



Oslo

Fornebubanen

Multiconsult

Til Bærum kommune
Byggesaksavdelingen

DERES REF: | VÅR REF: liam
DOKUMENTKODE: 10201070-SØK-BK-FHK-FBU-001
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 20. april 2021

FORNEBU BASE OG STASJON Fornebubanen

Beskrivelse til anmodning om forhåndskonferanse

Adresse – tiltak: Rolfsbuktveien/Snarøyveien – gnr/bnr 41/105, 166, 382, 383, 672, 772, 773, 775, 776, 777, 783-786, 798, 801-803, 805-812, 1021, 1022 og 44/698, 699.

Tiltakshaver: Oslo kommune Fornebubanen

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

Innledning

Tiltaket det skal søkes om omfatter Fornebu stasjon og driftsbaser. Fornebu stasjon er en av de seks nye stasjonene på den kommende t-banelinjen fra Majorstuen til Fornebu. Stasjonen er lokalisert inntil driftsbasen, som betjener den nye strekningen. Anlegget skal etableres på området Fornebu sør (tidligere omtalt som Koksa). Det er inngått avtale om tiltrede mellom tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen og de tre grunneierne; Fornebu Sentrum AS, OBOS og KLP.

Arbeidene med å forberede tomten for bygging er tidligere omsøkt i sak nr. 20/7310 – Riving og sak nr. 20/11350 – Omlegging av infrastruktur, etablering av spunt rundt byggegrop og uttak av masser. Tunneldriving fra området er omsøkt i sak nr. 20/18880 – Fornebu sør – Lysaker – tunnel.

Gjeldende plangrunnlag for området er Fornebu – Lysaker Metrotrasé, planID: 2010009, vedtatt 17/6-2015, med endringer av planen for delområde Fornebu sør, vedtatt 04.03.2020.

Tiltaket er avhengig av dispensasjoner fra plangrunnlag og forskriftskrav, og det vises til eget vedlegg for dette.

Kommunedelplan 3, planID 2016014, vedtatt 27.03.2019, stiller krav om felles planlegging for videre utvikling av området. Planarbeidet er igangsatt (planID 2020008). I kommuneplanen legges det opp til at området skal utvikles med en bystruktur med blandede funksjoner; næring og bolig. Bebyggelsen vil ligge over metroanlegget. Det har over lengre tid pågått et tett samarbeid med grunneiere på området om grensesnittet mellom tiltaket det nå skal søkes om og deres planer for en framtidig utbygging.

Gjeldende plan åpner for detaljregulering av et mindre område i sør-vest, omtalt som bestemmelsesområde #11.

Det er planlagt oppstart av arbeidene i siste halvdel av 2022, med prøvedrift av anlegget i 2026 og åpning av banen i 2027.

Beskrivelse av tiltaket

Fornebu stasjon

Området Fornebu sør er innrammet av Snarøyveien på to av sidene mot vest, og Rolfsbuktveien på de to andre mot øst. Kvartalet har en rektangulær form (ca. 295 x 490 meter) med et eksisterende terrengfall mot fjorden, og et grøntdrag som deler området diagonalt. Høydeforskjeller gjennom området varierer fra 5 til 12 meter.

Over stasjonen og driftsbasen skal det bygges en ny bydel, hovedsakelig med boliger. En framtidig utbygging er forankret i Kommunedelplan 3. Fornebu stasjon og driftsbasis skal konstruktivt dimensjoneres for å bære minimum 10 etasjer. Grensesnittet mellom stasjon, driftsbasis og eksterne aktører er svært komplekst, og et tett samarbeid med utbyggere har pågått gjennom prosjekteringsfasen.

Stasjonen har to adkomstbygninger. Oppgang B vil senere bli innpasset i et bygg tilhørende Fornebu Sentrum AS, mens oppgang A står fritt i grøntdraget i nærheten av OBOS' boligprosjekt lenger øst på tomten. Begge oppgangene skal ha kommunikasjonsveier og felles tekniske rom under bakken på et mesanivå. Det tilrettelegges for sykkelparkering ved begge oppganger, på gateplan. Antall sykkelparkeringsplasser: 420 totalt (iht. personstrømsanalyse gjennomført i 2021), fordelt mellom oppgang A – 105 pl og oppgang B – 315 pl.

Selve plattformnivået, lokalisert ca. 14 m under bakken, består av stasjonshallen og andre tekniske rom. Vertikale forbindelser, i form av trapper, heiser og rulletrapper, kobler sammen alle etasjer.

Fornebu base

Fornebu base vil dekke behovet for vognoppstillingsplasser og ettersynsspor som er nødvendige for drift av Fornebubanen. Den skal romme parkering for tog samt fasiliteter for drift, rengjøring og vedlikehold, herunder verksted og støttefunksjoner for dette. Driftsbasen huser også de administrative funksjonene til Sporveien, med blant annet kontorlokaler, møterom og garderober.

Driftsbasen har et fotavtrykk på ca. 42 750 m², og størstedelen av anlegget vil ligge under bakkenivå når det fremtidige byutviklingsprosjektet er ferdig bygget på toppen. Det eneste som skal være synlig i byrommet er adkomstbygget til driftsbasen og deler av verkstedet.

Adkomstbygget, som i fremtiden vil ligge integrert i den nye bebyggelsen til Fornebu AS, inneholder administrative funksjoner og andre støttefunksjoner for driftsbasen og Sporveiens ansatte. Verkstedstaket, med overlys, som er plassert omtrent midt på verkstedstaket, vil være synlig og en offentlig tilgjengelig flate i det nye byrommet når Fornebu sør er ferdig utviklet.

Langs verkstedsfasaden etableres det en rampe, som vil utvikles av utbyggerne. Både rampe og trappen langs administrasjonsbygget skal bidra til å sikre gode og raske forbindelser ned til Snarøyveien. I en mellomfase skal rampen sikre adkomst for brannvesenet med utrykningskjøretøy til et av flere angrepspunkt på anlegget.

Langs driftsbasen er det to grunneiere, Fornebu Sentrum AS og OBOS. Fornebu Sentrum AS er eier av området som adkomstbygget og verkstedet er en del av. Det er en felles målsetting for Fornebu Sentrum AS og Fornebubanen, samt Bærum kommune, at det synlige volumet til driftsbasen vil være godt integrert i den fremtidige bebyggelsesstrukturen.

Arkitektonisk utforming, estetikk og visuelle kvaliteter

Valg av materialer stasjon:

Fasader

- Robuste materialer for å minimere muligheten for hæverk og for å motvirke graffiti maling
- Materialpaletten harmonerer med førende retningslinjer for robusthet og vedlikehold
- Bruk av glass i fasader og for delvegger i interiør benyttes for å øke den visuelle kontakten mellom de forskjellige rom og nivåer

Interiør

- Utforming av interiøret tar hensyn til veiledningen i Sporveiens stasjonshåndbok. Intensjonen er å oppnå lyse rom med et enkelt og klart formspråk.
- Himlinger kan benyttes som reflektor for indirekte belysning.

Vegger har i hovedsak naturlige materialfarger, nær hvitt, brukket i varme farger eller i grånyanse.

På gulv benyttes fortrinnsvis naturmaterialer som terrasso, granittheller eller fliser i gråtoner.

- Det etterstrebes bruk av overflatebehandling med høy glans for å forenkle renhold av overflatene
- Betongoverflater skal ha voksbelegg slik at eventuell tagging kan bli fjernet på en enkel måte

Valg av materialer base:

Fasade verksted

Fasaden på verkstedet består av en klimavegg med metallkledning i øvre del, og glassfasade i nedre del. Klimaveggen strekker seg fra toppen av rampen, rundt verkstedbygget, og følger trappen ned mot bakkenivå. Vegg har triangulerte flater som vinkler seg inn og ut av byggets fasadeliv, på det meste opp mot 1000 mm.

Platekledningen danner også en brystning og rekkverk for selve taknivået. De triangulerte flatene bygges opp av plater både med og uten perforeringer og preginger.

Vindusfeltet er nødvendig for å ivareta krav i TEK til dagslys og utsyn, og dette båndet trekkes rundt hjørnet for å øke muligheten for utsyn fra verkstedet, i tillegg til at det bidrar til en mer interessant fasade uten «døde sider», også mot rampen. Fasaden består av like fasadeprofiler, men med emaljert glass, som sammen med verkstedsvinduene danner en sammenhengende spalte under brystningen i metallkledning.

En aktiv, men enkel fasade som følger tomtens retning og togenes plassering og bevegelse. Hjørnet løftes gradvis opp, slik at dagslys slippes inn.

Tak og overlys:

I taket over verkstedet er det tatt tre utsparinger i dekket på til sammen ca 250 m². Åpningene sørger for at arbeidsplassene i verkstedet får tilstrekkelig med dagslys. Over disse er det et rammeverk av stål oppdelt i triangler hvor det er lagt på glassflater. Solavskjerming vil ligge horisontalt mellom fagverkene, slik at varmen reguleres, og kjølebehovet reguleres.

Det er gjort dagslysstudier på verkstedet, og overlysene inkludert sokkel og konstruksjon vil tilfredsstille kravet på 2% gjennomsnittlig dagslysfaktor, beskrevet i TEK 17.

Fasade adkomstbygg/ administrasjon:

Fasaden tenkes utført i en kombinasjon av klimavegg med metallplater, perforerte metallplater og systemglassfasade. Enkelte steder vil de perforerte platene ligge utenpå glassfeltene, for å skape et spill med lyset og filtreringen av lys både utvendig og innvendig. Utførelsen danner slektskap til fasaden på verkstedet, og det skapes variasjon i fasaden ved å vinkle felter i ulike retninger, for å på en subtil måte reflektere lyset i ulike retninger. Vi ønsker at administrasjonsbygget skal danne en rolig base for fremtidige utbyggere, men samtidig være sin egen «enhet» i form av et tydelig kontemporært bygg med sin egen karakter.

De ansatte har mulighet for pauser i tilknytning til kantinen, på en tilbaketrukket balkong i 2. etg over hovedinngangen.

Krav til dagslys og utsyn ivaretas på samtlige arbeidsplasser og møterom, samt rom for sosialisering og lengre spisepauser i administrasjonsbygget.

Innvendig preges administrasjonsbygget av solide og praktiske overflater, med innslag av lunt treverk i oppholds- og arbeidsarealer. Vi har valgt å arbeide med, og fremheve tekniske installasjoner som blir en naturlig del av den industrielle estetikken. Administrasjonsbygget fremstår som et moderne kontorbygg med tilhørende fasiliteter, hvor krav til akustikk og dagslys ivaretas på en gjennomarbeidet måte.

Fasader i mellomfase:

For basen er fokus å sikre klimaskall og beskytte isolasjon og tekking av store flater gjennom en uforutsigbar mellomfase. Det vil benyttes hardføre, men enkle løsninger for å ivareta bygningsfysiske forutsetninger, samt krav ifm brann, rømning, øvrig sikring samt miljøhensyn på best mulig måte.

De områdene som inngår i et estetisk samspill med permanente fasader, som f.eks. administrasjonsbygget og i enkelte overganger til stasjonen og mot grøntdraget, vil vi vurdere den estetiske helheten og utførelsen, også med tanke på at vi ikke vet det tidsmessige omfanget av mellomfasen.

Universell utforming

Fornebu stasjon prosjekteres med universell utforming i henhold til TEK17 §12-1 (2). Dette gjelder kun for alle offentlig tilgjengelige publikumsarealer. For tekniske arealer og for utforming av førerfasiliteter er det ikke tilrettelagt for universell utforming.

I driftsbasen er det krav til at driftspersonalet er bemannet av mannskap uten nedsatt funksjonsevne. Personellet krever spesiell trening for å håndtere utstyr og skal utføre fysisk krevende oppgaver.

Fornebu base har en administrativ enhet (adkomstbygget) som er bemannet av kontorpersonale. Disse inngår ikke nødvendigvis i driftspersonalet.

Det er vurdert at adkomstbygget har krav til universell utforming og at driftsbasen vurderes som uegnet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Oppfyllelse av krav knyttet til universell utforming vil beskrives nærmere i rammesøknaden.

Landskap og utomhus

Tiltakene det skal søkes om har hensikt å tilrettelegge for drift av base og stasjon i periode når området utvikles til form beskrevet i felles plan (pågående planarbeid).

Områder ved stasjonsopp ganger, inngang til administrasjonsbygg og innkjøring til vareleveringsområdet etableres slik alle nødvendige funksjoner for drift av metroanlegget sikres. Tiltak skal samtidig ikke være til unødvendig hinder for videreutvikling av tomter over metroanlegget.

Det vises til vedlagte landskapsplaner.

Området ved inngang til administrasjonsbygg og verksted, rundkjøringen Grova (ved Hundsund grendesenter).

Snarøyveien og Rolfsbuktveien reetableres i samme geometri som i dag og forholder seg til gjeldende reguleringsplan for metroanlegget og øvrige planer for veiarealene i området.

Området mellom Snarøyveien og administrasjonsbygg opparbeides som en enkel forplass. Terrengutforming vil sikre nødvendig overflatevanndrenering og skal utføres med en forenklet landskapsløsning.

Område over verkstedstak og rampe etableres med en enkel betongoverflate (beskyttelseslag). Området benyttes kun som brannangrepsvei og rømningsvei for metroanlegget og avsperrers fra offentlig tilgang i en mellomfase til øvrige utbyggingsfaser er gjennomført.

Området for varelevering

Adkomst til vareleveringsområde etableres gjennom offentlig tilgjengelig plass foran sentralen for vakuumbavfallssystem, via avkjørsel fra Rolfsbuktveien. Området tilhørende metroanlegget avsperrers for publikum. Det etableres p-plasser for ansatte på området.

Publikumadkomst til stasjon. Oppgang B (oSTB1)

Området utføres som en midlertidig løsning for å sikre drift av t-bane stasjon i perioden når utvikling av område øst og sør for oppgangen pågår.

Tilgang for publikum sikres gjennom en midlertidig stasjonsplass på nord-vestsiden av stasjonsoppgangen. Det etableres en kjøreadkomst til oppgangen fra Snarøyveien gjennom regulert eksisterende kryss. Vei etableres i trasé definert i gjeldende reguleringsplan (felt fV4 og fV5), kun i et omfang som er nødvendig for etablering av adkomsten.

Forplassen til oppgang B etableres slik det sikres nødvendige funksjoner for metroanlegg, dvs. adkomst for gående, syklende og kjørende brukere av stasjonen, adkomst for service og renovasjon, adkomst for brann- og redningsetater med nødvendige oppstillingsplasser.

Forplassen utføres som et funksjonelt og estetisk areal med forenklet form og materialbruk. Grøntanlegg etableres med rabatter og plantekasser.

Det skal opparbeides midlertidige sykkelparkeringsplasser i nærhet til adkomsten som en del av utformingen av forplassen. På landskapsplanen er det vist plassering av 250 pl. Ved å benytte stativer i 2 høyder kan det innpasses ytterligere 65 plasser slik at totalt antall blir 315. Dette vil være i tråd med utført personstrømsanalyse som ligger til grunn for at det søkes dispensasjon fra antallet definert i reguleringsbestemmelsene.

Publikumadkomst til stasjon. Oppgang A (oSTB2), og grøntdrag (Park3-7, oGS9).

Adkomst A utformes slik alle nødvendige funksjoner for metroanlegg sikres. Adkomst til stasjonsoppgang etableres via eksisterende forbindelser til grøntdraget, og det etableres adkomst kun for gående og syklende brukere av stasjonen, kjørbare adkomst for service-, vedlikehold- og renovasjonsbiler og brann- og redningsetater. Kjørbare adkomst sikres midlertidig gjennom gang- og sykkelveisystem fra Rolfsbuktveien i øst.

Området rundt stasjonsoppgangen utformes slik at drift av metroanlegget vil være sikret mens utbygging av tomter rundt oppgangen pågår.

Det opparbeides midlertidige sykkelparkeringsplasser fram til et permanent parkeringsanlegg i fremtidig bebyggelse er etablert. På landskapsplanen er det vist plassering av 100 plasser. Dette vil bli supplert med 5 slik at det totale antallet blir 105 og i tråd med nevnte personstrømsanalyse.

Grøntdraget opparbeides med høyder som vil sikre tilstrekkelig flomvei beskrevet i overordnet VA-plan. Området etableres som forenklet parkanlegg med lav vegetasjon. Utforming av gang- og sykkelvei skal oppfylle krav fra brann og redningsetaten for brannadkomstvei.

Bæresystem/konstruksjon

Anleggets bærekonstruksjoner er bygget rundt og tilpasset sporgeometri og tilhørende tekniske anlegg. Dette gir begrensninger i plassering av vertikale konstruksjonselementer som søyler og vegger.

Laster fra ovenforliggende bygg er forutsatt utvekslet ned på Fornebubanens vertikale bærekonstruksjoner. Horisontale bærekonstruksjoner er i utgangspunktet ikke dimensjonert for å ivareta laster for utbyggerne. Fornebubanens vertikale bærekonstruksjoner er dimensjonert for minimum 10 etasjer over terrengnivå og tilhørende kjelleretasjer.

Det gjennomføres tiltak for å begrense overføring av vibrasjoner og strukturlyd til overliggende bygg i en driftsfase.

Vann- og avløp og annen infrastruktur

Hovedprinsippet for Fornebubanen er å re-etablere de eksisterende prinsippene for overvannshåndtering på Fornebu Sør i størst mulig grad. Grøntdraget som strekker seg over Fornebu Base og Stasjon re-etableres, men vil i mellomfasen ligge på et høyere nivå enn tilstøtende arealer. For å unngå oppsamling av vann over Fornebu Driftsbasis og stasjon vil det etableres avskjærende grøfter i topp og bunn av fyllingene ned mot bygget for å forhindre oppsamling av vann. Vannet ledes til fordrøyningsdammer nord-øst og sør-vest for grøntdraget. På denne måten vil grøntdraget forbli hovedflomvei for den nord-østre delen av området, med utløp i Rolfsbukta. Flomvann i den sør-vestlige delen vil ledes ut mot Snarøyveien og Rolfsbuktveien. Derifra vil det renne videre mot Hunsund. Innkjøringen til varelevering og avfallstasjonen er ekstra utsatt ved flom da det vil bli et lokalt lavpunkt her. Det etableres derfor en terskel mellom sideveien og Rolfsbuktveien.

Bærum kommune har krav om lokal overvannshåndtering i området og ønsker dette i størst mulig grad. Overvann i den nord-østlige delen vil ledes til fordrøyningsdam hvor det fordrøyes og pumpes til kommunalt overvannssystem. Det samme gjelder for overvann i sør-vestlig del av området mellom verksted og grøntdrag. Overvann fra verkstedstak håndteres med et kombinert system med åpent og lukket system, hvor overvann vil gå i overløp til kommunalt ned. Størrelsen på fordrøyningsdammene avhenger av tiltatt påslippstillatelse til kommunalt nett. VA-normen henviser til veileder «Overvannshåndtering i Bærum kommune» som oppgir tillatt påslippsmengde på 2-3 l/s per hektar til kommunal overvannsledning, gitt kapasitet på nettet. Sluk langs Snarøyveien og Rolfsbuktveien re-etableres.

Eksisterende VA-ledninger i grøntdraget fjernes under anleggsperioden og re-etableres noe vest for eksisterende trase, under nytt grøntdraget. Dette er hovedledningene for tilknytninger i området. VA-ledningene vil over Fornebu Base og Stasjon gå gjennom en teknisk kulvert. I denne og langs hele VA-traseen tilstrebes det å kunne legge fremtidige ledninger for avfallssug, fjernvarme, fjernkjøling og elektro ved tilknytning til nye bygg.

Fornebubanen har for Fornebu driftsbasis og stasjon to tilknytningspunkter til kommunalt nett, et i grøntdraget hvor det er tilknytning for spillvann og vann til sprinkler. Den andre tilkoblingen er ved avfallsentralen i Rolfsbuktveien. Her er det tilknytning for brannvann, forbruksvann, spillvann og overvann.

Med anmodningen sendes en overordnet VA-plan. Det er avtalt med VA-avdelingen i Bærum kommune v/ Bodil Martinsen at denne skal oversendes direkte etter en gjennomgang med grunneierne.

Trafo

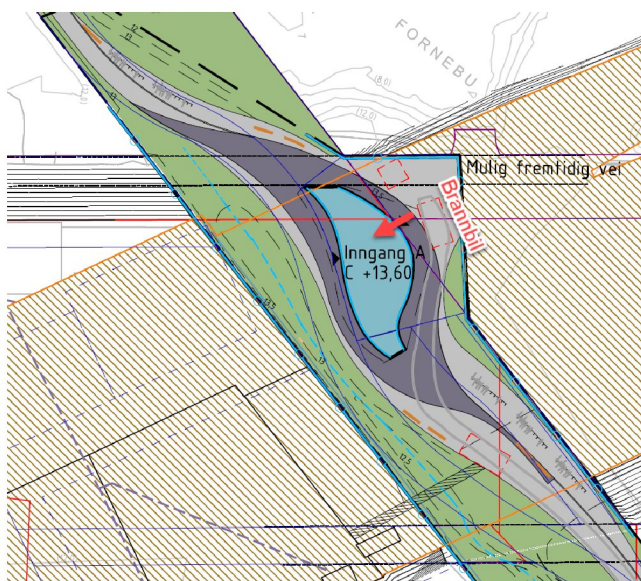
I gjeldende plan er det lagt inn et felt for plassering av ny trafo (o E). Det vil være nødvendig at ny trafo er etablert ved oppstart av prøvedrift på Fornebu base og stasjon. Felt o E er underlagt krav om felles plan i KDP3.

Brann og redning

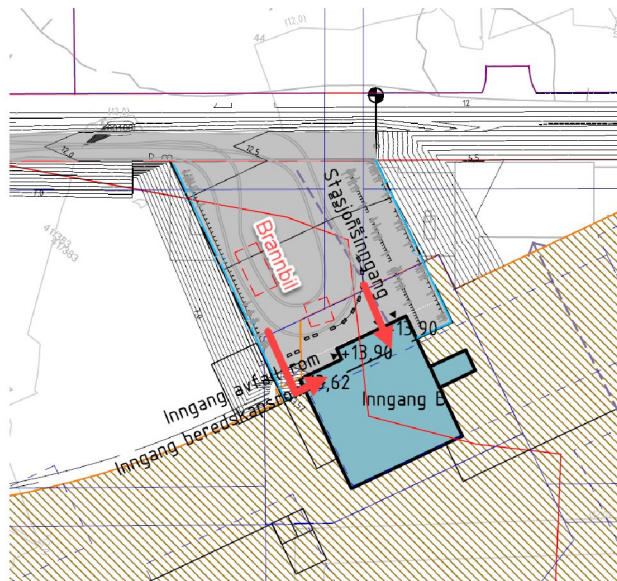
Fornebu stasjon

Stasjonen defineres i den høyeste brannklassen, BKL4, ettersom bygget ligger under terreng og har en samfunnsinteresse. Brannalarmanlegg, sprinkleranlegg, røykventilasjon og dynamisk ledesystem er tekniske tiltak som benyttes.

Rømning fra plattformhallen er til to uavhengige rømningsveier i hver ende av plattformen. Begge rømningsveiene fører direkte til det fri. Rulletrapper skal også benyttes ved rømning (forutsatt disp. fra forskriftskrav i TEK17). Brannvesenet har angrepsvei via adkomster i begge ender av stasjonen. Det er brannmannsheis og stigeledning tilknyttet begge angrepsveiene.



Figur 1: Oppstillingsplass med angrepsvei oppgang A.



Figur 2: Oppstillingsplass med angrepsvei adkomst B.

Fornebu base

Basen defineres i den høyeste brannklassen, BKL4, ettersom bygget ligger under terreng og har en samfunnsinteresse. Brannalarmanlegg, sprinkleranlegg og ledesystem er tekniske tiltak som benyttes, samt at det etableres muligheter for utluftning av røyk etter en brann.

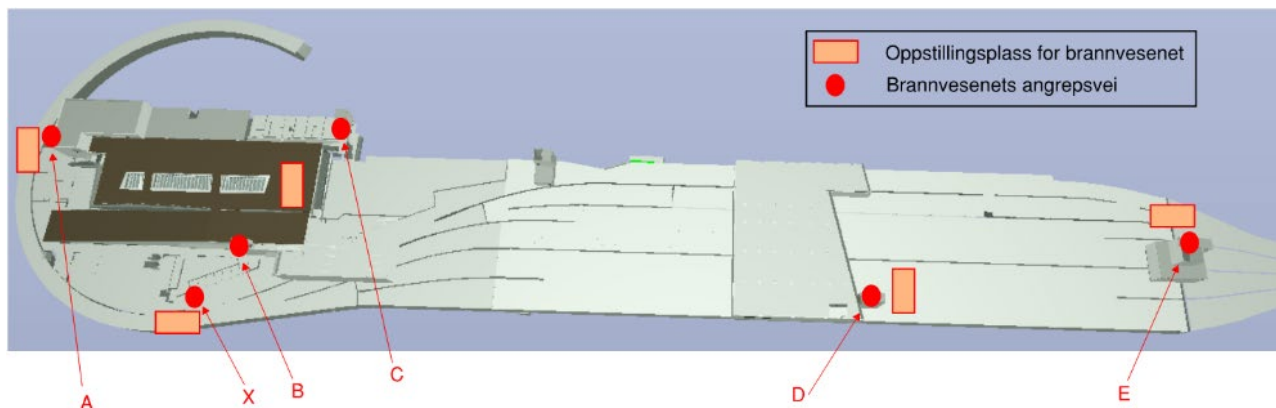
Basen deles inn i 7 ulike brannseksjoner med hensyn på verdisikkerhet.

Rømning er tilrettelagt slik at de ansatte har to ulike rømningsretninger tilgjengelig, som fører til uavhengige rømningsveier.

Brannvesenet har angrepsvei via adkomster til basen. Det er etablert et vått og trykksatt brannvann inne i basen til brannvesenet.

Det skal tilrettelegges for nedkjøring av spesialkjøretøy (skinnegående innsatskjøretøy/«Argo») til spor via basen. Dette er forankret i møte med brannvesenet i detaljplanfasen og er et tiltak i forbindelse med innsats hovedsakelig i tunnel, men kan også benyttes ved hendelser i basen.

Den store vareheisen i basen skal tilpasses slik at den kan frakte spesialkjøretøy fra terrengnivå og ned til driftsplan og videre til spor.



Figur 2: Brannvesenets angrepsveier og oppstillingsplasser til driftsbasen.

Bærekraft og miljø

Valg av materialer og løsninger skal imøtekomme tiltakshavers miljøkrav som bygger på Oslo kommunes overordnede krav og mål. Til rammesøknad vil det redegjøres for valg av løsninger og materialer. Det skal bl.a. benyttes lavkarbonbetong i så stor utstrekning som mulig.

Det utarbeides miljøoppfølgingsplan på grunnlag av en miljørisikovurdering, og denne skal inngå kontrakt med entreprenør. Miljøoppfølgingsplanen vil bli sendt med søknad om rammetillatelse (ref. § 2.1/2.7).

Påvirkning på omgivelsene – tiltaksplan og støy i anleggsfasen

Fylkesmannen i Oslo og Viken sitt vedtak om tillatelse til utslipp fra anleggsarbeid datert 13.02.2020 omfatter godkjente tiltaksplaner for følgende deler av prosjektet Fornebubanen: Fornebu stasjon og driftsbasis, Flytårnet stasjon, Fornebuporten stasjon og Lysaker stasjon. Dokumentasjon på mengder utkjørte masser og disponering av massene skal oversendes Fylkesmannen som en del av sluttrapporten i byggesak for grunnarbeider. Vedtaket med vilkår vedlegges til rammesøknad.

Fylkesmannen i Oslo og Viken har behandlet konsekvenser av flere forhold; sprengning, tunneldriving, graving og massehåndtering, utslipp av anleggsvann og tunneldrivevann, samt støy og støv til omgivelsene. I tillatelsen forutsettes bl.a. at det utarbeides rutiner for støvreduserende tiltak.

Spredning av støv skal i størst mulig grad begrenses ved hjelp av vasking og feiing av veier med fast dekke i nærområdene, vannpåsprøyting ved støvende arbeider og spyling av dekk på lastebiler som frakter masser ut av området. Det skal settes opp målestasjoner på flere steder i randsonen til anleggsområdet for kontroll av mengder nedfallsstøv slik at man kan følge opp evt. overskridelser av grenseverdien som er satt.

Ulike tiltak blir beskrevet i en miljøoppfølgingsplan som inngår i kontrakt med entreprenør.

Retningslinjer for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet (T-1442/2016) skal følges. Dette står i gjeldende reguleringsbestemmelser for Fornebubanen. Der står også at eventuelle søknader om overskridelse av støygrenser skal behandles av Folkehelsekontoret i Bærum kommune.

Tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen har hatt dialog med Folkehelsekontoret om generelle rammer for arbeidene på Fornebu sør, basert på støyprognoser for anleggsgjennomføringen. Det er også gitt rammer for grunnarbeidene som inngår i egen byggesak (saksnr. 20/11350). Når entreprenør for byggearbeidene med driftsbase og stasjon er valgt må det gjøres en ny vurdering på bakgrunn av planlagt metode, evt. avbøtende tiltak og type utstyr som skal benyttes. Denne vurderingen vil ligge til grunn for en søknad om tillatelse til å overskride grenseverdier i T-1442 som skal behandles av Folkehelsekontoret.

I henhold til de foreløpige rammene fra Folkehelsekontoret er følgende arbeidstider lagt til grunn:

Sterkt støyende arbeidsoperasjoner med impulslyd som spunting, peling, pigging og sprengning skal foregå innenfor kl. 08.00-17.00, mandag – fredag. Faste pauser på minimum 1 time skal planlegges i samråd med skoler og barnehager.

Andre støyende arbeider skal foregå innenfor kl. 07.00-19.00 mandag – fredag og kl. 07.00-15.00 lørdag. Anbefalte grenseverdier fra T-1442 legges til grunn, med en 5 dB skjerping på dag- og kveldstid som følge av langvarig anleggsperiode. Generelle grenseverdier for tiltaket blir dermed 60 dB på dagtid og 55 dB på kveldstid for boliger, og 55 dB i brukstid for skoler og barnehager. For aktiviteter som har impuls- eller rentonekarakter, skjerpes grenseverdiene ytterligere med 5 dB.

Før oppstart av støyende arbeider skal naboer og berørte varsles særskilt. Sterkt støyende aktiviteter som sprengning, spunting, pæling, boring og pigging, samt evt. nattarbeid skal varsles senest 2 uker før oppstart. Annen støyende aktivitet skal varsles senest 3 dager før oppstart.

Det er satt grenseverdier for tillatte vibrasjoner fra sprengning og andre grunnarbeider i henhold til NS 8141 – Vibrasjoner og støy. Byggherren har ansvar for at det utføres kontrollmålinger av vibrasjoner og støy i anleggsfasen.

Plangrunnlag og dispensasjonsforhold

Tiltakene omsøkes på gjeldende plangrunnlag og vil være avhengig av dispensasjoner. Vi vil be Bærum kommune om å vurdere om noen av dispensasjonene vil være midlertidige.

Det vil også være nødvendig å søke om dispensasjon fra forskriftskrav.

Det vises til eget dokument for gjennomgang av dispensasjoner.

Planer som berøres omfatter følgende:

Fornebu – Lysaker Metrotrasé, planID: 2010009, vedtatt 17/6-2015, med endringer av planen for delområde Fornebu sør, vedtatt 04.03.2020.

Formål: annen banegrunn – teknisk anlegg (oAB_TA1) og stasjons-/terminalbygg (oSTB12) under terreng, diverse formål på bakken innenfor bestemmelsesområde: midlertidig rigg- og anleggsområde.

PlanID 2016014 KOMMUNEDELPLAN 3 Fornebu

Formål: nåværende næringsbebyggelse (N2.1_A) med hensynssone friluftsliv (H530_1), nåværende park (GP19) med hensynssone friluftsliv (H530_1).

Det er igangsatt planarbeid med felles plan innenfor området. Planen har planID 2020008 og det ble avholdt oppstartsmøte 04.06.2020.

Fornebubanen er representert i en arbeidsgruppe der man bl.a. ser på avhengigheter mellom metrotiltaket og planlagt bebyggelse, i en utbyggingsfase og når området er ferdig opparbeidet, i tråd med intensjoner i KDP3.

Igangsettingssøknader

Det vil bli nødvendig å dele igangsetting i ulike faser. Foreløpig ser vi det som hensiktsmessig at den første igangsettingstillatelsen vil omfatte arbeider med råbygg (for base og stasjon). Det er planlagt for gjennomføring med to større entrepriser, én for råbygg og én for resterende arbeider; innredning og klimaskall/fasader. Videre kan det bli aktuelt å sende del-søknader for montering av heiser og rulletrapper og andre større innredningselementer. Inndelingen i del-søknader vil avtales med saksbehandler underveis i saksgangen.

Øvrige avklaringer

Under følger en liste over punkter vi ønsker å få avklart eller diskutert i forhåndskonferansen.

1. Krav om bygging av tilfluktsrom. Vil det være nødvendig å innhente dispensasjon fra DSB?
2. Fornebubanen vil ha behov for egne adresser på de ulike driftsenhetene på anlegget. Disse vil være Fornebu base, Fornebu stasjon oppgang A og Fornebu stasjon oppgang B. Det må planlegges for adressevedtak i god tid før planlagt oppstart av drift.
3. Hvilke tall ønskes lagt inn i en sammenstilt arealoversikt til rammesøknad? BTA eller BRA? Over og under nåværende eller fremtidig terreng?
Det er ikke satt spesifikke krav i reguleringsbestemmelsene eller angitt utnyttelsesgrad. I KDP3 er det angitt at areal som beslaglegges av metroanlegget skal unntas fra beregningen av utnyttelse. Noe av bygningsmassen til anlegget skal imidlertid inngå i fremtidig bebyggelse som en del av en 1. etasjeplan. Hvordan skal dette håndteres?
4. Enighet om målestokk på tegninger til rammesøknad; planer, snitt og fasader – 1:500 eller 1:200?
5. Dersom tegninger ønskes oversendt med informasjon om romfunksjoner vil det være nødvendig å unnta disse fra offentlighet. Hvordan skal dette sikres ved oversendelse?
6. Vil innsendt situasjonsplan tilfredstille kommunens krav?
7. Kan benevnelsen «Disponibelt» brukes på rom? Det finnes noen arealer i anlegget som ikke er knyttet opp mot spesifikke funksjoner eller romprogram.
8. Rammesøknaden vil redegjøre for en såkalt mellomfase. I en slik fase vil store deler av anlegget ligge i dagen, i påvente av videre utbygging iht intensjonene i KDP3. Det vil søkes om de tiltakene som er nødvendig for å åpne og drifte metroanlegget. I en slik fase vil det være påkrevet at store deler av tomten og områdene inntil anlegget avsperreres fra offentlig ferdsel av sikkerhetsmessige grunner. Hva slags krav vil kommunen stille til utførelse og estetikk på sikringstiltak (gjerder eller andre fysiske hindringer)?
9. Krav til dagslys og utsyn fra to rom med kontor- og møteromsfasiliteter i direkte tilknytning til verkstedet vil ikke kunne tilfredsstilles da disse rommene plasseres under terreng. Vi vil gjerne diskutere hvordan man skal vurdere slike rom og funksjoner med tanke på krav til dagslys og utsyn.

Bærum kommune

Med vennlig hilsen

Multiconsult



Lise A. Marthinsen

Rådgiver/ ansvarlig søker

Kopi: Tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen v/ Suruli Kanapathy