

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings verksamhetsberättelse för år 2019

Föreningen har aktivt agerat för att bevara och förbättra miljön och hindra miljöstörande verksamheter i vårt område. Styrelsen har utöver årsmötet träffats 3 gånger för att diskutera och besluta om aktioner i aktuella frågor, planera på längre sikt och göra medlemsutskick. Därtill har Östermalms stadsdelsnämndsmöten och flera samrådsmöten bevakats, många skrivelser avfattats. En guidad vandring i Gärdet-Hjorthagen har gjorts. Under året har samarbetet fortsatt med andra medlemsorganisationer inom FFE, Förbundet för Ekoparken.

Det har blivit ett växande problem att allt mer makt och beslut fattas av Stockholms exploateringsnämnd, som saknar ansvar. Den kan i princip föreslå exploatering var som helst, i parker, i Nationalstadsparken eller ute i vattnet. Men de kalkyler man gör saknar helt värdering av miljövärden. Det innebär att historiska landskap skadas, fria vattenytor försvinner och att man byter namn på ytor i stora parker som får annat tillägg än park. Då blir det lättare för andra nämnder att acceptera att vuxna träd fälls och spridningsvägar försvinner. DLVs ordförande har sökt uppmärksamma det.

Ett detaljplaneförslag för Kolkajen längst i öster på Gasverkstomten i Hjorthagen omfattade från början ingen bebyggelse ute i Lilla Värtan vid Husarvikens mynning och ner mot Ropsten. En fördjupning av MKB 2016 omfattar dock flera påldäck ute i Lilla Värtan, bl a en ny ö, som föreslås bebyggas längs Nationalstadsparkens gräns. Ett samråd om vattenverksamhet hölls 2017 och 2019 hölls kompletterande samråd om muddring av underliggande sediment. Utan att detaljplaneförslag granskats om 5,5 hektar stora påldäck - 10% större än hela Laduviken - har flera markanvisningar utdelats i Kolkajen. De två på ön laglighetsprövas. Byggnad av ön kan strida mot EU-domstolens beslut att ytvatten då ej får försämrats och kan innebära betydande miljöpåverkan på Nationalstadsparken, fisk och groddjurs lekområde och habitat. DLV har med enfaset avstyrkt byggande av ön.

I november startade uppgrävning av starkt förorenad mark i Kolkajen-Ropsten. Risken var så stor att personer utsattes för kraftig stank och damm i närheten att känsliga personer uppmanades att undvika perioder med ofördelaktiga vindar att vistas i östra delen av Hjorthagen under arbetets tid. När motsvarande arbete med uppgrävning av tjärfack i Ropsten gjordes 2003 angavs ej denna varning och människor blev akut sjuka. DLV påtalade också att skyddsdräkter ej användes i början.

Bygget av Hjorthagstornet på Stora Gasklockans plats kom ej igång då Oxcar Properties sköt upp betalning av markavgift flera gånger. DLV var emot tornet som kunde störa berguv i området.

En CNG-gasdriven ledbuss exploderade och brann upp efter att en nyutbildad ung förare kört in i taket på den bara 3 meter höga Klaratunneln och skadat gastankarna på busstaket. Bussen var ej i trafik. DLV har ofta varnat för detta och att tankbilar med LNG-gas får köra på Stockholms gator. Planer finns att bygga ett nytt LNG-lager nedanför Hjorthagskyrkan när Loudden bebyggs.

DLV överklagade miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut att lämna exploateringskontorets anmälan om uppförande/drift av ett masslogistikcenter inom Ladugårdsgärdet 1:4 utan åtgärd som byggts mycket nära bostäder på Sehlstedtsgränd 9 och Öregrundsgatan 17. I 20 år kan där hanteras 720 000 ton massor med 600 lastbilstransporter/dag inklusive returerna. Från det forslas en 14 meter hög och 309 meter lång inbyggd bandtransportör massor till båt. DLV utvidgade sina farhågor över miljökonsekvenserna för boende m fl i synpunkter på ansökan om tillstånd att behandla även farligt avfall. DLV fann väsentliga fel och brister i ansökan och tillhörande MKB. DLV anser att bättre plats för sådant masslogistikcenter vara Loudden eller Frihamnspiren direkt intill kajplats.

DLV begärde att MÖDs oeniga dom om den stora utbyggnaden av studentbostäder i kv Väbeln 3 i Nationalstadsparkens spridningsväg överprövades av HD. HD avslag dock DLVs invändningar.

Om storkvarteret Garnisonen längs Karlavägens esplanad har Vasakronan fört hemlig förhandling att lagligförklara höjden för det högsta f d FOA-huset, som byggts 4 våningar högre än vad stadsplan medgav. Det kunde staten göra då man på den tiden ej behövde rätta sig efter plan. När Vasakronan bildades och allmänt ändamål ej längre gällde ansågs ytan fullbyggd och de 4 våningarna ej planenliga men Vasakronan gavs bygglov till takvåning utan att närmast berörda underrättades. MHS tanke på ett 18-vånings höghusbygge i lekpark vid Valhallavägen-Jungfrugatan avvisade sbk

I detaljplan för kv Genua 1 vid Kampementsbadet på Ladugårdsgärdet föreslås både påbyggnad av befintligt hus och bygge av hus i gräns och spridningsväg för Nationalstadsparken. DLV avstyrkte.

I detaljplan för Gasverket Östra föreslås spaltgasverk och marketenteri rivas, vilket ansågs vara i dåligt skick och ersättas av ett betongklosschabrak. Någon begriplig information om den 1:a, 2:a eller 3:e epoken i Gasverkets industrihistoria blir då svår att utläsa. DLV föreslog nya huset i mera passande stil som Gävle södra station, ritad av Gunnar Wetterling. Ett höghus och hus längs Gasverksvägen skymmer Hjorthagsparken. Höghuset bör utgå och de andra husen måste sänkas.

I granskning av detaljplan för Skeppsholmsviken 6 med utvidgning av Gröna Lund anser DLV att det vara olämpligt att berg- och dalbanan m m flyttas nära och högt över Galärvarvskyrkogården.

Nationalstadsparkens grönytor blir alltmer hopträngda av byggen. I detaljplan föreslås Hermods bygga skolna i parkens gräns, getingmidja och spridningsväg i slänt vid Gärdets T-baneuppgång vid Värtavägen. DLV förkastar tanken. Sbk trodde att parkens gräns på karta var en cykelväg!

DLVs krav att inga lastbilstransporter med sprängsten m m från större byggplatser ska köra genom innerstaden utan istället med pråm har fått gehör vid nya exploateringar i Norra Djurgårdsstaden. Likaså prövas att flytta transporterna vid utsprängning av T-bana till Nacka från lastbil till pråm från Blasieholmen. De skulle annars ha gått genom gatorna på östra Östermalm till Norra Länken.

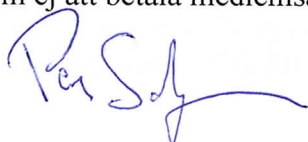
Roslagsbanan i tunnel från Frtescati via Odenplan till Centralen anges börja byggas 2020. Det ger plats för 500 bostäder på Östra stations spår. Hur Albano kan få någon tågstation är ännu osäkert. Bygget av nya Lilla Lidingöbron för spårväg, gång och cykeltrafik påbörjades. Invigning av Folke Bernadottes bro över Djurgårdsbrunnviken mellan Tekniska Museet och Rosendals slott skedde.

2019-06-04 höll MMD förhandling vid Värtaverket med anledning av Stockholm Exergis (SE) ansökan om tillstånd till en årlig förbränning av 550 000 ton RT-flis tillsammans med 366 666 ton av tidigare lovgivet biobränsle. Därefter behandlades den fortsatta driften av kolverket i Värtan där SE antydde att en av de två kolpannorna skulle läggas ned inför nästa säsong. MMD lämnade 2019-07-10 SE sökt tillstånd för RT-fliset. Något beslut angående koleldningen har vi inte fått se.

Stockholm har satsat mycket på att öka trafiksäkerheten på gatorna med utbyggnad av 3,25 meter breda cykelbanor. Gatuastighet sänks i allmänhet från 50 till 40 km/tim och i vissa fall höjs 30 till 40 km/tim. Vad som ska gälla de alltmer vanliga elsparkcyklarnas framfart ska utredas vidare.

Årsmötet inleddes med att Cecilia Obermüller, gruppledare i Stadsbyggnadsnämnden för MP samt fullmäktigeledamot i Stockholm, talade om: "Norra Djurgårdsstaden – miljöstadsdel?" Till ordinarie styrelseledamot på 1 år fyllnadsvaldes Lars Andersson. Till styrelsesuppleant på 2 år nyvaldes Jack Valentin. Till suppleant i valberedningen nyvaldes Jan Harry Johansson. DLVs vandring under ledning av Mats Gullberg gick av stapeln 13 maj i Gärdet och Hjorthagen

Det är viktigt att vi kan fortsätta arbetet med en bättre miljö för såväl människor som djur och att ni stöder arbetet. Glöm ej att betala medlemsavgift år 2020. DLVs verksamhet fortsätter oförtrutet!



Styrelsen genom Per Schönning