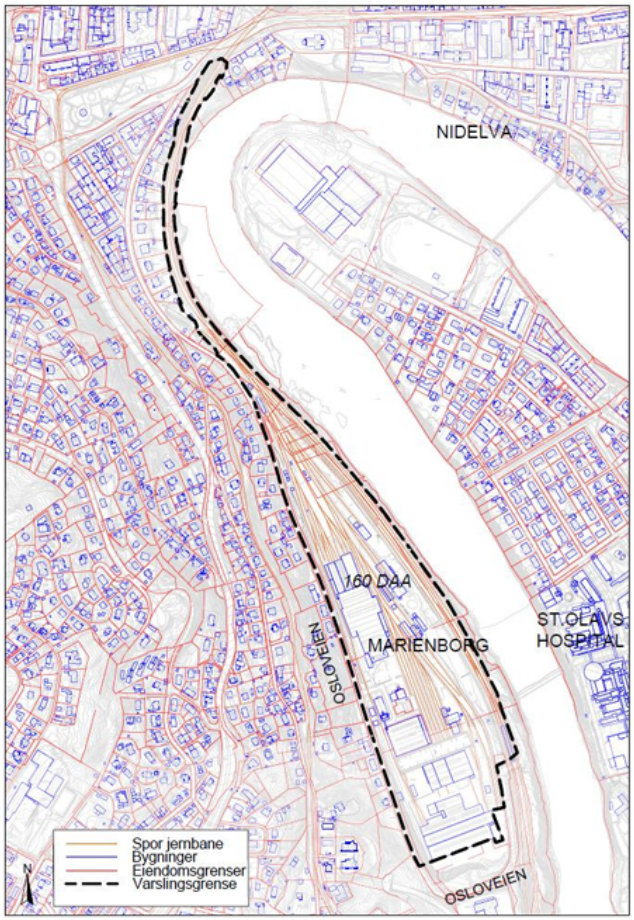
TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

NORCONSULT NORGE AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Vår saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.	Dato
Terje Sivertsvoll	2025/25366 oppgis ved alle henvendelser		23.06.2026

Marienborg, gnr/bnr 94/7, 94/43, 421/397 m.fl. - Tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte

Anbefaling om oppstart av offentlig reguleringsplanarbeid



Foreslått planavgrensning (varslingsgrense) i planinitiativet

48954/2026

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:
Trondheim kommune Byplankontoret Postboks 2300 Torgarden 7004 TRONDHEIM	Holtermanns veg 7	72 54 25 00	NO 942 110 464

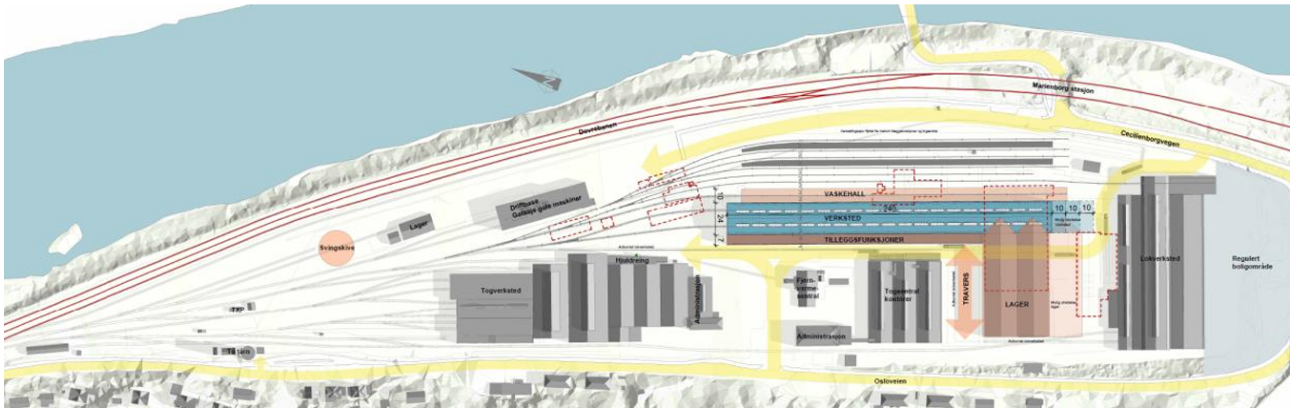
E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

Adresse	Cecilienborgvegen 6, 8 og 10 Osloveien 39, 45, 99, 101, 103, 105, 107 og 113	Gnr/bnr 94/7, 94/43, 421/397 m.fl.
Planens navn/planident	Marienborg, gnr/bnr 94/7, 94/43, 421/397 m.fl.	r20260010
Mottatt planinitiativ	05.03.2026	
Oppstartsmøte	24.03.2026	

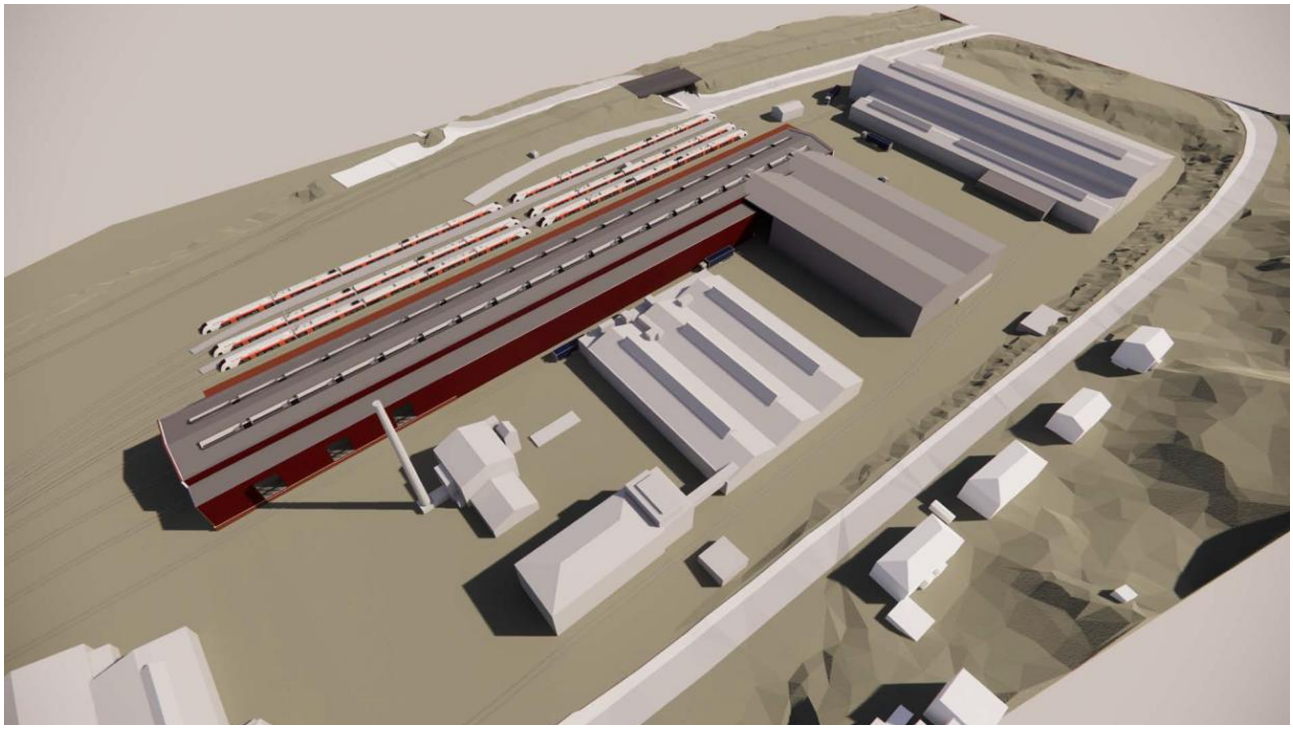
Rolle	Navn	Org./firma	Kontaktinfo
Forslagsstiller	Henrik Jebsen Milde	Bane NOR SF	henrik.jebsen.milde@banenor.no
Plankonsulent	Eirin Lund	Norconsult AS	eirin.lund@norconsult.com
Saksbehandler	Terje Sivertsvoll	Byplankontoret	terje.sivertsvoll@trondheim.kommune.no
Partner	Andreas Berggren Kjønsvik	Byplankontoret	andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no

Forslagsstillers planinitiativ

Forslagsstiller foreslår å legge til rette for bygging av nytt verkstedbygg, vaskehall og hensetting (togparkering) til fjerntog på Marienborg. Bakgrunnen for tiltaket er at det er bestilt nye fjerntog til både Nordlandsbanen og Dovrebanen og det er behov for et verksted som kan reparere, vedlikeholde og daglig drifte disse togene. I tillegg er det behov for hensettingsspor hvor togene kan parkere. Togene er 220 meter lange og kan ikke håndteres innenfor eksisterende verkstedsfasiliteter på Marienborg. Det foreslås at planen også skal tilrettelegge for utvikling av dagens verkstedfasiliteter gjennom oppgraderinger av eksisterende bebyggelse, effektivisering av sporområder og utvidet hensettingskapasitet.



Figur 1: Illustrasjonen viser foreløpig hovedgrep for utviklingen av nytt verkstedbygg og hensetting.

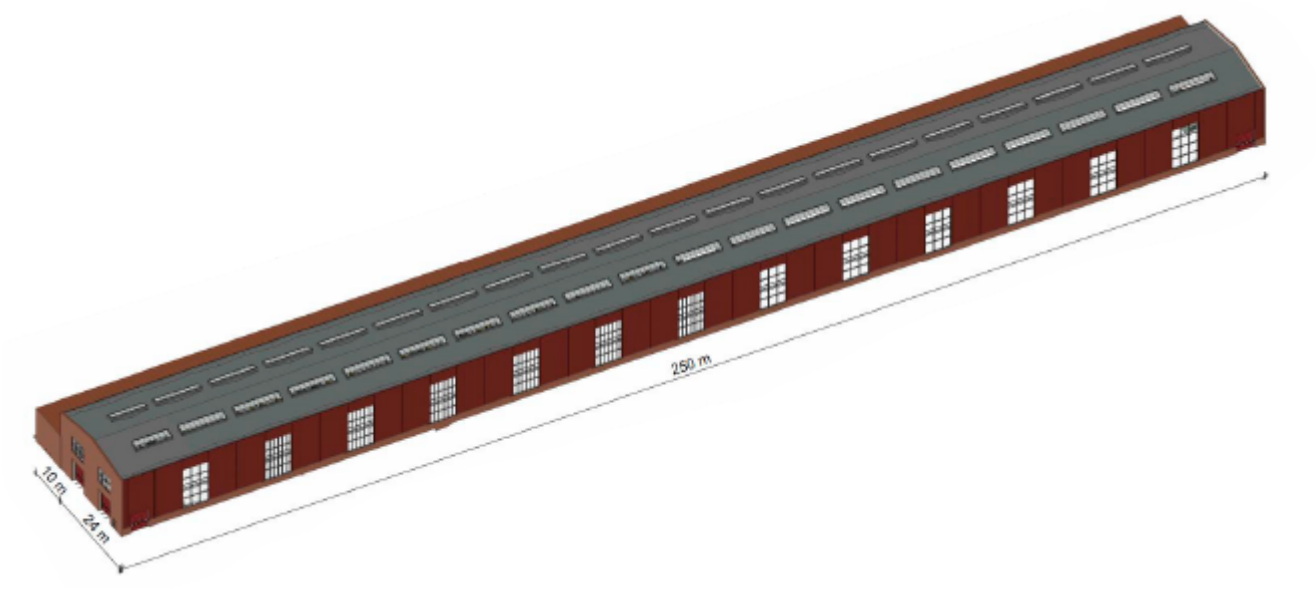


Figur 2: Illustrasjonen viser foreløpig hovedgrep skissert i 3D.

Foreslått bebyggelse

For å kunne vedlikeholde de nye fjerntogene er det nødvendig med en verkstedbygning som kan romme hele toglengden. Det planlegges for en verkstedhall med to spor, samt en egen vaskehall med ett spor vegg i vegg med verkstedhallen. Dette innebærer behov for en bygning som er opptil 250 meter lang og 34 meter bred. Verkstedhall og vaskehall kan forskyves i forhold til hverandre i lengderetningen. Nødvendig høyde på selve verkstedbygningen er ca. 16 meter.

Det må være mulig å flytte tog mellom hensettingsspor og verkstedet uten at togene må kjøre ut på Dovrebanen, det er derfor nødvendig å plassere bygget tilstrekkelig langt mot sør for å få nok sporlengde nord for bygget.



Figur 3: Prinsipptegning verkstedhall/vaskehall med omtrentlige mål.

Er planinitiativet i tråd med overordnet plan?

Planforslaget er delvis i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Nordre del av planområdet er satt av til baneformål i kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA), dette samsvarer med eksisterende og foreslått bruk av området. Søndre del er derimot vist som byggesone 1 - sentrumskjerne (felt S1 - Midtbyen og Trondheim sentrum) i KPA. Dette samsvarer verken med dagens bruk eller foreslått bruk i planinitiativet.

Søndre del av Marienborg har vært vist som framtidig byutviklingsområde gjennom flere generasjoner av kommuneplanens arealdel. På starten av 2000-tallet ble området også regulert til slikt formål (r0294c *Marienborg, søndre del*, vedtatt i 2003). Verkstedvirksomheten har imidlertid fortsatt på disse arealene, med unntak av den aller sørligste delen (Cecilienborgvegen 2) som har blitt solgt til private eiendomsutviklere. Denne tomta og arealene på Cecilienborg litt lengre sør, har blitt regulert i tråd med sentrumsformålet i KPA de siste årene (r20090048 *Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen* vedtatt i 2023, og r20170007 *Osloveien 129* vedtatt i 2025). Begge planer er utarbeidet med tanke på transformasjon av områdene på Marienborg og Cecilienborg i tråd med KPA.

Oppstart av arbeid med reguleringsplan anbefales

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Planforslaget utløser krav om konsekvensutredning da tiltaket faller inn under forskrift om konsekvensutrednings vedlegg I, punkt 7e: *Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre jernbaneanlegg omfattes av vedlegg II nr. 10c, mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10e)*.

Forslagsstiller har gjort en overordnet vurdering av antatt investeringsnivå der det anslås at investeringene overskrider 750 millioner kroner. Planen utløser derfor kravet om konsekvensutredning og planprogram.

Tema som skal konsekvensutredes:

- Støy
- Landskap
- Kulturmiljø/kulturminner
- Naturmangfold, herunder fugl, spesifikt truete arter av måker

Dette er vi enige om i det innsendte planinitiativet:

- Utvikling av Marienborg som verksted- og serviceområde for tog
- Antikvariske verdier i eksisterende bebyggelse skal ivaretas så langt det er mulig
- Ikke skape økte ulemper for trafikk i Cecilienborgvegen og Osloveien, spesielt med tanke på gange og sykling
- Bevare eksisterende grønnstruktur og se på muligheter for å etablere mer.

Dette er vi uenig om i det innsendte planinitiativet:

- Plassering av verkstedbygg: Det nye verkstedbygget vil, slik det er skissert i planinitiativet, kreve at bebyggelse med antikvarisk verdi C må rives og at regulert tverrforbindelse for gående og syklende mellom Marienborg stasjon og Osloveien går tapt. Forslagsstiller må vise et alternativ med plassering av verkstedbygg lengre nord slik at nevnte forhold kan ivaretas.
- Avkjørsel fra Cecilienborgvegen: Planinitiativet viser bruk av regulert avkjørsel fra Cecilienborgvegen i det sørøstre hjørnet av planområdet som hovedadkomst til verkstedområdet for varetransport. Denne avkjørselen skal også fungere som hovedadkomst for boliger, forretning og p-hus i Cecilienborgvegen 2. Byplankontoret ber om at alternativer for avkjørsel vurderes.

Råd for videre planarbeid

Planinitiativet tar utgangspunkt i å videreutvikle eksisterende verkstedområde for togmateriell på Marienborg, slik at også de nye fjerntogene på Dovre- og Nordlandsbanen kan vedlikeholdes og repareres her. Det er positivt at det satses på jernbanen, og naturlig at Marienborg vurderes

som lokalitet for denne type funksjoner siden området har vært benyttet til dette i over 100 år.

Hovedutfordringen med plangrepet er at søndre del av Marienborg har vært satt av til fremtidig byutviklingsområde i flere tiår og området er vist som byggesone 1 i KPA 2022-2034. Selv om verksteddriften fortsatt benytter både arealer og bebyggelse innenfor dette området, har det vært en forventning om transformasjon til sentrumsformål på sikt. Utviklingen av St. Olavs hospital på Øya, etablering av Ceciliebrua og nye Marienborg stasjon tidlig på 2000-tallet var grep som skulle henge sammen med transformasjon søndre del av Marienborg og Cecilienborg.

Området innehar også flere antikvariske verdier og de fleste bygningene i det som er satt av til byggesone 1 er klassifisert med antikvarisk verdi B eller C. Enkelte av bygningene er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan sammen med den tekniske innretningen «Traversen». Det er utfordrende at planinitiativet legger opp til grep som forringer disse kvalitetene.

De viktigste endringene som må gjøres

Hovedgrepet i planinitiativet gjør at arealer som i KPA er satt av til byggesone 1 foreslås utviklet til område for verksted og hensetting av togmateriell. Forslagsstiller ønsker at hele området reguleres til baneformål. I tillegg medfører forslaget riving av hele, eller deler av bebyggelse med antikvarisk verdi.

Forholdet til overordnet plan

Forslaget er i strid med KPA og det må derfor belyses hvilke alternative lokaliseringer av disse funksjonene som er vurdert og hvorfor Marienborg er foretrukket. Vi ber også om at det redegjøres for Bane NORs framtidige arealbehov og alternative lokaliseringer for lignende funksjoner knyttet til jernbane i hele Trondheims-området. Vil for eksempel samling av funksjoner på Marienborg kunne frigjøre arealer til byutvikling på Vestre Kanalhavn? Flytting av godsterminalen ut av Brattøra er også en del av dette bildet. Et slikt grep vil kunne legge til rette for transformasjon av svært sentrale arealer nært Trondheim S og kan kompensere for tapt byutviklingsareal på Marienborg. Det er viktig å se disse behovene i sammenheng for å kunne gjøre en god vurdering av om lokalisering av verkstedfunksjoner på hele Marienborg er robust i et langsiktig perspektiv, både for jernbane og for byutvikling.

Plassering av ny bebyggelse

Videre må det arbeides med alternativer for plassering av ny bebyggelse på Marienborg, fortrinnsvis innenfor det som er vist til baneformål i KPA. Byarkitekten og byantikvaren er tydelige på at ny bebyggelse bør trekkes så langt nord som teknisk mulig (helst nord for «traversen») slik at både antikvariske hensyn og mulig framtidig sentrumsutvikling knyttet til Marienborg stasjon kan ivaretas på best mulig måte. Det bør for eksempel vurderes om areal og bygg knyttet til driftsbasen kan benyttes til formålet og at denne heller lokaliseres et annet sted.

Den nye bebyggelsen som foreslås har et langstrakt volum og er forholdsvis høy sammenlignet med de fleste av dagens bygninger på Marienborg. Fjern- og nærvirkning av tiltaket må derfor

utredes. Dette gjelder særlig sett fra øst (fra nærmeste bebyggelse på St. Olavs hospital og på bakkeplan ved Ceciliebrua) og fra boliger i vest på nedre Byåsen.

Øvrige råd

Samferdsel

Det må lages en trafikkanalyse som blant annet tar for seg følgende tema:

- Avkjørsler til verkstedområdet fra Cecilienborgvegen og Osloveien. Sporingskurver må vises i en prinsipplan.
- Trafikale konsekvenser i Cecilienborgvegen som følge av eventuell økt trafikk til verkstedområdet. Det er et utfordrende trafikkbilde i dette området i dag og økt trafikk til verkstedene på Marienborg kan forverre dette. Samtidig kan avvikling av parkering for ansatte på St. Olavs hospital og AtBs ladestasjon ved Marienborg stasjon kunne forbedre situasjonen.
- Premissene for utvikling av Marienborg stasjon endres dersom muligheten for fremtidig byutvikling ved stasjonen reguleres bort. I gjeldende reguleringsplan er det satt av areal for et stasjonstorg og et område for kiss&ride og korttidsparkering vest for stasjonen. I denne reguleringsplanen er det også vist et lite område som kan nyttes til service- og forretningsvirksomhet og hvor det kan innpasses heis til jernbaneplattformen. Dersom søndre del av verkstedområdet ikke skal utvikles som planlagt, må det likevel sikres arealer til utvikling av Marienborg stasjon med trygge og effektive løsninger i omgivelser som er imøtekommende for de reisende. Det må legges til rette for trygge og effektive bytter mellom buss og tog, samt mulighet for henting/levering med bil ved stasjonen (kiss&ride). Sikker adkomst til stasjonen for gående og syklende samt tilstrekkelig sykkelparkering og HC-parkering må ivaretas.
- Verkstedområdet på Marienborg fungerer som en barriere for gange og sykling mellom nedre deler av Byåsen og Marienborg stasjon/Ceciliebrua/St. Olavs hospital. Intensjonen i KPA og eksisterende reguleringsplan har vært å legge til rette for bedre tverrforbindelser i dette området gjennom fremtidig byutvikling av søndre deler av Marienborg. En omregulering av området til jernbaneformål vil kunne vanskeliggjøre en slik forbindelse. Konsekvensene av dette må belyses og kompenserende tiltak må vises og sikres.

Blågrønn faktor

Planforslaget omfatter både arealer innenfor sone 1 + 2 for blågrønn faktor (BGF) og arealer som ligger utenfor normens soner. Det må leveres regnskap for arealer omfattet av normen, med minstekrav som for BGF sone 1 + 2. Avhengig av hvordan arealene reguleres så må det leveres separate regnskap for bebyggelse og samferdselsformålene.

Det planlegges kontor/administrasjonsbygg, og samferdselsarealer. Dersom det reguleres både offentlige og private samferdselsformål, må det leveres separate regnskap for disse også. For byggesone 1 gjelder derfor disse kravene:

a. 0,2 for “Næring med industri og håndverk"
b. 0,5 for “Kontor, forretning og annen tjenesteyting”
c. Minstekrav til samferdselsformålene settes ut i fra hvilken funksjon de har
d. Normen stiller ikke krav til formålet jernbane.

Tiltak som foreslås må være gjennomførbare og tiltak som er viktige for å oppnå BGF må sikres i plankart og bestemmelser (f.eks. sikring av rotsone på eksisterende trær). Se veileder for arbeid nær trær.

Planområdet omfatter grønnstruktur i KPA. BGF-normen tillater ikke at man regner med offentlig grønnstruktur i prosjektområdet. Dette fordi man skal kompensere nedbygging av areal innenfor formålene omfattet av normen.

Det er flere arealer som normen ikke stiller minimumskrav til, men der normen likevel kan brukes retningsgivende. Dette gjelder:

a. *Arealer avsatt til infrastruktur for jernbane*. Jernbane er et samferdselsformål. Vi anbefaler derfor at man tilstreber minimum 0,2, helst mer.
b. *Bevaringsverdige bygg og anlegg med tilhørende uteområder, og som har et formelt vern etter plan - og bygningsloven eller kulturminneloven*. Her bør man tilstrebe minimumskrav til reguleringsformålet.

Planområdet omfatter for det meste forslagsstillers eiendom. For å kunne regne med BGF-tiltak på eiendommer man ikke eier selv, forutsettes det at rettigheter dokumenteres og at tiltakene er avtalt med eier av tomta.

Se for øvrig kommunens nettside for blågrønnfaktor for materiale som skal leveres, dokumentasjonskrav, lenke til regnearket og veiledningsmateriell.

Arkitektur

Planinitiativet har vært presentert for Rådet for byarkitektur i Trondheim kommune og Byplankontoret mottok en skriftlig uttalelse fra rådet den 26.05.2026 (vedlagt). Tilbakemelding fra rådet går i hovedsak på hvordan en ny verkstedbygning med sine funksjonskrav kan tilpasses eksisterende situasjon på best mulig måte. Det blir for eksempel pekt på at man må se på om Motorvognverkstedet (Cecilienborgvegen 6) kan integreres i den nye bygningsmassen på en slik måte at fasaden med de store buede vinduene mot øst kan bevares. Det vises videre til viktigheten av å ikke sementere muligheter for videre utvikling, derfor må det utvikles robuste og fleksible bygg og byrom som kan transformeres etter hvert som behov og bruk endrer seg. Tett dialog med byantikvaren og byarkitekten i det videre arbeidet er essensielt.

Byplankontoret viser til at Arkitekturstrategien for Trondheim skal legges til grunn for planlegging og arkitektonisk utforming (KPA § 8.1). Tiltaket innebærer etablering av ny bebyggelse med svært lange fasader som følge av tekniske krav. Vi har forståelse for at volum og

høyder i dette tilfellet er et resultat av funksjonskrav. Det er viktig at dere jobber med utforming av fasade og arkitektonisk uttrykk. Det må legges vekt på godt samspill med omgivelsenes arkitektur og stedskarakter (KPA § 8.2). Vi viser til innspillene om plassering og hensynet til antikvarisk bebyggelse og anlegg.

Tilbakemelding fra internt samråd

Internt samråd består av kommunale enheter. Vi har lagt fram planinitiativet der og har fått tilbakemeldinger derfra. De er vedlagt i et eget skjema. Ta kontakt dersom dere har spørsmål til matrisens innhold.

Planprosessen

Det er enighet i oppstartsmøtet om at planprosessen skal gjennomføres i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Varsel om oppstart

Byplankontoret ber om at forslagsstiller utvider planområdet som vist med gul stiplet linje på kartutsnittet under.



Planområdet utvides i sørøst slik at varslingsområdet omfatter del av Cecilienborgvegen som

kan bli berørt av eventuell omregulering av kjøreadkomst til verkstedområdet på Marienborg. I tillegg utvides avgrensningen til å omfatte hele planområdet til reguleringsplan *r0294c Marienborg, søndre del* slik at den kan oppheves.

I vest utvides planområdet slik at hele kjørebanen til Osloveien tas med. I tillegg tas området mellom Osloveien og jernbanen ved Osloveien 27 med, dette etter innspill fra forslagsstiller selv.

Ved varsel om oppstart ber Byplankontoret om at det samtidig varsles at følgende planer skal vurderes opphevet:

- r0559 *Osloveien*
- r0416 *Nordre Avlastningsveg, ILA*
- r0294c *Marienborg, søndre del*

Samtidig som det varsles oppstart, skal SOSI-fil med planavgrensning sendes til kart.postmottak@trondheim.kommune.no.

Planprogram

Planprogram skal normalt sendes på høring og til offentlig ettersyn samtidig som det varsles oppstart av planarbeidet. Alle innkomne merknader med plankonsulentens kommentarer, og eventuelt forslag til revidert planprogram, må oversendes til Byplankontoret etter endt høring. Bruk gjerne malen for merknadsbehandling. Dette for at Byplankontoret kan ta stilling til merknadene, gjøre nødvendige endringer og sende planprogrammet til fastsetting.

Medvirkning

Plankonsulent/forslagsstiller skal holde åpent informasjonsmøte med berørte parter og øvrige interessenter i området. Møtet bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om igangsatt detaljplanlegging. Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Vi har som mål å ha en effektiv planprosess og om å være mest mulig omforent før planforslaget legges ut på offentlig ettersyn. Planforslaget legges fram for politisk førstegangsbehandling i Trondheim kommune før det sendes på høring og offentlig ettersyn. Dette gjelder særlig på grunn av avviket fra byggesone 1 sør i planområdet.

Avtale om foreløpig framdrift

- Arbeidsmøter før sommerferien 2026
    - Møte med Klima- og miljøenheten om naturmangfold
    - Møte med Byantikvaren og Byarkitekten
- Ev. møte med naboer eller andre
- Send inn forslag til planprogram i 3. kvartal 2026
- Høring og fastsetting av planprogram høst 2026
- Sende inn utkast til kart- og bestemmelser 2 uker før kart- og bestemmelsesmøte 1. kvartal 2027

    - Kart- og bestemmelsesmøte, gjennomgang før innsending av komplett planforslag
    - Varsle saksbehandler senest tre uker før dere sender inn komplett planforslag
    - Komplett planforslag sendes inn maks. ett år etter varsel om oppstart
- Førstegangsbehandling vår 2027
- Høring 6 uker (minimum)
- Forslagstiller følger med på postlista og svarer opp merknader fortløpende
- Merknadsmøte
- Andregangsbehandling høst 2027

Krav til komplett planmateriale

Komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker og med vedlagt liste med krav til komplett materiale.

Planmaterialet må være entydig for at planen skal kunne regnes som komplett. Det vil si at beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

Naturbaserte farer

- Ustabil grunn
- Ekstremnedbør og overvann
- Flom i vassdrag

Virksomhetsbaserte farer

- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Transport av farlig gods
- Støy

Infrastruktur

- Trafikkforhold
- Eksisterende kraftforsyning

Sårbare objekter

- Sårbare bygg

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker. Veilederen er for tiden under revisjon, vi oversender ny versjon så snart den foreligger.

Behandlingsfrist

12 ukers frist gjelder ikke for offentlige planer, men vi vil prioritere saken når planprogram sendes inn for fastsetting og når planen sendes inn komplett.

Med hilsen
Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Terje Sivertsvoll
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg:

1. Planinitiativ
2. Stedsanalyse
3. Planomriss
4. Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse
5. Adresseliste
6. Krav til komplett materiale
7. Matrise fra internt samråd
8. Skriftlig innspill fra Kommunalteknikk
9. Uttalelse fra Rådet for byarkitektur

Kopi til:

BANE NOR SF

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE