



LUNDS UNIVERSITET

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Kandidatprogram i Samhällsplanering – Urban och Regional Utveckling
Examensarbete, SGEL36
Vårterminen 2024
15 hp

Kustnära dilemma

En studie om konflikten om det offentliga rummet vid Laholms kommuns bilstrand

Författare: Annie Strömberg

Handledare: Anders Lund Hansen

Abstract

The conflict about the century-old car beach in Laholm, Halland, has been a contentious issue and subject to debate for 70 years. Despite the recent decision for its closure, the matter has been contested over 350 times, which poses a significant challenge for the municipality. Applying Mitchell's (2008) six axioms for landscape reading, the research explores how the public perceives the car beach, how they think their perception is included in the process and how the municipality and country board include the perception into the planning and decision-making. Drawing on surveys and interviews, the study reveals divergent views on stakeholders rights, with the public emphasizing the significance of their opinions, traditions and history in decision-making. On the contrary, the country board asserts the importance of following national legislation. The findings suggest a communication gap among stakeholders, highlighting the need for improved dialogue and consensus-building strategies within the public sector in the decision-making process.

Keywords: Public space, conflict, citizen participation, landscape, urban planning

Sammanfattning

Konflikten om den strax 100-år gamla bilstranden i Laholm, Halland, har varit en omtalad fråga och föremål för debatt i 70 år. När Mark- och Miljööverdomstolen nyligen fastställde länsstyrelsen Hallands beslut om att lägga ner bilstranden inkom över 350 överklagande från allmänheten, vilket gör fallet om bilstranden till ett rum för politisk konflikt och offentliga debatter. Genom att tillämpa Mitchells (2008) sex axiom för att läsa av ett landskap utforskar studien hur medborgarna uppfattar bilstranden, hur medborgarna anser att uppfattningen inkluderas i planeringsprocesser och beslutsfattande samt hur Laholms kommun och länsstyrelsen Halland inkluderar medborgarnas upplevelse i planeringsprocesser och beslutsfattande. Med hjälp av enkät och intervjuer påvisar studien splittrade åsikter om aktörers rättigheter på bilstranden, där medborgarna betonar betydelsen av sina åsikter, traditioner och historia i beslutsfattandet. Befolkningen ser bilstranden som en stor del av Laholms identitet och en plats som främjar bland annat turism, tillgänglighet och den lokala ekonomin. Medborgarna anser att de borde få vara med att bestämma om bilstranden, men att de inte har möjlighet till det. Främst anses det att deras upplevelser inte tas i beaktning i länsstyrelsens planeringsprocess och beslutsfattande. När det kommer till inkludering av befolkningens åsikter bland kommunen anser medborgarna att den är bättre, men majoriteten uppfattar den fortfarande som bristfällig. Å andra sidan betonar länsstyrelsen och kommunen vikten av att följa nationell lagstiftning och påvisar beslutets påverkan av yttre faktorer, vilket påverkar den offentliga sektorns inkluderingsförmåga. Resultatet tyder på en obalans i uppfattningen av landskapet som i sin tur skapar en konflikt om det offentliga rummet och hur det får användas. Resultatet tyder även på kommunikationsbrist mellan parterna och understryker behovet av en förbättrad dialog för att öka upplevelsen av inkludering i planeringsprocessen och beslutsfattande.

Nyckelord: Offentligt rum, konflikt, medborgardeltagande, landskap, samhällsplanering

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
1.2 Syfte och frågeställning	6
1.2 Avgränsning	6
1.3 Centrala begrepp	7
2. Bakgrund	7
2.1 Laholm	7
2.2 Laholms bilstrand	8
2.2 Konflikten om bilstranden	10
3. Teori	11
3.1 Tidigare forskning	11
3.1.1 Offentligt rum och konflikt	11
3.1.2 Sammanfattning av tidigare forskning	13
3.1.3 Kunskapslucka	14
3.2 Teoretiskt ramverk	14
3.2.1 Don Mitchells 6 axiom	14
3.2.2 Sammanfattning av axiom	16
4. Metod	16
4.1 Forskningsstrategi	17
4.2 Enkät	18
4.2.1 Genomförande och bearbetning	19
4.2.2 Problematisering	20
4.3 Intervju	21
4.3.1 Genomförande och bearbetning	21
4.3.2 Problematisering	23
4.4 Etiskt övervägande	23
5. Resultat	24
5.1 Medborgarnas uppfattning av bilstranden	24
5.2 Medborgarnas uppfattning av deras inkludering i planeringsprocesser och beslutsfattande	29
5.3 Inkludering av medborgarnas uppfattning av bilstranden i planeringsprocesser och beslutsfattande	33
5.3.1 Laholms kommuns redogörelse	33

5.3.2 Länsstyrelsen Hallands redogörelse	38
5.4 Sammanfattning av frågeställningar	42
6. Analys av resultat	42
6.1 Förklaring av axiom	43
6.1 Upplevelsen av landskapet	43
6.2 Inkludering i planeringsprocesser och beslutsfattande	46
6.3 Sammanfattning av analys	49
7. Diskussion	49
7.1 Problematisering av ramverk	49
7.2 Tillgänglighetsaspekten	50
7.3 Brist på kommunikation	52
7.4 Potentiella lösningar	54
7.5 Framtida forskning	56
8. Slutsats	56
Referenslista	59
Referenslista intervjuer	62
Figurer	63
Bilaga 1. Händelsekedja över konflikten om bilstranden	64
Bilaga 2. Enkätfrågor	67
Bilaga 3. Intervjuguide: intervju 2	68
Bilaga 4. Enkätresultat	69

1. Inledning

“Bilar på stranden har varit så länge ortsbefolkningen kan minnas i Mellbystrand och Skummeslövsstrand”, hävdar en insändare på en av Laholms lokala hemsidor (Love Laholm, 2019). I över 100 år har bilar tillåtits på begränsade delar av den 12 km långa stranden i Laholms kommun och i över 70 år har detta bidragit till intressekonflikter (Williamsson, 2023). År 2023 beslutade Länsstyrelsen Halland, med stöttning av Mark- och miljödomstolen, att ett förbud mot biltrafik och parkering på stränderna skulle införas (Gustafsson, 2023a). Senast den 31 maj 2024 ska väghinder sättas upp som begränsar åtkomsten. Domen har däremot inte tagits lättvindigt, utan beslutet har överklagats nästan 350 gånger till Mark- och Miljödomstolen (Gustafsson, 2023b).

Offentliga platser är en stor del av samhället och är viktiga av flera olika skäl. Det offentliga rummet kan argumenteras som ett område för sociala möten, rekreation och demokrati, och framförallt som en symbol för en tillgänglig och offentlig plats (Staehele & Mitchell, 2007). I takt med att bilstranden stängs ner anser många att dessa funktioner försvinner, vilket ger upphov till en konflikt om det offentliga rummet. Bilstrandens karaktär, som offentliga rum, skapar en politisk konflikt som i sin tur genererar offentlig debatt. Detta gör staden och dess planering till ett politiskt föremål, snarare än en fråga som endast hanteras av experter. I bilstrandens fall finns det många olika åsikter och intressen i konflikten som reflekterar olika syner på offentligt rum och hur det offentliga rummet får användas - och många som vill vara med och bestämma.

Det dilemma som konflikten om bilstranden omfattar illustrerar hur komplext planering kan vara och hur mycket perspektiv som behöver beaktas, balanseras och avvägas. Av antalet överklagande och protester att döma är motsättningarna mot beslutet stora. Det är därför av största vikt att undersöka vad landskapet och bilstranden som offentligt rum betyder för befolkningen och hur denna uppfattning inkluderas i samhällsplaneringen, för att således skapa en bättre förståelse över konflikten och de olika dimensionerna i det offentliga rummet.

1.2 Syfte och frågeställning

Följande arbete ämnar att analysera konflikten om bilstranden i Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Detta görs genom att undersöka landskapet och hur det upplevs ur ett

medborgarperspektiv. Genom att undersöka uppfattningen om landskapet blir det möjligt att skapa en förståelse över bilstrandens betydelse för befolkningen och problematiken bakom konflikten. Arbetet syftar därmed till att bidra med en djupare förståelse över konflikten i det offentliga rummet genom att tolka landskapet och belysa hur det påverkas av politiska och sociala strukturer, samt hur dessa strukturer kan leda till konflikter. Detta kommer att göras genom att besvara följande:

- I. Hur upplevs bilstranden som landskap ur ett medborgarperspektiv?
- II. Hur anser medborgarna att kommunen och länsstyrelsen inkluderar deras uppfattning i planeringsprocesser och beslutsfattande?
- III. I vilken utsträckning inkluderar Laholms kommun och länsstyrelse Halland medborgarnas uppfattning i deras planeringsprocesser och beslutsfattande?

1.2 Avgränsning

Arbetet har en geografisk avgränsning till att endast analysera Laholms kommuns kust, mer specifikt Skummeslövsstrand och Mellbystrand där bilstränderna finns. Studien exkluderar de andra delarna av stranden som inte är bilstrand.

Följaktligen inkluderar arbetet den privata sektorn genom att undersöka medborgarnas generella uppfattning om bilstranden. Resultatet betyder nödvändigtvis inte att det representerar hela befolkningens åsikter, utan avvikelser kan förekomma. Studien inkluderar även den offentliga sektorn, vilket begränsas till Laholms kommun och länsstyrelsen Halland. Laholms kommun och länsstyrelsen Halland generaliseras som parter genom att inte inkludera alla enheter som är involverade i konflikten, utan utgår endast från de enheter som intervjupersonerna representerar. Länsstyrelsen Halland representeras av en jurist kopplad till konflikten medan Laholms kommun representeras av miljöenheten och politiker.

1.3 Centrala begrepp

Länsstyrelsen Halland: I detta arbete syftar Länsstyrelsen Halland till länsstyrelsen som institution och aktör i intressekonflikten om bilstranden. Länsstyrelsen Halland fungerar som en överinstans, det vill säga som en domstol, i konflikten om bilstranden.

Laholms kommun: I detta arbete syftar Laholms kommun till kommunen som institution och aktör i intressekonflikten om bilstranden. Laholms kommun ansvarar för planering av stranden och eventuella åtgärder, såsom parkeringar och tillgänglighetsanpassning.

Strandmiljö Laholm: Strandmiljö Laholm är en förening i Laholms kommun som arbetar *mot* bilar på stranden. Föreningen har varit yrkande i ärendet om att förbjuda bilar på stranden under många år. Gruppen består främst av privatpersoner.

Strand För Alla: Strand för Alla är en förening i Laholms kommun som arbetar *för* bilar på stranden. De har till stor del varit ansvariga för antalet överklaganden mot att ta bort bilstranden. Gruppen består främst av privatpersoner, samt ägare av marken. Strand För Alla kommer i detta arbete att benämnas SFA.

Offentligt rum/offentlig plats: I detta arbete syftar offentligt rum till en plats tillgänglig för allmänheten. Detta innebär att den ska vara tillgänglig för alla grupper och personer i samhället.

Landskap: I detta arbete syftar landskap till ett geografiskt begränsat område (en plats, ett rum, en bilstrand...) som påverkas av produktioner.

Axiom: Enligt Lewis (1979) och Mitchell (2008) definieras axiom som riktlinjer. Dessa används för att kunna läsa av ett landskap och förstå varför det ser ut som det gör. Studien använder ordet axiom enligt denna förklaring.

2. Bakgrund

2.1 Laholm

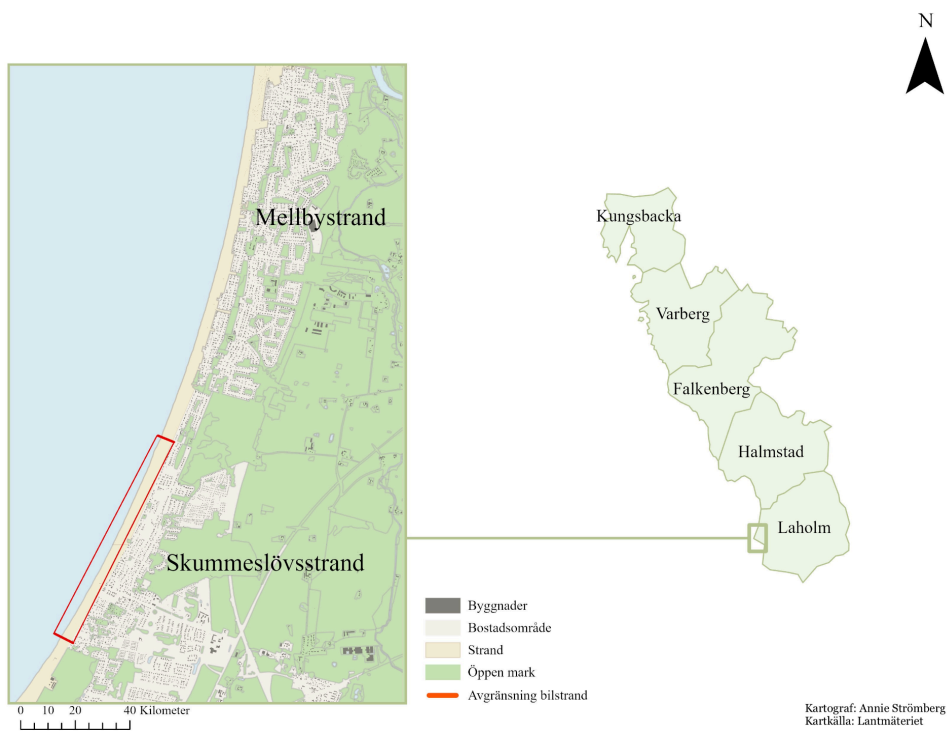
Laholms kommun är geografiskt placerat i södra Halland, mellan Halmstad i norr och Båstad i söder. Kommunen har drygt 26 500 invånare (SCB, u.å) och består av såväl kust som landsbygd.

Kommunens stora kustorter är Skummeslövsstrand och Mellbystrand. Kusten har en blandad karaktär, varav de södra partierna av stranden (mot Båstad) är hård och kompakt och de norra partierna (mot Halmstad) är mer mjuka och lösa (Visit Laholm, u.å). Strandens har ett brett användningsområde och används bland annat till sol, bad, kitesurfing, matservering och som promenadstråk.

Laholms kommun är en ort med stor turism under sommarmånaderna, varav 70% respektive 60% av samtliga boenden i Skummeslövsstrand och Mellbystrand bedöms vara fritidsboenden (Laholm, 2013). I över 100 år har människor rest till orterna för att semestra (Visit Laholm, u.å).

2.2 Laholms bilstrand

I Laholms kommun finns en av Sveriges längsta sandstränder. Stranden är 12 kilometer lång och sträcker sig från Båstad i söder till Lagans mynning i norr. De främsta badorterna i kommunen är Skummeslövsstrand och Mellbystrand (Visit Halland, u.å). Delar av denna badstrand består även av s.k bilstrand, det vill säga områden på stranden där bilar får vistas och parkeras. Se figur 1 för bilstrandens geografiska placering och avgränsning.



Figur 1. Bilstranden i Laholms kommun (Strömberg, 2024).

Besökare kan därmed köra ner till stranden för att sedan direkt hoppa ut och bada eller sola. Bilstranden används även för andra syften, såsom exempelvis ridning, grillning och mötesplats, se figur 1 och 2. Sandstranden har 16 tillgängliga nedfarter som möjliggör motortrafik. Dessa separeras genom träpålar och skapar separerade trafikzoner samt bilfria områden (Länsstyrelsen, 2023). På en varm sommardag kan över 2 000 bilar stå parkerade utmed vattnet (Karlsson,

2019). Laholm besitter en av få bilstränder i Sverige, varav två andra bilstränder exempelvis är belägna i Falkenbergs kommun (SVT, 2024a)



Figur 2. Exempel på användningsområde på bilstranden i Mellbystrand. (Strömberg, 2024). En person har tagit sin hästtransport till stranden för att kunna rida och en annan har tagit permobilen ner



Figur 3. Exempel på användningsområde på bilstranden i Mellbystrand (Strömberg, 2024). Människor solar och umgås utanför sina fordon

I över 100 år har bilar tillåtits på begränsade delar av den 12 km långa stranden i kommunen (Williamsson, 2023). Under vissa tidsperioder har även busstrafik bedrivits på sandstranden (Länsstyrelsen, 2023). Idag beräknas bilstranden täcka ungefär 30% av sandstrandens totala yta (Mikko, 2023) och lokaliseras till strandens södra delar där sanden anses vara hård och mer kompakt (Visit Laholm, u.å). På grund av ett kompakt underlag och en bred sandstrand har bilar

alltså kunnat transporteras från den ena änden av bilstranden i Mellbystrand till den andra i Skummeslöv. Bilstranden används året runt, men är som aktivast under sommarmånaderna. Dess primära användningsområde är att bistå med parkering eftersom orterna annars har en mycket begränsad omfattning av parkeringsmöjligheter när stranden ska besökas (SVT, 2024c). Stranden används främst av privatpersoner och innefattar både turister och lokalbefolkning.

2.2 Konflikten om bilstranden

I Laholms kommun har det under många år debatterats kring bilstrandens existens. Tidigaste tecknet på motsättning mot bilstranden var för cirka 70 år sedan (Williamsson, 2023). I takt med att konflikten fortskridit har den också utvecklats och identifierat flera olika perspektiv. Debatten besitter därmed flera olika intressen, såsom aktörer både för och emot bilstranden. För mer detaljerad bild över konfliktens händelseförlopp, se bilaga 1.

Föreningen Strandmiljö Laholm har i flera år yrkat för problemet och riskerna med bilanvändning på stränderna (Länsstyrelsen, 2023). Föreningen menar bland annat att det bidrar till oljespill, nedskräpning och packad strand som leder till försämrade dynbildning, buller, avgaser och skador på växt- och djurliv (ibid.). Strandmiljö Laholm är även yrkande till Mark- och miljödomstolen och driver på förbudet.

I april 2023 beslutade Länsstyrelsen Halland att bilar på stranden ska förbjudas i Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Beslutet har stöttats av Mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen. Länsstyrelsen Halland har efter riktlinjer från miljöbalken klassat motortrafiken och parkeringen på stranden som miljöfarlig verksamhet. Beslutet innefattar att ägarna till marken, vilket främst består av privatpersoner, ansvarar för att sätta upp vägbommar eller andra hinder som blockerar trafiken. Domen förbjuder även Laholms kommun från att främja motorfordonstrafik och parkering på stranden (Länsstyrelsen Halland, 2023). Länsstyrelsen har förmågan att förbjuda trafiken på stranden i Laholm eftersom Strandmiljö Laholm har skickat in ett överklagande på Laholms Samhällsbyggnadsnämnd. Om ingen överklagan hade förts fram till länsstyrelsen, hade ärendet inte kunnat öppnats (SVT, 2024a).

Laholms kommun har tillsammans med föreningen SFA överklagat beslutet om att avgränsa bilar från stranden och yrkar att det ska upphävas (Mark- och miljööverdomstolen, 2019). Kommunen

menar att parkering av bilar inte är miljöfarlig eftersom faktiska störningar eller föroreningar inte påvisats, samt att erosionen inte påverkas märkbart av bilanvändandet. (ibid.). Vidare anser SFA att stranden bör vara fortsatt tillgänglig för alla typer av gäster och att den möjliggör frihet för exempelvis personer med funktionsvariation, äldre, de som tycker att det är bekvämt eller för de vill ta bilen ner till stranden för att grilla (Strand För Alla, u.å).

Flera motsättningar har skett från dessa sidor, varav Laholms kommun har lagt minst 1,1 miljon på advokatkostnader för att bekämpa domen. Detta anses bland annat vara på grund av invånarnas reaktion på förbudet (SVT, 2024b). Följaktligen har beslutet överklagats nästan 350 gånger av allmänheten till Mark- och miljödomstolen (Gustafsson, 2023b) och SFA har aktivt bekämpat domen genom att engagera sig i konflikten, exempelvis genom att anordna manifestationer mot bilförbudet.

3. Teori

3.1 Tidigare forskning

3.1.1 Offentligt rum och konflikt

Det offentliga rummet har många definitioner och har genom åren belysts olika. I regel är det en fysisk definition (såsom en park), en mötesplats eller ett rum för debatter och protester. Det offentliga rummet sätts ofta i relation till politik, samhället, medborgare och identitet (Staeheli & Mitchell, 2007). En vanlig definition är att det offentliga rummet är en plats där främlingar samexisterar (Lofland, 1998). Det kan även kännetecknas som ett socialt rum som delas av offentligheten eller ett rum med plats för politik och politiska aktiviteter (Kärrholm, 2005). En politisk diskurs är exempelvis att ett offentligt rum kan vara olika för olika grupper i samhället och att olika grupper intar olika typer av rum (Staeheli & Mitchell, 2007). Politisk offentlighet kan påstås vara något som skapar offentliga platser, men även något som uppstår ur offentliga platser.

Vidare kan offentligt rum argumenteras vara viktigt av flera olika skäl, varav funktionsmässigt, socialt, demokratisk, rekreationsmässigt och underhållningsmässigt (Staeheli & Mitchell, 2007; Kohn, 2013). Dessa kan även förklaras som anledningar till varför just konflikter är vanligt

förekommande i det offentliga rummet, eller varför det ofta är en kamp om det offentliga rummet.

Konflikter och offentliga rummet har en lång historia (Staeheli, 2009) och exempel på dessa refererar ofta till uteslutande från det offentliga rummet (Mitchell, 2016; Crawford, 1995; Németh 2012; Low & Iveson 2016) eller ifrågasättande av rummets tillgänglighet (Mitchell, 2016), vilket ofta är det centrala i konflikter. Exempel på detta är vem platsen är till för, vem den inte är till för och varför (Mitchell, 2006; Staeheli, 2009; Low & Iveson, 2016). Det är även exempel på hur sociala grupper metodiskt kan exkluderas från platser (Crawford, 1995).

Konflikter som dessa illustrerar även hur rummet och konflikter påverkas av kontroll, användning, strukturer, social ojämlikhet och tillgänglighet. Emellertid syftar konflikter till att byggas på sociala kamper (Low & Iveson, 2016; Mitchell, 2016; Staeheli, 2009). Sociala kamper kan exempelvis handla om ordning och oordning i det offentliga rummet, samt hur platsen får användas (Sendra, 2015; Staeheli, 2009). I forskning refereras detta frekvent till en fråga om jämlikhet. Exempelvis hänvisas det till att det finns ett behov av att skapa mer jämlika rum och att social rättvisa i samband med offentliga platser aldrig har varit viktigare (Low & Iveson, 2016). Detta tyder även på att en offentlig plats ska reflektera flera olika dimensioner av social rättvisa, annars riskerar det att skapa orättvis politik av utanförskap (Low & Iveson, 2016). En känsla av 'offentlighet' (publicness) kan exempelvis vara tillgänglighet samt en känsla av mottaglighet, välkomnande eller komfort (Staeheli, 2009). En känsla av ojämlikhet kan grundas i ett "vi mot dem" tänk, varav personer kategoriseras som 'de andra' och som ett form av hot som staden ska säkras från (Low & Iveson, 2016). Denna känsla kan exempelvis påverkas av försök och metoder för att säkra en plats mot de som skapar oreda, såsom genom privatisering av rummet.

Privatisering med koppling till konflikter i det offentliga rummet har mycket forskningsunderlag (Kohn, 2004; Mitchell, 2016; Seta & Iveson, 2016; Németh 2012). Det har bland annat argumenterats att de offentliga rummen blir mindre av privatisering och att det påverkar dess verkliga form (Kohn, 2004; Németh 2012). Privatisering kan exempelvis ske genom skapandet av privat-offentliga platser, såsom shoppingcentrum, vilket är offentliga platser under kontrollerade former (Mitchell, 2016). Genom en privatisering av offentliga platser ökar kontrollen av rummet och när kontrollen lämnas över till privata intressen påverkas dess

tillgänglighet av privata intressen. Detta kan göra ett rum mer eller mindre offentligt (Low & Iveson, 2016; Mitchell, 2016) där det skapas frågor om vem som har makt över rummet. Typen av styrning över ett offentligt rum, såsom privatisering, kan alltså leda till att konflikter även sker mellan användare och myndigheter och inte bara mellan platsens olika användare (Low & Iveson, 2016).

Konflikter kan argumenteras vara naturliga i offentliga rum och offentliga rum kan även skapas genom konflikter (Mitchell, 2016). Konflikter kan ses som en demokratisk kamp där det offentliga rummet är den politiska arenan för protester och meningsskiljaktigheter (Staeheli, 2009; Németh, 2012). Detta gör alltså att begränsande former av rummet hindrar demokrati och kan anses vara slutet för ett offentligt rum (Németh, 2012; Mitchell, 2016). Konflikter, oreda eller oplanerad användning i ett rum kan därmed ses som ett kraftfullt verktyg eftersom det främjar demokrati och gynnar det offentliga rummet (Staeheli, 2009; Sendra, 2015; Low & Iveson, 2016).

Å andra sidan argumenteras begränsade eller kontrollerande former av rummet i somliga fall som behövliga. Någon form av kontroll är ofta nödvändig eller önskad för att tillåta så många grupper som möjligt på en plats (Németh, 2012). Vad som definieras som acceptabel nivå av kontroll är däremot diskutabelt, såväl som hur mycket kontroll som är för mycket då varje rum, publik och tidpunkt kräver olika typer av tillvägagångssätt (ibid.). Alla platser kan eller bör inte nödvändigtvis vara offentliga eller fullständigt tillgängliga för alla (Sendra, 2015; Németh, 2012). Vidare uppges även definitionen av tillgänglighet som en subjektiv uppfattning av olika personer och grupper (Németh, 2012).

3.1.2 Sammanfattning av tidigare forskning

Sammanfattningsvis innefattar den tidigare forskningen främst offentligt rum och konflikt i relation till politik, såsom demokratiska kamper eller politiska strukturer. Konflikter i det offentliga rummet är därmed en arena för politik och kan utspela sig i olika former, exempelvis genom oreda, protester eller olika sätt att ta kontroll över rummet. Olika sätt att ta kontroll över rummet kan exempelvis vara genom privatisering, styrning eller genom att säkra en plats mot de som anses skapa oreda. Vidare är tillgängligheten och sociala kamper ett centralt tema i forskningen, vilket bland annat berör social orättvisa, jämlikhet och exkludering. Detta kan

exemplifieras genom diskussioner om vem rummet är till för, respektive vem det inte är till för. Även detta ger emellertid uttryck genom politiska former av olika slag, såsom demokratiska kamper.

3.1.3 Kunskapslucka

Den sammanställda tidigare forskning har ett gemensamt fokus att undersöka rummets påverkan, snarare än människans. Vanligtvis analyseras konfliktens effekter på offentliga rummet, utan att inkludera medborgarnas uppfattningar och åsikter. Den tidigare forskningen belyser emellertid generella grupper som kan påverkas, men inga faktiska åsikter av de personer som påverkas av konflikten. Således saknas det ett fokus på medborgarperspektivet och deras tankar, känslor och upplevelser. Denna studie syftar därmed till att uppmärksamma upplevelsen av landskapet bland medborgarna för att sedan skapa en förståelse över reaktioner och drivkrafter till dessa känslor, som i sin tur lägger grunden för att förstå konflikten i det offentliga rummet.

Fortsättningsvis baseras forskning och dess exempel vanligtvis på fall i storstäder, vilket gör att konflikter i det offentliga rummet inom rurala områden inte får särskilt stort utrymme i forskningen. Detta gör att konflikter på landsbygden glöms bort eller inte analyseras (Staheli, 2009). Det finns således ett syfte att undersöka konflikten i Laholms kommun.

3.2 Teoretiskt ramverk

3.2.1 Don Mitchells 6 axiom

Följande del syftar till att ge en introduktion till det ramverk som tillämpas för att läsa av och tolka landskapet. För att skapa en bredare förståelse över intressekonflikten kommer studien att analysera hur landskapet i det valda studieområdet uppfattas enligt medborgarna, samt hur den uppfattningen inkluderas i planeringsprocesser. Detta enligt Don Mitchells (2008) tolkning av hur landskap bör läsas. Ramverkets empiriska grund exemplifieras i USA, men är utformat för att kunna tillämpas på alla landskap (Mitchell, 2008). Denna utgångspunkt sätter ramarna för tolkningen av konflikten (Ahrne & Svensson, 2022).

Definitionen är en vidareutveckling av Lewis (1979) 7 axioms till 6 nya grundprinciper som ämnar att skapa en analytisk och normativ grund för vad ett landskap är och gör (Mitchell, 2008).

Mitchell menar att fokus på landskapets produktion är ett måste för att förstå hur och varför ett landskap existerar, samt hur och varför det ser ut som det gör. Detta följs upp enligt nedan:

Axiom 1: Ett landskap grundas i en social vilja och/eller behov där dess produktionsförhållandena är avgörande. För att förstå landskapet, måste dess produktionsförhållanden förstås. Produktionsförhållanden kan vara stora (samhällliga, exempelvis samhällsstrukturer och politiska beslut) och små (lokala, inom en viss ort), samt kan både vara resultatet av en konflikt eller slutet på det. Landskap kan formas, omvandlas och förstöras av sociala processer såsom upplopp. Sammanfattningsvis kan det alltså förklaras att landskap skapas och formas av sociala aktiviteter och vilja (Mitchell, 2008).

Axiom 2: Landskap har en funktion och existerar av en anledning. De har både praktiska och funktionella syften, samt en roll i det sociala livet (Mitchell, 2008). Landskapet har alltså en relevans för de som använder det. Olika sociala klasser kan ha olika behov av ett landskap. Ofta sker det ett utbyte av värde och syftet är emellertid att antingen tjäna pengar på landskapet eller skapa förutsättningar som gör det möjligt att tjäna pengar. Landskapet är därmed en plats för investering i ett kapitalistiskt samhälle.

Axiom 3: Inget landskap är lokalt, vilket syftar till att kontext spelar roll. Landskapet påverkas och formas av yttre faktorer såsom processer, beslut och förändringar (Mitchell, 2008). Händelser på andra platser kan alltså påverka ett landskap lokalt. Detta kan exempelvis vara internationella eller nationella lagar som även påverkar ett specifikt landskap (ibid.).

Axiom 4: Historia har en stor påverkan på landskapet, dess utformning och framtida möjligheter. Detta kan vara både små (specifika problem) och stora (naturkatastrofer, krig, ekonomisk omstrukturering) historiska händelser (Mitchell, 2008). Landskapet formas av sitt förflutna och fungerar som ett minneslager för individer såväl som samhället. Det är en plats som både bär identitet och skapar identitet (ibid.).

Axiom 5: Landskap är ett uttryck för makt. Någon bestämmer vad som definieras, hur det definieras och hur det existerar i ett landskap (Mitchell, 2008). Dessa påverkar landskapet betydelse och syfte. Makten kan exempelvis uttrycka sig i form av investering, design och detaljplaner av landskapet och påverkar vad ett landskap kan och inte kan göra. Makthandlingarna kan antingen accepteras, förhandlas, bestridas eller motsättas och är en form

av social makt. Dessa processer och landskapets materialitet formar individuellt och socialt beteende, praktiker och processer. Landskapets utformning formar alltså socialt liv och är kopplad till makten som präglar det (ibid.).

Axiom 6: Landskapet speglar samhället vi lever i, och med det även samhällets sociala jämlikhet eller ojämlikhet. Det är både ett resultat av och bevis för samhällets rumsliga jämlikhet, miljömässiga rättvisa och möjligheten till skillnad (Mitchell, 2008). Sociala, ekonomiska och politiska processer verkar för att skapa sådana landskap, men landskapen skapas även för att kunna anpassa sig till förändringar inom dessa processer. Detta betyder att det inte finns någon neutral miljö, utan sociala rättviseskillnader kan uppstå. Landskapet har således en direkt koppling till olika politiska, sociala och ekonomiska dimensioner som antingen främjar social rättvisa eller hämmar den (ibid.).

3.2.2 Sammanfattning av axiom

Sammanfattningsvis kan ramverket förklaras som ett sätt att läsa av landskapet. För att kunna tolka och förstå ett landskap menar Mitchell (2008) att landskapets produktioner måste beaktas. Detta inkluderar landskapets sociala behov och vilja, funktionella syften, yttre faktorer, historia, maktstrukturer och social jämlikhet/ojämlikhet. Dessa principer illustrerar alltså ett tillvägagångssätt som inkluderar olika perspektiv i utforskandet av landskap. Mitchells (2008) axiom belyser hur landskap påverkas och formas av sociala och politiska strukturer, till exempel maktrelationer och sociala rättvisefrågor. Applicerandet av detta ramverk ger därmed en värdefull insikt i uppfattningen av ett landskap samt olika dimensioner av landskapets betydelse.

4. Metod

I kommande avsnitt diskuteras studiens valda metoder och eventuella för- och nackdelar vägs mot varandra. Avsnittet ämnar att beskriva de metoder som har använts för att samla in empiriskt material, samt dess tillvägagångssätt. Detta lägger grunden för studiens analys och slutsats. Arbetet utgår ifrån olika informationskällor, varav en enkätundersökning som representerar medborgarna och tre intervjuer som representerar kommun och länsstyrelse. Syftet med detta är att metoderna ska komplettera varandra. I studien används således blandade metoder som både samlar in material i siffror och ord i analyseringssyfte (Ahrne & Svensson, 2022). Genom att

inkludera både privat och offentlig sektor, samt genom olika metoder, får studien ett bredare perspektiv och täckningsgrad. Det ger även en djupare analys av konflikten. Att använda flera metoder för att studera sociala företeelser kallas triangulering och är effektivt för att öka träffsäkerheten och stärka arbetets pålitlighet (Bryman, 2018).

Studien intar främst en kvalitativ inriktning och inkluderar exempelvis subjektiva åsikter och upplevelser i intervju och enkät. Detta kompletteras med kvantitativa delar i frågeformulär för att skapa en uppfattning om den vanligaste upplevelsen. Tonvikten ligger på ord och inte siffror (Bryman, 2018). En kvalitativ inriktning är mer passande för studiens syfte och frågeställningar eftersom det ämnar att undersöka konflikten på djupet. Studien är således öppen för mer än ett svar eller förklaring till konflikten och är inte primärt fokuserad på statistik (Denscombe, 2010).

4.1 Forskningsstrategi

Forskning på konflikter i det offentliga rummet bygger vanligtvis på fall i städer, vilket gör att konflikter i rurala områden ofta glöms bort eller inte analyseras (Staheli, 2009). Av denna anledning har studieområdet valts. Detta utförs genom en fallstudie på bilstranden i Laholms kommun.

En fallstudie syftar till att fokusera på ett visst fenomen för att mer djupgående och detaljerat redogöra specifika händelser, relationer, upplevelser eller processer (Denscombe, 2010). Ofta förknippas fallstudier med något lokalt (Bryman, 2018). Det är speciellt användbart i studier där kontext, sociala processer och platsens relationer har stor betydelse (Flyvberg, 2011; Denscombe, 2010). Detta gör att styrkan i en fallstudie är att det besvarar varför något händer, och i detta fall varför det är en konflikt om bilstranden (Denscombe, 2010). Fallstudier kan genomföras både kvantitativt och kvalitativt, eller genom mixade metoder, eftersom det främst är områdets avgränsning som avgör om det är en fallstudie (Flyvberg, 2011; Bryman, 2018). Detta innebär att fallstudier även kan förutse information i ett bredare perspektiv som kvantitativa metoder medför och att en kombination av både kvalitativt och kvantitativt kompletterar varandra (Flyvberg, 2011).

Huvudsyftet med fallstudien är att belysa konflikten om bilstranden och dess unika drag. Detta gör att studien har en lägre generaliseringsbarhet och extern kvalitet (Bryman, 2018), men

eftersom syftet inte är att generalisera till andra fall eller andra populationer är detta inte av stor vikt.

4.2 Enkät

Följande metod genomförs med syftet att undersöka medborgarnas upplevelse av bilstranden som landskap. Metoden ger en möjlighet till att inkludera medborgarnas olika perspektiv och åsikter. Genom att utföra en empirisk undersökning blir det enklare att skapa en förståelse av bilstrandens betydelse samtidigt som det möjliggör en sammanställning av medborgarnas generella uppfattning. Enkäten har därför skapats i ett kvalitativt syfte, trots att den ursprungligen kan uppfattas som kvantitativt, för att anpassas till frågeställningen. Det är alltså en blandning av kvalitativt i form av åsikter och upplevelser, men kvantitativt eftersom det statistiskt sker en generalisering om medborgarnas åsikter. Det är däremot viktigt att poängtera att betoningen ligger på ord och inte mängd. Antalet blir främst ett mätverktyg för att förstå medborgarnas generella uppfattning.

Enkät som metod har använts eftersom det är effektivt för att exempelvis undersöka åsikter och känslor för en omfattande grupp människor. Det är en metod som möjliggör en bred och inkluderande täckning, samt är effektiv för att identifiera mönster inom grupper (Denscombe, 2010). Detta är väl passande för studiens frågeställningar eftersom de innefattar personliga uppfattningar av landskapet. Att använda ett internetbaserat frågeformulär är fördelaktigt eftersom det är en tidseffektiv metod ur flera hänseenden, såsom att det inte kräver resande och är billigt samtidigt som det håller samma standard som andra enkätmetoder. Det är även väl lämpligt när syftet är att samla in massdata (Denscombe, 2010). Vidare är enkäter väl passande för respondenternas behov eftersom det anpassas efter när de har möjlighet att besvara frågorna (Bryman, 2018).

4.2.1 Genomförande och bearbetning

Undersökningen har utförts genom ett frågeformulär. Enkäten består av 25 frågor som är utformade efter Mitchells (2008) 6 axiom, se bilaga 2 för enkätfrågor. Frågorna har baserats på ramverket, men förenklats för att anpassas efter målgruppen (medborgare i Laholms kommun). Målet med att förenkla frågorna är att nå en mer omfattande publik. Eftersom detta minskar

riskan för missförstånd förväntas det i sin tur förväntas öka svarens tillförlitlighet. Vidare har frågorna även utformats i syfte att besvara frågeställningarna.

Enkäten har skapats genom ett webbaserat formulär och publicerats på internet, mer specifikt Facebook-grupper som är geografiskt kopplade till Laholm, för att nå ut till så stor del av befolkningen som möjligt. Enkäten har publicerats i Facebookgrupperna “Vad händer i Laholm med omnejd?” och “Händer i Laholm med omnejd” och var tillgänglig i en veckas tid mellan 19/4-26/4-24. En e-postadress har delgivits för kontakt vid eventuella frågor. I samband med postandet av formuläret har deltagarna meddelats att medverkandet är anonymt och att ett genomförande av enkäten innebär samtycke i att svaren används i studien. Däremot har information om kön och åldersgrupp samlats in för att säkerställa variation i materialet. Respondenterna har även tillfrågats om de bor i kommunen för att säkerställa att enkäten inkluderar medborgarperspektivet.

Respondenterna har till stor del fått flervalsfrågor som alternativ. Trots att öppna fråga ger mer korrekta svar, variation och djup, så har flervalsfrågor valts för att bibehålla intresset hos respondenterna och hålla svarsfrekvensen så hög som möjligt (Denscombe, 2010). Slutna svar är enklare att bearbeta och ökar jämförbarheten (Bryman, 2018). Det går dock inte att utesluta att en öppen fråga eventuellt hade bidragit till andra svar än de alternativ som gavs. Däremot fick respondenterna vid varje fråga alternativet att lägga till ett eget, mer passande svar vid behov för att möjliggöra fler perspektiv. Detta alternativ har även informerats om vid varje fråga.

Vidare har enkätfrågorna utformats i en linjär skala vid de alternativ där deltagarnas upplevelse beskrivs. Respondenten får då alternativen i en graderad skala från 1 (lägst) till 5 (högst) för att ge en mer realistisk och nyanserad bild. Även detta är enkelt att bearbeta och jämföra. Vid ett fåtal frågor har respondenterna erbjudits öppna frågor för att lämna utrymme för ovanliga eller oförutsedda frågor, vilket ökar studiens djup, inte leder tankarna i någon viss riktning samt ger friheten att svara med egna ord. Nackdelen är att dessa kräver mer av respondenterna, vilket kan påverka svarsfrekvensen, och det kräver mer tid vid analysering (Bryman, 2018). Inga av frågorna i enkäten markerades som obligatoriska.

Fördelen med en internetenkät är att den med detsamma är redo för analysering (Denscombe, 2010). Samtliga svar redovisas direkt i stapeldiagram, med undantag från öppna frågor som

kräver kodning i efterhand. För att få en insikt i de vanligaste uppfattningarna baseras resultaten på antalet gånger ett specifikt argument framförs, även om varje enskilt svar och upplevelse är av stor vikt för analysen. De öppna svaren färgkodas genom identifierade teman, nämligen tillgänglighet, exkluderande och osakliga argument. Dessa kategorier har valts eftersom det var de vanligaste argumenten. Genom att färgkoda blir det enklare att räkna ut antal gånger ett argument har nämnts. Nackdelen med denna typ av kodning är att det kan uppstå mätfel eller skevheter om kodningen sker på olika sätt (Bryman, 2018).

4.2.2 Problematisering

Faktumet att enkäten har 25 frågor kan påverka svarsfrekvensen. 25 frågor anses nödvändigt för att få ut den information som behövs för att besvara frågeställningen, däremot är det viktigt att poängtera faktumet att om frågeformuläret var kortare och mer koncist hade det kunnat attraherat fler respondenter. För många frågor kan nämligen uttråka respondenter och öka bortfallet, särskilt om de anses vara oviktiga eller för komplicerade (Bryman, 2018). Däremot dras slutsatsen för denna enkät att frågeställningarna är tillräckligt viktiga och motiverande för respondenterna för att reducera stora delar av bortfallsrisken (ibid.). Däremot är antalet personer som har möjlighet att besvara enkäten okänt och går inte att säkerställa.

Vidare kan även enkätens frågor och syfte anses vara för djupa för att lämpa sig för en enkätstudie. Intervjuer hade exempelvis möjliggjort mer djupgående frågor och svar (Denscombe, 2010), men hade inte resulterat i lika stor räckvidd. Det finns även en risk att frågor missförstås och feltolkas, trots att de förenklas. Detta kan exempelvis ske på grund av hur en fråga formuleras eller hur enkäten struktureras. Vid en internetenkät kan ingen hjälp bistå respondenterna, vilket kan påverka validiteten eftersom missförstånd kan ske (ibid.).

Det kan även anses vara en generalisering att enkäten bedömer resultaten som medborgarnas uppfattning. Detta eftersom det inte går att säkerställa att en variation av befolkningen svarar på enkäten (Denscombe, 2010). En vet aldrig exakt vem eller vilka som besvarar frågorna. Detta kan bero på olika faktorer, exempelvis att internetenkäter inte passar alla grupper i samhället och således begränsas till personer online, samt att det finns risk för multipla svar. Vidare har enkäter en hög bortfallsrisk och låg svarsfrekvens, vilket ökar risk för fel och skevheter (Bryman, 2018).

4.3 Intervju

Kvalitativa intervjuer har använts för att undersöka hur medborgarnas upplevelse av bilstranden som landskap inkluderas i planeringsprocesser och beslutsfattande. Länsstyrelsen Halland och Laholms kommun har intervjuats för att inkludera det offentliga perspektivet i konflikten och således få insikt i förhållandena som råder just i denna miljö (Ahrne & Svensson, 2022). Intervjuer är lämpliga för studien eftersom en konflikt likt denna är komplex och kan vara känslig (Denscombe, 2010), samt eftersom det möjliggör fler nyanser och dimensioner (Ahrne & Svensson, 2022). Metoden möjliggör även djup och detaljer, vilket sedan lägger grund för en ingående analys. Det är även effektivt för att undersöka intervjupersonernas erfarenhet med inkludering av medborgarperspektivet i planeringen (ibid.). Andra fördelar med intervjuer är exempelvis att det ger studien nyckelinformatörers värdefulla insikter, vilket i detta fall är kommunen och länsstyrelsen (Denscombe, 2010). Intervjuer kräver inte heller specifik utrustning, möjliggör flexibilitet och bidrar med validitet till studien (ibid.).

4.3.1 Genomförande och bearbetning

Intervjuerna har utformats och anpassats efter situationen, vilket är en fördel med kvalitativa intervjuer (Ahrne & Svensson, 2022). Både intervjun med Länsstyrelsen Halland och Laholms kommuns miljöenhet har utgått från samma intervjustil, nämligen ett ostrukturerat format. I början av varje intervju har syftet introducerats, alltså att besvara forskningsfrågan om hur medborgarnas uppfattning inkluderas i planeringsprocessen och beslutsfattande, utan några specifika förbestämda frågor. Denna stil har valts eftersom ämnet berör en lång konflikt där informanterna gärna utgick från sina erfarenheter och involvering i processen. Frågeställningen har därmed ämnat att ge intervjupersonerna en introduktion till ämnet för att sedan ge möjligheten att utveckla egna tankar och idéer. Syftet med formatet är således att informanten fritt ska kunna diskutera ämnet, förse öppna svar och tillåta en större bredd av utveckling av idéer och intressepunkter. Detta är väl passat för komplexa frågor som ämnar att upptäcka svar snarare än kontrollera svar (Denscombe, 2010). För intervjun med Laholms kommuns politiker startade intervjun i ostrukturerat format, men övergick till ett semistrukturerat format. Se bilaga 3 för detaljerad beskrivning. Detta eftersom informanten inte diskuterade och självmant informerade i samma utsträckning som de övriga intervjuerna. Ett semistrukturerat format

innebär att det finns ett tydligt syfte med vad för tema som ska besvaras, men att intervjun är flexibel gällande ordning, följdfrågor och öppna svar. Denna typ av format är väl anpassat för småskalig forskning där syftet är att undersöka uppfattningar (Denscombe, 2010). Intervjun har således anpassats efter teman som berörts i föregående intervjuer för att möjliggöra olika parter synvinklar. Båda formaten möjliggör intervjun att röra sig i olika riktningar baserat på intervjupersonen i fråga (Bryman, 2018).

Intervju personer har valts utifrån anställningsposition och relevans. Detta innefattar dess involvering i konflikten om bilstranden. I Laholms kommun har exempelvis intervju personer valts från miljöenheten eftersom de arbetar med klagomål och åtgärder och politiker eftersom de för folkets talan. För länsstyrelsen har intervju personen valts utifrån dess involvering i ärendet. Att intervju dessa personer med lämpliga positioner möjliggör privilegierad information, det vill säga djupgående relevant information med stort värde för studien (Denscombe, 2020). Samtliga intervju personer har informerats om syfte både skriftligt och muntligt samt innan och under intervjutillfället. De blev även informerats om anonymitet och att parterna endast benämns som "miljöenheten", "politiker" och "länsstyrelsen".

Intervjun med miljöenheten i Laholms kommun har skett digitalt med två anställda. Röstinspelning av materialet godkändes och intervjun varade i cirka 50 minuter. Denna intervju kommer att refereras till som intervju 1.

Vidare intervjuades även en politiker från Laholms kommun för att få ytterligare ett perspektiv på inkluderande av medborgarperspektivet. Även denna intervju har varit digital. Intervjun bestod av en intervjuare och en informant, det vill säga en-mot-en. Fördelen med dessa intervjuer är att de är relativt lätta att anordna samt lätta att kontrollera och guida (Denscombe, 2010). Intervjun varade i cirka 30 minuter. Denna intervju kommer att refereras till som intervju 2.

Intervjun med Länsstyrelsen har hållits digitalt med en informant och en intervjuare. Röstinspelning av materialet godkändes. Intervjun varade i cirka 70 minuter. Denna intervju kommer att refereras till som intervju 3.

Samtliga intervjuer har transkriberats och kodats efter stycken som berör medborgarinkludering. Inkludering och kommunikation förekom frekvent, därav har intervjuerna kodats efter dessa teman.

4.3.2 Problematisering

Intervjuer som metod har även begränsningar. Intervjuer är tidskrävande, både när det kommer till förberedelser och analysering (Denscombe, 2010). Följaktligen krävs det att personerna i fråga är intresserade och har tid. Det gäller därmed även att intervjupersonerna går att få tag på för att metoden ska vara genomförbar (Bryman, 2018). I fallet med Laholms kommun har bygg- och planerheten valt att inte ställa upp på en intervju, vilket påverkar studiens bredd och djup.

Det finns även en risk för intervju-effekten, det vill säga att ord och handling är två olika saker. Vad som redovisas i intervjuer och vad som görs i verkligheten behöver alltså nödvändigtvis inte gå hand i hand (Denscombe, 2010). Det finns däremot ingen anledning till att anta att intervjupersonerna har något motiv att använda osanning. Pålitlighet anses därför inte vara ett problem i studien.

4.4 Etiskt övervägande

Studien har kontinuerligt etiskt övervägande i åtanke. För kvalitativa metoder är detta nödvändigt eftersom materialet kan innehålla känslig information, såsom känslor och upplevelser. Materialet har hållits säkert under studiens gång och bevaras inte längre än nödvändigt. Etiskt övervägande vidtas även vid analysering av materialet genom att förbli objektiv.

Följaktligen vidtas etiskt övervägande när respondenterna informeras om att deltagande är frivilligt. Deltagarna har även försetts med adekvat information om studien i introduktionen till frågeformuläret, samt på mail innan intervjutillfällena och verbalt under intervjun. Genom att informera respondenterna om anonymitet, samt bibehålla anonymiteten och informationen, skyddar studien deltagarnas integritet (Denscombe, 2010).

Eftersom studien kan anses analysera en känslig konflikt har etiskt övervägande även tagits i åtanke för intervjuerna med den offentliga sektorn. De intervjuade benämns som "länsstyrelsen" såväl som "miljöenheten" och "politiker" istället för namn och specifik position.

Konflikten om bilstranden har kommit till min kännedom eftersom jag är uppvuxen i Laholm. Som forskare är jag medveten om att mina kopplingar till orten och bilstranden kan påverka

resultatet, även om jag ämnar att utföra studien med vetenskaplig integritet och så etiskt som möjligt. Avsikten är att vara rättvis och opartisk och inte låta min bakgrund påverka utfallet.

5. Resultat

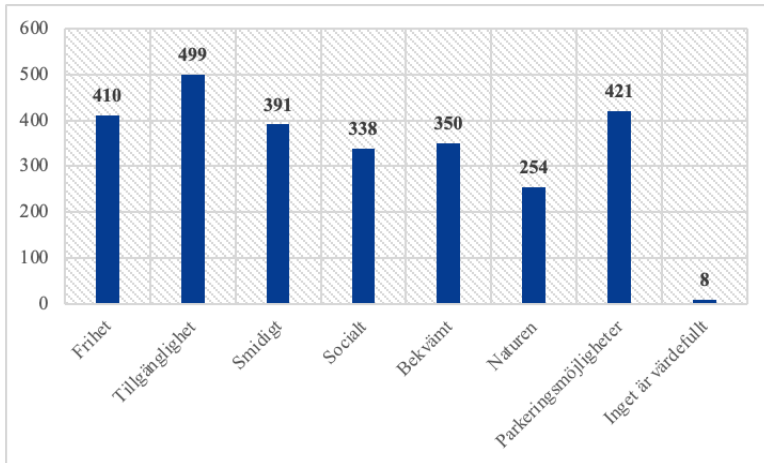
I detta avsnitt kommer studiens empiriska material att presenteras. Syftet är att få svar på följande frågeställningar:

- Hur upplevs bilstranden som landskap ur ett medborgarperspektiv?
- Hur anser medborgarna att kommunen och länsstyrelsen inkluderar deras uppfattning i planeringsprocesser och beslutsfattande?
- I vilken utsträckning inkluderar Laholms kommun och länsstyrelse Halland medborgarnas uppfattning i deras planeringsprocesser och beslutsfattande?

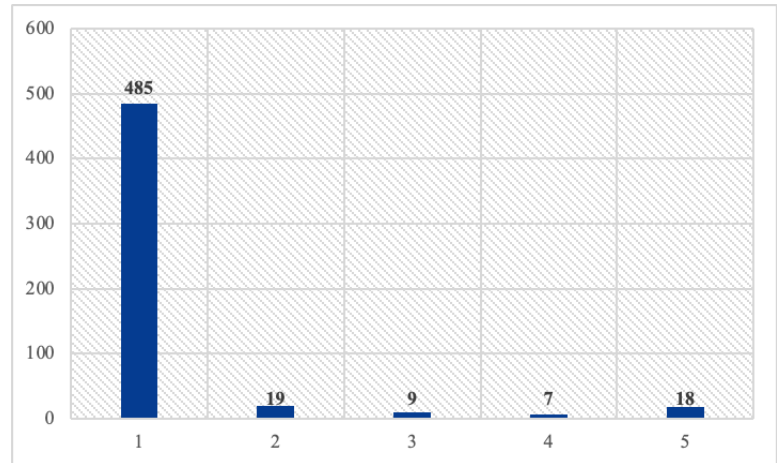
Frågeställningarna kommer att besvaras i samband med att resultaten redogörs. Detta lägger sedan grunden för studiens analys.

5.1 Medborgarnas uppfattning av bilstranden

Totalt 544 personer har delgivit deras upplevelse av bilstranden som landskap genom att medverka i enkäten. Främst medborgare i Laholms kommun har besvarat frågorna, därav kommer respondenterna att benämnas som "medborgarna" i resultatet. Respondenterna består av en relativt jämn fördelning mellan åldersgrupperna. Vidare har fler kvinnor än män besvarat enkäten, se bilaga 4. Resultatet tyder inledningsvis på att majoriteten tycker att beslutet att ta bort bilstranden är mycket dåligt och att platsen har många värdefulla faktorer, se figur 4 och 5. En minoritet tycker att beslutet om att ta bort bilstranden var bra eller mycket bra.

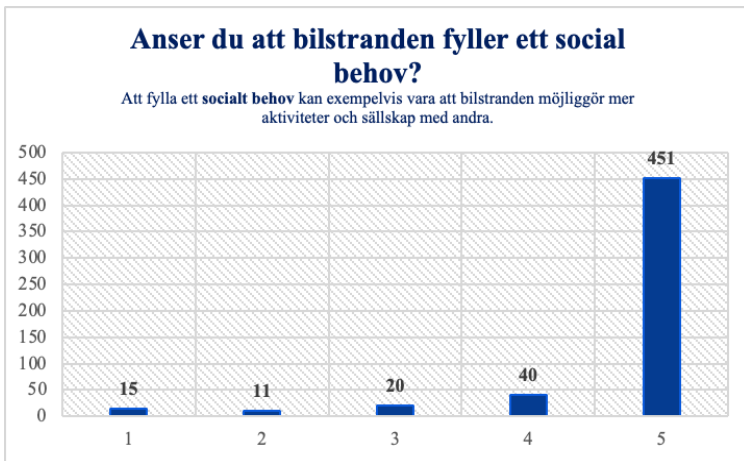


Figur 4. Det viktigaste bilstranden medför enligt medborgarna (Strömberg, 2024).



Figur 5. Medborgarnas upplevelse av att bilstranden ska stängas ner (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (mycket dåligt--mycket bra) .

Medborgarna anser att bilstranden fyller ett högt socialt behov, samt att platsen är skapad till följd av social vilja, se figur 6 och 7.



Figur 6. Medborgarnas upplevelse av strandens sociala behov (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (fyller inte alls ett socialt behov–fyller ett stort socialt behov).



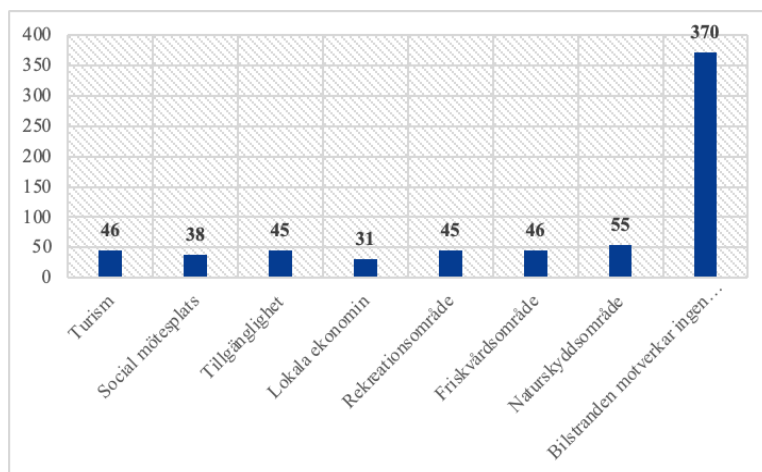
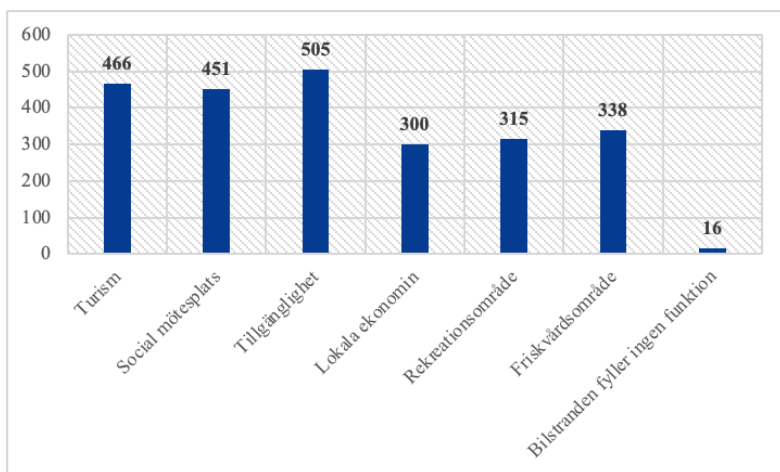
Figur 7. Medborgarnas upplevelse av om stranden existerar för att personer vill att den ska existera (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (jag tycker absolut inte att den existerar på grund av social vilja--jag tycker absolut att den existerar på grund av social vilja).

Vidare anser medborgarna att bilstranden fyller en stor funktion i samhället, varav de största funktionerna är turism, social mötesplats, tillgänglighet och lokala ekonomin. Respondenterna har även fått möjligheten att redogöra om de anser att bilstranden inte fyller någon funktion i samhället. Cirka 10% av respondenterna anser att bilstranden motverkar funktioner i samhället, se figur 8 och 9. Beslutet av att stänga ner bilstranden anses påverka somliga av de funktioner som bilstranden anses bidra till, varav exempelvis:

“Företagare som har restauranger på stranden får det mycket svårare, vilket ger negativa effekter för turismen och de boende”
(Respondent 60)

“Behåll bilstranden annars kommer vi att få andra värre problem... med alla bilar eller om turismen försvinner”
(Respondent 15)

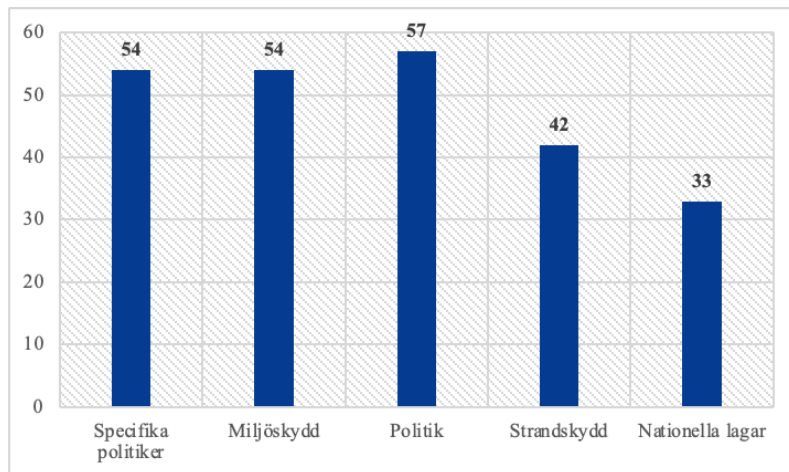
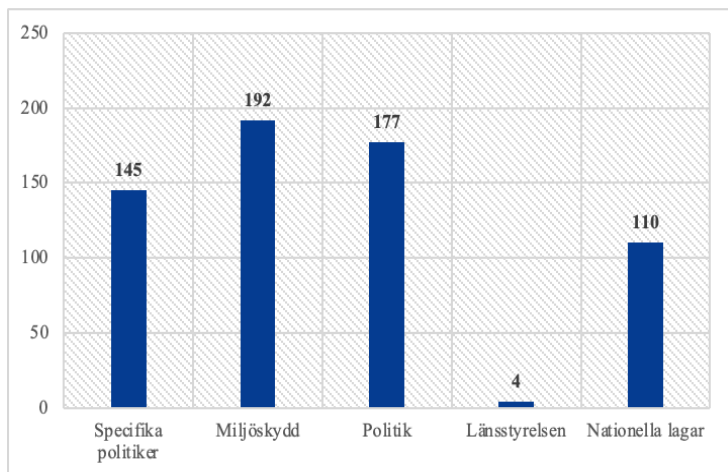
“Mycket vagt om miljöpåverkan pga bilarna på stranden och därmed detta förbud mot bilarna på stranden vilket medför mycket negativa konsekvenser för Laholms kommun med minskad turism, handel och hela besöksnäringen”
(Respondent 460)



Figur 8. Medborgarnas upplevelse av vad bilstranden bidrar med till samhället (Strömberg, 2024). Exempelvis: “Bilstranden möjliggör/bidrar till...”

Figur 9. Medborgarnas upplevelse av hur bilstranden hämmar samhället (Strömberg, 2024). Exempelvis: “Bilstranden förhindrar...”

Respondenterna har även fått frågan om hur bilstranden påverkas av yttre faktorer, såsom regionala eller nationella processer och beslut. Majoriteten upplever att regionala eller nationella processer begränsar användningen av bilstranden, se bilaga 4. I samband med detta har respondenterna även fått möjligheten att redogöra positiva och negativa exempel på hur det påverkas, varav negativa upplevelser förklaras som bland annat “Länsstyrelsens enkelspåriga rapport/utredning (respondent 37) och “Att en minoritet får styra tillgängligheten” (respondent 198). Positiva exempel på påverkan var exempelvis “Då de flesta stränder inte är framkomliga för fordon, så skall det inte vara tillåtet här. En konstig form av ”rättvisa” och likriktning” (respondent 6) och “Strandskydd. Bevara en fin och “säker” strand utan bilar och trafik” (respondent 162). Flera personer anser att regionala eller nationella processer, politiska beslut eller lagar har en negativ påverkan på bilstranden än vad som anser att det har en positiv påverkan, se figur 10 (negativ påverkan) och figur 11 (positiv påverkan).



Figur 10. Medborgarnas uppfattning om hur regionala och nationella politiska processer, beslut och lagar påverkar den lokala användningen negativt (Strömberg, 2024). Exempel: är det någon lag som påverkar negativt? Specifika maktstrukturer eller faktorer?

Figur 11. Medborgarnas uppfattning om hur regionala och nationella politiska processer, beslut och lagar påverkar den lokala användningen positivt (Strömberg, 2024). Exempel: är det någon lag som påverkar positivt? Specifika maktstrukturer eller faktorer?

Medborgarna uppfattar att bilstrandens historia har en stor påverkan på hur bilstranden ser ut idag. De anser även att bilstranden är en del av Laholms identitet, se figur 12 och 13. Exempel på detta yttras också genom kommentarer såsom:

“Beslutsfattare har ej kunskap/empati för en djupt rotad lokal kultur”

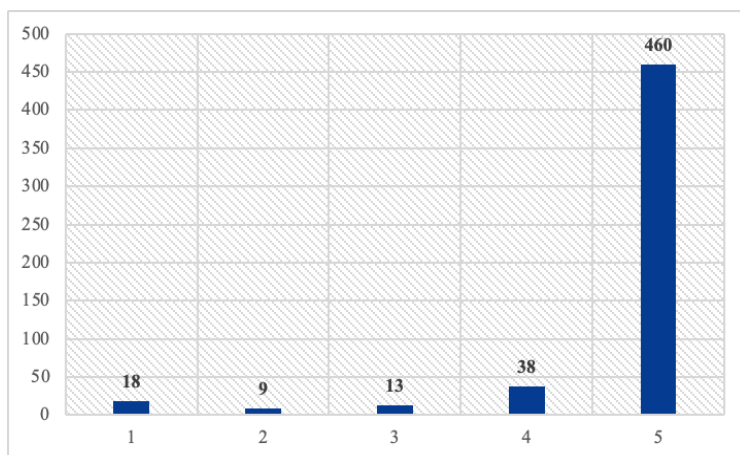
Respondent 307

“Man lyssnar inte på folket utan stänger stranden, den största attraktionen i Laholms kommun, en 100-årig tradition som är djupt rotad i folk”

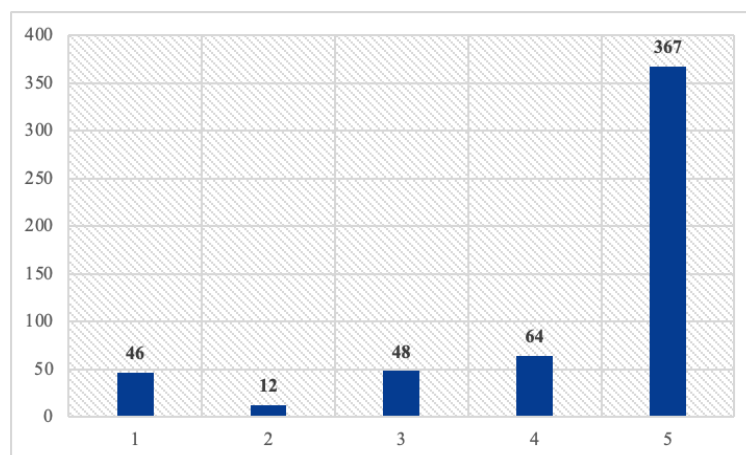
Respondent 46

“Länsstyrelsen har inget lokalt perspektiv på frågan, ingen kännedom om tradition och hur bilstranden i praktiken har funkat”

Respondent 6



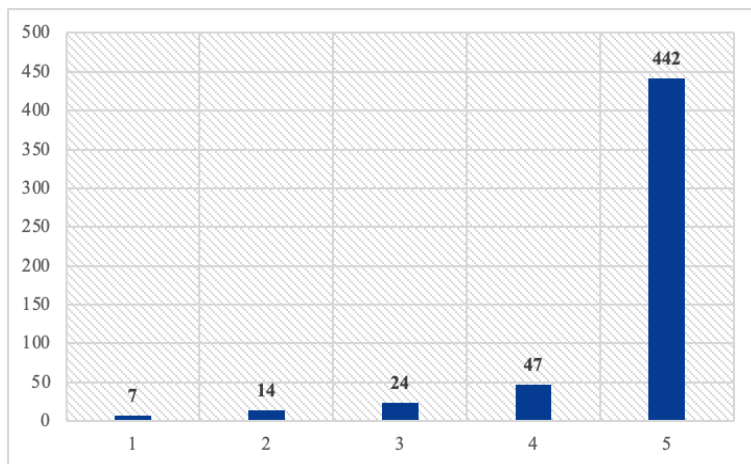
Figur 12. Medborgarnas upplevelse av hur bilstranden är en del av Laholms identitet (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Inte en del av Laholms identitet–Stor del av Laholms identitet).



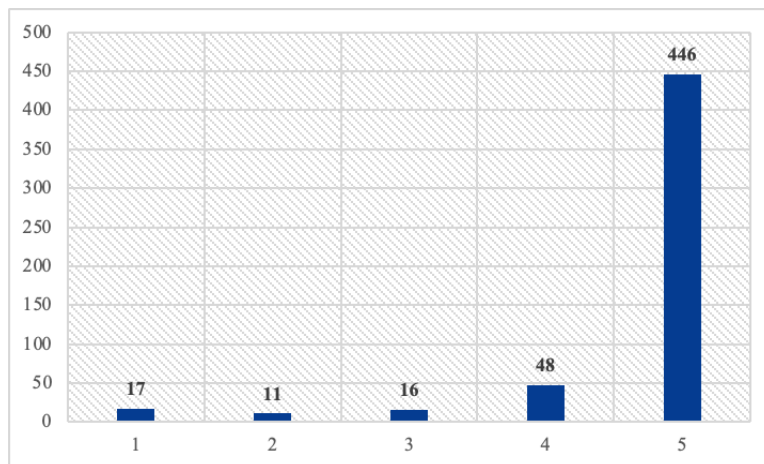
Figur 13. Medborgarnas upplevelse om hur stor betydelse historia har för bilstrandens utformning (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Historien har ingen betydelse–Historien har stor betydelse). Exempel: Att bilstranden funnits i kommunen under många år har format platsen till vad den är idag.

Medborgarna tycker även att bilstranden som landskap bidrar till social jämlikhet och att den besöks av många olika sociala grupper, se figur 14 (sociala grupper) och figur 15 (social jämlikhet). Befolkningen anser att bilstranden ökar tillgängligheten och gör det enkelt för både fler och olika samhällsgrupper att besöka stranden. Detta exemplifieras i många fall med äldre (18 stycken), personer med funktionsvariationer (24 stycken) och barnfamiljer (12 stycken). I de

öppna svaren konstateras det även i många fall att en nedstängning av bilstranden försämrar möjligheten att besöka stranden för tidigare nämnda grupper. Exempel på detta är “De stänger ju stranden för befolkningen, sjuka, handikappade, funktionshindrade, äldre människor som inte orkar gå” (respondent 47).



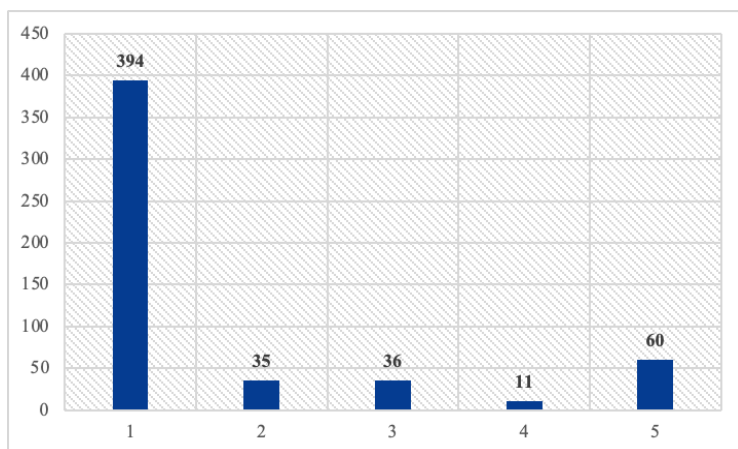
Figur 14. Medborgarnas upplevelse om hur många sociala grupper som besöker stranden (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Främst samma sociala grupp besöker bilstranden–Många olika sociala grupper besöker bilstranden). Flera sociala grupper innebär grupper eller kategorier av människor med exempelvis olika ålder, kön, etnicitet, ekonomisk status eller religion.



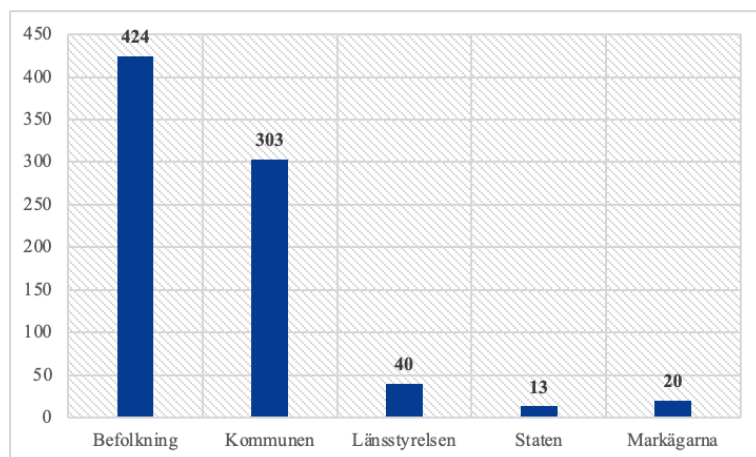
Figur 15. Medborgarnas upplevelse om hur bilstranden bidrar till social jämlikhet (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Möjliggör och bidrar väldigt lite–Möjliggör och bidrar väldigt mycket). Social jämlikhet: Alla har samma möjlighet, rättighet och tillgång att oavsett bakgrund eller sociala status.

5.2 Medborgarnas uppfattning av deras inkludering i planeringsprocesser och beslutsfattande

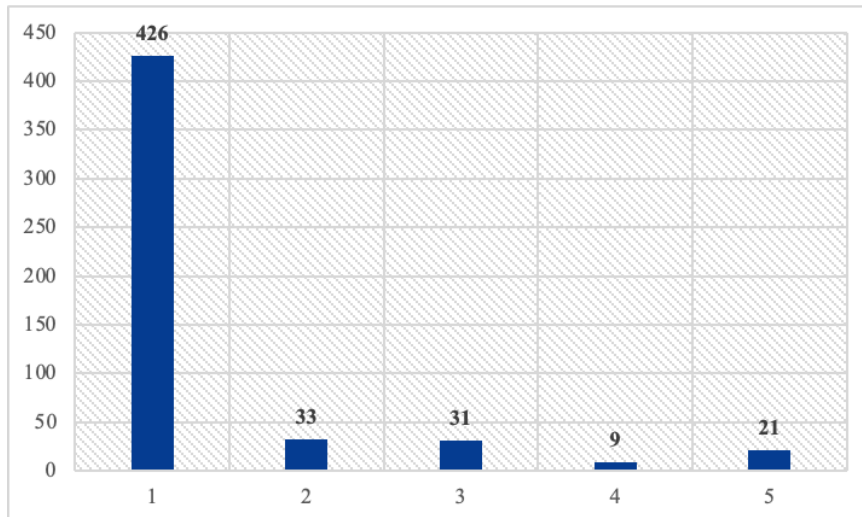
Majoriteten av respondenterna uppfattar att befolkningen bör vara med och bestämma om strandens framtid, men att de inte får möjligheten att göra det, se figur 16. Medborgarna anser att främst befolkningen och kommunen bör bestämma över om bilstranden ska få finnas eller inte (figur 17). Specifikt uppfattas det att medborgarna inte inkluderas i länsstyrelsens planeringsprocess och beslutsfattande, se figur 18. Vanligt förekommande kommentarer är exempelvis “Länsstyrelsen tar ingen som helst hänsyn till majoriteten av medborgarnas synpunkter” (respondent 16), “Enskilda icke åretruntboende har mer att säga än åretruntboende” (respondent 40), “Ingen hänsyn har tagits till vad befolkningen vill” (respondent 79) och “Noll dialog med medborgare. Beslut fattas på ett antal faktafel tyvärr “ (respondent 330).



Figur 16. Medborgarnas uppfattning om hur mycket befolkningen har möjlighet att bestämma bilstrandens framtid. (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Befolkningen får inte bestämma–Befolkningen får bestämma mycket).



Figur 17. Medborgarnas upplevelse av vilka som bör bestämma bilstrandens framtid (Strömberg, 2024).



Figur 18. Medborgarnas upplevelse av hur de inkluderas i länsstyrelsens planeringsprocess och beslutsfattande (Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Min upplevelse inkluderas inte – Min upplevelse inkluderas mycket).

Totalt 127 personer angav i öppna svar att länsstyrelsen inte lyssnar på befolkningen och att de således inte inkluderas i planeringsprocessen och beslutsfattande. Andra frekventa kommentarer

i det öppna svaret är att beslutet tas på felaktig grund, vilket hade totalt 22 kommentarer, och att nedstängningen av bilstranden kommer att försämra tillgängligheten, vilket fick 21 kommentarer. Se exempel nedan.

“Omöjliggör min vistelse på stranden”

(Respondent 296)

“Införandet av bilförbud är diskriminerande och ej tillgänglighetsanpassat”

(Respondent 265)

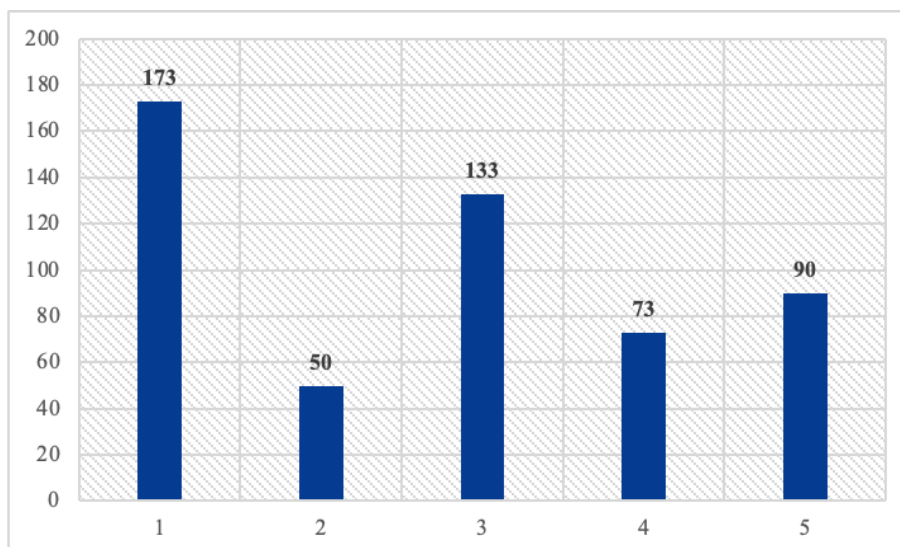
“Beslutet tas utan att känna till hur det ser ut och funkar i verkligheten”

(Respondent 195)

“De har inga belägg för (miljökäliga) beslut utan baserar det på generella frågor”

(Respondent 194)

När det kommer till medborgarnas uppfattning av inkludering i kommunens planeringsprocess och beslutsfattande är den annorlunda än vad uppfattningen är mot länsstyrelsen, se figur 19. Här anser sig fler bli inkluderade än i länsstyrelsens process, även om majoriteten fortfarande tycker att de inte blir inkluderade. Exempel på hur medborgarna känner sig inkluderade är exempelvis “Kommunen förstår betydelsen av bilstranden” (respondent 490) och “Kommunen lyssnar på majoriteten” (Respondent 75).



Figur 19. Medborgarnas upplevelse av hur de inkluderas i kommunens planeringsprocess och beslutsfattande Strömberg, 2024). Från en skala 1-5 (Min upplevelse inkluderas inte – Min upplevelse inkluderas mycket).

Å andra sidan finns det även personer som rapporterar att beslutet att stänga ner bilstranden är positivt, även om detta inte är majoriteten. 8 respondenter rapporterar bland annat att deras upplevelse inkluderats i planeringsprocesser, exempelvis genom kommentarerna “En strand är ett naturområde där bilar inte hör hemma” (respondent 92) och “Glad för förbudet på bilar på stranden” (respondent 65). Användningen av rummet anses därmed främjas av beslutet att stänga ner bilstranden. Därtill finns det även andra uppfattningar om vem som bör bestämma över bilstrandens framtid, vilket skiljer sig från majoriteten. Se exempel nedan.

“Lagar som skyddar miljön bör bestämma (indirekt blir det staten)”

(Respondent 521)

“Länsstyrelsen, staten, någon objektiv instans som väger in miljön”

(Respondent 534)

“Personer utbildade i trafik, miljö och säkerhet”

(Respondent 539)

Det förekommer även kommentarer såsom “Äntligen försvinner bilarna på stranden, skulle aldrig ha tillåtit” (respondent 280), “det är utmärkt med bilfria zoner” (respondent 217), samt “stoppar miljöförstörelsen” (respondent 34).

5.3 Inkludering av medborgarnas uppfattning av bilstranden i planeringsprocesser och beslutsfattande

För att ta del av den offentliga sektorns perspektiv på konflikten och hur medborgarperspektivet inkluderas i processerna har Laholms kommun och länsstyrelsen Halland redogjort sina upplevelser via intervjuer.

5.3.1 Laholms kommuns redogörelse

Laholms kommun arbetar med inkluderingen av medborgarnas uppfattning i planeringsprocesser och beslutsfattande på olika vis. Miljöenheten är exempelvis en tillsynsmyndighet som utgår från miljöbalken, vilket gör att de är styrda till att följa lagen och domen. Enheten förklarar att det inte nödvändigtvis betyder att miljöbalken säger att något specifikt inte får göras, utan endast att

det inte ska skada miljön eller människors hälsa (intervju 1, 2024). Miljöenheten menar därmed att det är svårt att inkludera åsikter om exempelvis tillgänglighetsanpassning och traditioner, se citat:

“Ja, miljöbalken är ju inte jättenådig. Den är ju rätt så hård. Det är inte så självklart att ni ska få göra det här för att ni alltid har fått göra det här”

(intervju 1)

Eftersom miljöbalken inte tar hänsyn till historia och tradition, menar miljöenheten att de inte kan göra det heller. Enheten anses lyssna på alla inblandade parter, men att övriga åsikter i samhället inte ska övervägas eftersom domen måste ha sin process och fungera juridiskt. Miljöenheten menar att de främst har inkluderat medborgarperspektivet genom att hantera klagomål och kommunicera med markägarna. Markägarna har inkluderats genom att förses med information och fått domen förklarad. Detta för att öka förståelsen bland befolkningen och således undvika spridning av misinformation (intervju 1, 2024).

Fortsättningsvis inkluderas medborgare genom att klagomål leder till ett ärende, såsom när klagandet om biltrafik på stranden framfördes, som slutligen hamnade hos Mark- och miljööverdomstolen. Även om detta inte är majoritetens åsikt, så inkluderar det likväl medborgarperspektivet (intervju 1, 2024). Däremot menar miljöenheten att alla har fått chansen att säga sitt, även de som vill ha kvar bilstranden, när ärendet gått ända upp till översta instans. Miljöenheten menar även att det är svårt att inkludera invånarna genom kommunikation innan rättegångsprocessen är klar. Det sker mycket dialog inom kommunen, men miljöenheten förklarar att kommunen måste ha fakten klar internt innan de kan gå ut med det externt för att undvika missuppfattningar. Kommunen arbetar på att få fram alla svar internt så snabbt som möjligt för att försöka underlätta för medborgarna och göra domen så lättförståelig som möjligt (ibid.). Miljöenheten menar även att det är viktigt att allmänheten ställer frågor till kommunen och inte riktar sig mot sociala medier eftersom det lätt kan ske missförstånd som sedan fortlöper. Däremot förklarar miljöenheten att de förstår att det är svårt att få allting rätt eftersom det är ett stort ärende utan helhet, vilket gör att det blir enkelt att vända sig till sociala medier där det emellertid handlar om åsikter istället för fakta (ibid.), se citat nedan.

“Det sprids nog mycket tyckande och bedömningar och man gör egna slutsatser”
(intervju 1)

Således menar miljöenheten att det i framtiden kan bli enklare att inkludera medborgarperspektivet eftersom det då blir mer lokalt och centralt arbete med frågan, men att kommande processer inte nödvändigtvis kommer att göra det. Enheten tror främst att markägarna kommer att inkluderas genom dialoger och att övriga åsikter kommer att inkluderas i viss mån (intervju 1, 2024).

Miljöenheten i Laholms kommun arbetar med att ta fram fakta och lägga fram det till Samhällsbyggnadsnämnden. Det är sedan nämndens plikt att ta beslut utifrån underlaget och en tolkning av miljöbalken. Miljöenheten kan alltså ge en rekommendation, men den behöver Samhällsbyggnadsnämnden inte följa. Bilstranden är en het, men även känslig, fråga bland politiken och invånarna där alla har en åsikt (intervju 1, 2024). Miljöenheten förklarar:

“Det är ju mycket åsiktsfrågor mer än en miljöbalksfråga, och inom kommunalråd tycker ju många om det här. Alla tycker någonting i frågan”
(intervju 1)

Miljöenheten hänvisar till att lokala politiker jobbar för invånarnas rättstöd och utifrån vad de tror är bäst medan miljöenheten är mer sakliga då de är en tillsynsmyndighet. Politikerna har således mer möjlighet att inkludera åsikter och uppfattningar (intervju 1, 2024). Politikern i intervju 2 redovisar att de har stått för befolkningens åsikter genom bilstrandens rättsliga process genom exempelvis:

“Det har ju nästan varit helt politiskt överens i Laholms kommun om att vi inte ser det här som något problem, och har aldrig sett det här som något problem, och utifrån det så har det naturligtvis varit ganska frustrerande som politiker där liksom makten tas ifrån kommunen. Och det gör det ju genom miljöbalken och överprövande myndigheter som tolkar miljöbalken. Så att vi har inte haft något motstånd i intresse just i den frågan, det

moståndintresset har egentligen varit mot den grupp
av människor som tycker att bilarna ska bort från
stranden naturligtvis”

(intervju 2)

Politikern anser att bilstrandens väl rotade historia har betydelse för kommunen och att det är anledningen till att diskussionen drivs. Kommunen har från start haft en politisk ståndpunkt att bilstranden inte medför problem eftersom det är ett fåtal dagar om året som bilstranden effektivt utnyttjas. Faktumet att kommunen inte har rådighet över lagstiftningen gör att överprövande myndigheter kan tolka miljöbalken, vilket påverkar utfallet (Intervju 2, 2024). Nu arbetar kommunen istället för att hitta möjligheter för länsstyrelsen att göra undantag på stranden eftersom nedstängningen påverkar möjligheten att leverera varor till exempelvis restauranger och läggning av båtar i havet. I takt med förbudet börjar terrängkörningslagen gälla, vilket betyder att varje enskild person måste ansöka om dispens från länsstyrelsen. Detta anses påverka användningsförmågan av stranden (ibid.). Politikern hänvisar även till att de arbetar med lösningar för problemställningarna, såsom parkeringsplatser inte allt för långt bort från stranden och på att personer med funktionsvariationer ska kunna nyttja stranden i samma mån som alla andra. Detta rapporteras att arbetas med utifrån kommunens fakta och kunskap utifrån vad som är möjligt i lagstiftning och den gällande domen, men inte genom att medborgarna får lämna in förslag och åsikter. Däremot arbetar kommunen aktivt med frågan för att tillgängligheten inte ska kompenseras (ibid.).

Utifrån kommunens utgångspunkt i bekämpandet av att stänga ner bilstranden anser politikern att de inte hade kunnat göra något annorlunda för att inkludera medborgarperspektivet. Detta eftersom de menar att kommunen har haft medborgarnas åsikter klart för sig (intervju 2, 2024). Politikern förklarar även att de har uppfattningen om att medborgarna tycker att kommunen drivit deras fråga, åtminstone för de som är för bilar på stranden. Den andra gruppen förklarar politikern att de kan känna sig motarbetade. Således anser kommunen att de har gjort vad de kunnat (ibid.).

Politikern förklarar att i denna fråga har kommunen varit medvetna om majoriteten av befolkningens åsikter och att de har gjort vad de har kunnat för att föra fram dessa åsikter, men att det är frågans art som avgör hur mycket man kan involvera medborgarna och deras intresse

(intervju 2, 2024). Vidare hänvisar politikern till att det är en politikers roll att mobilisera opinion, men att det kan vara svårt att involvera medborgare i enskilda sakfrågor. I detta fall handlar bilstranden om en specifik sakförhållning, vilket försvårar processen med involvering (ibid.). Se citat:

“Men samtidigt så är det här en myndighetsfråga, och då är det inte lätt att inkludera allmänheten i en myndighetsfråga, för det är ju en lagstiftning som ligger i grund och botten. Utan det man gör då som både myndighet och kommun är att försöka få ett beslut så bra som möjligt. Och i det här fallet blev det ju inte så, ur min synvinkel i alla fall.”

(intervju 2)

Övergripande framtidsfrågor anses vara enklare att diskutera och involvera medborgarna i än i fallet om bilstranden eftersom beslutet redan är taget. Politikern menar att det är en komplex fråga eftersom lagstiftningen gäller och då det inte är något som kommunen kan kontrollera, således är utrymmet litet att göra något annorlunda. Däremot är det i politikernas intresse att involvera medborgarna i största möjliga mån i de övergripande frågorna eftersom det sätter färg på hur kommunen ska utvecklas i framtiden (ibid.). Laholms kommun har engagerat sig och tagit del av diverse åsikter genom att politiker har dykt upp på manifestationer för att rädda bilstranden och varit på möten med SFA. Däremot förklarar politikern att de måste förhålla sig till lagstiftningen och endast kan agera utifrån de frågeställningar som kommer fram i myndighetsprövningen, vilket även gör politikerna begränsas i inkludering- och påverkningsprocessen (ibid.). Politikern förklarar:

“Definitivt låst. Det är inte många invånare som, tyvärr, förstår det. Men som politiker inom myndighetsnämnd så har man inte, det är inget fritt valt arbete. Man får inte tycka, ja tycka får man göra, men man får inte besluta hur man vill utan lagstiftningen ligger i botten.”

(intervju 2)

5.3.2 Länsstyrelsen Hallands redogörelse

Länsstyrelsen redogör i intervju 3 att medborgarna har inkluderats i processen i största möjliga utsträckning, men att de i somliga fall hade kunnat arbeta mer proaktivt genom tydligare information på deras sociala kanaler. Medborgarperspektivet anses ha inkluderats ett flertal gånger genom bland annat samverkan med Strandmiljö Laholm, företagare i kommunen och SFA för att ta del av deras åsikter (intervju 3, 2024). De berättar även att de i samband med samråd på ett sakligt sätt försökt förklara vad som är grunden till beslutet (ibid.).

Vidare menar länsstyrelsen att synpunkter uppmärksammas kontinuerligt under processens gång, trots att fokuset är på miljöfrågan. Alla kan alltså yttra sig och domstolarna lyssnar och tar ställning till allt som sägs (intervju 3, 2024). Länsstyrelsen förklarar hur de följt allmänhetens åsikter och reaktioner i media och yttrar på att alla argument som framställs i media även har presenterats till domstolen. Fortsättningsvis rapporteras det att länsstyrelsen i samband med beslutet reflekterat över eventuella konsekvenser, vägt åsikter och sedan avgjort dess relevans, men understryker faktumet att medborgarna i juridisk mening inte är parter. Därför överväger beslutet inte eventuella konsekvenser för alla som besöker platsen (ibid.). Länsstyrelsen förklarar:

“Sedan tror jag också att processen är lite annorlunda än vad man förväntar sig kanske, som sagt alla får komma med synpunkter i ett miljöärende, men de är ju inte parter och det har man svårt att förstå. Och då blir det ju också så att många avvisades sedan också i Mark- och Miljödomstolen och Mark- och Miljööverdomstolen. Det är ju så att de som berörs av beslutet är ju markägaren, så de är ju parter då. Sedan de andra personerna som inte äger stranden, de är ju där och badar, alltså då utnyttjar de ju sin allemansrätt. Det är ju det de gör. Men allemansrätten har aldrig någonsin inneburit någon rätt att köra bil på stranden. Det är också någonting som många missar. Det har aldrig gällt för fordonstrafik och det gör ju då att de inte kan åberopa något, de har inte har någon

rätt i sammanhanget egentligen.”

(intervju 3)

Länsstyrelsen hänvisar till ärendets ramar och att det är det som avgör hur mycket åsikterna kan inkluderas. Åsikterna om beslutet är i många fall är utanför prövningen av bilstranden, såsom åsikter om konsekvenser för tillgänglighet och parkeringar för allmänheten, medan processen främst omfattar konsekvenserna för markägarna. Detta innefattar exempelvis ekonomiska och faktiska konsekvenser för markägarna där miljönytta vägs mot kostnader för den som blir förelagd. Övriga aspekter är alltså snarare de indirekta effekterna som kan påverka resterande i kommunen och exempelvis företagare (intervju 3, 2024). Länsstyrelsen menar däremot att de har försökt att ta hänsyn till de indirekta effekterna och medborgarna genom att bestämma en längre tidsfrist som ger tid till att sätta upp hinder, för kommunen att informera allmänheten, planera för parkeringar och fortsätta jobba på planer. Detta hindrades däremot till viss del av att Mark- och miljödomstolen inte förlängde tidsfrist efter överklagande, vilket sätter Laholms kommun i en tidspressad situation med endast sex veckor på sig att lösa frågan (ibid.).

Följaktligen informerar länsstyrelsen om att de är medvetna om medborgarnas åsikter gällande beslutet och att uppfattningen om att majoritetens åsikter bör gälla. Länsstyrelsen har även förståelse för att medborgarna är upprörda över beslutet och att det är en känslig fråga i kommunen (intervju 3, 2024). “Vårt beslut och domstolens dom inkräktar på människors tillvaro och det känns som ett intrång”, berättar länsstyrelsen (intervju 3). Länsstyrelsen förklarar att de har vetskap om att medborgarna tycker att myndigheter inte har insyn i den lokala historien och kulturen, men tydliggör att fallet handlar om kunskapen om påverkan på naturen och att det finns lagar att förhålla sig till. Länsstyrelsen förklarar:

“Det är ju trots allt så att vi har ju lagar som gäller för hela landet, och vissa frågor kan man ju bestämma genom lokal demokrati och så, men detta är ju inte en sån fråga”

(intervju 3)

Samt,

“Det handlar inte om vad du och jag tycker om bilkörning på stranden, utan det är en miljöprövning som sker, alltså om stranden klarar av det”

(intervju 3)

Länsstyrelsen tror att det finns flera faktorer bakom att beslutet är svårt att acceptera bland medborgarna. Dels kan det bero på att någon inte håller med och inte vill acceptera utfallet, dels för att någon inte läst på om beslutet. Information och åsikter sprids frekvent i media (Intervju 3, 2024). I många fall tror länsstyrelsen att det handlar om missförstånd, se citat nedan.

“Jag har ju sett många insändare och hört många kommentarer och sådär, och det råder ju många missuppfattningar om varför vi har beslutat det här, och många av de som tycker och tänker de, verkar inte ha läst vårt beslut riktigt”

(intervju 3)

Emellertid tror länsstyrelsen även att konflikten handlar om oro över vad som ska hända när bilstranden försvinner, och en sådan faktor är svår att bemöta och inkludera i beslutsfattande. De hänvisar till att oron inte kan lägga sig förrän befolkningen ser det med egna ögon. Länsstyrelsen har försökt bemöta oron och inkludera befolkningen i processen genom att förklara underlaget för beslutet och att det finns möjligheter att skapa parkeringsplatser och tillgänglighet utan bilstrand. Bland annat förklaras det att det redan har tagits fram planer för eventuella parkeringsplatser (intervju 3, 2024). Länsstyrelsen försöker att uppmuntra till att i bästa möjliga mån planera efter det som är beslutat och att det kommer bli bra i slutändan. Det hänvisas även till möjligheten att nedstängningen av bilstranden faktiskt kan locka fler människor nu när bilar inte är där (ibid.). Fortsättningsvis menar länsstyrelsen att de har kontinuerlig dialog med kommunen och att de gärna erbjuder deras kunskap där det behövs i frågan. De förklarar även att de vill inkludera mer i efterprocesserna genom att exempelvis vara snabba på följdärenden, såsom dispens från terrängkörningsförbudet (ibid.).

Länsstyrelsen poängterar att de själva inte har något egenintresse och att de inte aktivt drivit frågan om bilar på stranden. Detta innebär att om kommunens beslut om strandkörning aldrig hade överklagats hade fallet aldrig hamnat hos länsstyrelsen (intervju 3, 2024). När fallet väl uppmärksammas fungerar länsstyrelsen som en överinstans och gör då bedömning utifrån miljömål och påverkan på naturmiljön. I de fall fungerar länsstyrelsen som en domstol, vilket gör att de inte har några egna intressen eller uppfattningar utan ämnar att vara saklig och objektiv.

Detta gör att länsstyrelsen är mer bundna till givna ramar och prövningar utifrån lagregler. Således blir de även mer låsta i inkluderandet av medborgarperspektivet i själva beslutsfattandet (ibid.). Länsstyrelsen förklarar:

“Det är många svårigheter i det här, så jag tror att det handlar om hur rätten ser ut helt enkelt och hur den här processen ser ut som som gör att man kanske då inte känner sig inkluderad.”

(intervju 3)

Dock menar länsstyrelsen att inkluderandet av medborgarna kan arbetas vidare med nu när beslutet väl är taget. De åsikter som föll utanför prövningen kan då bättre lämpa sig för efterkommande processer, såsom planering av parkeringsplatser och tillgänglighetsanpassningar. Medborgarna har då större möjlighet att inkluderas från början i planeringen och föra sina åsikter om exempelvis tillgängligheten där. Detta innebär att medborgarna inkluderas totalt sett, men att de delas upp i olika processer (intervju 3, 2024).

5.4 Sammanfattning av frågeställningar

Majoriteten av medborgarna uppfattar bilstranden som ett viktigt landskap, både för individer och för samhället. Resultaten tyder på att bilstranden ses som en plats som möjliggör bland annat sociala behov och social jämlikhet, samt främjar flera funktioner i samhället. Majoriteten ser bilstranden som en del av Laholms historia och identitet. Medborgarna anser även att yttre faktorer såsom regionala och nationella processer främst begränsar användandet av bilstranden negativt. Vidare anser majoriteten att de inte inkluderas i samtliga planeringsprocesser eller beslutsfattande. De anser även att de borde få vara med och bestämma över bilstrandens öde. Främst anser medborgarna att de inte inkluderas i länsstyrelsens processer. I fallet med kommunen anser medborgarna att de får vara med och bestämma mer än i fallet med länsstyrelsen, men majoriteten tycker fortfarande inte att de inkluderas. Detta skiljer sig från Laholms kommun och länsstyrelsen Hallands uppfattning om till vilken utsträckning de inkluderar medborgarna och dess uppfattningar, varav båda parter anser att inkludering har skett till bästa möjliga mån. Den offentliga sektorn förklarar att flera aspekter av upplevelsen inte kan

inkluderas eftersom ärendet är låst till nationella lagar, vilket påverkar inkluderingsförmågan, men att de hör och är medvetna om medborgarnas åsikter.

6. Analys av resultat

Nästkommande avsnitt ämnar att analysera och tolka resultatet av frågeställningarna tillsammans med det teoretiska ramverket. Som verktyg bidrar Mitchells (2008) ramverk med att skapa en bild över vad bilstranden betyder för medborgarna och hur landskapet upplevs av de olika aktörerna, vilket ger en insikt i och förståelse av konflikten om bilstranden.

6.1 Förklaring av axiom

Enligt Mitchell (2008) måste ett landskaps olika produktioner beaktas för att kunna läsas. Det innebär att det finns flera perspektiv som bör inkluderas när ett landskap utforskas, nämligen landskapets sociala behov och vilja, funktionella syften, yttre faktorer, historia, makstrukturer och social jämlikhet/ojämlikhet. Sammanfattningsvis kan det förklaras som att Mitchells (2008) belyser hur politiska och sociala strukturer formar och påverkar landskapet. Exempel på detta kan vara sociala rättvisefrågor, yttre faktorer i form av lagar eller maktrelationer.

6.1 Upplevelsen av landskapet

Resultatet tyder på att den sociala viljan, alltså axiom 1, är viktigare för befolkningen än för länsstyrelsen. Medborgarna anser att bilstranden fyller ett högt socialt behov, samt att platsen är skapad till följd av social vilja. Detta stödjer även Mitchells (2008) tolkning på att social vilja och socialt behov har en stor betydelse för landskapet, samt faktumet att sociala processer formar landskapet. Bilstranden har i detta fall skapats av att befolkningen kontinuerligt genom åren har använt landskapet som en bilstrand. Laholms kommun har följt och stöttat medborgarnas intresse där det gått, och har politiskt haft en social vilja att bilstranden ska existera, medan deras miljöenhet inte tar hänsyn till detta axiom. Länsstyrelsen prioriterar inte heller detta axiom utan anser att den sociala viljan inte är tillräckligt för att behålla bilstranden. Detta tyder på att bilstrandens har både små och lokala samt stora och samhälleliga produktionsförhållanden. Små eftersom majoriteten av Laholms kommun och medborgarna vill ha kvar landskapet på grund av social vilja och stort eftersom frågan om bilstranden har blivit en stor offentlig debatt.

Landskapet reflekterar således en kamp om det offentliga rummet genom en produktion av både stora och små sociala relationer (Mitchell, 2008). Landskapet och dess relationer symboliserar även i detta fall slutet på en kamp, men inte nödvändigtvis slutet på en konflikt.

Majoriteten av invånarna uppfattar att bilstranden främjar många funktionella och praktiska syften, snarare än att hämma dem. Detta relaterar till axiom 2 som syftar till att varje landskap har en funktion och existerar av en anledning. Mitchells (2008) tolkning av att landskapet har en relevans för de som använder rummet stämmer alltså överens med medborgarnas uppfattning om bilstranden. Laholms kommun har även en politisk uppfattning om att bilstranden fyller en funktion, både för befolkningen och för verksamhetsutövare på stranden. Denna uppfattning skiljer sig från länsstyrelsen Halland som främst anser att platsens funktioner, det vill säga bilanvändningen, hämmar miljön. Länsstyrelsen menar att de funktionella syften som bilstranden anses uppfylla, såsom bistå med tillgänglighet och parkeringar, kan lösas trots att bilstranden upphör. Funktionerna anses nämligen kunna uppnås på en vanlig strand. Länsstyrelsen menar även att allt är relativt, och att ett avslut på bilstranden också kan locka mer turism istället för att hämma den.

Enligt axiom 2 kan ett landskaps funktion även vara att landskapet ses som en plats för investering (Mitchell, 2008). För kommunen och befolkningen kan bilstranden tolkas som ekonomiskt fördelaktigt eftersom de inte har behövt lösa andra parkeringar i området. Bilstranden kan även argumenteras vara en investering för befolkningen och kommunen genom att det anses locka fler användare och gynna ekonomiskt. Bilstranden är alltså funktionell i ett utbyte av värde (ibid.). Däremot menar länsstyrelsen att den ekonomiska investeringen i detta fall i det långa loppet hämmar miljön, och att kostnaderna för att stänga ner bilstranden får ett funktionellt utbyte av värde genom förbättrad miljö.

Axiom 3 hänvisar till att kontext spelar roll, vilket gör att landskapet påverkas av yttre faktorer såsom processer, beslut och förändringar (Mitchell, 2008). Bilstranden påverkas av detta genom att landskapet behöver ta hänsyn till regionala och nationella beslut och hanterats av olika domstolar. Även nationella lagar influerar och gör att länsstyrelsen sätter stopp för bilstranden. Majoriteten av invånarna tycker att dessa beslut begränsar användandet av stranden till något negativt medan länsstyrelsen hänvisar till att nationella lagar måste följas. Länsstyrelsen förklarar att detta inte är en fråga som kan lösas lokalt, vilket går i linje med Mitchells (2008)

tolkning av externa faktorer påverkan på landskapet. Även externa faktorer i form av politiska processer påverkar landskapet i bilstrandens fall. Eftersom bilstranden har ett politiskt stöd i kommunen så har frågan drivits under en lång tid och bilstranden har kontinuerligt försökt att räddas. Å andra sidan är det också dessa politiska processer och de regler som politikerna och miljöenheten har att förhålla sig till som påverkar bilstranden till att stänga ner, eftersom dess framtid enligt politiker i Laholms kommun inte endast kan baseras på vilja.

Landskapets historia och den kultur som den medför rapporteras ha stor betydelse för medborgarna. Många ser bilstranden som en del av Laholms identitet och anser att dess historia har en stor påverkan på hur rummet ser ut idag. Faktumet att bilstranden har funnits så pass länge i kommunen anses ha format bilstranden och påverkat befolkningens uppfattning. Det kan också vara en anledning till att bilstranden fortfarande används, eftersom den både enligt Laholms kommuns politiker och dess medborgare alltid gjort det. Politikern i Laholms kommun anser att bilstranden historia har en stor betydelse för att debatten fortfarande drivs medan kommunens miljöenhet hänvisar till att de inte kan ta hänsyn till detta i processen. Axiom 4 hänvisar till att ett landskap påverkas av dess historia och att den kan fungera som en identitetsbärare (Mitchell, 2008). I befolkningens fall bekräftas axiom 4 ha en stor relevans för att läsa av landskapets betydelse, men länsstyrelsen hänvisar till att historia inte är tillräckligt viktigt för att avgöra bilstrandens framtid. Både länsstyrelsen och Laholms kommuns miljöenhet refererar till faktumet att fallet ett miljöfall påverkar förmågan att inkludera den historiska aspekten. Länsstyrelsen hänvisar till att de förstår att det är viktigt för befolkningen, men att det inte tas hänsyn till i beslutsfattandet.

Ett landskap anses även vara ett uttryck för makt, enligt axiom 5 (Mitchell, 2008). Makten i landskapet har förmågan att avgöra hur något existerar i rummet. Makten har även förmåga att påverka platsens betydelse och syfte (ibid.). I fallet med bilstranden påverkar länsstyrelsen platsens syfte eftersom de begränsar bilanvändandet. Länsstyrelsen är även den som har makten över rummet av studiens nämnda parter. Uttryck för makt kan hanteras på olika sätt, varav konflikten om bilstranden har utspelat sig genom att makthandlingar har bestridits och motsatts. Processen har bestridits av medborgarna och kommunen genom en form av social makt (ibid.). Politikern i Laholms kommun uttrycker en frustration över att makten tas ifrån medborgarna och kommunen. Även medborgarna redogör att de främst borde få vara med och bestämma om

bilstrandens framtid, men att de inte har möjlighet till det. Detta skapar därmed en förståelse över hur landskapet inte bara består av befolkningens sociala processer eller sociala vilja, utan även hur starkt det påverkas av regionala och nationella maktstrukturer och intressen.

Vidare hänvisar Mitchells (2008) axiom 6 att landskapet speglar eventuella sociala jämlikheter och/eller ojämlikheter. Enligt befolkningen anses rättviseskillnader uppstå vid en förändring av bilstranden, dock tolkar Mitchell (2008) att ett landskap trots allt kan bestå av sociala rättviseskillnader. Ett landskap ska nämligen kunna anpassa sig till förändringar inom exempelvis sociala, ekonomiska och politiska processer. Detta kan liknas med länsstyrelsens uppfattning om att beslutet om bilstranden kommer att bli bra i slutändan. Länsstyrelsen menar att tillgängligheten, och därmed den sociala jämlikheten, inte kommer att påverkas av beslutet i slutändan utan att stranden som offentligt rum kommer att anpassa sig till förändringarna med tiden. Kommunen anser även att de arbetar vidare med frågan att göra stranden så tillgänglig som möjligt i linje med beslutet. Detta håller däremot inte befolkningen med om. Enligt Mitchell (2008) anses sociala, ekonomiska och politiska dimensioner antingen främja eller hämma social rättvisa. För medborgarna finns det en uppfattning om att de politiska dimensionerna och beslutet om att lägga ner bilstranden kommer att hämma landskapets sociala rättvisa. Majoriteten av medborgarna anser i nuläget att bilstranden som landskap bidrar till social jämlikhet genom att den ökar tillgängligheten och att den således även besöks av många olika sociala grupper. Detta exemplifierar medborgarna genom att personer med funktionsvariation påverkas av beslutet att stänga ner bilstranden. Medborgarna anser därmed att bilstrandens främjande av social rättvisa kommer att begränsas i samband med dess upphörande.

6.2 Inkludering i planeringsprocesser och beslutsfattande

Vidare skiljer sig resultatet i hur medborgarna uppfattar att de inkluderas i planeringsprocesser och beslutsfattande från vad kommun och länsstyrelse uppfattar att de inkluderar medborgarperspektivet. Länsstyrelsen förklarar att de inkluderar medborgarna i den utsträckning det är möjligt, men att de kunde varit mer proaktiva. Medborgarna uppfattar inte att länsstyrelsen inkluderat deras uppfattning. Detta kan bero på att uppfattningen av landskapet, och hur landskapet väljer att läsas av, varierar mellan parterna. Resultatet tyder nämligen på att vissa axiom värderas högre och har större betydelse än andra i konflikten om bilstranden. För

befolkningen värderas den sociala viljan (axiom 1), historien (axiom 4), landskapets funktion (axiom 2) samt landskapets sociala rättvisa (axiom 6) som det viktigaste för landskapet. Detta är främst sociala strukturer (Mitchell, 2008). Länsstyrelsen har förståelse för tidigare nämnda axiom, men vars handlingar främst utgår ifrån yttre faktorer påverkan (axiom 3) och maktstrukturer (axiom 5). Detta är exempel på politiska strukturer (ibid.). Laholms kommun drivs av samma axiom som befolkningen och anser att de inkluderat medborgarperspektivet i den utsträckning det är möjligt, men påverkas och låses av samma axiom och politiska strukturer som länsstyrelsen. Kommunen upplever även att befolkningen känner sig sedda i processen, och medborgarna känner sig mer inkluderade av kommunen än länsstyrelsen, vilket kan bero på att båda parter delar samma axiom och således även värderingar och prioriteringar.

Att länsstyrelsen och medborgarna inte har samma uppfattning om inkludering kan alltså bero på att de värderar och prioriterar axiom olika. Medborgarperspektivet värderar sociala strukturer högt medan den offentliga sektorn prioriterar de politiska strukturerna. Det kan även bero på det faktum att länsstyrelsen arbetar mer med och är mer låst till beslutsfattandet än vad de är till planeringsprocessen, vilket gör det svårare att kunna inkludera medborgarperspektivet. Det är alltså skillnad på förmågan att inkludera i beslutsfattande och i planeringsprocesser. Det kan även argumenteras att det framförallt är processen i sig som är exkluderande och inte nödvändigtvis endast aktörerna. Den offentliga sektorn har i många fall som avsikt att inkludera medborgarna, men blir begränsade. Länsstyrelse såväl som Laholms kommun tenderar att vara mer öppen för övriga axiom i planeringsprocesser än i beslutsfattande, eftersom de i beslutsfattandet är mer låsta till yttre faktorer (axiom 3) och maktstrukturer (axiom 5).

Däremot visar resultatet att länsstyrelsen är mer benägna till att inkludera medborgarna i framtida planeringsprocesser rörande bilstranden än vad kommunen är. Detta då kommunen redogör att de inte tenderar att åhöra fler åsikter i framtida planeringsprocesser gällande bilstranden än de berörda markägarna. Att länsstyrelsen inte upplevs som lika benägen att inkludera medborgarperspektivet i framtida planeringsprocesser kan bero på att de inte delar samma åsikter eller prioriteringar av axiom som befolkningen. Därmed åhörs inte länsstyrelsen försök eller tas emot lika lätt av befolkningen.

Resultatet tyder även på att parterna har olika syn på processens inkluderingsförmåga och landskapets maktstrukturer, vilket i sin tur initierar en upplevd obalans i landskapets

maktförhållanden. Detta kan exempelvis vara en underliggande faktor till konflikt då det tyder på att vissa axiom har större betydelse eller värderas högre än andra, även om det inte är det enda sättet att uppfatta ett landskap. Detta eftersom länsstyrelsen har makten och deras upplevelse således blir avgörande, vilket gör att de politiska strukturerna har en större inverkan på rummet än de sociala. De politiska strukturerna kan således argumenteras leda till konflikt eftersom det inte är samma åsikter eller prioritering som befolkningen har. Uppfattningen om obalans lyser även igenom då medborgarna ansåg att befolkningen borde ha större möjlighet att påverka beslutet om bilstrandens framtid än vad de har. Eftersom medborgarnas viktigaste uppfattningar kan kopplas till social rättvisa, historia och kultur, vilket skiljer sig från länsstyrelsen som främst förhåller sig till regler och makt, illustreras även skillnader här. Då länsstyrelsen är de som styr så tydliggörs det även att vissa axiom har en större outtalad betydelse än andra, vilket stärker faktumet att yttre faktorer och makt har stor påverkan på landskapet. Eftersom makt (axiom 5) enligt Mitchell (2008) har förmågan att påverka en plats existens, blir det också tydligt varför befolkningen reagerar och vill ta del av beslutfattandet och planeringsprocesserna. Det kan även förklara varför medborgarna tycker att kommun och befolkning ska bestämma i frågan om bilstranden, och inte länsstyrelsen, eftersom det är den process de känner sig minst inkluderade i och har minst påverkan på. Detta trots att länsstyrelsen hänvisar till att de inkluderar medborgarperspektivet så gott de kan. Faktumet att den offentliga sektorn upplever att de inkluderar medborgarna till den mån det går betyder däremot inte nödvändigtvis att de inkluderar uppfattningen enligt axiomen, utan detta kan endast gälla generell inkludering. Utifrån axiom att döma kan det nämligen argumenteras att medborgarperspektivet inte har inkluderats särskilt väl i processerna, särskilt inte av länsstyrelsen som inte integrerar några av dessa i sitt beslutsfattande.

Detta tyder på olika perspektiv, prioriteringar och skillnader i värderingar i landskapet. Det speglar en obalans i uppfattningen av landskapet, vilket i sin tur skapar en konflikt om det offentliga rummet och hur det får användas. Genom att förstå de sociala relationerna och hur uppfattningarna varierar, samt undersöka vad det är som påverkar landskapet, bidrar det med en förståelse till vad platsen är och betyder (Mitchell, 2008). Det exemplifierar också den komplexa dynamik som kan uppstå i ett landskap mellan olika aktörer och maktförhållanden. Detta i sin tur skapar en uppfattning om de underliggande faktorerna bakom ett landskaps existens, samt hur sociala relationer samverkar på en viss plats vid en viss tidpunkt (ibid.).

6.3 Sammanfattning av analys

Sammanfattningsvis har detta avsnitt analyserat resultatet av frågeställningarna i ljuset av Mitchells (2008) ramverk. Resultatet av analysen illustrerar hur medborgarna upplever bilstranden som ett betydelsefullt landskap, varav sociala strukturer tolkas vara viktigast. Detta innefattar social vilja, historia, funktion och social rättvisa. Uppfattningarna om landskapet skiljer sig mellan parterna då sociala strukturer är viktigare för medborgarna än för den offentliga sektorn. Laholms kommuns politiker anser att de för medborgarnas åsikter om de sociala strukturerna framåt, men att kommunen blir begränsad av politiska strukturer i beslutsfattandet. Länsstyrelsen utgår endast ifrån landskapets politiska strukturer i beslutsfattandet. Resultatet tyder därmed på att de sociala strukturerna inte får lika stor plats som de politiska strukturerna när det kommer till involvering av medborgarperspektivet i planeringsprocessen och beslutsfattandet, vilket tyder på att medborgarnas uppfattning endast inkluderas i en mycket begränsad omfattning. Det är främst yttre faktorer och maktstrukturer som påverkar landskapets utfall. Det är även de faktorer som inkluderas i beslutsfattandet. Därmed har både länsstyrelsen och kommunen i teorin en större möjlighet att inkludera medborgarnas uppfattningar om sociala strukturer i planeringsprocesser än i beslutsfattande. Här visar länsstyrelsen Halland en större vilja att inkludera medborgarnas upplevelse än Laholms kommun, trots att medborgarna främst anses att de inte inkluderas i länsstyrelsens processer. Medborgarna upplever att de inte blir fullt involverade i någon av processerna, men att de borde bli det. Den offentliga sektorn menar att de inkluderar medborgarna i den mån de kan, men ur ett medborgarperspektiv tas upplevelsen inte i beaktning i någon större utsträckning. Detta eftersom medborgarna inte kan påverka maktstrukturer eller yttre faktorer i samma omfattning som de sociala strukturerna, vilket begränsar medborgarnas möjlighet att påverka. Genom att analysera inkluderingen i ljuset av Mitchells (2008) 6 axiom illustrerar resultatet att medborgarnas upplevelse av landskapet inte inkluderas i processen. Detta belyser hur beslutet styrs av politiska strukturer och att förmågan att inkludera de sociala strukturerna i beslutsfattandet är nästintill obefintligt, men att möjligheten är större i planeringsprocesser.

7. Diskussion

Följande avsnitt ämnar att använda studiens resultat och analys och genom detta bygga vidare på egna tankar och reflektioner. Detta möjliggör en djupare förståelse av konflikten och landskapets betydelse.

7.1 Problematisering av ramverk

För studien har Don Mitchells (2008) 6 axiom använts för att ge en inblick i landskapets olika uppfattningar och komplexa dynamik. Det valda ramverket är ett verktyg som ska underlätta läsningen av landskap och således skapa en förståelse över vad landskapet betyder, vilket kanske är det viktigaste i en konflikt som denna. Trots att ramverket möjliggör en djupare analys så missar den somliga betydande faktorer som är viktiga att uppmärksamma. Ramverket exkluderar den avgörande faktorn bakom beslutet, det vill säga miljöpåverkan, vilket medför begränsningar i studien. Miljö och miljöpåverkan är en stor del av dagens planering och i samhället överlag. Miljö är även en essentiell del att inkludera och beakta när det kommer till samhällsplanering. Faktumet att ramverket är från 2008 och därmed över 15 år gammalt kan vara en påverkande faktor till att detta inte är en inkluderad aspekt. Den politiska ekologi som ramverket utesluter har på senare år blivit en större fråga än vad det var när ramverket skapades och under denna tid har det hänt mycket inom frågan. Således var ekologin inte lika central när ramverket skapades som den är idag, vilket gör att vissa nyanser och aspekter inte inkluderas och därmed påverkar studiens utfall.

Däremot är det även viktigt att poängtera att arbetet inte syftar till att hänvisa enbart till miljöaspekterna, eftersom detta redan är en given faktor. Syftet med detta arbete är att analysera upplevelsen och medborgarnas delaktighet i processen utifrån Mitchells (2008) tolkning av hur landskap bör läsas. Det är nämligen av största vikt att analysera uppfattning ur ett medborgarperspektiv eftersom deras förtroende lägger stor grund för att planering på kommunal och regional nivå ska kunna ske. Eftersom detta är syftet och studien är tidsbegränsad anses exkluderingen vara acceptabel.

7.2 Tillgänglighetsaspekten

Bilstranden som landskap upplevs ha en stor betydelse för medborgarna. Tillgängligheten, och de konsekvenser för tillgängligheten som nedstängningen av bilstranden kan orsaka, framstår som en av de största orosmomenten ur ett medborgarperspektiv. Å ena sidan stämmer argumentet som länsstyrelsen framför om att mycket grundar sig i en oro över vad som *kanske* sker i framtiden när framtiden egentligen är oviss. Å andra sidan går det att diskutera faktumet att befolkningen till viss mån kan ha rätt, även om länsstyrelsen och kommunen arbetar för att landskapet ska vara öppet och tillgängligt för alla.

Beslutet om att stänga ner bilstranden gör exempelvis att varje enskild individ vid ett ärende på stranden måste söka dispens från terrängkörningslagen. Detta bidrar bland annat till att nedläggning av båtar i havet eller transporter av varor till kiosker och restauranger på stranden kommer att kompliceras. Även om länsstyrelsen tror att slutresultatet blir bra och att sådana här beslut ska hanteras fort så tyder detta ändå på att tillgängligheten till viss mån kommer att begränsas.

Det går även att problematisera faktumet att beslutet fastställer att bommar ska sättas upp innan tillgänglighetsaspekten på stranden är löst. Eftersom detta är en av de viktigaste aspekterna för medborgarna kan detta ses som ett tecken på bristfälligt inkluderande i processen. Ur ett miljöperspektiv är alltså domen förstäelig, och det är begripligt att det finns lagar och rättsprocesser som beslutet måste förhållas till, men ur ett medborgarperspektiv är problematiskt hur beslutet sköts. Kommunen har inte blivit given en rimlig tidsram att åtgärda problemen, vilket brukar tillges vid en överprövning som dragit ut på tiden, men i detta fall har Mark- och Miljödomstolen inte förlängt tidsfristen. Kommunen har således sex veckor på sig att åtgärda problemen, vilket sätter kommunen, och i synnerhet allmänheten, i ett sämre läge tidsmässigt för att beslutet har överklagats. Med en sådan tidspress är det svårt att åstadkomma någon lösning innan sommaren kommer och förbudet startar, vilket gör att vissa samhällsgrupper riskerar att bli exkluderade från det offentliga rummet. Det är därmed ännu ett tecken på att de politiska strukturerna går över de sociala, även om de sociala strukturerna i denna process är möjliga att inkludera.

Eftersom tillgängligheten är en av de viktigaste aspekterna för medborgarna bör den offentliga sektorn ta ställning till detta vid beslutsfattande och planeringsprocesser. Att ge kommunen tid att lösa tillgänglighetsfrågan kan därmed argumenteras till viss del handla om respekt för medborgarnas åsikter och oro, men även syfta till att skapa en känsla av inkludering i såväl planeringsprocessen som beslutsfattandet. Det visar att medborgarna åhörs och respekteras i processen. Att sätta upp bommar och därmed begränsa användningen av stranden innan det finns lösningar kan skicka fel signaler ut till samhället och riskerar att göra konflikten ännu mer infekterad än vad den redan är. Eftersom befolkningen anser att begränsning av tillgängligheten är ett av de största problemen med att stänga av bilstranden förklarar det även delvis varför medborgarna inte känner sig inkluderade. Tillsynsaspekterna slår därmed väldigt hårt - och det slår hårdast mot befolkningen som påverkas av konsekvenserna. Detta är således tecken på ett bristfälligt inkluderande även i planeringsprocessen.

Att lösa tillgänglighetsanpassade badplatser kan även problematiseras till det faktum att en viss plats hänvisas till personer med funktionsvariation. Även om tillgänglighetsanpassning är bra så är det likväl diskuterbart om inte en bilstrand, som inte är specifikt hänvisande utan endast möjliggör besök för många samhällsgrupper, är en mer naturligt tillgänglig plats. Åtminstone kan den argumenteras vara friare. En tillgänglighetsanpassad badplats är trots allt en plats med ett specifikt syfte. Den blir dedikerad till de som inte kan ta sig till de andra platserna, där tillgänglighetsförändringen förvisso är bra, men som trots allt kan tyda på mer ett socialt ojämnt rum eftersom det tar bort friheten och känslan att vara som alla andra. Istället kan platsen bidra till en ständig påminnelse om att personen inte kan ta sig till de andra delarna av stranden. Platsen blir definierad till ett syfte och hänvisar till en specifik plats där en samhällsgrupp är tillåten, vilket snarare kan leda till stigmatisering än social jämlikhet. I de fall kan det även argumenteras om att beslutet att ta bort bilstranden till viss mån faktiskt påverkar landskapets funktioner. Detta kan i sin tur leda till en diskussion om till vilken grad landskapet utan bilstrand bidrar till tillgänglighet och gemenskap, eller hur mycket det hämmar den. I teorin kan alltså tillgänglighetsanpassade badplatser kallas tillgängligt, men det är diskutabelt om det är detsamma i praktiken.

Däremot är det även viktigt att diskutera faktumet att tidigare forskning konstaterat att ett rum kan bestå av social ojämlighet och/eller vara socialt ojust. Exkludering i offentliga rum förekommer och kan i somliga fall argumenteras vara rättvist (Mitchell, 2008; Low & Iveson

2016). I bilstrandens fall kan detta argumenteras i fördel för bilstrandens nedstängning. Det går trots allt att ifrågasätta om bilar hör hemma på en strand, vilket stödjer länsstyrelsen argument för att stänga ner stranden.

7.3 Brist på kommunikation

Resultatet tyder på att parterna har olika uppfattningar och upplevelser om bilstranden. Det indikerar även olika uppfattningar om hur medborgarnas upplevelse inkluderas i planeringsprocesserna. Därmed belyser resultatet brister i kommunikationen hos diverse parter. Detta exemplifieras genom att såväl länsstyrelsen som kommunen anser att de inkluderat medborgarperspektivet i den utsträckning det är möjligt samtidigt som majoriteten av medborgarna anser att de inte har inkluderats tillräckligt i någon av processerna. Faktumet att den offentliga sektorn hänvisar till att de gjort vad de kan för att inkludera medborgarna i processen, men att detta inte upplevs, tyder på att förändringar bör ske. Detta indikerar även att processen inte är inkluderande till den mån som den kanske bör vara och ger en djupare förståelse till varför konflikten fortskridit under en längre tid.

Vidare är en frekvent förekommande kommentar av medborgarna att nedstängningen av bilstranden kommer leda till parkeringskaos för bilarna. Samtidigt hänvisar länsstyrelsen till att det finns en plan för hur parkeringsplatser kan lösas, vilket medborgarna inte verkar vara medveten om. Medborgarna påstår även att länsstyrelsen tar sitt beslut på felaktiga grunder medan länsstyrelsen förklarar att underlag finns. Ett annat exempel är att samtliga parter i den offentliga sektorn nämner att mycket felaktig information och missförstånd cirkulerar bland media. Dessa är alla exempel på de fall där kommunikationen mellan parterna brister i konflikten, vilket i sig kan vara en underliggande faktor till konflikt.

Däremot går det även att diskutera att en förbättrad kommunikation möjligtvis inte hade hjälpt om befolkningen ändå inte känner sig inkluderande. Det går alltså att problematisera vad en inkludering av upplevelsen faktiskt innebär i ögonen på befolkningen. Innebär inkludering att den offentliga sektorn tar ens åsikter i beaktning och tar beslut efter dessa, eller är det att få vara delaktig och informerad av processen? Räcker det att få vara en del av processen för att räknas som inkluderad? Tolkningen av vad en inkludering innebär bland medborgarna går därmed att ifrågasätta. Exempelvis så har Laholms kommun inkluderat befolkningen, åtminstone de som

ville ha bort bilstranden, genom att starta ett ärende som satt igång processen. Trots detta upplever medborgarna att de inte inkluderas. Således kan det även argumenteras att det finns en skillnad på upplevd inkludering och faktiskt inkludering. Detta betyder att det finns en risk att medborgarna inte känner sig inkluderade, oavsett hur informativ och välkomnande den offentliga sektorn är. Bara för att det är slut på bilstranden betyder det nödvändigtvis inte att det är slut på konflikten, utan problematik kan fortfarande kvarstå mellan parterna.

Resultatet tyder även på att olika axiom och olika uppfattningar om landskapet värderas olika högt. Det kan därmed diskuteras hur dessa uppfattningar värderas, på vilket sätt och vilka följder detta får för samhället. I fallet om bilstranden anser exempelvis medborgarna att bilstranden kommer med positiva fördelar, såsom ökad jämlikhet och möte bland sociala grupper, men att dessa värderingar och sociala strukturer enligt länsstyrelsen inte är högsta prioritet i ett miljöfall, och det behöver förtydligas varför. Detta förhållningssätt av länsstyrelsen kan upplevas problematiskt och ifrågasättande för medborgarna, vilket i sin tur kan förklara varför de inte känner sig inkluderade. Det förklarar även medborgarnas frustration över att platsen upplevs som viktig, men att detta inte har någon betydelse i ögonen på beslutsfattarna. Om det inte tas hänsyn till de aspekterna som *gör* ett landskap (Mitchell, 2008), vad är ett landskap då? Mitchell (2008) hänvisar trots allt till att landskap i vissa avseenden tillhör folket som skapat det, vilket skapar en förståelse över varför medborgarna är frustrerade. Detta ger även en djupare förståelse över konflikten. Detta illustrerar att tydligare förklaringar måste ske för att undvika frustration och risk för spridning av felaktig information.

7.4 Potentiella lösningar

Studien tyder på att kommunikationen mellan parter bör förbättras för att undvika fördjupad konflikt, samt för att öka uppfattningen om inkludering i planeringsprocesser och beslutsfattande. Det faktum att aktörerna är oense och har olika uppfattningar om inkludering exemplifierar att kommunikationen är i behov av förbättring. Att den offentliga sektorn inte uppfattas som inkluderande är problematiskt och något som behöver arbetas med för att undvika eventuella konsekvenser. En bra kommunikation kan öka förståelsen bland befolkningen och verka förebyggande av konflikter, samt användas som ett verktyg för att redogöra för legitima beslut. Risken vid dålig kommunikation och uppfattning om icke-inkludering är att förtroendet

för systemet kan brista. Detta är i synnerhet viktigt i en process likt denna när en stor del av befolkningen är emot beslutet som tagits.

Kommunikation är a och o i en process likt denna för att möjliggöra en känsla av inkludering bland medborgarna. Detta eftersom fallet till stor del är låst till lagar och rättsliga processer som begränsar den offentliga sektorns möjlighet att inkludera medborgarna. En typ av informativ inkludering är således viktig. Genom att tillgodose enkel och lättillgänglig information angående planeringsprocessen och beslutsfattandet av bilstranden möjliggörs en ökad förståelse till processen. Medborgarna kan känna sig mer inkluderade om de förstår processen och får händelseförloppet förklarat genom att vara tydlig med vad som har hänt och varför. Det går även att diskutera att ökad kommunikation hade kunnat minska fientligheten i konflikten, och vice versa att den nuvarande kommunikationen kan ha bidragit till extra fientlighet.

Resultatet tyder på att involvering av medborgarna måste äga rum i de tidigare skedena eftersom det är enklare att inkludera befolkningen i planeringsprocesser än i beslutsfattande. Detta innebär att den offentliga sektorn bör arbeta mer med att inkludera medborgarna i de områden som faktiskt är möjliga, och i de fall där inkludering inte är möjlig (såsom beslutsfattande) så bör inkludering ske informativt genom att göra processen så öppen, lättförståelig och tydlig som möjligt. Den offentliga sektorn sitter vanligtvis på mer information än medborgarna, vilket kan skapa en frustration när befolkningen inte får veta vad som händer eller när olika beslut hänvisas till olika myndigheter. Därav är det av största vikt att förklara händelseförloppet.

Eftersom befolkningens oro över framtiden både är något som konstaterats av länsstyrelsen, men även bekräftats av medborgarna, bör myndigheterna arbeta för att bemöta och minska oron. För att medborgarna ska känna sig inkluderade i processerna är det därför viktigt att inte hamna mellan myndigheterna, utan att en kontinuerligt samverkande planeringsprocess mellan myndigheterna sker. Myndigheterna bör diskutera vad deras gemensamma krafter kan göra för att förtydliga för befolkningen så att de förstår vad som händer och varför ett beslut tas. Den offentliga sektorn bör även arbeta tillsammans för att lösa tillgänglighetsaspekten så snabbt som möjligt och samarbeta för att göra det som är bäst för befolkningen utifrån nuvarande bestämmelser. Detta kan exempelvis vara att personer med behov enkelt får tillstånd att ta sig ned på stranden med bil fram tills att tillgänglighetsaspekten är löst. Ett sådant tillvägagångssätt

både ökar tillgängligheten och tillgodoser medborgarnas behov och åsikter. Myndigheterna borde ha som prioritering att samarbeta för att få detta att ske så snabbt som möjligt för att inkludera medborgarnas åsikter i den mån det går, istället för att tala om att det kommer att bli bra i det långa loppet. Handlingar väger trots allt tyngre än ord i ett medborgarperspektiv.

Konflikten om bilstranden kan användas som ett praktexempel på vad som kan ske vid oense parter i ett väl uppmärksammat fall. Det kan således användas för att förstå både vad som ska göras och inte göras i liknande fall för att skapa en så inkluderande process som möjligt.

7.5 Framtida forskning

Vid framtida forskning bör resultaten från denna studie jämföras med en likvärdig studie i en annan ort för att undersöka hur eventuella likheter eller olikheter utspelar sig. Eftersom fallet om bilstranden rör en rural kommun bör resultaten jämföras med en större stad för att analysera om det skiljer sig något i upplevelsen av landskapet, till exempel när det kommer till landskapets betydelse i relation till historia och identitet. Även en utveckling och uppdatering av ramverket hade varit gynnsamt så det även inkluderar miljöaspekten, vilket tillåter ett mer nyanserat tillvägagångssätt.

8. Slutsats

Tidigare forskning har saknat en inkludering av medborgarperspektivet och befolkningens känslor, uppfattningar och tankar när offentligt rum och konflikt har analyserats. Även fall i rurala områden har varit bristfälliga. Syftet med denna studie har därmed varit att skapa en djupare förståelse av konflikten i det offentliga rummet med medborgarnas uppfattning om landskapet i fokus. Därför har denna studie analyserat konflikten om bilstranden i Laholms kommun. Arbetet har undersökt hur bilstranden som landskap uppfattas ur ett medborgarperspektiv, hur medborgarna anser att kommun och länsstyrelse förhåller sig till uppfattningen i planerings- och beslutsprocesser samt i vilken utsträckning kommunen och länsstyrelsen inkluderar medborgarnas uppfattning i deras planering och beslutsfattande. Detta har sedan analyserats genom att använda Don Mitchells (2006) 6 axiom som ett verktyg för att läsa och förstå landskapet och dess betydelse.

Studien visar att bilstranden som landskap bidrar med ett flertal värdefulla funktioner för befolkningen, såsom att den främjar turism, lokala ekonomin, tillgänglighet och att den funkar som en social mötesplats. Medborgarna anser att bilstranden existerar på grund av social vilja och fyller ett stort socialt behov. Landskapets historia anses även vara viktig för befolkningen och bilstranden anses som en del av Laholms kommuns identitet. Vidare anser medborgarna att de inte får vara med och bestämma om bilstrandens framtid, men att de borde få det. Framförallt anser befolkningen att de inte inkluderas i länsstyrelsens planeringsprocess och beslutsfattande. I kommunens process känner sig fler inkluderade, men inte alla. Detta skiljer sig från länsstyrelsens och kommunens upplevelse då de anser att de inkluderar medborgarperspektivet i den utsträckning de kan. Det visar sig framförallt att den offentliga sektorn har möjlighet att inkludera medborgarna i planeringsprocesser, men inte i beslutsfattande, eftersom de då är bundna till lagar. Detta tyder på att de politiska strukturerna har större påverkan än de sociala i konflikten om bilstranden. Uppfattningen av landskapet och hur det läses av varierar således mellan parterna.

Trots att den offentliga sektorn har svårt att inkludera medborgarperspektivet i beslutsfattandet belyser resultatet hur de även till viss del brister i att inkludera i planeringsprocessen. Detta genom att exempelvis inte åhöra befolkningens uppfattning om landskapets betydelse och sätta upp förbud innan en av de viktigaste aspekterna är löst, nämligen tillgängligheten. Detta kan i sin tur ifrågasätta offentliga sektorns respekt för invånarnas åsikter och oro, samt viljan att inkludera medborgarna i de processer där det är möjligt. Ett beslut som detta skickar ut fel signaler till samhället och riskerar att göra konflikten mer infekterad än vad den redan är. Samtidigt bekräftar det medborgarnas frustration och faktumet att platsen är viktig för dem, men inte nödvändigtvis i ögonen på beslutstagarna, vilket skapar en djupare förståelse över konflikten i sig.

Resultaten tyder främst på kommunikationsbrist och ett tydligt behov av förbättrad kommunikation mellan den privata och offentliga sektorn. Det sker flera missförstånd mellan parterna som påverkar upplevelsen av inkludering i planeringsprocessen som kan undvikas med bättre kommunikation. Kommunikation mellan parterna är essentiellt i en process likt denna för att möjliggöra en känsla av inkludering. Det är speciellt viktigt eftersom processen annars är låst till lagar och rättsliga processer. Det är således viktigt att det sker en informativ inkludering som tillgodoser enkel och lättillgänglig information för att möjliggöra en ökad förståelse till

processen. En kontinuerlig samverkan mellan myndigheterna där det diskuteras vad de tillsammans, och med gemensamma krafter, kan skapa och göra för att underlätta situationen till största möjliga mån är även behövligt i en konflikt likt denna. Konflikten om bilstranden bör därmed användas som exempel i framtida, lika uppmärksammade fall som ledstjärna för att veta vad som bör och inte bör göras för att inkludera befolkningen i planeringsprocesserna.

Referenslista

Ahrne, G & Svensson, P (2022). *Handbok i kvalitativa metoder*. 3:e upplagan. Stockholm: Liber

Bryman, A. (2018) *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3:e. upplagan. Stockholm: Liber AB.

Crawford, M. (1995). Contesting the Public Realm: Struggles over Public Space in Los Angeles. *Journal of Architectural Education*. 49(1), s4–9. <https://doi.org/10.2307/1425371>

Denscombe, M. (2010). *The Good Research Guide for Small Scale Research Projects*. 4:e upplagan. Buckingham: Open University Press. [Hämtad 2024-04-01]

Flyvberg, B (2011). Case study. I: Denzin, K.N & Lincoln, Y.S (red). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. 4:e upplagan. Thousand Oaks, CA: Sage. s301-316 [Hämtad 2024-04-17]

Gustafsson, R (2023a). Slut för bilar på stranden efter april 2024? *Laholms tidning*. 2023-04-12. <https://laholmstidning.se/samhalle/slut-for-bilar-paa-stranden-efter-april-2024/2096>

[Hämtad 2024-04-12]

Gustafsson, R (2023b). Miljödomstolen dissar biltrafik på stranden. *Laholms tidning*. 2023-12-18.

<https://laholmstidning.se/samhalle/miljodomstolen-dissar-biltrafik-paa-stranden/3032>

[Hämtad 2024-04-12]

Karlsson, J (2019). Bråket om rätten att köra bil på Sveriges längsta strand. *Expressen*. 2019-10-02. <https://www.expressen.se/nyheter/qs/striden-om-stranden/> [Hämtad 2024-05-08]

Kohn, M. (2004). *Brave New Neighborhoods: The Privatization of Public Space*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203495117> [Hämtad 2024-05-05]

Kohn, M. (2013). Privatization and Protest: Occupy Wall Street, Occupy Toronto, and the Occupation of Public Space in a Democracy. *Perspectives on Politics*, 11(1), s99–110.

Laholms kommun (2014) *Framtidsplan 2030. Översiktsplan för Laholms kommun*

https://www.laholm.se/download/18.2903b95f18ab84e40bd212e6/1695799598070/Framtidsplan%202030%20Del%203%20T%C3%A4rtortsredovisning%20Godk%C3%A4nd%20140114_1%C

Lewis, P (1979). *Axioms for Reading the Landscape. Some Guides to the American Scene*. I: Meinig, D (red). *The Interpretation of Ordinary Landscape: Geographical Essays*. Oxford University. Press, New York, pp 11–32

Lofland, L.H (1998). *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315134352>

Love Laholm (2019). *Vår strand får fortsätta bli en strand för alla!*

<https://lovelaholm.se/2019/06/var-strand-far-fortsatt-bli-en-strand-alla/> [Hämtad 2024-04-10]

Länsstyrelsen Halland (2023). *Överklagande av Samhällsbyggnadsnämndens i Laholms kommun beslut den 24 februari 2021, SBN § 45, avseende tillsyn av motorfordonstrafik på stranden vid Mellbystrand och Skummeslövsstrand*. Halmstad

https://www.lansstyrelsen.se/download/18.95c7bca187741baabb50b/1681292202072/3758-21%20strandk%C3%B6rning%20Laholm.pdf?TSPD_101_R0=088d4528d9ab20009e8dfa1a1d08871f54cc16373702e205583116e4953b524ede49ade8c5f0ea650806e2ace8143000110b59b7ac6397f653a554e2f649657ac7187e5f3068174004de3f10194598853dc263a82ce4c35dfea7cf0d97d5ee9c

[Hämtad 2024-04-10]

Mark- och miljööverdomstolen (2019). *Bilparkering på Skummeslövsstrand och Mellbystrand*.

Sveriges domstolar. [Hämtad 2024-05-08]

<https://www.domstol.se/nyheter/2019/06/bilparkering-pa-skummeslovsstrand-och-mellbystrand/>

Mikko, L (2023). Strandtrafiken stoppas - Laholms kommun kritiska. *Expressen*. 2023-04-12.

https://www.expressen.se/nyheter/strandtrafik-stoppas-laholms-kommun-kritiska-/?gaa_at=eafs&gaa_n=ARTJ-U-UIN_usxLxv70tkCeeI04jxMSXUkCIRakwIyHSxNEiCOkoLewqjmUmYzXvP G8%3D&gaa_ts=6639f05a&gaa_sig=t5AmgfY5JpRkvOWQ3qlKzyq6eAWVUyXnWLFJV7juN KXCwCqSaOwx8IsiRL1_LAeQetT-1JkMLY8h68O5py2P_Q%3D%3D [Hämtad 2024-05-08]

Mitchell, D (2008). New Axioms for Reading the Landscape: Paying Attention to Political Economy and Social Justice. I: Wescoat, J.L. & Johnston, D.M. (red). *Political Economies of*

Landscape Change. The GeoJournal Library, volym 89. Springer, Dordrecht. s29-50
doi: https://doi.org/10.1007/978-1-4020-5849-3_2

Mitchell, D. (2017). People's Park again: on the end and ends of public space. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(3), s503-518.
doi: <https://doi.org/10.1177/0308518X15611557>

Németh, J. (2012). Controlling the Commons: How Public Is Public Space? *Urban Affairs Review*, 48(6), s811-835. <https://doi.org/10.1177/1078087412446445>

SCB (u.å). *Kommuner i siffror*. SCB. <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1381&id2=null>
[Hämtad 2024-05-08]

Sendra, P. (2015). Rethinking urban public space: Assemblage thinking and the uses of disorder. *City*, 19(6), s820–836.
doi:<https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1090184>

Staehele, L. A., & Mitchell, D (2007). Locating the public in research and practice. *Progress in Human Geography*, 31(6), s792-811.
doi: <https://doi.org/10.1177/0309132507083509>

Staehele, L.A (2010). Political geography: democracy and the disorderly public. *Progress in Human Geography*, 34(1), s67-68
doi: <https://doi.org/10.1177/0309132509105006>

Strand För Alla (u.å). *Välkomna till föreningen Strand För Alla*. Strand För Alla
<https://sites.google.com/view/strandfralla/startside?authuser=0> [Hämtad 2024-05-13]

SVT (2024a). Bilstränderna i Falkenberg säkra från länsstyrelsen - kan inte sätta stopp. *SVT nyheter*
<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/bilstranderna-i-falkenberg-sakra-fran-lansstyrelsen-kan-inte-satta-stopp> [Hämtad 2024-05-08]

SVT (2024b). Kommunen försökte rädda bilstranden i Laholm - kostade minst en miljon. *SVT Nyheter*

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/kommunen-forsokte-radda-bilstranden-i-laholm-kostade-miljoner> [Hämtad 2024-05-08]

SVT (2024c). Bilförbud på stranden nära - Laholms kommun befarar parkeringskaos. *SVT Nyheter*

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/bilforbud-pa-stranden-nara-laholms-kommun-befarar-parkeringskaos> [Hämtad 2024-05-13]

Visit Halland (u.å). *Sommarguide. Mellbystrand & Skummelövsstrand*

<https://www.visithalland.com/sv/sommarguide-mellbystrand-skummelovsstrand/>

[Hämtad 2024-04-10]

Visit Laholm (u.å). *12 kilometer sandstrand*. Visit Laholm

<https://visitlaholm.se/uppleva-och-gora/12-kilometer-sandstrand> [Hämtad 2024-05-08]

Williamsson, H (2023). Bilstrandens historia - 70 år av konflikter i Laholm. *Hallandsposten*. 2023-07-22.

<https://www.hallandsposten.se/nyheter/laholm/70-ar-av-konflikt-bilar-pa-stranden-splittrar-laholm-.81e2dd88-3887-4436-83f9-ce99a5895f85> [Hämtad 2024-04-10]

Referenslista intervjuer

Intervju 1, miljöenheten i Laholms kommun, 2024. Intervju den 6 maj.

Intervju 2, politiker i Laholms kommun, 2024. Intervju den 8 maj.

Intervju 3, Länsstyrelsen Halland, 2024. Intervju den 25 april.

Figurer

Figur 1. Strömberg, A (2024). *Exempel på användningsområden på bilstranden i Mellbystrand*

Figur 2. Strömberg, A (2024). *Exempel på användningsområden på bilstranden i Mellbystrand*

Figur 3. Strömberg, A (2024). *Bilstranden i Laholms kommun*

Figur 4. Strömberg, A (2024). *Det viktigaste bilstranden medför enligt medborgarna.*

Figur 5. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av att bilstranden ska stängas ner.*

Figur 6. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av strandens sociala behov.*

Figur 7. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av om stranden existerar för att personer vill att den ska existera*

Figur 8. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av vad bilstranden bidrar med till samhället.*

Figur 9. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av hur bilstranden hämmar samhället*

Figur 10. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas uppfattning om hur regionala och nationella politiska processer, beslut och lagar påverkar den lokala användningen negativt.*

Figur 11. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas uppfattning om hur regionala och nationella politiska processer, beslut och lagar påverkar den lokala användningen positivt.*

Figur 12. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av hur bilstranden är en del av Laholms identitet.*

Figur 13. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse om hur stor betydelse historia har för bilstrandens utformning.*

Figur 14. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse om hur många sociala grupper som besöker stranden.*

Figur 15. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse om hur bilstranden bidrar till social jämlikhet.*

Figur 16. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas uppfattning om hur mycket befolkningen har möjlighet att bestämma bilstrandens framtid.*

Figur 17. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av vilka som bör bestämma bilstrandens framtid.*

Figur 18. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av hur de inkluderas i länsstyrelsens planeringsprocess och beslutsfattande.*

Figur 19. Strömberg, A (2024). *Medborgarnas upplevelse av hur de inkluderas i kommunens planeringsprocess och beslutsfattande.*

Bilagor

Bilaga 1. Händelsekedja över konflikten om bilstranden

1920-tal. SFA hänvisar till att bilar började användas på stranden.

1930. SFA framför bildbevis på bilstrand.

1950-tal. Bilder på en fullsatt bilstrand

1953. Första tecknet på motvilja. "MC-knuttar" beskrivs som farliga.

1960-tal. Reguljär busstrafik framfördes på stranden.

1968. Jan Stenklint börjar arbeta på Länsstyrelsen och ifrågasätter trafiken på stranden. Han försöker planera strandmiljön, men möts av motstånd.

1972. Föreningen Rädda Våra Vatten lovar att anmäla strandtrafiken till både Naturvårdsverket och länsstyrelsen.

1972. Hastighetsgräns på 30km/h införs i samband med en dödlig olycka.

1973. Kommunen inför i juli bilfria zoner, förbudsskyltar och betongsuggor på stranden.

1975. Terrängkörningslagen införs.

1978. Nuvarande ordförande i Strandmiljö Laholm flyttar till Laholm och börjar driva frågan om bilfri strand upp till domstolarna.

1981. Nuvarande ordförande i Strandmiljö Laholm skriver första skrivelsen till regeringen.

1980. Nuvarande ordförande i Strandmiljö Laholm skriver första skrivelsen. Klagan på genomfartstrafik och begränsad parkering drivs ända upp till regeringen.

1983. Regeringen menar att biltrafik inte bör förekomma, men att vissa praktiska förutsättningar saknas för ett förbud.

1999. Länsstyrelsen skriver yttrande i förarbetet till en detaljplan om att parkeringsfrågan måste lösas inom tio år.

2008. Föreningen *Strandmiljö Laholm* bildas.

2009. HD fastslår en dom i Limhamn och hänvisar till terrängkörningslagen. Även områden såsom havsstrand är enligt vägdefinitionen en väg, om motorfordonstrafik allmänt förekommer. Detta argument används även i Laholm.

2011. Länsstyrelsen diskuterar att strandtrafik troligen är ett brott mot terrängkörningslagen.

2011. Kommunstyrelsen dåvarande ordförande svarar på kritiken: Ett totalstopp för bilar på stranden vore förödande för hela Laholms kommun.

2012. Föreningen *SFA* bildas.

2013. Kommunen börjar arbeta på en detaljplan för att ta över stranden och införa regler för strandparkering.

2013. I oktober lämnar SFA in 5 966 underskrifter i protest mot detaljplanen.

2014. Strandmiljö Laholm kör ner på stranden. Syftet är att pröva ärendet om bilkörning på stranden är tillåten. Fallet läggs ner.

2016. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att Strandmiljö Laholm har klagorätt gällande krav på åtgärder mot körning och parkering på stranden.

2018. Mark- och miljödomstolen förbjuder upplåtande av parkeringsändamål. Biltrafiken anses kunna upplevas störande för människors hälsa och kan begränsa det rörliga friluftslivet längs havet. Sandstrand anses även som en mycket olämplig parkeringsplats.

2018. Kommunen överklagar beslutet.

2018. Beslutet döms som rättegångsfel då varken markägarna eller Laholms kommun har fått yttra sig. Enligt Mark- och miljööverdomstolens domar ska ny prövning utföras av mark- och miljödomstolen.

2018. Kommunen avsätter en miljon kronor för juridisk hjälp i tvisten.

2019. Mark- och miljööverdomstolen fastslår att Laholms kommun ska sluta hänvisa bilar till stranden och att strandkörning är miljöfarlig verksamhet. Kommunen är däremot inte tvungna till att motverka bilanvändningen. Det står inte heller att bilar är förbjudna.

2019. Kommunen, markägare och Strandmiljö Laholm överklagar.

2019. Strandmiljö Laholm begär att nämnden ska vidta erforderliga tillsynsåtgärder så att bilkörningen upphör.

2019. Samhällsbyggnadsnämnden hänvisar till att föreningen inte ger någon anledning till åtgärder från kommunens sida

2020. Strandmiljö Laholm överklagar nämndens beslut till länsstyrelsen. Länsstyrelsen upphäver nämndens beslut och visade ärendet åter till nämnden för erforderlig handläggning. Det finns inga skäl att anta att kommunen inte följer förbudet.

2020. Expert på Naturvårdsverket hänvisar till terrängkörningslagen och menar att bilkörning på stranden har varit förbjudet ända sedan dess.

2020. En medlem i Strandmiljö Laholm försöker bli dömd av terrängkörningslagen på stranden. Medlemmen kör ut sin bil och låter sig bli polisanmäld av sin förening, men blir frikänd i Halmstad tingsrätt och hovrätten då juridiken anser strandpartiet som en väg.

2020. Miljö- och byggnadsnämnden kräver redovisning av markägarna på vilka åtgärder som gjorts för att begränsa användandet. Markägare redovisar exempelvis pålar som begränsar bilkörningen. Miljökontoret godkänner och avslutar ärendet.

2020. Strandmiljö Laholm överklagar åtgärderna som otillräckliga.

2021. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att det inte finns skäl att vidta ytterligare åtgärder

2023. Länsstyrelsen Halland kommer med domen, med stöttning från Mark- och miljödomstolen, att bommar eller andra hinder ska sättas upp för att hindra biltrafik ner till stranden innan sommaren 2024.

2023. Strand för alla ordnar en manifestation på stranden i protest mot beslutet. Hundratals personer och bilar ansluter.

2023. Domen överklagas till högsta instans, Mark- och miljööverdomstolen.

2024. SFA anordnar manifestation för att behålla bilstranden. Drygt 1000 personer dyker upp.

2024. Mark- och Miljööverdomstolen nekar prövningstillstånd till samtliga som överklagat, därmed är domen satt. Bilar på stranden förbjuds.

Bilaga 2. Enkätfrågor

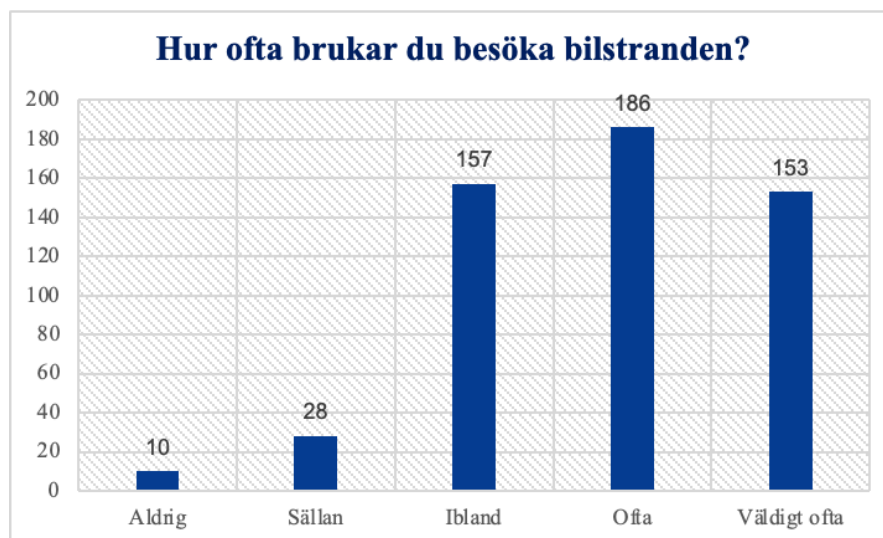
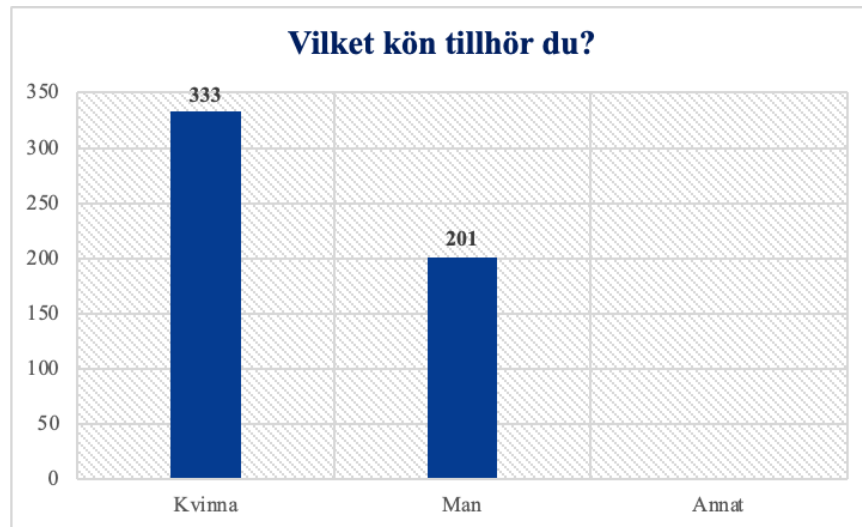
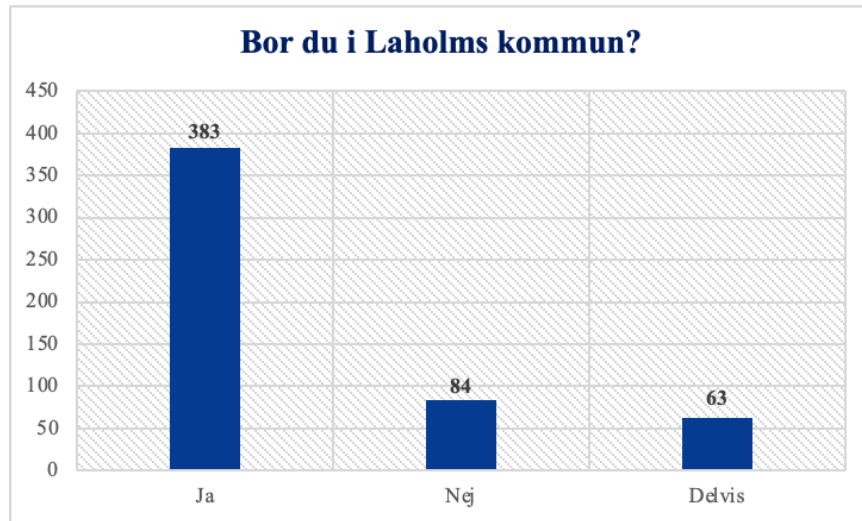
1. Bor du i Laholms kommun?
2. Vilken åldersgrupp tillhör du?
3. Vilket kön tillhör du?
4. Vad tycker du om bilstranden?
5. Hur ofta brukar du besöka bilstranden?
6. Vad tycker du om beslutet att ta bort bilstranden?
7. Anser du att stranden fyller ett socialt behov?
8. Anser du att bilstranden existerar på grund av en social vilja?
9. Anser du att bilstranden **fyller** en funktion i samhället?
10. Anser du att bilstranden **motverkar** någon funktion i samhället?

11. Vad är det mest värdefulla med bilstranden enligt dig?
12. Anser du att bilstrandens historia har en stor betydelse för hur platsen ser ut idag?
13. Anser du att bilstranden är en del av Laholms identitet?
14. Anser du att bilstranden främst besöks av en eller flera sociala grupper?
15. Hur mycket anser du att bilstranden möjliggör och bidrar till social jämlikhet?
16. Tycker du att **nationella eller regionala** politiska beslut, processer eller lagar påverkar den lokala användningen av bilstranden?
17. Om ditt tidigare svar är **ja (negativ påverkan)**, ge gärna exempel på vad som påverkar och hur.
18. Om ditt tidigare svar är **ja (positiv påverkan)**, ge gärna exempel på vad som påverkar och hur.
19. Vem anser du främsta ska bestämma bilstrandens existens?
20. Anser du att befolkningen får möjlighet att bestämma bilstrandens framtid?
21. Tycker du att din upplevelse av bilstranden **inkluderas i kommunens** planeringsprocess och beslutsfattande?
22. Tycker du att din upplevelse av bilstranden **inkluderas i länsstyrelsens** planeringsprocess och beslutsfattande?
23. Om **ja**, hur **inkluderas** din upplevelse?
24. Om **nej**, hur **inkluderas inte** din upplevelse?
25. Är det något mer du vill tillägga?

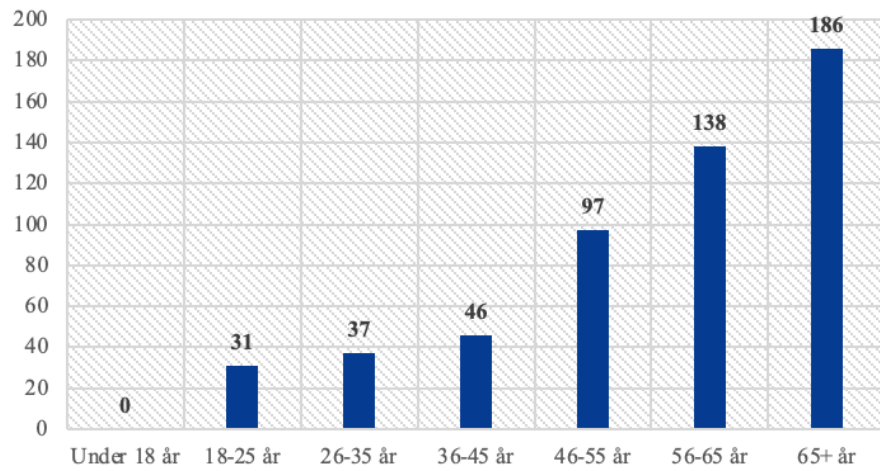
Bilaga 3. Intervjuguide: intervju 2

- Vad är er främsta roll i en process som denna? Vilka aspekter tittar ni mest på och (vilka är viktigast för er)?
- Kan ni ge konkreta exempel på hur ni arbetar med att inkludera den allmänna upplevelsen
- Anser ni att den inkluderas tillräckligt?
- Har ni exempel på hur ni tycker att denna inkludering skulle kunna förbättras?
- Tycker du det skiljer sig något på inkluderande av åsikter i själva planeringen och sedan i beslutsfattandet?

Bilaga 4. Enkätresultat



Vilken åldersgrupp tillhör du?



Tycker du att nationella eller regionala politiska beslut, processer eller lagar påverkar den lokala användningen av bilstranden?

