



Oslo

Fornebubanen

Multiconsult

FORNEBU BASE OG STASJON

Vedlegg til søknad om rammetillatelse – C13

Kommentarer til mottatte merknader til nabovarsel - Fornebu Sentrum Utvikling AS (FSU)

Det vises til mottatte merknader i brev datert 10.12.2021, fra Advokatfirmaet Schjødt AS på vegne av Fornebu Sentrum Utvikling AS (FSU).

Brevet sendes vedlagt søknaden. Nedenfor følger kommentarer til merknadene, listet opp etter temaene som er nevnt i brevet.

1. Innledning

Fornebubanen, som vil gå både i Oslo og Bærum, er i Bærum regulert i reguleringsplan «Fornebu – Lysaker metrotrasé» (områderegulering), godkjent 17. juni 2015, med vedtatte endringer av 04.03.2020 for delområde Fornebu sør.

Bygging av Fornebubanen er en forutsetning for den bymessige utviklingen som Kommunedelplan 3 (KDP3) åpner for. KDP3 åpner for særlig tett utvikling ved stasjonene, blant annet på FSU sitt areal på Fornebu.

Områdereguleringen stiller ikke krav om detaljregulering og er derfor grunnlag for FOBs søknad om rammetillatelse for tiltak planen omfatter – herunder etablering av Fornebu stasjon og base.

Forholdet mellom Fornebubanens områderegulering og KDP3 innebærer at FOB kan iverksette nødvendige byggetiltak både over og under bakken før «Felles plan» og påfølgende detaljreguleringer er vedtatt. Se KDP3 § 2.1 tredje ledd siste punktum og Områdereguleringen § 1.2 første kulepunkt siste punktum.

FOB og FSU har samarbeidet om prosjektering og **utveksling** av informasjon siden 2017. FOB og FSU ble tidlig enige om å la sine rådgivere gjennomføre jevnlig uformelle arbeidsmøter for å sikre gode, gjennomførbare løsninger for begge parter. FSU er således godt kjent med FOBs prosjekt og prosjekterte løsninger.

FOB og FSU inngikk i juni 2019 en avtale om samarbeid om planlegging, regulering og prosjektering (samarbeidsavtalen). Videre ble det inngått avtale om erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å etablere Fornebu stasjon og base, i desember 2019 (avtale om tiltrede og avtaleskjønn).

Det tiltaket FOB tilrettelegger for og har lagt ned arbeid i siden 2017 er en løsning der FSU kan føre lastene fra bygningene over stasjon og basen ned i grunnen gjennom FOBs vertikale konstruksjoner (vegger og

søyler), begrenset til planlagte bebygde områder. FSU prosjekterer og bygger sine utvekslingskonstruksjoner og eventuelt samvirkedekker som gir dem ønsket fleksibilitet til å etablere bygninger over stasjon og basen. FOB og FSU jobber fortsatt med mulige optimaliseringer vedrørende tilpasninger av prosjektene, dette omfatter plassering av bygg, mulighet for å utnytte FOBs sjakter til bæring, optimalisere utvekslingsprinsipper og laster.

2. Gjeldende plangrunnlag og forholdet til «midlertidighet»

Det er uklart for FOB om FSU mener det er motstrid i gjeldende plangrunnlag eller hvorvidt endringen områdereguleringen i 2020 medfører slik motstrid.

Forholdet mellom Fornebubanens områderegulering og KDP3 gjør det som nevnt mulig for FOB å iverksette nødvendige byggetiltak både over og under bakken før «Felles plan» og påfølgende detaljreguleringer er vedtatt. Se KDP3 § 2.1 tredje ledd siste punktum som viser til Områdereguleringen § 1.2 første kulepunkt siste punktum.

«Bestemmesesområde for anleggs- og riggområde, hensynssone sikringssone for metrotunnel og faresone stråling i Områderegulering for metrotrasé Fornebu – Lysaker, delområde Fornebu – Lysaker (planid 2010009) gjelder. I tillegg gjelder planen for anlegg under bakken (trasé for sporveis/forstadsbane, stasjons- og terminalbygg og annen banegrunn/tekniske anlegg) og tiltak over bakken som er nødvendig for etablering, bruk og drift av Fornebubanen.»

Det blir upresist når FSU i sine merknader punkt 2 skriver at KDP3 gjelder foran områdereguleringen ved motstrid, og at Fornebubanen må etableres slik at den ikke hindrer eller begrenser gjennomføringen av KDP3. Områdereguleringen gjelder tvert imot foran KDP3, også for tiltak over bakken som er nødvendig for å kunne bygge, bruke og drifte Fornebubanen. Områdereguleringen § 1.2 første kulepunkt siste punktum er en naturlig følge av at byggingen av Fornebubanen er en forutsetning for den bymessige utviklingen av Fornebu.

FOB er kjent med hvilke rammer som gjelder for å få innvilget dispensasjon fra en reguleringsplan og dispensasjonen er da også gjort nøye rede for i vedlegg B1 som også lå ved nabovarselet. De påståtte økte byggekostnader FSU får ved etablering av Fornebubanen (med eventuelle tilhørende dispensasjoner) er ikke uten videre forhold som kan vektlegges i vurderingen av om dispensasjons skal innvilges. All den tid FOBs tiltak på Fornebu sør er hjemlet i gjeldende områderegulering og er en forutsetning for realiseringen av FSU senere byggeprosjekt, må FSU tilpasse seg FOBs tiltak. Eventuelle ulemper som følge av etablering av t-banen kan FSU søke erstatning for basert ekspropriasjonsrettslige regler. Også etter ekspropriasjonsrettslige regler har FSU en plikt til å tilpasse seg t-banekonstruksjonen. Det skal her nevnes at det er tatt ut skjønnsbegjæring ved Ringerike, Asker og Bærum tingrett, som omfatter ni takstnummer langs traseen i Bærum, herunder FSU.

Behovet for midlertidighet kan være utfordrende, samtidig er det åpenbart krevende både for FSU og FOB å helt eksakt angi tidspunkter og fremdrift både for planarbeid, byggesak og produksjon, f.eks. når «Felles plan» blir vedtatt. Det er imidlertid ikke riktig at det vil være en usikkerhet knyttet til dimensjonering av basen når FOB har ferdigstilt sine arbeider. Fornebubanen kommer tilbake til dette i punkt 5.

3. Forholdet til privatrettslige avtaler

Det fremgår av pbl. § 21-6 1. ledd 1. pkt. at «Med mindre annet følger av loven her, skal bygningsmyndighetene ikke ta stilling til privatrettslige forhold ved behandling av søknad om tillatelse. En søknad skal avvises dersom det fremstår som åpenbart for bygningsmyndighetene at tiltakshaver ikke har de privatrettslige rettigheter søknaden forutsetter.»

Utgangspunktet er at plan- og bygningsmyndighetenes oppgave ikke er å kartlegge privatrettslige forhold. Hovedoppgaven er å vurdere om tiltak det søkes om vil være i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven. Det er en høy terskel for at søknaden skal avvises som følge av unntaket som fremgår av bestemmelsens 1. ledd 2. pkt.

FSU har ikke dokumentert at søknaden skal avvises på dette grunnlaget. Ingen av de privatrettslige forhold FSU har vist til innebærer at det er «åpenbart» at FOB ikke har de privatrettslige rettigheter søknaden forutsetter. FSUs anførsler beror på tolkninger av de privatrettslige avtalene, og FOB er ikke enig i FSUs tolkninger. Det vises til gjennomgangen av FSUs anførsler knyttet til de privatrettslige avtalene under i punktene 4-10.

FOB bemerker at de vil besørge tinglysing av rettigheter over FSU sin eiendom, i den grad det er nødvendig.

4. Godkjenning av søknaden kan hindre gjennomføring av KDP3

I punkt 4 har FSU summert det de omtaler som «kjente utfordringer»:

1. FSU søker en «planmessig avklaring». Forholdet mellom KDP3 og områdereguleringen er det gjort rede for i punkt 1 og 2. FOB forholder seg til områdereguleringen for metrotraséen – som tar høyde for plassering av overliggende bebyggelse i bla. § § 18 og 20.
2. FOB viser her til Rammesøknadens følgebrev F1 og vedlegg C18 som redegjør for at Basen tåler laster fra overliggende bebyggelse. Se også punkt 5 nedenfor.
3. Verken reguleringsbestemmelsene eller de privatrettslige avtaler gir anvisning på bestemte funksjonskrav eller spesifikke tekniske løsninger. Se punkt 5. Forholdet til jernbaneloven § 10 er kommentert i punkt 6.
4. Vi viser her til Rammesøknadens følgebrev F1 og vedlegg C18 samt punkt 5 nedenfor. Uforutsett blir dette neppe for FSU, da det er en løsning som FOB har arbeidet med siden 2018 og som FSU har vært kjent med.
5. Det følger av avtalen mellom partene at *«Dekket er beliggende på kote 5,2 moh, men på enkelte steder har FOB funksjoner beliggende over kote 5,2 moh. Ettersom arealene over kote 5,2 moh er svært verdifulle for FS, skal partene tilstrebe at FOBs arealer begrenses så langt det lar seg gjøre.»* Kravet om beliggenhet på kote 5,2 er dermed ikke absolutt og FOB dokumenterer også med søknaden at det muliggjør bebyggelse i tråd med reguleringsplan og avtaler. FOB viser igjen til punkt. 5
6. Dette er kommentert under punktene 7-10

5. Nærmere om fundamentering og bærende konstruksjoner

5.1 Områdeplanens krav til dimensjonering av basen for overliggende bebyggelse

FOB kan bekrefte at områdereguleringsplanen §18 og §20 er ivaretatt. Overordnede og uforpliktene laster oversendt fra FSU er ivaretatt i FOBs prosjektering. FOB har en pågående koordineringsprosess med FSU vedrørende overføring av laster ned på FOBs bærende vertikale konstruksjoner og fundamenter. Bærende vertikale konstruksjoner og fundamenter er prosjektert for laster som tilsvarer bygg på minimum 10 etasjer, begrenset til planlagte overliggende byggeområder. Det er tatt hensyn til bebyggelse slik den er skissert i pågående prosess for Felles plan. Dette innebærer at FOB har lagt fasadelinjer, avklart mellom FSU og BK, til grunn for hvor det oppføres bygg og hvor det ikke oppføres bygg.

FOB har lagt fasadeoversikten til grunn for hvor det kommer laster fra 10 etasjes bygg og hvor det kun kommer laster fra FSUs mørke arealer og gatearealer, og prosjektert bæresystemet i henhold til det. Fornebubanen har forholdt seg til mottatt lastunderlag fra FSU i RIB-004 datert den 02.11.2020. Dette ble underlaget for å dimensjonere FOBs konstruksjoner. Fornebubanen har kommunisert at lastinformasjonen

fra FSU er mangelfull og har etterspurt en mer detaljerte leveranser for å kunne bekrefte at man klarer oppgitte laster. FSU har meldt at de vil starte opp med det arbeidet i mai 2022.

Hvorvidt bestemmelsene i områdereguleringen utgjør en begrensning av områder som ennå ikke er detaljregulert er i utgangspunktet ikke opp til FOB å vurdere. Det er utvilsomt nyttig at FOB og grunneiere på Fornebu sør samarbeider, men FOB kan og må forholde seg til områdereguleringsplanen.

Det er videre korrekt at det har vært samarbeid om å fastsette fasadelinjer og at FSU er i prosess med å forankre disse i Bærum kommune. At FOB ved dette eller på annen måte (trolig menes i avtale) har påtatt seg FSUs reguleringsrisiko frem til det foreligger et bindende vedtak om fasadelinjene er ikke korrekt og har verken forankring i avtaler eller lovverk. FOB deler imidlertid oppfatning om at vedtakelse av Felles plan vil dempe FSUs risiko.

FSU anfører likevel at FOB må omsøke tiltaket som det nå søkes om fordi det *«ikke er mulig å prosjektere bæresystemet på Basen i sammenheng med overliggende bebyggelse nå.»* Igjen fastholdes det at FOB må forholde seg til gjeldende Områderegulering.

5.2 «Tynt dekke» kan vanskeliggjøre eller i verste fall umuliggjøre byutvikling over basen

FOB kan bekrefte at dekket har tilstrekkelig kapasitet til å ivareta bygg og anleggslaster fra FSU. Av det inngår støpetrykk fra FSUs overliggende dekke, brannbiler, mobilkraner og anleggskjøretøyer som f.eks betongbiler osv. Se videre svar i dokument C18 pkt. 4.4.

Fornebubanen er videre ikke kjent med at det foreligger sikkerhetsmessige utfordringer utover det som er normalt å forvente når en bygger over og rundt eksisterende bygg.

Fornebubanen har plassert sitt dekke så lavt ned som mulig for å minimere sitt avtrykk og vil ikke beslaglegge mer areal enn nødvendig. Fornebubanens dekke ligger i all hovedsak på samme høyde som da avtalen ble inngått. Fornebubanen har tilstrebet å imøtekomme FSUs ønsker så langt det lar seg gjøre med forutsetning om at metroanleggets funksjonskrav er ivaretatt jf. avtalens bestemmelse om at *«Dekket er beliggende på kote 5,2 moh, men på enkelte steder har FOB funksjoner beliggende over kote 5,2 moh. Ettersom arealene over kote 5,2 moh er svært verdifulle for FS, skal partene tilstrebe at FOBs arealer begrenses så langt det lar seg gjøre.»*

Utover den gjengitte bestemmelsen har ikke avtalene inngått mellom FOB og FSU en detaljeringsgrad som tilsier at teknisk løsning ble tatt stilling til ved inngåelse av avtalene, verken av FSU eller FOB.

FSU deltok i arbeidet med endring i områdereguleringsplanen rundt årsskiftet 2019/2020, herunder arbeidet med §§ 18 og 20. Det var både skriftlig korrespondanse mellom FSU, FOB og Bærum kommune i form av e-poster, samt telefonisk kontakt og møter. Det ble utvekslet flere forslag til formuleringer i dette tidsrommet. FOB finner ingen grunn til å gjengi disse her. FOB forholder seg til ordlyden i gjeldende regulering. FOB finner imidlertid grunn til å gjengi kommunedirektørens kommentarer til endringene i merknader til høringen avgitt i januar 2020. Her heter det blant annet:

«Kommunedirektøren mener det er naturlig at Fornebubanen etablerer takkonstruksjon over sine funksjoner. Dette gjenspeiles i § 18 for felt oSTB12. Kommunedirektørens tolkning av denne bestemmelsen følger under. Da felt oSTK12 i vertikalnivå 1 ligger under felt oTBK2 og 3 og park1, er kravet om dimensjonering for 10 etasjer for felt oTBK2 og park1 ivaretatt. Kommunedirektøren mener at Fornebubanen ikke kan pålegges å etablere tak over felt oV2.

....

Kommunedirektøren mener utbyggerne må ta kostnadene ved eventuelle utvekslingssystemer. Det kan påpekes at grunneierne oppnår flere fordeler ved å bygge over disse konstruksjonene sammenliknet med å bygge på «jomfruelig» tomt: Utgraving og eventuell sprengning er utført og eventuelt forurensede masser er fjernet. Utbygger kommer til en forutsigbar og i stor grad utført fundamentering til berg. Utbygger slipper å forankre mot oppdrift. Utbygger kan bruke basens toppdekke som et vanntett nedre dekke. Disse fordelene innebærer en klart billigere byggekostnad for utbyggere som vil bygge over basen. Løsningen med utvekslingssystemet vil også være fleksibelt for fremtidige endringer i premisser (tekniske forskrifter, planendringer m.m.)» (FOBs understrekning)

I planvedtaket fra kommunestyret 04.03.2020 står følgende i Kommunedirektørens redegjørelse for forslag til vedtak, under avsnittet Dimensjoneringskriterier driftsbasis:

Gjeldende reguleringsbestemmelser legger opp til at taket over det underjordiske base- /stasjonsanlegget skal dimensjoneres slik at det kan plasseres bygg på opptil 10 etasjer på hele flaten. Bygg med 10 etasjer representerer store krefter som skal føres ned mot konstruksjonens toppdekke. Det legges til grunn at det ikke er ment at toppdekket skal dimensjoneres for så høye bygg som det her er snakk om hvor som helst over hele takflaten. Reguleringsbestemmelsene ansees oppfylt dersom vegger og søyler dimensjoneres for å kunne ta de nevnte lastene. Ved et «utvekslingssystem» som i praksis er bjelker/dragere som er fundamentert på to eller flere av basens bærevegger/-søyler og som med dette kan flytte/utveksle punktet der last fra overliggende bygg kan føres ned.

Se videre svar i dokument C18 pkt 4.1. om. nedføring av utbyggers laster i FOBs konstruksjoner.

5.3 Mulige løsninger vedrørende dimensjonering av basen

Se pkt. 5.1 og 5.2 over for forutsetninger på konstruksjon. Fornebu stasjon og base er svært stor og kompleks konstruksjon, men FOB mener å ha prosjektert en rasjonell løsning som ivaretar basens behov for å fungere som en driftsenhet. I tillegg er miljøavtrykk og kostnadseffektivitet vektlagt i prosjektering. Fornebubanen legger ingen hindringer for fremtidig byutvikling på Fornebu, tvert imot er det t-banen som *muliggjør* nettopp den byutviklingen kommunen har vedtatt ved KDP3. Det er forståelig at FSU søker å begrense risiko i utviklingen av sitt prosjekt, men det påligger verken FOB eller Bærum kommune å skjerme FSU «for all risiko mtp plassering av bygg og byrom,».

6. Forholdet til jernbaneloven §10

Det er kjøreveiens eier som må ta stilling til tiltaket FSU ønsker å gjennomføre jf. Jernbaneloven § 10 1. ledd. I samarbeidsavtalen mellom FOB og FSU pkt. 5 2. ledd fremgår det videre at samtykke til tiltak må innhentes fra Sporveien når banen er satt i drift. Videre fremgår det av avtalens pkt. 5 3. ledd og 4. ledd at «FOB bygger konstruksjoner som vil kunne fungere som barriere mellom t-banedriften og FS/FSUs fremtidige byggeaktivitet. FS/FSU må forholde seg til føringer for sine arbeider og aktiviteter gitt av Sporveien. FOB involverer Sporveien underveis for å tilrettelegge for FS/FSUs byggeprosjekt. Etter FOBs opphør, avklarer FS/FSU dette direkte med Sporveien.

FOB bygger konstruksjoner som vil fungere som barriere mellom t-banedriften og FS/FSUs fremtidige bygg.» (FOBs understrekning).

Videre heter det i pbl. § 21-5 1. ledd 1. pkt: «Når tiltaket er betinget av tillatelse eller samtykke fra annen myndighet, eller når planer for tiltaket skal legges fram for slik myndighet, kan kommunen vente med å avgjøre saken inntil det foreligger avgjørelse eller samtykke som nevnt.» Det er FSU sitt tiltak som eventuelt utløser en slik samordningsplikt, ikke FOB sitt tiltak.

7. Manglende sikring av flomvei over GP13

FOB har svart på disse problemstillingene gjennom skisse for utforming av flomvei i permanent situasjon, se *Fornebu base og stasjon - Flomstudie allmenningen, PF-P-610-RA-0003_03G_O* og *Flomvurderinger for Allmenningen - Fornebu Stasjon og Base PF-P-610-RB-0003_03G_O*. Skissen ivaretar alle momentene listet opp i merknaden. Et av alternativene som presenteres i studien (alternativ 2) er ytterligere detaljert og presentert for utbyggerne og Bærum kommune i møter med arbeidsgruppen for felles plan. FOB fastholder ved at stasjonsoppgang A ikke står i veien for at alle premisser fra KDP3 kan oppfylles.

8. Hydraulisk barriere, drenssystem og hindringer langs basen

Konseptet er endret etter at nabovarselet ble sendt. Bakgrunn for, og overordnet design av barriere og drenssystem er beskrevet i oppdatert versjon av dokumentet *Fornebu Base og stasjon, grunnvannshåndtering PF-P-721-RB-0009_03G_O*. Drenssystemet ligger i inntil to meters avstand fra basens yttervegg og innenfor hva som er regulert til baneformål.

Spunten som settes skal ikke fungere som hydraulisk barriere og kan derfor kappes til ønsket nivå.

Fornebubanen ser at det kan være en risiko for at FSUs tiltak vil berøre området ved drenssystemet, dette mener Fornebubanen er gjennomførbart så lenge drenssystemet re-etableres.

9. Støy/vibrasjoner

Områdereguleringens krav og tiltredelsesavtalenes skjerpede krav til strukturlyd og vibrasjoner ivaretas ved at det utføres analyse av vibrasjoner og dimensjonering av dempetiltak i form av vibrasjonsmatter/fjærer for å forhindre spredning av vibrasjoner og strukturlyd inn i byggenes konstruktive bæresystemer. FOB mener ivaretagelse av krav er mulig.

10. Permanent opparbeidelse av rekkefølgekrav, sjakter m.v.

FOB er enig i at det er en kompleks plansituasjon på Fornebu Sør. Noen områder er unntatt krav om felles plan og skal opparbeides før banen tas i bruk. Det åpnes også for midlertidig opparbeidelse av flere områder.

Det følger av reguleringsbestemmelsenes §1.2 at

«Felles plan iht KDP3 § 40.2 skal løse permanent løsning for gater og gang- sykkelveier innenfor Fornebu sør. Det åpnes for midlertidig etablering etter gjeldende plan for metrotrasé, ref. § 12-14 og § 16, for å sikre nødvendig atkomst til drift og bruk av Fornebubanen.»

Slik FOB ser det vil det trolig bli behov for detaljregulering av flere utearealer etter vedtak av felles plan da mange av disse vil måtte reguleres i to nivåer avhengig av hvor det skal bygges kjellere. Formuleringen «permanent løsning for gater og gang- og sykkelveier» antas å være begrenset til plassering i vertikalnivå 2, og omfatter nødvendigvis ikke detaljering av overflater med overganger mot tilgrensende bebyggelse osv. FOB forholder seg til områdereguleringen som skal legge til rette for at FOBs byggesak ikke er skal være avhengig av framtidige planprosesser. FSUs forslag om å legge inn vilkår til kommende faser i byggesaken for FOBs tiltak som vil være avhengig av at flere planprosesser, som FOB ikke skal ha gjennomføringsansvar for, vil medføre en stor risiko for forsinkelser i byggetid og planlagt åpning av banen.

Som FSU nevner er det også kjent at det planlegges for en annen bystruktur i felles plan enn det som er lagt til grunn for plassering av veier og kvartaler i områdeplanen.

FOB ser det derfor som nødvendig å søke dispensasjon fra krav om opparbeidelse av en del felt selv om det åpnes for en midlertidig opparbeidelse av disse. Det vises til søknad om dispensasjoner i vedlegg B1 med dispensasjon fra rekkefølgekrav og utomhusplan. Det vises også til avsnitt «Forholdet til gjeldende reguleringsplan – krav til utomhusplan» under temaet Utendørsarbeider i følgebrevet vedlegg F1.

FOB har som intensjon å oppfylle sine privatrettslige forpliktelser. Hvordan dette skal gjøres avhenger av kommende planprosesser.

Det er uklart hva FSU mener når de skriver at FOB ikke har ivaretatt tilstrekkelig fleksibilitet for sjakter og andre tekniske konstruksjoner. Det er riktig at Bærum kommune ikke har avgjort plassering av bygg. Gjennom en serie med koordineringsmøter mellom FOBs og FSUs konsulenter om temaet sjakter og tekniske føringer er sjaktene tilpasset foreløpig planlagt bebyggelse, innenfor avsatte bestemmelsesområder. FOB mener med dette bestemmelsenes §29 er oppfylt.

11. Dispensasjoner

FOB er som nevnt kjent med de rettslige rammene for dispensasjoner. Som dette skriv og søknaden for øvrig redegjør for, er det ikke behov for å søke dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene §§ 18 og 20.

FOB har gjennomført flere hundre fag- og prosjekteringsmøter med FSU siden 2019. Dette inkluderer også samarbeid med FSU i forbindelse med FSUs pågående detaljregulering av #11. Dette har medført behov for flere dispensasjoner i området #11.

FOB og FSU er enige i at det vil være fordelaktig om et evt. lokk/innkapsling i området ved vareleveringen er etablert før idriftsettelse av Fornebubanen. Innkapslingen og FSUs skisserte fremtidige innkjøring er utenfor FOBs områderegulering. FOB har også ulike krav til funksjon for en slik innkapsling. FOB vil sikre uforstyrret drift av leveranser til metroanlegget. FSU ønsker å etablere en innkapsling som kan bære bebyggelsen over. Løsningen det søkes rammetillatelse for er tilpasset og tilstrekkelig fleksibel til å ivareta en mulig fremtidig situasjon hvor innkjøringen flyttes. Videre vil innkapsling bli etablert til å både sikre FOB og FSUs ønskede funksjoner. Etablering av slik innkapsling er dog avhengig av FSUs detaljregulering og detaljprosjektering og utenfor FOBs tiltak. Det vil ikke være naturlig at innkapslingen er del av FOBs søknad om rammetillatelse.

Det vises i denne sammenheng til følgende setning i saksfremlegget til behandling av områdeplanen i kommunestyret i Bærum, *datert 16.01.2022: Kommunedirektøren mener at Fornebubanen ikke kan pålegges å etablere tak over felt oV2, men planen legger ingen hindringer for at dette gjøres senere.*

Videre må dispensasjoner vedrørende høydeavvik behandles konkret og på bakgrunn av argumentasjon i følgebrev for dispensasjoner B1.