

Tullkammarkajen "KS 2014/00280"

Klimataktions yttrande

Ett yttrande från Klimataktion tar endast upp frågor som direkt eller indirekt har relation till klimatfrågan. Frågor om tycke och smak, samt lämplighet i andra avseenden överlåter vi åt andra aktörer att ha synpunkter på.

Tullkammarkajen är ett område som i principiell mening inte lämpar sig för byggnation på grund av att vatten på ett störande sätt tränger sig på nedifrån (grundvatten), från sidan (havet vid storm) och uppifrån (skyfall). Det finns troligen inget annat område inom Halmstads kommun som i klimathänseende är utsatt i samma grad. Vår principiella ståndpunkt är att byggnation inte ska ske i översvämningssutsatta områden och att skyddsåtgärder mot översvämningar endast ska behöva planeras för skydd, och därmed livstidsförlängning, av redan befintlig bebyggelse. Vi för nedan ett resonemang kring den problematik som finns att hantera oavsett om Tullkammarkajen bebyggs eller ej.

Man får omedelbart ett intryck av att de olika dokumenten i förslaget inte korresponderar inbördes och att illustrationer är missvisande. Bilden med perspektiv från Nissan visar en låg vattennivå, frågan är hur låg? Vårt ögonmått säger att vattenytan visas under nuvarande medelvattenstånd. Samtidigt vet vi att vattenytan under den period som byggnaderna ska kunna utnyttjas (hundra år är vedertagen livslängd), i ett normalfall kommer att ligga nära nuvarande kajkant och vid stormar ännu högre. Bilden illustrerar således inte verkliga förhållanden.

"Historiska byggnader, som Tullhuset, Sjömanshuset och hamnkranen, bevaras och ges nya användningsområden. För att skapa liv och identitet i området föreslås också kulturella inslag, som evenemang och konst." (Text i förslaget)

Vi ser bilder där nuvarande Tullhuset visas med orealistiskt låga vattenytor. Översvämningsskydd är visade med placering i Stationsparken och de aktuella byggnaderna kan knappast bevaras utifrån de förutsättningar som kommer ur de bilagda utredningarna, men vattennivån visas som ungefär dagens. Illustrationerna ger alltså en felaktig bild av projektet. Varför? Enligt vedertagen praxis ska vanliga hus kunna stå i hundra år. Om vi utgår ifrån att Tullkammarkajen kommer att bebyggas under perioden 2030 – 2050, ska illustrationerna således visa hur området kommer att se sig fram till 2130 – 2150.

När vi läser dialogsammanställningen får vi ett intryck av att det samlats lösa visioner om framtiden. Det är bra med drömmar om framtiden, men dessa drömmar måste alltid utgå från förutsättningarna. Det verkar inte som att förutsättningarna redovisats som utgångspunkt för dialogerna, vars resultat därmed inte blir tillämpliga.

"Golvnivåerna i bottenplan på nya bostäder behöver ligga på 3,50 meter över vattennivån. Det tar hänsyn till en översvämning med 200-års återkomsttid år 2130. För verksamheter längs Stationsgatan är det lägre, framförallt för att få ihop nivåerna med befintlig gata." (Planförslaget)

Klimatanpassning av nybyggnadsområdena är således tänkt att ske genom höjdsättning av området. Denna metod kan fungera under fyra förutsättningar; att höjden är tillräcklig, att kommunikation kan ske till och från området och att höjdsättningen inte skapar skred eller leder till problem i kringliggande områden. Om man bortser från grundvattenutredningen, men prövar den föreslagna höjden för lägsta bjälklag om +3,50 meter utifrån stormsituationer, blir man fundersam. Den aktuella höjden (+3,50 m) är hämtad från SMHI som 200-

årsnivån av högvatten år 2130. En invändning direkt är att 2150 bör användas för att klara hundra års användningstid för byggnaderna, eftersom byggnationen lär bli utdragen i tid. Går vi till definitionen så kommer en 200-årshändelse att med 63% sannolikhet inträffa under en period av 200 år. Samtidigt är sannolikheten 39% att en 200-årshändelse kommer att inträffa under en period av 100 år. Att använda en 200-årshändelse som dimensionerande för bebyggelsen innebär i princip att ta en 39-procentig risk under byggnadernas livstid. Detta är enligt vår mening att ta en alltför stor risk och detta lär påverka försäkringspremier och möjligheten att alls försäkra mot skador av vatten. Därtill ska läggas att kunskapsläget om klimatets förändring efterhand förbättras och att detta tenderar att efterhand ge prognoser om allt högre framtida vattennivåer. Begreppen 100-årshändelse, 200-årshändelser, osv. är lite bedrägliga sett ur språklig synvinkel. Att kalla en händelse som med 0,5 % sannolikhet inträffar varje år för en 200-årshändelse får många att tro att en sådan händelse inträffar vart tvåhundra år, men så är det ju inte.

Byggnader bör i första hand utföras i trä. Att bygga i trä innebär att kol lagras i byggnaden, medan byggande i betong är kraftigt klimatpåverkande, men trä är mer känsligt för översvämning än sten och betong. En effekt av detta är att det krävs större säkerhetsmarginaler mot översvämning.

Dagvattenutredningen säger att lokalgator ska höjdsättas till +3,15. Att lägga gatunivåerna 35 cm under nivån för en 200-årshändelse innebär ett hinder för trafik och försvårar möjligheterna att exempelvis bedriva räddningstjänst i översvämningssituationer. En höjning av marken kommer även att påverka grundvattenförhållandena. Enligt programförslaget ligger Stationsgatans nuvarande körbana på en höjd som varierar mellan +2,50 och +3,35 för att vid Grand Hotell nå upp till +3,90. Frågan blir då om tanken är att planområdet ska omslutas av vatten vid högvattensituationer. Måste inte Stationsgatan höjas, men vilka blir i så fall konsekvenserna för den bebyggelse som ligger på sydöstra sidan om Stationsgatan?

För hantering av framtida stormar planeras ett så kallat storskaligt yttre skydd till en mycket hög kostnad. Hur detta ska finansieras är så vitt vi vet okänt. För det storskaliga skyddet är så här långt redovisat två alternativa lägen; det ena läget vid hamnens ytterkant och det andra läget i anslutning till planerad bro. Det storskaliga skyddet innebär att Nissans mynning stängs och att åns flöde pumpas förbi.

Vi tror att man måste utgå ifrån placering på hamnens utsida för att tillräckligt skydd ska kunna uppnås, men det nu föreslagna planprogrammet leder oss att tro att läget vid bron är det som avses användas. Ett problem vid placering i anslutning till bron är även närheten till bostäder. Det handlar om mycket stora pumpar och kraftigt dimensionerad reservkraft. Buller och avgaser kan bli ett problem.

Resultatet av den bifogade grundvattenutredningen är alarmerande. En betydande egenhet i området är de mycket höga grundvattennivåerna, vilka kommer att stiga ytterligare i takt med Nissans normalnivå. I det rosa området (närmast Stationsgatan) enligt grundvattenutredningen hamnar grundvattennivån på + 3,96 m. Golvnivåerna i bostäder ska ligga på +3,5 m med avseende på översvämningar, men golvytorna ska ligga lägre närmast Stationsgatan pga anpassning till gatan. Således kommer grundvattenytan att överstiga gatunivån och lokaler i bottenplan närmast Stationsgatan kommer att stå under vatten. Betydande problem torde även uppkomma i kringliggande stadsdelar.

Man kan starkt ifrågasätta om läget är fullt så dramatiskt som grundvattenutredningen visar, men även om man gör betydande avdrag på prognossiffrorna utgör utredningen en tydlig varningssignal och höga grundvattennivåer är ett idag känt faktum. Vi förvånar oss över att det aktuella planförslaget över huvud taget läggs fram utan att grundvattenförhållandena undersökts noggrannare. Utredningsresultatet, om det är korrekt, innebär att stigande grundvattennivåer är ett större hot än kommande stormars stigande vattennivåer. Mycket talar för att de stigande grundvattennivåerna kommer att vara den mest svårbemästrade effekten av klimatförändringarna för Halmstads del och mot stigande grundvatten hjälper inga invallningar. Uppenbarligen finns ingen bra kartering av grundvattennivåerna och det är hög tid att

etablera fler mätpunkter, samla mätvärden systematiskt och prognosticera. Vilka områden kommer att få problem och när kommer problemen? Halmstad är flackt och mycket stora områden har sin grundvattenavrinning till havet och Nissan. Detta borde vara långt viktigare att satsa resurser på än att utarbeta planer för byggnation inom kända översvämningsområden. Den planerade byggnationen på Tullkammarkajeni, inklusive gångtunnlar kommer givetvis att påverka grundvattennivån inom stora områden, men ingen lär kunna säga i vilken grad, av brist på mätserier.

Stationsparken verkar vara ett område vars nivå bibehålls. Här är markerat öppna dagvattenlösningar och sådana är principiellt önskvärda. Problemet är att grundvattenytan ligger högt och hotar befintlig bebyggelse. Öppna dagvattenlösningar kan leda till att en del av detta vatten kommer att infiltreras och därmed öka grundvattenbildningen vilket medför att dessa lösningar bidrar till att höja det redan höga grundvattnet ytterligare. Hur förhindras detta, ska det vara täta konstruktioner? Frågan är också hur dagvattenlösningarna ska höjdsättas. Med tanke på skyfall, i både planerade och befintliga områden, bör vattnet rinna med självfall, men hur hanteras då de stigande grundvattennivåerna och nivåer vid storm?

Kajundersökningen visar att kajen är spontad med, såvitt kan ses, tät spont. Är detta lämpligt med tanke på grundvattensituationen? Grundvattenutredningen indikerar inget problem här, men frågan kvarstår: är kajkonstruktionen begränsande för grundvattenutströmningen mot Nissan? Såvitt kan utläsas ligger de vattenförande skikten relativt ytligt, medan skikten därunder utgörs av silt med dålig vattenföring.

Planprogrammet bygger sammanfattningsvis på ett alldeles för svagt och motstridigt underlag och förutsättningarna måste klarläggas innan ett eventuellt planarbete kan göras. Vad som måste bli föremål för en omfattande utredning är nuvarande och förväntade grundvattenförhållanden och den utredningen måste omfatta stora delar av de östra stadsdelarna.

Vi ser en bättre lösning för Tullkammarkajen. Problemet vid stormbaserade översvämnningar är att vatten pressas upp genom Nissans mynning och ger en höjd vattennivå upp i vattendraget. Nivåtoppen är relativt kortvarig. Idag dämpas toppen av att vatten kan flöda ut över stora delar av det nu aktuella planområdet. De barriärer som nu placeras längs Nissan tar bort denna dämpning, vilket driver upp Nissans stormnivå i centrala Halmstad.

Vi föreslår istället en resilient park, utan kaj, och där marken möjligen sänkts något i syfte att öka dämpningsvolymen. Detta skulle minska högvattennivåerna i centrala Halmstad under stormar. Att ta bort den kajkonstruktion som i vårt förslag inte längre fyller någon funktion, eliminerar framtida underhåll, fallrisk och gör att grundvattenutströmningen inte riskerar att bromsas. Om den förorenade marken får stanna inom området skapas möjligheter för lokal behandling av föroreningarna.

Ett bra exempel på en välfungerande resilient park kan vi se i Getinge.

Klimataktion Halmstad

Anders Bengtsson