

Planinitiativ

(Jf. pbl § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, og prop. 149 L)

Planinitiativ for Gnr/bnr 56/2203 (Stavanger stasjon, Paradis holdeplass og hensetting / driftsbanegård), 56/667 (del av Stavanger stasjon), 56 / 2214 (byterminalen) med flere.
Jernbaneveien 3, 5, 7, 9, Paradisveien 15, 17 mfl.

Utarbeidet av Bane NOR Utbygging Sør-Vest V/Henrik Iversen
Henning Larsen Architects v/Ole Johan Kittilsen
Datert 25.10.2025

Ansvarlige

Fagkyndig	Firma	Henning Larsen Architects AS (del av Rambøll-gruppen)
	Kontaktperson	Ole Johan Kittilsen
	E-post	Ole.johan.kittilsen@henninglarsen.com
	Telefon	93007465
Forslagstiller	Firma	Bane NOR SF, Utbygging Sør-Vest
	Kontaktperson	Henrik S. Iversen Maren J. Kirkebøen
	E-post	henrik.softeland.iversen@banenor.no kirmar@banenor.no
	Telefon	41238708 99003158
Hjemmelshaver	Navn	Som forslagstiller
	E-post / Telefon	Som forslagstiller

Informasjon om planinitiativet

1 Formålet med planen (Jf. § 1 andre ledd bokstav a)

Planen skal legge til rette for et bedret togtilbud på Stavanger stasjon for å kunne øke fra 15min til 10min frekvens på lokaltog Stavanger-Skeiane, økning i frekvens for fjerntog Stavanger-Oslo, og legge til rette for innføring av nye tog som er lengre enn dagens togsett.

Reguleringsplanen skal sette av nok areal for å kunne bygge ny sporplan som ivaretar fremtidige behov for økt kapasitet og nye togsett. Dette innebærer areal til det ferdige jernbanetiltaket, og midlertidig areal til bygging i anleggsperioden. Tiltaket er i hovedsak teknisk infrastruktur, men vil ta med nødvendig areal for publikumsadkomst, publikumsfunksjoner på stasjonen, og eventuelle tilpasninger til omkringliggende områder.

Bane NOR og Stavanger kommune har i innledende dialog blitt enige om å utarbeide en egen plan for jernbanetiltaket, som koordineres med andre planer i området.

Reguleringsformål antas å hovedsakelig være baneformål, kollektivknutepunkt og lignende.

Plannavn foreslås å være detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger stasjon.

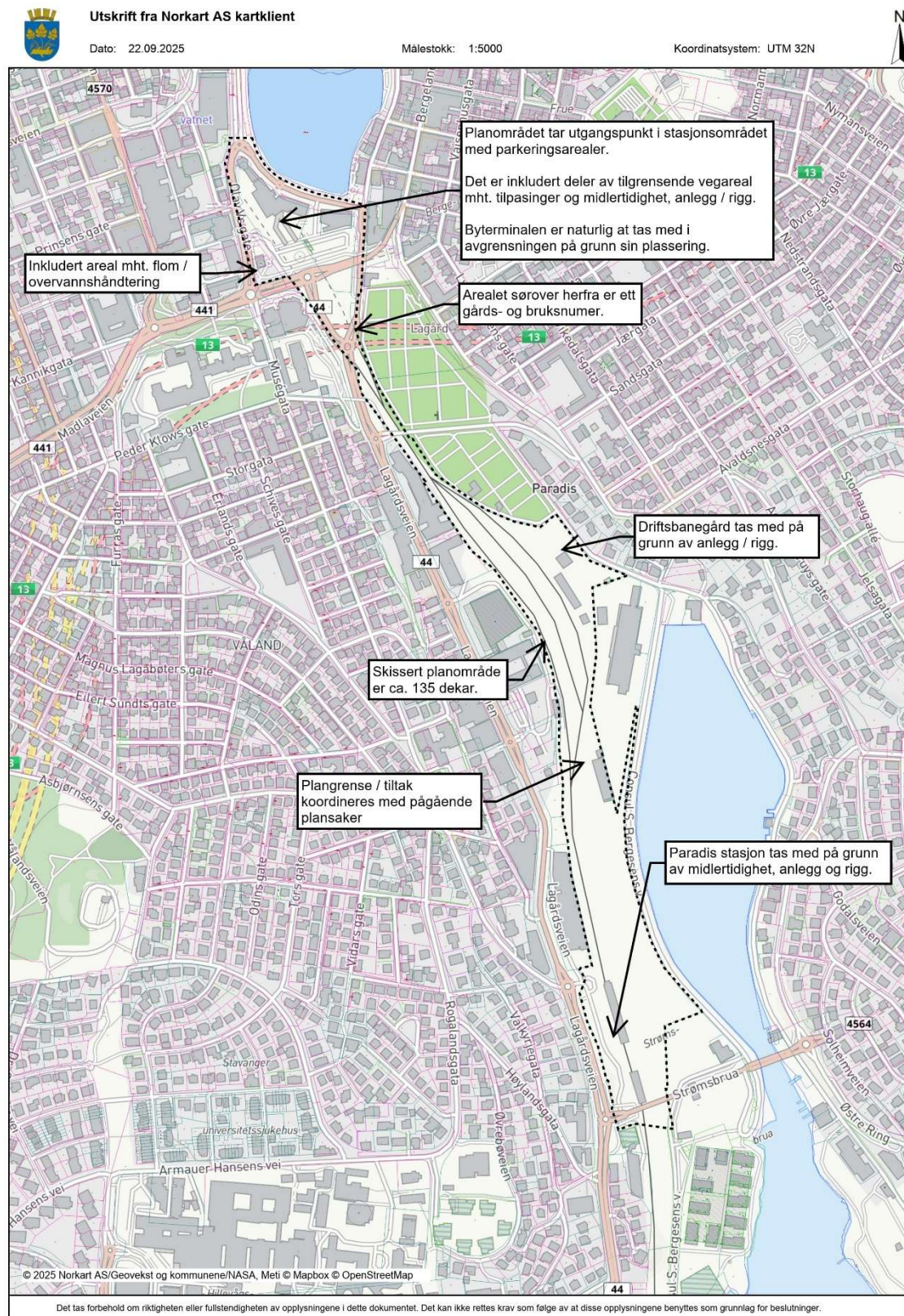
2 Planområdet og omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b)

Planavgrensning og lokalisering

Skissert planområde omfatter i hovedsak 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 være på Stavanger stasjon.

Paradis og området sør for Stavanger stasjon tas med for å se på mulig midlertidige areal til anleggsfase for byggingen av nye Stavanger stasjon. Det er foreløpig usikkert akkurat hva, og hvor mye areal det vil være behov for i anleggsfasen. Plangrensen vil tilpasses til de arealene det faktisk vil være behov for frem mot planforslag og førstegangsbehandling.

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.



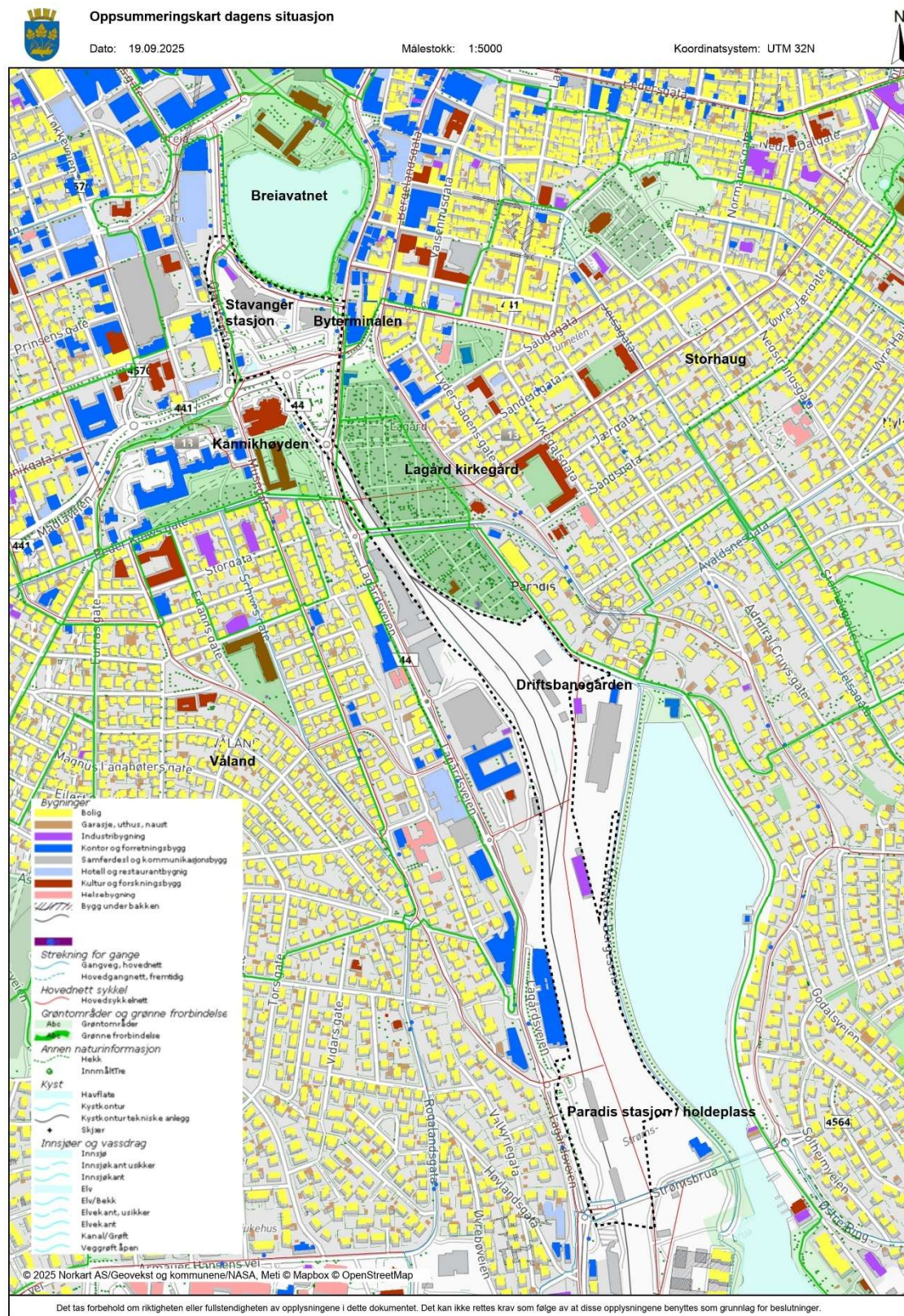
Figur 1: Skissert planavgrensning med forklarende tekst. Målestokk gjelder ved print av kartet i A3.

Beskrivelse av planområdet

Planområdet tar utgangspunkt i Stavanger stasjon med eksisterende teknisk infrastruktur. Store deler av planområdet består av jernbanens sporområde som ligger delvis under lokk med parkering og veiarealer over. Mot Stavanger sentrum og Jernbaneveien ligger det stasjonsbygg og publikumsfunksjoner. Sørøver er det i hovedsak eksisterende jernbanearealer med Paradis stasjon via driftsbanegården.

Berørte gårds- og bruksnummer er primært Bane NORs arealer. Men det er også tatt med deler av andre offentlige samferdselsarealer.

Det er vedlagt en stedsanalyse med omtale av viktige tema / hensyn som bør ivaretas i det videre planarbeidet.



Figur 2: Oppsummeringskart dagens situasjon og skissert planområde i sort stiplet linje. Målestokk gjelder ved print av kartet i A3.

3 Plansituasjon og føringer (Jf. § 1 andre ledd bokstav g).

Nedenfor refereres sentrale overordna føringer og planer for detaljregulering jernbanetiltaket Stavanger stasjon.

Overordna føringer for jernbaneprosjektet

Nasjonal transportplan (NTP)

NTP er regjeringens 12-årsplaner for transportpolitikk og prioriteringer. Gjeldende NTP er for perioden 2025-2036, og ble offentliggjort våren 2024. NTP har i sin prioritering Effektpakke 17 (heretter E17) «*Flere tog på Jærbanen – Stavanger-Skeiane*» med oppstart planlegging i andre seksårs periode (2031-2036).

Jernbanedirektoratet (JDIR) har på grunnlag av forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren åpnet for at arealavklaring tilknyttet E17 gjennom reguleringsplan, kan starte i 2025. Dette er beskrevet nærmere i Jernbanedirektoratets «Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025-2032».

Hensikten er å gi en arealavklaring for å løse tilbudsforbedringen med økt frekvens og lengre tog, slik effektmålene tilsier. Arealavklaringen gjelder både permanent og midlertidig arealbehov.

Effektpakke 17 flere tog på Jærbanen (E17)

JDIR inngår avtaler i form av effektpakker med Bane NOR SF om planlegging og bygging av jernbanetiltak.

E17 skal gi en tilbudsforbedring på Jærbanen, med 10minuttersfrekvens mellom Skeiane og Stavanger, mulighet for lengre tog i tillegg omfattes andre nødvendige tiltak.

Teknisk hovedplan for Stavanger stasjon (2022)

Det er gjennomført en teknisk hovedplan for Stavanger stasjon. Hovedplanen vurderer jernbanetekniske konsepter og løsninger for å løse effektmålene.

Sporplanen og de jernbanetekniske funksjonalitetene fra teknisk hovedplan skal optimaliseres og detaljeres i arbeidet med teknisk detaljplan og detaljreguleringsplan for jernbanetiltaket Stavanger stasjon, i tråd med gjeldende regelverk.

Andre jernbaneprosjekter

Det er flere pågående og fremtidige jernbaneprosjekt og planer i regionen.

Disse vil kunne ha grensesnitt og delvis overlappe i tid og omfang.

- E17 – Flere tog på Jærbanen (Stavanger – Skeiane)

Behov for å planlegge tiltak på Skeiane stasjon for å oppnå mål om flere og lengre tog. Både prosjektet på Stavanger stasjon og på Skeiane stasjon vil være nødvendig for å oppnå målene i E17. Tiltakene vil planlegges iht. E17, men eventuell gjennomføring er usikker pt.

- E32 – Innfasing nye fjerntog

Tilrettelegger infrastrukturen for å ta i bruk nye fjerntog som er bestilt. Behov for å planlegge hensetting (parkering av tog), samt servicefunksjoner, som vasking og

klargjøring av tog mellom bruk. Eksisterende anlegg ved Paradis driftsbanegård planlegges oppgradert og tilpasset nye tog. Grensesnitt ved Paradis driftsbanegård, mellom midlertid areal for anleggsgjennomføring og hensettingsspor.

- E25 – Flere og raskere tog på Jærbanen (Nærbø – Stavanger)

Gjennomført planprosjekt, med kommunedelplan og Teknisk hovedplan. Omfatter nytt dobbeltspor mellom Nærbø og Skeiane. Usikker gjennomføring.

- ERTMS - Nytt signalanlegg for jernbanen som skal innføres i hele landet, inkludert Jærbanen. Grensesnitt mot alle prosjekter.

Uavhengig av planprosjektene settes nye fjerntog i trafikk medio 2028. Disse er 220 m lange motorvognsett som vil erstatte dagens lokomotiv og vogner.

Nasjonale planer og føringer

Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)

Regjeringen forventer at:

- Sykkel, gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

4.2 Miljøvennlig mobilitet: Planleggingen skal bidra til å styrke kollektivtransport, sykkel og gange som transportformer.

4.3 Kollektivknutepunkt: Knutepunkter for kollektivtrafikken skal ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og være robuste og fleksible slik at de også kan inkludere nye mobilitetsløsninger. Alle knutepunkter bør ha trygg, tilgjengelig og tilstrekkelig sykkelparkering.

4.4 *Transport*: Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk prioriteres.

6.2 Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og god tilrettelegging for sykkel og gange utredes.

Regionale og lokale planer og føringer

Nedenfor er gjengitt de viktigste føringene for jernbaneprosjektet / dette planinitiativet:

Regionalplan for Jæren 2020. Endret i 2023.

Aktuelle føringer er at:

- I kommuneplanens arealdel (KPA) kartfestes hovedstruktur for kollektivtransport.
- Tiltak i hovedstrukturen skal vurderes i forhold til retningslinjer for trafikantprioritering og gate- / vegutforming. Ved krysningspunkt mellom linjer, eller hvor reisende kan bytte transportmiddel, legges forholdene til rette for effektiv omstigning.
- Stavanger og Sandnes stasjon er hovedknutepunkt for kollektivtransport i regionen. Det bør prioriteres etablering av særlig finmasket gangnett i og til sentrumsområder, i influensområder til viktige målpunkt og kollektivtilbud.



Figur 3: Kollektivstrukturen i regionen.

Forholdet til Kommuneplanens arealdel (2023-2040)

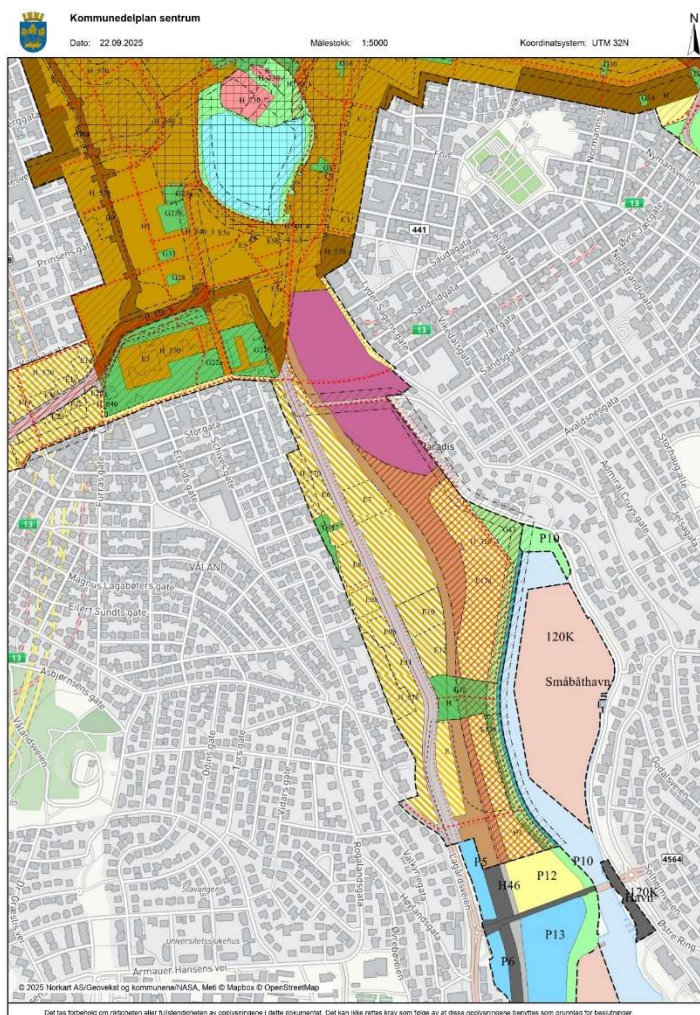
I kommuneplanbestemmelsen punkt 1.4 omtales forholdet mellom kommuneplanens arealdel (2023-2040) og Kommunedelplan for sentrum (2019): *«Bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan for sentrum vedtatt 11.3.2019 gjelder foran kommuneplanens bestemmelser med unntak av bestemmelse 3.12.3, jfr. hensynssone H730- 83 Middelalderbyen i plankartet (...).»*

Den nevnte bestemmelsen gjelder forbud mot inngrep i automatisk fredede kulturminner (kulturminnelovens § 3).

Hensynssonen rundt Middelalderbyen grenser til Stavanger stasjon ved Jernbaneveien.

Forholdet til Kommunedelplan for Stavanger sentrum (2019)

Området er primært vist som sentrumsformål og jernbaneformål. Rundt Paradis er det større områder for kombinerte bygge- og anleggsformål. Det er også vist en grønnforbindelse som krysser over jernbanen nord for Paradis stasjon.



Figur 4: Utsnitt fra kommunedelplan for sentrum. Målestokk gjelder ved utskrift av kart i A3.

Det skal utarbeides helhetlig reguleringsplan for E5. Reguleringsplanen skal tilrettelegge E5 som regionalt kollektivknutepunkt med attraktive oppholdssoner, enkelt lesbare overgangsmuligheter for de kollektivreisende og bygninger og uterom med høy arkitektonisk kvalitet.

I E5 kan eksisterende stasjonsbebyggelse rives.

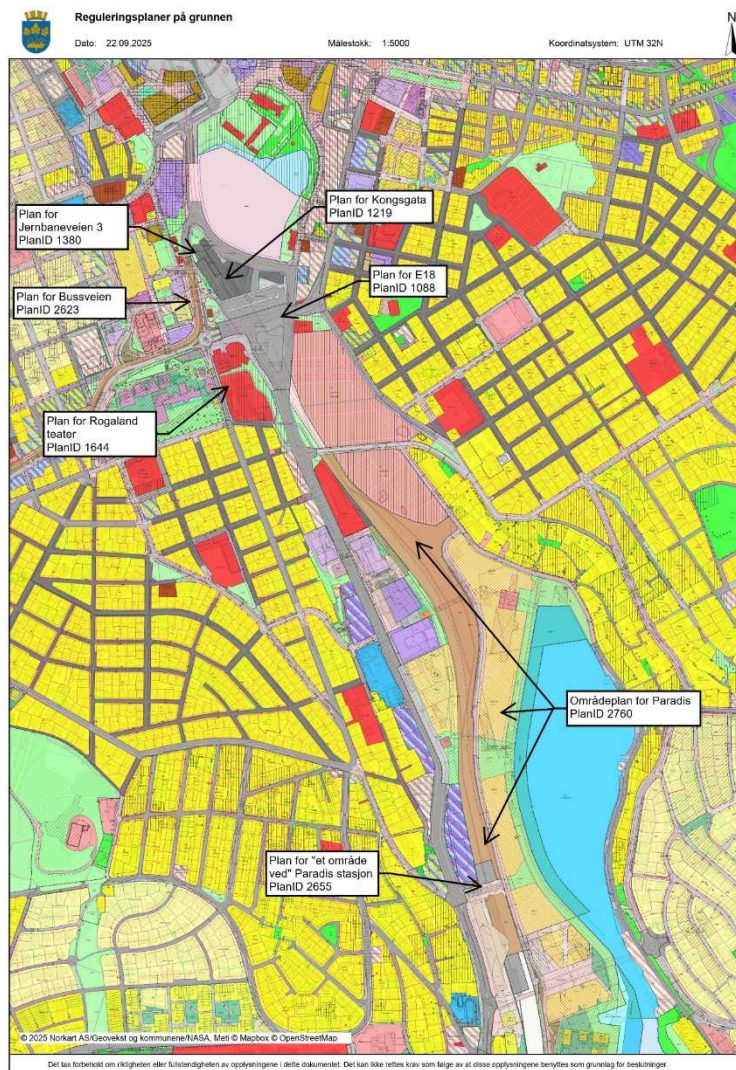


Figur 5: Stedsanalyse Stavanger Stasjon: Oppsummering Planstatus (Asplan Viak)

- Krav til felles reguleringsplan og aktive første etasjer
- Maksimal kote 37
- Maksimal kote 52,5
- Bygg som kan rives
- Bygg skal stå eller flyttes
- Større, sentralt byrom som ivaretar siktkorridoren

Forholdet til andre reguleringsplaner

Hele planområdet er regulert i dag. De planene som berøres er:

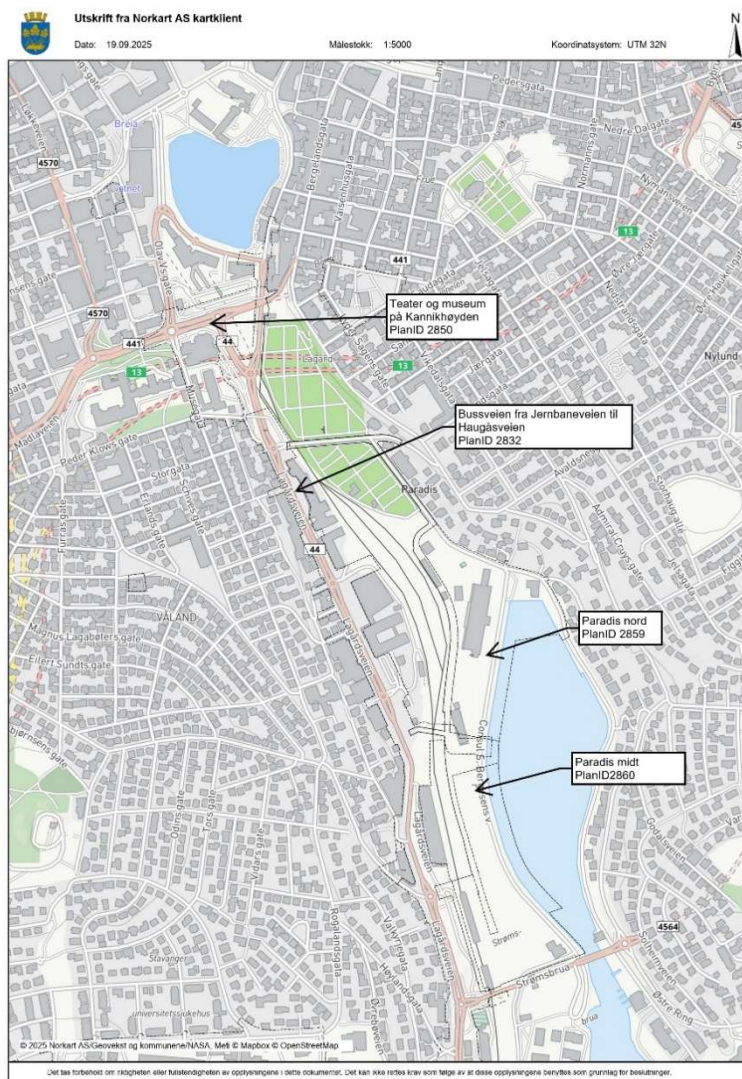


Figur 6: Gjeldende reguleringsplaner. Målestokk gjelder ved utskrift av kart i A3.

- **Kongsgata, ny E-18 bro, planID 1088 (1988. Sist behandlet i 2024).**
Eldre reguleringsplan for Stavanger stasjon og tilliggende område.
- **Reg.plan for Jernbaneveien 3 (red anm Jernbaneveien 3), planID 1380. (1992).**
Eldre reguleringsplan for deler av stasjonsområdet.
- **Ny E18 fra Kannik til Verksalmenningen i bru over jernbanen og i tunnel under Storhaug, planID 1088 (1985).**
Eldre reguleringsplan, lokk og vei over sporområdet.
- **Detaljregulering for bussveien Mosvatnet – sentrum. PlanID 2623 (2025).**
Nylig vedtatt plan for deler av Bussveien. Går langs Stasjonsområdet i Olav Vs gate.
- **Områdereguleringsplan for Paradis, PlanID 2760 (2023, sist behandlet 2024).**
Planområdet berører både jernbanearealer og gir føringer for framtidig bolig- og næringsutbygging i området.
- **Andre planer**
I hovedsak er alle nærområdene regulert. Det kan derfor være at også andre planer vil berøres i mindre grad. Dette vurderes nærmere i planprosessen.

Forholdet til pågående planarbeid

Det pågår flere planarbeid i nærområdet. De planarbeidene som berøres er:



Figur 7: Pågående plansaker i området. Målestokk gjelder ved utskrift av kartet i A3.

- **Bussveien fra Jernbaneveien til Haugåsveien. PlanID 2382.**

Langs planområdet/Kongsgata som krysser over sporområdet på lokk planlegges deler av Bussveien. Det vil være behov for avklaringer av løsninger for vegene, slik som adkomster og kryss. Både i anleggs- og driftsfase.

- **Paradis: Nord: PlanID 2859. Midt: PlanID 2860.**
- Pågående detaljreguleringsplaner

Paradis midt og Paradis nord er begge planer som følger opp områderegeringsplan for Paradis. Det vil være behov for å avklare grensesnitt med disse prosjektene. Både i anleggs- og driftsfase.

- **Teater og museum på Kannikhøyden. PlanID 2850.**

Pågående reguleringsplan for utbygging ved Rogaland teater og Museum Stavanger. Planområdet tar med deler av vei og parkeringsareal på lokket over sporområdet. Det forutsettes at det i nevnte reguleringsplan ikke planlegges tiltak på Bane NORs eiendom, da det vil være i strid med behovene for stasjonsutvikling og jernbaneteknikk.

- **Detaljregulering Byutvikling v/Bane NOR Eiendomsutvikling AS**

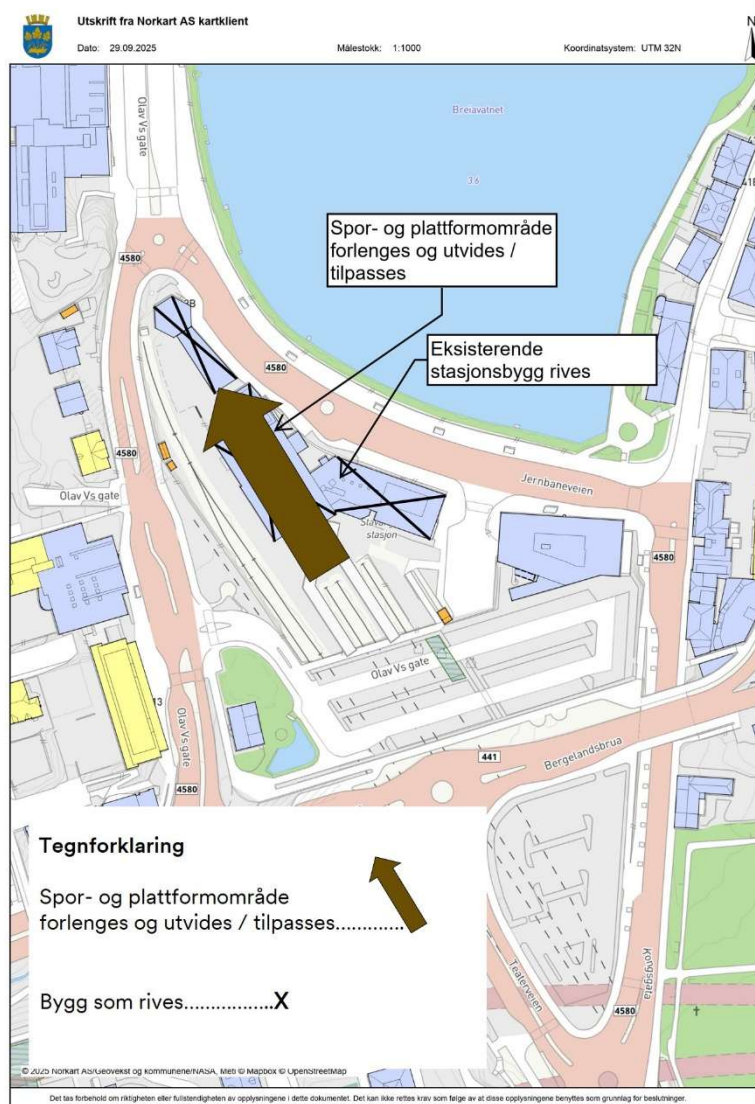
Bane NOR Eiendomsutvikling AS skal utarbeide detaljreguleringsplan for byutvikling på stasjonen. Planen følger opp Sentrumsplanens felt E5 som åpner for utbygging på

eksisterende lokk over sporområdet, og på eventuelt nytt/utvidet lokk over forlengelsen av spor. Det vil være behov for god koordinering mellom planen for jernbanetiltak og byutvikling iht. krav i sentrumsplanen om samlet planlegging for E5.

Anleggsgjennomføring og rekkefølge vil være et sentralt tema for koordinering. I tillegg kommer gode sammenhenger i adkomster og annen grå og blågrønn infrastruktur.

4 Kort presentasjon av prosjektet / planideen (Jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)

Detaljregulering jernbanetiltaket Stavanger stasjon vil innebære at området for spor og plattformer forlenges mot nord til krysset Jernbaneveien/Olav Vs gate. Hensikten er å få plass til lengre tog. Eksisterende stasjonsbygg mellom sporområdet og Jernbaneveien forutsettes revet for å gi plass til spor og plattformer på grunn av flere og lengre tog. Riving av stasjonsbygg er i tråd med KDP Sentrumsplanen (2019).



Figur 8: Konseptskisse av plangrepet

På grunn av mur langs Lagård kirkegård er det ikke realistisk å utvide sporområdet mot sør. Bevaring av eksisterende lokk- og brukonstruksjoner som beskrevet under, gjør at eneste mulighet for utvidelse blir mot nord. Det gjør at bygningsmassen nord for sporene må rives.

Per oktober 2025 legges det til grunn at eksisterende lokk- og brukonstruksjoner beholdes. Dette innebærer at stasjonsområdet vil strekke seg over to ulike plan; sporområdet (kote 6 / nivå 1) og eksisterende

lokk (kote 12 / nivå 2).

Stasjonsområdet med plattformer og adkomster planlegges iht. gjeldende tekniske regelverk. Universell utforming, trygge adkomster og oppholdsrom vil legges til grunn for planleggingen. Nødvendig publikumsfunksjoner på stasjonen, som venterom, adkomst, sykkelparkering, oppstillingsplasser for «buss for tog», publikumsinformasjon ol. vil være en del av tiltaket, og løses i planarbeidet.

Planarbeidet her legger i hovedsak ikke opp til bebyggelse rettet mot byutvikling, næring ol. Potensielle grensesnitt og mulighet for samlokalisering mellom stasjonsfunksjoner og Bane NOR Eiendomsutvikling AS sin detaljregulering for byutvikling vil være en del av prosjektutviklingen og må avklares i koordineringen mellom planene.

Det vil også være nødvendig å legge til rette for tekniske bygg ved sporområdet for jernbanens anlegg. Dette er bygg som inneholder nødvendig teknisk infrastruktur for at jernbanen skal fungere, for eksempel signalsystem, eller strøm til jernbanens komponenter.

I planleggingen av stasjonen vil en teknisk sporplan være førende for hvordan stasjonen kan utformes og funksjoner plasseres. Sporplanen prosjekteres med utgangspunkt i krav fra Jernbaneloven, tekniske regelverk for jernbanen, de fysiske forholdene på stedet og for å løse oppdraget for en kapasitetssterk og robust stasjon som kan avvike kommende togtrafikk. Dette gir en del fastpunkter for utforming av stasjonen.

5 Virkninger på omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Beskriv tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Tiltaket vil omfatte en oppgradering og utvidelse av kapasiteten for Stavanger stasjon. Stasjonen vil ligge på samme sted som i dag og ha samme funksjon som kollektivknutepunkt, det vil derfor være begrenset ny påvirkning på omgivelsene.

Nye og lengre plattformer og oppgradert stasjonsområde vil påvirke dagens adkomster, passasjerflyt på stasjonsområdet, og plassering av publikumsfunksjoner på stasjonen. Stasjonsområdet er et knutepunkt som er mye brukt, både av togpassasjerer, buss, parkering, næring i stasjonsbygg, og som del av gatenettet i byen. Endringer vil kunne påvirke mange brukere av stasjonsområdet og byen.

Ny sporplan med lengre spor og plattformer vil påvirke dagens adkomst og stasjonsfasiliteter. Et viktig tema i planprosessen vil være tilgjengelighet til stasjonen.

Eksisterende bygg nord på stasjonsområdet / stasjonsbygg rives. Det videre reguleringsplanarbeidet vil fastsette utforming av det nye stasjonsområdet som ivaretar fasilitetene en stasjon skal ha.

Stavanger stasjon grenser til Stavanger middelalderby. Det er ikke planlagt tiltak i direkte konflikt med fredningen i grunnen. Men det kan være behov for grunnundersøkelser innenfor sonen.

Lagård gravlund grenser til sporområdet i innkjøringen til Stavanger stasjon. Det er ikke planlagt tiltak i direkte konflikt med gravlundene, grensesnittet må ivaretas i planprosessen.

Gjennomføring og bygging av tiltaket i et så bynært område som Stavanger stasjon vil påvirke veldig mange, og i større eller mindre grad, ha innvirkning på alle de overnevnte temaene. Anleggsgjennomføring vil derfor være et eget tema som skal omtales i planprosessen.

Jernbanetiltaket skal konsekvensutredes. Se nærmere om aktuelle tema i punkt 7.

Det er også andre analyser og tema vil være relevant å undersøke i planarbeidet, selv om det ikke tas med som KU- tema. Viktige tema er, for eksempel:

- tilstandsvurdering konstruksjoner inkl. lokk,
- forholdet til kulturminner og kulturmiljø
- flom/overvann
- grunnforhold mv.
- Mfl.

6 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Er det spesielle utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet?

Stasjonen er et knutepunkt med mange gående både til og fra tog, buss og gjennom området. Det er busstopp både i Jernbaneveien, Olav Vs gate og inne på dagens stasjonsområde. Trafikksikkerhet vil være et tema for planarbeidet.

Det vil gjennomføres en egen støyanalyse i planarbeidet.

Det vil bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som del av planarbeidet iht. krav i Plan- og bygningsloven (Pbl) § 4-3.

Stavanger stasjon ligger innenfor NVEs aktsomhetssone for kvikkleire, og berøres av NVEs aktsomhetssone for flom fra Mosvatnet.

Det kan også være andre farer slik som terror, sabotasje mv.

I forbindelse med de jernbanetekniske planene gjennomfører Bane NOR RAMS-analyser. RAMS står for Reliability, Availability, Maintainability, og Safety (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet, og sikkerhet). Formålet med RAMS analysene er å sikre en pålitelig og sikker jernbane, som har høy oppetid og skal være bygget med tanke på drift og vedlikehold.

Bane NOR har igjennom hele prosjektet, fokus på sikkerhet i forbindelse med anleggsgjennomføring, både for publikum, omgivelser, og de som jobber på anlegget.

7 Konsekvensutredning (Jf. § 1 andre ledd bokstav l)

Krever planen konsekvensutredning og ev. utarbeidelse av planprogram?

Planen vil kreve planprogram og konsekvensutredning (KU) iht. forskriften §6, Vedlegg I – 7 e): *Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.*

Det antas at investeringskostnaden for ombygging av Stavanger stasjon vil overstige 750 millioner kr og at krav om KU derfor blir utløst.

Hvordan oppfylles kravene hvis planen krever konsekvensutredning?

Nedenfor er omtalt aktuelle utredningstema. Forslagsstiller kommer tilbake med forslag til oppgavetekst i planprogrammet. Aktuelle utredningstema vurderes nå å være:

- Anlegg og støy
- Mobilitet
- Landskap og bybilde / bymiljø

Det kan være aktuelt å vurdere flere undertema i utredningene. Dette omtales nærmere i planprogrammet i saken.

Avgrensning med Bane NOR Eiendomsutvikling AS sitt prosjekt

I samme området (E5) skal Bane NOR Eiendomsutvikling AS (BNE) utarbeide reguleringsplan for byutvikling på stasjonen. Bane NOR Eiendomsutvikling AS plan vil utløse krav om KU og vil ta med tema i KU som er relevant for utbygging og byutvikling.

Bane NOR Utbygging sin detaljregulering for jernbanetiltaket Stavanger stasjon og den tekniske infrastrukturen for jernbanen, vil derfor ikke ta med seg utredningstema relatert til byutviklingen i arbeidet med reguleringsplanen for jernbanetiltaket.

Noen av de aktuelle KU- og analysetemaene må koordineres med BNEs reguleringsplan, da det kan være et overlappende grensesnitt mellom planene.

8 Planprosessen og samarbeid/medvirkning (Jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)

Er det vesentlig interesser som berøres av planinitiativet?

- Offentlige myndigheter

Ettersom planområdet inkluderer stasjonsområdet, byterminalen og veinett blir både Statsforvalteren, Statens Vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, jernbanemyndigheter, kollektivselskap og togoperatører vesentlige interessenter.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Rogaland brann og redning IKS, samt strøm og teleleverandør må også involveres.

- Naboer, brukere av stasjonen, næringsliv og aktuelle lag og foreninger
Stavanger stasjon er et sentralt knutepunkt og det vil være mange både naboer og brukere av stasjonen som har et informasjonsbehov om hva prosjektet planlegger og hvorfor.

- Byutvikling på stasjonen v/ Bane NOR Eiendomsutvikling AS

Jernbaneinfrastrukturen legger flere føringer for mulig byutvikling pga jernbanetekniske løsninger med tilhørende regelverk. De to prosjektene vil ha mange grensesnitt, og holder hverandre gjensidig orientert, også i aktuelle møter med planmyndigheten og andre aktører.

- Andre pågående planarbeid

Det pågår flere planarbeid i området som krever koordinering, disse planene er nærmere omtalt i kapitlet 3. Grensesnitthåndtering til andre pågående planer vil være en del av prosjektutviklingen og medvirkningsprosessene.

Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart?

Kommunens liste over aktuelle myndigheter gjennomgås sammen med kommunen.

Omtal prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Bane NOR Utbygging ønsker i sin detaljregulering for jernbanetiltaket Stavanger stasjon å legge opp til en konstruktiv og hensiktsmessig prosess for medvirkning og involvering, i dialog med Stavanger kommune som planmyndighet.

Det skal utarbeides en plan for medvirkning, denne fastsettes i planprogrammet.

Vedlegg

Vedlegg til planinitiativet:

1. Stedsanalyse
2. Utkast planprogram