

Bærum kommune
Byggesak team 4

Sendt pr e-post: post@baerum.kommune.no

Fornebu, 11.11.2022

Deres saksnr. 21/6722 - kommentarer til rammesøknad Fornebubanen - Fornebu base og stasjon

1. Innledning

Vi viser til søknad om rammetillatelse fra Multiconsult Norge AS (heretter Multiconsult) på vegne av Oslo kommune Fornebubanen (heretter FOB). OBOS Fornebu AS er 100% eier av OBOS Koksa AS, som er utbygger av S4.4_B og del av S4.3_B på Fornebu Sør (selskapene benevnes heretter i fellesskap OBOS).

OBOS innga 10. desember i fjor merknader til FOB sitt nabovarsel. Merknadene er i noen grad hensyntatt i søknaden, men det er fortsatt noen svært viktige forhold som ikke er tilfredsstillende ivaretatt i søknaden med hensyn til den videre utvikling av Fornebu Sør. Det er av stor betydning at kommunen følger dette videre opp i byggesaken, slik at det ikke gis tillatelse til tiltak som hindrer utviklingen av det mest sentrale utbyggingsområdet på Fornebu. Dette vil bli belyst nærmere i det følgende.

Vi vil særlig fremheve følgende punkter som kommunen må følge opp for å sikre den videre utviklingen på Fornebu Sør:

- Flomvei gjennom allmenningen (GP13 i KDP3), se pkt. 2.2
- Grunnvann, se pkt. 2.3
- Brann- og redning, se pkt. 2.4
- Overskridelse av planavgrensning, se pkt. 2.5
- Opparbeidelse Allmenningen og fv6, se pkt. 2.6

Det har i lengre tid vært omfattende møteaktivitet mellom FOB og grunneierne samt partenes rådgivere. På denne bakgrunn hadde det vært ønskelig om ovenstående punkter hadde vært løst mellom partene. Dette er imidlertid dessverre ikke tilfelle, og FOB rammesøker løsninger som ikke er avklart med grunneierne. Av den grunn er det særlig viktig at kommunen følger opp at FOB ikke gis rammetillatelse på løsninger som ikke er i tråd med planer og føringer for den videre utbyggingen av Fornebu Sør, eventuelt at det settes nødvendige vilkår i rammetillatelsen for å ivareta de påpekte forhold før det gis igangsettingstillatelse på relevante deler av tiltaket. Prosjektet går over lang tid slik at mange utredninger og avklaringer kan gjøres mens arbeidet pågår, f.eks. slik at det først gis igangsettingstillatelse for grunnarbeider mens en senere igangsettingstillatelse knyttes til vilkår om at eksempelvis flomløsning er ivaretatt.

2. Særlig viktige kommentarer til rammesøknaden

2.1. Generelt

I dette punktet vil vi redegjøre for de særlig viktige punktene i rammesøknaden som kommunen anmodes om å følge opp i den videre behandlingen.

Fornebubanen er et viktig samferdselsprosjekt, og det er derfor naturlig at prosjektet prioriteres med sikte på en snarlig rammetillatelse. Også for OBOS er det naturligvis viktig at prosjektet gjennomføres raskt og effektivt. Samtidig må FOB i tilstrekkelig grad ta hensyn til at det skal bygges en by over base og stasjon, slik det er forutsatt i områdereguleringsplanen for metro-traséen (planID: 2010009, heretter Områdereguleringen), KDP3 og planprogrammet med byplangrep som utarbeides i samarbeid mellom kommunen og grunneierne (heretter Felles plan). Forholdet til den videre byutviklingen på Fornebu Sør er dessverre ikke ivarettatt på en del punkter i rammesøknaden, se punktene nedenfor, og det må derfor ikke gis rammetillatelse uten at disse forhold er ivarettatt ved endring i søknaden eller ved vilkår knyttet til senere igangsettingstillatelser.

2.2. Flomvei

Allmenningen (dvs. GP13 i KDP3, park 2-6 i Områdeplanen) skal ivareta funksjonen som flomvei. Utgangspunktet for flomveien ligger fast i Snarøyveien på kote +13,1. I landskapsplanen til Områdereguleringen fra 2015 var gulvet i stasjonsoppgang A forutsatt å ligge på kote +12,7, dvs. en god løsning med mulighet for naturlig fall i flomveien forbi stasjonsoppgangen.

I rammesøknaden er det søkt om et gulvnivå i stasjonsoppgang A på kote +13,6, altså betydelig høyere enn Snarøyveien. Dette betyr at stasjonsoppgangen danner en barriere i flomveien.

OBOS er ikke enig med FOB i at flomsituasjonen kan løses på tilfredsstillende måte i permanent situasjon, med det utgangspunkt FOB legger opp til med sine konstruksjoner. Det blir derimot en suboptimal løsning fordi den gir uheldige føringer for området rundt stasjonsoppgang A. Reisetorget skal bli et urbant og tett programmert byrom, et myldreareal for både reisende, andre besøkende og de som bor og jobber i området. Blant annet må følgende hensyn ivaretas:

- Generell utforming for tiltenkt bruk med tilstrekkelig plass, møblering og tilgang til aktive fasader på et tett befolket areal
- Universell utforming
- Tilgang for nød- og nyttetraffikk
- Teknisk infrastruktur under bakken

Med den kotehøyde på stasjonsoppgangen som FOB legger opp til, er det ikke mulig å oppnå disse funksjonene uten en kulvertløsning, noe som er uheldig.

Utbyggerne har i fellesskap engasjert Rambøll som rådgiver på dette fagområdet. Rambøll uttaler følgende, som vi som utbygger stiller oss bak (herunder bekymringsmeldingen):

«I henhold til avrenningslinjer og flomveier hentet fra KDP3 skal Allmenningen benyttes som flomvei for Fornebu Sør og for oppstrøms nedbørsfelt. Fornebubanens

Stasjonsoppgang A er også plassert i Allmenningen, og er iht. TEK 17 et tiltak innenfor sikkerhetsklasse F3, og skal derfor dimensjoneres mot flom med 1000 års gjentaksintervall. Med Fornebubanens omsøkte plassering og tilhørende høyder på oppgang A vil det ikke være mulig å utarbeide Allmenningen som et offentlig og urbant byrom, og samtidig bruke arealet som flomvei for overliggende nedbørsfelt, uten å måtte benytte seg av delvis lukkede kanaler eller kulverter. Reisetorget skal bli et av de mest aktive byrommene på hele Fornebu, og det er viktig at flomvei og kanaler ikke er til hinder for bevegelsesfunksjon og nødvendige funksjoner og kvalitet til reisetorget. Flomgrøft eller kanal skal heller ikke gå på bekostning av viktige arealer, fasader og adkomstpartier til bebyggelsen.

Konsulentene i Felles plan har i lenger tid forsøkt å se på andre løsninger for plassering og utforming av Stasjonsoppgang A, uten resultat. Konsulentene engasjert i Felles plan med byplangrep vil derfor i sitt prosjekt illustrere tilsvarende løsning som Fornebubanen har med i sin rammesøknad (alternativ 2 fra Dokument 54). Det vil si en åpen flomhåndtering i kombinasjon av kanal som er delvis dekket med rister. Vi gjør allikevel oppmerksom på at felles plan anser dette som en sub-optimal løsning, og vet at denne ikke er i henholdt til kommunens tidligere tilbakemelding om at kulvert ikke vil bli akseptert som flomvei. Det anses allikevel som eneste mulige løsning med de gitte forutsetninger som Fornebubanen har skapt. Det vises i den forbindelse også til Bekymringsmelding fra konsulentene i Felles plan på Fornebu Sør, på saksinnsyn; ArkivsakID: 21/6722, DokumentID: 22/189412 - Merknader fra Felles plan på Fornebu Sør - Snarøyveien/Rolfbuktveien - Fornebu base og stasjon - oppføring av t-banestasjon med driftsbasis.

https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2020724972&

Vi vil derfor gjøre Bærum kommune oppmerksomme på hva som fremprovoserer denne løsningen, samt viktigheten av å ta tydelig stilling til fremtidig drift og vedlikehold av flomveien. Det er av stor samfunnsmessig betydning at denne flomveien driftes og vedlikeholdes forskriftsmessig, og at ansvaret ikke videre bringes til noen uten kompetanse, eierskap eller erfaring med drift av en slik funksjon.

Videre bemerker vi at Fornebubanens underlag på flomvei i Allmenningen fremdeles fremstår å være på et skissenivå, og vi kan ikke se at FOB i sitt konsept har løst etablering av tekniske funksjoner og krav, samt kvaliteter som de selv er avhengige av. De viser heller ikke til å ha hensyntatt Felles plan sine permanente situasjon, og nødvendige behov fremlagt i planprogrammet, hvor det for eksempel angis traseer til utrykningskjøretøy og brannoppstillingsplasser med mer.

Vi anbefaler på det sterkeste at Bærum kommune setter dette som vilkår i en evt. rammetillatelse, at FOB selv ytterligere dokumenterer og beviser at alle forhold er ivarettatt før en IG-tillatelse.»

Det er for øvrig riktig som det står i søknaden, at flomsituasjonen er gjennomgått med grunneierne (og kommunen), hvis det med dette menes at FOB har informert om den løsningen de presenterer i rammesøknaden. Denne gjennomgangen viste derimot på ingen måte at flomsituasjonen er tilfredsstillende løst.

Situasjonen rundt stasjonsoppgang A aktualiserer for øvrig spørsmålet om fremtidig drift og vedlikehold rundt en samfunnskritisk funksjon, slik også Rambøll påpeker. Kommunen har

tilkjennegitt at de ikke ønsker å overta Allmenningen til drift og vedlikehold. Tilstøtende boligsameier osv. kan ikke påta seg ansvar for drift og vedlikehold av arealer som naturlig tilhører banen, f.eks. ivareta tilgang i en nødsituasjon osv. Det bør derfor i rammetillatelsen stilles vilkår om at fremtidig drift og vedlikehold av arealet rundt stasjonsoppgangen skal ligge til eier av T-banen, ikke minst fordi FOB viser løsninger som krever omfattende ettersyn og vedlikehold (kulvert for flomvann mv.).

Vi vil også påpeke at flomsituasjonen i den såkalte «mellomfasen» ikke er tilfredsstillende løst. Nesten nederst på side 8 i FOB sitt følgebrev står det: *«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 byggegroper.»* Vi leser dette slik at det legges opp til å lede flomvann ned i byggegroperne, noe som ikke er en akseptabel løsning.

Om dette skriver Rambøll, som vi også stiller oss bak:

«Det fremstår av Fornebubanens rammesøknad, både gjennom tegninger og øvrige dokumenter, at flom og overvannshåndtering i mellomfasen er tenkt håndtert på grunneiernes tomter.

Det er viktig at Bærum kommune er innforstått med og kjenner begrepet «mellomfasen», som i mange sammenhenger benyttes av FOB som den fasen fra Fornebubanen er satt i drift, og til den endelige/permanente opparbeidelsen av Fornebu sør er på plass. Det er per nå ingen som vet hvor lenge «mellomfasen» vil vare. Det kan gå 15 - 30 år før alt er realisert.

Fornebubanen sitt tiltak er i direkte konflikt med denne eksisterende flomveien som er angitt i KDP3. Vi mener Fornebubanen må ivareta denne flomveien.

*I plan og bygningsloven § 28-1 hvor det står følgende:
§ 28-1 (utdrag)*

«Grunn kan bare bebygges, eller eiendom opprettes eller endres, dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold. Det samme gjelder for grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltak.»

Det er viktig at Fornebubanens løsninger kan fungere som en trygg og permanent løsning uten behov for bruk av utbyggernes tomter eller pumping og provisoriske anlegg. Dersom ansvaret og løsning dyttes til utbyggerne sine tomter, står en i fare for en flomløsning som fremstår som midlertidig i en uavklart tidsperiode. Dette anses å være uakseptabelt.»

2.3. Grunnvannsløsning

OBOS ser svært alvorlig på FOB sitt valg av grunnvannskonsept. Valget kan gi meget store konsekvenser, herunder setningsrisiko i et stort område, mulig behov for permanent vanninfiltrasjon mm. Det kan synes som FOB søker å redusere kostnadene ved å velge en løsning som påfører omgivelsene og miljøet uholdbare ulemper i fremtiden. Det er under utarbeidelse et omfattende notat fra Rambøll som belyser denne problemstillingen. Notatet blir ettersendt så snart det er klart (antakelig om ca. en ukes tid).

Foreløpig har Rambøll uttalt følgende, som vi stiller oss bak:

«Det er utarbeidet et separat notat som beskriver fornebubanens foreliggende grunnvannskonsept. Se vedlegg [ettersendes]

FOB sitt grunnvannskonsept legger blant annet opp til en lokal og permanent drenering rundt basen for å redusere vanntrykket og behovet for oppdriftsforankring for sin konstruksjon. Dagens grunnvannstand nord for tiltaket er for øvrig tenkt opprettholdt ved hjelp av barrierer bestående av injeksjonsskjermer, spunt, injisering av sprekker i fjell og leirpropper. Dersom poretrykksfall oppstår vil dette over tid kunne medføre setninger, både innenfor og utenfor planområdet. Det er allerede registrert betydelige poretrykksfall i forbindelse med utgraving av byggegrop.

Vi savner at FOB er tydeligere overfor Bærum kommune hvilke risikoer de bringer inn i området med sitt foreliggende grunnvannskonsept.

På bakgrunn av forhold, risikoer, konsekvenser og usikkerhet som er beskrevet i notatet anmoder vi om at FOB revurderer sitt grunnvannskonsept.»

Vi vil videre spesielt påpeke at FOB har oppgitt et samlet påslipp fra sine dreosanlegg på 80-130 m³/døgn. Iht. vannressursloven § 45 «Konsesjonsplikt for grunnvannstiltak» er det meldeplikt til vassdragsmyndigheten (dvs. departementet) for grunnvannsuttak over 100 m³/døgn. Kommunen bør påse at den lovpålagte meldeplikten blir fulgt opp.

2.4. Brann og redning

Det er positivt at flere av OBOS' nabomerknader vedr. brannoppstillingsplass mv. er hensyntatt i rammesøknaden. Vi må likevel påpeke nedenstående forhold, som ikke er ivaretatt.

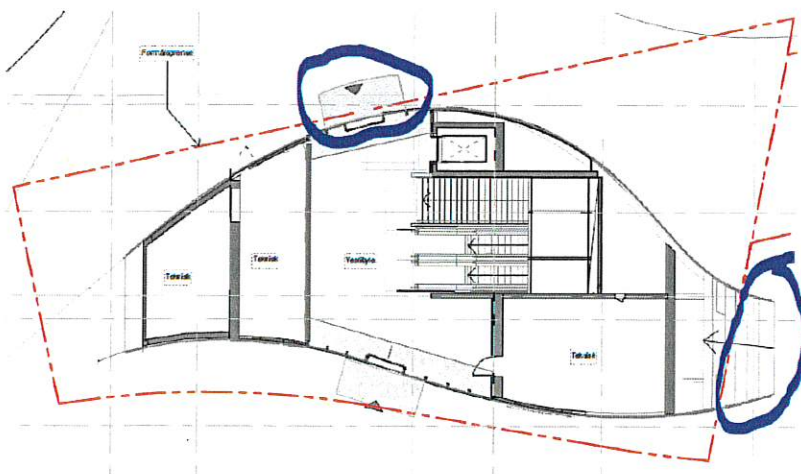
På side 5 i følgebrev til søknaden skriver FOB at det har vært dialog med ABBR. Videre uttales følgende: «I fremtidige utbyggingsfaser forventes det at dialogen videreføres av grunneierne.» T-banen er et samfunnskritisk prosjekt hvor det er særlige krav til brannsikkerhet. OBOS vil naturligvis ha dialog med ABBR knyttet til sin utbygging, men FOB kan ikke «forvente» at utbyggerne skal ivareta dialogen om brannsikkerhet for banen. Brannsikkerhet for banen kan ikke overføres til utbyggerne, men må hele tiden ligge på FOB eller senere eier/drifter av banen.

I dokument C14, FOB sine kommentarer til OBOS' nabomerknader, skriver FOB i pkt. 3.2: «Brannvesenets oppstillingsplass og adkomst til sjakt i #4 i permanent fase må løses av Felles plan og Obos i senere detaljreguleringer.» OBOS kan ikke påta seg brannprosjektering for FOB, og FOB kan ikke forutsette at dette «løses» av OBOS..

Videre fremkommer følgende i i dokument C14: «Oppstillingsplass for brannbil er flyttet til park 5, oGS10 og oSTB2. Trase over basedekket er avklart med OBOS». Det er riktig at trasé over basetaket kan benyttes før basen er ferdigstilt og før tomte er tilbakelevert til OBOS for videre utbygging. Før dette tidspunkt må FOB ha opparbeidet fv6 midlertidig, slik at brannoppstilling kan etableres her før traséen over basetaket bortfaller pga. tilbakelevering til OBOS.

2.5. Overskridelse av planavgrensning/eiendomsgrenser

Figur 3 på side 7 i FOB sitt følgebrev viser stasjonsoppgang A og formålsgrensen. Som det fremgår av figuren, overskrides formålsgrensen to steder, se kopi av skissen under med de to overskridelsene markert med blått.



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

Overskridelsen øverst på tegningen gjelder fotskraperist inn på OBOS sin eiendom. Denne løsningen er ikke i tråd med Områdeplanen og Felles plan, og den er ikke forenlig med OBOS' planlagte utbygging. Videre er løsningen i strid med privatrettslig avtale om tiltredelse, slik at det er åpenbart at FOB mangler privatrettslig rådighet over det aktuelle arealet, jf. pbl. § 21-6 annet punktum. Kommunen kan derfor ikke godkjenne denne løsningen.

Til høyre på figuren er det vist trapper utenfor formålsgrensen, se også figur 2 nederst på side 6. Dette er ikke en «glidende overgang» slik FOB skriver, men en overskridelse av formålsgrensen med betydelige konsekvenser for fleksibilitet, flomløsning mv. Valgte konsept for konstruksjon, der taket også er en trapp til terreng, forlenger bygget og er til hinder for sikt og naturlige bevegelseslinjer på tvers. Dette lager også bindinger til terrenghøyder i takets sydøstlige ende som vanskeliggjør etablering av en fungerende flomvei.

Begge ovenstående overskridelser av formålsgrensene krever dispensasjon. Vi kan ikke se at det er søkt om dispensasjon for overskridelse for trappen, og vi kan heller ikke se at det er grunnlag for dispensasjon for noen av de to overskridelsene.

2.6. Opparbeidelse av Allmenningen og fV6

I våre nabomerknader av 10. desember i fjor har vi gitt en utdypende fremstilling av hvorfor Allmenningen må opparbeides permanent og fV6 opparbeides midlertidig, før banen åpner. Dette fastholdes.

Når det gjelder Allmenningen, er FOB avtalemessig forpliktet til å ferdigstille denne til permanent standard. En dobbelt opparbeidelse, først en midlertidig og så en permanent, er også en helt unødvendig ressursødsling. I dokument C14, FOB sine kommentarer til OBOS'

nabomerknader, skriver FOB øverst på side 4: «*FOB har som intensjon å oppfylle alle forpliktelser som ligger i inngåtte privatrettslige avtaler med alle grunneierne på området.*» I lys av dette, er det vanskelig å se hensiktsmessigheten av argumentasjonen for en midlertidig opparbeidelse. Vi kan forstå at det kan være hensiktsmessig, rent «søknadsteknisk», å søke en midlertidig løsning nå for å unngå forsinkelser, og heller søke endring når tilstrekkelig plangrunnlag foreligger. I så fall burde det vært redegjort klarere for en slik prosess i søknaden.

FOB har vist til kulvert under Allmenningen som en mulig utfordring med permanent opparbeidelse. Vi antar det her siktes til kjellerkulvert mellom KLP sine eiendommer S4.3_A og S4.4_A. KLP har ved flere anledninger orientert FOB om mulige løsninger av dette.

Kommunen bør etterspørre en supplerende orientering fra FOB mht. hvordan prosessen mot permanent opparbeidelse av Allmenningen skal skje.

Når det gjelder fV6, skriver FOB i pkt. 3.3 i samme dokument (C14) at veien er underlagt krav om felles plan. Vi kan ikke se at dette er korrekt. Det følger av Områdeplanen § 1.2 første kulepunkt at denne planen gjelder «*tiltak over bakken som er nødvendig for etablering, bruk og drift av Fornebubanen*». Videre åpner uansett siste kulepunkt for midlertidig etablering. Etter vårt syn bør det stilles krav om midlertidig opparbeidelse av fV6 i forbindelse med rammesøknaden (slik at kun topplag gjenstår). Det vil være nødvendig for å sikre en kontinuerlig tilfredsstillende adkomst, ikke minst forutsatt adkomst for brannbil. Videre er ikke basetaket dimensjonert for oppfylling, slik at FOB må etablere kjeller under veien for at bygulvet skal kunne etableres i riktig høyde.

FOB er for øvrig også privatrettslig forpliktet til slik midlertidig opparbeidelse av fV6.

3. Øvrige forhold

I tillegg til ovenstående særlig viktige punkter, vil vi påpeke følgende forhold som også må ivaretas i den følgende byggesaksbehandlingen:

- Øverst på side 12 i FOB sitt følgebrev fremgår at støykrav kan bli overskredet ved testing. Vi kan ikke se at det er redegjort for at slike overskridelser kan godtas for den fremtidige boligbebyggelsen. For det tilfelle at det godtas en slik løsning, bør kommunen stille vilkår til hvordan slik testing skal foregå (tid på døgnet, dvs. ikke natten, antall ganger pr. år, varighet av den enkelte test, maks støy under testing osv.). Slike begrensninger bør tinglyses som vilkår for rammetillatelse.

4. Avslutning

Som nevnt innledningsvis, er det viktig også for OBOS at FOB får rammetillatelse og kommer videre med prosjektet. Det må imidlertid gjøres noen endringer, som angitt over, ev. i form av vilkår i rammetillatelsen.

For å lette og effektivisere den videre prosess, mener vi det er hensiktsmessig med et møte mellom kommunen og OBOS samt OBOS' rådgivere, for å utdype de forhold som er påpekt i dette brevet. Vi vil snarlig ta kontakt med sikte på et slikt møte.

Med vennlig hilsen
OBOS Fornebu AS


Tor Evert Lindeland
Utviklingsdirektør

Vedlegg:

Notat fra Rambøll vedr grunnvannsløsning – ettersendes

Kopi til:

Tiltakshaver: Oslo kommune Fornebubanen

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS