

TRAFIKUTREDNING FALSTERBO STRANDBAD



2024-10-24

TRAFIKUTREDNING FALSTERBO STRANDBAD

Uppdragsnamn	Trafikutredning Falsterbo Strandbad
Uppdragsnummer	10355096
Författare	Albin Bellander, André Kingstedt
Datum	2024-10-24

KUND

FOJAB Arkitekter AB

KONSULT

WSP

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

WSP

André Kingstedt

FOJAB ARKITEKTER AB

Magdalena Hedman

INNEHÅLL

1	Inledning och syfte	4
2	Nulägesbeskrivning	6
2.1	Gång- och cykeltrafik	6
2.2	Kollektivtrafik	7
2.3	Motorfordonstrafik	9
2.4	Parkering	10
2.5	Resmönster	12
3	Konsekvenser av planerad exploatering	17
3.1	Förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter	17
3.2	Kollektivtrafik	19
3.3	Motorfordonstrafik	22
3.4	Parkering och angöring	26
3.5	Sammanställning konsekvenser och brister	28
4	Möjliga åtgärder	29
4.1	Kollektivtrafik	29
4.2	Gång- och cykelinfrastruktur	31
4.3	Parkering	31
5	Slutsats och rekommendationer	37

1 INLEDNING OCH SYFTE

Vellinge kommun beslutade under 2020 om planuppdrag för att studera möjligheterna till en hotell-, spa- och konferensanläggning vid Falsterbo Strandbad i Falsterbo. Planuppdraget har inletts med en markanvisningstävling och en detaljplan ska tas fram med utgångspunkt i det vinnande förslaget, se illustration i figur 1. Hotellet planeras bli ett resorthotell med ungefär 153 gästrum i varierande storlekar. Byggnationen uppskattas omfatta ca 9 600 m² BTA. I dagsläget finns Falsterbo Photo Art Museum samt en större kommunal parkeringsplats i planområdet. Som underlag för detaljplanen finns behov av en trafikutredning som studerar bland annat parkering, förutsättningar för gång- och cykeltrafik, biltrafikstring och dess konsekvenser på framkomligheten i vägnätet, nyttotrafik till hotellanläggningen, förutsättningar för kollektivtrafiken samt anläggningens påverkan på det i översiktsplanen utpekade reservatet för framtida spårtrafik.



Figur 1. Situationsplan på det vinnande förslaget i markanvisningstävlingen. Illustration: Krook & Tjäder.

Trafikutredningen omfattar delarna nedan

1. PARKERING

I utredningen ska verksamhetens parkeringsbehov studeras. Jämförelser mot liknande anläggningar kommer att göras. I anslutning till planerad anläggning ligger en kommunal avgiftsbelagd sommarparkering som till viss del kommer att tas i anspråk för hotellanläggningen. Kommunens uppfattning är att parkeringen är mycket hårt belastad under högsommaren och därför behöver den planerade anläggningens bedömda parkeringsbehov ställas mot den befintliga parkeringskapaciteten. Utredningen kommer att ta fram möjliga alternativ på hur parkering till hotellanläggningen kan lösas till exempel genom effektivisering av befintlig besöksparkering eller identifiering av alternativa

lokaliseringar. Även frågor rörande reglering och ansvar för parkeringen belyses i utredningen. Som grund för utredningen och de möjliga lösningarna används statistik som kommunen tillhandahåller.

2. GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Trafikutredningen studerar förmodat rörelsemönster för gång- och cykeltrafikanter samt om det bedöms finnas behov av fysiska åtgärder som en följd av den planerade anläggningen. Förslag på åtgärder som bidrar till att förutsättningarna och trafiksäkerheten för cykeltrafiken inte påverkas negativt tas fram.

3. KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikutredningen ska visa hur nuvarande kollektivtrafik fungerar samt redogöra för eventuellt behov av förändring som en följd om tillkommande hotellverksamhet. Närbelägen hållplats "Falsterbo Strandbad" fungerar som reglerhållplats och kommer att göra så även i framtiden. Kontakt tas med Skånetrafiken för att stämna av behovet av hållplatslägen och reglerhållplats. Kommunens översiktsplan har i nära anslutning till föreslagen anläggning pekat ut en yta avsedd för station till spårbunden trafik. Hotellanläggningen får inte omöjliggöra förutsättningarna att uppföra stationen. Utredningen kommer att studera generella principer på hur stationsutformning kan se ut och resonera kring utrymmeskravet i förhållande till hotellverksamheten.

4. MOTORFORDONSTRAFIK

I trafikutredningen görs en beräkning av den förväntade trafikallsträngen från verksamheten, förmodade körvägar och eventuellt ändrade trafikförhållanden. Kapacitetsberäkningar i närliggande korsningar görs för att bedöma tillkommande trafiks påverkan på framkomligheten i vägnätet. Trafikutredningen beskriver även hur nyttotrafik i form av sophämtning, leveranser etc. är tänkta att ske samt konsekvenser av detta.

2 NULÄGESBESKRIVNING

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Falsterbo Strandbad, vilket är en populär destination under sommarhalvåret. Omkring planområdet återfinns villabebyggelse. I dagsläget består planområdet av en större kommunal parkeringsyta samt Falsterbo Photo Art Museum. Utöver detta återfinns även återvinningsstation samt ändhållplats direkt norr om exploateringsområdet.



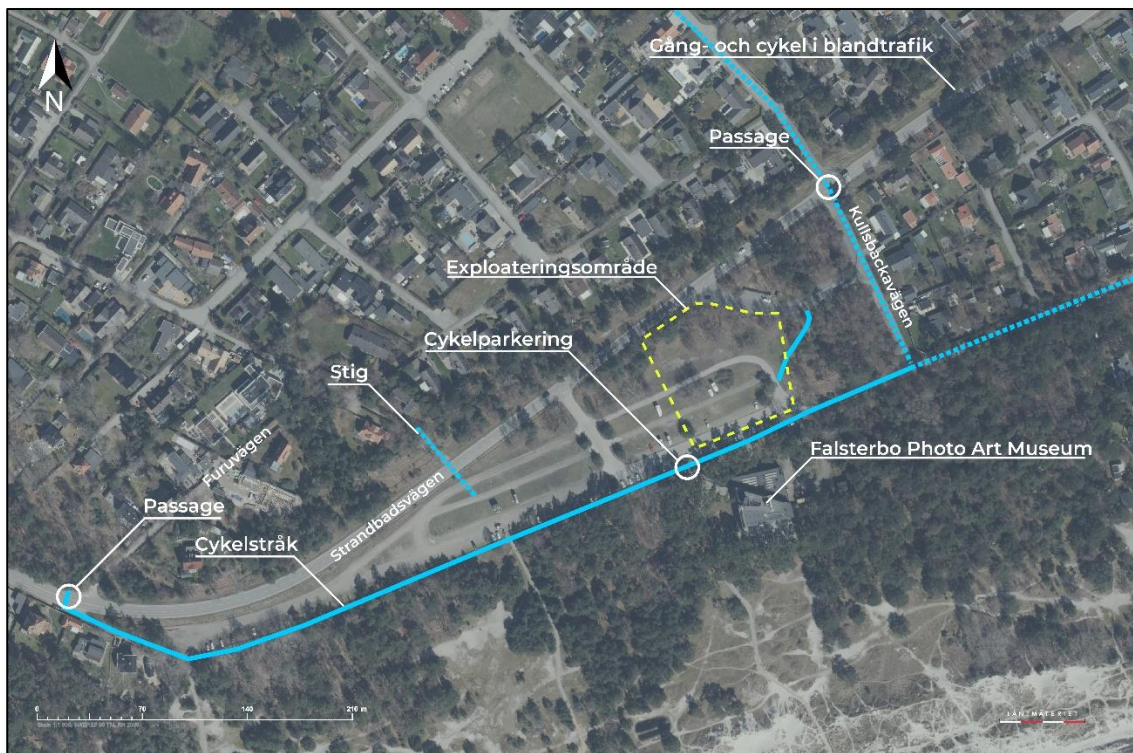
Figur 2. Primärt utredningsområde. Utbredningen av den planerade exploateringen är enbart illustrativ. Bakgrundskarta: Lantmäteriet.

2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Längs med den södra sidan av den kommunala parkeringen finns ett grusbelagt gång- och cykelstråk som fortsätter österut via lokalgator och knyts samman med cykelstråket mot Höllviken. Både gångnätet och cykelnätet är dock fragmenterat och det finns ingen förlängning av stråket västerut som binder samman Strandbaden med de centrala delarna av Falsterbo. Gång- och cykelinfrastruktur saknas längs Strandbadsvägen och vägens utformning gör att det inte bedöms tryggt eller säkert att röra sig i blandtrafik längs vägen. Detta innebär att fotgängare och cyklister främst är hänvisade till lokalgator och mindre stigar för att nå Strandbaden, se figur 3. Vid Kullsbackavägen och Furuvägen finns övergångsställen över Strandbadsvägen. Dessa är de enda ordnade passagera över Strandbadsvägen i närheten av Strandbaden. Inget av dem är dock hastighetssäkrade.

Avsaknaden av gång- och cykelinfrastruktur längs Strandbadsvägen, framförallt delen väster om parkeringen, och avsaknaden av säkra gång- och cykelpassager över Strandbadsvägen innebär att vägen är en betydande barriär för fotgängare och cyklister. Denna barriär påverkar tillgängligheten till fots och med cykel till området negativt vilket i sin tur kan ha en påverkan på val av färdmedel för besökare till Strandbaden.

Utanför Falsterbo Photo Art Museum finns möjlighet till cykelparkering samt hyrcyklar. Inom den östra sidan av exploateringsområdet finns även en kort gångväg som kopplar ihop parkeringen med busshållplatsen.



Figur 3. Översiktskarta över förutsättningarna för gång- och cykel i området. Bakgrundskarta: Lantmäteriet.



Figur 4. Utformning av gång- och cykelvägar i området. Karta till vänster visar gång- och cykelstråket söder om parkeringen. Kartan till höger visar utformningen av Strandbadsvägen där gång- och cykling sker i blandtrafik. Bildkälla: WSP.

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Linje 300 har sin ändhållplats vid Falsterbo Strandbad. Linje 300 trafikerar sträckan Hyllie – Falsterbo genom Vellinge, Höllviken och Skanör. I aktuell tidtabell mellan 19 mars–17 juni 2023 trafikerar linjen med 15-minuterstrafik under högrafik och 30/60-minuterstrafik under lågrafik. Restiden mellan Hyllie och Falsterbo Strandbad är ungefär 40 minuter. Hållplats Falsterbo Strandbad är utrustad med väntyta under tak, cykelparkering samt digital avgångstavla.

Under 2022 infördes den nya Skåneexpressen 15 som ersatt linje 100. Skåneexpressen 15 är en del i en långsiktig satsning på att förbättra trafiksituationen mellan Falsterbonäset och Malmö och förändringarna har gjorts enligt konceptet Bus Rapid Transit (BRT). Skåneexpressen 15 kör mellan Skanör centrum och Malmö C. Linjen trafikerar till skillnad mot den tidigare linje 100 inte Falsterbo förutom under natttrafiken fredagar, lördagar och söndagar mellan 00:54 och 02:50 då linjen skyltar om till linje 300 vid Skanör centrum och går

vidare mot Falsterbo Strandbad. Skåneexpressen kör med 7/15-minuterstrafik i högtrafik och 30/60-minuterstrafik under lågtrafik.

Under sommaren finns beredskap för att sätta in extra turer både på Skåneexpressen 15 och på linje 300. Detta styrs enligt uppgift från Skånetrafiken utifrån väder och bedömd efterfrågan. Under 2023 kördes fyra extra turer per riktning med Skåneexpressen 15 under de dagar då temperaturen var över 23 °C. Inga extra turer kördes på linje 300.

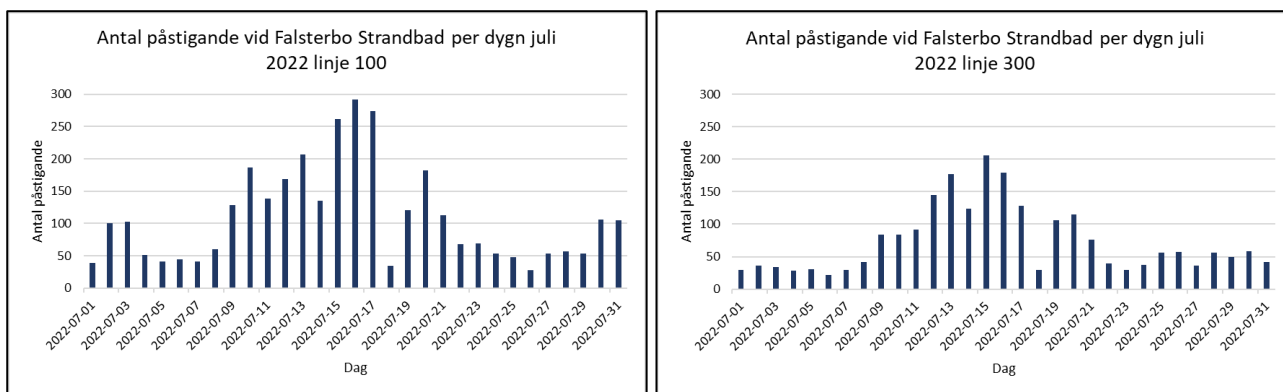


Figur 5. Linjedragning linje 300 och Skåneexpressen 15. Bildkälla: Skånetrafiken.



Figur 6. Hållplats Falsterbo Strandbad. Källa: WSP.

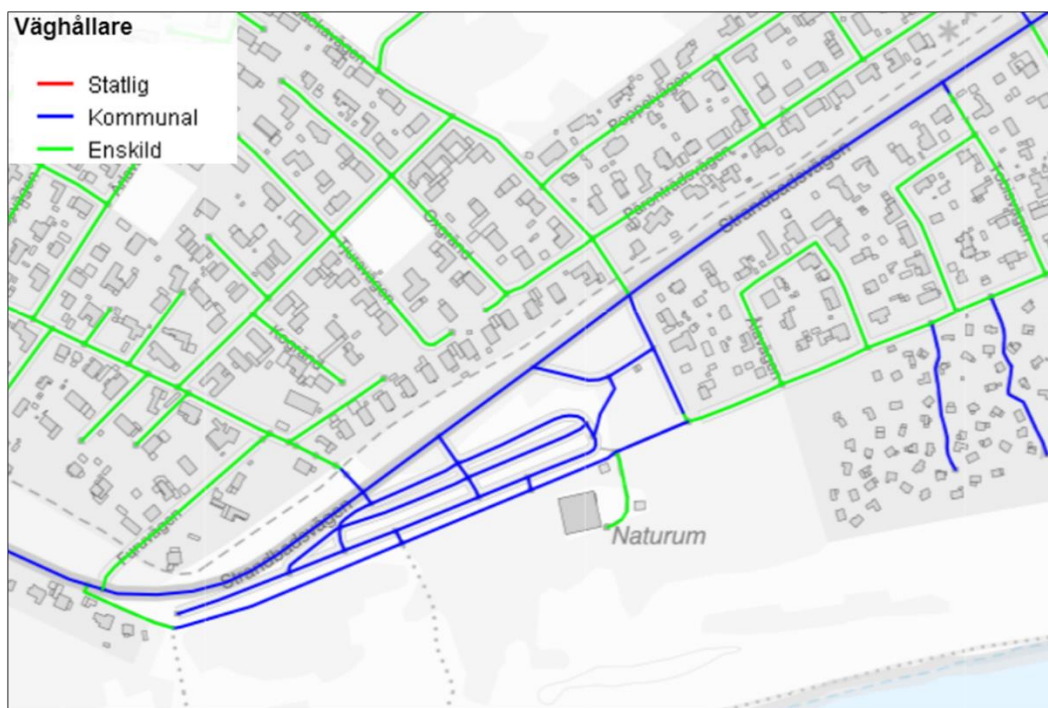
Inom ramen för detta uppdrag har påstigandestatistik för linje 100 (numera Skåneexpressen 15) och linje 300 studerats. Statistiken sträcker sig över sommarperioden 2022 där juli var den mest belastade månaden. Statistiken visar att linje 100 hade betydligt fler påstigande än linje 300. I snitt fanns det ca 70 påstigande per dag på linje 300, medan motsvarande siffra var ca 100 per dag för linje 100.



Figur 7. Påstigande per dygn under juli 2022 för linje 100 (vänstra figuren) och linje 300 (högra figuren).

2.3 MOTORFORDONSTRAFIK

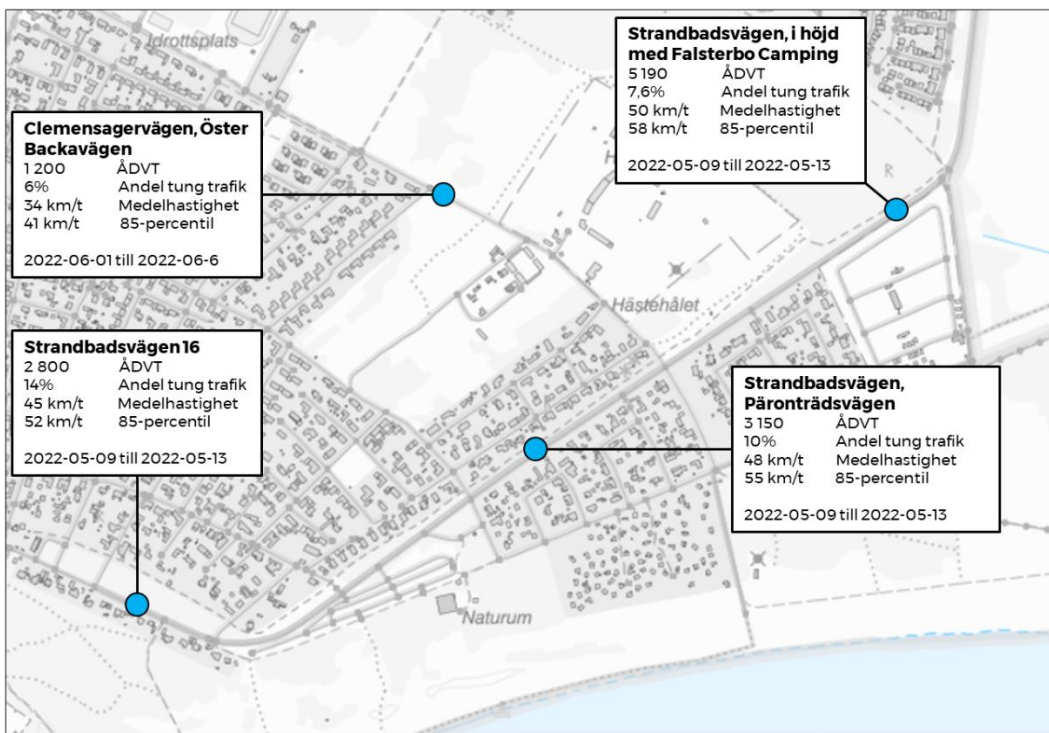
Kommunen är väghållare för Strandbadsvägen och gång- och cykelstråket längs parkeringen. Enskilt väghållarskap gäller dock för flera av gatorna inom bostadsbebyggelsen utanför utredningsområdet, se figur 8.



Figur 8. Väghållarskap inom utredningsområdet. Källa: NVDB.

2.3.1 Trafikmängder

I figur 9 nedan redovisas en sammanställning över närliggande trafikmätningar som kommunen har genomfört under maj–juni 2022. Trafikmängderna anger fordon per vardagsdygn (ÅVDt).



Figur 9. Sammanställning av kommunala trafikmätningar.

Längs Strandbadsvägen är den skyltade hastigheten 40 km/h. Trafikmätningarna visar dock att medelhastigheten längs vägen är närmare 50 km/h på vissa sträckor. 85-percentilen ligger på 52-58 km/h längs Strandbadsvägen vilket ytterligare understryker att Strandbadsvägen inte kan betraktas som säker för cykling i blandtrafik.

2.4 PARKERING

Den befintliga parkeringsplatsen är den enda större allmänna parkeringen i Falsterbo och används framförallt sommartid av badgäster. Under vintern (november-januari) hänvisas även besökare till Måkläppen hit eftersom det saknas andra alternativ. Användningen är dock som högst under sommaren.

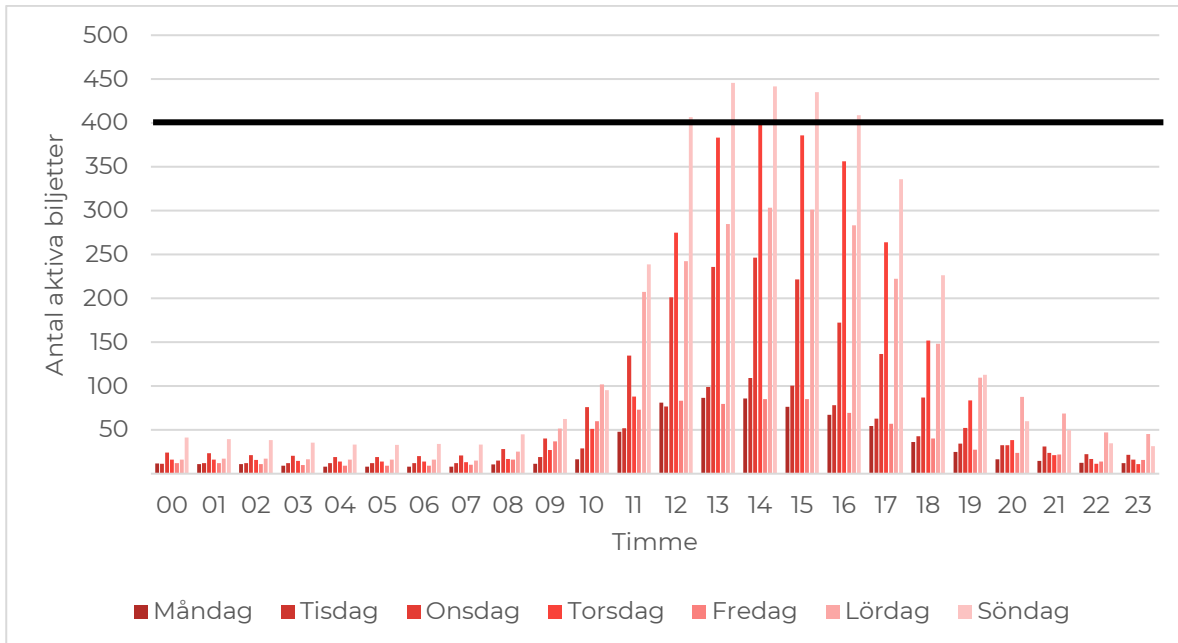
Under högsäsong finns p-vakter, men trots detta finns enligt kommunen problem med att parkeringen spiller ut på andra gator. Parkeringen är avgiftsbelagd under perioden 1 maj till och med 30 september. Under övrig tid råder fri parkering. Parkeringens kapacitet uppgår till ungefär 400 platser enligt APCOA som förvaltar och övervakar parkeringen. Detta har även verifierats genom en översiktlig analys via flygfoto.

Parkeringsytan är stor och det finns inga markerade parkeringsrutor. Det är sannolikt att på grund av den höga belastningen under högsommaren så förekommer felparkering, särskilt vid tider där få platser finns tillgängliga. Parkeringen är också utpekad som en av kommunens parkeringar för husbilar med möjlighet att parkera i ett dygn. Det finns även behov av möjlighet att angöra med buss för att släppa av besökare. Idag parkerar bussar på platsen men den funktionen skulle kunna lösas på annan plats.

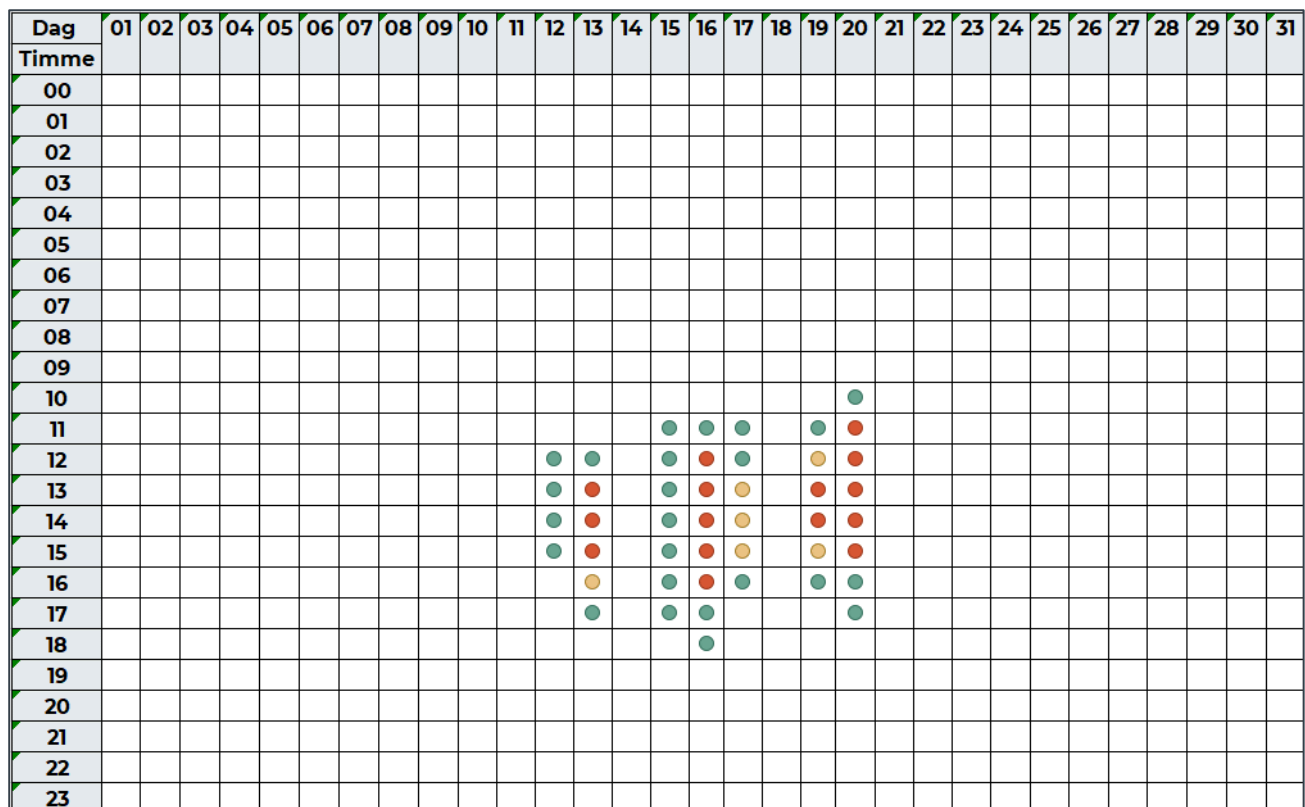
Inom ramen för detta uppdrag har parkeringsdata inhämtats från parkeringsbolaget. Underlaget innehåller belägningsstatistik för juli månad mellan 2020 och 2022. I parkeringsstatistiken anges antalet aktiva biljetter per timme (både biljetter som löses via app och via betalautomat). Det finns sannolikt en andel som inte väljer att lösa ut en parkeringsbiljett, vilka inte finns med i statistiken.

Generellt sett anses en beläggning på 85 % vara optimal beläggning vad gäller gatuparkering eftersom högre beläggning riskerar att generera söktrafik och lägre beläggning kan ses som att ytan inte används effektivt. Denna beläggningsgrad kan ses som ett lämpligt riktmärke även för att bedöma när beläggningen på parkeringen vid Falsterbo strandbad närmar sig kapacitetstaket. Utifrån statistiken kan vi se att beläggningen varierar men parkeringens kapacitet överskrids under högsäsongen. Tillfällena då

beläggningen överskrider 400 platser omfattar cirka 3-4 dagar där gränsen överskrids ett fåtal timmar, se figur 10 där statistik från veckan 11-17 juli 2022 visas. Utöver dessa tillfällen ligger beläggningen under kapacitetsgränsen. Tillfällena då parkeringen överskrids är sannolikt starkt influerat av väderförhållandena under den specifika dagen. Vi kan även konstatera att majoriteten av besökarna är dagsbesökare som står parkerade ungefär mellan 1-3 timmar. Antalet parkeringar börjar att öka kring 10:00 och når sitt max ungefär mellan 12:00-14:00 för att sedan avta.



Figur 10. Statistik som visar antalet aktiva biljetter på parkeringen per timme under veckan 11-17 juli 2022. Denna vecka var den med högst belastning under sommaren 2022.



Figur 11. Illustration över beläggningen på parkeringsplatsen i juli 2022. Vita rutor motsvarar timmar då beläggningen var under 50%, gröna markeringar under 85 %, gula under 95 % och röda markeringar motsvarar timmar då beläggningen var 95 % eller högre. Falsterbo Horse Show arrangerades detta år den 9–17 juli.

Det finns dock faktorer som påverkar den faktiska kapaciteten. Eftersom parkeringen inte har angivna parkeringsrutor så finns det risk för att de som anländer först till parkeringen lämnar förhållandevis stora utrymmen mellan bilarna. Detta då det finns mycket ledig plats och det finns inget direkt behov av att ställa sig nära andra bilar. Detta kan få följd effekten av att nyttjandet av parkeringsytan blir ineffektiv och den faktiska kapaciteten minskar. På samma sätt kan bilar som anländer till en förhållandevis välfylld parkering dra nytta av att det inte finns angivna parkeringsrutor och istället maximera ytorna och parkera på ej-önskvärda platser enbart för att få en plats. Kapacitetsgränsen om 400 platser är därmed förhållandevis flytande och kan påverkas av besökarnas parkeringsbeteende.

2.5 RESMÖNSTER

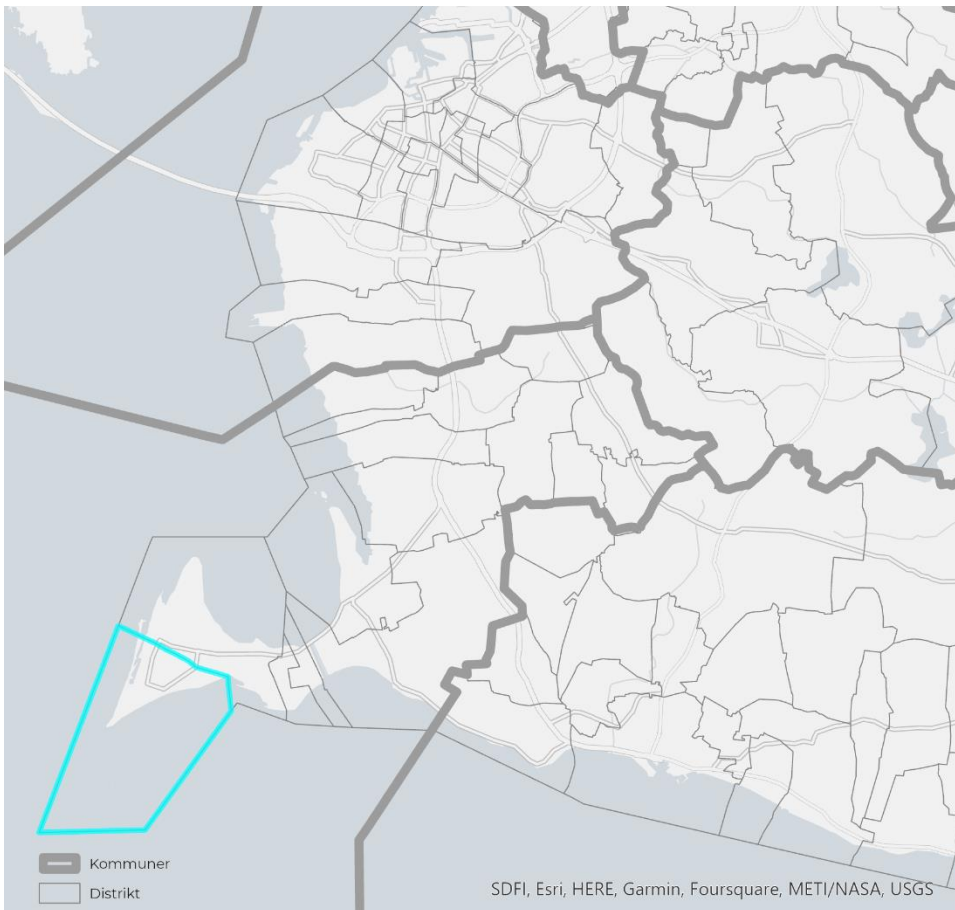
Med syfte att studera resmönster och varifrån människor som reser till Falsterbo kommer har WSP analyserat mobilnätdata från Telia för mars, juni, juli och augusti 2019-2023. Datan beskriver rörelser inom och mellan distrikt, se indelning i figur 12 nedan. Distrikten är definierade av Lantmäteriet och utgår från Svenska kyrkans församlingar vid årsskiftet 1999/2000.

Mobilnätdata innehåller information om mellan vilka geografiska zoner en resa görs. Det går dock inte att urskilja med vilket transportmedel resan har utförts. Av GDPR-skäl redovisas inte resor där färre än 5 enheter förflyttats, så enbart förflyttningar mellan områden där minst 5 unika enheter rört sig under en och samma timma redovisas.

Det ska också noteras att Telia endast har information kopplade till kunder inom deras nät, vilket sedan räknas upp för att motsvara hela befolkningen. Telia är dock en av de större operatörerna på marknaden och via deras mobilnät ingår mobilabonnemang genom Telia, Halebop, Fello och Telness. Dessa fyra mobilabonnemang riktar sig mot olika kundsegment av marknaden vilket gör att Telia samlar in data från demografiska grupper som spänner sig över en stor del av samhället.

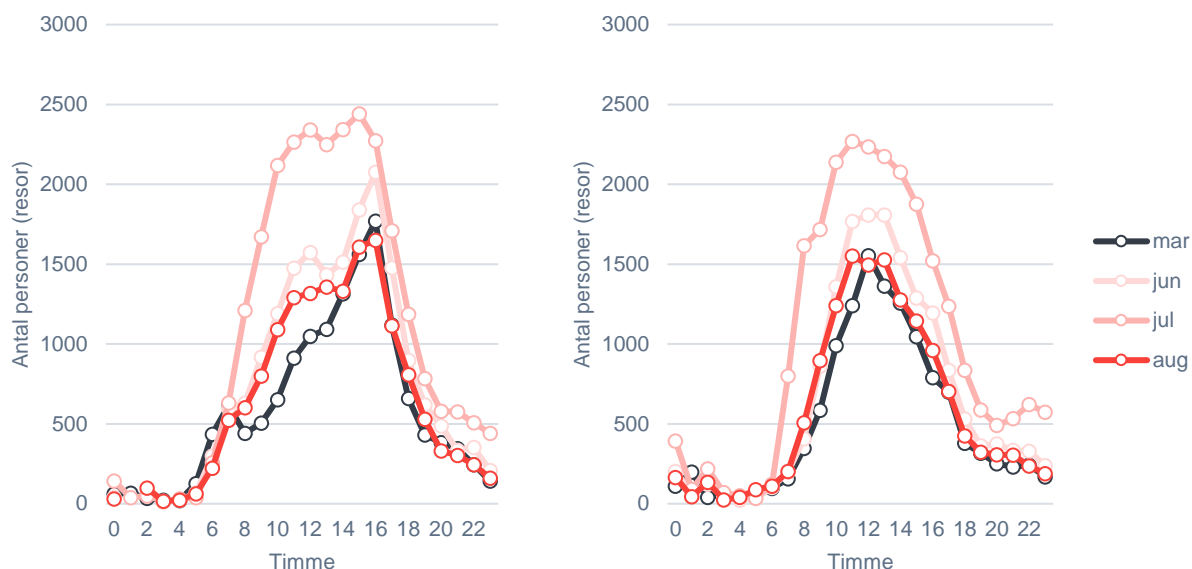
Det datauttag som har använts för analyserna i detta uppdrag omfattar resor till hela Falsterbo distrikt, det vill säga även resor till andra målpunkter än Strandbaden, till exempel bondes hemresor. Strandbaden och stranden i Falsterbo är dock den största målpunkten för besökare och en stor del av de tillkommande resorna under sommarmånaderna kan antas ha stranden som målpunkt. Datauttaget omfattar även resor som sker inom Falsterbo. Dessa har dock filtrerats bort och ingår inte i resultaten som presenteras nedan.

Analysen har gjorts i syfte att jämföra resrelationer och resandet under olika perioder på året och dygnet. Volymen på resandet har inte varit i fokus och de volymer som redovisas i figurerna nedan ska därför tolkas med försiktighet.



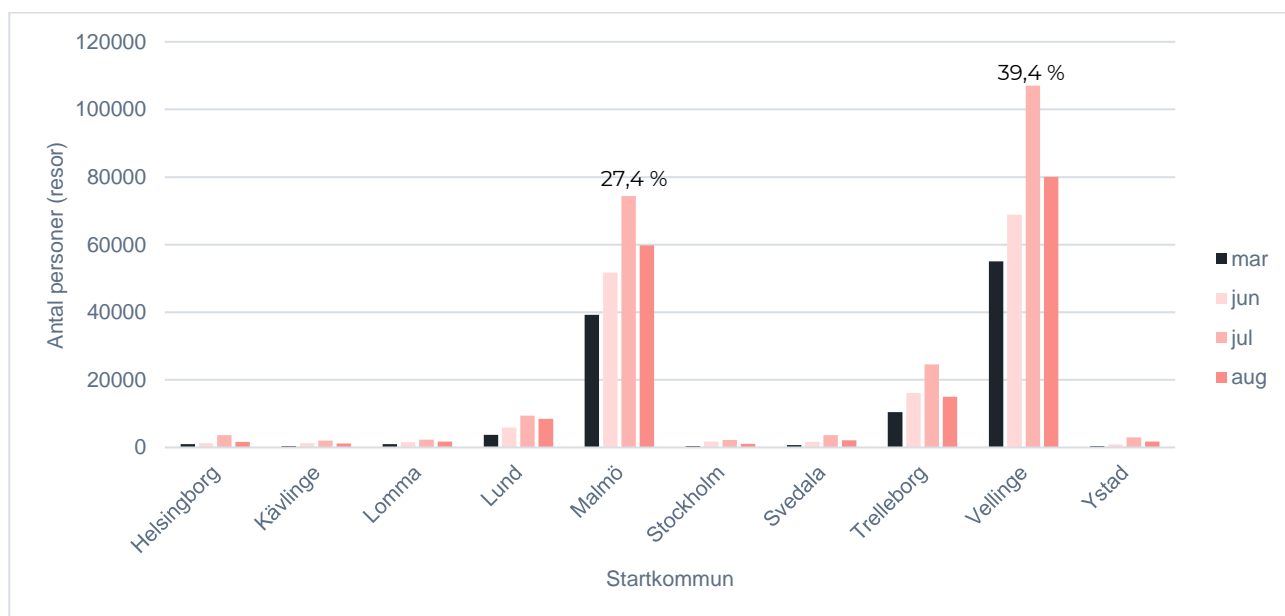
Figur 12. Distriktsindelning i sydvästra Skåne med Falsterbo distrikt markerat.

Under framförallt mars men även juni och augusti är det tydligt att de flesta resor till Falsterbo under vardagar sker under sen eftermiddag, se den vänstra grafen i figur 13. Dessa resor är till stor del troligen hemresor från arbete eller skola. Under juli är resandet mer utspritt under hela dagen och på en betydligt högre nivå. Förklaringen till detta antas vara de många besökarna till stranden i Falsterbo. På helger är resmönstret över dygnet likt under alla de studerade månaderna men även här utmärker sig juli med ett betydligt högre resande.



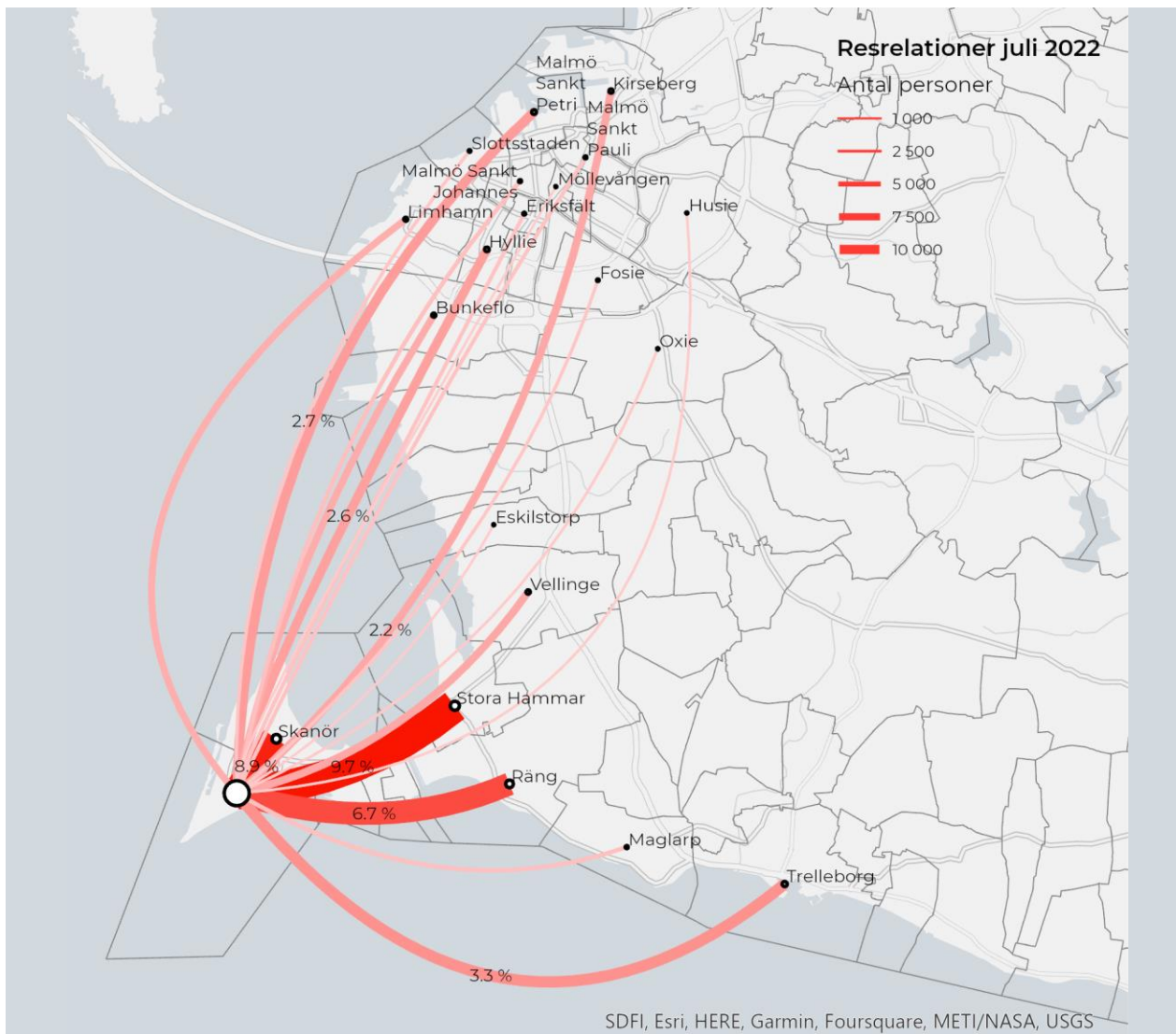
Figur 13. Antal resor med målpunkt i Falsterbo över dygnet i mars, juni, juli och augusti 2019-2023. Vardagar till vänster och helgdagar till höger.

Figur 14 nedan visar resor till Falsterbo fördelade på startkommun för de fyra studerade månaderna. Klart flest resor startar i Vellinge och Malmö kommuner både i mars och under sommarmånaderna. Även om resandet är klart större under sommarmånaderna ser fördelningen mellan startkommuner likadan ut. Utifrån denna data är det tydligt att Falsterbo är en relativt lokal målpunkt som framförallt attraherar besökare från de närliggande kommunerna. Besökare kommer även mer långväga, till exempel från Helsingborg och Stockholm men i förhållande till antalet besökare från övriga Vellinge kommun, Malmö kommun och Trelleborgs kommun är dessa få.



Figur 14. Resor till Falsterbo under mars, juni, juli och augusti fördelade på startkommun. Figuren visar de tio kommuner varifrån flest resor startar. Resorna från dessa kommuner utgör tillsammans 85 % av alla resor till Falsterbo.

Om startkommunerna för resorna bryts ner på distriktsnivå ses att Skanör, Stora Hammar och Rängs distrikt är de viktigaste startpunkterna. Av resorna som startar i Malmö är Sankt Petri, det vill säga centrala Malmö, Hyllie och Kirseberg de största startpunkterna, se figur 15.

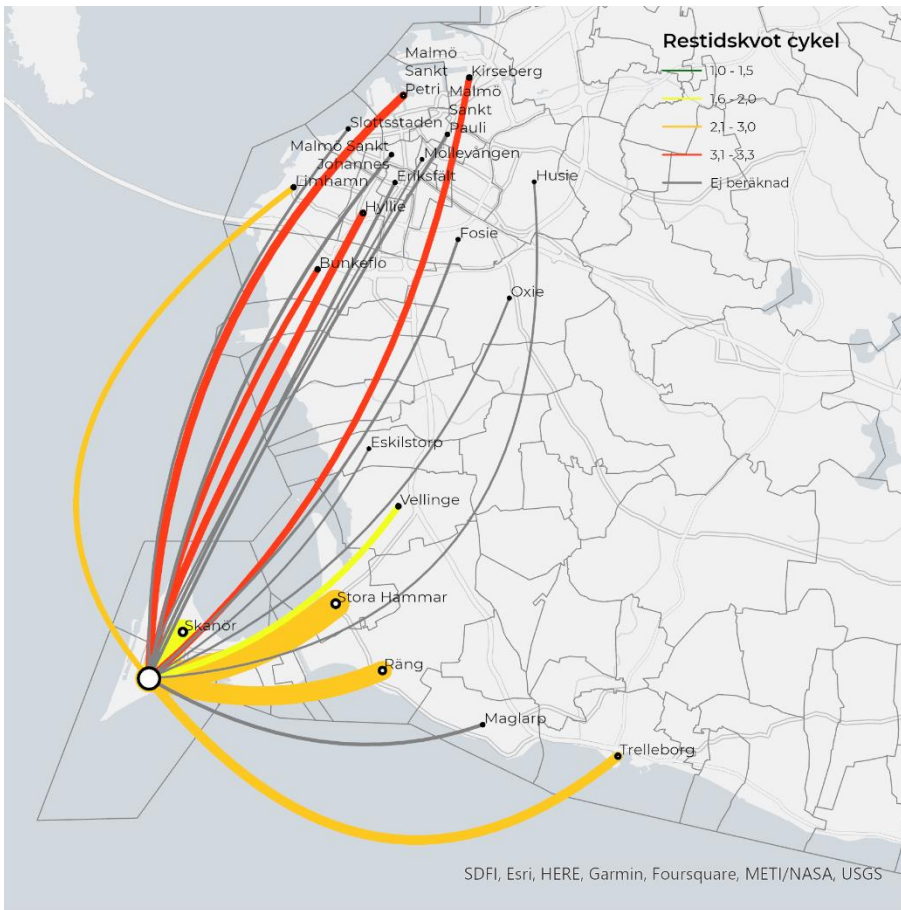


Figur 15. Resor till Falsterbo under juli 2022 fördelade på distrikt där resan startade.

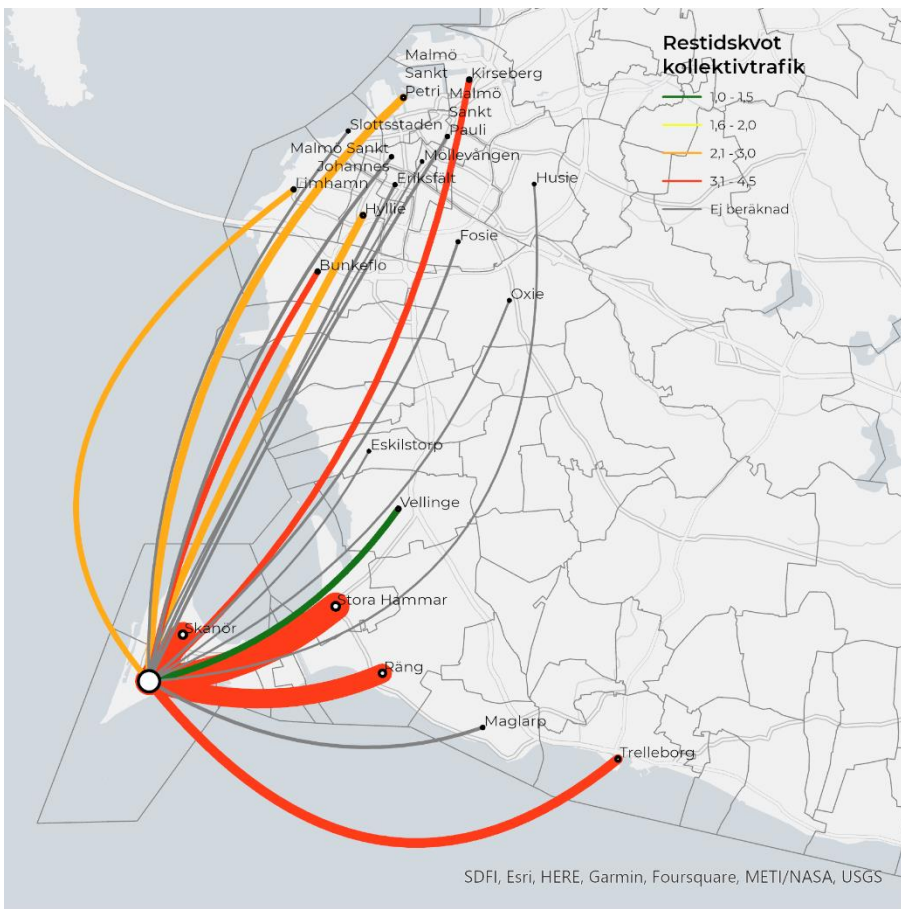
I Figur 16 och figur 17 nedan visas beräknad restidskvot för resor till Falsterbo från de tio distrikt som utgör de främsta startpunkterna för resor. Restidskvoten beskriver förhållandet mellan restiden med cykel eller kollektivtrafik och bil. En restidskvot på 1 betyder att restiden med cykel eller kollektivtrafik är lika lång som med bil medan en restidskvot på 2 betyder att restiden är dubbelt så lång med cykel eller kollektivtrafik jämfört med bil. Restidskvoten har stor betydelse för val av färdssätt och generellt sett betraktas en restidskvot under 1,5 som en god nivå där kollektivtrafiken respektive cykeln ses som konkurrenskraftig gentemot bilen.

I restiden med kollektivtrafik har hänsyn tagits till att olika delar av restiden värderas olika av resenärerna. För varje byte har fem minuters restid adderats utöver väntetiden som i sin tur värderas dubbelt så hög som restiden på fordonet. Hänsyn tas till turtäthet genom att restid motsvarande halva turtätheten adderats.

Resultaten av analysen visar att det endast är relationen Vellinge-Falsterbo där kollektivtrafiken kan ses som konkurrenskraftig gentemot bilen. För att få fler personer att välja andra färdssätt än bil kommer det därför finnas behov av åtgärder som ökar kollektivtrafikens eller cykelns attraktivitet alternativt minskar bilens attraktivitet. Sådana åtgärder kan förstärkas med kampanjer och information men potentialen i endast kampanjer eller information bedöms låg i detta fall.



Figur 16. Restidskvot cykel/bil för resor till Falsterbo från de viktigaste startpunkterna.



Figur 17. Restidskvot kollektivtrafik/bil för resor till Falsterbo från de viktigaste startpunkterna.

3 KONSEKVENSER AV PLANERAD EXPLOATERING

Planförslaget innebär att ett hotell anläggs i den östra delen av den befintliga parkeringen. Den planerade anläggningen föreslås kopplas ihop med den befintliga strandbadsbyggnaden och tillsammans med denna bilda en större anläggning med hotell, spa, restaurang och konferens.



Figur 18. Illustrationsplan. Illustration: Fojab.

3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GÅNG- OCH CYKELTRAFIKANTER

Som ett steg för att identifiera möjliga konfliktpunkter har en bedömning gjorts över gång- och cykelkopplingarna i området samt i vilken utsträckning som dessa kommer att användas. Notera att linjernas tjocklek inte baseras på någon typ av flödesdata utan är en bedömning av vilka kopplingar som gång- och cykeltrafikanter sannolikt kommer att nyttja. Blå punkter anger startpunkter för fotgängare inom området, det vill säga, den kommunala parkeringen och busshållplatsen. Gröna punkter anger de primära målpunkterna i området.

Som konstaterats i avsnitt 2.1 finns det i nuläget brister i gång- och cykel infrastrukturen som påverkar tillgängligheten till hotellet och stranden. Dessa brister bedöms inte bli mer påtagliga eller påverkas direkt av den planerade exploateringen. Däremot påverkar bristerna möjligheten att få fler besökare att välja andra färdmedel än bil och därmed även möjligheterna att minska efterfrågan på bilparkering.

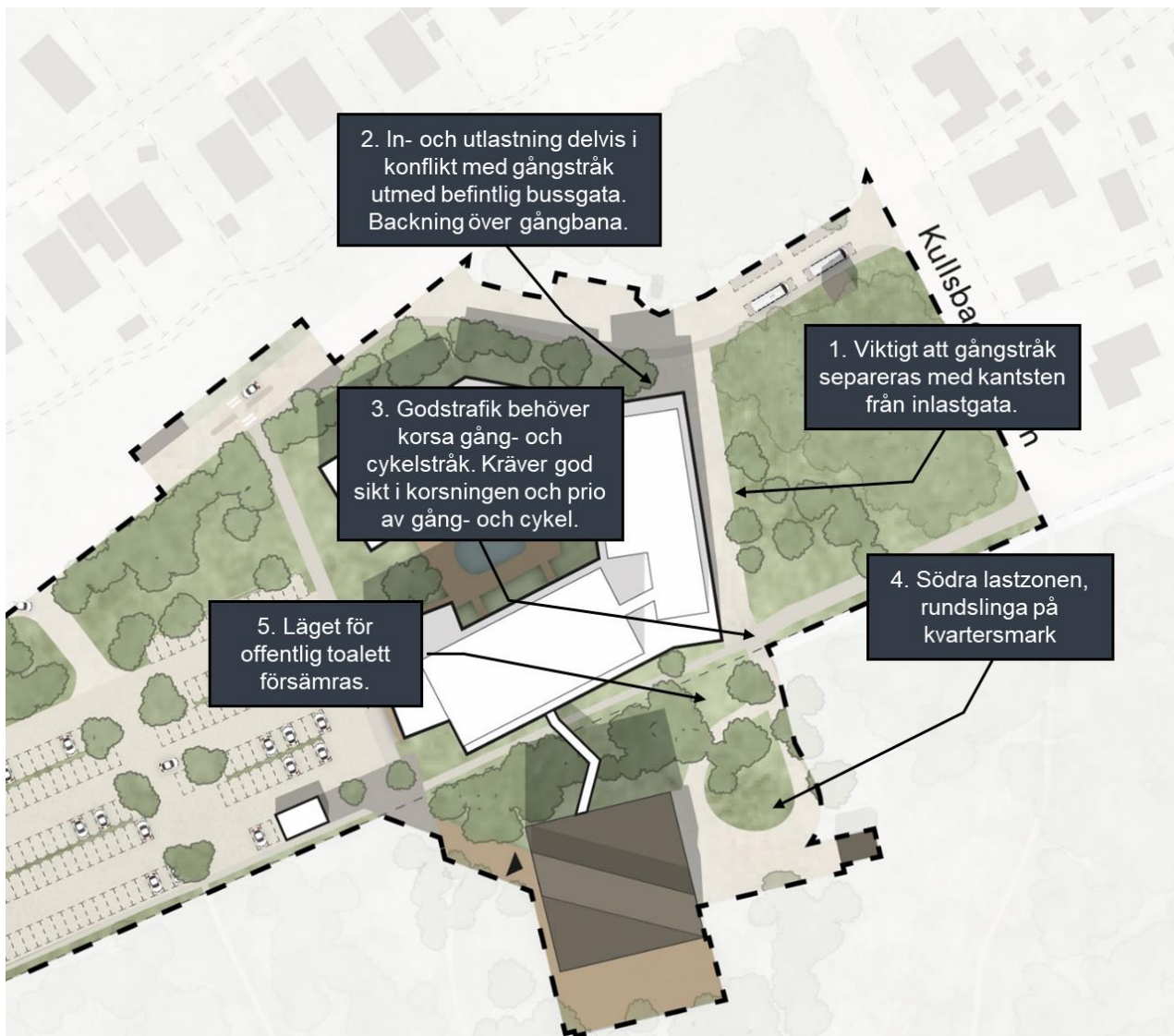


Figur 19. Gång- och cykelkopplingar samt bedömning av flöden till och från målpunkter.

I samband med att hotellet anläggs kommer förutsättningarna för gång- och cykeltrafikanter att förändras. WSP har granskat det vinnande förslaget i markanvisningstävlingen och där pekat på brister som behöver hanteras i det vidare arbetet. I det liggande planförslaget har dessa brister till största del hanteras. Det återstår dock några punkter som behöver ses över i det vidare arbetet med detaljutformning av planområdet. Den första berör gångstråket mellan stranden och den befintliga hållplatsen, som i samband med exploateringen, kommer att försvinna och istället ledas om till baksidan av hotellet (se punkt 1 i Figur 20). Detta skapar försämrade förutsättningar för de som ska till och från stranden via hållplatsen och gångkopplingen kan uppfattas som otydlig.

Vidare kommer lastintaget med tillhörande körytor på hotellets norra sida sannolikt att ha en viss påverkan på gångstråket norr om hotellet (se punkt 2 i). Backande rörelser av lastfordon löper risk att komma i konflikt med gång- och cykeltrafikanter. Det är viktigt att beakta trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafikanter vid denna yta. Samma utmaning uppstår mellan det publika gång- och cykelstråket och in- och utlastningsvägen till den södra inlastningszonen (punkt 3). Även är behovet trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafikanter beaktas. Vid den södra inlastningszonen sker angöring med rundslinga (punkt 4). Utöver detta kommer den publika toaletten att få ett försämrat läge bakom hotellet (punkt 5).

En sammanställning av identifierade punkter att beakta i det vidare arbetet visas i Figur 20.



Figur 20. Identifierade konfliktpunkter i samband med planerad exploatering. Illustration: Fojab.

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Inom ramen för detta uppdrag har Skånetrafiken kontaktats för att diskutera kollektivtrafikens behov i samband med planerade exploatering. Utifrån detta kan vi konstatera att det inte planeras några förändringar i trafikeringen i framtiden. Som konstaterats ovan påverkas dock kopplingen mellan hållplatsen och stranden.

Utöver detta kan viss påverkan ske eftersom det norra lastintaget placeras intill bussgatan. I planförslaget föreslås att en nordlig inlastningszon placeras i anslutning till bussgatan där lastbilar backar mot zonen. Detta kan skapa situationer där bussar och lastbilar behöver vänta in varandra när de angör rastplats/leveranszon.

Eftersom hållplatsen är en ändhållplats finns ett antal krav som Skånetrafiken anger måste uppfyllas. Detta omfattar framförallt behovet av att två bussar ska kunna ställas upp samtidigt, att det ska finnas toalett för chaufförer och hållplatsen ska vara utformad enligt hållplatshandboken.

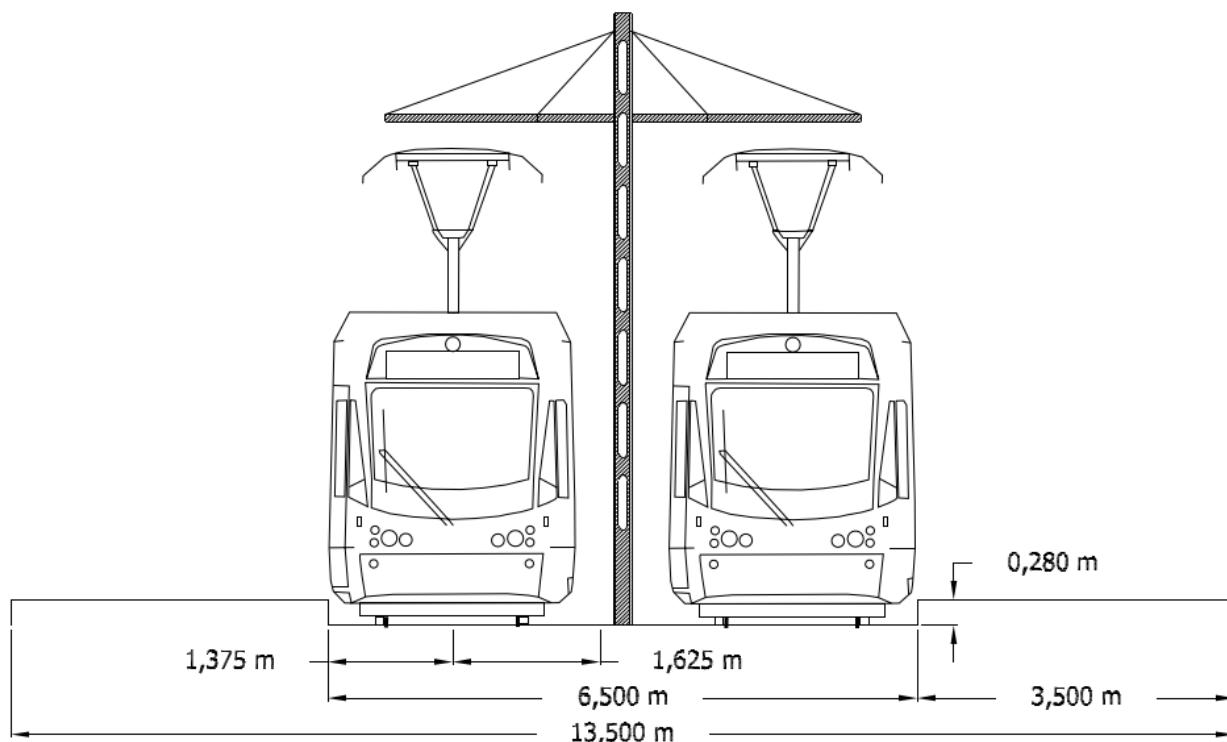
3.2.1 Framtida spårvägsstation

Kommunens översiktsplan har i nära anslutning till föreslagen anläggning pekats ut en yta avsedd för station till spårbunden trafik. Hotellanläggningen får inte omöjliggöra förutsättningarna att uppföra stationen. Därför har en översiktlig studie av utrymmesbehovet för spårväg och en hållplats gjorts.

Ytbehovet för hållplatsen utgår från riktlinjer i *Handledning för spårvägsplanering i Skåne* (Trivector 2010) och behöver anpassas till längden på vagnarna, se tabell 1. Spårområdet vid hållplats uppgår till ungefär 6,5 meter med mittplacerade kontaktledningsstolpar. När det gäller hållplatslägen måste hållplatsen ligga i rakspår direkt före och efter. Riktvärdet för rakspåret är en vagnslängd före, gränsvärde 15 meter.

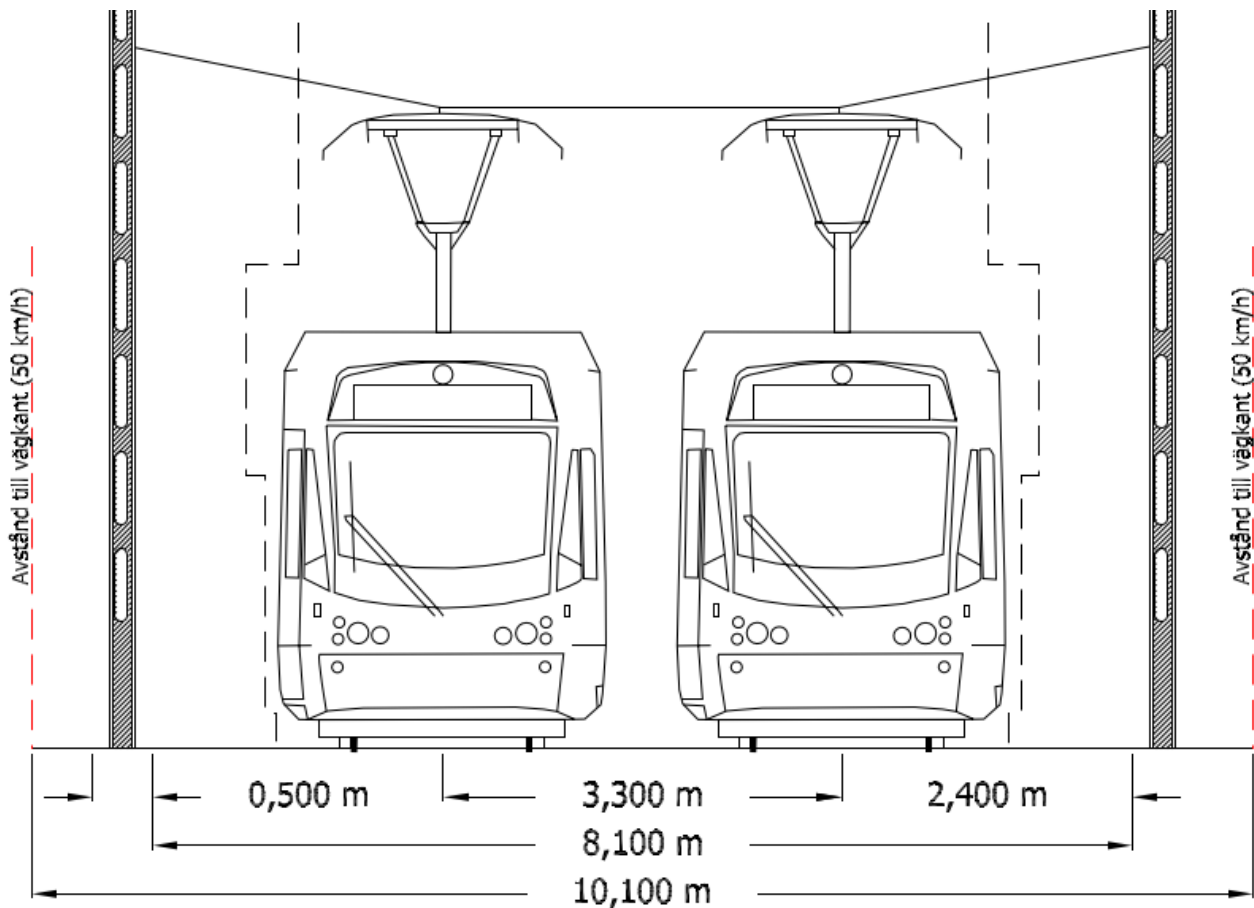
Tabell 1. Riktvärden och gränsvärden för mått på spårväghållplatser enligt *Handledning för spårvägsplanering i Skåne* (Trivector 2010)

Parameter	Riktvärde	Gränsvärde
Plattformslängd lokal linje	Planberedskap för 45 m	Min 35 m
Plattformslängd flera lokala linjer	Planberedskap för 65 m	Min 35 m
Plattformslängd regional linje		Min 80 m
Plattformsbredd	Min 3,5 m (inklusive utrustning som väderskydd m.m.)	Min 2,25 m fri yta (exklusive hållplatsutrustning)
Plattformshöjd	0,28	



Figur 21. Sektionsskiss för hållplats. (Trivector, 2010).

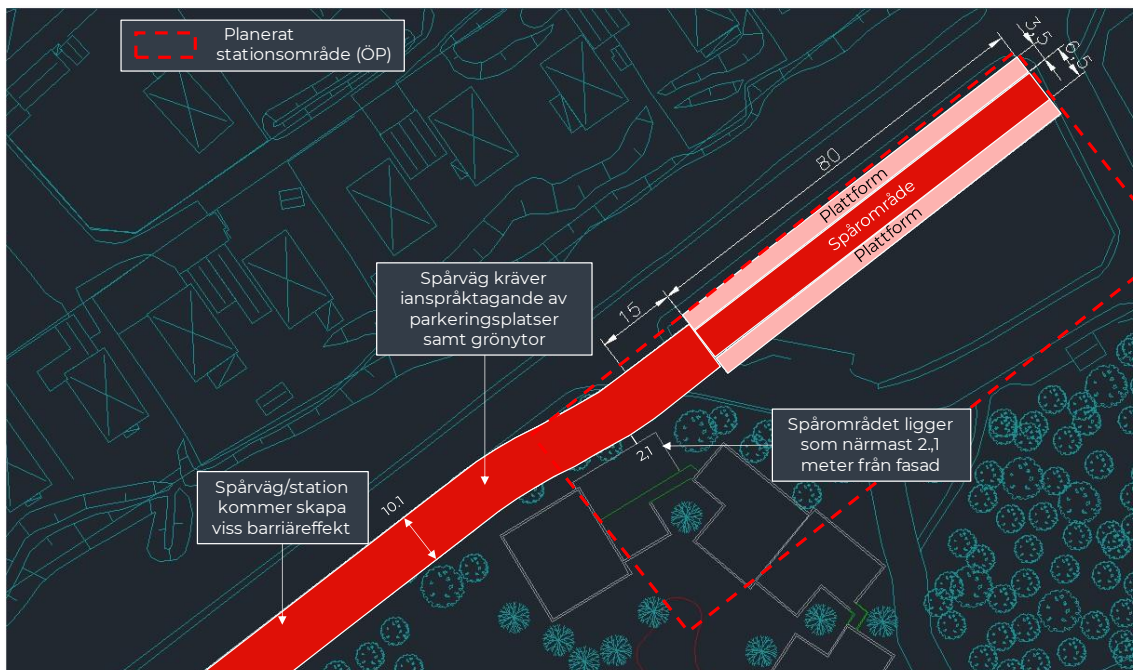
Utifrån detta har en principiell yta som behövs för att kunna anordna en spårvägsstation skissats upp. I detta skede antas att spårvägen utformas i linje med spårvägen i Lund, det vill säga, dubbelspårig hållplats med plattformar vid respektive sida av spåren. För spårområdet utanför hållplatsen har den mest ytkrävande utformningen valts. Denna innefattar ett spårområde med kontaktledningar vid respektive sida av spårområdet. Spårområdet är dimensionerat för 50 km/h. Vid den aktuella platsen kan sannolikt hastighetsgränsen vara lägre. Vid val av utformning av spårområde finns flera alternativa utformningar som kräver mindre yta. Spårvagnen i Lund har till exempel ett spårområde som uppgår till ca 8 meter. Dock studeras den mest ytkrävande utformningen i detta skede.



Figur 22. Sektionsskiss för spårområde med kontaktledningar vid respektive sida av spåren. (Trivector, 2010).

Ytan för hållplatsen kommer inte i direkt konflikt med hotellbyggnaden. Som närmast hamnar spårområdet ca 2 meter från hotellets fasad, se figur 23. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) (TSFS 2021:122) anger att skyddsavståndet mellan spårväg och hinder bör vara minst 0,75 meter brett och 2,25 meter högt. Vid hinder som är kortare än 15 meter och som löper längs med spåret bör skyddsutrymmets bredd vara minst 0,5 meter om klämrisken kan minimeras på annat sätt¹. Dessutom säger Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2022:1) att avståndet mellan kontaktledning och byggnad ska vara minst 5 meter. Den får dock placeras närmare "under förutsättning att den endast med särskilda hjälpmedel kan nå från fönster, balkonger eller tak". I skissen i figur 23 är avståndet mellan kontaktledning och fasad cirka 5,5 meter.

¹ Transportstyrelsens. (2021). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). TSFS 2021:122.



Figur 23. Översiktlig skiss över spårstationens ytbehov, 80 meter lång plattform.

Sammanfattningsvis är vår bedömning att hotellets exploatering inte omöjliggör en framtida spårstation i området som pekas ut i Vellinge kommuns översiktsplan. I denna analys har de mest utrymmeskrävande utformningarna studerats för både 45 meter och 80 meter långa plattformar. Utifrån detta har inga tydliga konflikter identifierats.

Det är även möjligt att anlägga spårstationen väster om hotellet och på så sätt undvika att spårområdet hamnar tätt inpå hotellet.

3.3 MOTORFORDONSTRAFIK

Konsekvenser vad gäller motorfordonstrafik kopplade till den tillkommande exploateringen utreds i två steg. I ett första steg beräknas mängden tillkommande trafik, trafikallsträng, med anledning av exploateringen och ett andra steg beräknas hur denna tillkommande trafik påverkar framkomligheten i vägnätet genom att studera kapaciteten i närliggande korsningspunkter.

3.3.1 Trafikalstring

Trafikalstringsberäkningen har utgått från att hotellet är fullbelagt samt att gästerna i genomsnitt har en bil per rum. I snitt antas det ske två fordonsrörelser per dag och per rum. Denna bedömning tar höjd för trafik som alstras av anställda eftersom beräkningen baseras på ett fullbelagt hotell. Detta genererar ungefär 300 fordon per dygn (ÅDT).

Trafikalstringen kopplat till restaurangen har beräknats med hjälp av Trafikverkets allstringsverktyg. Verktöget genererar cirka 300 f/d (ÅDT). Det är sannolikt att en större del av dessa fordonsrörelser kan kopplas till hotellgäster och de som redan idag besöker stranden. I detta fall har andelen tillkommande trafik till restaurangen bedömts uppgå till 30%, vilket innebär ca 100 f/d (ÅDT).

Sammantaget är den bedömda trafikallsträngen för anläggningen ungefär 400 f/d (ÅDT).

Det finns dock flera osäkerheter som påverkar trafikallsträngen. Beroende på hotellets inriktning kopplat till dagverksamhet så kan trafikallsträngen vara större. Detta beror framförallt på mängden spa-gäster till exempel som angör hotellet varje dag. Frekvensen och omfattningen av konferenser kommer också att påverka verksamhetens trafikallsträng. Omfattningen av dagsgäster och konferenser är dock utmanande att

bedöma inom ramen för denna utredning. Istället bör trafikmängden om 400 f/d anses som en utgångspunkt med tillhörande osäkerheter baserat på verksamhetens inriktning.

3.3.2 Kapacitet i befintliga korsningar

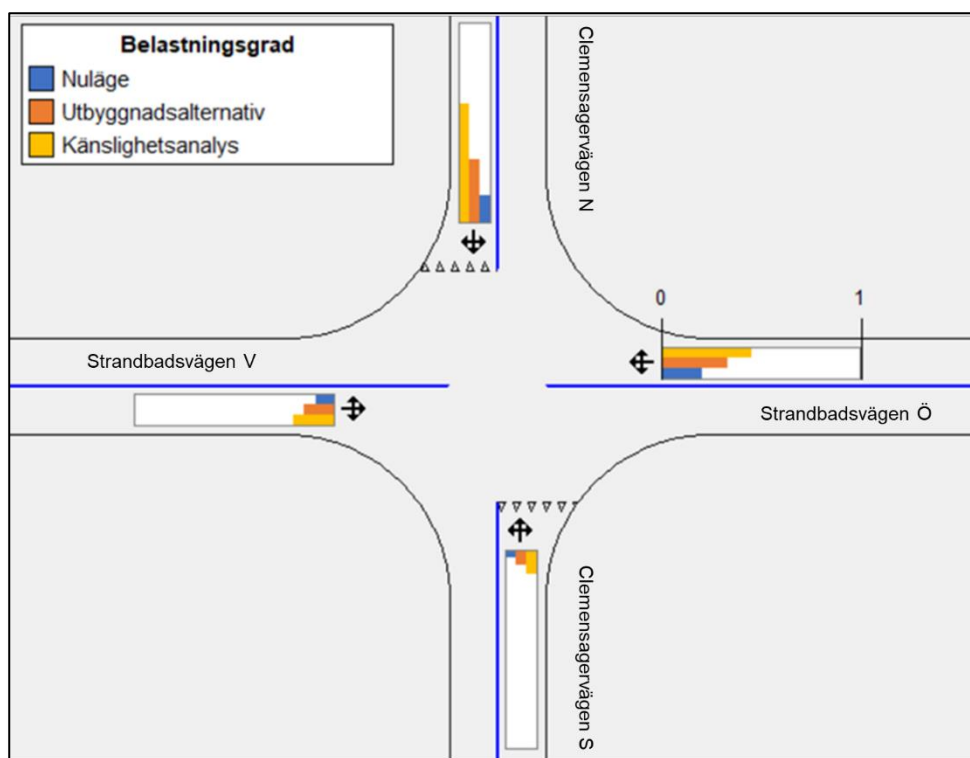
Som riktlinje bör belastningsgraden i korsningar understiga 0,6 för att säkerställa god servicenivå. Belastningsgrad mellan 0,6–0,8 innebär en acceptabel servicenivå där köbildning stundvis kan uppstå för att sedan avta. Om belastningsgraden överstiger 1,0 så överstiger efterfrågan kapaciteten.

3.3.3 Strandbadsvägen – Clemensagervägen

I korsningen Strandbadsvägen – Clemensagervägen har samtliga ben i korsningen timinformation från genomförda mätningar förutom det södra benet, Clemensagervägen S. Trafikmängden har här uppskattats från antalet närliggande fastigheter.

Timinformationen har hämtats under maj månad 2022, vilket inte fångar högsäsongen vid strandbadet. I utbyggnadsalternativet har detta hanterats genom att räkna upp trafikmängderna med ca 60% för att fånga sommarens förväntade trafikvolym. Denna beräkning utgår ifrån den ökning som kan observeras i mobildata över antalet resor till Falsterbo under juli månad (se avsnitt 2.5). Mobildata visar på en ökning om ca 60 % mellan mars och juli. Uppräkningen är därmed förhållandevis övergripande, men används för att inte underskatta sommartrafiken. I utbyggnadsalternativet inräknas även trafikmängderna från den planerade hotellverksamheten

I nuläget uppstår inga kapacitetsbrister i korsningen. Som högst uppgår belastningsgraden till ca 0,2 i det östra benet i korsningen. Inte heller i utbyggnadsalternativet uppstår några kapacitetsbrister i korsningen (se figur 24). Belastningsgraden i detta scenario uppgår till knappt 0,33 i det östra benet.



Figur 24. Belastningsgrad i korsningen Strandbadsvägen och Clemensagervägen, nuläge, utbyggnadsalternativ samt känslighetsanalys.

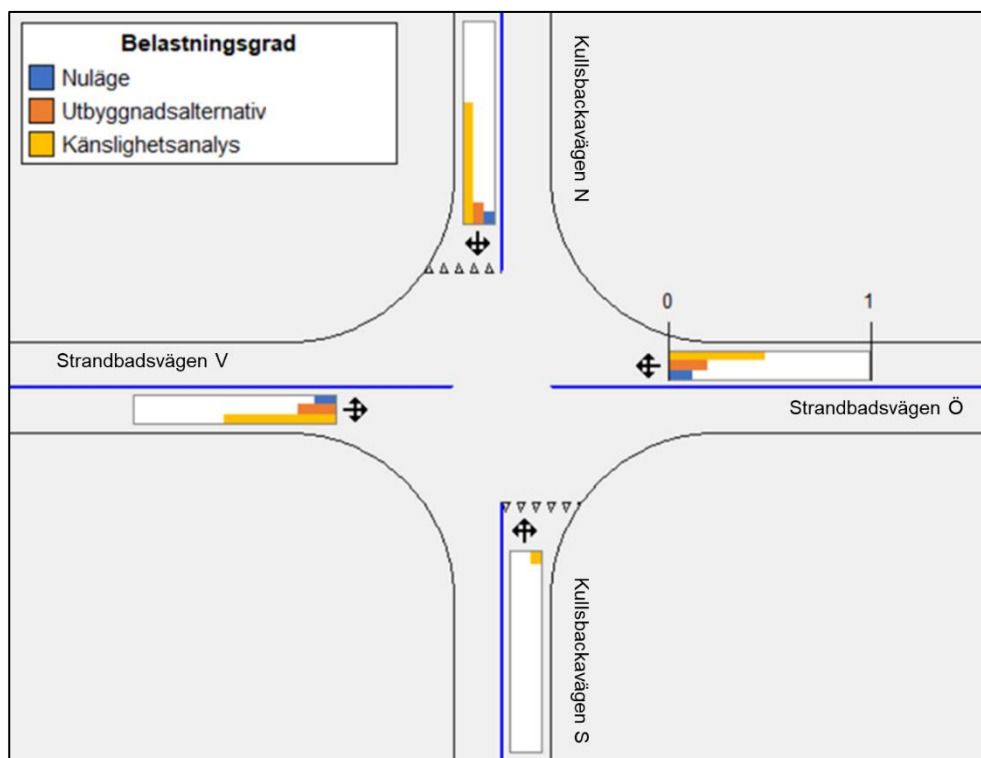
En känslighetsanalys har genomförts för att studera när kapaciteten överskrids. Om utbyggnadsalternativets trafikmängder räknas upp med 35 % så uppnår det norra benet i korsningen belastningsgrad 0,6.

Trafikmängderna som krävs för att detta ska uppstå bedöms inte som sannolika, i synnerhet inte kopplat till utbyggnaden av hotellverksamheten.

3.3.4 Strandbadsvägen - Kullsbackavägen

I korsningen Strandbadsvägen – Kullsbackavägen har det östra och västra benet i korsningen timinformation från genomförda mätningar. Det västra benets mätning ligger dock väster om in- och utfarten till parkeringsplatsen. Detta innebär att mätningarna på det västra benet saknar trafik som angör parkeringsplatsen från öster. Det västra benets trafikmängder har räknats upp med 20 % för att fånga upp de fordon som angör parkeringsplatser. Denna uppräkningsgrundar sig i differensen mellan trafikmätningen längs det västra benet och det östra benet. Denna uppräkningsgrundar sig i differensen mellan trafikmätningen längs det västra benet och det östra benet. Denna uppräkningsgrundar sig i differensen mellan trafikmätningen längs det västra benet och det östra benet. Vidare har det södra och norra benet inga trafikmätningar. Detta har hanterats genom att uppskatta trafikmängderna utifrån antalet närliggande fastigheter.

I utbyggnadsalternativet har trafikmängderna räknats upp på samma sätt som för föregående korsning utifrån mobildata. Trafikmängderna från hotellverksamheten enligt ovan har även räknats in. Resultatet redovisar inga kapacitetsbrister i nuläget. Som högst uppgår belastningsgraden till ca 0,12 i det östra benet i korsningen. I utbyggnadsalternativet uppgår belastningsgraden som högst till 0,2 i det östra benet.



Figur 25. Belastningsgrad i korsningen Strandbadsvägen och Kullsbackavägen, nuläge samt uppräknings av trafiken med 100% (känslighetsanalys).

Även här har en känslighetsanalys genomförts för att studera när kapaciteten överskrids. Först när utbyggnadsalternativets trafikmängder räknas upp med över 100% så uppnår det norra benet i korsningen belastningsgrad 0,6. Trafikmängderna som krävs för att detta ska uppstå bedöms inte som sannolikt, i synnerhet inte kopplat till utbyggnaden av hotellverksamheten.

Sammanfattningsvis, utifrån vår analys underskrider kapaciteten i korsningarna Strandbadsvägen/Clemensagervägen samt Strandbadsvägen/Kullsbackavägen. För att uppnå

kapacitetsgränsen i korsningarna krävs trafiknivåer som vi inte bedömer som troliga, varken i dagsläget eller på grund av hotellverksamhetens anläggning.

3.3.5 Strandbadsvägen – In- och utfart till parkering

In- och utfart till strandbadsparkeringen samt den planerade exploateringen sker via dagens primära tillfartsväg utmed Strandbadsvägen. Den planerade exploateringen kommer att öka antalet fordon som nyttjar in- och utfarten. Utifrån trafikmängderna som studerats i de tidigare korsningsanalyserna så kan kapaciteten studeras även vid in- och utfarten.

Utifrån beläggningsdatan för parkeringen är det tydligt att det under högsäsong oftast är hög beläggning klockan 12:00-14:00. Detta medan generella maxtimmar för trafik tenderar att infalla under förmiddagen (07:00-08:00) och eftermiddagen (16:00-17:00) vilket kopplas till arbetspendling. Eftersom utredningen framför allt studerar trafiksituationen under juli månad, så finns det anledning att tro att arbetspendlingen är något lägre med hänsyn till semestertid. Detta innebär att maxtimmen för besök till parkeringen och maxtimmarna för generella trafiknivåer nödvändigtvis inte infaller samtidigt, utöver det faktum att nivåerna av arbetspendlingstrafik kan antas vara lägre under sommaren.

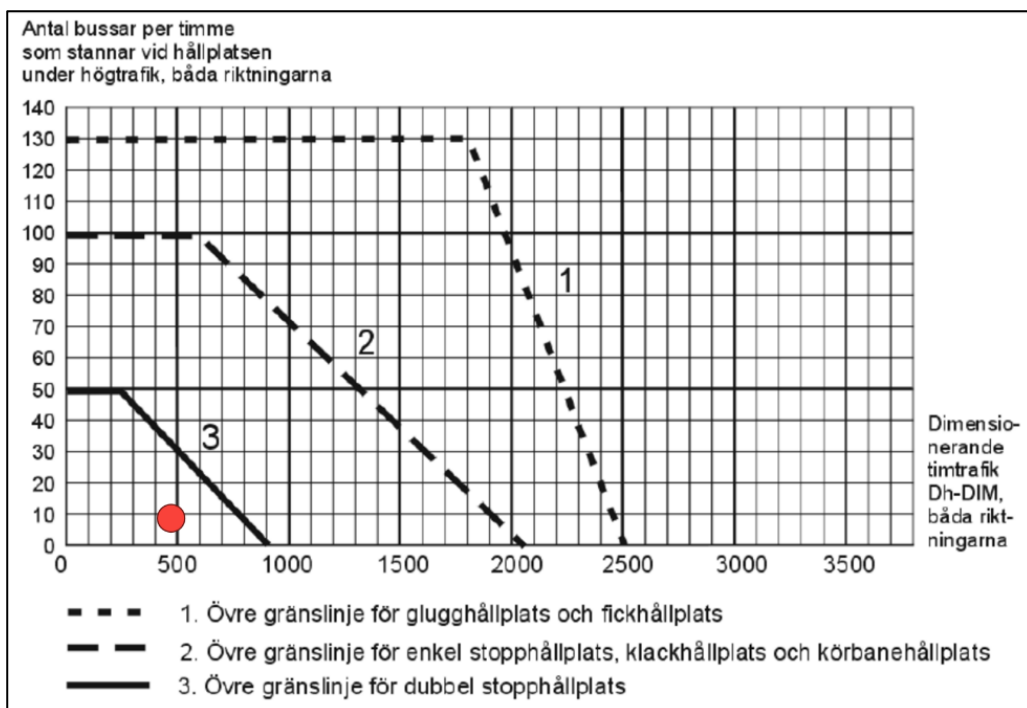
Givet de trafikmängder som finns utmed Strandbadsvägen så har in- och utflödet till parkeringen utvärderats. Utifrån data för parkeringsbeläggning har det uppskattats att det i genomsnitt kan tillkomma mellan 100–200 fordon under en timme till parkeringen. Som ett test har även motsvarande mängd fordon antagits lämna parkeringen under samma timme. Utifrån detta antagande har nuläget kapacitet vid in- och utfarten studerats och inga kapacitetsbrister har identifierats. Som mest uppgår belastningsgraden till 0,28 utmed det östra benet utmed Strandbadsvägen samt in- och utfartsvägen.

Utöver detta studeras även framtidens kapacitet genom den generella trafikökningen av befintliga trafikmängder enligt tidigare trafikanalys samt tillägg för hotellverksamhetens alstring. Trafikalstringen för den planerade hotelloexploateringen uppgår till ungefär 300 f/d ÅDT. Trafikflödet för restaurangen bedöms inte påverka kapaciteten under studerade maxtimmar med hänsyn till alstringens storlek. Maxtimmen antas infalla vid utcheckning från hotellet (ca 12:00) och incheckning (ca 15:00). Vid dessa tider har trafikflödet räknats högt och antagits vara ca 50% av dygnets fordonsrörelser. Det vill säga, 150 fordon in vid incheckning, 150 fordon ut vid utcheckning. Detta är inte ett troligt scenario, utan används enbart för att pröva kapaciteten i korsningen.

Resultatet visar inte på några kapacitetsproblem varken vid in eller utcheckning. Som mest uppgår belastningsgraden till 0,49 vid in- och utfarten vid utcheckning och 0,39 vid korsningens östra ben vid incheckning.

I kapitel 4.1 föreslås en ny hållplats på Strandbadsvägen samt ett övergångsställe i anslutning till hållplatsen. Detta bedöms ha liten påverkan på trafiksituationen. Givet de förhållandevis låga belastningsgraderna vid in- och utfarten så bedöms trafiksituationen inte förvärras avsevärt på grund av busshållplatsen och övergångsstället. Det kan sannolikt uppstå situationer där korsande fotgängare eller angörande bussar stannar upp trafiken på Strandbadsvägen. Dessa situationer bedöms dock lösas upp förhållandevis snabbt så fort bussens angöring är klar. Det finns även ett magasin mellan in- och utfarten och busshållplatsen om ca 30 meter vilket tillåter väntande fordon inrymmas på Strandbadsvägen. Vidare, magasinet mellan korsningen Kullsbackavägen/Strandbadsvägen och busshållplatsen uppgår till ungefär 140 meter. Detta innebär att det finns gott om utrymme för väntande fordon bakom angörande buss och passager över övergångsstället.

I Figur 26 nedan redovisas sambandet mellan antal bussar per timme och antal fordon per maxtimme (båda riktningar). Streckad linje 2 motsvarar den hållplatsutformning som föreslås i planförslaget. Den aktuella trafiksituationen motsvaras av röd punktmarkering. Detta innebär att frekvensen av bussar, tillsammans med fordonsflödet kraftigt underskrider de mängder som krävs för att belastningsgraden ska överstiga 0,6, det vill säga den högsta belastningsgrad som normalt eftersträvas.



Figur 26. Gränslinjer för hållplatstyp på dubbelriktad tvåfältig gata, belastningsgrad 0,6, medelstoptid 30 sekunder. Källa: VGU-guiden (2015).

3.4 PARKERING OCH ANGÖRING

Enligt förslaget i markanvisningstävlingen krävs mellan 110-120 parkeringsplatser för att möta hotellets parkeringsbehov. Denna bedömning baseras på andra kommuners p-normer samt en uppskattning av hotellets genomsnittliga beläggning som kan antas uppgå till 70% över hela året. Kommunens parkeringsnorm anger dock att det krävs minst 288 parkeringsplatser för hotellet.²

För att studera hur parkeringsutbudet ser ut vid liknande verksamheter runtom i Sverige har en omvärldsanalys har gjorts. Analysen har framförallt studerat verksamheternas omfattning (antal rum) samt parkeringslösning och antal parkeringsplatser. Resultatet av analysen sammanställs i tabell 2.

Tabell 2. Resultat av omvärldsanalys kopplat till liknande verksameters parkeringsutbud.

Verksamhet	Antal rum	Antal p-platser	Platser/rum	Kommentar
Yasuragi, Nacka	191	180	0,94	Ligger geografiskt förhållandevis avsides.
Havsbaden, Grisslehamn	122	120	0,98	Ligger intill ett större färjeläge.
Ystad Saltsjöbad	139	288	2	Hotellet har inga egna parkeringsplatser. Parkeringen intill hotellet är allmän och nyttjas av både hotellgäster och besökare till stranden.
Hotell Tylösand	230	149	0,5	Förhållandevis få platser för hotellgäster, dock finns allmänna parkeringar i närheten av hotellet.

² Kommunens p-norm baserar behovet på 30 bpl/1000 BTA.

Hotell Skansen, Båstad	172	73 (690)	0,4	Förhållandevis få platser för hotellgäster. Det finns dock en större parkering en bit ifrån hotellet om 690 platser.
---------------------------	-----	----------	-----	--

Utifrån omvärldsanalysen kan vi se att parkeringsutbudet varierar och det är utmanande att specificera ett exempel som är helt jämförbart med Falsterbo Strandbad. En avvägd bedömning är att en parkeringsplats per rum är rimligt att utgå från. Detta genererar cirka 150 parkeringsplatser för den aktuella verksamheten. Detta bedöms inkludera parkering för hotellgäster, anställda och konferensbesökare. Bedömningen är ett utgångsläge och ligger mellan spannet som framkommit i markanvisningsförslaget samt kommunens parkeringsnorm.

Det finns dock osäkerheter som påverkar efterfrågan på parkering. Beroende på verksamhetens inriktning kopplat till omfattningen av dagverksamhet som t.ex. spa och eller restaurang så kommer parkeringsbehovet av dagsgäster att påverka efterfrågan. Även frekvensen och omfattningen av konferenser påverkar efterfrågan på parkering.

Enligt hotelloperatören bedöms att ungefär 90 % av gästerna tar bilen till och från hotellanläggningen. För hotellgäster kommer incheckning att ske klockan 15:00 och utcheckning vid 12:00. Konferensgäster samt de som besöker hotellet för dagverksamhet (spa etc.) kommer sannolikt mellan kl 08:00 och kl 10:00 och lämnar mellan kl 16:00 och kl 18:00. Enligt hotelloperatören förväntas den genomsnittliga beläggningen vara förhållandevis jämn över året med ca 70 % hotellrumsbeläggning. Konferensverksamheten kommer dock att vara låg i juli-augusti, men i övrigt förhållandevis jämn. Detta innebär att efterfrågan på parkering för hotellgäster kommer troligen att vara som lägst under de tider då efterfrågan är som störst för badgäster, det vill säga mitt på dagen varma dagar i juli.

Operatören räknar med ett parkeringsbehov på mellan 160-190 parkeringsplatser för hotellet samt restaurangen. Leveransfrekvensen bedöms omfatta ca 9 leveranser per vecka (innefattar sopbil, mat/dryck/linne).

Syftet i denna utredning är att bedöma parkeringsbehovet samt olika möjliga lösningar som kan implementeras i samband med den planerade exploateringen.

I samband med att hotellet anläggs kommer cirka 100 parkeringsplatser från den befintliga parkeringsplatsen att försvinna. Utifrån detta kan förhållandet mellan efterfrågan och utbud av parkering i samband med exploateringen sammanställas enligt Tabell 3.

Tabell 3. Sammanställning av förhållandet mellan efterfrågan och utbudet av parkering i samband med planerad exploatering.

Dimensionerande efterfrågan		Utbud	
Badgäster	100 – 500	Nuvarande parkering	400
Hotell	150 – 190	Hotelllets yta	-100
Summa	250 – 690	Summa	300

Differensen mellan utbud och efterfrågan uppgår till upp till 390 platser. Detta innebär konkret att om inga åtgärder görs så kommer parkeringskapaciteten att överskridas betydligt oftare och under längre tid.

3.4.1 Cykelparkering

WSP:s bedömning är att cykelparkeringsbehovet vid hotellverksamheten kommer att vara mycket lågt. Det är sannolikt att ett fåtal gäster kommer med cykel. Cykelparkering till hotellet kommer därmed inte att vara en ytkrävande funktion och lämplig placering och omfattning kan studeras vidare i senare delar av planprocessen när anläggningens utformning studeras närmare.

3.5 SAMMANSTÄLLNING KONSEKVENSER OCH BRISTER

Trafikrelaterade konsekvenserna på markanvisningsförslaget medför kan sammanfattas i följande punkter:

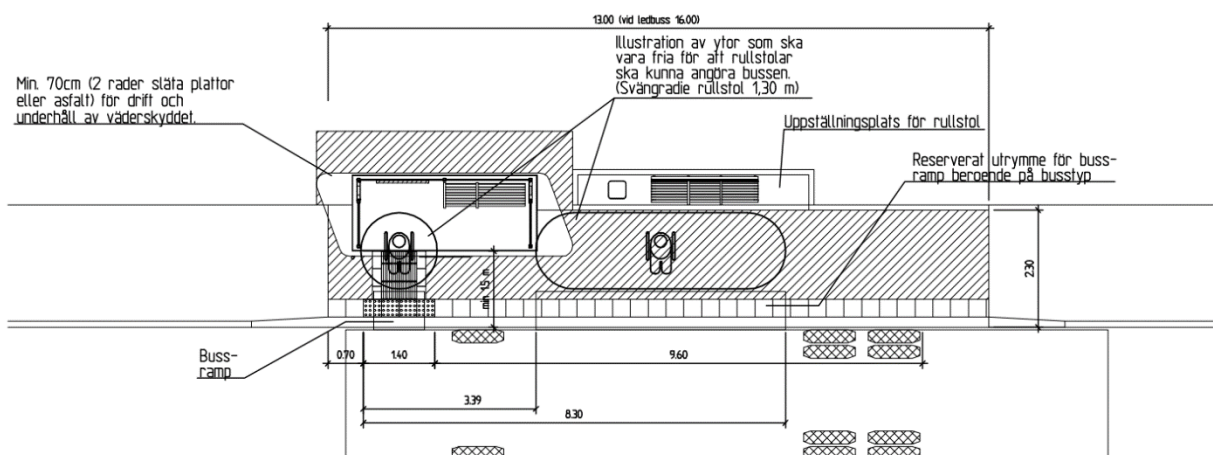
- Gångstråket mellan stranden och den befintliga hållplatsen bryts av hotellet
- Hotellets lastintag med tillhörande körytor på hotellets östra sida påverkar gång- och cykelstråket söder om hotellet. Lastintagets flytt i planförslaget till hotellets norra sida innebär liknande påverkan på föreslagen gångbana utmed busslingen. Särskild omsorg behöver läggas på att denna punkt utformas så att fordonsförare har god sikt mot gångbanan för att skapa en trafiksäker miljö.
- Samma utmaning uppstår mellan gång- och cykelstråket och in- och utlastningsvägen till den befintliga byggnaden i söder.
- Strandbadsvägen är en barriär för fotgängare och cyklister
- Det saknas gång- och cykelinfrastruktur längs Strandbadsvägen. Det befintliga gång- och cykelstråket längs parkeringen och vidare i blandtrafik längs Ammebrovägen är delvis ett alternativ åt öster men det saknas alternativ åt väster och de sydvästra delarna av Falsterbo.
- Den planerade exploateringen minskar utbudet av bilparkering samtidigt som efterfrågan kommer att öka.

4 MÖJLIGA ÅTGÄRDER

4.1 KOLLEKTIVTRAFIK

I samband med exploateringen föreslås det befintliga hållplatsläget flyttas ut till Strandbadsvägen för att stärka kopplingen mellan hållplatsen och målpunkterna i området – främst stranden och hotellet. Eftersom den befintliga hållplatsen är ändhållplats krävs dock att ändhållplatsens funktioner med värdmöjlighet, plats för två bussar för uppställning/reglering och toalett för chaufförer kvarstår. Vid trafikering av det nya hållplatsläget så föreslås därför att den befintliga slingan nyttjas för att reglera och för att vända.

Eftersom reglering görs i slingan kan de nya hållplatslägena utformas som enkla stopphållplatser, det vill säga att bussarna angör i körbanan och bakomvarande fordon stannar bakom bussen. Principutformning av en hållplatsplattform enligt Skånetrafikens hållplatshandbok visas i figur 27.



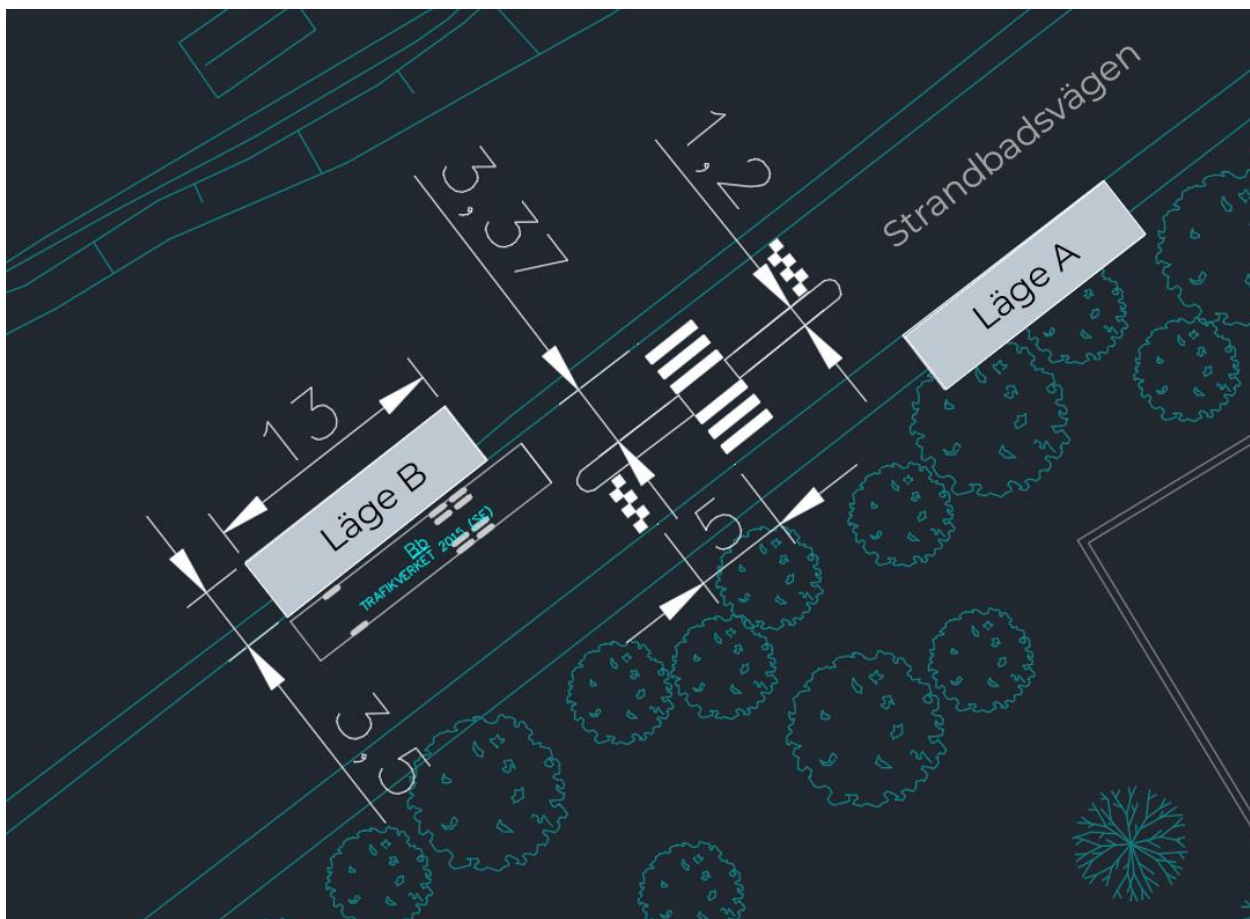
Figur 27. Typutformning, plattform för busshållplats enligt Skånetrafikens hållplatshandbok.

I figur 28 redovisas hur hållplatslägena kan placeras. Minsta avstånd mellan övergångsställe och hållplats är 5 meter enligt VGU.

Passagen över Strandbadsvägen föreslås utformas med en mittrefug som bör vara minst 1,2 meter bred.³ Minsta körfältsbredd för busstrafik är 3,5 meter utifrån Skånetrafikens riktlinjer.⁴ Detta innebär att körbanan behöver breddas cirka 30 cm lokalt i anslutning till busshållplatsen. För att passagen ska kunna betraktas som säker bör den, med hänsyn till de hastighetsmätningar som gjorts på Strandbadsvägen, se figur 9, hastighetssäkras. Detta föreslås göras genom gupp före övergångsstället i respektive färdriktning. Eftersom passagen ligger precis före en hållplats där bussarnas hastighet redan är låg bedöms detta inte ge en avgörande påverkan på komfort eller framkomlighet för busstrafiken.

³ Trafikverket. (2022). VGU – Råd. Publikationsnummer: 2022:003.

⁴ Skånetrafiken. (2023). Hållplatser. Länk: <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Gatubyggnad/Hallplatser.html>.



Figur 28. Övergripande skiss över hållplatslägen med placering bakom gångpassage över Strandbadsvägen.

Ett nytt hållplatsläge på Strandbadsvägen kommer att kräva att nya gångbanor anläggs som binder ihop befintlig bebyggelse med den nya hållplatsen. I figur 29 redovisas förslag på ny gånginfrastruktur i form av gångbanor på norra sidan av Strandbadsvägen och i den befintliga vändslangan.

Den västliga kopplingen binder ihop området runt Dammsagervägen med omnejd med den nya hållplatsen. Den östra gångkopplingen kopplar ihop boende som kommer via Kullsbackavägen norr om korsningen med Strandbadsvägen med omnejd. Dessa gångkopplingar kan med fördel anläggas på den norra sidan av Strandbadsvägen. För att säkerställa tillgängligheten till hållplatsen även för boende i området runt Ammebrovägen föreslås att en gångbana anläggs även mellan det befintliga hållplatsläget och det föreslagna nya på södra sidan av Strandbadsvägen. Denna sträcka passerar hotellet norra inlastningszon vilket innebär att trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafikanter vid denna yta måste beaktas.

Flytten av hållplatsen kommer att innebära en tydligare koppling mellan hållplatsen och stranden och hotellet. Även tillgängligheten till hållplatsen för boende nordväst om Strandbadsvägen kommer att förbättras då Strandbadsvägen inte behöver korsas på väg till hållplatsläget i riktning mot Malmö. För boende runt Dammsagervägen blir avståndet dessutom kortare. För boende sydost om Strandbadsvägen, runt Ammebrovägen, kommer dock avståndet till hållplatsen bli något längre och det kommer att vara nödvändigt att korsa Strandbadsvägen för att nå hållplatsläget i riktning mot Malmö. Om tillgängligheten till fots till hållplatsen säkerställs genom förslagen ovan så bedöms åtgärden, på det stora hela, förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken, i synnerhet för besökare till stranden och hotellet.

Utifrån schablonkostnader för nya gångbanor och nya hållplatslägen bedöms anläggningskostnaden för dessa till 7-9 Mkr. Detta baseras på generella och grova schabloner som inte inkluderar projektering och andra byggherrekostnader. För mer detaljerade kostnadsbedömningar behövs en förprojektering av åtgärderna som underlag.

4.2 GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR

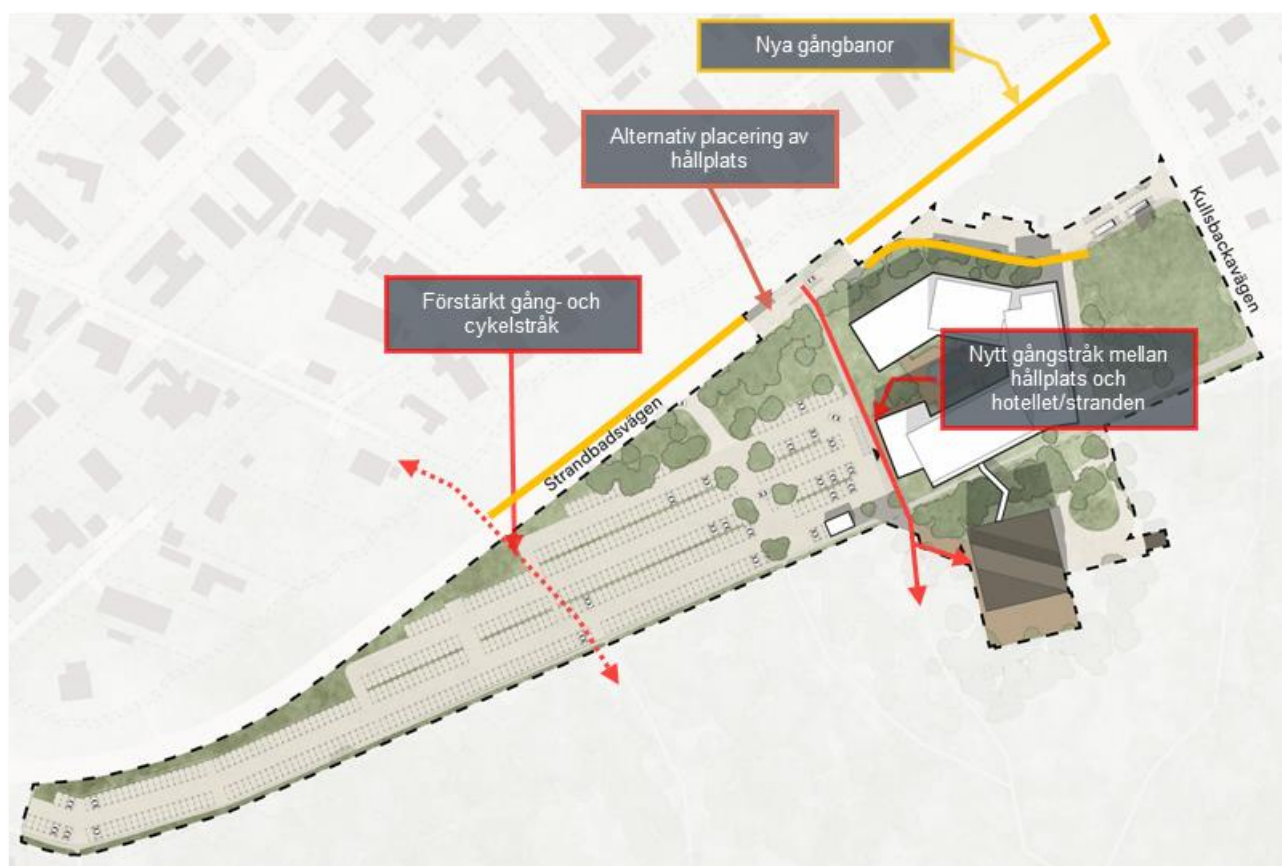
I kapitel 3 identifierades flera konsekvenser och brister vad gäller gång- och cykelinfrastrukturen i anslutning till planområdet. Förslag på åtgärder för att hantera dessa visas i figur 29.

Stråket mellan befintlig hållplats och målpunkterna i området behöver förstärkas i samband med exploateringen. Detta föreslås hanteras genom att flytta ut hållplatsläget till Strandbadsvägen och anlägga ett nytt gångstråk mellan hållplatsen samt målpunkterna. Denna åtgärd beskrevs närmare i avsnitt 4.1.

För fotgängare som kommer med buss förbättras tillgängligheten till olika målpunkter i området om hållplatsen flyttas till ett läge på Strandbadsvägen. Stråket mot stranden och övriga målpunkter blir genare och mer tydligt genom att anlägga gångstråket i norr-sydlig riktning. Genom att anlägga stråket undviks även de konfliktpunkter som kan uppstå mellan oskyddade trafikanter och godsfordon. Detta kräver att en passage i plan anläggs över Strandbadsvägen samt gångbanor längs gatan.

Den publika toaletten föreslås placeras längre västerut för att synliggöra och tillgängliggöra toaletten för besökare.

För att bryta Strandbadsvägens barriärverkan föreslås att stråket mellan Dammsagervägen och parkeringen förstärks. Exakt vilka åtgärder som är lämpliga att införa behöver studeras vidare i framtiden.



Figur 29. Föreslagna åtgärder i gång- och cykelinfrastrukturen. Nya gångbanor i orange, alternativa hållplatser i brun och resterande information i rött. Illustration: Fojab

4.3 PARKERING

I samband med att hotellet anläggs kommer cirka 100 parkeringsplatser från den befintliga parkeringsplatsen att försvinna samtidigt som efterfrågan ökar, se avsnitt 3.4. Utifrån detta har ett antal möjliga alternativ studerats:

1. Hotellet ordnar parkeringsplatser på egen fastighet, antingen under mark eller på en utökad yta vid den nuvarande parkeringen
2. Hela parkeringsytan samnyttjas mellan hotellet och övriga besökare. Detta kan ordnas formellt genom att ytan avsätts som kommunal kvartersmark och avtal om parkeringsköp tecknas mellan exploatören och kommunen.

Det har inte bedömts realistiskt, med hänsyn till ekonomiska och geotekniska förutsättningar, att anlägga parkering under mark varför detta alternativ tidigt förkastats. Vidare skulle en dedikerad parkeringsyta för hotellet inte ge några möjligheter till samnyttjande och därmed skulle det innebära att antalet platser som behövs för att tillgodose efterfrågan blir högre. Därför har alternativ 2 bedömts vara det som är mest lämpligt att utgå från för det vidare planarbetet även om det innebär att det inte kommer att vara möjligt att reservera platser för hotellet om samnyttjandet ska kunna fungera. Det kommer dock att behöva göras en avvägning mellan att tillgodose efterfrågan på parkering och andra markanspråk. Därför finns det behov av att både effektivisera användningen av ytan som används för parkering och att dämpa efterfrågan på bilparkering.

4.3.1 Åtgärder för att minska efterfrågan på parkering

Oavsett vilket alternativ som blir aktuellt så behöver det ske ett övergripande arbete med åtgärder för att minska efterfrågan på parkering genom att påverka besökare att välja andra färdmedel. Detta bör hanteras med olika typer av åtgärder som riktar sig till olika målgrupper, framförallt badgäster samt hotellgäster. Åtgärderna behöver både göra bilparkering mindre attraktiv och istället öka attraktiviteten med gång, cykel och kollektivtrafik.

En del i detta är att förbättra förutsättningarna för gång och cykel. Analysen av resmönster visar att en stor del av resorna till Falsterbo sker från närliggande orter och områden, t.ex. Skanör och Ljunghusen/Höllviken. Samtidigt finns det brister i gång- och cykelnätet som gör att det inte är attraktivt att gå eller cykla till stranden. De åtgärder som föreslås i avsnitt 4.2 bidrar till att öka attraktiviteten att välja att resa till fots eller med cykel. Vidare kan tydlig skyltning och god tillgång till cykelparkering förbättra förutsättningarna för gång- och cykelresor.

En tydligare koppling mellan hållplatsen och stranden är en liten del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv men på detta område finns anledning att tillsammans med Skånetrafiken se över restider och turutbud för att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig jämfört med bilen. Skånetrafiken har redan beredskap för att sätta in extra bussar under sommaren men att förtydliga denna tjänst och utveckla den kan bidra till att öka kollektivtrafikandelen. Under sommaren 2023 kördes till exempel ingen extra trafik till Falsterbo, utan bara till Skanör med Skåneexpressen 15.

Utöver detta finns det nytta i att arbeta med riktade information- och marknadsföringskampanjer som informerar besökare om hållbara resalternativ till- och från badstranden. I Vellinge kommuns Mobilitetsstrategi anges till exempel att det i samband med större ombyggnader av den offentliga miljön är lämpligt att arbeta med riktade kampanjer då människor både är villiga att ändra resvanor och kan få en större förståelse med rätt information. Riktade kampanjer är även lämpliga för att uppmärksamma en förändring eller uppmuntra ett beteende. Det kan handla om samlad information från flera aktörer på plats (till exempel Skånetrafiken), goodiebags och säsongsanpassade kampanjer⁵. Dessa typer av åtgärder kan vara särskilt effektiva i samband med att parkeringens utformning och reglingen förändras, gång- och cykelinfrastruktur förbättras, samt att kollektivtrafiken får ett tydligare läge med extrainsatta badbussar under sommaren.

Kopplat till detta är det viktigt att se över parkeringssituationen under högsäsong med hjälp av till exempel parkeringsvakter som kan bötfälla felparkerade fordon och se till att parkeringen inte flödar över på närliggande gator. Detta arbete kan underlättas om parkeringen får tydligare parkeringsytor med antingen prutor eller avgränsade ytor.

⁵ Vellinge kommun. (2017). Mobilitetsstrategi för Vellinge kommun. <https://vellinge.se/siteassets/planer-och-projekt-i-vellinge-kommun/dokument/mobilitetsstrategi/mobilitetsstrategi.pdf>.

4.3.2 Möjlig utformning av parkeringen

Med hotellets tillkommande efterfrågan på bilparkering (personbil klass 1) finns det behov av att öka utbudet av bilparkering om den beräknade efterfrågan ska tillgodoses. Därför har möjligheterna att effektivisera den återstående ytan studerats. Effektivisering kan maximalt tillskapa ungefär 260 platser (totalt 560 platser). Detta innebär att effektiviseringen kan teoretiskt tillskapa fler parkeringsplatser än i dagsläget. Detta förutsätter dock att parkeringen utformas med markerade platser och i många avseenden enbart utformas för parkeringsytor vilket innebär att en stor del av grönskan behöver försvinna.

Fojab har med stöd från WSP tagit fram ett förslag på utformning av parkeringsplatsen som tar hänsyn till den befintliga grönskan, dagvattenhantering och även adderar ny grönska, se figur 30. Förslaget innehåller ca 430 bilplatser om hela parkeringen utformas med markerade platser.



Figur 30. Förslag på utformning av parkeringsplatsen. Om alla platser markeras upp för personbilar ryms cirka 430 bilar i förslaget. Illustrationen är endast ett förslag, det kan komma att ändras i framtiden. Illustration: Fojab, bearbetad av WSP.

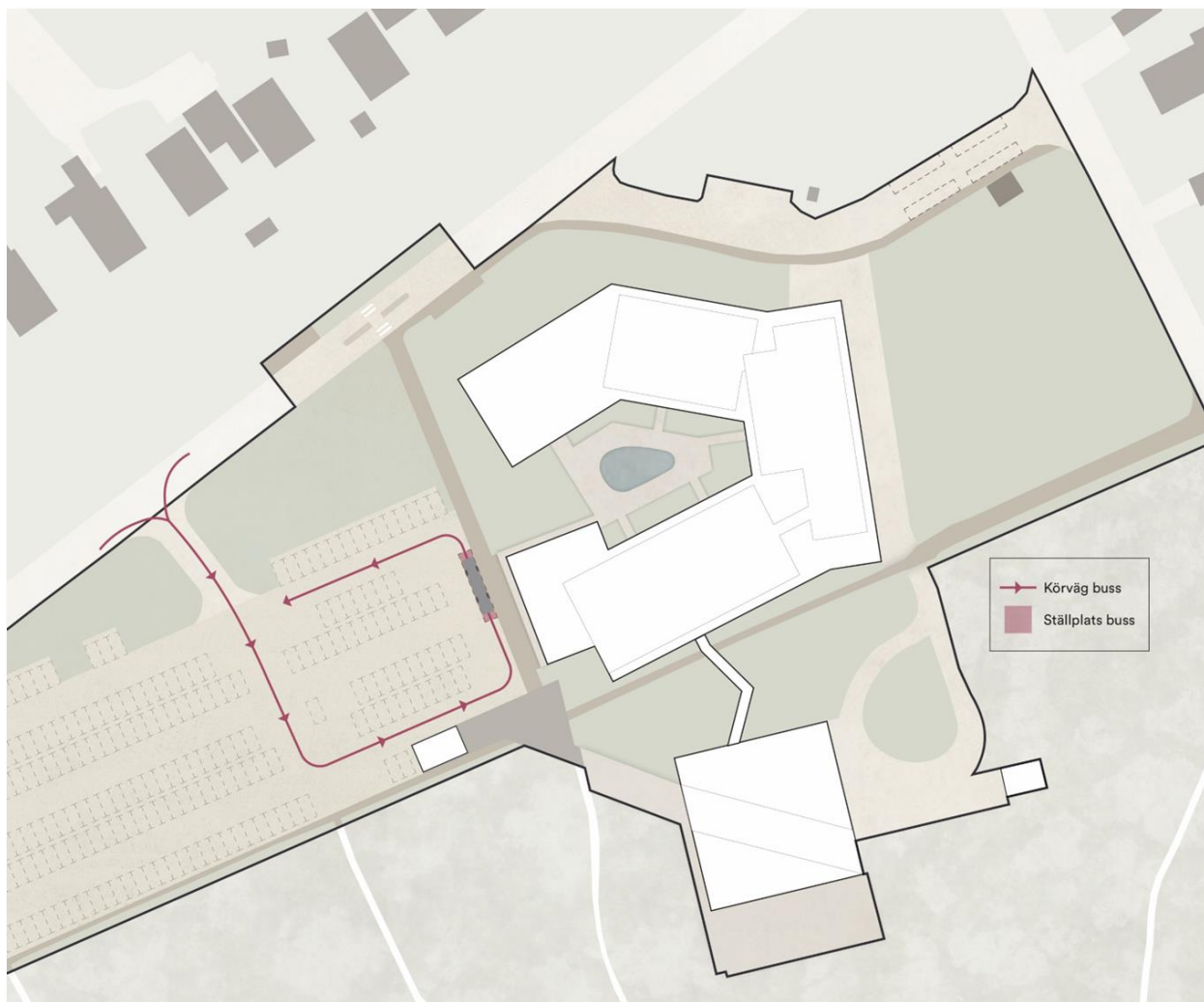
Ambitionen är att behålla den nuvarande parkeringens karaktär med grönska och markbeläggning av grus och gräs. Parkeringsplatserna kan markeras med hjälp av sten eller trä nedsänkt i marken.

Att hela ytan föreslås samnyttjas mellan hotellet och allmän parkering till stranden samtidigt som tidpunkterna då efterfrågan från de båda grupperna besökare inte sammanfaller ger goda förutsättningar för samnyttjande som minskar behovet av bilplatser för att tillgodose efterfrågan. I figur 31 nedan illustreras hur väl utbudet av parkering (ca 430 platser) skulle motsvara efterfrågan om den är lika stor som i juli 2022 men med hotellets efterfrågan adderad. Efterfrågan på bilparkering kopplat till hotellet antas här vara 190 platser, det vill säga den övre delen av det beräknade spannet, nattetid och hälften så stor mellan klockan 12 och 15, det vill säga efter sista utcheckning och innan första incheckning. Under totalt 34 av månadens 744 timmar skulle efterfrågan överstiga utbudet i exemplet. Detta inträffar ungefär mellan klockan 11 och 17 under fem/sex dagar, se röda markeringar i figuren. De flesta dagar skulle efterfrågan aldrig överstiga 50 % av utbudet, se tomma rutor i figuren. Detta beräkningsexempel tar inte heller hänsyn till effekter av de åtgärder som föreslås i avsnitt 4.3.1 för att minska efterfrågan på bilparkering.

Dag	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
00																●	●														
01																●	●														
02																●	●														
03																●	●														
04																●	●														
05																●	●														
06																●	●														
07																●	●														
08												●				●	●	●													
09		●										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●										●
10											●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●
11										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●
12										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●
13											●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●	●
14											●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●	●
15											●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●	●
16		●								●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●	●
17										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●	●
18										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●
19										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●
20										●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●									
21										●					●	●	●			●											
22															●	●	●														
23															●	●	●														

Figur 31. Illustration över beräknad beläggning på parkeringsplatsen utifrån hotellets beräknade efterfrågan och statistik från juli 2022. Vita rutor motsvarar timmar då beläggningen skulle vara under 50 %, gröna markeringar under 85 %, gula under 95% och röda markeringar motsvarar timmar då beläggningen skulle vara över 95%.

Bussar, till exempel turistbussar och förskolebussar, kommer att kunna angöra utanför hotellets entré. En körspårsanalys av det skissförslag som Fojab tagit fram har gjorts varefter skissen har justerats för att säkerställa att det finns tillräckligt med köryta för att bussar ska kunna svänga runt.



Figur 32. Körväg och angöring för buss utanför hotellets entré. Illustration: Fojab.

Parkering för bussar kan lösas i den befintliga busslingen. Körbanan i planförslaget har ökat till ca 9 meter för att möjliggöra uppställningsplatser för bussar. Totalt finns utrymme för fyra uppställningsplatser, två för linjetrafik och två för övrig trafik. På så sätt kan slingan användas både för reglering av bussar i linjetrafik och för parkering av turistbussar. Genom att enkelrikta slingan är det också möjligt att ordna parkering för bussar både på höger och vänster sida. Uppställningsplatserna för buss placeras strax öster om den norra inlastningszonen till hotellet. Detta kan skapa situationer där bussar och lastbilar behöver vänta in varandra när de angör uppställningsplatsen respektive leveranszonen.



Figur 33. Körspårsanalys av kollektivtrafikbuss som angör rastplatsen, för att sedan köra förbi parkerad kollektivtrafikbuss samt turistbuss (normalbuss).

5 SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER

Den främsta konsekvensen av den planerade nya hotellanläggningen vid Falsterbo strandbad är att ytan för parkering minskar samtidigt som efterfrågan på bilparkering ökar. Beläggningsstatistik från Apcoa tillsammans med uppgifter från den tilltänkta hotelloperatören visar dock att det finns goda möjligheter för samnyttjande av parkeringen så att behovet av parkeringsplatser för att tillgodose efterfrågan minskar. Samtidigt finns det möjlighet att effektivisera utformningen av parkeringen så att fler fordon får plats på mindre yta. Effektiviseringen uppnås genom att markerade platser ordnas på den största delen av ytan. Detta kan göras på olika sätt men en utgångspunkt är att parkeringen även fortsatt ska vara grusad till största delen och att de gröna värden som i nuläget ska behållas eller utvecklas. Det förslag på utformning av parkeringen som Fojab har tagit fram med stöd av WSP har plats för ungefär 430 fordon. Detta är något fler platser än vad parkeringen bedöms rymma i nuläget trots att en stor del av ytan försvinner till förmån för hotellet.

Hela parkeringsytan föreslås samnyttjas mellan hotellet och andra gäster till området. Genom att avsätta hela parkeringsplatsen som kvartermark med kommunen som fastighetsägare kan hotellets fastighetsägare och kommunen skriva ett avtal om parkeringsköp, avlösen, där kommunen tillhandahåller parkering mot en engångsavgift. Dessa avtal skrivs vanligen på 25 år.

Den tillkommande efterfrågan på bilparkering innebär dock att antalet dagar och timmar då parkeringens kapacitet överskrids ökar. Det beräkningsexempel som tagits fram baserat på parkeringsbeläggningen i juli 2022 och hotellets beräknade efterfrågan på parkering visar att kapaciteten skulle överskridas 34 av juli månads 744 timmar. Utan hotellets efterfrågan och med dagens utformning av parkeringen överskreds kapaciteten under 12 timmar i juli 2022. Under de flesta dagar skulle parkeringens beläggning dock aldrig överstiga 50 % av kapaciteten även om hotellets efterfrågan tillkommer.

För att minska efterfrågan på bilparkering föreslås åtgärder som förbättrar tillgängligheten till fots, med cykel och med kollektivtrafik till området.

En flytt av busshållplatsen till ett läge på Strandbadsvägen föreslås för att förbättra och förtydliga kopplingen mellan hållplatsen och målpunkterna i området. I och med den föreslagna exploateringen skulle stråket mellan hållplatsen och stranden bli brutet och hamna på hotellets baksida. Vändslingan och ytan för reglering behöver dock finnas kvar eftersom hållplatsen är ändhållplats för linje 300.

Vidare finns anledning att tillsammans med Skånetrafiken se över restider och turutbud för att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig jämfört med bilen. Skånetrafiken har redan beredskap för att sätta in extra bussar under sommaren men att förtydliga denna tjänst och utveckla den kan bidra till att öka kollektivtrafikandelen. Analysen av resmönster med hjälp av mobildata från Telia visar att kollektivtrafiken idag inte är attraktiv i någon av de viktigaste resrelationerna för resor till Falsterbo.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

