



Bærum kommune
Byggesak team 4

E-post: postmottak@baerum.kommune.no

KLP Eiendom Oslo AS
Et selskap i KLP-konsernet
Org.nr.: 990 643 733 Foretaksregisteret
Pb. 400 Sentrum, 0103 Oslo
Dronning Eufemias gate 10
Tlf.: 55 54 85 00 Faks: 22 03 36 00
www.klpeiendom.no

Oslo 09.11.2022
Deres ref.: 21/6722
Vår ref.: CEI/HS

FORNEBU BASE OG STASJON – RAMMESØKNAD - ARKIVSAKID. 21/6722
SUPPLERENDE MERKNAD – PARK 2-7(8) M/FLOM/OVERVANN OG GRUNNVANN

Vi viser til ovennevnte rammesøknad fra Multiconsult Norge AS på vegne av Oslo kommune Fornebubanen (FOB), grunneieres merknader til nabovarsling og FOBs kommentarer til merknadene (dokumentID 22/155939).

Fornebubanen er et stort, viktig og komplekst samferdselsprosjekt. God og effektiv fremdrift for baneanlegget er naturligvis en prioritet, men forhold knyttet til byen som skal bygges må også ivaretas.

Det har over tid vært dialog mellom FOB og grunneiere med tekniske rådgivere for koordinering av grensesnitt mellom metroanlegget og byen som skal bygges over. KLP oppfatter dialog om grensesnitt for konstruktive forhold (søyler/laster, støy/vibrasjoner) og klargjøring av tomt/løsgjøring av berg innenfor hensynssone til banen (jernbaneloven §10) som konstruktiv - og med kurs for omforente løsninger.

Når det gjelder **(1) grunnvann, (2) overvann-/flom** i midlertidig og permanent situasjon, og **(3) opparbeidelse av Park 2-7 (8)/GP13 (Allmenningen)** er løsninger ikke avklart. Vi oppfatter at FOB fortsatt søker mot løsninger som innebærer stor risiko for negative konsekvenser og uavklarte ansvarsforhold. Dette er problematisk, og vi ser grunn til å inngi supplerende merknad til rammesøknaden.

Utbyggerne på Fornebu Sør har i fellesskap engasjert Rambøll som teknisk rådgiver, herunder for fagområdene grunnvann og flom/overvann. Vedlagt merknaden følger to Rambøll-notater som underbygger bekymringene:

- i. Rambøll-notat (matrise): 2022-11.17 Oppfølging av FOB sitt nabovarsel til rammesøknad
- ii. Rambøll-nota (grunnvann): 1350051846-NOT-001 – Merknad til Fornebubanens grunnvannskonsept



1. Grunnvann

Det vises til vedlagt Rambøll-notat som beskriver bekymringer rundt fornebubanens foreliggende grunnvannskonsept. Se vedlegg, *Rambøll-nota (grunnvann): 1350051846-NOT-001 – Merknad til Fornebubanens grunnvannskonsept*.

Rambølls korte oppsummering, som vi stiller oss bak, er som følger:

«FOB sitt grunnvannskonsept legger blant annet opp til en lokal og permanent drenasje 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.»

2. Flom og overvann

Det vises til vedlagt Rambøll-notat med matrise der tidligere nabomerknader, FOBs svar og Rambøll/utbyggernes nye kommentarer systematisk blir fremstilt.

Rambølls oppsummering, som vi stiller oss bak, er som følger:

«Flom i Allmenningen - Permanent situasjon

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 gjentakintervall. 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. 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.

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 stiller spørsmål til hvorvidt planene hensyntar de funksjoner og kvaliteter som de selv og Felles plan er avhengige av å implementere i planene. Vi kan for eksempel ikke se at skisseprosjektet og dokumentasjonen hensyntar traseer til utrykningskjøretøy og brannoppstillingsplasser, slik behovet fremstår i Felles plan og i FOBS eget brannkonsept. Det

stilles derfor spørsmål til om FOB sitt underlag i det hele tatt dokumenterer at FOB sine egne krav knyttet til brannsikkerhet kan løses.

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 ivaretatt før en IG-tillatelse kan gis.

Vedlagt matrisen omtales dette forholdet i punkt:

- 1.3 a)
- 1.4 c)
- 1.4 d)
- 1.4 e)
- 1.4 f)
- 1.5»

Midlertidig flom- og overvannshåndtering

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.

Vedlagt matrisen omtaler dette forholdet i punkt:

- 1.2 b)
- 1.2 c)
- 1.3 a)
- 1.4 f)»

3. Permanent opparbeidelse av Allmenningen/Parkdrag (GP13/Park2-8)

I vår nabomerknad av 8. desember 2021 ga vi en redegjørelse for hvorfor Allmenningen (Park 2-8 / GP13) kan og må opparbeides permanent før metroen åpner i 2029. En dobbelt opparbeidelse, først en midlertidig og så en permanent, vil være en helt unødvendig miljømessig - og økonomisk ressursødsling, og det vil bety en urimelig overføring av risiko og ansvar til private aktører. Dette fastholdes.

FOB er gjennom hovedspor i sin reguleringsplan og i kraft av tiltredelsesavtale forpliktet til å prosjektere og bygge Allmenningen til permanent standard. Det henger blant annet sammen med at Allmenningen skal fungere som adkomst for metroen fra åpningsdagen, samt de særlig skjerpede krav til flom-/ overvannshåndtering som gjelder metroanlegget som samfunnskritisk infrastruktur (1000-års flom F3), ref. punkt 2 over.



Det er 6-7 år til metroen skal åpne. Det vil derfor være rikelig tid til å gjøre nødvendige avklaringer, koordinering og forankringer før permanent opparbeidelse. Til dette bemerkes at arbeidet med Felles plan er kommet langt. Planforslaget omfatter forslag til «*permanent løsning for gater og gang-/sykkelveier*», inkludert Allmenningen. En runde med medvirkning er allerede gjennomført og første gangs behandling/høring er nært forestående.

Det er positivt at FOB i sin kommentar (vedlegg C15) til nabomerknaden bekrefter at de «... *har som intensjon å oppfylle sine privatrettslige forpliktelser*» etter tiltredelsesavtale. Ut fra dialogen med FOB forstår vi at rammesøknadens punkter om midlertidige løsninger i Allmenningen kun er «søknadsteknisk» betinget. Hensikten er å sikre fremdrift for de mer tidskritiske banekonstruksjonene, og at FOB senere skal søke endringer som ivaretar permanent opparbeidelse.

FOB skriver i sin kommentar at «*permanent opparbeidelse ved oppstart drift vil være utfordrende som følge av utvikling av eiendommer på og under terreng*». Vi antar kommentaren gjelder striper langs Allmenningen mot byggefeltene og kulvert/kjeller i øverst del mot Snarøyveien. I den store sammenheng er dette kun mindre arealer som kan løses på flere måter. Utbyggerne kan enkelt reetablere disse mindre arealene etter hvert som byggefeltene skal realiseres, slik som normalt ved byutvikling. Tiden vil ellers vise om det er rasjonelt mulig og ønskelig med en tettere koordinering, der enkelte av utbyggenes spunt/kjellere kan etableres før eller samtidig med FOBs permanente opparbeidelse av Allmenningen.

Det er uansett viktig at prosessen mot permanent opparbeidelse av Allmenningen kommer inn som et formelt punkt i rammesøknaden. Forslagsvis er første trinn at det sette frister og vilkår som leder mot en endelig utomhusplan i tråd med FOBs reguleringsbestemmelse § 2.5.

Fornebu sør byromsakse (felt GP13)

Parkkorridoren som forbinder kjøpesenteret Fornebu S og Sjøflyhavna skal utformes som et grønt urbant og variert byrom i høy kvalitet. Tilliggende bebyggelse skal være henvendt mot byrommet. Byromsaksen kobler seg også til t-banen og vil bli mange besøkenes første møte med Fornebu, og har potensial for aktiviteter, rekreasjon, butikker, tjenester, kulturformål og andre publikumsrettede funksjoner. Visuell kontakt sjøen skal ivaretas. Eksisterende landskapselementet innenfor hensynssone H550_6 skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.



Urban reef i Vancouver – grønt, urbant og variert byrom

Med vennlig hilsen

Christian Ekeli

M.Sc. Eiendomsutvikling

+47 99 59 92 74

christian.ekeli@klpeiendom.no



KLP Eiendom Oslo AS

Dronning Eufemias gate 10, 0191 Oslo, Pb. 400 Sentrum, 0103 Oslo

Tlf.: 55 54 85 00

klpeiendom.no

Kopi:

Oslo kommune Fornebubanen v/ansvarlig søker Multiconsult Norge AS

E-post: lisealex.marthinsen@multiconsult.no

Vedlegg:

- i. Rambøll-notat (matrise): 2022-11.17 Oppfølging av FOB sitt nabovarsel til rammesøknad
- ii. Rambøll-nota (grunnvann): 1350051846-NOT-001 – Merknad til Fornebubanens grunnvannskonsept



Oslo – Trondheim – København – Stockholm