

Møtereferat

Til: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtegruppe: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtetid og -sted: 26.09.2025, kl. 9.15-11.30, Vahls gate 1
Til stede: Arne Torp, Statens vegvesen,
Beate Ertresvåg Myklevoll, Akershus fylkeskommune,
Camilla Lee Maana, Bymiljøetaten,
Carina Holm Thorvaldsen, Plan- og bygningsetaten,
Danya Ayad Korkosh, Rælingen kommune,
Elisabeth Dahle, Ås kommune,
Ellen Foslie, Statens vegvesen,
Hege Cecilie Ludvigsen, Lillestrøm kommune,
Håvard Mageli, Lillestrøm kommune,
Jørn Roar Moe, Bærum kommune,
Lise Weltzien, Plan- og bygningsetaten,
Silje Andrea Sæverud, Akershus fylkeskommune,
Sølve Brenn Jerm, Asker kommune,
Tessa Barnett, Nordre Follo kommune,
Toril Skovli, Akershus fylkeskommune,
Torgeir Fagersand, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus,
Torstein S. Throndsen, Plan- og bygningsetaten,
Øystein Olav Miland, Ruter,
Frafall: Bane NOR,
Lørenskog kommune,
Jernbanedirektoratet
Referent: Torstein S. Throndsen
Referatdato: 01.10.2025
Status: Ferdig
Saksnummer: 201601716
Neste møte: 24.10.2025

Møtereferat

1 Godkjenning av dagsorden

Plan- og bygningsetaten (PBE) foreslo å ta inn et punkt om endring av dagsorden under BYLO-status. Punktet handler om et forslag til å endre møteplan for bybåndssamarbeidet.

Dagsorden med foreslått endring ble godkjent.

Revisjon av regional plan ble meldt inn som eventuelt sak.

2 Status BYLO – utviklingsprosjekt om bylogistikk

BYLO-prosjektet ble presentert omfattende i arbeidsgruppemøtet 5. september 2025, Lise Weltzien fra PBE orienterte derfor kort om status for BYLO-prosjektet, se presentasjon. BYLO er en del av oppfølgingen av regional plan. I delprosjekt BYLO3 pågår det nå et arbeid med å kategorisere områdetyper og transportkategorier. I tillegg arbeides det med å utarbeide en tiltaksmatrise og forslag til målformuleringer for bylogistikk. Dette er viktige innspill til oppdatering av regional plan.

24. oktober er det et tiltaks- og virkemiddelverksted, hvor det er svært ønskelig å ha med deltakere fra bybåndssamarbeidet. Dette verkstedet sammenfaller med neste møte i arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet. PBE kom derfor med et forslag til endring i møteplan for arbeidsgruppen: At møtet i arbeidsgruppen 24. oktober om grønn grense erstattes av BYLO sitt tiltaks- og virkemiddelverksted for bylogistikk. Forslaget til endring i møteplan fikk støtte fra arbeidsgruppen.

3 Hovedtema: Samarbeidsmodeller

Lise Weltzien fra PBE introduserte dagens hovedtema, samarbeidsmodeller, ved å vise til at det er blitt pekt ut ni knutepunkter som skal følge opp kapittel tre i Byvekstavstalen. Denne utvelgelsen ble forankret høsten 2023. Derfor er det nå opportunt å høre hvordan det går med knutepunktene. Det er blitt jobbet mye med tematikken rundt samarbeid og knutepunkter i bybåndssamarbeidet. Det har resultert i analyseverktøyet for knutepunkt, som ligger tilgjengelig på plansamarbeidet.no. I tillegg har arbeidsgruppen vært på befaringer på knutepunktene i Lillestrøm, Sandvika og Kolbotn, men det er lenge siden arbeidsgruppen har vært på Lillestrøm eller hatt en orientering om plansamarbeidet på Oslo S.

Plansamarbeidet for kollektivknutepunktet Oslo S

Carina Holm Thorvaldsen, enhetsleder i Plan- og bygningsetaten for egne planer Indre by med Fjordbyen, presenterte om plansamarbeidet for kollektivknutepunktet Oslo S. Historikken rundt plansamarbeidet ble lagt frem. Plansamarbeidet ble etablert i 2011 som en oppfølging av Områdeprogram Oslo S, gjennom et initiativ fra byråd for byutvikling i Oslo kommune og Jernbanedirektoratet. Totalt er fire etater i Oslo kommune og elleve aktører totalt involvert i plansamarbeidet. Plansamarbeidet stoppet opp under koronapandemien. Høsten 2022 tok PBE initiativ til å reetablere plansamarbeidet. I november 2022 ble det enighet om et mandat for plansamarbeidet.

I 2023 ble det gjennomført månedlige møter. Alle deltakere orienterte om pågående arbeid, og private utviklere ble invitert til å presentere deres prosjekter. Det var enighet i plansamarbeidet om å utarbeide en mulighetsstudie for Oslo bussterminal. Det var imidlertid tidkrevende å bli enig om fordeling av kostnader. Etter hvert ble det søkt om belønningsmidler. Søknaden ble innvilget, og belønningsmidlene dekket mesteparten av kostnadene knyttet til mulighetsstudien. Studien resulterte i en konsulentrapport uten felles anbefaling. I 2023 fikk bymiljøetaten (BYM) bestilling fra byrådsavdeling for miljø og samferdsel om å starte reguleringsarbeid. Statens vegvesen (SVV) hadde ikke tilsvarende bestilling fra departement. Et samarbeid mellom SVV og BYM startet opp, men strandet på grunn av ulike forståelser av hvilke økonomiske forpliktelser kapittel tre i Byvekstavtalen medførte.

I juni 2024 sendte SVV et brev og sa at alt videre samarbeid måtte baseres på en intensjonsavtale. Kommunen antok at mandatet fra 2022 var nok, men i januar 2025 ble en intensjonsavtale signert, med mandatet som vedlegg. Intensjonsavtalen har i seg mye fra mandatet, men er tydeligere på organisering. Nå i 2025 er deltakelsen i plansamarbeidet løftet til ledernivå. I tillegg er det etablert en ressursgruppe som i felleskap planlegger og utfører arbeidsoppgavene som plansamarbeidet bestiller. Et nytt målbilde, *Oslo S – byens hjerte*, kom på plass i august 2025. Visjonsbildet er forenklet og kuttet ned. Tidligere var det seks mål, men nå er det sju mål, hvor det nye målet er klima og miljø.

Avslutningsvis gjør Thorvaldsen seg opp noen refleksjoner. Det som fungerer godt, er ressursgruppen. Tidligere kan det ha vært en forventning om at sekretariatet, i PBE, skulle drive alt arbeid. Gjennom ressursgruppen føler trolig flere deltakere i plansamarbeid eierskap til arbeidet og plansamarbeidet. Det har trolig vært springende forventninger til plansamarbeidet. Mange har kanskje trodd at plansamarbeidet er et gjennomføringsorgan, og ikke et koordinerende forum som det er. Å løfte deltakelsen i plansamarbeidet til ledernivå har vært viktig, spesielt i kommunen. Arbeidet med felles visjon og mål har vært viktig, så alle parter har noe felles å falle tilbake på. Den enigheten som arbeidet med mulighetsstudien for bussterminalen resulterte i, er at området trenger etappevis utvikling, og at de gode løsningene ligger langt frem i tid. Plansamarbeidet kunne hatt nytte av enda tettere kobling til byvekstinstituttet, som de fikk belønningsmidler fra. Det er imidlertid krevende å forstå hva slags oppgaver man kan få midler til, og hvor midler kommer til og fra. Eller så er det mange behov i området knyttet til sosiale forhold, som kriminalitet og levekårsutfordringer. PBE mener det derfor kan være nyttig å involvere bydelen, politiet og andre aktører med tydelige roller i området. Et viktig poeng er hvordan å kunne involvere utviklere og grunneiere som en ressurs.

Etter presentasjonen fikk Thorvaldsen i PBE spørsmål om hva uenigheten om finansiering av mulighetsstudien bunnet i. I utgangspunktet var ønsket å dele kostnadene flatt mellom alle parter. Alle involverte parter, inkluderte interne etater i kommunen, har ikke nødvendigvis midler til å kunne bistå på lik linje. Det ble generelt en diskusjon om at belønningsmidlene fra byvekst blir en stadig viktigere finansieringsordning, blant annet fordi det er strammet inn hva man kan bruke bompenger på.

SVV, som er involvert i plansamarbeidet for kollektivknutepunktet Oslo S, kommenterte at plansamarbeidet har tatt mye tid, det har vært mange humper på veien, og at partene har til dels forskjellige virkelighetsoppfatninger. Et stort problem har vært å enes om finansiering i forskjellige faser. Fra statlig hold er byvekstavtalen en samarbeidsplattform om å få til nullvekstutvikling i biltrafikken. Å satse på knutepunkter viktig for å få til det. SVV opplevde at dette målet ikke var tydelig til stede innledningsvis, men at det nå er tydeligere i den nye intensjonsavtalen. Med statlige øyne, så er Oslo et knutepunkt for et helt omland, og da er bussterminalens status og fremtid utrolig viktig. Når bussterminalens status, og dagens kapasitet står på spill, blir alt veldig skjørt.

Plansamarbeid Lillestrøm knutepunkt

Hege Cecilie Ludvigsen, prosjektleder for områdereguleringsplan Lillestrøm knutepunkt, presenterte arbeidet som pågår med områderegulering av Lillestrøm knutepunkt. Arbeidet har ikke kommet lang, men visjonen er at Lillestrøm skal ha Norges mest attraktive knutepunkt. Knutepunktet skal være attraktivt, moderne, trivelig å oppholde seg i, og få folk til å bli værende – ikke bare i knutepunktet, men også i byen. Også er det et mål å få folk til å reise kollektivt, gå og sykle. Lillestrøm by er raskt voksende, så det er viktig at knutepunktet utvikles etter en helhetlig plan. Kommunestyret vedtok oppstart av arbeidet med områdeplanen 7. mai i år. Når det gjelder trinnvis utvikling, så er det allerede utfordringer med at det er eget planarbeid som pågår på bussterminalen.

Ludvigsen viste til et knutepunktprosjekt gjennomført i 2020-2022. tre arkitektkontorer utarbeidet mulighetsstudier for området gjennom et parallelloppdrag. I tillegg viste Ludvigsen til vedtatt Byutviklingsplan for Lillestrøm by. Byutviklingsplanen skal være en styrende veileder for involverte i byutviklingen og har et 2060-perspektiv. Planen er ganske detaljert (deler kan sammenliknes med VPOR), og peker blant annet ut viktige samfunnsakser i byen, hvor byfunksjoner skal konsentreres for å skape byliv, hvor det skal være mer grønt, mye sol og opparbeidelse av høy kvalitet.

Et mandat for plansamarbeidet Lillestrøm knutepunkt ble påbegynt i mars 2024, og signert i juni 2025. Det var mye diskusjon om hvordan det praktiske samarbeidet skulle organiseres. I mandatet er det formulert mål om at knutepunktet skal være mer helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for folk, både byens befolkning og reisende. Det må legges til rette for tilstrekkelig kollektivkapasitet. I tillegg skal det legges til rette for byrom med høy kvalitet, god byform, riktig plassering av byfunksjoner og høy arealutnyttelse.

Plansamarbeidet er organisert med en styringsgruppe, Lillestrøm kommune med prosjektleder, en prosjektgruppe, en referansegruppe og tematiske arbeidsgrupper etter behov. Fram til nå har plansamarbeidet gjennomført et arbeidsverksted med analyseverktøyet for knutepunkt. Alle deltakere hadde i hjemmelekse å utforske verktøyet selv i forkant av verkstedet. I verkstedet diskuterte deltakerne seg fram til felles skår på de ulike dimensjonene i analyseverktøyet. Det var et givende møte, og arbeidet gir et godt grunnlag for diskusjon. Resultatet vises i den vedlagte presentasjonen.

Oppstart av planarbeidet er blitt varslet. Det er nå blitt innhentet tilbud fra konsulenter for utforming av planprogram for KU. Ludvigsen ser for seg førstegangsbehandling av områdeplanen i desember 2027.

Ås kommune, som også står i et plansamarbeid, spurte om valget av plantype, og spurte om byutviklingsplanen, som omtales som en VPOR, også er fulgt opp med utbyggerbidrag. Ludvigsen fortalte at byutviklingsplanen, i tillegg til visjoner, konsepter og designstrategier, også omtaler ulike gjennomføringsmodeller. Etter det Ludvigsen kjenner til har man ikke valgt modell, eller kommet til forhandling med utbyggere eller grunneiere ennå.

Når det gjelder plantype for selve stasjonsområdet, så har kommuneplanen krav om områderegulering for knutepunktet. Valg av plantype har derfor ikke vært diskutert i plansamarbeidet. PBE spurte hvordan kostnader fordeles mellom partene i plansamarbeidet. Fordeling av kostnader er ikke detaljert avklart, men plansamarbeidet søker å hente inn finansiering gjennom byvekstavtalen.

Runde rundt bordet

Elisabeth Dahle fra Ås kommune var invitert til å snakke om erfaringene med plansamarbeid i Ås kommune, som hun er prosjektleder for. Plansamarbeidet ble etablert i 2023, og målet er å koordinere mange parallelle tiltak, som universell utforming av togstasjonen, en ny gateterminal og områderegulering. Alle de parallelle prosjekter gjør at arbeidet er komplekst og krever tett koordinering og tillit. Konsulenter er blitt brukt til å etablere et kunnskapsgrunnlag som fremstiller tiltak over tid rom.

Med tanke på plan typer, så landet de på en veiledende plantype, helhetlig plan for knutepunkt Ås. På Ås er det etablert en områdemodell, hvor utbyggerbidrag til infrastrukturtiltak er avtalt. En områdereguleringsplan innenfor det området, kunne rokket ved det avtalene som er blitt etablert gjennom områdemodellen. Dahle påpeker at det også ligger en viss fleksibilitet i en slik veiledende plantype. Hvis det på sikt kommer behov for å endre noe, så er det kanskje lettere å få til enn med en områderegulering. Et slikt planverktøy gjør det også mulig å ikke gå i detalj enkelte steder, men gå enda mer i detalj andre steder enn det en områdeplan vil være for grov til. Når det gjelder selve planprosessen og forankring, så har politikerne blitt orientert om kunnskapsgrunnlaget. Politikerne skal ha en ny orientering i oktober.

En annen suksessfaktor i dette arbeidet, er å finne frem til et felles ambisjonsnivå, både for de kortsiktige tiltakene, men kanskje også for større ambisjoner. Det er en undergang på togstasjonen som det for eksempel kan være mulig å gjøre noe større ut av. Ås vokser såpass mye på begge sider av togstasjonen at en luftigere, bredere og lysere undergang kan være interessant. Det er imidlertid noe som ligger langt frem i tid, i så fall. Ikke minst er det noe som alle partene må eie sammen, og få midler tid.

I en åpen runde rundt bordet, nevner Lillestrøm at det kanskje er enklere å få til plansamarbeid steder der det ikke er andre store prosjekter som kanskje kommer. Bærum kommenterte at i

Sandvika er det et åpent spørsmål om det skal komme flere spor eller ikke. Usikkerheten rundt mål og rammer er derfor noe det er vanskelig for kommunen å forholde seg til. SVV påpeker at denne diskusjonen er inne på noe krevende – at mange av de premissgivende faktorene og utbyggingene er såpass langt frem i tid. Og skal knutepunktene bidra til en kollektivbasert fremtid, så må det sikres areal til kollektivtransport, spesielt når grunneierfinansiering skal være med. Ruter kommenterer at bussterminalutredningen er blitt utført og viser til en del arealbehov på de enkelte knutepunktene, men ingenting er blitt besluttet. Ruter kunne være flinkere til å si hva som er deres reelle arealbehov, istedenfor at arealspørsmål blir en stor joker hvert område.

Akershus fylkeskommune kommenterte at situasjonen er krevende for kommunene, siden de må utvikle byen på utsiden av knutepunktene, i påvente av de store samferdselsprosjekter som ligger langt fram i tid. Flere kommuner nevnte at midlertidighet burde bli viktigere – at man kan tenkte utvikling og utbygging de 30-40 årene i påvente av samferdselsprosjektene. Hvis det er bedriftsøkonomisk gevinst, og for så vidt samfunnsøkonomisk gevinst, i den type midlertidighet, så burde det være åpent for den type utvikling. Slik midlertidighet vil fort møte motargumenter om hvor krevende det er å tilbakeføre slik arealer. En type areal som kan bygges rimelig som en midlertidig løsning, er grønnstruktur.

4 Eventuelt

Lise Weltzien i PBE orienterte kort om status i arbeidet med ny regional areal og -mobilitetsplan i Oslo og Akershus, blant annet om arbeidet med kunnskapsgrunnlag i diverse arbeidspakker, og interessentmøtet som nylig ble gjennomført.

Vedlegg:

Vedlegg 1 presentasjon PBE 26.09.2025

Vedlegg 2 presentasjon PBE Oslo S 26.09.2025

Vedlegg 3 presentasjon Lillestrøm 26.09.2025