

FORSLAG TIL PLANPROGRAM

Detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger Stasjon



Forord

Iht. plan- og bygningslovens § 12-9 og forskrift om konsekvensutredninger har Bane NOR utarbeidet planprogram for detaljregulering av jernbanetiltaket for Stavanger stasjon.

Tiltaket er en del av *Effektpakke 17, Stavanger -Skeiane, flere tog på Jærbanen*.

Hensikten er å gi økt kapasitet på jernbanen, med flere avganger og lengre tog, slik at flere kan reise med tog. For å oppnå dette planlegges det fem spor til plattform med lengde for 220 m lange tog.

Tiltaket ligger i Stavanger kommune. Bane NOR jobber med dette planarbeidet nå, på bakgrunn av statens (ved Jernbanedirektoratet) forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren. Avtalen er et virkemiddel for at veksten i persontransporten skal skje i form av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette skal oppnås med god tilgjengelighet og fremkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk, og høy arealutnyttelse i knutepunktet.

Målet med denne reguleringsplanen, er å gi en arealavklaring for jernbanetiltaket gjennom en reguleringsplan. Denne planen koordineres med andre pågående og kommende planer på stasjonsområdet. Kommunens sentrumsplan åpner for utbygging og byutvikling på stasjonen, dette vil gjennomføres som en egen plansak i regi av Bane NOR Eiendom AS. Rogaland fylkeskommune har planen for bussvei og kollektivtiltak rundt stasjonen.

Bane NOR varsler med dette oppstart av planarbeid, og planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn. Etter høringen vil innkomne merknader blir vurdert, svart ut og eventuelle endringer gjøres før planprogrammet legges frem for fastsettelse i Utvalg for By- og samfunnsutvikling i Stavanger kommune, som planmyndighet.

Planprogrammet er ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 14.august 2026 til 2.oktober 2026.

Bane NOR ønsker innspill på planprogrammet, inkludert foreslåtte temaer og utredninger konsekvensutredningen skal inneholde.

Et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut fra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.

Innspill til planprogrammet sendes:

Bane NOR, e-post: postmottak@banenor.no

eller med brev: Bane NOR, Postboks 4350, 2308 Hamar

Brevet eller e-posten bes merket med: «E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart»

Mer informasjon finnes på prosjektets nettside: <https://www.banenor.no/stavangerstasjon>

Eventuelle spørsmål til planarbeidet kan rettes til kontaktperson i Bane NOR, Maren J. Kirkebøen på e-post kirmar@banenor.no

Ordliste

Under følger en liste over fagbegrep som er brukt i planprogrammet med en kortfattet forklaring.

Begrep	Forklaring
Effektpakke / Infrastrukturavtale	Avtale som inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR som beskriver hvilken effekt tiltakene skal oppnå. Omtales som infrastrukturpakke fra og med 2026.
Lokaltog	Togene som går i lokaltrafikk på strekningen Stavanger - Skeiane/Nærbø/Egersund.
Fjerntog	Tog som går Stavanger-Kristiansand/Oslo.
10 minutters intervall	At togene har avgang hvert tiende minutt hver retning i rush
Konsekvensutredning	En vurdering av hvilke miljø- og samfunnsmessige virkninger en arealplan eller et tiltak vil ha. Konsekvensutredninger skal tilpasses den aktuelle planen/tiltaket og være relevant for de beslutninger som skal tas.
Planområde	Et geografisk avgrenset område som det planlegges innenfor. Det varslede planområdet er ofte større enn det selve plankartet i planforslaget er.
Influensområde	Område der planen eller tiltaket kan gi virkninger. Avgrensing av influensområdet vil variere ut ifra hvilket fagtema som vurderes, og kan være større eller likt avgrensingen av planområdet.
Planforslag	Et forslag til en arealplan som skal tilfredsstille kravene i plan- og bygningsloven. Planforslaget skal inneholde plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse. Det skal også inneholde konsekvensutredning der tiltaket krever det.
Høring	Høring er en formell prosess hvor befolkningen og berørte interesser får mulighet til å se planforslaget og sende inn sine innspill.
Kapasitetsanalyse	Analyse med vurdering av hvor mange tog som kan kjøres på den planlagte infrastrukturen.
RAMS-analyse	En RAMS-analyse (Reliability, Availability, Maintainability, Safety) ser på pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet for å minimere risiko, øke oppetid og redusere vedlikeholdskostnader.

Innhold

Forord	1
Ordliste	2
1 Sammendrag	4
2 Formål og bakgrunn	5
2.1 Formål med planarbeidet	5
2.2 Vurdering av utredningsplikten	5
2.3 Planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning (KU)	5
2.4 Tidligere utført arbeid	6
3 Beskrivelse av tiltaket	8
3.1 Beskrivelse av tiltaket	8
3.2 Hva som ikke er en del av tiltaket	9
3.3 Planavgrensning	9
4 Alternativer som skal utredes	11
4.1 Utredningsalternativet	11
4.2 Nullalternativet	12
5 Vurdering av utredningsbehov	13
5.1 Vurdering av temaer som skal konsekvensutredes eller beskrives	13
5.2 Tema som skal konsekvensutredes	14
5.3 Tema som skal beskrives	20
6 Planprosessen og medvirkning	24
6.1 Fremdrift	24
6.2 Plan for medvirkning	24
6.3 Høring av planprogrammet	25
7 Kilder	26
8 Vedlegg	27

1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å avklare arealet som trengs for å legge til rette for et bedre togtilbud ved ombygging av Stavanger stasjon. Ombyggingen skal gjøre det mulig å øke frekvens på lokaltog mellom Stavanger-Skeiane fra 15 minutters til 10 minutters intervall, og muliggjøre økning i frekvens for fjerntog Stavanger- Oslo, samt legge til rette for innføring av nye tog som er lengre enn dagens togsett. For å oppnå dette planlegges det 5 spor til plattform med lengde for 220 m lange tog.

Iht. plan- og bygningslovens § 12-9 og forskrift om konsekvensutredninger krever jernbanetiltaket en konsekvensutredning med planprogram.

Planprogrammet er en plan for planleggingen. Det beskriver formålet med planarbeidet, beskrivelse av jernbanetiltaket og planavgrensning samt forslagsstillers vurdering av utredningsbehov. I tillegg inneholder planprogrammer informasjon om planprosessen og medvirkning.

Høsten 2025 ble det utarbeidet et planinitiativ og stedsanalyse for jernbanetiltaket på Stavanger stasjon. Her beskrives formålet med planen, planområdet, plansituasjon og føringer, planideen, virkningen på omgivelsene, utredningsbehov og planprosess, samarbeid og medvirkning.

Oppstartsmøte med Stavanger kommune, planadministrasjon, ble gjennomført 13.januar 2026.

Kapittel 2 gjør rede for formålet med planarbeidet, samt tidligere vurderte og forkastede konsepter. Selve tiltaket er beskrevet i kapittel 3. Alternativer som skal utredes er beskrevet i kapittel 4, mens vurdering av utredningsbehov er gjort rede for i kapittel 5. Kapittel 6 beskriver planprosess og plan for medvirkning i planarbeidet.

Det legges opp til medvirkning gjennom åpne kontordager i løpet av planprosessen, og utvidede samarbeidsmøter med de mest berørte aktørene.

Følgende tema skal konsekvensutredes: Mobilitet, Bymiljø og bylandskap, Støy og Anleggsperiode. Tema som skal undersøkes og beskrives er: Naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, flom og overvann, kriminalitetsforebygging, arkitektonisk og estetisk utforming, Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) og miljø, klimagassutslipp og energibruk.

Planprogrammet er ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 14.august 2026 til 2.oktober 2026.

Bane NOR ønsker innspill på planprogrammet, inkludert foreslåtte temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelser skal inneholde. Et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut fra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.

2 Formål og bakgrunn

2.1 Formål med planarbeidet

Bane NOR skal utarbeide en reguleringsplan for å avklare arealbehovet for Stavanger stasjon i fremtiden. Stasjonen skal legge til rette for lengre tog og flere avganger. Fremtidig stasjon trenger 5 spor til plattformer, som er dimensjonert for 220 m lange tog. Denne sporplanen sikrer kapasitet til en realistisk avvikling av togtilbudet, fleksibilitet til å håndtere uforutsette hendelser og fremtidig behov for togmateriell og rutetilbud.

Tiltaket omfatter i hovedsak jernbaneteknisk infrastruktur, men vil ta med nødvendig areal for publikumsadkomst, publikumsfunksjoner på stasjonen, og eventuelle tilpasninger til omkringliggende områder. Planforslaget vil også omfatte midlertidig beslag av areal i anleggsperioden.

Arbeidet med Stavanger stasjon er forankret i Effektpakke 17 Flere tog på Jærbanen, effektpakken er en bestilling fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR, og legger til grunn:

- et togtilbud med ti minutters frekvens for lokaltog Stavanger - Skeiane
- økt frekvens for fjern tog mellom Stavanger og Oslo
- dimensjonere spor og plattformer på Stavanger stasjon for 220 meter lange tog

Effektpakke 17 er planlagt med oppstart i andre seksårsperiode (2031-2036) i Nasjonal transportplan (NTP).

På bakgrunn av statens (ved Jernbanedirektoratet) forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren, skal Bane NOR utarbeide en reguleringsplan nå, for å gi en arealavklaring og forutsigbarhet i utviklingen av knutepunktet.

I kommunedelplan for Stavanger sentrum (2019) er det krav om helhetlig reguleringsplan for området E5.

Bane NOR og Stavanger kommune har i innledende dialog blitt enige om å utarbeide en egen reguleringsplan for jernbanetiltaket. Det er et grensesnitt til byutviklingsprosjekt på stasjonsområdet i regi av Bane NOR Eiendom AS. Rogaland fylkeskommune planlegger og bygger Bussveiprojekter ved og rundt jernbanestasjonen.

Detaljreguleringen for jernbanetiltaket skal legge til grunn at ny stasjon planlegges som en selvstendig reguleringsplan, men arbeidet må koordineres med byutviklingsprosjektet, bussveiprojektet og andre tilgrensende prosjekter

2.2 Vurdering av utredningsplikten

Det følger av KU-forskriftens § 6 at reguleringsplaner for tiltak i forskriftens vedlegg I alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Vedlegg I nr. 7a til KU-forskriften omfatter jernbanelinjer for langdistansetrafikk, og nr. 7e omfatter jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Bane NORs tiltak ved Stavanger stasjon vil overskride dette kriteriet. Dette utløser derfor krav om konsekvensutredning og planprogram for planarbeidet på Stavanger stasjon.

2.3 Planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning (KU)

Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses som viktige å undersøke når det gjelder miljø og samfunn. Det skal i tillegg beskrive hvilket grunnlagsmateriale som må lages for at planforslagets relevante temaer kan vurderes tilstrekkelig,

beskrive relevante og realistiske plan- og utredningsalternativer og beskrive aktuelle samarbeids- og medvirkningsprosesser.

Planprogrammet sendes på høring og offentlig ettersyn sammen med varslingsplanoppstart og fastsettes av Utvalg for By- og samfunnsutvikling i Stavanger kommune, som planmyndighet etter avsluttet høringsperiode.

Etter at planprogrammet er fastsatt skal planforslaget for selve tiltaket utarbeides og utredes.

2.4 Tidligere utført arbeid

Teknisk hovedplan 2020 – 2022

Bane NOR utarbeidet en teknisk hovedplan i 2020-2022. Hensikten med hovedplanen var å utforske ulike alternative konsepter for å svare ut bestillingen om økt togtilbud, og anbefale ett alternativ for videre detaljering.

Forutsetninger for arbeidet var det samme som nå, tilrettelegging for flere og lengre tog. Det ble gjennomført en kapasitetsanalyse som viser behov for fem spor til plattform, altså ett spor mer enn i dag. I tillegg er det nødvendig å forlenge både spor og plattformer for å tilrettelegge for tog med 220 m lengde.

Det ble avdekket fysiske forutsetninger for sporplanen som ble førende for sporenes plassering og kurvatur:

- Lagård gravlund: Muren mot Lagård gravlund gir begrensninger for utforming av sporplanen. Muren går langs det smaleste punktet i innkjøringen til stasjonen, og gjør at eneste mulighet for forlengelse av spor og plattformer er nordover. Å flytte muren vil gi inngrep i den vernede gravlund.
- Løkk og brukonstruksjoner (inkludert Bergelandsbrua): Dagens løkk og brukonstruksjoner, med tilhørende søyler, gir klare begrensninger for utforming av ny sporplan. Å rive disse vil øke kostnadene, forlenge anleggsperioden, og påvirke eksisterende veinett i svært stor grad
- Jernbaneveien og Breiavatnet: Ved forlengelse av spor og plattformer nordover kommer spor og plattformer nærmere Jernbaneveien enn i dag. Forlenges sporene for nært Jernbaneveien i nord kan det påvirke trafikk- og bussavviklingen nord for stasjonen.

I arbeidet med teknisk hovedplan ble det undersøkt ulike konsepter for jernbanetiltaket, herunder antall spor til plattform, hvor sporene kunne plasseres i forhold til eksisterende infrastruktur, samt løsninger som innebar å rive eksisterende løkk og brukonstruksjoner for å se om det ga plass til bedre løsninger for jernbanesporene.

Løsninger som innebar færre enn fem spor til plattform, vil være sårbare for forsinkelser fordi det ikke blir plass til neste tog.

Løsninger som innebar kortere spor enn til 220 m lange tog, vil være begrensende i togtyper som kan kjøres på Jærbanen i fremtiden.

Løsninger som innebar å rive dagens løkk og brukonstruksjoner ga noe mer plass mellom nordenden av sporområdet og Jernbaneveien, men innebar store kostnader og store inngrep i veistrukturen i Stavanger sentrum

Optimalisering og kvalitetssikring (2025)

Bane NOR gjennomførte høsten 2025 et optimaliseringsarbeid for å kvalitetssikre om løsningen fra teknisk hovedplan fortsatt var riktig tiltak for å legge til rette for økt kapasitet og lengre tog på Stavanger stasjon, eller om det var grunn til å se på andre løsninger.

Konklusjonen fra arbeidet er at det er nødvendig med fem spor til plattform dimensjonert for 220 m lange tog. Løsningen fra teknisk hovedplan legges derfor til grunn for videre planlegging og arealavklaring.

Optimaliseringsarbeidet viser at det som er viktig for å ivareta fleksibilitet og robusthet i dette prosjektet er:

- 5 spor til plattform for å unngå kø og forsinkelser
- Plass på stasjonen som ivaretar fremtidens togmateriell
- Mulighet for ytterligere økning i togtilbudet på lang sikt
- Plass på stasjonen til korttidsparkering av togmateriell.

Alternativer som omhandler færre og/eller kortere spor vil ikke ivareta behovet for fleksibilitet og robusthet godt nok, og vil ikke gi en riktig arealavklaring for jernbanetiltakets arealbehov på Stavanger stasjon.

3 Beskrivelse av tiltaket

3.1 Beskrivelse av tiltaket

Stavanger stasjon planlegges med å forlenge sporene nordover, mot krysset Jernbaneveien/Olav Vs gate, som vist med brun pil i figuren til høyre. Dette fører til at flere av dagens stasjonsbygninger må rives. Riving av bygningene er i tråd med KDP Sentrumsplanen (2019).

Forlengelse mot Jernbaneveien kan også påvirke dagens utforming av veiarealet. Jernbaneveien er i dag en bred gate med både fortau, parkeringslomme, busslomme og kjørefelt. I Sentrumsplanen er Jernbaneveien vist som bussvei, og Rogaland fylkeskommune har pågående planer for fremtidig kollektivløsning i området.

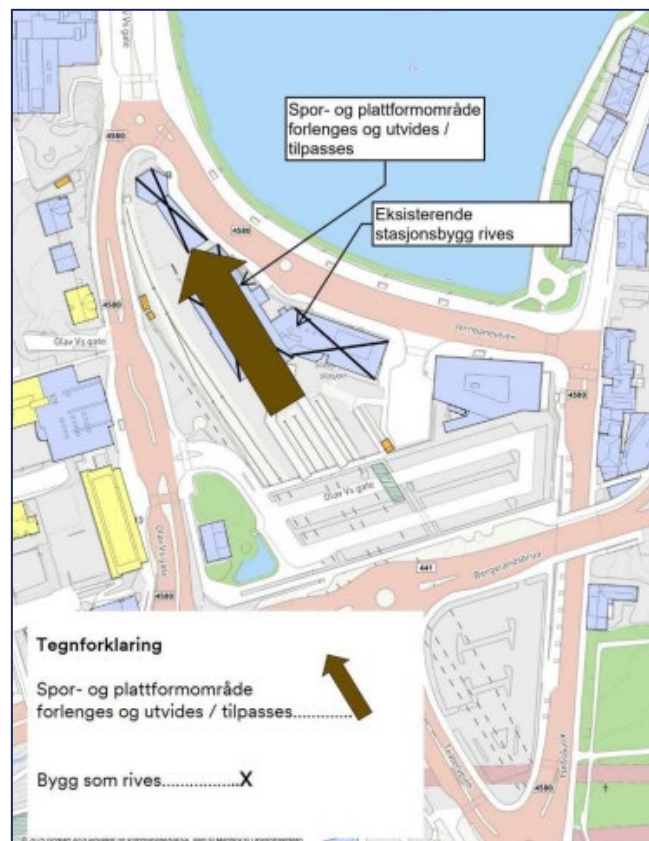
Kjørefelt for buss antas å kunne beholdes med ny sporplan, men utforming av gaten, med plassering av bussholdeplasser, adkomst for privatbil og fordeling av bredder i gatesnittet må undersøkes i planarbeidet.

Eksisterende lokk- og brukonstruksjoner beholdes. Dette gir mulighet for at den nye stasjonen kan koble seg på byen i flere retninger, ved å legge stasjonsfunksjoner på to ulike plan; sporområdet (høydekote 6/nivå 1) og eksisterende lokk (høydekote 12/nivå 2).

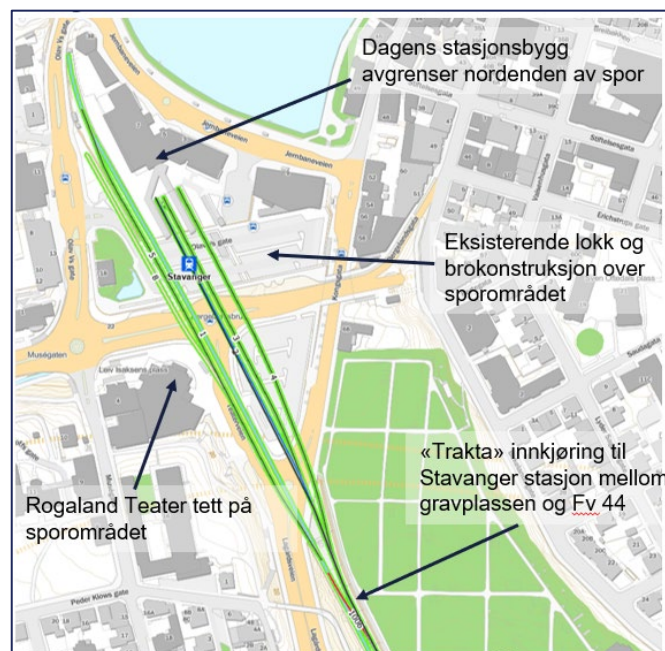
Funksjoner og konstruksjoner som er en del av jernbanetiltaket omfatter bl.a.: venterom, publikumsinformasjon, gang- og uteoppholdssoner, tekniske bygg for jernbanen, sykkelparkering og adkomstløsninger for øvrige trafikanter.

Det er knapt med plass på Stavanger stasjon når både jernbanen og bussen skal prioriteres i knutepunktet. Utfordringen ligger i å utforme stasjonen og knutepunktet på en god måte som knytter sentrum og stasjonen sammen, samtidig som kollektivtilbudet i Stavanger styrkes.

For å sikre en realistisk gjennomføring og bygging av jernbanetiltaket er også arealer mot Paradis tatt med i planområdet, for å planlegge riggområder og adkomst til anleggsgjennomføring.



Figur 11: Kart som viser plassering av sporforlengelse.



Figur 2: Kartet viser ulike elementer som ligger tett på planområdet og begrenser videre utvikling av sporene.

3.2 Hva som ikke er en del av tiltaket

Planarbeidet legger ikke opp til bebyggelse rettet mot byutvikling, næring o.l. ut over tilbud til passasjerer i forbindelse med stasjonsfasiliteter/stasjonsbygg.

Potensielle grensesnitt og mulighet for samlokalisering mellom stasjonsfunksjoner og kommersielle planer for byutvikling avklares i medvirkningsfasen.

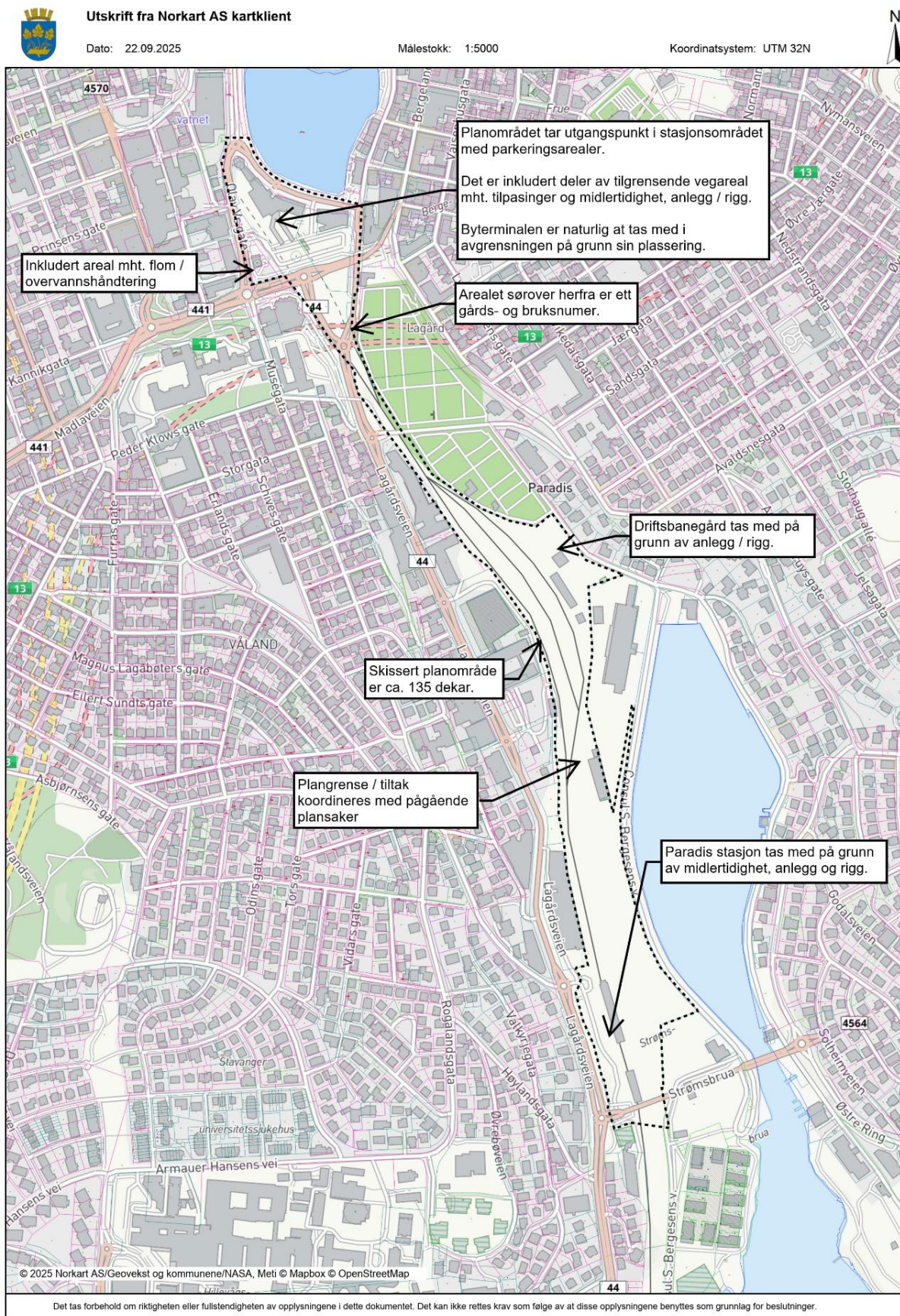
Funksjonene i veinettet rundt stasjonen forutsettes å kunne opprettholdes som i dag, med Jernbaneveien som kollektivgate og bussavvikling på Byterminalen.

3.3 Planavgrensning

Skissert planområde omfatter i hovedsak eksisterende jernbanearealer, andre samferdselsarealer og teknisk infrastruktur fra og med Stavanger stasjon til og med Paradis stasjon. Selve tiltaket som planlegges med ny sporplan, endring av plattformer og stasjonsarealer vil bli liggende ved nåværende Stavanger stasjon.

Paradis og området sør for Stavanger stasjon er tatt med i planavgrensningen for å kunne vurdere behovet for midlertidige areal til anleggsfasen. I planarbeidet skal størrelse og lokalisering av rigg- og anleggsområder utredes. Den endelige plangrensen vil tilpasses til de arealene det faktisk vil være behov for.

Rundt Stavanger stasjon avgrenses området av eksisterende gater/veier som omslutter stasjonen og jernbaneinfrastrukturen. De tilhørende parkeringsarealene på lokk og i anlegg er inkludert i planområdet, både med hensyn til anleggs- og driftsfase.



Figur 3: Skissert planavgrensning med forklarende tekst. Målestokk gjelder ved print av kartet i A3.

4 Alternativer som skal utredes

Forskrift om konsekvensutredninger stiller krav om at det utredes alternativer som er relevante og realistiske. Som beskrevet i kapittel 2 er det i tidligere fase sett på ulike jernbanetekniske løsninger for å oppnå målene i bestillingen om økt jernbanekapasitet og plass til lengre tog. Konklusjonen fra dette arbeidet var behov for fem spor til plattform med plass til 220 meter lange tog, og at eneste realistiske alternativ for å gjennomføre dette er å rive dagens stasjonsbygg og forlenge sporene nordover. Det er med andre ord ikke andre alternativer som vurderes som relevante og realistiske å utrede for jernbanetiltaket på Stavanger stasjon.

Planprogrammet legger derfor opp til en konsekvensutredning med utgangspunkt i ett planalternativ og nullalternativet. Disse to alternativene er beskrevet nedenfor.

4.1 Utredningsalternativet

Beskrivelse av utredningsalternativet

Utredningsalternativet defineres av gitte forutsetninger som beskrevet i kapittel 2. Disse er førende for hvordan prosjektet utvikles og skal være grunnlaget som benyttes i KU-rapportene.

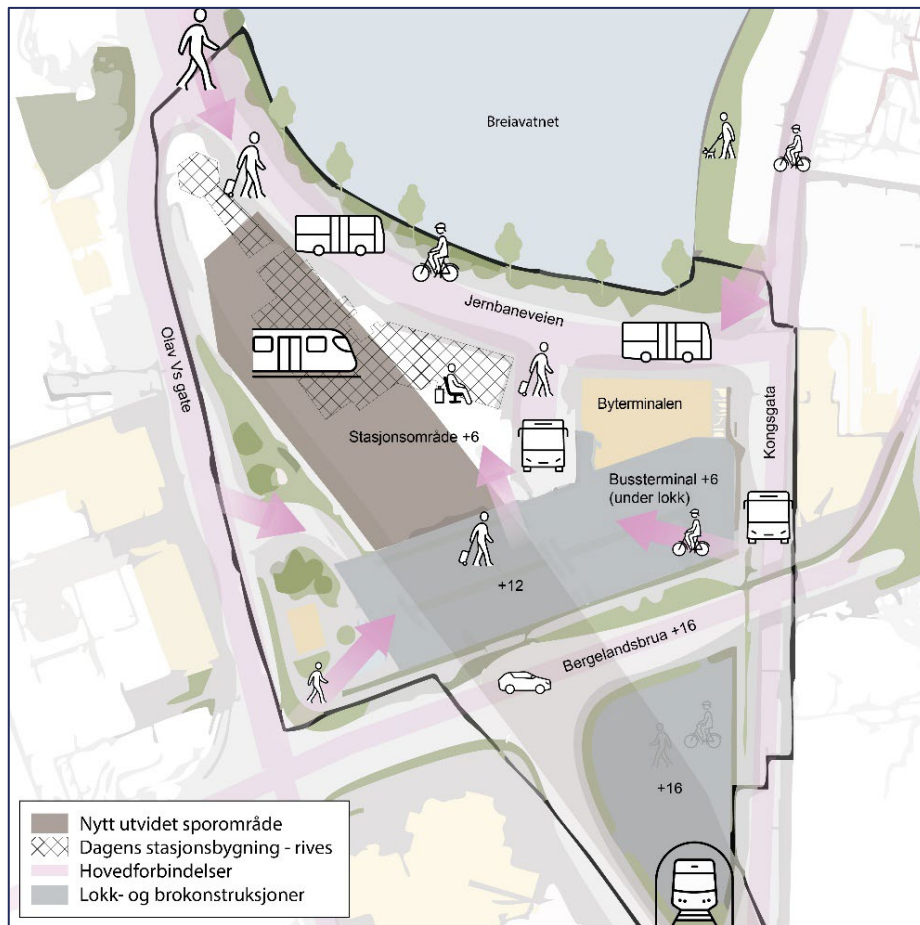
Utredningsalternativet vil detaljeres i løpet av planprosessen, og i dette arbeidet vil forhold for passasjerene og gående- og syklende til/fra stasjonen, internt på stasjonsområdet, og på tvers av området, bli svært viktig, herunder:

- Integrering av gangforbindelser mellom stasjonsområdet og byen skal vurderes i forhold til gangavstander, synlighet, lesbarhet, tilgjengelighet og barrierer.
- Trafikale konsekvenser av økt persontrafikk fra jernbanen vurderes med fokus på fotgjengerstrømmer i stasjonsområdet og gang- sykkeltrafikk til og fra stasjonen.
- Det skal redegjøres for konsekvenser for trafikk i Jernbaneveien.

Hvordan stasjonen kobler seg til byen, slik at passasjerene og andre som bruker stasjonsområdet kan gå mellom sentrum og stasjonen på en god måte vil være viktig. Spesielt gjelder dette for kryssing av Jernbaneveien som kollektivgate med hyppig busstrafikk, samtidig som jernbanesporene kommer nærmere veien. Med økt frekvens er det forventet at det vil bli flere reisende i området, og trafikksikkerhet og fremkommelighet i knutepunktet vil være viktig.

Følgende forutsetninger legges til grunn for utredningsalternativet:

- Fem spor til plattform
- Plattformen for 220meter lange tog
- Forlengelse av sporene mot nord
- Eksisterende stasjonsbebyggelse rives
- Plassering av andre tiltak som er nødvendige for jernbanen, som for eksempel tekniske hus, stasjonsbygg og driftsarealer
- Dagens lokk- og brukonstruksjoner beholdes



Figur 4: Prinsippskisse som viser forutsetninger for utredningsalternativet, og hovedforbindelser til/fra stasjonsområdet.

4.2 Nullalternativet

Nullalternativet skal gjenspeile dagens situasjon og en videreutvikling av den, om planforslaget ikke blir vedtatt. Alternativet skal være sammenligningsgrunnlag for konsekvensutredningen.

Nullalternativet innebærer at stasjonen og sporene blir værende slik de er i dag. Dagens situasjon med 15-minutters avganger videreføres, og det vil ikke være mulig å innføre lengre tog med plass til flere passasjerer. Stasjonsbygningene blir ikke revet.

Følgende miljøtema definerer nullalternativet:

- Det blir ingen anleggsperiode
- Støysituasjonen forblir slik den er i dag
- Mulighetene for mobilitet forblir som i dag
- Landskapet og bymiljøet endres ikke

5 Vurdering av utredningsbehov

5.1 Vurdering av temaer som skal konsekvensutredes eller beskrives

Mulige utredningstema er listet opp i forskrift om konsekvensutredninger §21. Listen med mulige tema i forskriften er gjennomgått og vurdert opp mot tiltaket og planområdet, fremstilt i tabell 1. De temaene som er vurdert å inngå i utredningene er beskrevet i kapittel 5.2 temaer som beskrives i planbeskrivelsen eller ivaretas av andre utredninger og analyser er beskrevet i kapittel 5.3.

Tabell 1: Vurdering av tema i KU-forskriften som bør utredes

Tema fra KU-forskriften §21	KU	Planbeskrivelse / andre utredninger og analyser	Ikke relevant	Kommentar
Naturmangfold, jf. Naturmangfoldloven		X		Vurderes som ikke relevant KU-tema for tiltaket, håndteres i planbeskrivelsen og beskrives/ undersøkes
Økosystemtjenester			X	
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål			X	Ev. relevante tema ivaretas av KU-rapport for mobilitet
Kulturminne og kulturmiljø	(x)	X		Vil beskrives/inngå som del av tema for «Bymiljø» og knyttet til stasjonsutforming. Nærføring til kulturminne og kulturmiljø, spesielt Stavanger middelalderby, beskrives i planbeskrivelsen.
Friluftsliv			X	
Landskap	X			Forholdet til Breiavatnet og siktlinjer er relevante KU-tema for Bylandskap og bymiljø.
Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	X			Relevant KU-tema, spesielt for anleggsfasen.
Vannmiljø, jf. Vannforskriften			X	
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser			X	
Samisk natur- og kulturgrunnlag			X	
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	X		X	Transport er relevant KU-tema.
Beredskap og ulykkesrisiko		X		Ivaretas i ROS- og RAMS-analyser.
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred		X		Overvann ivaretas i VA-plan.

Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen			X	
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	X			Relevant KU-tema, både for mobilitet og anleggsperioden.
Barn og unges oppvekstvilkår	X			Relevant KU-tema, både for mobilitet og anleggsperioden.
Kriminalitetsforebygging	(x)	X		Vil beskrives/inngå som del av tema for «Bymiljø» og knyttet til stasjonsutforming.
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	(x)	X		Vil beskrives/ inngå som del av tema for «Bymiljø» og knyttet til stasjonsutforming.

5.2 Tema som skal konsekvensutredes

Dette kapittelet omtaler alle temaene som skal konsekvensutredes. I tabellen i kap. 5.1 er det flere tema som er vurdert å få virkninger fra tiltaket. Det er vurdert at flere av disse temaene er hensiktsmessige å slå sammen i samme rapport da de har flere tilgrensende eller overlappende forhold. De fire hovedtemaene som skal konsekvensutredes vil være:

- Mobilitet
- Bylandskap og bymiljø
- Støy
- Konsekvenser i anleggsperioden

Teamet «konsekvenser i anleggsperioden» omhandler midlertidig fase i forbindelse med bygging av jernbanetiltaket. De øvrige temaene omhandler permanent situasjon etter at jernbanetiltaket er bygget.

I den videre teksten er hvert hovedtema beskrevet med utgangspunkt i «Utredningsbehov», «Metodebeskrivelse», «Mulige virkninger», og «Dagens situasjon».

5.2.1 Mobilitet

Utredningsbehov og metodebeskrivelse

Utredningsbehovet for mobilitet knytter seg til tre hovedgrupper.

- (1) logistikk internt på stasjonsområdet,
- (2) koblinger for de ulike trafikantene til og fra stasjonsområdet, og
- (3) transport gjennom og rundt området.

Konsekvensene for disse tre brukergruppene, skal vurderes på denne måten:

(1) Logistikken internt på stasjonsområdet skal fungere uten unødvendige barrierer, godt og effektivt og det må sikres plass og tilgjengelighet for de aktuelle trafikantene. Dette omfatter gående, syklende, busser, taxi, kiss&ride-sone, sykkelparkering og tilgjengelighet. Adkomst til jernbaneteknisk infrastruktur og plattformer skal sikres.

(2) De som reiser til og fra stasjonen bør enkelt kunne finne vei og orientere seg på stasjonen og i området rundt, uten å måtte gå unødvendige omveier for å komme til sin destinasjon / målpunkt.

(3) Fordi Stavanger stasjon er plassert midt i Stavanger sentrum, skal utredningen vise hvordan det planlagte tiltaket på stasjonen påvirker trafikkbildet med bakgrunn i dagens organisering av trafikken, fremkommelighet og trafikksikkerhet i veinettet. Dette gjelder for gående generelt og spesielt i tilknytning til parkdraget rundt Breiavatnet, syklende, busser og andre trafikanter.

Det skal lages en mobilitetsplan for området som viser den nye situasjonen, med bevegelseslinjer for de ulike trafikantene. Denne blir grunnlaget for vurderingene i konsekvensutredningen.

Konsekvenser belyses i tekst og med illustrasjoner, sammen med vurdering og beskrivelse av avbøtende tiltak. Det skal gjøres feltarbeid og kartlegging av fagkyndig med kompetanse og erfaring med utredning av mobilitet.

Mulige virkninger

Ombyggingen vil berøre hele stasjonen. Det blir flere og lengre spor og plattformer. Det vil kunne påvirke utforming av Jernbaneveien og hvor nye bygg kan etableres. Riving og nyetablering av stasjonsfunksjoner vil kunne beslaglegge større arealer eller frigi arealer. En justering av bussholdeplasser vil kunne påvirke stasjonens logistikk. Utformingen av uteområder og plassering av stasjonsbygg/funksjoner med innganger, vil kunne gi nye ganglinjer i området.

Gatenettet rundt stasjonen og planlegging av Bussveien i Kongsgata, Jernbaneveien og Olav Vs gate vil ha grensesnitt til prosjektet. Tilpasninger, adkomster til stasjonen langs Jernbaneveien og Olav Vs gate må ivaretas, og noen mindre justeringer i områdene rundt kan påregnes.

Dagens situasjon

I dag er Stavanger stasjon et viktig kollektivknutepunkt, som inkluderer alle former for mobilitet. Området er først og fremst en jernbanestasjon, med gående mellom tog og nærliggende områder, særlig sentrum vest og øst for Breiavatnet, og overgangsreisende mellom tog og buss. I tillegg er det reisende med sykkel, taxi og bil til og fra stasjonen, samt varelevering til bedrifter innenfor planområdet, buss for tog og togservice til fjern tog. Byparken med gangveier bl.a. langs Jernbaneveien har viktig selvstendig funksjon for gående i Stavanger sentrum.

Stasjonens viktigste funksjon er å betjene reisende til og fra regionen sør for Stavanger. Stasjonen har også en viktig rolle i det nasjonale togtilbudet, og benyttes for lengre reiser til og fra byen. Dette betyr at mange mennesker bruker stasjonen til å komme til og fra jobb, og går videre til andre steder i byen. Tellingene viser at en god del bytter mellom tog og buss, for videre reiser rundt i byen. Koblingen mellom tog og buss er derfor viktig.

Stasjonen inneholder også andre funksjoner tilknyttet mobilitet som stasjonsbygg med ventearealer, sykkelparkering, oppholdssoner utendørs og sitteplasser. Det er mange passasjerer som bruker flere deler av stasjonen.

5.2.2 Bylandskap og bymiljø

Utredningsbehov

Det skal utredes virkninger av tiltaket basert på:

- Funksjon, lesbarhet og betydning for byens struktur og bruk
- Visuelle og romlige kvaliteter – bebyggelsespreg, romforhold og skala
- Bylandskapskarakter, topografi, lesbarhet og helhet
- Historisk utvikling og stedsidentitet
- Sosiale konsekvenser av fysiske endringer i området, herunder sosial trygghet

Konsekvensene av tiltaket for byens samlede visuelle uttrykk med fokus på overordnede strukturer og siktlinjer, herunder samspillet mellom bebyggelse, byrom, landskap og strukturer, slik tiltaket oppleves fra ulike avstander og i menneskelig skala, skal utredes.

Det skal utredes hvordan tiltaket påvirker byens sosiale, romlige og visuelle forhold og kvaliteter. Utredningen skal vurdere tiltakets konsekvenser for bylandskapet og den eksisterende bystrukturen, og belyse både fjern- og nærvirkninger, skala og overganger.

Avgrensing mot andre fag

Temaer som anleggsperioden, støy, og mobilitet/knutepunkt vil bli behandlet i egne konsekvensutredninger. Verdier som er verdsatt i andre fagutredninger skal ikke verdsettes i denne utredningen. Temaene kulturminner og kulturmiljø, kriminalitetsforebygging, og arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet, skal beskrives særskilt i planbeskrivelsen i tillegg til at de også delvis vil inngå i denne konsekvensutredningen der det er naturlig knyttet til temaet.

Metodebeskrivelse

Metoden i Miljødirektoratets håndbok M-1941, kap. 5 Landskap vil i hovedsak benyttes, men kan måtte tilpasses i noen tilfeller. Metoden nevner flere konkrete tema knyttet til overordnede landskapstrekk som benyttes i vurderingen.

Metoden egner seg godt til utredning av klima- og miljøtema, da det som er aktuelt i området beskrives og vurderes. Om det viser seg at noen aktuelle tema ikke er inkludert i metoden til Miljødirektoratet, vil det bli inkludert på annen måte i utredningen. Det skal gjøres feltarbeid og kartlegging av fagkyndig med kompetanse og erfaring med utredning av landskap.

Metoden krever at prosjektområdet deles inn i delområder, som så beskrives ut ifra landskapstrekk basert på håndboka. Delområdene verdi-vurderes, påvirkningen vurderes opp mot planlagt tiltak, og så beskrives konsekvensene av virkningene. Virkningene vurderes basert på befaring, skrivebordsarbeid og digitalt modellstudium (3D-modell), med utgangspunkt i forholdene:

- Synlighet
- Fragmentering
- Skala
- Formgivning
- Tilhørighet/identitet

3D-modellen vil være viktig grunnlag for å dokumentere tiltakets konsekvenser for landskapet i nær- og fjernvirkning. Det skal også vurderes behov for eventuelt avbøtende tiltak.

Mulige virkninger

Rivning av stasjonsbygg og reetablering av stasjonsfasilitetene kan gi konsekvenser som skal vurderes i en konsekvensutredning. Både konsekvenser av arkitektonisk utforming av nye bygg, men også forholdet til omkringliggende gater og hvordan stasjonen forholder seg til byen. Tiltakets utforming, kan gi konsekvenser for siktakser, opplevelsen av byen, og sosial trygghet.

Andre viktige verdier i området som bør vurderes er opplevelsen av uterom, trær og vannspeil. I tillegg kan det være andre konsekvenser for tilknytningen til byen som er viktige å vurdere. Dette koordineres og avgrenses opp mot konsekvensutredning for mobilitet.

Dagens situasjon

Landskap og bylandskap

Planområdet strekker seg gjennom et naturlig daldrag som mellom Vågen og Hillevågsvatnet og er innrammet av høydedrag mot øst og vest som danner et viktig landskapsrom. Sikten inn mot Domkirken og Breiavatnet fra Kannikhøyden i sør er et viktig historisk element i byen. Byggingen av Jernbanelokket og Bergelandsbrua har redusert denne siktaksen, men det er fortsatt mulig å få et glimt av vannet og kirken fra Jernbanelokket.

Stasjonen ligger ved Breiavatnet, som er et sentralt element i den overordnede grønnstrukturen i Stavanger. Sammen med Stavanger Domkirke med Byparken, Kongsgården, Kannikhøyden med Rogaland Teater og Museum, danner Breiavatnet enda et viktig lokalt bylandskapsrom.

Bebyggelse, bystruktur og skala

Stasjonsområdet har utviklet seg over lang tid og fremstår i dag lite helhetlig og svakt tilknyttet byen. Dette er et resultat av gradvis tilpasning av funksjoner siden jernbanen åpnet i 1878. Området oppleves i dag med en sammensatt skala med en kombinasjon av bygninger som er høye og lave, eldre og nye, og med beliggenhet på flere ulike nivåer. Etableringen av lokk og parkeringsanlegg har endret det naturlige terrenget og landskapet i området. Breiavatnet er derimot mer eller mindre upåvirket.

Funksjon, tilgjengelighet og bevegelsesmønstre

Stavanger stasjon ligger sentralt i byen og fungerer som et viktig knutepunkt for både kollektivtransport og biltrafikk, men også for gående og syklende i sentrum. Stasjonen oppleves lukket og med dårlig orienterbarhet spesielt fra sør. Trafikkflyten er ofte utfordrende, og det mangler sammenhengende, trygge gang- og sykkelforbindelser. Stasjonsområdet domineres visuelt av trafikk og parkering i kontrast til nærliggende grønne byrom som Breiavatnet og Byparken.

Bymiljø, byrom og opplevelseskvaliteter

Offentlige rom i området kan oppleves som lite inviterende og det mangler både grønne områder og trygge sosiale møteplasser. Eksisterende omgivelser ved stasjonen påvirkes av støy, busstrafikk, lite grønt og mørke og utrygge områder, som svekker både bymiljøkvaliteten for de som ferdes og oppholder seg der.

5.2.3 Støy

Utredningsbehov

Som en del av konsekvensutredningen vil det bli utført støyberegninger for endelig situasjon. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

Metodebeskrivelse

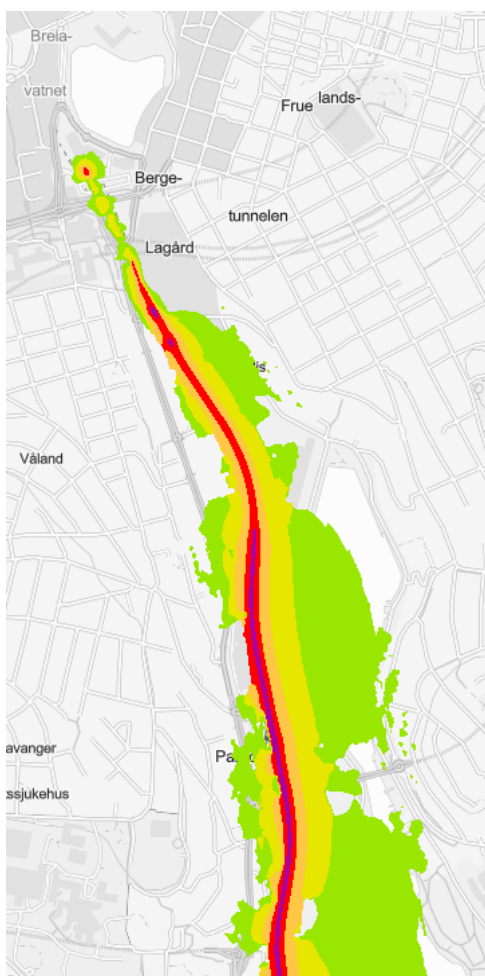
Konsekvensutredning av støy for endelig situasjon gjøres i henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941, med utgangspunkt i T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging).

Mulige virkninger

Med hyppigere avganger vil total belastning fra togstøy bli noe økt langs strekningen. Ved en mulig endring av kjøremønster i Jernbaneveien, vil også støy fra kjøretøy kunne påvirkes.

Dagens situasjon

I dag er det noe støy fra togene i det de kommer ut fra under lokket og inn på stasjonen. Støyen holder seg i stor grad innenfor stasjonsområdet. I tillegg er det støy fra trafikken i kjøreveiene rundt planområdet. Nye lokaltog kan gi mindre støy enn dagens lokaltog.



Figur 5: Støysonekart for bane hentet fra Naturbase.no



Figur 6: støysonekart for vegtrafikk, hentet fra Naturbase.no

5.2.4 Anleggsperioden

Utredningsbehov

Det vurderes som nyttig å vurdere virkninger av hele anleggsperioden samlet i en rapport.

Flere av fagtemaene vil utredes i egen utredning og så samles i en felles rapport. Konsekvensene av anleggsperioden er midlertidige, men kan likevel pågå i lang tid. Konsekvensene må derfor belyses og avbøtende tiltak må vurderes.

Metodebeskrivelse

Det tas utgangspunkt i metodikken til Statens vegvesens (2021) håndbok V712 for ikke-prissatte konsekvenser via forenklet metode. For vurdering av støy i midlertidig situasjon vil det utføres iht. retningslinje T-1442.

Mulige virkninger

Anleggsperioden vil kun være en midlertidig situasjon, men vil kunne påvirke mange fagområder i stor grad over lenger tid, og noen virkninger kan være permanente. Det er vurdert at følgende fagfelt må vurderes spesifikt for anleggsperioden:

1. Trafikk og kjøremønster (gående, syklende, privatbilister og busser) til/fra/ved stasjonen og planområdet
2. Trafikkavvikling på jernbanen
3. Buss-for-tog-tilbudet
4. Støy
5. Luftforurensing
6. Rystelser
7. Barn og unge
8. Ulykkesrisiko og beredskap i anleggsperioden

Om anleggsperioden

Anleggsperioden kan gjennomføres på flere måter og hvor lang perioden blir er foreløpig usikkert. Det skal utarbeides en egen plan for gjennomføring av anleggsperioden. Den skal beskrive følgende:

- Plassering av rigg- og anleggsområder
- Massehåndtering/deponier
- Jernbanetrafikken
- Ivaretagelse av ferdsel i og rundt anleggsområdet
- Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy

I tillegg skal anleggsperioden beskrives med faser, arealbeslag og hvilke tiltak som er permanente og midlertidige.

5.3 Tema som skal beskrives

5.3.1 Naturmangfold

Det er registrert naturtyper omkring planområdet, men i selve tiltaksområdet er det mest grå flater. Naturverdiene vil omtales i planbeskrivelsen og det vil bli vurdert om naturverdiene påvirkes av tiltaket.



Figur 7: utsnitt av naturbase som viser registrerte naturtyper i og rundt planområdet.

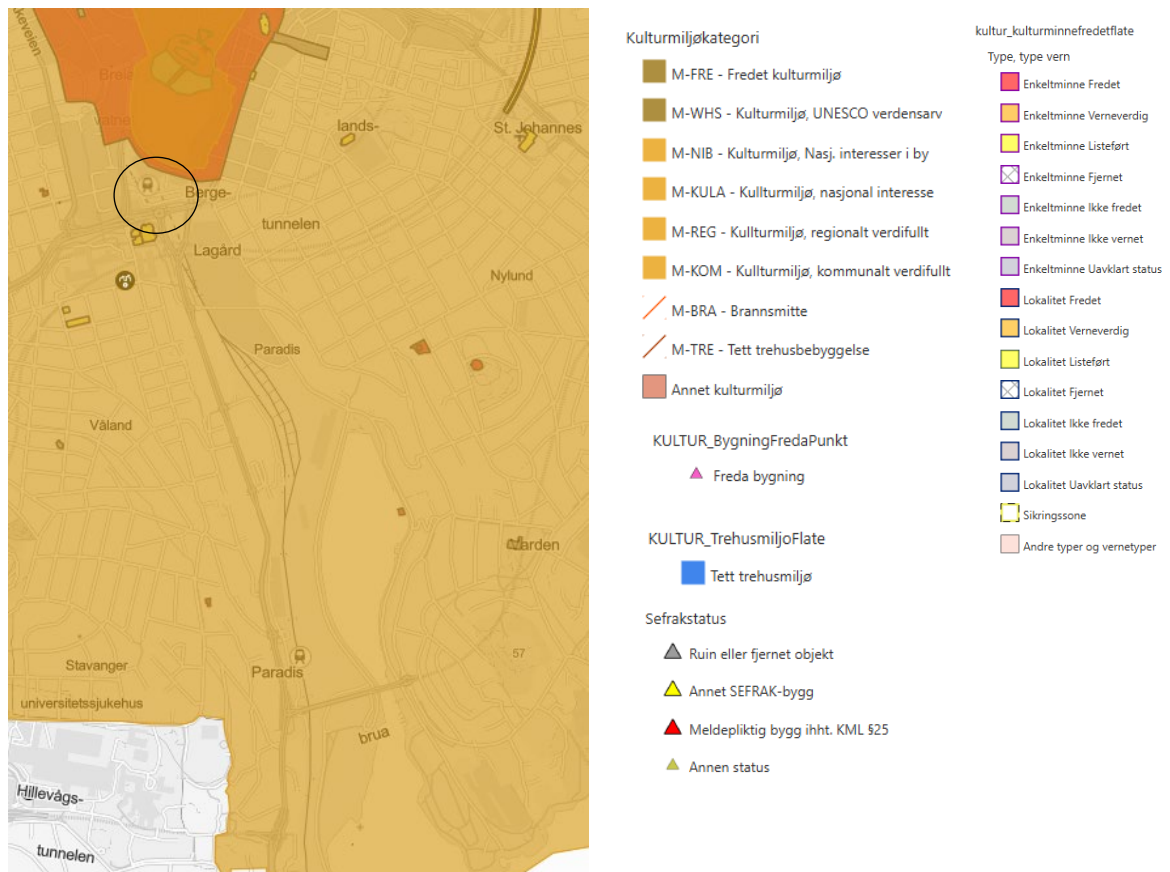


5.3.2 Kulturminner og kulturmiljø

Det er stor forekomst av kulturminner og kulturmiljøer i og rundt planområdet. I registrerte kartdatabaser finner en følgende kulturmiljøer: Stavanger sentrum (middelalderbyen), og Stavanger trehusbyen (største trehusbyen i Europa).

Verdien av kulturminnene og -miljøene skal beskrives, og virkningen av tiltaket på kulturverdier vil omtales i planbeskrivelsen. Beskrivelsene vil basere seg på kjent kunnskap i registrerte databaser.

Konsekvensutredningen for Bylandskap og bymiljø vil ha et grensesnitt mot kulturminner og kulturmiljø, da kulturminner er en del av det som utgjør bymiljøet. Funnene fra konsekvensutredningen for Bylandskap og bymiljø vil benyttes i beskrivelsen om kulturminner og miljøer, og vil til dels bli dekket opp i denne utredningen.



Figur 8: Utsnitt fra naturbase som viser kulturverdier. Stavanger stasjon ringet rundt.

5.3.3 Flom og overvann

Det skal utarbeides en VAO-plan (Vann, Avløp, Overvann) for planområdet. Den vil se på vann, avløp og overvann. Det er en aktsomhetssone for flom som ligger noe innenfor plangrensen i nordvest. Aktsomhetssonen viser hvilke arealer som kan være utsatt for flomfare. Denne vil omtales i VAO-planen.



Figur 9: Kartet viser aktsomhetssonen for flom.

5.3.4 Kriminalitetsforebygging

Kriminalitetsforebygging er et hensyn som tas gjennom hele planleggingsperioden for å hindre at tiltaket legger til rette for økt kriminalitet. Togstasjoner er et byområde som mange ulike mennesker ferdes gjennom og benytter seg av. Med feil utforming kan et slikt område bli gjenstand for uønskede aktiviteter, spesielt på nattestid. Temaet vil være aktuelt å inkludere i rapporten om bymiljø og i ROS-analysen.

5.3.5 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

Beskrivelsen av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet vil inngå som del av konsekvensutredning av bylandskap og bymiljø og knyttet til stasjonsutformingen. Det som skal undersøkes/omtales under dette temaet i planbeskrivelsen må sees i sammenheng med KU for bylandskap og bymiljø, som beskrevet i kap. 5.2.2. Temaet vil også være relevant å vurdere i lys av Stavanger kommune sin arkitekturstrategi Plan A.

Innenfor planområdet i sørvest ligger Kannik prestegård, bygget i 1845, som er et registrert kulturminne. Byterminalen og Bergelandsbrua ble bygd i 1991 og bygget har nylig gjennomgått en fornyelse med ombygging og tilbygg.

Området rundt stasjonen er preget av en blanding av både nyere og eldre bygninger, med varierende grad av estetisk og funksjonell verdi.

5.3.6 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget. Det er identifisert at blant annet følgende tema kan være aktuelle for utredning i en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS):

- Klimaendringer og ekstremvær, flom og overvann
- Transport-/trafikkulykker
- Ulykker i anleggsfasen
- Brann og adkomst nødetater
- Grunnforhold og grunnforurensning
- Påvirkning på kritiske/viktige samfunnsfunksjoner som følge av ulykker og uønskede hendelser ved anlegget
- Risiko for tilsiktede hendelser og kriminalitetsforebygging

Arbeidet med ROS-analysen baseres på andre fagutredninger samt møter med sentrale aktører som kommune, lokale nødetater m.m. Arbeidet med ROS-analysen vil følge metodikk beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging».

Analysen skal identifisere aktuelle sårbarhets- og risikoforhold for området og beskrive tiltak for å redusere eller avbøte på disse forholdene. Rapporten for ROS-analysen vil være et vedlegg til planforslaget.

5.3.7 Miljø, klimagassutslipp og energibruk

Virkninger for miljø, klimagassutslipp og energibruk skal vurderes i planbeskrivelsen, jamfør kommuneplanens § 1.10.

For byggeprosjekter over 1000 m² BRA skal områdekvaliteter, klimakonsekvenser og tiltak for å ivareta kommunens klimamål dokumenteres gjennom miljøprogram/miljøoppfølgingsplan iht. NS 3466 eller tilsvarende. Klimagassberegninger skal utarbeides som en del av miljøoppfølgingsplanen.

5.3.8 Øvrige planer

Følgende planer skal også utarbeides og vedlegges planforslaget:

- Renovasjonsteknisk plan
- Brannteknisk plan
- Mobilitetsplan

6 Planprosessen og medvirkning

6.1 Fremdrift

Planarbeidet startet opp høsten 2025, med innledende dialogmøter med Stavanger kommune. Det er utarbeidet et planinitiativ og en stedsanalyse. Oppstartsmøtet i henhold til PBL § 12-8 ble holdt med kommunen 13.01.2026.

Høringsperioden for planprogrammet antas å være gjennomført i sommeren 2026. Plan- og utredningsarbeidet vil foregå høsten 2026 og vinteren 2027. Planbehandling i Stavanger kommune forventes å bli påbegynt i løpet av våren/sommeren 2027.

I Byvekstavtalen for Nord-Jæren er det satt som mål at en arealavklaring for nye Stavanger stasjon skal være på plass i løpet av 2028, som innebærer at reguleringsplanen er vedtatt i Stavanger bystyre.

6.2 Plan for medvirkning

Medvirkning i planprosessen følger av plan- og bygningsloven § 5.1 og § 5.2. Planprosessen skal være åpen og demokratisk, slik at alle som har interesser i planområdet kan engasjere seg og tilkjenne sine synspunkter. Loven har krav om medvirkning gjennom informasjon og tilbakemeldingsmulighet. I denne plansaken legges det også opp til møtepunkter med allmenheten.

Det er viktig for allmenheten og planprosjektet at det legges til rette for god informasjon om hva Bane NOR skal planlegge og hvorfor.

Bane NOR har god erfaring med åpne kontordager i nærområdet til planprosjektet. Åpne kontordager er en mulighet til å ha en mer individuelt tilpasset dialog med berørte og interesserte, og kan bidra til å få fram stemmer som ikke vil være aktive på mer tradisjonelle folkemøter.

Behov for egne medvirkningsmøter med velforeninger og øvrige interessenter vil bli avklart underveis i planprosessen, på bakgrunn av høringsuttalelser til oppstart/ høring av planprogram og offentlig ettersyn av planforslaget. Åpne kontordager kan være effektivt for å nå disse gruppene. Dette avtales i samarbeid med kommunen.

Reisende som brukere av stasjonen, og barn og unge er aktører som vil kunne gi gode innspill til utarbeidelsen av planen. Likeens vil den allerede etablerte ressursgruppen for Stavanger stasjon og by-terminalen kunne gi gode innspill for å legge til rette for en funksjonell og trygg stasjon, med tanke på sosial trygghet og kriminalitetsforebygging.

Bane NOR legger opp til en utvidet medvirkning gjennom samarbeidsmøter med de mest berørte interessentene i området. Herunder representanter fra Stavanger kommune, Statens vegvesen, Bane NOR Eiendom AS og Rogaland fylkeskommune, da disse aktørene har interesser i og rundt planområdet og i stor grad vil bli direkte berørt av jernbanetiltaket.

Bane NOR legger også opp til jevnlig møter med Stavanger kommune som planmyndighet. Orientering i møter med kommunen og fylkeskommunen (administrativt og politisk) vil bli gjennomført om det ønskes. Det samme gjelder eventuelt andre samhandlingsorganer i Rogaland, som Regionalt planforum.

Informasjon om planarbeidet vil bli oppdatert på prosjektets hjemmeside <https://www.banenor.no/stavangerstasjon> her vil også plandokumentene være tilgjengelige.

6.3 Høring av planprogrammet

Dette planprogrammet skal fastsettes av Utvalg for By- og samfunnsutvikling i Stavanger kommune, etter avsluttet høringsperiode på minimum 6 uker. Alle har mulighet til å sende innspill til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogrammet.

Høringen er en mulighet for alle til å påvirke hvilke momenter som er viktige og som bør utredes i plan- og utredningsarbeidet.

Bane NOR vil arrangere åpen informasjonsdag mandag 31. august og mandag 14. september, begge dager fra kl. 13.00 til kl. 18.00. Her vil Bane NOR stille med kontaktpersoner som jobber i prosjektet, som kan svare på spørsmål og gi informasjon om tiltaket og videre prosess og hvordan du kan gi dine innspill til planarbeidet.

Innspill med forslag til endringer i planprogrammet gis skriftlig til:

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar

eller epost: postmottak@banenor.no innen 02.10.2026

Innspill bes merkes med referansen «E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart».

Alle innspill vil bli lest, oppsummert og kommentert og følge planen videre til sluttbehandling hos politikerne i løpet av høsten 2026.

Etter at planprogrammet er fastsatt skal planforslaget for selve tiltaket utarbeides.

Når planforslaget er utarbeidet, antakelig i løpet av 2027, skal Stavanger kommune behandle planforslaget, administrativt og politisk. Etter at det er behandlet, vil planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn, og det vil da være mulig å komme med innspill til selve planforslaget.

Endelig reguleringsplan vedtas i Stavanger bystyre. Etter gjeldende framdrift vil dette skje i løpet av 2028.

7 Kilder

- Kommunal- og Distriktsdepartementet. (2025, 05 20). *Tolkningsuttalelse*. Hentet fra Regjeringen.no: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/tolkningsuttalelse-nullalternativet-etter-forskrift-om-konsekvensutredninger-20/id3101847/?utm_source=regjeringen.no&utm_medium=email&utm_campaign=nyhetsvarsel20250520
- Miljødirektoratet. (u.d.). *Veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø*. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/>
- Norconsult. (2022). *Sørlandsbanen, (Egersund) – Stavanger*, . Oslo: Bane NOR.

8 Vedlegg

1. Planinitiativ
2. Stedsanalyse