FORNEBU BASE OG STASJON

Vedlegg til søknad om rammetillatelse – C14

Kommentarer til mottatte merknader til nabovarsel – OBOS Fornebu AS

Det vises til mottatte merknader i brev datert 10.12.2021, fra OBOS Fornebu AS (OBOS).
Brevet sendes vedlagt søknaden. Nedenfor følger kommentarer til merknadene, listet opp etter temaene som er nevnt i brevet. Oslo kommune Fornebubanen (FOB) har funnet grunn til å knytte enkelte kommentarer til den innledende teksten i brevet fra OBOS. Disse kommentarene følger innledningsvis.

Overordnet om søknaden og dispensasjonene

(ulempevurderinger og alternative løsninger, strid med §19-2)

OBOS hevder det er enkelt å unngå flere av de varslede dispensasjonene. FOB bemerker at dette handler om et av Norges mest omfattende anleggsprosjekter, med et meget komplekst reguleringsmessig grensesnitt mellom grunneierne og FOB hva gjelder det omsøkte tiltaket. Et av elementene som gjør det omsøkte tiltaket komplekst er ulikheten i hvor langt partenes prosjekt har kommet i reguleringsprosessen. Dette skaper utfordringer for en rekke grensesnitt mellom partene. Når det i den sammenheng vises til en uttalelse fra Sivilombudsmannen som gjaldt hvorvidt en idrettshall skulle anlegges i den ene eller andre himmelretningen for ikke å komme i strid med noen festerettigheter på grunneiers eiendom, er sammenligningen ikke treffende. Vurderingen av hvorvidt det er grunnlag for dispensasjon fra planen må nødvendigvis foretas konkret for hvert enkelt forhold i planen tiltakshaver søker dispensasjon fra. Det sentrale i denne vurderingen er om de vilkår loven oppstiller for slik dispensasjon er oppfylt. FOB redegjør i søknaden for hvorfor det er behov for dispensasjonene i dette komplekse prosjektet.

FOB mener videre at vi kan dokumentere at søknaden er komplett. Det vises til det som her fremkommer i søknadsteksten med vedlegg. FOB finner grunn til å minne om at det er sendt et nabovarsel om rammesøknad. Når det i merknadsbrevet til varselet om rammesøknad, flere steder henvises til de krav OBOS mener stilles til en rammesøknad og påfølgende hvorledes FOB ikke ivaretar disse krav, er dette derfor ikke treffende. FOB vil så langt plan og bygningsloven (pbl.) med tilhørende forskrifter pålegger oss, imøtekomme de krav som stilles til en rammesøknad.

Prosessen

FOB bemerker at samarbeid mellom partene naturligvis er sentralt i et prosjekt som dette. FOB er imidlertid av den oppfatning av at etaten har sørget for en grundig og ryddig prosess for å avklare ulike temaer og finne omforente løsninger med grunneierne. FOB har siden 2019 hatt langt over 100 møter med OBOS, og partene har samarbeidet for å avklare og tilpasse FOBs konstruksjoner, høyder, tekniske anlegg og utomhusanlegg så langt det er mulig gitt de ulike planfasene.

Manglende detaljplaner for bebyggelsen som skal komme over Fornebubanens anlegg er, og vil for alle parter være, en usikkerhetsfaktor all den tid det tar planmyndigheten å fatte nødvendige vedtak.

1. Gjeldende plangrunnlag – forholdet mellom KDP3 og områdereguleringen

Basert på OBOS sin redegjørelse av plangrunnlaget, finner FOB grunn til å vise til bestemmelsen i områdereguleringen § 1.2 første kulepunkt:

> «*KDP3 gjelder foran områderegulering for metrotrasé Fornebu-Lysaker, delområde Fornebu-Lysaker (planID 2010009) med unntak av følgende, ref. KDP3 § 2.1: Bestemmelsesområde 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 områdereguleringsplanen 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*.» (vår understrekning.) KDP3 § 2.1 har likelydende formulering.

Områdereguleringen gjelder altså foran KDP3 så langt som det her fremkommer. I redegjørelsen har OBOS blant annet fremholdt at:

> *«det betyr i praksis at fornebubanen må tilpasse sine tiltak slik at det ikke oppstår motstrid med gjennomføringen av KDP3»*

FOB er ikke enig i OBOS' tolkning av gjeldende plangrunnlag. Fornebubanen påvirker ikke handlingsrommet negativt for utbygger, tvert imot er Fornebubanen en forutsetning for utnyttelsesgraden som ligger i KDP3. Videre er banekonstruksjonen ferdig regulert og gir bindende føringer for den bebyggelsen som skal detaljreguleres på et senere tidspunkt.

Videre har OBOS fremholdt at:

> *«Vedtakelsen av fellesplan gjør at det ikke lenger er behov for midlertidig opparbeidelse av enkelte tiltak slik bl.a. områdereguleringens §1.2 siste kulepunkt åpner for».*

Områdereguleringen angir i §2.5 at park 1-7 skal opparbeides i tråd med FOB sin godkjente utomhusplan. Opparbeidelsen kan være midlertidig jf. områdereguleringen §23.

FOB anser muligheten for midlertidig opparbeidelse som nødvendig for å kunne få brukstillatelse, sikre åpning og drift av Fornebubanen, samt å få avsluttet byggesaken innenfor rimelig tid av hensyn til overtagelse av anlegget. Permanent opparbeidelse ved oppstart drift vil være utfordrende som følge av utvikling av eiendommer over og under terreng. Sikret eller idriftsatt bane er forutsetningen for bebyggelsen som følger av KDP3.

2. Rammesøknadens forutsetning om mellomfase, bl.a. følgebrevets s. 4

2.1 Begrepet «Mellomfase»

OBOS etterlyser en nærmere definisjon av begrepet mellomfase. Dette mener vi er godt beskrevet i redegjørelsen til nabovarselet. FOB har ikke anledning til å presentere grunneiernes faser for deres utbygging da bystrukturen med den fremtidige bebyggelsen inngår i en pågående planprosess. Det vises i nabovarselet til at det som omsøkes er begrenset til Fornebubanens anlegg, med de tiltak som er nødvendige for å sette banen i drift. FOB avviser ikke at det kan bli hensiktsmessig å omsøke endringer underveis i anleggsperioden for å legge til rette for bebyggelsen som er tenkt skal komme over og inntil stasjonen og basen. Slik vi ser det bør slike endringer ha et gyldig plangrunnlag. Alternativet er å søke dispensasjon fra plankravet i KDP3.

I nabovarselet ble det vist en oppstillingsplass for brannbil inne på OBOS sin eiendom. Denne er blitt flyttet ut i parkdraget.

FOB har som intensjon å oppfylle alle forpliktelser som ligger i inngåtte privatrettslige avtaler med alle grunneierne på området.

Vi viser for øvrig til at det er antatt i juridisk teori at det på visse vilkår fremdeles er anledning til å dele opp rammesøknaden også etter den gjeldende plan og bygningslov. Videre kan både lovens formål og reelle hensyn kunne støtte en slik oppdeling i særlige tilfeller, slik at rettsregelen fremdeles er at en slik oppdeling, etter omstendighetene er tillatt. FOB finner imidlertid ikke grunn til å gå nærmere inn på dette, slik søknaden er utformet.

2.2 Byens tilgjengelighet i mellomfase(r)

FOB er enig med OBOS i at det er stor usikkerhet rundt hvordan Fornebu sør ser ut når banen er ferdigbygd og klar for idriftsettelse. Området skal gjennom felles plan, detaljreguleringer, byggesaker og gjennomføring av tiltak. Fremtidige tiltak vil foregå delvis over og under bakken og utviklingen vil strekke seg over flere år. Fornebubanen mener dette underbygger behovet for å rammesøke med utomhusplan med midlertidig opparbeidelse av arealer, slik det er adgang til i områdereguleringen. Videre vil Fornebubanen advare mot å sette vilkår basert på uavklarte forhold i senere planprosesser da dette kan hindre brukstillatelse og ferdigattest på banen. Det er det heller ikke rettslig grunnlag for, slik FOB ser det.

2.3 Behovet for midlertidig opparbeidelse er bortfalt

Det vises til rådmannens innstilling til endringen av områdeplanen i mars 2020 der det bl.a. står at det er ønskelig at løsning for permanent gate-, park- og byromsstuktur er avklart når Fornebubanen er kommet så langt at de skal oppfylle rekkefølgekravene. Gater og gang- og sykkelveier må opparbeides før banen er i drift. Utformingen skal avklares i felles plan eller påfølgende detaljreguleringer.

OBOS viser for øvrig til at FOB gjennom en privatrettslig avtale er forpliktet til å opparbeide park 1-7 (GP13) til et nivå som fastsettes i felles plan. Det framholdes at det er overveiende sannsynlig at det vil foreligge et plangrunnlag for permanent opparbeidelse av nevnte felt før banen skal tas i bruk, og OBOS mener derfor behov for midlertidig opparbeidelse bortfaller.

Vi mener det på nåværende tidspunkt er store usikkerheter knyttet til framdriften i arbeidet med felles plan og også hvilket detaljeringsnivå denne planen vil ha for alle de ulike delene av den kommende byen som vil påvirke opparbeidelsen av uteområdene.

I det foreløpige materialet som FOB har fått tilgang til og som er oversendt Bærum kommune, er det ikke vist bruk av arealer under terreng til kjellere. Dersom utomhusplanen som skal følge felles plan skal bli grunnlag for byggesaksbehandling, må det forutsettes at kjellere innenfor feltene utomhusplanen omfatter heller ikke blir underlagt krav om detaljregulering. Det blir da uklart hva som skal danne grunnlag for prosjektering, søknad og gjennomføring av bygningsmessige tiltak under terreng, som igjen vil være styrende for permanent opparbeidelse av arealet på bakken. Etter det vi er kjent med gjelder dette for arealet i allmenningen mellom Snarøyveien og adkomst A. Om det er ment at utomhusplanen skal omfatte alle gang- og sykkelveier, park- og byrom på Fornebu sør, vil flere av disse ha underliggende kjellere for den nye bebyggelsen over.

Vi mener behovet for midlertidighet, som det er åpnet for i områdereguleringen, ikke vil falle bort med vedtaket av felles plan, men må ses i sammenheng med behov for detaljregulering av arealene under terreng.

FOB har som intensjon å oppfylle alle forpliktelser som ligger i inngåtte privatrettslige avtaler med alle grunneierne på området jfr. også pkt. 2.1 om dette.

3. Brann- og redning; forplassen til stasjonsoppgang A, B/K 5 og 6 (S4.4_B) og fv6

3.1 Forplassen til stasjonsoppgang A

Oppstillingsplass for brann og service flyttes utenfor areal regulert til fV6.

3.2 Brann- og redning inne på felt B/K 5 og 6 via GP13

Oppstillingsplass for brannbil er flyttet til park 5, oGS10 og oSTB2. Trase over basedekket er avklart med OBOS. Brannvesenets oppstillingsplass og adkomst til sjakt i #4 i permanent fase må løses av Felles plan og Obos i senere detaljreguleringer.

3.3 Fv6

FOB vurderer det slik at veien er underlagt krav om felles plan og ser det ikke som hensiktsmessig å medta denne i denne rammesøknaden. Ved vedtak av felles plan og senere detaljregulering kan eventuelt veien etableres gjennom egen saksbehandling.

4. Koordinering av utbygging under og over bakken, herunder laster og sjakt

4.1 Laster – FOBs konstruksjoner og dekket

Fornebubanen kan bekrefte at områderegulerings §18 er ivaretatt. Vertikale og horisontale laster oversendt fra OBOS er ivaretatt i FOBs prosjektering.

FOB samarbeider og har en felles forståelse med OBOS vedrørende overføring av laster ned på FOBs bærende vertikale konstruksjoner og fundamenter.

Dokumentasjon av kapasitet av FOBs bærende vertikale konstruksjoner er oversendt til OBOS fra Prosjekteringsgruppen Fornebubanen (PGF) i e-post, 25.04.2022.

For parker og infrastrukturområder er det dimensjonert for oppgitte jordlaster, terrenglaster og eventuell supplerende laster fra OBOS sine mørke arealer mellom terreng og Fornebubanens konstruksjoner.

Estimerte horisontale laster fra OBOS er ivaretatt. Disse tas opp av FOBs topplate og føres ut til fjell som trykkrefter. Horisontalskiven (dekke over basen) har tilstrekkelig stivhet til at disse kan plasseres jevnt fordelt langs basen.

Stemplingslaster er ivaretatt av FOBs konstruksjoner. Det forutsettes at det OBOS prosjekterer sine egne konstruksjoner med stemplingslast fra en etasje ned på FOBs konstruksjoner.

Tårnkraner er forutsatt utvekslet ned på FOBs konstruksjoner. Dette er avtalt med OBOS i møter. FOBs dekke har kapasitet til mobilkran og anleggskjøretøyer som f.eks. betongbiler. Mesanin over FBU er dimensjonert for utrykningskjøretøy, det dekker de aller fleste anleggskjøretøy.

FOB viser for øvrig til Direktoratet for byggekvalitet sin veileder til SAK10 § 6-4 bokstav e:

> «*For å tillate det omsøkte tiltaket er det tilstrekkelig at eventuell fare er identifisert, og at det kan gjennomføres sikringstiltak. Mer detaljert prosjektering av sikringstiltak kan i så fall vente til søknaden om igangsettingstillatelse*.» (vår understrekning). FOB forholder seg til forskriftens krav i

> søknaden og vi mener at vi, som det fremgår av det ovenstående, kan dokumentere at områderegulerings §18 er ivaretatt hva gjelder sikkerhet mot fare.

FOB mener derfor det ikke er grunnlag for å stille krav om dispensasjonssøknad vedrørende laster som følge av manglende sikkerhet mot fare.

OBOS fremholder for øvrig i sin merknad at:

> «*I påvente av avklaringer i felles plan og etterfølgende detaljreguleringer, er det usikkerhet knyttet til hvor OBOS' bygg kan plasseres, med hvilke høyder og hvilke laster. Følgelig må FOBs søknad ta høyde for at OBOS' bygg kan komme hvor som helst innenfor oSTB12 på område S4.4._B*.»

FOB viser her til ordlyden i områdereguleringen § 18 kulepunkt 10:

> «*I oSTB12 skal taket til det underjordiske metroanlegget dimensjoneres slik at laster fra park og infrastruktur kan plasseres på hele takflaten.*
>
> *Bærende vertikale konstruksjoner og fundamenter i metroanlegget, skal kunne ta laster som tilsvarer bygg på minimum 10 etasjer, begrenset til overliggende byggeområder.* Bæresystemet på metroanlegget skal så langt det er mulig, prosjekteres i sammenheng med overliggende bebyggelse. Innenfor feltet kan det etableres sykkelparkeringsplasser, jfr. krav i § 2.6 Sykkel.» (vår understrekning.)

Det er altså begrensede områder det skal kunne tas laster som tilsvarer bygg på minimum 10 etasjer iht. bestemmelsen innenfor oSTB12 og oAB_TA1. For å sikre realiseringen av Fornebubanen må OBOS tilpasse seg FOBs bæresystem og FOB kan ikke se at Fornebubanen gir begrensninger for bebyggelse som ivaretar utnyttelsesgraden beskrevet i KDP3.

Grunneiers utvekslingssystem ned på Fornebubanens konstruksjoner anser FOB ikke som en del FOBs anleggseiendom. Det pågår en samarbeidsprosess som kan medføre at det er hensiktsmessig at FOB bygger deler eller hele utvekslingskonstruksjonen til OBOS. Dette er også i henhold til tiltredelsesavtalen med OBOS.

FOBs konstruksjoner er dimensjonert for strengere krav enn R120 (ISO brannkurve). M-kravet gjelder for tilstøtende konstruksjonsdeler og ikke for at hele bygg skal kollapse. OBOS må designe sitt bygg i henhold til de krav som norsk regelverk gir til laster, lastfaktorer, materialfaktorer, robusthet og duktilitet for å unngå kollaps. FOBs takflate er dimensjonert for å kunne motstå dimensjonerende ulykkestilfeller.

Fornebubanen har i overnevnte redegjørelse bekreftet at bygg kan reises uten større ulemper for OBOS. Det er ellers kjøreveiens eier som må ta stilling til tiltaket OBOS ønsker å gjennomføre når banen er satt i drift jfr. Jernbaneloven § 10 1. ledd. Det vises videre til tiltredelsesavtalen pkt. 6.7 hvor dette er omtalt.

4.2 Hydraulisk barriere

Kommentaren er gitt på bakgrunn av informasjon før endelig konsept er valgt. Endelig konsept for overordnet design av barriere og drenssystem beskrevet i oppdatert versjon av notat *Fornebu base og stasjon – Grunnvannshåndtering, PF-P-721-RB-0009_O*. Løsningen for hydraulisk barriere er nå mer

tilpasset for utbygger. FOB mener å ha ivaretatt tilstrekkelig dimensjonering av konstruksjoner iht. opptredende lastsituasjoner.

4.3 Sjakter og høyder

Alle sjakter omsøkes med en høyde som er nødvendig for å oppfylle funksjonen de skal ha for t-baneanlegget, innenfor arealer som er avsatt til formålet i områdeplanen og med en utstrekning innenfor angitte størrelser i planen. Deres fulle høyde i ny bebyggelse vil avklares i pågående og evt. kommende planprosesser (felles plan og etterfølgende detaljreguleringer dersom ikke høyde fastsettes i felles plan). Det forventes at følgende formulering i områdeplanens bestemmelse §29 vil videreføres i detaljplaner for videre utbygging:

> *…»Tekniske anlegg som ventilasjonsanlegg og rømningstrapper skal tilpasses bebyggelse over bakken og integreres i den arkitektoniske utformingen for bebyggelse og landskap.»*

5. Støy og vibrasjoner

Områdereguleringens krav og tiltredelsesavtalenes skjerpede krav til strukturlyd og vibrasjoner fra anlegget vil ivaretas. Det er utført analyser for dimensjonering av dempetiltak i form av vibrasjonsmatter/fjærer for å forhindre spredning av vibrasjoner og strukturlyd inn i byggenes konstruktive bæresystemer. FOB mener ivaretakelse av krav er mulig.

Støy fra ordinær (kontinuerlig) ventilasjon via sjakt må håndteres med nødvendige tiltak i kanaler og ev. rister for å ivareta forskriftskrav for støy fra tekniske installasjoner på uteoppholdsareal og utenfor vindu. Det er vanskelig å angi et støynivå uten å kjenne den endelige geometrien over tak og plassering av takterrasser, men forholdet forventes å være løsbart.

I støynotatet er det angitt aktuelle tiltak bl.a. på innside sjakt og det er gjort beregning av et forventet støynivå basert på foreliggende informasjon om vifter og lydfeller. Beregningene vil oppdateres når vifteleverandør og det faktiske utstyret blir valgt. Det skal legges vekt på å benytte mest mulig støysvake vifter. Videre må lydfeller spesialdesignes og optimaliseres for de aktuelle viftene slik at systemet som helhet blir mest mulig effektivt mht. lavfrekvent støy.

Testing av røykventilasjon 1-2 ganger i året vil medføre kortvarige overskridelser av preaksepterte grenseverdier for støy. Testing inngår i vedlikeholdsprosedyrene for T-baneanlegget og vil varsles i god tid.

6. Park 1-7 / GP13 – «Diagonalen» / «Almenningen»

6.1 GP13 som overordnet flomvei

6.1.1. Overordnet

FOB har utredet faren for flom ifm. prosjekteringen av tiltaket. FOB har svart på disse problemstillingene gjennom skisser for utforming av flomvei i permanent situasjon. Skissene ivaretar alle momentene listet opp i merknad, og problemstillingene er også behandlet i møter og påfølgende dokumentasjon knyttet til Felles plan-prosessen.
Overvannshåndtering og flomsituasjonen er redegjort for i *Notat til VA-plan i Bærum kommune - Redegjørelse VA-anlegg for Fornebu Stasjon og Base, PF-P-610-RB-0002_05G_UO*, samt vedlegget *Flomvurderinger for allmenningen, PF-P-610-RB-0003_03G_O*.

Mulige løsninger for håndtering av flomvannet i permanent situasjon er vist i vedlagte dokument *Fornebu base og stasjon - Flomstudie parkdraget_ PF-P-610-RA-0003_03G_O.* 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.

6.1.2. Tilgjengelighet og universell utforming

Se kommentar under 6.1.1.

6.1.3. Overskridelse av formålsgrensen i oSTB2 og utforming av stasjonsoppgang A

Plassering av adkomst A i GP13 er avklart i tidligere planfaser da intentsjonen var at den skulle være et lett gjenkjennelig element i den framtidige byen. Adkomst A er en konstruksjon med en glidende overgang mellom terreng og tak, med trapper som er en del av utomhusanlegget. Det redegjøres for i følgebrev til søknad hvordan bygget følger formålsgrensen under og over terreng.

Arealet på adkomstbygget er redusert i høyde og utstrekning så langt det lar seg gjøre for de funksjonene bygget skal romme. I planendringen for områdeplanen ble blant annet en sjakt som lå fritt plassert i GP13 inkludert i bygget etter innspill fra grunneier.

Som nevnt i punkt 6.1.1 er det vist i dokumentet *Flomstudie allmenningen* hvordan vann kan ledes forbi bygningen i et aktivt byrom i permanent fase. Utredningen er gjennomgått med grunneiere og Bærum kommunes planavdeling.

6.2 Krav til utomhusplan, nivå på opparbeidelse og søknad om dispensasjon til overskridelse av formålsgrenser

Se kommentar under 2.2 og 2.3. Når det gjelder opparbeidelse av deler av park 2 som ligger utenfor tiltaksområdet, har Fornebubanen som intensjon å oppfylle sine privatrettslige forpliktelser. Hvordan dette skal gjøres avhenger av pågående planprosess (felles plan).

6.3 Sykkelparkering ved stasjonsoppgang A

Plassering av sykkelparkeringsplasser henger direkte sammen med konseptet for mellomfase, og argumentasjonen for denne. Plassering er tilpasset mellomfasen, og ikke ferdig situasjon. Flytting av sykkelparkering vil være en av mange ting som må tas inn i logistikken for de ulike anleggsfasene, men ikke det mest krevende. Sykkelparkering som vist i nabovarsel ligger for øvrig i GS-regulert område, med minimum 5 m avstand fra Obos foreløpig planlagte fasade.