

DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

DLV, c/o Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, 115 40 Stockholm, www.dlv.se mail: pofredriksson@live.se

Structor miljöbyrå Stockholm
Solnavägen 4
113 65 Solna
yvonne.andersson@structor.se

Dnr M 1600152

Stockholm 2018-09-28

Samråd tillståndsansökan för vattenverksamhet Saltkajen i Södra Värtan vid förslag till detaljplan och MKB för kv Antwerpen 2 m fl i NDS, Södra Värtan, Ladugårdsgärdet, S-Dp 2015-08816-54

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, som har till uppgift att värna om och förbättra miljön inom sitt verksamhetsområde lämnar följande synpunkter på samrådshandlingen enligt ovan. Detaljplan och MKB för Södra Värtan syftar till att omvandla Södra Värtan till tät, funktionsblandad och levande stadsdel som naturlig förlängning av staden till Lilla Värtans vatten med 1900 lgh, förskolor, kontor och handel. Där avses även utbyggnad i Lilla Värtan göras för pir med hus samt bad skyddade av grund med ombyggd kaj. De skyddande grunden hade DLV också föreslagit i samrådssvaret om förslag till ny detaljplan tidigare.

Dubbelspont avses användas vid kajbyggnad vilket ger upphov till allvarliga störningar både över land och vatten under längre tid. DLV var synnerligen kritisk till motsvarande vattenverksamhet nyligen vid anläggning av fundamenten till ny öppningsbar bro över Husarvikens mynning. Plågsamt höga bullernivåer spreds på ca 1 km avstånd framför allt över Husarviken och Fisksjöäng, som båda ligger inom Nationalstadsparken. DLV varnade oförberedda, intet ont anande promenerande föräldrar med barn och barnvagnar att närma sig.

På en visionsbild över planerad utbyggnad i Södra Värtahamnen rödmarkeras område med gränser i nord-sydlig och västlig riktning för omfattningen av ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Pirutfyllnaden och pirhuset avses väster om byggas en stor och klumpig skyskrapa, som kommer överskrida höjden på Finlandsfärjornas skorsten. I Mark- och miljööverdomstolens dom om höjden på det planerade Hjorthags-tornet i mål P 5979-15 2016-06-16 gjordes en avvägning som ska ske mellan Fortums intresse att fortsätta driva sin verksamhet och intresset av att kunna bygga ett bostadshus med höjd över Fortums skorstenar så fann Mark- och miljööverdomstolen att detaljplanen inte har utformats med skälig hänsyn till befintliga förhållanden. Detta hade DLV också framför. Även huset vid piren måste sänkas så att konflikt ej uppstår. Vissa Finlandsfärjor drivs med LNG, som måste hållas nedkyld till -162 grader för att ej riskera explosion, där gasen har särskilt riskabel inverkan över hav och näraliggande högre hus. Och riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården skulle påverkas påtagligt skadligt både gentemot Gärdesstadens funkismiljö och Abessiniens smalhus och på Stockholms särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp. Ariadne hotells ikoniska landmärke skulle som en dvärg skymmas helt från havet.



Ariadne Scandic hotell landmärke vid Värtabassängen, foto Trip Advisor, med Gärdesstaden i fonden. Ryskt fartyg i Värtahamnen, där persontrafik kördes på Värtabanan över Lidingövägen till och med 1913. Det finns ingen kulturhistorisk koppling att bygga stora klumpiga skyskrapor betydligt högre än Ariadne här. Kajen bör rymma en trädallé längs vattnet, vilket är typiskt för Stockholms andra vattennära promenadstråk.

Med den globala uppvärmningen kommer havsnivån att stiga men Stockholm vill ej höja lägsta byggnadshöjd från 2,25 (berör ca hälften av marken) till 2,7 meter över dagens havsytan.. Det anser vi inte är hållbart.

DLV invände tidigare mot att planeringen av Södra Värtan gjordes från början utan hänsyn till de allvarliga bullerstörningar och utsläpp, som fartygstrafiken medför. Länsstyrelsen höll med och dessa planer stoppades. Nu ser vi att man noggrant söker kontrollera att detta inte ska upprepas. Men vi är fortsatt oroliga för att de boende skulle komma att känna problem med bullret då lagen har ändrats och nu tillåter högre bullervärden. Till det kommer att lågfrekvent buller får överskrida gränsvärde enstaka gånger – hur det nu ska tillämpas. Det borde vara obligatorisk elanslutning för de fartyg, som ska tillåtas ligga inne vid kaj i Stockholm hamn.

Rivning och byggande av ny kaj orsakar förutom ovan nämnd pålning stora bullerstörningar. Pålningbuller kan dämpas med inbyggnad av slagaren vid dess träff med pålen. Tystare utgrävning av befintlig mark där lera lämnas kvar närmast berggrunden dämpar också. Framför allt måste transporter till och från kaj av bl a sprängsten och betong ske med båt. Tunga lastbilstransporter bör undvikas och absolut inte ske genom innerstaden. *Detta måste fortsättningsvis gälla alla planerade byggnationer av hus, tunnlar, broar m m.* Husen tar skada av de allt tyngre transporter och både gammal och ny puts ramlar ner och kan döda folk.

Underlaget anger att grumlingsrisk är liten, ingen flora eller fauna beräknas finnas i området och att vattenverksamheten inte försämrar arbetet med att uppnå god vattenkvalitet trots att havsbotten och marken innehåller allvarliga föroreningar, som kommer att beröras, som avses fraktas bort. Dricksvattenbrunn finns ej.



Per Schönning, ordf DLV