

Stedsanalyse

Innledning

Bane NOR SF, Utbygging Sør-Vest skal utarbeide reguleringsplan for jernbanetiltak for Stavanger stasjon på bakgrunn av forpliktelser gjennom Byvekstavtalen for Nord-Jæren .

I forbindelse med reguleringsplanen er det utarbeidet et planinitiativ. Foreliggende dokument er en stedsanalyse som er vedlegg til planinitiativet.

Stedsanalysen tar utgangspunkt i Stavanger kommunes stedsanalyseveileder og kartunderlag er hovedsakelig hentet fra kommunens kartportal for stedsanalyser* samt fra Asplan Viak sin stedsanalyse for Stavanger stasjon, Kannikhøyden, Breiavatnet og Lagård fra 2022**, men er tilpasset den aktuelle plansaken.

I stedsanalysen er det vektlagt tema som er relevante hensyn for reguleringen av jernbanetiltak. Det er en kortfattet analyse.

Analysen avsluttes med en anbefalingsskisse for viktige tema / hensyn som bør ivaretas i det videre planarbeidet.

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

Bane NOR Eiendomsutvikling AS skal utarbeide en egen detaljreguleringsplan for byutvikling på stasjonen. Det er ikke tema for denne plansaken.

* Stavanger kommunes kartportal for stedsanalyser, desember 2025. © 2025 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti © Mapbox © OpenStreetMap (<https://kommunekart.com/klient/stavanger/stedsanalyse>)

** Asplan Viak. 25.10.2022. Versjon 4. Stedsanalyse for Stavanger stasjon, Kannikhøyden, Breiavatnet og Lagård

Innholdsfortegnelse

1. Oversikt.....	3
2. Planstatus.....	4
3. Natur og landskap.....	5
4. Historisk utvikling.....	6
5. Kulturminner.....	7
6. Bebyggelse.....	8
7. Bebyggelsens karakter og kvaliteter.....	9
8. Byrom, målpunkt og forbindelser.....	10
9. Mobilitet.....	11
10. Bo- og bomiljøutfordringer.....	12
11. Anbefaling.....	13

1. Oversikt

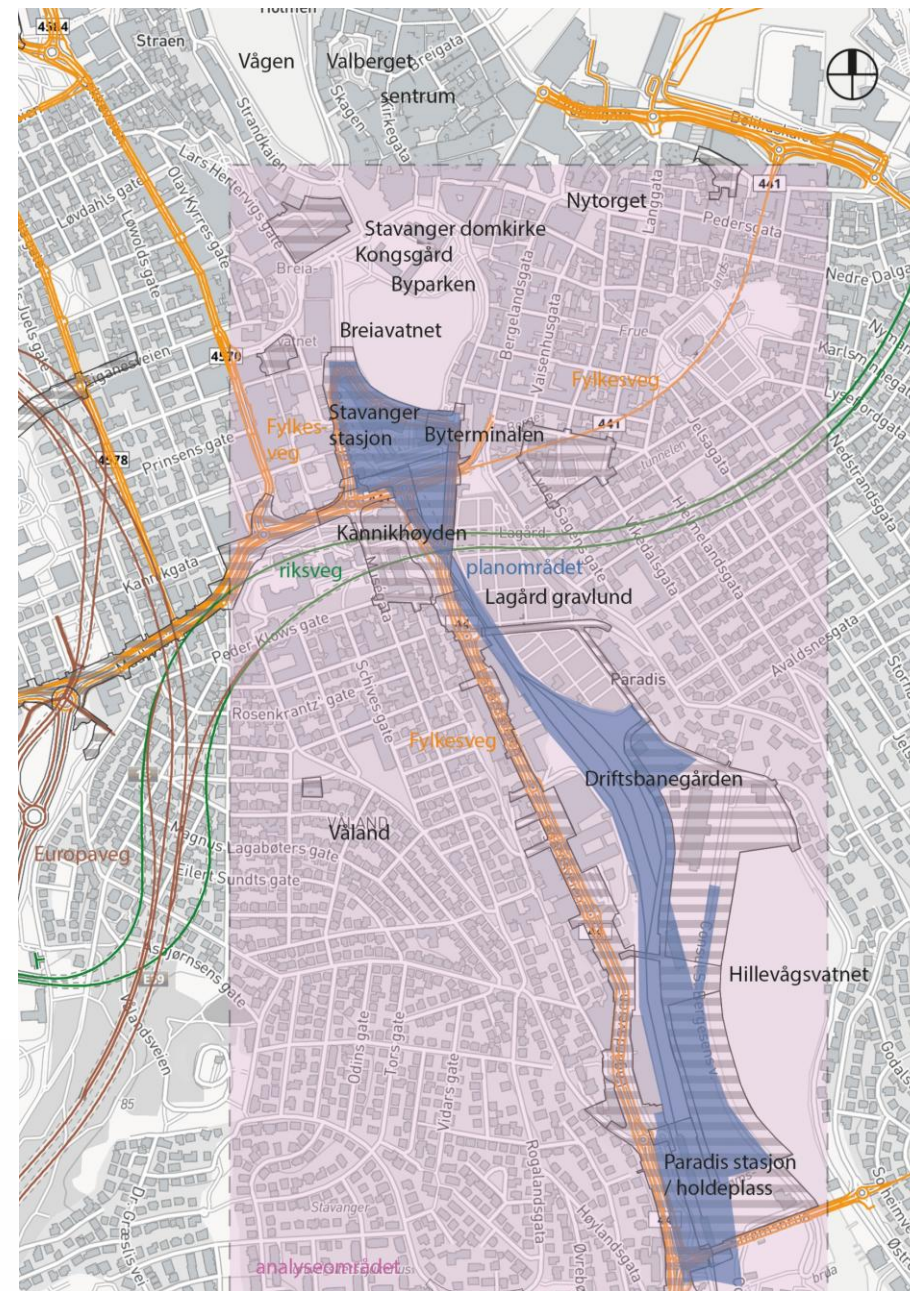
Planområdet tar utgangspunkt i Stavanger stasjon med eksisterende teknisk infrastruktur. Store deler av planområdet består av jernbanens sporområde som ligger delvis under lokk med parkering og veiarealer over. Mot Stavanger sentrum og Jernbaneveien ligger det stasjonsbygg og publikumsfunksjoner. Sørøst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

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

I tillegg til selve planområdet er det i analysen inkludert tilliggende områder. Hvilke områder det gjelder varierer ut ifra det enkelte tema.

Det pågår flere planarbeid i nærområdet. Planene er illustrert i planinitiativet. Sentrale pågående planer er:

- Bussveien fra Jernbaneveien til Haugåsveien
- Paradis nord
- Paradis midt
- Teater og museum på Kannikhøyden
- Detaljregulering Byutvikling v/Bane NOR Eiendomsutvikling AS



2. Planstatus

Overordnede planer og føringer

- **Nasjonal transportplan og Byvekstavtalen for Nord-Jæren**
- Øvrige overordnede føringer, nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, statlige planretningslinjer og regional plan er omtalt i planinitiativet i saken.
- **Kommuneplanens arealdel (2023-2040)**
«Bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan for sentrum vedtatt 11.3.2019 gjelder foran kommuneplanens bestemmelser med unntak av bestemmelse 3.12.3, jfr. hensynssone H730- 83 Middelalderbyen i plankartet (...)».

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

Hensynssonen rundt Middelalderbyen grenser til Stavanger stasjon ved Jernbaneveien.

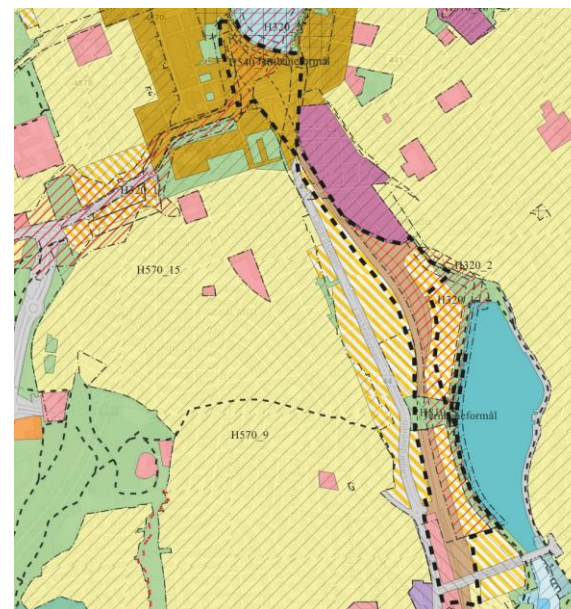
- **Kommunedelplan for Stavanger sentrum (2019)**
Området er primært vist som sentrumsformål og jernbaneformål. Rundt Paradis er det større områder for kombinerte bygge- og anleggsformål. Det er også vist en grønnforbindelse som krysser over jernbanen nord for Paradis stasjon.

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

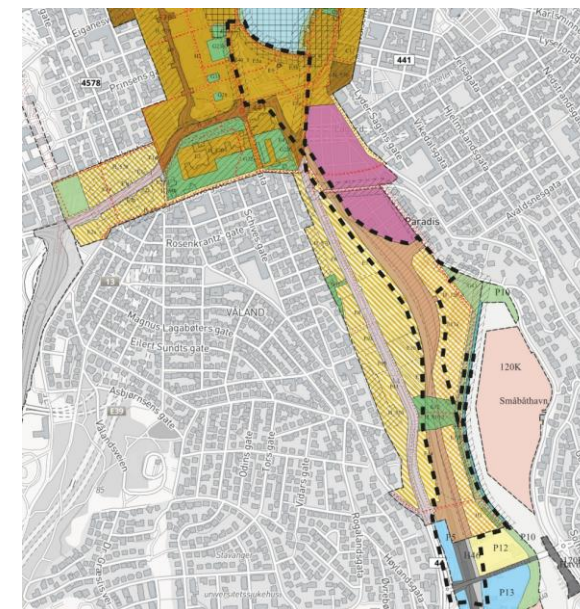
I E5 kan eksisterende stasjonsbebyggelse rives.

Forholdet til gjeldende reguleringsplaner

Hele planområdet er regulert i dag og det foregår flere pågående planarbeider. Planene er illustrert i planinitiativet.



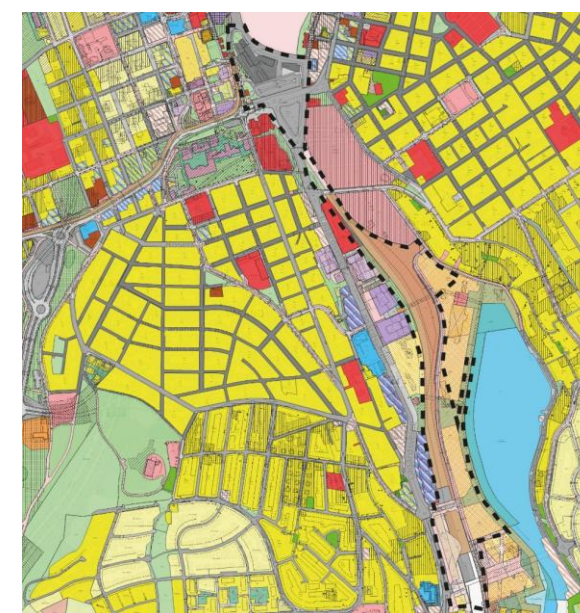
Kommuneplanens arealdel



Kommunedelplan



Oppsummering Planstatus fra Stedsanalyse Stavanger Stasjon (Asplan Viak, 2022)



Reguleringsplan

3. Natur og landskap

Blågrønn struktur

Planområdet består for en stor del av jernbanearealer, annen infrastruktur og tekniske anlegg. Men det er også blå og grønne arealer innenfor området.

Sitatene nedenfor er hentet fra Asplan Viaks analyse for stasjonsområdet.

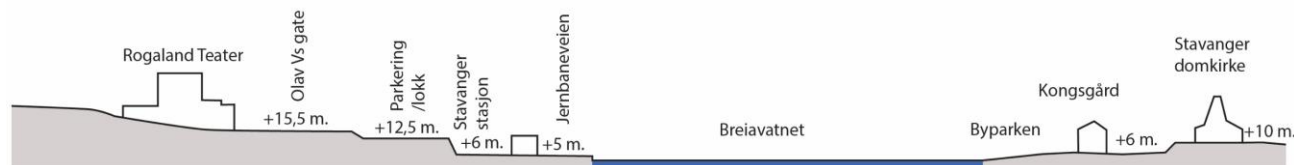
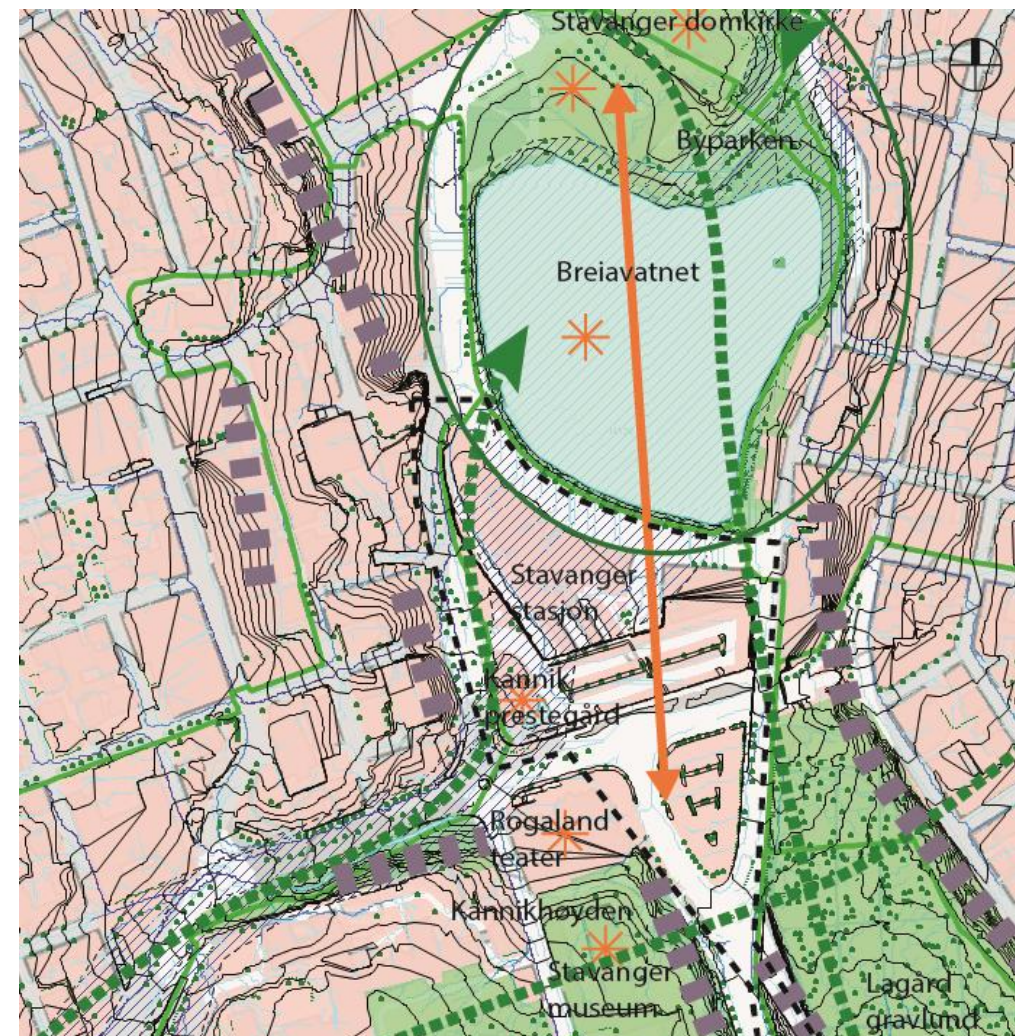
«Innenfor selve området er det begrenset med grønne strukturer. Unntaket er to mindre grøntområder med store trær og et vannspeil ved Kannik Prestegård. Områdene er små, og har lite verdi som rekreasjonsområder. Trærne og vannspeilet er derimot viktige deler av de grønne linjene og den sammenhengende grønnstrukturen. Området rundt Breiavatnet er et sentralt element i den overordnede grønnstrukturen i Stavanger». (...) «Det kan oppstå utfordringer knyttet til overvann/floam innenfor området i dag.» (red. anm. Langs Kannikbekken)

Landskap / bybildet

Planområdet ligger inntil Breiavatnet. På motsatt side av vannet ligger domkirken. Lagårdsveien går sydover fra området. Rogaland Teater og Museum, «Akropolis» på folkemunne, ligger sørvest på stasjonen. Siktkorridoren som forbinder disse områdene er vektlagt i kommunedelplanen for sentrum.

Sitatet nedenfor er hentet fra Asplan Viaks analyse for stasjonsområdet.

«Opp gjennom byens historie har sikten inn mot Domkirken og Breiavatnet fra Lagårdsvegen vært et karakteristisk element. Etter at Jernbanelokket og Bergelandsbrua ble bygd, ble denne siktaksen vesentlig redusert. Det er likevel muligheter for å skimte vannet og kirken fra Jernbanelokket i dag.



4. Historisk utvikling

Planområdets plassering inntil middelalderbyen, og nære domkirken vitner om en lang historie. Stasjonen åpnet i 1878 da Jærbanen sto ferdig. I 1944 ble Sørlandsbanen åpnet fram til Stavanger. I 2009 ble strekningen Sandnes - Stavanger åpnet med nytt dobbeltspor.

1882



1855



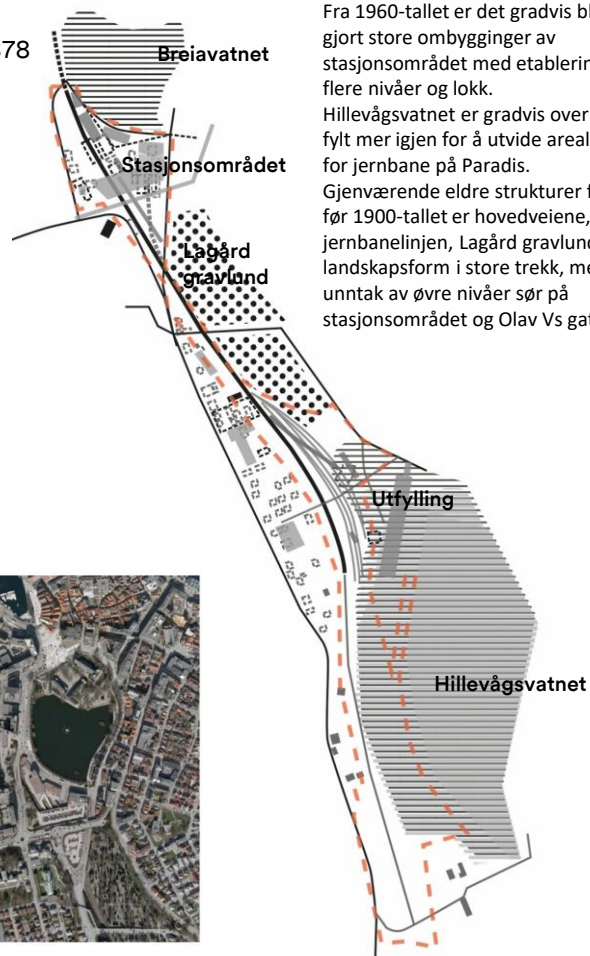
1937



1960

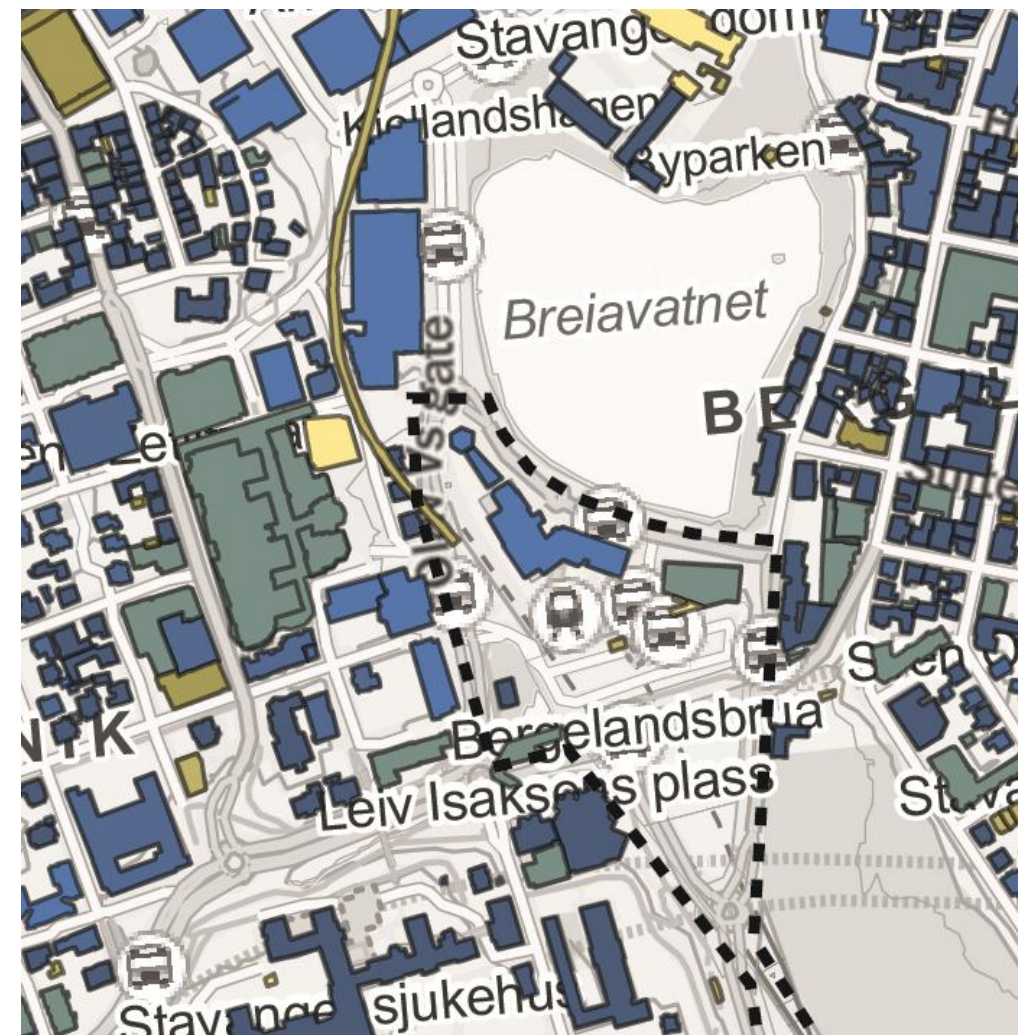


2007



Illustrasjonen under viser historisk utvikling av planområdet fra 1882 til i dag: Skissert med gradering i nyanser med mørkest som de eldste strukturene. Skravert er strukturer/bygg som er revet. Planområdet er vist i stiplet rødt.

Fra 1960-tallet er det gradvis blitt gjort store ombygginger av stasjonsområdet med etablering av flere nivåer og lokk. Hillevågsvatnet er gradvis over tid fylt mer igjen for å utvide arealene for jernbane på Paradis. Gjenværende eldre strukturer fra før 1900-tallet er hovedveiene, og jernbanelinjen, Lagård gravlund, landskapsform i store trekk, med unntak av øvre nivåer sør på stasjonsområdet og Olav Vs gate.



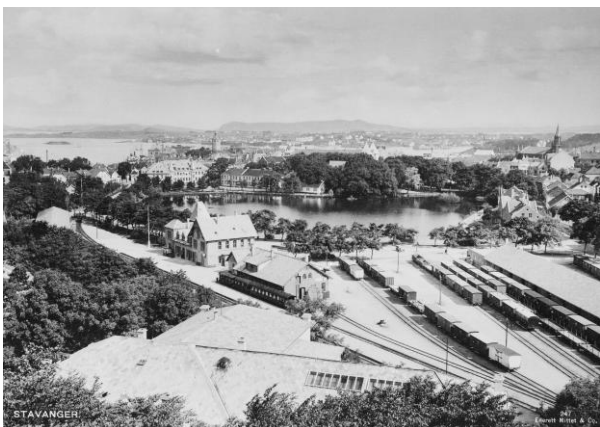
Bygningssalder	1980 – 2000
1700 – 1900	2000 – 2010
1900 – 1950	2010 – 2020
1950 – 1980	>2020

5. Kulturminner

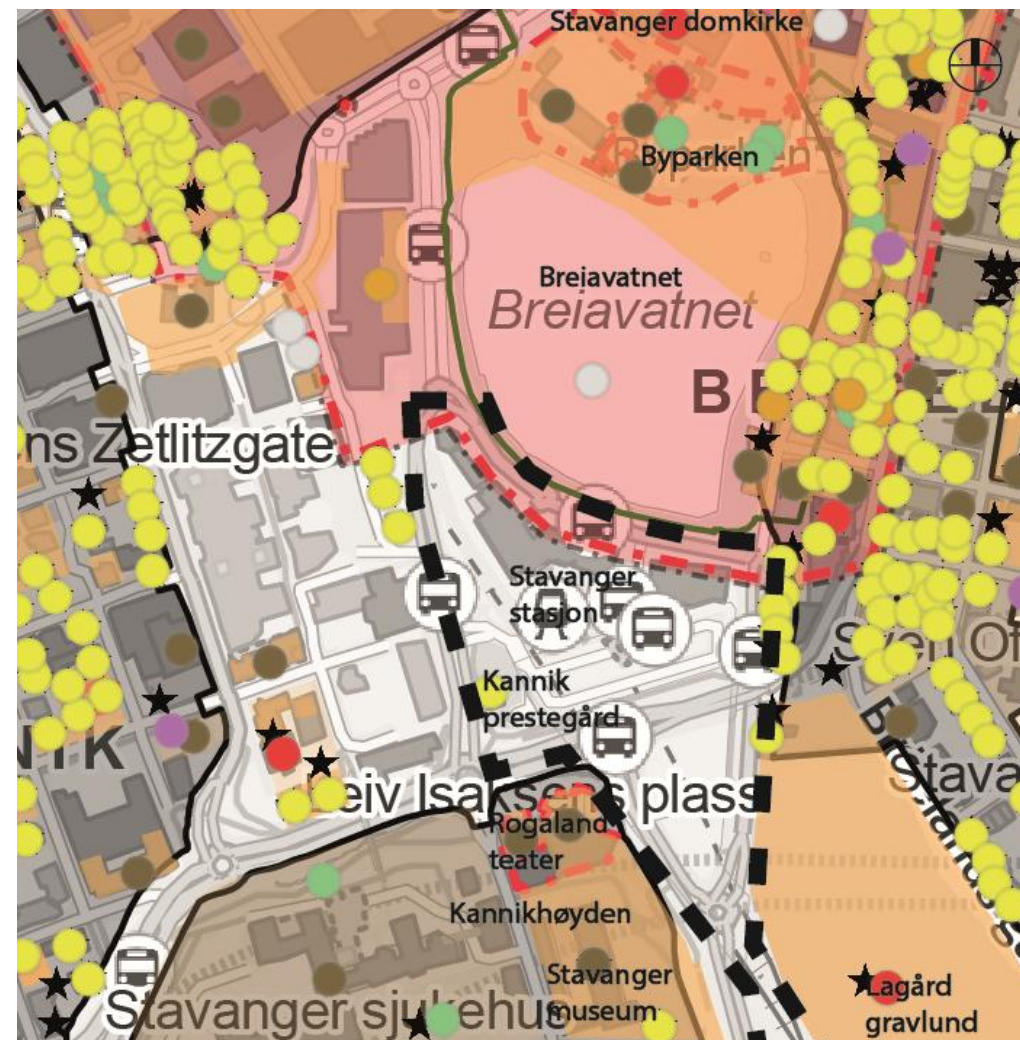
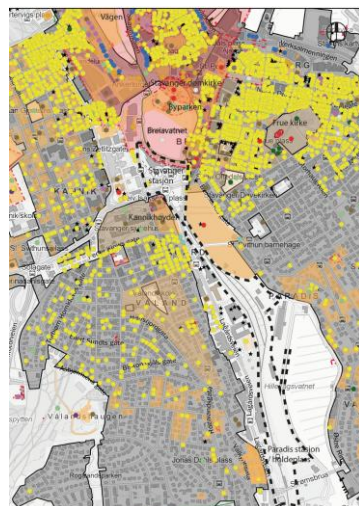
Sitatet nedenfor er hentet fra Asplan Viaks analyse for stasjonsområdet.

«De historiske bygningene på Kannikhøyden har hatt en tydelig tilstedeværelse i bybildet fra de ble bygget på 1880-1890 tallet til i dag. Selv om det er kommet flere bygg foran, er byggene tydelig fra Breiavatnet/ Domkirken i dag. Denne siktkorridoren knytter Kannikhøyden til sentrum i byen.»

Innenfor planområdet ligger Kannik prestegård, byggeår: 1845 (nr. 380 i kulturminneplanen for Stavanger kommune). Nær planområdet ligger Knud Holms gate 1, byggeår 1881 (nr. 382 nr. 380 i kulturminneplanen for Stavanger kommune)



Stasjonsområdet en gang mellom 1900 og 1950.

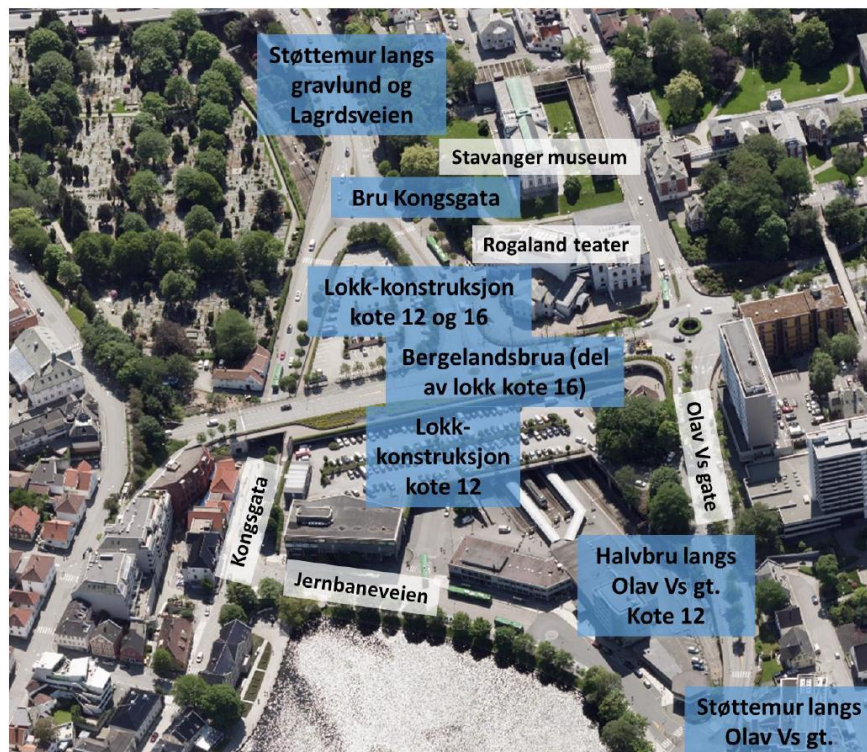


- | | | |
|--|--|---------------------------------|
| ● Kulturminner (ulike farger for hver kulturminnekategori) | ■ Vernet i reguleringsplan | ◆ Riksantikvarens enkeltminner |
| ★ Uregistrerte eldre kulturminnepunkt | ■ Trehusbyen - hensynssone | □ Riksantikvarens lokaliteter |
| | ■ Kulturmiljøer som skal vurderes for vern | ■ Riksantikvarens sikringssoner |
| | — Steingjerder | ■ Utvalgte kulturlandskap |

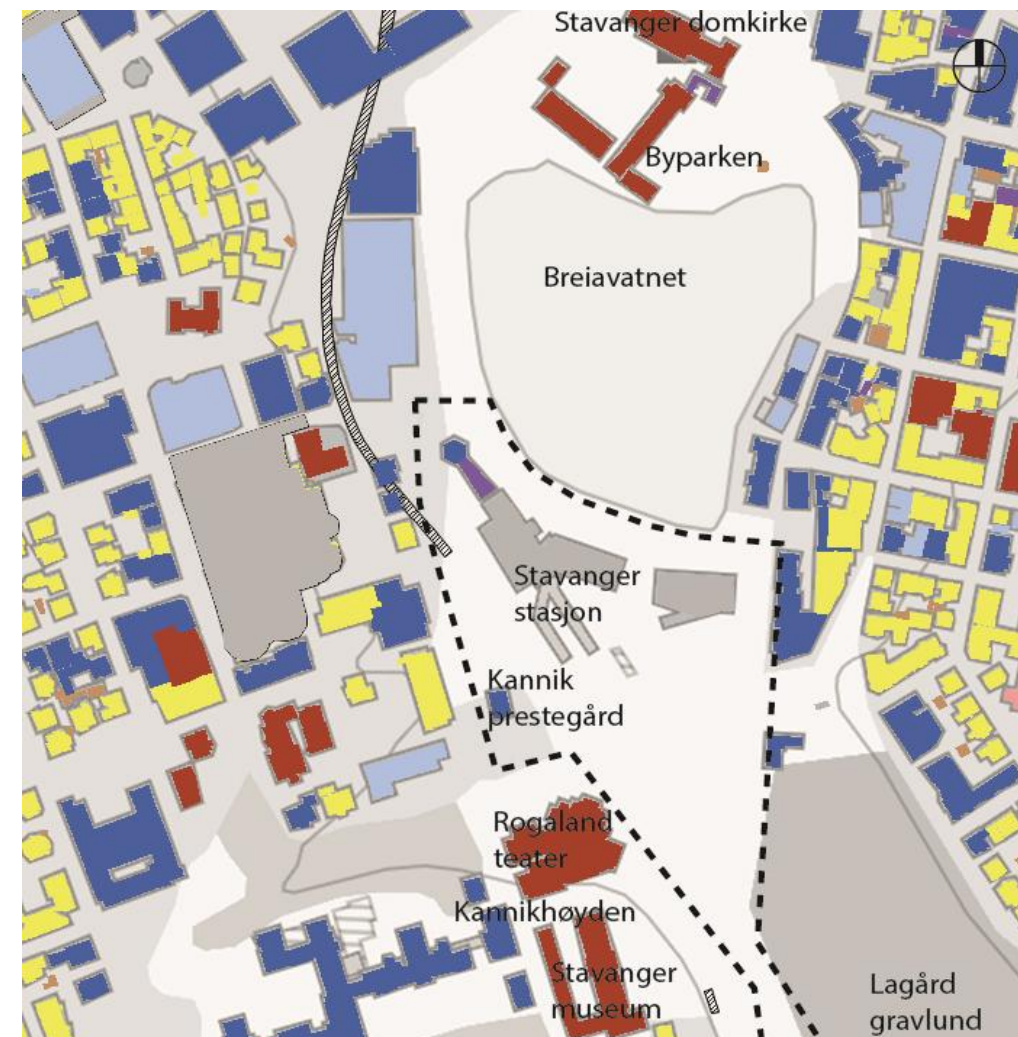
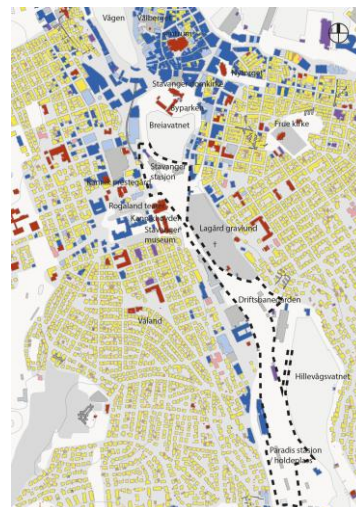
6. Bebyggelse

Planområdet består hovedsakelig av samferdsel- og kommunikasjonsbygg. På stasjonsområdet og byterminalen er i tillegg handel og kontor.

Stasjonsområdet strekker seg over to ulike plan; sporområdet (kote 6 / nivå 1) og eksisterende lokk (kote 12 / nivå 2). I tillegg ligger Bergelandsbrua (fv. 441) på eget lokk (kote 16 / nivå 3).



Dagens lokk og andre større konstruksjoner (Kilde: Teknisk hovedplan, s. 36)



Trehusbyens boligkvartaler	Boligblokkbebyggelse
Industribebyggelse	Sjøhusrekke
Næringsbebyggelse	Samferdsel- og kommunikasjonsbygg
Markante enkeltbygg	

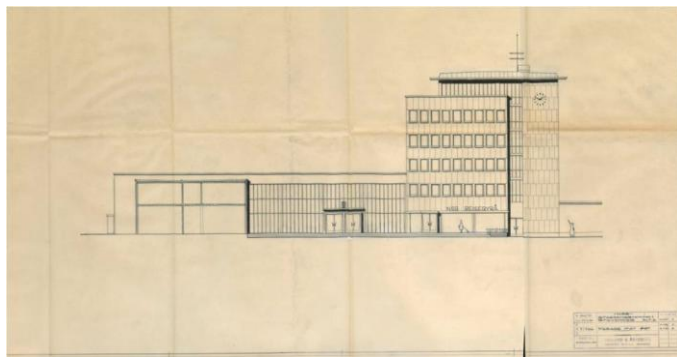
7. Bebyggelsens karakter og kvaliteter

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

Dagens stasjonsbygning, tegnet av arkitektene Gustav Helland og Endre Årreberg, ble bygget på 50-tallet*. Bebyggelsen har et funksjonalistisk uttrykk, dvs. kubisk og usmykket. Bygningen er reist i mur og betong med innslag av glass og består av et lavere langstrakt bygningsvolum med et høyreist administrasjonsbygg/høyblokk. I forlengelse mot nordvest er den sekskantede lave bygningen, «turistpaviljongen» bygget på 60-tallet, som i tillegg til stasjonsbygningen vurderes å kunne ha stedsidentitetsverdi.

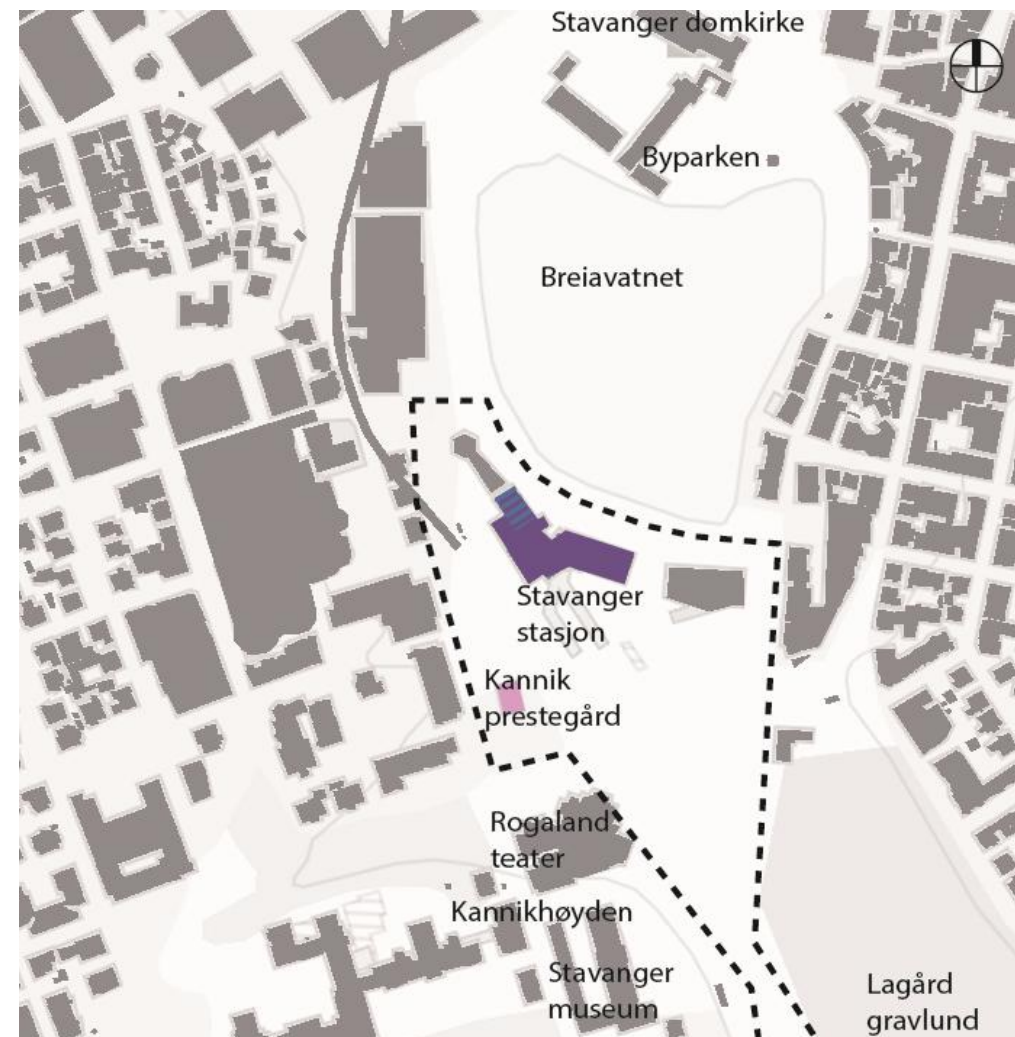
Innenfor planområdet i sørvest er Kannik prestegård, bygget i 1845, som er et registrert kulturminne.

Byterminalen og Bergelandsbrua ble bygd i 1991 og bygget har nylig gjennomgått en fornyelse med ombygging og tilbygg.



**Fasadeoppriss
Stasjonsbygning mot
Breiavatnet (Kilde: Teknisk
hovedplan, s. 26)**

*Asplan Viak. 25.10.2022. Versjon 4. Stedsanalyse for Stavanger stasjon, Kannikhøyden, Breiavatnet og Lagård



- Arkitektonisk verdi
- Kulturhistorisk verdi
- Stedsidentitetsverdi

- Høy grad av originalitet
- God tilstand

8. Byrom, målpunkter og forbindelser

Stasjonen avgrenses av byterminalen og gater med gang- og sykkelforbindelser til resten av byen samt turveier.

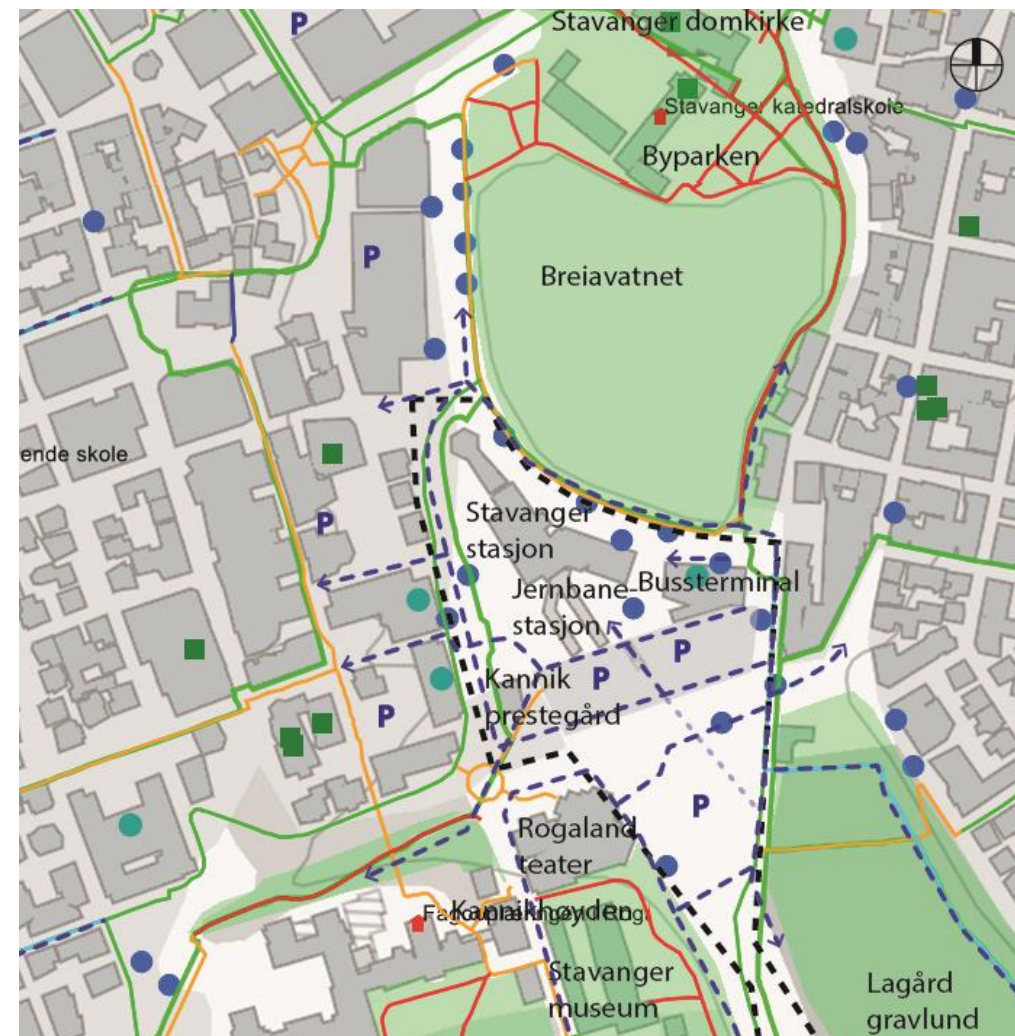
De største arbeidsplasskonsentrasjonene og sentrumsfunksjonene finner vi nord for stasjonen. Dette er slik sett viktigste målpunkt for ferdsel videre til / fra stasjonsområdet. Men det er også tjenesteyting, handel og næring i områdene som omkranser stasjonen, i tillegg til Byparken og Breiavatnet som byens "hjerne". I øst og sør ligger større boligområder på Storhaug og Våland.

Det er flere ulike målpunkt i nærområdet i alle retninger som vist i kartet.

På grunn av lokkene oppleves stasjonsområdet som åpent fra sør, men lukket fra nord.



- Parker og byrom
- Lekeplass
- Idrettsanlegg
- Viktig gangforbindelse
- Grønne forbindelser
- Turforbindelse
- Turveger
- Gangveg
- Gangveg hovednett
- P Parkeringsanlegg
- Målpunkter:
 - religjose bygninger
 - barnehage
 - skole
 - videregående skole
 - bussholdeplass
 - dagligvare og apotek



9. Mobilitet

Inntil stasjonen ligger byterminalen, et sentralt knutepunkt for busstrafikk, og viktige gang- og sykkelnettverk til resten av byen omkranser stasjonsområdet.

Høydedifferansene og bredder på plattformene gjør at området i liten grad er universelt utformet.

Gående kan ankomme stasjonen fra nord (samme nivå som stasjonen), og fra Bergelandsbrua i sør, via trapp eller heis fra nivå to/ parkeringslokket over stasjonen. Det er også mulig å komme seg inn på stasjonsområdet fra østre del av Jernbaneveien. Adkomst for syklende skjer fra denne samme koblingen fra Jernbaneveien. Sykkelparkeringene ligger i forlengelsen av dette, og langs sporene.

Østre del av Jernbaneveien nord for stasjonen er prioritert for buss (Byterminalen) og myke trafikanter. Ved inngangen til stasjonsbygningen er det tilrettelagt med av- og påstigning for bil. Det ligger flere bussholdeplasser i Jernbaneveien og byterminalen under lokket hvor det er en rekke holdeplasser for buss. Det er også bussholdeplass i Olav Vs gate og i Kongsgata.



Diagram som viser adkomst til stasjonen for de ulike trafikantgruppene rundt stasjonen og Byterminalen. Kilde: Teknisk hovedplan Stavanger stasjon. 2022. 04A (Bane NOR, Norconsult).



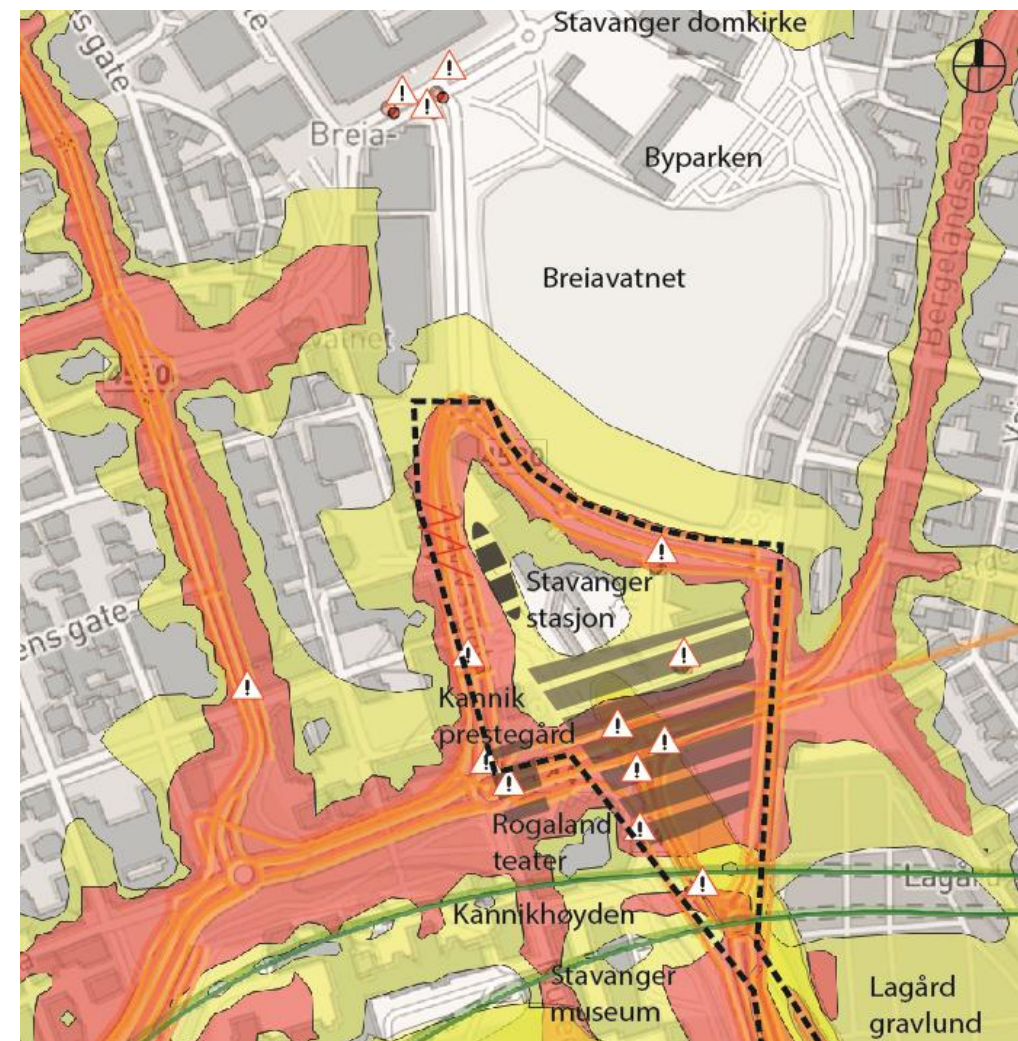
- Viktig gangforbindelse
- Sykelnett (lokal/hoved)
- Bussruter
- Hovedbilveger
- Bussholdeplass
- Gangfelt

10. Bo- og bymiljøutfordringer

Deler av stasjonsområdet og byterminalen kan oppleves utrygt. Den fysiske utformingen av området, spesielt hvordan lokk og hjørner bidrar til mørke eller isolerte soner kan bidra til dette.

For øvrig er områdene langs jernbanen støyutsatt.

Registrerte trafikkulykker i området mellom 2019 og 2023 er i stor grad knyttet til hovedinnfarten / Lagårdsveien og hovedvegnettet rundt jernbanen.*



- Utrygge rom
- Utrygge rom under lokk
- Fare for dårlig luftkvalitet/støy
- Registrert trafikkulykke

*Kartet med registreringer er hentet fra Stavanger kommunes kartportal for stedsanalyser i desember 2025. (<https://kommunekart.com/klient/stavanger/stedsanalyse>)

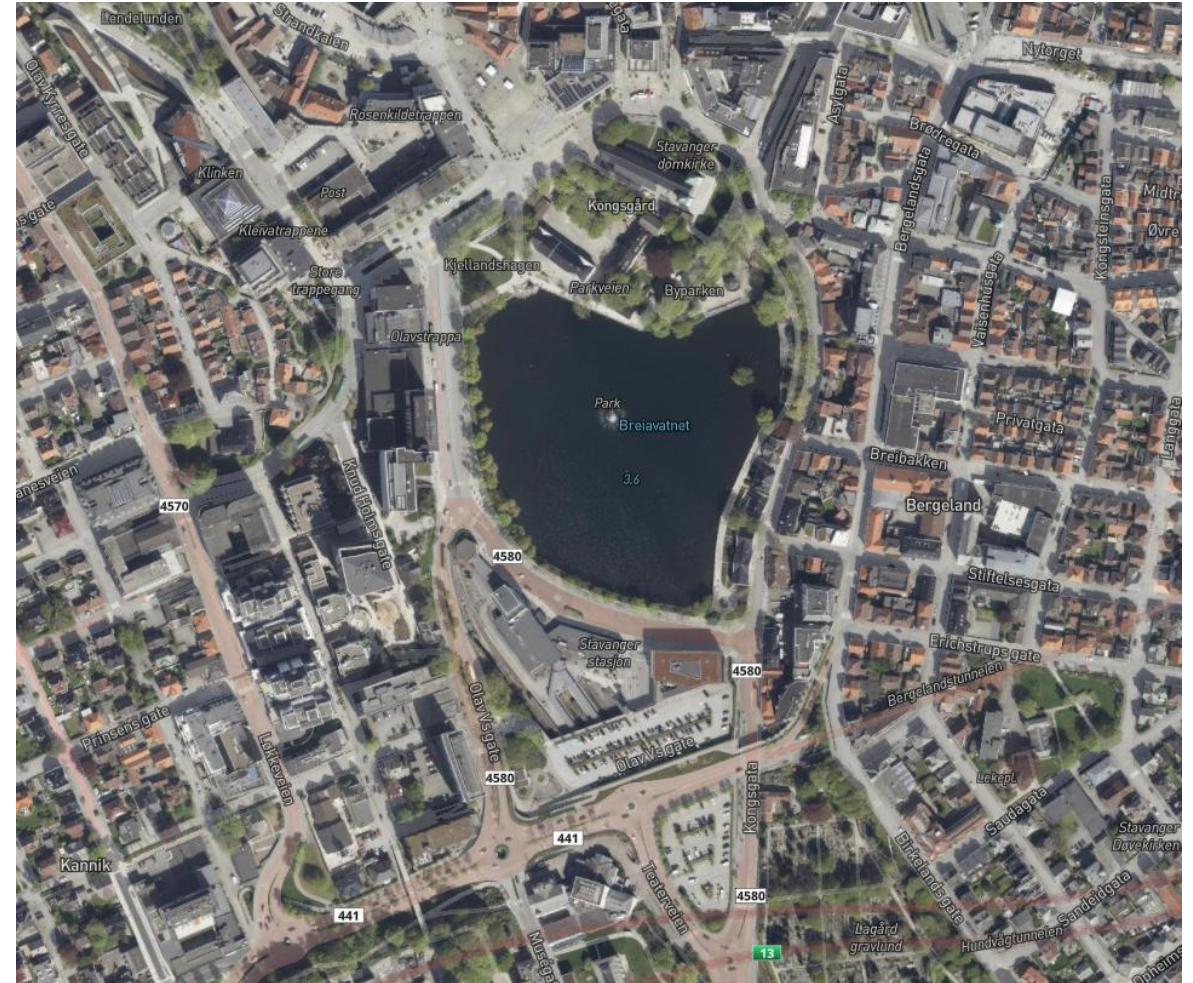
11. Anbefaling

Breiavatnets betydning som «Byens hjerte» i Stavanger – stedet der byen starter, møtes og puster – gir en unik mulighet til å videreutvikle områdets historiske, kulturelle og miljømessige verdier.

Dette kan oppnås ved å skape et naturlig samlingspunkt i det sentrale by- og landskapsrommet for å styrke koblingen av byen mellom stasjonsområdet, og flere viktige målpunkt som gater, torg, Domkirken og kulturhus.

Planen bør fokusere på bevaring av historiske spor, identitet, urbane kvaliteter, estetikk, styrke blågrønne strukturer og kriminalitetsforebygging og samtidig sikre et effektivt funksjonelt knutepunkt.

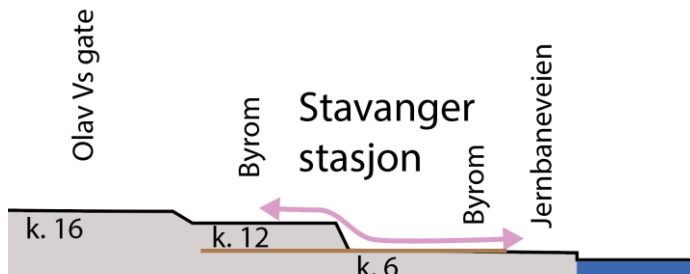
Det bør tilrettelegges for trygge sosiale møteplasser, forbedring og etablering av nye byrom og grøntområder for både opphold og ferdsel, rekreasjonskvaliteter, byfunksjoner og tilbud, samt aktiv involvering av lokalbefolkningen og interessenter.



Anbefaling

Viktige tema og hensyn som bør ivaretas i det videre arbeidet med stasjonsområdet:

- Gang-, sykkel-, og kollektivforbindelser bør forbedres for å knytte området til byen.
- Området mellom enden av sporene i nord og Breiavatnet er et viktig byrom hvor ulike alternativer for utforming av byrommet må utforskes med tanke på trafikkflyt for buss, gående og syklende.
- Siktkorridoren som knytter sammen det historiske bylandskapet bør bevares.
- Stasjonsområdet bør være en trygg og attraktiv møteplass gjennom hele døgnet.
- Blågrønnstruktur inkludert trær bør bevares. Det bør legges til rette for økt blågrønn faktor, herunder vurdere mulighet for ny treplanting.
- Breiavatnet og bevaringsverdige bygg skal hensyntas.



Henning Larsen

- Bevares
- ▨ Rives
- ▨ Vern
- Utvidet sporområde
- Grønt byrom
- Nytt byrom
- ➡ Gangforbindelse prinsipp
- ➡ Gangforbindelse
- ➡ Planlagt busstrasé
- ▨ Flomvei
- ➡ Siktkorridor



Snitt

