# PLANPROGRAM

Revidert etter høring og offentlig ettersyn, 30.10.2026

## Detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger stasjon
## Plan2902



# 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 varslet oppstart av planarbeid og la planprogram på høring 14.august 2026, med høringsfrist 2.oktober (6 uker) samme år.

I høringsperioden ble det blant annet arrangert to åpne informasjonsdager på Stavanger stasjon, samarbeidsgruppemøte for regionale myndigheter, presentasjon for ungdommens bystyre og orienteringer for Storhaug, og Eiganes og Våland bydelsutvalg. Det kom inn 19 merknader, fordelt på 4 fra organisasjoner og foreninger, 6 fra private og 9 fra offentlige instanser.

Merknadene kan leses i sin helhet i vedlegg 4 Samlede merknader og sammendrag av merknadene med forslagsstiller svar kan leses i vedlegg 3 Merknadsdokument.

Innspill fra innbyggere og ulike fagetater er en viktig del av planarbeidet for Stavanger stasjon. Bane NOR takker for alle innspill.

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

# 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.<br>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 ..... 6

2.1 Formål med planarbeidet 6

2.2 Vurdering av utredningsplikten 6

2.3 Planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning (KU) 7

2.4 Tidligere utført arbeid 7

3 Beskrivelse av tiltaket ..... 9

3.1 Beskrivelse av tiltaket 9

3.2 Hva som ikke er en del av tiltaket 10

3.3 Planavgrensning 10

4 Alternativer som skal utredes ..... 12

4.1 Utredningsalternativet 12

4.2 Nullalternativet 13

5 Vurdering av utredningsbehov ..... 14

5.1 Vurdering av temaer som skal konsekvensutredes eller beskrives 14

5.2 Tema som skal konsekvensutredes 15

5.3 Tema som skal beskrives 21

6 Planprosessen og medvirkning ..... 26

6.1 Fremdrift 26

6.2 Plan for medvirkning 27

6.3 Høring av planprogrammet 27

7 Kilder ..... 29

8 Vedlegg ..... 30

# 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 var på høring og offentlig ettersyn i perioden 14. august 2026 til 2. oktober 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. Dette er innarbeidet i denne versjonen av planprogrammet som sendes til Stavanger kommune for fastsettelse.

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 er 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 satt inn aktsomhetskart for kvikkleire
- Kapittel 6 planprosess og medvirkning, oppdatert etter høring planprogram

# 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 Infrastrukturavtale E17 Flere tog på Jærbanen, (Skeiane-Stavanger), infrastrukturavtalen 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 fjerntog mellom Stavanger og Oslo
- dimensjonere spor og plattformer på Stavanger stasjon for 220 meter lange tog

Infrastrukturavtale E17 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 for Stavanger stasjon til 2028, for å gi en arealavklaring og forutsigbarhet i utviklingen av knutepunktet. For Skeiane stasjon er det utarbeidet tekniske planer som konkluderer med at tiltaket kan gjennomføres på Bane NORs egne arealer, uten reguleringsplan.

For å kunne oppnå timinuttersfrekvens må tiltakene både på Stavanger og Skeiane bli gjennomført. Dette forutsetter politiske prioriteringer og investeringer, blant annet gjennom NTP og statsbudsjettet.

Jernbanetiltaket på Stavanger stasjon utløser krav om konsekvensutredning som grunnlag for planforslaget og den videre arealavklaringen. Bane NOR gjennomfører derfor planarbeidet nå, i tråd med Byvekstavtalens mål om vedtatt reguleringsplan i 2028.

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 Bussveiprosjekter 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, bussveiprosjektet 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 ble sendt på høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om planoppstart. Planprogrammet skal deretter fastsettes av Utvalg for By- og samfunnsutvikling i Stavanger kommune, som planmyndighet.

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. Arbeidet skulle avklare hvilke suppleringer og justeringer av eksisterende jernbaneinfrastruktur som er nødvendige for at Stavanger stasjon skal kunne håndtere et togtilbud med timinuttersfrekvens mellom Stavanger og Skeiane med nye tog som er 220 meter lange.

Det ble gjennomført en kapasitetsanalyse for å kartlegge hvordan økt togtrafikk kan bli håndtert på stasjonen. Stavanger er en endestasjon, og alle tog som kommer inn, må derfor vente en viss tid før de kan kjøre tilbake eller videre til service og vedlikehold på Paradis driftsbanegård og verkstedet på Kvaleberg.

For å kunne avvikle flere tog og samtidig ha tilstrekkelig robusthet ved eventuelle forsinkelser, viser de tekniske vurderingene at det er behov for fem spor til plattform, altså ett mer enn i dag. I tillegg må spor og plattformer forlenges slik at alle plattformene kan håndtere tog som er 220 meter lange. Dersom noen av sporene er kortere, reduseres fleksibiliteten til å plassere alle tog ved alle plattformer.

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 gravlunden.
- Lokk og brukonstruksjoner (inkludert Bergelandsbrua): Dagens lokk 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 eksiterende infrastruktur, samt løsninger som innebar å rive eksisterende lokk 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, og hvilke tog som kan bruke de ulike plattformene på stasjonen.

Løsninger som innebar å rive dagens lokk 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, som alle er 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:

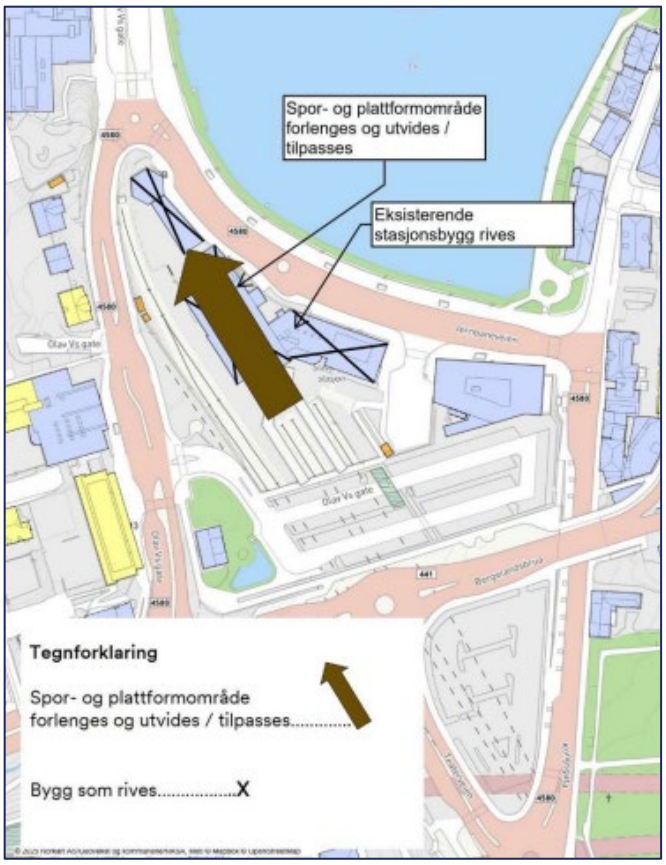
- 5 spor til plattform for å unngå kø og forsinkelser
- Plass på stasjonen som ivaretar fremtidens togmateriell (nye lengre tog)
- Mulighet for ytterligere økning i togtilbudet på lang sikt
- Plass på stasjonen til korttidsparkering av togmateriell.

Alternativer som omhandler færre og/eller kortere spor vil ikke ivareta behovet for fleksibilitet og robusthet, og vil ikke gi en riktig arealavklaring for jernbanetiltakets arealbehov på Stavanger stasjon. Arealavklaringen må sikre en robust teknisk løsning for jernbanetiltaket som ikke begrenser togtilbud eller hvilket togmateriell som kan brukes på Sørlandsbanen. Jernbanetiltak er komplekse og dyre investeringer, og Bane NOR må derfor planlegge med et langt tidsperspektiv.

# 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 dagens stasjonsbygninger må rives. Riving av bygningene er i tråd med KDP for Stavanger sentrum (Sentrumsplanen 2019).




**Figur 1. Kart som viser plassering av sporforlengelse.**

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.

Jernbanetiltaket planlegges på bakkeplan på dagens sporområde (høydekote 6/ nivå 1). Eksisterende lokk- og brukonstruksjoner (høydekote 12/ nivå 2) beholdes. Det planlegges adkomst fra plattformer til eksisterende lokk for å øke tilgjengeligheten til stasjonen og i større grad koble stasjonen med byen i flere retninger. Siktaksen mellom Rogaland teater og Stavanger domkirke ivaretas og Kannik Prestegård berøres ikke av jernbanetiltaket.




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

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 (midlertidig).

## 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. Sentrumsplanen åpner for en fortetting og kommersiell eiendomsutvikling på Stavanger stasjon for å legge til rette for arbeidsplasser, tjenester og byrom i knutepunktet. Den kommersielle eiendomsutviklingen er ikke en del av dette planarbeidet, men forventes å inngå i Detaljregulering for Stavanger stasjon byutviklingsplan, i regi av Bane NOR Eiendom AS. Planarbeidet for byutviklingsplanen, er ikke startet opp når planprogram for Jernbanetiltaket er sendt til fastsettelse hos Stavanger kommune (høst 2026).

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

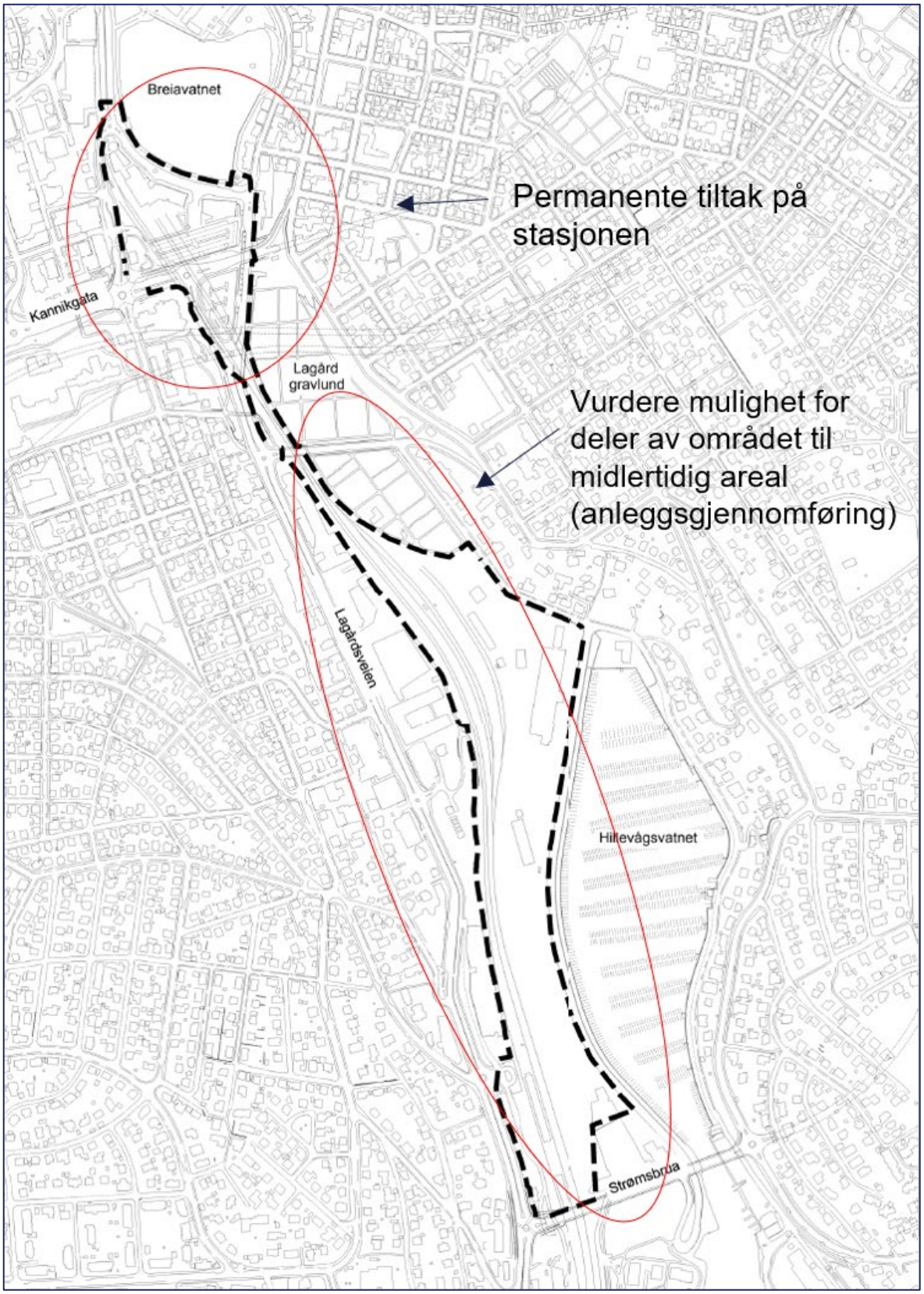
Funksjonene i veinettet rundt stasjonen forutsettes å kunne opprettholdes som i dag, med Jernbaneveien som kollektivgate og bussavvikling på Byterminalen.

## 3.3 Planavgrensning

Varslingsområdet for planarbeidet 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 (se figur 3). 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: Kartet viser hvilke deler av varslingsområdet som er aktuelle for permanente tiltak, og hvilke deler som vurderes for midlertidige tiltak.**

# 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.

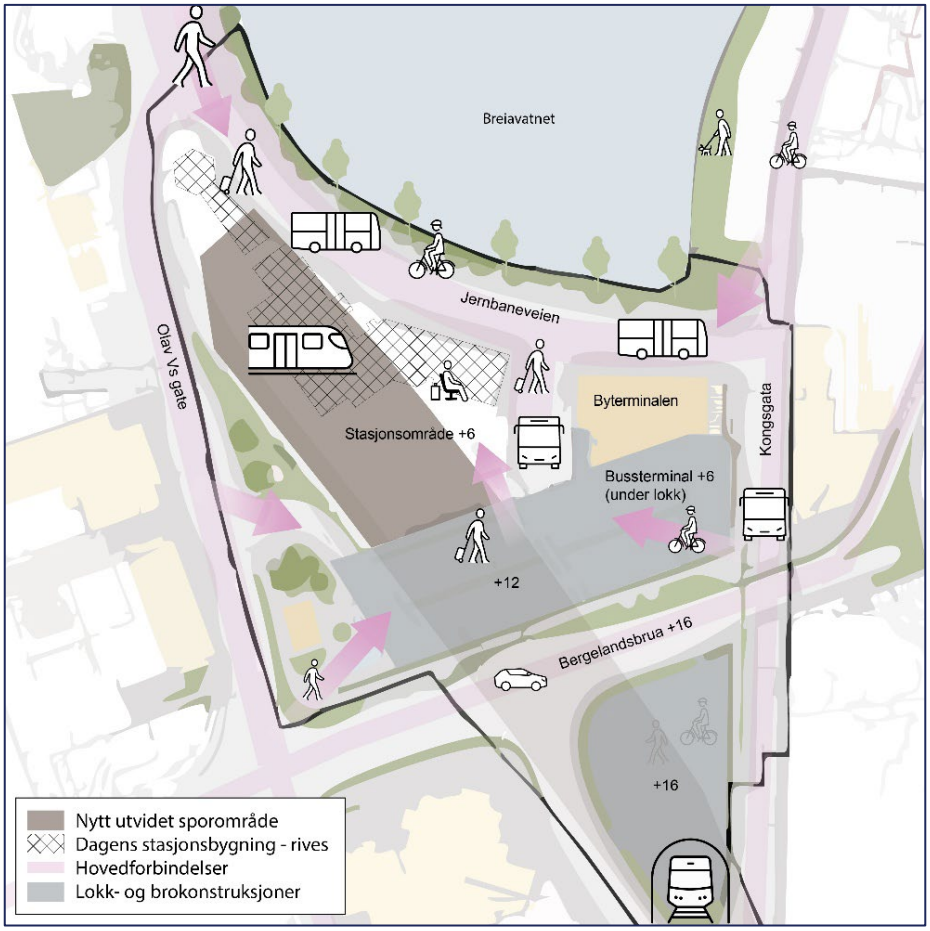
Utredningsalternativet vil detaljeres i løpet av planprosessen, og i dette arbeidet vil forhold for passasjerene og gående- og syklende til/fra stasjonen, internt på stasjonsområdet, og på tvers av området, bli svært viktig, herunder:

- 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
- Plattformer for 220 meter 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 eller tiltaket ikke blir realisert. 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.

På grunn av tidshorisonten for jernbanetiltaket legges det til grunn at Bussveien er ferdig utbygd og tatt i bruk. Det innebærer at bussene fortsatt skal kjøre gjennom og benytte holdeplasser i Jernbaneveien for passasjerutveksling, men bussene skal ikke regulere/ terminere på holdeplassene. Dette gir en bedre kapasitet for buss i Jernbaneveien enn i dag.

Følgende forutsetninger legges til grunn for Stavanger stasjon i nullalternativet:

- Det blir ingen anleggsperiode
- Støysituasjonen forblir slik den er 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 oppvekstsvilkår** | 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) Personlogistikk 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) Personlogistikken 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.

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 fjerntog. 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. Tellinger 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.

Sammenlignet med dagens situasjon, forutsettes det for utredningsalternativet, som for nullalternativet, at Bussveien er ferdig bygd og tatt i bruk. Herunder at bussene ikke regulerer/ terminere i Jernbaneveien som i dag.

### 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 kulturminner
- 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. Kulturminner vil vurderes på områdenivå og omtales som et eget undertema.

*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***

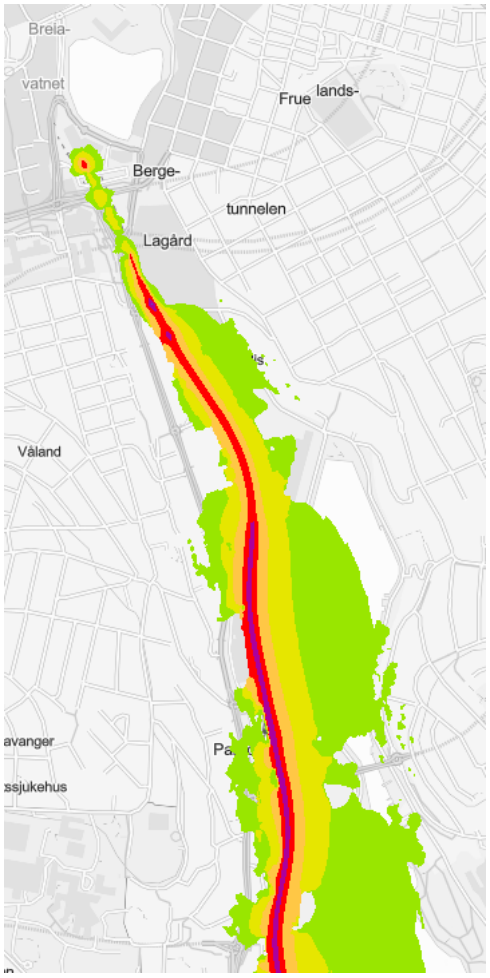
Konsekvensutredning av støy for endelig situasjon gjøres i henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941, med utgangspunkt i T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging).

***Mulige virkninger***

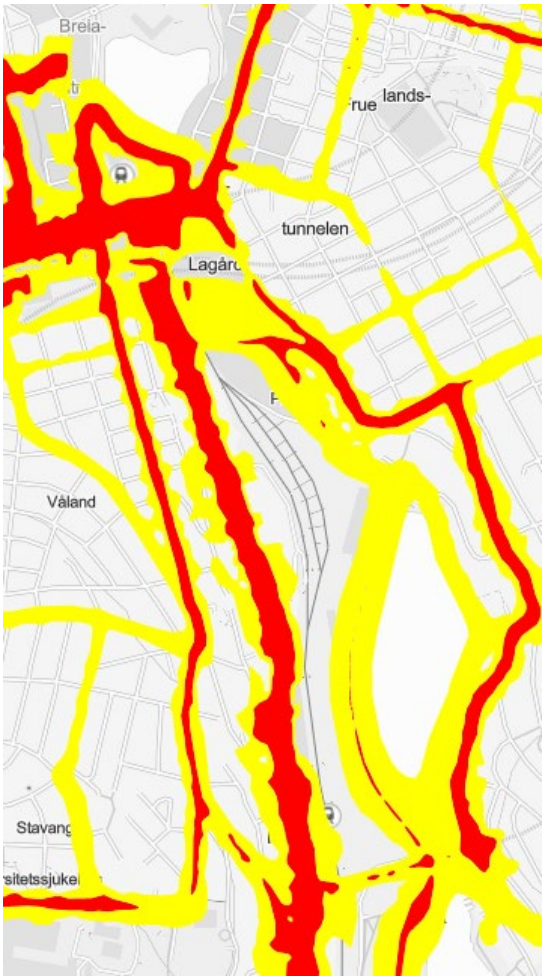
Med hyppigere avganger vil total belastning fra togstøy bli noe økt langs strekningen. Ved en mulig endring av kjøremønster i Jernbaneveien, vil også støy fra kjøretøy kunne påvirkes.

***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 og nye fjerntog kan gi mindre støy enn dagens.




**Figur 6. Støysonekart for bane hentet fra Naturbase.no**




**Figur 5. 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
- Ivaretakelse 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.**

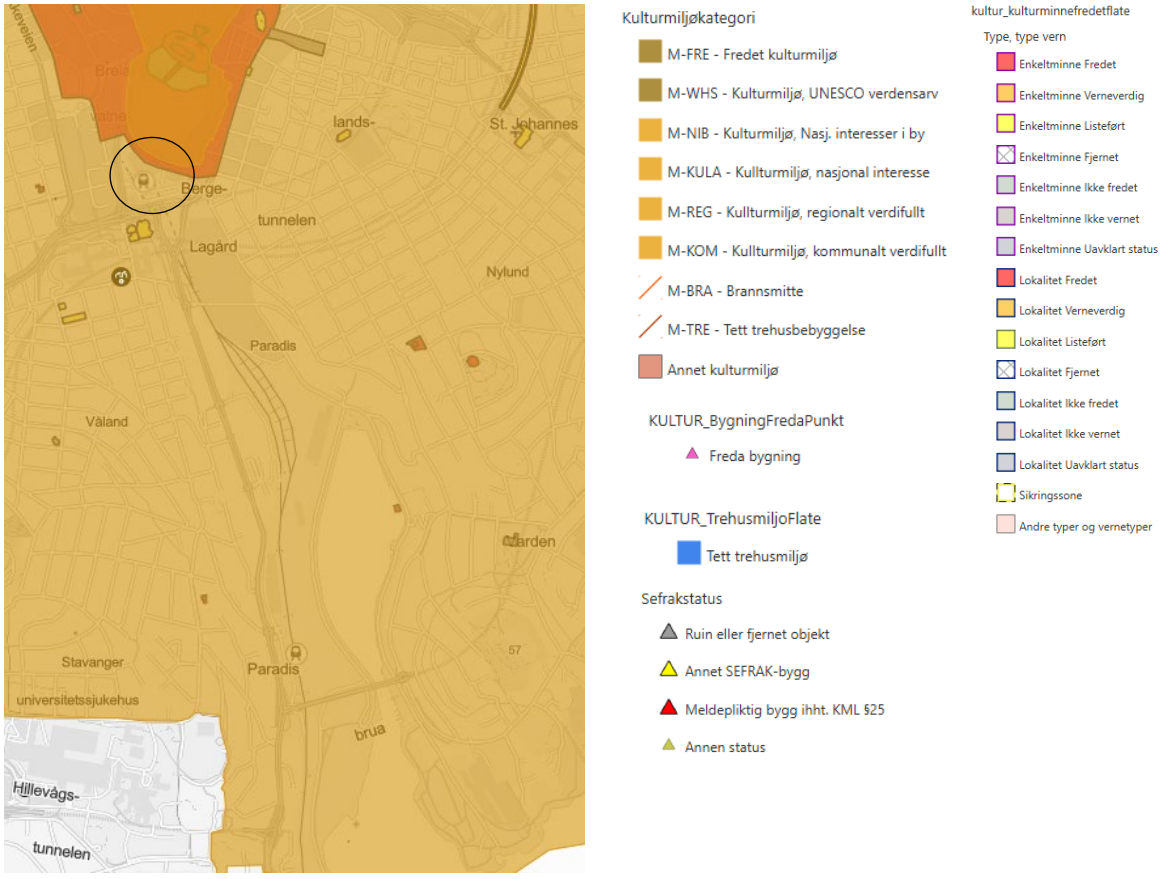
### 5.3.2 Kulturminner og kulturmiljø

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).

Nord i planområdet, ved Breiavatnet, og sør i området ved Hillevågsvatnet på Paradis er det utfylte områder i vann/sjø. Disse områdene har potensial for skipsfunn og automatisk fredede maritime kulturminner. Plan og tiltak i disse områdene vil utløse krav om arkeologisk undersøkelse etter Kulturminneloven §9.

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. Det vil gjennomføres en verdivurdering av kulturminner på områdenivå, som vil omtales i eget undertema. 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.

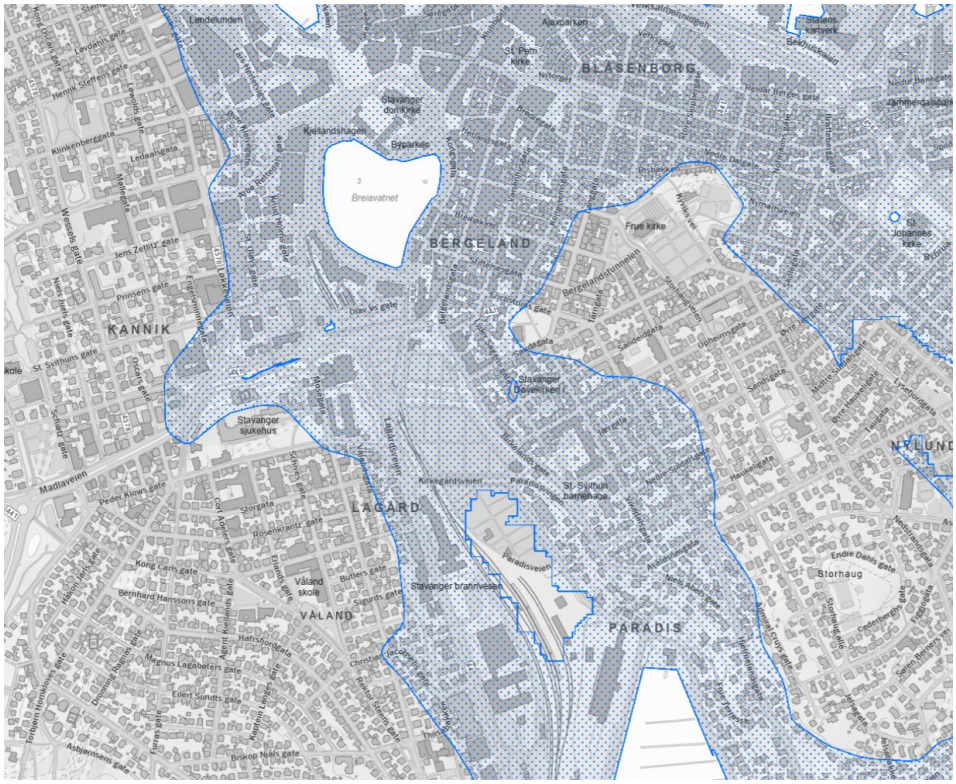
### 5.3.6 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

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» og benytte Stavanger kommunes sjekkliste.

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.




**Figur 10. Kartet viser aktsomhetssonen for kvikkleire**

### 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

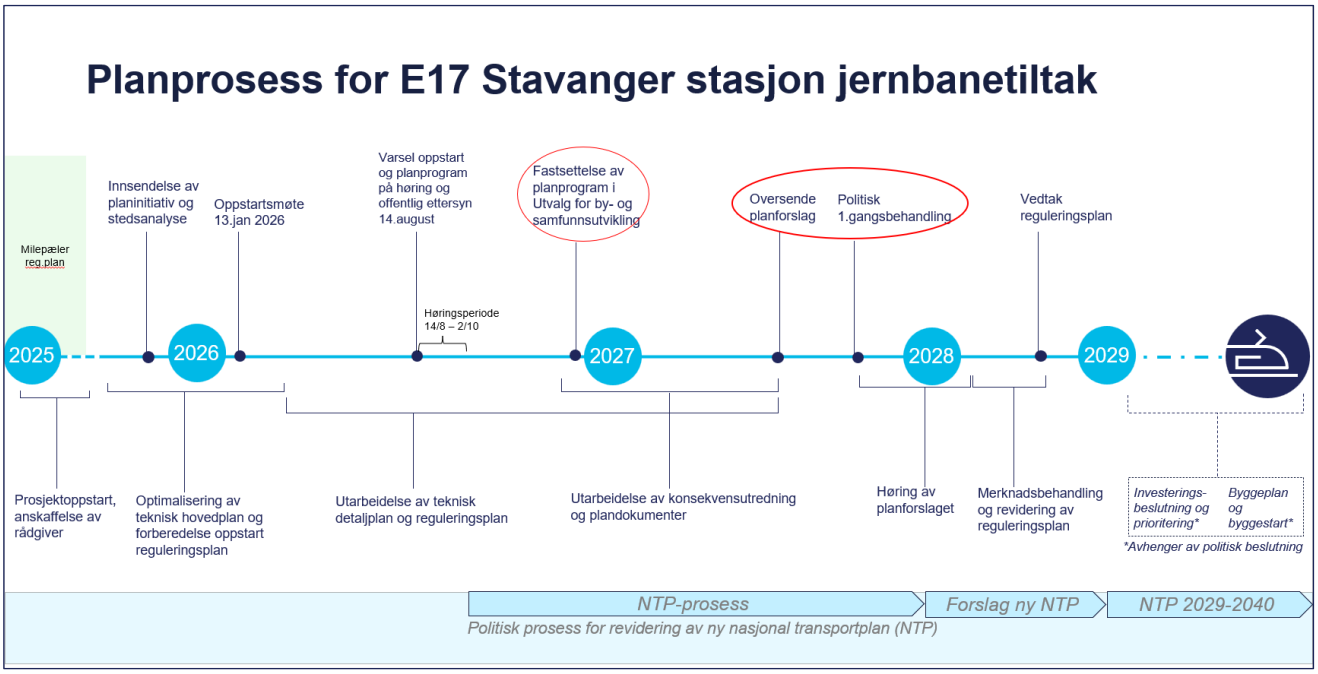
## 6.1 Fremdrift

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. Bane NOR varslet oppstart av planarbeidet og la planprogrammet på høring og offentlig ettersyn i perioden 14. august til 2.oktober 2026.

Planprogrammet oversendes Stavanger kommune for politisk fastsettelse desember 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.




Vedtatt reguleringsplan for jernbanetiltaket på Stavanger stasjon skal gi en arealavklaring av nødvendig areal for ombygging og gjennomføring av jernbanetiltaket for å løse effekten i Infrastrukturpakke E17. I gjeldende NTP (2025-2036) er arbeid med E17 lagt til 2. periode. Det er derfor per. nå usikkert når utbyggingen kan starte.

Neste fase etter vedtatt reguleringsplan vil være utarbeidelse av byggeplan og forberedelser til anleggsgjennomføring. Dette kan ikke settes i gang før selve utbyggingen prioriteres og finansieres. En eventuell endring i prioritering av E17 Stavanger stasjon vil være en politisk avgjørelse, og er avhengig av revidering av NTP (2029-2040).

## 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 tilkjennegi 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 undervegs 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. Ungdommens bystyre er en god arena for å komme i kontakt med barn og unge, som fremtidens brukere av Stavanger stasjon og et bedre togtilbud. 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 jevnlige 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

I høringsperioden ble det gjennomført følgende aktiviteter og møter:

- 31.08 – Åpen informasjonsdag på Stavanger stasjon
- 31.08 – Orientere Eiganes og Våland bydelsutvalg
- 01.09 – Orientere Storhaug bydelsutvalg
- 14.09 – Åpen informasjonsdag på Stavanger stasjon
- 15.09 – Samarbeidsgruppemøte regionale myndigheter
- 29.09 – Orientering i Ungdommens bystyre

Det ble også gjennomført møter med interessenter og tilgrensende prosjekter i høringsperioden, som planprosjektet for teater og museum på Kannikhøyden, Bussveien, Kolumbus og Rogaland fylkeskommune.

Åpen informasjonsdag på Stavanger stasjon ble gjennomført mandag 31.08 og mandag 14.09. Begge dagene var representanter fra planprosjektet i Bane NOR til stede i ventehallen på Stavanger stasjon fra kl. 13:00 – 18:00 for å snakke med publikum og svare på spørsmål om prosjektet.

Bane NOR orienterte bydelsutvalgene for Eiganes og Våland 31.08, og Storhaug 01.09 og svarte på spørsmål fra medlemmene i utvalgene.

15.09 ble det gjennomført et møte med regionale myndigheter som har ansvarsområder, tilgrensende prosjekter og andre grensesnitt mot stasjonsområdet. Møtet ble gjennomført for å koordinere grensesnittene og informere om bakgrunnen for Bane NORs planprosjekt.

29.09 deltok Bane NOR på møte i Ungdommens bystyre i Stavanger for å orientere om planprosjektet for Stavanger stasjon, svare på spørsmål og lytte til innspill fra medlemmene i Ungdommens bystyre.

Fra 14.08 – 02.10.2026 var planprogrammet på høring. I høringsperioden kom det inn 19 innspill fra både myndigheter, organisasjoner og privatpersoner. Innspillene er oppsummert og kommentert av Bane NOR i vedlegg 3, Merknadsdokument. Alle innspillene kan også leses i sin helhet i vedlegg 4 Samlede merknader. Alle innspill er lest, oppsummert og kommentert og følger planen videre til sluttbehandling hos politikerne i løpet av høsten 2026.

Planprogrammet skal fastsettes av Utvalg for By- og samfunnsutvikling i Stavanger kommune.

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
3. Merknadsdokument
4. Samlede merknader