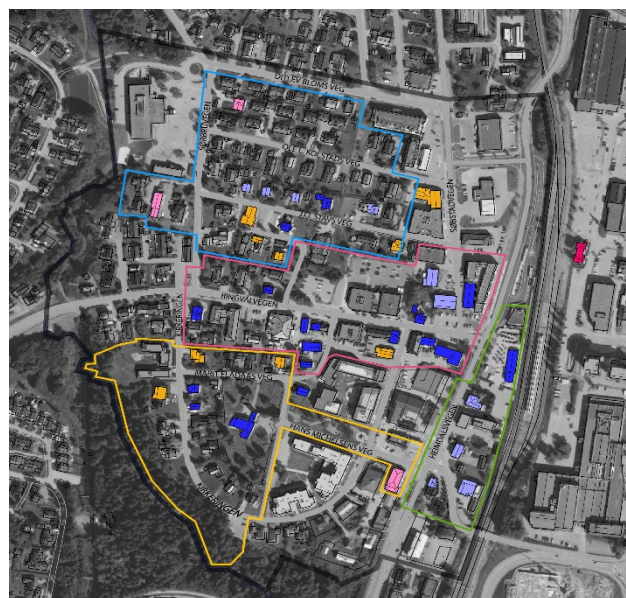
Oversiktsbilde over Heimdal sentrum i 1952 (kilder: Skappel, Vilhelm, Widerøe's flyveselskap og Polarfly A/S)

Innledning

I del 2 undersøkes de fire bymiljøene nærmere med råd for hvert delområde.

Målet er å ivareta stasjonsbyens stedsidentitet – ved å la bymiljøene fortsette å fortelle historien om hva Heimdal er og har vært, samtidig som rådene samlet sett skal peke fremover til hvordan sentrum kan utvikles i årene som kommer.

Hvert enkelt bymiljøs historiske utvikling, rolle og verdi gjennomgås. Funnene fortolkes – hensikten er å komme fram til det som er viktig å ta vare på, til det historiefortellende i hvert delområde. Rådene gir deretter forslag til rammer for videre utvikling, tiltak og hvilke bygninger som foreslås bevart.



Bygninger med kulturminneverdi: rosa - verneklasse B (høy antikvarisk verdi), blå - verneklasse C (antikvarisk verdi), oransje – vurdert, ingen verneklasse.

A. Heimdalsvegen, nordre del med stasjonen



Nordre del av Heimdalsvegen, innenfor grønn avgrensning, fra krysset ved Hans Michelsens/ Johan Tillers veg (gamle Klæbuvegen) til stasjonsområdet, sett mot øst (aug. 2021).

A1. Om Heimdalsvegen, beskrivelse

Bakgrunn

Heimdalsvegen har siden anleggelsen i 1859, vært en svært viktig ferdselsåre fra og til Trondheim by. Veien gikk lenge under navnet "Christiania-chausséen" og senere også riksveg 50. Sammen med jernbanen og stasjonen som ble anlagt like etter, var vegen en forutsetning for dannelsen av Heimdals som tettsted og stasjonsby. Anleggelsen av ny hovedvei, og like etter jernbane med ny stasjon, var en forutsetning for dannelsen av Heimdals som tettsted og stasjonsby. Det startet beskjedent, med utvalg og tilbud om bevertning og overnatting fra gårder langs veien. Først på begynnelsen av 1900-tallet kom de første rene forretningsgårdene - disse dannet grunnlag for at Heimdalsvegen ble en viktig handelsgate både lokalt og regionalt.

I dag er det fortsatt et variert tilbud av forretninger og serveringsteder langs

Heimdalsvegen. Vestsiden av veien bygges nå ut med et stort bykvartal med boliger og handel, til erstatning for en dagligvarebutikk og Heimdals første gjestgiveri og skysstasjon, «Heimdals», senere kalt "Blomgården". Store nye bykvartal er også planlagt og/eller under oppføring like sør for vårt fokusområde (i Heimdalsvegen nr. 9 og 12 m.fl.).



Bymiljø Heimdalsvegen med bygningsalder.

Heimdalsvegen er omkjøringsrute for E6, og domineres av biltrafikk med en stor andel tungtransport. En framtidig forbindelse mot E6 via Johan Tillers veg vil avlaste situasjonen noe, selv om forbindelsen trolig ligger langt fram i tid. Med en fortsatt overgang til flere el-biler vil situasjonen med støy og kanskje luftforurensing kunne bedres.

En “joker” for utviklingen av østsiden av Heimdalsveien, er om Heimdal stasjon i fremtiden må fungere som stoppested og snuplass for ny godsterminal, der støyen kan bli plagsom for beboere mot jernbaneområdet.

Bebyggelsesstruktur langs Heimdalsvegen

Den første bebyggelsen langs Heimdalsvegen var tradisjonelle gårdsanlegg med adkomst fra veien. Blom-gården på vestsiden hadde form av et firkanttun, der hovedbygningen/våningshuset lå lengst bort fra veien. Etterhvert ble bebyggelsen plassert mer langs og mot veien, og vi fikk en form for gatestruktur. Anleggelsen av Anne Ekrens veg parallelt med Heimdalsvegen muliggjorde en mer bymessig kvartalsbebyggelse. På østsiden er opprinnelig struktur og bebyggelse i stor grad bevart. En nyere murgård i tre etasjer (Heimdalsvegen nr. 4) følger den gamle, smale eiendomsstrukturen mellom Heimdalsvegen og jernbanen, og glir inn i

bygningsmiljøet på en god måte.

Krysset Heimdalsvegen - gamle Klæbuvegen (nå Johan Tillers veg)

Krysset Heimdalsvegen - gamle Klæbuvegen (nå Johan Tillers veg) er et historisk viktig knutepunkt, og markerer starten på stasjonsbyen i sør. Fra gammelt av var gamle Klæbuvegen adkomstvei fra områdene øst og sør for jernbanen og gikk i bru over jernbanen. I dag er veistumpen mellom Industriveien i øst og Heimdalsvegen i vest en ren gang- og sykkelvei, og en viktig forbindelse fra sentrum til blant annet idrettsanlegg og ny politistasjon. Krysset Heimdalsvegen - gamle Klæbuveg er et endemotiv i aksen fra kirka og østover. Utformingen av krysset preges fortsatt av at det har vært en bilvei.

Rundt krysset ligger tre eldre trebygninger - de to nordligste er svært ombygd. Trehuset i nord, Heimdalsvegen nr. 8, er fra rundt 1900 og ble lenge kalt “hotellet”. Hotellet var den gang en flott trebygning i sveitserstil med stakittgjerde rundt. De to andre, Heimdalsvegen nr. 8b og 10, er fra 1920-tallet. Heimdalsvegen 10 har beholdt en del originale detaljer. Bygningenes bakgrunn og status er nærmere omtalt i vedlegget til strategien. Sør for nr. 10 er det nå kvartalsutbygging i tre til åtte etasjer.



Krysset rundt 1930 og "hotellet" rundt 1955 (kilde: Heimdal historielags skrifter).

Stasjonsanlegget

Stasjonsanlegget ligger på østsiden av Heimdalsveien og i den østlige enden av Ringvålvegen. Stasjonsplassen er et sterkt identitetsskapende element i stasjonsbyen Heimdal. I gamle dager fremsto dette som et parkmessig anlegg, med noe kjøre- og vrimleareal foran selve stasjonsbygningen. Opprinnelig stasjonsbygning fra 1860-tallet ble erstattet med en ny trebygning rundt 1960.

Stasjonsbygningen huser i dag en interiørbutikk, men ellers stengt for allmennheten. Stasjonsanlegget framstår i dag som litt øde og grått (med betongstein), men med noe ung trebeplantning. En ny servicebygning har blitt bygd litt nord for det opprinnelige stasjonsområdet, i tilknytning til metrobusstasjonen. Kjøreareal knyttet til drosjebetjening og "kiss-and-ride" er flyttet nord for dette igjen, og har mistet den naturlige kontakten med resten av sentrum som den gamle plassen har.



Den nye stasjonsbygninger, til vestre. (fotograf Carl-Erik Ericsson/ Trondheim kommune)

Den opprinnelige stasjonsbygninger, til høyre. (kilde: Heimdal historielags skrifter)

Andre historisk viktige bygninger

Heimdal fikk sitt første apotek på 1930-tallet, i huset som i dag rommer pizzarestauranten Bella Italia (Heimdalsvegen 2). Bygningen var

opprinnelig et trehus med en modernistisk formgivning, typisk for 1930-tallet. Bygningen har gjennomgått en del endringer, men hovedformen er fortsatt gjenkjennbar. Bygningen danner en

sammenheng med trebygningene ved krysset ved gamle Klæbuvegen og stasjonsbygningen, og er en viktig del av det historiske bymiljøet langs Heimdalsvegen. I tillegg ligger det bevaringsverdige bygget til Leinstrand sparebank (Heimdalsvegen 7, også

tidligere politistasjon) og forretningsgården i Ringvålvegen 2 med en vegg mot Heimdalsvegen. Disse er nærmere omtalt i vedlegg og under bymiljøene knyttet til kirkeanlegget og Ringvålvegen.

A2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

Det er viktig for Heimdals historiske identitet å ivareta og bygge opp om Heimdalsvegen som bymiljø, og område for forretninger og utadrettet virksomhet. Råd for videre utvikling er derfor å ivareta

gatas oppbygning med bebyggelsesstruktur og funksjoner, styrke historisk viktige uterom, samt heve statusen til de historiske bygningene langs gata.

Råd for bebyggelsesstruktur langs Heimdalsvegen:

- Det bør ivaretas en sammenhengende byggelinje langs Heimdalsvegen som gir rom for et sjenerøst gatesnitt med dobbeltsidige fortau og sykkelvei/sykkelfelt, samt en møbleringssone som gir gode vilkår for gatetrær der dette er mulig.
- Dagens allé-beplantning bør videreføres langs hele veien på begge sider for å skape et mer attraktivt bymiljø. På østsiden av veien bør det også være noe grønt mellom bygningene for å gjenskape åpenheten og det grønne preget til den opprinnelige bebyggelsen her.
- Heimdalsvegen bør primært utformes som en bygate (jfr. veileder fra vegvesenet N100-2021) -en gate for adkomst, transport og opphold. Parkering bør ikke ligge inn mot gata, men gis en mer skjermet beliggenhet lenger inn på tomtene eller plasseres i p-kjeller.



Bygdøy allé i Oslo er en byggate med mye biltrafikk, men med et tydelig særpreg. Heimdalvegen bør, som denne, ha en bymessig utforming med aktive fasader, tosidig allébeplantning og med plass til alle trafikanter. kilde: Oslo kommune.

- Ny bebyggelse bør ikke ha for lange sammenhengende fasader. Bygningskroppene bør være oppdelte og spille på lag med stasjonsbyens små dimensjoner. Å bevare de tradisjonelle trehusene er viktig for å ivareta og styrke et sammenhengende småskala-/ trehusmiljø langs østsida av Heimdalsvegen. Det vises også til del iii i denne strategien, om hensynet til stasjonsbylandskapet.
- I områdene bak, langs jernbanelinja, og sør for eksisterende jernbanebygning, vurderer vi at det er mulig å fortette om hensynet til jernbanen ivaretas. Høydene på ny bebyggelse bør derimot ikke overskride 3-4 etasjer. Dette for å unngå at de visuelt "slår i hjel" den gamle, småskala bebyggelsen - her vil videre 3D-studier være avgjørende. Materialbruk og fargevalg bør spille på lag med stasjonsbyen forøvrig (eks. tegl og tre).
- Første etasje bør forbeholdes utadrettede funksjoner og ha aktive fasader med åpne vindusflater ut mot fortauet (gjenklistring av vindusåpninger med folie e.l. bør ikke tillates).
- Skilting bør underordne seg bygningen, og store plateskilt bør unngås.



Framtidige kvartal burde i utgangspunktet ikke være for lange eller store, men spille på lag med stasjonsbyens mindre skala. Her er Heimdalsvegen nr. 4 et godt eksempel med sine tre etasjer og 16 meter brede fasade (kilde: google maps streetview, sept. 2020)

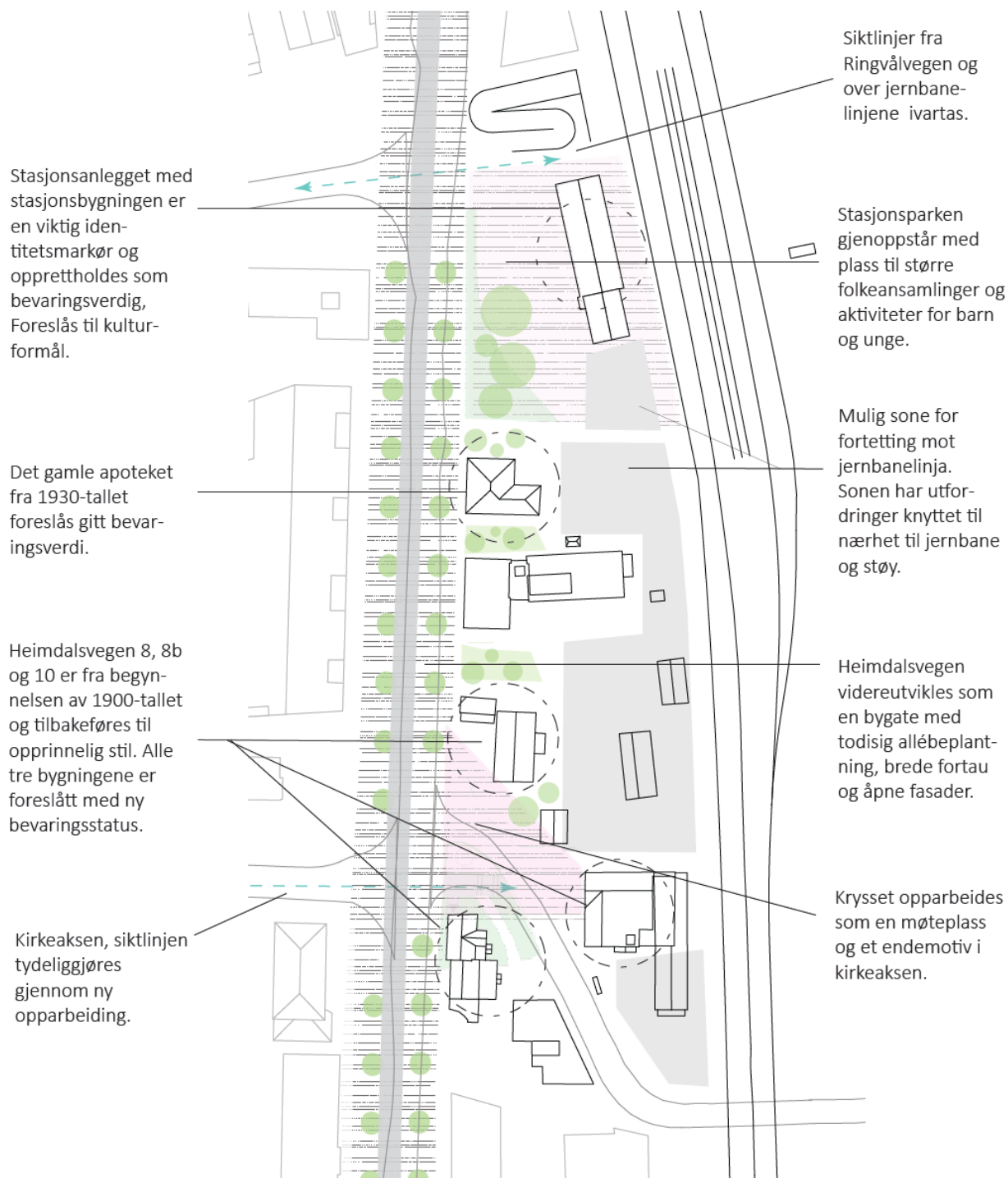
Råd for utviklingen av Krysset Heimdalsvegen/gamle Klæbuveien:

- **De gamle trebygningene bevarer** og føres tilbake til opprinnelig stil.
- **Uterommet** mellom bygningene **bør opparbeides** som et knutepunkt for gående og syklende, og som en enkel møteplass. Stedet er et endemotiv i aksen mot kirka - sammenhengen med resten av kirkeaksen bør tydeliggjøres i utformingen.

Råd for utviklingen av stasjonsanlegget:

- Stasjonsplassen ivaretas som et åpent areal og viktig uterom. Plassen bør ha samme plassering (i enden av Ringvålvegen) som den opprinnelige stasjonsplassen. Størrelsen bør være god nok til at større folkemengder kan samles. Det bør også vurderes om området skal tilrettelegges for aktivitet for større barn/ungdom. Grøntområdet i forbindelse med stasjonsplassen reetableres. Siktlinja fra Ringvålvegen og over jernbanen til de nye blokkene i Idrettsvegen 1-3 og landskapet bak bør holdes åpen.
- Stasjonsbygningen er av nyere opprinnelse, men en god representant for trehusmiljøet i Heimdal og bevarer.

Kartillustrasjon som viser råd for Heimdalsvegen:



Overordnet skisse av mulig fortetting og tiltak i Heimdalsvegen og mot jernbanen. Sett fra gangbrua og krysset Heimdalsvegen/Johan Tillers veg til og med jernbaneplassen.

B. Ringvålvegen



Ringvålvegen, innenfor rosa avgrensning, sett mot sør, fra Bjørndalen/ Heimdalsvegen i øst til Sørbruvegen i vest (aug. 2021)

B1. Om Ringvålvegen, beskrivelse

Bakgrunn

Ringvålvegen ble anlagt av jernbanen for å binde stasjonen sammen med Kongsvegen og for å få tilgang til torvuttakene på Ustmyra. Bøndene ved Lund og Solberg heftet seg på veien vestover i retning Byneset. Navnet Ringvålvegen kom senere og knyttes til etableringen av Ringvål Sanatorium som åpnet i 1935 da Ringvålvegen ble rustet opp for å tåle større kjøretøy og busser som kunne betjene sykehuset.

Selv om Ringvålvegen har vært et viktig bindeledd mellom øst og vest har veien

ikke hatt den samme store trafikken som Heimdalsvegen. Utviklingen langs Ringvålvegen kom i gang senere og preges av en mer beskjeden bebyggelse. Meieriet sto ferdig i 1897 og ble en sentral aktør i lokalmiljøet. I 1902 ble Søbstadvegen ferdigstilt som helårsvei og ble etterhvert et tyngdepunkt der Søbstadveien og Ringvålvegen møtes.

Etter århundreskiftet bygges mange hus langs Ringvålvegen og innen 1930 er det etablert en landlig gatestruktur med spredt trehusbebyggelse.



Kart Ziegler, 1866
(kilde:
kartverket.no)



Ringvålvegen sett fra øst mot vest i juni 1952, (Kilde: Skappel, Vilhelm, Widerøe's flyveselskap og Polarfly A/S)

Gatekarakter og bebyggelsesstruktur i Ringvålvegen

Når man kommer fra vest åpenbarer Heimdal seg gradvis over bakketoppen. Her har man utsikt over sentrum helt bort til nybyggene på motsatt side av jernbanen. Når den gamle lensmannsboligen i Ringvålvegen 22 passerer føles det som at man har ankommet sentrum.

Selv om mye av den eldste bebyggelsen er borte fremstår likevel nedre del av Ringvålvegen som den best bevarte delen av sentrum. Her er flere hus regulert til bevaring, og bygningsmiljøet er definert som hensynssone kulturmiljø. Alle bygninger som er, eller er foreslått plassert i verneklasse er nærmere omtalt i vedlegg.

Gata har ikke en enhetlig historisk karakter, men preges av lav og oppdelt bebyggelse fra flere perioder. Den eldste bebyggelsen er kledd i malt treverk. Den litt nyere bebyggelsen er i eksponert tegl. De fleste bygg har formet tak/ saltak. Byggelinja mot gate varierer, noe som skaper små plasslommer og bygger opp under småby-karakteren.

Rema-bygget, Ringvålvegen 7, fra 1999 skiller seg ut med sitt store fotavtrykk - det er positivt at fasaden er noe oppdelt, selv om den gjerne skulle vært mer åpen ut mot gata.



Utenfor Rema finnes en sjelden mulighet for utvendig opphold, til venstre. Ringvålvegen sett mot øst, til høyre.

Uterom tilknyttet Ringvålvegen

I tillegg til å utgjøre en viktig del av Heimdals identitet fremstår Ringvålvegen som Heimdals handlegate. I praksis er det likevel ikke er så mange butikker her og de fleste som passerer, kjører bil. Ringvålvegen oppleves som bilistenes gate - den er svært trafikkert og utgjør en barriere for fotgjengere.

I dag praktiseres gateparkering langs Ringvålvegen. Totalt er det snakk om ca. 15 parkeringsplasser. På sørsiden har fortauet en generøs bredde, mens det er ganske smalt på nordsiden. Vest for Ringvålvegen 7/ Rema-bygget er det en stor parkeringsplass og gata skifter karakter. I dette området var det planlagt et torg i plan fra 1950, med en veiforbindelse sørover mot kirka. Torget ble bortregulert i 1980.

“Baksida”

Ringvålvegens litt udefinerte “baksida” mot sør utgjør et komplisert og uforløst bylandskap. Denne typen tilfeldig urbanitet kan by på spennende og unike situasjoner, men per i dag framstår dette som en rotete asfaltjungel hvor alle flater brukes til parkering. De nye boligprosjektene Heimdal Atrium og Blomkvartalet kaster skygger ned på arealet, og tilfører ellers svært lite. Her er det åpning for forbedring og utvikling.

Den gamle losjen (Ringvålvegen 10) har fine kvaliteter, men området rundt er rotete. I reguleringsplan fra 2018 er arealet satt av til gatetun, men er ikke opparbeidet til dette. Her finnes det potensial for å skape et rolig og skjermet byrom i framtiden. Ettersom både

Ringvålvegen og Heimdalsvegen trolig vil forbli trafikkerte veger, er muligheten for å etablere denne typen byrom i Heimdal begrenset.

Torget

Den åpne plassen nederst i gata er et sentralt byrom i Heimdal, ofte kalt “Torget”, selv om vi ikke kan se at den har et offisielt navn. Her passerer mange mennesker, folk som går av og på bussen, kjøper seg kaffe og smultringer, skal ut og spise pizza, og ikke minst biler som leter etter et sted å stå. Langvarig uteopphold er det imidlertid ikke så mye av, da alle ledige flater brukes til parkering. Støy fra biltrafikken kan også være en utfordring.

Torget ble regulert til gang- og oppholdsareal allerede i plan fra 1981, med bortregulering av biltrafikken. Også i gjeldende plan fra 2002 er torget vist som nettopp torg, men denne gangen med gjennomkjøring i Ringvålvegen. Likevel har arealet i praksis blitt opprettholdt som parkeringsplass alle disse årene - kanskje et resultat av rollen som distriktssentrum og at god biltilgjengelighet blir sett på som svært viktig i Heimdal sentrum?

Man kan argumentere for at parkeringsplasser er en vel anvendt bruk av dette travle torget, men parkeringen er også visuelt problematisk. Hele torget ligner en sammenhengende asfaltørken med lite differensiering i dekker. Vegetasjon er det også lite av, noen trær er alt. Det selges take-away mat i bygningene rundt torget, men det er ikke mulig å sette seg ned og spise i friluft.

På tross av at torget er et åpent og nærmest utflytende byrom er plassen likevel tydelig definert mellom flotte bygninger som holder høy arkitektonisk kvalitet. Forutsetningene for levende byliv er i høyeste grad til stede, selv om

området også preges av biltrafikk. Man bør ved en opparbeidelse av byrommene se torget i sammenheng med Stasjonsplassen og plassen i enden av Søbstadvegen ("Meieriplassen"), så disse tre kan utfylle hverandre.



"Torget" sett fra krysset Ringvålvegen/ Heimdalsvegen. Torget er et aktivt byrom preget av biltrafikk.

"Meieriplassen"

Plassen nord for Ringvålvegen 2 ligger godt definert mellom meieriet og den gamle fiskehandleren i Søbstadvegen 4. Dette er Heimdals mest skjermede og velproporsjonerte byrom. Her finnes det også etablert næringsliv med en utadrettet profil. Også denne plassen brukes til parkering, selv om den er regulert til gang- og oppholdsareal. Ytterkantene og veggene mot uterommet framstår som rotete, med avfallscontainere og tekniske installasjoner. Meieriets fasade inn mot plassen er svært lukket, men det finnes gode muligheter for å gjøre noe med

dette på tross av at bygget er regulert til bevaring.

Sommeren 2020 ble det plassert ut utemøbler både på Torget og Meieriplassen som et prøveprosjekt. Prøveprosjektet var et samarbeid mellom kommunen, miljøpakken og lokalt næringsliv. Mottagelsen lokalt kan sies å ha vært blandet, men med en overvekt av positive kommentarer. Selv om noe parkering er viktig for å holde liv i nisjebutikkene, viste prøveprosjektet at det samtidig kan være mulig med soner for uteoppholdsareal.



Meieriplassen med midlertidig møblering, Google maps streetview, sept. 2020

Oversikt over bebyggelse med verneklasse knyttet til Ringvålvegen:



Ringvålvegen 2 (1965). Forretningsbankens gård. Verneklasse C. Regulert til bevaring. Restaurant Kompis og frisør klipperiet i første etasje. Ellers tannlege, kiropøraktor og kontor. Ringvålvegen 4 (1910?). Verneklasse C. Regulert til bevaring. Av eldste bygninger i Heimdal sentrum. Intakt skifertak. Sammenbygd med nabo i 1975. Rotete og lite velholdt fasade. Brukes som bingohall i dag.



Søbstadvegen 1B (1897), Meieriet. Verneklasse C. Regulert til bevaring. Av de eldste bygg i Heimdal sentrum. Få aldersverdier, men bygningens karakter er ivaretatt. Stor stedsdefinerende betydning. Søbstadvegen 2 (1985). Bygningen er god representant for postmoderne teglsteinsbygg. Per i dag er bygningen kanskje den aller viktigste i Heimdals bybilde. Foreslått til verneklasse C.



Ringvålvegen 1 (1904), Verneklasse C. Regulert til bevaring. En av Heimdals eldste bygninger. Bygningen gir gata en historisk forankring. Uthuset er en del av anlegget. Ringvålvegen 6 (1917), Verneklasse C. Regulert til bevaring. Ombygd i 1940, typisk for stil for denne perioden. Gården markerer hjørnet på en fin måte. Klesbutikk siden 1932.



Ringvålvegen 10B (1903), Verneklasse C. Alfarnesgården. Flyttet til dagens tomt i 2017. Sto opprinnelig i Heimdalsvegen. Fint tilbakeført gård med næringsvirksomhet i 1.etasje. Ringvålvegen 10 (1926), Verneklasse C, Regulert til bevaring. Losjen, oppført som losjelokale og kino. Berørt av en del endringer, men har beholdt sitt historiske uttrykk gjennom form og materialbruk.



Ringvålvegen 12A (1924), Verneklasse C. Regulert til bevaring. Bygget har beholdt sin opprinnelige form, karakter og fasadekomposisjon, men vinduer, kledning og takteking er moderne. Ringvålvegen 12B (1909), Verneklasse C. Regulert til bevaring. Bygningens ytre form er bevart som opprinnelig, men fasadene er svært endret. Behov for rehabilitering.



Ringvålvegen 17 (1938), Verneklasse C. Karakteristisk trehusmodernisme. Kledning skiftet i 2021. Sjøbstadvegen 4 (1963), Foreslått til verneklasse C. Godt bevart småhus fra 60-tallet med trekledning og sokkel i mur. Bruksmønsteret med butikk i første etasje og bolig i andre har vedvart siden byggeår og representerer en vanlig typologi fra perioden. Fiskehandel har vært her siden byggeåret.

B2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

De viktigste historiefortellende elementene som bygger opp om Ringvålvegen som bymiljø, er et relativt intakt trehusmiljø fra første halvdel av 1900-tallet, nisjebutikkene, bakgårdene og plassdannelsene mot Ringvålvegen, samt en materialpalett i malt trepanel og tegl. Flere av bygningene har beholdt sin opprinnelige form, men fasadeendringer

og til dels (for noen bygninger) manglende vedlikehold trekker ned. Råd for videre utvikling er å etablere uteoppholdsareal og møteplasser mot Ringvålvegen som i dag domineres av gjennomgangstrafikk og parkering. Samtidig er parkering viktig for å holde liv i forretningene, så disse bør ikke fjernes før alternativer i kjeller på plass.

Råd for bebyggelsesstrukturen langs Ringvålvegen:

- Ved nybygg i Ringvålvegen vil det være viktig at fasader ut mot Ringvålvegen ikke blir for lange og uavbrutte, og heller ikke for høye. Fasadene bør være oppdelte og spille på lag med stasjonsbyens små dimensjoner. Dagens struktur preges av smale eller oppdelte bygningskropper – flere med kortsiden mot gata. Materialbruken bør være i tegl, puss eller malt treverk. Nybygg bør ikke være grå.
- Bebyggelsen bør holdes i to etasjer mot Ringvålvegen, evt. kan tre vurderes ved 3D-studier. I sonen bak Ringvålvegen og i bakgårdene, bør det kunne tillates tre til fire etasjer og formet tak hvis 3D-studier viser at dette kan gjøres på en god måte. Det vises til del iii i denne strategien, om hensynet til stasjonsbylandskapet.
- Første etasje bør forbeholdes utadrettede funksjoner, og ha aktive fasader med åpne vindusflater ut mot fortauet (gjenklistring av vindusåpninger med folie e.l. bør forbys).
- Skilting bør underordne seg bygningen, og store plateskilt på fasade bør unngås.
- Dagens allé-beplantning bør bevares og eventuelt kompletteres. Det bør ses på trafikkreduserende tiltak og flere krysningspunkt. Utvidelse av fortau og økt møblering er en annen mulighet, f.eks. inn til solveggen langs bebyggelsen.

Råd for uterom:

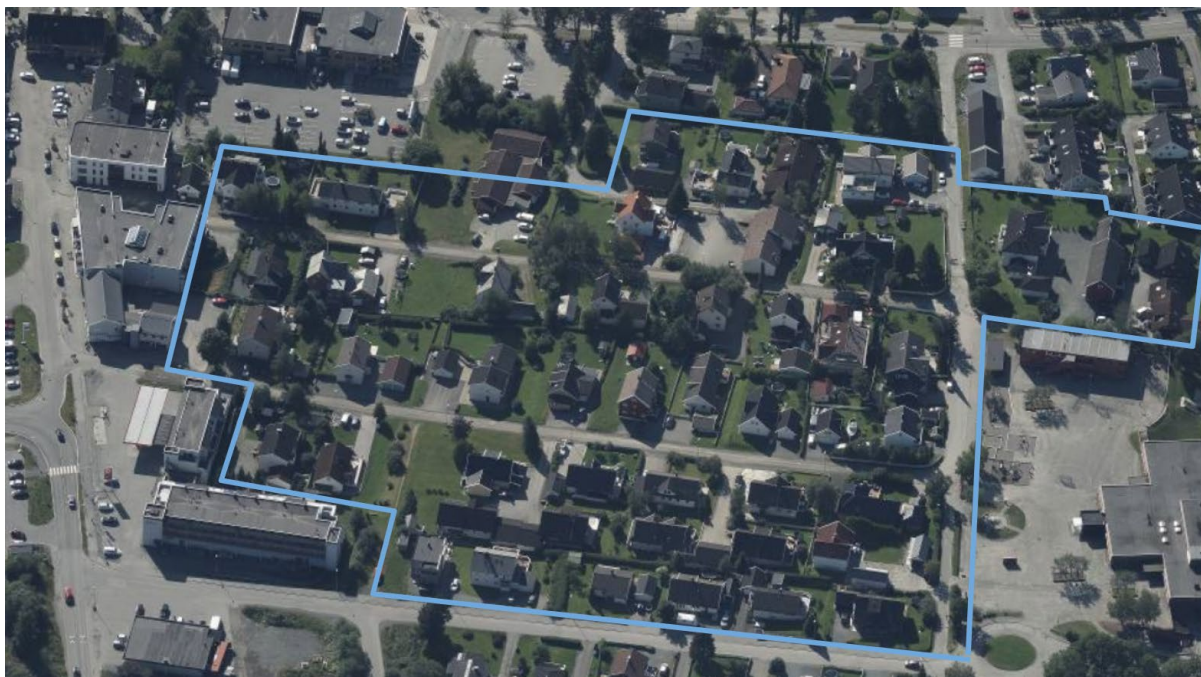
- Det er viktig å bygge opp Torget som uterom og ikke la det forbli en utflytende parkeringsplass. Torget bør utformes med tanke på både gangtrafikk og opphold. Å steinlegge deler av plassen vil løfte fotgjengerens plass i hierarkiet og samtidig stramme opp byrommet. Torget må ses i sammenheng med Meieriplassen og Stasjonsplassen.
- “Meieriplassen” opparbeides til uteopphold. Plassen er også godt egnet til større arrangement og konserter. Tekniske installasjoner og containere bør flyttes vekk fra fasadene, og renovasjon samordnes.
- Parkeringsplassen vest for Ringvålvegen 7/ Rema mm. bør bebygges samtidig som en plassdannelse av god størrelse ivaretas. Nord for Ringvålveien 7 bør det settes av areal til grønt og gode gangforbindelser.
- Baksiden sør for Ringvålvegen trenger en opprydding, gjerne med økt møblering av byrommene. Det må skilles mellom hva som er gate og hva som er parkering. Det er viktig å få etablert trygge gangpassasjer.
- Den gamle losjen (Ringvålvegen 10) har fine kvaliteter som kan utnyttes til å etablere en plass med mulighet for uteservering. Det viktigste her på kort sikt er å rydde opp i parkeringen.
- Parkering preger alle uterom i nærheten av Ringvålvegen, og bør ryddes opp i, samtidig som noe parkering opprettholdes for å sikre kundegrunnlaget til nisjebutikkene og serveringsstedene. En ny parkeringsstrategi er nødvendig for å løfte uterommene og skape nye muligheter, og for å kunne svare opp parkeringsbehovet på sikt for de fra distriktene som bruker Heimdal som nærmeste sentrum.

Kartillustrasjon som viser råd for Ringvålvegen:



Overordnet skisse av mulig utforming og tiltak i Ringvålvegen og områdene bak. Utsnitt av veien fra Kirkeringen i vest til jernbaneplassen i øst.

C. Hagebyen



Hagebyen, innenfor blå avgrensning, sett mot sør (aug. 2021). Småhusbebyggelsen nord for Ringvålvegen har aner tilbake til 1800-tallet, men i dag domineres området av hus bygd etter krigen. Den eldste bebyggelsen ligger i sør med flere hus fra 20-tallet.

C1. Om Hagebyen, beskrivelse

Omfang og karakter:

Hagebyen omfatter småhusbebyggelsen nord for sentrum, avgrenset av Ditlev Bloms veg i nord og Sjøbstadvegen i øst. Bebyggelsen oppsto først i sør og har med tiden spredt seg nordover. Det er fremfor alt bygningsmiljøet langs J.O.Stavs veg som er et viktig historiefortellende element, men hele området har en samlet karakter som kan spores tilbake til Heimdals begynnelse. Boligene i området er fra flere ulike tidsperioder og miljøet samsvarer godt med Heimdals generelle

utvikling. Typisk for boligene er at de er oppbygd med to etasjer, kjeller og loft, har formet tak og er kledd med malt eller beiset trekledning. Karakteristisk for bebyggelsen er at boligene har samme møneretning og vender gavlveggen mot gata. Dette mønsteret ble imidlertid ikke fulgt opp ved den seneste utbyggingen på 90-tallet. Strøket kjennetegnes av store hager som danner et sammenhengende grønt teppe. Området har en landlig karakter og har få urbane kjennetegn.



*Flyfoto fra ca. 1960,
Søbstadmoen i
forgrunnen (kilde:
Fjellanger Widerøe)*

Bakgrunn:

Heimdalsmyrene var i utgangspunktet ikke egnet til å drive landbruk. Fra siste halvdel av 1700-tallet og utover ble myrene forsøkt drenert i flere omganger og fra 1860 ble det utparsellert jord fra Søbstad gård til nye bruk. Disse tomtene har i dag gårdsnummer 197. Tomtene øst for kommunegrensa ble på samme tid fradelt Nedre Rosten og omfatter blant annet Etams Minde som fortsatt delvis består. Nye bruk knyttet seg på det som i dag er Søbstadvegen, med egne gårdsveier som fulgte eiendomsteigene og

gjerning var beplantet med trær. Disse langstrakte gårdsveiene fra øst mot vest danner grunnlaget for dagens gatestruktur. Av bebyggelsen som består fra denne tidlige etableringsfasen, er det spesielt Ditlev Bloms veg 4 som utmerker seg. Vi kjenner ikke byggeåret, men huset er et av Heimdals best bevarte med en detaljering vi ikke finner maken til i bydelen. Av eldre gårdsanlegg er det kun Søbstadmoen vest for Sørbruvegen som har en slik karakter. Våningshuset brant i 2006 og ble erstattet av et nybygg, men tunet er fortsatt intakt med en forpakterbolig og en driftsbygning fra tidlig 1900-tall.



Sørbruvegen 2E (1923), Søbstadmoen og Ditlev Bloms veg 4, Moheim, er begge foreslått løftet til verneklasse B som tilsvarer høy antikvarisk verdi.

Bebyggelsesstruktur langs J.O.Stavs veg
Vilhelmsmyren var av de første bruk som ble etablert på Heimdalsmyra omkring 1860. Eiendommen var før utparselleringen startet i 1912, ca. hundre mål jord. Den første tendensen til tett bebyggelse nord for Ringvålvegen ble da etablert. Fra denne gata gjenstår fortsatt J.O.Stavs vei 3, 5 og 7 som alle ble oppført på 1920-tallet. Spesielt nummer 5 er lite endret og har bevart sin opprinnelige karakter.

J.O.Stavs veg nummer 10 stammer også fra 1920-tallet, men huset var den gang ikke tilknyttet det samme gateløpet som sine naboer på motsatt side. J.O.Stavs veg ble nemlig ikke etablert før på midten av 1950-tallet og den opprinnelige gata som gikk lenger nord ble regulert vekk. I dag



utgjør de fire nevnte boligene kjernen i et helhetlig bygningsmiljø knyttet til J.O.Stavs veg. Typisk for dette miljøet er boligenes svært like oppbygning og gavlvegg vendt mot gata.

Misjonskirkens menighetshus ble oppført i 1943 og betydelig utvidet i 1980.

Bygningen er et typisk forsamlingshus med nøktern og stedstilpasset stil. Isolert sett har bygningen liten arkitektonisk verdi, men bygget er definerende for området og står fram som et lite landemerke.

I øst møter småhusbebyggelsen en høyere og mer kompakt bebyggelse som knytter seg til Søbstadvegen. Mellom J.O.Stavs veg 3 og 5 er det en ledig tomt.



J.O.Stavs veg 5 (1922), Verneklasse C, til venstre. J.O.Stavs veg 10 (1943) Heimdal misjonskirkes menighetshus, til høyre, har kulturminneverdi, men er ikke vurdert til å ha antikvarisk verdi.

Andre forhold

Både J.O.Stavs veg og Ole L. Kolstads veg skiller seg ut ved at gatene ikke er asfaltert, men gruslagt, noe som bygger opp om områdets landlige preg. Mangelen på tverrforbindelser gjennom hagebyen er imidlertid påfallende og gjør det mindre attraktivt for fotgjengere å oppsøke

sentrum. Det er lekeplass tilknyttet Stabbursmoen skole, men for øvrig er det ingen offentlige arealer satt av til lek.

Mot øst og Søbstadvegen møter hagebyen det mer urbane bymiljøet på en litt uavklart måte. Ole L. Kolstads veg 5 og 7 illustrerer hvordan dette møtet kan være

problematisk og tydeliggjør at man må ta hensyn til eksisterende bebyggelse ved ny utbygging. Samtidig utgjør den visuelle forbindelsen fra Søbstadvegen til den grønne hagebyen en klar kvalitet og berikelse av bymiljøet.

Det nordligste boligfeltet mellom Ole. L. Kolstads veg og Ditlev Bloms veg består primært av ferdighus fra 80- og 90-tallet.

Dette feltet har en annen struktur med lavere og tettere bebyggelse, samt at møneretningen følger gateløpet. Husene er for øvrig oppsluttende om områdets karaktertrekk, men kvalitetene er ikke like tydelige.

Alle bygninger med, eller foreslått til, bevaringsstatus er nærmere omtalt i vedlegg.



Det ligger til rette for at en passasje gjennom området kan etableres.

Oversikt over eksisterende bygninger med antikvarisk verdi i hagebyen:



J.O. Stavs veg 10 (1923), Verneklasse C. Berørt av en del endringer og tilbygg, men har beholdt sin historiske karakter. J.O. Stavs veg 3 (1922), Foreslått til verneklasse C. Berørt av en del endringer og tilbygg, men har beholdt sin historiske karakter.



J.O.Stavs veg 7 (1926), Foreslått til verneklasse C. Ombygd til 1950-tallsstil, men har beholdt sin historiske karakter. J.O.Stavs veg 9 (1953), Foreslått til verneklasse C. Typisk 50-talls bolig med flere godt bevarte stiltrekk. Bør bevares av hensyn til bygningsmiljøet.



J.O.Stavs veg 11 (1950), Foreslått til verneklasse C. Typisk tomannsbolig fra 50-tallet som har fått nye vinduer med falske sprosser. Bør bevares av hensyn til bygningsmiljøet.

C2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

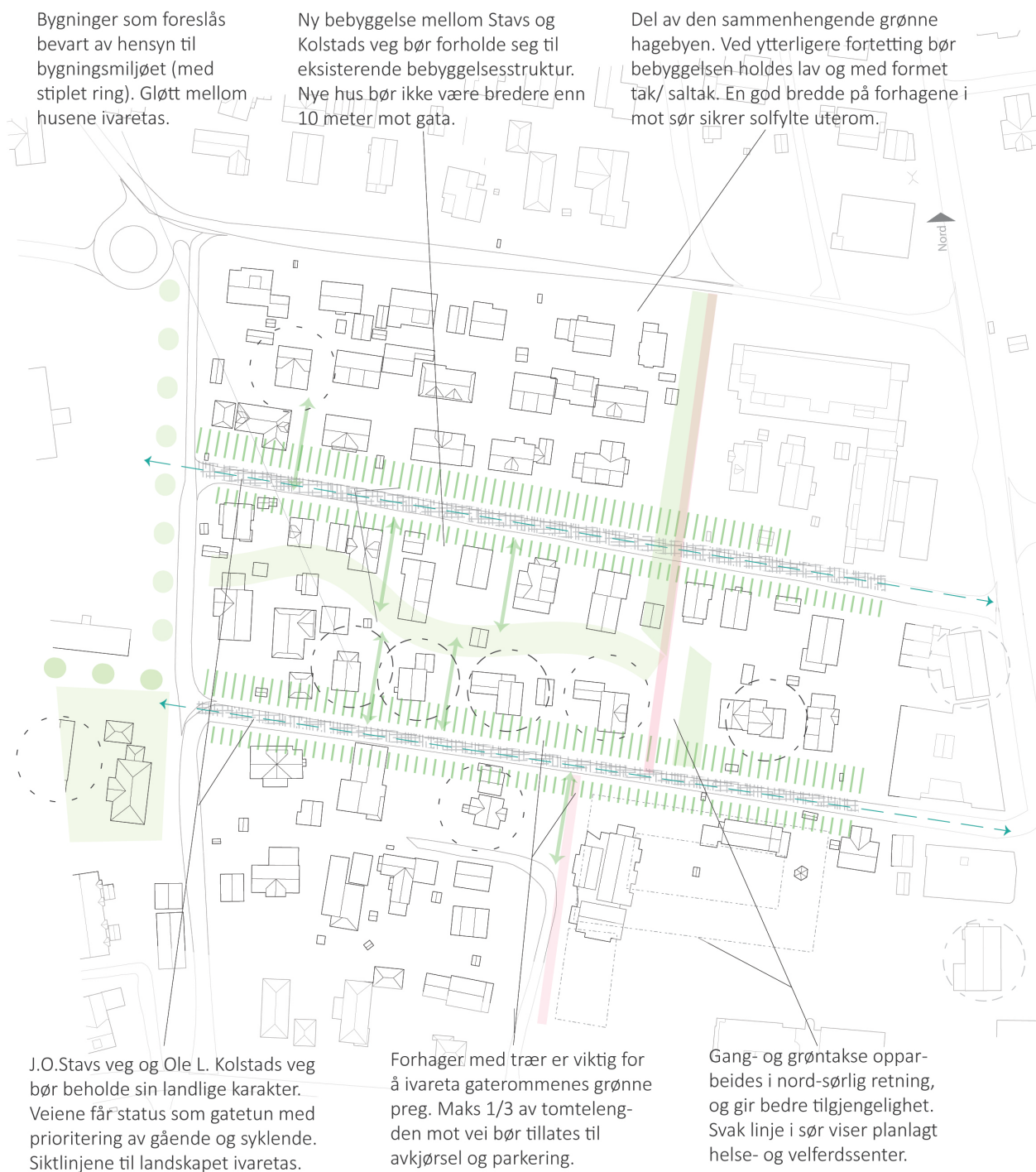
For delområdet Hagebyen er de viktigste historiefortellende elementene småhusbebyggelsen og den landlige karakteren omkring som forteller historien om Heimdals gradvise utvikling som stasjonsby. Den lave og spredte boligbebyggelsen gjør at man fortsatt kan fornemme den åpne sletta dette en gang var. Hagebyen er et boligområde med relativt lav tetthet. Det viktigste rådet for videre utvikling her er at strøkskarakteren bevares, og området ikke endres til et område med bymessig tetthet.

Den grønne karakteren og tverrforbindelser gjennom Hagebyen inn til sentrum er også viktig å ivareta. I et bevaringsperspektiv er hagebyen først og fremst et konsept som bør behandles med omtanke. Det er et knippe hus som har antikvarisk egenverdi, men for øvrig er det det helhetlige miljøet som er viktig å ivareta. Her kan det tåles endringer så lenge man tar hensyn til noen grunnleggende prinsipper.

Råd for bebyggelsesstrukturen:

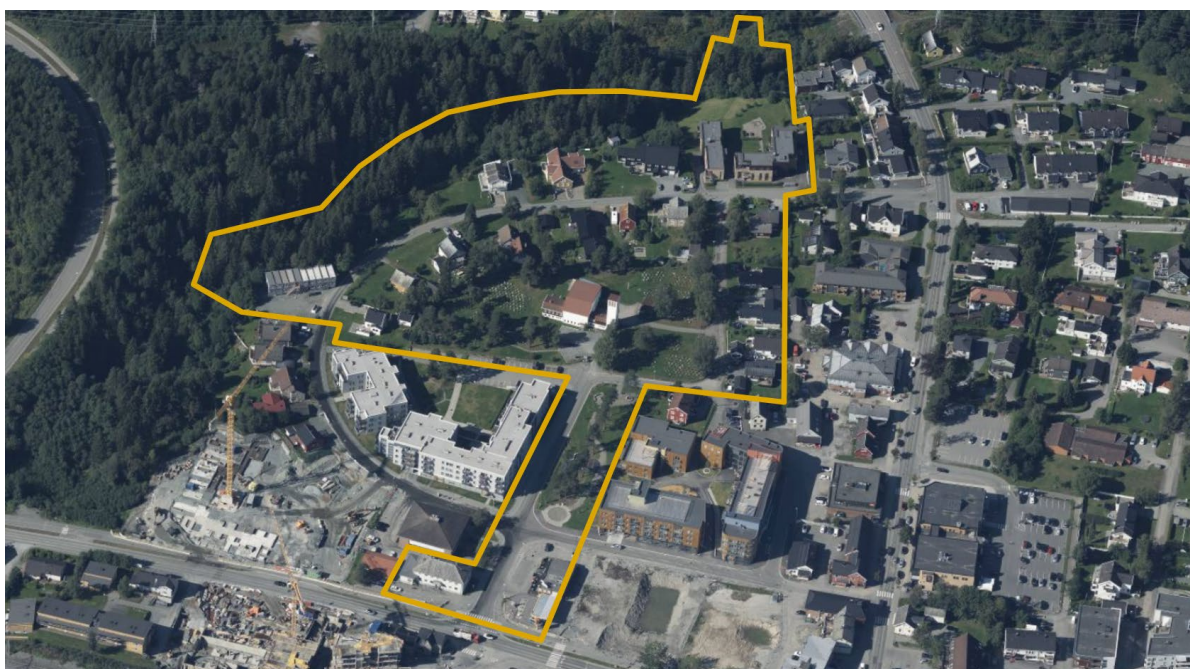
- Sørbruvegen, J.O.Stavs veg og Ole L. Kolstads veg bør beholde sin landlige karakter. Bebyggelsen bør trekkes tilbake slik at trær og annen vegetasjon kan forme gaterommet. Et eventuelt nytt gatedekke må utformes nennsomt og hensyn det historiske miljøet. Store parkeringsplasser inntil gatene bør unngås og det bør stilles krav til forhager.
- Det sammenhengende grønne landskapet må bevares. Krav til andel grønt på eiendommen bør reguleres. Både J.O.Stavs veg og Ole L. Kolstads veg har godt av de trærne som er, og spesielt sistnevnte hadde hatt godt av flere trær langs gata. Dette kan følges opp i byggesaksbehandlingen.
- Trehusene i J.O.Stavs veg 3, 7, 9 og 11 gis bevaringsstatus. I forbindelse med bygging av nytt helse/velferdssenter her er det svært viktig at man tar hensyn til denne gatas karakter når det gjelder høyder, materialbruk, takform, møneretning.
- Ny bebyggelse bør i hovedsak forholde seg til prinsippet med 2 etasjer + kjeller og loft, samt saltak med møneretning på tvers av gate mot Stavs veg og på sørsiden av Kolstads veg. Nye hus bør ikke være bredere enn 10 meter. Verneverdiene er størst i sør og i vest. I øst og nord, mot Søbstadvegen og Ditlev Bloms veg er spillerommet noe større. Det vises også til del iii i denne strategien, om hensynet til stasjonsbylandskapet.
- En gangpassasje bør anlegges gjennom området i fortsettelsen av Vardevegen nord for hagebyen. En tverrgate var regulert inn i planen fra 1950, men den ble aldri realisert. En slik tverrforbindelse vil også kunne markere et skille mellom ny og moderne bebyggelse på den ene siden og eldre småhusbebyggelse på den andre. Det bør også ses på muligheten av å opparbeide en offentlig lekeplass her.

Kartillustrasjon som viser råd for Hagebyen:



Overordnet skisse av mulig utforming og tiltak i "hagebyen". Mellom Sørbruvegen i vest, Søbstadvegen i øst, og Ditlev Bloms veg helt i nord.

D. Bymiljø - Kirkeanlegget med omgivelser



Kirkeanlegget med omgivelser, innenfor gul avgrensning, sett mot vest. (aug. 2021)

D1. Om kirkeanlegget med omgivelser, beskrivelse (med fortolkning og vurdering/verdisetting)

En kirke er et viktig identitetsskapende og samlende element, også for en stasjonsby. I tillegg til kirka, har området hatt flere viktige offentlige og halvoffentlige samfunnsfunksjoner. Kirkeaksen fra Heimdalsvegen og opp til urnelunden (Hans Michelsens veg) er en viktig del av “det offentlige” Heimdal, og viser fram Heimdal sin rolle som kommunesenter (fram til 1964), kirkested og selvstendig tettsted løsrevet fra Trondheim by.

Kirkeanlegget og reguleringsplanen

Heimdal manglet lenge et eget kirkested - innbyggerne soknet enten til Leinstrand eller Tiller kirke som begge lå om lag fire kilometer unna. Arbeidet med å få på plass et religiøst samlingssted tok for alvor fatt i mellomkrigsårene, da ble Heimdal kapellforening stiftet. Tomt til anlegget ble ervervet i 1943, med en utvidelse i

1951. En plan for området med kirkeanlegget og veiene rundt kom på plass i 1950 - området er en del av “reguleringsplanen for Heimdal i Leinstrand herred” vist på s. 11.

Det gamle plankartet har med årene blitt skadet i bretten og falmet, og det er ikke lenger så lett å lese nøyaktig *hvor* det var planlagt bebyggelse, men det antas å være i de hvite/ ikke fargelagte områdene. I tillegg til urnelunden, ser det ut som det er lagt inn en grønn sone langs de nye veiene.

Veien Kirkeringen med sin karakteristiske buede form ble anlagt i henhold til denne planen på 1950-tallet. Hans Michelsens veg, som utgjør kirkeaksen fra Heimdalsvegen og opp til kirka, kom noen år senere.

Før dette var området stort sett ubebygget. Urnelunden ble anlagt noen år før kapellet sto klart - med sine 7,5 mål er kirkegården en av byens minste. Kapellet er tegnet av H. Semmelmann og ble innviet i 1960. Det fikk status som kirke i 1971. Kirkebygningen med kirketårnet har en enkel og moderne utforming – den er en fin representant for sin tidsepoke.

Området rundt kirka og kirkeanlegget utgjør en rolig del av Heimdal sentrum. Selv om området er relativt «ungt», er det viktig for Heimdal by ut fra den offentlige

og samfunnsmessige betydningen. Heimdal har mange fine bygninger og bygningselement fra samme periode. 50- og 60-tallet representerer på mange måter en “storhetstid” for Heimdal sentrum, og en periode med betydelig vekst. Småhusbebyggelsen med romslige hager omkranser kirkeanlegget i sør, vest og nord, og gir området et grønt preg.

I øst, og mot Hans Michelsens veg, har det i senere år blitt bygget to større, nyere boligkvarter, og parken her ble rustet opp med leke- og oppholdsarealer i 2020.



Heimdal kirke med urnelunden.

Bebyggelse og bebyggelsesstruktur langs Kirkeringen og Marit Fladaas veg

Bebyggelsen langs Kirkeringen og Marit Fladaas veg består i hovedsak av frittstående bolighus på store tomter. De fleste av husene langs Kirkeringen ble bygd på 1950- og 60-tallet, med unntak av *Saniteten* i krysset mot Hans Michelsens veg (nå revet) og bygningene til gamle Skogstad gård

(Kirkeringen 17) som står fortsatt. Gamle skogstad gård, med våningshus og en liten nedslitt låve, er gitt bevaringsstatus. Bestemmelsene til reguleringsplanen fra 1950 ga rammer for bebyggelsen innen planområdet - den skulle være åpen/ frittliggende og i maksimalt to etasjer, sitat fra bestemmelsene til planen: *“Området (..) mot gatebuen vest og sør for kappeltomten tillates ikke bebygget høyere enn 7 m fra terreng til møne.”*

Det meste av dagens bebyggelse er i tråd med opprinnelig plan. Det er åpent mellom bebyggelsen, og husene ligger tilbaketrukket fra veien. De fleste bygningene er i en til to etasjer, med unntak av et nyere leilighetskompleks i tre etasjer ved krysset Kirkeringen - Marit

Fladaas veg, og boligblokkene på tomte til den tidligere saniteten i tre til fire etasjer. Nye, høye og store boligblokker er derimot under oppføring mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen, i tråd med reguleringsplan vedtatt i 2019.



Nytt leilighetsprosjekt i Kirkeringen 2, hoveddelen ferdig oppført i 2023. (Kilde: prosjekt.hem.no)

Hans Michelsens veg

Hans Michelsens veg utgjør kirkeaksen ned mot Heimdalsvegen, og knyttet opprinnelig sammen offentlige eller allmennyttige funksjoner, som den tidligere politistasjonen/ kommunehuset, sparebanken og saniteten. Den opparbeidede parken ligger inntil aksen i nord.

Aksen knytter også det gamle sentrum på vestsida av jernbanen til den nye

politistasjonen på østsida av jernbane via gamle Klæbuvei (Johan Tillers vei) og gang- og sykkelbrua

Kirkeaksen i Hans Michelsens veg er ikke så lett lesbar i dag. Selve kirkebygningen ligger delvis skjult bak vegetasjon og annen bebyggelse, noe som bidrar til at kirkeanlegget kanskje ikke lenger fremstår som en veldig sentral del av sentrum.



Kirkeaksen sett mot øst, til venstre. Aksen opp mot kirka, sett fra krysset ved Heimdalsvegen, til høyre.



Gamle Leinstrand sparebank i Heimdalsvegen 7 ble oppført i 1937, og har gjennom tidene hatt flere roller i Heimdal sentrum, som kommunehus, postbygning og politistasjon. Bygningen er enkel, men likevel staselig, har i stor grad har beholdt sitt opprinnelige preg. Den er gitt verneklasse B, høy antikvarisk verdi.

En tomannsbolig i Hans Michelsens veg 5 er også gitt bevaringsstatus pr. i dag. Tomannsboligen er fra 1952 og har et mer anonymt preg - den er likevel vurdert som viktig ut fra behovet for å ivareta en hagebypreget bebyggelse rundt kirkeanlegget.



Gamle Leinstrand sparebank på 1960-tallet, også kjent som politihuset (kilde: Fjellanger Widerøe).

D2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

De viktigste historiefortellende elementene er kirkeanlegget med kirka og de offentlige bygningene som forteller om Heimdals sentrale rolle som tidligere kommunesenter og nåværende kirkested. Dette gjør det viktig å ivareta og bygge opp om kirkeanlegget med omgivelser og aksene opp fra Heimdalsvegen som et eget bymiljø. Rådene for videre utvikling vil

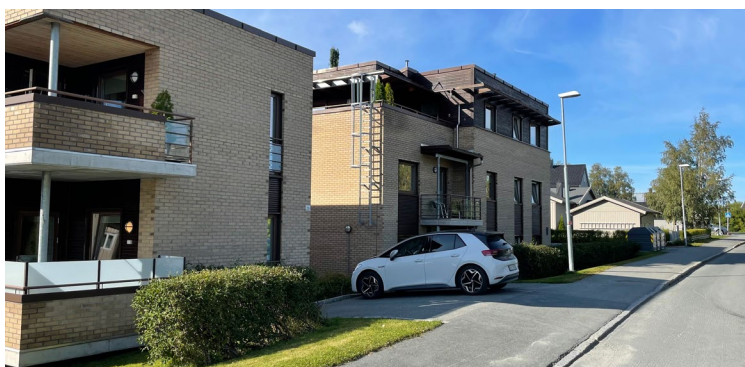
derfor innebære å gi rammer for hva en skal ivareta, og si noe om hvordan bymiljøet kan utbygges og utvikles på en akseptabel måte. Her vil det være like viktig å bygge opp om eksisterende strukturer og utanlegg, som å ivareta enkeltbygninger. De foreslåtte rammene er knyttet til selve kirkeanlegget, til boligområdene rundt og til kirkeaksen.

Råd for bevaring av kirkeanlegget:

- Kirkebygningen har verneverdiklasse C, og er viktig å bevare som i dag. Kirka har stor betydning for Heimdal sentrum, og selve bygningen er et fint eksempel på kirkearkitekturen fra etterkrigstiden.
- Det er viktig å ivareta urnelunden (kirkegården) med steinmurene rundt. Kirkeanlegget bør i all hovedsak ivaretas som i dag, og kirkeplassen foran kirketårnet (mot Hans Michelsens veg) bør i hovedsak holdes åpen, og ikke benyttes til parkering.
- Det bør ryddes foran muren ved inngangen til kirkeanlegget, og parkering bør trekkes noe unna. Det store treet foran muren bør beskjæres noe for å sikre siktlinjen til tårnet fra Hans Michelsens veg.

Råd for utvikling av Hans Michelsens veg og kirkeaksen:

- Hans Michelsens veg rolle og betydning som sentral akse opp til kirka og urnelunden bør komme tydeligere fram gjennom utforming og rydding av vegetasjon. Østre del av veien bør opparbeides med bevisst bruk av møblering, belysning og beplantning. Ved fremtidig utbygging av restaurant-/bensinstasjonstomta bør byggelinja trekkes litt tilbake fra veien for å gi nok rom til denne aksene.
- Bebyggelsen langs veien kan med fordel ha offentlige, halvoffentlige (som bank) og allmennyttige formål, evt. også kontorarbeidsplasser og bevertning. Forretninger bør kun tillates mot Heimdalsvegen.
- Den tidligere Leinstrand sparebank/ politihuset er foreslått løftet fra verneklasse C til B, pga. sin historiske og samfunnsmessige betydning.
- Tomannsboligen i Hans Michelsens veg 5 har kanskje begrenset verneverdi bygningsmessig, men viktig i forhold til å beholde den åpne bygningsstruktur rundt kirkeanlegget og vil derfor bli opprettholdt som en bygning med antikvarisk verdi (c).



Kirkeringens vestre del, med nyere leilighetskompleks. Bygningene fremstår som godt tilpasset de øvrige boligmiljøet.

Råd for bevaring og videre utvikling av boligområdene Kirkeringen med Marit Fladaas veg:

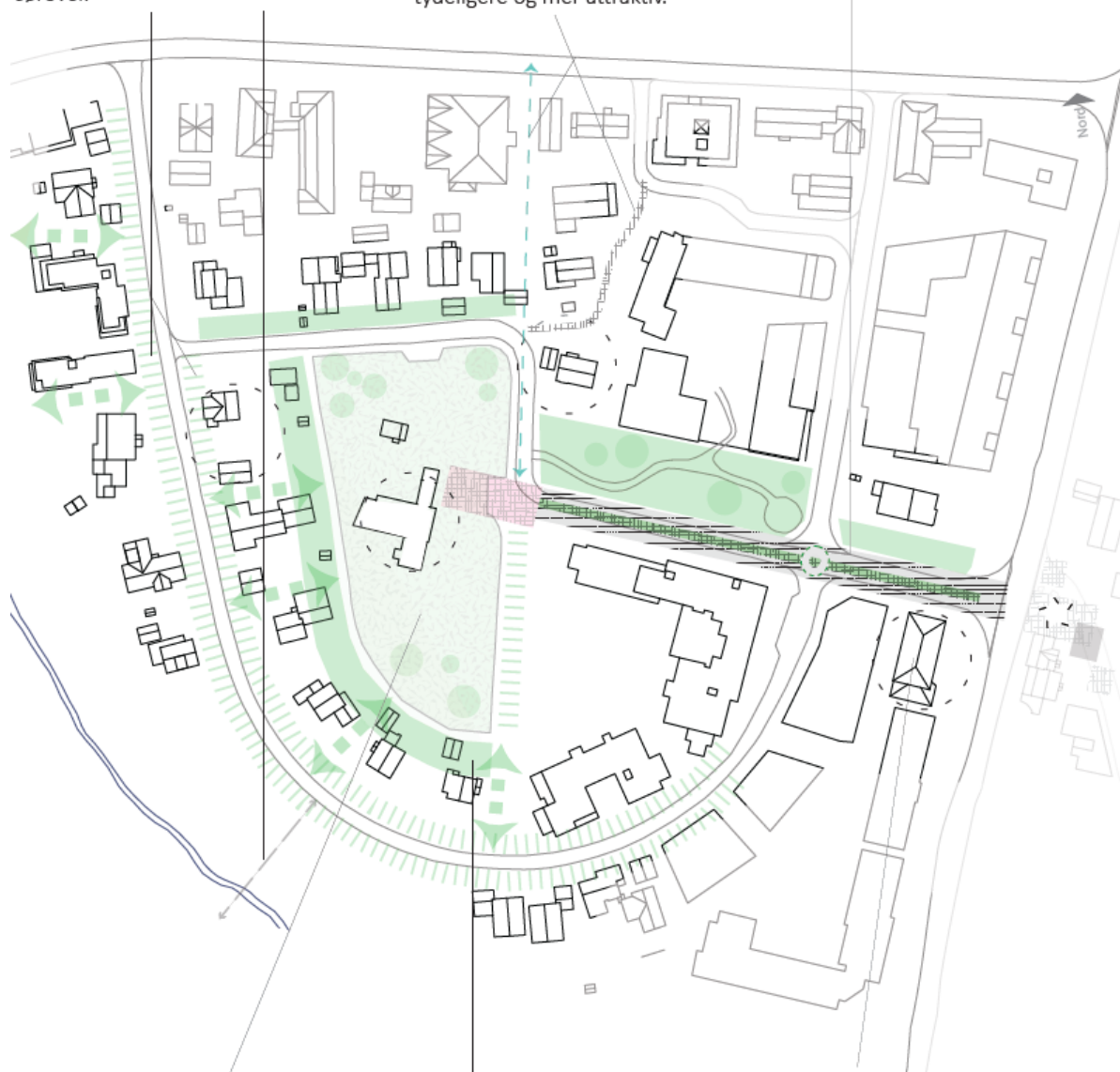
- Boliger bør være hovedformål i områdene rundt kirkeanlegget, med småskala bebyggelse og et grønt preg.
- Ny bebyggelse i Kirkeringen bør holdes lav og underordne seg kirkebygningen. I den indre delen av Kirkeringen, mot kirkeanlegget, bør det tillates maks to etasjer og 7 meter mønehøyde – dette er i henhold til gammel plan. Bebyggelsen bør ha formet tak/ saltak. Helt inn til kirkegården, innen en sju meters sone fra grensen, bør høyden reduseres til en etasje. På “utsiden” av Kirkeringen foreslås det å åpne opp for en tilbaketrukket tredje etasje. Det vises til del iii i denne strategien, om hensynet til stasjonsbylandskapet.
- Eksisterende bebyggelse er trukket litt inn fra veien, og dette foreslår vi at opprettholdes. Byggegrense bør legges minst 6 meter inn fra vei, og det bør opparbeides en grøntsone/ “forhage” mellom veien og bygningen. Områdets/ bymiljøets grønne og åpne preg bør også sikres gjennom å holde det åpent mellom bebyggelsen. Åpningen bør være minst like bred som høyden på bygningene.
- Bygningene tilhørende Skogstad videreføres med antikvarisk verdi. Det foreslås ingen flere bygninger med dette i disse to veiene.

Kartillustrasjon som viser råd for kirkeanlegget med omgivelser:

Forhager mot veien Kirkeringen opprettholdes og parkeringsareal mot vei begrenses. "Gløtt" mellom bebyggelsen ivaretas. Mulig ny gangforbindelse sørover.

Forbindelse mot Ringvålvegen (jfr. gammel reguleringssplan) bør åpnes visuelt på sikt. Dagens ganglinje forbi gamle Skjeflos bør gjøres tydeligere og mer attraktiv.

Kirkeaksen gis en tydeligere utforming som bygger opp om siktlinjen mot kirka og kirketårnet. Viktig at det gis nok rom i nedre del



Kirka og urnelunden er en helt sentral del av Heimdals identitet og må bevares. Plassen foran kirka blir tydeligere og vegetasjon som hindrer sikt bør ryddes.

Grønn hagesone mot kirka der ny bebyggelse bør unngås eller ikke overskride én etasje. Maks. to etasjer evt. med tilbaketrukket tredje ellers ved Kirkeringen.

Den gamle Leinstrand sparebank/ politistasjon er sentral i Heimdals historie og gis høyere vernestatus enn i dag (fra C til B).

Overordnet skisse av mulig utforming og tiltak for kirkeanlegget med Hans Michelsens veg og Kirkeringen.



DEL iii.

VIKTIGE OVERORDNEDE HENSYN OG VEIEN VIDERE

Flyfoto av Heimdal fra 2021

Innledning

I tillegg til de fire bymiljøene er det viktig å ta hensyn til overordnede strukturer knyttet til Heimdals stedsidentitet. Dette er hensyn som er felles for, eller kommer i tillegg til, de enkelte bymiljøene. Denne delen av strategien gir overordnede føringer for utviklingen, og beskriver hva som helhetlig sett gjør Heimdal til det særegne stedet det er. Til slutt skisseres veien videre – dette gjøres både ved å peke på nye tiltak som kan bidra til å forsterke stedsidentiteten, og gjennom å skissere hvordan planprosesser og saksbehandling kan bidra til en god utvikling framover.

1. Viktige hensyn

I det videre arbeidet bør forholdet til det omliggende landskapet, stasjonsbystrukturen, nisjebutikkene, lokal materialbruk, Heimdals grønne identitet og Søbstadvegen vektlegges:

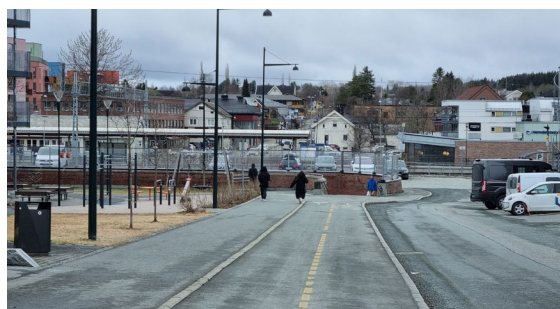
Landskapsrommet

Det omliggende landskapet eller *landskapsrommet* er sentralt når det gjelder opplevelsen av den lokale stedsidentiteten. Det er viktig å ivareta muligheten for å lese det overordnede landskapet gjennom siktlinjer, utsiktspunkt, og åpne plasser. Heimdal sentrum ligger mellom slake åser i øst og vest, og på brinken før landskapet heller ned mot elveoset rundt Gaula i sør.

For Heimdal sin del er det vesentlig å både ivareta siktlinjer øst-vest, mellom de slake åssidene, og opprettholde steder der en kan lese det overordnede landskapet i nord-sørlig retning. Det er også viktig å sørge for gode og leselige forbindelseslinjer til viktige funksjoner utenfor selve sentrum, som til den bevaringsverdige Breidablikk skole med idrettsanlegget i øst og til grøntområdene i vest.



Vassfjellet er et viktig fondmotiv på Heimdal, her sett fra Søbstadvegen.



Sentrum sett fra Industriveien, hovedåren øst for jernbanen. Sikten til de grønne åsene som omkranser Heimdal sentrum er en sentral del av stedsopplevelsen.

Stasjonsbystrukturen

Stasjonsbystrukturen med små teiger, småskala kvartal og bygningsvolum bør også ivaretas. En bør helst ikke bygge for høyt og sammenhengende stort vest for jernbanen.

Siden 2010 har vi fått en mer bymessig kvartalsutbygging i de sørlige delene av sentrum. Tanken har vært at en skal tillate høyere bebyggelse i en sone ned mot, og på begge sider av jernbanen. Den tetteste bebyggelsen, med kvartaler i 4-5(6) etasjers høyde, ligger altså i prinsippet lengst øst i sentrum, mot jernbanen, mens bebyggelsen for øvrig trapper seg ned mot småhusbebyggelsen og de grønne områdene som ligger i vest og lenger opp i terrenget. Dette har noen unntak:

Midt i sentrum er det flere bevaringsverdige bygninger å ta hensyn til - dette gjelder både langs Ringvålvegen og øst for Heimdalsvegen. Her bør en ikke bygge for høyt, men spille på lag med den eksisterende småskala bebyggelsen. Mer konkrete føringer er gitt under beskrivelsen av de enkelte bymiljøene.

Generelt bør en, i stasjonsbyen som helhet, unngå å bygge kvartaler med fasader lenger enn 65 meter. Alle fasader over 35 meter bør være visuelt oppdelte, gjerne med deler trukket tilbake fra byggelinjen mot vei. En bør bygge lavt eller eventuelt jobbe med en variasjon i høyder slik at siktlinjene mot det overordnede landskapet ikke blokkeres: Høydene bør i prinsipp ikke overstige fire-fem etasjer i de nedre delene av sentrum, eller tre etasjer lenger opp. På østsida av jernbanen vil en stå litt friere - men her gjelder også regelen om å ivareta mulighetene til å oppfatte det overordnede landskapsrommet.



Heimdalsveien mot sør - på venstre side av veien her ligger flere eldre trehus, og en nyere, godt stedstilpasset, forretningsgård. Kilde: google maps 25.03.24.

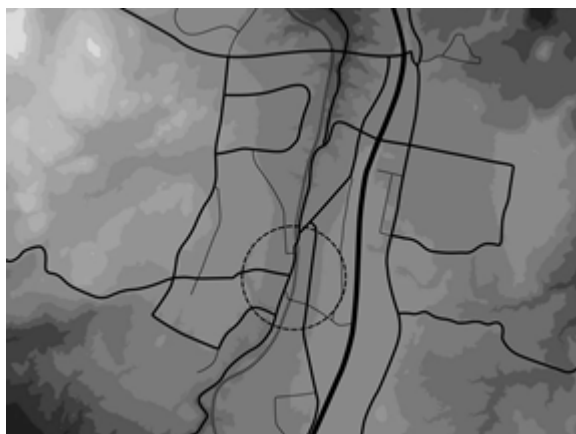
Kartillustrasjoner som viser Heimdal sentrum og landskapet:



Overordnet landskap og siktlinjer. Illustrasjonskartet viser råd knyttet til nærakser i bymiljøene, og overordnede synsakser/ fjernakser til resten av Heimdal og landskapsrommet rundt.

- Bymiljøer i bevaringsstrategien
- Byggesone 1 i ny KPA
- Byggesone 2 i ny KPA
- Byggesone 3 i ny KPA
- Målpunkter

- ★ Utsiktspunkter
- ↔ Fjernakser langs viktige bygater
- - - Fjernakser mot landskapet rundt
- ⇄ Nærakser, primære
- ⇄ Nærakser, sekundære



Overordnet høydekart med ekvidistanse 20 m viser landskapet rundt Heimdal.

Kilde: Finserås Larsen 2013 (masteroppgave)

Heimdal sentrum ligger lavt i terrenget mellom de slake liene i øst og vest. Fra Breidablikk skole og jernbanebroen ser man utover både sentrum og landskapet rundt. Ved fortetting bør byggehøydene være lave nok til at man fremdeles kan se mot fjellene og landskapsrommet, både langs fjernaksene og fra utkikkspunkter. Fjernaksene langs Ringvålvegen og J. O. Stavs veg forbinder øst- og vestsiden av jernbanen, og bør ikke bygges igjen. Næraksene er bygater som knytter sammen viktige byrom og anlegg visuelt.

Nisjebutikkene

Ivaretagelse av nisjebutikkene er viktig for Heimdals identitet. Særlig tre forhold framstår som viktig for å få dette til:

- ivaretagelse av de gamle, bevaringsverdige bygningene, med sine særpregede butikklokaler. For å sikre et aktivt sentrum, bør dagens butikk- og næringslokaler opprettholdes, og brukes til utadrettet virksomhet også i framtiden.
- oppgradering og satsing på bymiljøene knyttet til Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Utformingen av byrommene bør bygge opp om Heimdals historie og stedsidentitet, og utvikles til attraktive gang- og oppholdsarealer. Dette krever tiltak knyttet til både fasader og uteareal. Parkering bør flyttes under bakken.
- ivaretagelse av et samlet parkeringstilbud vil være viktig både med tanke på konkurransen fra kjøpesentrene på Tiller, og i forhold til Heimdals forhistorie som bilbasert handelssted. Handelsområdet til Heimdals sentrum er for lite i forhold til antallet forretninger – det vil si at er for mange butikker her i forhold til antallet innbyggere, og en er avhengig av at det kommer folk utenfra for å opprettholde servicefunksjonene på sikt.

Parkeringsrestriksjoner bør innføres gradvis og i takt med økt fortetting og utbedring av byrom. Dette er viktig for at Heimdals skal forbli et lite regionalt sentrum, og ikke utvikle seg til en ren soveby.

Materialbruk og fasader

Heimdals bebyggelse er i dag preget av små hus i tre og større hus i tegl - materialbruken gir et solid og fint uttrykk og bør videreføres i ny bebyggelse. En bevisst materialbruk ved nybygg kan forsterke stasjonsbyen preg, og skape et helhetlig uttrykk og sammenheng. En god fargebruk kan bidra til å skape harmoni – både i samspillet mellom de ulike bygningsfasadene, og i opplevelsen av uterommene mellom bebyggelsen. Fasadeskilt bør underordne seg og tilpasses den enkelte bygningen, og rene plateskilt og foliering av store vindusflater bør unngås.

"Grønne Heimdals"

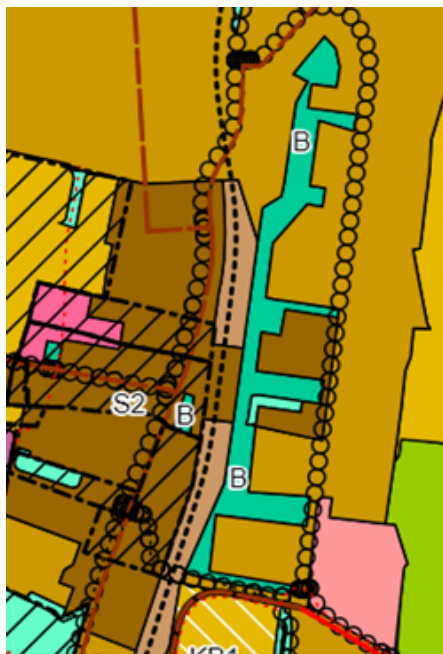
Grønne Heimdals foreslås her som en egen identitet knyttet til stasjonsbyen og til hageby-idealet. Sentrum har gjennom sin småskala bystruktur hatt rom for både private hager og offentlig grønt. Heimdals var tidligere et viktig knutepunkt for bygdene sør for Trondheim by, og for



Heimdals sentrum ligger i en slak skråning ned mot jernbanen og med åsene som ramme rundt. Bebyggelsen har små dimensjoner, og bruk av tre og tegl dominerer.

landbruket gjennom sitt eget meieri. Fram til bilens inntog fremsto Heimdal som en grønn forstad, men ble, fra 1970-tallet av, mer og mer preget av asfalt. Dette er en trend vi håper å reversere,

både gjennom å opprettholde den vegetasjonen som allerede finnes, og å satse på grønt i nye prosjekter.



Framtidig parkdrag gjennom industriområdet øst for jernbanen kan bygge opp om en grønn identitet. Kunstforeningens bygning, tidligere kommunehus for Tiller, er en bevaringsverdig bygning av stor verdi - denne kan knytte seg opp mot et slikt parkdrag. Parkdraget er sikret i ny kommuneplanens arealdel (2022-2024). Illustrasjonen (laget av Pir 2) er hentet fra sak om Industriveien 1.

Søbstadvegen som viktig historisk spor

Søbstadvegen, tidligere kalt "jomfrugata," er et historisk spor som det er viktig å ivareta og utvikle. Bebyggelsen langs veien er i stor grad erstattet av nyere bygårder, men historisk sett lå det flere viktige funksjoner langs veien. Veien var også viktig som boliggate, og koblet den omtalte hagebyen mot sentrum -

hagebyens smale rette grusveier og grønne forhager danner et fint motiv fra sentrumsbebyggelsen. Foreslått bygning til bevaring her er den tidligere omtalt tregården med fiskebutikken (omtalt under Ringvålvegen) , bygd rundt 1960. Den sørlige delen av veien bør få en opparbeiding som en byggate med dobbeltsidige fortau og åpne fasader.



Søbstadvegen sett mot nord, til venstre. Kunstforeningens bygning var tidligere kommunehus for Tiller og har stor verneverdi, til høyre.



Oppsummering av råd for ivaretagelse av viktige historiske strukturer:

- Heimdals sentrum ligger mellom slake åser i øst og vest, og "på brinken" mot Gaulosen: Muligheter til å lese det overordnede landskapet bør opprettholdes - dette gjøres gjennom å sikre siktlinjer, og avstemme høyder på ny bebyggelse.
- Stasjonsbystrukturens småskala bebyggelse bør videreføres også i utformingen av nye tiltak, gjennom en begrensnng av lengen på nye kvartaler og en oppdeling av fasader.
- Nisjebutikkene er viktig for Heimdals rolle og identitet - gode vilkår for videre drift bør sikres blant annet gjennom opparbeidelse av tilliggende byrom og gode løsninger for parkering. Dagens butikklokaler bør opprettholdes, og brukes til utadrettet virksomhet også i framtiden.
- En bevisst materialbruk kan bidra til å knytte ny og eksisterende bebyggelse sammen, og skape en harmonisk helhet. Bruken av farger på fasadene og en god utforming fasadeskilt er også viktig.
- Heimdals opprinnelse som en landlig og grønn stasjonsby forsvant delvis under for asfalt på 1970-tallet: For å gjøre Heimdals mer attraktivt både som bo- og servicested foreslås det å reetablere "grønne Heimdals" som identitet.
- Sjøbstadvegen er viktig historisk, og de sentrale delene bør utformes som en prioritert byggate.



Heimdals 1960-1970 framsto fortsatt med et tydelig grønt preg (kilde: Fjellanger Widerøe, hentet fra gunnerus.no)

2. Veien videre

Stedsidentiteten trenger ikke bare å være knyttet til historien og det som har vært - den kan også skapes og oppstå som følge av nye tiltak. Samspillet mellom det som er og skal bli, kan danne spennende utgangspunkt for nye prosjekt. Dette gjelder blant annet prosjekt knyttet til nye offentlige byrom og bruk av kunstinstallasjoner.

Nye offentlige byrom og kunst

Opparbeiding av eksisterende offentlige og nye byrom, grøntareal og møteplasser, som torget, meieri-plassen og stasjonsparken, vil bygge opp om Heimdal sentrums attraktivitet og rolle som en aktiv stasjonsby og knutepunkt med et bredt tilbud av handel, spisesteder, service og boliger. I arbeidet med uterommene bør det sikres god kvalitet både i prosjektering og gjennomføring. Lokal medvirkning vil bli vesentlig.

Kunstillustrasjoner kan bidra til å skape nye identitetsskapende element og spennende opplevelser. I Heimdal sentrum kan kunst med fordel knyttes til flere av de offentlige byrommene.

Også helhetlig og gjennomtenkt utforming av dekker/ belegning og møblering av uterom, slik som en fast type belysning og benker, vil bidra til å styrke stedsidentiteten i sentrum.



Den lille parken ved kirkeaksen er en av få byrom lokalt som pr. i dag er gitt en god utforming - her står skulpturen «Omsorg» av Steinar Garberg. Kilde: Idrett, park og friluftsliv.



Wessel-kvartalet i stasjonsbyen Asker er et vellykket eksempel på hvordan ny kvartalsbebyggelse kan tilpasse seg det eksisterende og samtidig tilføre nye kvaliteter i form av funksjoner og uterom. Kilde: Vignæs+Kosberg arkitekter (hjemmeside)

Videre planarbeid og byggesaksbehandling

Vedtak av strategi for bevaring og stedsidentitet gir viktige føringer for bevaring og videreutvikling knyttet til enkeltbygninger, uterom og bymiljø i stasjonsbyen Heimdal. I tiden framover vil det være nødvendig å arbeide med stedsutviklingen lokalt på flere ulike måter, og med et bredt spekter av virkemidler. En vellykket utvikling av Heimdal sentrum krever helhetlig og langsiktig planlegging og innsats.

Kommunen må sørge for at bevaringshensynene på Heimdal innarbeides i videre planlegging. Når det gjelder ny kommuneplanens arealdel (kpa, 2022-2034), har dette allerede i stor grad blitt gjort. Det vil imidlertid bli behov for koordinering med tanke på bevaringshensyn i framtidig egenplanlegging og i private reguleringsplaner.

Kpa og framtidige reguleringsplaner er omtalt nærmere under:

- Kommuneplanens arealdel - arealdelen ble vedtatt av bystyret 26.09.2024 (men er nå denne strategien ferdigstilles ennå ikke rettskraftig), og gir rammer for kommende planer og saksbehandling. At denne har vært under utarbeidelse parallelt med bevaringsstrategien har gitt en gylden mulighet til å gi juridisk bindende føringer for bevaring og utvikling. I ny arealdel er det avsatt hensynssoner for bevaring i tråd med de som er vist i bevaringsstrategien, og som gjør disse juridisk bindende:

Her skal særskilte hensyn tas i forhold til de historiske bymiljøene, knyttet til bevaring av bygninger, høyder og tetthet på ny bebyggelse, plassering av skilt og installasjoner, samt tilrettelegging for grønt og uteoppholdsareal. Den nye inndelingen i byggesoner i arealdelen har på Heimdal tatt utgangspunkt i disse hensynssonene, og i strategien for øvrig.

- Framtidige reguleringsplaner. Framtidige reguleringsplaner må sikre en god balanse mellom vern og ny bebyggelse, i tillegg til å svare opp forhold knyttet til trafikale forhold, utforming av byrom og rekkefølgekrav. I prosessplanen for Heimdal sentrum (2020) ble det vedtatt å utarbeide en områdeplan for nordvestre del av sentrum. Denne planen skulle komme i etterkant av en gatebruksplan, og også regulere inn et nytt helse- og velferdssenter i sentrum. På grunn av tidsaspektet kommer imidlertid helse- og velferdssenteret nå som en egen detaljplan. I tillegg til å regulere egen tomt, omfatter denne planen også de bevaringsverdige nabobygninger i øst, samt byrommene meieri-plassen og torget.

Annen framtidig egenplanlegging og byggesaksbehandlingen:

- Byroms- og gatebruksplan for Heimdal sentrum er, som tidligere nevnt, et annet framtidig prosjekt som ble foreslått i prosessplanen

for Heimdal sentrum. Arbeidet er enda ikke iverksatt. Det er viktig at en eventuell framtidig byroms- og gatebruksplanen følger opp strategien for bevaring og stedsidentitet, blant annet i forhold til å bygge opp om historiske viktige uterom og gateløp, og sørge for at disse får en utforming som ivaretar det historiske bymiljøet. En byroms- og gatebruksplan bør også gi føringer for parkering - Heimdals historiske rolle som regionalt, bilbasert handelssted bør balanseres mot målet om redusert bilbruk og behovet for gode uteoppholdsareal.

Gode illustrasjoner, jfr. omtalen av det overordnede landskapet over, vil bli viktig i forhold til vurderingen av både privat regulering og byggesak. Ved nye prosjekt

bør det alltid stilles følgende krav til følgende illustrasjoner:

- 3D-modell og terrengsnitt som viser prosjektet i forhold til både stasjonsbyen og det overordnede landskapsrommet
- gate- og fasadeopprikk som viser hele eller deler av gateløpet med omliggende bebyggelses fasader. Bruk av stedstilpassede farger og materialer må komme tydelig fram.
- perspektiv som viser opplevelsen av prosjektet fra gatenivå
- perspektiv som viser ivaretagelse av siktlinjer og fjernvirkningen av nye prosjekt, fortrinnsvis fra begge sider av jernbanelinjen.

Det vises forøvrig til illustrasjonsveilederen for plansaker i Trondheim kommune.

