



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Heimdal sentrum

strategi for bevaring og stedsidentitet



Høringsforslag
2022

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 og sted med utstrakt handel og service. Mange av de kvalitetene vi kjenner fra Heimdal i dag, ble til i perioden fra forrige århundreskifte og fram til 1970 - slik som det landlige og grønne preget med trehusene og den småskala bebyggelsen.

Utviklingen av Heimdal sentrum er nå inne i en ny æra - det er en målsetting at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlige transport prioriteres. I dette ligger det å bygge opp om det som har gjort, og gjør, Heimdal til et flott sted i dag. Historien til Heimdal bør ligge til grunn og synliggjøres, også i den videre utvikling.

Strategien er bygd opp i tre deler, der første del gjennomgår den historiske utviklingen til Heimdal sentrum, og andre og tredje del gir føringer for bevaring og hvordan stedsidentiteten kan ivaretas og utvikles. Strategien er utarbeidet av master i arkitektur 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. Strategien sendes nå ut på høring, og alle innspill og tilbakemeldinger vil mottas med stor takk!

Heimdal sentrum -

strategi for bevaring og stedsidentitet

Innhold:

Forord	2
Innhold:	3
DEL i. BAKGRUNN OG HISTORISK UTVIKLING	5
Innledning	5
Bakgrunn og målsettinger	6
Heimdals historiske utvikling	8
DEL ii. BEVARINGSVERDIGE BYMILJØ, BYGNINGER OG UTEROM	16
Innledning	16
A. Heimdalsvegen, nordre del med stasjonen	17
B. Ringvålvegen	25
C. Hagebyen	35
D. Bymiljø - Kirkeanlegget med omgivelser	42
DEL iii. ANDRE IDENTITETSSKAPENDE STRUKTURER OG VEI VIDERE	50
1. Andre viktige strukturer	50
2. Nye identitetsskapende tiltak	52
3. Videre arbeid	52

Vedlegg:

- Bevaringsverdige bygninger i Heimdal sentrum, en gjennomgang



DEL I.

BAKGRUNN OG HISTORISK UTVIKLING

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 ønskelig med tanke på befolkningsvekst og nullvekstmålet for biltrafikk. Sentrum av Heimdal har et stort potensiale 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 for bevaring og stedsidentitet sentrum av Heimdal.

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

tilknytning til etableringen av jernbanen (1864), og ferdselsårene Ringvålveien og Heimdalsveien - denne sistnevnte var lenge hovedveien til og fra Trondheim by. Heimdal utviklet seg etterhvert til å bli et viktig knutepunkt - nye veier knyttet Heimdal til den omliggende landsbygda, og det ble etablert flere nye virksomheter her, som meieri, bevertning og forretninger. Handelsstedet Heimdal vokste i fram i løpet av første halvdel av 1900-tallet, og er sånn sett 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 press på utbygging.

Bakgrunn og målsettinger

Prosessplanen for Heimdal sentrum ble vedtatt i juni 2020 (

■ Saksdokumenter - sak PS 0155_20.pdf

■ protokoll_vedtak prosessplan.pdf), og

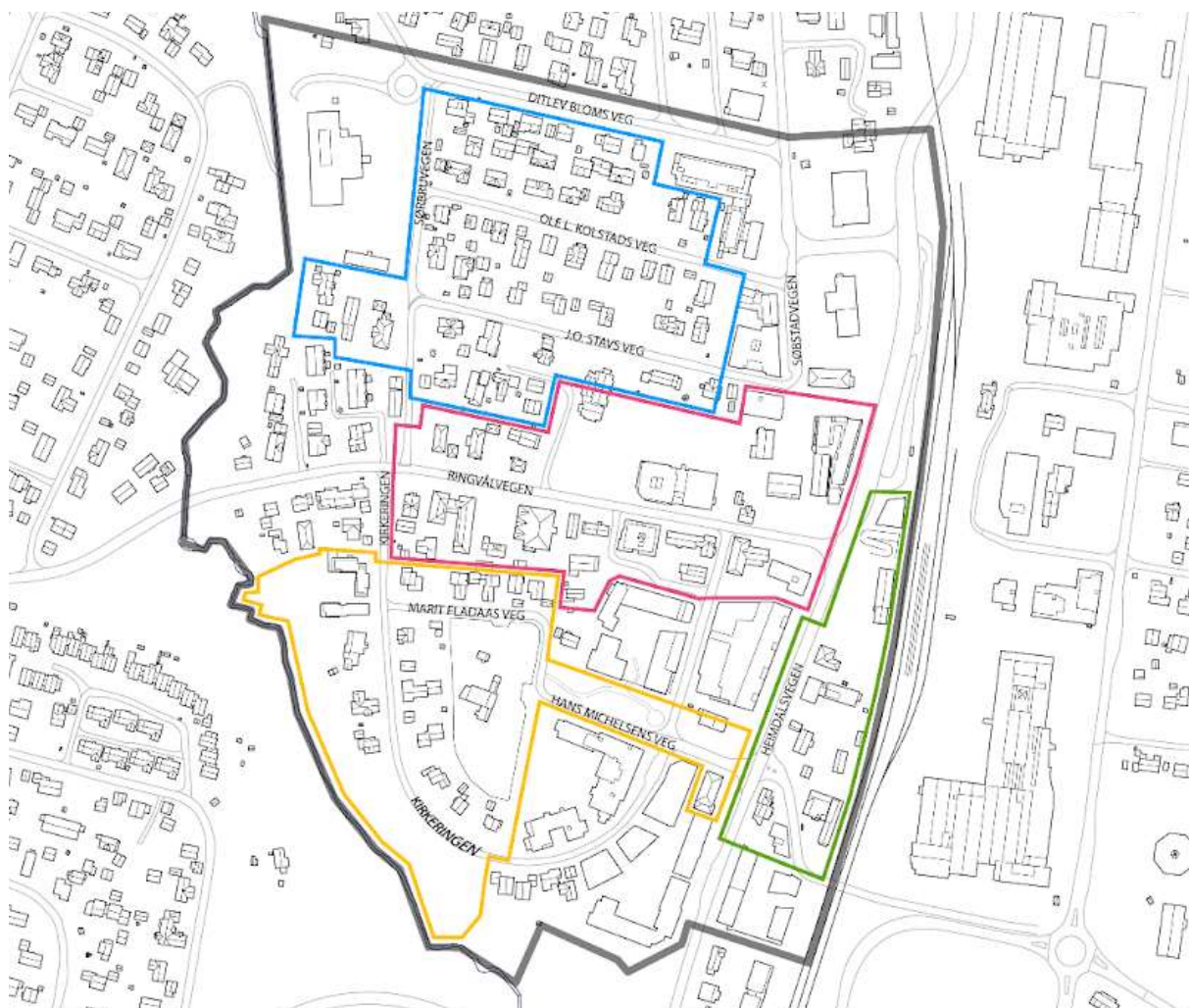
legger føringer for hvordan videre planlegging på Heimdal skal foregå. Det skal utarbeides tre ulike planer; en byroms- og gatebruksplan, en reguleringsplan for nordvestre deler av Heimdal sentrum og denne som nå foreligger som et forslag, en *strategi for bevarings og stedsidentitet*. Målsettingene fra prosessplanen var:

- **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 fortetting*
- skape et **attraktivt bymiljø** hvor opplevelsen av sammenhenger, 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 de mindre virksomhetene som også er en del av Heimdals identitet.

Strategien for bevaring og stedsidentitet bygger videre disse målsettingene - den gir føringer for bevaring og utvikling av de historiske miljøene, og foreslår tiltak for å styrke stedsidentiteten. Hvilke bygninger som bør ha bevaringsstatus gjennomgås (i detalj i vedlegg) - dette gjelder noen flere enn de som har bevaringsstatus i dag. Høringsuttalelsene i forbindelse med høringen av prosessplanen har gitt verdifulle innspill til hva som bør vektlegges i strategien.

Bevaringsstrategien fokuserer på fire ulike bymiljø innen Heimdal sentrum. Det første bymiljøet er knyttet til Heimdalsvegen som lenge var hovedinnfartsåren og den viktigste handlegata. 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 trukket fram som et tredje bymiljø 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 omliggende veier. Oversikt over veinavnene i Heimdal sentrum.

Målsettingen med å fokusere på og arbeide videre med de ulike bymiljøene er å :

- skape sammenhengende og **helhetlige miljø** som sier noe om hvilke roller Heimdal sentrum har og har hatt gjennom tidene, og som ivaretar viktige karaktertrekk ved stedet
- fokusere på **verdifulle 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 utenfor bymiljøene.

Strategien er delt i tre deler: I del én gjennomgås den historisk utviklingen som Heimdal har vært igjennom siden tilblivelsen. I del to gjennomgås bymiljøene med bakgrunn, bygninger og uterom, og forslag til bevaring og tiltak. I del tre gis det en oversikt over andre forhold som er viktige for stedsidentiteten, og sier noe om hvordan en kan og bør jobbe videre med bevaring og stedsidentitet i nettopp Heimdal sentrum.

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.

Tettstedet Heimdals ble dannet i andre halvdel av 1800-tallet, i tilknytning til etableringen av jernbanen (1864) og de sentrale ferdselsårene Ringvålveien og Heimdalsveien (tidligere kalt Nyveien, Christiania-chausseen og Rv50).

Heimdalsveien er i perioden hovedveien til og fra Trondheim by. Søbstadveien og Klæbuveien, nå Johan Tillers veg, bidrar også til å gjøre Heimdals til et viktig knutepunkt.

Stasjonsbygningen kommer samtidig med jernbanen, og blir videre utbygget på 1920-tallet. Det første gjestgiveriet bygges i 1860-årene av Jan Ditlev Blom. Gjæstgiveriet får navnet "Heimdals" som også blir navnet på hele stasjonsstedet.

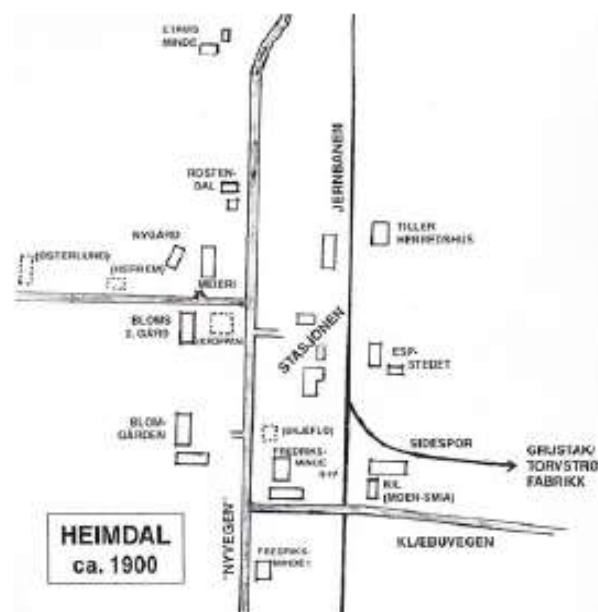
Rundt 1900 er det kun ca. 30 eiendommer og husstander på Heimdals. De fleste eiendommene er småbruk, der enkelte driver forretningsvirksomhet. Det er i tillegg flere landsteder/ sommerboliger som eies av bedrestilte beboere fra

Trondheim by. Fra 1890-årene blir det utparsellert villatomter, noe 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, og denne utviklingen fortsetter i mellomkrigsårene.

Heimdal blir kommunesenter for Tiller (egen kommune rundt 1900) og senere Leinstranda (fra slutten av 1930). 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 fra da også som kommunehus for Leinstrand kommune. Det blir mot slutten av perioden startet næringsvirksomhet (trelast) på østsida av jernbanen. Under krigen reises det noen tyske brakkebygg der.

Stasjonsbyen Heimdal vokser fram i siste del av perioden: I 1930 har folketallet på Heimdal økt til 879, og det 134 hus her. I 1946 var det hele 1800 beboere og 292 hus. I folketellingen fra 1946 har Heimdal

fått status som en forstad til Trondheim i Statistisk sentralbyrås folketellinger. Heimdal fremstår da som et aktivt knutepunkt, en liten stasjonsby og et handelssted med en overvekt av trehus, og 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. Ikke bare får sentrum flere bygninger, virksomheter og butikker, men også boligområdene rundt 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 er det litt i overkant av 6000 innbyggere på Heimdal og i 1980 er det 10225 - altså mer enn en femdobling siden krigen. Veksten stopper mer eller mindre opp på 1980-tallet (dette er 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, blant annet blir den gamle jernbanestasjonen revet, og det blir bygget 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 og mer over i forbindelse 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 det 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.

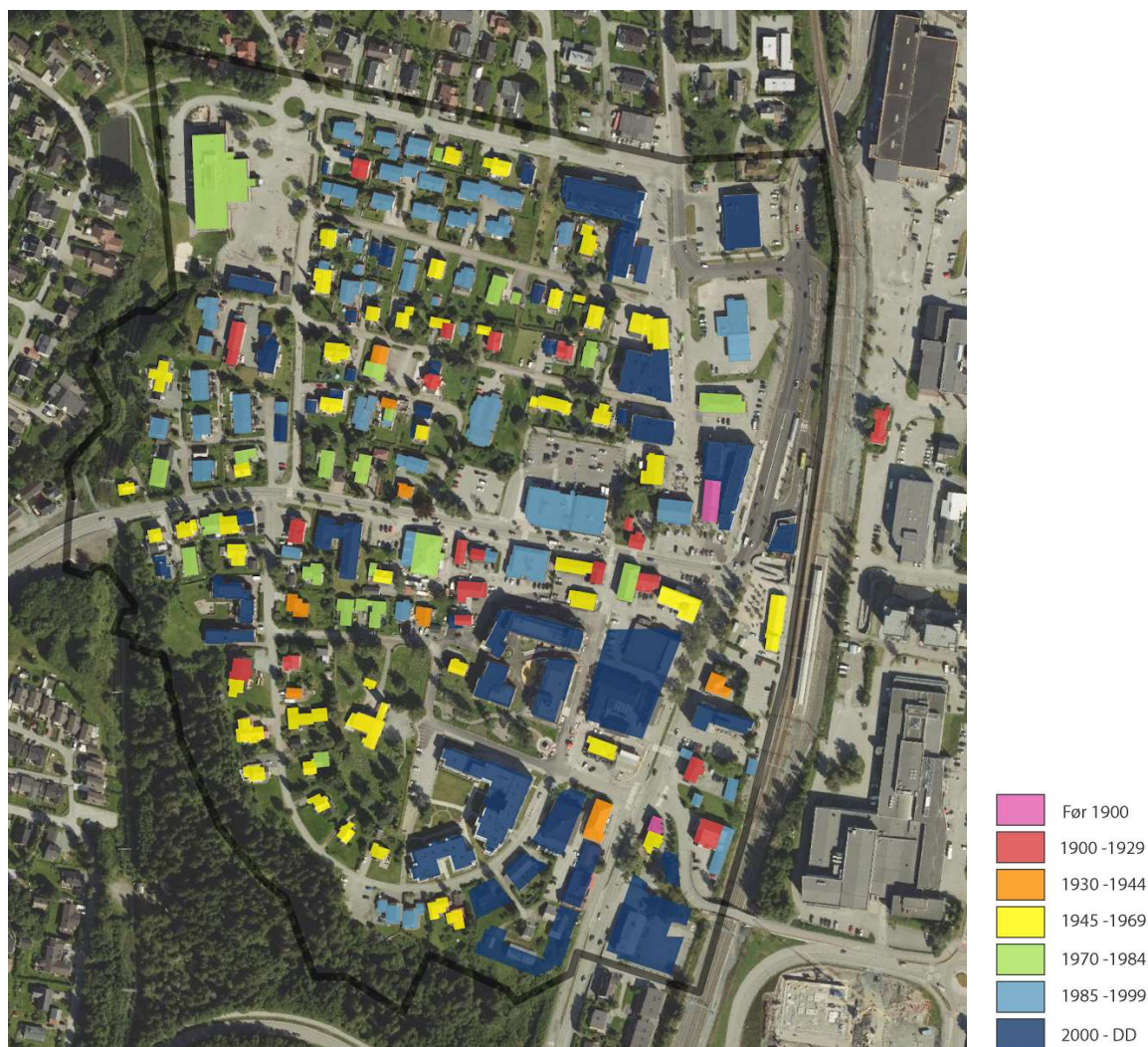
Sporene etter det opprinnelige Heimdal fra mellomkrigsårene forsvinner gradvis i perioden. En mer tettbygde kvartalsstruktur erstatter hovedveistrukturen, men uten å fullføres helt. Søbstadvegen får en viktigere rolle som bygate. De første bygningene i tegl oppføres, blant annet det nye samvirkelaget og forretningsgården Søbstadvegen 2.

På 1980-tallet er Heimdal et viktig lokalt sentrum, og forretningene her trekker til seg mennesker fra områdene rundt i ganske 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 skulle imidlertid snart sette Heimdal sentrum litt 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 delen 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 like i underkant av 16.000 innbyggere på Heimdal - her er det tatt 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).

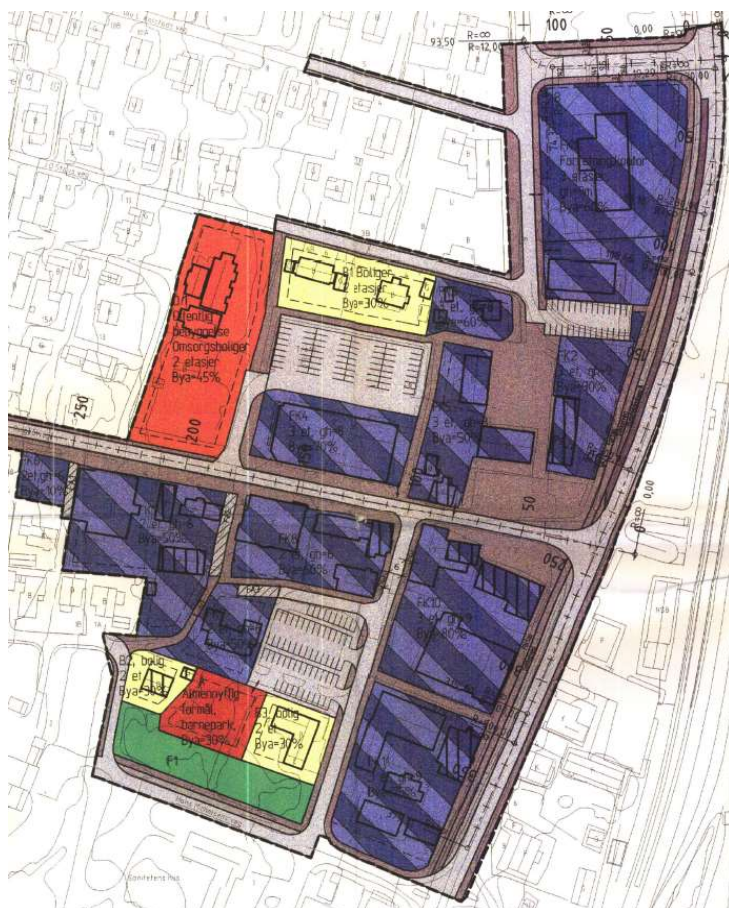
Det bygges (ellers) relativt lite fram til 2000, og eksisterende trehus gjennomgår/ fortsetter en gradvis omforming slik at det opprinnelige uttrykket forsvinner.

På 1980-tallet var Heimdal fortsatt knutepunkt for store boligområder i den sørlige delen av Trondheim. Fra slutten av 80-tallet vokser imidlertid kjøpesenter-byen 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. I denne legges det 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 Søbstadveien. 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.

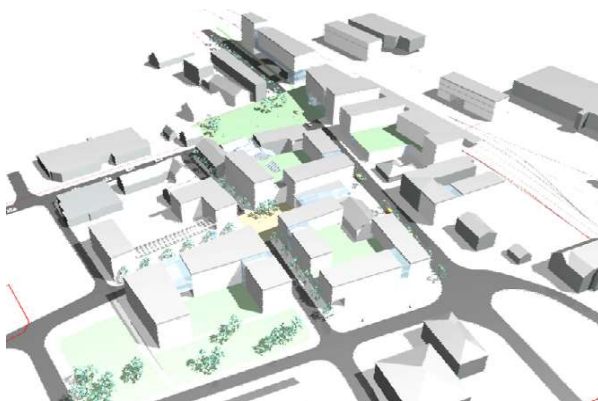


Reguleringsplan fra 2002. Planen legger opp til en relativt forsiktig utbygging med torg og samlet parkering.

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 opp som noe konkret planinitiativ.



3D-illustrasjon fra mulighetsstudiet i 2007 (Asplan Viak), til vestre. Utbygging av stasjonsplassen, til høyre. Kilde: notat om knutepunktutvikling langs Trønderbanen, 2020

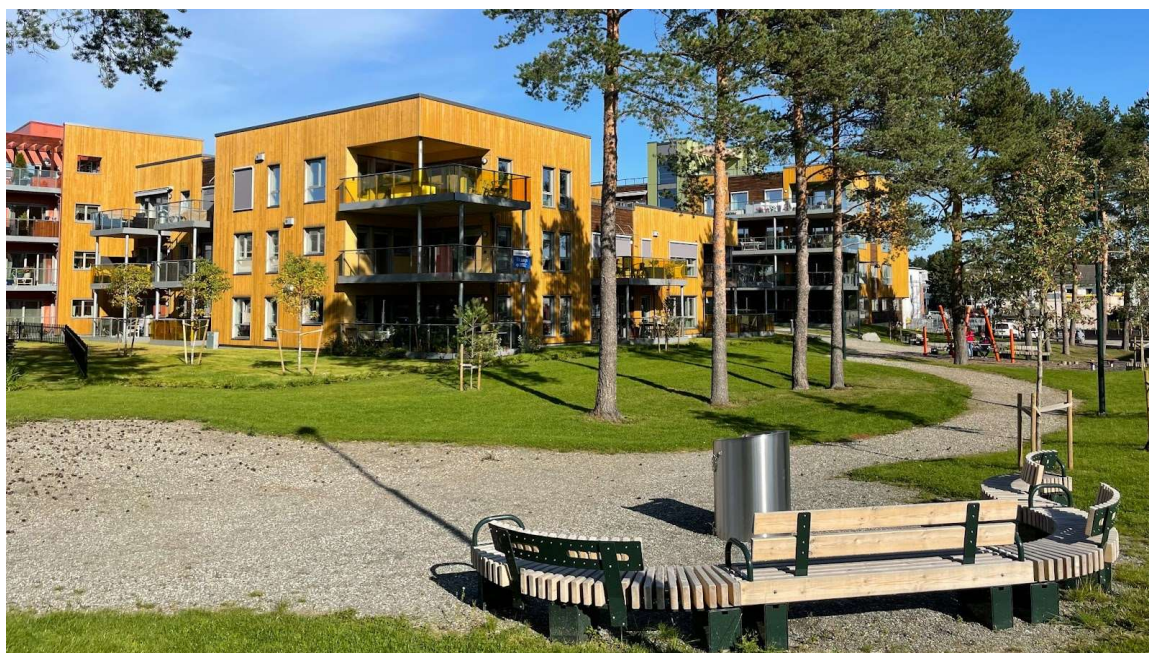
I gjeldende reguleringsplan fra 1996 er området vist som jernbaneformål, med bestemmelser om parkering sør for og park vest for stasjonsbygningen:

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 her. Ikke alle prosjektene har vært helt i tråd med føringene i mulighetsstudien, men bygger videre på intensjonen om en høy utnyttelse og et mer urbant uttrykk.

I 2019 legges bussystemet 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.

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

Bevaringsstrategien fokuserer, som nevnt i del 1, på fire ulike bymiljø innen Heimdal sentrum. I denne delen, del 2, blir hvert enkelt bymiljø gjennomgått med tanke på sin historisk utvikling, rolle og verdi. Fortolkning av eksisterende strukturer med forslag til bevaring og rammer har som mål å ivareta stedsidentiteten. Tanken er at hvert bymiljø skal bidra til historiefortellingen om hva Heimdal er og har vært, samtidig som forslag til rammer og tiltak skal peke framover til hvordan sentrum kan utvikles i årene som kommer.

-  Ingen verneklasse
-  Verneklasse C
-  Forslag til klasse C
-  Verneklasse B
-  Forslag til klasse B



Flyfoto med avgrensning av bymiljø og eksisterende og foreslåtte bevaringsverdige bygninger.

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. Anleggelsen av ny hovedvei, og like etter jernbane med ny stasjon, var en forutsetning for dannelsen av Heimdal som tettsted og stasjonsby. Det startet imidlertid relativt beskjedent, med utsalg 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 senere skysstasjon, 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.). z



Bymiljø Heimdalsvegen med bygningsalder

Heimdalsvegen fungerer som 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 en slik forbindelse trolig ligger langt fram i tid. Med en fortsatt overgang til flere el-biler vil situasjonen med støy og kanskje luftforurensing kunne bli noe bedre.

En "joker" for utviklingen av østsiden av Heimdalsveien, er om Heimdalsstasjon i fremtiden vil måtte fungere som stoppested og snuplass for ny godsterminal. En kan tenke seg en situasjon der støyen vil 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 imidlertid den opprinnelige strukturen og bebyggelsen 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 en naturlig adkomstvei for de som kom fra områdene øst og sør for jernbanen. Veien gikk i bru over jernbanen helt fra starten av. 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 det 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 av de originale detaljer. Bygningenes bakgrunn og status er nærmere omtalt vedlegget til strategien. Sør for nr. 10 er det nå i gang et byggeprosjekt med 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 vrangleareal foran selve stasjonsbygningen. Opprinnelig stasjonsbygning fra 1860-tallet ble erstattet med en ny trebygning rundt 1960.

Stasjonsbygningen huser i dag en interiørbutikk, men er ellers som 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, og i tilknytning til metrobusstasjonen i Bjørndalen. 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. Dette apoteket lå i det huset som i dag rommer pizzarestauranten Bella

Italia (Heimdalsvegen 2). Bygningen var opprinnelig et trehus med en funksjonell/modernistisk formgivning, typisk for 1930-tallet. Bygningen har vært gjennom

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 (Hans Michelsens veg 1/ 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 Ringvålvege

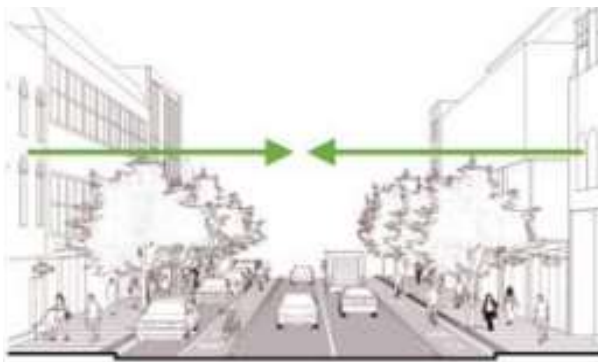
A2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

Det er viktig for Heimdals historiske identitet å ivareta og bygge opp om Heimdalsvegen som bymiljø, og område for forretninger og utadrettet virksomhet. Dette innebærer både å ivareta gjenkjennbare element i hvordan selve

gata er bygd opp (med bebyggelsesstruktur og funksjoner), og styrke historisk viktige uterom og statusen til de historiske bygningene langs gata.

Råd for bebyggelsesstruktur langs Heimdalsvegen:

- Det bør etableres en sammenhengende byggelinje langs Heimdalsvegen - en byggelinje som gir rom for et relativt sjenerøst gatesnitt med dobbeltsidige fortau, sykkelveg, bil og kollektivtrafikk.
- 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 bygge opp om den opprinnelige strukturen.
- Heimdalsvegen bør primært utformes som en bygata (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 eller plasseres i p-kjeller.



Eksempel på bygata-utforming fra vegvesenet. Heimdalvegen bør ha en bymessig utforming med aktive fasader, tosidig allébeplantning og god plass til alle trafikantergrupper.

Råd for bebyggelsesstruktur langs Heimdalsvegen:

- Ny bebyggelse bør ikke ha for lange sammenhengende fasader. Bygningskroppene bør være oppdelte og spille på lag med stasjonsbyens små dimensjoner. I og med at vestsiden av veien nå bygges ut, vil det i praksis gjelde for østsida. Det er viktig å ta vare på, og bygge opp om, et sammenhengende småskala-/ trehusmiljø langs østsida av Heimdalsvegen gjennom at de tradisjonelle trehusene bevares.
- I områdene bak, langs jernbanelinja, og sør for eksisterende jernbanebygning, vil det ut fra vår vurdering være mulig å bygge ut/ fortette. Høydene på ny bebyggelse bør trolig ikke overskride 3-4 etasjer for å unngå at de visuelt "slår i hjel" den gamle, småskala bebyggelsen - her vil videre 3D-studier være av avgjørende betydning. Materialbruk og fargevalg bør spille på lag med stasjonsbyen forøvrig (eks. tegl og tre).
- Utadrettede virksomheter bør ligge i første etasje og ha aktive fasader med åpne vindusflater ut mot fortauet (gjenklistring av vindusåpninger med folie e.l. bør forbys).
- Det bør etableres en sammenhengende byggelinje langs Heimdalsvegen - en byggelinje som gir rom for et relativt sjenerøst gatesnitt med dobbeltsidige fortau, sykkelveg, bil og kollektivtrafikk.
- Dagens allé-beplantning bør videreføres langs hele veien på begge sider for å skape et mer attraktivt bymiljø. På østsiden av vegen bør det også være noe grønt mellom bygningene for å bygge opp om den opprinnelige strukturen.
- 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 eller plasseres i p-kjeller.
- Skilting bør underordne seg bygningen, og store plateskilt bør unngås.



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

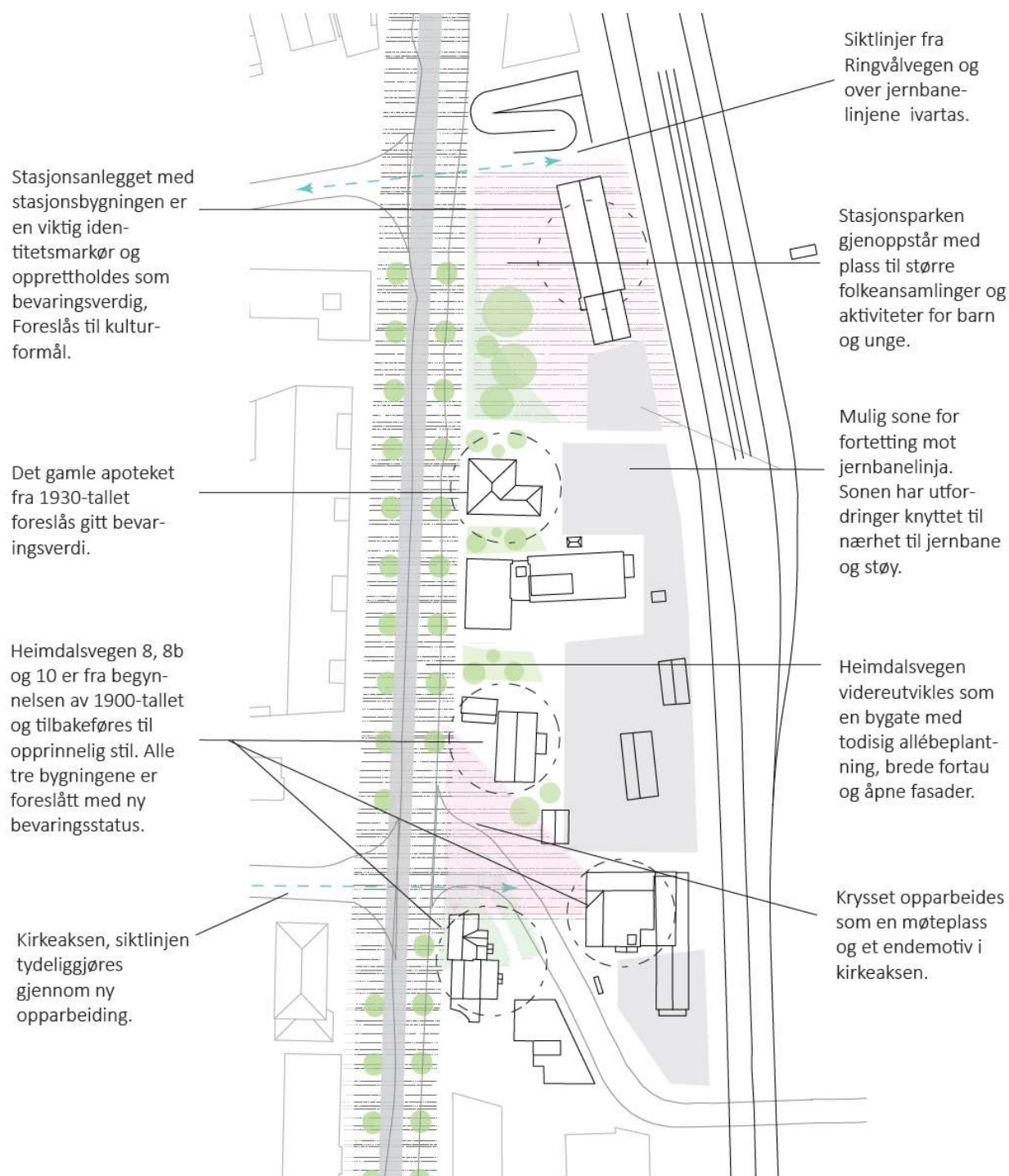
Råd for utviklingen av Krysset Heimdalsvegen/gamle Klæbuveien:

- **De gamle trebygningene bevares** 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, noe som bør tydeliggjøres.

Råd for utviklingen av Stasjonsanlegget:

- Stasjonsplassen ivaretas som et åpent areal og viktig uterom. Plassen bør ha en god størrelse, og samme plassering (i enden av Ringvålvegen) som den opprinnelige stasjonsplassen. Her kan større folkemengder 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 bør imidlertid holdes åpen.
- Stasjonsbygningen er av nyere opprinnelse, men en god representant for trehusmiljøet i Heimdal og bevares.

Kartillustrasjon som viser råd for Heimdalsvegen:



Overordnet skisse av mulig utforming 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 hektet seg på veien vestover i retning Byneset. Navnet Ringvålvegen har kommet senere og er knyttet til etableringen av Ringvål Sanatorium som åpnet i 1935. I den forbindelse ble Ringvålvegen betydelig 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 også i gang noe senere og bærer preg 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 det oppstår etter hvert et tyngdepunkt der Søbstadveien og Ringvålvegen møtes.

I tiden etter århundreskiftet bygges det 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 vestre. 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 det 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 har ikke blitt opparbeidet til dette. Her finnes det potensial for å skape et rolig og skjermet byrom i framtiden. Ettersom både Ringvålvegen og Heimdalsvegen trolig vil

bestå som 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 er det mange mennesker som passerer, folk som går av og på bussen, folk som kjøper seg kaffe og smultringer, folk som 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 er satt av til parkering. Støy fra biltrafikken kan også være en utfordring.

Torget ble regulert til gang- og oppholdsareal allerede i plan fra 1981, og 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 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 i dag er parkeringen 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 er preget av biltrafikk. Man bør 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, til venstre. Torget er et aktivt byrom preget av biltrafikk, til høyre.

"Meieriplassen"

Plassen nord for Ringvålvegen 2 ligger godt definert mellom meieriet og den gamle fiskehandleren i Søbstadveien 4. Dette fremstår i dag som Heimdals mest skjermede og velproporsjonerte byrom. Her finnes det også etablert næringsliv med en utadrettet profil. I likhet med store deler av Heimdal brukes også denne plassen i dag til parkering, selv om den er regulert til gang- og oppholdsareal. Ytterkantene og veggene mot uterommet framstår i dag 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 å også få til soner for uteoppholdsareal.



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

Oversikt over bevaringsverdig bebyggelse knyttet til Ringvålvegen:



Ringvålvegen 2 (1965). Forretningsbankens gård. Verneklasse C. Regulert til bevaring. Restaurant Kompis og frisør klipperiet i første etasje. Ellers tannlege, kiropaktor 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.
Søbstadvegen 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

Ringvålvegen framstår som et relativt intakt trehusmiljø fra første halvdel av 1900-tallet, og er svært viktig for Heimdals historiske identitet. Flere av bygningene har beholdt sin opprinnelige form, men fasadeendringer og til dels (for noen bygninger) manglende vedlikehold trekker ned. Veien er dominert av biltrafikk, både i

form av gjennomgangstrafikk og parkering, så her er det et stort potensial når det gjelder å få etablert uteoppholdsareal og møteplasser. 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 fasaden som vender ut mot Ringvålvegen ikke blir for lang og uavbrutt, og heller ikke for høy. Fasadene bør være oppdelte og spille på lag med stasjonsbyens små dimensjoner. Dagens struktur legger opp til en smal eller oppdelt bygningskropp der flere henvender seg 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 etasjer og formet tak hvis 3D-studier viser at dette kan gjøres på en god måte.
- Utadrettede virksomheter bør ligge i første etasje 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 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.

- Parkeringsplassen vest for Ringvålvegen 7/ Rema mm. bør bebygges i en eller annen form og 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 og etablere en tydelig orden.
- Parkering preger alle uterom i nærheten av Ringvålvegen. En ny parkeringsstrategi er nødvendig for å løfte uterommene og skape nye muligheter.

Kartillustrasjon som viser råd for Ringvålvegen:

Områder for nytt helse- og velferdssent-er. Utforming og beplantning bygger opp om Heimdals identitet.

Plass og park. Møtested og plass for bevegelse og opphold. Grøn- tområde med opphold og lek.

“Bygridet” sikres, med gode forbindelser for gående/ myke trafikanter og relativt små kvartal. Bakhager med potensial til uteopphold og uteservering

Foreslås gitt bevar- ingsstatus (bygninger med stiplet ring rundt).

Torget opparbeides som vrimleareal og “meieri-plassen” som et skjermet uteopphold- sareal. Noe parkering kan vurderes.



Ringvålvegen fremstår som en bygate med allébeplantning, brede fortau og åpne fasader. Siktlinjen over jernbanen ivartas.

Gangforbindelsen mellom kirkeom- rådet og Ringvålvegen gjøres tydeligere og gis gatetunutfo- mring.

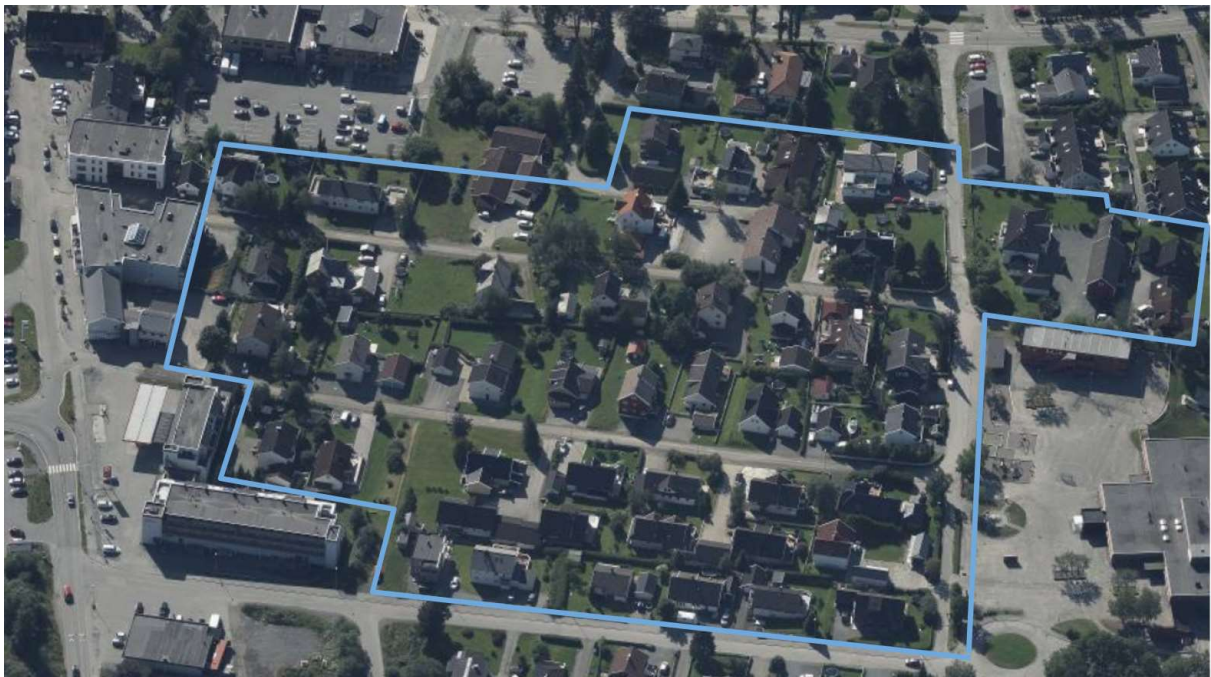
Områdene bak/ bakgårdene struktur- eres med tydelige ganglinjer, parker- ingssoner og belegn- ing/ brukl av grønt.

Det åpnes opp for fortetting på ubebyg- de tomter og tomter der ikke-bevaringsver- dige bygniner rives. Bebyggelsen holdes oppdelt og lav.

Flere eksisteren- de bevaringsver- dige bygninger langs Ringvålve- gen (markert med stiplet sirkel).

Overordnet skisse av mulig utforming og tiltak i Ringvålvegen og områdene bak. Sett fra jernbaneplassen og opp mot Kirkeringen.

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 Søbstadvegen 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 historisk betydningsfullt, men hele området har en samlet karakter som kan spores tilbake til Heimdals begynnelse. Området består i dag av boliger fra flere ulike tidsperioder og miljøet samsvarer godt med Heimdals generelle utvikling.

Boligene er for det meste oppbygd med to etasjer, kjeller og loft. De fleste 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 gjerne var beplantet med trær. Disse langstrakte

gårdsveiene fra øst mot vest danner grunnlaget for dagens gatestruktur. Av bebyggelse som består fra denne tidlige etableringsfasen er det spesielt Ditlev Bloms veg 4 som utmerker seg. Vi kjenner ikke eksakt byggeår, men huset fremstår som 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, Verneklasse C. Ditlev Bloms veg 4, Moheim, Verneklasse C. Foreslått løftet til verneklasse B.

Bebyggelsesstruktur langs J.O.Stavs veg
Vilhelmsmyren var av de første bruk som ble etablert på Heimdalsmyra omkring 1860. Eiendommen besto opprinnelig av ca. hundre mål jord, men fra 1912 startet man utparsellering. 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



J.O.Stavs veg 5 (1922), Verneklasse C, til venstre. J.O.Stavs veg 10, (1943) Heimdal misjonskirkes menighetshus, ingen verneklasse, til høyre.

Andre forhold

Både J.O.Stavs veg og Ole L. Kolstads veg skiller seg ut ved at gatene ikke er asfaltert, men gruslagt. Dette bidrar til å bygge 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

utgjør de fire nevnte boligene kjernen i et helhetlig bygningsmiljø knyttet til J.O.Stavs veg. Definerende for dette miljøet er hvordan boligene er svært likt oppbygd og at de vender gavlveggen mot gata.

Misjonskirkens menighetshus ble oppført i 1943 og betydelig utvidet i 1980. Bygningen fremstår som 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.



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 bevaringsverdige bygninger i hagebyen og forslag til nye:



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. Bevaring og rammer for framtidig (fysisk) utvikling

Hagebyen er et boligområde med relativt lav tetthet. Prinsippet om fortetting omkring knutepunkt bør ikke følges her. Småhusbebyggelsen og den landlige karakteren omkring er imidlertid en del av Heimdals identitet som stasjonsby og forteller historien om Heimdals gradvise utvikling. Den lave og spredte boligbebyggelsen gjør at man fortsatt kan fornemme den åpne sletta dette en gang var. Den grønne karakteren 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 mange 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 trekke seg noe tilbake slik at trær og annen vegetasjon bidrar til å forme gaterommet. 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 imidlertid 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.
- 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:

Bygninger som foreslås bevart av hensyn til bygningsmiljøet (med stiplet ring). Gløtt mellom husene ivaretas.

Ny bebyggelse mellom Stavs og Kolstads veg bør forholde seg til eksisterende bebyggelsesstruktur. Nye hus bør ikke være bredere enn 10 meter mot gata.

Del av den sammenhengende grønne hagebyen. Ved ytterligere fortetting bør bebyggelsen holdes lav og med formet tak/ saltak. En god bredde på forhagene i mot sør sikrer solfylte uterom.



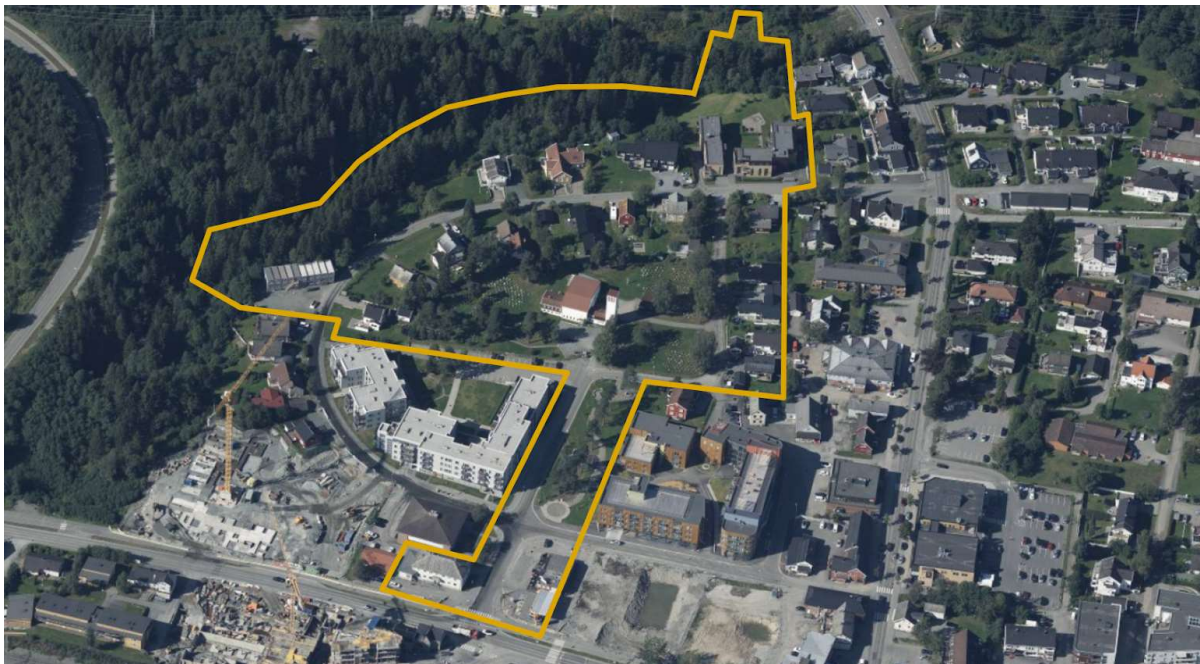
J.O.Stavs veg og Ole L. Kolstads veg bør beholde sin landlige karakter. Veiene får status som gatetun med prioritering av gående og syklende. Siktlinjene ivaretas.

Forhager med trær er viktig for å ivareta gaterommenes grønne preg. Maks 1/3 av tomtelengden mot vei bør tillates til avkjørsel og parkering.

Gang- og grøntakse opparbeides i nord-sørlig retning, og knytter hagebyen ytterligere sammen med resten av sentrum.

Overordnet skisse av mulig utforming og tiltak i "hagebyen". Sett fra Søbstadvegen og opp mot Sørbruvegen.

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 ca. 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”.

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. *Veiene er omtalt nærmere under.*

Før dette var området var stort sett ubebygget. Urnelunden ble anlagt noen år før kapellet sto klart - med sine 7,5 mål er denne kirkegården i dag 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 enkelt og moderne utforming som vitner om sin tidsepoke på fint vis. *Kirkebygningen er i dag gitt bevaringsverdi, og er nærmere omtalt i vedlegg.*

I dag fremstår området rundt kirka og kirkeanlegget som en rolig del av Heimdal sentrum. Området er relativt "ungt", men

viktig for Heimdal by ut fra den offentlige og samfunnsmessige betydningen. Selve kirkeanlegget er også en fin representant for tidens byggeskikk. *Heimdal har mange fine bygninger og bygningsselementer fra denne perioden, 50- og 60-tallet, som på mange måter representerer en "storhetstid" der Heimdal sentrum for alvor vokste seg stor.* 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 de senere årene blitt bygget to større, nyere boligkvartaler. Kirkeparken 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 all hovedsak av frittstående bolighus på store tomter (med noen unntak). 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, våningshus og en liten låve i dårlig stand, 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 kappelomtten tillates ikke bebygget høyere enn 7 m fra terreng til møne.”*

Det meste av dagens bebyggelse er i tråd med denne opprinnelige planen. 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 tomta til den tidligere saniteten i tre til fire etasjer. Nye, høye og relativt massige boligblokker er også under oppføring mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen, i tråd med reguleringsplan vedtatt i 2019.



Nytt leilighetsprosjekt under oppføring i Kirkeringen 2. (Kilde: prosjekt.hem.no)

Hans Michelsens veg

Hans Michelsens veg utgjør kirkeaksen ned mot Heimdalsvegen, og knyttet opprinnelig sammen flere offentlig 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 Klæbuveien (Johan Tillers vei) og gang- og sykkelbrua (selv om denne treffer aksens noe skjevt). (note: Gamle Tiller kommune brukte tydeligvis “vei” med Leinstranda bruke “veg”)

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 ikke lenger fremstår med en veldig tydelig plass i 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, blant annet som kommunehus, postbygning og politistasjon. Det er en enkel, men likevel staselig bygning som i stor grad har beholdt sitt opprinnelige preg. Bygningen er gitt bevaringsverdi. *Bygningen er nærmere gjennomgått i vedlegg.*

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. *Bygningen er nærmere omtalt i vedlegg (se vedlegg 1, kolonne i?).*



Gamle Leinstrand sparebank, også kjent som politihuset (kilde: Fjellanger Widerøe).

D2. Råd for bevaring og rammer for utvikling

Heimdal har en sentral identitet og rolle knyttet til det å være et 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. Dette innebærer 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, men er svært 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 bevaring og videre utvikling av boligområdene rundt, 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 jfr. gammel plan. Bebyggelsen bør ha formet tak/ saltak. Det bør heller ikke bygges i to etasjer 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.
- 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 grøntsoner/ "forhage" mellom veien og bygningen. Områdets/ bymiljøets grønne og åpne bør også sikres gjennom å holde det åpent mellom bebyggelsen. Åpningen bør være minst like bred som høyden på bygningene. mellom nabobygg?)
- Bygningene tilhørende Skogstad videreføres som bevaringsverdige, og det foreslås ingen flere bygninger for bevaringsverdi i disse to veiene.



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

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 aksen.
- 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 bør få hevet status fra 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 bevaringsverdi (c).

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 i "hagebyen". Sett fra Søbstadvegen og opp mot Sørbruvegen.



DEL iii.

ANDRE IDENTITETSSKAPENDE STRUKTURER OG VEIEN VIDERE

Flyfoto av Heimdal fra 2021

1. Andre viktige strukturer

Også andre faktorer og element kan knyttes til det å ta vare og videreutvikle det som allerede finnes på Heimdal i dag - disse strukturene går dels på tvers av bymiljøene, og er viktige for Heimdals identitet:

1. Det overordnede landskapet er en del av stedsidentiteten lokalt. Det er viktig å ivareta **muligheten for å lese det overordnede landskapet** gjennom siktlinjer og utsiktspunkt/ åpne plasser. For Heimdal sin del gjelder dette både å ivareta siktlinjer øst-vest, mellom de slake lisdene (på begge sider av jernbanen), og helst også

sørge for steder en kan lese det overordnede landskapet i nord-sørlig retning. Det er også viktig å sørge for gode forbindelseslinjer til viktige funksjoner utenfor sentrum som f.eks. Breidablikk skole (som også er en viktig bevaringsverdig bygning, men utenfor sentrum). Stasjonsbylandskapet med små teiger og kvartal, og oppdelte bygningsvolumer bør også ivaretas. En bør helst ikke bygge for høyt og sammenhengende stort i sentrum (vest for jernbanen).



Utsyn mot Heimdal og Leinstranda like etter århundreskiftet. (kilde: Heimdal historielags skrifter)

2. Ivaretagelse av **nisjebutikkene** er viktig for Heimdals identitet. Tre forhold framstår som viktig for å få til dette:

- a. ivaretagelse av de gamle, bevaringsverdige bygningene/ trehusene - dette gir mulighet for attraktive butikker med særpreg. Samtidig kan det også bidra til å holde leieprisene nede i og med at kostnadene til drift og vedlikehold holdes nede.
- b. oppgradering og satsing på bymiljøene knyttet til Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Utformingen bør gi rom for historiefortellingen rundt Heimdal og skape attraktive gang- og oppholdsarealer. Dette krever tiltak knyttet til veier og uterom, og eventuelt veiledning og økonomiske støtteordning knyttet til fasaderenovering.
- c. ivaretagelse av et samlet parkeringstilbud kan være viktig ut fra Heimdals forhistorie som bilbasert handelssted - Heimdal sentrum kan på mange måter ses som en forgjenger til kjøpesenterområdet på Tiller.

Handelsområdet til Heimdal sentrum er for lite i forhold til antallet forretninger her, og Heimdal bør være et lite handelssentrum og ikke en ren soveby. Vi foreslår eventuelt en gradvis nedbygging av parkering i takt med økt grad av fortetting.

3. **Grønne Heimdal** kan trekkes fram som en egen identitet knyttet til stasjonsbyen og stedets historisk landlige beliggenhet. Framtidig **parkdrag gjennom industriområdet** kan bli en ny sterk og grønn identitet. Det kan også være aktuelt å ivareta element fra tidligere industrihistorie. Kunstforeningens bygning i øst, **tidligere kommunehus** for Tiller, er en bevaringsverdig bygning av stor verdi - denne kan knytte seg opp mot et slikt parkdrag. *Det vises til mulighetsstudie for Industrivegen 1-3. (se neste side).*

Det er ønskelig å bygge opp om Heimdals historie som en grønn og "landlig" stasjonsby gjennom å stille krav til grønn overflatefaktor/ GOF for det som er satt av som sentrumsområde i gjeldende kommuneplanens arealdel.



Mulighetsstudie for Industriveien med grøntdrag og utbyggingsetapper (kilde: Smedbakken prosjekt as/ Pir2)

4. **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, og tilkobling til,

sentrumsbebyggelsen. To foreslåtte bygninger til bevaring er tregårdene med urmakerbutikken og den med fiskebutikken (omtalt under Ringvålvegen), begge bygd rundt 1960. Den sørlige delen av veien bør få en opparbeiding som en bygate med dobbeltsidige fortau og åpne fasader (med flere innganger mot Søbstadvegen)



Tregården med urmakerbutikken er foreslått til bevaring, til venstre. Kunstforeningens bygning var tidligere kommunehus for Tiller og har stor verneverdi, til høyre.

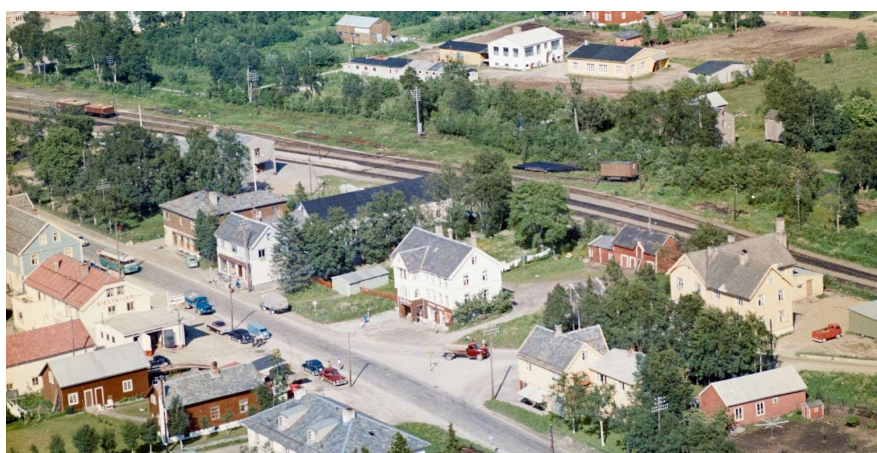
2. Nye identitetsskapende tiltak

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 blir, kan danne spennende utgangspunkt for nye prosjekt:

- Det er veldig aktuelt å ta i bruk kunst som nye identitetsskapende element (eks. løvetannen på Tiller). Det bør utarbeides en egen **kunstplan for Heimdal sentrum**. En slik kunstplan må koordineres med en byroms- og gatebruksplan.
- En bevisst **materialbruk** ved nybygg kan bidra til å støtte opp om stasjonsbyen preg, og skape et helhetlig uttrykk. Heimdals bebyggelse er i dag dominert av tre og tegl - dette gir et solid og fint uttrykk og bør videreføres i ny bebyggelse. En god **fargebruk** og bruk av **skilttyper** kan bidra til at bygningsfasadene (og

veggene til uterommene) i større grad framstår harmoniske og del av en helhet.

- Gjennomtenkte og tydelige føringer for **belegning og møblering av uterom**, slik som belysning og benker, vil bygge opp om Heimdal sentrums attraktivitet. En bestemt bruk av møbleringselementer vil også kunne styrke stedsidentiteten.
- Nye **uterom, grøntareal og møteplasser** 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. Plan for **vedlikehold** vil også bli viktig.



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

3. Videre arbeid

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 bevaring og stedsidentitet på flere ulike måte, og med et bredt spekter av virkemidler. En videre utvikling av Heimdal sentrum krever helhetlig og langsiktig planlegging og innsats.

Kommunen må sørge for at bevaringshensyn på Heimdal innarbeides egen planleggingen. I særlig grad gjelder dette arbeider som allerede er i gang eller skal igangsettes.

Dette gjelder:

- Kommuneplanens arealdel - arealplanen er nå under revidering, og gir en gylden mulighet for å gi juridisk bindende føringer for bevaring og utvikling. I forslaget til arealdel settes det av egne hensynssoner for bevaring som gjelder for store deler av Heimdal sentrum. Her skal særskilte hensyn tas i forhold til de ulike bevaringsverdige bymiljøene, knyttet til bevarings av bygninger, høyder og tetthet på ny bebyggelse, plassering av skilt og installasjoner, samt tilrettelegging for grønt og uteoppholdsareal.
- Byroms- og gatebruksplan for Heimdal sentrum er et annet fremtidig prosjekt som ble foreslått i prosessplanen for Heimdal sentrum. Arbeidet ble tildelt midler fra Kommunal- og miljødepartementet i 2020, men enda ikke iverksatt. Byroms- og

gatebruksplanen må følge opp strategien for bevaring og stedsidentitet - dette gjelder 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. Byroms- og gatebruksplanen skal også gi føringer for parkering - Heimdals historiske rolle som regionalt, bilbasert handelssted bør balanseres mot målet om redusert bilbruk og behovet for gode uteoppholdsareal.

- Reguleringsplan for nordvestre del av sentrum ble foreslått som et framtidig prosjekt i forbindelse med vedtak av prosessplan for Heimdal sentrum (juni 2021). Reguleringsplanen skulle som et utgangspunkt koordineres med plan for nytt helse- og velferdssenter i sentrum, men det er usikkert om dette lar seg gjøre (usikkerheten er knyttet til planlagte byroms- og gatebruksplan som ikke er igangsatt og ressursituasjonen på byplankontoret). En reguleringsplan ville kunne sikre en god balanse mellom vern og ny bebyggelse, sikre gode uteareal og forbindelser, og stille rekkefølgekrav i forhold til opparbeidelse.

I tillegg vil byggesaksbehandlingen framover blir viktig. Den vil i utgangspunktet forholde seg til ny kpa og framtidig reguleringsplan, og sikre at ny utbygging skjer i henhold til overordnede føringer. Byantikvaren vil være høringspart ved utbygging innen de bevaringsverdige bymiljøene.



Høringsforslag 2022