

Yttrande avs detaljplan för Blocktyget 7 mfl och Bilan 21, H33b

KS 2024/00311

När Klimataktion här yttrar sig om planförslaget, gör vi det enbart utifrån klimataspekter. Vi avstår således från synpunkter kring estetik, boendekvalitet etc om vi inte ser att sådana aspekter till del har klimatrelation.

Det principiellt viktiga för oss är att verka för hållbarhet och att vi inte övervältrar problem på kommande generationer.

Vi delar upp våra synpunkter i tre huvuddelar; planupplägg, klimatanpassning, klimatförebyggande frågor, samt därefter frågor om möjliga alternativ och slutsatser.

1 Planupplägget

Planförslaget omfattar ett litet område, vilket gör att det inte går att överblicka den framtida helheten. Enligt den nyligen antagna fördjupade översiktsplanen kommer i detta fall flera angränsande områden att detaljplanläggas i närtid.

Vi behöver en grönstruktur, vi behöver begränsa omfattningen av hårdgjorda ytor och vi behöver ha bra omhändertagande av dagvatten vid kraftiga regn/skyfall. Dessutom behöver trafiklösningar och gatunätets framtida utformning kunna överblickas och rimlighetsbedömas. Ett betydande problem i detta fall är höjdsättningen på gatunätet. Det är anpassat för befintlig byggnation och är svårt att samtidigt anpassa till ny byggnation med behov av högre gatuhöjd för att klara de förhållanden som kan förväntas under den tillkommande byggnationens livstid. Därtill går det heller inte att avgöra om byggnationen påverkar grundvattnets förhållanden till nackdel för befintlig bebyggelse. Troligen sker det en strömning mot Nissan från villabebyggelsen.

En detaljplan borde här omfatta en mycket större del av det samlade området om goda framtida förhållanden ska kunna säkerställas. Därtill bör de krav som ställs på byggnationen uppfylla den kravnivå som ställs när en större samlad bebyggelse planeras. Att planeringen av det samlade området delas upp på flera angränsande detaljplaner får inte innebära att lägre krav ställs på helheten än om allt samlats i en detaljplan. Det orimligt begränsade området för denna plan gör att vi inte djupgranskat alla aspekter, då konsekvenserna svårligen kan överblickas.

2 Klimatanpassning

I planförslaget anges lägsta bjälklagshöjd till +3,5 meter. Som vi uppfattar saken är detta relaterat till tanken att byggnaderna ska klara en högsta vattennivå om +3,5 meter utan att påtagligt skadas. Detta måste ställas mot högsta vattennivå under byggnadernas livslängd. Som livslängd för ett bostadshus bör räknas hundra år eller mer, räknat från färdigställandet. Det innebär att 2140 års förhållanden i detta fall ska kunna klaras. Vilken nivå ska man utgå ifrån som högsta nivå under översvämning?

+ 1,32 meter är högsta normalvattenstånd i Halmstad år 2140 enligt SMHI för klimatscenario SP5 – 8,5, detta som 87 – percentilen, vilket innebär 13% sannolikhet för att det normala vattenståndet kommer att vara ytterligare högre. Stormar skapar en ytterligare förhöjning av vattenståndet och stormar förväntas bli kraftigare på grund av det allt varmare klimatet. Vid stormen Gorm uppmättes + 2,31, men den stormen kan knappast anses extrem i ett längre perspektiv. Normalvattenståndet vid tidpunkten för Gorm torde ha varit cirka +0,06 meter. Högsta uppmätta nivå i Halmstad enligt SMHI är +2,78. Om man summerar 83-percentilen av framtida normalnivå i havet år 2140 med uppmätt nivå under storm under nuvarande förhållanden får man siffran +4,10, men då ingår ingen säkerhetsmarginal. +3,50 är ett alldeles för lågt värde att bygga planeringen på. I tidigare prognoser har +3,61 meter angetts som högsta vattenstånd år 2100, men detta årtal saknar relevans i detta fall.

Oaktat alla dessa siffror förbättras kunskapsläget efterhand och vi får vara beredda på nya fakta. Dessvärre verkar det bli så att vi har att räkna med högre vattennivåer än tidigare bedömda. I annat ärende har Länsstyrelsen redovisat att de principer som Länsstyrelsen i Skåne län tillämpar även ska tillämpas inom Hallands län. Det innebär högre nivåkrav för klimatsäkring än de som nämnts ovan.

Det hänvisas i planbeskrivningen till ett yttre skydd mot översvämningar som kommunen planerar att anordna:

”Området kommer att skyddas framför allt med skydd längs med Nissan.” (Planbeskrivningen, sid 22)

Läser man en av bilagorna till planförslaget finns en tydlig dementi:

”Då stora delar av sträckan mellan Region Halland och fram till ny bil bro är privata fastighetsägare finansieras inte skyddet av kommunen.” (Bilagan ”Rapport inför genomförande Klimatsäkring av Halmstad centrum”.)

Det är uppenbarligen så att det ankommer på nuvarande och kommande fastighetsägare huruvida översvämningsskydd mot höga nivåer i havet och Nissan ska komma till stånd. I kommunens planering har även diskuterats att utföra en yttre barriär inklusive pumpning av Nissans vatten. En sådan kräver avancerad finansiering, men sådan har inte klarlagts. Av detta följer att byggnationen inom aktuellt område måste vara anpassad för att klara de vattennivåer som kan uppkomma under dess livslängd, vanligen bedömd till hundra år.

I planförslaget redovisas att översvämningsskydd ska kunna placeras i form av avskärmade barriärer vid entréer. In- och utpassage skärs därmed av när skydden används. Detta är en metod som endast bör komma till stånd som nödlösning vid redan befintlig bebyggelse. Ny bebyggelse ska utformas så att den erbjuder säkerhet i och med sin fasta konstruktiva utformning, dvs passiv säkerhet.

Enligt bilaga uppgår grundvattenytan inom planområdet till cirka + 0,6 meter, dock inte baserat på en lång mätserie. Om man utgår ifrån denna siffra, och utgår ifrån att grundvattenståndet i området följer havets normalnivå, samt lägger till att normalvattenståndet kan komma att vara 1,3 meter högre i senare delen av byggnadernas livslängd får man en framtida normal grundvattennivå om +1,9 meter. Detta dock beräknat utan marginal, trots stora osäkerheter. Den normala grundvattennivån ser därmed ut att hamna i närheten av nuvarande mark- och gatunivå i delar av planområdet.

Gatuhöjderna uppges i planen till mellan +2,0 och +2,67. Det är alldeles uppenbart att denna gatunivå är fullständigt otillräcklig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Gator måste vara framkomliga vid betydligt högre vattennivåer än så, bland annat för att räddningstjänst ska kunna bedrivas. När gatunivån är så extremt låg, kommer gatorna att frekvent översvämmas.

Två underjordiska garage planeras med infart från Matador- respektive Klyvaregatan. Vi har inte kunnat utläsa hur dessa ska skyddas mot översvämningar, utöver linjeavvattning vid nedfarterna. Sådan avvattning kan hantera regn, men inte översvämning. Det talas om en betongsarg runt nedfarterna, men inte höjden på denna. Att alls planera för underjordiska garage inom översvämningsområden är tveksamt. Vid den översvämningskatastrof som 2024 inträffade i sydöstra Spanien blev parkeringsgaragen dödsfällor. Totalt omkom över 200 personer och en del av dessa lär ha blivit instängda i underjordiska garage under förmodade försök att rädda sina bilar. Byggnadsdelar som grundläggs lågt måste även ha en kraftig konstruktion på bottenplattan då denna utsätts för stora lyftkrafter.

Ett nytt skyddsrum planeras inom området, men det framgår inte hur detta ska anordnas, varför denna del inte kan bedömas.

3 Klimatpåverkan av planförslaget

Byggsektorn står för en betydande del av Sveriges klimatpåverkan. Dessa effekter tillkommer såväl under byggskedet som under byggnadernas användningstid. Det gäller att planera byggnationen så att mindre miljöstörande material kan användas, att byggnaderna får en lång livslängd och att energihushållningen under driftskedet är god.

Som tidigare anförts förutsätter planförslaget att byggnaden utföres markant tung. Parkeringsgaraget i källarplanet måste utföras i armerad betong och helheten måste vara så tung att byggnaden står på plats vid översvämning. Armerad betong är det mest miljöstörande byggmaterial som kan väljas och här torde det behövas i stor omfattning. Det är svårt att tänka sig en mer klimatstörande byggmetod än den som följer av planförslaget.

Ett mycket bättre alternativ är att avstå från källarplan, under nivå för grundvatten/översvämningar, och att utföra byggnader så långt möjligt i trä, vilket innebär att koldioxid inlagras i konstruktionen. Idag har det blivit allt vanligare att bygga stora byggnader i trä. Ett exempel på detta är Sara kulturhus i Skellefteå; ett 20 våningars hus som i sin konstruktion inlagrar 9 000 ton koldioxid, detta enligt egna uppgifter. Parkeringsfrågan kan lösas på flera sätt och synkroniseras med en helhetslösning på trafiken i området. Boverket har vägledningar om klimatsmart byggande. Vi har även noterat att det i den av kommunfullmäktige antagna Energi- och Klimatplanen framgår att byggsektorns klimatpåverkan ska minskas, med hänvisning till Boverket.

En del i arbetet för begränsning av byggsektorns klimatpåverkan är att värna om byggnaders livslängd. En byggnad ska kunna användas effektivt under 100 år eller mer. Att bygga på platser som inte berörs av stigande havsnivåer är därvid en viktig åtgärd.

4 Slutsatser

- Planen omfattar ett område som idag, eller under byggnadernas livslängd, är utsatt för översvämningar. Principiellt är därmed området olämpligt för byggnation.
- Det finns stor risk för höga framtida försäkringspremier, och därmed höga boendekostnader, i och med översvämningsriskerna.
- Det finns alternativ mark att bygga på och som inte är utsatt för de stigande havsnivåerna.
- Säkerheten för liv och hälsa är åsidosatt i förslaget.
- Den lilla storleken på planområdet gör att helheten av den kommande byggnationen i området inte kan överblickas.
- Planförslaget förutsätter en konstruktiv utformning av byggnationen som är markant klimatpåverkande. Frågan är om det ens går att välja en annars relevant utformning som är mer störande för klimatet. En detaljplan bör vara så utformad att byggande kan ske med god klimatprestanda. Planförslaget ligger här inte i linje med Plan- och Bygglagen, samt Boverkets anvisningar till denna.

Planförslaget skall därför avvisas.

Halmstad 2025-05-28

Klimataktion Halmstad

Anders Bengtsson

Pelle Kroks väg 9

30292 Halmstad

Anders_pellekrok@hotmail.com