

Svar på interpellation angående den tredje ishallen i Ritorp

Tack för interpellationen.

Frågan berör ett enskilt bygglovsbeslut, vilket enligt kommunallagen inte får vara föremål för interpellation. Interpellantens ingång är dock vidare än så, nämligen en eventuell framtida utbyggnad av Ostkustbanan. Jag har därför valt att besvara interpellationen utifrån detta perspektiv.

Jag delar bedömningen att ytterligare spår på Ostkustbanan inte bara utgör ett allmänt riksintresse utan också är i Solnabornas intresse.

Den mest aktuella bilden av läget ges i dokumentet

”Riksintresseprecisering Ostkustbanan, delen Solna–Uppsala”:

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/14444/RelatedFiles/2016_102_Riksintresseprecisering_Ostkustbanan.pdf

Här går också (sid 19) att läsa sig till hur riksintressen hanteras:

”Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som reglerar vad man får och inte får göra på markområdet. Av detaljplanen ska det framgå hur det planerade byggprojektet tillgodoser berörda riksintressen. Länsstyrelsen kan överpröva en detaljplan och upphäva den om man bedömer att riksintressena inte är tillräckligt tillgodosedda. För att länsstyrelsen skall kunna bedöma vad som utgör påtaglig skada på ett riksintresse är det av stor betydelse att riksintresset är tydligt, relevant och väl beskrivet. När detaljplanen är antagen ska alla frågor om riksintressena vara utredda och inte prövas igen i bygg- och marklovet.”

I kommande detaljplanarbeten kommer således hänsyn tas till detta. (Såsom skedde 2010 vad gäller detaljplanen för simhallen.)

När det gäller den tredje ishallen så har beslut tagits på basis av detaljplanen från 2006 vars genomförandetid fortfarande löper. (Vilket också Trafikverket redovisar på sid 49.) Här sker alltså prövningen mot plan och inte direkt mot riksintresset.

I och med detta är den formella delen av interpellationen behandlad. Jag vill ändå fördjupa mig i den bakomliggande sakfrågan.

Vid ett studium av kartan (sid 29) blir min slutsats att de tre ishallarna i sig är förenliga med spårutbyggnaden. Problemet är snarare sekundärt om Kolonnvägen behöver justeras.

Trafikverket verkar vara inne på samma linje (sid 69):

”De nya spåren kommer att innebära intrång på bland annat Kolonnvägen ... Bedömningen inom arbetet har varit att vägarna kommer att kunna behålla sin funktion även om det kan komma att krävas en del åtgärder för att begränsa konsekvenserna.”

Exakt vilka konsekvenser, om några, en framtida spårutbyggnad kommer innebära för de tre ishallarna är således inte möjligt att överblicka idag. Först måste exakt spårförläggning fastställas. Därefter följdverkningarna utredas. Och slutligen om behov föreligger en eventuell avvägning mellan Kolonnvägen/ishallarna göras.

En kvalificerad gissning utifrån vad som är känt idag är dock att något ingrepp i själva ishallarna inte kommer att bli aktuellt.

Svar på frågorna.

1. Har staden fått besked från Trafikverket att utbyggnad av ostkustbanan inte påverkar byggnationen av den tredje ishallen?

Inte explicit. Frågan har inte ställts i samband med bygglovsprövningen av skäl som framgår ovan.

2. Om svaret är nej – räknar byggnadsnämnden med att ostkustbanan inte kommer att påverka ishallsbyggnaden?

Det är inte byggnadsnämndens uppgift att i spekulera i den frågan.

Solna 19 oktober 2016

Torsten Svenonius (M) Byggnadsnämndens ordförande



Solna kommunfullmäktiges sammanträde den 26 september 2016
Interpellation till byggnadsnämndens ordförande Torsten Svenonius

INTERPELLATION angående den tredje ishallen i Ritorp

Den 18 maj 2016 beviljade Byggnadsnämnden bygglov för en tredje ishall i Ritorp, och den 31 augusti gick startskottet för bygget. Hallen kommer att byggas vid de två befintliga hallarna, med gemensam fasad mot Kolonnvägen. Byggnaden följer detaljplanen för Kv Marielund m fl i Norra Frösunda från 2006.

Men efter 2006 har Trafikverket aviserat att man vill reservera mark för att komplettera Ostkustbanan med fler spår. Redan Enköpingsvägens bro över järnvägen förbereddes för detta. Då Ritorpsrampen byggdes använde staden spårreservatet som argument mot en fyrvägs-korsning. Även Signalbron har anpassats för framtida spår.

Och då man år 2010 tog fram en ny detaljplan för bygge av simhall lämnade man en 35 meter bred bebyggelsefri zon räknat från närmaste spårmittpunkt för framtida utökning av spårområdet.

De två befintliga ishallarna är inte förenliga med denna spårutbyggnad, men det går kanske att korta av byggnaderna eller göra en arkadlösning för gång- och cykeltrafik.

Men jag är förvånad att man beviljat bygglov för en tredje ishall som delvis ligger i reservatet för breddning av järnvägen. Det senare är en åtgärd som bör vara i Solnabornas intresse. Då kan nämligen pendeltågen, via Citybanans, få mer än fördubblad turtäthet även norr och väster om Tomtebodan.

Jag har förgäves sökt besked från Trafikverket om vad som gäller. Har man fortfarande planer på att utnyttja reservatet eller är planerna skrinlagda?

Har Solna stad fått försäkran från Trafikverket att bygget av den tredje ishallen inte påverkar riksintresset Ostkustbanans framtida funktion?

Med bakgrund av ovanstående frågar jag

- Har staden fått besked från Trafikverket att utbyggnad av ostkustbanan inte påverkar byggnationen av den tredje ishallen?
- Om svaret är nej – räknar byggnadsnämnden med att ostkustbanan inte kommer att påverka ishallsbyggnaden?

Solna den 26 september 2016

Björn Bränngård (BEP)