



Oslo

Fornebubanen

Multiconsult

Til Bærum kommune
Byggesaksavdelingen

DERES REF: 21/6722 | VÅR REF: liam
DOKUMENTKODE: 10201070-SØK-BK-FBU-002
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 18.08.2022

FORNEBU BASE OG STASJON Fornebubanen

Søknad om dispensasjoner etter PBL §19-1 fra formål og krav i gjeldende plangrunnlag

Tiltakshaver: Oslo kommune Fornebubanen

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

Det vises til søknadens vedlegg F1 og F2, der det redegjøres for tiltakene det skal søkes om. Tiltakene vil være avhengig av dispensasjoner fra gjeldende plangrunnlag og plan- og bygningslovens bestemmelser om høyde på bebyggelse.

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

Annet gjeldende plangrunnlag er Kommunedelplan 3 (KDP3), planID: 2016014, vedtatt 27.03.2019.

Pbl § 19-2 sier at dispensasjon ikke kan gis dersom hensynene bak bestemmelsen som det dispenseres fra, eller hensynene i plan- og bygningslovens formålsbestemmelse, blir *vesentlig tilsidesatt*.

Hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse nevnes her stikkordsmessig:

bærekraftig utvikling for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner, samordnet bruk og vern av ressurser, åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, langsiktige løsninger med gode og positive konsekvenser for miljø og samfunn, fremme av universell utforming og hensynet til barn og unges oppvekstsvilkår samt god estetisk utforming av omgivelsene.

Loven krever videre at *fordelene ved dispensasjon må være klart større enn ulempene* etter en samlet vurdering.

Det skal legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

Nedenfor følger dispensasjonene det søkes om, med gjennomgang av fordeler/ulempes for hvert tilfelle.

Forkortelsene som nevnes i teksten referer til reguleringsplanens betegnelser på planens ulike arealformål.

1-1. Overskridelse av formålsgrenser for driftsbygg og rampe.

I gjeldende reguleringsplan er det avsatt areal til driftsbygg med administrasjon i felt oTBK3 og verksted i felt oTBK2. Deler av bygningsmassen vil overskride formålsgrensene. I noen av tilfellene søkes det dispensasjon fra krav om utarbeidelse av felles plan. Forholdene det søkes dispensasjon for listes opp nedenfor og det vises til figur 1 for orientering.

- A. Overskridelse av formål oTBK3 over i areal avsatt til veg (oV2) og bolig/kontor (B/K2).
- B. Overskridelse av formål oTBK3 over i areal avsatt til bolig/kontor (B/K2).
- C. Rampe som vil inngå som en del av utomhusarealet i den kommende utviklingen i området vil ligge over i areal avsatt til bolig/kontor (B/K2).
- D. Overskridelse av formål oTBK2 over i areal avsatt til bolig/kontor (B/K2) ved at fasadelivet ligger 1,6 meter utenfor formålsgrensen.
- E. Overskridelse av formål oTBK3 over i areal avsatt til verksted (oTBK2) ved at fasadelivet ligger 0,5 meter utenfor formålsgrensen.
- F. Overskridelse av formål oTBK2 over i areal avsatt til park (Park1) og driftsbygg oTBK3 ved at fasadelivet ligger 1,0 meter utenfor formålsgrensen.

Punkt A. – D. krever dispensasjon fra krav om felles plan da overskridelsene berører felt B/K2. Det bemerkes at det i gjeldende reguleringsplan er åpnet for at det i dette området kan utarbeides detaljreguleringsplan uten først å gå veien om felles plan ved at planene behandles parallelt. Planarbeidet er igangsatt (ref. Snarøyveien 75, planID 2021009). Forslagsstiller har foreløpig oversendt Bærum kommune en mulighetsstudie som viser at dispensasjonene det her søkes om er i tråd med forslagsstillers planer for den nye bebyggelsen i dette området.

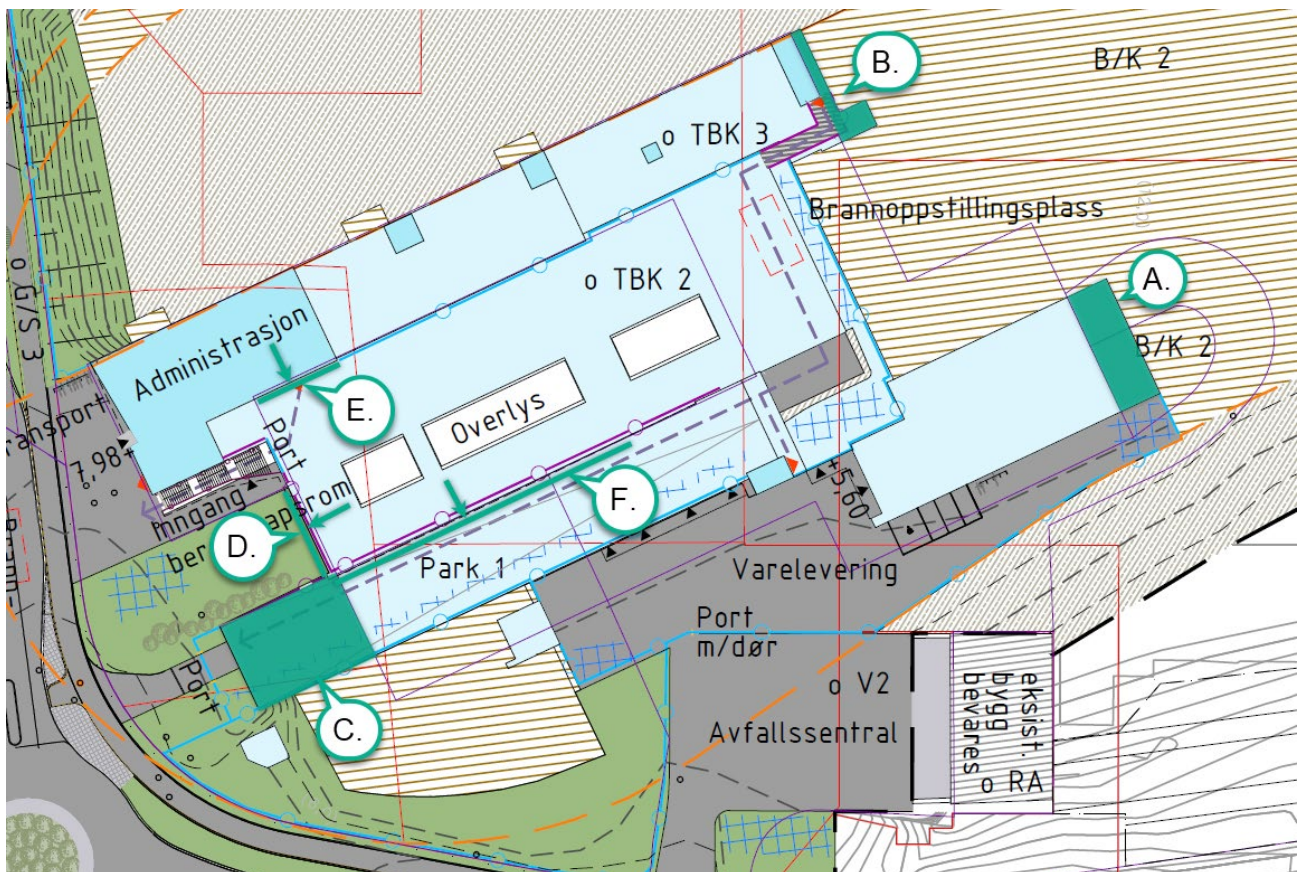


Fig. 1 Utsnitt av landskapsplanen ved driftsbygget med administrasjonen og verkstedet i sør.

Det gjøres oppmerksom på at overskridelsene i punkt A. og B. skjer i det som i planen er definert som nivå 2, på terreng. Overskridelsene vil derimot ligge innenfor areal avsatt til baneformål (oAB_TA1) under terreng, i nivå 1. Mot nord-øst vil bygningen i en framtidig situasjon ligge under terreng.

Overskridelsene av formålsgrensene rundt verkstedet skyldes at det tidligere i prosjekteringen, som lå til grunn for reguleringsendringen, ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til sammenhengen mellom de konstruktive linjene i verkstedet og oppbyggingen av klimaveggen/fasaden videre opp. Geometrien i verkstedet låses av jernbanetekniske forutsetninger.

Dispensasjon fra arealformål

Det søkes om dispensasjon for overskridelser av arealformålene for pkt. A-F, som vist over.

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utbygging av metroanlegget, med stasjoner og driftsbasis, samt tilhørende arealer for kontor/administrasjonsfunksjoner. Hensynet bak de fastsatte formålsgrensene og -bestemmelsene er å sikre og legge til rette for en overordnet utvikling med arealbruk og funksjoner som vil være i tråd med planen. Overskridelsene av arealformålet er i størrelsesorden ansett som små opp imot formålsområdenes totale størrelse. Videre påpekes det at den totale arealbruken til oTKB3 totalt sett er mindre enn avsatt i reguleringsplanen. Utformingen av metroanleggets bygninger er forsøkt tilpasset gjeldende formålsgrenser så langt det er mulig, men for å oppnå nødvendig funksjon og samtidig ivareta tekniske krav til konstruksjoner og klimavegg, er det behov for å gå noe utover avsatt areal lokalt. Vi mener dispensasjon fra arealformålene ikke vil være til hinder for at området vil kunne utvikles i tråd med planens intensjoner, og vi vil derfor hevde at hensynet bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med pågående planarbeid for områdene som vil bli påvirket av formålsoverskridelsene. Detaljreguleringsplanarbeid er igangsatt (ref. Snarøyveien 75, planID 2021009), og dispensasjonene det her søkes om er i tråd med forslagsstillers planer for den nye bebyggelsen i dette området. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet videre for de berørte parallelle prosessene så er det planlagt videre tett koordinering av disse, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. Vi kan ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelser, og vi vil derfor hevde at disse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi kan ikke se at dispensasjon fra arealformålet vil medføre noen særskilte ulemper i dette tilfellet, annet enn at hensynet til forutsigbarhet for berørte parter vil kunne bli noe tilsidesatt. Fordelen med å gi dispensasjon vil være å gi driftsbasen en hensiktsmessig utforming som ivaretar driftsmessige funksjonskrav og tekniske krav, og som vil være i tråd med planens intensjon. Vi mener med dette fordelene ved å gi dispensasjon fra arealformålene vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlagets formålsgrenser derfor er til stede.

Dispensasjon fra plankrav i KDP3 §§ 3.1 og 40.2

Overskridelser av formål Bolig/Kontor (B/K 2) utløser krav om felles plan i henhold til KDP3, ref. §§ 10 og 27 i plan for metrotrasé Fornebu – Lysaker (PlanID 2010009). Arealene som berøres er i KDP3 avsatt til fremtidig sentrumsformål (S4.3_B). Dette gjelder punkt A.-D. i figur 1.

Hensikten med kravet om felles planlegging for sone H810_1 er å sikre utvikling av Fornebu sør og felt S8.8/8.9 og O8.9_A til et lokalsentrum og regionalt målpunkt med en sammenhengende gate-, park og byromsstruktur og avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal, busstrasé mellom Forneburingen og Snarøyveien, ny transformatorstasjon og to barnehager. Å dispensere fra kravet om felles plan som følge av mindre overskridelser av arealformålet ved driftsbasen kan ikke sees å stride mot hensynet bak kravet. En felles plan for området vil bli utarbeidet i prosessen med videre utvikling av området, og plankravet vil da bli ivaretatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med pågående planarbeid for områdene som vil bli påvirket av

formålsoverskridelsene. Detaljreguleringsplanarbeid er igangsatt (ref. Snarøyveien 75, planID 2021009), og dispensasjonene det her søkes om er i tråd med forslagsstillers planer for den nye bebyggelsen i dette området. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet videre for de berørte parallelle prosessene så er det planlagt videre tett koordinering av disse, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. Vi kan ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelser, og vil derfor hevde at disse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi kan ikke se at dispensasjon fra plankravet vil medføre noen særskilte ulemper i dette tilfellet, annet enn at hensynet til forutsigbarhet for berørte parter vil kunne bli noe tilsidesatt. Oppstart med utarbeidelse av en detaljplan for denne delen av Fornebu sør er som nevnt allerede igangsatt, og tiltakene Fornebubanen her søker om er for en stor del koordinert med grunneiers foreløpige planer. For tiltaket vil det være en stor framdriftsmessig utfordring om man må vente på et vedtak om felles plan for området før man kan få tillatelse til å igangsette de planlagte arbeidene. Avvikene fra planen er små, og vil slik vi ser det ikke være i konflikt med kommunens overordnede intensjoner for området. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra plankravet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plankravet derfor er til stede.

1-2. Overskridelse av formålsgrenser for midlertidig torg/adkomst til adkomst B.

Midlertidig torg/adkomst til adkomst B etableres innenfor felt Bolig/Kontor (B/K 1), Gang- og sykkelvei (o G/S 8) og Bolig/Kontor (B/K 3). Inn mot stasjonsadkomsten vil torget/forplassen ligge innenfor areal avsatt til stasjonsoppgang (oSTB1) (se fig.2).

Avkjørselen fra Snarøyveien vil følge regulert formål veg (fv4) inn til gang- og sykkelvei (oGS 8) og berøre et mindre areal innenfor vegformål (fv5). Vi mener arealbruk her er i tråd med regulert formål. Vi vil også hevde at opparbeidelsen av et mindre areal til forplass er i tråd med formålet oSTB1, ref. § 18: «...med tilhørende oppholdsarealer/uterom...».

Tiltak innenfor felt B/K 1 og 3, samt opparbeidelse av areal innenfor veiformål fv4-5 utløser imidlertid krav om utarbeidelse av felles plan i henhold til KDP3 §§ 3.1 og 40.2, ref. §§ 10 og 27 i plan for metrotrasé Fornebu – Lysaker (PlanID 2010009).

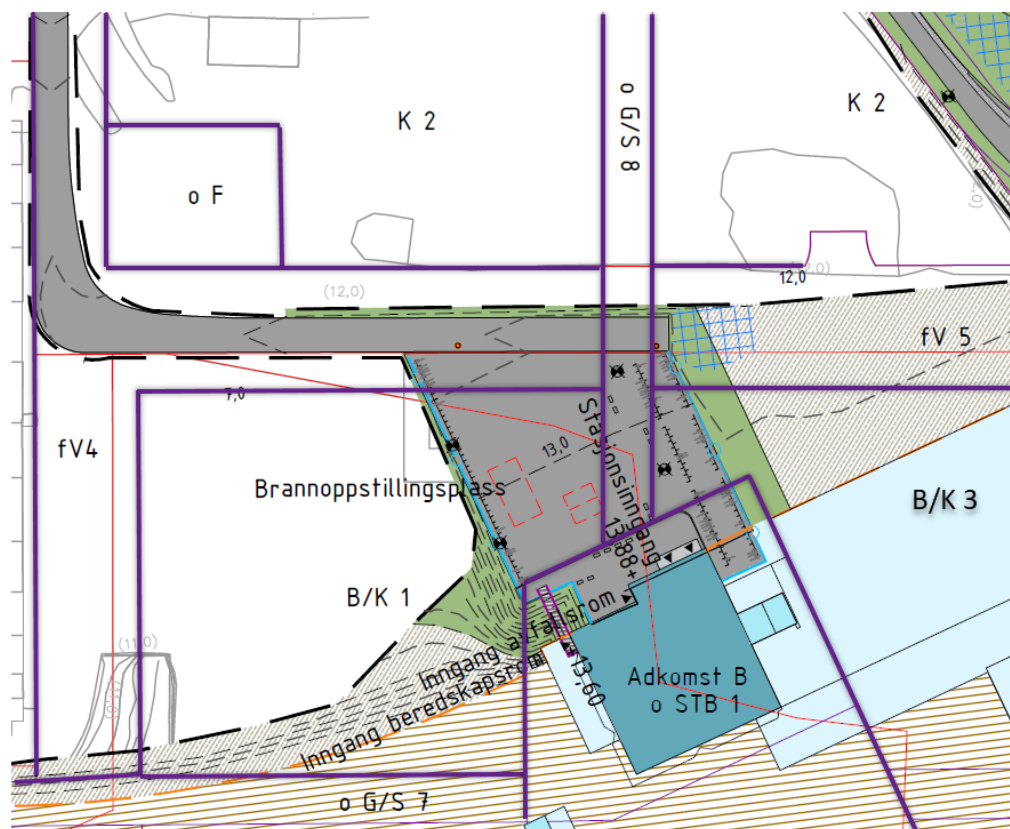


Fig. 2 Utsnitt av landskapsplanen ved oppgang B. Formålsgrenser markert i tykk lilla strek.

Dispensasjon fra arealformål

Det søkes om dispensasjon fra arealformålet for Bolig/Kontor (B/K 1), Gang- og sykkelvei (o G/S 8) og Bolig/Kontor (B/K 3).

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utbygging av metroanlegget, med stasjoner og driftsbasis, samt tilhørende arealer for kontor/administrasjonsfunksjoner. Hensynet bak de fastsatte formålsgrensene og -bestemmelsene er å sikre og legge til rette for en overordnet utvikling med arealbruk og funksjoner som vil være i tråd med planen. Overskridelsene av arealformålet er midlertidige og nødvendige for å sikre en hensiktsmessig adkomst til oppgang B i mellomfasen. Vi mener dispensasjon fra arealformålene ikke vil være til hinder for at området vil kunne utvikles videre i tråd med planens intensjoner, og vi vil derfor hevde at hensynet bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Man kan si at torgets utforming som følge av midlertidigheten ikke vil fremme hensynet bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse når det gjelder estetisk utforming av omgivelsene, men med tanke på at området som sådan vil fremstå som en anleggstomt i en lengre periode, og at tiltaket er av midlertidig art, mener vi at hensynet bak bestemmelsen ikke kan sies å bli satt vesentlig til side. Tiltaket vil heller ikke kunne fremme pbls formålsbestemmelse om langsiktighet, av den grunn at dette er et midlertidig tiltak. Vi kan videre ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke noen av de øvrige hensynene bak pbls formålsbestemmelse, og vil derfor hevde at disse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi kan ikke se at dispensasjon fra arealformålet vil medføre noen særskilte ulemper i dette tilfellet, annet enn at hensynet til estetikk og langsiktighet vil kunne sies å bli noe tilsidesatt. Fordelen med å gi dispensasjon vil være å gi en sikker og hensiktsmessig adkomst til oppgang B i mellomfasen, og som vil være i tråd med planens intensjon. Å dispensere fra arealformålet gjør at man kan igangsette bruk og drift av Fornebubanen før hele området er ferdig utbygget. Det henvises også til reguleringsplanens §1.2 hvor det åpnes for midlertidig etablering av vei, torg, GS-vei og annen veigrunn, for å sikre nødvendig atkomst for drift og bruk av Fornebubanen. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra arealformålet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

Dispensasjon fra plankrav i KDP3 §§ 3.1 og 40.2

Overskridelser av formål Bolig/Kontor (B/K 1 og 3), samt opparbeidelse av areal innenfor veiformål (fv4-5), utløser krav om felles plan i henhold til KDP3. Arealene som berøres er i KDP3 avsatt til fremtidig sentrumsformål (S4.3_A og B).

Hensikten med kravet om felles planlegging for sone H810_1 er å sikre utvikling av Fornebu sør og felt S8.8/8.9 og O8.9_A til et lokalsentrum og regionalt målpunkt med en sammenhengende gate-, park og byromsstruktur og avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal, busstrasé mellom Forneburingen og Snarøyveien, ny transformatorstasjon og to barnehager. Tiltakene som foreslås er midlertidige (mellomfasen), og vil ikke forhindre at innholdet i den felles planen for den endelige situasjonen oppfyller intensjonene som ligger bak kravet. Å dispensere fra kravet om felles plan kan ikke sees å stride mot hensynet bak bestemmelsene. En felles plan for området vil bli utarbeidet i prosessen med videre utvikling av området, og plankravet vil da bli ivaretatt. Vi vil derfor hevde at hensynet bak plankravet ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med pågående planarbeid for området. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet videre for de berørte parallelle prosessene så er det planlagt videre tett koordinering av disse, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. For tiltaket vil det være en stor framdriftsmessig utfordring om man må vente på et vedtak om felles plan for området før man kan få tillatelse til å igangsette de planlagte arbeidene. Vi kan ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelser, og vil derfor hevde at hensynene bak formålsbestemmelsen ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi kan ikke se at dispensasjon fra plankravet vil medføre noen særskilte ulemper. Arbeidet med utarbeidelse av felles plan for området er allerede igangsatt, men planen er ennå ikke ferdigstilt eller vedtatt, og Fornebubanens arbeider koordineres opp imot dette arbeidet. Tiltaket er midlertidig, og vil ikke være i konflikt med videre felles planlegging for området. Hensikten med gjennomføring av tiltaket er å oppfylle kommunens intensjon om å bygge den planlagte t-banestrekningen på en mest mulig hensiktsmessig måte. Tiltaket vil føre til sikker og funksjonell adkomst til oppgang B i mellomfasen. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra plankravet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plankravet derfor er til stede.

1-3. Overskridelse av formålsgrenser ved adkomst A.

Ved oppgang A opparbeides en forplass utenfor parkdraget som krever dispensasjon fra formålene fv6 og B/K 6 (se fig. 3 pkt. A).

Arbeidet med utomhusanlegget i detaljfasen, som har pågått etter vedtatt reguleringsendring, har videre resultert i en justering av hvilke flater som benyttes til gang- og sykkelveier gjennom parkdraget rundt stasjonsoppgangen. Som utsnittet av landskapsplanen viser, handler det om en omdisponering av de ulike formålene; gang- og sykkelveier og park (se fig.3 pkt. B.-D.).

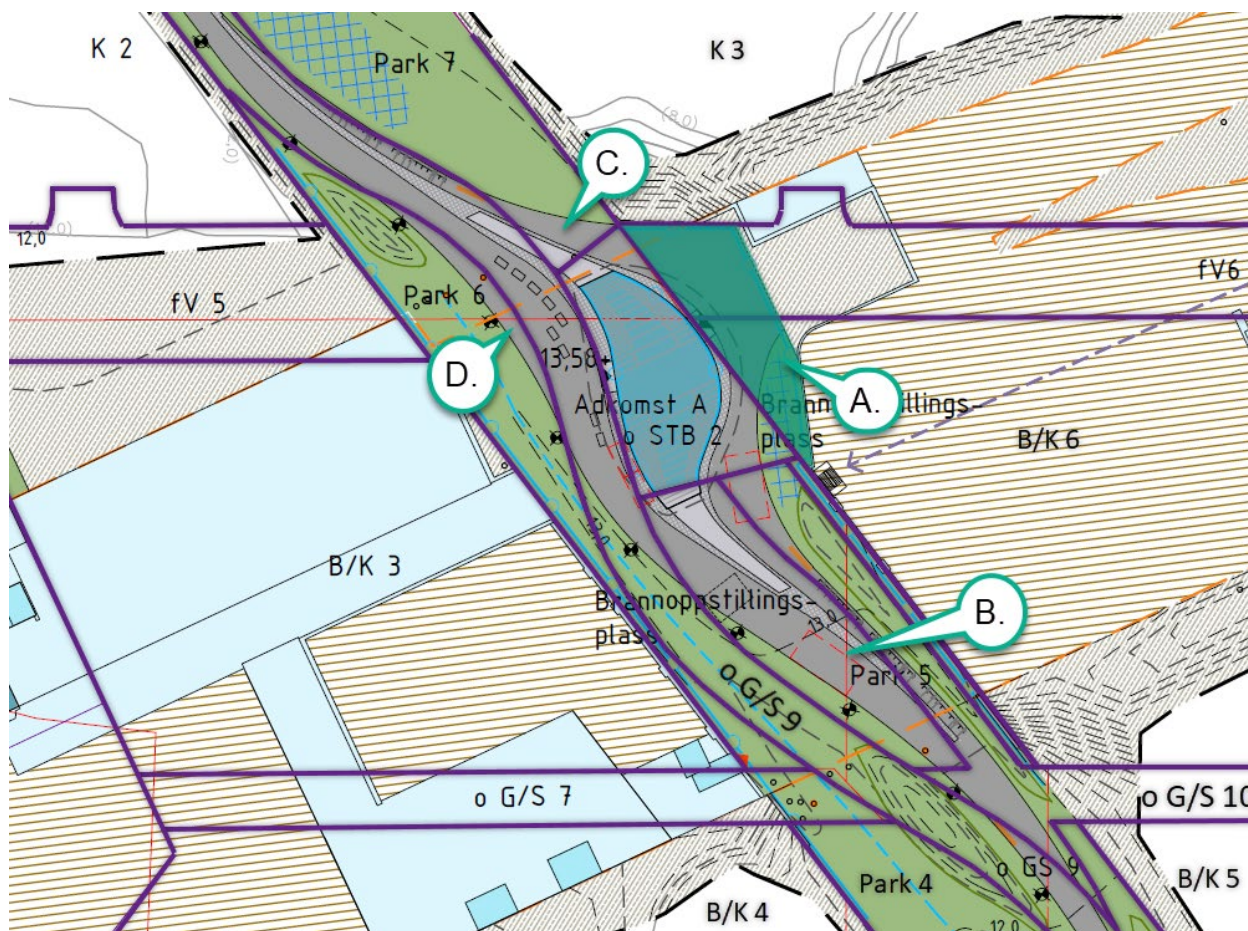


Fig. 3 Utsnitt av landskapsplanen ved oppgang A

Overskridelse av formålsgrenser for gang- og sykkelveg (pkt. B-D)

Det søkes om dispensasjon fra arealformålet som vist for pkt. B-D, dvs. for Gang- og sykkelveg (o G/S 9 og o G/S 10), Park (Park 5, Park 6 og Park 7).

En av hensiktene med reguleringsplanen er å tilrettelegge for sykkelparkering, atkomstveier og uterom i tilknytning til metroanlegget. Hensynet bak de fastsatte formålsgrensene og -bestemmelsene er å sikre og legge til rette for en overordnet utvikling med arealbruk og funksjoner som vil være i tråd med planen. Overskridelsene av arealformålet er kun en omdisponering av arealformålene innenfor parkdraget, som følge av prosjektutvikling, og vil ivareta planens intensjon om å tilrettelegge for sykkelparkering, atkomstvei og uterom på en god måte. Vi mener dispensasjon fra arealformålene ikke vil føre til at hensynet bak formålsbestemmelsene blir vesentlig tilsidesatt.

Vi kan videre ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke noen av hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse, og vil derfor hevde at disse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi mener at dispensasjon fra arealformålet ikke vil medføre noen særskilte ulemper i dette tilfellet. Arealformålene innenfor parkdraget vil være tilfredsstillende ivaretatt med den nye løsningen, og endringer medfører kun en omdisponering av arealene innenfor parkdraget, som følge av prosjektutvikling. Fordelen med å gi dispensasjon vil være at arealene får en utforming som er godt tilpasset stasjonsoppbygget. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra arealformålet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

Overskridelse av formålsgrenser for opparbeidelse av forplass til adkomst A, inngang mot øst (pkt. A)

Det søkes om dispensasjon fra arealformålet Veg (fV6) og Bolig/Kontor (B/K 6) som vist i pkt. A, for opparbeidelse av en forplass på østsiden av stasjonsbygg A. Plassen er nødvendig for å sikre at begge inngangene til adkomst A kan benyttes.

Hensynet bak de fastsatte formålsgrensene og -bestemmelsene er å sikre og legge til rette for en overordnet utvikling med arealbruk og funksjoner som vil være i tråd med planen. I mellomfasen, før permanente vegger og øvrige områder er etablert, vil det være behov for å ivareta brannsikkerheten av metroanlegget. For å sikre tilstrekkelig rømningskapasitet ut fra adkomst A er det nødvendig at inngangssonene på begge sider av adkomsten kan benyttes. Før arealet utenfor inngangen mot øst er opparbeidet i sammenheng med øvrig utvikling av området, må det for mellomfasen sikres opparbeidelse av en forplass. Opparbeidelsen av den midlertidige plassen vil ikke være i konflikt med planens overordnede hensikt for utvikling av området. Vi mener dispensasjon fra arealformålene ikke vil føre til at hensynet bak bestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med grunneierne. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet for videre utvikling av området er det planlagt tett koordinering mot berørte parter, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. Man kan si at forplassens utforming som følge av midlertidigheten ikke vil fremme hensynet bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse når det gjelder estetisk utforming av omgivelsene, men med tanke på at området som sådan vil fremstå som en anleggstomt i en lengre periode, og at tiltaket er av midlertidig art, mener vi at hensynet bak bestemmelsen ikke kan sies å bli satt vesentlig til side. Tiltaket vil heller ikke kunne fremme pbls formålsbestemmelse om langsiktighet, av den grunn at dette er et midlertidig tiltak. Vi kan ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelser, og vil derfor hevde at hensynene bak formålsbestemmelsen ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi mener at dispensasjon fra arealformålet ikke vil medføre noen særskilte ulemper i dette tilfellet. Opparbeidelse av veiareal innenfor fV 6 i mellomfasen vil kreve dispensasjon fra plankravet i KDP3, og planleggingen av området B/K 6 er foreløpig ikke kommet så langt at det er aktuelt å opparbeide området før oppføringen av stasjonsoppbygget A. Fordelen med å gi dispensasjon er å sikre t-baneanleggets bruk i en mellomfase. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra arealformålet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

Dispensasjon fra plankrav i KDP3 §§ 3.1 og 40.2 (for pkt. A)

Overskridelser av formålene Bolig/Kontor (B/K 6) og veg (fV 6) utløser krav om felles plan i henhold til KDP3. Arealene som berøres er i KDP3 avsatt til fremtidig sentrumsformål (S4.3_B).

Hensikten med kravet om felles planlegging for sone H810_1 er bl.a. å sikre utvikling av Fornebu sør og felt S8.8/8.9 og O8.9_A til et lokalsentrum og regionalt målpunkt med en sammenhengende gate-, park og byromsstruktur. Tiltaket som foreslås er midlertidig (mellomfasen), og vil ikke forhindre at innholdet i den felles planen for den endelige situasjonen oppfyller intensjonene som ligger bak kravet. Å dispensere fra kravet om felles plan kan ikke sees å stride mot hensynet bak bestemmelsene. En felles plan for området vil bli utarbeidet i prosessen med videre utvikling av området, og plankravet vil da bli ivaretatt. Vi vil derfor hevde at hensynet bak plankravet ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med pågående planarbeid for området. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet videre for de berørte parallelle prosessene så er det planlagt videre tett koordinering av disse, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. For tiltaket vil det være en stor framdriftsmessig utfordring om man må vente på et vedtak om felles plan for området før man kan få tillatelse. Vi kan heller ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse, og vil derfor hevde at hensynene bak pbls formålsbestemmelse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Vi kan ikke se at dispensasjon fra plankravet vil medføre noen særskilte ulemper. Arbeidet med utarbeidelse av felles plan for området er allerede igangsatt, men planen er ennå ikke ferdigstilt eller vedtatt. Tiltaket er midlertidig, og vil ikke være i konflikt med videre felles planlegging for området. Hensikten med gjennomføring av tiltaket er å oppfylle kommunens intensjon om å bygge den planlagte t-banestrekningen på en mest mulig hensiktsmessig måte. Tiltaket vil være nødvendig for å ivareta brann sikkerheten for t-baneanlegget med fungerende rømningsveier. Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra plankravet vil være større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plankravet derfor er til stede.

1-4. Adkomst for brannbil i regulert gang- og sykkelvei o GS 10 og B/K 5 og 6

Denne dispensasjonen utgår da man har funnet annen plassering av oppstillingsplass for brannbil. Punktet er referert til i nabomerknader.

2-1. Øverskridelse av fastsatt maks høyde i plankartet til gjeldende plangrunnlag

I behandlingen av planendringen for Fornebu sør ble det, innenfor felt **oTBK 2** og felt **oTBK 3**, satt en maks kotehøyde på +13,5 m over havet. Dette ble satt inn på plankartet i forbindelse med 2. gangs behandling, etter ønske fra Bærum kommune. Det søkes dispensasjon fra høydeangivelsene. Vi mener imidlertid det kan skyldes en feil i forbindelse med siste revisjon av plankartet at det ble satt på en maks høyde på bebyggelsen i felt oTBK 3. På dette tidspunktet ble det i samarbeid med grunneier planlagt et bygningsvolum som skulle inngå i fremtidig bebyggelse. Dette ble vist i arbeidsmøter med kommunen, og i et høringsinnspill fra FOB etter offentlig høring (se fig. 4). Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at løsningen som ble vist i denne figuren ikke lenger er i tråd med utbyggernes foreliggende planer når det gjelder oppbygging av volumer og bygningsstruktur.

I bestemmelsene er det også gitt en forutsetning om at felt oTBK 3 overbygges. Dette vil stride mot angitt maks høyde på feltet i plankartet.

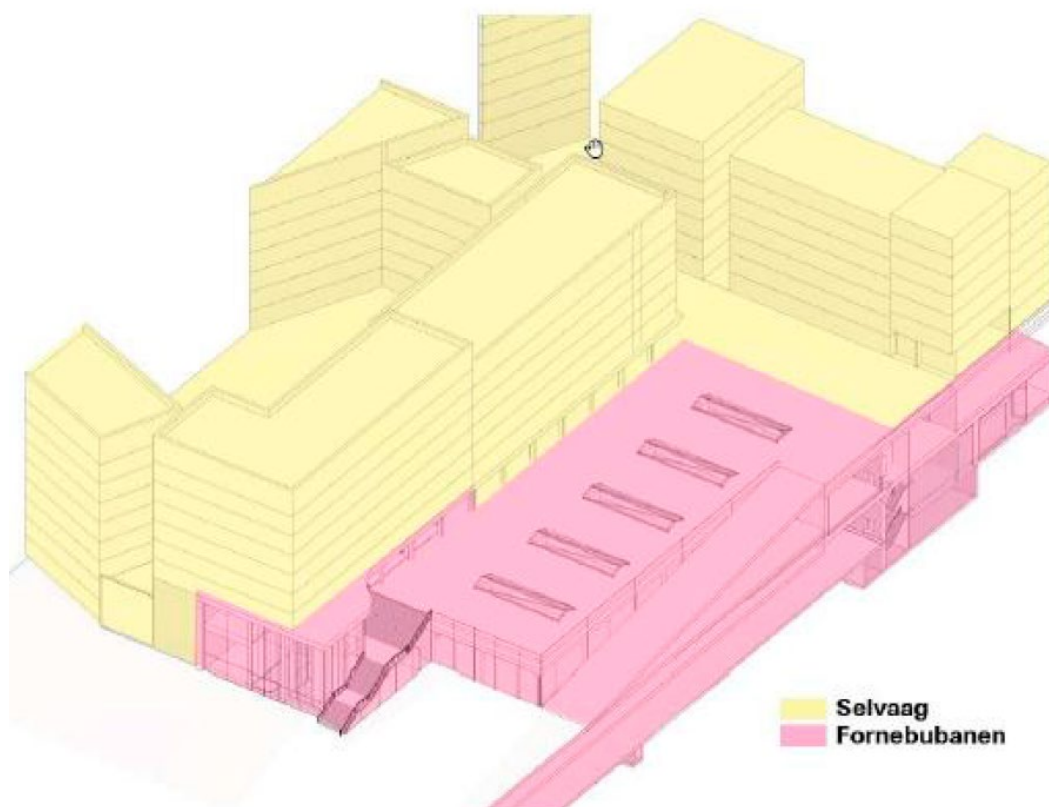


Fig. 4 Illustrasjon hentet fra høringsinnspill til planendring Fornebu sør. Planlagt bygningsvolum i rosa farge, med tilgang til takflate over oTBK2 fra øvre del av administrasjonsbygget.

En del av bygningskroppen i **oTBK3** (administrative rom/funksjoner) lengst mot syd-vest vil ligge i én etasje over nivået på det fremtidige bygulvet utenfor (taket over verkstedet). Gesimshøyde på denne delen vil ligge på kote + 19,37 (1.). Fire oppstikkende sjakter i dette feltet, som i senere utbygging vil innpasses i nye bygg, vil i mellomfasen ha gesimshøyder som vist i utsnittet nedenfor; +17,60 (2.) (2 stk.), +15,65 (3.) og +17,53 (4.) (se fig. 5). Disse fire sjaktene ligger innenfor bestemmelsesområder for sjakter, # 2 og 7. Et oppbygg for rømningstrapp fra verkstedet som ligger ved varelevering vil ha gesimshøyde på +16,96 og takflaten over vareleveringen har gesimshøyde på +13,65 (begge ligger innenfor oTBK3) (se fig. 6).

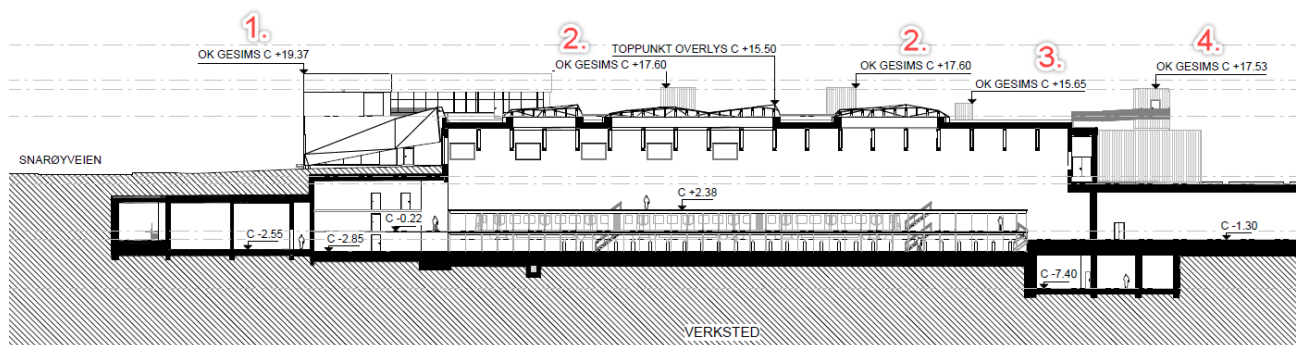


Fig. 5 Utsnitt av lengdesnitt viser administrasjonsbygget med fasade ut mot tak over verksted (fra tegn. ZH-U-720-XA-2102).

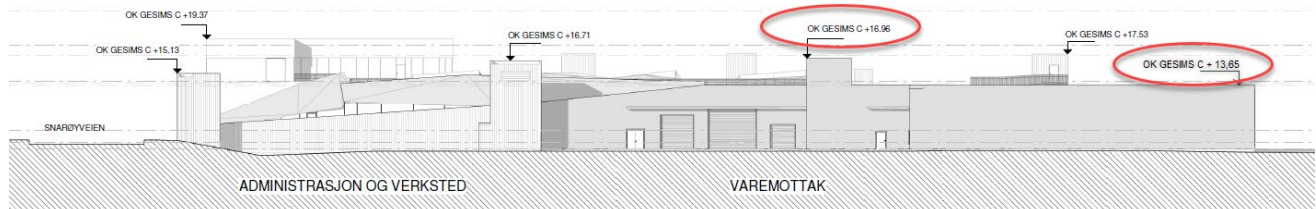


Fig. 6 Utsnitt av fasade mot sydøst viser varemottak (fra tegn. ZH-U-720-XA-3101).

Feltet **oTBK2** omfatter en del av driftsbasen som skal sikre lysinnslipp til underliggende verkstedsarbeidsplass iht. forskriftskrav i TEK § 13-7 Lys (ref. bestemmelsen §19). Takvinduer, dvs. overlys, skal kunne sikre røykventilering av underliggende rom. Fasade mot sørøst skal være åpen for å sikre utsyn og lysinnslipp iht. forskriftskrav i TEK § 13-7 Lys og 13-8 Utsyn.

Verkstedets tilgjengelige fasade mot sørøst og sørvest gir ikke tilstrekkelig flate for å kunne tilfredsstille kravet til dagslys og derfor er det et behov for at overlysene, med tilstrekkelig høyde og volum, skal sørge for dagslys for underliggende arbeidslokaler iht. forskriftskrav i TEK § 13-7 Lys.

Topp konstruksjoner til overlys vil ligge på kote + 15,50 som vist i figur 5.

Det er også nødvendig å søke dispensasjon fra maks høyde på takflaten over verkstedet som i planen er satt til kote +13,5 m. Det er en sammenheng gjennom hele konstruksjonen fra nivået på skinnegangene, påkrevet fri høyde i verkstedet for arbeidsoperasjonene som skal utføres og nødvendig høyde på konstruktive elementer i tak, til høyden på tilstrekkelig isolasjon og oppbygging for fall på takflaten (se fig. 7). Høyeste punkt på takflaten er inn mot kantinen i administrasjonen og ligger på kote +14,03.

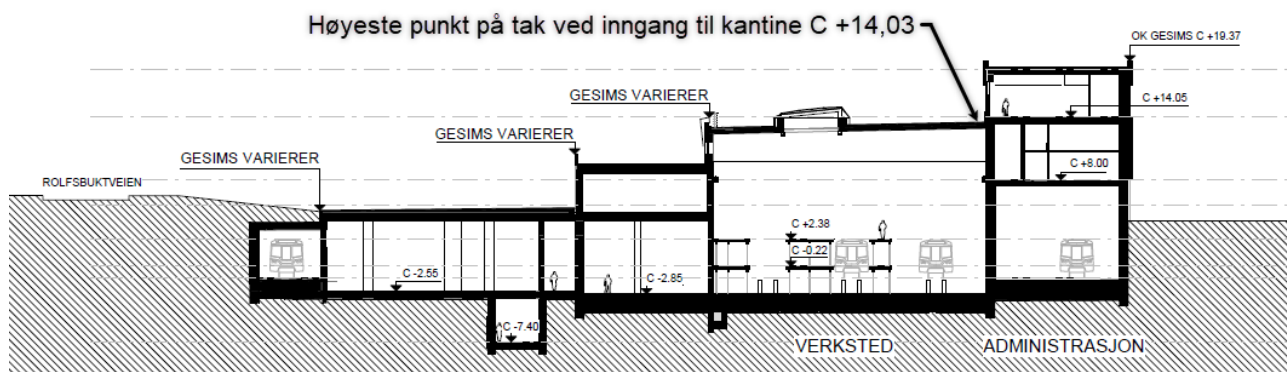


Fig. 7 Utsnitt av tverrsnitt gjennom verkstedet.

Dispensasjon for overskridelse av angitte kotehøyder i plankart for oTBK2 og oTBK3

Hensynet bak høydebestemmelsen på plankartet er å sikre at bebyggelsen innenfor reguleringsplanens virkeområde skal være tilpasset framtidig bebyggelse og legge til rette for en overordnet utvikling med arealbruk og funksjoner som vil være i tråd med kommunens intensjoner for området. Området som berøres av dispensasjonen er avsatt til fremtidig sentrumsformål. Høydebestemmelsen på området oTBK2 skal forsikre at området ikke blir liggende for høyt i forhold til framtidig tilgrensende bebyggelse. At deler av konstruksjonene lokalt vil overstige denne høydebestemmelsen mener vi imidlertid ikke vil være til hinder for utforming av tilgrensende bebyggelse i tråd med kommunens intensjoner. Videre, med bakgrunn i at høydebestemmelsen i området oTBK3 antas å være en feil i forbindelse med siste revisjon av plankartet, og området i bestemmelsene er forutsatt overbygd, vil vi derfor hevde at hensynet bak høydebestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Når det gjelder hensynet til forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter, så er Fornebubanens arbeid i stor grad koordinert med pågående planarbeid for områdene som vil bli påvirket av høydeoverskridelsene. Detaljreguleringsplanarbeid er igangsatt (ref. Snarøyveien 75, planID 2021009), og dispensasjonene det her søkes om er i tråd med forslagsstillers planer for den nye bebyggelsen i dette området. For å gi tilstrekkelig grad av forutsigbarhet videre for de berørte parallelle prosessene så er det planlagt videre tett koordinering av disse, og vi vil hevde at hensynet til forutsigbarhet ikke vil bli vesentlig tilsidesatt. Vi kan ikke se at dispensasjonsforholdet vil påvirke andre hensyn bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelser, og vil derfor hevde at disse ikke vil bli satt vesentlig til side.

Hensikten med gjennomføring av tiltaket er å oppfylle kommunens intensjon om å bygge den planlagte t-banestrekningen på en mest mulig hensiktsmessig måte. Tiltakets utforming er nødvendig for å kunne ivareta gjeldende tekniske krav (for eksempel dagslys, høyder/dimensjoner på konstruktive elementer, u-verdier/isolasjonstykkelser, falloppbygging), samt tilfredsstille krav til høyder i forhold til nødvendige arbeidsoperasjoner i driftsfasen. Vi kan ikke se noen særskilte ulemper ved å gi dispensasjon til avviket fra høydebestemmelsen, annet enn at framtidig bebyggelse stedvis vil måtte tilpasse sin geometri til dette. Dette koordineres med grunneierne på området.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra angitte kotehøyder i plankartet er større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

2-2. Midlertidig dispensasjon fra angitt maks gesimshøyde i PBL § 29-4 for adkomst B og sjakter

Adkomst B vil stå som et selvstendig bygg fram til de videre planene om utbygging av området blir realisert. Det planlegges for at oppgangen blir innpasset i den framtidige bebyggelsen. Da det ikke er angitt noen bestemmelser om gesimshøyder i gjeldende plan, har vi vurdert at må det søkes midlertidig dispensasjon fra plan- og bygningslovens § 29-4 som angir en maks gesimshøyde på 8 m der ikke annet er fastsatt i plan.

Gesimsen på selve adkomstbygget er på + 22,83 (1.) og vil ligge med en høyde på ca. 17,2 m over dekket over metroanlegget som ligger med en høyde på ca. kote +5,6 og som også vil overbygges i en senere fase. Som det fremgår av utsnittet nedenfor vil sjakter som ligger eksponert i mellomfasen også ha gesimshøyder som overskrider 8 m, sett i forhold til flaten som utgjør dekket over anlegget. Dette gjelder oppstikkende sjakt som har gesimshøyde på +18,79 (2.) i bestemmelsesområde # 8, sjakt med gesimshøyde på +27,19 (3.) i bestemmelsesområde # 9, og sjakter i med gesimshøyder på +19,13, 20,04 og +21,69 (4.-6.) i bestemmelsesområde # 3. Disse vil da ha høyder på henholdsvis ca. 13,2 m, 21,6 m, 13,5 m, 14,4 m og 16,1 m med utgangspunkt i dekket på ca. kote +5,6.

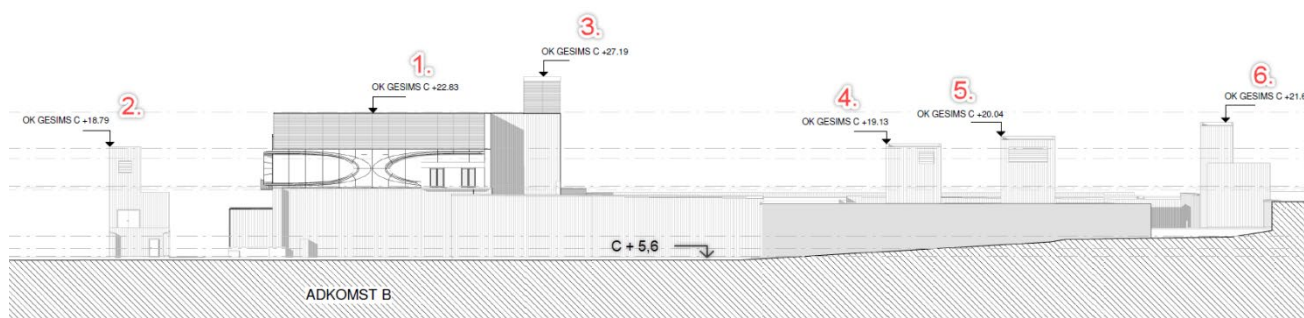


Fig. 8 Utsnitt av fasade mot syd-øst viser bygningskomplekset ved adkomst B i mellomfasen (fra tegn. ZH-U-720-XA-3101).

Midlertidig dispensasjon fra maks gesimshøyde i PBL §29-4 for adkomst B og sjakter

Hensynet bak høydebestemmelsen i loven er at byggverk skal utformes slik at det hensyntar sine omgivelser og naboer. Kravet gjelder for tiltakets endelige situasjon. Oppgang B og sjaktene skal senere innlemmes i den framtidige bebyggelsen i området. Bygget som rommer adkomst B er planlagt å bli overbygget. Sjakter forutsettes å bli innpasset i fremtidig bystruktur (ref. bestemmelsesens § 29). Vi vil derfor hevde at hensynene bak § 29-4 ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Man kan si at sjaktene ikke vil fremme hensynet bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse når det gjelder estetisk utforming av omgivelsene, men med tanke på at området som sådan vil fremstå som en anleggstomt i en lengre periode, og at utbyggingsplaner for området legger opp til at sjaktene vil bli integrert i ny bebyggelse, mener vi at hensynet bak formålsbestemmelsen ikke kan sies å bli satt vesentlig til side.

Hensikten med gjennomføring av tiltakene er å oppfylle kommunens intensjon om å bygge den planlagte t-banestrekningen på en mest mulig hensiktsmessig måte. Årsaken til at man må søke om dispensasjoner, er at reguleringsplan for den øvrige bebyggelse for området ennå ikke foreligger. Sjaktene ligger innenfor bestemmelsesområdene fastsatt til dette formålet i gjeldende plan (ref. § 29) og det forutsettes at tiltakene innenfor disse områdene skal innpasses i fremtidig bystruktur. Vi kan ikke se noen særskilte ulemper ved å gi dispensasjon til avvikene fra høydebestemmelsen i plan- og bygningsloven.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra høydebestemmelsen er klart større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra § 29-4 derfor er til stede.

2-3. Midlertidig dispensasjon fra angitt maks gesimshøyde i PBL § 29-4 for sjakter i bestemmelsesområde # 1 og 4

I tillegg til sjaktene som inngår i punktene over, vil tre andre oppbygg for sjakter overskride 8 meters gesimshøyde som er angitt i plan- og bygningsloven. Dette gjelder to sjakter ved verkstedet i sør, samt en sjakt som står på basedekket i nordenden av anlegget.

Sjaktene ved verkstedet vil ha gesimshøyder på +15,13 og +16,71 og være henholdsvis ca. 9,6 m og 11,2 m høye (ref. figur 9). Begge ligger innenfor bestemmelsesområdet # 1 avsatt til sjakter.

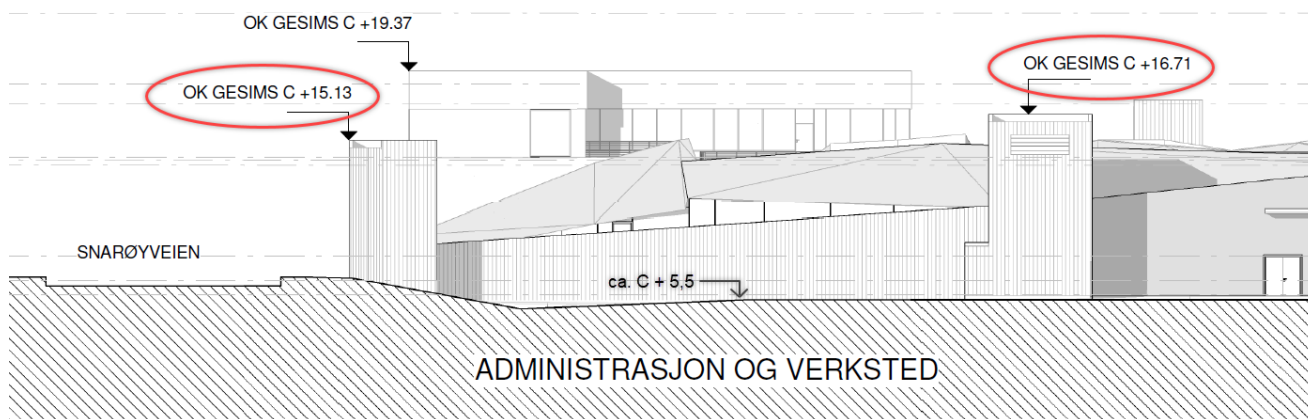


Fig. 9 Utsnitt av fasade mot syd-øst viser sjaktene i bestemmelsesområde # 1 ved verkstedet (fra tegn. ZH-U-720-XA-3101).

Oppbygget på basedekket i nord har en gesimshøyde på +22,91 og har en høyde på ca. 17,4 m målt fra dekket det står på (ref. figur 10). Oppbygget rommer trapp og sjakt for røykventilasjon og ligger innenfor bestemmelsesområdet # 4.

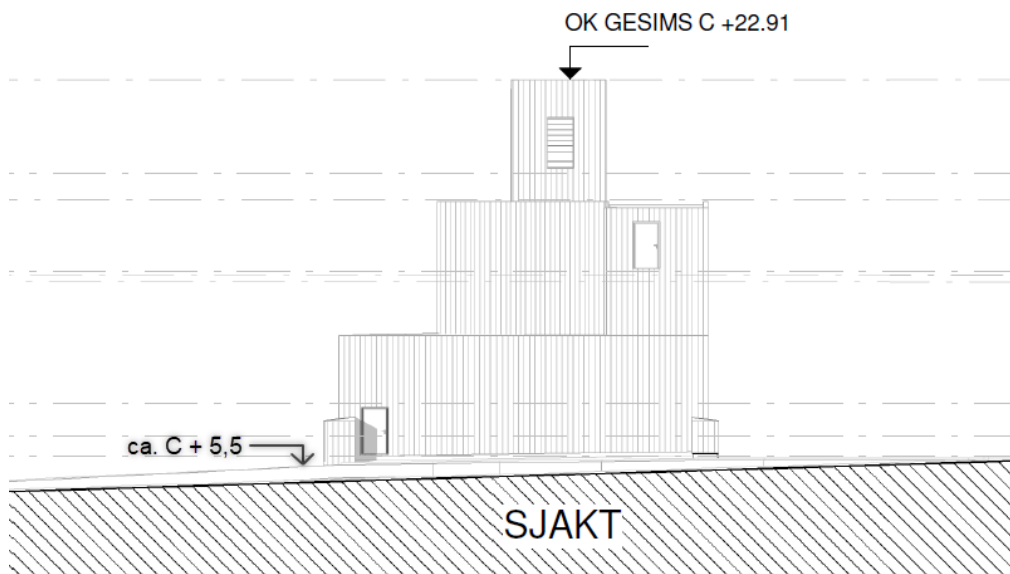


Fig. 10 Utsnitt av fasade mot syd-øst viser sjakten i bestemmelsesområde # 4 i nord (fra tegn. ZH-U-720-XA-3101).

Midlertidig dispensasjon fra maks gesimshøyde i PBL §29-4 for sjakter i bestemmelsesområde # 1 og 4

Hensynet bak høydebestemmelsen i loven er at byggverk skal utformes slik at det hensyntar sine omgivelser og naboer. Kravet gjelder for tiltakets endelige situasjon. Sjaktene som omtales her skal senere innlemmes i den framtidige bebyggelsen i området. Vi vil derfor hevde at hensynene bak § 29-4 ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Man kan si at sjaktene ikke vil fremme hensynet bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse når det gjelder estetisk utforming av omgivelsene, men med tanke på at området som sådan vil fremstå som en anleggstomt i en lengre periode, og at utbyggingsplaner for området legger opp til at sjaktene vil bli integrert i ny bebyggelse, mener vi at hensynet bak bestemmelsen ikke kan sies å bli satt vesentlig til side.

Hensikten med gjennomføring av tiltakene er å oppfylle kommunens intensjon om å bygge den planlagte t-banestrekningen på en mest mulig hensiktsmessig måte. Årsaken til at man må søke om dispensasjoner, er at reguleringsplan for den øvrige bebyggelse for området ennå ikke foreligger. Sjøktene ligger innenfor bestemmelsesområdene fastsatt til dette formålet i gjeldende plan (ref. § 29) og det forutsettes at tiltakene innenfor disse områdene skal innpasses i fremtidig bystruktur. Vi kan ikke se noen særskilte ulemper ved å gi dispensasjon til avvikene fra høydebestemmelsen i plan- og bygningsloven.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra høydebestemmelsen er klart større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra § 29-4 derfor er til stede.

3-1. Rekkefølgekrav i bestemmelsene

Det søkes dispensasjon fra krav om opparbeidelse av følgende felt før metroanlegget tas i bruk: fV3, oAV1-4, o G/S4-8 og 10, samt del av park 2 (ref. figur 11 og 12).

Til informasjon: oAV1 ble tatt ut av plankartet i gjeldende plan, men ligger i bestemmelsene.

Hensynet bak bestemmelsen er å sikre at publikum og beboere kan ferdes på og gjennom området, til og fra stasjonsområdene når T-banen åpnes for drift.

Det er planlagt for å sikre tilkomst til stasjonen på andre arealer (ref. punkt 1-2. om opparbeidelse av et alternativt torg i mellomfasen, med dispensasjoner). Vi mener derfor hensynet bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Sett i lys av grunneiernes pågående planarbeid med detaljplan Snarøyveien 75 og felles plan, vil det ikke være samfunnsøkonomisk hensiktsmessig å planlegge for opparbeidelse av feltene fV3, oAV2-4 eller oG/S4-8 og 10 på nåværende tidspunkt. Store deler av gang- og sykkelveinettet som er vist i gjeldende plangrunnlag krysser områder som planlegges å bli utbygget med kjellere i den videre utviklingen av området.

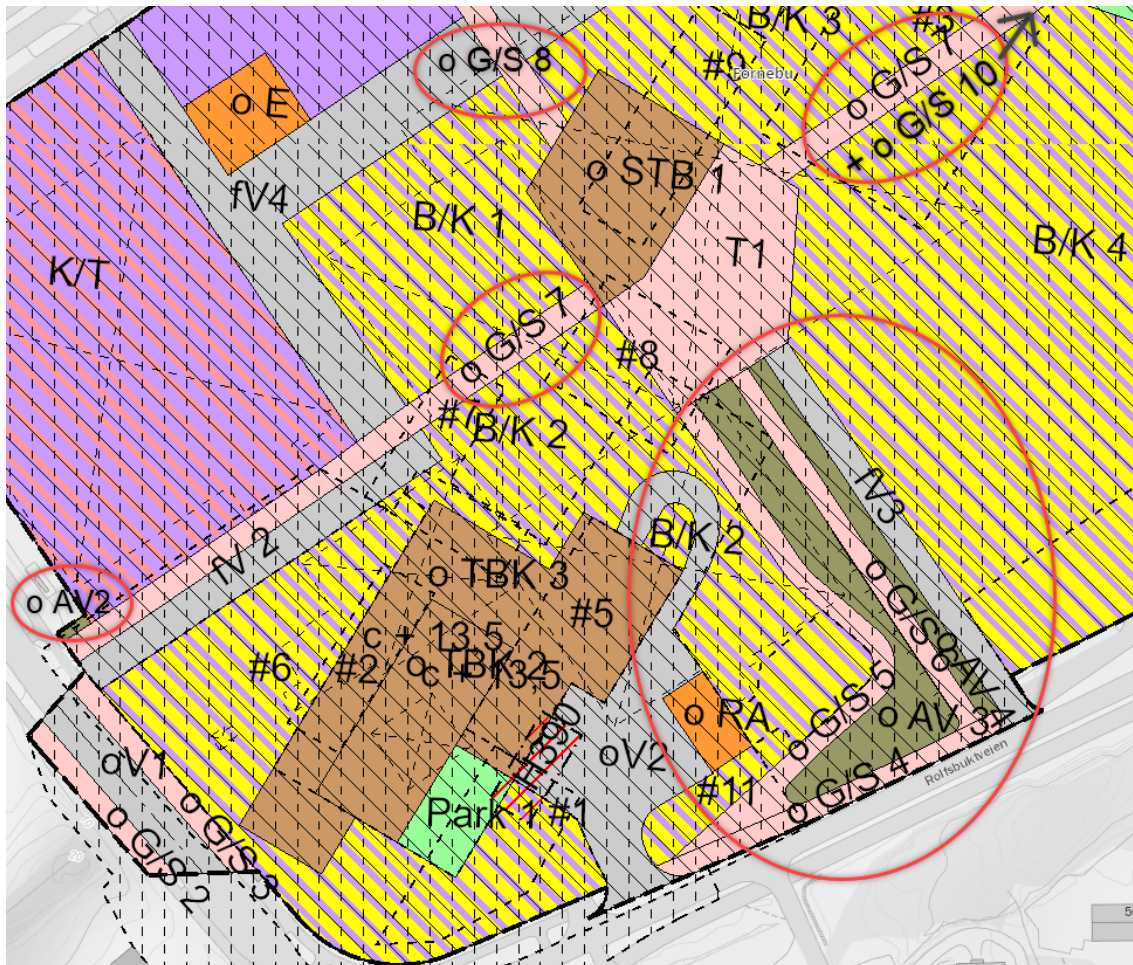


Fig. 11 Utsnitt av reguleringskart (fra prosjektets GIS-portal).

Når det gjelder felt park 2 er det planlagt midlertidig opparbeidelse av en del av feltet, dvs. den delen av feltet som berøres av anleggsarbeidene til Fornebubanen. Resterende del ligger utenfor tiltaksområdet og vil ikke inngå i planlagte tiltak. Området omfattes av pågående planarbeid; felles plan.



Fig. 12 Utsnitt av landskapsplanen viser del av park 2 som ikke skal berøres markert med lilla skravur.

Vi kan ikke se at hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse kan sies å bli satt vesentlig til side, selv om publikum og beboere rundt Fornebu sør vil ha begrenset tilgang til arealer inne på området i en utbyggingsfase. Ved at man unngår å bruke ressurser på å opparbeide arealer som i nær framtid vil komme til å bli endret, vil vi hevde at hensynet til samordnet bruk og vern av i formålsbestemmelsen snarere blir fremmet.

Vi mener på bakgrunn av redegjørelsen over at fordelene ved å gi en dispensasjon fra rekkefølgekravet er klart større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

4-1. Krav om utomhusplan i reguleringsbestemmelsenes § 2.5

I bestemmelsen åpnes det for at en midlertidig utomhusplan skal vise opparbeidelse av felt oV2, fV3, T1, oG/S4-11, oAV1-4 og Park 1-7.

Den delen av oV2 som er nødvendig for drift av metroanlegget inngår i det omsøkte tiltaket.

oAV1 er utgått fra plankartet, men ligger i bestemmelsene.

Felt oG/S11 er eksisterende gang- og sykkelvei ved rundkjøringen nord for området og ligger utenfor tiltaksområdet.

Dispensasjon fra krav om utomhusplan for del av felt oV2, fV3, T1, oG/S4-8 og 10, oAV2-4 og del av park 2 (ref. foregående punkt 3.1)

Hensynet bak kravet om at det skal utarbeides en samlet utomhusplan for stasjonsområdene for metrotiltaket er å få en enhetlig utforming av overflatearealene, som vil gi gode og sammenhengende uterom i stasjonsområdene. Det er åpnet opp for en midlertidig plan i tiltaksområdet, da det her vil være en fase mellom ferdigstilling av stasjonen og driftsbasen, før den øvrige bebyggelsen vil komme på plass. Det er utarbeidet utomhusplaner for deler av formålsområdene, hvor dette anses som nødvendig for bruken i mellomfasen, dvs. rundt adkomstbyggene, for parkdraget, samt rundt deler av driftsbasen. Utomhusplan for hele området vil utarbeides i forbindelse med videre planarbeid. Vi vil derfor hevde at hensynet bak krav om en samlet utomhusplan ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Vi kan heller ikke se at hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse kan sies å bli satt vesentlig til side.

Sett i lys av grunneiernes pågående planarbeid med detaljplan Snarøyveien 75 og felles plan, vil det ikke være samfunnsøkonomisk hensiktsmessig å planlegge for opparbeidelse av en mindre del av felt oV2, feltene fV3, T1, oG/S4-8 og 10 eller oAV2-4 på nåværende tidspunkt. Det er utarbeidet utomhusplaner for flere av områdene som vil ha behov for opparbeidelse av fungerende utearealer i en mellomfase, og formålet bak bestemmelsen vil dermed være ivarettatt fram til endelig plan for området foreligger.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra bestemmelsen om utomhusplan er større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

5-1. Krav om sykkelplasser i reguleringsbestemmelsenes § 2.6

I bestemmelsen er det satt krav til at det skal etableres 750 plasser under terreng ved Fornebu stasjon. Disse kan plasseres over stasjonen, innenfor felt oSTB12 (ref. § 18) eller over driftsbasen, innenfor felt oAB_TA1 (ref. § 20). Planen legger med dette opp til at sykkelparkering skal inngå i en underetasje i fremtidig bebyggelse over begge de nevnte feltene. Utbyggingen av feltene i vertikalnivå 2 er avhengig av to planprosesser før realisering (felles plan og detaljregulering). Slik vi ser det er det pr. nå ikke mulig å gjennomføre noe som skal bli en del av framtidig bebyggelse uten at det søkes dispensasjon fra plankravet. Vi kan ikke se at dette er hensiktsmessig da det vil legge føringer for plassering av bygg i forestående planbehandlinger.

I søknaden inngår etablering av sykkelparkering på terreng i tilknytning til adkomst A og B. I en mellomfase ser vi det som mest hensiktsmessig å etablere disse uten overdekning.

Det er gjennomført en personstrømsanalyse som konkluderer med at beregnet behov for sykkelparkering ved Fornebu stasjon vil være 420 plasser, fordelt med 105 plasser ved adkomst A og 315 plasser ved adkomst B. Analysen er basert på at Fornebu er fullt utbygget iht KDP3 med 25 000 bosatte og 30 000 arbeidsplasser.

Vi vurderer det slik at det vil være nødvendig å søke dispensasjon fra bestemmelsen for plassering og antall.

Dispensasjon fra krav om sykkelplasser, plassering og antall

Hensynet bak kravet om at det skal etableres et sykkelparkeringsanlegg, er å tilrettelegge for bruk av sykkel i området, og at brukere av T-banen som ønsker å sykle til stasjonen skal kunne sette fra seg sykkel på et egnet sted. Antallskravet er satt for å dekke et estimert behov i området. Kravet om at parkeringsplassene skal ligge under tak er for å øke attraktiviteten og komforten for brukerne. Et krav om at plassene skal etableres under terreng vil også kunne frigjøre områder på bakken til andre formål.

Vi mener at man fortsatt ivaretar intensjonen med å tilrettelegge for bruk av sykkel ved å i mellomfasen opparbeide et redusert antall sykkelparkeringsplasser i henhold til et mer reelt behov. At man plasserer disse plassene på terreng foran stasjonsinngangene anses å kunne være en hensiktsmessig løsning for brukerne. Plassene er godt integrert i utomhusplan for mellomfasen, og vil ikke være i konflikt med eller til hinder for øvrige arealformål. At plassene ikke opparbeides under tak vil kunne anses som en liten ulempe for brukerne, men vurderes som akseptabel i en mellomfase. Vi vil derfor hevde at formålsbestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt. Grunneier på området har kommet med innspill om at det vil kunne tilrettelegges for et mer attraktivt tilbud til brukerne av sykkelparkeringsanlegget om denne funksjonen ligger på bakkeplan og evt. kombineres med andre publikumsrettede aktiviteter som sykkelverksted, kafé e.l. Endelig løsning vil avklares i pågående og kommende planarbeid.

Vi kan heller ikke se at hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse kan sies å bli satt vesentlig til side. Hensynet til bærekraftig utvikling, samordnet bruk og vern av ressurser, samt langsiktighet kan heller anses å være fremmet enn tilsidesatt som følge av at man etablerer en løsning for mellomfasen som ikke vil være til hinder for framtidig utvikling av området.

At man for en mellomfase skulle etablere sykkelparkering under bakken, i en konstruksjon som skal bli en del av framtidig bebyggelse, anses å være svært uhensiktsmessig og en ulempe for videre planprosesser, mht. fleksibilitet for plassering og utforming av bygg. Etablering av utvendige sykkelparkeringsplasser i mellomfasen vil dermed være en fordel for pågående og framtidige planprosesser, og slik vi ser det en akseptabel løsning også for brukerne. At sykkelparkeringen ikke er under bakken, kan anses å være hensiktsmessig for brukerne i mellomfasen. At plassene ikke er overbygget anses å være en liten ulempe, men akseptabel i en mellomfase.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra bestemmelsen om sykkelparkering er større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

6-1. Etablering av p-plasser innenfor felt o TBK 3

Det søkes dispensasjon fra krav i bestemmelsenes § 29 kulepunkt 6 om at parkeringsplasser for driftsbasen skal etableres innenfor bestemmelsesområde # 6. Disse er for mellomfasen lagt i areal avsatt til tekniske bygg/konstruksjoner på terreng som er tilknyttet metroanlegget (o TBK 3), og vil også berøre felt oV2, nært vareleveringen og innenfor et areal som vil være avstengt for allmennheten.

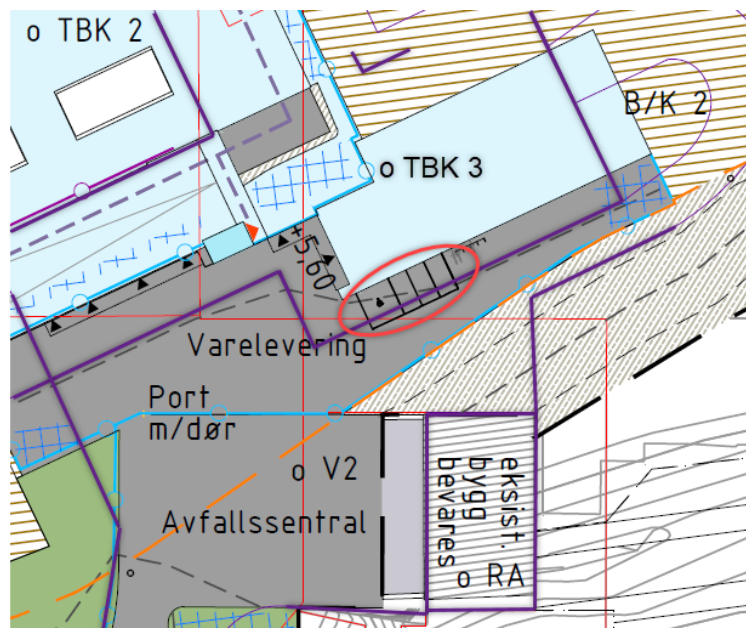


Fig. 13 Utsnitt av landskapsplanen viser plassering av 4 p-plasser for ansatte.

Dispensasjon fra krav om p-plasser innenfor bestemmelsesområde #6

Hensynet bak kravet om parkeringsplasser for driftsbasen innenfor #6 er å ivareta parkeringsmulighet for ansatte ved anlegget. På det tidspunktet reguleringsplanen ble vedtatt var nøyaktig plassering ikke avklart, og det ble derfor avsatt et areal til formålet i form av et bestemmelsesområde. Etter utvikling av prosjektet ser man at det vil være mer hensiktsmessig å flytte p-plassene nærmere inngangssonen ved vareleveringen. Hensynet bak bestemmelsen anses fortsatt i varetatt, og vi vil derfor hevde at formålsbestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Vi kan heller ikke se at hensynene bak plan- og bygningslovens formålsbestemmelse kan sies å bli satt vesentlig til side da dette gjelder forhold internt på anlegget og dispensasjonen ikke vil ha noen store konsekvenser for allmennheten med tanke på arealbruk eller funksjon.

Etablering av parkeringsplassene i felt o TBK 3 anses som en fordel for brukerne. Vi kan ikke se noen ulemper med å dispensere fra kravet om å etablere parkeringsplasser innenfor # 6.

Vi mener med dette fordelene ved å gi en dispensasjon fra bestemmelsen om å plassere parkeringsplasser innenfor bestemmelsesområde #6 er større enn ulempene, og at forutsetningene for å kunne dispensere fra plangrunnlaget derfor er til stede.

Med vennlig hilsen

Multiconsult

Lise A. Marthinsen

Rådgiver/ ansvarlig søker

Kopi:

Tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen v/ Suruli Kanapathy