



Oslo

Fornebubanen

Multiconsult

Til Bærum kommune
Byggesaksavdelingen

Sendes via Altinn

DERES REF: 21/6722 | VÅR REF: liam
DOKUMENTKODE: 10201070-SØK-BK-FBU-001
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 18. august 2022

FORNEBU STASJON OG BASE Fornebubanen

Søknad om tiltak etter plan- og bygningsloven: Fornebu base og stasjon, med dispensasjoner

Adresse – tiltak: Rolfsbuktveien/Snarøyveien – gnr/bnr 41/105, 166, 382, 383, 672, 772, 773, 775, 776, 777, 783-787, 979, 798, 801-803, 805-812, 979, 1021, 1022 og 44/698, 699.

Tiltakshaver: Oslo kommune Fornebubanen

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

På vegne av tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen søkes det med dette om rammetillatelse for Fornebu stasjon og base på området Fornebu sør. Stasjonen består av adkomst A, adkomst B, stasjonshall og tilhørende tekniske funksjoner. Basen består av administrasjonen, verksted, vognhall, varemottak og tilhørende tekniske funksjoner.

Innledning

Fornebu stasjon er endestasjonen på den kommende t-banelinjen mellom Majorstuen og Fornebu. Stasjonen er lokalisert inntil en ny driftsbasis, som tjener den nye strekningen. Fornebu stasjon vil bli en del av et nytt og bedre kollektivtilbud for befolkningen i Oslo og Bærum.

Viken fylkeskommune vil stå som eier av all infrastruktur i Bærum. Sporveien AS skal ha forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdsansvaret. Sporveien T-bane AS skal søke kjøreveitillatelse og driftstillatelse for strekningen.

Beliggenhet

Stasjonen og basen er lokalisert inne i området som omtales som Fornebu sør, tidligere kalt Koksakvartalet. Kvartalet har tre større grunneiere; Fornebu Sentrum AS, OBOS og KLP. Mindre deler av området eies av kommunen. Kvartalet er innrammet av Snarøyveien på to sider mot nord/syd-vest, og Rolfsbuktveien på de to andre sidene mot nord/syd-øst. Snarøyveien mellom rundkjøringene som kalles Propellen og Kokska er fylkesvei. Øvrige veistrekninger er kommunale. Kvartalet har en rektangulær form (ca. 300 x 500 meter) med et eksisterende terrengfall mot fjorden. Et grøntdrag deler området diagonalt fra Snarøyveien i nord-vest, ned mot Rolfsbukta. Høydeforskjeller gjennom området varierer fra 5 til 12 meter.

Forberedende arbeider

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**.

Planlagt riving av bygningsmasse er gjennomført. Arbeidene med spunting og masseuttak er igangsatt, og tunneldriving fra området, med innslag i det nordlige hjørnet, er også igangsatt.

Gjeldende plangrunnlag og dispensasjoner

Følgende planer gjelder for området Fornebu sør:

Fornebu – Lysaker Metrotrasé, planID: 2010009, vedtatt 17.06.2015, 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.

Kommunedelplan 3 Fornebu, planID: 2016014, vedtatt 22.05.2019.

Formål: bebyggelse og anlegg, sentrumsformål (S4.3_A og B, S4.4 A og B) og park (GP19) med hensynssone krav om felles planlegging (H810_1) og hensynssone landskap (H550_5 og H550_6).

Forholdet mellom områdeplanen for Fornebubanen og KDP3 styres av bestemmelser i begge planer. I endringen av områdeplanen for Fornebubanen, delområde Fornebu sør, er det lagt inn bestemmelser som muliggjør bygging av anlegget forut for behandling av felles plan og påfølgende detaljplaner (ref. §1.2 med kryssreferanse til KDP3 §2.1).

Utdrag av KDP3 §2.1 følger her:

Reguleringsplaner vedtatt før kommunedelplanens arealdel gjelder så langt de ikke er i strid med kommuneplanens arealdel med følgende unntak og presiseringer:

Bestemmellesområde 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.

Tiltaket vil overskride avsatt areal i områdeplanen på enkelte punkter og være avhengig av dispensasjoner. Det vises til eget vedlegg for søknad om dispensasjoner (vedlegg B1).

Det er igangsatt følgende planarbeid i området:

- Felles plan Fornebu sør, planID: 2020008

Planarbeidet ledes av Bærum kommune i samarbeid med grunneierne. Planen baseres på Kommunedelplan 3 og skal danne grunnlag for det videre arbeidet med detaljregulering av de ulike delområdene innenfor planområdet.

- Snarøyveien 75. planID: 2021009

Detaljregulering i regi av grunneier Fornebu Sentrum Utvikling (FSU). Planens avgrensning er definert i gjeldende områdeplan for Fornebubanen (bestemmelsesområde #11).

Vi vil gjøre oppmerksom på at tiltaket omfatter arbeider knyttet til kobling mot tunnel i nord, der det i gjeldende plangrunnlag er satt en formålsgrense i vertikalnivå 1 mellom henholdsvis stasjonshall med tilhørende metroatlegg og trasé for sporvei/forstadsbane, og annen banegrunn/tekniske anlegg og trasé for bane. Vi vurderer tiltaket å være i tråd med formålene.

Situasjonsplanen som sendes med søknaden viser anleggets utstrekning i begge de regulerte vertikalnivåene, under og over et fremtidig terreng (vn1 og vn2). Formålsgrenser i begge nivåer vises i planen.

Tiltaket vil som nevnt være avhengig av dispensasjoner fra gjeldende plangrunnlag på enkelte punkter. Naboer er også varslet om at Bærum kommune vil vurdere om noen av dispensasjonsforholdene utløser

behov for endring av planen. I denne forbindelse vises til vedlegg C9 – Merknader til nabovarsel FSU, og vedlegg C13 – Kommentarer til merknader FSU.

Det søkes dispensasjoner for overskridelser av formålsgrenser, angitte kotehøyder på plankart, samt enkelte rekkefølgekrav og definerte krav i bestemmelsene til antall og plassering av sykkelplasser.

Overskridelser av formålsgrenser i vedtatt reguleringsplan medfører noe bruk av areal som i KDP3 er underlagt krav om utarbeidelse av felles plan. Det søkes dispensasjoner fra dette plankravet.

Det søkes midlertidig dispensasjon fra angitt maksimal gesimshøyde på 8 m i plan- og bygningslovens §29-4 for adkomst B og sjakter som er ført opp over tak på anlegget da det ikke er angitt noen kotehøyder for disse i den gjeldende planen for Fornebubanen. Dispensasjonene vil være midlertidige da de nevnte elementene vil innpasses i den nye bebyggelsen som det planlegges for på området, noe som er i tråd med plangrunnlaget. Det vil imidlertid ikke være mulig for Fornebubanen å fastsette varighet på dispensasjonene da tidsaspektet avhenger av plan- og byggesaksbehandling av saker Fornebubanen ikke har kontroll over eller kan forutse framdriften i.

Det vises til eget vedlegg B1 Dispensasjonssøknader for ytterligere redegjørelse for de ulike situasjonene.

Tiltrede til anleggseiendom

Fornebubanen har inngått avtaler med grunneierne om tiltrede til eiendommene på området. I avtalene ligger gjensidige forpliktelser om koordinering av prosjekteringsarbeidet som pågår hos begge parter, samt tidsangivelse av varighet for bruk av areal til midlertidig rigg- og anleggsdrift.

Avtaler om å føre vann- og avløpsledninger over annens grunn er utarbeidet og vil bli tinglyst før igangsetting.

Beskrivelse arkitektur

Det vises til eget vedlegg fra arkitekt for arkitektonisk redegjørelse (vedlegg F2). I dette vedlegget redegjøres det bl.a. for temaene utnyttelse, plassering og fjernvirkning, miljø og bærekraft.

Fremtidig utbygging

Over stasjonen og basen skal det bygges en ny bydel. Fornebubanens anlegg under terreng utformes i henhold til reguleringsbestemmelsenes § 18 og 20 med bærende vertikale konstruksjoner og fundamenter som skal kunne ta laster som tilsvarer bygg på minimum 10 etasjer, begrenset til overliggende byggeområder/bebyggelse. Grensesnittene mellom stasjon, base og foreliggende utbyggingsplaner er svært komplekse. Under prosjekteringsfasen har det pågått et samarbeid mellom Fornebubanens og grunneiernes rådgivere med felles møter og utveksling av digitalt underlag i form av modeller, for i størst mulig grad finne løsninger som vil kunne fungere for begge parter. Arbeidet har fortsatt i perioden etter utsendt nabovarsel for bl.a. å imøtekomme innkomne merknader.

Fornebu Sentrum AS er eier av området i syd-vest, der adkomstbygget og verkstedet med varelevering er lokalisert. Det er en felles målsetting at disse volumene tilhørende basen, som vil ligge over terreng og bli synlige i bybildet, vil være godt integrert i den fremtidige bebyggelsesstrukturen. Adkomst B vil også bygges over og utgjøre en del av den planlagte bebyggelsens 1. etasje. Det er bare adkomst A som vil bli liggende som et frittstående bygg i den nye strukturen, som en paviljong i et sammenhengende byrom diagonalt over området.

Mellomfase

Store deler av tiltakene det søkes om vil som nevnt ligge under terreng og under en ny bystruktur i en fremtidig situasjon. Denne bystrukturen er under planlegging. Det pågår et planarbeid for en felles plan som skal legge overordnede føringer for den kommende utbygging av kvartalet Fornebu sør, samt tilliggende kvartal i nord-vest (Fornebu senter). Videre skal det vedtas kvartalsvise detaljreguleringsplaner for utbyggingen. Et pågående planarbeid i syd-vest skal resultere i en detaljregulering for en mindre del av kvartalet, ved Fornebubanens administrasjon og verksted (ref. bestemmelsenes § 29, kulepunkt 11 om

#11). Det som nå kan omsøkes på et gjeldende plangrunnlag, er Fornebubanens anlegg. Bygningsmassen vil kunne bli stående i en periode før den videre utbyggingen på området kan iverksettes. Denne perioden blir omtalt som mellomfasen.

I søknaden om rammetillatelse for Fornebubanens anlegg vises en situasjon der det ikke er påbegynt arbeider med øvrig planlagt bebyggelse på området (se fig. 1). Bygningsmassen vi søker om vil måtte omslutes av et klimaskall, anlegget må sikres og det må legges til rette for drift, med fungerende adkomstveier til stasjonsoppgangene og for nødetatene.

Situasjonen på området vil påvirkes av endringer i takt med den videre utbyggingen. Hvordan dette skal skje er ikke mulig å beskrive på nåværende tidspunkt. Det kan bli nødvendig for Fornebubanen å søke om endringer av rammetillatelsen før banen settes i drift, men dette er noe som må vurderes fortløpende etter hvert som grunneierne får muligheter til å sette i gang sine arbeider, og grensesnittene blir definert.

Slik vi ser det vil det være uheldig å knytte oppstart av banen (midlertidig brukstillatelse) og avslutning av byggesaken til utviklingen og igangsettingen av øvrig bebyggelse på området. Det vil utgjøre en betydelig risiko for Fornebubanen om prosjektets gjennomføring skal avhenge av framdriften i opptil flere plan- og byggesaker som andre aktører styrer.



Figur 1. Fotomontasje, området sett fra syd-vest, i mellomfasen.

Tiltak for mellomfasen

I søknaden vises en situasjon der området Fornebu sør fremstår som en anleggstomt. Terrenget er et resultat av gjennomførte rivearbeider og utgraving av byggegroppen for metroanlegget, med noe tilbakefylling av masser rundt selve anlegget det søkes om. Tilbakefylling av masser over hele anlegget vil ikke være hensiktsmessig av hensyn til framtidig utbygging med kjellere og parkering under terreng. Graveskråninger må sikres og tilgjengeligheten på området begrenses med gjerder til adkomstene til stasjonsoppgangene. Det fremgår av utomhusplanene hvilke arealer som omfattes med oppfylling og øvrig bearbeiding, og hvor disse gjerdene plasseres. Et område foran administrasjonsbyggets inngang i området ved Hundsund vil også være offentlig tilgjengelig, med adkomst for ansatte til driftsbasen. Adkomst for

varelevering til basen skjer via avkjørsel fra Rolfsbuktveien, som også betjener søppelsuganlegget som skal være i drift under hele anleggsfasen.

Rømningsveier fra anlegget må ivaretas og Asker og Bærum brann- og redningsetat (ABBR) må ha tilgang til sine angrepspunkter til enhver tid. Dette vil kunne medføre behov for tilpasninger i løpet av senere utbyggingsfaser. Omsøkte prosjekt viser at kjørevei til et angrepspunkt i tilknytning til base og verksted i syd ivaretas ved at brannbil kan benytte rampen ved verkstedet opp til taket, der det legges til rette for en oppstillingsplass for brannbil. Taket over verkstedet vil ellers ikke være offentlig tilgjengelig i mellomfasen, men være avspærret med anleggsgjerder og porter.

Adkomst til et annet angrepspunkt på taket over basen øst for parkdraget er vist med en flyttbar trappekonstruksjon av midlertidig karakter. Dette er en løsning som vil komme til å måtte endres i takt med den framtidige utbyggingen på området.

Fornebubanen har i prosjekteringsfasen hatt jevnlige møter med ABBR. I fremtidige utbyggingsfaser forventes det at dialogen videreføres av grunneierne.

Det må tas høyde for at metroanlegget er eksponert for vær og vind i mellomfasen. Dette krever et fungerende klimaskall med isolasjon og tetting, samt ivaretagelse av takvann.

I bestemmelsene i områdeplanen åpnes det for en midlertidig bearbeiding av overflaten i en rekke felt. Hensikten med disse bestemmelsene er å forhindre at det brukes unødvendige ressurser i opparbeidelse av arealer som man vet vil utvikles videre i kommende utbygging.

Forhåndskonferanse

Forhåndskonferanse med Bærum kommune ble avholdt med to møter, henholdsvis 18.05.2021 og 01.06.2021. Saken har saksnummer 21/6722. Til forhåndskonferansen ble det innhentet uttalelser fra interne avdelinger. Under følger kommentarer til de mottatte uttalelsene.

PLNK v/ naturmangfold

I referatet fra forhåndskonferansen påpekes at naturtypen åpen grunnlendt kalkmark nå er en utvalgt naturtype etter Naturmangfoldloven. I rapporten «Viktig naturmangfold med nærhet til inngrep i dagen» (dok. nr. PF-U-070-RA-0023) er det lagt inn nye konsekvensutredninger for de to lokalitetene av denne typen på området; lokalitet 5 og 6. Det kan nevnes at oG/S5 som ligger nært lokalitet 6 ikke søkes opparbeidet (se eget avsnitt om utomhusarbeider). Lokalitet 5 var forutsatt fjernet i gjeldende reguleringsplan, og dette er allerede gjennomført i forbindelse med grunnarbeidene. Forslag til kompensierende tiltak er lagt inn i revidert rapport som sendes vedlagt, revisjon 10G.

PLNK v/ kulturvern

Se avsnitt *Beskrivelse av hvordan kulturminner og kulturmiljøer ivaretas*.

Vann og avløp

Tegninger til rammesøknad ble oversendt VA-plan 27.09.2021. Det er deretter avholdt flere møter med VA-plan for gjennomgang og oppretting av materialet. Redegjørelse sendes vedlagt søknaden (dok.nr. PF-P-610-RB-0002), samt reviderte tegninger. Tilgang til slokkevann er et av temaene som belyses i redegjørelsen.

Viken fylkeskommune

De eksisterende forbindelsene ut på den delen av Snarøyveien som er fylkesvei endres ikke, men opprettholdes/reetableres der de ligger i dag. Dette gjelder gang- og sykkelvei i parkdraget og avkjørsel via det som er felt fV4 i gjeldende plangrunnlag til stasjonsadkomst B. Avkjørselen vil primært bli brukt av gående og syklende til og fra stasjonen, men vil også kunne benyttes av nødetatene og for servicebiler og varelevering til Fornebu stasjon i en mellomfase.

Arkitektur/ utforming

Det vises til eget vedlegg F2 for beskrivelse av arkitektonisk utforming og visuelle kvaliteter (dok. nr. ZH-U-720-RA-0001), samt 3D illustrasjoner av bebyggelsen over bakken.

For illustrasjoner med den framtidige utbyggingen som anlegget skal bli en del av, vises til grunneiernes arbeid som pågår med felles plan, og til innsendt materiale til oppstart av arbeidet med detaljregulering for området i syd, detaljplan Snarøyveien 75 - planID: 2021009 (#11).

Når det gjelder kotehøydene på gulvnivået på stasjonsoppgangene blir det i referatet fra forhåndskonferansen påpekt avvik fra materialet som ble innsendt til endring av reguleringsplanen. Det ligger ikke angitte kotehøyder i gjeldende reguleringskart eller bestemmelser, men i landskapsplanen som ble innsendt med planforslaget i 2019 er det vist en kotehøyde på +13,5 ved adkomst B og +12,5 ved adkomst A i parkdraget. Landskapsplanen er ikke gjort juridisk bindende gjennom bestemmelsene og har da virkning som retningsgivende.

I prosjekteringsfasen som har pågått etter arbeidet med planendringen er det flere forhold som har påvirket og resultert i høydene som presenteres i tegningene til forhåndskonferansen. Faktorer som dimensjonerende laster og areal til tekniske føringer, samt koordinering med grunneiernes planer for utvikling av området har vært medvirkende til at høydene på terrenget ligger på +13,88 ved adkomst B og +13,58 ved adkomst A.

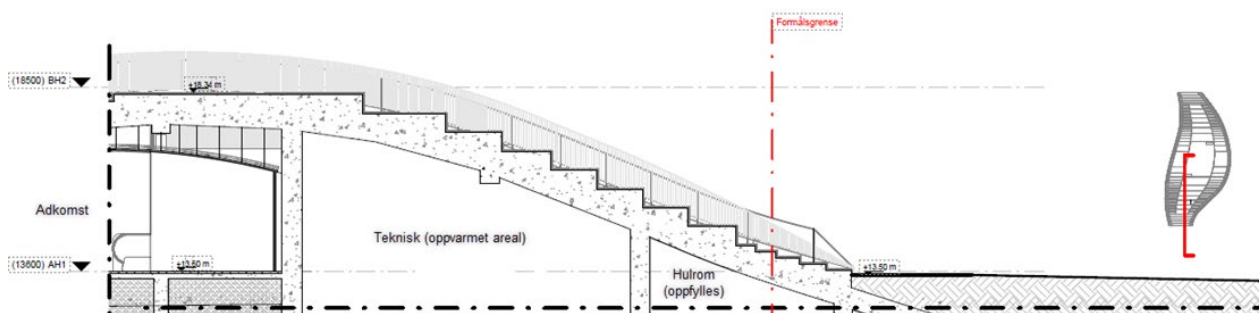
Høyden på adkomst B er en mindre justering og vil, slik vi ser det, ikke legge hindringer i veien for den fremtidige utbyggingen. Forholdet beskrives nærmere i vedlegg C16, i kommentarer til merknader fra Rodeo Arkitekter.

Høyden på adkomst A har blitt gjenstand for diskusjon i forbindelse med det pågående arbeidet med felles plan. Det stilles spørsmål fra planavdelingen om denne høyden vil være et problem for håndtering av overvann og flom fra Snarøyveien, og derfor være i strid med premisset i gjeldende planer om å føre flomvannet gjennom parkdraget, i felles plan omtalt som Allmenningen, mot Rolfsbukta.

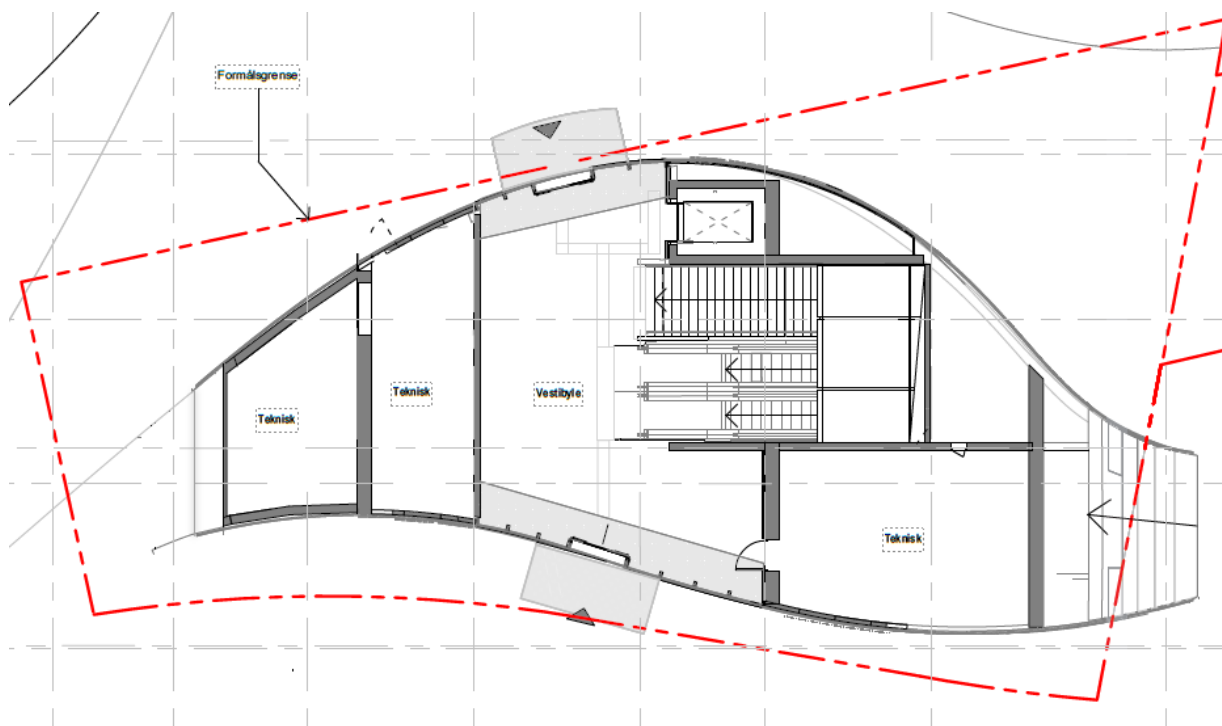
Flomvei gjennom parkdraget har alltid ligget som en forutsetning for prosjekteringen av banen, og håndtering av flomvann er et premiss for plassering av bebyggelse. Fornebubanen har i møter med representanter fra felles plan i Bærum kommune og utbyggernes representanter presentert flomsimuleringer og studier som viser at flomveien kan ledes forbi adkomsten med den høyden den har pr. nå, også i en fremtidig situasjon med en større andel av harde flater i et bygulv.

Det vises til avsnitt nedenfor: Trygg flomvei som premiss. Flomstudien sendes vedlagt søknaden (dok. nr. PF-P-610-RA-0003).

Når det gjelder plassering av adkomst A vurderer vi det slik at bygget er innenfor formålsgrense for stasjonsbygg på bakken (vn2) og stasjonshall under terreng (vn1). Bygningen har en glidende overgang mellom terreng og takflate i form av trapper som inngår som et element i landskapsplanen. I snitt og plan nedenfor vises hvordan de ulike elementene ligger i forhold til formålsgrensen på terreng mellom stasjon og park i gjeldende plan (fig. 2 og 3).



Figur 2. Utsnitt gjennom adkomst A i grøntdraget.



Figur 3. Utsnitt plan adkomst A med formålsgrense for stasjonsadkomst i vertikalnivå 2.

Utendørsarbeider

Mellomfase for utendørs områder

Fornebu stasjon og base er planlagt å være i drift fra 2029. Da må alle funksjoner knyttet til en aktiv T-banestasjon være på plass. Det er usikkert når og hvordan øvrig utbygging av området vil skje, derfor rammesøkes nå en mellomfase, som beskrevet i reguleringsbestemmelsene til *Områderegulering for metrotrase Fornebu-Lysaker*, § 2.3. Fornebubanens mellomfaseløsning for uteområdene er ment å være fleksible, slik at en senere designprosess kan definere materialbruk og programmering så fritt som mulig, innenfor de fysiske rammene gitt av underliggende konstruksjoner. Utendørs belysning er medtatt i landskapsplanene som sendes vedlagt søknaden.

Situasjon og adkomst

Adkomst til oppgang A vil primært være fra Snarøyveien i nord-vest, via parkdraget. Fra Snarøyveien går en asfaltert gang- og sykkelvei inn til området foran inngangen. Gang- og sykkelveien forsetter videre syd-øst mot Rolfsbukta, hvor tidligere opparbeidet gang- og sykkelvei vil bli reetablert. Adkomst for utrykningskjøretøyer og servicebiler vil primært være fra Rolfsbuktveien, med oppstillingsplasser syd-øst for stasjonsoppgangen.

Oppgang B vil også ha sin adkomst fra Snarøyveien, med angrepspunkt i en eksisterende avkjørsel. Her vil det være mulig å kjøre fram til inngangen for å sette folk av. Det er også tilrettelagt for at hovedvekt av syklende vil bruke denne inngangen, med 250 av totalt 350 parkeringsplasser for sykkel lokalisert her. Det er ikke tilrettelagt for parkering av privatbil ved noen av publikumsinngangene. Ved begge innganger er det innplassert betongelementer med beplantning som skal hindre at kjøretøyer kan nå stasjonsinngangene i stor fart. Antall sykkelplasser og plassering av disse avviker fra krav i gjeldende regulering (ref. § 2.6). Antallet er basert på en sykkel- og personstrømanalyse gjennomført etter at reguleringsendringen for Fornebubanen ble vedtatt. Det vises til søknad om dispensasjon i eget vedlegg B1.

Administrasjonsdelen som ligger mot krysset Snarøyveien-Rolfsbuktveien vil ha egne plasser for sykkel, samt 3 biloppstillingsplasser og én HC-plass, lokalisert på området avsatt til kjøreareal og varelevering.

Uteområder i tilknytning til stasjonsinngangene

Siden det er knyttet usikkerhet til hvor lang tid det vil ta før bebyggelsen som Felles plan skal være grunnlaget for, vil være ferdigstilt, baserer prosjektet seg på og viser i innsendt tegningsmateriale en *mellomfase*, som skal ivareta alle behov for at stasjonen kan fungere. For mellomfasen skal det også være lagt til rette for at bestemmelser i gjeldende regulering skal kunne oppnås i permanent situasjon.

Områdene rundt oppgang A opparbeides med et parkmessig preg, i tråd med reguleringsplanen for Fornebubanen. Stasjonsoppgangen ligger i et område som inngår i den helhetlige grønnsstrukturen på Fornebu, og binder Rolfsbukta sammen med det sentrale Fornebulandet og Nansenparken.

Stasjonsoppgangen i seg selv inngår som et landskapselement, med taket som trapper seg ned til gateplan, og tilbyr utsikt mot fjorden. Paviljongens bølgende form tas også opp i landskapet, med terrengformer som gjentar og forsterker byggets form. Terrengformene fungerer også som romdannere i parkdraget, inviterer til lek og gir mer variasjon i et ellers åpent landskap. Det legges også opp til opphold rundt stasjonen, med benker og søppelkasser.

Den grønne kommunikasjonsåren som adkomst A inngår i, skal reetableres før stasjonen tas i bruk. Denne opparbeides hovedsakelig som en gangvei omgitt av gressarealer, evt. med innslag av busker, klatreplanter og beplantning av mindre trær for en mellomfase.

Over driftsbasis og stasjon er det lagt til rette for et jordvolum som gir tilstrekkelig vekstforhold for store trær i permanent fase.

Universell utforming i uteområder

Alle deler av Fornebubanens anlegg som skal være tilgjengelig for publikum, skal oppfylle dagens regelverk til universell utforming. For områdene rundt stasjonsoppgangene innebærer dette bl.a. at innganger har trinnfrie adkomster som ikke overskrider helning på 1:15 fra offentlig vei. Det skal være enkelt å finne fram til inngangene både fra Snarøyveien og Rolfsbuktveien. Naturlige ledelinjer i form av kanter/overganger mellom materialer, samt hensiktsmessig bruk av belysning skal bygge opp om dette.

Trygg flomvei som premiss

Prosjekteringsgruppen Fornebubanen (PGF), har i sine overvannsvurderinger lagt til grunn at framtidig flomvei gjennom området vil gå gjennom parkdraget, som i Felles plan omtales som Allmenningen. Dette er en løsning som i liten grad endrer den eksisterende flomveien, hvilket er lagt som en forutsetning i KDP3.

En T-banestasjon regnes som samfunnskritisk infrastruktur, F3, og skal ifølge Teknisk forskrift 17 §7-2 sikres mot flom med 1000 års gjentaks-intervall. Stasjonsoppgang A skal etter denne definisjonen ha et høyere sikkerhetsnivå mot flom enn øvrig bebyggelse, og bør dermed ikke ligge med den laveste inngangshøyden i området. Dette er bakgrunnen for at kotehøyden ved adkomst A er satt til +13,58.

I dokumentet *Flomstudie Allmenningen* som sendes vedlagt søknaden (dok. nr. PF-P-610-RA-0003), vises to scenarier hvor flomvann kan passere gjennom parkdraget i en fremtidig urban situasjon, med prosjektert høyde på gulv inne i adkomst A på +13,60. Studien er ikke å anse som et ferdig prosjektert grunnlag, men synliggjør at idéene som nå lanseres i arbeidet med Felles plan, med utstrakt bruk av harde flater, også vil være mulig å realisere rundt Fornebubanens stasjonsoppgang.

Fornebubanen ser viktigheten av at framtidig utbygging kan oppfylle forutsetningene i KDP3, og mener det innsendte materialet viser at dette er fullt mulig.

I mellomfasen vil det ikke være behov for å lede flomvann på overflaten gjennom grøntdraget, da området vil ligge høyere enn både basedekket og omkransende byggeproper. Det vises til vedlagte notat fra RIVA (dok. nr. PF-P-610-RB-0003).

Forholdet til gjeldende reguleringsplan – krav til utomhusplan

I gjeldende plangrunnlag er det listet opp hvilke felt som skal inngå i utomhusplan for anlegget (ref. § 2.5). Dette er oG/S4-10, oV2, fV2-6, oAV1-4, T1, Park1-7, oSTB1-2 og oTBK2-3.

Videre åpnes det i kulepunkt 2 for at en midlertidig utomhusplan skal vise opparbeidelse av felt oV2, fV3, T1, oG/S4-11, oAV1-4 og Park1-7. Med en midlertidig utomhusplan forstås det at arealene vil bli gjenstand for endringer i den kommende utbyggingen og det vil derfor av samfunnsøkonomiske hensyn ikke være hensiktsmessig å legge store verdier i materialvalg og standard.

I § 27 listes opp felt som er underlagt krav om felles reguleringsplan, og det nevnes en rekke felt som er unntatt dette kravet.

Sammenstillers man de nevnte bestemmelsene er følgende felt unntatt krav om felles planlegging og skal inngå i utomhusplan: **oG/S4-10, oV2, fV3, oAV1-4, T1, Park1-7, oSTB1-2 og oTBK2-3.**

Her følger en oversikt over hvordan disse feltene behandles i søknaden:

oG/S4-10

- oG/S4-6 se nedenfor

- oG/S7 og 10 utgjør en tverrforbindelse over hele området i «lengderetning» fra Rolfsbuktveien i øst til Snarøyveien i vest, og medtas ikke i søknaden. Mot vest ligger en del av denne innenfor detaljplan Snarøyveien 75 og mot øst (oG/S10) på terreng innenfor et areal som skal tilbakeføres til grunneier tidlig i gjennomføringsfasen. Midtre del vil ligge på et fremtidig terreng over driftsbasen og trolig bli gjenstand for bearbeiding i arbeidet med felles plan.

- oG/S8 bearbeides delvis ved at noe av arealet inngår i et torg foran adkomst B i mellomfasen. I gjeldende plan var det tenkt at denne strengen skulle være en direkte forbindelse fra Snarøyveien i nord-vest til adkomst B, gjennom felt K2 som er underlagt krav om felles plan. Det er uvisst om plasseringen vil bli opprettholdt i kommende reguleringsplan.

- oG/S9 er den gjennomgående forbindelsen i parkdraget, forbi adkomst A. I planen følger feltet en tidligere eksisterende gang- og sykkelvei. Det søkes om reetablering av denne i mellomfasen, med en tilpasning av geometrien ved adkomsten til T-banen.

- oG/S11 som nevnes i bestemmelsene ligger utenfor tiltaksområdet og er en del av eksisterende gang- og sykkelvei ved rundkjøringen nord for området.

oV2

- eksisterende avkjørsel fra Rolfsbuktveien beholdes og det opparbeides et areal som er nødvendig for drift av Fornebubanens anlegg og kommunens avfallsanlegg. For øvrig inngår feltet i detaljplan Snarøyveien 75 og vil bearbeides.

fV3 - se nedenfor

oAV1-4

- oAV1 ble tatt ut av plankartet i den vedtatte endringen (gjeldende plan), men ikke fjernet fra bestemmelsene (stripe langs veien ved rundkjøringen i syd)

- oAV2 er et mindre restareal som ikke medtas i søknaden, og som delvis omfattes av felles plan og detaljplan Snarøyveien 75 (ved Snarøyveien/ oG/S7)

- oAV3-4 med **oG/S 4-6** og **fV3** medtas ikke i søknaden. Området inngår i arbeidet med felles plan der geometrien på disse feltene er under bearbeiding. Endelig utforming av området vil fastsettes i en etterfølgende detaljregulering.

T1

- torget vil bli opparbeidet på et fremtidig terreng, over driftsbasen, og medtas ikke i søknaden

Park 1-7

- park 1 er et areal ved verkstedet som delvis vil bli opparbeidet med rampe. Noe av arealet vil opparbeides med asfalt og inngå i kjøregården ved vareleveringen og ellers vil tak over anlegget ligge i en del av arealet. Park 1 omfattes av detaljplan Snarøyveien 75 og vil bli bearbeidet videre.

- park 2-7 utgjør det som i gjeldende plan er parkdraget diagonalt gjennom området. Arealet inngår med en midlertidig opparbeidelse i søknaden. Deler av park 2 ligger utenfor tiltaksområdet for Fornebubanen. Det er bare den delen av park 2 som tas i bruk som rigg- og anleggsområde som medtas.

oSTB1-2

- begge stasjonsadkomster medtas i søknaden. Adkomst B får en annen orientering i mellomfasen enn det som ligger til grunn for plassering i gjeldende plan, mot torg T1, men vil ligge innenfor formålsgrensene.

oTBK2-3

- Arealene medtas i søknad

Det vises til eget vedlegg B1 med søknad om dispensasjoner for overskridelser av formål og avvik fra oppfyllelse av krav i reguleringsbestemmelsene.

Det gjøres oppmerksom på at veiprofil Snarøyveien vest omfattes av felles plan og er under diskusjon i pågående prosess for detaljplan Snarøyveien 75. I gjeldende regulering er det forutsatt at veien skal tilbakeføres med nåværende bredder og inndeling av felt. Det vil ikke være hensiktsmessig å søke om dispensasjon fra gjeldende plan for å legge til rette for en fremtidig situasjon som ikke er lovmessig behandlet. Dersom annet veiprofil er vedtatt i plan før tilbakeføringen av veien skal utføres, bør det vurderes å søke endring for denne delen av tiltaket.

Konstruksjoner*Forutsetninger*

I henhold til reguleringsbestemmelsenes § 18 for oSTB12 (stasjons-/terminalbygg) og § 20 for oAB_TA1 (annen banegrunn – tekniske anlegg/ driftsbasis) 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 henholdsvis overliggende byggeområder (ref. §18) og bebyggelse (ref. §20). Bæresystemet på metroanlegget skal så langt det er mulig, prosjekteres i sammenheng med overliggende bebyggelse.

Fornebubanen mener at områdereguleringens §§18 og 20 er ivarettatt i det foreliggende prosjekteringsgrunnlaget for omsøkte tiltak. Under prosjekteringsfasen har det pågått et samarbeid mellom Fornebubanens og grunneiernes rådgivere med felles møter og utveksling av digitalt underlag i form av modeller, for i størst mulig grad finne løsninger som vil kunne fungere for begge parter. Det er tatt hensyn til bebyggelse slik den er skissert i pågående prosess for Felles plan. Dette innebærer at Fornebubanen har lagt grunneiernes fasadelinjer til grunn for hvor det oppføres bygg og hvor det ikke oppføres bygg. I pågående og kommende planarbeid vil endelige byggegrenser fastsettes. Det vil kunne bli hensiktsmessig å vurdere sambygging av utvekslingskonstruksjoner i utførelsesfasen, og behov for endringssøknader vil da også måtte komme til å bli vurdert.

Konstruktive prinsipper og materialer

Fornebu stasjon og base, FBU/BAS har et hovedbæresystem i plasstøpt betong, og alle vertikalbærende bygningsdeler er fundamentert direkte til berg.

Sekundærbærende systemer er i stor grad prosjektert i stål, og inkluderer eksempelvis bærende konstruktive systemer for trabulanter, himlinger, gangbaner, fasader m.m.

Det er planlagt fremtidige bolig- og næringsarealer på deler av tomteområdet over Fornebu stasjon og base sitt øvre dekkenivå. Den fremtidige overstående bygningsmassen vil kunne bestå av bygg med inntil 10 etasjer over terreng. Lastvirkninger fra en slik bygningsmasse er hensyntatt i dimensjoneringen av anleggets hovedbæresystem. Som nevnt er det tatt hensyn til grunneiernes foreliggende skisser til Felles plan.

Dekkekonstruksjonen i anleggets øvre dekkenivå er prosjektert med kapasitet til å overføre/veksle ut utbyggerlaster ned i FBU/BAS sine vertikale bæresystemer. Horisontale lastvirkninger fra fremtidig overstående bygningsmasse føres via toppdekket og avstivende skiver ut til fjell, tilsvarende som for stasjonen og basen.

I det øvre dekkenivået er dekkekonstruksjonen videre prosjektert slik at man kan ivareta lastvirkninger fra:

- fremtidig bygg- og anleggsvirksomhet
- terrengoppbygning

- brannbiler
- snøryddingskjøretøy etc.
- kollaps av overliggende bebyggelse

Betongkonstruksjoner i sporområder er dimensjonert for kollisjonslast fra tog.

Yttervegger under terreng er dimensjonert som vanntett konstruksjon. Betongkonstruksjoner over terrengnivå får et klimaskall som er prosjektert av arkitekt. Horisontale betongkonstruksjoner prosjekteres med fall, eller en oppbygging med fall, for å lede vann bort fra bygget.

Konstruksjonen bygges uten bunnplate og det skal derfor etableres en injeksjonsskjerm under ytterveggbankett, og utsprengt bergflate i byggegrop injiseres for å ivareta at grunnvann ikke trenger inn i byggegrop gjennom sprekker og slepper i berget. Byggegroppa utføres drenert med et dreinsnivå i underkant gulv i kulverter. Det etableres pumpekummer i tilknytning til drenssystemet. Betonggulv i kulverter etableres som tradisjonelle gulv på grunn/plate på mark.

For permanent fase etableres en tilnærmet vanntett konstruksjon ved hjelp av vanntette yttervegger, med injeksjon gjennom fundamentet og i berg, en dyptgående underliggende injeksjonsskjerm og tetting av lekkasjesoner i sålen av byggegropen. Det vil kontinuerlig være innsig av vann og det skal etableres et drens-system med pumpe-nivå på ca. 2 m (ca. kote -10) under UK bunnplate i kulvert. Utenfor konstruksjonen, langs ytterveggene vil det bli etablert et drens-system på kote +5 i nordenden og +4 i sør for å ha kontroll på maks grunnvannsstand rundt hele basens yttervegg.

Betongkonstruksjoner i sporområder er prosjektert med plastfiber for å ivareta eventuell brannbelastning fra tog. Stålkonstruksjoner brannisoleres iht. gjeldende brannkrav.

På Fornebu base skal det være fastsporkonstruksjon i sporområder, med varierende oppbygging. Innenfor Fornebu stasjon skal det være ballastspor. Fastspor støpes ut i på forhånd etablerte betongtrau/forskalingsformer i betong fundamentert på forsterkningslag av graderte steinmasser. I underkant av sportraseer vil det utføres tiltak i form av monterte vibrasjonsmatt/fjærer for å forhindre spredning av vibrasjoner og strukturlyd inn i byggenes konstruktive bæresystemer.

I soner med varig opphold etableres tiltak mot radon, og alle konstruksjoner isoleres slik at de ivaretar definerte bygningsfysiske krav.

Fornebu stasjon og base sitt hovedbæresystem er i hovedsak lokalisert under terrengnivå, og er påkjent av store vertikale lastvirkninger, kollisjonslaster fra tog og i sporområder også stor brannbelastning. Dette er forutsetninger som i stor grad har styrt valg av materialer og medført at byggets konstruksjoner har fått store dimensjoner. For å redusere hovedbæresystemets klimagassutslipp har man besluttet å bruke lavkarbonbetong med utslipp mindre eller lik klasse A. Betongtypen gir en reduksjon av CO₂-ekvivalenter/m³ tilsvarende ca. 30% målt mot en standard konstruksjonsbetong. Optimalisering av tverrsnittsdimensjoner er utført der dette er hensiktsmessig, og det er for armeringsjern og stålkonstruksjoner videre stilt et nedre krav til prosentgrad av benyttet resirkulert materiale.

Som nevnt omsøkes anlegget uten bunnplate. En slik løsning bidrar til å redusere bruk av betong. Vi gjør oppmerksom på at snittegninger viser én skravur for oppbygging av flere sjikt i grunnen under sporområder.

Støy og vibrasjoner

Det er satt grenseverdier for støy, strukturlyd og vibrasjoner for anleggs- og driftsfasen i bestemmelsesens § 2.8. Videre er det i avtaler med de tre grunneierne satt skjerpede krav til vibrasjonshastighet, og med én av grunneierne er det også satt skjerpet krav til strukturlydnivå fra verksted med tilhørende funksjoner i oppholdsrom i boliger. Tekniske forskriftskrav til anlegget er ivaretatt i prosjekteringen. Videre er skjerpede krav i privatrettslige avtaler hensyntatt.

Det vil kunne forekomme overskridelser av grenseverdi for støy fra tekniske installasjoner i NS 8175 klasse C i forbindelse med testing av røykventilasjonsvifter, som etter planen skal skje 2 ganger årlig. Testing av røykventilasjonssystemet er en nødvendig del av vedlikeholdet av baneanlegget. I henhold til Sporveien AS sine driftsrutiner skal naboer varsles om hendelsene i god tid.

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. Brannvesenet har angrepsvei via adkomster i begge ender av stasjonen. Det er brannmannsheis og stigeledning tilknyttet begge angrepsveiene.

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 er utarbeidet egne brannkonsepter for stasjonen og basen som sendes vedlagt søknaden (rapporter med tegningsvedlegg). For ytterligere redegjørelse vises det til innledende kapitler i disse.

Plassering av brannoppstillingsplasser er vist i vedlagte landskapsplaner.

Infrastruktur

Som nevnt i avsnittet *Forberedende arbeider* er omlegging av eksisterende infrastruktur i bakken gjennomført i tidligere fase.

For drift av anlegget i mellomfasen er det planlagt både midlertidige og permanente tilkoblinger til vann og avløp, og annen infrastruktur som høyspent og det kommunale avfallssuganlegget. I den delen av parkdraget som ligger over taket på stasjon og driftsbasis legges en kulvert for tekniske føringer og VA-ledning.

Det vises til foregående punkt i avsnitt *Forhåndskonferanse*.

Plan for anleggsfasen

I reguleringsbestemmelsenes § 2.1 kulepunkt 2 er det satt krav om at det skal innsendes en plan for anleggsfasen.

Nedenfor gjengis punktvis og forkortet innholdet i § 2.11 Anleggsfasen, med redegjørelse/ henvisning til relevant dokumentasjon. Forberedende arbeider på anleggsområdet er allerede gjennomført med riving (ref. sak nr. 20/7310) og grunnarbeider med uttak av masser og etablering av byggegrop (ref. sak nr. 20/11350).

Kort oppsummert omfatter tiltakene det søkes om arbeider som inngår i to entrepriser. Entreprise K5A omfatter arbeider med å bygge råbygget i betong og stål, som er den primære bærekonstruksjonen. Utvendig skal det fylles mot konstruksjonen. Det er ikke planlagt sprengningsarbeider i denne entreprisen.

Byggetiden for K5A er vurdert og satt til ca. 3 år. Etterfølgende entreprise K5B omfatter alle bygningsmessige, tekniske og resterende arbeider for å ferdigstille objektet, og vil pågå delvis parallelt med K5A, med en forskjøvet oppstart i forhold til ulike delområder. K5B vil starte ca. 2 år etter oppstart av K5A, og vil ha en byggetid på ca. 2 år. Forventet oppstart K5A er per nå satt til 3. kvartal 2023.

Utbyggingsfaser/gjennomføring.

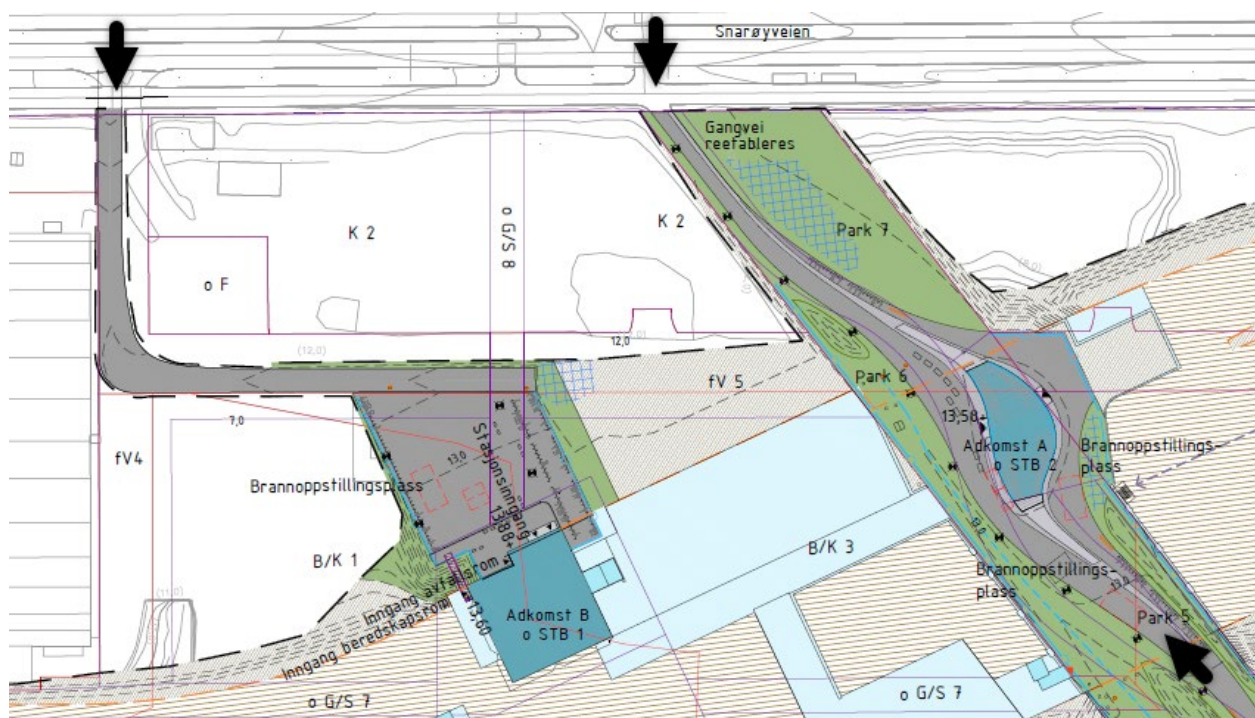
Se avsnitt nedenfor og vedlagte faseplaner for riggområdet.

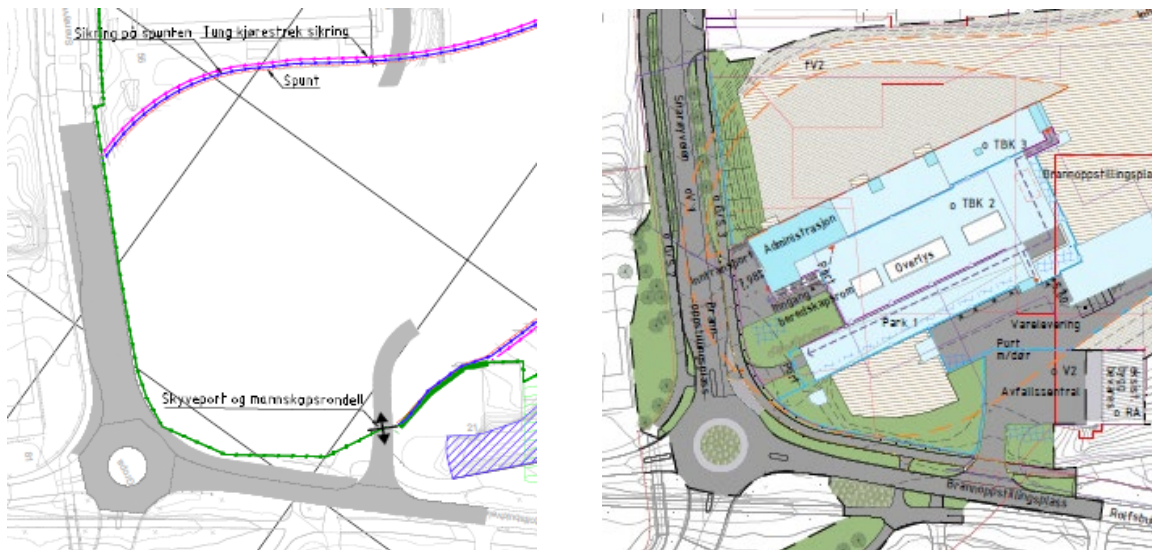
Plassering og arealbehov for riggområder, midl. massedepoier, lagerplasser, adkomst, parkering, anleggsgjerder m.v.

Se vedlagte faseplaner for riggområdet (dok. nr. PF-P-630-XB-0004 – 0008). Valgte entreprenør vil medvirke i en mer detaljert planlegging av hvordan arealene inne på riggområdet skal disponeres. I en første fase (0.4) vil det i den nord-østre delen foregå avsluttende arbeider i den pågående tunnelentreprisen, og det vises derfor areal avsatt til tunnelentreprenøren i vedlagte plan for fasen. Det er også lagt inn skravur for areal som disponeres av grunneierne mens arbeidene med Fornebubanen pågår.

Kjøremønster forbi og gjennom området.

Den eksisterende avkjørselen fra Snarøyveien i nord, som benyttes i anleggsfasen, beholdes og blir adkomsten til torg ved stasjonsoppgang B. Gang- og sykkelvei gjennom parkdraget reetableres og blir adkomstvei til oppgang A. Gang- og sykkelveien skal også kunne benyttes av nødetatene fram til oppgangen.





Figur 5 og 6. Utsnitt fra plan fase 0.8 og landskapsplan viser at Snarøyveien på vestsiden av området er lagt tilbake og gjenåpnet.

Tiltak for å ivareta adkomst- og parkering for berørte naboer.

Adkomster til naboeiendommer skal opprettholdes. Parkering berøres ikke.

Istandsetting av arealer som berøres midlertidig i anleggsfasen.

Deler av arealet innenfor området Fornebu sør vil i tråd med tiltredelsesavtaler overleveres grunneierne uten at de tilbakeføres til opprinnelig eller midlertidig stand. Dette vil primært gjelde deler av området som er underlagt krav om utarbeidelse av detaljplan før bygningsmessige tiltak iverksettes og som av hensyn til foreløpige utbyggingsplaner ikke vil være hensiktsmessig å sette i stand. Enkelte felt er i gjeldende plan underlagt krav om opparbeidelse. Det vises til vedlagte landskapsplaner og eget avsnitt om utomhusarbeider for en detaljert gjennomgang hvor også tilbakeføring av veiareal omtales. Det vises ellers til eget vedlegg B – søknad om dispensasjoner, der det søkes om dispensasjon for overskridelser av formål og fra plankravet for opparbeidelse av visse arealer, samt dispensasjoner fra rekkefølgekrav.

Beskrivelse av sikringstiltak for naturmiljø.

Til sak 20/7310 Riving av eksisterende bygninger ble det innsendt marksikringsplan (dok. nr. PF-U-060-XB-004). Revisjon 09G av rapporten «Viktig naturmangfold med nærhet til inngrep i dagen» (dok. nr. PF-U-070-RA-0023) ble innsendt på sak 20/18880 i februar 2021. I tegning og rapport fremgår det hvordan man sikrer naturforekomster på anleggsområdet og i nærhet til området. Arbeidene det søkes om nå endrer ikke rammeforutsetningene for rapporten. De mest belastende arbeidene med tanke på spredning av støv, dvs. riving og uttak av masser, vil være gjennomført når arbeidene det nå søkes om skal iverksettes. Det skal ikke utføres arbeider inne i eller i nærhet til forekomst 1 (kolle i parkdraget) som er sikret med hensynssoner i gjeldende plangrunnlag (H550_6 i KDP3/ H550_2 i områdeplanen for Fornebubanen) som kan medføre forringelse av området. Opparbeidelse av parkdraget vest for kollen skal skje etter retningslinjer i miljøoppfølgingsplan og beskrivelse, med stede egne arter og med sikring mot spredning av uønskede arter.

Beskrivelse av hvordan kulturminner og kulturmiljøer ivaretas.

Det vises til SAK 20/7310 Riving av eksisterende bygninger og §2.9 i reguleringsbestemmelsene. Til den nevnte saken er det innsendt dokumentasjon av eksisterende bebyggelse av luftfartshistorisk interesse. I forbindelse med forhåndskonferansen ble det avtalt at Fornebubanen skulle samle ytterligere dokumentasjon fra det som antas å ha vært arealer avsatt til feltsykehus i en evt. beredskapssituasjon i perioden som omtales som den kalde krigen (uttaalelse fra PLNK/kulturvern). Dokumentasjonen er samlet i et eget notat som sendes vedlagt søknaden.

Det er ikke registrert øvrige kulturminner eller miljøer på området som blir berørt av anleggsgjennomføringen.

Håndtering av støy, vibrasjoner og luftforurensing og forurensing av grunn med beskrivelse av avbøtende tiltak.

Det vises til eget avsnitt under for redegjørelse (Påvirkning på omgivelsene, tiltaksplan). Støyprognoser for anleggsfasen er utarbeidet og framlagt Folkehelsekontoret.

Behandling av overvann.

Det vises til sak 20/11350 og godkjente løsninger for omlegging av eksisterende ledninger i forbindelse med de forberedende grunnarbeidene og etablering av spunt rundt byggegrøp.

Løsninger for håndtering av overvann i en mellomfase, dvs. før videre utbygging, er oversendt Bærum kommune VA-plan. Materialet sendes også vedlagt denne søknaden. Det vises til avsnittet om utomhusarbeider og kommentarer knyttet til temaet flomvann.

Masseregnskap.

Det vises til byggesak for grunnarbeider (sak 20/11350). Tiltakene det søkes om nå medfører ikke at det skal tas ut ytterligere masser fra området.

Miljøoppfølgingsplan

I henhold til reguleringsbestemmelsenes §2.1 Krav om byggesøknad med referanse til §2.7 Miljø skal det innsendes oppdatert miljøoppfølgingsplan. Miljøoppfølgingsplanen som sendes vedlagt søknaden omfatter arbeider som planlegges utført i en første del-entreprise; K5A – Råbygg. Så snart miljøoppfølgingsplan for resterende arbeider er utarbeidet vil denne ettersendes.

Påvirkning på omgivelsene (tiltaksplan)

Statsforvalteren, tidligere Fylkesmannen i Oslo og Viken, sitt vedtak om tillatelse til utslipp fra anleggsarbeid datert 13.02.2020 omfatter godkjente tiltaksplaner for forurenset grunn for følgende deler av prosjektet Fornebubanen: Fornebu stasjon og driftsbasis, Flytårnet stasjon, Fornebuporten stasjon og Lysaker stasjon. Sluttdokumentasjon skal innsendes og behandles av Statsforvalteren.

Ulike tiltak blir beskrevet i en miljøoppfølgingsplan som inngår i kontrakt med entreprenør og sendes vedlagt søknaden.

Retningslinjer for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet (T-1442) 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. Det er fremlagt foreløpige støyprognoser for anleggsgjennomføringen som Folkehelsekontoret har gitt en uttalelse til. Oslo Kommune Fornebubanen vil søke generell dispensasjon fra Folkehelsekontoret i Bærum når entreprenør er valgt.

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.

Massetransport (opplasting og transport) skal foregå innenfor kl. 07.00-19.00 mandag – fredag og kl. 07.00-15.00 lørdag.

Det påpekes at rive- og grunnarbeider med sprengning og spunting ikke inngår i arbeidene det søkes om i denne saken.

Før oppstart av støyende arbeider skal naboer og berørte varsles særskilt. Sterkt støyende aktiviteter og 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, og har etablert rutiner og målestasjoner på Fornebu sør.

Nabovarsling

Berørte naboer er varslet om tiltaket. Det er også sendt varsel til velforeninger. Digitalt nabomøte om det planlagte tiltaket ble avholdt 6.12.2021

Det har innkommet 12 merknader til varselet. Merknadene sendes i sin helhet som vedlegg til søknaden. Merknadene fra grunneierne kommenteres i egne vedlegg. Under følger sammendrag av øvrige merknader med kommentarer.

Merknad fra beboer i Haldensskogveien 5 (vedl. C3):

Nabo påpeker at det bør etableres en fotgjengerovergang ved krysset Haldensskogveien – Rolfsbuktveien.

Kommentar:

Det vil ikke bli opparbeidet en gang- og sykkelvei på motsatt side av Rolfsbuktveien i den første fasen av utbyggingen på området. Innspillet bør tas med i arbeidet med felles plan og detaljregulering av den videre utviklingen. Man bør da se på nye fotgjengeroverganger i sammenheng med andre forbindelseslinjer inne på Fornebu sør.

Merknad fra Fornebulandet Vel (vedl. C4):

Fornebulandet Vel påpeker viktigheten av at det legges til rette for bruk av sykkel. De fraråder at det gis dispensasjon til reduksjon av antall sykkelparkeringsplasser og mener et sikret anlegg under bakken må på plass så tidlig som mulig i utbyggingsfasen. For mellomfasen må det også sikres tilstrekkelig kapasitet og plassene må ha overbygg og sikring.

Kommentar:

Plassering av det permanente anlegget for sykkelparkeringsplasser vil avklares i arbeidet med felles plan og påfølgende detaljregulering. Foreløpig er det skissert alternativ plassering i 1. etasje i den nye bebyggelsen, men endelig plassering vil måtte planlegges i sammenheng med øvrige funksjoner som skal inn i området. Intensjonen bak å legge sykkelplassene på terreng i en mellomfase er å unngå bruk av ressurser til anlegg som kan komme til å måtte rives i forbindelse med utbyggingen.

Vi mener personstrømanalysen som er lagt til grunn for antallet det nå er ønskelig å etablere gir et godt svar på hva som vil være behovet. Overbygning i form av skjermtak over deler av plassene kan vurderes, men det er lite ønskelig å bruke mer enn nødvendig av offentlige ressurser på midlertidige løsninger.

Merknad fra beboer i Lilleruts vei 4 (vedl. C5):

Merknaden gjelder søknad om dispensasjon fra krav om opparbeidelse av gang- og sykkelveier: o G/S4-8 og 10 før metroanlegget tas i bruk. Beboer mener det bør stilles krav om midlertidig opparbeidelse av minst én gang- og sykkelvei fra vest/syd-vest inn mot adkomst B slik at reisende med t-banen sikres en god forbindelse til og fra stasjonen fram til utbyggingen på området ferdigstilles. Det foreslås en vei over området der golfhallen sto som en erstatning for o G/S7 og videre en evt. midlertidig forbindelse i området nord-vest for avfallsanlegget når området ved golfhallen skal bygges ut.

Kommentar:

Det er stor usikkerhet knyttet til framdrift på den kommende utbyggingen av området rundt og over Fornebubanens anlegg. Om man skal etablere midlertidige forbindelser som kan opprettholdes så lenge som mulig i en utbyggingsfase, vil det i utgangspunktet være hensiktsmessig og minst mulig ressurskrevende å legge disse der det også skal ligge forbindelser i en permanent situasjon, vel og merke om det ikke skal bygges kjellere i disse arealene. Vi ser det som utfordrende å skulle sette vilkår til plassering av tverrforbindelsene da det vil avhenge av pågående planprosesser hvor og når lokalisering kan settes.

Etablering av en forbindelse over området der golfhallen stod og inn på den planlagte adkomstveien, kan være en plassering som det trolig vil være praktisk mulig å gjennomføre, men som må samstemmes med grunneiers faseplaner for videre utbygging. Dersom det ikke foreligger et planvedtak innen banen skal settes i drift, vil det måtte søkes dispensasjon fra krav om felles plan i felt K/T og fV4.

I det andre nevnte området ved avfallsanlegget og inn til adkomst B viser grunneiernes foreløpige skisser til felles plan og detaljregulering for Snarøyveien 75 en bebyggelsesstruktur som bryter med områdeplanens forbindelseslinjer oG/S 5 og 6. Før bebyggelse blir etablert over dekket til driftsbasen må en forbindelseslinje evt. etableres på en brukonstruksjon. Vi mener det er problematisk å presentere en mulig tverrforbindelse i dette området før vedtak av felles plan foreligger.

Merknad fra Hundsund boligsameie (vedl. C6):

Det reageres på at antallet sykkelplasser ønskes redusert og sameiet mener dette vil stride mot ambisjonen om Fornebu som et null-utslippsområde. Det påpekes at det også må avsettes plass til varesykler og sykkeltraller.

Sameiet påpeker nødvendigheten av at det opparbeides adkomstveier fra syd/vest-syd/øst for gående og syklende til adkomst B i en midlertidig fase. Det vil være en vesentlig ulempe med kun den ene adkomstmuligheten som er vist fra Snarøyveien ved Fornebu senter.

Kommentar:

Vi mener personstrømanalysen som er lagt til grunn for antallet det nå er ønskelig å etablere gir et godt svar på hva som vil være behovet.

Det vises til kommentar over når det gjelder etablering av midlertidige adkomstveier og tverrforbindelser på området i en utbyggingsfase.

Merknad fra Rolfsbukta huseierforening (vedl. C7):

Rolfsbukta huseierforening påpeker at taket på adkomst A utformes med harde materialer (ikke et grønt tak) og mener grøntarealet som bebygges bør erstattes med tilsvarende grøntareal annet sted. Det vises til KDP3 og prinsipale føringer for ivaretagelse av grøntareal på hele området.

Det påpekes at adkomst B må gis en rimelig estetisk utforming for den midlertidige fasen.

Videre vises også til tidligere innsendte høringsuttalelser til planarbeidet.

Kommentar:

Adkomst A bygges på grunnlag av gjeldende reguleringsplan for Fornebubanen, i areal avsatt til stasjonsoppgang. Det ligger ingen føringer i denne reguleringsplanens bestemmelser om at bygningen skal utformes med grønt tak. Det totale regnskapet for grøntareal innenfor kvartalet er et tema som behandles i arbeidet med felles plan, som bygger videre på føringene i KDP3.

Når det gjelder estetikk og utforming av adkomst B er det gitt en redegjørelse i følgebrevet til nabovarsel.

Det sendes en utdypende redegjørelse til søknaden (vedlegg F2; arkitektonisk redegjørelse).

Når det gjelder høringsuttalelsene som tidligere er innsendt i forbindelse med planarbeidet er disse behandlet i plansaken.

Merknad fra Marinasameiene (vedl. C8):

Også her kommenteres adkomst A og reduksjon av grøntarealet på stedet. Det uttrykkes bekymring for at bygningsmassen på stasjonsområdet blir massiv, og for at dette blir et samlingspunkt for barn og unge i mangel av andre alternativer. Sameiene ønsker at stasjonsområdet blir et attraktivt samlingspunkt for flere generasjoner, i gode grøntområder.

Det påpekes også her at adkomst B må gis en rimelig estetisk utforming for den midlertidige fasen.

Det kommenteres at det ikke er lagt til rette for at reisende med funksjonsnedsettelser kan komme med egen bil og parkere nært stasjonsadkomstene, og at det heller ikke er planlagt å etablere p-plasser for andre som ønsker å komme til stasjonen med bil. Sameiene mener derfor at nærområdene vil bli belastet med parkering.

Det vises til redegjørelsen for at den bygningsmassen som det skal søkes om ikke vil ta utsikt fra omkringliggende bygg eller områder. Sameiene mener det er usikkerhet knyttet til dette så lenge høyden på bygninger ikke er endelig avklart.

Bærum kommune

Sameiene påpeker at boligene ved Rolfsbuktveien er belastet med forurensinger fra gjennomgående trafikk. Det vises til at man i tidligere planarbeid har nevnt at deler av veien skal stenges for gjennomgangstrafikk. Dersom dette ikke er tilfelle vises det til et vedtak i Bærum kommunestyre om utredning av tunnel samtidig som det graves for Fornebubanens anlegg.

Kommentar:

Det vises til kommentarer til Rolfsbukta huseierforening når det gjelder adkomstene og utforming av disse. Den endelige utformingen av diagonalen og innslag av grøntområder i hele kvartalet vil det bli lagt føringer for i felles plan som er under arbeid.

I områdeplanen for Fornebubanen er det ikke lagt inn arealer for parkering til reisende med t-banen. I planendringen ble også antall p-plasser til ansatte ved anlegget redusert da den overordnede strategien i kommunen er at bruken av privatbil skal begrenses. Det er ønskelig at reisende skal komme til området med buss, sykkel eller til fots, for videre å benytte t-bane.

Som sameiene påpeker er høyden på bygningene som kommer i neste fase ikke avklart. Det redegjøres her kun for Fornebubanens anlegg.

Det ligger utenfor Fornebubanens mandat å endre eller utrede trafikkavviklingen på Fornebu.

Kommentarer til utforming av Rolfsbuktveien eller alternative løsninger for gjennomgangstrafikk må rettes til Bærum kommune.

Gjennomføring

Det er planlagt oppstart av arbeidene høst 2023, og at banen skal åpnes for prøvedrift i løpet av 2029. Offisiell åpning av banen er planlagt i 2029.

Avslutningsvis

Dersom det er spørsmål, kan undertegnede kontaktes på e-post LiseAlex.Marthinsen@multiconsult.no eller telefon 98603056.

Med vennlig hilsen

Multiconsult

Lise A. Marthinsen

Rådgiver/ ansvarlig søker

Kopi:

Tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen v/ Suruli Kanapathy

Dokumentliste:

Vedl.nr.	Dokumenttittel	Dokumentnr.	Rev	Dato
D100_O	Situasjonsplan	ZH-U-720-XB-H101	02G	16.06.2022
E100_O	Hovedplan takplan	ZH-U-720-XA-H210	02G	16.06.2022
E101_UO	Hovedplan administrasjon plan 2 og adkomst A og B	ZH-U-720-XA-H110	01G	16.06.2022
E102_UO	Hovedplan administrasjon plan 1 og mellomnivå stasjon	ZH-U-720-XA-U110	01G	16.06.2022
E103_UO	Hovedplan verksted, vognhall og plattform stasjon	ZH-U-720-XA-U210	01G	16.06.2022
E104_UO	Hovedplan kulvert	ZH-U-720-XA-U310	01G	16.06.2022
E105_O	Lengdesnitt plattform og administrasjon, tverrsnitt administrasjon og verksted	ZH-U-720-XA-2101	02G	16.06.2022
E106_O	Lengdesnitt verksted, hensetting og ventilasjonsrom, tverrsnitt adkomsthall B	ZH-U-720-XA-2102	02G	16.06.2022
E107_O	Hovedfasader	ZH-U-720-XA-3101	02G	16.06.2022
E109_OU	Plan 1, Administrasjon og varemottak	ZH-P-720-XA-U110	01G	16.06.2022
E110_UO	Plan 2, Administrasjon	ZH-P-720-XA-H110	01G	16.06.2022
E111_UO	Plan verksted og vendespor	ZH-P-720-XA-U210	01G	16.06.2022
E112_UO	Plan vognhall del 1	ZH-P-720-XA-U211	01G	16.06.2022
E113_UO	Plan vognhall del 2	ZH-P-720-XA-U212	01G	16.06.2022
E115_UO	Plan adkomsthall A og adkomsthall B	ZH-FBU0-720-XA-H110	01G	16.06.2022
E116_UO	Plan mellomnivå	ZH-FBU0-720-XA-U110	01G	16.06.2022
E117_UO	Plan plattform	ZH-FBU0-720-XA-U210	01G	16.06.2022
E118_UO	Lengdesnitt verksted, tverrsnitt administrasjon og verksted	ZH-P-720-XA-2101	01G	16.06.2022
E119_UO	Lengdesnitt verksted og vognhall	ZH-P-720-XA-2102	01G	16.06.2022
E120_UO	Tverrsnitt Vognhall og plattform, tverrsnitt verksted	ZH-U-720-XA-2103	01G	16.06.2022
E121_UO	Lengdesnitt stasjon, adkomsthall A og adkomsthall B	ZH-FBU0-720-XA-2101	01G	16.06.2022
E122_UO	Tverrsnitt stasjon, adkomsthall A og adkomsthall B	ZH-FBU0-720-XA-2102	01G	16.06.2022
E123_O	Fasader administrasjon og verksted nordøst og sydøst	ZH-P-720-XA-3101	02G	16.06.2022
E124_O	Fasader administrasjon og verksted nordvest og sydvest	ZH-P-720-XA-3102	02G	16.06.2022
E125_O	Fasader adkomst A	ZH-FBU0-720-XA-3101	02G	16.06.2022
E126_O	Fasader adkomst B	ZH-FBU0-720-XA-3102	02G	16.06.2022
E127_O	Illustrasjon/dronefoto av Fornebu stasjon og driftsbaser, sett fra syd mot nord	ZH-U-720-XA-0014	02G	16.06.2022
E128_O	Illustrasjon av hovedinngang adkomst A, sett fra nord-vest mot syd-øst	ZH-U-720-XA-0001	02G	16.06.2022
E130_O	Illustrasjon av hovedinngangen til adkomst B, sett fra vest mot øst	ZH-U-720-XA-0003	02G	16.06.2022
E132_O	Illustrasjon av hovedinngang og verksted driftsbasen, sett fra Hundsund rundkjøring, sett fra syd mot nord	ZH-U-720-XA-0010	02G	16.06.2022
E134_O	Illustrasjon av driftsbasen 2. etg og overlys verkstedtak, sett fra nord-øst mot syd-vest	ZH-U-720-XA-0012	02G	16.06.2022
E136_O	Areal BYA	ZH-U-720-XA-H160	01G	16.06.2022
E137_UO	Areal BRA kulvert	ZH-U-720-XA-U350	01G	16.06.2022
E138_UO	Areal BRA verksted, vognhall og plattform stasjon	ZH-U-720-XA-U250	01G	16.06.2022

E139_UO	Areal BRA administrasjon plan 1 og mellomnivå stasjon	ZH-U-720-XA-U150	01G	16.06.2022
E140_UO	Areal BRA administrasjon plan 2 og ankomsthall A og B	ZH-U-720-XA-H150	01G	16.06.2022
E142_O	Illustrasjon av adkomst B	ZH-U-720-XA-0004	01G	16.06.2022
E143_O	Illustrasjon av adkomst B. Trapp, rulletrapp og heis sett fra plattformnivå mot mellomnivå	ZH-U-720-XA-0005	01G	16.06.2022
E144_O	Illustrasjon av plattform	ZH-U-720-XA-0006	01G	16.06.2022
E200_O	Landskapsplan mellomfase - Oversiktsplan	PF-P-630-XB-0009	06G	16.06.2022
E201_O	Landskapsplan mellomfase – Parkdraget med adkomst A	PF-P-630-XB-0010	06G	16.06.2022
E202_O	Landskapsplan mellomfase – Adkomst B	PF-P-630-XB-0011	05G	16.06.2022
E203_O	Landskapsplan mellomfase – Administrasjon og varelevering	PF-P-630-XB-0012	05G	16.06.2022
E204_O	Landskapssnitt mellomfase – Parkdraget med adkomst A	PF-P-630-XC-0002	03G	16.06.2022
E400_UO	Redegjørelse VA-anlegg for Fornebu stasjon og base	PF-P-610-RB-0002	06G	18.08.2022
E401_O	Flomvurderinger for allmenningen	PF-P-610-RB-0003	03G	15.06.2022
E402_UO	Overordnet VA-plan	PF-P-731-XH-0003	07G	15.06.2022
E403_UO	Tverrfaglig illustrasjonsplan	PF-P-731-XH-0004	07G	15.06.2022
E404_UO	Plan og profil – omlegging nr. 4 VL ved sløyfe	PF-P-731-XH-0013	07G	15.06.2022
E405_UO	Plan og profil – omlegging nr. 5 OV innside spunt og ved verksted	PF-P-731-XH-0014	07G	15.06.2022
E406_UO	Plan og profil – omlegging nr. 7 VL ved adkomst B	PF-P-731-XH-0016	07G	15.06.2022
E407_UO	Plan og profil – omlegging nr. 8 VA i Allmenningen	PF-P-731-XH-0017	07G	15.06.2022
E408_UO	Profil – omlegging nr. 8 VA i Allmenningen	PF-P-731-XH-0018	05G	15.06.2022
E409_UO	Detaljtegning – omlegging nr. 8 - Plan – teknisk kulvert	PF-P-731-XH-0240	05G	15.06.2022
E410_UO	Detaljtegning – omlegging nr. 8 – Tverrsnitt B-B – bred gang	PF-P-731-XH-0242	05G	15.06.2022
E411_UO	Detaljtegning – omlegging nr. 8 – Tverrsnitt E-E – smal gang VA	PF-P-731-XH-0245	05G	15.06.2022
E500_UO	FBU – Brannkonsept – Fornebu stasjon	PF-FBU0-060-RB-0001	06G	19.05.2021
E501_UO	BAS - Brannkonsept – Fornebu base	PF-P-060-RB-0001	05G	19.05.2021
E600_O	Fornebu stasjon og base. Riggfase - 4.0	PF-P-630-XB-0004	04A	25.10.2021
E601_O	Fornebu stasjon og base. Riggfase – 5.0	PF-P-630-XB-0005	04A	25.10.2021
E602_O	Fornebu stasjon og base. Riggfase – 6.0	PF-P-630-XB-0006	04A	25.10.2021
E603_O	Fornebu stasjon og base. Riggfase – 7.0	PF-P-630-XB-0007	04A	25.10.2021
E604_O	Fornebu stasjon og base. Riggfase – 8.0	PF-P-630-XB-0008	04A	25.10.2021

Vedlegg merket UO: UNNTATT OFFENTLIGHET i.h.t. Offentleglova §13, jfr. sikringsforskriften §3-4

Øvrige vedlegg:

F1_O	Følgebrev	Brev		18.08.2022
F2_O	Arkitektonisk utforming og visuelle kvaliteter	ZH-U-720-RA-0001		16.06.2022

F3_O	Viktig naturmangfold med nærhet til inngrep i dagen	PF-U-070-RA-0023	10G	14.06.2021
F4_O	Fornebu sør – kulturminne kald krig	Notat		20.09.2021
F5_O	Fornebu base og stasjon – Flomstudie allmenningen	PF-P-610-RA-0003	03G	28.06.2021
F6_O	Fornebu base og stasjon - Grunnvannshåndtering	PF-P-721-RB-0009	03G	16.06.2022
F7_O	Syssel- og personstrømanalyse – Fornebu stasjon	PF-FBU0-070-RA-0001	04G	09.04.2021
I1-2	Vedtak om tillatelse til utslipp fra anleggsarbeid – bygging av Fornebubanen, Fylkesmannen i Oslo og Viken, med vilkår			13.02.2020
I3	Dispensasjon fra plikt til å bygge tilfluktsrom – Sivilforsvaret			18.06.2021
Q1_O	Miljøoppfølgingsplan	K5-A-B-0001	01	12.08.2022
B1_O	Søknad om dispensasjon	Brev		18.08.2022
C1	Gjenpart nabovarsel			
C2	Kvittering nabovarsel			
C3	Merknader til nabovarsel - Haldenskogveien			
C4	Merknader til nabovarsel – Fornebulandet vel			
C5	Merknader til nabovarsel – Lilleruts vei 4			
C6	Merknader til nabovarsel – Hundsund boligsameie			
C7	Merknader til nabovarsel – Rolfsbukta huseierforening			
C8	Merknader til nabovarsel - Marinasameiene			
C9	Merknader til nabovarsel - FSU			
C9.1	Merknader til nabovarsel – FSU Rodeo			
C9.2	Status koordinering av råbygg mellom FSU og FOB			
C10	Merknader til nabovarsel - OBOS			
C11	Merknader til nabovarsel - KLP			
C12	Merknader til nabovarsel Rambøll – Flom, overvann og infra			
C13	Kommentarer til merknader - FSU			
C14	Kommentarer til merknader - OBOS			
C15	Kommentarer til merknader - KLP			
C16	Kommentarer til merknader - Rodeo			
C17	Kommentarer til merknader – Rambøll – Flom m.m.			
C18	Kommentarer til merknader – Rambøll - RIB			

* UNNTATT OFFENTLIGHET i.h.t. Offentleglova §13, jfr. sikringsforskriften §3-4