Merknadsdokument – Oppstart og høring planprogram

Detaljregulering jernbanetiltak Stavanger stasjon
Plan2902
30.10.2026



Innhold

1 Innledning 3

2 Liste over innkomne merknader 5

3 Offentlige instanser 6

Sametinget 6
Statsforvalteren i Rogaland 6
Stavanger kirkelige fellesråd 7
Rogaland fylkeskommune 7
Statens vegvesen 10
Rogaland brann og redning 10
Sandnes kommune 10
NVE 11
Stavanger kommune – Bymiljø og utbygging (BMU) 12

4 Organisasjoner, lag og foreninger 13

Rogaland teater 13
Lnett 14
Fortidsminneforeningen 15
LUKS – Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter 15

5 Private, grunneiere og næringsliv 16

Jacob Dreyer 16
Gudmund Kvisselien 16
Terje Eidså 16
Leif Arne Rønningen 16
Rigmor Haarr 17
Ottar Lie Motland 17

1 Innledning

Bane NOR har varslet oppstart av reguleringsplan og høring og offentlig ettersyn av planprogram for detaljregulering for Stavanger stasjon jernbanetiltak. Planprogrammet var på offentlig ettersyn i perioden 14.08.2026 – 02.10.2026.

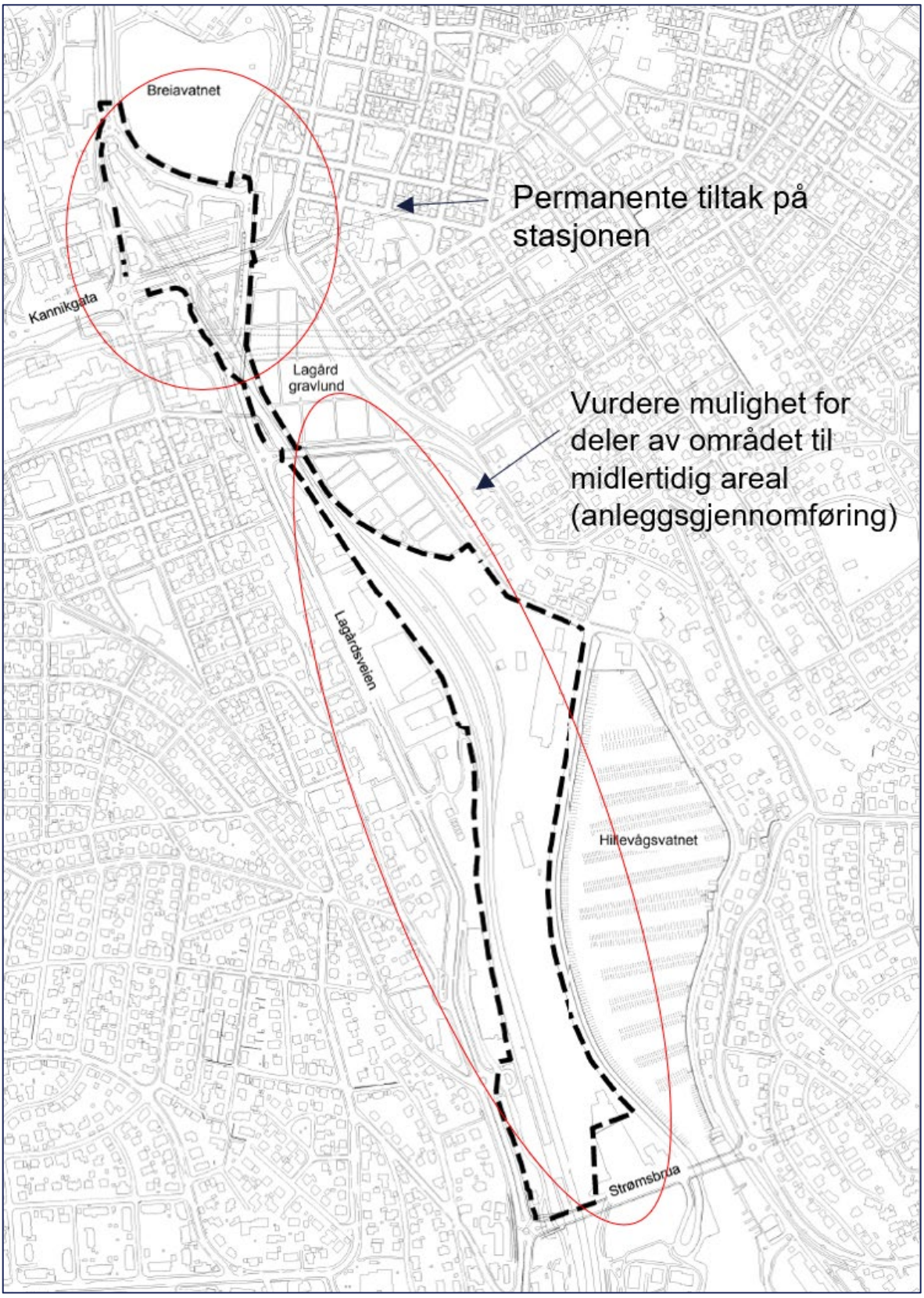
Det kom 19 merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet. Innspillene kommenterte hva planprogrammet legger av føringer for arbeidet med reguleringsplanen, og hva som er viktig å være oppmerksom i utredningsarbeidet. Det var ingen innspill som krever endringer i planprogrammet.

Innspillene gikk i all hovedsak på presiseringer og ytterligere beskrivelse av det planprogrammet omhandler.

Planprogrammet er oppdatert og revidert etter høring og merknadsbehandling. Endringene er i hovedsak justeringer og presiseringer.

Endringer i planprogrammet etter høring og offentlig ettersyn:

- Forord og sammendrag er oppdatert
- Kapittel 2.1, 2.3, og 2.4 Er oppdatert/presisert for å tydeliggjøre formål med planen, hva som ligger til grunn for planarbeidet og hvorfor de tekniske løsningene er lagt til grunn.
- Kapittel 3 Beskrivelse av tiltaket – Oppdatert og presisert med beskrivelse av hva tiltaket innebærer, og tydeliggjøre hva som ikke planlegges. Figur med plangrense er oppdatert med korrekt grense og forklaring av areal som er tatt med pga. vurdering av midlertid areal.
- Kapittel 4.2 justering av nullalternativ
- Kapittel 5.2.1 mindre presisering i tekst
- Kapittel 5.2.2 presisering av kulturmiljø i utredningen
- Kapittel 5.2.3 mindre presisering i tekst
- Kapittel 5.3.2 mindre presisering i tekst og tillegg om potensial for maritime kulturminner
- Kapittel 5.3.6 mindre presisering og aktsomhetskart for kvikkleire
- Kapittel 6 planprosess og medvirkning – Oppdatert etter høring planprogram



Figur 1: Varslingsgrense for høring av plan program og varsel om oppstart. Røde ringer skisserer hvor det undersøkes mulighet for midlertidige tiltak i forbindelse med anleggsgjennomføring, og hvor det permanente tiltaket planlegges.

2 Liste over innkomne merknader

Nr.	Avsender	Datert
	Offentlige instanser	
1	Sametinget	18.08.2026
2	Statsforvalteren i Rogaland	18.09.2026
3	Stavanger kirkelige fellesråd	29.09.2026
4	NVE	29.09.2026
5	Rogaland fylkeskommune Vedlegg - Riksantikvarens innspill Vedlegg - NIKUs tilrådning Rogaland fylkeskommune – Arkeologi Vedlegg – Stavanger maritime museum	 30.09.2026 og 19.10.2026
6	Statens vegvesen	30.09.2026
7	Rogaland brann og redning	06.10.2026
8	Sandnes kommune	06.10.2026
9	Stavanger kommune – Bymiljø og utbygging (BMU)	12.10.2026
	Organisasjoner, lag, foreninger	
10	Rogaland teater	24.08.2026
11	Lnett	16.09.2026
12	Fortidsminneforeningen	29.09.2026
13	LUKS	01.10.2026
	Private, grunneiere, næringsliv	
14	Jacob Dreyer	14.08.2026
15	Terje Eidså	01.09.2026
16	Gudmund Kvisselien	02.09.2026
17	Leif Arne Rønningen	10.09.2026
18	Rigmor Haarr	28.09.2026
19	Ottar Lie Motland	30.09.2026

3 Offentlige instanser

Nr. 1	Sametinget	Bane NORs kommentar
Lite sannsynlig at tiltaket kommer i konflikt med samiske kulturminner. Ingen kulturfaglige merknader til planen.		Tas til orientering.

Nr. 2	Statsforvalteren i Rogaland	Bane NORs kommentar
Kommunedelplan for Sentrum i Stavanger har krav om helhetlig reguleringsplan for E5. Oppsplitting i to parallelle reguleringsplaner kan gjøre det mer krevende å vurdere samlede virkninger og avveininger.		Bane NOR SF har bestilling å gi arealavklaring for jernbanetiltaket, og er finansiert med statlige midler. Bane NOR Eiendom As regulerer kommersiell eiendomsutvikling. Selv om det per nå er ulik fremdrift, vil planarbeidene koordineres og samordnes. Dette er avtalt med Stavanger kommune.
Tidsperspektiv Tidslinjen for prosjektet viser forventet fremdrift med vedtatt reguleringsplan i 2028 og oppstart av utbygging først i 2040. Med lang tid mellom vedtatt plan og gjennomføring er det viktig at planen tydeliggjør hvilke tiltak som er høyt prioritert og forventes realisert, og hvilke elementer som bør kunne tilpasses over tid. Med langsiktig perspektiv bør det være en fleksibilitet for samspill med planer for byutvikling, og gi forutsigbarhet for utviklingen av området.		Planarbeidet skal gi en arealavklaring å gi forutsigbarhet for utviklingen rundt stasjonen. Jernbanetiltaket krever prioritering og finansiering før oppstart av byggeplan og anleggsgjennomføring.
Avgrensning Varslet område er stort, område for planlagt tiltak er mindre. Planavgrensningen bør tydeliggjøres for hvilke arealer og eventuelle naboeiendommer som forventes berørt.		Permanente tiltak vil være ved Stavanger stasjon. Varsling ved Paradis er tatt med for å vurdere mulighet for midlertidig areal. Kart og beskrivelse i planprogram er oppdatert.
Medvirkning Viser til oppstartsmøtereferatet om at området er viktig møtested for ungdom, og samtidig preges av uønsket aktivitet. Planen vil påvirke alle brukergrupper av kollektivknutepunktet, inkludert barn og unge. Det bør legges til rett for medvirkning fra barn og unge og til en bred medvirkningsprosess som går ut over minimumskravet i loven.		Kap. 6 i planprogrammet om medvirkning er oppdatert. Prosjektet var tilstede på stasjonen i to dager og snakket med publikum, inkludert ungdommer. Prosjektet har også informert Ungdommens bystyre og svart på spørsmål/fått innspill.
Klima og energi Det bør vurderes i planarbeidet om deler av byggingene kan gjenbrukes.		Ivaretas i plandokumentene. Som beskrevet i planprogrammet er det ingen andre realistisk retninger å utvide sporene enn nordover gjennom stasjonsbygg.
Parkering Det er god parkeringskapasitet i området. Med bakgrunn i byvekstavtalen og nullvekstmålet bør det legges opp til en		Jernbanetiltaket legger i utgangspunktet ikke opp til å etablere ny parkering eller

restriktiv tilnærming til bilparkering. Bør være god tilrettelegging for sykkelparkering i planområdet. **Mobilitet og tilgjengelighet for gående og syklende** Der er betydelig mengde gående og syklende som beveger seg i og gjennom området. Det er i dag mye kryssing og til dels farlige situasjoner i Jernbaneveien. Det må legges til rette for gode bevegelseslinjer i knutepunktet. **Samfunnssikkerhet og beredskap** Totalberedskap bør inngå i planlegging av ny stasjon, og NOU 2023:17 *Nå er det alvor* bør inngå som kunnskapsgrunnlag. Jernbanen som logistikknutepunkt er viktig i totalberedskapen, planarbeidet bør ta med at stasjonen kan være mål for tilsiktede uønskede hendelser. Tilsiktede hendelser og kriminalitetsforebygging bør være tema i ROS-analysen.	endre eksisterende parkering på lokk. Bane NOR vil ivareta gode bevegelseslinjer i det videre planarbeidet. Tilsiktet hendelse tas med i ROS-analysen.

Nr. 3	**Stavanger kirkelige fellesråd**	**Bane NORs kommentar**
Lagård gravlund, som er av nasjonal betydning med mange godt bevarte rammegraver, grenser til planområdet. Viktig at gravplassen ikke blir berørt av planene. Ønsker å beholde gravlundens driftsareal som i dag leies av Bane NOR, området fremmes som gravplassformål i kommuneplanens arealdel. Ønsker dialog i anleggsperioden slik at støy ikke forstyrrer gravlegging.		Gravplassen inngår ikke i planområdet, men grenser til det. Planprosjektet for E17 Stavanger stasjon kan ikke svare på vegne av Bane NOR om omregulering av jernbaneformål. Ev. forslag om dette må avklares gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel. Anleggsfase og gjennomføring av planen ligger langt frem i tid. Bane NOR vil da ha dialog med naboer og interessenter i forbindelse med det når det blir aktuelt. Fra andre prosjekter har Bane NOR erfaring med å tilpasse støyende arbeid til gravplassers behov.

Nr. 4	**Rogaland fylkeskommune**	**Bane NORs kommentar**
Stavanger stasjon er et av regionens viktigste knutepunkt og er viktig i Stavanger sentrum som tyngdepunkt i regionen. Planarbeidet må bidra til å styrke denne rollen og utvikle stasjonsområdet. **Plan og helhetlig utvikling** Jernbanetiltaket vil være premissgivende for øvrig byutvikling på stasjonen, som vil planlegges i en egen reguleringsplan. Jernbanetiltaket planlegger spor og funksjoner tilhørende stasjonen, og eksisterende bygningsmasse forrustetes revet. Oppdeling i to parallelle reguleringsplaner gjør at det er viktig å samordne planene, da er det viktig at planen for øvrig byutvikling på stasjonen kommer i gang. Planprogrammet bør derfor tydeliggjøre hvordan jernbanetiltaket skal vurderes i sammenheng med framtidig byutvikling, kollektivknutepunktet		Utviklingen av jernbanen og stasjonen er et sentral og viktig ledd i utviklingen av knutepunktet Kap. 3 beskrivelse av tiltaket og kap. 4 Alternativer som skal utredes i planprogrammet er oppdater for beskrivelse av grensesnitt og forutsetninger for planarbeidet.

og tilgrensende samferdselsprosjekter. Hva som er faste premisser og hvor det er handlingsrom for tilpasning må tydeliggjøres i planprogrammet, i sammenheng med sporområdet, Jernbaneveien, Byterminalen og fremtidige stasjonsfunksjoner og byutvikling. **Tidsperspektiv** Fra vedtak av reguleringsplan iht. fremdrift, til byggestart er det antydet at det kan ta langt tid. Planen bør derfor legge opp til fleksible løsninger og unngå å binde løsninger til et detaljnivå som er unødvendig for arealavklaringen. Planprogrammet bør redegjøre tydeligere for hva som må avklares nå, og hvilke løsninger som kan utvikles over tid, samt hvordan endringer i kollektivtilbud, Bussveien, transportbehov og fremtidig byutvikling kan påvirke forutsetningene for planen.	Detaljregulering for jernbanetiltaket på Stavanger stasjon skal gi en arealavklaring gjennom vedtatt reguleringsplan i 2028. Planen skal inkludere areal for en teknisk og økonomisk gjennomførbar løsning for hva som skal til for å kunne kjøre flere og lengre tog,
Regionalt knutepunkt og mobilitet Stavanger stasjon skal fungere som et regionalt kollektivknutepunkt. Sammenhenger mellom tog, buss, Bussveien, gående og syklende må være et sentralt premiss. Det må utarbeides kunnskapsgrunnlag om fremtidige bevegelseslinjer og overgang mellom tog og buss, og andre målepunkter. Effektive, trygge og lett lesbare forbindelser må sikres. Byterminalel har i dag ikke kapasitet til flere busser, det er utfordring med trafikksikkerhet og kryssing av Jernbaneveien og begrenset areal for myke trafikanter i området i dag. Trafikksikkerhet og gode forhold for myke trafikanter må inngå som premiss.	Mobilitet, fremkommelighet og trafikksikkerhet er viktige temaer for både permanent og midlertidig situasjon og vil bli vurdert i planarbeidet.
Bussveien og Jernbaneveien Jernbaneveien er en sentral kollektivtrase og vil også i fremtiden være en viktig bussforbindelse. Sporene er planlagt utvidet mot Jernbaneveien. Sporløsningen må ikke gå på bekostning av nødvendig areal for buss eller trafikksikkerhet. Jernbaneveiens funksjon som kollektivakse ligger til grunn i sentrumsplanen, vedtatt rutestruktur og Bymiljøpakken. Strekningen mellom Olav Vs gate og Kongsgata skal etter dagens forutsetninger beholdes som eksisterende veinett og knytter sammen Bussveiprosjektene. Grensesnittet mot jernbanetiltaket er svært viktig. Dialog mellom Bane NOR Utbygging og Bussveien bør fortsette.	I dialog med Rogaland fylkeskommune og Bussveien, er det ila høringer avklart at prosjektet kan forutsette at Bussveien er ferdig utbygd og tatt i bruk for både nullalternativer og utredningsalternativet. Dette er oppdatert og presisert i planprogrammet. Bane NOR ønsker å fortsette dialogen med tilgrensende prosjekter og aktuelle myndigheter også i det videre planarbeidet.
Sporområdet Planprogrammet legger til grunn fem spor til plattform og 220meter lange tog. Færre enn fem spor inngår ikke som alternativ i videre utredning. Sporalternativ er begrunnet med behov for å redusere sårbarhet for forsinkelser, fremtidig materiell, mulighet for økning i togtilbudet og korttidsparkering av togmateriell. De valgte forutsetningene får store konsekvenser for arealbruk, stasjonsfunksjoner og øvrige deler av kollektivknutepunktet. Planprogrammet må redegjøre tydeligere for hvilke kapasitets- og driftsmessige forutsetninger som ligger til grunn for behovet for fem plattformspor, herunder forventet trafikk, vendetider, plattformbelegg, robusthetsbehov og forholdet mellom plattformspor og hensetting. Tidligere vurderte løsninger, og hvorfor ikke anses som relevant eller realistiske å utrede bør også tydeligere fremgå.	Kap om tidligere utført arbeid (2.4) og beskrivelse av tiltaket (3) i planprogrammet er presisert for å tydeliggjøre hvorfor Bane NOR legger 5 spor til plattform med plass til 220 meter lange tog til grunn for planarbeidet og arealavklaringen.

Planavgrensning og anleggsfase Varslet område er betydelig større enn planlagte permanente tiltak. Bør tydeliggjøres hvor det er tenkt permanent tiltak og hvor det er aktuelt med midlertidig i forbindelse med anleggsgjennomføring. Hvordan anleggsgjennomføring påvirker trafikksikkerhet, mobilitet og buss bør utredes og avklares i samarbeid med fylkeskommunen.	Planavgrensningen er presisert med nytt kart og presisering (kap. 3.3 i planprogrammet). Konsekvenser i anleggsperioden inngår i planarbeidet. Bane NOR ønsker å fortsette dialogen med Rogaland fylkeskommune.
Kulturminner og kulturmiljø *Rogaland fylkeskommune har fått innspill fra Riksantikvaren og NIKU til merknaden.* Stasjonsbyggene er forutsatt revet, men har arkitektonisk verdi og vurderes som verneverdig. Fylkeskommunen oppfordrer til å vurdere om det er mulig å bevare utvalgte deler av bebyggelsen i kombinasjon med ny bebyggelse. Siktaksen fra domkirken til teateret er viktig. Passering, utforming og høyder på ny bebyggelse må tilpasses kulturminner og kulturmiljøet siktaksen inngår i. Kulturminner er ikke foreslått som eget tema i konsekvensutredningen (KU), anmoder om at kulturminner og kulturmiljø tas inn som underpunkt under KU tema *Bylandskap og bymiljø*. Domkirken og kirkestedet er automatisk fredet kulturminne, og det må vurderes hvorvidt planlagt tiltak vi ha innvirkning på kirken og kirkestedet. **Videre planprosess og dialog** Planarbeidet har grensesnitt til flere viktige prosjekter og planer. Oppdeling i to reguleringsplaner, for jernbanetiltaket og eiendomsutviklingen, gjør det særlig viktig med god samordning, tidlig avklaring av grensesnitt og god dialog.	Beskrivelse av tiltaket (kap. 3) er presisert, konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø er presisert under KU Bylandskap og bymiljø (kap. 5.2.2) Siktaksen ivaretas i planarbeidet. Det vil gjennomføres en verdivurdering av kulturminner på områdenivå, som vil omtales i eget undertema i planbeskrivelsen. Dette er oppdatert i planprogrammet kap. 5.3.2. Bane NOR ønsker å fortsette dialogen med aktuelle myndigheter og tilgrensende prosjekter om avklaringer av grensesnitt i prosjektutviklingen.
Ettersendt – Rogaland fylkeskommune - Arkeologi *Innspill fra Stavanger maritime museum er vedlagt.* Deler av Hillevågsvatnet og ved Breiavatnet med tidligere utfylte masser har potensial for av skipsfunn og automatisk fredede kulturminner. Museet vurderer at det må gjennomføres arkeologisk registrering. Henviser også til innspill sendt til pågående regulering på Paradis. Arkeologisk registrering skal som hovedregel være gjennomført før reguleringsplanen godkjennes. Kravet om registrering kan utsettes i noen tilfeller, der gjennomføring av undersøkelsesplikten ikke er mulig. Mener det er grunnlag for å søke om slik utsettelse da begge arealene er i aktiv bruk. Grunnen ved Breiavatnet er automatisk fredet gjennom Middelalderbyen Stavanger ID8461. Registrering her kan ikke gjennomføres før tillatelse gis via planvedtak.	Bane NOR ønsker gjerne å delta på møtet fylkeskommunen foreslår. Paradis er arealet er tatt med for å vurdere mulige områder for midlertidig riggareal og adkomst i en anleggsfase. Plangrensen vil reduseres til planforslag. Arealet ved Jernbaneveien/ Breiavatnet er forutsatt å brukes som i dag. Det er tatt med i planen for å avklare om det er nødvendig med justering av veilinjer eller adkomst til stasjonen i forbindelse med forlengelse av sporene. Jernbaneveien er

Ønsker et møte med fylkeskommunen, muset, tiltakshaver og kommunen for å diskutere saken.	ellers forutsatt videreført med dagens funksjon. Planprogram er oppdatert med omtale av potensial for skipsfunn og maritime kulturminner.

Nr. 5	Statens vegvesen	Bane NORs kommentar
Innspill til varsel om oppstart av planarbeid: Positivt at det startes arbeid for bedre togtilbud på Sørlandsbanen. Omfattende tidligfasevurderinger danner et godt grunnlag for planarbeidet. Tidlig avklaring med Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune er avgjørende for å sikre fremdrift i tilgrensede Bussveiprosjekt. **Innspill til planprogram:** <u>Mobilitet</u> Positivt at trafikksikkerhet i omkringliggende veinett og virkninger for trafikkbildet tas med. Bør vurderes hvordan bevegelseslinjer kan optimaliseres for brukere med ulike funksjonsnedsettelser. Varelevering og renovasjonskjøretøy må få trafikksikre løsninger, og trygg sykkelparkering bør vurderes. <u>Konsekvenser i anleggsperioden</u> Støtter at anleggsperioden konsekvensutredes. Tilgjengelighet og virkninger for togtilbudet bør være sentralt i vurderingen. Trafikksikkerhet i stasjonsområdet i anleggsfasen bør vurderes. Spesielt for sårbare trafikantgrupper som barn, eldre, og personer med funksjonsnedsettelse, og hvordan sikre tilfredsstillende tilbud for alle i anleggsperioden. Minst mulig negativ konsekvens for passasjerer bør være premiss for valg av løsning.	Tas til orientering Bane NOR vil fortsette dialogen med fylkeskommunen og kommunen for å sikre koordinering og fremdrift for planarbeidene, både for Bussveien og jernbanetiltaket. Mobilitet, fremkommelighet herunder universell utforming og trafikksikkerhet er viktige temaer for både permanent og midlertidig situasjon. Temaene mobilitet og konsekvenser i anleggsperioden utredes og belyses i det kommende planarbeidet.

Nr. 6	Rogaland brann og redning	Bane NORs kommentar
Det må utredes slokkevannskapasitet for planområdet og tilrettelegges for adkomst og oppstillingsplasser tilpasset Rogaland brann og redning sine kjøretøy. Rogaland brann og redning kan delta på Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).		Adkomst og slokkevann vil bli ivaretatt i planarbeidet. Rogaland brann og redning inviteres til ROS-møte.

Nr. 7	Sandnes kommune	Bane NORs kommentar
Det er positivt at planarbeidet for Stavanger stasjon starter og det er viktig for å legge til rette for økt frekvens Stavanger-Skeiane. Planarbeidet er viktig for både Bussveien, Effektpakke 17 og fremtidig dobbeltspor Skeiane-Nærbø. Fremdrift for Bussveien er viktig for regionen. Planarbeidet må ikke hindre denne fremdriften.		Flere jernbanetiltak henger sammen for å få til ønsket effekt for hele Jærbanen. Fremdriften og gjennomføringen av tiltakene avhenger av politisk prioritering. Bane NOR

God fremdrift er viktig for videreutvikling av både Bussveien, jernbanen, nullvekstmålet og sentral arealutvikling. Fremdriften er også viktig for prioritering i Nasjonal transportplan. Det er viktig å realisere prosjektet så fort som mulig pga. behov for riggarealer i sentrale områder. Behov for riggareal ved Paradis må avklares slik at utbyggingen i området ikke forsinkes.	utarbeider reguleringsplan for arealavklaring for Stavanger stasjon som er nødvendig for videre prioriteringer. Bussveien er viktig for både knutepunktet på Stavanger stasjon og for hele regionen, planen vil ivareta Bussveiens behov.
Arbeid med sporplanen må ta hensyn til både E17, dobbeltspor Skeiane-Nærbø, og stasjonsutvikling ved Skeiane. Behov for hensetting, vendespor og tilhørende jernbanefunksjoner må sees i sammenheng med behov på Skeiane stasjon. Sandnes kommune anmoder om å bli involvert i dette arbeidet.	Bane NOR viser for øvrig til prosessen for arealavklaring som gjelder Skeiane stasjon
Støyutredning må inkludere summstøy, ta høyde for verkstedsfunksjoner, hensetting og oppstilling. Krav til anleggsfasen må også inkluderes. Må legges til grunn at busstilbudet og Bussveien ikke blir hindret i anleggsperioden. Ved utvidelse av jernbaneareal må myke trafikanter ivaretas. Det må gjøres analyser for å legge til rette for gode og sikre forhold for myke trafikanter.	Støy, mobilitet og anleggsgjennomføring vil være del av arbeidet med reguleringsplanen.
Anleggsgjennomføring må sees i sammenheng med andre aktiviteter i Stavganger sentrum. Konsekvenser for jernbanedrift og buss-for-tog må belyses. Vil andre endeholdeplasser for jernbanen være aktuelt i anleggsperioden?	Konsekvenser i anleggsgjennomføring herunder løsning for buss for tog vil være en del av utredningsarbeidet.
ROS-analysen må være helhetlig og se sammenheng med andre planprosesser i området.	ROS-analysen vil være helhetlig for planområdet.

Nr. 8	**NVE**	**Bane NORs kommentar**
Naturfare Fra planprogrammet skal flom og overvann, og grunnforhold utredes. NVE legger til grunn at det også gjelder sikkerhet mot kvikkleireskred.		Planprogram er oppdatert med omtale av aktsomhetskart for kvikkleire.
Store deler av området ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred. NVE jobber med å forbedre aktsomhetskartene, høsten 2026 vil dette arbeid foregå for Stavanger. Det må gå tydelig frem at fare for områdeskred er avklart.		Det er gjennomført grunnundersøkelser i forbindelse med teknisk detaljplan og oppstart av reguleringsplan for jernbanetiltaket. Det er ikke funnet kvikkleire i området.
Sikkerhet mot flom, erosjon og overvann Fra aktsomhetskart kan deler av planområdet være utsatt for flom fra bekker og Breiavatnet. Planen må avklare at tiltaket ikke fører til økt fare for flom for omgivelsene. Sikkerhet mot flom for selve tiltaket må også ivaretas iht. gjeldende håndbøker for jernbanebygging.		Overvann og flom vil bli ivaretatt i planen. Prosjekteringen vil utarbeides hht gjeldene regelverk.
Det er viktig å kartlegge og ha oversikt over hvor overvann og bekker renner, og det må settes av nok areal til å håndtere vannet.		Overvann og flom vil bli ivaretatt i planen.

Naturfareutredninger skal meldes inn til NVE og grunnundersøkelser meldes til NGU via NDAG.	Relevante utredninger og undersøkelser meldes inn til aktuelle myndigheter.

Nr. 9	Stavanger kommune – Bymiljø og utbygging (BMU)	Bane NORs kommentar
Stavanger stasjon har sentral beliggenhet i byen, og er en viktig del av transportsystemet i regionen. En vedtatt plan for jernbanetiltaket kan bidra til nødvendig forutsigbarhet for andre infrastrukturprosjekter og utvikling av sentrum. Jernbanen er det tyngste og det dimensjonerende tiltaket, og sporområdet bør derfor gis prioritering ved ev. arealkonflikt. Areal med historisk eller miljømessig verdi bør samtidig skånes.		Utviklingen av jernbanen og stasjonen er et sentral og viktig ledd i utviklingen av knutepunktet
Riggområde Varslet areal ved Paradis er under regulering i Paradis Midt og Nord. Forstår det som at det er midlertidig og ikke vil gå ut over ønsket utvikling på sikt. Forutsetning for at hele Paradis kan bygges ut er etablering av Karusellen som adkomst. Planarbeidet må koordineres med planarbeider for utvikling av Paradis.		Paradis tas med for å vurdere mulighet for midlertidig riggområder og adkomst.
Grønnstruktur I gjeldende regulering for Jernbaneveien er eks. trær regulert til bevaring, ber om at dette tas hensyn til. Eksisterende friområder, grønnstruktur og kvaliteter i området må ivaretas.		Planarbeidet legger i hovedsak opp til endringer på jernbaneareal, og ev. tilpasninger i tilliggende samferdselsarealer.
Klima og miljø Det er forurensning i grunnen i planområdet, avrenning til vann i anleggsfasen er relevant KU-tema.		Prosjektet har gjennomført grunnundersøkelser og vil ivareta ytre miljøtemaer, også i anleggsfasen.
Se innspill til oppstartsmøte, spesielt om kartlegging av gjenbrukspotensiale.		Ivaretas i plandokumentene. Som beskrevet i planprogrammet er det ingen andre realistiske retninger å utvide sporene enn nordover gjennom stasjonsbygg.
Reisevaner under og etter anleggsfasen Anleggsarbeider vil skje over en lengre periode i knutepunktet, mobilitet i anleggsfasen må være tema i ROS.		Mobilitet vil være et viktig tema i planarbeidet, både for permanent- og midlertidig situasjon.
VA – forvaltning Eksisterende VA-infrastruktur i området må ivaretas og det må ses på om det er behov for samtidig tiltak. Det må vurderes tiltak ift. Skybruddplanen og vurderes forurensning i overvann.		Overvann vil håndteres iht. krav.
Plangrense Nettversjon og PDF kart av plangrense ser ut til å være ulik.		Feil versjon av kart ble lagt inn i planprogrammet på høring. Dette er rettet opp.

4 Organisasjoner, lag og foreninger

Nr. 10	Rogaland teater	Bane NORs kommentar
Rogaland teater viser til pågående planprosess for nytt teater- og museumsanlegg på Kannikhøyden, og peker på viktigheten av god samordning av planer i området. Er positiv til utvikling av Stavanger stasjon som et regionalt kollektivknutepunkt. **Behov for særskilt utredninga av konsekvenser for PlanID 2850** Mener det er behov for at konsekvensutredningen suppleres med vurderinger spesifikt for teateret. Herunder gjennomføring av plan 2850, eventuelle konflikter mellom prosjektene, påvirkning på adkomst og logistikk, fremtidige bygge- og driftsforhold, og samordning av offentlige arealer og infrastrukturløsninger. **Samordning og koordinering mellom planprosessene** Mener det bør etableres strukturert samordningsarena mellom Bane NOR, Stavanger kommune, Museum Stavanger og Rogaland teater. For å sikre: • byroms- og landskapsløsninger • publikumsadkomster • tekniske grensesnitt • anleggsgjennomføring • trafikkløsninger • universell tilgjengelighet og orienterbarhet **Tilgjengelighet og publikumsadkomst** Stavanger stasjon er et viktig bindeledd i byen. Ber om at KU særskilt vurderer hvordan planen påvirker: • gangforbindelser mellom sentrum, Breiavatnet og Kannikhøyden • universell tilgjengelighet til teater- og museumsområdet • publikumsstrømmer mellom kollektivknutepunktet og kulturinstitusjonene • orienterbarhet og lesbarhet i byrommet • samspillet mellom kollektivtransport og publikumsintensive kulturfunksjoner Fremtidig løsning må styrke tilgjengeligheten til kulturinstitusjoner. **Bylandskap, kulturmiljø og visuelle sammenhenger** Området mellom domkirken og Kannikhøyden er et viktig historisk og landskapsmessig byrom, og stedsanalysen viser at siktlinjen gjennom området er viktig. Ber om at KU særskilt vurderer hvordan planen påvirker: • virkninger på bylandskapet rundt Breiavatnet • påvirkning på historiske siktlinjer og byromsstrukturer • konsekvenser for opplevelsen av Kannikhøyden som kulturakse og landemerke		Det er gjennomført møter mellom planprosjektet for jernbanetiltaket og planprosjektet for teater og museum på Kannikhøyden. Prosjektet fortsetter gjerne denne dialogen ved behov for koordinering. Stavanger stasjon jernbanetiltak vil utrede konsekvenser av tiltaket, og vise hvordan det påvirker omkringliggende områder. Utredningene vil ikke spesifikt gå inn i påvirkning på en annen pågående planprosess, men der det er relevant vil utredningene vise konsekvens for et område. Jernbanetiltaket utreder adkomst, mobilitet og trafikksikkerhet til/fra og gjennom stasjonsområdet, men vil ikke utrede adkomsten videre ut over prosjektets omfang til andre steder og målepunkter. Siktaksen mellom domkirken og teateret inngår også i utredningene. Anleggsperioden og støy vil utredes og vise konsekvenser for de områdene som påvirkes. Sentrumsplanen til Stavanger kommune åpner for fortetting og eiendomsutvikling på Stavanger stasjon som ikke vil være del av dette planarbeidet. I planleggingen av denne eiendomsutviklingen vil ev. påvirkning og sammenheng med Kannikhøyden kunne være tema.

• samspillet mellom ny stasjonsutforming og eksisterende kulturhistoriske verdier **Konsekvenser i anleggsperioden** Positivt at konsekvenser i anleggsperioden skal utredes. Ber om at KU særskilt vurderer hvordan planen påvirker: • støy- og vibrasjonspåvirkning • tilgjengelighet for publikum og ansatte • konsekvenser for arrangementer og forestillingsaktivitet • konsekvenser ved eventuell samtidig gjennomføring av større byggeprosjekter i området • behov for avbøtende tiltak for å sikre ordinær kulturdrift gjennom anleggsperioden **Avsluttende merknad** Har forståelse av behovet for å utvikle stasjonen som et fremtidsrettet knutepunkt, men det er mange prosjekter i området som vil forme byen i lang tid. 1. Ber om at planprogrammet suppleres med: 2. konsekvenser for PlanID 2850 utredes særskilt 3. samordning mellom planprosessene formaliseres 4. publikumsadkomst og universell tilgjengelighet til kulturinstitusjonene dokumenteres og ivaretas 5. bylandskap, kulturmiljø og visuelle sammenhenger knyttet til Kannikhøyden gis økt oppmerksomhet i utredningsarbeidet 6. konsekvenser for kulturvirksomhet i anleggsperioden inngår som eget vurderingstema Rogaland Teater ser frem til en videre konstruktiv dialog om utviklingen av Stavanger stasjon og de viktige byrommene omkring Breiavatnet, Kannikhøyden og sentrum	Bane NOR Eiendom AS forventes å starte en reguleringsplan for eiendomsutvikling på Stavanger stasjon.

Nr. 11	Lnett	Bane NORs kommentar
Uttalelsen sendes på vegne av Lyse Tele, Lyse Neo og Lnett i Lysekonsernet. Eksisterende infrastruktur i området må tas hensyn til. Det er eksisterende fjernvarme i nærheten, og det jobbes med å utvide fjernvarmeinfrastrukturen i Stavanger sentrum, blant annet i Olav Vs gate og Jernbaneveien. Lyse Neo ønsker dialog med Bane NOR for å vurdere å etablere fjernkjøleinfrastruktur i tunellen mellom Stavanger stasjon og Ankerkvartalet. Det planlegges også å etablere fjernkjøleledning i området ved Strømsbrua og nordover for å koble sammen området i Paradis Sør med Paradis nordvest. Reguleringsplanen legger opp til tiltak i samme område og Lyse ønsker dialog for koordinering. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og ber om at forslag til bestemmelse rundt tilknytting vurderes inkludert i planen. Lnett AS har infrastruktur i planområdet. Dersom det skal flyttes må Lnett involveres tidlig. Det må reguleres nytt areal og		Bane NOR vil ivareta Lyses infrastruktur og opprettholde kontakt der det er nødvendig. Det er usikkert når gjennomføring av jernbanetiltaket blir, men det er sannsynlig at det blir etter utvidelsen av fjernvarme i Jernbaneveien. Prosjektet legger ikke opp til bruk av den gamle jernbanetunnelen mellom Stavanger stasjon og Ankerkvartalet. Bane NOR Eiendom AS har pågående reguleringsarbeid for eiendomsutvikling på Paradis, nord for Strømsbrua. Jernbanetiltaket inkluderer

dagens nettstasjon må være i drift frem til ny er bygget og idriftsatt. Ny nettstasjon må ivareta krav til plassering, utforming, adkomst ol. Plassering og effekt må avklares med Lnett før detaljreguleringen vedtas.	dette området i varslingen for å vurdere mulige midlertidige tiltak og adkomster til anleggsgjennomføringen, men planlegger ikke endringer av området ut over dette. Ev. fjernvarme vil vurderes, denne planprosessen gjelder for øvrig kun jernbanetiltaket med tilhørende stasjonsbygg. Planlegging av ytterligere eiendomsutvikling og fortetting på stasjonen, slik Sentrumsplanen åpner for, vil gjennomføres av Bane NOR på et senere tidspunkt.

Nr. 12	**Fortidsminneforeningen**	**Bane NORs kommentar**
Skeptisk til at planprogrammet åpner for å rive stasjonsbygget. Kjenner seg ikke igjen i beskrivelse fra planprogrammet om at stasjonen fremstår som lite helhetlig og svakt tilknyttet byen. Byens historiske identitet skapes gjennom variasjon i arkitektur, tidsperioder ol. Ber Bane NOR verne Stavangers moderne kulturarv som forsvinner i et økende tempo.		Det er avklart i Kommunedelplan for Stavanger sentrum at stasjonsbyggene kan rives. Som beskrevet i planprogrammet er det ingen andre realistisk retninger å utvide sporene enn nordover gjennom stasjonsbygg. Løsningsbeskrivelse av nye spor og plattformer kommer i planforslaget.

Nr. 13	**LUKS – Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter**	**Bane NORs kommentar**
Tilgjengeligheten for næringstransport må ivaretas, både i anleggsfasen og når stasjonen er ferdig bygget. Det må planlegges hvordan varemottaket til ny stasjon skal tilrettelegges og organiseres. Dette innebærer gode løsninger for varelevering, renovasjon, nødvendig areal for å snu/vendeplass, oppstillingsplasser og varemottak for varelevering iht. gjeldende regelverk for avstand og helningsgrad. Det må utarbeides en vareleverings- og logistikkplan (VLP) for de ulike fasene, både anleggsfasen og ferdig anlegg. Den må beskrive adkomst og organisering for varelevering, renovasjon og hvordan myke trafikanter ivaretas. Nok plass til adkomst, oppstilling og vending av lastebiler, samt hvordan sikkerheten til myke trafikanter og sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas må beskrives og løses. Henviser til relevant regelverk som må ivaretas.		Planforslaget vil inneholde utredning av mobilitet, adkomster og trafikksikkerhet for stasjonen. I anleggsfasen må trafikksikker adkomst ivaretas, både for myke trafikanter og nødvendig varelevering til eksisterende virksomheter.

5 Private, grunneiere og næringsliv

Nr. 14	Jacob Dreyer – Kong Haralds gate 56	Bane NORs kommentar
Ingen innspill.		Tas til orientering.

Nr. 15	Gudmund Kvisselien – E-post	Bane NORs kommentar
Foreslår at Stavanger stasjon tilrettelegges som fremtidig gjennomgående stasjon. Vedlagt illustrasjon som viser plassering av godsterminal ved Dusavika og Tananger, og skissert trase for lokaltog/flytog via Nord-Jæren Vest til Sola flyplass.		Eventuelle nye traseer, stasjoner og mulighet for gjennomgående stasjon ligger utenfor prosjektets omfang og Bane NORs myndighet til å starte. Dersom Bane NOR skal planlegge nye overordnede strukturer for jernbanenettet på Nord-Jæren må Jernbanedirektoratet avklare og bestille et slikt prosjekt.

Nr. 16	Terje Eidså – E-post	Bane NORs kommentar
Mener det må tilrettelegges for parkering på stasjonen, både reiende og ansatte på toget kan ha behov for å bruke bil, da folk jobber hele døgnet og det kan være vanskelig med kollektivt tidlig og sent på kvelden. Mener parkering kan legges under nye plattformer. Mener det er mangel på parkering på alle stasjoner på sørlandsbanen, og at flere vil ta toget om det tilrettelegges for det.		Planforslaget vil inneholde forslag til løsninger for stasjonen. Planen for jernbanetiltaket vil i liten grad ta med seg eksisterende parkering for publikum på parkeringslokk. Bystasjoner, som Stavanger stasjon, tilrettelegges i liten grad for pendlerparkering. Parkering for togpersonell må vurderes i videreutviklingen av stasjonen. Utforming av øvrige stasjoner er ikke en del av reguleringsplanen for Stavanger stasjon.

Nr. 17	Leif Arne Rønningen – E-post	Bane NORs kommentar
Stasjonen bør etableres over flere nivåer, med spor under bakken, buss og publikumsfunksjoner over og parkering på toppen. Bør etableres adkomst fra veituneller direkte til parkeringsplan. Stasjonen kan utformes som «fjell-knatt» med turmulighet og solenergi på toppen. Henviser til notat om «Shell City» med prinsipp for utforming. Referanse Shell City: https://www.researchgate.net/publication/328048977_Intelligent_transport_systems_need_intelligent_cities		Plassering av funksjoner under bakken eller tilkobling til eksisterende veitunneler ligger utenfor omfang av prosjektet. Eventuell utbygging/utnyttelse av lokk over jernbanen til andre funksjoner må avklares i reguleringsplan i regi av Bane NOR Eiendom AS. Reguleringsplanen for jernbanetiltaket omfatter nødvendig arealavklaring av

	nødvendig utvidelse av jernbanetiltaket.

Nr. 18	Rigmor Haarr – St. Olavs gate 7	Bane NORs kommentar
Er mot utvidelse av jernbanen nordover som innlemmer Breiavatnet og Olav Vs gate i stasjonsområdet. Mener jernbanen kan utvides sørover, Bane NOR har store arealer på Paradis. Modernisering av stasjonen kan ikke komme på bekostning av Breiavatnet. Usikker på om flere avganger vi øke kapasiteten, etterspør heller større kapasitet på togene.		Prosjektet omfatter nødvendig utvidelse av spor og plattformer mot nord, som kommer i konflikt med dagens stasjonsbygg. Det er en forutsetning at Jernbaneveien opprettholdes som kollektivgate for buss iht. Kommunedelplan for Stavanger sentrum, og at Olav Vs gate er tilgjengelig for buss iht. konsept for Bussveien. Jernbanen planlegges ikke utvidet i Breiavatnet eller Olav Vs gate.

Nr. 19	Ottar Lie Motland – Paradisveien 10	Bane NORs kommentar
Støtter en nødvendig utvikling av jernbanen og Paradis, men forventer at gjennomføringen tar hensyn til omgivelsene. Paradis har en lang historie og viktig kulturhistorisk betydning, både i enkeltbygg og som område gjennom viktige sammenhenger og kulturmiljø. Jernbaneprosjektet må sees i sammenheng med øvrige planlagte prosjekter i området, både Bussveien, Paradis Nord og Midt, og oppgradering av driftsbanegården. Med mange planer og prosjekter i området må en samlet belastning for nærområdet vurderes. Avsender har tre krav som bes innarbeides i planprogrammet. **1. Samlet anleggslogistikk som avlaster Paradisveien** Det må vurderes alternative traseer og transportformer slik at Paradisveien ikke benyttes som ordinær trase for tungtransport. Dette inkluderer adkomst fra sør, transport via jernbane eller sjø og intern trafikk på jernbane/utbyggingsområder. Kommunen vurderte i 2021 at Kirkegårdsveien og Paradisveien ikke skulle være ordinær biladkomst til utviklingsområder på Paradis pga begrensninger og situasjonen i eksisterende veier. Denne vurderingen må også tillegges vekt i vurdering av anleggstransport. Stavanger kommune må ta ansvar for overordnet samordning av trafikk- og anleggsbelastning på tvers av prosjektene. Det må etableres felles grunnlag for transport og gjennomføring. Dette må innarbeides i planprogrammet. For nærområdet er det samlet belastning, ikke hvilken plansak som er viktig.		Reguleringsplanen for jernbanetiltak på Stavanger stasjon vil utrede konsekvenser av tiltaket, også i anleggsperioden. Gjennomføringen av prosjektet med oppgradering av stasjonen ligger imidlertid langt ut i tid. Reguleringsplanen er forventet vedtatt i 2028 og oppfølging og gjennomføring er deretter avhengig av finansiering og politisk prioritering. Dette gjør av denne planen ikke har mulighet til å samordne pågående eller nært forestående utbyggingsprosjekter. Siden det er lenge til stasjonen skal bygges om er det også vanskelig å lage detaljerte planer for anleggsområder på nåværende tidspunkt, det er for mye usikkerhet knyttet til gjennomføring av andre prosjekter og fremdrift. Når prosjektet prioriteres for gjennomføring vil det bli utarbeidet en byggeplan som

Riving av Strømsbro rampen må tas hensyn til i trafikkbelastning. Konsekvenser må vurderes både for før og etter ny hovedadkomst i sør er etablert. Det må vurderes og dokumenters alternativer til tungtransport i Paradisveien, hvorfor alternativer eventuelt ikke velges og tiltak for å begrense konsekvenser må dokumenteres. **2. Riggområdene må innrettes for å skjerme bolig- og kulturmiljøet** Skjerming må være premiss for plassering av riggområder og aktiviteter. Det må utarbeides faseplan og riggplan som viser hvordan arbeider skal foregå og hvordan nærområder skjermes. Planene må vise detaljer for plassering av aktiviteter, støyende funksjoner og hvordan kjøring og transport skal foregå. Områdene må organiseres slik at boliger blir minst mulig belastet med støt og vibrasjoner. Konkrete tiltak for skjerming av støy og støv må planlegges og etableres før aktivitetene starter. Kulturmiljøet må vurderes samlet, med bakgrunn i relevante kulturminneregistreringer. Vurderinger må se på faktisk påvirkning, også utover plangrensen. **3. Fastsette grenser for trafikk, arbeidstid og belastning** Det må fastsettes konkrete rammer, som kan følges opp, før anleggsgjennomføringen starter. Planprogrammet må sikre at utredninger gir grunnlag for å fastsette rammer. Rammene må omfatte: • Trafikkvolum: Totalt makstall for tunge kjøretøy (time og døgn) på berørte veistrekninger, for samlet belastning for relevante prosjekter og øvrig trafikk. • Arbeids- og transporttider: Tillatte arbeidsvinduer, begrensning for natt, morgen, kveld og helg. Tilpasninger til perioder med mye ferdsel av barn, gående og sykkel. • Drifts- og miljøkrav: Rammer for støy, støv og vibrasjoner, samt krav til hastighet, tomgang, rengjøring og håndtering av kø og venting. Grunnlag må vise transportbehov, type kjøretøy, ruter og toppbelastning for hver anleggsfase. Transport og passeringer inkludert returkjøring. Trafikkmengder og tidsrammer må kontrolleres. Risikovurdering for registrering av støv, støy, vibrasjon og setninger for førtilstanden må gjennomføres. Hvem som har ansvaret for tiltak ved avvik og overskridelser må avklares. Naboer må få informasjon og kontaktperson. **Oppfølging i planprogrammet og kommunens samordning** Kravene må innarbeides i relevante deler av planprogrammet som konkretiserende tiltak for hvordan temaene følges opp. Stavanger kommune må redegjøre for hvordan overordnet samordning mellom prosjektene skal organiseres, og hvem som har ansvar for samlet trafikk- og belastningsgrunnlag.	også ser på detaljer i anleggsgjennomføring. Merknaden er oversendt Stavanger kommune som vil ta det videre til relevant avdeling med ansvar for trafikk og samordning av utbyggingsprosjekter.

Ber om konkret svar på hvordan det skal følges opp, hvem som har ansvar, og når nødvendige avklaringer skal foreligge. Utviklingen av Paradis må planlegges som en helhet. Historiske bomiljøet må skjermes gjennom alternative transportløsninger, plassering av aktiviteer på riggområder og tydelige grenser for samlet belastning.	