



Tillväxtavdelningen
Vellinge kommun
235 81 Vellinge

Gällande planprogram för ny bebyggelse vid Falsterbokanalen.

Falsterbonäsens Naturvårdsförening (FNF) har tagit del av och noga studerat planprogrammet. Nedan följer våra synpunkter.

SAMMANFATTNING

FNF anser:

- att den storskaliga bebyggelse som planeras på FK:s pirarmar helt ska avvisas. Visst kan en förändring ske av pirarmarna men då med ett helt annat fokus på allmänna intressen och med tydligare fokus på hamn och båtliv.
- att Parisavtalet för framtidens globala klimatpolitik kräver en helt annan politisk medvetenhet av Vellinge kommuns beslutsfattare.
- att exploateringen av Falsterbokanelen riskerar att påverka Natura 2000-området Falsterbo-Foteviken i och med den ökande bebyggelsen och de omfattande schaktnings- och uppfyllnadsarbetena. Tillstånd enligt Miljöbalken krävs.
- att Vellinge kommun påtagit sig ett oöverskådligt stort kostnadsansvar för sanering av kanalområdet och underhåll av kanalen.

ALLMÄNN INLEDNING

En tillväxtstrategi i turbofart

Vellinge kommun har tillväxt som ett fundament såväl i sin organisation som i sin vision för långsiktig utveckling. FNF anser däremot att tillväxt inte bör vara ett mål i sig, vilket dock tycks vara ett credo för de flesta kommunpolitiker. Ofta rättfärdigas utbyggnaden med att den behövs för att "möta efterfrågan" eller "öka skatteunderlaget".

Tillväxt i vissa delar av Vellinge kommun kan vara positiv, t ex så att en ICA-butik bär sig i Västra Ingelstad etc, men i andra delar av kommunen får tillväxten negativa följder med ökad förtätning, ökad trafik och ökade påfrestningar på miljön.

Fokus på tillväxt i Vellinge kommun är en allvarlig felprioritering. Vi ser en pågående destruktiv överexploatering av värdefull naturmark vilket på sikt kommer att få stora

konsekvenser. Det är förvånansvärt i ljuset av att fler än åtta av tio invånare anger att de bosatt sig här just pga de höga naturvärdena.

Vellinge kommuns expansiva tillväxtstrategi leder för närvarande till en 200-300% ökning av byggandet jämfört med de senaste tjugo åren. Detta går självklart ut över livs- och boendekvaliteten i kommunen, vilken är beroende av goda förutsättningar för friluftsliv, rekreation och naturupplevelser, vilka i sin tur bidrar till bättre folkhälsa samt skapar attraktiva förutsättningar för besöksnäringen.

Från FNFs håll försöker vi lyfta fram och synliggöra tillväxtfokuseringens ekologiska kostnader, men också de långsiktigt ekonomiska och sociala kostnaderna. Vi menar att vår kommun måste växla in på nytt spår och allvarligt överväga ett nytt mer långsiktigt hållbart alternativ.

Övergripande stadsbyggnadsprinciper

En kommun bör alltid ha en strategi rörande sin framtida bebyggelseutveckling och fastställa vissa principer som inte ska "rundas". Detta för att minimera konflikter i ett tidigt skede och få en bra balans mellan allmänintressen och särintressen. Ärendet Falsterbokanalerna (Fk) innebär en flagrant överträdelse rörande hänsyn till skyddsområden och landskapsvärden. I ärendet Fk pressar man bebyggelsen precis till gränsen mot internationellt skyddsvärda vattenområden med stor biologisk produktion. Det rimliga är istället att man bibehåller viktiga buffertzoner mellan ny bebyggelse och skyddsområden.

Naturen i Vellinge kommun har lockat många stadsbor att flytta hit. Det nu aktuella projektet har som målsättning att skapa något som redan finns på nära håll i Malmö, Limhamn och Trelleborg, nämligen "*en urban miljö vid havet*" (citat från planprogram). De som flyttat från sin urbana miljö till Falsterbonäset och Höllviken har gjort det för att komma närmare naturen och bort från den urbana miljön. Därför borde man från kommunens sida i stället sträva efter att bibehålla en miljö med lantlig naturnära prägel - det är ju det man utger sig för att erbjuda dem som flyttar hit. Om Vellinge kommuns intentioner att urbanisera kanalområdet blir verklighet finns det ju inte längre någon anledning att flytta hit.

Ekosystemets funktion och den biologiska mångfalden ska enligt planen säkerställas och utvecklas. Man tror att man ordnar detta med några Serumtak när man samtidigt fyller ut grunda bottnar och grundar upp kanalslänterna och fyller igen delar av kanalen. Det staplas trendiga honnörsord på varandra utan att egentligen tänka efter vad som blir följden. Sådana ord är RESURSSMART, KLIMATSMART, VARIERAT, LEVANDE INTEGRERAT, HÄLSOSAMT, RESILIENT, FLEXIBELT.

Bilden, som ständigt återkommer, visar den rofyllda kanalkanten med vegetation som vid en å. Detta fordrar uppgrundning i kanterna och uppgrundning på sikt av hela kanalen, som ju ska kunna utnyttjas för nöjestråfik med segel- och motorbåtar men också vid behov för fartyg med större djupgående. Bilden är inte rättvisande och visar tydligt hela projektets dubbelhet.

När det gäller landskapsbilden så har en väl förankrad princip varit att ny bebyggelse ska smälta in i befintlig vegetation ("*hus i tallskogen*" enligt kommunens eget sätt att uttrycka det) såvida inte tekniska byggnader eller märkesbyggnader motiverat annorlunda. Fk är istället ett brutalt intrång i landskapet såväl som i det historiska minnesmärke som kanalen

och dess omgivning är och som nu riskerar att helt få sin historiska gestaltning sönderstyckad.

Skulle bebyggelsen på pirarmarna bli av så blir detta sannolikt den första etappen i en stegvis exploatering av hela kanalområdet för exklusiva bostäder.

Allmänintresse eller särintresse

"Offentliga rum" förekommer i planförslaget som ett honnörsord, vilket det ju också är – så länge man låter det få vara just ett offentligt rum.

Båda pirarmarna, med en storslagen utsikt över havet, används redan idag av allmänheten, inkluderat fritidsfiskare och sjöscouter, som promenadstråk och som platser för rekreation. Användningen av pirarmarna för dessa ändamål blir definitivt inte större och/eller bättre om man blockerar stora ytor med bostadshus - med allt vad det innebär i form av inskränkningar av det offentliga rummet - jämfört med dagens möjligheter till fritidsaktiviteter inom området.

Vår tro är att de föreslagna bostadsrätterna på pirarmarna (i princip) till stor del kan ses som sommarlägenheter, vilket kommer att göra området ödsligt halva året. FNF befarar att förslaget indirekt skapar en "gated community" under högsäsong. Privatiseringen genom bostäder på ett alltför litet utrymme kommer i praktiken att utestänga allmänheten, om än inte juridiskt.

Det saknas beräkning av ekosystemtjänster

Vellinge kommun tillstyrkte en motion från MP i juni 2011 gällande beräkning av ekosystemtjänster i Vellinges natur. FNF saknar dock en samlad inventering och bedömning av värdet av ekosystemtjänsterna i det aktuella området. Vi menar att underlaget inte är komplett innan en sådan bedömning gjorts.

Klimatkonsekvenser

Planläggning och beslut ska ske med hänsyn till miljö- och klimataspekter, bl a genom att den anpassas till väntade klimatförändringar (2 kap 3 § miljöbalken). Därför skall försiktighetsprincipen alltid gälla. Om man inte kan garantera skydd på lång sikt skall man inte heller bygga.

Redan nu har Sverige antagit en kurs mot ett fossilfritt Sverige 2045 och undertecknat ett Parisavtalet för framtidens globala klimatpolitik. Vissa kommuner har tagit detta till sig och ser till att klimatpolitiken genomsyrar kommunen, särskilt inom samhällsbyggnad. FNF kräver att Vellinge kommun inte bara ser klimatavtalet i Paris som ett rundningsmärke utan på allvar infogar klimatmål, klimatinnovation och klimatsäkerhet i aktuella byggprojekt. FNF finner inte att Fk-projektet har en tillräcklig klimatsäkerhet t ex rörande vattenståndshöjningar. Falsterbonäset står inför en stor utmaning i framtiden på grund av klimatförändringar och de stigande havsnivåer som dessa medför. FNF ifrågasätter generellt lämpligheten av att tillåta ytterligare utbyggnad innan beslut om långsiktiga lösningar på hur Vellinge kommun skall skydda Falsterbonäset mot stigande havsnivåer är tagna.

SPECIFIKA SYNPUNKTER

Åsiktsförklaring mellan Sjöfartsverket och Vellinge kommun

Bakgrunden till detta högriskprojekt – åtminstone för kommunens skattebetalare – är ett *letter of intent*, som tecknats mellan Sjöfartsverket och Vellinge kommun. Avsikten är att Vellinge kommun skall ta över kanalfastigheten, dock ej villkorslöst.

Vi är mycket kritiska till överenskommelsen och dess konsekvenser. Den ligger som grund till kommunens planerade hårdexploatering av kanalområdet. Om den genomförs kommer värden av stor betydelse för naturen, de boende, trafiken, båtklubben, sjöscoutkåren, friluftslivet, turismen m.fl. att försämrast. Förändringarna är så stora att det inte är osannolikt att Vellinge kommuns attraktionskraft kommer att minska.

Det finns flera skäl att vara kritisk mot avsiktsförklaringen, av vilka vi vill lyfta fram några:

1. Den verksamhet som Sjöfartsverket bedriver i bojverkstaden på västra sidan och i en tidigare verkstad på östra sidan är av sådan karaktär att områdena måste saneras. I dagsläget finns av allt att döma ingen vetskap om hur omfattande saneringen kommer att bli, och därmed är det också oklart hur stora kostnaderna kommer att bli.

Det är oansvarigt av kommunen att ta på sig ansvar för saneringen - utan att veta vad det kommer att kosta.

Möjligen är det inte bara oansvarigt utan rent av olagligt. I Sverige tillämpas den internationellt vedertagna **polluter pay**-principen, dvs. den som orsakar en förorening skall också betala erforderlig sanering.

Det bör göras en ordentlig utredning om vad som skall gälla i detta fall; det kan knappast vara rimligt att skattebetalare i en kommun skall betala för en statlig myndighets förorenande (Sjöfartsverket är ett affärsdrivande verk, och självklart ligger det därför i deras intresse att lasta över så mycket kostnader som möjligt på någon annan).

2. Av beredskapsskäl och transportskäl skall kanalen även i fortsättningen hållas öppen, och kommunen skall medverka till att så blir fallet. Det innebär bl.a. krav på att farledsdjupet ej får understiga ett visst minimivärde, vilket i sin tur innebär att framtida muddringar för att upprätthålla detta skall bekostas av kommunen. Att betala kostnaderna för Sjöfartsverkets under många år eftersatta underhåll i detta avseende kan knappast anses vara en angelägenhet för kommunens skattebetalare.

3. Sjöfartsverkets underhåll av kajer etc. har i mångt och mycket inte bara varit dåligt, utan rent av obefintligt. Kostnaderna har skjutits på framtiden och kommer enligt avsiktsförklaringen att bestridas av Vellinge kommun.

Det kan knappast anses vara en angelägenhet för kommunens skattebetalare att betala kostnaderna för Sjöfartsverkets under många år eftersatta underhållsarbete.

Som framgår av ovanstående har kommunen påtagit sig ett oöverskådligt stort kostnadsansvar. Kommunen avser att, genom försäljning av mark (som i dag till stora delar utgörs av vatten) till exploatörer, få in så mycket kapital att det inte direkt skall behöva belasta skattebetalarna.

När man väljer att lokalisera nya bostäder till olämpligast tänkbara plats (utfyllnad vid pirarna) blir kostnaderna så orimligt höga att bebyggelsen inte kommer att bestå av sådana lägenheter som kommunens företrädare säger sig behöva, dvs. som ligger i en

prisklass för medelinkomsttagare. Risken är stor att området endast kommer att bli sommarvistelse för höginkomsttagare, som inte är skattebetalare i kommunen.

Påverkan på Natura 2000-områden

Planområdet ligger med en sjuttio meters buffertzona väster om kanalen, men på piren på den östra sidan (den sida där man planerar flest lägenheter), direkt i anslutning till Natura 2000-områdena Falsterbo-Foteviken (Fågeldirektivet, SPA) och Falsterbohalvön (Art- och habitatdirektivet, SCI/SAC).

I direktiven för Natura 2000-området Falsterbo-Foteviken anges att de största riskerna för områdets naturtyper och Natura 2000-arter är:

- **Bebyggelse** – Området, och själva Falsterbohalvön i synnerhet, är mycket tätbebyggt, ofta på eller i anslutning till värdefulla fågellokalerna, och detta står i direkt konflikt med det naturliga fågellivet.
- **Överbefolkning** – Tidvis rör sig mycket stora mängder folk på Falsterbohalvön, främst på sommaren då turism, badliv och större evenemang som Falsterbo Horse Show sammanfaller. Nettoeffekten av folkmassorna blir ett ökat tryck på naturen, främst i anslutning till vägar, stränder, rastplatser och parkeringsbara ytor uppstår störningar, slitage och nedskräpning.
- **Hundar och hästar** – Lösspringande hundar under häckningssäsongen kan vara förödande för fågellivet. Ridning på stranden eller i vattnet i känsliga områden under häckningssäsongen kan också ha negativa effekter på fågellivet.
- **Friluftsliv** – Främst badturism, men även annat rörligt friluftsliv kan störa häckande eller rastande fåglar. Utövande av sport- eller rekreationsverksamheter såsom kitesegling, vattenskidåkning, drakflygning, vindsurfing, jetski-åkning eller flygning med modellflygplan kan störa fågellivet både ljudligt och visuellt.
- **Sandtäkt och annan exploatering** – Eventuell täkt av sand eller annan exploatering inom området kommer att förstöra värdefulla habitat samt störa fågellivet. Exploatering och störning av grunda bottnar (t.ex. genom muddring, utfyllnader eller utbyggnad av småbåtshamnar) påverkar bottenfaunan negativt och därigenom även ett antal olika fågelarter.

Exploateringen av Falsterbokanalerna kommer att på ett eller annat sätt riskera att påverka Natura 2000-området Falsterbo-Foteviken på alla dessa punkter. Det finns stor risk för ökad rörelsestörning (rörligt friluftsliv, lösspringande hundar och katter, vattenskotrar) i och med den ökande bebyggelsen och befolkningens mängd i anslutning till området. De omfattande schaktnings- och uppfyllnadsarbetena kommer att verka störande. FNFs uppfattning är därför att tillstånd enligt 7 kap 28§ miljöbalken krävs.

I direktiven för Natura 2000-området Falsterbohalvön noteras att "omgivande marker ska skyddas mot exploatering, grundvattensänkande åtgärder mm med stöd av gällande lagstiftning (plan- och bygglagen, miljöbalken med flera lagar)."

Länsstyrelsen anser dessutom att exploateringsgraden i anslutning till Natura 2000-områdena Falsterbo-Foteviken och Falsterbohalvön redan är hög, vilket står i konflikt med fågellivet (Länsstyrelsen Skåne, 2005a-b). Bl a anser länsstyrelsen att biotopkvaliteten i området har försämrats överlag, vilket har lett till att strandängarnas fågelpopulationer blivit mindre, trots det starka lagstadgade skyddet som Natura 2000 innebär (Ehnbom och Karlsson, 2013; Länsstyrelsen Skåne, 2011).

Påverkan på marina reservatet, Norra Ljunghusen-reservatet och Ramsar

Precis som med Natura 2000-områden kommer marina reservatet, Norra Ljunghusen-reservatet och Ramsar-områden att påverkas negativt av exploateringen framförallt genom ökad störning från hotellgäster samt de boende i 300 lägenheter, samt deras eventuella hundar och katter, vattenskotrar etc.

Kanalkanterna

Kanalens östra och västra kanter ingår i naturreservaten Ljungskogens och Ljunghusens strandbad resp Kämpinge strandbad. Enligt dessa reservats förordnanden är inga av de byggnationer och förslag som t ex båtbygggor, utegym, ”flytande parker” och ”blomstrand planteringar” tillåtna.

Påverkan på riksintressen

Den storskaliga exploateringen riskerar påtaglig skada på riksintresset för Kustzonen och Friluftslivet i så måtto att friluftsliv och tillgänglighet till kust påverkas markant.

Utfyllnader i vattenområden

Nordvästra pirarmen

För att undvika störningar av Natura 2000-området kan det inte anläggas badstrand eller göras utbyggnad utöver vad som behövs för att styra bort tång och annan detritus på den nordvästra pirarmen. Om det görs en strand leds badande direkt ut mot Black med störningar på djurlivet som följd. Buffertzonen måste finnas för att minska störningen i och nära Natura 2000 områden.

Utfyllnaderna bör dessutom göras så små som möjligt och bara syfta till att hindra upplagringen av detritus. De första 45 cm av vatten har den högsta produktionen i havet pga stort ljusgenomsläpp, stor yta för upptagning av syre och näringsrikedom pga närheten till land och gamla driftvallar. Utfyllnader bör därför inte göras annat än om för att minska risker för igenväxning och kraftig bakterieutveckling.

Utfyllnaden utanför nordvästra pirarmen bör inte utformas förrän man gjort en modell över hur strömningen i vattnet rör sig. Redan nu måste pirarna påverka strömningen även om det inte är jämförbart med vad som t ex händer vid Skanörs hamn.

Sanden från Slusan och inseglingsrännan till Skanörs hamn kan inte användas vid Falsterbokanalerna då den behövs i Flommens naturreservat norr om Skanörs hamn. Detta diskuterades på möte med skötselrådet för Flommens naturreservat 2016-09-16.

Nordöstra pirarmen

Ingen utfyllnad bör göras vid nordöstra pirarmen eftersom flera grunda havsområden med hög produktion redan har försvunnit pga utfyllnader; bl a vid byggandet av väg 100 och utfyllnader vid Ljunghusens GK. Vi måste värna grunda vattenområden med ljusa bottenar och därmed stort ljusintag med reflektion mot botten, stor syreupptagning (yta i förhållande till volym) och närsalter från driftvallar och annan avrinning från land.

Dessa bottenar motsvarar de grunda mangroveområdena i tropikerna. Här finns dock ingen skuggning och inte lika stora möjligheter att gömma sig som i dessa. Ljusintensiteten är också pga infallsvinkeln större i tropikerna, men kompenseras av reflektionen från sandbotten.

Eventuella utfyllnader i vattnet utgör vattenverksamhet där tillstånd krävs enligt 11 kap Miljöbalken.

Sämre utsikter

Området längs Höllvikenbukten och över kanalen bjuder både vacker utsikt över Öresund och Höllviken. Landskapsbilden är så betagande vacker att Kommunen innefattar den fria utsikten i sin devis "**Bättre utsikter**".

Om kommande bebyggelse blir i enlighet med planförslaget kommer de vackra solnedgångarna att skymmas av 3-6 våningshus, och istället för en solglittrande vattenyta med obruten horisont kommer utsikten inte att bli mycket bättre än i ett stadsområde vilket som helst.

Ingen kommer att njuta mer av en promenad på piren för att det, i tillägg till hur det ser ut i dag, dessutom är 3-6 våningshus att titta på. Den störda utsikten kommer heller inte att bli mindre störd av att huskropparna måste lyftas upp ytterligare 3 m över dagens marknivå. Även den föreslagna bebyggelsen nära väg 100 kommer att effektivt förmörka utsiktarna för dem som passerar bron, och man får definitivt inte en känsla av att man rör sig i en kommun som värnar om miljön.

Landskapsbilden påverkas redan av befintlig bostadsbebyggelse öster och väster om planområdet. Att nu fortsätta med upp till sex våningar höga bostadshus kommer att ytterligare förstöra landskapsbilden.

Trafik och kommunikationer

Väg 100, med ett körfält i vardera riktningen för biltrafik och ett körfält österut för enbart kollektivtrafik, är den enda förbindelsen för genomfartstrafik till Skanör och Falsterbo. På denna väg passerar ca 12.000 per dygn varav ca 700 var tunga transporter (uppmätt 2013). Det är ytterst få tätorter – om ens någon - av samma storleksordning i Sverige som har så begränsade tillfartsmöjligheter. Visserligen är det många orter som i likhet med Skanör och Falsterbo endast kan nås på en tvåfilig väg, men å andra sidan finns det då mer än en väg som leder till tätorten. Ett avbräck på denna enda väg kan ju få katastrofala följder. Av detta skäl har man norr om bron byggt fundament för att kunna lägga ut en reservbro. Det är en tidsödande process, men efter någon dag har man en fungerande förbindelse igen. Om man bebygger området så som planen antyder, kommer dessa fundament att begravas av fastigheter, och halvön riskerar att bli en ö utan landförbindelse. Planförslagets intention att man skall försöka avveckla reservbrossystemet tyder på bristande respekt för kommuninvånarna i Skanör och Falsterbo.

Innan man överhuvudtaget börjar fundera på en utökad bebyggelse måste väg- och reservvägfrågan vara lösta. Under sommaren när fritidsbåttrafiken är tämligen intensiv öppnas bron en gång i timmen under dagtid, men vägen är redan i dag så hårt belastad att ingen öppning sker kl. 0800 och 1700. Under vissa perioder är det ytterligare begränsningar för att minska trafikstörningarna.

Om man då, som planen föreslår, signalreglerar utfarter på båda sidor om bron försvåras genomfartstrafiken ytterligare (bilar från 300 lägenheter + bilar från hotell, konferensanläggningar m.m. skall tränga sig in på genomfartsleden).

Det är inte försvarbart att skapa en sådan trafiksituation, som även ur miljösynpunkt blir förödande (start och stopp innebär att stora mängder skadliga partiklar frigörs och den högre bränsleförbrukningen vid accelerationer medför större mängder avgaser än jämn konstant fart).

I planförslaget tycker man att det räcker med 10 m avstånd mellan en väg för farligt gods och bebyggelse, vilket är felaktigt. Enligt Vellinge kommuns restriktionskarta skall det vara en byggnadsfri zon på minst 30 m utmed väg 100.

Prioritet nummer 1 i en plan för detta område bör vara att ordna med trafiksituationen, så att väg 100 fyller rimliga och berättigade krav på en genomfartsled.

Parkeringsproblematik

De ca 300 bostäderna i planen skapar enligt kommunens parkeringsnorm ett behov av ca 420-450 parkeringsplatser. Till de boendes bilar kommer behovet av parkeringsplatser till alla bilar tillhörande de personer som på olika sätt söker rekreation i området; båtägare, flanörer, besökare till kallbadhus mm. Även det förslagna hotellet kommer att behöva en stor mängd parkeringsplatser. Detta tillsammans innebär ett behov på minst 500 parkeringsplatser, lågt räknat. Inom FNF har vi svårt att föreställa oss var alla dessa bilar skall få plats. Det är tveksamt och naivt att tro att man skulle lyckas skapa lägre bilanvändning i just detta planområde så att behovet av parkeringsplatser kan minska.

Buller

Den beräkning av ekvivalenta och maximala ljudnivåer från vägtrafik på väg 100, som kommunen påstår sig ha genomfört, kommer inte längre att vara giltig med signalreglerade utfarter. Bullernivåerna kommer att bli högre, och slutsatsen blir med all sannolikhet att bullerdämpande åtgärder definitivt kommer att behövas för att ev. bostäder skall klara riktvärdena.

Båtuppställning

Vinteruppställningsplatsen för fritidsbåtarna föreslås flyttas till parkeringsplatsen på östra sidan om kanalens södra inlopp. Vidare föreslås att ett mindre antal platser anordnas på den västra sidan av hamnområdet. Båda platserna är utomordentligt olämpliga.

Båtuppställning vid västra sidan av hamnområdet.

Utöver ett mindre antal vinterplatser förespråkar planen hotell, bostäder, kontor m.m. och en lokal för båtservice (=båtvarvsaktiviteter) integrerad i detta område. Med tanke på de aktiviteter som med nödvändighet sker på ett varv eller serviceinrättning för båtar får man räkna med så stora störningar i form av buller, lukt, användning av kemikalier och andra farliga ämnen etc. att det är tveksamt om man kan få myndighetsgodkännande för detta. Dessutom är det mycket svårt att tänka sig att hotell eller bostäder med ett varv som närmaste granne kommer att utöva någon som helst attraktionskraft. Sjösättning och upptagning av båtar i detta område föreslås ske med kran. Av säkerhetsskäl faller det på sin egen orimlighet att tro att sådana aktiviteter kommer att godkännas i ett bostadsområde, och hamnen kommer inte att kunna användas för sitt ändamål, dvs. fungera som en hamn med de faciliteter som behövs både för båtar som är hemmahörande i kanalen och för gästbåtar.

Båtuppställning på parkeringsplatsen på östra sidan om kanalens södra inlopp.

Den stora båtuppställningsplatsen på parkeringen på östra sidan om kanalens södra inlopp ligger i naturreservatet Kämpinge Strandbad. Att platsen trots detta i dagsläget är accepterad som parkeringsplats för bilar innebär inte med automatik att man kan acceptera den även som uppställningsplats för båtar. Planen förutsätter vidare att en slip anordnas i anslutning till denna plats, vilket innebär att ännu mer av naturreservatet

kommer att tas i anspråk för en verksamhet som definitivt inte hör hemma i ett naturreservat. Det är dessutom uttryckligen förbjudet enligt reservatets förordnande att "företa nybyggnad eller annan anläggning, annat än dels vad som erfordras för driften av kanalen och dels ersättande av ordparabel badhytt." Hur en slip skall bidra till att hanteringen av båtarna blir miljövänlig, som planen säger, är omöjligt att förstå och måste utredas ytterligare.

Under vintern ligger detta område relativt öde. Ett ensligt beläget mörkt område, där det inte rör sig särskilt mycket människor, är som en magnet på individer med oärliga avsikter, varför man kan förvänta sig både skadegörelse och stölder på de upplagda båtarna.

Under hösten när ca 175 båtar avrustas och ännu mer under våren när de rustas kommer biltrafiken genom och i naturskyddsområdet att bli intensiv, med konsekvenser både för människorna som bor i närheten och för de värden som naturskyddsområdet är till för att skydda. Större båtar kan inte sjösättas på slip, varför man även får räkna med trafik av stora tunga kranbilar på vägen till och från uppställningsplatsen.

Naturreservatet kommer att förorenas med slipprester och annat från iordningställningen av båtar. För att inte färgflagor och lösningsmedel, oljor osv ska förorena marken fordras att ytan hårdgörs och avlopp med avskiljare anordnas så att inte färgrester från giff färger och lösningsmedel osv rinner ut i kanalen och förorenar denna. Det är dock uttryckligen förbjudet i förordnandet att på alla sätt markbereda i reservatet.

I förordnandet står dessutom att det utan länsstyrelsens tillstånd är förbjudet att "varaktigt lägga upp båtar på stranden", vilket detta förslag måste anses innebära.

Fåglar

Kanalen hyser under vintern ett rikt fågelliv, som antingen vilar i denna under dagtid och på natten söker föda i Höllviken (t ex vigg, bergand, brunand) eller söker fisk (t ex småskrak, storskrak och salskrak, skägg- och gråhakedopping) eller musslor (t ex ejder, sothöna) eller marina kräftdjur (smådopping, salskrak). Stora ansamlingar kan under vinterhalvåret hålla till i kanalen, men också utanför denna på eller vid de grunda bottnarna som är bevuxna med bl a kransalger. Bland betare på dessa kan nämnas knölsvan, sångsvan och mindre sångsvan samt simänder. Stora ansamlingar av skäggdopping och salskrak finns utanför kanalen pga förekomsten av småfisk, som också är föda för gädda, abborre, lax och laxöring. Större vitfiskar och mycket plattfisk finns också i området till glädje för bl a för de på Näset häckande havsörnarna. Ökad bebyggelse och trafik längs med östra pirarmen kommer allvarligt störa övervintrande fåglar i kanalen, allra helst som denna planeras att bli smalare. Med trafik menas gångtrafik samt fordonstrafik på land och vatten.

AVSLUTNING

Det är i dagsläget så många oklara faktorer att ta hänsyn till för en så radikal förändring av kanalområdet, att planen inte är mogen att tas. Med tanke på de stora naturvärden som står på spel och att – vilket åtskilliga företrädare för kommunen har sagt vid flera tillfällen – **en hamn skall vara en hamn**, är det ytterst tveksamt om man över huvud taget skall överväga att urbanisera området.

Planläggarna bör därför i stället fundera över varför en hamn är en hamn och varför ett bostadsområde är ett bostadsområde etc. De olika intressenterna har så pass olika infallsvinklar och intressen att man får räkna med förödande kollisioner mellan de olika

kategorierna.

Planeringen bör göras utifrån dessa ingångsvärden och med hänsyn till att man skall bibehålla miljön och bevara naturvärdena.

Ovanstående medför att planen är en dålig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Enligt 2 kap 2 § PBL samt 3 kap miljöbalken skall mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Detta är inte minst viktigt i perspektivet av att kommunens andra hamn, Skanörs hamn, på sikt riskerar att få svårt att hålla inseglingrännan öppen pga växande sandrevlar från syd. Det får som konsekvens att muddringskostnaderna kommer att stiga i taket. Den senaste muddringen som genomfördes 2015 var kostsam och detta innan reveln växt fram till hamnen i någon större utsträckning. I det perspektivet är Falsterbokanalen en viktig reträtthamn som snarare bör byggas ut (som hamn) än begränsas av massiv byggnation.

Planen medför en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken (MB) i ett flertal delar. FNF anser dock att byggnationen av hyresrätter i tallskogen (Gläntan) är det som minst påverkar kultur- och miljövärdena i området och att detta är den enda del av projektet som i nuläget skulle kunna genomföras. Dock bör kanalkanten, som ligger i Kämpinge strandbads naturreservat, lämnas orörd.

Falsterbo 2016-09-30

För Falsterbonäsets Naturvårdsförening

David Carlson / ordförande

Falsterbonäsets Naturvårdsförening, Box 32, 239 21 Skanör
info@falsterbonaset.se