Klimataktions yttrande över förslag till detaljplan för Blocktyget 7 m fl. och Bilan 21, KS 2024/00311

Vi har i tidigare skede yttrat oss detaljerat över detta planarbete och upprepar här inte redan inlämnad argumentation, utan hänvisar till denna. Nedan lämnar vi nu synpunkter på det som förändrats, det som kommenterats och sådant som på annat sätt kommit i dagen.

Vi konstaterar att översvämningsskydd nu planeras fastighetsrelaterat och att planförslaget inte längre åberopar yttre storskaligt skydd eller barriärer längs Nissan. Våra synpunkter är i denna del således tillgodosedda.

Vi kan konstatera att +3,5 meter fortfarande används som en form av säker nivå, vilket är för lågt. Planeringen bör utgå från prognosticerad högsta vattennivå under byggnaders användningstid. I detta fall är omgivande mark så låg att hänsyn även måste tas till vinduppstuvning och vågbildning. En framtida ekonomisk effekt av för låg byggnadsnivå är höga framtida försäkringspremier.

Höga grundvattennivåer har identifierats som ett betydande kommande problem på andra håll i Halmstad och rimligt är att en ordentlig grundvattenutredning görs avseende framtida grundvattenförhållanden. Vi vet att grundvattnets nivå är tydligt varierande. En faktor som styr är framtida nivå i havet och Nissans nedre lopp, inklusive säsongsvariationer. Grundvattenutredningen avs Tullkammarkajen är en intressant varningsklocka som indikerar att framtida naturliga grundvattennivå är högre än delar av Stationsgatans vägbana. Fiskaregatan ligger lägre än Stationsgatan och det finns knappast anledning att tro att grundvattnet kommer att stå väsentligen lägre på Nissans västra sida än vad det gör på den östra. Och mot grundvatten hjälper inga barriärer. Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att det i detta fall bara gjorts ett par enkla uppmätningar av grundvattnets momentana nivå.

Vi konstaterar att detaljplanearbetet i kommunen till stor del är uppdelat i ett stort antal små delar, även i de fall planområdena är angränsande. Detta gör att man inte kan bedöma och ta ställning till en helhet. Bland annat utelämnas till stor del vägnätet. I den yttersta delen av Söder ligger centralortens avloppsreningsverk, en mycket viktig anläggning som torde ligga kvar på befintlig plats under mycket lång tid framöver. För att kunna driva och underhålla detta behövs fungerande vägförbindelser, inte minst i kritiska situationer. Kommunikationsstråket som idag används dit genom Söder är Fiskaregatan, ett stråk som ligger klart under kommande översvämningsnivåer. Vägen måste säkerligen höjas. Detta står att läsa i en kommentar i samrådsredogörelsen:

Det planerade gemensamma översvämningsskyddet längs Nissan utgår och kommer istället gå längs utryckningsvägen (Fiskaregatan). Planförslaget säkerställer i stället att tillräckligt utrymme avsätts för att översvämningsskydd ska kunna anläggas inom kvartersmarken mot samtliga angränsande gator.

Mer om detta kan vi inte hitta. Anordningar som görs längs Fiskaregatan kommer givetvis att påverka omgivningen och här vet vi inte riktigt vad som tänks. Ett besvärande faktum är att bebyggelsen på det gamla Söder ligger markant lågt och att nyttjandetiden för denna bebyggelse kan påverkas av åtgärder som vidtas i dess omgivningar.

Vi kan se att båda garageinfarterna nu ska utgå från Klyvaregatan, där gatunivån verkar vara kring +2,5 meter, långt under kommande översvämningsnivåer och så lågt att det bara är obetydligt över de översvämningsnivåer som de facto redan inträffat. Underjordiska garage utgör vid översvämningar en betydande risk för människors liv och hälsa, vilket blev tydligt vid översvämningarna i sydöstra Spanien. Försöken att rädda egna bilar blev en dödsfälla. Om underjordiska garage ändå ska byggas i översvämningsområden, krävs att översvämningsskydd verkar passivt och inte kan läcka. Skydd av typ lösa barriärer kan accepteras som ett sätt att livstidsförlänga redan färdigställd byggnation och är inte något som ska behövas inom förväntad livslängd hos bebyggelse som ännu inte uppförts. Grundläggande åtgärder för översvämningssäkerhet ska vara lösta när detaljplanen fastställs och inte skjutas över på Någonannan. I samrådsredogörelsen kan följande kommentar läsas:

Kommunen vill även framhålla att det redan idag finns flera befintliga underjordiska garage på Söder samt att ytterligare garage planeras inom andra pågående detaljplaneprojekt i området. Förekomsten av underjordiska garage bedöms därmed inte i sig utgöra ett hinder för planens genomförande.

De tekniska lösningar som krävs för att uppfylla detaljplanens krav, exempelvis avseende konstruktion, täthet, dränering och skydd mot vatteninträngning, prövas vidare i projekterings- och bygglovsskedet. Detaljplanens uppgift är att säkerställa att sådana krav kan ställas och uppfyllas.

Logiken i det skrivna är således att eftersom det finns fler underjordiska garage och fler därtill avses byggas så reduceras risken med underjordiska garage. Klimataktion bedömer att det är tvärtom, att ju fler riskfaktorer man har, desto större är den samlade risken. När nu Någonannan ska lösa säkerheten för garagen kan vi inte se hur Någonannan ska kunna åstadkomma ett passivt verkande skydd. Exempelvis torde krönta infarter kräva större utrymme för infarter än vad som finns avsatt. Det är också så att om flera källargarage skulle översvämmas vid samma tillfälle så kompliceras eventuella räddningsinsatser.

Områden som, likt detta, är olämpliga för byggnation kan ändå bebyggas om kraftfulla åtgärder vidtas, men det leder oftast till att man kommer i konflikt med det klimatförebyggande arbetet och därmed Sveriges åtaganden gentemot omvärlden, bland annat mot EU. Den konstruktion som föreskrivs bygger på användning av stora mängder armerad och vattentät betong i förhållande till byggnaders användarnytta. Dels ska byggnaderna vara skyddade upp till +3,5 meter, dels behöver konstruktionen vara så tung att vattnets lyftkrafter motverkas. Samtidigt kräver Sveriges klimatambitioner att vi bygger alltmer klimatvänligt, exempelvis genom att istället för betong använda material som inlagrar växthusgaser, exempelvis trä. Boverket har en del beskrivningar om detta. Om betong finns följande kommentar i samrådsredogörelsen:

Armerad betong medför en betydande miljöpåverkan, främst till följd av koldioxidutsläpp från cementproduktionen. Klimatpåverkan kan dock minskas genom exempelvis användning av klimatförbättrad betong, optimerade konstruktionslösningar och återbruk av prefabricerade betongelement.

Klimatförbättrad betong (egentligen mindre klimatstörande betong) har något bättre klimategenskaper än traditionell betong och är således även den klimatstörande. Vi kan inte se att det här föreskrivs något val av betongkvalitet och vi ifrågasätter om den typen av krav går att ställa. Därmed måste man utgå ifrån klimatpåverkan av gängse betongkvalitet.

Som framgår ovan planera uppenbarligen byggande av fler underjordiska garage i närområdet och vi förutsätter att det ska byggas ovanpå dessa. Det innebär i så fall att kommunen sätter i system att bygga klimatstörande, en liten bit i taget. De globala och nationella klimatambitionerna ligger fast, men Halmstad går på tvärs. Någonannan, inte vi, ska uppenbarligen lösa våra gemensamma klimatåtaganden. Om klimatkrisen ska kunna hanteras krävs åtgärder av oss alla och om vi ska få andra att arbeta konstruktivt med detta måste vi själva föregå med gott exempel.

Byggsektorn står för en betydande del av Sveriges utsläpp av växthusgaser, men Boverket har väldigt mycket råd och anvisningar kring hållbart byggande.

Detta detaljplaneförslag skall avvisas.

Klimataktion Halmstad 2026-11-15

Anders Bengtsson
anders_pellekrok@hotmail.com, 0706767916