Laholm



Strandparkering Laholm

version 1, april 2012

TYRÉNS

Beställare: Paul Gruber, Laholms kommun

Konsult: Tyréns AB, uppdragsansvarig Ann Cederberg, handläggare Emma Holgersson och intern granskare Anna-Karin Ekström

Arbetsgrupp: Paul Gruber, Annica Pålsson, Nils Danred, Erland Björkman, Charlotta Hansson, Karl-Axel Jansson, Tommy Palm samtliga från Laholms kommun samt Ann Cederberg och Emma Holgersson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under vintern/våren 2012.

Tyréns uppdragsnummer: 232568

Sökväg: O:\MAL\232568\DB\InDesign\Strandparkering Laholm_version 1.indd

Innehållsförteckning

Inledning 4
Bakgrund 4
Syfte och omfattning 4
Länsstyrelsens utlåtande 5
Trafik 5
Juridik, ägoförhållanden och planfrågor 7

Utmaningar 8

Studerade scenarier 9

Scenario A - samma antal platser som idag 10
Målsättningar 10
Utformning av parkeringszonerna 11
Olika alternativ 12
Konklusioner 16
Förslag 17

Scenario B - ett reducerat antal p-platser och scenario C - inga p-platser 18
Målsättningar 18
Identifierade ytor utanför stranden 18
Konsekvenser 18

Slutsatser 21
Den fortsatta processen 21

Inledning

Bakgrund

Sedan lång tid tillbaka förekommer både parkering och bilkörning på stranden i Skummeslövsstrand/ Mellbystrand, men företeelsen är ifrågasatt från flera håll bland annat eftersom det sker relativt oreglerat. Samtidigt finns det många som uppskattar möjligheten att köra och parkera på stranden.

Laholms kommuns ambition är att bibehålla och förstärka stranden som stark turistmagnet. Stranden ska vara en tillgänglig målpunkt året om.

År 2003 hade Laholms kommun ett möte med Länsstyrelsen som behandlade ett granskningsyttrande för Översiktsplanen 1999. Yttrandet handlade om att kommunen bör ha som mål att successivt minska antalet parkeringsplatser på stranden. Länsstyrelsen avsåg att följa avvecklingsplanens genomförande, vilket man ansåg borde ske under en tioårsperiod.

Efter ett besök av Länsstyrelsen hos Laholms kommun under 2010, bestämde Länsstyrelsen att öppna ett specifikt tillsynsärende om strandtrafiken i Laholms kommun då inga direkta förändringar skett sedan år 2003. Syftet med ärendet var att utreda vilka juridiska aspekter som fanns och att uppta en diskussion med kommunen om vilka åtgärder som behöver vidtas för att förbättra förhållandena.

Slutsatsen av ärendet är att Länsstyrelsen gör bedömningen att dagens motorfordonstrafik på stranden sannolikt strider mot förbudet i 1 § terrängkörningslagen och att åtgärder för att reglera förhållandena behöver vidtas.

Syfte och omfattning

Syftet med föreliggande utredning är att studera problematiken med bilkörning och parkering på stranden i Skummeslövsstrand/Mellbystrand ur ett konkret och praktiskt perspektiv samt att föreslå åtgärder och konsekvensbeskriva dessa.

I arbetet görs ingen värdering kring huruvida parkerade bilar på stranden är en kvalitet eller inte, utan åtgärderna beskrivs enbart utifrån följande konsekvenser:

- Förändringar av trafikflöden och fördelning av trafiken (översiktligt)
- Tillgänglighet för olika grupper
- Framkomlighet för boende i området och nyttotrafik såsom Räddningstjänst, sopbilar etc.
- Störningar för kringboende

Tre scenarier studeras:
A. samma antal platser som idag (ca 1500)
B: ett reducerat antal platser
C: inga platser

I arbetet ingår inte att studera det rättsliga och juridiska perspektivet, däremot tas hänsyn till planmässiga möjligheter.

Frågan om bilkörning och parkering på stranden utreds både utifrån ett kortsiktigt och ett långsiktigt tidsperspektiv. Fokus ligger dock på att föreslå lösningar som i det korta tidsperspektivet styr upp och effektiviserar parkeringen på stranden.

Länsstyrelsens utlåtande

Slutsatsen av Länsstyrelsens tillsynsärende är att Länsstyrelsen gör bedömningen att dagens motorfordonstrafik på stranden sannolikt strider mot förbudet i 1§ terrängkörningslagen och att åtgärder för att reglera förhållandena behöver vidtas. Länsstyrelsens beslut innebär att endast parkering kan tillåtas på stranden, däremot ingen bilkörning. Länsstyrelsen föreslår att följande punkter åtgärdas:

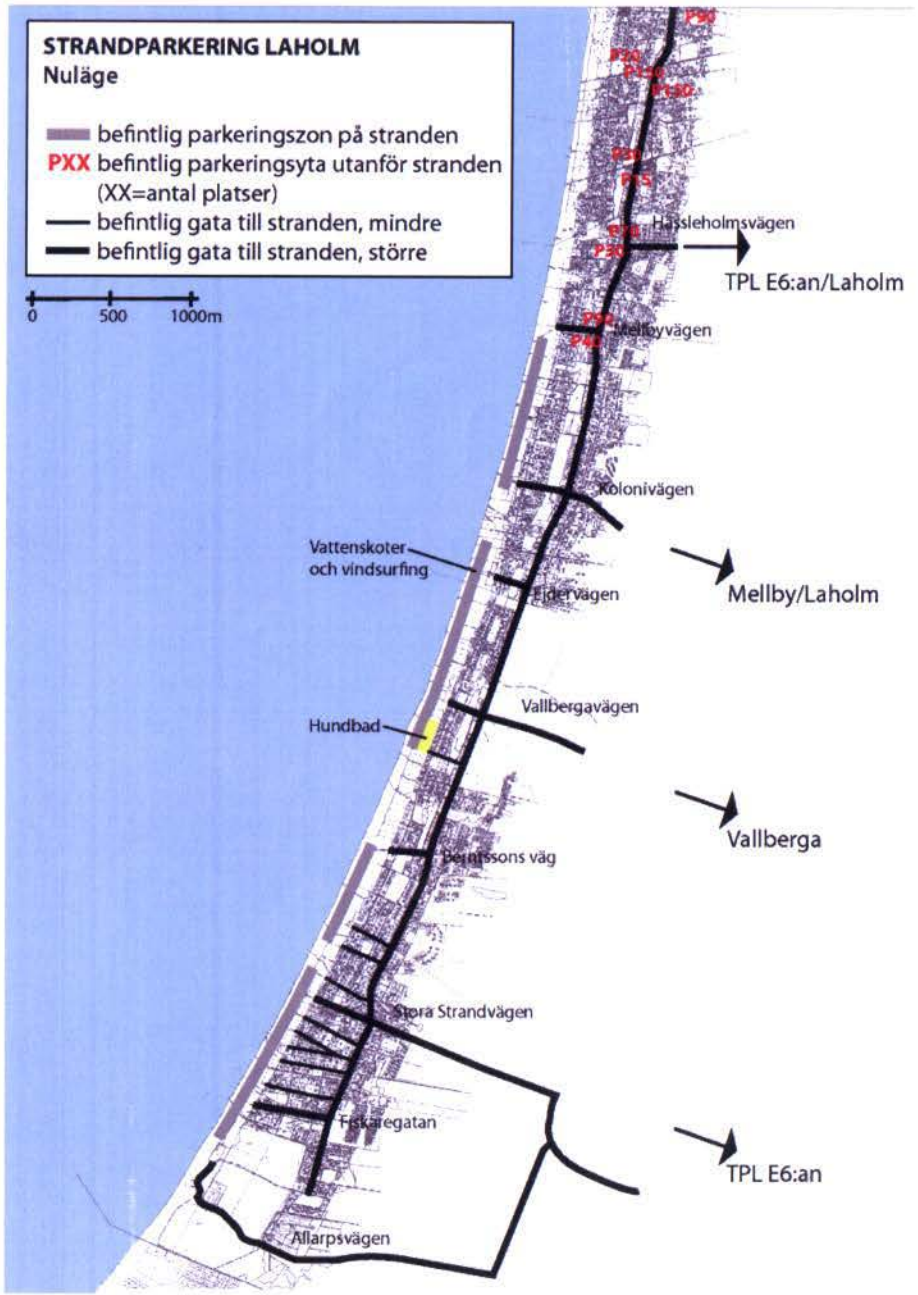
- Buskörning och liknande ovidkommande körning måste upphöra
- Skyltning måste ses över
- Om parkering ska finnas måste den legaliseras enligt plan- och bygglagen

Vid de diskussioner som Länsstyrelsen haft med Laholms kommun har Länsstyrelsen fört fram att inriktningen bör vara att parkering bör ske närmast stranddynerna.

Trafik

Idag finns totalt fyra ytor på stranden avsedda för parkering (se illustration intill). Ytorna sträcker sig från Mellbyvägen i norr till Allarpsvägen i söder, en sträcka på totalt cirka 5,5 km. Parkeringszonena utgör totalt en sträcka på cirka 4 km. Parkering är tillåten i max 24 timmar, därefter betraktas det som uppställning eller camping, vilket inte är tillåtet. I södra Skummeslövsstrand

Strandparkering, Laholm



finns dock problem med camping, framför allt uppställning av husbilar på stranden. Parkering på stranden är inte möjlig att övervaka då lokala trafikföreskrifter saknas.

Utöver parkeringszonerna på stranden finns även ett antal andra parkeringsplatser längs kusten. Dessa ligger innanför sanddynerna och består av gräs- och grusytor märkta med parkering. Nästan uteslutande alla finns norr om Mellbyvägen, det vill säga längs den sträcka där ingen strandparkering förekommer. Parkeringsytor utanför stranden övervakas idag.

Det är förbjudet att köra mellan parkeringsområdena, vilket fysiskt regleras med betonggrisar och med skyltar. För dessa skyltar finns lokala trafikföreskrifter. Räddningsfordon samt renhållningsfordon kan dock köra mellan zonerna eftersom det finns luckor i betonggrisarna. Betonggrisarna och skyltarna placeras ut i april och tas in i september/oktober.

Parkeringsräkningar på stranden (utförda 2003) visade att en högsommardag parkerar totalt cirka 1500-2000 bilar på stranden och på övriga parkeringsytor i närheten. På själva stranden är en uppskattning att cirka 1500 bilar finns parkerade. Antalet högsommardagar har under de senaste åren uppgått till ca 10-15.

Laholms kommun har gjort bedömningen att det, med hänsyn till parkerings- och framkomlighetssituationen i innanförliggande tätortsområde, under vissa tider på sommaren inte är möjligt att tillfredsställa behovet utan att använda lämpliga delar av strandområdet för bilparkering.

Totalt finns idag ca 15 nedfartsvägar som används för att nå parkeringszonerna på stranden. Vägarna varierar i bredd och kvalitet och i praktiken används sex-sju stycken av dem ner till stranden.

Förutom trafik till stranden som ska parkera där förekommer även ren nöjeskörning/buskörning. Denna förekommer året om.

Norr om Kattvägen finns en cirka 150 meter lång sträcka avsedd för hundbad, se kartan "Nuläge". Många hundägare ser en fördel i att kunna parkera bilen på stranden, eftersom de då kan ha hunden i bilen. Under perioden 1 maj till 15 september får hundar inte vistas på andra ställen på stranden än i denna avsedda zon. Skyltning till hundstranden sker från Vallbergavägen eftersom Kattvägen är en för liten väg att anvisa trafik till. Från Vallbergavägen visas hundägare genom skyltning till hundstranden.

Söder om Ejdervägen finns en zon avsedd för vattenskoteråkning och vindsurfing. Området regleras genom ett beslut tagit av Länsstyrelsen i Halland. Vattenskotrarna, som ofta lastas på släp, körs ner till stranden via Ejdervägen.

En handikappanpassad nedfart till stranden finns i norra Mellbystrand. Alla de nedfartsvägar som finns till strandparkeringarna gör dock att även många andra sträckor av stranden är naturligt handikappvänliga. Nedfarten vid Ejdervägen är speciellt lämplig eftersom sanden är fast och därmed lättillgänglig med bil och rullstol.



Betonggrisar och skyltar visar bilisterna var det är tillåtet att köra och parkera.

Juridik, ägoförhål-

landen och planfrågor

Huvuddelen av strandområdet är idag detaljplanelagt område. Detaljplanen redovisar strandområdet som allmän platsmark, park, med enskilt huvudmannaskap. Området omfattas också av en fördjupad översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige i juni 1999. År 2008 beslutade kommunstyrelsen att göra en detaljplaneändring av strandområdet. Arbetet pågår men ingen ny detaljplan är beslutad. Inriktningen är att legalisera parkeringen på stranden.

Kommunen äger endast ytterst lite mark vid och i anslutning till stranden. Vägföreningar har rådighet fram till där stranden börjar. En tångsamfällighet råder över stora delar av södra delen av stranden. Parallellt med arbetet med ny detaljplan för strandområdet, har kommunen förhandlingar med markägare om att få rådighet över stranden.

Stranden ligger idag utanför befintligt parkeringsområde, vilket innebär att det inte är möjligt att bötfälla överträdelser mot parkering längre än 24 timmar. För att det juridiskt ska vara möjligt att reglera trafiken och parkeringen på stranden, krävs en ändring av detaljplanen.

Lokala trafikföreskrifter, antagna 1986-06-26, reglerar att trafik på stranden med motorfordon endast är tillåtet inom vissa zoner under perioden 1 juni - 31 augusti.

Utmaningar

Att hitta ett förslag på hur parkeringsbehovet till stränderna i Mellbystrand och Skummeslövstrand ska lösas och organiseras, innebär flera utmaningar.

Den stora utmaningen ligger i att hitta en lösning som alla involverade parter kan acceptera. Frågan har diskuterats under lång tid och många olika viljor finns. En del vill att parkeringen och bilkörningen på stranden helt ska tas bort, medan andra vill ha kvar det som det är idag. Mellan dessa båda ytterligheter finns också intressen av att behålla strandparkeringen till någon grad, men att denna styrs upp och effektiviseras.

I grund och botten har man olika syn på vad "strandkvalitet" är. För vissa är strandkvalitet en strand utan bilar för avkoppling och naturupplevelser, medan för andra är det den bekvämlighet och den goda tillgänglighet som möjligheten att köra bil ner på stranden medför.

Tidigare har den komplexa juridiska situationen på strandområdet beskrivits. Reglerna är delvis oklara, många markägare berörs och den planmässiga situationen är under utredning. Alla dessa faktorer är en utmaning att förhålla sig till i utredningen.

En annan utmaning att förhålla sig till är de stora naturkrafter som förekommer på stranden i form av vind, vatten och sand. Strandområdet förändras ständigt vilket ger varierande förutsättningar för till exempel vilka vägar som kan användas för nedfartstrafik och vilka ytor som kan användas för parkering. Den stora påverkan från vind, vatten och sand gör också att de fysiska avgränsningar som kan behövas runt parkeringszonerna, behöver vara särskilt tåliga. Vintertid är påfrestningarna extra stora vilket gör att det troligtvis är svårt att hitta fysiska utformningar som kan fungera plats året runt.



Naturens krafter är en utmaning att förhålla sig till i projektet. Vintern 2011/2012 förstördes flera vägar i stormar.

Studerade scenarier

Tre scenarier med olika antal parkeringsplatser på stranden studeras i utredningen enligt följande:

A. samma antal platser som idag (ca 1500)
B: ett reducerat antal platser
C: inga platser

Scenario A, som ligger inom det korta perspektivet, är det som studeras mest ingående. Ett antal alternativ har tagits fram, konklusioner dras och därefter presenteras ett förslag. I scenario A besvaras följande frågor:

- Vilka ytor ska användas för parkering på stranden?
- Hur många och vilka tillfartsvägar bör användas?
- Hur säkerställer vi att endast avsedda ytor används för parkering och att ingen annan trafik förekommer?

Scenario B och C presenteras inledningsvis gemensamt eftersom de grundar sig på samma analyser vad gäller identifierade ytor för parkering utanför stranden, nämligen vad som är teoretiskt möjligt.

Scenario B utgår från scenario A vad gäller zoner och trafiklösningar. I scenario C studeras möjliga alternativa p-platser samt möjliga angöringsplatser till stranden.

De konsekvenser som studeras är:

- Förändringar av trafikflöden och fördelning av trafiken (översiktligt)
- Tillgänglighet för olika grupper
- Framkomlighet för boende i området och nyttotrafik såsom Räddningstjänst, sopbilar etc.
- Störningar för kringboende

Gemensamt för alla tre scenarierna är Laholms kommuns ambition att bibehålla och förstärka stranden som stark turistmagnet. Stranden ska vara en tillgänglig målpunkt året om.

Scenario A - samma antal platser som idag

Målsättningar

Utgångspunkten för scenario A är att samma antal platser som finns idag på stranden ska behållas men att parkeringen och trafiken ska effektiviseras och styras upp.

Hela stranden mellan Mellbyvägen (strax söder om) och Fiskaregatan utgör möjlig yta för parkering. I teorin är alla gator, förutom Mellbyvägen där sanden är alltför lös, som idag fungerar som nedfartsgator möjliga att använda för detta även i framtiden. Ett ställningstagande har dock gjorts att antalet nedfarter behöver begränsas och därför utgår förslagen från att nedfarterna koncentreras till större trafiktåliga gator. Gator som i framtiden inte ska användas som nedfartsvägar stängs av med bommar. Räddningstjänsten och renhållningsfordon ska dock ha möjlighet att öppna bommarna.

Framtagna förslag utgår från att söktrafiken och risken för parkering på gatorna ska minimeras. Befintligt område för hundstrand behålls liksom befintligt område för vattenskidor, vattenskoter och vindsurfing. Båda dessa områden förutsätter att områdena är tillgängliga med bil.

Stranden ska vara möjlig att trafikera med räddningsfordon och renhållningsfordon. Vägarna till stranden måste också vara framkomliga.

Vintertid tillåts ingen parkering på stranden, vilket regleras genom att anslutande gator stängs av med bommar. Det är dock viktigt att stranden även är tillgänglig för besökare vintertid, men bedömningen görs att parkeringsplatser i närområdet ger god tillgänglighet.

Sammanfattningsvis gäller alltså följande målsättningar för scenario A:

- samma antal p-platser som idag
- antalet nedfarter till stranden begränsas
- söktrafiken minimeras
- risken för parkering på smågator minimeras
- stranden och nedfarterna dit ska vara framkomlig för renhållningsfordon och räddningstjänst
- gator som ej längre används stängs av med bommar
- hundbadet och zonen för vindsurfing etc. bibehålls i befintligt läge och är tillgängligt med bil
- vintertid tillåts ingen parkering på stranden

I de olika alternativ som presenteras på följande sidor varierar parkeringszonernas antal och läge, antalet in/utfarter till respektive zon samt hur många och vilka nedfarter som används. Detta ger olika konsekvenser för trafikfördelning, tillgänglighet, störningar etc. I samtliga alternativ ligger hundbad och zon för vindsurfing kvar och gator som ej används stängs av med bommar.

Gemensamt för alternativen är också att stranden är framkomlig för renhållnings- och räddningsfordon samt att det vintertid inte tillåts parkering på stranden.

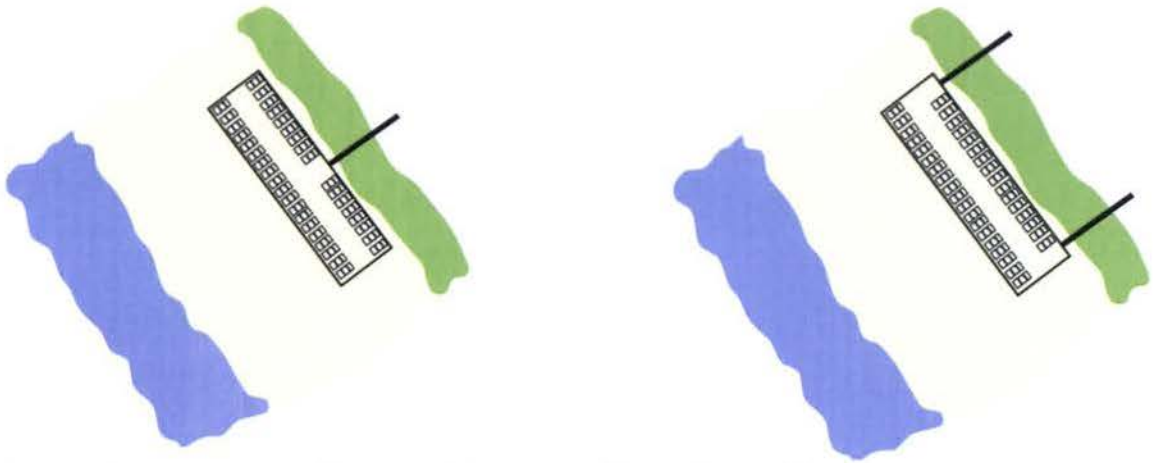
Utformning av parkeringszonerna

I utredningen presenteras olika alternativ för hur långa zonerna ska vara vilket påverkar hur många nedfartsvägar som behövs samt hur många tillfartsvägar varje zon ska ha. Gemensamt för alla alternativ är att parkeringszonerna föreslås utformas så att det inom den avgränsade zonen finns två rader med parkerade bilar. Parkeringarna ligger intill sanddynerna, vilket frigör stranden närmast vattnet från parkerade bilar.

Två rader med parkerade bilar och lika många platser som idag (cirka 1500) innebär att den totala sträckan med parkerade bilar blir cirka 2 km lång. Det är en halvering från dagens cirka 4 km långa zon.

Alternativ har tagits fram där varje zon antingen har en eller två tillfartsvägar (se illustrationer). Möjlighet finns, att i de zoner som har två tillfartsvägar, enkelrikta zonerna. Då zonerna är relativt långa leder detta dock till onödig körning på stranden.

Fysiskt föreslås zonerna avgränsas av pollare (se fotomontage). På kortsidorna av zonerna finns öppningar för Räddningstjänsten och renhållningsfordon. För att öka tillgängligheten till strandparkeringarna och regelefterlevnaden krävs tydlig skyltning. Det finns även behov av information och övervakning, i synnerhet inledningsvis.



Zonerna ligger närmast sanddynerna och kan antingen ha en eller två tillfartsvägar.



Fotomontage över hur en framtida parkeringszon kan se ut.

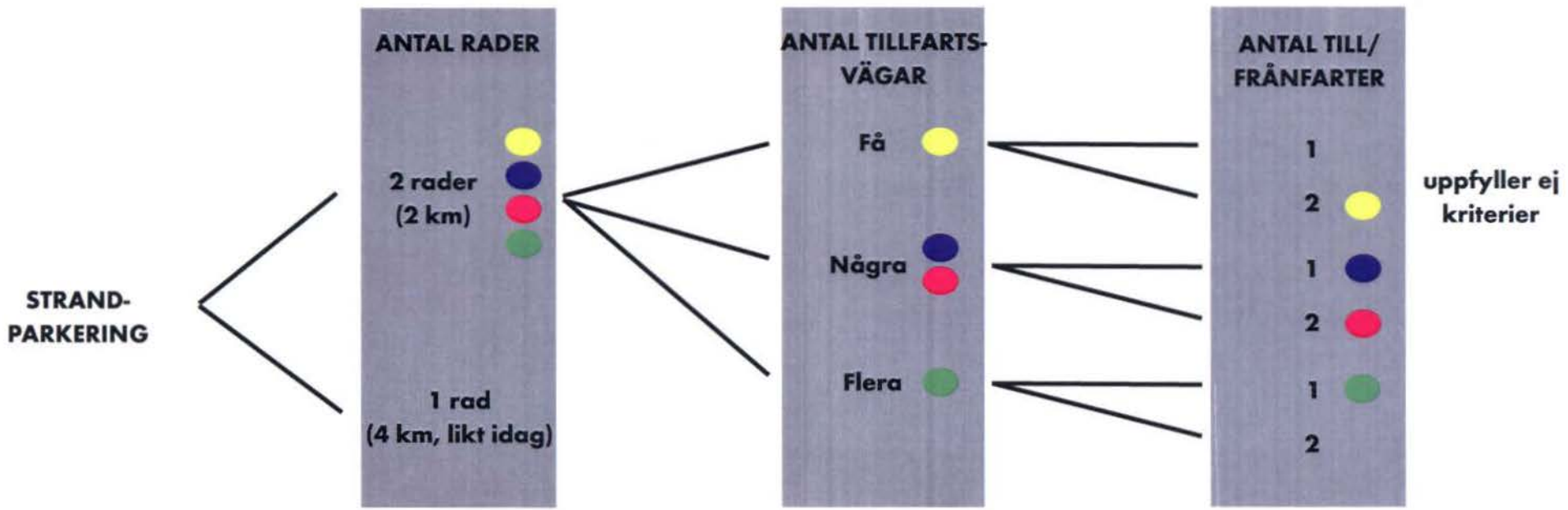
Olika alternativ

En lång strand med många anslutnignar gör att det finns en rad kombinationer av var zonerna ska ligga och vilka tillfartsvägar som bör användas. Illustrationen nedan visar vilka alternativ som studeras i föreliggande utredning.

På kommande sidor presenteras tre alternativ och deras konsekvenser mer ingående. Alternativet markerat med gult i figuren nedan uppfyller inte uppsatta kriterier och redovisas därför inte. Detsamma gäller kombinationerna få tillfartsvägar i kombination med en tillfart/frånfart respektive flera tillfartsvägar i kombination med två till/frånfarter.

De alternativ som har studerats är renodlade utifrån antalet tillfartsvägar och antalet till/frånfarter. Syftet har varit att tydliggöra vilka konsekvenser de innebär för att därefter dra slutsatser och ta fram ett förslag till lösning. Slutsatser och förslag inklusive konsekvenser presenteras i nästa avsnitt.

Blir man klokare av bilden, eller ska vi istället förklara i text?



Alternativ Många zoner med en till/frånfart

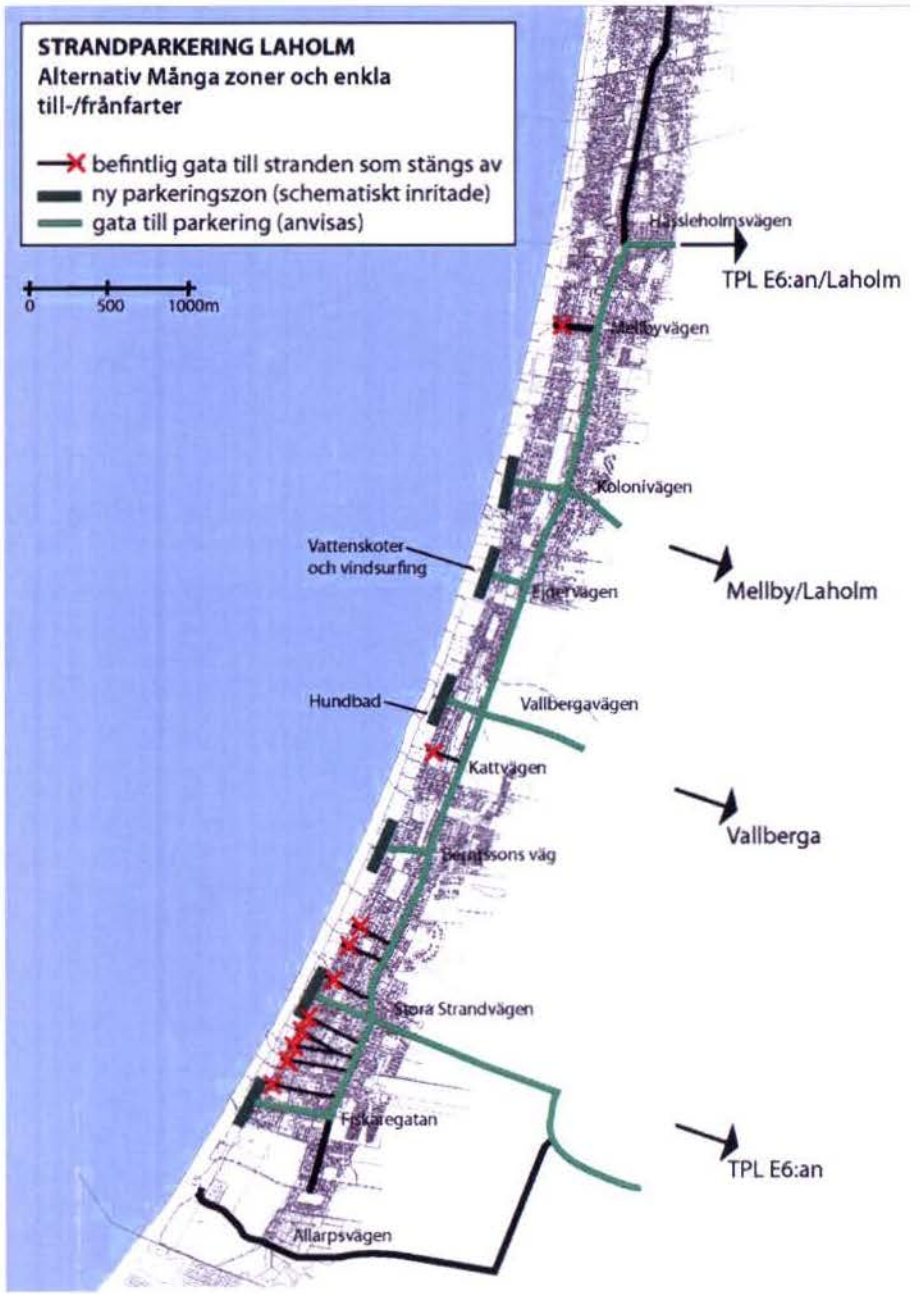
I detta alternativ uppgår antalet parkeringszoner till sex stycken som kopplas till Kustvägen genom vardera en till/frånfart. De bilfria sträckorna är relativt korta (cirka 300 meter) och ligger spridda över hela den tillgängliga ytan för strandparkering.

Lösningen medför ökad biltrafik på några gator samtidigt som den minskar något på andra gator. Störningarna från biltrafiken fördelas jämnt över sträckan.

I förslaget är alla zonerna lika långa oavsett nedfartsvägens koppling till övriga vägnätet (jämför till exempel Stora Strandvägen och Berndtssons väg). Eftersom zonerna dessutom är relativt korta, finns det stor risk för omfattande söktrafik då vissa zoner snabbt blir fulla. Detta leder både till ökad trafik på Kustvägen samt irriterade besökare.

Tillgängligheten till både den bilfria stranden och bilstranden är hög med detta förslag eftersom det längs hela sträckan finns möjlighet att välja. En lättillgänglig strand längs hela sträckan, minskar risken för parkerade bilar på smågatorna. Samtidigt innebär förslaget att det inte finns någon längre sammanhängande bilfri strand i Skummeslövsstrand.

Hundbadet flyttas något norrut i detta alternativ.



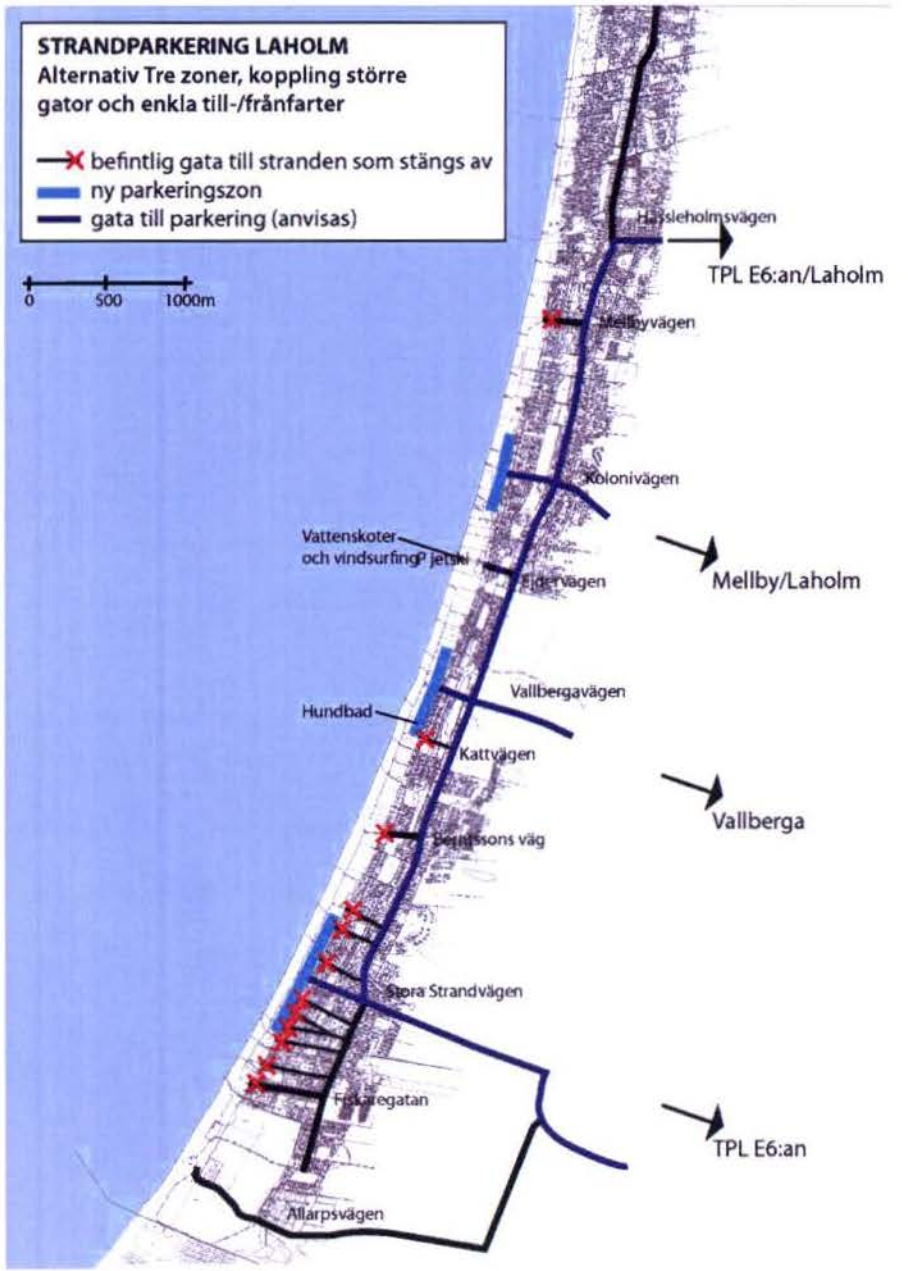
Alternativ Tre zoner med en till/från-fart och koppling till större gator

Alternativet har tre stycken parkeringszoner på stranden. Varje zon kopplas till Kustvägen genom en till/frånfart. Zonerna är förlagda till de största anslutande vägarna till kustområdet.

Längden på de bilfria sträckorna varierar mellan cirka 500-1000 meter. Mellan zonerna finns två längre sammanhängande sträckor med bilfri strand. Detta innebär att relativt långa sträckor får låg tillgänglighet för bilburna besökare eftersom det inte finns något alternativ till parkering på stranden. I dessa områden finns risk för att bilar kommer att parkeras på smågatorna.

Att zonerna är långa innebär att risken för söktrafik minimeras då det finns stora möjligheter att en plats är ledig. Detta minskar i sin tur trafikbelastningen på Kustvägen då besökare direkt kan köra ner från de stora infartsvägarna till en parkeringszon. Inom varje zon kommer det dock att bli en del bilkörning eftersom zonerna är långa samtidigt som det bara finns en till/frånfart.

Alternativet med tre zoner med en till/frånfart till varje zon innebär att trafikbelastningen blir hög på de tre anvisade gatorna. En högsommardag finns risk för problem med trängsel på dessa gator, speciellt på Vallbergavägen som är relativt smal. Samtidigt får många gator minskad trafik, eftersom ett stort antal nedfarter stängs. Ett fåtal boende kommer att drabbas av störningar, störningar som dock kan vara stora vissa dagar. Vid Ejdervägen skapas ca 5 platser för vattenskoter.



Alternativ tre zoner med två till/från-farter och koppling till större gator

Alternativet innebär att det finns tre zoner för strandparkering. Den sydliga och den mellersta zonen är relativt långa (cirka 750-1000 meter) och har vardera två till/frånfarter. Den nordliga zonen är kort och har en till/frånfart. Zonerna ligger vid de största anslutande vägarna till kust-området. Mellan den sydliga och den mellersta zonen finns en längre sammanhängande sträcka med bilfri strand. Mellan den mellersta och den nordliga finns en kortare bilfri sträcka. De bilfria sträckorna blir svårtillgängliga för bilburna besö-kare eftersom det inte finns något alternativ till parkering på stranden i området. I praktiken finns risk för problem med parkerade bilar på småga-torna i mellersta delen av Skummeslövsstrand där parkeringszoner saknas.

De långa zonerna innebär att risken för söktrafik minimeras då det finns stora möjligheter att en plats är ledig. Detta minskar i sin tur trafikbe-lastningen på Kustvägen då besökare direkt kan köra ner från de stora infartsvägarna till en parkeringszon. Även bilkörningen inom zonerna kan hållas nere eftersom de långa zonerna har två till/frånfarter.

På de anvisade gatorna, i det här fallet fem stycken, blir trafikbelastningen relativt hög vilket påverkar de boende längs dessa gator. Övriga befintliga nedfartsvägar får minskad trafik eftersom nedfarten stängs, vilket är positivt för de boende längs dessa vägar som är smala.



Konklusioner

Utifrån analyserade konsekvenser av de tre studerade alternativen som presenteras på föregående sidor kan följande konklusioner dras:

- Det bör finnas flera nedfarter till stranden och zonerna bör ha dubbla till/frånfarter

Om man väljer att endast ha ett fåtal nedfarter till strandparkeringarna blir trafikbelastningen mycket stor på dessa gator vilket leder till stora störningar för de boende längs gatorna. Det är därför nödvändigt att ha flera nedfarter. Dubbla till/frånfarter ger också en spridning av biltrafiken.

- Det bör finnas flera zoner och de bör spridas ut längs stranden

För att uppnå acceptabel tillgänglighet till stranden för bilburna besökare krävs att parkeringszonerna är utspridda, då inga andra alternativa parkeringar finns. Spridningen av zonerna leder till minskad risk för parkering på gatorna i området då det aldrig är långt till en parkeringszon på stranden.

- Zonerna bör inte vara för korta och inte för långa

Längden på zonerna är en avvägning mellan att inte ha för korta zoner, då det riskerar att ge mycket söktrafik eftersom zonerna vid de stora nedfartsvägarna fort blir fulla, samtidigt som de inte ska vara för långa då det kan leda till mycket bilkörning inom zonerna. Alltför långa zoner innebär också att vissa delar av stranden inte blir bilfria.

Förslag

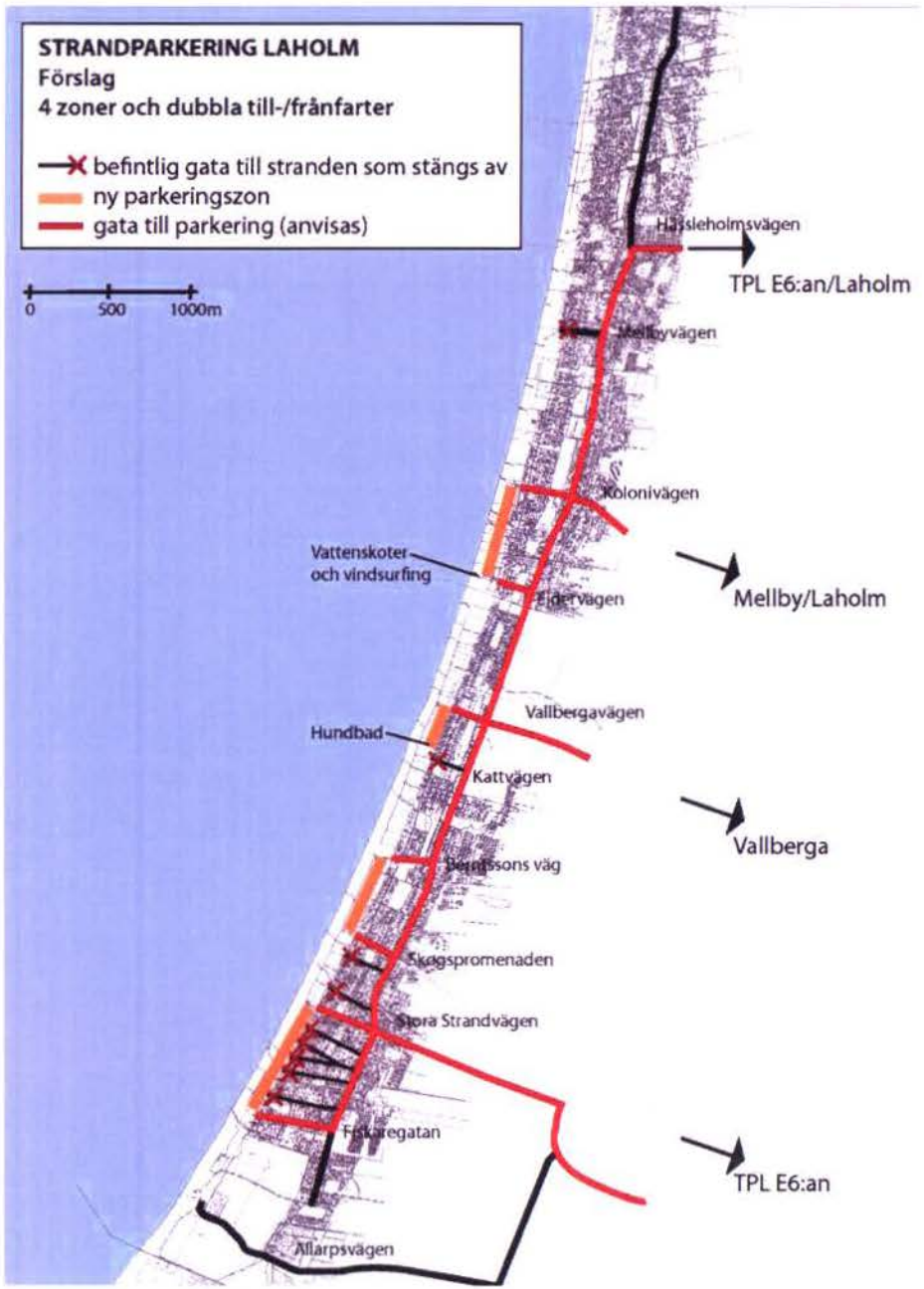
Utifrån ovan beskrivna konklusioner har ett förslag tagits fram som visar strandparkeringarnas läge och nedfartsvägar. Förslaget illustreras till höger. Förslaget har fyra parkeringszoner med dubbla till/frånfarter (gäller ej zonen vid Vallbergavägen/Kattvägen). Zonernas längd varierar mellan 300 och 700 meter. Totalt används sju nedfartsvägar till stranden.

Konsekvenser

Förslaget innebär att trafiken fördelas över ett flertal vägar, vilket minskar riskerna för trängsel och störningarna för de boende.

Parkeringszonerna fördelas relativt jämnt över sträckan vilket gör att både bilburna och icke bilburna besökare har möjlighet att välja vilken del av stranden de vill besöka.

Risken för onödig söktrafik och parkering på smågator är liten.



Scenario B - ett reducerat antal p-platser och scenario C - inga p-platser

Målsättningar

Utgångspunkten för scenario B är att antalet parkeringsplatser på stranden reduceras och för scenario C att inga parkeringsplatser på stranden förekommer. Scenario B utgår från scenario A vad gäller zoner och trafiklösningar.

Precis som för scenario A gäller även för dessa båda scenarier Laholms kommuns ambition att bibehålla och förstärka stranden som stark turistmagnet. Utifrån denna ambition kan konstateras att om parkeringar tas bort på stranden finns ett behov av nya parkeringsplatser utanför stranden för att tillgodose behovet. De parkeringsplatser som idag finns utanför stranden ligger nästan uteslutande i norra Mellbystrand och dessa platser är inte tillräckliga.

I detta kapitel görs, gemensamt för scenario B och C, en översiktlig bedömning av möjligheterna att hitta alternativa ytor för parkering. Utgångspunkten för denna bedömning handlar om vad som är teoretiskt möjligt. I utredningsskedet har följande kriterier satts upp som tänkbara ytor ska uppfylla:

- Underlaget ska bestå av gräs, grus eller jord (inga träd eller sanddyner).
- Gångavståndet ska vara max 200 meter till stranden för att räknas som god standard och max 400 meter för att räknas som mindre god standard.

Hänsyn till markägoförhållanden, gällande planer, intressen gällande natur- och kulturmiljö etc. har inte tagits.

Identifierade ytor utanför stranden

Totalt sett har ett stort antal ytor identifierats som uppfyller de uppsatta kriterierna för alternativa ytor till strandparkering, se bilden till höger.

Illustrationen på nästa sida visar grovt områden som uppfyller de uppsatta kriterierna. De kriterier som satts upp gällande maximalt gångavstånd till stranden innebär att endast ytor väster om Kustvägen är aktuella för parkering.

En grov uppskattning av ytornas totala area, visar att dagens strandparkeringar med mycket god marginal teoretiskt sett ryms inom de identifierade ytorna.

Konsekvenser

Att i framtiden bygga nya parkeringsplatser på en del av de ytor som identifierats som teoretiskt möjliga innebär konsekvenser av flera slag.

En konsekvens av att tillskapa fler parkeringsplatser utanför strandområdet, är att ytor tas i anspråk som kan vara bättre lämpade för andra ändamål.

- I **scenario B** finns större möjligheter att styra vilka områden som ska tas i anspråk än i scenario C.
- **Scenario C** kräver att större områden tas i anspråk, vilket kan innebära att även mindre lämpade områden kan behöva användas.

Få potentiella områden har identifierats närmast stranden, utan merparten ligger i intervallet 200-400 meter från stranden.

- I **scenario B** innebär detta att en del människor måste gå längre än idag, vilket kan vara eller upplevas som ett problem. För att säkerställa funktionshindrades tillgänglighet bör speciella handikapplatser avgränsas på stranden. Risk finns att strandparkeringarna blir fulla och om inga anvisade platser finns för handikappade blir inte stranden tillgänglig för alla.
- Om alla strandparkeringar tas bort blir konse-

kvensen i **scenario C** att alla människor behöver gå 200-400 meter från parkeringen till stranden. Detta innebär försämrad tillgänglighet och kan vara ett problem för t.ex. barnfamiljer och äldre. Scenario C kräver att möjligheter till angöring vid stranden studeras. Även en god tillgänglighet för funktionshindrade måste säkerställas.

Det finns inga tänkbara ytor för parkering söder om Stora Strandvägen. Mellan Stora Strandvägen och Berndtssons väg finns ett fåtal ytor.

- Utifrån slutsatsen ovan, bör strandparkering i **scenario B** finnas kvar i södra delen av Skummeslövsstrand eftersom inga alternativ finns. Strandparkering bör istället tas bort där alternativa parkeringsytor finns i innanförliggande område. Om så sker, förblir hela stranden tillgänglig för bilburna besökare även om gångavstånden blir längre.
- För **scenario C** innebär detta att södra delen av strandområdet endast blir tillgängligt för besökare som kommer till fots, med cykel eller med kollektivtrafik eftersom det inte finns några parkeringar i närheten. I praktiken innebär detta en stor risk för parkerade bilar på de smala gatorna i området, vilket påverkar framkomligheten. Speciellt för Räddningstjänsten är detta ett allvarligt problem.



De identifierade ytornas placering innebär ökad trafik på Kustvägen, då alla som kör av i den södra trafikplatsen på E6:an behöver köra norrut för att komma till en parkering. Många av dessa besökare kör idag ner till strandparkeringen vid Stora Strandvägen.

- Hur stora konsekvenserna blir i **scenario B**, beror på i vilken omfattning och i vilket läge strandparkering i söder tas bort.
- I **scenario C** blir konsekvenserna större eftersom alla tvingas köra norrut.

Om strandparkeringar tas bort påverkar detta badgäster med hund som idag är hänvisade till hundstranden samt besökare som vindsurfar eller åker vattenskoter.

- I **scenario B** kan det fortfarande finnas möjlighet att både behålla hundstranden och området för vattenskoter och vindsurfing, eftersom möjlighet finns att välja att just dessa parkeringsområden ska finnas kvar.
- **Scenario C** innebär att hundägare inte längre kan ha sin hund i bilen i närheten av där man badar. Ett område för hundbad kan dock finnas kvar. Vindsurfare och vattenskoteråkare, kommer inte heller ha möjlighet att ha sin bil/släp på stranden. Ett alternativ är att helt ta bort detta område, ett annat är att tillåta angöring/avlastning på stranden.

Ändrade förhållanden på stranden jämfört med idag, påverkar även Räddningstjänsten. Vid de delar av stranden som idag tillåter strandparkering, har Räddningstjänsten idag många gånger svårt att komma fram till den behövande eftersom det är trångt.

- I **scenario B** förbättras villkoren på stranden, men risken ökar för försämrad framkomlighet på nedfartsvägarna på grund av ökad risk för felparkerade bilar.
- I **scenario C** blir hela strandområdet tillgängligt för Räddningstjänsten. Däremot finns stor risk att Räddningstjänsten får svårt att köra ner på vissa nedfartsvägar då de kan vara blockerade av bilar.

Förutom ovan beskrivna konsekvenser för trafiken kräver nya parkeringsytor planändringar. Detta innebär att scenario B och C inte är realistiska alternativ i det kortsiktiga perspektivet, eftersom planer tar tid att ändra. En planprocess har dock inletts i Laholms kommun.

Slutsatser

Denna utredning tar inte ställning till huruvida parkering på stranden bör förekomma eller ej. Däremot har analyserna i utredningen lett till slutsatsen att det är möjligt att styra upp parkeringarna och tillfartsvägarna så att tillgängligheten för bilburna besökare till stranden bibehålls samtidigt som riskerna för trängsel och därmed störningarna för de boende i närområdet minimeras. Till viss del handlar frågan om att bryta en vana och förändra en kultur.

Genom fysiska åtgärder i kombination med informationsåtgärder är det möjligt att i det korta perspektivet begränsa parkeringarna till vissa ytor och att reducera antalet nedfartsvägar. Slutsatsen av utredningen är dock att det, oavsett hur man väljer att genomföra detta, är komplext och kräver ett aktivt fortsatt arbete inom flera områden. Resonemanget utvecklas i nästa avsnitt. Förutom att själva genomförandet kräver arbete, behövs också stora underhållsinsatser i framtiden. Med befintliga juridiska förutsättningar är det inte heller möjligt att övervaka.

Slutsatserna av analyserna av scenario B och C, är att de åtgärder som behövs för att kunna minska eller helt ta bort parkeringen på stranden, kräver ett långsiktigt arbete. Om kommunen väljer att minska antalet platser bör inriktningen vara att ändå säkerställa att hela stranden är tillgänglig för bilburna besökare, eftersom det annars finns stor risk för begränsningar i framkomligheten på smågatorna då bilisterna väljer att parkera där. Detta är särskilt allvarligt för räddningstrafiken.

Att genomföra scenario B, det vill säga att minska antalet platser på stranden och tillskapa nya parkeringar utanför strandområdet, är en lång process då markanvändningen behöver ändras. Utgångspunkten för val av alternativa parkeringsytor bör vara att hitta ytor med korta gångavstånd till stranden, då avståndet är en viktig faktor för tillgängligheten till stranden.

I praktiken innebär behovet av att hela stranden ska vara tillgänglig för bilburna besökare, att scenario C blir svårt att genomföra, eftersom inga alternativa parkeringytor har identifierats i södra Skummeslövsstrand.

Den fortsatta processen

Det finns behov av att fortsätta jobba med frågan kring strandparkeringarna inom flera områden, både i ett kort och i ett långt tidsperspektiv.

Det korta perspektivet

För att kunna genomföra de åtgärder som föreslås på kort sikt (scenario A) är det viktigt att berörda parter är delaktiga i processen. Samråd- och informationsmöten bör hållas med till exempel allmänheten, direkt berörda, vägföreningar, polis, räddningstjänst och renhållning.

För att underlätta för besökare och för att nå acceptans och efterlevnad krävs informationsinsatser. Besökare måste ha möjlighet att både ta del av information innan man väljer att besöka stranden, men även få del av tydlig information vid stranden. Särskilt viktigt är detta inledningsvis. Någon form av "parkeringsguider" kan också behövas för att visa bilisterna tillrätta och för att styra upp eventuella problemsituationer.

Införandet av nya parkeringszoner kräver också flera fysiska åtgärder. Skyltningen till parkeringszonerna behöver ses över och göras om. Steg ett i detta arbete är att ta fram en skyltplan. Ytterligare en fråga som behöver diskuteras i den fortsatta processen är möjligheterna till övervakning.

Ett val behöver också göras av lämpliga fysiska avgränsningar av zonerna och eftersom det är en unik situation krävs praktiska försök på stranden. Syftet med de fysiska åtgärderna tillsammans med informationsåtgärderna, är att påverka besökarnas vanor. Att ändra vanor tar tid, men ett annat beteende och en annan "strandkultur" är möjlig att åstadkomma med rätt insatser.

De nedfartsvägar som ska stängas av behöver förses med bommar som förhindrar körning till stranden. Bommarnas placering och utformning måste diskuteras med både vägföreningar, renhållning och räddningstjänst.

Slutligen bör Laholms kommun arbeta aktivt för att bilanvändandet ska minska och skapa goda förutsättningar för att ta sig till stranden med andra färdmedel.

Det långa perspektivet

Den viktigaste frågan i det långa perspektivet är att fortsätta det planarbete som kommunen påbörjat. Det fortsatta planarbetet bör både inriktas på att göra det möjligt att övervaka trafiken och att hitta alternativa parkeringsytor. Det är angeläget att behovet av parkering vägs in när markanvändningen för ännu ej ianspråktagna ytor utanför stranden diskuteras och att en bra helhet skapas.

På sikt bör kommunen även undersöka möjligheterna att organisera renhållningen på annat sätt än idag, vilket kan minska trafiken på stranden. En möjlighet, som prövats bland annat i Falkenberg och Åhus med goda erfarenheter, är att ha stora underjordiska behållare vid nedfartsvägarna där besökarna slänger sina sopor. Soptunnorna på stranden har tagits bort, vilket tar bort trafiken med renhållningsfordon på stranden och minskar nedskräpningen.



Soporna sängs i behållare med en underjordisk del vid stranden i Falkenberg.