

”Centrumutvecklingsplan 2050”, diarienummer KS 2017/00472

Klimataktion har under en följd av år lämnat remissyttranden på kommunens olika planer och vi avstår här från att återupprepa allt detta och väljer att fokusera våra kommentarer på sådana delar i det nu aktuella förslaget som är av avgörande betydelse och som samtidigt har koppling till klimat.

Klimatet förändras genom en allt snabbare uppvärmning och signalerna från forskningen är inte positiva. En bromsning av de framtida temperaturhöjningarna kräver samtidigt ett väl fungerande internationellt samarbete, men pågående konflikter indikerar här stora hinder för radikala överenskommelser som ger konkreta resultat. Med stigande temperatur får vi stigande vattennivåer, inte minst genom att uppvärmning av haven får vattnet att expandera. Till detta kan vi lägga att Halmstad är en av de orter i landet som förväntas bli mest påverkade av översvämningar. Utvecklingen manar till försiktighet.

Kommunen måste planera Halmstads framtida utveckling utifrån de hot som kan förväntas, men måste samtidigt göra sin del i arbetet med att begränsa klimatförändringarna – och det med råge. Som särskilt utsatta ska vi föregå med gott exempel – det ger trovärdighet. Vad gäller kommande vattennivåer måste grundläggande vara de underlag som lämnas av SMHI, MSB och andra myndigheter, men den internationella utvecklingen indikerar klokheten i att lägga till marginaler, i synnerhet när mycket stora värden står på spel.

Utgångspunkten för framställning av planförslaget måste vara principen om det hållbara samhället, vilket innebär att det vi nu planerar inte ska bli en belastning för framtida generationer. Viktigt är här att ha en tydlig tidshorisont för hållbarheten i de detaljplaner och projekt som följer av planen. Vi ansluter oss här till hundraårsperspektivet, dvs byggnader och väsentlig infrastruktur ska kunna fungera i hundra år eller längre, räknat från tidpunkten för byggandet.

Planförslaget tar sikte på exploatering som ska kunna komma till stånd fram till år 2050. Det innebär att byggnader och väsentlig infrastruktur som tillkommer till följd av denna plan ska kunna fungera fram till år 2150 eller längre.

Grundläggande för en plan av detta slag är exempelvis:

- Framtida normal havsnivå till och med år 2150.
- Vattennivåer i havet och längs Nissan vid stormar till och med år 2150.
- Framtida grundvattennivåer till och med år 2150.
- Markens bärighet vid de vattennivåer (främst grundvatten) som kan förväntas till och med år 2150.
- Höga flöden i Nissan.
- Kombination av hög havsnivå och höga flöden i Nissan. (Dock inte max av båda faktorerna samtidigt).
- Framtida erosionsförhållanden.
- Skyfallshantering och barriärers samfunktion, även när havets medelnivå stigit.

Vad som planeras byggas måste således klimatanpassas utgående från ovanstående punkter.

På sidan 89 i planförslaget står följande att läsa:

"Översvämningar kan också inträffa till följd av en kombination av extremnivåer i havet eller höga flöden i Nissan eller skyfall och höga flöden i Nissan. Det finns även andra kombinationsrisker, exempelvis torka och skyfall samt höga vindstyrkor och höga havsvattennivåer. Dessa risker beaktas när staden byggs ut."

Det är starka ord, väldigt starka ord, och vi invänder inte, men det är just denna plan som i väsentliga drag beskriver hur staden ska byggas ut och riskerna som här markerats har bara till en begränsad del legat till grund för planen. Det hänvisas till en senare riskhanteringsplan och till detaljplanearbete, men riskhantering som berör större delen av den byggnation som avses bli en följd av denna plan kan inte skjutas till senare skeden – det arbetet måste i allt väsentligt vara avklarat innan denna plan beslutas. Det intryck man får vid läsning av planförslaget är att man börjat med stadsbilsrelaterade framtidsvisioner och först därefter funderat över förutsättningarna för planen. Visioner är väldigt bra, men de måste vila på en stadig grund av basfakta, om de ska komma till nytta.

Samtidigt som vi är kritiska ser vi positiva delar i förslaget. En sådan är att kartering har skett av förekomsten av höga temperaturer. Som följd av bland annat den aspekten betonas betydelsen av grönytor i alla områden och behovet av ytor för dagvattenhantering har beaktats. Därtill innehåller förslaget även positiva ansatser för prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Något som vi däremot helt saknar är en kartering av hur stigande grundvattennivåer, och andra klimatförändringar, påverkar befintlig bebyggelse inom planområdet. Det är väl känt att vi har befintliga områden inom dels Söder, dels Östra förstaden med påtagligt låg grundläggning och i en del fall råder redan idag problem med vatteninträngning. I dessa fall skyddar inte barriärer. Kommer all befintlig bebyggelse att kunna ligga kvar under avsevärd tid? Denna fråga påverkar helheten vid planering av kommande bebyggelse och infrastruktur. Det saknas även bedömningar av markens bärighet.

I planförslaget har behovet av skyddsrum nämnts och inom planområdet behövs befolkningsskyddsrum med betydande kapacitet, såväl för tillkommande som för befintlig bebyggelse. Alltför få skyddsrum har byggts under senare år. De nu pågående konflikterna har understrukt behovet och vi har ett upplupet underskott på skyddsrumspatser. I översvämningsskänsliga områden som även har stigande grundvattennivåer krävs särskild planering för att skyddsrum ska vara säkra och markyta kan behöva reserveras.

I förslaget ingår flera broar som bedöms behövas om byggnationen ska genomföras. Vi vill peka på att dessa måste grundläggas på ett sådant sätt att de klarar både höga vattennivåer och höga flöden i Nissan. Detta kommer att kräva ganska höga konstruktioner, vilket kan medföra besvärande bullerspridning. Nya broar för biltrafik tenderar dessutom i sig att medföra trafikökning.

Det beskrivs att alla byggnader i Stationsstaden ska ha "öppna bottenvåningar". Detta kan tolkas på åtminstone två sätt. Det ena är att husen ska stå på pelare, vilket i så fall innebär resiliens vid översvämningar. Den andra (mera troliga) tolkningen är att bottenvåningarna ska utgöras av butiker och andra publika lokaler med inomhusrelaterade verksamheter. Bygger man bottenvåningarna på i princip gatunivå blir byggnaderna istället extremt översvämningsskänsliga. I planen bör framgå vad som i verkligheten avses.

Enligt planförslaget tillkommer en stor mängd bostäder, men merparten av dessa avses byggas i översvämningsskänsliga områden. Med stöd av MSB:s översvämningsskärter kan vi konstatera att områdena H31, H33, H34, H35 och H36 kommer att vara beroende av det yttre översvämningsskyddet från cirka

år 2070, om inte de inre skydden kan höjas till tillräcklig nivå, vilket inte är undersökt. Man måste därför utgå ifrån att det yttre skyddet kommer att behövas, något annat vore en spekulativ slutsats. Till det kan läggas att vid de då aktuella nivåerna kommer vatten vid höga havsnivåer att tillföras från andra håll än Nissan, exempelvis från Fylleån och Östra stranden.

Kostnaden för det yttre skyddet är hisnande och den för några år sedan gjorda bedömningen indikerar en kostnad om 6 500 miljoner kronor, vilket exempelvis vida överstiger kommunens årliga kommunalskatteintäkter. Frågan uppkommer omedelbart om hur detta klimatskydd ska finansieras. Man kan tänka sig att kostnaden belastar exploatörerna i de aktuella områdena, eller finansieras över kommunalskatt eller av staten. De ekonomiska värden (100 års avskrivningstid) som 2070 ska skyddas utgörs huvudsakligen av den byggnation som tillkommer till följd av detta planförslag, i första hand av de fem ovannämnda områdena som avses främst bebyggas med bostäder. 2 500 bostäder planeras och kostnaden för det yttre skyddet motsvarar då närmare 3 miljoner kr per bostad. Även om det också ska byggas för andra ändamål än bostäder indikerar summan att exploateringen omöjligen kan finansiera ett yttre skydd. Vi har således, till följd av detta planförslag, en extrem framtida kostnad vars finansiering går på remiss till kommande generationer. I samrådsredogörelsen kan läsas att medel ska sökas till det yttre skyddet, vilket tyder på en spekulering i att staten betalar. Man måste då ställa sig frågan om staten verkligen kommer att betala för konsekvenser av självförvållade problem.

Ett antagande av planförslaget skulle försätta Halmstads kommun i ett allvarligt moraliskt dilemma. Vi har en princip om hållbarhet som innebär att vår generation ska efterlämna ett samhälle där kommande generationer kan ha en bra tillvaro. Samtidigt måste det vara orimligt att fatta kommunala beslut som förutsätter att staten, eller någon annan part, i framtiden ska betala mycket stora belopp som konsekvens. Det enda rimliga är att kommunen tar ansvar för sina beslut hela vägen ut.

Helheten i detta planförslag behöver omarbetas. Utgångspunkten för planarbetet måste vara planens förutsättningar. Till dessa kan man därefter foga det önskvärda.

Omfattande karteringar är nödvändiga för att ge de nödvändiga planförutsättningarna. Utöver vad som nämns ovan vill vi tillägga flödeskartering av Fylleån, kartering av markföreningar (som i delar av området kan vara omfattande) och vindpåverkan, samt vilken vågbildning som kan förväntas i översvämningssituationer.

Vi avstyrker detta planförslag i sin helhet.

Klimataktion Halmstad

Barbro Toftgård
Prosten Bergs väg 7
30292 Halmstad

Anders Bengtsson
Pelle Kroks väg 9
30292 Halmstad