



SKAL ENDRES: Slik så det ut på Auto 23s anlegg på Spelhaugen for et par år siden. Nå er bilforretningen nedlagt, og eier Morten Fredriksen har planer om å bygge en bydel med boliger og næring her.

NY RAPPORT // Å bygge bybanedepot i fjellet vil være 22 millioner kroner billigere enn i dagen. Det hevder en ny rapport som er laget på oppdrag av grunneiere i Spelhaugen.

Hevder det er billigst å lage bybanedepot i fjellet

PÅL ANDREAS MÆLAND
Paal.Maeland@bt.no
foto **SILJE KATRINE ROBINSON**

Rapporten er laget av Rambøll på oppdrag av Angarde AS, selskapet der tidligere Auto 23-eier Morten Fredriksen er hovedeier.

BT har tidligere skrevet om Fredriksens kamp for å få flyttet bybanedepotet i Fyllingsdalen inn i fjellet.

I fjor fikk Angarde vite at 7000 kvadratmeter grunnflate av deres eiendom i Spelhaugen må eksproprieres for å få plass til det planlagte bybanedepotet som skal etableres ved enden av bybanelinjen til Fyllingsdalen.

– Dette blir en gedigen parkeringsplass for bybanevogner, større enn Torgallmenningen og Festplassen til sammen. Det vil ødelegge for vår visjon om å gjøre Spelhaugen til en grønn bydel med liv på gateplan, sa han til BT tidligere i år.

85 mot 63 millioner

Som styreleder og hovedeier i grunneieren Angarde AS, er Fredriksen den desidert største aktøren på Spelhaugen. I tillegg

til Auto 23-anlegget, har Fredriksen kjøpt Statens vegvesen sitt gamle regionkontor.

Et av grepene Angarde har gjort, er å be konsulentfirmaet Rambøll lage en rapport om kostnadene ved å flytte depotet inn i fjellet, sammenlignet med prisen for et depot i dagen.

Rapporten er nå klar, og den viser at konsulentene mener et fjelldepot faktisk blir 22 millioner kroner billigere enn dagløsningen.

Det skyldes blant annet at dagløsningen innebærer at skjæringen innover mot Kanadaskogen må utvides. Da må rundt 20.000 kubikkmeter fjell sprenges vekk. Det vil gi store kostnader til sprengning, sikring av bergveggen og transport av massene, mener Rambøll.

Nei til boliger oppå depot

De anslår kostnaden for depot i fjell til å være 63 millioner kroner, mens depot i dagen er kostnadsberegnet til 85 millioner kroner. Da har man vel å merke ikke tatt med kostnader til spor, jernbanetekniske anlegg og andre installasjoner som er vurdert til å være til-



VISJONEN: Slik har Angarde presentert planene sine for Spelhaugen-området.

ILLUSTRASJON: GEHL ARKITEKTER

nærmet like for begge depotalternativene.

Hovedkonklusjonen til Rambøll er basert på mer enn kostnadene.

«Av hensyn til både kvaliteten på det fremtidige byområdet som skal utvikles, fleksibilitet og uavhengighet i tid, anbefaler vi sterkt at depotet blir plassert i fjell heller enn i dagen som vist i reguleringsplanen», skriver konsulentene.

Kommunens planleggere har i stedet sagt at det kan

bli mulig å bygge boliger oppå det fremtidige depotet.

«Depotet skal overbygges. Depotområdet skal organiseres og dimensjoneres slik at det kan etableres øvrig bebyggelse oppå depotet. Eventuell slik bebyggelse må løses i etterfølgende detaljreguleringsplan» heter det i reguleringsforslaget. Der er det tegnet inn opptil åtte etasjers blokker oppå depotet.

Men Rambøll-rapporten hevder at dette blir både vanskelig og dyrt å få til. Depotet blir åtte

meter høyt og 130 meter langt. Å etablere boligbebyggelse oppå der vil bety store ekstrakostnader, argumenteres det. Støy, dårlige visuelle kvaliteter og vanskelig med universell tilgjengelighet andre argumenter.

To fjellalternativer

Rambøll har utredet to ulike alternativer for fjellhaller for bybanevogner, basert på forbildet Norsborgsdepån i Stockholm.

● I det ene er fjellhallene plassert sør for vendesløyfen, et stykke inne i fjellet. Da kan mannskapsbygget, som må ha dagslys, plasseres rett sør for bybanestoppet og bli en del av byutviklingen der.

● I det andre er fjellhallene plassert nord for vendesløyfen, med en egen adkomstvei for personell inn i fjellet. Da kan mannskapsbygget plasseres ved inngangen til adkomstveien. En geologisk undersøkelse konkluderer med at det er «rimelig gunstige bergforhold» for disse alternativene, men at det kan komme ekstrakostnader dersom det får konsekvenser for grunnvannssenkning.

I høringsprosessen gikk Bybanen selv imot et fjellanlegg, med begrunnelse at det er dyrere i drift enn et anlegg i dagen.

«Bybanens konklusjon er ikke dokumentert og det har ikke vært mulig å framskaffe mer detaljert informasjon i høringsprosessen om hvilke vurderinger som ligger bak» skriver Rambøll. De viser til at fjellanlegg kan være energieffektive, og har en stabil temperatur som er bra for lagring.

Solveig Mathiesen, som leder planleggingen av Bybanen til Fyllingsdalen, forteller at også kommunen utreder dette spørsmålet for tiden.

– Bystyret bestilte i sommer en tilleggsutredning om depotspørsmålet i Spelhaugen. Den er ikke langt unna, og når den kommer kan vi få gjort vurderingene av dette, sier hun.