Oslo Fornebubanen Multiconsult

FORNEBU BASE OG STASJON

Vedlegg til søknad om rammetillatelse – C16

Kommentarer til mottatte merknader til nabovarsel – Rodeo Arkitekter AS

Det vises til mottatte merknader i brev datert 10.12.2021, fra Rodeo Arkitekter AS på vegne av FSU (Fornebu Sentrum Utvikling AS). Brevet sendes vedlagt søknaden. Nedenfor følger kommentarer til merknadene, listet opp etter temaene som er nevnt i brevet.

1. Særskilte utfordringer for FSUs områder

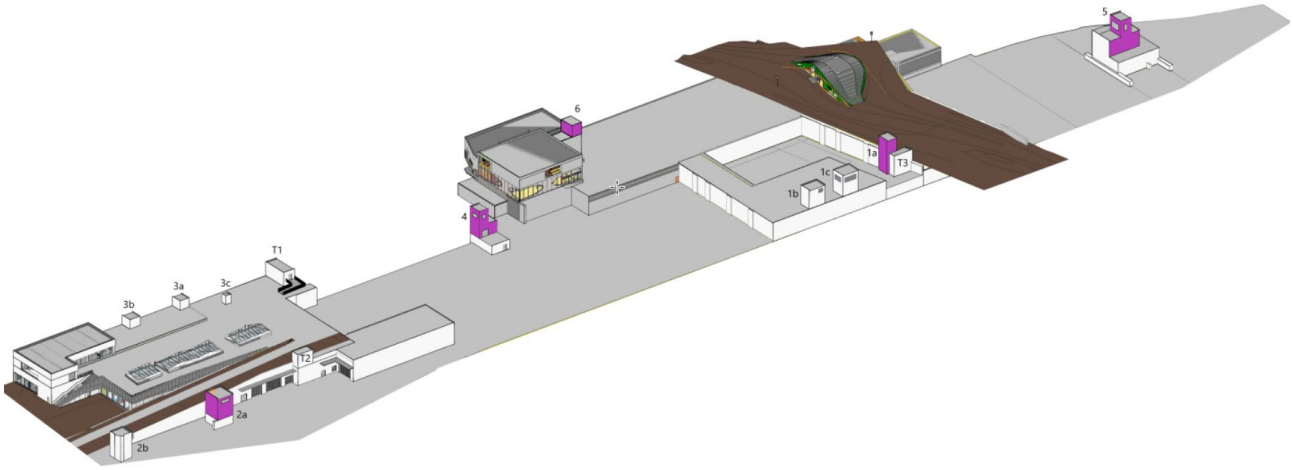
Se svar i dokument C18 pkt 4.1 og 4.2.

2. Bæring for fremtidig bebyggelse

Se svar i dokument C18 pkt 4.1.

3. Utbredelse av tiltaket over bakkeplan

I forbindelse med samarbeid mellom FSU og FOB er det gjennomgått hvilke sjakter som skal over tak, dette er kjent til FSU gjennom *FSU-sjaktnotat* som er oversendt og gjennomgått med FSU. Det fortsettes et videre samarbeid mot FSU sitt videre prosjekt. Illustrasjonen nedenfor viser sjaktene som går over tak i hele anlegget, som må føres opp over tak i fremtidig bebyggelse. Illustrasjonen er bare egnet for å vise hvilke sjakter som føres over tak.



4. Sjakter

Det har vinteren 2022 vært et samarbeid mellom FOB og FSU om plassering og utforming av FOBs sjakter. Det er gjort mindre tilpasningene på flere av sjaktene, deriblant de to sjaktene i FSU sin merknad. FOB anseer områdereguleringens bestemmelser om sjaktplassering å være oppfylt, og kan dermed ikke se behovet for vilkår i rammesøknaden om å innhente samtykke fra FSU for sjaktplassering.

5. Innkapsling av varelevering og søppelhåndtering og flyttet innkjøring, oV2.

FOB er enig 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.*

6. Flom

FOB har svart på disse problemstillingene gjennom skisse for utforming av flomvei i permanent situasjon, se *Fornebu base og stasjon - Flomstudie parkdraget, 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 merknad. 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 er uenig i at senking av terreng ved stasjonsbyggets øst-side vil løse flom innenfor kravene til universell utforming.

FOB står ved at stasjonsoppgang A ikke står i veien for at alle premisser fra KDP3 kan oppfylles.

7. Arkitektonisk uttrykk

Fornebubanens arkitektur og utforming forholder seg til hhv overordnet arkitektonisk konsept forankret hos eiergruppen (Viken Fylkeskommune og Oslo Kommune), samt forutsetninger for drift. FOB ønsker ikke at det settes vilkår for Fornebubanens arkitektoniske uttrykk. Fornebubanen opplever det som problematisk om det settes vilkår til Fornebubanens tiltak basert på fremtidige planer og reguleringssaker.

Fornebubanen mener at arkitekturen er viktig og riktig for tiltakets funksjon og identitet. Viser til arkitektonisk redegjørelse for utgreiing om arkitektur og premisser for arkitektur og geometri.

8. Utstrekning av Oppgang B

Vindusomrammingen i paviljong B har blitt bearbeidet etter merknad fra nabovarsel.

Bearbeidelsen består i at omrammingen på sitt laveste punkt har blitt løftet lengre opp fra bakkeplan og fått en skråskåret kant mot det fremtidige inngangspartiet. Hjørnedetaljen på vindusommrammingen er mer avrundet (ikke lengre spiss) og denne løsningen vil videre bearbeides og optimaliseres i detaljeringsfasen. På sitt laveste er overkant omramming 45 cm over bakken mens underkant omramming er på sitt laveste omkring 20 cm over bakken. Da omrammingen buer oppover, utgjør minstehøyden over bakkeplan et meget begrenset område av fasaden, og vi mener derfor at man enkelt kommer til her for fjerning av løv og søppel f.eks med en løvblåser.

Ved at omrammingen skrår i en bue, unngår man i størst mulig grad at folk setter seg eller går på denne. En robust, solid konstruksjon, kledt med metallkledning mener vi uansett skal kunne tåle uønsket bruk.

Til orientering, stikker omrammingen 1,0 meter ut fra fasadelivet og ikke 1,5 meter som beskrevet i nabomerknaden. Se omramming på snitt og fasadetegninger som følger søknaden.

For utforming av det fremtidige torget forventes det at alle krav til universell utforming ivaretas, være seg tiltak som ledelinjer, taktil merking og belysning. Ved å følge kravet til universell utforming og en generelt god planløsning av det nye torget, kan vi ikke se at utformingen av stasjonsbygget skal være til fare for skade på personer ved sammenstøt eller fall.

Bakgrunn for den arkitektoniske utformingen og det særpregede formspråket refererer til konseptet for stasjonsbygget, ønsket om kontakt mellom torget ute og inneområdet på stasjonen (som er valgt til plassering av kunstverk) samt bestemmelsene i områdereguleringen for metrotrase Fornebu-Lysaker. For ytterligere informasjon vedrørende utforming av stasjonsbygget, se arkitektonisk redegjørelse.

9. Fornebubanens høyder over stasjonen

Det står beskrevet fra FSU at FOBs dekke ligger på kote +13.10. FOB vil påpeke at dekket ligger på kote +12.65. På dekket er det prosjektert med isolasjon med fall og et 100 mm tykt magerbetonglag for å beskytte isolasjonen opp til maksimal kote på +12.95.

FOB vil påpeke at det også er mulig å etablere et utvekslingssystem over første etasje for evt. å kunne øke utnyttelsen av tilgjengelig høyde mellom FOB og FSUs arealer.

10. Utforming av overlys

Utformingen av overlysene baserer seg på premissgivende funksjonskrav for drift av Fornebubanen. Størrelse på utsparing, samt plassering på verkstedsdekket er koordinert for å oppnå nødvendige lysinnslipp i arbeidslokalene under, og er strengt nødvendige for å ivareta krav i TEK (§ 13-7 og 8) og arbeidsmiljøloven. Overlysene, i sin utforming, forholder seg til gjeldende regulering og avsatt formål.

Innenfor disse rammene er det etablert passasjer mellom overlysene for å dele opp overlyskonstruksjonen i mindre volumer, som tilrettelegger for enklere kommunikasjon på tvers av det fremtidige byrommet.

Fornebubanen har som oppgave å ivareta drift og vedlikehold for driftsbasens hovedfunksjoner, og dette blir igjen premissgivende for utforming av fremtidige byrom.

Det er i prosjekteringen av overlysene også tatt høyde for ivaretakelse av tilkomst for brannvesen med stigebil mellom overlys og bygningsliv for fremtidig boligbebyggelse.

Vinduene i overlysene er dimensjonert for å kunne ivareta røykventilering av verkstedet (Ref. §19 i områdereguleringen.).

Vi forventer at fremtidig utvikling av bygulvet vil ivareta krav i KDP3 til lek- og oppholdsareal, og er dermed ikke en del av FOBs tiltak.

11. Rampe ved verkstedet

Rampen sikrer tilkomst for utrykningskjøretøy til verkstedstaket i mellomfasen i påvente av at øvrig gatestruktur på Fornebu Sør kommer på plass. Stigningen på rampen er en direkte konsekvens av funksjonene i rommene i FOBs arealer under rampen. Arealene inneholder nødvendige funksjoner for drift av driftsbasen, og kan ikke få redusert romhøyde.

Eventuelle tiltak for å ivareta UU i et offentlig rom vil måtte gjøres ovenpå rampekonstruksjonen slik at underliggende funksjoner ikke begrenses. Dette kan først skje når øvrig gatestruktur er etablert, og krav til ny adkomst for utrykningskjøretøy er ivaretatt.

Det er vinduer på fasade langs rampen, og fasaden er åpen så langt det lar seg gjøre for å ivareta dagslysinnslipp og utsyn samt for å unngå en død fasade i byrommet. Eventuell oppbygging og tilpasninger av rampen kan ikke begrense dette vindusarealet.

Rampens geometri vises i utbyggernes egne planforslag til ikke å være til hinder for fremtidig utnytting og allokering til 1:20-stigning.

Den omsøkte arkitekturen setter således ikke begrensninger for et fremtidig prosjekt hvor alle premisser fra KDP3 kan oppfylles.

Vedr. behov for å etablere ytterligere kommunikasjonslinjer på tvers av rampens etablerte retning, må dette vurderes i behandlingen av detaljreguleringen for området. FOB anbefaler ikke å knytte behandling av denne byggesaken opp mot ikke-vedtatte planprosesser, da det kan forsinke idriftssettelsen av Fornebubanen.