

OMAs høringsvar til detaljregulering for Lysaker kollektivterminal

Om OMA

Oslo Metropolitan Area (OMA) er en forening som arbeider for helhetlig og bærekraftig byutvikling i Oslo-regionen, som sikrer både livskvalitet og byens konkurransekraft. Vi har medlemmer fra hele verdikjeden innen by- og stedsutvikling.

Oslo og Akershus forventes å vokse med om lag 200 000 innbyggere frem mot 2040. Dette innebærer store utfordringer knyttet til boligforsyning, næringsutvikling, mobilitet og attraktive nærmiljøer. For å lykkes kreves felles løsninger, sterkere samarbeid på tvers av kommunegrenser og tydelige prioriteringer opp mot statlige myndigheter.

I OMA aktiviserer vi våre medlemsbedrifter gjennom ekspertgrupper innen områdeutvikling, kommuneplanarbeid, arkitektur og boligutvikling. Vi har 14 områdefora i definerte utviklingsområder, der vi samler sentrale grunneiere og aktører for å bidra til helhetlig områdeutvikling som møter samfunns mål.



OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø består av Mustad Eiendom, Storebrand Real Estate, KLP Eiendom, Bane NOR Eiendom, Selvaag Eiendom, Løvenskiold Eiendom og Vedal.

Lysaker og Vækerø – et strategisk utviklingsområde i hovedstadsregionen

Lysaker utgjør en vesentlig og sentral portal til det sentrale Oslo og er et av hovedstadsregionens største kollektivknutepunkt. Området har en unik beliggenhet der fjorden møter Lysakerelva, med sterke landskaps-, kultur- og naturkvaliteter, samtidig som det er hjem for noen av regionens mest betydningsfulle kunnskaps- og næringsmiljøer.

Lysaker har særlige blågrønne kvaliteter knyttet til møtet mellom Lysakerelva, Oslofjorden og de omkringliggende grøntområdene. Disse kvalitetene er identitetsbærende for området og utgjør en viktig ressurs både for lokalsamfunnet og for Oslofjordregionen som helhet. Utviklingen av kollektivterminalen bør derfor vurderes i sammenheng med ambisjonene om å styrke tilgjengeligheten til disse kvalitetene og bidra til en mer helhetlig og attraktiv byutvikling.

De kommende investeringene i Fornebubanen, nye T-banestasjoner på Lysaker og Vækerø, samt ny bussterminal på Lysaker, representerer en historisk mulighet til å transformere området fra et infrastrukturdominert knutepunkt til et levende, attraktivt og bærekraftig byområde. Investeringene legger grunnlaget for en utvikling med flere boliger, arbeidsplasser, byliv og attraktive offentlige rom, samtidig som områdets særegne natur- og landskapskvaliteter styrkes og gjøres mer tilgjengelige.

Lysaker er samtidig et område med betydelige utviklingsmuligheter på begge sider av kommunegrensen mellom Oslo og Bærum. Områdets fremtidige kvaliteter vil være av stor betydning for regionens konkurransekraft, attraktivitet og evne til å håndtere den forventede befolkningsveksten.

OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø samler sentrale grunneiere og utviklingsaktører som arbeider for å realisere denne transformasjonen gjennom koordinert områdeutvikling og tett dialog med planmyndigheter, naboer og øvrige interessenter. I denne sammenheng er utformingen av Lysaker kollektivterminal av avgjørende betydning, fordi den vil legge viktige premisser for utviklingen av området i flere tiår fremover.

OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø – overordnet vurdering

OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø støtter fullt ut realiseringen av Lysaker kollektivterminal som en sentral del av utviklingen av Lysaker til et sammenhengende, attraktivt og bærekraftig byområde. Et velfungerende kollektivknutepunkt på Lysaker er en grunnleggende forutsetning for å kunne utvikle området som et attraktivt sted å bo, arbeide, besøke og investere i, samtidig som det bidrar til et mer effektivt kollektivsystem i hovedstadsregionen.

For å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag bestilte OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø sammen med Lysakersamarbeidet i 2025 en uavhengig samfunnsøkonomisk analyse fra Transportøkonomisk institutt (TØI). Rapporten (TØI 2153/2026), som ble overlevert 27. april 2026, dokumenterer at etablering av bussterminal på Lysaker gir betydelige gevinster for samfunnet, herunder anslåtte årlige driftsbespareser på mellom 100 og 150 millioner kroner for kollektivoperatørene. Rapporten viser videre positiv samfunnsøkonomisk netto nytte i samtlige analyserte alternativer.

OMA vurderer på faglig grunnlag at alternativ 15 er det eneste alternativet som på en tilfredsstillende måte ivaretar både transportfaglige behov og de langsiktige ambisjonene for byutvikling som er nedfelt i kommunale og regionale planer. Lysaker er utpekt som et sentralt utviklingsområde i grensesnittet mellom Oslo og Bærum, og skal utvikles til et mer sammenhengende, tilgjengelig og attraktivt byområde. Alternativ 7 løser primært et

samferdselsmessig behov, men bidrar samtidig til å opprettholde eller forsterke eksisterende barrierer i bystrukturen. Når det foreligger et alternativ som både ivaretar kollektivsystemets behov og understøtter ønsket stedsutvikling, mener OMA at dette bør tillegges avgjørende vekt.

OMA vil samtidig understreke at valg av terminalløsning bør være i samsvar med kommunale planer, VPOR Lysakerbyen og øvrige regionale føringer for utviklingen av området. Statlige infrastrukturløsninger bør understøtte disse målene og bidra til å redusere eksisterende barrierer, ikke vanskeliggjøre gjennomføringen av vedtatte ambisjoner for byutviklingen på Lysaker.

Lysaker er gjennom regionale og kommunale planer utpekt som et sentralt byvekstområde i hovedstadsregionen. Ambisjonen er å utvikle området fra et infrastrukturdominert knutepunkt til et sammenhengende byområde med boliger, arbeidsplasser, byliv, attraktive offentlige rom og gode forbindelser for gående og syklende. Samtidig er Lysaker i dag preget av betydelige barrierer knyttet til E18 og jernbanen, som svekker sammenhengen mellom områdene nord og sør for knutepunktet.

OMA mener derfor at utviklingen av Lysaker kollektivterminal må vurderes som en integrert del av den samlede byutviklingen på Lysaker. Knutepunktutvikling og byutvikling kan ikke behandles som separate deler når begge er avhengige av de samme arealene og investeringene. Alternativ 15 representerer i denne sammenheng ikke bare en terminalløsning, men et byutviklingsgrep som bidrar til å redusere eksisterende barrierer og styrke forbindelsene mellom byutviklingsområdene på begge sider av E18 og jernbanen. Dette er i tråd med ambisjonene i kommunale planer, VPOR Lysakerbyen og øvrige regionale føringer for utviklingen av området.

Alternativ 15 gir også mulighet til å frigjøre sentrale og attraktive arealer ved kollektivknutepunktet til byliv, opphold, rekreasjon og fremtidig byutvikling, fremfor å binde disse opp til bussregulering og øvrige infrastrukturelle formål. Etter OMAs vurdering er dette et viktig hensyn når det foreligger et alternativ som både ivaretar kollektivsystemets behov og samtidig understøtter de langsiktige målene for utviklingen av Lysaker.

Terminalens utforming er avgjørende

TØI-rapporten dokumenterer at ulempene for de reisende – i form av gangavstander, ventetid og bytteulemper – utgjør den største kostnadskomponenten i analysene. Dette understreker at terminalens utforming er minst like viktig som selve lokaliseringen. OMA legger derfor til grunn at gode omstigningsforhold må være en integrert del av prosjektet og en forutsetning for å realisere de samfunnsøkonomiske gevinstene som analysen peker på.

OMA vil understreke at gode omstigningsløsninger ikke må betraktes som en tilleggskvalitet, men som en forutsetning for at de samfunnsøkonomiske gevinstene som TØI dokumenterer faktisk kan realiseres. Dersom gangavstander, orienterbarhet og kvaliteten på overgangene mellom transportmidlene ikke gis tilstrekkelig oppmerksomhet, vil en betydelig del av den forventede nytten kunne gå tapt.

OMA vil særlig fremheve følgende forhold:

- Gangavstandene mellom buss, tog, T-bane (Fornebubanen) og en fremtidig båtforbindelse må være så korte og intuitive som mulig. En terminal med lange eller uoversiktlige forbindelser mellom transportmidlene vil svekke attraktiviteten og redusere effekten av knutepunktet.
- Omstigningspunktene må utformes med høy kvalitet og god brukeropplevelse. Dette innebærer blant annet gode ventearealer, værbeskyttelse, universell utforming, sanntidsinformasjon og relevante servicetilbud. TØI peker eksplisitt på at slike kvaliteter kan bidra vesentlig til økt samfunnsøkonomisk nytte.
- Alternativ 15 gir gjennom gangkulverten under E18 mulighet for sammenhengende og lesbare forbindelser mellom Søndre stasjonstorg og områdene sør for motorveien. Dette er et viktig grep for å redusere barriereeffekten av E18 og styrke sammenhengen mellom byutviklingsområdene på begge sider av veien. En slik løsning er i tråd med ambisjonene i kommunale planer og overordnede føringer for utviklingen av Lysakerområdet.
- Utformingen av terminalen og tilhørende gang- og sykkelforbindelser må sees i sammenheng med den langsiktige utviklingen av de omkringliggende byområdene. Investeringene som nå gjøres på Lysaker vil legge premisser for byutviklingen i flere tiår fremover, og det er derfor avgjørende at infrastrukturen bidrar til å bygge ned – ikke forsterke – eksisterende barrierer.

Avslutning

OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø oppfordrer planmyndighetene til å legge vekt på både transportfaglige, samfunnsøkonomiske og byutviklingsmessige hensyn i den videre behandlingen av saken. Lysaker kollektivterminal bør utvikles som et helhetlig knutepunkt som styrker både kollektivtilbudet og den langsiktige utviklingen av Lysaker som en integrert del av hovedstadsregionen.

OMA mener videre at utviklingen av Lysaker kollektivterminal bør ses som en del av et større transformasjonsprosjekt der kollektivinvesteringer, byutvikling, naturkvaliteter og offentlige rom understøtter hverandre. En helhetlig tilnærming vil bidra til å styrke både områdets attraktivitet, verdiskaping og funksjon som regionalt knutepunkt.

Ved vurderingen av prosjektets økonomi bør det legges til grunn et langsiktig perspektiv hvor fremtidige tilpasningsbehov, samordning med videre utvikling av jernbaneinfrastrukturen og den samlede verdiskapingen som følger av ønsket byutvikling inngår i beslutningsgrunnlaget.

Etter OMAs vurdering er alternativ 15 det alternativet som best oppfyller disse målene, og som i størst grad bidrar til å realisere de ambisjonene som statlige, regionale og kommunale myndigheter har lagt til grunn for utviklingen av Lysaker som et framtidig bymessig knutepunkt ved fjorden.

Vi takker for muligheten til å medvirke og ser frem til videre dialog.

Med vennlig hilsen

OMA

Rasmus Reinvang, adm. dir.

OMA Områdeforum Lysaker og Vækerø

Olav Line, forumleder