



Oslo

Fornebubanen

Multiconsult

Til Bærum kommune
Byggesaksavdelingen

Sendes pr. e-post

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

Oslo, 17. februar 2023

SAK 21/6722 - FORNEBU BASE OG STASJON Fornebubanen

Supplerende informasjon

Vi viser til mottatt brev med spørsmål om supplerende informasjon datert 07.11.2022, samt brev av 27.01.2023 om nye dispensasjonsforhold.

Nedenfor gis svar i henhold til punktene som var listet opp i brevet.

Videre har kommunen oversendt innkomne kommentarer fra de tre grunneierne på Fornebu sør og ber om at disse svares ut. Vi har satt opp egne dokumenter for kommentarer til hver av de tre; OBOS, FSU og KLP, som sendes vedlagt, vedlegg C20-22.

Alle de tre grunneierne har sendt inn notatet «Merknader til Fornebubanens grunnvannskonsept» (forf. Rambøll) der det stilles spørsmål til det valgte konseptet. Dette gjennomgås og svares ut i vedlegg C23.

FSU har lagt ved et notat fra sin rådgiver for konstruksjonssikkerhet, Rambøll, som inneholder tilbakemeldinger på FOBs kommentarer til merknader mottatt ved nabovarsling av rammesøknaden. Disse tilbakemeldingene besvares i vedlegg C24.

1. Oppgang A – søknad om dispensasjon for overskridelse av formålsgrense til park.

Søknad om dispensasjon sendes i eget vedlegg, B2.

2. Park 1-7 – søknad om midlertidig dispensasjon fra rekkefølgebestemmelse og plankrav.

Søknad om dispensasjoner sendes i eget vedlegg, B2.

Vi viser til brev fra kommunen datert 27.01.2023 der det opplyses om at det ikke vil være behov for å søke dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsen. Søknaden gjelder derfor kun dispensasjon fra plankravet.

Det ble sendt ut nabovarsel om dispensasjonene nevnt i punkt 1 og 2 den 13.12.22 med frist for merknader 06.01.23. Mottatte merknader i form av et felles brev fra de tre grunneierne KLP, OBOS og Fornebu sentrum utvikling (FSU) sendes vedlagt søknaden (vedlegg C19). Merknadene omfatter forholdet i punkt 1 og del av punkt 2: dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene. Da sistnevnte er bortfalt begrenses våre kommentarer til punkt 1 Oppgang A.

En forkortet versjon av merknadene gjengis her, etterfulgt av kommentarer:

Innledning – mangelfullt nabovarsel

I merknaden hevder grunneierne at varselet ikke er komplett da det ikke oversendes en fordels- og ulempevurdering etter pbl §19-2. De viser til SAK10 §2-5.

Kommentar:

Referansen til SAK10 skal være §5-2. Vi vil hevde det er gitt en begrunnelse ved at det vises til hensynene bak planbestemmelsene det skal søkes dispensasjon fra og en kort versjon av vurderingene som er gjort. Forholdene det skal søkes dispensasjon for er alle grunneierne godt kjent med fra tidligere.

Punkt 1. har grunneierne tidligere omtalt i merknader til varsel om rammesøknad, der de påpeker at det må søkes dispensasjon for forholdet, og hvor de har redegjort for hvilke ulemper den valgte løsningen vil ha for deres interesser og den framtidige utviklingen.

Punkt 2. som omhandler opparbeidelse av Park 1-7 var også et tema i de nevnte merknadene til varselet, der det blir redegjort for deres tolkninger av bestemmelsene i områdeplanen og KDP3, inngåtte privatrettslige avtaler og hvor det er gitt forslag til hvordan bygningsmyndighetene bør vurdere søknaden.

Etter innsendelse av rammesøknaden har grunneierne oversendt et omfattende materiale til Bærum kommune hvor det bl.a. er redegjort for deres innvendinger mot plassering av adkomst A og mot hvordan FOB omsøker den delen av tiltaket som gjelder park 1-7, og hvor de har beskrevet hvordan de mener Bærum kommune må utforme sitt vedtak i byggesaken.

1 Trappekonstruksjon ved adkomst A

Grunneierne mener at stasjonsnedgangen tar uforholdsmessig mye plass i parken og trappen er en binding på terrenget som vanskeliggjør løsning av flomvei og universell tilgjengelighet. De viser til tidligere merknader knyttet til problematikken flomvei. Det konkluderes med at fordelene ved en dispensasjon ikke er klart større enn ulempene.

Kommentarer:

Dispensasjonsforholdet gjelder bruk av areal avsatt til park utenfor bygge- og formålsgrensen i den sørlige enden av adkomstbygget. Det nevnes i merknaden at bygget er strukket lenger, noe vi antar delvis henspeiler på resultatet av at byggegrensene i gjeldende plan ble lagt i formålsgrensen. At adkomsten tar uforholdsmessig mye plass i parken er en subjektiv mening. Grunneierne nevner ikke at FOB har gått bort fra å bygge rampen det er tilrettelagt for i felt oGS10 i gjeldende plan, som ville ha ligget som en barriere langs store deler av grensen mellom B/K6 og den framtidige allmenningen (se fig. 1). Dette angår ikke den varslede dispensasjonen, men nevnes for informasjon.

Et annet forhold som har påvirket stasjonsadkomstens utstrekning er at man i forbindelse med endring av områdeplanen så en mulighet til å fjerne (oTBK4) fra parkdraget for å frigi areal og bedre siktforholdene (se fig. 2). De tekniske installasjonene som var tenkt på plassere innenfor dette formålet var forutsatt integrert i adkomstbygget. Dette angår heller ikke den varslede dispensasjonen, men nevnes for å gi et mer fullstendig bilde av utviklingen av prosjektet.

Når det gjelder henvisningen til tidligere merknader knyttet til problematikken flomvei har FOBs prosjekterende rådgivere redegjort for hvordan de ulike hensynene kan bli ivaretatt i den framtidige bystrukturen. Dette er presentert for Bærum kommune i forbindelse med arbeidet med felles plan og for grunneierne. Vi kan ikke se at trappen i seg selv eller byggets form vanskeliggjør løsning av flomvei.

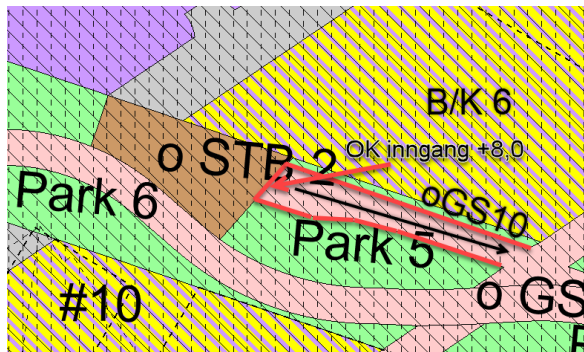


Fig. 1 – utsnitt gjeldende plan med rampe markert

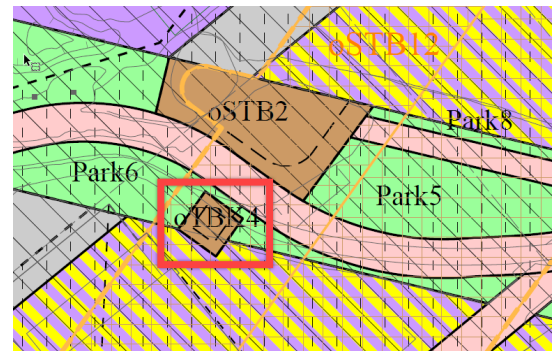


Fig. 2 – utsnitt plangrunnlag før endring

3. **Utomhusplanene** er supplert med overvannspiler og flompiler for mellomfasen det søkes om, samt flere koter på gangveien.

FOBs landskapsarkitekt har tegnet to nye tverrsnitt i området der parkdraget bygges opp over Fornebubanens anlegg.

I det ene tverrsnittet vises luke til ventilasjonsrom.

Tegninger sendes vedlagt (ref. dokumentliste).

4. **Overvann og flom.**

Revidert ansvars- og samsvarserklæring fra VA sendes vedlagt. Av disse fremgår at Multiconsult Norge AS har ansvar for prosjektering av overvann og flom i det omsøkte tiltaket.

Når det gjelder beregnet vannmengde (areal/tverrsnitt) er kanalen gjennom Allmenningen dimensjonert for 0,7 m³/s, med et tverrsnittsareal på 0,75 m².

Vannmengden vil for regnhendelsene være konstant, men vannhøyden vil variere avhengig av terrengutforming. Figur 9 i PF-P-610-RB-0003_03G_O viser hvor vannhøyder har blitt avlest for de to regnhendelsene og Tabell 2 angir terrenghøyden for punktene som har blitt avlest. For regnhendelse 1 kan vannhøyde og vannspeil leses av for angitte områder i Tabell 3, og for regnhendelse 2 i Tabell 4. Figur 12 – 13 og 16 – 19 viser tverrsnitt for angitte områder illustrert med vannspeilet for henholdsvis regnhendelse 1 og 2.

5. **Uttalelser**

PLNK - Miljøoppfølgingsplanen er oppdatert i henhold til kommentar fra PLNK når det gjelder arbeid innenfor buffersonen ved lokalitet 6, sør på området.

Revidert MOP sendes vedlagt, revisjon 02.

PLNK nevner i brevet at det ikke ble tatt høyde for fremtidig behov for arealer til energiforsyning i forbindelse med planlegging av Fornebubanen.

Vi mener dette ikke medfører riktighet. I gjeldende områdeplan for etablering av Fornebubanen er det lagt inn et eget felt til dette formålet på nordsiden av stasjonen, som Elvia av ulike årsaker har valgt å ikke benytte.

Hensynssonen som inkluderer naturforekomst delområde 1 antar vi vil videreføres i felles plan og i evt. påfølgende detaljreguleringsplaner.

Dette er bakgrunnen for anbefalingen om at det i forbindelse med planarbeidet lages en skjøtselsplan for framtidig bruk av arealet.

Naturforekomsten ligger utenfor Fornebubanens planlagte konstruksjoner og inngår ikke i arealer på bakken som er nødvendige å ta i bruk for å kunne åpne banen for drift.

VA – eierskap til vannledning adkomst B:

Fornebubanen sin innstilling er at vannledning og tilhørende brannkummer som etableres for å gi adkomst B slokkevannsdekning er kommunal. Midlertidigheten for vannledning og brannkummer er vanskelig å si noe om da faseplanene for Felles plan ikke er kjent. Systemet må være operativt før banen og adkomst B tas i bruk, og frem til det etableres annen hovedangrepsvei/oppstilling for brannbil. Dersom kommunen ikke ønsker å eie vannledning og brannkummer kan Fornebubanen ha eierskapet. Om grunneierne ønsker at ledningen skal være permanent må eierskap endres.

VA – kulvert:

Fornebubanen har gjort en vurdering av om varerør for hver enkelt ledning kan være en løsning, og mener dette er svært utfordrende. Etablering av varerør kan gjøres på to måter:

- 1) Etablere ny kum i overgangen fra kulverten sin bredgang til smalgang. Dette for å få rettstrek på ledningene slik at det kan legges varerør.
- 2) Rette ut ledningene med tilhørende kommunale kummer på utsiden av kulverten.

Begge alternativene over er utfordrende fordi det da ikke er mulig å oppfylle krav om min. 1 m frirom for bevegelse og rømning i kulverten. Dette kravet er viktig å opprettholde uavhengig av kulverteier. I tillegg blir det utfordrende med tanke på fremtidig infrastruktur som også skal gå gjennom kulverten.

Å fjerne kulverten er også utfordrende fordi:

- Konstruksjonsmessig vil jordtrykklassen øke 3-4 gangen av dagens situasjon, som vil gi en stor økning i dekkekonstruksjonens høyde. Dette vil igjen kanskje medføre at VA-anlegget må heves. Å heve VA vil ha konsekvens for hele området da det er planlagt å tilkoble en del til denne VA-traseen. Jordtrykket mot Fornebubanen sine mot øvrige rom må undersøkes, men vil nok kreve støttemurer som tar med plass og må omforenes med FSU.
- Det er som nevnt over planlagt annen teknisk infrastruktur i området. Å skulle legge alt dette over stasjonen uten kulvert vil føre til at avstandskrav ikke vil kunne holdes og dersom det er behov for å grave seg ned til VA-anlegget vil annen teknisk infrastruktur bli berørt.

Å fjerne kulverten vil føre til store omprosjekteringskonsekvenser og forsinke Fornebubanen sine entrepriser på Fornebu sør.

Fornebu stasjon og base er tilfredsstillende sikret med tanke på eventuelt brudd på vannledningen, da dekke og vegger er beregnet til å tåle eventuell vannlast. Med tanke på skadepotensialet er det ikke behov for løsning med varerør. Dører til privat kjeller kan slå inn mot rømningsretningen da personbelastningen for kulverten er lav (under 10 personer) og dørene skal være vanntette. Dørene plasseres noe opp på kulvertveggen for å sikre trygg rømning over spillvannsledning med trapp. Privat kjeller er derfor også sikret ved eventuelt brudd. Brudd på ledninger i kulvert vurderes som liten og mindre lekkasjer håndteres ved at kulverten er drenert. Lekkasje i kummer vurderes som mer sannsynlig. Disse er etablert i egne rom adskilt fra kulverten i henhold til kommunen sine normkrav for tekniske kulverter. Dersom tilkomst og rømning til kulvert via kumlokk og dører fra privat kjeller ikke er tilfredsstillende må nedstigningstårn i Allmenningen vurderes og gjennomgå med Felles plan.

Det er utfordrende å se endelig løsning for kulverten, da fremtidige føringer og privat kjeller ikke er prosjektert. Felles plan har formidlet ønske om avfallssug, fjernvarme, fjernkjøling og elektro gjennom kulverten. Vi mener rammesøkt løsning ivaretar disse innspillene. I fremtidig prosjektering

av øvrig infrastruktur må installasjoner bli plassert på en slik måte som gjør at sikkerhet og krav til drift og vedlikehold ivaretas.

På nåværende tidspunkt er det utfordrende å avklare eierskap av kulverten. Kommunen sine normkrav for tekniske kulverter anbefaler at eierforvaltning og driftsansvar tildeles den etat/aktør med størst andel infrastruktur i kulverten. Hver aktør er selv ansvarlige for eget anlegg. Fornebubanen mener at eierskap og avtaler må reguleres etter at det foreligger en endelig plan for øvrig teknisk infrastruktur i kulverten.

Uttalelse fra ABBR:

Vann og avløp skriver at brannkonseptene bør oversendes ABBR for uttalelse. Vi vil vise til at det har vært avholdt flere møter med ABBR underveis i prosjekteringsfasen (se oversikten over referanser i rapportene der møtereferatene er listet opp, med dato).

6. Sykkelparkering

Utomhusplanen er supplert med det manglende antallet som påpekt i brevet. Det er lagt inn 65 nye plasser på torget ved adkomst B og 5 nye plasser i parkdraget ved adkomst A. Det totale antallet vil være 420 plasser.

154 av plassene ved adkomst B er på utomhusplanene vist med tak, og vi sender også vedlagt en illustrasjon som viser forslag til utforming av overdekning. Antallet er basert på hva det er anslått å være behov for i personstrømsanalysen. Overdekningen foreslås lagt i tilknytning til adkomstbygget, med kort avstand til inngangssonen. Forslaget viser også hvordan det kan legges til rette for parkering av lastesykler, med et antall som vil være i tråd med analysen (20 stk.).

7. Plantegninger

Etter en gjennomgang ser vi at rombenevnelser mangler på plan av kulvert. Oppdatert tegning sendes vedlagt (vedlegg E104_UO).

Etter spørsmål fra kommunen om utregning av BRA for sporområdet er samtlige tegninger som viser BRA-beregninger blitt oppdatert med tabell for totalt tall. Reviderte tegninger sendes vedlagt (vedlegg E137_UO – E140_UO).

8. Fasadetegning

Fasadetegning av varelageret mot sydøst er vist på tegning i vedlegg E107_O – Hovedfasader (dok nr ZH-U-720-XA-3101_02G_O), innsendt til rammesøknaden.

9. Situasjonsskart

Den innsendte situasjonsplanen er utarbeidet i NTM-format. Med dette bekreftes at tiltaket forholder seg til innregulert trasé og gjeldende plangrunnlag på lik linje med et kart i UTM-format.

10. Notat fra konsulentene i Felles plan vedrørende overvann/flom i grøntdraget

I notatet blir både adkomstens plassering, størrelse og utforming sett på som et problem. Plassering er regulert og avklart. Størrelsen er også avklart i gjeldende plangrunnlag. Situasjonen med trappen i overgangen mellom bygning og park er omtalt i dispensasjonssøknad og kommentar til merknad i punkt over (punkt 1 og 2). Utformingen gir allmennheten en mulighet for opphold som ikke nevnes i notatet. Konsulentene i felles plan nevner imidlertid i skissen som omtales nedenfor at sittetrappene på adkomstbygget er enkle og gratis steder å henge og se og bli sett.

Det oversendes kopi av innspill som er sendt i e-post fra Rodeo til Bærum kommune felles plan datert 28.11. med skissen «Foreløpig utomhusplan Reisetorget». I skissen er adkomstbygget lagt inn med plassering og høyder som i innsendt søknad (utsnitt fig. 3). Sammenligner man skissen med en figur som er vist i dokumentet «Flomvurderinger for Allmenningen» som ble sendt inn med rammesøknaden (vedlegg E401_O), figur 2 s.4 (utsnitt fig. 4), mener vi å kunne hevde at det vil være mulig å utforme dette området i tråd med skissen. FOBs forslag til at tverrforbindelser over flomveien kan utformes med broer, er ikke vist i skissen, men prinsippet om en åpen nedsenkning i bygulvet for flomveien er videreført. FOBs prosjekterende rådgivere har tidligere foreslått at man vurderer inntrukne fasader i 1. etasje på bebyggelsen som ligger nært opp til Reisetorget for å gi et større spillerom for de ulike funksjonene som skal inn, så som tverrforbindelser, oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer, møblering for uteserveringer eller annet opphold. I skissen er det foreløpig vist inntrukne fasader på alle bygg bortsett fra ved det sør-østre hjørnet.



Fig. 3 Utsnitt av Foreløpig utomhusplan Reisetorget (Felles plan), flomvei vist med grå skravur.

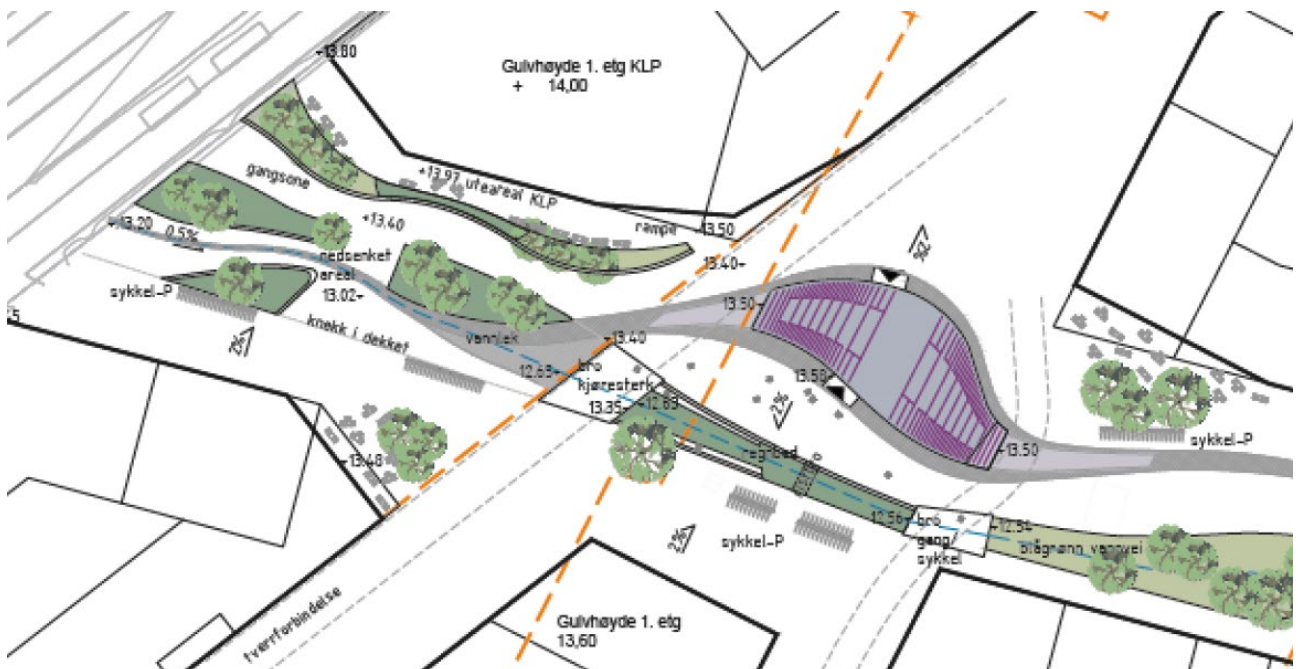


Fig. 4 Utsnitt av illustrasjon fra Flomvurderinger for Allmenningen (FOB), flomvei vist med blå stiplede strek.

Redegjørelse for muligheten til å senke oppgang A/banekonstruksjon

I søknaden nevnes at det er sett på konsekvensene av å senke gulvnivået på adkomst A. Notatet som ble utarbeidet ble ikke sendt ved søknaden, men sendes herved vedlagt dette brevet. På bakgrunn av at notatet inneholder opplysninger om er skjermingsverdige, ber vi om at dette unntas offentligheten.

Vurderinger rundt dette med å senke selve banekonstruksjonen er omtalt innledningsvis i notatets punkt 3.2 Forutsetninger og vurderte alternativer.

I notatet gjennomgås mulighetsrommet for senking av øvrige hovedelementer; utvending tak, innstegsnivå/terreng, dekker i konstruksjonen og hovedtrapp/rulletrapp i adkomsten.

Notatet konkluderer med at maksimal mulig senking av adkomst A er 0,5 m (innstegsnivå), uavhengig av takløsning og begrunnet med høydekrav knyttet til hele bygningskroppen. Videre nevnes noen av de viktigste konsekvensene av senkingen sett i sammenheng med de to løsningene for takkonstruksjonen som er gjennomgått.

Notatet gir ingen anbefalinger da hensikten var å belyse de ulike konsekvensene. Disse ble så lagt til grunn i det videre arbeidet med å se på flomsituasjonen i allmenningen i den foreløpig antatte permanente situasjonen der området er fullt utbygget.

I flomstudien som ble innsendt til rammesøknaden er senkingen av adkomst A med 0,5 m vurdert i ett av de tre alternativene som utredes. FOBs prosjekterende rådgivere har sett senking/ikke senking i sammenheng med andre faktorer som vil påvirke hvordan flomvann vil kunne ledes fra Snarøyveien gjennom allmenningen forbi adkomsten. For hvert alternativ listes det opp fordeler og ulemper. Senking av adkomst A med 0,5 m er vurdert å gi flere ulemper for både for bruken av byrommet (høydeforskjell mellom gulvnivå på planlagt bebyggelse rundt allmenningen og adkomsten) og selve adkomsten (sikkerhet mot flom i anlegget). Det vil begrense mulighetene for beplantning i området da jordsmonnet over baneanlegget under terreng flere steder blir lavere enn 1 m. Studien konkluderer derfor med å anbefale alternativ 2, som innebærer at innstegshøyden på adkomst A beholdes.

Med vennlig hilsen

Multiconsult

Lise A. Marthinsen

Rådgiver/ ansvarlig søker

Kopi:

Tiltakshaver Oslo kommune Fornebubanen v/ Suruli Kanapathy

Dokumentliste for vedlegg:

Vedl.nr.	Dokumenttittel	Dokumentnr.	Rev.	Dato
B2_O	Søknad om dispensasjon - supplering	Brev		17.02.2023
C19	KLP, Selvaag, OBOS – Merknad til nabovarsel disp – sak 21-6722			06.01.2023
C20	Kommentarer til innspill OBOS			17.02.2023
C21	Kommentarer til innspill FSU			17.02.2023
C22	Kommentarer til innspill KLP			17.02.2023
C23	Kommentarer til notat «Merknader til Fornebubanens grunnvannskonsept»			17.02.2023
C24	Kommentarer til notat RIB-013 «Tilbakemelding til kommentarer fra FOB til notat RIB-10»			17.02.2023
E104_UO	Hovedplan kulvert	ZH-U-720-XA-U310	02G	07.02.2023
E137_UO	Areal BRA kulvert	ZH-U-720-XA-U350	02G	07.02.2023
E138_UO	Areal BRA verksted, vognhall og plattform stasjon	ZH-U-720-XA-U250	02G	07.02.2023
E139_UO	Areal BRA administrasjon plan 1 og mellomnivå stasjon	ZH-U-720-XA-U150	02G	07.02.2023
E140_UO	Areal BRA administrasjon plan 2 og ankomsthall A og B	ZH-U-720-XA-H150	02G	07.02.2023
E200_O	Landskapsplan - Oversiktsplan	PF-P-630-XB-0009	07G	07.02.2023
E201_O	Landskapsplan – Parkdraget med adkomst A	PF-P-630-XB-0010	07G	07.02.2023
E202_O	Landskapsplan – Adkomst B	PF-P-630-XB-0011	06G	07.02.2023
E203_O	Landskapsplan – Administrasjon og varelevering	PF-P-630-XB-0012	06G	07.02.2023
E204_O	Landskapssnitt mellomfase – Parkdraget med adkomst A	PF-P-630-XC-0002	04G	07.02.2023
E205_O	Landskapssnitt mellomfase – Parkdraget med adkomst A	PF-P-630-XC-0003	01G	07.02.2023
F6_O	Fornebu base og stasjon - Grunnvannshåndtering	PF-P-721-RB-0009	04G	12.12.2022
F8_UO	Konsekvenser senking adkomst A – Mulighetsstudie etter forhåndskonferanse	PF-P-610-RA-0002	03G	21.08.2021
F9_O	Flomvurderinger for mulighetsstudie av konsekvenser ved senking av stasjonsoppgang A – Fornebu stasjon og base	PF-P-610-RB-0001	01G	17.09.2021
Q1_O	Miljøoppfølgingsplan	K5-A-B-0001	02	18.10.2022
Q2_O	Forslag sykkelparkering	ZH-FBUO-720-RA-0001	01G	07.02.2023

Vedlegg merket UO: UNNTATT OFFENTLIGHET i.h.t. Offentleglova §13, jfr. sikringsforskriften §3-5