



# Stedsanalyse

## Reguleringsplan Heimdal Torg

Stedsanalysen er utarbeidet som et vedlegg til planinitiativet.



# Heimdal sentrum

(Teksten er delvis hentet fra Lokale sentrum, vedlegg til høringsforslag ny KPA)

Heimdal ligger ca. 9 km. sør for Trondheim sentrum i luftlinje. Heimdal er et kollektivknutepunkt med metrobuss og jernbane. Heimdal sentrum strekker seg fra jernbanestasjonen med hovedvekt vest for jernbanetraséen langsmed Heimdalsvegen.

Det første gjestgiveriet her ble oppført på 1860- tallet, noen år etter at vegen opp Hegstaddalen til Heimdal ble anlagt i 1856. Det eksisterte ikke tett bebyggelse her før jernbanen ble anlagt i 1864. Stasjonen gjorde Heimdal til et trafikknutepunkt som trakk til seg etablering av flere institusjoner og næringer, og med det boligbygging.

Først nærmere 100 år etter at Heimdal ble stasjonssted fikk området en mer bymessig bebyggelse. På 1960-tallet ble planene om å gjøre Heimdal til et avlastningssenter for Trondheim fremlagt. De første planene om «Heimdalsbyen», som omfattet et stort areal med sentrum på Sjetnemarka, ble ikke gjennomført. Prosjektet ble som vi skal se senere flyttet lenger sørøst til Tiller. Visjonene var store, og det ble anslått at området skulle få hele 50 000 innbyggere. Selv om den planlagte «Heimdalsbyen» ikke ble satt ut i livet, ble det likevel bygd i et voldsomt omfang rundt Heimdal fra midten av 1960-årene. (Kilde: Selvaag Bolig - Et lite Stasjonssted endrer form).

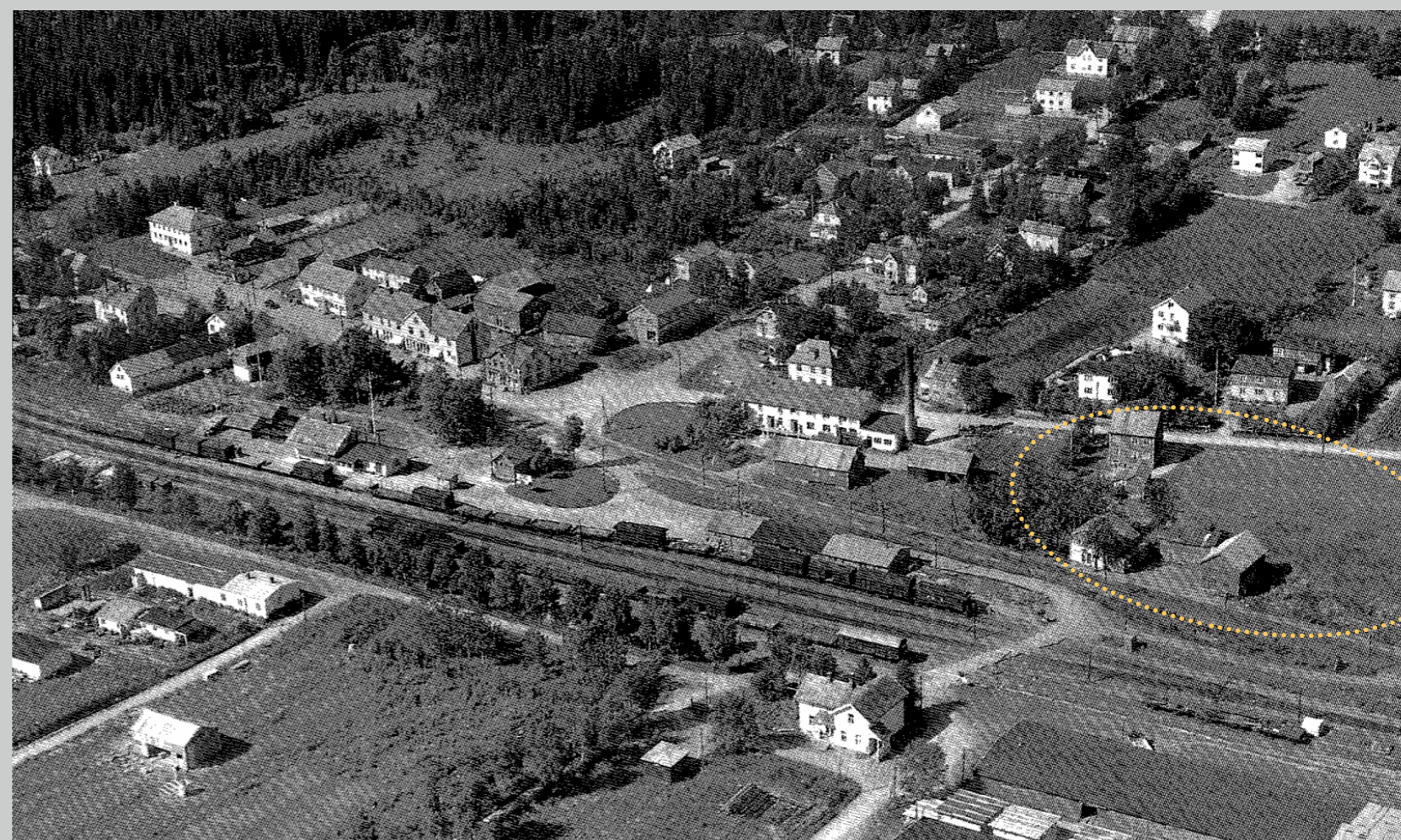
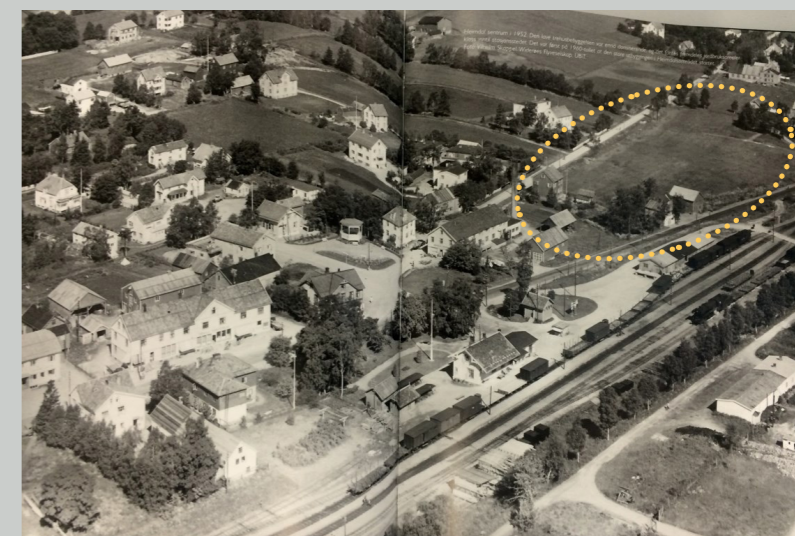
Heimdal sentrum har i dag typisk karakteristikk som tradisjonell stasjonsby med lav, eldre bebyggelse og grønne omgivelser rundt sentrum. Samtidig har innslaget av tyngre bebyggelse økt den siste tiden, som følge av flere ny bolig- og næringsbygg.

Tilbud på Heimdal er mangfoldig med detaljhandel, tjenesteyting, bibliotek, kunstforening, spisesteder, Heimdal kirke med mer. Heimdal sentrum har middels potensial for mål om nullvekst. Kollektivdekningen er god. Både Heimdal jernbanestasjon og kollektivknutepunkt for metrobuss 1 og 2 ligger sentralt i sentrumskjernen. Hovedveg for sykkel går langs Heimdalsvegen. Fremtidig hovedveg for sykkel knytter Heimdal med Tiller i øst og Saupstad og Kattem i vest.

Heimdal utpeker seg spesielt som et mer eller mindre selvgrodd tettsted etablert omkring Heimdalsveien og jernbanestasjonen fra 1864. Heimdal har flere bygg i verneklasse C, ett i verneklasse B og historiske byrom. Bygninger med beskjedne høyder og fotavtrykk er et viktig særpreg for stasjonsbyen, men områdekarakteren for øvrig er preget av stiluttrykk fra flere ulike perioder. De kulturhistoriske

verdiene i området er knyttet til den historiske bebyggelsen og den landlige bystrukturen som omslutter gater og plasser. Stasjonen med stasjonsplassen og stasjonsparken er spesielt viktig for stedets identitet. Det foreslås flere nye hensynssoner for kulturmiljø på Heimdal. En egen strategi for bevaring og stedsidentitet for Heimdal er under utarbeidelse. Denne skal gi en oversikt over bevaringsverdige bymiljøer, bygninger og uterom, kulturminner og kulturmiljøer som kan være en ressurs for framtidig byutvikling, samt anbefalinger for videre byutvikling og fortetting, og hvordan dette kan skje på en måte som understøtter Heimdals særpreg og kvaliteter.

6700 personer har Heimdal som sin nærmeste sentrumskerne og bor innenfor to kilometers avstand. Det er ca 8500 bosatte og ca 3200 ansatte innenfor en radius på 1000 m fra midtpunkt i sentrumskjernen.



Heimdal 1952. Kilde: Wiki-Strinda.

# 1. Kartlegging av stedet

Historisk utvikling - oversiktsbilder (Kilde: 1881)



1947



1957



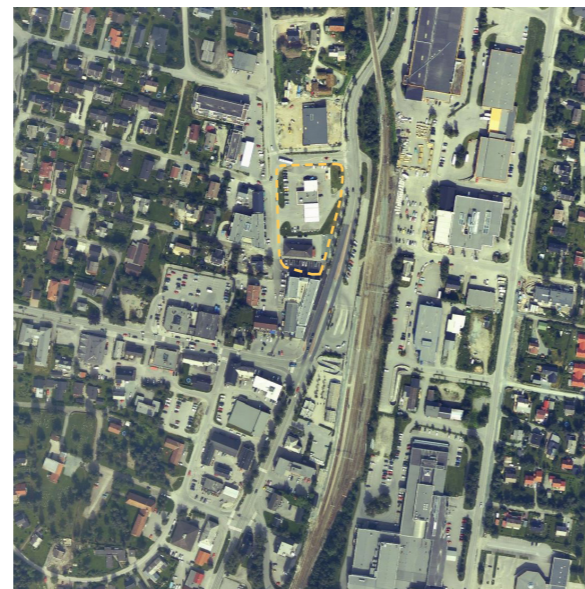
1969



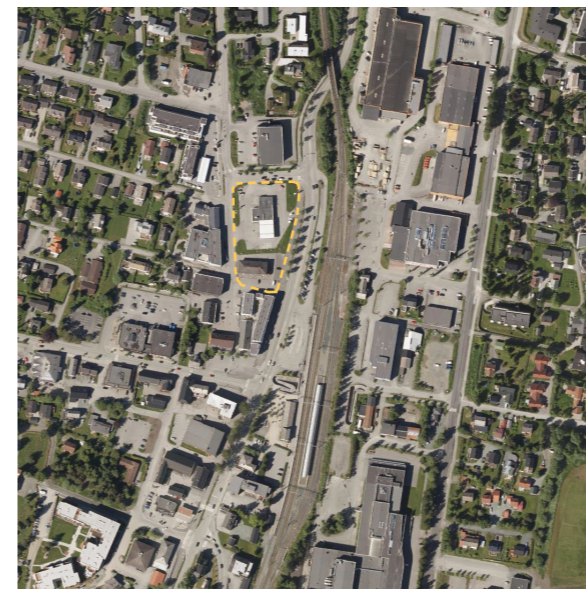
1991



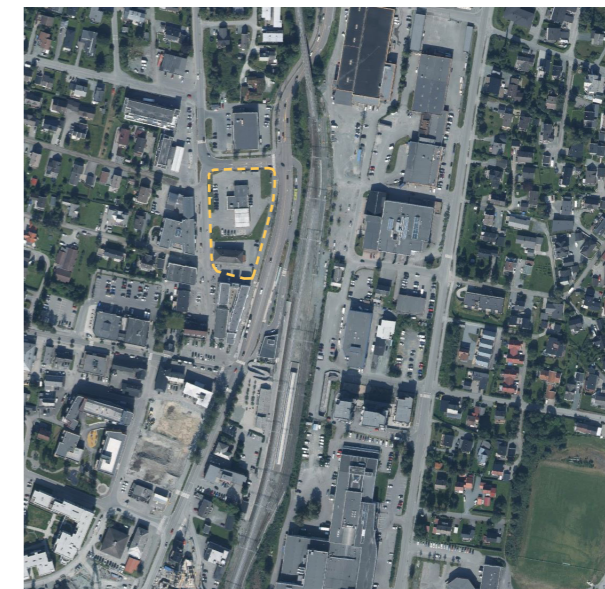
1999



2006



2015



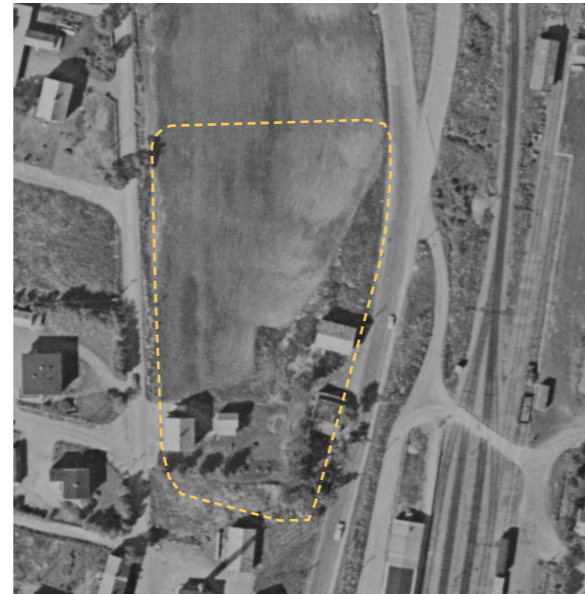
2021

# 1. Kartlegging av stedet

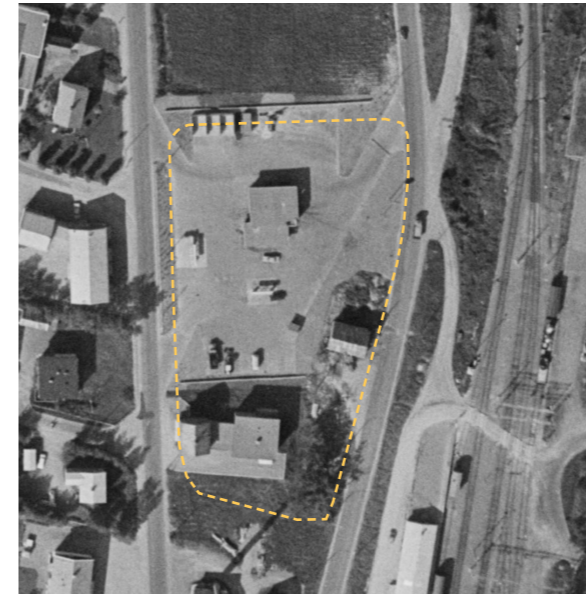
## Historisk utvikling - nærbilder



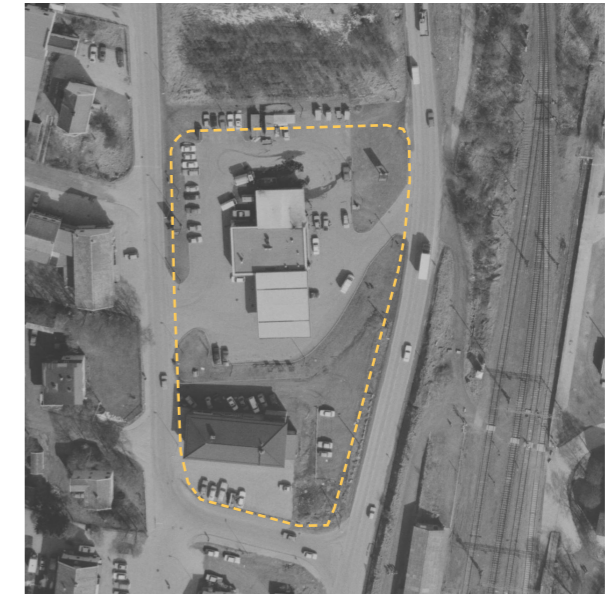
1947



1957



1969



1991



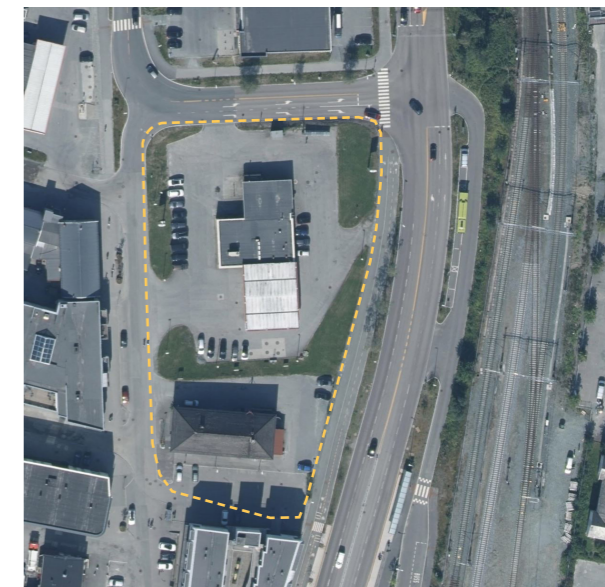
1999



2006



2015



2021

# 1. Kartlegging av stedet

## Foto dagens situasjon



Meieriplassen. Her er det mye parkering på bakkeplan i dag, men potensiale for torg, skjermet for støy og trafikk og omkranset av bebyggelse med kulturhistorisk verdi.



Søbstadvegen, sett mot nord. Planområdet på høyre side. I denne delen av Søbstadvegen er det langsgående parkering på vestre side. Bygg på venstre side er i bruk til næring og kontor.



Sikt fra Ole L. Kolstads veg mot øst, mot planområdet. Brakkene sperrer sikten mot bensinstasjonen og videre østover.



Sikt fra J.O Stavs veg og østover, mot planområdet. I sikten ser man MECA-bygget på østsiden av jernbanen og boligområdet bak.



Parkeringsplassen sør for planområdet. Bygget sør for planområdet har en del tekniske anlegg på fasaden og innkjøring i kjeller via parkeringsplassen. Terrenget på parkeringsplassen faller fra vest mot øst.



Langs vegen Bjørndalen, sett mot sør. Heimdal stasjon på venstre side av vegen. Bebyggelse langs den nylig etablerte gang- og sykkelvegen har sin fasade kant i kant med fortauet, som medfører at fortauet brukes til snøopplag.

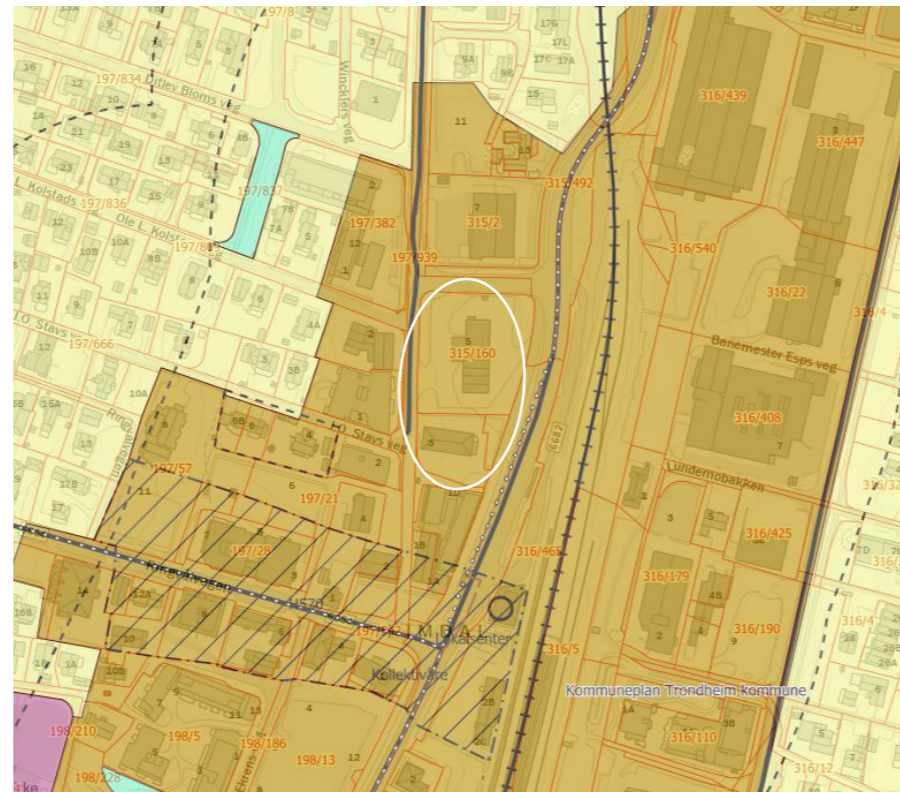


# 1. Kartlegging av stedet

## Gjeldende planer

### Kommuneplanens arealdel

Gjeldende arealdel til venstre og forslag til ny arealdel til høyre. I forslag til ny arealdel er området satt av til byggesone 1, felt S2. Øst for tomta er det vist hovedveinett for sykkel. Sør for tomta, og delvis inn på tomta er hensynssone kulturmiljø utvidet fra forrige (gjeldende) kpa. Veggen nord for tomta (Søbstadvegen) er vist som kollektivtrasé.

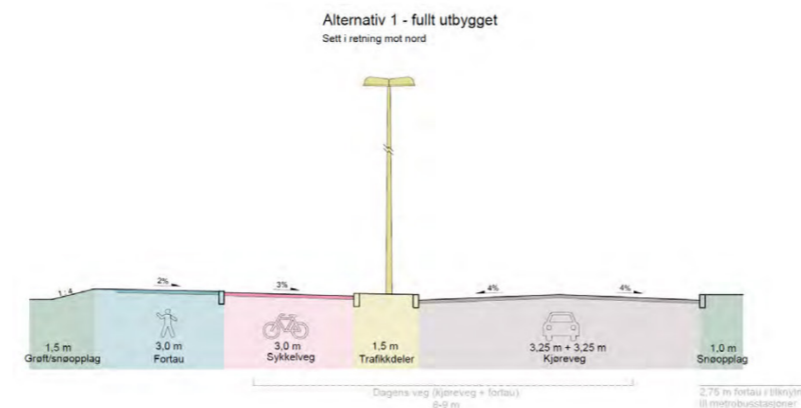
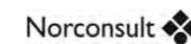


### Fortau Søbstadvegen

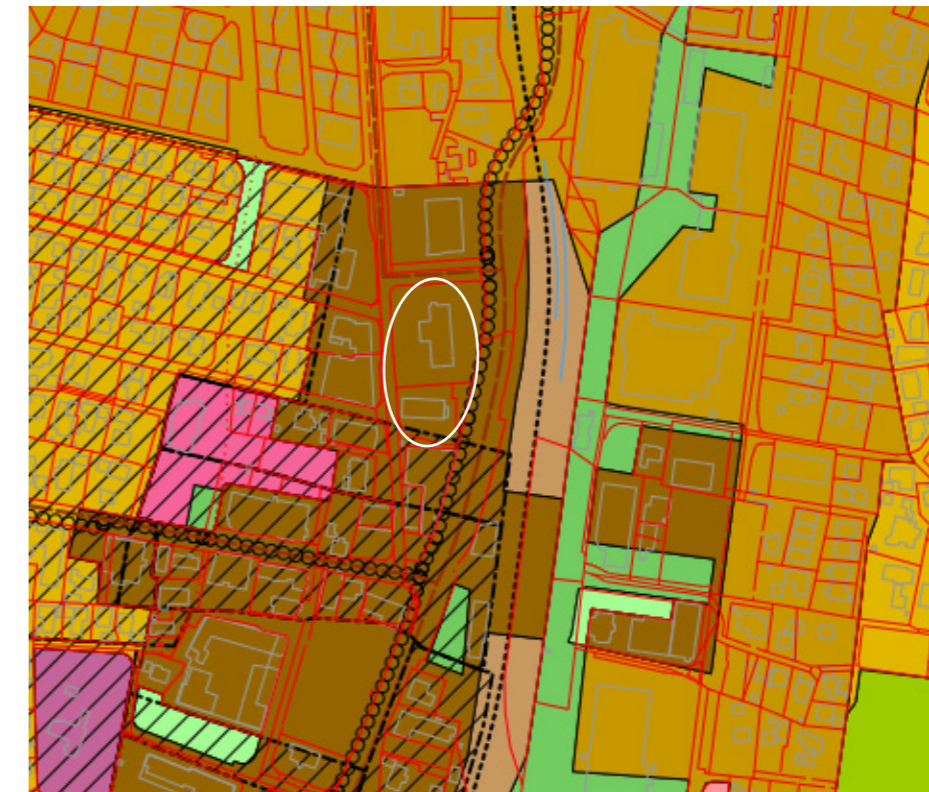
I 2013 ble det påbegynt arbeid for etablering av fortau langs Søbstadvegen. Prosjektet ble lagt på is, men er tatt opp igjen av Miljøpakken i 2020. Det ser ut som dette omfatter Søbstadvegen videre nordover fra planområdet, ikke vest for planområdet. Det er foreslått 4 ulike alternativer, og alle innebærer at sykkelveg og fortau er plassert på vestsiden av Søbstadvegen. Arbeidet med planforslaget og fortauet må koordineres.

### Søbstadvegen - Forprosjekt

Oppdragsnr.: 5192943 Dokumentnr.: 02 Versjon: 02



Figur 5-1 - Normalprofil Alternativ 1



Det foreligger fire alternative utforminger av sykkelveg og fortau i Norconsult sitt forprosjekt. Til venstre er alternativ 1 vist.

# 1. Kartlegging av stedet

## Eiendomsforhold

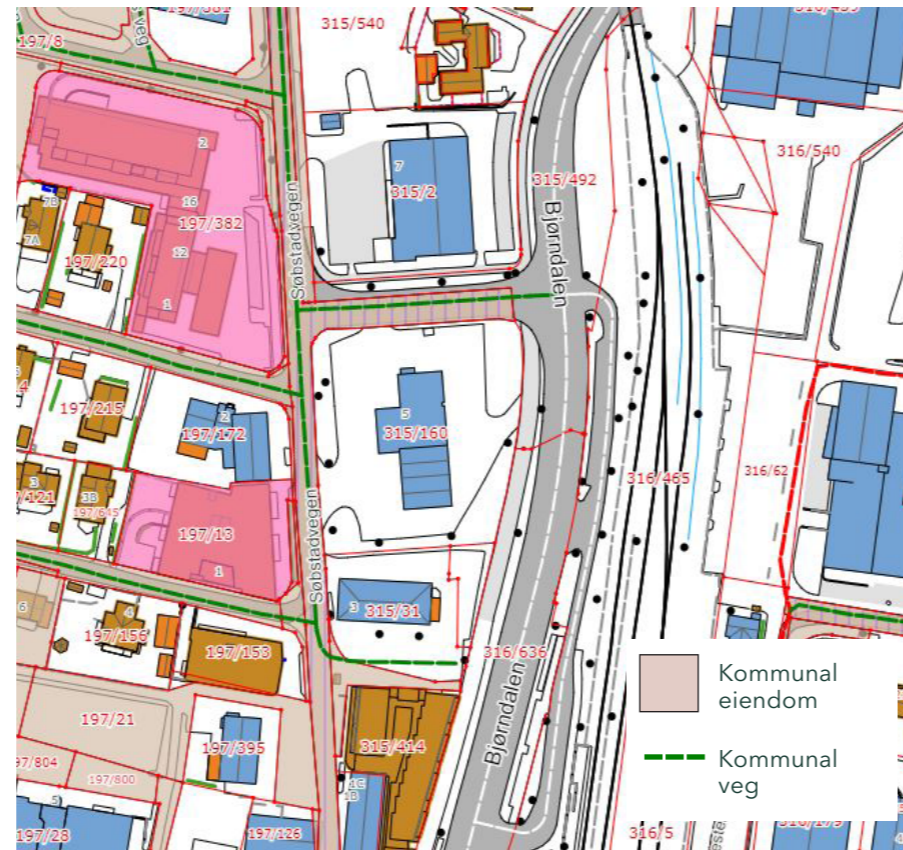
Søbstadvegen er kommunal. Parkeringsplassen mellom Søbstadvegen 1 og 3 (markert med hvit stiplet linje på foto under) er også vist som kommunal (vist med grønn stiplet linje på kartet til høyre). Men som eiendoms grensene viser, er parkeringsplassen delvis privat eid og delvis kommunalt eid. Den benyttes i sin helhet til kommunal parkering. Det er ikke funnet en avtale som regulerer forholdet.

Bjørndalen er Fylkesveg.



## Grunnforhold

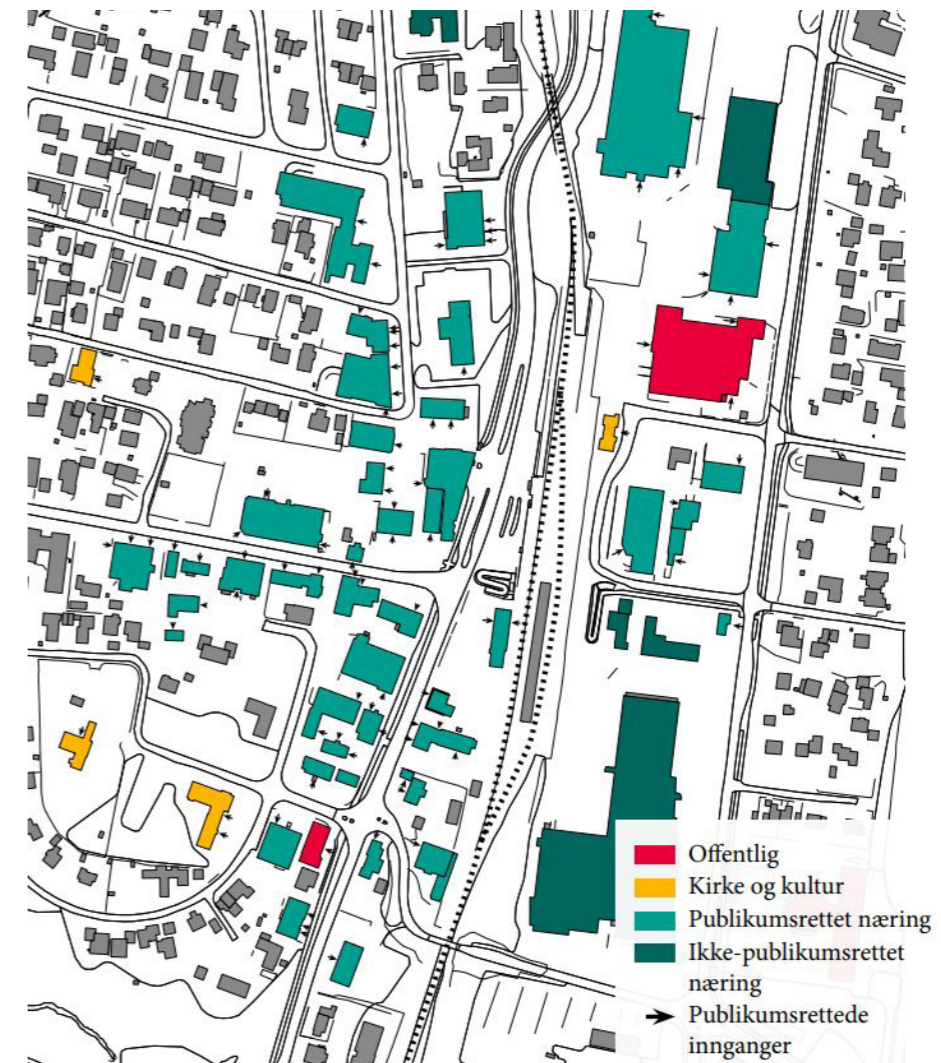
Det er registrert forurenset grunn og nedgravde oljetanker på tomte. Det er også registrert torv i grunnen.



## Funksjoner

Kartet under og teksten er hentet fra Marianne F. Larsen sin masteroppgave *Utvikling av knutepunktet heimdal - fra bildominert til et sentrum for mennesker*.

Heimdal er et sted man drar til fordi man har spesielle ærender. Det er ikke et sted man drar på «shopping». Det har ikke det samme tilbudet og mangfoldet Midtbyen og kjøpesentra på Tiller har. I kartet under er alle publikumsrettede innganger vist. Det ser ut til at det er en sammenheng mellom hvordan inngangene henvender seg og mengde biltrafikk i gatene. Heimdal har flere «minisenter», det vil si bygg med flere bedrifter som har felles inngang mot gaten. Det er få innganger som henvender seg mot der trafikkmengden er høyest.





# 1. Kartlegging av stedet

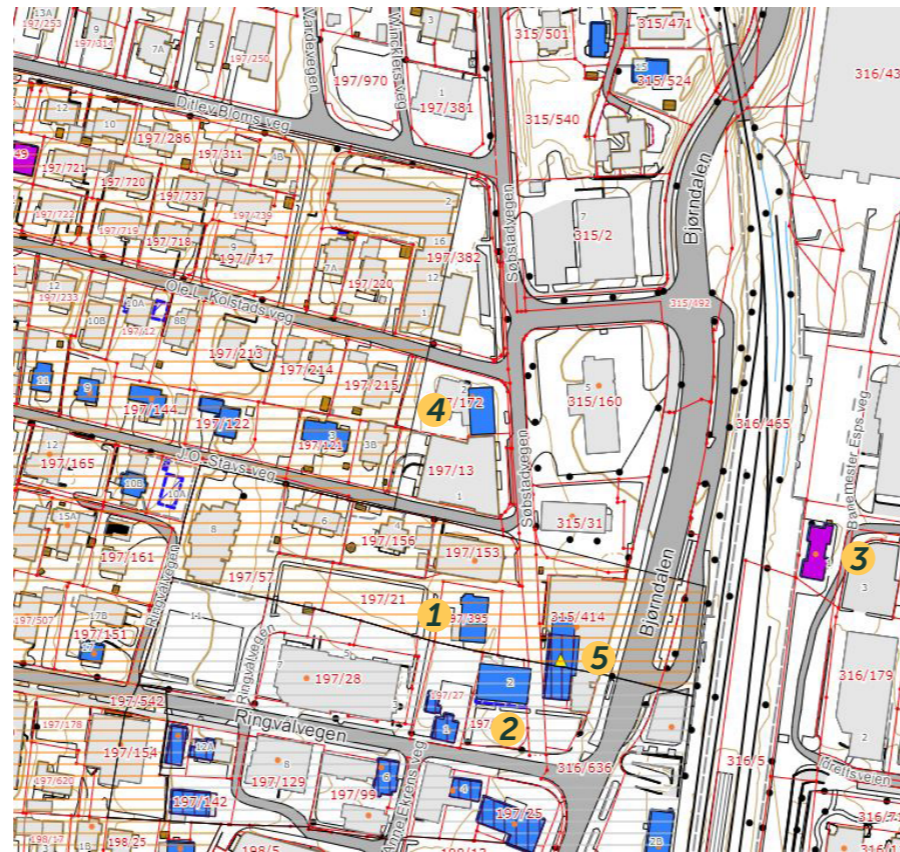
## Stedets identitet - kulturmiljø

Heimdal utpeker seg spesielt som et mer eller mindre selvgrodd tetsted etablert omkring Heimdalsveien og jernbanestasjonen fra 1864. Ringvålvegen og Søbstadveien er også etablert med utgangspunkt i Heimdal sentrum. Her finner vi Heimdals største samling av bygg i verneklasse og enkelte gode historiske byrom. Bygninger med beskjedne høyder og fotavtrykk er et viktig særpreg for stasjonsbyen, men områdekarakteren for øvrig er preget av uttrykk fra flere ulike perioder. De kulturhistoriske verdiene i området er knyttet til den historiske bebyggelsen og den landlige bystrukturen som omslutter gater og plasser. Stasjonen med stasjonsplassen og stasjonsparken er spesielt viktig for stedets identitet.



SØBSTADVEGEN 4

Huset er bygd i 1964 og har fortsatt fine detaljer fra 1960-tallet. I første etasje er det butikker og i andre etasje boliger. Det har vært fiskehandel her helt siden huset var nytt i 1964 og er en av få virksomheter med så lang fartstid på Heimdal. En del av stedets identitet. Bygningen er et godt eksempel på småhus fra 60-tallet med trekledning og sokkel i mur. Bruksmønsteret med butikk i første etasje og bolig i andre er opprinnelig og representerer en typologi typisk for eksempel samvirkelag. Balkongene er svært karakteristiske og bør bevares.



SØBSTADVEGEN 2

Det er et forretningsbygg i tegl fra 1985. Huset er i to etasjer pluss loft og det har et stort tak. I første etasje er det butikker. Blomster, kafe og sushi. Bygningen står fram som et vellykket eksempel på postmoderne teglarkitektur. I perioden 1970-1990 ble det reist mange bygg i rød teglstein på Heimdal, men mange er revet eller rivningstruet. Å bevare ett eksempel på denne bebyggelsen er også vesentlig for Heimdals stedsidentitet. Bygningen har stor betydning for Heimdal sentrum. Bygningen aktiverer begge byrom den grenser inn mot. **Per i dag kan denne bygningen sies å være den viktigste for bylivet på Heimdal.**



TILLER KOMMUNEHUS

Verneklasse B. Fra parkeringsplassen sør for tomten, ser man over til et bygg med kulturhistorisk verdi på andre siden av jernbanen - gamle Tiller kommunehus. Heimdal fungerte som kommunesenter for Tiller etter at Tiller ble egen kommune i 1900. Tiller kommunehus fra samme år ble reist av byggmester Ole Valsø og fungerer i dag som lokalt kulturhus. Bygget er ikke SEFRAK registrert, men kommunalt listeført. Vurderes til å ha historisk verdi. Fremstår som ombygd, men opprinnelig preg er bevart.



OLE L. KOLSTADS VEG 2

Verneklasse C. Bygningen er et eksempel på småhus fra 1960-tallet med trekledning og sokkel i mur. Bruksmønsteret med butikk i første etasje og bolig i andre er typisk for perioden. Her var det opprinnelig riktignok ikke bolig i andre etasje, men selskapslokale/ menighetshus. I likhet med Søbstadvegen 4 representerer bygningen en periode som er viktig for Heimdal. Bygningen brukes til menighetsarbeid og gudstjenester av Credo frikirke.



SØBSTADVEGEN 1A - MEIERIET

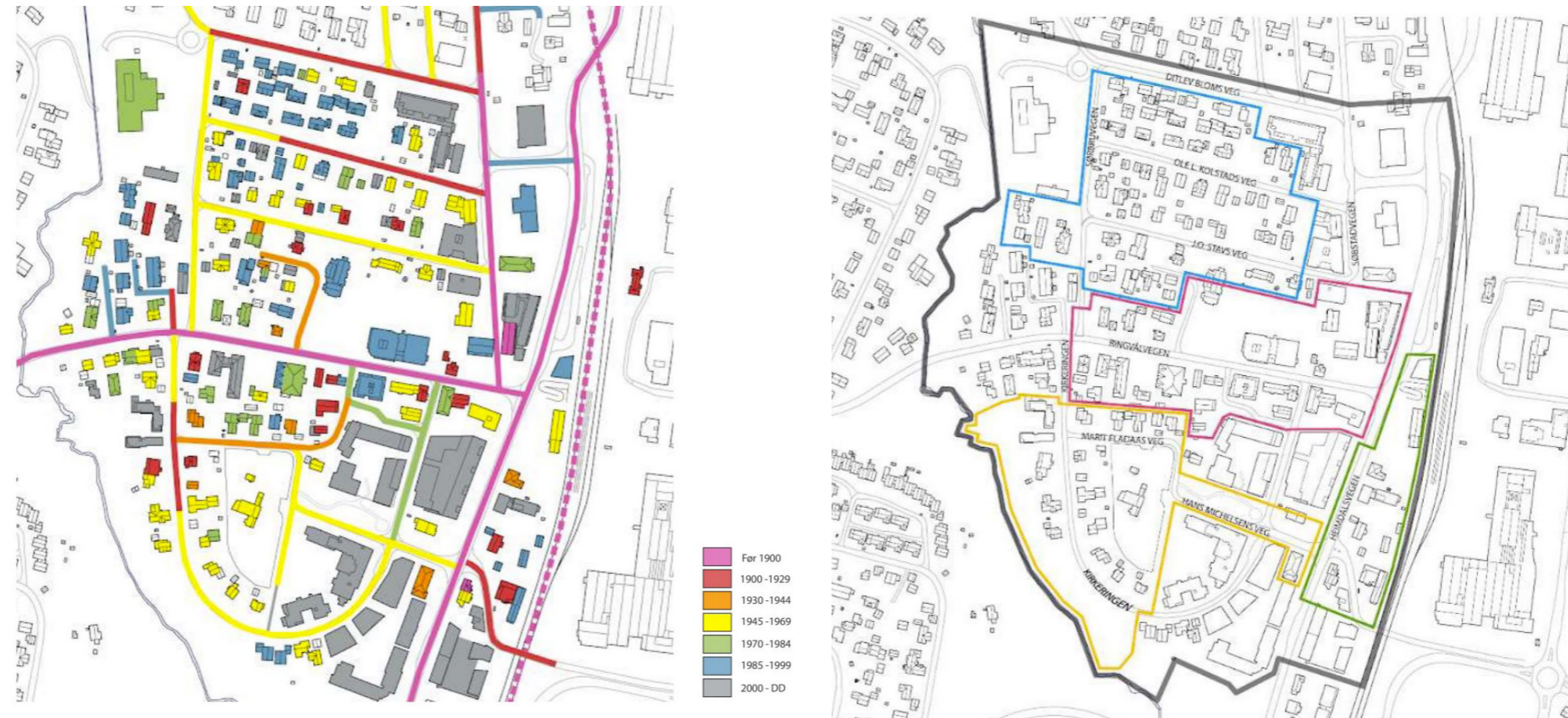
Verneklasse C. Oppført 1897 (Norges Bebyggelse). Foto over er gammelt, i dag er bygget innbygd og ombygd.



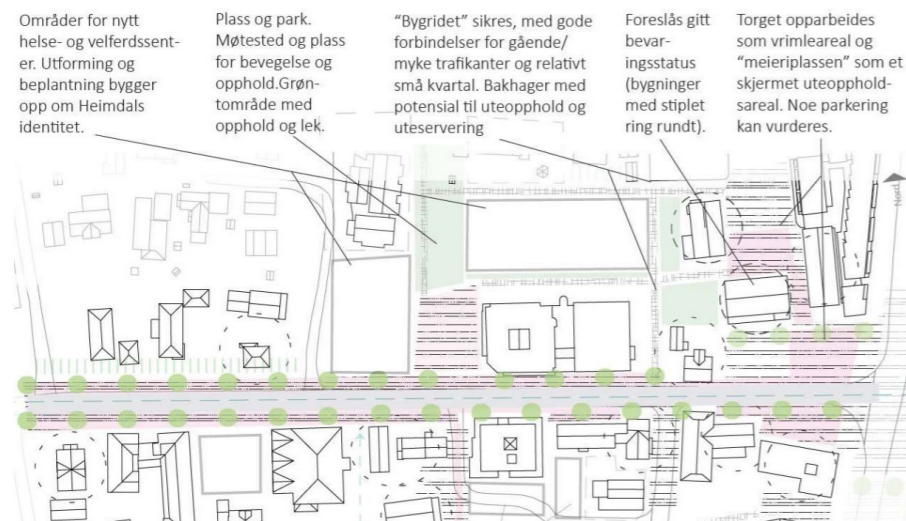
# 1. Kartlegging av stedet

## Heimdal sentrum Strategi for bevaring og stedsidentitet

Strategien er på høring som vedlegg til kommuneplanens arealdel. Planområdet ligger utenfor de fire definerte områdene med historiske kvaliteter, men Søbstadvegen omtales under *Andre kvaliteter i området*. Viktige kvaliteter som er typisk for Heimdal sentrum er også beskrevet, blant annet sikt på tvers av sentrum, grønne kvaliteter, bruk av tre og tegl, og inndeling i mindre strukturer.



### Kartillustrasjon som viser råd for Ringvålvegen:



**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 opparbeidning 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. Samspeillet 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.

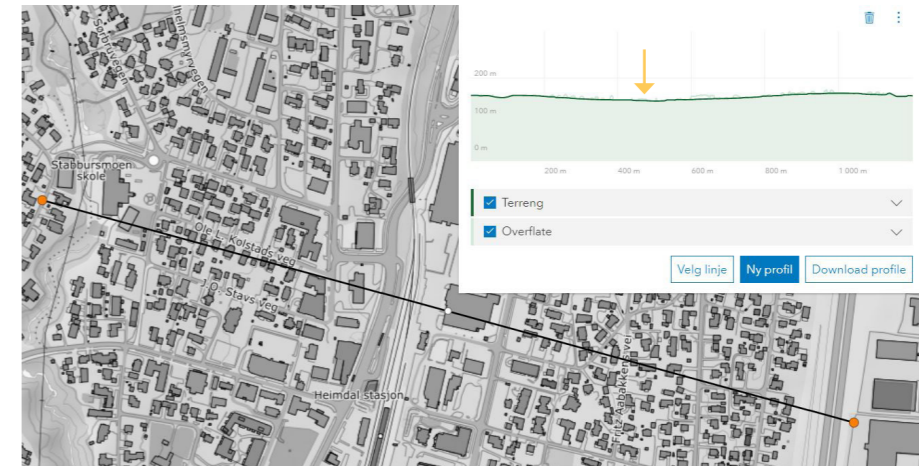
- Gjennomtenkte og tydelige føringer for **belegning og møblering av uterom**, slik som belysning og benker, vil bygge opp om Heimdal sentrums attraktivitet. En bestemt bruk av møbleringselementer vil også kunne styrke stedsidentiteten.
- **Nye uterom, grøntareal og møteplasser** vil bygge opp om Heimdal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

# 1. Kartlegging av stedet

## Landskap

På det overordnede høydelagskartet kan man tydelig se at Heimdal ligger på et platå. Man ser at terrenget stiger både fra nord og fra sørvest, og at det flater ut på Heimdal. De bebygde områdene er stort sett plassert der terrenget er flatest. Heimdal er for det meste relativt flatt med svake stigninger mot øst og vest. Et unntak er imidlertid terrenget rundt Sørabekken som kan anses som en terrengbarriere.

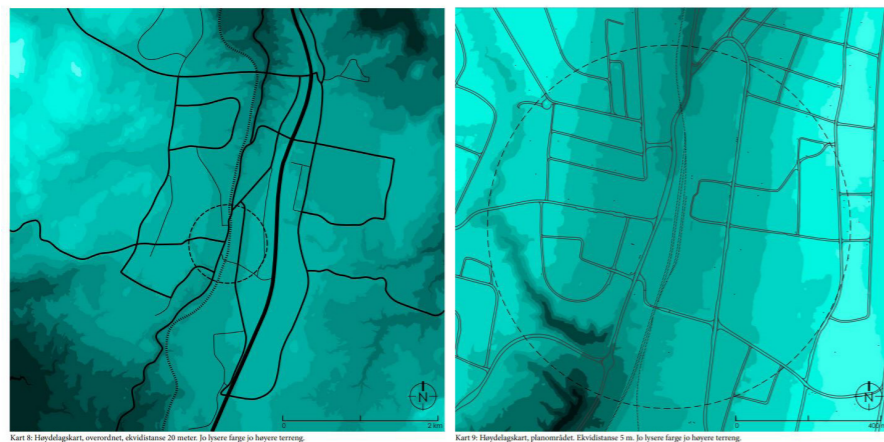
Stigningene mot øst og vest i forhold til Heimdalsvegen, som markerer omtrent det laveste punktet mellom østsiden og vestsiden, gir en terrengform som gjør at det flere steder, der bebyggelse og vegetasjon tillater det, er god visuell kontakt mellom øst- og vestsiden, i tillegg gir dette god sikt mot sentrum enkelte steder.



Terrengsnitt. Heimdal er relativt flatt, men terrenget skråner svakt opp på hver side av jernbanen og planområdet.



Foto som viser at man har utsikt mot Vassfjellet sørover fra tomta.



Disse kartene er høydelagskart som viser landkapsformer, der den lyseste fargen representerer de høyeste punktene. Kilde: Marianne F. Larsen sin masteroppgave *Utvikling av knutepunktet heimdal - fra bildominert til et sentrum for mennesker*.



Bilde 41: Her kan man skimte bebyggelse på den andre siden av jernbanen. Bilde 42: Dette bildet viser godt terrengeformen som gir visuell forbindelse mellom øst og vest. Bilde 43: Sikt mot sentrum. Bilde 44: Undergangen ved stasjonen med sentrum i bakgrunnen. Bilde 45: Bebyggelsen i bakgrunnen ligger på den andre siden av jernbanen.

Foto over er eksempler på den visuelle kontakten mellom øst og vest som oppstår fordi terrenget skråner svakt opp på hver sin side av jernbanen. Kilde: Marianne F. Larsen sin masteroppgave *Utvikling av knutepunktet heimdal - fra bildominert til et sentrum for mennesker*.

# 1. Kartlegging av stedet

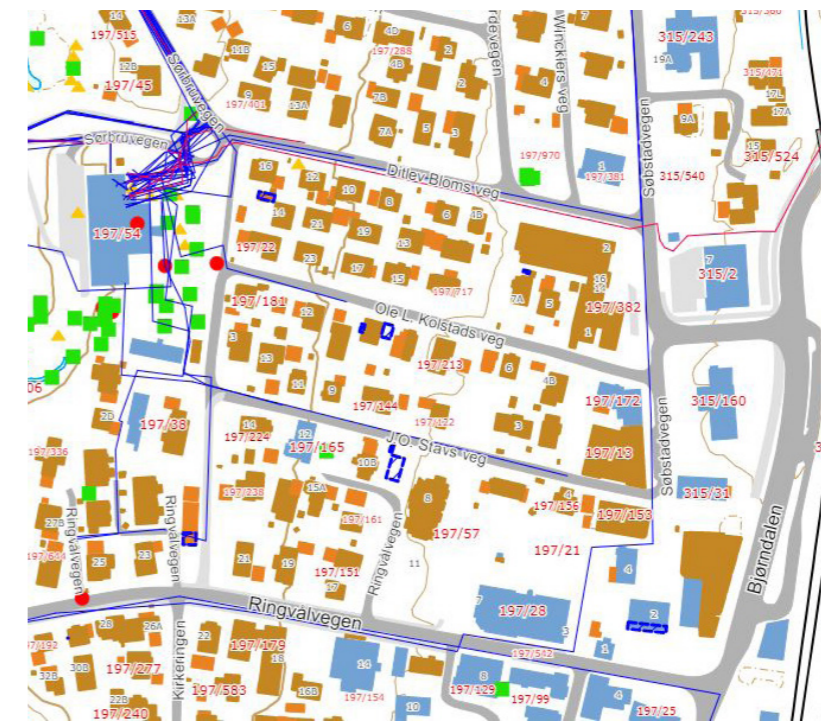
## Forbindelser og barrierer

Jernbanen og Bjørndalen utgjør to kraftige barrierer mot øst og deler Heimdal sentrum i to. Nærmeste forbindelse under jernbanen er ved Heimdal stasjon. Metrobussholdeplassen mangler en god forbindelse på tvers av Bjørndalen. Forbindelsen til metrobussholdeplassen ligger også ved stasjonen.



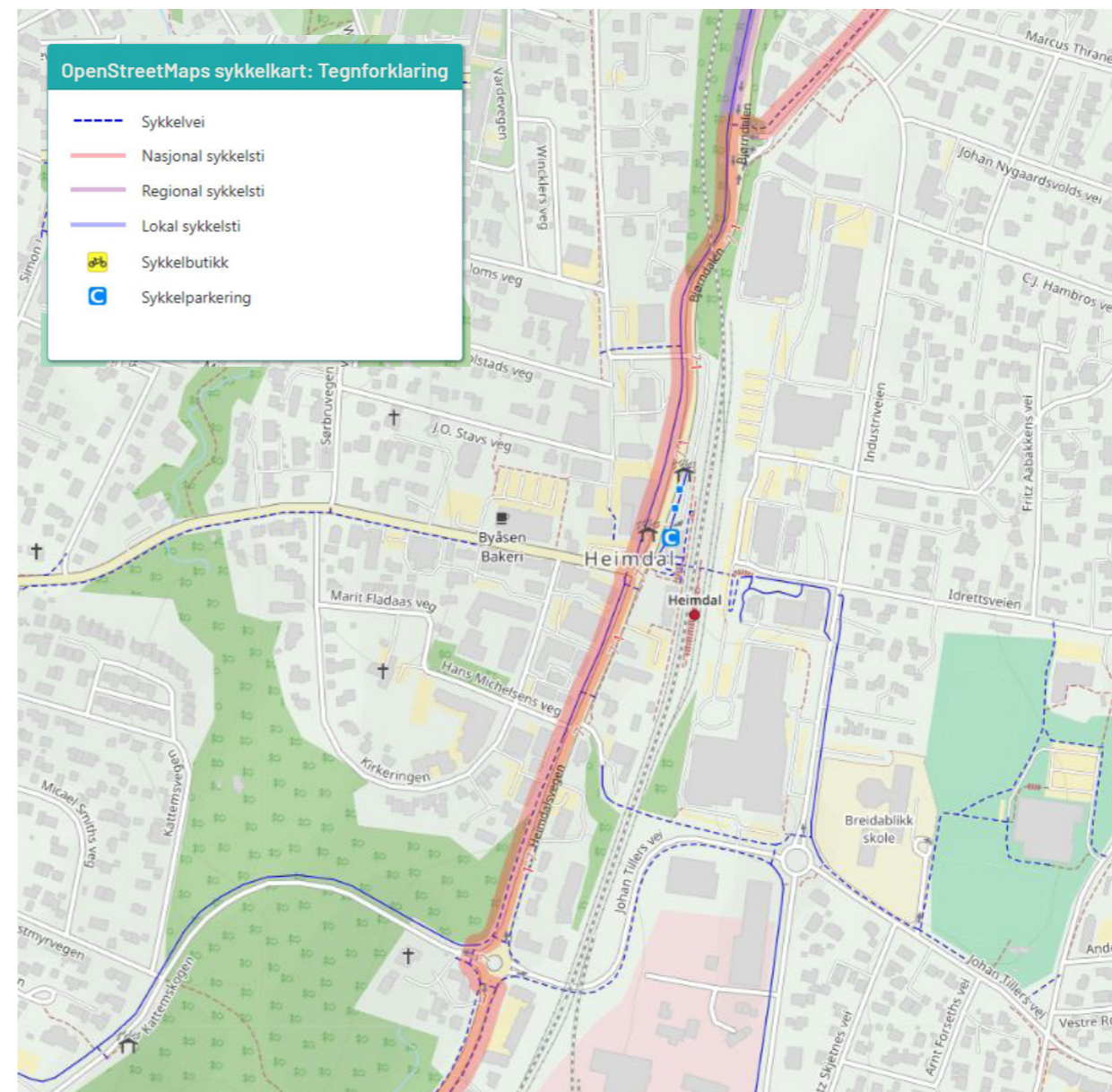
## Skoleveg

Planområdet tilhører Stabbursmoen skolekrets. Det er ca. 350 meter fra planområdet til skolen. Blå strek på kartet til høyre viser Skolevei som ikke er farlig. Rød strek viser Skolevei som jeg prøver å unngå. Skoleveien vurderes som trygg og kort.



## Sykkelforbindelser

Nasjonal sykkelsti ligger med umiddelbar nærhet til planområdet.



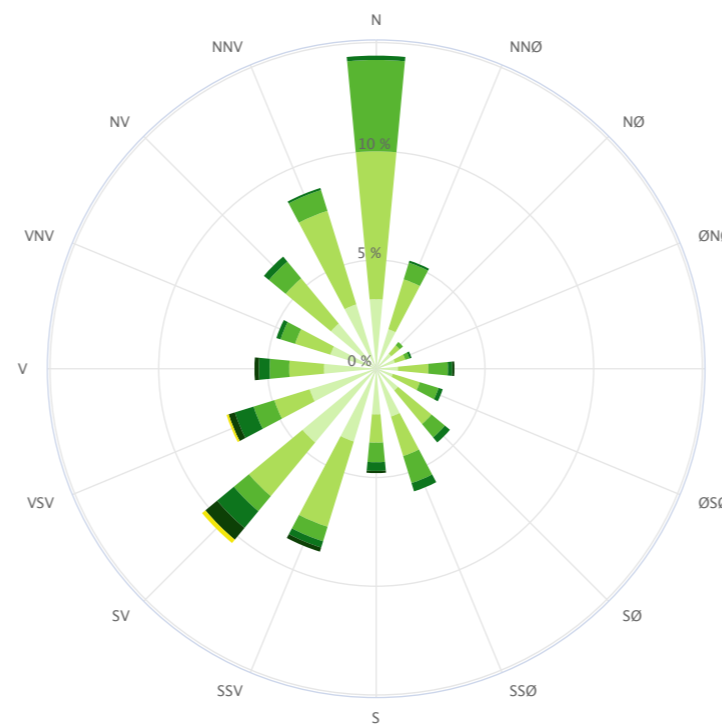
# 1. Kartlegging av stedet

## Lokalklima

Vindrosene viser at Heimdal har vind fra nord i sommerhalvåret, men også noe kraftigere vind fra sør innimellom. Om vinteren kommer vinden fra sør, med særlig kraftige vindkast fra sørvest.

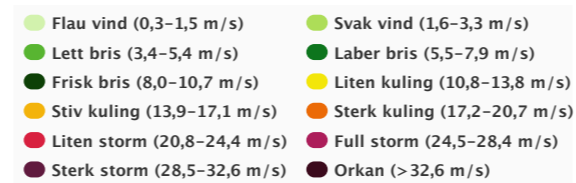
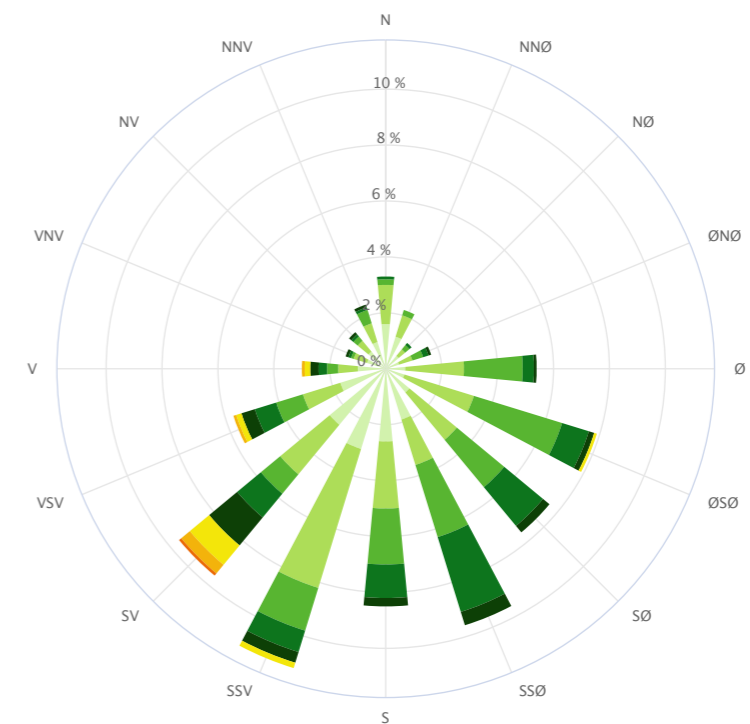
Vindrose for E6 Heimdal (SN68238) i perioden; 9.2015–9.2022. Mnd: 4,5,6,7,8,9

Stille (0,0–0,2 m/s) = 3 %

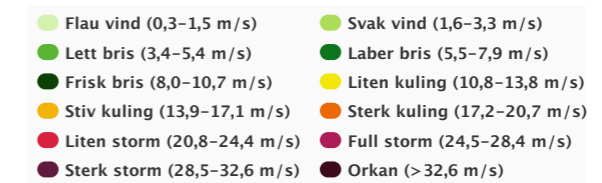


Vindrose for E6 Heimdal (SN68238) i perioden; 10.2015–3.2022. Mnd: 10,11,12,1,2,3

Stille (0,0–0,2 m/s) = 17,4 %



Highcharts.com



Highcharts.com



# 1. Kartlegging av stedet

## Dagligvarebutikker

Kartet viser en oversikt over dagligvarebutikker i nærheten av planområdet.

I planområdet planlegges etablert en Kiwi eller en Meny, som pt. ikke er representert i på Heimdal. Etableringen vil gi både økt konkurranse og et annet tilbud enn det som er i dag.

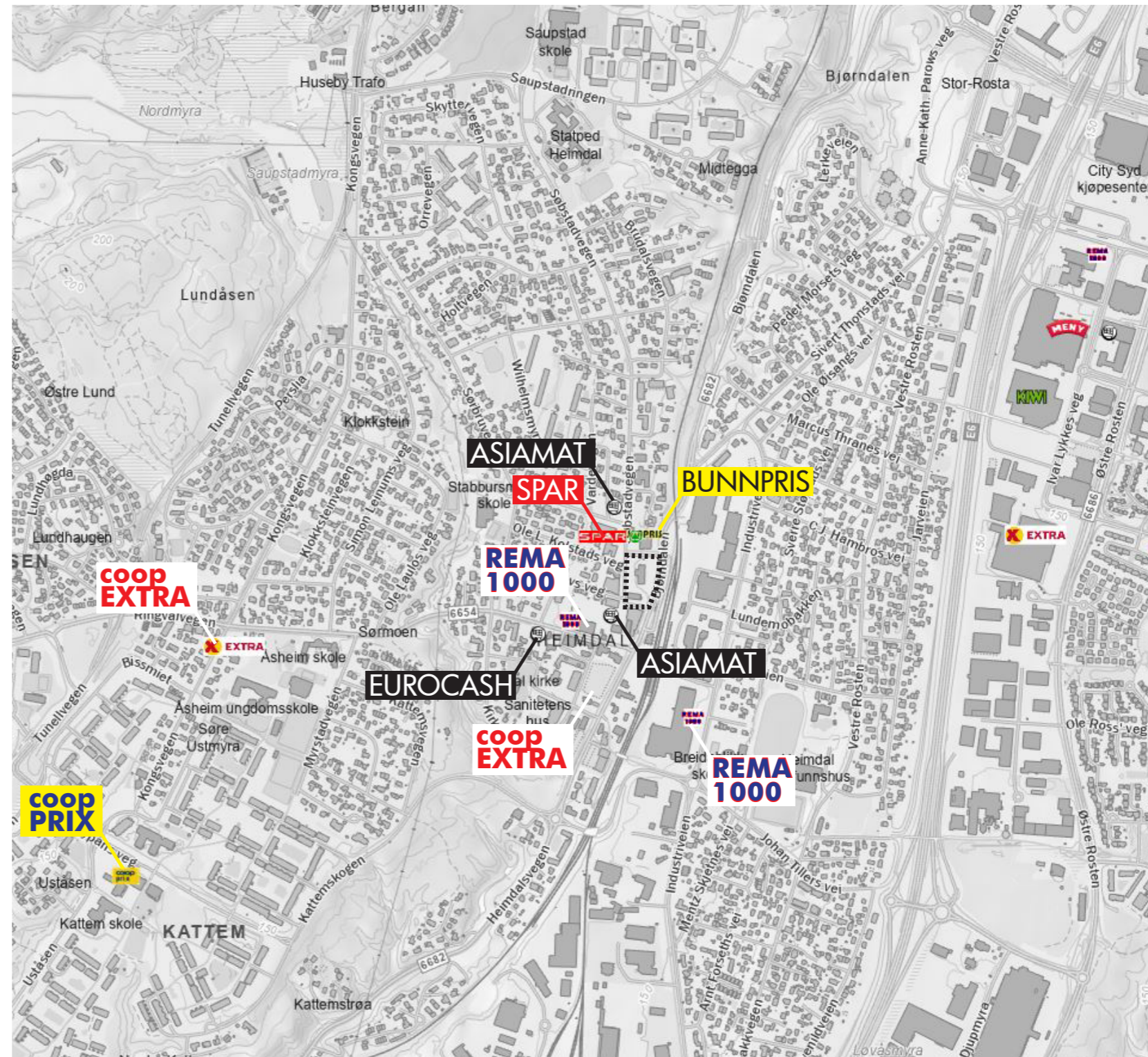
Geodata er tatt ut for Heimdal og gir følgende nøkkeltall;

### Nøkkeltal

Antall personer	11 284
Antall husstander	4 615
Antall sysselsatte	5 389
Antall ansatte	2 160
Antall hytter	2
Inntekt (snitt)	336 710
Antall dagligvarebutikker	6
Est. oms. (mill. eks. mva.)	247.5
Forbruk (mill. eks. mva.)	419.8
Tilsig/lekkasje (mill. eks. mva.)	- 172.3
Forbruk pr. pers	37 200

Forbruk av dagligvarer er på MNOK 419,8 og omsetning er på MNOK 247,5. Dette innebærer at dagligvarer for MNOK 172,3, dvs. 41%, kjøpes i andre bydeler.

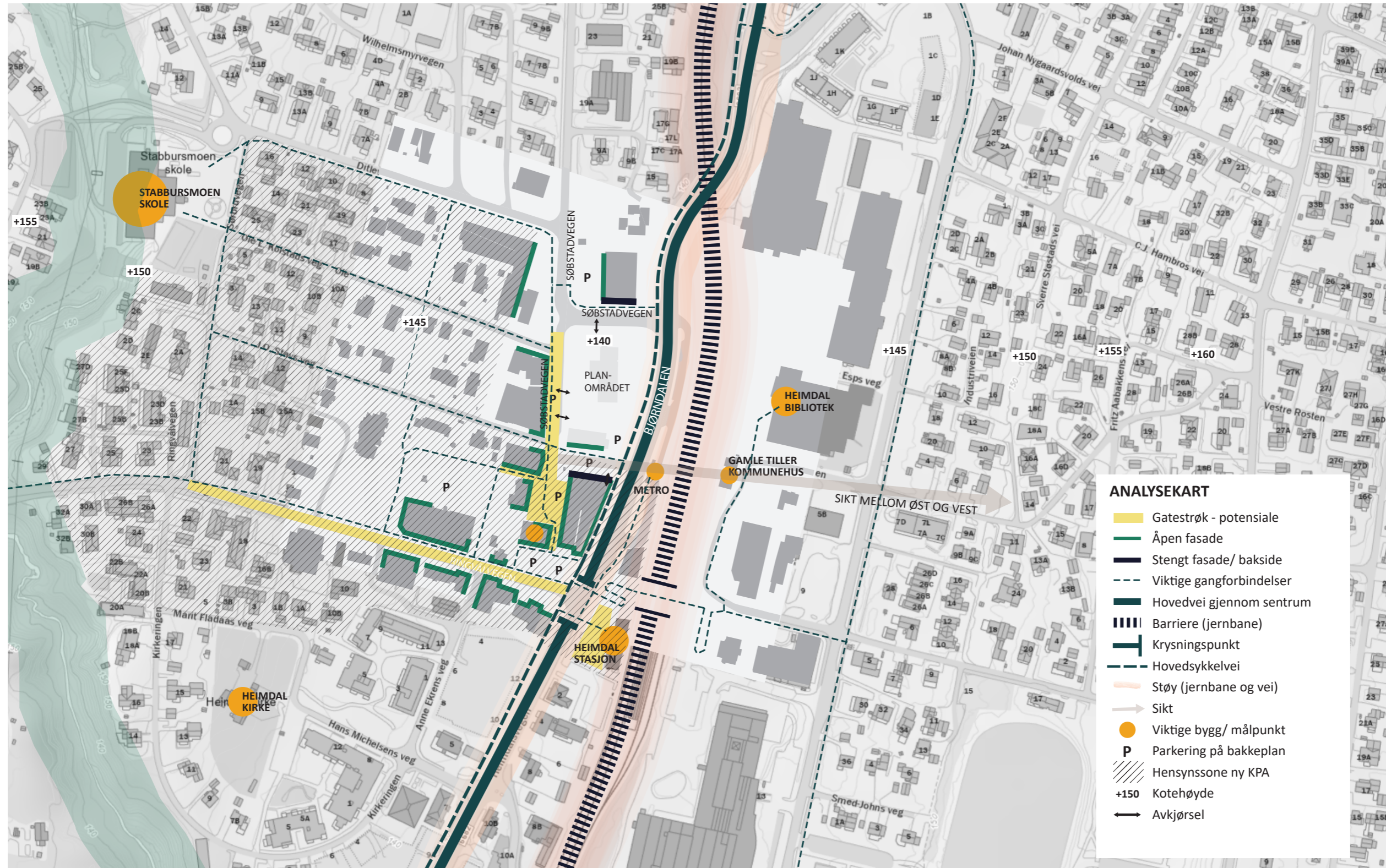
Ved å bedre dagligvaretilbudet på Heimdal vil flere handle lokalt i stedet for i andre bydeler.



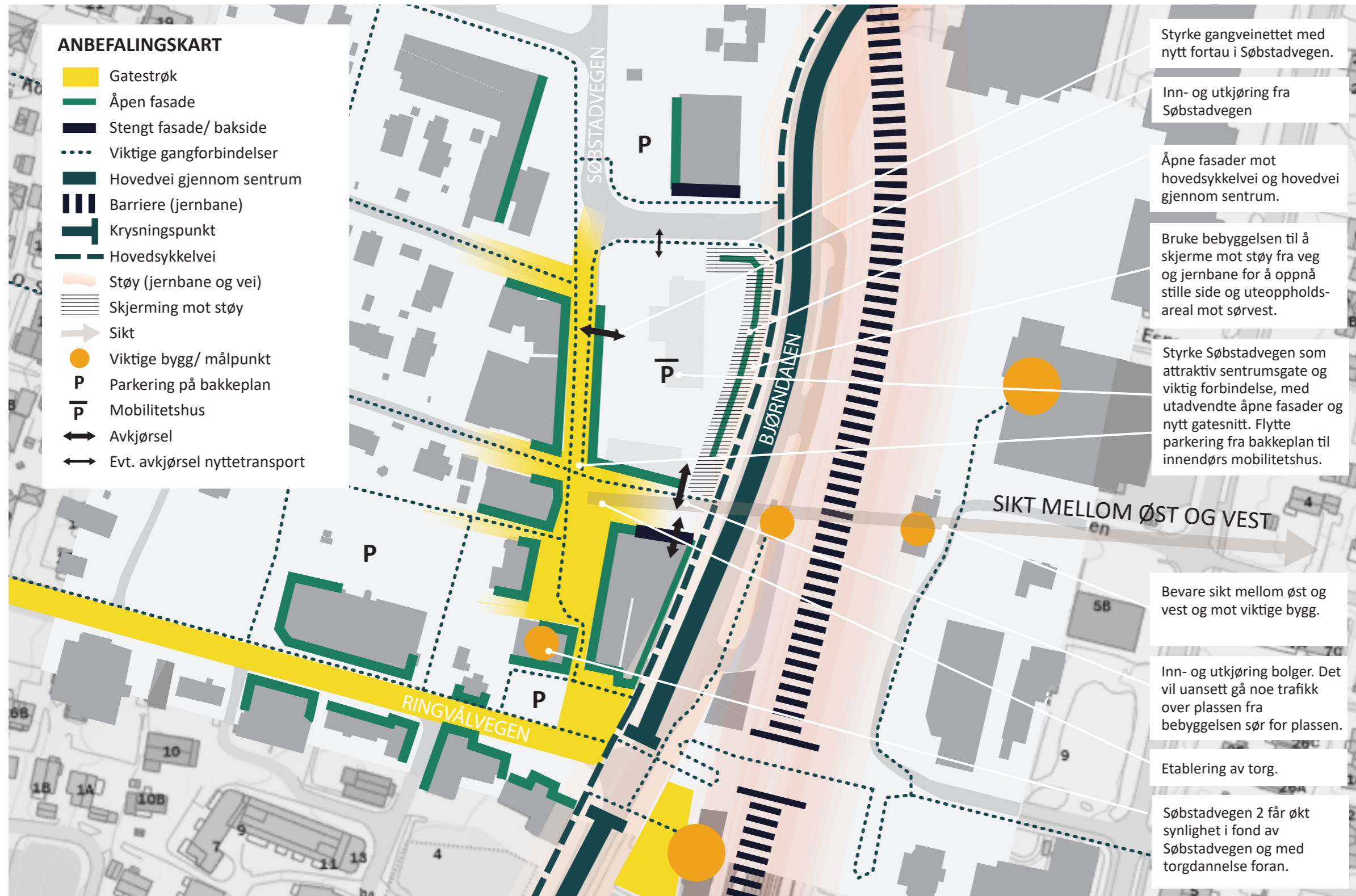
Kilde: Geodataonline.maps.arcgis.com



## 2. Analyse av stedet



### 3. Anbefalte føringer for prosjektet





asplan viak