Samlede merknader

fra varsel om oppstart til planarbeid og planprogram

på offentlig ettersyn og høring 14.08.26 – 02.10.26

Plan2902
Detaljregulering Jernbanetiltak Stavanger stasjon

Oktober 2026

Offentlige instanser

Sametinget....3
Statsforvalteren i Rogaland....5
Stavanger kirkelige fellesråd....9
NVE....11
Rogaland fylkeskommune....16
Vedlegg - Riksantikvarens innspill....24
Vedlegg - NIKUs tilrådning....26
Rogaland fylkeskommune - Arkeologi....29
Vedlegg - Stavanger maritime museum....32
Statens vegvesen....34
Rogaland brann og redning....37
Sandnes kommune....38
Stavanger kommune – Bymiljø og utbygging (BMU)....40

Organisasjoner, lag, foreninger

Rogaland teater....43
Lnett....47
Fortidsminneforeningen....52
LUKS....53

Private, grunneiere, næringsliv

Jacob Dreyer....56
Terje Eidså....58
Gudmund Kvisselien....59
Leif Arne Rønningen....60
Rigmor Haarr....61
Ottar Lie Motland....63

SAEMIEDIGKIE

Saemiedigkie
Ávjovárgeaidnu 50
9730 Kárášjohka

+ 47 78 47 40 00
www.samediggi.no
samediggi@samediggi.no

Rambøll Norge As
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

DIJ VUE./ DERES REF:	BIEJJIE / DATO:
	18.08.2026
MIJ VUE. / VÅR REF:	AAMHTSREERIJE / SAKSBEHANDLER:
26/4670-2	Audun Strøm Bakke

Uttalelse vedrørende varsel om planoppstart – Detaljregulering for jernbanetiltak – Stavanger Stasjon, Stavanger kommune/

Vi viser til deres brev.

Sámediggi – Sametinget uttaler seg her om samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga samt gjeldende reinbeitedistrikt.

Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sámediggi – Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen.

Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt:

- Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet.

Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Det vises til egen uttalelse fra fylkeskommunen.

Heelsegh / Med vennlig hilsen

Elin Rose Myrvoll
juogushoavda / seksjonssjef

Audun Strøm Bakke
ráđđeaddi/rådgiver

Tjaatsege lea elektrovneles jååhkesjamme jïh seedtesåvva vuelietjaalegapth. /
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Hovedmottaker:

Rambøll Norge As	Postboks 427 Skøyen	0213	Oslo

Kopiija / Kopi til:

Rogaland Fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	Stavanger

Statsforvalteren i Rogaland

Vår dato: 18.09.2026
Vår ref: 2026/12216
Deres dato: 14.08.2026
Deres ref:

RAMBØLL NORGE AS

Kontakt saksbehandler
Beate Solberg Ohnstad, 51 56 89 48

Til uttalelse - oppstart - reguleringsplan - Stavanger - detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger Stasjon - planID 2902

Vi viser til oversendelse datert 14.08.2026.

Bakgrunn for saken

Tiltaket omfatter oppgradering av Stavanger stasjon for å legge til rette for økt togkapasitet. Stasjonen skal fortsatt ligge på samme sted og ha samme funksjon som kollektivknutepunkt. Utvidelsen av togsporene vil i hovedsak skje innenfor dagens stasjonsområde og vil derfor ha begrenset påvirkning på omgivelsene. Paradis og området sør for Stavanger stasjon inngår i planområdet for å vurdere mulige midlertidige arealer i anleggsfasen for bygging av ny Stavanger stasjon.

Kommunedelplan for Stavanger sentrum stiller krav om en helhetlig reguleringsplan for område E5. Planene fremmes gjennom to parallelle planprosesser, der Bane NOR Utbygging SF er offentlig forslagstiller for jernbanetiltaket, mens Bane NOR Eiendom AS er privat aktør for planlegging av bebyggelse.

Vår uttalelse

Av hensyn til de nasjonale og vesentlig regionale ansvarsområdene som Statsforvalteren er satt til å ivareta gjennom plan- og bygningsloven, har vi følgende merknader:

Jamfør kommunedelplan for Stavanger sentrum, skal det utarbeides en helhetlig reguleringsplan for hele 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

Oppdelingen av prosjektet i to parallelle reguleringsplaner kan gjøre det mer krevende å vurdere prosjektets samlede virkninger og avveininger. En samlet framstilling av forslag vil kunne gi et bedre grunnlag for å vurdere prosjektet som helhet.

E-postadresse: sfropost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Postboks 59, 4001 Stavanger
Besøksadresse: Lagårdsveien 44
Telefon: 51 56 87 00
www.statsforvalteren.no/ro
Org.nr. 974 763 230

Tidsperspektiv
Tidslinjen for prosjektet viser at de to detaljreguleringene skal ferdigstilles innen 2028, mens utbygging først er forventet å starte rundt 2040. Med en omtrent 10 års periode mellom regulering og gjennomføring er det viktig at planforslaget tydeliggjør hvilke tiltak som er høyt prioriterte og forventes realisert, og hvilke elementer som bør kunne tilpasses over tid. Det langsiktige tidsperspektivet tilsier at detaljreguleringene bør utformes med tilstrekkelig fleksibilitet til å samspille med framtidige planer og byutviklingsprosjekter, samtidig som de gir nødvendig forutsigbarhet for utviklingen av området. Dette er i tråd med Stavanger kommunes sentrumsplan, som legger til grunn en helhetlig utvikling av sentrum.

Avgrensing
Varslet planavgrensning omfatter 156,9 daa, mens området med tiltakene planlegges utgjør om lag 44 daa. Tiltakene er i hovedsak planlagt innenfor Bane NORs egne arealer. På denne bakgrunn bør planavgrensningen tydeliggjøre hvilke arealer og eventuelle naboeiendommer som forventes berørt av tiltak eller anleggsarbeid.

Medvirkning
Vi viser til kommunens uttalelse i oppstartsmøte 06.02.2026 om at området er et viktig møtested for ungdom, men samtidig preges av uønsket aktivitet. Ombyggingen vil påvirke alle brukergrupper ved kollektivknutepunktet, herunder barn og unges bruk av området. Nasjonale mål for oppvekstmiljø tilsier at omgivelsene skal være trygge og tilpasset barn og unges behov. For å sikre god kunnskap om disse behovene er det viktig å legge til rette for medvirkning fra barn og unge, ettersom de er en berørt part i ombyggingen. Det vises til at en ressursgruppe er foreslått som innspillsgruppe på vegne av barn og unge. En slik gruppe kan være et nyttig supplement, men bør ikke erstatte barn og unges egen mulighet til å delta og uttale seg, jf. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

Det anbefales å legge til rette for en bred og aktiv medvirkningsprosess, der blant annet barn og unge i nærmiljøet gis mulighet til å komme med innspill til planleggingen. På grunn av områdets sentrale funksjon som kollektivknutepunkt og oppholdsareal for mange brukere, vurderes det som viktig å gå utover de formelle minimumskravene i plan- og bygningsloven til medvirkning. Dette er for å sikre et godt kunnskapsgrunnlag om behov, bruksmønstre og interesser hos berørte grupper.

Klima og energi
I det videre planarbeidet bør det vurderes om hele eller deler av bygningsmassen på området kan rehabiliteres og gjenbrukes. Gjenbruk av eksisterende bygninger vil kunne være en mer bærekraftig løsning, da det reduserer ressursforbruk, avfallsmengder og klimagassutslipp sammenlignet med riving og nybygging, som er i samsvar med de nye føringer i punkt 4.3 bokstav k i Statlige planretningslinjer for klima og energi.

Parkering
Nåværende er det 500 parkeringsplasser, og det er vist til en ledig kapasitet på 50 %. Med bakgrunn i Stavanger kommunes forpliktelser i byvekstavtalen og nullvekstmålet for personbiltrafikk, bør det legges til grunn en svært restriktiv tilnærming til bilparkering i dette planarbeidet.
Sykkelparkering bør gis en sentral og attraktiv plassering, med tilstrekkelig kapasitet, god tilgjengelighet og mest mulig av de med tak.

Restriktiv parkeringsplasser og god sykkelparkering er særlig viktig ettersom området er et av regionens mest sentrale kollektivknutepunkt.

Mobilitet og tilgjengelighet for gående og syklende
Kollektivknutepunktet genererer betydelig ferdsel av gående og syklende, særlig i forbindelse med overgang mellom buss, tog og videre ferdsel i sentrum. I samarbeidsmøte, datert 15.09.2026, ble det diskutert at det er observert hyppig kryssing utenfor tilrettelagte kryssingspunkter, noe som kan medføre trafikksikkerhetsutfordringer. I det videre planarbeidet bør brukernes bevegelsesmønstre vurderes for å sikre effektive, trygge og lesbare forbindelser mellom buss, tog, sykkel og omkringliggende målpunkt.

Samfunnssikkerhet og beredskap
Totalberedskap bør inngå som et viktig hensyn i planleggingen av en ny stasjon. NOU 2023:17 *Nå er det alvor* bør inngå i kunnskapsgrunnlaget. I lys av dagens sikkerhetspolitiske situasjon der totalforsvarshensyn skal legges til grunn i samfunnsplanleggingen er det viktig å ta hensyn til at et viktig logistikkpunkt som jernbanestasjon kan utsettes for tilsiktede uønskede handlinger (sabotasje, terror eller hybride trusler). Tema som bør vurderes i planarbeidet videre er muligheter for fysisk sikring og beskyttelse mot sabotasje, og sivil beredskap/motstandskraft, eksempelvis:

- **Seksjonering og adgangskontroll:** Mulighet for raskt å stenge av områder, etablere adgangskontroll og beskytte kritiske installasjoner som signalhus, strømforsyning og telekommunikasjon.
- **Overvåking og deteksjon:** Integrering av redundante kamerasystemer, sensorer og fysiske barrierer som hindrer uautorisert adgang til sporområder.
- **Beskyttelse av publikum:** Arkitektonisk utforming som minimerer effekten av eksplosjoner (f.eks. valg av glass, splintsikring) og sikrer effektive evakueringsveier.
- **Evakuering:** Infrastrukturen må kunne håndtere store, plutselige folkemengder ved sivil evakuering.
- **Redundant strøm og ekom:** Stasjonen må ha reservestrømløsninger (nødstrømsaggregater) og alternative kommunikasjonslinjer som fungerer uavhengig av det offentlige nettet ved utfall.
- **Multifunksjonelle arealer:** Vurdere om underjordiske eller dype stasjonsområder kan fungere som tilfluktsrom eller dekningsrom for publikum eller samlingspunkter for nødetatene under kriser.

ROS-analysen viser til at det skal gjøres en vurdering av risiko for tilsiktede hendelser og kriminalitetsforebygging. Politiet som nabo til jernbanen bør også involveres i planarbeidet.

Med hilsen

Tina Eltervåg (e.f.)
seniorrådgiver

Beate Solberg Ohnstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Rogaland fylkeskommune Postboks 130 4001 Stavanger

Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

Outlook

E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart. Innspill fra Stavanger kirkelige fellesråd

Fra Rune Skagestad <rs467@kirken.no>
Dato ti. 29.09.2026 17:53
Til Postmottak Bane NOR SF <postmottak@banenor.no>
Kopi Mari Varhaug <mv492@kirken.no>

Bane NOR,

Postboks 4350,

2308 Hamar

Høringssvar på varsel om oppstart av planarbeid og programplan plan-id 2902 – Stavanger stasjon fra Stavanger kirkelige fellesråd.

Stavanger kirkelige fellesråd ved kirkevergen og gravplassjef vil gjerne få komme med et kort høringssvar på utsendt varsel om planstart på Stavanger stasjon (plan-id 2902).
Våre innspill er overordnet i tråd med de innspill vi de siste årene har gitt til de tidligere planene for dette området.

Lagård gravlund grenser til planområdet. Denne gravplassen er en sentral og relativ stor gravplass i Stavanger kommune.
Gravplassen har nasjonal betydning med mange godt bevarte rammegraver, som tidligere var den tradisjonelle gravleggingsformen i Norge.

Det er viktig for oss at gravplassen og den umiddelbare nærhet ikke blir berørt/redusert av de planer som skal utarbeides.

Vi vil videre minne om det som kom frem i oppstartsmøtet med Stavanger kommune (s 4 i referatet fra møtet):

Stavanger kirkelige fellesråd leier et mindre driftsareal ved den fredede gravlunden. Arealet er viktig for gjenbruk av graver og framtidig gravplassbruk, og det fremmes nå som gravplassformål i den pågående KPA.

Som gravplassmyndighet er det viktig at også dette arealet forblir en del av gravplassens driftsareal både i anleggsperioden og når området er ferdig opparbeidet.

Vi går gjerne i dialog når anleggsarbeid nærmer seg for å finne gode løsninger slik at anleggs-støy og -trafikk ikke kommer i konflikt med den respekt og verdighet som en gravlegging skal ha.

Beste hilsen

Rune Skagestad

Kirkeverge

Mari Varhaug

Gravplassjef

Rune Skagestad

Kirkeverge

Mobil: 46 50 44 77

DEN NORSKE KIRKE
Stavanger kirkelige fellesråd

Sentralbord: 51 84 04 00

Besøkadresse: Klubbgata 1, 3. etg. 4013 Stavanger

Postadresse: Postboks 201,4001 Stavanger

Postmottak: post.stavanger@kirken.no

www.kirken.stavanger.no

Følg oss på facebook

Gravplassmyndigheten i Stavanger

www.gravplass.no/stavanger

NVE
Norges vassdrags- og energidirektorat

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Vår dato: 29.09.2026
Vår ref.: 202617635-2 Oppgis ved henvendelse
Deres ref.: 2026/2902

Saksbehandler: Turid Bakken Pedersen/ 22959767/tba@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart – Høring planprogram - Detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger Stasjon - Stavanger kommune

Vi viser til brev datert 14.08.2026 med varsel om oppstart av reguleringsplan. Formålet med planen er å legge til rette for lengre tog og flere avganger. For å oppnå dette må sporområdene på dagens stasjon utvides mot nord. Planen skal avklare permanent og midlertidig arealbehov ihht. Byvekstavtalen for Nord Jæren.

Reguleringsplanen skal ivareta:

- jernbaneteknisk infrastruktur
- gode løsninger for publikumsadkomst og publikumsfunksjoner
- vurdere nødvendige tilpasninger til omkringliggende områder og planer
- vurdere mulige løsninger for anleggsperioden

NVE er nasjonal sektormyndighet for flom, erosjon, skred, vassdrag, grunnvann og energi. I tillegg veileder vi om forebygging av skader fra overvann og forvaltning av vassdrags- og energirelaterte kulturminner. Som høringsinstans i saker etter plan- og bygningsloven (pbl.) skal vi bidra til at nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor våre saksområder blir ivaretatt.

NVEs rolle i arealplansaker for samferdselsanlegg
I arealplansaken vil NVE som statlig myndighet for flom- og skredfare med et utvida fagansvar for overvann, gi råd og veiledning knyttet til disse naturfarene, og ser etter om farene blir utredet godt nok til å vurdere tiltakets påvirkning på omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for veianlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar i hht egne håndbøker og lignende.

NVEs innspill

Naturfare

Fra planprogrammet ser vi at flom og overvann skal utredes som en del av planarbeidet. Grunnforhold skal også utredes. NVE legger til grunn at dette også gjelder sikkerhet mot kvikkleireskred.

Sikkerhet mot naturfare skal avklares på siste plannivå

I plan- og bygningsloven er det et gjennomgående krav til samfunnssikkerhet og vurdering av naturfare, fra kommunens overordnede arealplanlegging til den enkelte byggesak. Kravene til sikkerhet følger av pbl. § 28-1 og Byggteknisk forskrift (TEK17), særlig kapittel 7, Sikkerhet mot naturpåkjenninger.
På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare ivaretas gjennom selve planløsningen. Vi viser til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sitt rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling, som slår fast at reell fare skal avklares på siste plannivå for å oppfylle kravet til ROS-analyse i plan- og bygningsloven § 4-3.

Sikkerhet mot kvikkleireskred

Store deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred.

NVE jobber for å forbedre aktsomhetskart for kvikkleireskred. Tradisjonell, detaljert løsmassekartlegging er svært tidkrevende. NGU er derfor i gang med en geologisk oversiktskartlegging i enkelte kommuner, hvor det kartlegges områder som har grunt til berg og berg i dagen. Dette gir NVE grunnlag for å avgrense aktsomhetsområdene for kvikkleireskred. Høsten 2026 vil slik kartlegging pågå i kommunene Stavanger, Randaberg, Strand og Kvitsøy. Resultater fra dette arbeidet kan være nyttig for deres planlegging.

Det må gå tydelig frem at fare for områdeskred er avklart, jf. NVEs kvikkleireveileder 1/2019, se spesielt prosedyre for utredning av områdeskredfare i tabell 3.1. Kommunen eller tiltakshaver kan selv utføre og dokumentere steg 1-3. Se Aktsomhetskart for kvikkleireskred - NVE under spørsmålet «Kan det være lokale forhold som tilsier at det ikke er kvikkleireskredfare?» som sier noe om bakgrunnen for aktsomhetskartene og hvordan lokale forhold som tilsier at det ikke er kvikkleireskredfare kan dokumenteres. NVE kjenner til at Stavanger kommunen har gjort noe arbeid i forbindelse med andre planer i området og oppfordrer dere til dialog med kommunen om dette.

Når det ikke er mulig å avklare skredfare i steg 1- 3, må videre vurderinger gjøres av fagkyndig. Kommunen må ta stilling til tiltakskategori. Gjennomgang av tidligere vurderinger og befaring kan gi grunnlag for en geologisk vurdering av hvilke løsmasser som finnes (steg 5 og 6). Ofte vil det være behov for grunnundersøkelser for å avklare forholdene i grunnen (steg 7), og om det er behov for å tegne faresone og gjøre stabilitetsanalyser (steg 8-10). Tabell 3.2 viser tiltakskategorier med eksempler på tiltak og i kap. 3.4.3 omtales utredning tilpasset detaljreguleringsplaner.

Dersom det avdekkes behov for ev. risikoreduserende tiltak må dette tas inn i planen.

Se også mer på trinn 10, 11 og 12 i Kartbasert veileder for reguleringsplan.

Sikkerhet mot flom, erosjon og overvann

Fra NVEs aktsomhetskart kan det se ut som den nordlige delen av planområdet kan være utsatt for flom fra en lukka bekk som går gjennom planområdet med utløp i Breiavatnet. Planområdet kan også være utsatt for flom fra Braiavatnet. Det ser også ut som deler av området kan være utsatt fra flomfare fra en bekk som renner ut i Hillesvågvatnet. Det må vurderes om det også er flere bekker som kan føre til flom i planområdet.

Dreneringslinjer og vassdrag er årer i terrenget som transporterer vann ut mot havet, både i perioder med lite og med mye avrenning (flom). Klimaendringene gjør det viktigere enn noen gang å sikre en helhetlig forvaltning av nedbørsfelt. I følge pbl. §3-1 bokstav g og i er tilpasning til forventede klimaendringer og en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp en planoppgave. Dette gjelder ikke minst ved planlegging av jernbaneanlegg hvor det kan være omfattende terrenginngrep. Tiltak kan potensielt endre vannstander og vannhastigheter, både ved normale forhold og ved flomhendelser.

Planlagte tiltaket må avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt fare fra flom eller overvann, jamfør plan- og bygningslovens §28-1 første ledd, andre punktum. Vi legge til grunn at sikkerhet mot flom fra vassdrag og overvann for selve tiltaket blir ivaretatt i henhold til gjeldende håndbøker for jernbanebygging.

For de aktuelle arealene er det viktig å kartlegge og ha oversikt over hvor overvannet og vassdrag, også bekker, renner. Planen må sette av nok sammenhengende areal til å håndtere vannet samt avklare om utbyggingen vil påvirke avrenningen og flomforhold for ovenforliggende og nedenforliggende areal.

Tiltak i vassdrag kan gi flomfare nedstrøms og/eller oppstuving som kan gi økt flomfare oppstrøms.

I utgangspunktet bør det ikke bygges i flomveiene, evt. bør de legges om som fortsatt åpne flomveier.

Statlige planretningslinjer for klima og energi - Lovdata må ligge til grunn for planarbeidet. Ifølge kapittel 5.3 skal det begrunnes dersom naturbaserte løsninger velges bort:

«Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.»

Se NVE Veileder 3/2022: Sikkerhet mot flom. Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak for mer informasjon om videre fremgangsmåte. For en avklaring av flomfaren kan det være nødvendig med beregninger i en hydraulisk modell. Dersom det avdekkes behov for evt. risikoreduserende tiltak må dette tas inn i planen.

Vi viser til NVE Veileder 2/2023: Kartlegging av fare fra overvann og NVEs overvannsveileder, spesielt kap. 4.5 om hvordan overvann kan innarbeides i reguleringsplaner.

Husk å melde inn fareutredninger og grunnundersøkelser

Naturfareutredninger skal meldes inn til NVE og grunnundersøkelser meldes til NGU via NADAG, se plan- og bygningsloven § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredning. Dere finner mer informasjon på NVEs nettsider under Meld inn naturfareutredninger.

Vassdrag og grunnvann

Planlegg arealbruken med hensyn til sikkerhet, natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i vassdrag og grunnvann. Å styre arealbruken bort fra vassdragene er det beste virkemiddelet for å ta vare på vassdragsmiljø og samtidig begrense vassdragsrelatert fare. Gi vassdraget plass og unngå unødige inngrep i vassdrag og grunnvann.

Vannressursloven har flere alminnelige regler om vassdrag. Disse er gitt i vannressursloven kapittel 2, og gjeld for alle tiltak i vassdrag. NVE viser spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 som pålegger at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser. Vassdragstiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8.

Kommunens ansvar

Kommunen har som plan- og bygningsmyndighet ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til våre saksområder i arealplaner, dispensasjoner og tiltak etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse eller innsigelse til saken.

Her finner dere mer informasjon om NVEs saksområder

Vår uttalelse i saken er ikke nødvendigvis uttømmende. Dere finner mer veiledning og verktøy på våre nettsider om arealplanlegging. Se blant annet Veileder: Unngå innsigelse fra NVE i arealplaner og Kartbasert veileder for reguleringsplan.

Dere kan ta kontakt med oss dersom det er behov for mer konkret veiledning.

Med hilsen

Peer Sommer-Erichson
Fung. seksjonssjef

Turid Bakken Pedersen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:
RAMBØLL NORGE AS

Kopimottakere:
STATSFORVALTEREN I ROGALAND
STAVANGER KOMMUNE

Rogaland fylkeskommune

Plan og arealforvaltning

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen

0213 OSLO

Deres referanse:
b509acce-4a4c-4637-a6aa-5c70271f1828
Dato: **30.09.2026**
Saksnr.: **2026/55160**
Dok.nr.: **9**
Saksbehandler:
Wibecke Natås

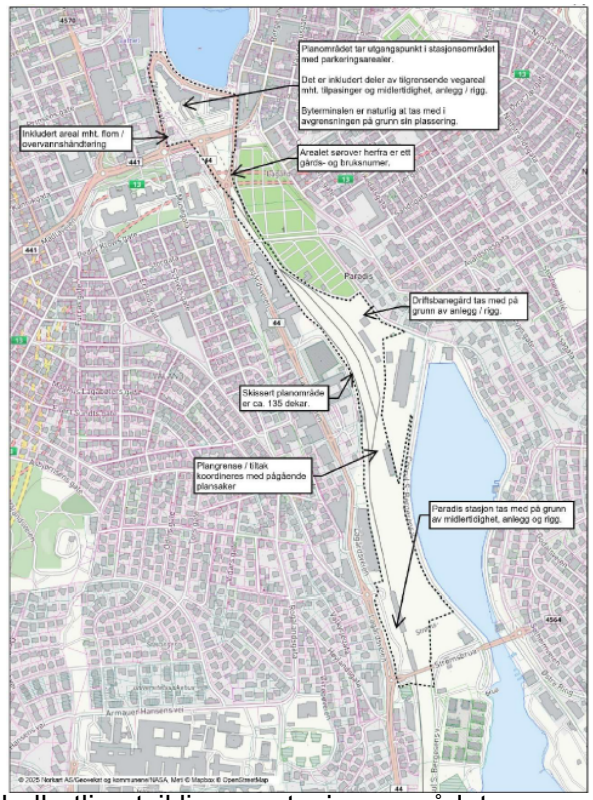
Stavanger kommune - detaljregulering - plan 2902 - jernbanetiltak - Stavanger stasjon - uttale til varsel om planarbeid

Det vises til oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram for detalj-regulering av jernbanetiltak ved Stavanger stasjon, i brev datert 14.08.2026.

Fylkesdirektøren viser til samarbeidsmøte hos Bane NOR Utbygging SF 15.09.2026, hvor også Bane NOR Eiendom AS var representert.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for økt kapasitet på Stavanger stasjon, med flere avganger og lengre tog. Det legges til grunn fem spor til plattform, dimensjonert for 220 meter lange tog.

Planarbeidet omfatter i hovedsak jernbaneteknisk infrastruktur, stasjons-funksjoner og nødvendige arealer til anleggsgjennomføring.



Vurdering

Stavanger stasjon er et av regionens viktigste kollektivknutepunkt og har en sentral funksjon i det regionale transportsystemet og i utviklingen av Stavanger sentrum som regionalt tyngdepunkt.

Fylkesdirektøren mener planarbeidet må bidra til å styrke denne rollen over tid og samtidig ivareta mulighetene for en helhetlig utvikling av stasjonsområdet.

Besøksadresse
Haakon VIIs gate 9
Stavanger

Postadresse
Postboks 130 Sentrum
4001 Stavanger

T 51 51 66 00
E firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no

Rogaland fylkeskommune

Plan og helhetlig utvikling

I samarbeidsmøtet 15.09.2026 kom det fram at jernbanetiltaket vil være premissgivende for videre utvikling av stasjonsområdet. Samtidig er reguleringsplanen for den øvrige byutviklingen ikke startet opp. Kommunen har lagt til grunn at de to reguleringsplanene kan overlappe tredimensjonalt. Det er også planlagt et parallelloppdrag for å visualisere løsninger i en større helhet.

For at de to planene reelt skal kunne utvikles parallelt, mener fylkesdirektøren det er viktig at planarbeidet for den øvrige utviklingen av stasjonsområdet kommer i gang innen rimelig tid.

Planprogrammet som nå er på høring, gjelder i hovedsak sporløsningen og nødvendig stasjonsbygg for togreisende. Det ble i samarbeidsmøtet opplyst at behovet for bygningsareal til jernbane- og stasjonsfunksjoner vil være mindre enn dagens bygningsmasse. Eksisterende bygningsmasse forutsettes revet.

Oppdelingen i to parallelle reguleringsplaner gjør det særlig viktig å samordne planarbeidene. Planprogrammet bør derfor tydeliggjøre hvordan jernbanetiltaket skal vurderes i sammenheng med framtidig byutvikling, kollektivknutepunktet og tilgrensende samferdselsprosjekter.

Det må samtidig tydeliggjøres hvilke forhold som er faste premisser for planarbeidet, og hvor det fortsatt finnes et reelt handlingsrom for utforming og tilpasning. Dette gjelder særlig grensesnittet mellom sporområdet, Jernbaneveien, Byterminalen, framtidige stasjonsfunksjoner og byutviklingen på og omkring eksisterende lokk.

Tidsperspektiv

Det er lagt opp til vedtak av reguleringsplanen i 2028, mens mulig byggestart ligger langt fram i tid. I samarbeidsmøtet ble perioden 2042–2045 omtalt som mulig tidspunkt for gjennomføring.

Det lange tidsperspektivet stiller særlige krav til planens fleksibilitet. Det bør unngås å binde løsninger på et detaljnivå som ikke er nødvendig for arealavklaringen, og som kan være lite hensiktsmessige når tiltaket skal gjennomføres.

Planprogrammet bør redegjøre tydeligere for hvilke forhold som må avklares gjennom reguleringsplanen nå, og hvilke løsninger som bør kunne videreutvikles over tid. Det bør også vurderes hvordan framtidige endringer i kollektivtilbud, Bussveien, byutvikling og øvrige transportbehov kan påvirke forutsetningene for planen.

Regionalt kollektivknutepunkt og mobilitet

Stavanger stasjon skal fungere som et samlet regionalt kollektivknutepunkt. Sammenhengen mellom tog, buss, Bussveien, gående og syklende må derfor være et sentralt premiss for planarbeidet.

Det må utarbeides et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om framtidige bevegelseslinjer og overganger mellom tog, buss og andre målpunkt. Løsningene må sikre korte, effektive, trygge og lett lesbare forbindelser.

Dagens situasjon er allerede krevende. I samarbeidsmøtet ble det opplyst at Byterminalen ikke har kapasitet til flere busser, og at området har utfordringer knyttet til trafikksikkerhet og lesbarhet. Det er også svært begrenset areal for gående og syklende rundt stasjonen.

Rogaland fylkeskommune

Trafikksikkerhet og gode forhold for gående og syklende må derfor inngå som premiss for utformingen av knutepunktet. Areal og forbindelser for disse trafikantgruppene bør ikke bli restarealer etter at øvrige transportfunksjoner er løst.

Faktiske bevegelsesmønstre må kartlegges og inngå i grunnlaget for mobilitetsplanen, særlig kryssinger og forbindelser mellom stasjonen, Byterminalen, Jernbaneveien og sentrum.

Bussveien og Jernbaneveien
Utvidelsen av sporområdet skjer både mot nord og øst, mot fv. 4580 Jernbaneveien. Jernbaneveien er en sentral kollektivtrasé og skal også i framtiden være en viktig del av busstilbudet i Stavanger sentrum.

Den viste sporløsningen går langt ut mot Jernbaneveien, og det foreligger foreløpig i hovedsak illustrasjoner av dette grensesnittet. Sporløsningen må ikke gå på bekostning av nødvendig areal for bussframføring eller trafikksikkerheten langs fylkesvegen.

Jernbaneveiens funksjon som kollektivakse ligger til grunn i kommunedelplan for Stavanger sentrum, vedtatt rutestruktur og Bymiljøpakken. Fylkeskommunen har samtidig et særskilt ansvar som vegeier for trafikksikkerheten langs Jernbaneveien.

Det må søkes løsninger som ivaretar alle mobilitetsformer, ikke minst Bussveien. En viss tilpasning av sporplanen kan åpne for gode helhetsløsninger også for øvrig kollektivtrafikk.

Strekningen mellom Olav Vs gate og Kongsgata skal etter dagens forutsetninger beholdes som eksisterende veinett og knytter sammen Bussveiprosjektene Stavanger sentrum–Haugåsveien og Stavanger sentrum–Mosvatnet. Dette gjør grensesnittet mot jernbanetiltaket særlig viktig.

Det pågår arbeid med teknisk detaljplan for ny stasjon, og løsningene er ikke endelig avklart. Fylkesdirektøren tar derfor forbehold om ytterligere merknader til grensesnittet mot Jernbaneveien når planleggingen er kommet lenger.

Det har allerede vært flere samordningsmøter mellom Bane NOR Utbygging og Bussveien. Denne dialogen bør videreføres.

Sporområdet
Planprogrammet legger til grunn fem spor til plattform, 220 meter lange tog, forlengelse av sporene mot nord og videreføring av eksisterende lokk- og brukonstruksjoner. Færre enn fem spor inngår ikke som alternativ i den videre utredningen.

Det framgår av planmaterialet at fem spor er begrunnet med behov for å redusere sårbarhet for forsinkelser, ivareta framtidig togmateriell, gi mulighet for ytterligere økning i togtilbudet og gi plass til korttidsparkering av togmateriell.

I samarbeidsmøtet ble det samtidig opplyst at nye fjerntog som settes i trafikk i 2028 får plass på eksisterende stasjon, mens nye hensettingsspor planlegges på Paradis.

De valgte forutsetningene får store konsekvenser for arealbruk, stasjonsfunksjoner og øvrige deler av kollektivknutepunktet. Fylkesdirektøren mener derfor at plan-programmet 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.

Det bør også framgå tydeligere hvilke alternative løsninger som tidligere er vurdert og forkastet, og hvorfor disse ikke anses som relevante eller realistiske å utrede videre.

Planavgrensning og anleggsfase
Varslet planområde omfatter 156,9 daa, mens området ved Stavanger stasjon der det permanente tiltaket planlegges er om lag 44 daa. Arealene sørover mot Paradis er i hovedsak tatt med for å vurdere behov for midlertidige rigg- og anleggsområder.

Fylkesdirektøren mener det vil være hensiktsmessig å tydeliggjøre sammenhengen mellom planavgrensningen og de ulike behovene i anleggsfasen. Behovet for midlertidige rigg- og anleggsarealer kan konkretiseres videre etter hvert som planleggingen utvikles, slik at planområdet til enhver tid er tilpasset tiltakets behov.

I samarbeidsmøtet ble det også reist spørsmål om hvilke deler av planområdet som er knyttet til permanente tiltak, og hvilke som er aktuelle for midlertidig bruk. En slik tydeliggjøring vil gjøre det lettere å se sammenhengen mellom planavgrensningen og gjennomføringen av tiltaket.

Anleggsgjennomføringen vil berøre tog- og busstrafikk, gående og syklende og tilgjengeligheten til sentrum. Det bør derfor utredes hvordan gjennomføringen kan ivareta framkommelighet og trafikksikkerhet og samtidig sikre en god og forutsigbar gjennomføring.

Midlertidige trafikkløsninger, forholdet til Bussveien og behov for buss-for-tog bør avklares i tett samarbeid med fylkeskommunen og Kolumbus.

Kulturminner og kulturmiljø
Det er en rekke kulturminner og kulturmiljø innenfor og utenfor planområdet som vil kunne bli berørt av detaljreguleringen. Den vernede Kannik prestegård og eksisterende, verneverdige stasjonsbygninger ligger innenfor selve planområdet. Mens Lagård gravlund med blant annet høy steinmur, Rogaland teater og Stavanger museum inkl. Museumsparken, «De tre søstre» og Tivolifjellet, kulturmiljø ved Breiavannet, Stavanger domkirke, bispekapellet og Kongsgård, bebyggelse langs Kongsgata, samt det historiske bylandskapet, enten grenser til eller inngår i planområdets omgivelser. Deler av planområdet ligger også innenfor Trehusbyen og Middelalderbyen Stavanger.

På samarbeidsmøtet den 15.09.2026 ble det opplyst at Kannik prestegård, som ligger innenfor det varslete planområdet og ikke tillates revet, ikke ville bli berørt i detalj-regulering for jernbanetiltak.

Stasjonsbygningene fra 1950-tallet er forutsatt revet i detaljreguleringen, og er i tråd med kdp sentrumsplanen. Bygningene, som er tegnet av Gustav Helland og Endre Årreberg, vurderes som verneverdige og har arkitektonisk verdi, og vi oppfordrer til at det vurderes nærmere om det er mulig å bevare og gjenbruke utvalgte deler av stasjonsbebyggelsen i kombinasjon med ny bebyggelse i detaljreguleringen, og på den måten ivareta noe av Stavanger stasjons nyere historie.

Rogaland fylkeskommune

Det forutsettes at ny bebyggelse og byrom på Stavanger Stasjon skal ha høy arkitektonisk og estetisk kvalitet, og ta hensyn til og tilpasses kulturminner og kulturmiljø når det gjelder plassering, volum og høyder, utforming, material- og fargebruk m.m.

Det må også tas nødvendig hensyn til kulturminner og kulturmiljø som grenser til og ligger i omgivelsene til planområdet.

Det er særlig viktig at regulert siktsone fra kulturmiljøet ved domkirken til teateret og museet, som inngår i kdp sentrum, blir ivaretatt ved planlegging av jernbanetiltak og plassering og utforming/høyde/volum av tekniske bygg/driftsbygg og stasjonsfasiliteter/ stasjonsbygg for passasjerer m.m. på Stavanger stasjon. Vurdering av virkning for berørte kulturminner og kulturmiljø ved plassering av for eksempel nytt stasjonsbygg må derfor gjøres allerede i detaljregulering for jernbanetiltak.

Eksisterende trær omkring stasjonen, for eksempel ved Kannik prestegård og langs Olav Vs gate, i tillegg til annen eksisterende vegetasjon og trær, bør sikres bevart i detaljreguleringen, da de blant annet kan fungere som en grønn buffer for omgivelsene.

Automatisk freda kulturminner
Nordre del av planområdet ligger innenfor Middelalderbyen Stavanger (id 88461) som er automatisk freda i henhold til lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 (kml.), § 4, første ledd. Planområdet ligger om lag 270 m sør for Stavanger domkirke med det omkringliggende Stavanger domkirke kirkested som sammen med Kongsgård, Bispekapellet og Mariakirkeruinen utgjør det mest verdifulle kulturmiljøet i Stavanger sentrum. Disse kulturminnene er automatisk fredet.

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandlingen av reguleringsplaner, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk freda kulturminner som blir berørt av planarbeidet. Fylkeskommunen er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd. Fylkesdirektøren er videre delegert myndighet til å gi kulturminneforvaltningens tilslutning til planer som vedrører automatisk freda kulturminner, jf. delegasjonsreglementet for Rogaland fylkeskommune,

Fylkeskommunen skal samordne uttalelser fra kulturminneforvaltningen i plansaker og skal gi en samlet uttalelse til planforslaget på vegne av kulturminneforvaltningen, jf. forskrift til kulturminneloven kap. 1, § 1 pkt 2. Saken har derfor også vært oversendt til Riksantikvaren, Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) og Stavanger maritime museum. Riksantikvaren og NIKU sine uttalelser ligger vedlagt, og vi ber om at disse leses i sin helhet. Uttalelse fra Stavanger maritime museum vil bli ettersendt.

Beskrivelse av kulturminnene
Tiltaket berører automatisk fredet bygrunn fra middelalderen, kulturminne-ID 88461, Middelalderbyen Stavanger. I byområdet er det også funnet spor etter gårdsbosetning og jordbruk som kan dateres til bronsealderen og jernalderen. Middelalderens Stafangr var en kirke- og biskopsby, med domkirken, Mariakirken og Bispegården (Kongsgård) som sentrale middelalderbygg. Under bakken i sentrale deler av dagens by er det bevart spor etter middelalderens bygninger, handel, produksjon, landbruk og øvrig aktivitet.

Riksantikvaren uttaler
Riksantikvaren har i epost av 22.09.2026 uttalt seg om det forvaltningsområde som er deres førstelinjeansvar, i dette tilfellet Stavanger domkirke. Ved tiltak i automatisk

fredete kulturminners omgivelser skal det iht. kml. § 3 vurderes om tiltaket vil utilbørlig skjemme kulturminnene og om det i så fall kan gis dispensasjon i henhold til kml. § 8 fjerde ledd for å gjennomføre tiltaket og eventuelle vilkår for denne. Riksantikvaren er rette myndighet når det gjelder automatisk fredete kirker.

Med utgangspunkt i at det oversendte planforslaget ikke omfatter nye bygninger, men hovedsakelig teknisk infrastruktur (utvidelse av sporområde med tilhørende funksjoner) og areal for publikumsadkomst m.m., kan ikke Riksantikvaren se at den foreslåtte planen for utvidelse av sporområdet er egnet til å utilbørlig skjemme Stavanger domkirke eller påvirke opplevelsen av denne eller de nærmeste omgivelser i særlig grad, og har derfor ikke merknader til planforslaget slik det er fremstilt.

Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) uttaler
NIKU har uttalt seg til saken i brev datert 28.09.2026. Det er ikke tidligere påvist automatisk freda kulturlag i denne delen av middelalderbyen, men samtidig er det gjort få arkeologiske undersøkelser i dette området. Det kan derfor ikke utelukkes at det kan finnes bevarte lommer av kulturlag innenfor planområdet som ligger innenfor middelalderbyen. NIKU vurderer derfor at planforslaget kan medføre konflikt med automatisk fredet bygrunn og anbefaler at konsekvensene for automatisk fredete kulturminner utredes i planprosessen, samt at hensynet til automatisk fredete kulturminner sikres med bestemmelser i planforslaget og med hensynssone i plankartet.

Med bakgrunn i at stasjon skal oppføres på samme sted, vurderer NIKU at realisering av planen vil ha liten visuell påvirkning på middelalderbyen og på Stavanger domkirke kirkested. NIKU viser imidlertid til at planen ikke sier noe om størrelse på ny stasjonsbygning, og anbefaler derfor at det stilles krav til at utforming av ny stasjon må ta hensyn til siktlinjer til og fra domkirken, og at høyden må tilpasses eksisterende høyde på omkringliggende bebyggelse slik at ikke ny stasjon stikker seg for mye fram i bylandskapet.

Fylkesdirektørens merknader
Det går frem av forslag til planprogrammet at noen av tiltakene vil medføre inngrep innenfor middelalderbyen, som riving av bygg, forlenging av jernbanespor mot krysset Jernbaneveien/Olav Vs vei og opparbeiding av veiareal. For tiltak planen legger opp til innenfor Middelalderbyen Stavanger, må fylkesdirektøren ta stilling til eventuell dispensasjon i forbindelse med planprosessen. Fylkesdirektøren vil vurdere dette når detaljreguleringen legges ut på høring.

Varselet om oppstart inneholder ingen detaljer angående dimensjonene på planlagte tiltak og nødvendige inngrep i grunnen. Tiltak i henhold til plan må tydelig fremgå av plankartet og ved illustrasjoner, og inngrep i grunnen må beskrives detaljert. Kostnader knyttet til nødvendige arkeologiske undersøkelser belastes tiltakshaver jf. kulturminneloven § 10.

Den delen av planområdet som ligger innenfor avgrensningen av Middelalderbyen Stavanger, inkludert kulturminnets sikringssone, skal båndlegges som hensynssone i henhold til plan- og bygningsloven § 11 - 8 d), og på plankartet skal det benyttes rutemarkering jf. SOSI-kode H730. Som tekst i tegnforklaringen på plankartet kan det brukes: «Middelalderbyen Stavanger», automatisk fredet middelaldersk bygrunn. Hensynssonen må også få en passende bestemmelse.

Vi ber om å bli oppdatert i det videre arbeidet med detaljprosjekteringen og planarbeidet som angår Middelalderbyen Stavanger. Vi stiller gjerne på møter om det er ønskelig.

Høring av planprogram
Kulturminner og kulturmiljø er ikke foreslått som et eget tema som skal konsekvensutredes i detaljreguleringsplanen for jernbanetiltak på Stavanger stasjon. Temaet omfatter normalt både automatisk freda kulturminner og kulturminner og kulturmiljø fra nyere tid. I stedet er temaet kulturminner og kulturmiljø et av flere tema som skal *undersøkes og beskrives*, og *virkningen av tiltaket på kulturverdier* vil bli omtalt i planbeskrivelsen.

Det vises til at kulturminner og kulturmiljø vil være et utredningstema i detaljreguleringsplanen som skal utarbeides av Bane NOR eiendom AS for bebyggelse og byrom (byutvikling) på Stavanger stasjon.

Det fremstår som noe uklart hvor grensen går mellom de to detaljreguleringsplanene for Stavanger stasjon. Den andre reguleringsplanen som gjelder blant annet bebyggelse og byrom (byutvikling) på Stavanger stasjon blir meget viktig for kulturminner innenfor planområdet og for kulturminner og kulturmiljø i omgivelsene og det historiske landskapsrommet som Stavanger stasjon inngår i. Disse to reguleringsplanene henger imidlertid tett sammen. Plassering av jernbanetiltak vil nødvendigvis legge føringer for mulig byutvikling, blant annet etablering og plassering av byrom og bebyggelse på stasjonsområdet, i neste omgang. I samarbeidsmøtet opplyste kommunen om at det ville bli avholdt en arkitektkonkurranse for å visualisere løsninger for bebyggelse og byutvikling på Stavanger stasjon *før* detaljreguleringsplan for jernbanetiltak kunne vedtas.

Et annet tema som *ska*l konsekvensutredes er *bylandskap og bymiljø,* og dette er ment å fange opp temaet kulturminner og kulturmiljø. Da kulturminner og kulturmiljø ikke er foreslått som et eget utredningstema, anmoder fylkesdirektøren om at virkninger for kulturminner og kulturmiljø innenfor planområdet og i tilgrensende og omkringliggende områder omtales *eksplisitt,* som et undertema, under KU-temaet *bylandskap og bymiljø.* Stavanger domkirke og Stavanger domkirke kirkested er for eksempel ikke bare en del av bylandskapet og bymiljøet. Det må presiseres at det er et automatisk fredet kulturminne, og det skal vurderes hvorvidt planlagte tiltak vil ha innvirkning på kirken og kirkestedet.

<u>Videre planprosess og dialog</u>
Planarbeidet berører flere viktige regionale interesser og har grensesnitt mot framtidig byutvikling, kollektivknutepunktet, fylkesvegnettet og kulturminner og kulturmiljø. Oppdelingen i to reguleringsplaner gjør det særlig viktig med god samordning mellom planprosessene.

Fylkesdirektøren mener derfor det er viktig med tett og løpende dialog i det videre planarbeidet. Vesentlige grensesnitt og premisser bør avklares så tidlig som mulig, samtidig som det sikres tilstrekkelig handlingsrom for videre planlegging og prosjektering.

Det er allerede etablert god dialog gjennom samarbeidsmøter mellom Bane NOR, Stavanger kommune, fylkeskommunen og øvrige berørte aktører. Fylkesdirektøren er positiv til at denne arbeidsformen videreføres fram mot offentlig ettersyn.

Fylkesdirektøren tar forbehold om ytterligere merknader når det foreligger et konkret planforslag.

Rogaland fylkeskommune

Hilsen

Gareth Doolan	Wibecke Natås
seksjonssjef	seniorrådgiver

Kopi til:
Stavanger kommune
Statsforvalteren i Rogaland

Vedlegg:
1 Stavanger kommune - detaljregulering - plan 2902 - jernbanetiltak - Stavanger stasjon
2 NIKUs tilrådning reguleringsplan, jernbanetiltak, Stavanger.pdf

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

Fra: Feiring, Helga[Helga.Feiring@ra.no]
Mottatt: 22.09.2026 13:15:42
Til: Firmapost RFK[Firmapost@rogfk.no]
Kopi: stavanger.bispedomme@kirken.no[stavanger.bispedomme@kirken.no]; Rune Skagestad[rs467@kirken.no];
Tittel: 26/03482-1 - Stavanger stasjon - Jernbanetiltak - Detaljregulering - PlanID 2902 - Riksantikvarens uttalelse

---

Vi viser til oversendelse 28.08.2026 av varsel om oppstart av planarbeid – Detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger stasjon i Stavanger kommune, samt høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram. Planområdet ligger ca. 270 meter sør for Stavanger domkirke.

Fylkeskommunen er delegert ansvaret som kulturminnemyndighet i plansaker etter plan - og bygningsloven, og skal gi en samlet uttalelse for hele kulturminneforvaltningen. Vi ber om at følgende merknad innarbeides i fylkeskommunens uttalelse:

Riksantikvaren gir med dette sin uttalelse om det forvaltningsområde som er Riksantikvaren sitt førstelinjeansvar, som i dette tilfellet er:

- Stavanger domkirke fra middelalderen, automatisk fredet i henhold til lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 (kml.), § 4, første ledd, pkt. a.

Ved tiltak i automatisk fredete kulturminners omgivelser skal det iht. kml. § 3 vurderes om tiltaket vil utilbørlig skjemme kulturminnene og om det i så fall kan gis dispensasjon i henhold til kml. § 8 fjerde ledd for å gjennomføre tiltaket og eventuelle vilkår for denne. Riksantikvaren er rette myndighet når det gjelder automatisk fredete kirker.

Planforslaget
Hensikten med planforslaget er å sette av nok areal for å kunne bygge ny sporplan som ivaretar fremtidige behov for økt kapasitet og nye togsett. Utvidelsen av togsporene vil i hovedsak skje innenfor dagens stasjonsområde, mot nord (hovedsakelig) og øst. Tiltaket er i hovedsak teknisk infrastruktur, men omfatter også nødvendig areal for publikumsadkomst, publikumsfunksjoner, eventuelle tilpasninger til omkringliggende områder og mulige løsninger for anleggsperioden. Eksisterende stasjonsbygg forutsettes revet, dette er i tråd med KDP Sentrumsplanen (2019). Planarbeidet legger i hovedsak ikke opp til bebyggelse rettet mot byutvikling, næring o.l. Helhetlig reguleringsplan for området ivaretas gjennom to parallelle planprosesser, der Bane NOR Utbygging SF er offentlig forslagsstiller for jernbanetiltaket, mens Bane NOR Eiendomsutvikling AS skal utarbeide en egen detaljreguleringsplan for byutvikling på stasjonen.

Stavanger stasjon er i dag regulert til jernbaneformål og andre formål som støtter opp under stasjonen. Ny reguleringsplan vil legge opp til jernbaneformål og andre samferdselsformål som tilrettelegger for utvikling av stasjonen, samt vurdere mulig plassering av midlertidige rigg- og anleggsområder.

Riksantikvarens merknader og vurdering av saken

Det oversendte planforslaget omfatter ikke nye bygninger, men hovedsakelig teknisk infrastruktur (utvidelse av sporområde med tilhørende funksjoner) og areal for publikumsadkomst m.m. Riksantikvaren kan ikke se at foreslåtte plan for utvidelse av sporområdet er egnet til å utilbørlig skjemme Stavanger domkirke eller påvirke opplevelsen av denne eller de nærmeste omgivelser i særlig grad, og har derfor ikke merknader til planforslaget slik det er fremstilt.

Vi ber om å få oversendt forslag til detaljreguleringsplan for byutvikling på stasjonen, med forslag til eventuell ny bebyggelse, til uttalelse når denne foreligger.

Med vennlig hilsen

Helga Feiring
seniorrådgiver
kirkeseksjonen
+47 94003889

Riksantikvaren
Direktoratet for kulturmiljøforvaltning
Schweigaards gate 28, 0191 Oslo

Norsk institutt for kulturminneforskning

Rogaland fylkeskommune
Haakon VIIs gate 9
Stavanger

Deres ref: 2026/55160
Vår ref: 272/26/554.1/NFF
Sted: Bergen
Dato: 28.9.2026

Att. Anne Mette Haugen

NIKUs tilrådning: Jernbanetiltak, detaljregulering, Plan 2902, Stavanger stasjon, Stavanger kommune

I henhold til Forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven av 15. februar 2019 nr. 127, er Rogaland fylkeskommune rette myndighet til å innvilge tillatelse, basert på faglig tilrådning fra Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU).

Vi viser til brev mottatt 28.8.2026 fra Rogaland fylkeskommune, vedlagt søknad og kart, til NIKU med anmodning om faglig tilrådning.

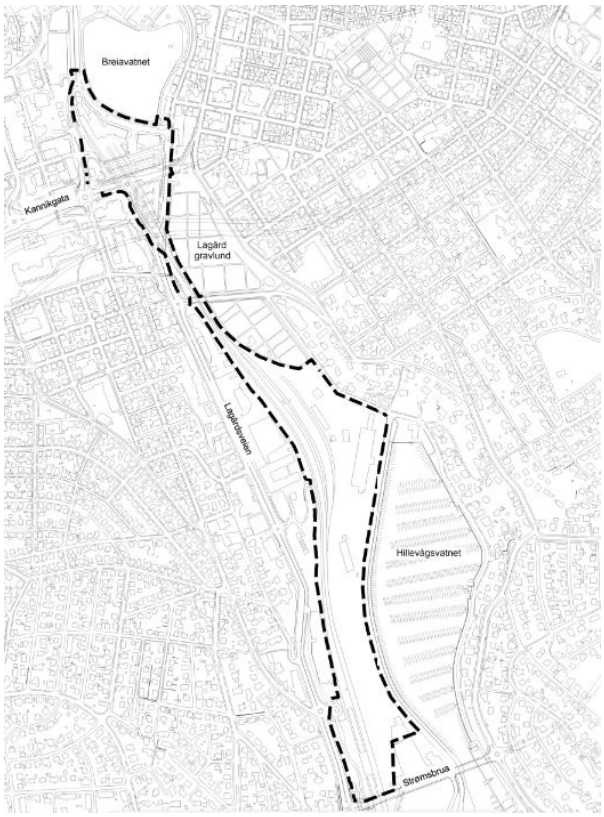
Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune har mottatt varsel om oppstart av detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger stasjon samt høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram. Planområdet ligger delvis innenfor Middelalderbyen Stavanger (id 88641), og ca. 270 m sør for Stavanger domkirke.

Eksisterende stasjonsbygg mellom sporområdet og Jernbaneveien forutsettes revet for å gi plass til nye spor og plattformer. Rivingen er i tråd med KDP Sentrumsplanen (2019). Planavgrensningen viser areal som kan bli berørt av utbyggingen både permanent og midlertidig. Permanent areal omfatter i hovedsak dagens Stavanger stasjon.

Det går fram av planinitiativet at 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. Planinitiativet gjør videre rede for at eksisterende bygg nord på stasjonsområdet / stasjonsbygg rives. Det videre reguleringsplanarbeidet vil fastsette utforming av det nye stasjonsområdet som ivaretar fasilitetene en stasjon skal ha.

Det går frem av forslag til planprogrammet at noen av tiltakene vil medføre inngrep innenfor middelalderbyen, som i forbindelse med riving av bygg, forlenging av jernbanespor mot krysset Jernbaneveien/Olav Vs vei og opparbeiding av veiareal.



Figur 1: Planområdet. Hentet fra søknad.

Vurdering

Området som berøres av tiltaket, *Middelalderbyen Stavanger* (kulturminne-id 88461) er fredet iht. Lov om kulturminner av 9. juni 1978.

Nordre del av planområdet, ved dagens stasjon, utgjør søndre del av fredningsområdet for middelalderbyen. NIKU har utført et arkivsøk for å vurdere potensialet for at planen kan virke fysisk inn på eventuelle kulturlag i området.

I 2026 ble det gjennomført arkeologisk undersøkelse i forbindelse med grunnundersøkelser i Jernbaneveien som ledd i utarbeidelse av teknisk detaljplan og detaljreguleringsplan for Stavanger stasjon. Tre punkter nærmest Breiavatnet ble overvåket. Det ble ikke avdekket automatisk fredete kulturminner ved undersøkelsen (Boge 2026). Overgangen til naturbakke ble observert i borepunkt 102 på omtrent 4,2 m dybde.

I 2018 ble det utført en arkeologisk overvåking av to punkter i forbindelse med grunnboringer i Kongsgata, ved sørenden av Kongsgata 24, og ved det vestre hjørnet til Klubbgata 1. Det ble boret til steril undergrunn i begge borehullene, uten at det ble påvist kulturlag (Dunlop 2018). I 2015 omfattet den arkeologiske oppfølgingen tre borepunkter ved Kongsgata 52 og 54. Det ble bare påvist moderne fyllmasser og naturavsetninger i boringene (Dunlop 2015).

I middelalderkilder betegnes Breiavatnet som bare Vatnet. Det er kjent at det har foregått omfattende utfylling langs Breiavatnet siden middelalderen, også langs vannets østre side, men mindre langs den sørøstre delen av vannet enn nordøst. Jernbaneveien foran holdeplassen og deler av Kongsgaten langs østsiden av vatnet ligger på fyllmasser.

Oversikten viser at det ikke er påvist kulturlag ved arkeologiske undersøkelser nærmest stasjonsområdet. Det er imidlertid gjort få arkeologiske undersøkelser i dette området, og vår oppfatning om mangelfulle funn fra middelalderen i området kan være feilaktig. Det må også legges til at gater og veioppbygging trolig har fjernet deler av eventuelle kulturlag. Det kan likevel ikke utelukkes at det kan finnes bevarte lommer av kulturlag innenfor planområdet som ligger innenfor middelalderbyen. Det anbefales derfor at hensynet til automatisk fredete kulturminner sikres i bestemmelsene og plankartet til planen.

Når det gjelder den visuelle påvirkningen nytt stasjonsområde vil få, både på middelalderbyen og på Stavanger domkirke kirkested, skal denne ifølge planen bli begrenset som følge av at ny stasjon oppføres samme sted som i dag. Planen sier imidlertid ingenting om størrelse på ny stasjonsbygning, og det anbefales derfor at det stilles krav til at utforming av ny stasjon må ta hensyn til siktlinjer til og fra domkirken og at høyden må tilpasses eksisterende høyde på omkringliggende bebyggelse slik at ikke ny stasjon stikker seg for mye fram i bylandskapet. NIKU vurderer ellers den visuelle påvirkningen realisering av planen vil få som liten, både på middelalderbyen og på Stavanger domkirke kirkested.

Faglig tilrådning

Planområdet for reguleringsplan 2902 ligger delvis innenfor det automatisk fredete kulturminnet Middelalderbyen Stavanger. På nåværende tidspunkt i planprosessen er ikke de konkrete planlagte tiltakene kartlagt, men NIKU vurderer at planforslaget kan medføre konflikt med automatisk fredet bygrunn. NIKU anbefaler at konsekvensene for automatisk fredete kulturminner utredes i planprosessen, og at hensynet til automatisk fredete kulturminner sikres med bestemmelser i planforslaget, og med hensynssone i plankartet.

Vennlig hilsen

Nora Front Furan
Seniorrådgiver
Arkeologiske undersøkelser

Ambjørg Reinsnos
Kontorleder Bergen
Arkeologiske undersøkelser

Rogaland fylkeskommune

Arkeologi

RAMBØLL NORGE AS
Postboks 427 Skøyen

0213 OSLO

Dato: 19.**10.2026**
Saksnr.: **2026/55160**
Dok.nr.: **14**
Saksbehandler:
Linda Julshamn

Stavanger kommune - detaljregulering - plan 2902 - jernbanetiltak - Stavanger stasjon - varsel om oppstart av planarbeid

Rogaland fylkeskommune viser til vårt brev datert 30.09.2026, der det blant annet gikk frem at innspill fra Stavanger maritime museum vil bli ettersendt.

Vedlagt følger museets innspill til varselet om oppstart av reguleringsarbeid for Stavanger stasjon, plan 2902.

Det går frem av innspillet at deler av planområdet i sør ved Hillevågsvatnet og i nord ved Breiavatnet, som består av tidligere utfylt masser i vatnet/sjøen, har et potensial for funn av skipsfunn og automatisk freda forhistoriske kulturminner. På bakgrunn av dette vurderer museet at det må gjennomføres en arkeologisk registrering. Kravet om en registrering er hjemlet i kulturminneloven §§ 9 og 14 (jf. også §§ 3 og 4). Det er tiltakshaver som må bekoste registreringen, jf. kulturminneloven § 10.

Som hovedregel skal den arkeologiske registreringen være gjennomført og forholdet til automatisk freda kulturminner være avklart før kommunen kan godkjenne reguleringsplanforslaget, jf. kulturminneloven § 8, § 9, §10 og § 14.

I særskilte unntakstilfeller kan det være behov for å utsette gjennomføringen av undersøkelser etter kulturminneloven § 9. Slike tilfeller karakteriseres ved at det har oppstått en tvangssituasjon, der gjennomføring av undersøkelsesplikten ikke er mulig.

En tvangssituasjon kan eksempelvis være at det i området der den arkeologiske registreringen er aktuell finnes infrastruktur, som bygningsmasse, jernbanespor, veier eller lignende, som fortsatt skal være i bruk, men som må fjernes dersom undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 skal kunne oppfylles.

Stavanger maritime museum og fylkesdirektøren mener det foreligger en tvangssituasjon i denne saken. Begge de aktuelle arealene med potensiale for funn av freda maritime kulturminner og skipsfunn er i dag i aktiv bruk.

Besøksadresse
Haakon VIIs gate 9
Stavanger

Postadresse
Postboks 130 Sentrum
4001 Stavanger

T 51 51 66 00
E firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no

Rogaland fylkeskommune

Arealet ved Breiavatnet ligger, som nevnt tidligere, også innenfor Middelalderbyen Stavanger, ID 88461. Undersøkelser for skipsfunn og automatisk fredete forhistoriske kulturminner i området krever først en særskilt tillatelse etter kulturminneloven § 8 fjerde ledd for inngrep i middelalderbyen. En slik tillatelse gis gjennom planvedtaket. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 kan derfor ikke gjennomføres innenfor middelalderbyen før planen er vedtatt.

Dersom kommunen som planmyndighet og fylkeskommunen er enige om at det foreligger en tvangssituasjon skal det sendes en søknad til Riksantikvaren før planen blir lagt ut på offentlig ettersyn. I søknaden må det redegjøres for hvorfor partene anser at en tvangssituasjon er oppstått og hvilke alternative løsninger som har vært vurdert for allikevel å kunne gjennomføre undersøkelsesplikten

Riksantikvaren avgjør om gjennomføring av undersøkelsesplikten kan utsettes. Avgjørelsen er prosessledende og kan ikke påklages. Om Riksantikvaren innvilger en utsettelse av undersøkelsesplikten, må det innarbeides bestemmelser som sikrer at den oppfylles etter planvedtak og eventuelle videre avklaringer etter kulturminneloven § 9, § 10, § 8 (jf. også §§ 3 og 4) og § 14.

Vi ønsker et møte med tiltakshaver, Stavanger maritime museum og Stavanger kommune for å diskutere saken, slik at vi får oversendt søknaden om utsatt § 9 til Riksantikvaren så snart som mulig. Vi ber Stavanger kommune foreslå noen datoer som passer. Fint om dere kan ta kontakt med saksbehandler, Linda Julshamn, på e-post: linda.julshamn@rogfk.no

Hilsen

Marianne Enoksen	Linda Julshamn
seksjonssjef	spesialrådgiver

Kopi til:
STAVANGER KOMMUNE
STAVANGER MARITIME MUSEUM

Vedlegg:
Brev datert 02.10.26 fra Stavanger maritime museum

Rogaland fylkeskommune

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

MUSEUM STAVANGER AS
Seksjon for arkeologi

Rogaland fylkeskommune
Avdeling plan og kulturmiljø

Deres ref.	Vår ref.	Dato
2025/55160	26/149 - 2	02.10.2026

Detaljregulering plan 2902 for jernbanetiltak ved Stavanger stasjon, med utfylte masser ved Hillevågsvatnet

varsler krav om ark reg

Viser til sak oversendt fra Rogaland fylkeskommune 18.8.2026

Om vår rolle
Stavanger maritime museum skal, som fag- og forvaltningsmyndighet etter kulturminneloven, ta stilling til forholdet til automatisk fredete kulturminner og vernede skipsfunn i sjø og vassdrag som berøres av omsøkt tiltak eller plan.
Stavanger maritime museum har myndighet til å kreve å få gjennomføre arkeologisk registrering. Hensikten med registreringen vil være å undersøke om planen kommer i konflikt med fredete kulturminner og skipsfunn, jfr. Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 §§ 9, 10, 11 og 14. Kostnader i forbindelse med arkeologisk registrering må iht. Riksantikvarens skrift *Retningslinjer for gjennomføring av undersøkelsesplikten og budsjettering av arkeologiske registreringer i henhold til kulturminneloven §9, jf. §10* dekkes av tiltakshaver.

Potensialvurdering
For potensialvurdering og informasjon se vår uttale i pågående reguleringssak Paradis Nord. Både planområdet i sør (Paradis Nord) og planområdet ved Breiavannet består av tidligere utfylt vann/sjø, med potensiale for funn av hittil ukjente skipsfunn og automatisk fredete kulturminner i sjø/innsjøbunn.

Vår uttalelse – varsel om krav om registrering
Stavanger maritime museum varsler at vi kommer til å kreve gjennomføring av arkeologiske registreringer av varslet planområde på grunn av potensialet for hittil ukjente §4 automatisk freda kulturminner og §14 skipsfunn. Vi ønsker å gå i dialog med tiltakshaver på et tidlig tidspunkt slik at dette kan gjennomføres på en god og effektiv måte. Omfang og metodevalg for en arkeologisk registrering, herunder tidspunkt og budsjett, vil bli nærmere fastsatt etter dialog med tiltakshaver og gjennomgang av tilgjengelig data fra tiltakshaver.
Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense/avgrensing i sjø/vassdraget. Vi minner om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder alt omsøkt areal. Vi ber tiltakshaver om å oversende endelig planavgrensning så snart den foreligger.

Det kan ikke gis tillatelse til planen før den arkeologiske registreringen er gjennomført, og ev funn er ivaretatt.

Postadresse	Besøksadresse	Telefon	Kontonr	E-post
Muségata 16	Strandkaien 33	51 84 27 00	8160 13	arkeologi@museumstavanger.no
4010 Stavanger	4005 Stavanger		09629 Org.nr	Internett
			995 642 034	stavangermaritimemuseum.no

Survey og forundersøkelser
Stavanger maritime museum ønsker å komme i dialog med tiltakshaver så tidlig som mulig. Av erfaring vet vi at data fra forundersøkelser kan inngå i vårt vurderingsgrunnlag i avklaring av konflikt med fredede kulturminner under vann eller i utfyltemasser. Eksempler på data er geofysikk, miljøtekniske prøver, prøvegravinger, kjerneprøver eller totalsonderringer.

Dersom tiltakshaver skal gjennomføre slike undersøkelser kan det være hensiktsmessig at en arkeolog fra Stavanger maritime museum deltar for fortløpende tolkning av data. Dette kan i noen tilfeller erstatte hele eller deler av den arkeologiske registreringen.

Med hilsen

Arild Skjæveland Vivås
seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til
Linda Julshamn Rogaland fylkeskommune

Statens vegvesen

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Bettiina Lähteenkorva / 24020888	26/234677-3		30.09.2026

Svar på varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram - Detaljregulering for Jernbanetiltak Stavanger Stasjon - PlanID 2902 - Stavanger kommune

Vi viser til brev datert 14.08.2026 med varsel om oppstart av planarbeid og planprogram på høring for jernbanetiltak Stavanger stasjon i Stavanger kommune.

Saken gjelder
Stavanger stasjon skal tilrettelegges for lengre tog og flere avganger. For å oppnå dette må sporområdene på dagens stasjon utvides mot nord. Bane NOR skal lage en reguleringsplan for jernbanetiltaket, for å avklare permanent og midlertidig arealbehov i henhold til Byvekstavtalen for Nord-Jæren. Reguleringsplanen skal ivareta teknisk infrastruktur, publikumsadkomst og publikumsfunksjoner, vurdere nødvendige tilpasninger til omkringliggende områder og planer, og vurdere mulige løsninger for anleggsperioden.

Statens vegvesens rolle i planleggingen
Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Vi uttaler oss som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet,

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Bergelandsgata 30
4012 STAVANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet
Det er positivt at det startes opp et arbeid som tilrettelegger for bedre togtilbud både lokalt og på Sørlandsbanen. Bane NOR har gjort omfattende tidligfasevurderinger, som danner et godt grunnlag for planarbeidet og prosessen videre. Tidlige avklaringer og god dialog med Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune er avgjørende også for å holde framdriften i planlegging- og bygging av tilgrensende Bussvei-prosjekt.

Innspill til planprogram
Mobilitet
Det er positivt at tema mobilitet tar for seg trafikksikkerhet i omkringliggende vegnett og virkninger for trafikkbildet. Mobilitetsplanen skal danne grunnlag for videre vurderinger i konsekvensutredningen. Det bør vurderes hvordan bevegelseslinjene som utredes i mobilitetsplanen kan optimaliseres for brukere med ulike funksjonsnedsettelser. Kjøremønster for varelevering og renovasjonskjøretøy bør vurderes og det bør tilstrebes løsninger som ikke medfører rygging. Det bør også vurderes hvordan trygg sykkelparkering kan ivaretas i det videre planarbeidet.

Konsekvenser i anleggsperioden
Konsekvenser i anleggsperioden skal konsekvensutredes og vi støtter dette. Tilgjengelighet/lesbarhet, forsinkelser og eventuelle virkninger for togtilbudet både lokalt og på Sørlandsbanen bør være sentrale temaer i vurderingene. Trafikksikkerhet i stasjonsområdet i anleggsperioden bør også vurderes. Det bør vies ekstra oppmerksomhet til mer sårbare trafikantgrupper som barn, eldre og personer med ulike funksjonsnedsettelser, og hvordan det i anleggsperioden kan sikres et tilfredsstillende tilbud for alle. Minst mulig negative konsekvenser for passasjerene bør være et premiss for valg av løsninger i anleggsperioden.

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Transport vest - transportforvaltning 2
Med hilsen

Tonje K. Doolan
Seksjonsleder

Bettiina Lähteenkorva
Planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
ROGALAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER
STATSFORVALTAREN I ROGALAND, Postboks 59 Sentrum, 4001 STAVANGER
STAVANGER KOMMUNE, Postboks 8001, 4068 STAVANGER

Ingrid Aanonsen Skadal

Deres referanse:	Vår referanse	Arkiv	Dato
	2024/10174-7	M80	06.10.2026

Bane NOR SF Varsler oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram. Plan ID 2902 – Detaljreguleringsplan for Jernbanetiltak Stavanger Stasjon

Rogaland brann og redning IKS (RBR) ser at dette er oppstart av planarbeid og at det fremgår av forslag til planprogram skal gjennomføres en ROS-analyse der et av temaene som skal utredes er *Brann og adkomst nødetater.*

RBR vil påpeke at det også må utredes slokkevannskapasitet for planområdet og stiller seg disponible til å delta på, eller komme med innspill til ROS-analyse.

Brann- og redning er den av nødetatene som har de største og tyngste utrykningskjøretøyene. Det er derfor viktig at det blir tilrettelagt for adkomst til våre kjøretøy. Informasjon om kjøretøyenes størrelse finner dere på www.rogbr.no , eller dere kan kontakte oss for informasjon. Vi kan også veilede på hvor det kan være hensiktsmessig å ha oppstillingsplasser når en kommer til detaljprosjektering.

Med hilsen

Marita Eik Indreiten

Rådgiver samfunnssikkerhet.

Dette brevet er godkjent elektronisk i Rogaland brann og redning IKS og har derfor ingen signatur.

SANDNES KOMMUNE

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	26/00126-9	Håkon Auglend	06.10.2026

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid - Detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger Stasjon

Sandnes kommune synes det er positivt at det startes opp reguleringsplanarbeid for Stavanger stasjon. Dette er viktig for å kunne legge til rette for økt frekvens mellom Stavanger og Skeiane stasjoner.

Vi har drøftet varselet og har følgende merknadspunkter til planvarselet og forslag til planprogram:

- Dette planarbeidet er viktig for både **Bussveien, effektpakke 17 (E17 – timinutterfrekvens mellom Skeiane og Stavanger stasjon) og fremtidig dobbeltspor fra Skeiane til Nærbø.** Det må derfor legges godt til rette for samarbeid på tvers mellom de ulike planprosessene.

- For regionen er det viktig å opprettholde fremdriften på bussveien og hvor korridor 1 er høyest prioritert. Planarbeidet for jernbanetiltakene må gjennomføres slik at fremdriften for bussveien ikke hindres.

- Vi vil påpeke at det er viktig å ha en god fremdrift med tanke på videreutvikling av Jernbanen og bussveien samt også med tanke på nullvekstmålet og sentral arealutvikling. Fremdriften er også viktig for å avklare arealbehov som kan bidra til å modne prosjektet til prioritering i Nasjonal Transportplan.

- Vi mener at det er viktig å realisere prosjektet så fort som mulig ettersom **riggområdet vil båndlegge store arealer** som vil kunne bidra til sentral byutvikling. Dersom prosjektet ikke realiseres, vil prosjektet forsinke arealutviklingen. Nødvendig areal til riggområde(r) på Paradisområdet må avklares tidlig i prosessen, slik at utbyggingen i dette området ikke hindres.

- Arbeidet med sporplan må ta hensyn til både E17, dobbeltspor fra Skeiane til Nærbø og stasjonsutvikling ved Skeiane stasjon. Behov for hensetting av tog, vendespor og

tilhørende funksjoner til jernbanen må ses i sammenheng med utvikling av Skeiane stasjon. Vi anmoder om at Sandnes kommune blir involvert i dette arbeidet.

.

- I forbindelse med utredning av støy er det viktig å utrede sumstøyvirkningene. Støyforhold knyttet til verkstedfunksjoner, henstilling og oppstilling må også utredes. I tillegg til støy i driftsfasen må det også utredes/stilles krav til anleggsperioden.

- Vi legger til grunn at kollektivtilbudet for buss inkl. Bussveien ikke blir hindret i anleggsperioden.

- I og med at større areal går med til utvidelse av jernbanen. er det viktig å ivareta de myke trafikantene i området. Det bør gjøres trafikkanalyser knyttet til hvordan de ulike trafikkstrømmene for myke trafikanter vil bli. Dette for å legge forholdene best mulig til rette for å håndtere disse, inkludert mhp. trafikksikkerheten.

- Anleggsgjennomføring og faseplanlegging er viktig å ivareta på en god måte. Dette må ses i sammenheng med annen aktivitet i Stavanger sentrum. Konsekvenser utover planområdet må belyses mhp. togdrift (både lokal og regional) og buss for tog. Vil det være aktuelt at Jærbanen og regionale tog/fjerntog får annen endeholdeplass i anleggsperioden?

- I ROS-analysen er det viktig å gjøre en helhetlig og samlet vurdering av konsekvenser sett i sammenheng med de pågående planprosesser i området.
- .

Med hilsen

Bjørn Totland
plan- og bygningssjef

Håkon Auglend
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Kopi til:
Jernbanedirektoratet
ROGALAND FYLKESKOMMUNE
STAVANGER KOMMUNE BY- OG SAMFUNNSPLANLEGGING

Stavanger kommune

BANE NOR SF

Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato 12.10.2026
Saksnr. 2025/247309-19
Deres ref.

Innspill fra BMU plangruppe til varsel om oppstart av plan 2902 - Jernbanetiltak Stavanger stasjon

Bymiljø og utbygging (BMU) viser til varsel om oppstart av plan 2902, jernbanetiltak Stavanger stasjon. BMU representerer fagområdene klima og miljø, vann, avløp og renovasjon, vei og trafikk (herunder også sykkel, trafikksikkerhet og gatebelysning), idrett, utemiljø, park og natur. Vi har følgende innspill:

Innledning
Stavanger jernbanestasjon utgjør sammen med busstasjonen, fergene og hurtigbåtene i Østre havn, tyngdepunktet for persontransport i Stavanger og Rogaland. Stasjonen har en sentral beliggenhet i Stavanger by, og er avgjørende for effektiv transport av personer hver dag innenfor fylket. Som følge av bl.a. jernbanens transportkapasitet, vil jernbanen være den dimensjonerende infrastrukturen for annen transportinfrastruktur, og utvikling av byen og regionen ellers. Dette gjenspeiles også i prioriteten av det såkalte "bybåndet" og jernbane-kollektivknutepunkt.

En vedtatt plan for utvidelse av jernbanestasjonen, vil bidra til nødvendig forutsigbarhet for andre kommende infrastrukturprosjekter, herunder bussveien og forlengelse av dobbeltsporet, og videre utvikling av sentrum. Ettersom tiltaket må anses som det tyngste infrastrukturtiltaket, og det dimensjonerende, bør sporområdet gis prioritet ved eventuell arealkonflikt. Areal med historisk eller miljømessig verdi, bør imidlertid skånes. Det er derfor positivt at dette planarbeidet nå igangsettes og gis prioritet. Vi tror en slik plan vil lette arbeidet med planlegging og gjennomføring av øvrig infrastruktur og sentrumsutvikling.

Riggområde
Vi ser det som positivt at varslet plangrense hensyntar behovet for riggområde, og merker oss at planområdet omfatter arealer som i dag er under detaljregulering; Paradis midt og Paradis nord. Vi forstår det slik at arealet ønskes brukt til rigg og ikke vil gå ut

Postadresse
Postboks 8001, 4068 STAVANGER
Besøksadresse
Olav Kyrres gate 23

Telefon: 51 50 70 90
postmottak@stavanger.kommune.no
www.stavanger.kommune.no
Org.nr.: 964 965 226

over utbyggingen av Paradis på sikt. Finansiering av Karusellen som hovedadkomst til Paradis forutsetter at hele Paradis kan bygges ut. Det er viktig at initiativtaker til plan 2902 koordinerer sin plan med utbygger for Paradis nord og midt. Planen må legge til grunn stedsanalysen fra områdereguleringen i Paradis når en skal planlegge arealer for rigg og anlegg.

Grønnstruktur
Vi viser til gjeldende regulering for Jernbaneveien i plan 1219, hvor trærne i fortauet ved Breiavatnet er regulert til bevaring. I bestemmelsene til planen finner man blant annet: «Det opparbeides nye alleer og solitærtrær langs: Kongsgatas vestside, Jernbaneveien (bl.a. to rader langs Breiavatnet), Musegatas nedre del i fortsettelse av Prestegårdsparken. Se reguleringsplanens og illustrasjonsplanens angivelse av slik beplantning.» Vi ber om at dette hensyntas i det videre arbeidet med reguleringsplan for dette området.

Kommunale friområder og parkområder vest for jernbanelinja bør ikke inngå i planområdet, da dette er viktig etablert grønnstruktur. Videre forutsetter vi at eksisterende kvaliteter ellers i planområdet registreres og hensyntas i det videre arbeidet.

Klima og miljø
Planområdet har påvist forurensning i grunnen. Fare for forurensning til vann i anleggsfase er tema i oversikt over relevante KU-tema, i tråd med vår anbefaling.

Se også resten av våre innspill til internt samråd / oppstartsmøte, særlig innspill knyttet til behov for tidlig kartlegging av gjenbrukspotensial. Det er viktig at de parallelle prosjektene i området blir godt koordinert slik at gjenbrukspotensialet for bygg og bygningsdeler utnyttes fullt ut.

Gjenbrukskartlegging av bygg og bygningsdeler som vurderes revet må skje i tidligfase for at gjenbruk av bygg og bygningsdeler skal være realistisk.

Reisevaner under og etter anleggsfasen
Med tanke på at anleggsarbeidene skal skje over en lengre periode i et regionalt kollektivknutepunkt må mobilitet gjennom anleggsfasen være tema i ROS-analysen.

VA - forvaltning
Overvannsutslipp rett utenfor områdeavgrensning mot Breiavatnet må beholdes.
Det er VA-infrastruktur flere steder innenfor avgrensingen. Dette må hensyntas i planleggingen. Det må ses på om det er behov for samtidige tiltak.

Overvann må håndteres. Det må vurderes tiltak ift. Skybruddsplanen, og det må vurderes forurensing i overvann.

Fra Sentrumsplanen:
"Til førstegangsbehandling av reguleringsplan for E5 skal det inngå rammeplan for vann og avløp. Planen skal vise prinsippløsning for vann og avløp i planområdet samt sammenheng med eksisterende system. Overvannshåndtering og alternative flomveier for hele området, herunder Kannikbekken, skal vises i rammeplanen."
Dersom planlegging går utover forlengelse av sporet, må det vises tiltak for videreføring av Kannikbekken.

Plangrense
Plangrense for varslet område ser ut til å være ulik i PDF-fil og nettversjon av kart.

BMUs innspill til varsel om planoppstart samt BMUs innspill til oppstartsmøtet anbefales lagt til grunn i det videre arbeidet med revidert prosjektforslag og detaljreguleringsplan.

Med hilsen

Gro Karin Hettervik
arkitekt
Strategi og prosjekt

Leidulf Skjørestad
direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter

Intern kopi
Iqbal Mohammad A606 - Plan og arkitektur

Bane Nor SF
postmottak@banenor.no

Stavanger, 24.08.2026

Høringsuttalelse til forslag til planprogram

Til: Bane NOR SF
Fra: Rogaland Teater AS
Sak: Høring av forslag til planprogram for detaljregulering for jernbanetiltak Stavanger stasjon (PlanID 2902)

1. Innledning

Rogaland Teater AS viser til varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram for detaljregulering av Stavanger stasjon.

Rogaland Teater/ Stavanger Kommune er tiltakshaver i den pågående reguleringsprosessen for nytt teater- og museumsanlegg på Kannikhøyden (PlanID 2850). Prosjektet representerer en betydelig offentlig investering og vil utgjøre et sentralt regionalt kulturbygg med stor betydning for Stavanger sentrum, regionens kulturliv og den videre byutviklingen i området.

Vi registrerer at Bane NOR i planinitiativet identifiserer reguleringsplanen for teater og museum på Kannikhøyden som et pågående planarbeid med direkte grensesnitt mot den foreslåtte jernbanereguleringen.

Rogaland Teater støtter utviklingen av Stavanger stasjon som et styrket regionalt kollektivknutepunkt. Samtidig er det avgjørende at planarbeidet gjennomføres på en måte som sikrer nødvendig samordning med øvrige strategisk viktige byutviklingsprosjekter og ivaretar de særlige hensynene knyttet til kulturinstitusjonenes virksomhet og framtidige utviklingsmuligheter.

2. Behov for særskilt utredning av konsekvenser for PlanID 2850

Planprogrammet omtaler flere pågående planprosesser i nærområdet, herunder reguleringsplanen for nytt teater og museum på Kannikhøyden. Det fremgår imidlertid

ikke hvilke vurderinger som skal gjennomføres for å belyse konsekvensene for dette prosjektet.

Rogaland Teater mener det er nødvendig at konsekvensutredningen suppleres med en egen vurdering av:

- konsekvenser for gjennomførbarheten av reguleringsplan PlanID 2850,
- eventuelle arealmessige og funksjonelle konflikter mellom prosjektene,
- påvirkning på adkomst-, logistikk- og trafikale løsninger,
- konsekvenser for framtidige bygge- og driftsforhold,
- behov for samordning av offentlige arealer og infrastrukturløsninger.

En slik vurdering er nødvendig for å sikre at to av byens største offentlige utviklingsprosjekter kan realiseres på en koordinert og samfunnsøkonomisk hensiktsmessig måte.

3. Samordning og koordinering mellom planprosessene

Det fremgår av planinitiativet at jernbanetiltaket har grensesnitt mot flere parallelle planprosesser. Rogaland Teater mener det bør etableres en strukturert samhandlingsarena mellom Bane NOR, Stavanger kommune, Museum Stavanger og Rogaland Teater gjennom det videre planarbeidet.

Formålet bør være å sikre koordinering av:

- byroms- og landskapsløsninger,
- publikumsadkomster,
- tekniske grensesnitt,
- anleggsgjennomføring,
- trafikkløsninger,
- universell tilgjengelighet og orienterbarhet. Rogaland Teater mener dette bør omtales som en forutsetning for videre planlegging.

4. Tilgjengelighet og publikumsadkomst

Stavanger stasjon fungerer som et viktig bindeledd mellom sentrum, Breiavatnet, Kannikhøyden og de store kulturinstitusjonene i området. Planprogrammet legger opp til omfattende vurderinger av mobilitet og trafikkstrømmer.

Rogaland Teater ber om at konsekvensutredningen særskilt vurderer hvordan planforslaget 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.

Det må dokumenteres at framtidige løsninger bidrar til å styrke, og ikke svekke, tilgjengeligheten til de kulturinstitusjonene som ligger i umiddelbar nærhet til stasjonsområdet.

5. Bylandskap, kulturmiljø og visuelle sammenhenger

Kannikhøyden, Breiavatnet, Domkirken og stasjonsområdet utgjør et av Stavangers viktigste historiske og bylandskapsmessige byrom.
Stedsanalysen understreker betydningen av siktlinjene mellom Kannikhøyden og sentrum, samt kulturinstitusjonenes rolle i bybildet.

Rogaland Teater mener derfor at konsekvensutredningen må inneholde en særskilt analyse av:

- virkninger på bylandskapet rundt Breiavatnet,
- påvirkning på historiske siktlinjer og byromsstrukturer,
- konsekvenser for opplevelsen av Kannikhøyden som kulturakse og landemerke,
- samspillet mellom ny stasjonsutforming og eksisterende kulturhistoriske verdier.

Disse forholdene er av vesentlig betydning både for byens identitet og for framtidig utvikling av kulturinstitusjonene.

6. Konsekvenser i anleggsperioden

Planprogrammet legger opp til at konsekvenser i anleggsperioden skal utredes særskilt. Dette vurderes som positivt.

Rogaland Teater mener imidlertid at konsekvensutredningen eksplisitt bør omfatte virkninger for kultur- og publikumsvirksomhet i området, herunder:

- 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.

Dette er forhold som ikke bare berører den enkelte institusjon, men også byens samlede kulturtilbud.

7. Avsluttende merknad

Rogaland Teater har forståelse for behovet for å utvikle Stavanger stasjon som et framtidsrettet regionalt kollektivknutepunkt. Samtidig er området rundt stasjonen gjenstand for flere strategisk viktige byutviklingsprosjekter som samlet vil definere Stavanger sentrum for kommende generasjoner.

Rogaland Teater ber derfor om at planprogrammet suppleres slik at:

1. konsekvenser for PlanID 2850 utredes særskilt,
2. samordning mellom planprosessene formaliseres,
3. publikumsadkomst og universell tilgjengelighet til kulturinstitusjonene dokumenteres og ivaretas,
4. bylandskap, kulturmiljø og visuelle sammenhenger knyttet til Kannikhøyden gis økt oppmerksomhet i utredningsarbeidet,
5. konsekvenser for kulturvirksomhet i anleggsperioden inngår som eget vurderingstema.
6. Rogaland Teater ser frem til en videre konstruktiv dialog om utviklingen av Stavanger stasjon og de viktige byrommene omkring Breiavatnet, Kannikhøyden og sentrum.

Med vennlig hilsen
Rogaland Teater AS

Glenn Andre Kaada
Teatersjef
Rogaland Teater

Øystein Næss
HMS- og driftssjef

Lnett

Bane NOR SF

v/ Maren J. Kirkebøen
postmottak@banenor.no

Deres referanse
202516575

Vår referanse
2026-ELN-00208 / 43994

Saksbehandler
Jarl Hoogstad

Deres dato
14.08.2026

Vår dato
16.09.2026

E-post
jarl.hoogstad@l-nett.no

Innspill til planoppstart av detaljregulering for Stavanger stasjon Jernbanetiltak – Plan 2902

Denne uttalelsen sendes på vegne av selskapene Lyse Tele; Lyse Neo og Lnett i Lysekonsernet.

Det vises til deres henvendelse vedrørende oppstart av planarbeid for detaljregulering for Stavanger stasjon Jernbanetiltak – plan 2902, Stavanger kommune. Høringsfristen er 02.10.2026 og vår uttalelse er med dette gitt innen fristen.

Lyse Tele AS har ingen merknader eller kommentarer til reguleringsplanen, men eksisterende infrastruktur må tas spesielt omsyn til.

Lyse Neo AS har eksisterende fjernvarmeinfrastruktur i og ved planområdet, herunder langs Consul Sigval Bergesens vei ved Hillevågsvatnet.

Eksisterende infrastruktur må ivaretas i det videre planarbeidet. Krav til sikkerhetsavstander, overdekning, tilgjengelighet for drift og vedlikehold samt nødvendige beskyttelsestiltak i anleggsfasen må sikres. Dersom planlagte tiltak medfører behov for flytting eller omlegging av eksisterende anlegg, må det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal til ny infrastruktur.

Lyse Neo arbeider med planer for etablering av fjernvarme- og fjernkjøleinfrastruktur i Stavanger sentrum, herunder i Olav Vs gate og Jernbaneveien. Infrastrukturtiltakene ligger innenfor eller i direkte tilknytning til planområdet.

Lyse Neo vurderer også etablering av fjernkjøleinfrastruktur gjennom eksisterende tunnelanlegg mellom stasjonsområdet og området ved Ankerkvartalet, og ønsker dialog med Bane Nor angående den delen av infrastruktur her som vil berøre denne planen.

Videre er det planer om å etablere en ca. 500 m lang fjernkjøleledning fra dagens kjølenett i nærheten av Strømsbua og nordover som kan koble sammen kjølenettene i Paradis sør og Paradis nordvest.

Ettersom reguleringsplanen legger opp til omfattende tiltak i de samme områdene, ber Lyse Neo om at det etableres tidlig dialog mellom partene for å avklare muligheter for samordnet prosjektering og gjennomføring av infrastrukturen. Samordnet etablering kan redusere graveomfang, kostnader, trafikale ulemper og samlet belastning på omgivelser, næringsliv og kollektivtrafikk.

Planområdet ligger også innenfor Lyse Neos konsesjonsområde for fjernvarme med tilknytningsplikt.

Lyse Neo ber om at følgende bestemmelse vurderes innarbeidet i reguleringsbestemmelsene dersom planen åpner for nye bygninger eller anlegg med vannbårne varmeanlegg:

«Planområdet ligger innenfor Lyse Neos konsesjonsområde for fjernvarme. Alle nybygg som har krav om vannbårne anlegg i henhold til TEK17 skal tilknyttes fjernvarmeanlegg. Det kan kun fritas for tilknytningsplikt til fjernvarme hvis det dokumenteres at klimagassutslippene ved andre energiløsninger er lavere og belastningen på el-nettet blir akseptabel*. Nødvendig anleggsarbeid for å etablere løsningene skal inkluderes i klimagassberegningene og gjeldende EPD for fjernvarme skal benyttes som referanse.»

* Akseptabel belastning på el-nettet tilsier at varmeløsningen ved dimensjonerende utetemperatur ikke belaster el-nettet vesentlig mer enn tilsvarende bygg som tilfredsstiller gjeldende byggeteknisk forskrift og som benytter fjernvarme som primærvarmekilde.»

Lnett AS har infrastruktur innenfor planområdet. Dersom planen medfører flytting av infrastruktur eller behov for nettilknytninger er det viktig at Lnett tidlig bli involvert i prosjektet. Dersom infrastruktur må flyttes er det viktig at det reguleres inn nytt areal eller traseer i planen som erstatter dagens anlegg.

Lnett AS har i mars 2026 hatt formøte med Rambøll der det ble presentert ny plassering for nettstasjon som i dag er i Stavanger Stasjon bygget. Dagens nettstasjon i stasjonsbygget må være i drift frem til ny nettstasjon er bygget og driftsatt.

Ny nettstasjon i planområdet

For å sikre strøm til ny bebyggelse, eller plassering av bygg i nærheten til eksisterende anlegg, er det noen krav som må følges i detaljreguleringen. En nettstasjon kan etableres frittstående eller i bygningsmassen. Nettstasjonen krever et areal på 5x5 meter. Nettstasjonen må etableres på bakkenivå, ha tilfredsstillende ventilasjonsforhold og direkte kjøreadkomst hele døgnet for stor

lastebil. Hvor mange nettstasjoner vi trenge vil varier ut ifra effekt behov. Bygg må planlegges slik at brannkrav blir ivaretatt. Rundt nettstasjoner er det magnetiske felter og akustisk støy. Det anbefales derfor ikke å tilrettelegge rom for bolig/varig opphold i en avstand på 5-10 meter på grunn av elektromagnetisk felt. Nettselskapet har ikke ansvar for utbedring/skjerming som følge av magnetiske felter og/eller akustisk støy. Det er derfor viktig at plasseringen avklares med Lnett før detaljregulering godkjennes av kommunen. På nettsiden er det mer informasjon som omhandler etablering av ny nettstasjon. Se utfyllende informasjon i avsnittet om magnetfelt under. Mer informasjon finnes her: https://www.l-nett.no/byggeoggrave/

Overnevnte innspill er gjeldende til den 02.10.2029

Arbeid nær eksisterende infrastruktur
Ved graving må det gis melding til Lyse i god tid før gravearbeider påbegynnes. I tillegg må det inngås en såkalt «Nær ved» avtale. For mer informasjon om hva som regnes som «Nær ved», og hvordan slik avtale inngås, se www.l-nett.no/byggeoggrave
Se også fullt ut informasjon om sikkerhetstiltak på skjema og kart som fås tilsendt ifm. gravemelding. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig markering av kablers/rørs plassering i terrenget.

Flytting av eksisterende infrastruktur
Dersom planen utløser behov for å flytte eksisterende infrastruktur må det settes av areal/plass til ny trase, nettstasjon/noderom/energisentral, kabelskap mv. Ny trase/plassering må avklares med Lyse, og det må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det Lyse har for eksisterende infrastruktur.

Avstandskrav til nettstasjoner
Nybygg må planlegges slik at brannkrav blir ivaretatt. Ta kontakt med Lyse for å få informasjon om oljemengde og ventiler i nettstasjon.

Adkomst
Det må ikke iverksettes tiltak som forringer adkomst til våre anlegg.

Terrengendringer
Det må ikke iverksettes tiltak som fører til endring av overdekning over kabler/rør eller redusert høyde opp til luftledninger.

Bebyggelse over rør- og kabeltrase
Det er viktig at det ikke planlegges eller starte bygging over rør- og/eller kabeltrase. Det er

byggeforbud sone på hver side av kabel/rør. Bredden på byggeforbudssonen/byggeforbudsbeltet varierer etter type kabel/rør. Ta kontakt med Lyse for å få informasjon om byggeforbudsbeltet.

Planer for større nærings- og boligutbygginger
Der en plan gjelder eller utløser behov for etablering av ny eller rehabilitering av vei, gater og VA ber vi om at areal til formålet innehar nok plass for all nødvendig og påtenkt infrastruktur innenfor planområdet. Der det følger krav om fellesføring med flere aktører er vi avhengige av tidlig involvering og godt samarbeid for å finne den løsningen som gir lavest mulig kostnad for alle involverte.

Magnetfelt
Lnett har nettstasjon/linje/transformatorstasjon i nærheten/i/ved/tilgrensende til dette området/tiltaket. Elektriske anlegg vil generere magnetfelt der utbredelse varierer, og tiltakshaver bør vurdere hvordan dette kan hensyn tas. Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (tidligere Statens strålevern) som er myndighet og kompetanseorgan innen dette fagfeltet sier at nivåene for magnetfelt normalt er svært lave og gir ingen skadelige helsevirkninger. Se www.dsa.no for mer informasjon. Grenseverdien for magnetfelt er 200 µT (mikrotesla). Det stilles krav til utredning dersom det i framtidige bygninger for varig opphold forventes årsgjennomsnitt feltnivåer over 0,4 µT. Med bygninger menes i denne sammenheng boliger, skoler og barnehager. Se mer info her:
https://www.nve.no/Media/3620/bebyggelse_hoyspentanl.pdf
Lnett kan svare på spørsmål om feltnivå fra våre elektriske anlegg.

Kart
Dersom en trenger kart over Lyse sin infrastruktur i forbindelse med planlegging og prosjektering, så kan det bestilles uten kostnad. Bruk skjema for gravemelding og oppgi i beskrivelsesfeltet at en trenger data for prosjektering.
www.l-nett.no/byggeoggrave

Vi tar forbehold om flere merknader når det foreligger et konkret planforslag ved offentlig ettersyn.

Vennlig hilsen

Lnett AS



Jarl Hoogstad

Kopi: postmottak.bos@stavanger.kommune.no.

Fortidsminneforeningen
Stavanger lokallag

Til Bane NOR

E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart

Vi viser til varslingsbrev fra Bane NOR 14.08.26 angående høring av forslag til planprogram for Stavanger Stasjon. Plan ID 2902.

Fortidsminneforeningen Stavanger lokallag er svært skeptiske til planprogrammet som åpner for rivning av stasjonsbygningen, som ble tegnet av arkitektene Gustav Helleland og Endre Årreberg og stod ferdig i 1964.

I forslaget til planprogrammet under overskriften «Bebyggelse, bystruktur og skala» hevdes det at:

> *«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.»*

Vi mener at påstanden om at stasjonsområdet fremstår som lite helhetlig og svakt tilknyttet byen kan diskuteres. Variasjonen av bygninger fra ulike perioder er akkurat det som gir byen en historisk identitet, gjennom ulike tiders arkitektur og byplanlegging. Og som vi forholder oss til daglig.

Vi ser dessverre at Stavangers modernistiske kulturarv forsvinner i et stadig større tempo. Vi ber derfor Bane NOR om å tenke nytt og verne om denne kulturarven.

Vennlig hilsen

Styret i Fortidsminneforeningen, Stavanger lokallag

Bane NOR
Pb. 4350
2308 Hamar

Kommentar fra LUKS til:
Detaljregulering for Jernbanetiltak Stavanger Stasjon

Planen må ivareta tilgjengeligheten for næringstransporten både under byggeprosessen samt når byggingsarbeidet er ferdig.
Det må allerede nå ses på hvordan varemottaket til den nye Stavanger Stasjon skal tilrettelegges og organiseres. Dette innebærer at det må komme gode løsninger for varelevering og renovasjon noe som innebærer at planen må tilrettelegges med de nødvendige arealer for å sikre snu/vendeplass, biloppstillingsplasser, samt varemottak for varelevering som er innenfor avstander og hellingsgrader som er i hht., gjeldende regelverk.

For de forskjellige fasene, samt ferdig stilling av byggeprosessen må det utarbeides en vareleverings- og logistikkplan (VLP) Denne planen må da beskrive hvordan renovasjon, alle typer varelevering, veier/adkomster for syklende, myketrafikanter ivaretas, før, under og etter ferdigstilling. Dette for å ivareta trafikksikkerheten for alle brukere. For renovasjon og varelevering må det defineres adkomst, plassering og utforming av biloppstillingsplasser, varemottak/ene til alle bygg/virksomhetene, samt arealer for snuplass.

VLP må også ivaretas adkomstvei til varemottakene, renovasjonspunkter samt lovlig biloppstillingsplass til disse, dette må komme inn i planen på lik linje med andre avsatte areal som sykkelvei osv. det må være vegbredde på minimum 7m da for å gi mulighet til at lastebiler kan møtes, videre må det legges til rette for lastebiler på minimum12m.

Planen må også beskrive hvordan sikkerheten for myketrafikanter og sjåførenes arbeidsmiljø blir ivaretatt. Videre må følge de nødvendige kravene som ligger i regelverket. Lengre ned i dette dokumentet synliggjøres disse kravene som må følges.

Minner også om at ved varelevering inn i bygg må frihøyde være 4,5m.

Til orientering.
Regelverk.
Ansvar for andre enn egne arbeidstakere
I forbindelse med varetransport relatert til private, kommunale eller statlige virksomhet vil mottakere få et ansvar også mht. vareleverandørenes arbeidsmiljø, jf. arbeidsmiljøloven 2-2 (1) bokstav a og b:

Når andre enn arbeidsgivers egne arbeidstakere, herunder innleide arbeidstakere eller selvstendige, utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til arbeidsgivers aktivitet eller innretning, skal arbeidsgiver:
a) sørge for at egen virksomhet er innrettet og egne arbeidstakeres arbeid er ordnet og blir utført på en slik måte at også andre enn egne arbeidstakere er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø,
b) samarbeide med andre arbeidsgivere for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.

Generelt:

All transport er en del av en transport, derfor kan ingen biloppstillingsplasser/varemottak etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet.
Videre må også sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer, dette er byggets samt virksomheten ansvar ved utføring av arbeidet.

Rygging
Rygging og vending er forbudt over gangfelt, fortau, på motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg.

Varelevering og sykkelfelt
Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim. Her måtte biloppstillingsplassen flyttes til innsiden av sykkelfeltet etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen som var skapt ved at sykkelfeltet lå på innsiden av biloppstillingsplassen for vareleverandørene.

Biloppstillingsplasser for vareleverandørene
Varetransportørene har behov for lasteplasser tilpasset de varer og kjøretøy som må forventes.

Regelverket sier:
Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. BVL er også dokumentet Arbeidstilsynet støtter seg på hva gjelder adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid for varetransporten.
Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m. Vegbredde må være 7m for toveistrafikk, hvis det planlegges enveis trafikk og vegbredde blir smalere enn dette så må det etableres vareleveringslomme på dybde 3m lengde 20m.
Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede.
For ordensskyld minner jeg om at i Arbeidstilsynets transportkampanje ble 20 meter satt som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.
Det må også støy sikres mot boliger.
For avfallshåndtering må kommunens regler hva gjelder avstand følges.

Da tidligere TEK 10 ble endre hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4.§ 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik:

§ 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov)

IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at biloppstillingsplassen maks kan ha en hellingsgrad på +/- 1 grad samt Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentagende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien være fri for snø og is.
I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer.
BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702
§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler
§§ 2-18, Ferdsel og adkomst
§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier
§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser
§§ 1 i Byggherreforskriften

Forskrift om systematisk Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter. Best nr. 544
§ 5 Innholdet i det systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeide
§ 6 Samordning

Kopi: Sandefjord kommune. Seksjon klima, byggesak og arealforvaltning.

Med vennlig hilsen
Jürg Berger

Fagsjef logistikk
Besøksadresse:
Bogstadveien 27b
00355 Oslo
M: 91776743
E: jb@luks.no.
W: www.luks.no

Uttalelse planvarsel

Svaret gjelder

Planvarselets referanse
5c70271f1828

Prosjekt
Jernbaneinfrastruktur på Stavanger stasjon (1350063019-005)

Søker
RAMBØLL NORGE AS

Mitt svar på planvarselet

Kommentar til planvarselet
Ingen innsigelser.

Berørt part

Navn	Telefonnummer	E-postadresse
DREYER JACOB	-	-

Eiendom berørt part

Adresse	Gårds-nummer	Bruks-nummer	Seksjons-nummer	Feste-nummer	Bruksenhets-nummer	Bygnings-nummer
(adresse mangler)	56	2107	0	0	-	-

Søknaden er signert av

Dreyer Jacob

Outlook

Prosjektering Stavanger stasjon

Fra Terje Eidsaa <terje236@yahoo.com>
Dato ti. 01.09.2026 14:53
Til Nesset Tomas <tomas.nesset@banenor.no>

Hei
Så du sto som prosjektleder av Stavanger stasjon, sender man innspill til deg om prosjektering eller skal det sendes til noen andre?
Så bare på planene og kunne ikke se at det var planlagt nye parkeringsplasser noen plass, hvis alle skal ta toget og bussen må det tilrettelegges for at noen må ha bil for å kunne ta kollektiv transport så det burde legges til rette for parkeringsplasser både for pendlere som må ha bil og ansatte som har ansvar for å holde tog i rute, folk jobber hele døgnet og da må det være parkeringsplasser tilgjengelig når det ikke går tog på morgen og kveld .
Det kan bygges under de nye plattformene og vil gjøre det attraktivt for pendler og ansatte på jernbanen da blir det bedre punktelighet og flere som kan ta toget.

Er mangel på parkeringer på alle stasjonene til bane nor på sørlandsbanen, da tar ikke flere toget hvis det ikke tilrettelegges for det, ikke alle som kan ta buss eller tog hele døgnet.

Mvh Terje Eidså

Outlook

E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart

Fra Gudmund Kvisselien <gkvisselien@gmail.com>
Dato on. 02.09.2026 09:17
Til Postmottak Bane NOR SF <postmottak@banenor.no>

Tilrettelegg Stavanger stasjon også for ev. som framtidig gjennomgående stasjon. Illustrasjon av ev. muligheter for videre tog:



Mvh Gudmund Kvisselien

Outlook

Innspill, ny jernbanestasjon Stavanger sentrum

Fra
Dato to. 10.09.2026 18:50
Til Postmottak Bane NOR SF <postmottak@banenor.no>

Utnytt 4D-rommet!

Kan bygges i 4 + n etasjer. Tog nederst, en etasje under i dag. Busser, fotgjengere og butikk/resto/service/div på dagens grunnplan og på en etasje opp. Flaskehalsene for tog og buss kan fjernes. Bil-parkering i 4. etasje og oppover.

Terminalen bør ha et ytre utsende mot nord som en 'fjell-knatt' vi kan gå tur på, helt opp på toppen. Mot sør (og sør-øst og sør-vest) solenergi som Shell City (ref).

Veitunellene som finnes i nærheten må 'kobles til' stasjonens parkering, spiral opp til 4. et. og oppover.

Lag et terminal-transportsystem som i Shell City (ref).

(ref)
https://www.researchgate.net/publication/328048977_Intelligent_transport_systems_need_intelligent_cities

Vennlig hilsen
Leif Arne Rønningen, professor emeritus NTNU/IIK

Uttalelse planvarsel

Svaret gjelder

Planvarselets referanse
5c70271f1828

Prosjekt
Jernbaneinfrastruktur på Stavanger stasjon (1350063019-005)

Søker
RAMBØLL NORGE AS

Mitt svar på planvarselet

Kommentar til planvarselet
Jeg er mot utvidelse av jernbane og byterminal i retning nordover og innlemme Breiavatnet og deler av Olav Vs gate i stasjonsområdet. Breivatnet og Olav Vs gate er en viktig del av bybildet og må skjermes mot utbygging. Hvorfor ikke utvide sørover i stedet? Bane Nor har solgt og selger et utall av tomter til boligutbygging i Paradis. Hvorfor kan ikke dette området brukes til utvidelse? Jeg har forståelse for at det trengs modernisering , men ikke på bekostning av byens perle Breiavatnet. Jeg er dessuten usikker på om flere tog i timen mellom Stavanger og Sandnes vil øke trafikken nevneverdig. Hva med større kapasistet på togsett i stedet? Vennlig hilsen Rigmor Haarr

Berørt part

Navn	Telefonnummer	E-postadresse
HAARR RIGMOR	-	-

Eiendom berørt part

Adresse	Gårds-nummer	Bruks-nummer	Seksjons-nummer	Feste-nummer	Bruksenhets-nummer	Bygnings-nummer
(adresse mangler)	56	1683	0	0	-	-

Søknaden er signert av

Haarr Rigmor

Digitalt signert gjennom Altinn 28.09.2026 kl. 16:44

Uttalelse planvarsel

Svaret gjelder

Planvarselets referanse
5c70271f1828

Prosjekt
Jernbaneinfrastruktur på Stavanger stasjon (1350063019-005)

Søker
RAMBØLL NORGE AS

Mitt svar på planvarselet

Kommentar til planvarselet
Innspill til varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram – Plan 2902, jernbanetiltak Stavanger stasjon

Til: Bane NOR SF / Rambøll Norge AS og Stavanger kommune
Dato: 30.09.2026
Referanse: E17 Stavanger stasjon – Varsel om oppstart

Jeg støtter nødvendig utvikling av jernbanen og Paradis. Samtidig forventer jeg at gjennomføringen tar nødvendig hensyn til det historiske bolig- og kulturmiljøet langs Hillevågsvatnet.

Paradis har en dokumentert historie som villa- og landstedsområde, med tomteutlegging fra 1872. Kommunens tidligere kulturminneplan omfatter flere bygninger i området. En bolig fra 1876 er også av Byantikvaren vurdert til å ha høy verneverdi. Dette viser at kulturmiljøhensynet ikke bare gjelder enkeltstående eiendommer. Den historiske tomtestrukturen, bebyggelsen, hagene og sammenhengen med Hillevågsvatnet må inngå i vurderingen av anleggsgjennomføringen.
(Planbeskrivelse Plan 2760, kap. 4.7; kommunedelplan for kulturminner 2010–2025, PDF-side 129.)

Jernbaneprosjektet må også ses i sammenheng med den øvrige utbyggingen av Paradis. Bane NORs eget planinitiativ identifiserer grensesnitt mot blant annet Paradis Nord, Paradis Midt, Bussveien og oppgraderingen av driftsbanegården. Belastningen må vurderes både når anleggsperioder overlapper, og når prosjekter følger etter hverandre og samlet forlenger belastningen på samme nærområde.
(Planinitiativ 25.10.2025, PDF-side 6–7 og 11–12.)

Jeg ber om at følgende tre krav innarbeides i planprogrammet.

1. Samlet anleggslogistikk som avlaster Paradisveien

Det må arbeides aktivt med alternative transporttraséer og transportformer, med mål om at Paradisveien ikke brukes som ordinær trasé for tung anleggstrafikk. Dette må omfatte sørlig adkomst, interntransport på jernbane- og utbyggingsarealer, jernbanetransport, sjøtransport og kombinasjoner av disse. Det må også undersøkes hvilke tilpasninger, arealer og samarbeid som kan gjøre alternative løsninger gjennomførbare.

Kommunens transportvurdering fra 2021 utelot Kirkegårdsveien og Paradisveien som ordinær biladkomst for ny planutbygging. Begrunnelsen var blant annet manglende utvidelsesmuligheter, bebyggelse og gravlund tett på veien, hovedsykkelrute og ensidig fortau. Disse stedlige begrensningene må også tillegges vekt ved vurderingen av anleggstransport.
(Stavanger kommune, «Biladkomst til Paradis – Transportvurdering i tidligfase», rev. 02, november 2021, PDF-side 5.)

Stavanger kommune må ta ansvar for den overordnede samordningen av trafikk- og anleggsbelastningen på tvers av prosjektene. Det må etableres et felles grunnlag for transportmengder, ruter, byggeperioder og rammer for samlet belastning. Bane NOR må innarbeide dette i Plan 2902 og bidra til felles løsninger med øvrige utbyggere. For beboerne er det den samlede belastningen og varigheten som teller, ikke hvilken plansak den enkelte lastebilen tilhører.

Trafikkgrunnlaget må også ta høyde for det planlagte permanente bortfallet av Strømsbro-rampen. Plan 2499P fastsetter stenging eller riving som del av rekkefølgekravene. Konsekvensene må derfor vurderes både før og etter at ny sørlig hovedadkomst er operativ, uten å basere løsningen på at rampen senere gjenåpnes.
(Plan 2499P, reguleringsbestemmelsene § 3, PDF-side 2.)

Dersom vesentlig tungtransport likevel foreslås gjennom Paradisveien, må det dokumenteres hvilke alternativer som er undersøkt, hvorfor disse ikke gir tilstrekkelig avlastning, og hvordan den gjenværende belastningen skal begrenses. Valget må bygge på konsekvensene langs hele traséen, ikke bare korteste kjørevei eller nærmeste tilkobling.

2. Riggområdene må innrettes for å skjerme bolig- og kulturmiljøet

Skjerming må være et premiss for hvordan aktivitetene plasseres inne på riggområdene. Det må utarbeides en fasevis riggplan som viser hvor belastende arbeid skal foregå, og hvordan nærliggende boliger og kulturmiljø skal beskyttes.

Planen må vise laste- og losseområder, masselager, eventuell massebearbeiding, verkstedfunksjoner, generatorer og annet støyende utstyr. Interne kjøreveier, inn- og utkjøringer, snuplasser og venteområder for lastebiler må også inngå.

Støyende, støvende og vibrasjonsgivende aktiviteter må plasseres og organiseres slik at belastningen mot boligene blir minst mulig. Det må planlegges konkrete tiltak, blant annet avstand og buffersoner, støyskjerming, støvdemping, tildekking av masser, rengjøring og bruk av mindre belastende utstyr og arbeidsmetoder. Nødvendig skjerming må være på plass før aktiviteten starter.

Kulturmiljøet må vurderes samlet, med grunnlag i kommunens kulturminneregistreringer, relevante SEFRAK-opplysninger og Byantikvarens områdefaglige vurderinger. Både bebyggelse, hager og historiske strukturer som kan bli berørt av rigg eller transport, må inngå. Vurderingen må følge den faktiske påvirkningen, også utenfor plangrensen.

3. Fastsett grenser for trafikk, arbeidstid og belastning

Det må fastsettes konkrete og etterprøvbare rammer før anleggstrafikk og belastende arbeid starter. Planprogrammet må sikre at utredningene gir grunnlag for å fastsette disse rammene, og avklare hvordan de skal følges opp.

Rammene må omfatte:

* Trafikkvolum: Maksimalt antall passeringer med tunge anleggskjøretøy per time og døgn på berørte veistrekninger, med begge kjøreretninger medregnet. Grensene må bygge på samlet belastning fra relevante prosjekter og øvrig trafikk.
* Arbeids- og transporttider: Tillatte tidsvinduer og begrensninger for natt, tidlig morgen, kveld og helg, samt tilpasning til perioder med særlig mye ferdsel av barn, gående og syklende.
* Drifts- og miljøkrav: Rammer for støy, støv og vibrasjoner, samt krav til hastighet, tomgang, rengjøring og håndtering av kø og venting.

Grunnlaget må vise transportbehov, kjøretøytyper, ruter og toppbelastning i hver anleggsfase. Massevolumene må omregnes til transporter og passeringer, inkludert returkjøring. Ny utbyggingstrafikk, eksisterende eller omfordelt trafikk og anleggstrafikk må holdes adskilt i beregningene.

Trafikkmengder og etterlevelse av tidsrammene må kontrolleres under gjennomføringen. Behovet for førtilstandsregistrering og måling av støy, støv, vibrasjoner og setninger må avklares gjennom risikovurderingene. Det må fremgå hvem som har ansvar, hvilke avvik som utløser tiltak, og hvordan transport eller aktivitet skal justeres ved overskridelser. Berørte naboer må få relevant informasjon og en tydelig kontaktperson.

Oppfølging i planprogrammet og kommunens samordning

Jeg ber om at kravene innarbeides i kapittel 5.2.4 om anleggsperioden, med nødvendig kobling til kulturmiljøvurderingen i kapittel 5.3.2. Forslaget til planprogram omfatter allerede trafikk, støy, luftforurensning, rystelser og gjennomføringsplanlegging. Kravene ovenfor konkretiserer hvordan disse temaene bør følges opp.

Jeg ber samtidig Stavanger kommune redegjøre for hvordan den overordnede samordningen mellom prosjektene skal organiseres, og hvem som skal ha ansvar for det samlede trafikk- og belastningsgrunnlaget.

Ved behandlingen av innspillet ber jeg om et konkret svar på hvert av de tre hovedkravene: hvordan det skal følges opp, hvem som har ansvar, og når nødvendige avklaringer skal foreligge. Dersom et krav ikke tas inn, ber jeg om en konkret begrunnelse.

Utviklingen av Paradis må planlegges som en helhet. Det historiske boligmiljøet må skjermes gjennom alternative transportløsninger, gjennomtenkt plassering av aktivitetene på riggområdene og tydelige grenser for den samlede belastningen.

Med vennlig hilsen

Berørt part

Navn	Telefonnummer	E-postadresse
MOTLAND OTTAR LIE	-	-

Eiendom berørt part

Adresse	Gårds-nummer	Bruks-nummer	Seksjons-nummer	Feste-nummer	Bruksenhets-nummer	Bygnings-nummer
(adresse mangler)	55	1713	0	0	-	-

Søknaden er signert av

Motland Ottar Lie

Digitalt signert gjennom Altinn 30.09.2026 kl. 19:32