Planinitiativ

Marienborg verksted

26. februar 2026



Innhold

1 Formålet med planen 4
1.1 Hensikten med planen 4
1.2 Bakgrunnen for tiltaket 4
1.3 Tidligere arbeid 4

2 Planområdet 6
2.1 Beliggenhet 6
2.2 Foreslått planavgrensning 6

3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak 8
3.1 Behov 8
3.2 Beliggenhet nytt verksted og hensetting 9
3.3 Utbyggingsvolum og byggehøyder 9
3.4 Foreløpig hovedgrep i planen 10
3.5 Oppgradering av eksisterende funksjoner 11
3.6 Virkninger utenfor planområdet 12

4 Forhold til gjeldende planer 13
4.1 Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer 13

5 Samarbeid og medvirkning 14
5.1 Interessenter som berøres av planen 14
5.2 Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles ved planoppstart 14
5.3 Prosess for samarbeid og medvirkning 14

6 Vurdering av behov for planprogram og konsekvensutredning 15
6.1 Vurdering av behov for planprogram og konsekvensutredning 15
6.2 Aktuelle konsekvensutredningstema 15

7 Avklaringer i oppstartsmøte 16

Eiendomsopplysninger:

Gårds- og bruksnummer	Hjemmelshaver	Adresse
421/397 m.fl.	Bane NOR SF	Cecilienborgvegen 19, 7017 Trondheim

Fagkyndig:

Firma	Norconsult AS
Organisasjonsnummer	962 392 687
Adresse	Kongens gate 21, 0153 Oslo
Telefonnummer	90 93 56 80
e-post	Eirin.lund@norconsult.com
Kontaktperson	Eirin Lund

Forslagsstiller:

Firma	Bane NOR SF
Organisasjonsnummer	917 082 308
Adresse	Schweigaards gate 33, 0191 Oslo
Telefonnummer	47 67 75 67
e-post	henrik.jebsen.milde@banenor.no
Kontaktperson	Henrik Jebsen Milde

1 Formålet med planen

I samsvar med plan- og bygningslovens (PBL) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Trondheim kommune. Bane NOR SF er forslagsstiller, Norconsult er plankonsulent. Planinitiativet omhandler Marienborg verksted i Trondheim kommune.

1.1 Hensikten med planen

Formålet med planinitiativet og videre planarbeid er å tilrettelegge for nødvendig nybygging av verkstedbygg, vaskehall og hensetting (togparkering) til nye fjerntog, på Marienborg verksted. Planforslaget skal også legge til rette for utvikling av dagens verksted, ved å tilrettelegge for oppgraderinger av bebyggelse, effektivisere sporområder, og øke hensettingskapasiteten. Det er viktig at det tilrettelegges for at verkstedet kan sikre effektiv servicedrift også i fremtiden.

1.2 Bakgrunnen for tiltaket

Norske tog har bestilt nye elektriske og bimodale (diesel og strøm) fjerntog som skal settes inn både på Dovrebanen og Nordlandsbanen. Dagens togmateriell som trafikkerer disse strekningene, har nådd sin tekniske levealder, og behovet for nytt togmateriell er stort.

Norske tog har signert avtale med Stadler om anskaffelse av 17 nye fjerntog på 220 meter. Flere av disse togene skal trafikkere Dovre- og Nordlandsbanen. Det er behov for et verksted som kan hensette, vedlikeholde, reparere og daglig drifte disse togene. Bane NOR Eiendom AS ønsker å etablere dette verkstedet på Marienborg. Det er derfor behov for å etablere et nytt verkstedbygg og hensettingsspor som kan håndtere tog på 220 meter, eksisterende verkstedbebyggelse kan kun håndtere materiell på 110 meter.

Nye fjerntog ankommer Marienborg i løpet av 2029, og det er ønskelig å legge til rette for at verksted og hensetting er klart til da. Dette målet gir en stram fremdrift, og en overordnet plan for etablering av verksted og hensetting på Marienborg er vist under:

- Forenklet teknisk hovedplan Q1 2026 – Q2 2026
- Teknisk detaljplan Q3 2026 – Q3 2027
- Reguleringsplan (samtidig prosess teknisk detaljplan) Q1 2026 – Q1 2028
- Byggeplan/Kravspesifikasjon av entreprenør Q1 2028 – Q3 2028
- Utførelse Q4 2028 – Q2 2029
- Ibruktagelse Q2 2029

1.3 Tidligere arbeid

Planinitiativet bygger videre på allerede gjennomført arbeid:

- Masterplan Marienborg verksted (2022)
- Hensettings- og Verkstedstiltak for nye fjerntog
    - Skisseprosjekt verksted for nye fjerntog (2025)
    - Mulighetsstudie nytt verksted på Marienborg (2025)
- E32 Innfasing nye fjerntog Marienborg hensetting (2026)

Det ble i 2021-2022 utarbeidet en masterplan for Marienborg verksted. Hensikten med masterplanen var å legge til rette for en helhetlig og kostnadseffektiv utvikling og forvaltning av området, og ivareta Bane NOR sine forpliktelser innenfor sektoren med tanke på verkstedkapasitet.

I 2023 besluttet Norske tog at det skulle bestilles nye fjerntog. Prosjektet «Hensetting- og Verkstedstiltak for nye fjerntog» (HeVert), er et prosjekt igangsatt for å identifisere behov for, og gjennomføre nødvendige tiltak på verkstedene for å muliggjøre vedlikehold av de nye fjerntogene. I regi av HeVert-prosjektet ble det initiert et skisseprosjekt i januar 2025 for å beslutte geografisk plassering av nytt verksted. Skisseprosjektet konkluderte med Marienborg, og arbeidet ble fulgt opp av en mulighetsstudie som vurderte ulik plassering av nytt verkstedbygg og hensetting på Marienborg. Som en del av dette arbeidet ble det avholdt et møte med Byplankontoret i Trondheim kommune (12.09.2025).

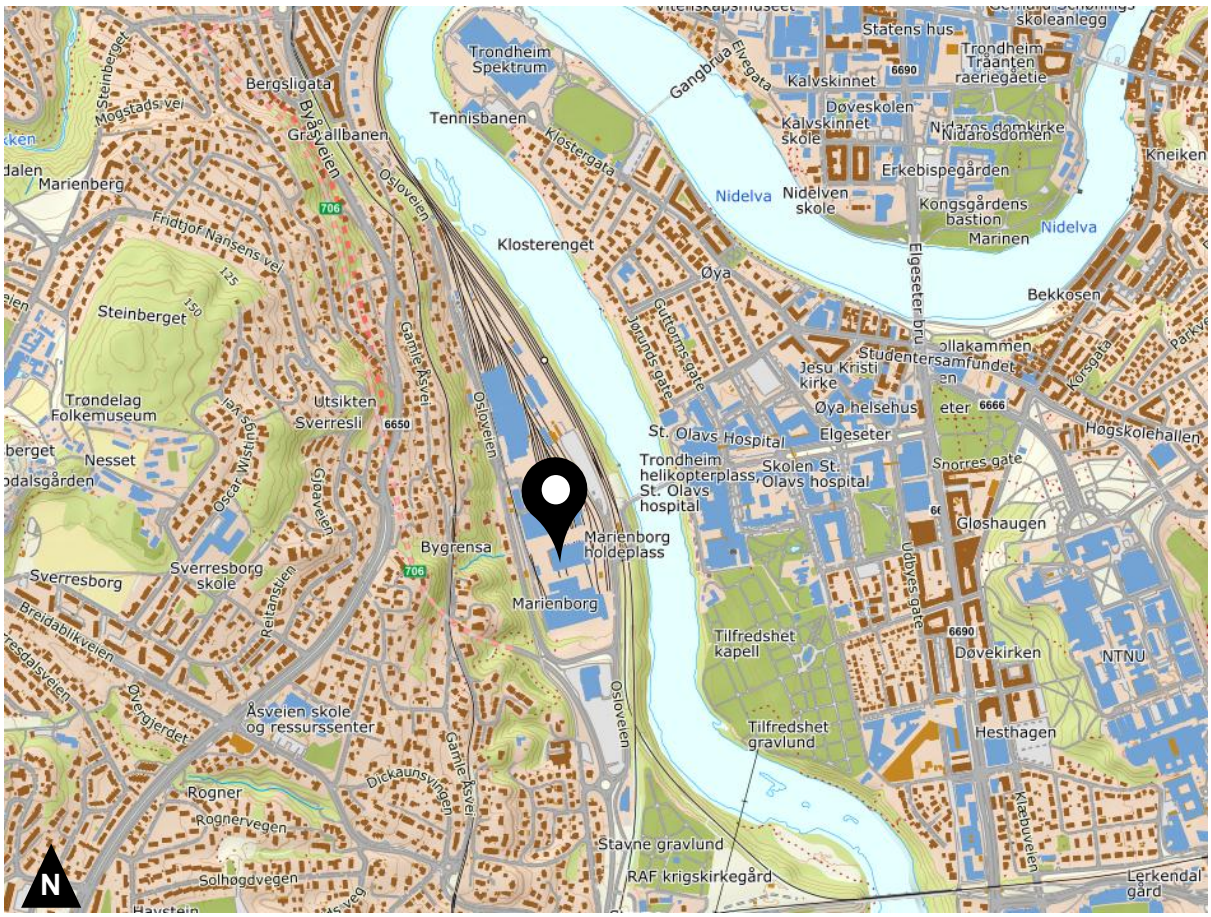
2 Planområdet

2.1 Beliggenhet

Tiltaket ligger på Marienborg i Trondheim sentrum, vest for St. Olavs Hospital og Nidelva, ca. 2 km sør for Trondheim S.

Anlegget består av verkstedhaller med løftekapasitet for vedlikehold av alle typer rullende materiell, i tillegg til dieselfylleanlegg, toalett-tømmeanlegg, vognvaskemaskin, diesel diagnosestasjon og delelager. Anlegget omfatter all nødvendig infrastruktur for å drifte og vedlikeholde togmateriell som trafikkerer regionen.

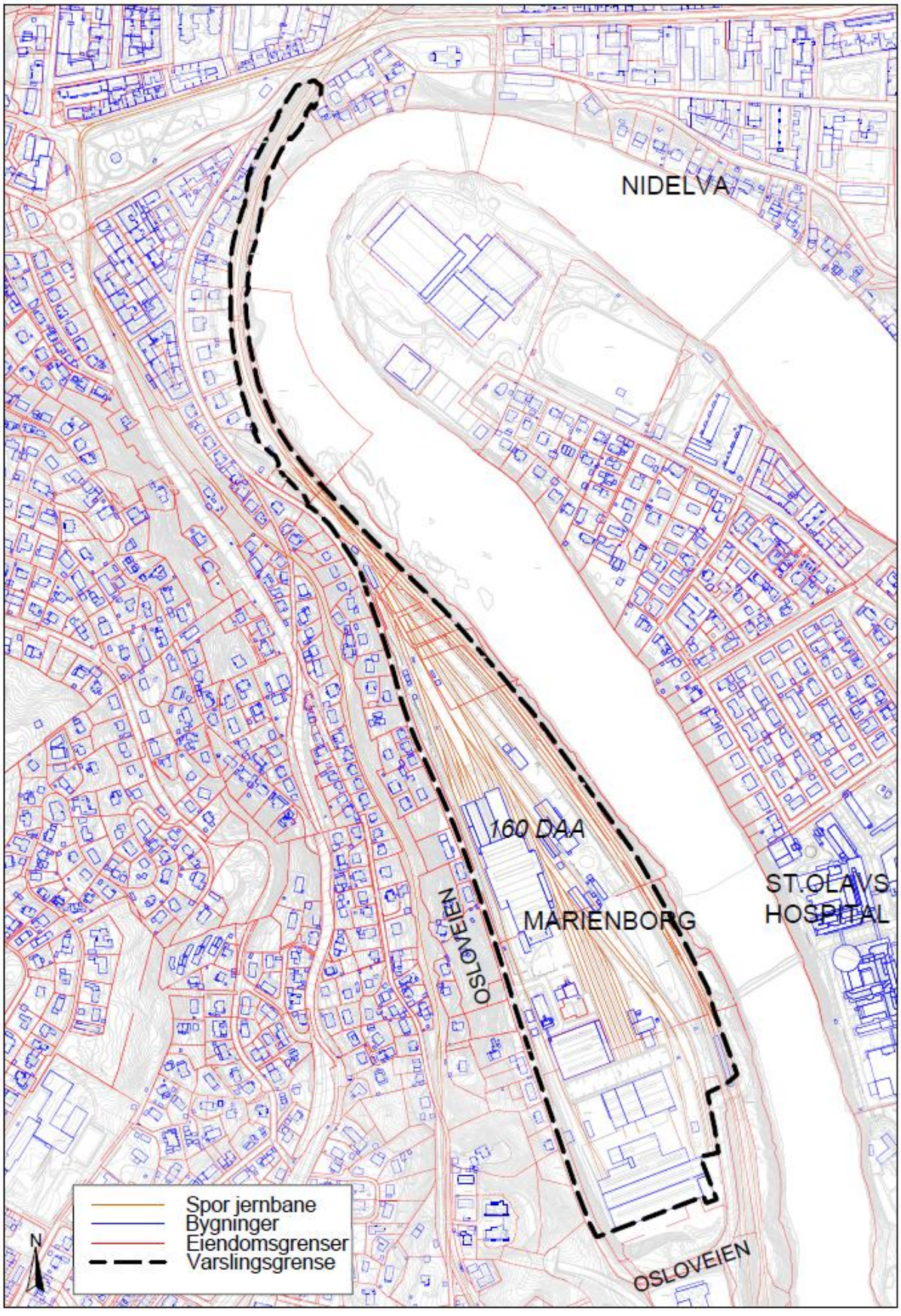
Bane NOR Eiendom er eier av anlegget, og har som hovedansvar å drifte verkstedene som en kommersiell, nøytral enhet for ulike driftsoperatører.



Figur 2-1: Beliggenhet Marienborg verksted. Kilde: Norgeskart.

2.2 Foreslått planavgrensning

Figur 2-2 viser forslag til innledende planavgrensning. Planavgrensningen følger i hovedsak Bane NOR sine eiendomsgrenser, og omfatter arealene som benyttes til verksted i dag. I Vest går plangrensen midt i Osloveien. Den innledende planavgrensning gir nok mulighetsrom for å se på ulike alternative plasseringer av både nytt verksted og hensettingsplasser, samt ta høyde for eventuelle nødvendige tiltak på adkomster, veier, bygg o.l. Deler av Dovrebanen, fra Cecilienborgvegen i sør frem til jernbanen går i kulvert under Kongens gate i nord er med i avgrensningen. Dovrebanen er med for å rydde opp i gjeldende reguleringsstatus, og få regulert arealene til jernbaneformål



Figur 2-2: Foreslått planavgrensning (varslingsgrense).

3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

3.1 Behov

Det er behov for nytt verksted og hensetting med funksjonalitet som beskrevet under. Anlegget planlegges skal tilpasses eksisterende sporområder på Marienborg for å utnytte arealene mest mulig effektivt.

Verksted

Det er behov for et nytt verkstedbygg som kan håndtere togsett med en lengde på 220 meter. Det er ingen av dagens bygg som kan håndtere tog med denne lengden.

Verkstedbygget vil bestå av verkstedhaller med spor for innkjøring av togsett, løfteutstyr og maskiner for hjul- og boggibearbeiding. Dette innebærer teknisk anlegg for vedlikehold, reparasjon og oppgradering av togmateriell.

Det vil etableres egne områder for mekanisk og elektrisk arbeid, lager for reservedeler, samt testspor for funksjonskontroll etter utført vedlikehold.

Hensetting

Et hensettingsanlegg er et anlegg med «parkeringsplasser» for togsett. Togene kjører normalt inn til anlegget om kvelden/natta etter avsluttet rutegående trafikk, og ut fra anlegget ved oppstart av neste dags rutegående trafikk. I perioden togene er hensatt, vil det normalt foregå klargjøringssoppgaver som innvendig vask, vannpåfylling, etterfylling av kioskvarer, søppeltømming, dieselpåfylling og toalettømming, m.m. I tillegg til sporene, vil et hensettingsanlegg derfor også omfatte noen mindre bygninger, teknisk utstyr og nødvendig infrastruktur. Eksempelvis vil dette være tekniske bygg, personal-/servicebygg, vaskeutstyr, parkeringsplasser for bil og trafikkareal for atkomst til de parkerte togsettene.

Administrasjon

I tillegg til beskrevne funksjonene er det behov for administrative funksjoner. Dette er funksjoner som kontorer, kantine, garderobe og lignede. Ved etablering av et nytt verkstedbygg, vil det være behov for noe areal til administrative oppgaver.

3.2 Beliggenhet nytt verksted og hensetting

Det pågår arbeid med å vurdere ulike plasseringer av nytt verkstedbygg og hensetting. Det er arealene mot øst, ut mot Nidelva, som blir vurdert til plassering av nytt verkstedbygg og hensettingsanlegg, se markerte arealer i figur 3-1.

Arealene består i dag, i all hovedsak av jernbanespor, og noe mindre bebyggelse. Hovedvekten av eksisterende bebyggelse ligger på vestsiden av tomten og vil ikke bli påvirket av tiltaket.

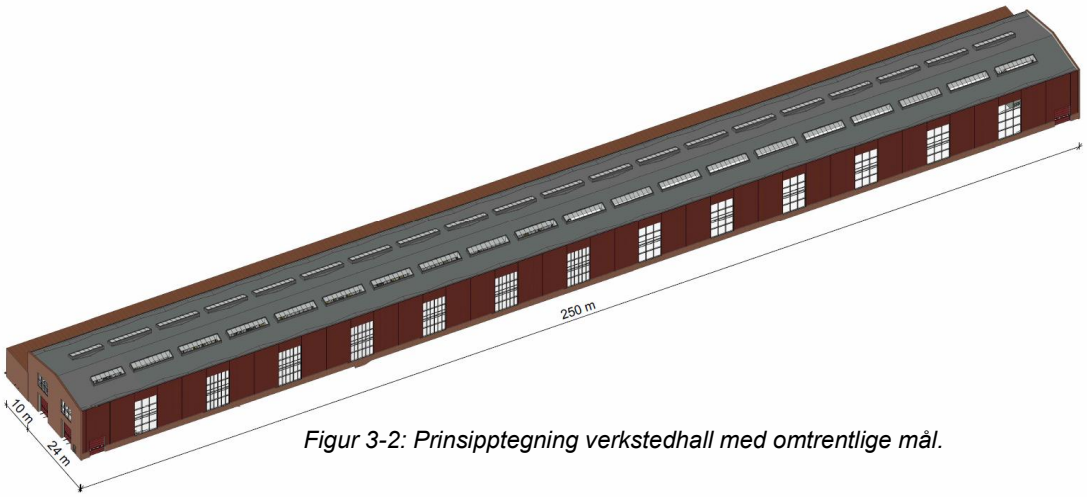


Figur 3-1: Trolig egnet areal for nytt verksted og hensettingsanlegg.

3.3 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det er behov for nytt verkstedbygg, vaskehall, administrasjonsbygg og tre hensettingsspor med tilhørende plattformer, som kan håndtere tog på 220 meter. Det skal tilrettelegges for en verkstedhall med to spor, en vaskehall med ett spor, samt minimum tre hensettingsspor. Videre vises prinsipptegninger for fotavtrykk og volum av verksted og vaskehall. Administrasjonsbygg kommer i tillegg til dette, og utformingen av dette bygget er mer fleksibel enn verkstedbygget.

viser antatt størrelse og mulig utforming av verkstedbygg med tilhørende vaskehall. Bygget vil få en lengde på ca. 250 meter.



Figur 3-2: Prinsipptegning verkstedhall med omtrentlige mål.

3.4 Foreløpig hovedgrep i planen

Det arbeides med å vurdere plassering og utforming av nytt verkstedbygg, hensetting og tilhørende administrative funksjoner. Følgende forutsetninger ligger til grunn for utformingen:

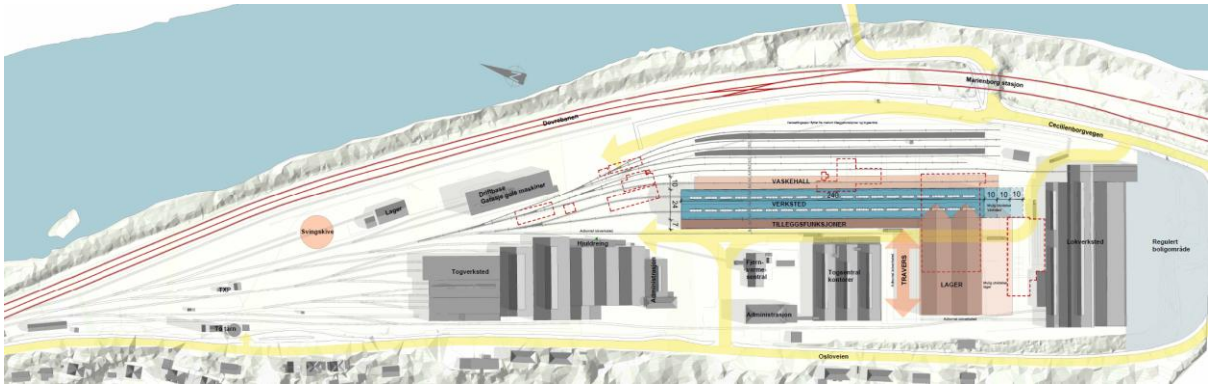
- Verkstedhall, vaskehall og hensettingsspor på 220 meter lengde.
- Sikre nok sporlengde til å sikre adkomst til og veksling mellom verksted og hensetting (uttrekksspor). Det må være mulig å flytte tog mellom hensettingsspor og verkstedet, uten at togene må kjøre ut på Dovrebanen. Det er derfor behov for lange spor nord på tomta.
- Grunnet tekniske forutsetninger og premisser for spor til vedlikehold (vedlikehold og reparasjoner krever at togene ikke står i buete spor) er det begrenset hvor man kan plassere verkstedet.
- Dagens verksteddrift skal påvirkes så lite som mulig, både i permanent situasjon og i anleggsfasen. Dersom noen funksjoner påvirkes, så må de erstattes et annet sted på tomta.

Disse forutsetningene vil påvirke plassering av bygg og hensetting. Det arbeides per dags dato med en løsning der de nye hensettingsplassene ligger ut mot Nidelva, og verkstedet ligger sentralt på tomten inn mot eksisterende bebyggelse (se figur 3-3). Løsningen er illustrert med verkstedbygg 240 meters lengde, men illustrert med mulighet for å øke denne under videre utvikling dersom det skulle vise seg nødvendig.

Verkstedbygget er flyttet så langt nord på tomten som mulig, innenfor krav om rette spor inn i verkstedhall. Dette er gjort for å frigi så mye areal som mulig i den søndre delen, for å kunne optimalisere logistikken på området.

Dagens muligheter for innkjøring både fra Osloveien og Cecilienborgvegen videreføres. Med tanke på internlogistikk kan der kjøres på tvers av området, nord for lokverkstedet.

Det meste av dagens bebyggelse videreføres, men noen mindre bygg må rives. Disse er markert med stiplet rød linje på figur 3-3. Det nye verkstedet ligger innenfor arealene regulert til kontor.



Figur 3-3 Foreløpig hovedgrep for utviklingen av nytt verkstedbygg og hensetting.



Figur 3-4 Foreløpig hovedgrep skissert i 3D.

3.5 Oppgradering av eksisterende funksjoner

I tillegg til etableringen av nytt verkstedbygg, vaskehall, administrasjonsbygg og hensettingsspor er det ønskelig at planforslaget legger til rette for eventuelle fremtidige oppgraderinger og utvidelser av eksisterende bebyggelse. Det er per dags dato usikkert hva det fremtidige behovet blir, så det er ønskelig å legge til rette for fleksibilitet i planen.

En sentral faktor vil være å tilrettelegge for fremtidige verkstedplasser for tog med lengde på 110 meter, fordi de aller fleste togsett i flåten er og vil være ca. 110 meter lange i fremtiden. Planen bør derfor muliggjøre forlengelser eller ombygging av deler av eksisterende bebyggelse. Mye av eksisterende bebyggelse er fra tiden da lokomotiv og vogner enkelt lot seg splitte. Dette innebærer at mye av dagens bebyggelse har korte lengde. Nyere motorvognsett lar seg ikke splitte uten mye merarbeid, eller frafall av funksjonalitet. Dette innebærer at stor deler av dagens bebyggelse ikke bare er uegnet for nye fjerntog med lengde 220 meter, men også for nyere materiell med lengde 110 meter. Bygningsmassen er således ikke forenlig med det materiellet som vil innfases når elektrifiseringen av jernbanen fullføres og dieselmateriell fases ut. Noe som vil være uunngåelig på lengre sikt. Nærmere detaljer vil avklares i planfasen.

3.6 Virkninger utenfor planområdet

Siden tiltaket kun omfatter utbygging innenfor eksisterende verkstedområde, antas det at virkningene utenfor planområdet vil være begrenset. Det er allikevel noen konsekvenser som vil påvirke områder utenfor planområdet.

Støy
En virkning som kan påvirke områder utenfor planområdet er støy. Både verksteddrift og hensetting er støyende aktiviteter. Støy skyldes innkjøring av tog og bremselyder, kompressorer og vifter på tog, samt verkstedslyder. Utvending vask av tog vil skje i vaskehall mens innvendig vask og renhold av tog skjer når togene er parkert utendørs, men uten at dette genererer merkbar støy. Kjøre- og bremselyder fra anlegget oppstår primært når togene kjører inn og ut og anlegget. Noen av funksjonene på verkstedet har døgndrift, så ulik grad av støy kan forekomme hele døgnet.

Konsekvenser og omfang av støy som følge av tiltaket i driftsfasen og anleggsfasen vil vurderes som en del av planforslaget. Dette blir derfor et viktig utredningstema i videre arbeid.

Landskap (nær- og fjernvirkning)
Det nye bygget vil bli svært stort og vil kunne være til sjenanse for naboer som har utsikt til eiendommen. Høyde på verkstedbygg vil være ca. 16 meter og det vil bli rundt 240 meter langt. Konsekvenser for landskap (nær og fjernvirkning) skal vurderes som del av planforslaget. Arealene allerede til jernbaneformål, så endringen anses å ha begrenset innvirkning på omgivelsene.

Kulturmiljø
Etablering av nytt verkstedbygg og hensetting kan medføre at det blir nødvendig å gjøre endringer på eksisterende bygg med antikvarisk verdi. Det er per nå usikkert om det er behov for denne typen inngrep, og eventuelt hva konsekvensene vil bli. Konsekvenser for kulturmiljø vil bli del av planforslaget.

4 Forhold til gjeldende planer

4.1 Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer

4.1.1 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.

Planen vurderes å være i samsvar med retningslinjen da den legger til rette for transport av gods og personer på bane.

4.1.2 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Planen medfører ikke omdisponering av natur- eller landbruksarealer.

4.1.3 Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 200 S) (2020-2021)

Formålet med jordvernstrategien er strengere vern av matjord. Målet for den årlige omdisponeringen av dyrka jord skal være under 3000 dekar i året.

Planen medfører ikke omdisponering av dyrka jord.

4.1.4 Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Formålet er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Planområdet omfatter ikke arealer og anlegg som brukes av barn og unge. Det vurderes at barn og unge ikke vil bli negativt påvirket av tiltak i planen.

Forhold til kommuneplan og reguleringsplaner er beskrevet vedlegg 2 stedsanalyse.

5 Samarbeid og medvirkning

5.1 Interessenter som berøres av planen

Det er Bane NOR Eiendom som eier arealet hvor det nye verkstedbygget tenkes plassert, og de arealene som kan tenkes utbygget. Tiltaket har ingen direkte konsekvens for kommunale, regionale og statlige interesser. Interessenter som berøres av planen og som skal involveres i planarbeidet er:

- Aktører inne på Marienborg verksted
- St. Olavs Hospital
- Naboer og private grunneiere som kan berøres av tiltaket

5.2 Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles ved planoppstart

Følgende berørte offentlige organer og andre interessenter varsles om planoppstart:

- Grunneiere, festere, naboer og andre berørte
- Byantikvaren
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- St. Olavs hospital HF
- Statens vegvesen
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
- Trondheim brann- og redningsetaten
- Trondheim bydrift
- Statkraft varme
- Tensio
- Aktuelle velforeninger

Listen er ikke uttømmende og kan endres i dialog med Trondheim kommune.

5.3 Prosess for samarbeid og medvirkning

Medvirkningsprosessen vil følge kravene satt i plan- og bygningsloven. Naboer, organisasjoner, berørte offentlige organer, samt andre engasjerte i lokalsamfunnet vil først få kjennskap til planen ved varsel om oppstart av planarbeid. Dette gjøres gjennom brev, eller digital varsling gjennom Altinn, til naboer, organisasjoner og berørte offentlige organer, samt gjennom annonse i Adressa og på kommunens hjemmeside. Alle som ønsker, får muligheten til å sende inn en uttalelse til varselet om oppstart av planarbeid. Uttalelsene som kommer inn, vil følge plansaken.

Videre vil planen legges ut på høring og offentlig ettersyn etter at det er utarbeidet et planforslag. Det er kommunen som har ansvaret for denne prosessen, men igjen vil alle som måtte ønske kunne komme med en uttalelse til planforslaget. Merknadene vil bearbeides i samarbeid med Trondheim kommune før det utarbeides et oppdatert planforslag.

6 Vurdering av behov for planprogram og konsekvensutredning

6.1 Vurdering av behov for planprogram og konsekvensutredning

Planer og tiltak nevnt i KU-forskriftens vedlegg I, skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Planen kan falle inn under følgende planer og tiltak nevnt i vedlegg I:

Punkt 7 e) 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).

Det er gjort en overordnet vurdering av antatt investeringskostnad (på et grovt nivå), og investeringene overskrider 750 millioner kr. Planen utløser derfor kravet om konsekvensutredning og planprogram.

6.2 Aktuelle konsekvensutredningstema

- Støy
- Landskap (nær- og fjernvirkning)
- Kulturmiljø

7 Avklaringer i oppstartsmøte

Dette kapitlet belyser temaer og problemstillinger som det er behov for å drøfte i oppstartsmøtet, og avklare i videre planprosess.

- **Planavgrensning:** Det er behov for å drøfte om planens avgrensning er tilstrekkelig før det varsles oppstart av planarbeidet. Det må avklares om avgrensingen omfatter tilstrekkelig areal, eller om den skal utvides.
- **KU temaer:** Planen utløser krav til konsekvensutredning, på grunn av omfang av investeringskostnader. Det må avklares hvilke temaer som må konsekvensutredes som del av planarbeidet. Kapittel 6.2 lister opp mulige KU-temaer.
- **Fremdrift og prosess med kommunen:** Nytt togmateriell er planlagt å ankomme i 2029 og det er behov for å starte bygging av hensetting og nytt verksted så raskt som mulig for å holde behovet for midlertidige løsninger på et minimum. Det er behov for en planprosess som er så effektiv som mulig. Det er derfor ønskelig å diskutere hvordan dette kan gjøres på best mulig måte, spesielt med tanke på samarbeid med Trondheim kommune.
- **Detaljeringsgrad plandokumenter**: På lengre sikt vil det bli nødvendig å utbedre også deler av eksisterende bygningsmasse ved Marienborg for å imøtekomme fremtidige behov. Det er ønskelig at reguleringsplanen også tar høyde for dette. Det er derfor ønskelig å diskutere hvor høy detaljeringsgrad som er påkrevd i plandokumentene, spesielt med tanke på byggegrenser og utnyttelsesgrad.

Stedsanalyse

Marienborg verksted

26. februar 2026

OVERSIKT 1

A: KARTLEGGING 2

1. Oversikt og planstatus 2

2. Historisk utvikling 4

3. Bystruktur og bebyggelse 6

4. Landskap og natur 8

5 Forbindelser og byrom 11

6. Bomiljø og levekår 12

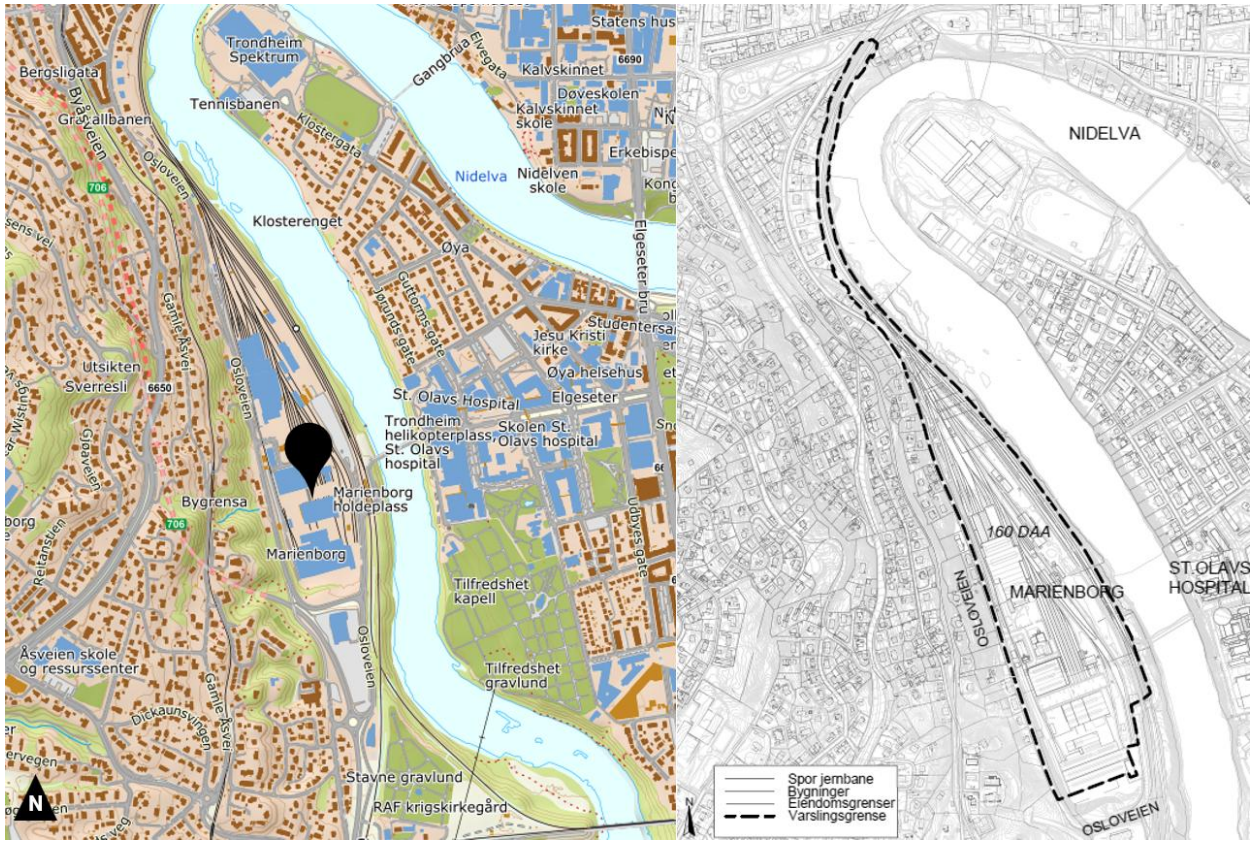
B: SAMLET VURDERING 13

C: ANBEFALINGSKART 2

Oversikt

Planområdets plassering og avgrensning
Tiltaket ligger på Marienborg i Trondheim sentrum, vest for St. Olavs Hospital og Nidelva, ca. 2 km sør for Trondheim S. Planområdet omfatter arealer til det nasjonale jernbanesporet, sporområder for hensetting og bygninger til lager og verksted/ jernbaneformål. Hovedfunksjonene til bebyggelsen på planområdet er i dag verksteder for Bane NOR, kontor og togledersentral for Bane NOR og driftsbase for drift- og vedlikeholdspersonell til Bane NOR. I tillegg finnes det mindre lager og servicebygg.

Dagens bruk av verkstedet
Bane NOR Eiendom eier verkstedbygningene og er sammen med Mantena ansvarlig for drift av vedlikeholdstjenester for Vy, Flytoget og CargoNet m.fl. Marienborg er hovedbasen for drift og vedlikehold av Nordlandsbanen, Dovrebanen, Trønderbanen og Rørosbanen. Det vedlikeholdes hovedsakelig dieselmateriell på verkstedet. Eksisterende bebyggelse består av verksteder med tilhørende lager som benyttes til vedlikehold av herunder hjuldreiebenk, vaskehall for tog, komponentproduksjon og lager. Det er kontorer for verkstedvirksomheten og garderober for alle ansatte. Det eksisterende verkstedanlegget består av haller for vedlikehold av alle typer rullende materiell, i tillegg til dieselfylleanlegg, toalett-tømmeanlegg, vognvaskemaskin, diesel diagnosestasjon og delelager.



Figur 1: Beliggenhet Marienborg verksted. Kilde: Norgeskart.

A: Kartlegging

1. Oversikt og planstatus

Kommuneplan

Gjeldende kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune ble vedtatt i 2025. I kommuneplanens arealdel er den nordre delen av Marienborg satt av til jernbaneformål (lys brun farge). Sør for lokstallen er arealet satt av til sentrumsformål (mørk brun farge). I bestemmelsene til arealdelen (§ 2.2) står det at kommuneplanens arealdel gjelder ved motstrid foran alle reguleringsplaner vedtatt før 21.03.2013.

Gjeldende regulering

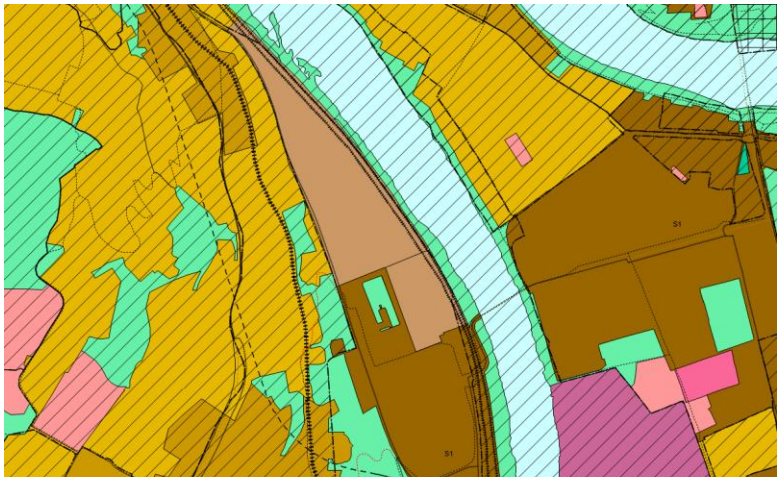
Den nordre delen av verkstedområdet er sist regulert gjennom reguleringsplan for Vestbyen fra 1931, så her vil kommuneplanens arealdel være gjeldende. Arealene er som beskrevet i 0 avsatt til jernbaneformål.

Den sørvestre delen er regulert gjennom Marienborg søndre. Planen er vedtatt i 2003, og ved motstrid med kommuneplanens arealdel, vil kommuneplanen være gjeldende. Arealet er imidlertid regulert til byutvikling, likt som i kommuneplanens arealdel.

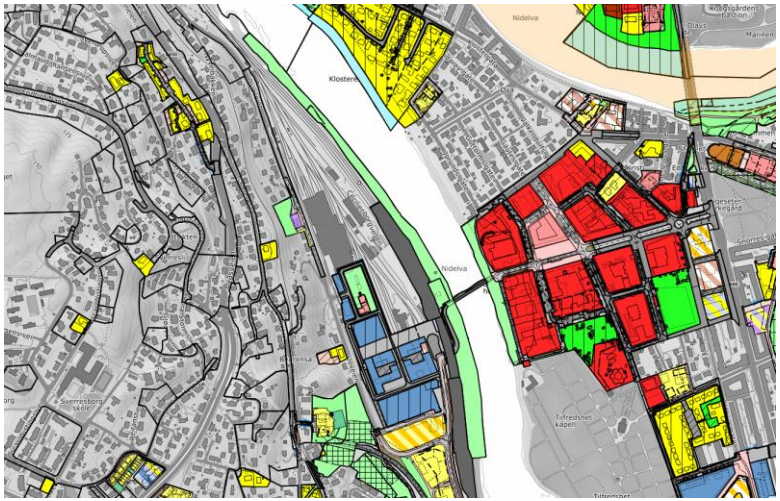
<u>Reguleringsplan r0294c Marienborg Søndre del</u>

Søndre del av verkstedområdet er dekket av r0294c. Formålet med reguleringsplanen er å:

- Legge til rette for at det tidligere verkstedområdet kan utvikles til et attraktivt byområde med blandet bruk og høy utnyttelse omkring et nytt kollektivknutepunkt.
- Sikre bevaring av de eldste verkstedhallene og legge til rette for ny bruk av disse bygningene
- Legge til rette for allment tilgjengelig rekreasjon ved Nidelva



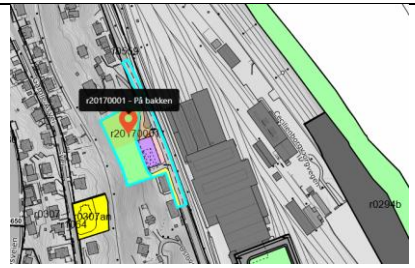
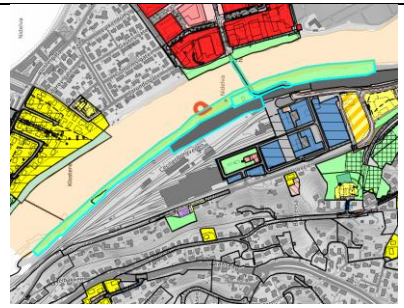
Figur 2: Kommuneplanens arealdel 2022-2034.



Figur 3 Gjeldende regulering.

- Sikre funksjonshemmede god tilgjengelighet
- Legge til rette for kyssing på tvers av dagens verkstedområde
- Området er regulert til kontorbebyggelse, bolig, forretning og kombinerte formål (kontor og hotell).
- Areal for byutvikling er ikke realisert, og benyttes pr. i dag fortsatt til verkstedsdrift.

Tilgrensende planer

Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen, PlanID: r20090048 Omfatter boliger ovenfor parkeringsanlegg og forretning/næring/tjenesteyting. Deler av Cecilienborgvegen er også regulert gjennom denne planen. Det er lagt opp til kjørevei med fortau på begge sider.	
Osloveien 64 og 66, PlanID: r20170001 Omfatter kontorbygg.	
Marienborg, eldre reguleringsplan, PlanID: r0294b Området langs Nidelven er dekket av r294b, vedtatt 22.11.2001. Eldre reguleringsplan som omfatter veg/parkeringsareal og grønn kantsone mot Nidelva. Hovedformålene med planen var å legge til rette for ny buss- gang- og sykkeltrasé mellom Osloveien og St.Olavs hospital, samt etablere ny holdeplass for Trønderbanen. Begge tiltakene er utbygget, der Ceciliebrua åpnet i 2000 og Marienborg holdeplass åpnet i 2001.	

2. Historisk utvikling

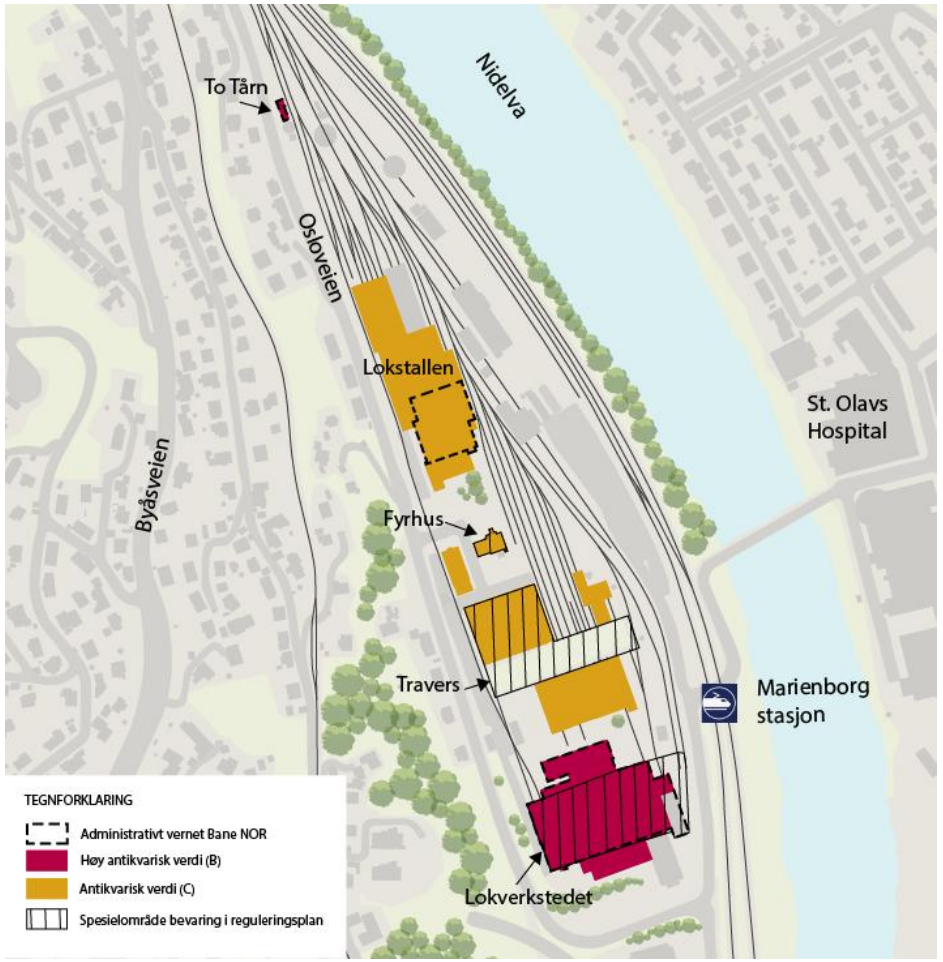
Marienborg verksted ble opprettet i 1919, med et totalt verkstedsareal på 174 daa. Byggeperioden varte fra 1913 til 1919. Det utbygde området utgjorde 15.800 m², og Marienborg er en av de største industribygningene i Trondheim. I 1919 var arbeidsstokken 220 mann, i 1935 var det 380 ved verkstedene og i 1946 hele 586 - den største bedriften i byen. Verkstedet var sentralverksted for NSB nord for Dovre, med hovedvekt på dieseldrevet togmateriell.

Marienborg verksted har en lang historie og mange gamle bygninger, men det foreligger ikke noe områdevern for Marienborg. Det er imidlertid enkeltstående bygg som har antikvarisk verdi. Tre bygninger inngår i verneplanen for jernbanebygninger og er gjennom dette gitt et administrativt, selvpålagt vern av Bane NOR. Bebyggelsen er vist med sort stiplet linje i **Feil! Fant ikke referansekilden.**. Det gjelder følgende bebyggelse:

- Vann- og sandtårnet «To tårn» (1918)
- Lokverkstedet «Lokomotiv og kjeleverksted» (1918)
- Den eldste delen av lokstallen «Dampstallen» (1918/1951)

Byantikvaren har utarbeidet et aktsomhetskart for kulturminner, som omfatter alle bygningene som er markert med rødt og gult i **Feil! Fant ikke referansekilden.**. Marienborg har to bygninger med høy antikvarisk verdi (B), Osloveien 45 («To tårn») og Osloveien 113 (Lokverkstedet). Disse er markert med rødt i **Feil! Fant ikke referansekilden.**. Bebyggelsen markert med gult er klassifisert som bygg med antikvarisk verdi (C).

I henhold til kommuneplanens bestemmelser skal bebyggelse markert som antikvarisk verdifull i klasse B og C søkes bevart. Takform, fasader, vinduer og dører, materialbruk og farger skal søkes opprettholdt for å



Figur 4: Oversikt over antikvariske verdier på eiendommen.

bevare bygningers og anleggs karakter. Planforslag og søknad om tiltak som berører eksteriørverdier i klasse A, B eller C skal forelegges byantikvaren.

Skraverte områder i kartet til høyre er regulert til spesialområde bevaring gjennom gjeldede regulering for Marienborg søndre (r0294c).

I henhold til planens bestemmelser skal bygningseksteriøret beholdes uendret eller tilbakeføres til et mer opprinnelig utseende. Karakteristiske takkonstruksjoner og gavlfasader med buevinduer skal bevares. Ved innpassing av nye funksjoner og ny utnyttelse av bygning tillates mindre inngrep i takflaten for å bedre dagslysinnslipp eller gi større nyttehøyde på avgrensede partier. Fyrhus med pipe skal bevares. Traversplassen skal utformes som et markert byrom. Traversinnretningen skal bevares i kombinasjon med bruk av området til offentlig plass. Alle søknader om byggetiltak etter plan- og bygningslovens § 93 skal utformes i samråd med byantikvaren.



Figur 5: Lokverkstedet, lokstallen og travers. Kilde: Google maps.

3. Bystruktur og bebyggelse

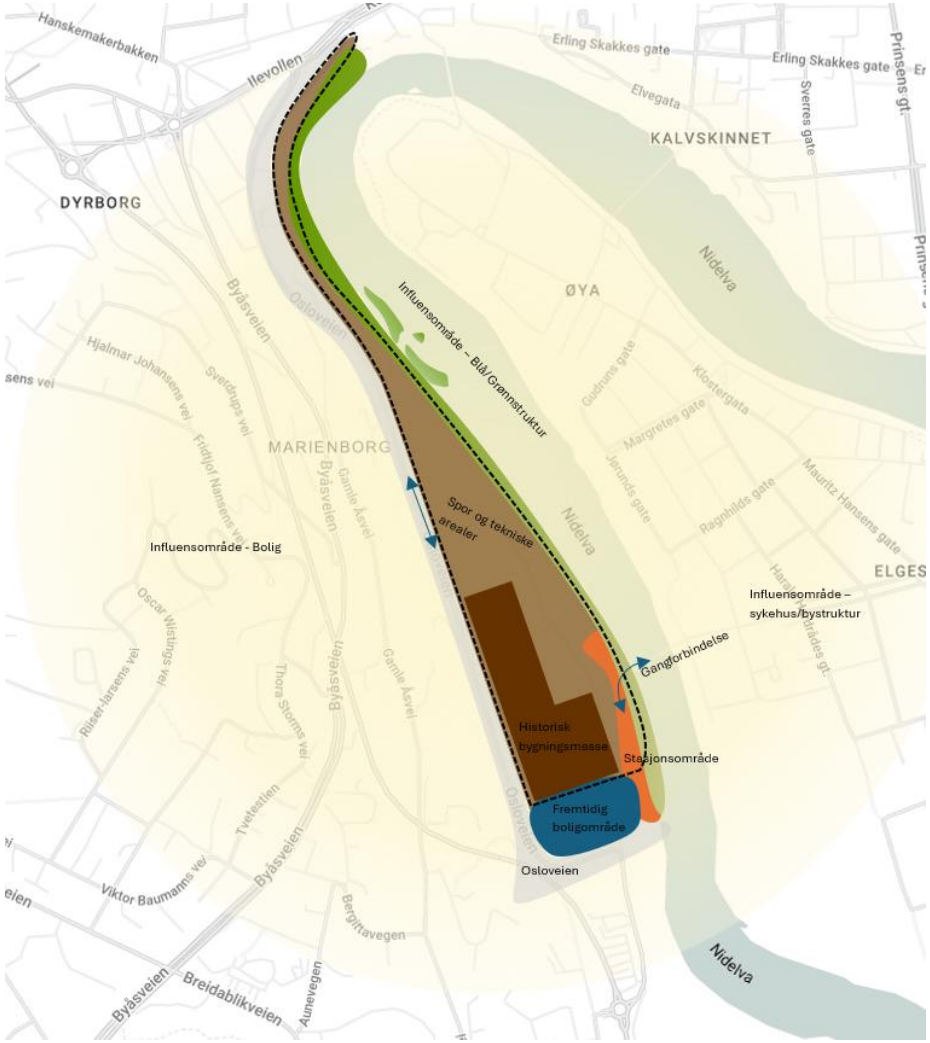
Når det kommer til overordnet struktur, består området hovedsakelig av industri- og driftsbebyggelse, inkludert verkstedhaller, tekniske anlegg, administrasjonsbygg og sporområder, vist i brunt i figuren til høyre. Marienborg verksted fremstår som et stort, funksjonelt, historisk industrimiljø med lineær jernbanestruktur, parallelle bygg langs spor, klar soneinndeling mellom drift, vedlikehold og grønnstruktur mot Nidelva.

Den arkitektoniske karakteren preges av store industrivolumer, mur og tegl i eldre bygg, metall og platekledning i nyere. Byggene er preget av ensidig fargebruk, og bebyggelsen er knyttet tett til bakkeplan og sporlogistikk.

Området er fysisk avgrenset av Nidelva i øst og Osloveien og boligområde i vest. Grønnstrukturen består av Nidelva som er en viktig naturkorridor. Det er et tydelig visuelt og funksjonelt skille mellom jernbanearealene og hovedsporet, og Nidelva.

I influensområdet på Øya i øst ligger St. Olavs hospital (via Ceciliebrua), boliger og næringsarealer.

Ceciliebrua gir god forbindelse til Øya, sykehusområdet og sentrum. Og er et viktig kvalitetstrekk når det kommer til gangforbindelser i området.



Figur 6: Overordnet bystruktur.



Figur 7 Eksisterende verkstedfunksjoner på Marienborg.

4. Landskap og natur

Området ligger relativt flatt nede i dalbunnen ved Nidelva, med terrengnivå på ca. kote +9 til +10, som stiger opp mot Byåsen fra Osloveien. Dette skaper et tydelig skille mellom det industrielle lavlandsområdet og bolig- og grøntområdene høyere opp. Selv om området i hovedsak er bebygd og preget av jernbane, ligger Nidelva som en tydelig grønn korridor rett øst for anlegget. Elverommet gir noe naturpreg i kontrast til den tunge industristrukturen.

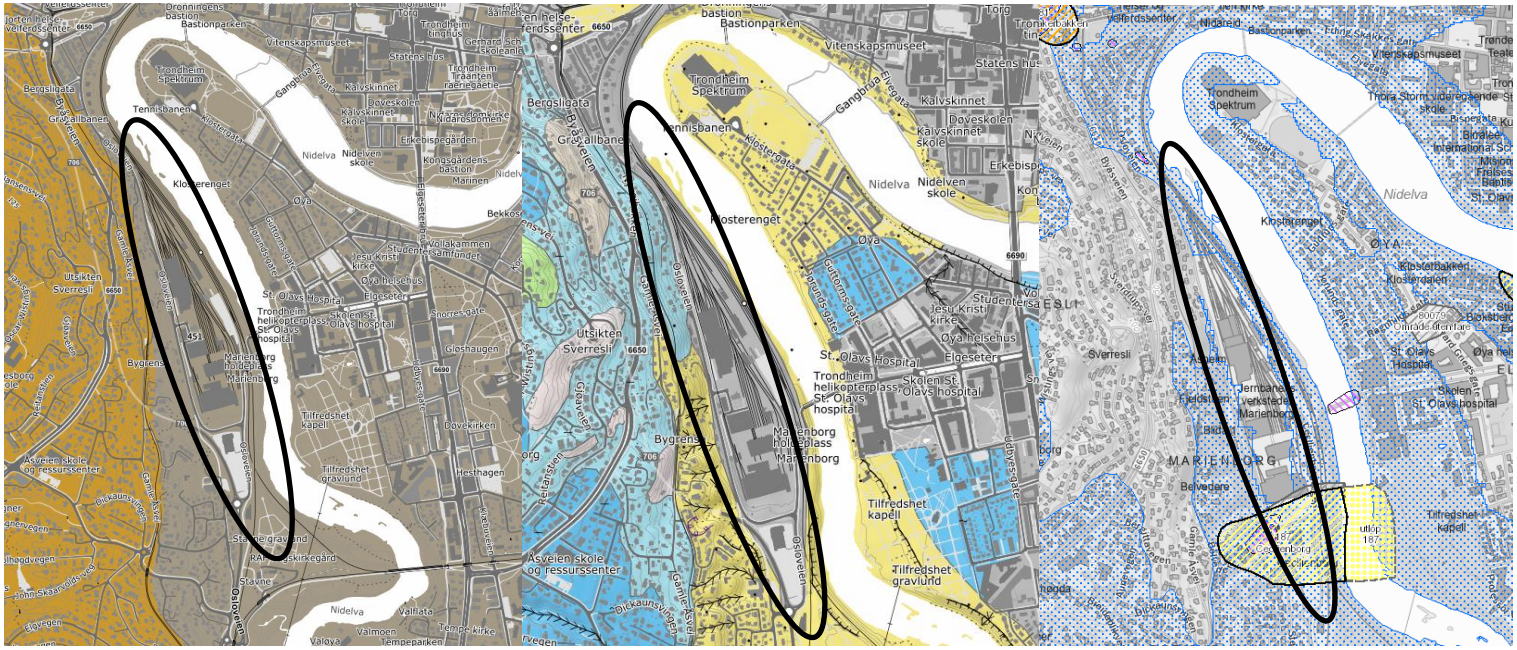


Figur 8 Kart som viser oversikt over terrenget i området Kilde: høydedata.no.

Grunnforhold

Planområdet ligger i et område der det øverste løsmasselaget består av fyllmasser. Fyllmassene er sannsynligvis tilført i ulike tidsperioder i forbindelse med stadig utvikling av planområdet. Det er ikke kjent hva slags masser fyllmassene består av, men det antas hovedsakelig sprengstein og kult. Det kan ikke utelukkes at det også er fylt med andre masser som stein, grus, sand og leire. NGUs løsmassekart viser at det ligger elveavsetninger (hovedsakelig sand, grus og silt) langs elvekanten og marine avsetninger (hovedsakelig leire) i soner lenger vekk fra elva. Det er sannsynlig at det ligger både elveavsetninger og marine avsetninger i lag i underkant av fyllmassene. NGUs Berggrunnskart antyder at hovedbergarten består av grønnstein/grønnskifer i området og antyder stor mektighet av leire i området.

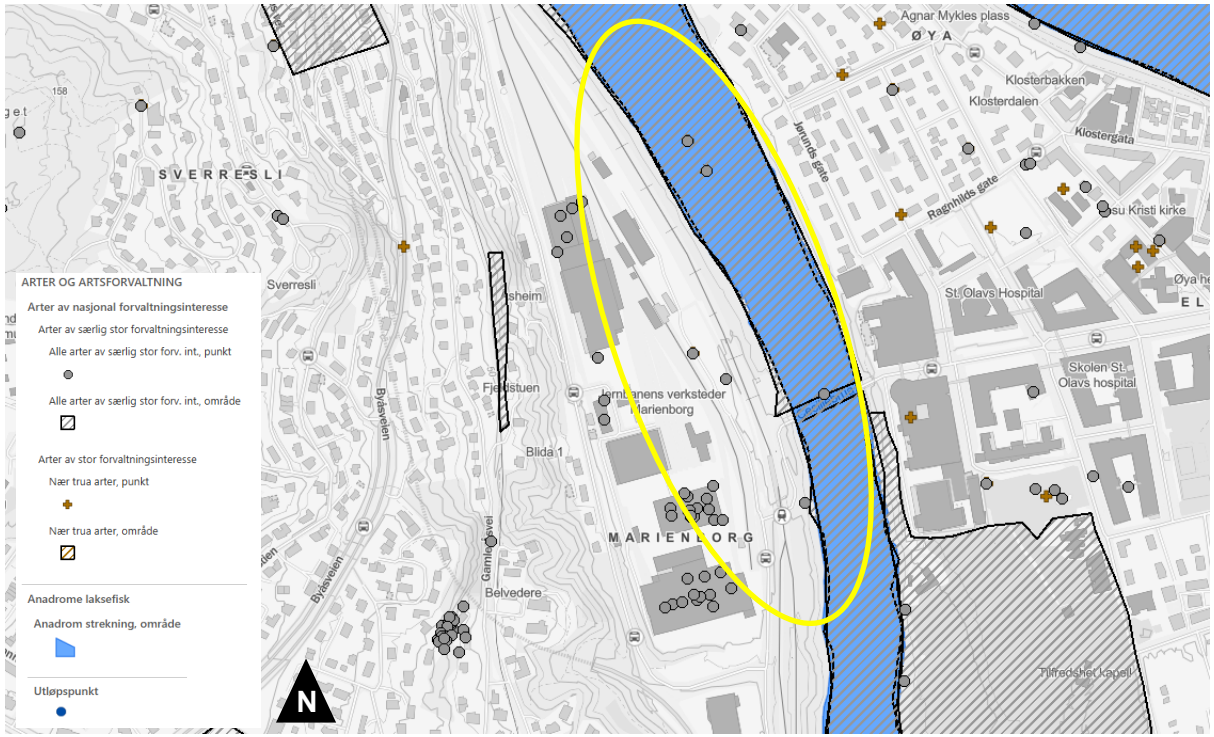
Store deler av planområdet ligger innenfor NVEs aktsomhetsområde for kvikkleireskred, og det er registrert en faresone for kvikkleireskred sør for planområdet ved Marienborg stasjon. Det er ellers registrert flere kvikkleirepunkt innenfor planområdet på NADAG, hovedsakelig i noen punkter lengst nord på området ved krysset Bergsligata/Osloveien og sør for planområdet i registrert faresone Cecilienborg 187. Det er også påvist kvikkleire i et punkt under Cecilienbrua på motsatt side av elven for planområdet.



Figur 9: Berggrunnskart (NGU) viser grønnskifer (grønngrå farge), løsmassekart (NGU) viser fyllmasse (grå farge), Kvikkleire skredfare (NVE Atlas) viser aktsomhetsområde i blått, faresoner i gult).

Naturmiljø
Nidelvkorridoren er et svært viktig naturområde med stor variasjon i plante- og dyreliv, et kjerneområde for biologisk mangfold som bør bevares. I Kommuneplanen står det "Nidelvkorridoren er avgrenset av Nidelvkorridorgrensen og angir området langs Nidelva hvor det i henhold til retningslinjene skal tas spesielle hensyn".

Grå punkter på figur 2-9 representerer observasjoner av fiskemåke, svale og tresorten ask. Det er ikke registrert naturmiljø eller naturlige habitater innenfor foreslått planavgrensning. Nidelva er et viktig anadrom område for blant annet laks, men elva og kantsonen ligger utenfor planavgrensningen.



Figur 10: Naturmangfold. Kilde: Naturbase

5 Forbindelser og byrom

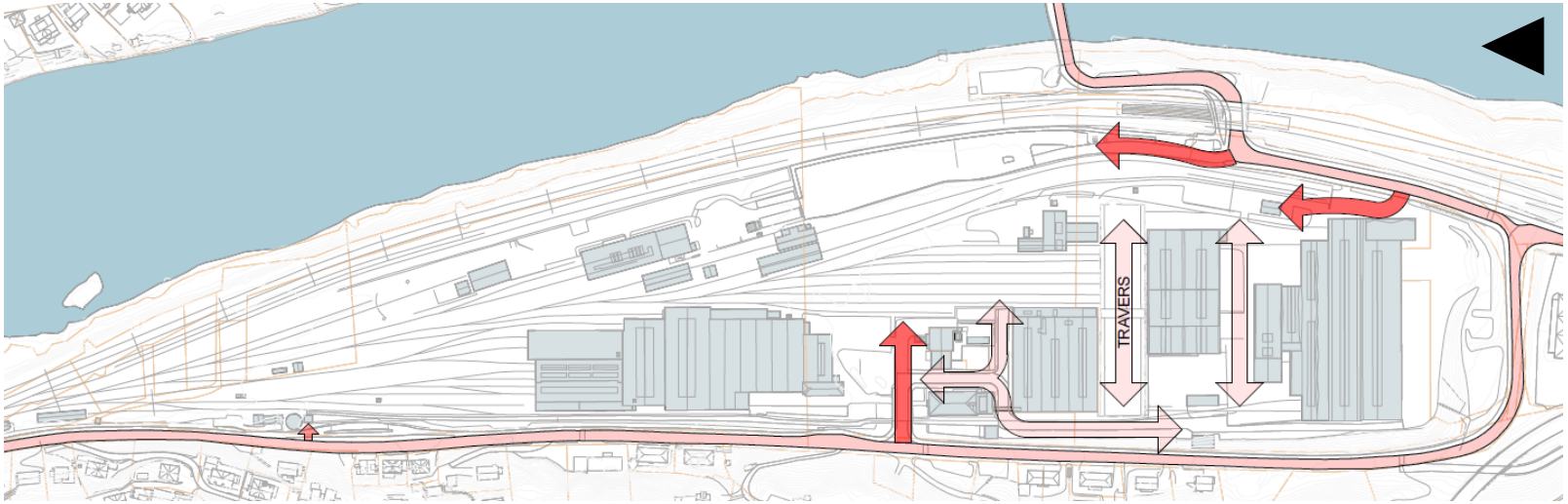
Forbindelser i området

Marienborg verksted ligger tett på Marienborg stasjon, som betjenes av lokaltog og buss. Verkstedområdet omkranses av Osloveien i vest og Cecilienborgvegen i sørøst. Cecilienborgvegen går i kulvert under jernbanen før den krysser Nidelva over til St. Olavs hospital. Dette er et viktig krysningspunkt, både for gående og kjørende. Verkstedområdet er inngjerdet, og det er ingen åpne forbindelser gjennom området for privatpersoner.

Adkomst til verkstedområdet

Adkomst for personell til Marienborg verksted er fra Osloveien. Personer som kommer fra Marienborg stasjon må på grunn av inngjerdinger og spor, gå rundt verkstedet på sørsiden, en distanse på om lag 750 meter. I tillegg er det tilrettelagt for bilparkering på vestsiden av verkstedet, med adkomst fra Osloveien.

Varelevering til verkstedet skjer hovedsakelig fra Cecilienborgvegen. Det er to innkjørsler inn til verkstedet, en direkte fra Cecilienborgvegen og en som går via parkeringsarealet ved stasjonen.



Figur 11 Oversikt over adkomster til Marienborg verksted.

6. Bomiljø og levekår

Støy

Støy fra det eksisterende jernbanenettet vises i kartet under. Siden kartet under kun viser støy fra hovedsporet, og ikke verkstedet, kan det være at den reelle støyutbredelsen er noe annerledes. Det skal gjøres støyberegninger og vurderinger som en del av reguleringsplanen.



Figur 12 Støy dagens situasjon. Kilde: Naturbase.

B: Samlet vurdering

Kvaliteter

Svært viktig jernbaneområde nasjonalt og regionalt – verksted og drift som sikrer togberedskap og drift.

Mulighetssrom for videreutvikling av området i tråd med fremtidens jernbanesatsing.

Sterk historisk identitet knyttet til jernbaneindustri.

Utfordringer

Aldrene bygg og vedlikeholdskrevende verkstedsfasiliteter.

Arealknapphet ift. spesielle plasskrevende behov.

Støy og barrierer for omgivelser.

Krevende grunnforhold.

C: Anbefalingskart

1. Sikre og styrke jernbaneformål

Styrke Marienborg som framtidig jernbaneverksted og teknisk driftsbase. Dette innebærer etablering av nytt verkstedbygg og hensettingsspor i tråd med planinitiativet.

2. Sikre muligheter for fremtidig modernisering av bygg og tilpasning av arealer

Sikre fleksibilitet for oppgradering av gamle verkstedbygninger og annet jernbaneareal for å imøtekomme fremtidige behov.

3. Bevare knutepunktkvalitetene og tilgjengelighet

Ikke skape ulemper for gang- og sykkelveiforbindelsen ved Osloveien og over Ceciliebrua.

4. Hensynta omgivelser og bevare miljøkvaliteter

Minimerer påvirknining (støy) mot St. Olavs Hospital og nærliggende boligområder.

Bevare viktige siktlinjer fra Marienborg i vest, og sikre god estetisk utforming av nye bygg

Bevare eksisterende grønnstruktur (trær), og evt. se på muligheter for å skape mer grønnstruktur

