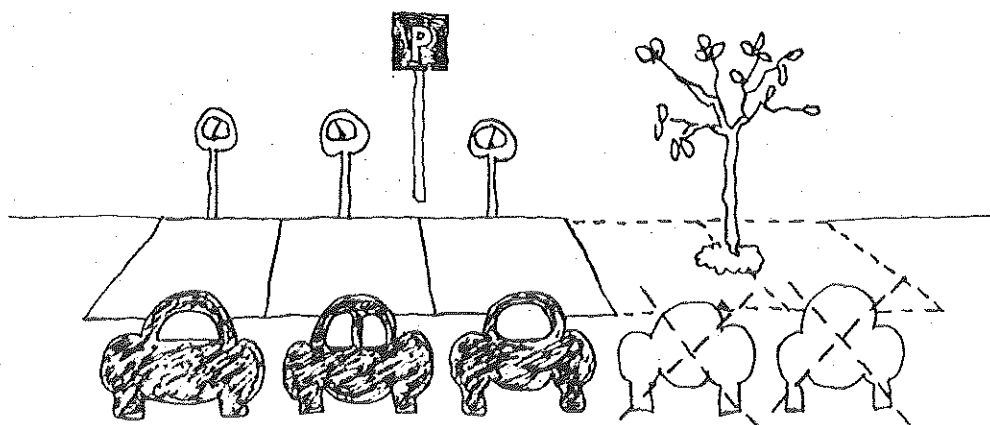


# P-NORM



## KALIX KOMMUN

ORTSANPASSNING AV PARKERINGSNORMER  
FÖR CENTRUM



## INNEHALLSFÖRTECKNING

<u>HUVUDTEXT</u>	Sid
SAMMANFATTNING	1
Gällande normer	1
Förslag till behovstal för beräkning av bilplatsbehov	1
Samnyttjande	3
MALSÄTTNINGSPRÅG - TRAFIK	5
OMRÅDESAVGRÄNSNING	5
BERÄKNINGSFÖRFARANDE	5
PARKERINGSUNDERSÖKNING	6
ANALYS	7
BERÄKNING AV PARKERINGSNORM	8
SAMNYTTJANDE	10

<u>TABELLER</u>	Tab nr
Behovstal	1
Parkerings tidsvariation i procent	2
Befintliga bilplatser kvartersvis	3
Parkerings tidsvariation kvartersvis F 10/11 1978	4
Parkerings tidsvariation kvartersvis L 11/11 1978	5

<u>RITNINGAR</u>	Ritn nr
Gällande uppställningsrestriktioner	1
Områdesindelning	2
Större parkeringar 1978 ( $\geq 15$ bpl)	3
Uppmätta och beräknade parkeringsmängder samt befintliga bilplatser i centrum och områdesvis	4-9



## KALIX

### ORTSANPASSNING AV PARKERINGSNORMER FÖR CENTRUMOMRÅDET

#### SAMMANFATTNING

##### Gällande normer

De parkeringsnormer som hittills har tillämpats i Kalix kommun gavs ut av Statens Planverk år 1968. Dessa normer avser det bilplatsbehov som väntades inträffa omkring år 1990 eller i slutet av en planperiod om 20 år då biltätheten bedömdes uppgå till 500 bilar per 1000 invånare. Normerna anger bilplatsbehovet som behovstal med spridningsintervall för olika lokaltyper och utgör normalvärden för riket.

Spridningsgränserna visar att riksnormalvärdena har stora lokala variationer. Sedan halva planperioden har gått syns också normernas biltäthet vara överskattad, varför normerna inte bör tillämpas i Kalix centrum.

##### Förslag till behovstal för beräkning av bilplatsbehov

I tabell 1 följande sida föreslås behovstal för Kalix centrumområde.

Beräkningen av behovstal har skett med en parkeringsundersökning och inventering av våningsytor hösten 1978 som underlag. Uppmätta parkeringsmängder år 1978 har jämförts med beräknade parkeringsmängder med hjälp av planverkets normalvärden för samma år. Framtida behovstal har erhållits genom framskrivning av 1978 års värden.

Vid översiktlig planering bör utrymmen för parkering reserveras motsvarande behovstalen för år 2000. Detta behov skall också redovisas i stadsplan.

Utbyggnaden av det långsiktiga behovet bör dock ske i etapper. Den första etappen bör omfatta en tidsrymd av omkring 5 år framåt i tiden och tillgodoses i samband med byggnadslovet. För närvarande motsvarar behovstalen år 1985 detta behov. Resterande behov under planperioden bör även anges i samband med byggnadslovet.



Tabell 1  
Reviderad dec 1982

BEHOVSTAL FÖR KALIX CENTRUM

Antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> våningsyta uppdelade på boende/arbetande och besökande.

Lokaltyp	1978	1985	1990	1995	2000	Planverk normalv 1990
ber biltäthet bilar/1000m <sup>2</sup> vy	-	410	425	430	435	500
bostad	8+1=9	8+1=9	8+2=10	8+2=10	8+2=10	13
industri	13	14	15	15	15	20
skola <sup>(1)</sup>	4	5	5	5	5	5
kontor	15+3=18	17+4=21	18+4=22	18+4=22	18+4=22	30
butik dagl varor	5+29=34	6+36=42	6+40=46	6+40=46	6+40=46	60
butik spec varor	4+18=22	5+22=27	6+24=30	6+24=30	6+24=30	60
service <sup>(2)</sup>	10+16=26	12+20=32	13+21=34	13+21=34	13+21=34	7
hotell	3+18=21	3+19=22	3+19=22	3+19=22	3+19=22	30
restaurang	12+58=70	13+62=75	13+67=80	13+67=80	14+71=85	120
samlingslokal <sup>(3)</sup>	120	150	165	170	175	250

(1) Med elever under 18 år

(2) Bl a post, bank, föresäkringskassa, arbetsförmedling, bensinstation, läkarmottagning

(3) Behovet bör dock undersökas särskilt i varje enskilt fall





En beräkning med de ortsanpassade behovstalen visar för hela utredningsområdet ett sammanlagt bilplatsbehov utan samnyttjande av ca 2100 platser år 1978. Med riksnormalvärden skulle behovet uppgå till drygt 2700 bilplatser för samma tidpunkt. Reduktionen motsvarar ca 22 %.

### Samnyttjande

Utredningen har visat att nära hälften av samtliga bilplatser inom utredningsområdet är reserverade för någon person eller lokal. Samnyttjande kan därför knappast organiseras över hela utredningsområdet, men bör eftersträvas där förutsättningar föreligger. Inom centrum d v s omr I och II är sammansättningen av olika lokaltyper särskilt lämplig för samnyttjande.

Bilplatsbehovet varierar för varje lokaltyp på ett regelbundet sätt. Variationerna framgår av tabell 2 nedan som andelar av de dimensionerande bilplatsbehoven. Det sammanlagda bilplatsbehovet för de olika lokalerna med gemensam parkering erhålls efter summering av de enskilda lokalernas bilplatsbehov under dimensionerande tid.

Parkerings tidsvariation i Kalix centrum

Tabell 2

Lokaltyp/kl	Fredag										Lördag					
	4	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14
Bostad	85	45	45	50	45	45	50	55	60	65	70	65	60	60	70	75
Industri	0	100	90	65	100	90	80	20	10	5	0	0	0	0	0	0
Skola	0	100	100	90	100	90	60	20	10	5	5	5	5	5	5	5
Kontor	0	100	90	40	80	80	70	55	15	5	5	5	5	5	5	5
Butik dagl	0	60	65	65	70	75	75	75	85	40	5	55	80	100	85	40
Butik spec	0	60	65	60	70	70	75	75	80	10	0	55	80	100	35	0
Service	0	60	60	60	70	75	95	100	45	10	10	10	10	10	10	10
Hotell	90	30	20	20	20	20	20	20	40	50	60	40	20	20	20	20
Restaurang	0	30	45	100	60	40	40	40	60	70	70	30	50	60	60	40
Samlingslokal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	0	0	0	10	10



Grundläggande krav för samnyttjande är

att bilplatsbehoven för respektive lokaler inte sammanfaller i tiden

att möjligheterna för samnyttjande är mera varaktigt bestående

att parkeringsanläggningarna är tillgängliga för gemensam användning och således inte stängda vissa tider eller reserverade för vissa lokaler eller personer samt

att de samnyttjade lokalerna ligger inom rimligt avstånd.

Då behovstalen är grundade på parkeringsräkningar syns det motiverat att följa upp parkeringsutvecklingen genom nya räkningar med förslagsvis fem års intervall och vid behov justera behovstalen.

Luleå i december 1980  
NAB Konsult/planavd

Uno Strandljung

Erik Palmqvist



## MALSÄTTNINGSFRÅGOR - TRAFIK

Inom ramen för den översiktliga planeringen i Kalix kommun har trafikens framtida utveckling beskrivits i trafikprognosen.

I generalplanen från år 1973 har trafikledsnätet dimensionerats med biltrafikprognoser som grund.

Biltrafikprognoserna har sedan omarbetats år 1977 efter nya förutsättningar för markanvändningen och en mindre justering av den prognostiserade biltätheten. Biltrafikprognoserna förutsätter fri biltrafik.

Kommunala ställningstaganden i målsättningsfrågor för trafiken i centrum har inte angetts. Mot bakgrund av att generalplanen förutsätter fri biltrafik och att den hittillsvarande utvecklingen i centrum inte syns motivera mer omfattande begränsningar har i samråd med tekniska kontoret och stadsarkitekten parkeringsnormerna beräknats för i princip fri biltrafik.

## OMRADES AVGRÄNSNING

De centrala delarna av Kalix som parkeringsutredningen avser motsvarar området för den pågående centrumplaneringen. Områdets avgränsning har skett i samråd med tekniska kontoret, ritning 2.

I väster avgränsas området av Kungsviksgatan-Vitvattenvägen, i norr av Brunngatan-Valhallaplan-Valhallavägen, i öster av Tallhedsgatan och i söder av E4.

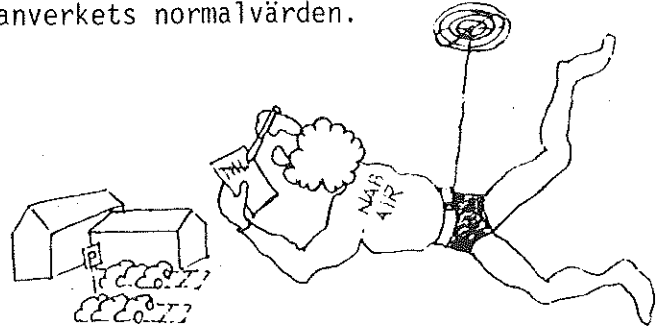
Undersökningsområdet delas upp i fem delområden varav område I och II motsvarar själva centrat, ritn nr 2.

## BERÄKNINGSFÖRFARANDE

Beräkningen av behovstal för olika lokaliteter grundas på dagens trafikförhållanden, d v s utan någon planerad dämpning av bilanvändningen.



Behovstalen beräknas efter jämförelse mellan uppmätta parkeringsmängder år 1978 och beräknade parkeringsmängder med planverkets normer för samma år. Behovstalen för år 1985, 1990, 1995 och 2000 erhålls genom framskrivning av 1978 års värden i relation till planverkets normalvärden.



### PARKERINGSUNDERSÖKNING

Som underlag för beräkningen av behovstal genomfördes parkeringsräkningar i utredningsområdet fredagen den 10 okt och lördagen den 11 okt 1978 samt tisdagen den 22 maj 1979.

Räkningarna pågick kl 9-19 under fredag och kl 10-15 under lördag. I områdena I, II och V skedde räkningarna med en timmes intervall och i områdena III och IV varannan timme. Räkningarna omfattade samtliga uppställda bilar på tomt och gata. För att få en bättre uppfattning om bostädernas dimensionerande bilplatsbehov upprepades räkningen tisdagen den 22 maj 1979 kl 04-05. De bostadsgarage som inte var tillgängliga vid undersökningen har antagits ha 80 % beläggning under natten och 50 % under dagen.

Vädret var fint båda undersöksdagarna och i övrigt märktes inga tillfälliga störningar som kunde inverka på trafiksituationen. Resultatet bedöms därför som representativt för årstiden och därmed som dimensioneringsunderlag.

Inom hela utredningsområdet fanns vid undersökningstillfället sammanlagt 1760 särskilt iordningställda eller markerade bilplatser (bpl) på gata, tomtmark eller i öppna garage. Av dessa var 765 försedda med uttag för motorvärmare och alltså reserverade. Dessutom fanns 140 bpl i garage. Det sammanlagda bilplatsantalet uppgick således till 1900 som framgår av tabell 3. Befintliga större parkeringsplatser redovisas på ritning nr 3.

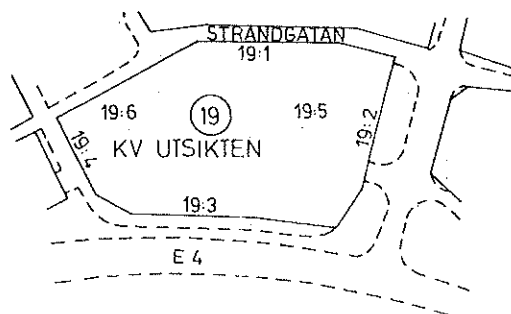
För att underlätta bedömningen av parkeringsalstringen för olika lokaliteter betecknades alla kvarter inom undersökningsområdet med siffror. Kvarterssidorna numrerades liksom kvartermarken. Där kvarteret innehöll flera lokaliteter med av-





gränsade parkeringar i tillräcklig omfattning numrerades dessa för sig enligt fig 1 nedan. Med hänsyn till att bilplatsbehovet i så hög grad tillgodoses i enskilda parkeringar utgör resultatet av räkningarna ett tämligen säkert underlag för beräkningen av behovstal.

FIG 1



#### ANALYS

Inom hela utredningsområdet registrerades som mest sammanlagt 966 samtidigt parkerade bilar, vilket skedde på fredag kl 15-16, tabell 4. Med undantag för timmen kl 12-13, då parkeringsmängden minskade med ca 100 bilar, var beläggningen jämn fram till kl 17, då en mindre avtrappning börjar märkas. Efter kl 18 sker en mera påtaglig minskning. På lördag var parkeringsmängderna genomgående något längre, tabell 5. Maximibeläggningen inträffade kl 12-13 och uppgick till omkring 900 bilar.

Uppmätta parkeringsmängder redovisas grafiskt i form av stapeldiagram avseende hela centrumområdet på ritning nr 4 och för resp delområde på ritn nr 5-9. I diagrammen har även markerats antalet befintliga bilplatser inom resp område. Utöver garageplatser har endast särskilt iordningställda eller markerade bilplatser på tomtmark eller vid kantsten medtagits.

Som framgår av diagrammen finns det ett betydande överskott av bilplatser inom flera delområden och totalt i hela utredningsområdet. Beläggningsgraden, som är en produkt av max samtidigt parkerade bilar och antalet bilplatser, uppgår i omr I till 53 %, i omr II till 65 %, i omr III till 58 %, i omr IV



till 49 % och i omr V till 44 % eller för hela centrum till 51 %. Överskottet är dock delvis skenbart eftersom parkeringsmängderna varierar för olika lokaltyper under dygnet och parkeringsbehoven i stor utsträckning är tillgodosedda enskilt. Av samtliga 1900 iordningställda uppställningsplatser i centrum är hela 48 % tillgodosedda i garage eller annan med motorvärmare försedd parkering på tomtmark och därigenom reserverade för vissa personer eller lokaler.

I enstaka kvarter är parkeringsplatserna fullt utnyttjade vid något tillfälle, vilket framgår om man jämför parkeringens tidsvariationer enligt tabell 4-5 med antalet befintliga bilplatser i olika kvarter enligt tabell 3.

#### BERÄKNING AV PARKERINGSNORM

Beräkningen av behovstal för olika lokaltyper förutsätter fri biltrafik eller trafikförhållanden som i princip motsvarar dagens trafiksituation.

Biltätheten uppgick i Kalix till ca 380 bilar per 1000 inv år 1978 och beräknas enligt trafikprognosen uppgå till 461 bilar per 1000 inv år 1990 och till ca 480 bilar per 1000 inv omkring år 2000, som framgår av fig 2 nedan.

#### BILTÄTHETENS FÖRÄNDRING I KALIX KOMMUN 1960-2000

BILAR PER  
1000 INV

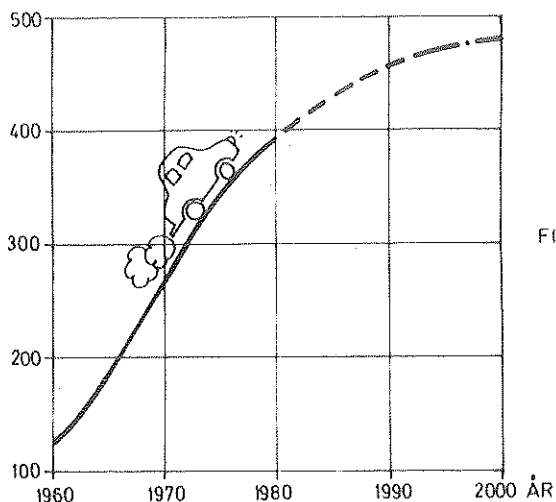


FIG 2

— FAKTISK UTVECKLING  
- - - - - PROGNOSEN ENL VÄGVERKET  
- · - · - FRAMSKRIVNING



Beräkningen av 1978 års behovstal har baserats på en inventering av våningsytor som har utförts av tekniska kontoret i februari 1979.

#### Våningsytor 1979

Område	Bo	Ind	Skol Åld. hem	Ko	Bud	Bus	Serv	Ho	Re	Sam1	Summa
I	9980	0	0	6890	7450	4800	2010	3000	660	1560	36.350
II	14895	40	0	1595	100	5155	1240	725	0	300	24.050
III	16420	275	1130	1425	100	2560	975	0	0	0	22.885
IV	15835	105	4040	1020	100	285	0	0	0	615	22.000
V	10945	550	8755	100	0	815	1585	0	0	450	23.200
Summa	68075	970	13925	11030	7750	13615	5810	3725	660	2925	128.485

Genom parkeringsräkningen har erfarenhetsmässiga beläggningsvariationer kunnat kontrolleras och justeras, tabell 2. Med hjälp av beläggningsvariationerna har parkeringsmängder för olika tidpunkter kunnat beräknas för att jämföras med de uppmätta parkeringsmängderna. Behovstalen har på så vis avstämts mot det uppmätta parkeringsbehovet i Kalix.

Bostädernas maximibehov inträffade under natten då besöksparkeringen saknades. Nattparkeringen motsvarar således bilinnehavet för bostäderna och har därför kompenserats med 10-15 % för besöksparkering, vilket ungefär motsvarar vad man utgår från i planverkets riktlinjer. Ett tillägg med 5 % har dessutom gjorts för bilar som kan vara på resa eller verkstad.

Framtida behovstal har beräknats genom framskrivning av 1978 års värden i relation till planverkets normalvärden, varvid hänsyn har tagits till prognostiserad biltäthet för Kalix.

Framtida behovstal redovisas för år 1985, 1990, 1995 och 2000 i tabell 1, under rubriken Sammanfattning. Behovstalen år 2000 ligger jämfört med planverkets normer under normalvärdet men



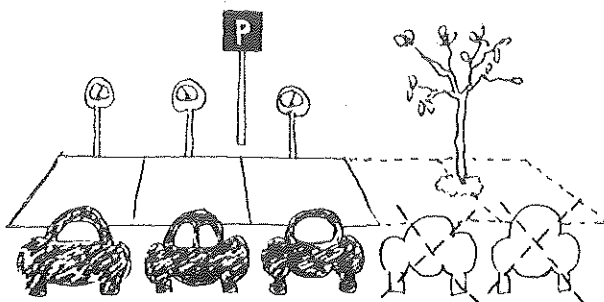
över undre spridningsgränsen utom för skola där behovstalet år 2000 motsvarar planverkets normalvärde.

Behovstalen år 2000 motsvarar närmast det behov som kan förväntas inom en planperiod om ca 20 år och bör därför reserveras i den långsiktiga planeringen, medan behovstalen år 1985 föreslås bli tillämpade vid byggnadslovsprövningen.

#### SAMNYTTJANDE

Parkeringsundersökningen har visat att 48 % av det totala antalet befintliga bilplatser inom utredningsområdet är reserverade. I omr I och II är 38 % av bilplatserna reserverade, medan omr III, IV och V har resp 69 %, 58 % och 62 % reserverade bilplatser.

Omr I och II utgör det egentliga centrat och har därför en mera jämn representation av olika lokaltyper, medan omr III, IV och V klart domineras av bostäder och institutioner med stort antal arbetsplatser. Med hänsyn bl a till våra klimatförhållanden och att vår fritid genom olika former av deltid tenderar att öka är det ett legitimt krav för bostäder att ha reserverade bilplatser med tillgång till motorvärmare. Samnyttjande kan därför inte organiseras allmänt men bör tillämpas där möjligheter föreligger i enskilda anläggningar framför allt i omr I och II.



Det grundläggande kravet för samnyttjande är att bilplatsbehoven för respektive lokaler inte sammanfaller i tiden, samt att möjligheterna för samnyttjande är mera varaktigt bestående. Parkeringsanläggningarna måste vara tillgängliga för gemensam





användning och får således inte vara stängda vissa tider eller reserverade för vissa lokaler eller personer. De samnyttjade lokalerna måste även ligga inom rimligt gångavstånd för att samnyttjande kan organiseras.

Bilplatsbehovet varierar för varje lokaltyp på ett regelbundet sätt. Variationerna framgår av tabell 2 som andelar av de dimensionerade bilplatsbehoven. Det sammanlagda bilplatsbehovet för de olika lokalerna med gemensam parkering erhålles efter summering av de enskilda lokalernas bilplatsbehov under dimensionerande tid.



Befintliga bilplatser 1978, kvartersvis

Tabell 3:1

Område	Kvarter	Antal bilplatser			
		Gata el tomt ej Mv	Öppna garage el tomt med Mv	Garage	Summa
I	17	61	18	1	80
	18	25	84	9	118
	19	167	41	33	241
	20	17	87	3	107
	21	229	42	0	271
	S:a	499	272	46	817
II	10	4	24	0	28
	11	58	4	2	64
	12	34	18	0	52
	13	39	56	4	99
	14 <sup>1)</sup>	51	6	5	62
	15	22	0	11	33
	16	23	0	3	26
S:a	231	108	25	364	
III	1 <sup>1)</sup>	14	0	1	15
	2	6	4	1	11
	3	2	10	1	13
	4	23	46	8	77
	5	2	40	3	45
	6	10	4	0	14
	7	9	10	3	22
	8	3	6	0	9
	9	11	33	5	49
	S:a	80	153	22	255

1) Senare har tillkommit relativt stora parkeringsplatser i samband med utbyggnad av bostäder eller kontor.



Tabell 3:2

Område	Kvarter	Antal bilplatser			
		Gata el tomt ej Mv	Öppna garage el tomt med Mv	Garage	Summa
IV	22	24	44	1	69
	23	11	0	4	15
	24	28	18	3	49
	25	5	7	8	20
	26	7	0	2	9
	27	21	46	0	67
	S:a	96	115	18	229
V	28	40	65	14	119
	29	10	32	7	49
	30	23	20	8	51
	31	16	0	0	16
	S:a	89	117	29	235
I-V	Tot	995	765	140	1.900



Tabell 4:1

Parkeringens tidsvariation fredagen 10 okt 1978

K1 04 avser dock tisdagen 22 maj 1979

KV .nr	kl.										
	04	10	11 (x)	12	13 (x)	14	15 (x)	16	17 (x)	18	19 (x)
17	12	14	15	8	16	13	12	11	17	13	10
18	31	80	82	63	71	65	84	66	66	33	25
19	13	102	97	114	124	130	125	125	127	69	20
20	9	69	63	39	58	54	51	52	32	13	11
21	2	92	104	94	91	111	122	102	103	65	18
I garage	37	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
S:a omr I	104	380	384	341	383	396	417	379	368	216	107
10	14	15	16	12	15	15	16	20	17	14	9
11	3	8	12	11	13	17	13	10	13	8	9
12	8	30	31	26	31	43	38	42	29	19	11
13	41	41	56	54	72	52	53	76	80	39	37
14	4	47	36	17	34	39	44	34	20	4	5
15	8	10	14	16	24	14	14	25	24	13	7
16	19	21	19	16	21	21	20	18	18	13	13
I garage	20	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
S:a omr II	117	185	197	165	223	214	211	238	214	123	104
1	-	14	12	9	10	11	8	5	5	4	4
2	-	9	9	10	9	9	7	5	3	1	1
3	1	2	2	3	2	1	1	0	0	0	0
4	21	35	35	35	39	43	41	40	39	38	38
5	-	22	24	26	22	17	17	16	17	18	18
6	3	9	8	7	11	14	14	13	9	5	5
7	-	19	18	16	15	13	13	13	10	7	7
8	0	5	7	9	7	6	4	2	1	0	0
9	8	23	22	21	21	21	22	24	27	31	31
I garage	18	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
S:a omr III	-	149	148	147	147	146	138	129	122	115	115

x) Antal bilar i omr III och IV har interpolerats fram.





Tabell 4:2

Parkeringens tidsvariation fredagen 10 okt 1978

Kl 04 avser dock tisdagen 22 maj 1979

KV \ kl.	kl.											
	04	10	11 <sup>(x)</sup>	12	13 <sup>(x)</sup>	14	15 <sup>(x)</sup>	16	17 <sup>(x)</sup>	18	19 <sup>(x)</sup>	
22	-	26	27	27	26	25	22	20	21	22	22	
23	-	3	7	11	8	5	4	3	4	5	5	
24	10	16	12	8	12	16	19	21	15	9	17	
25	-	4	4	4	4	4	7	9	8	6	6	
26	-	5	4	2	2	1	1	1	2	4	3	
27	26	50	40	31	35	39	37	36	30	24	23	
I garage	14	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
S:a omr IV	-	113	103	92	96	99	99	99	89	79	85	
28	18	31	39	37	30	29	29	25	29	29	31	
29	20	18	18	18	18	16	17	20	28	24	24	
30	11	28	24	20	29	20	24	24	19	12	6	
31	10	8	7	4	7	11	16	16	12	4	3	
I garage	23	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
S:a omr V	82	100	103	94	99	91	101	100	103	84	79	
Totalt	-	927	935	839	948	946	966	945	896	617	490	

x) Antal bilar i omr III och IV har interpolerats fram.



Tabell 5

## Parkeringens tidsvariation lördagen 11 okt 1978

KV .nr	kl.				
	10	(x 11	12	(x 13	14
17	12	19	23	14	9
18	55	72	73	52	28
19	94	96	134	123	45
20	27	34	46	40	33
21	58	124	136	109	71
I garage	23	23	23	23	23
S:a omr I	269	368	435	361	209
10	15	20	17	19	18
11	11	16	17	13	4
12	20	23	30	22	16
13	60	55	60	43	38
14	28	15	25	12	5
15	17	21	21	16	11
16	15	18	18	19	18
I garage	13	13	13	13	13
S:a omr II	179	181	201	157	123
1	3	4	5	4	3
2	5	4	4	4	3
3	1	1	0	0	0
4	32	30	29	29	30
5	21	19	17	16	16
6	8	9	9	7	4
7	7	6	5	7	9
8	0	1	1	1	0
9	30	26	22	25	29
I garage	11	11	11	11	11
S:a omr III	118	111	103	104	105

KV .nr	kl.				
	10	(x 11	12	(x 13	14
22	22	20	18	18	19
23	4	5	6	5	4
24	7	7	7	6	4
25	5	5	5	8	10
26	1	2	3	3	4
27	25	26	26	25	24
I garage	9	9	9	9	9
S:a omr IV	73	74	74	74	74
28	26	25	27	29	27
29	25	22	24	17	20
30	13	10	13	7	13
31	5	10	14	16	7
I garage	15	15	15	15	15
S:a omr V	84	82	93	84	82
Totalt	723	816	906	780	593

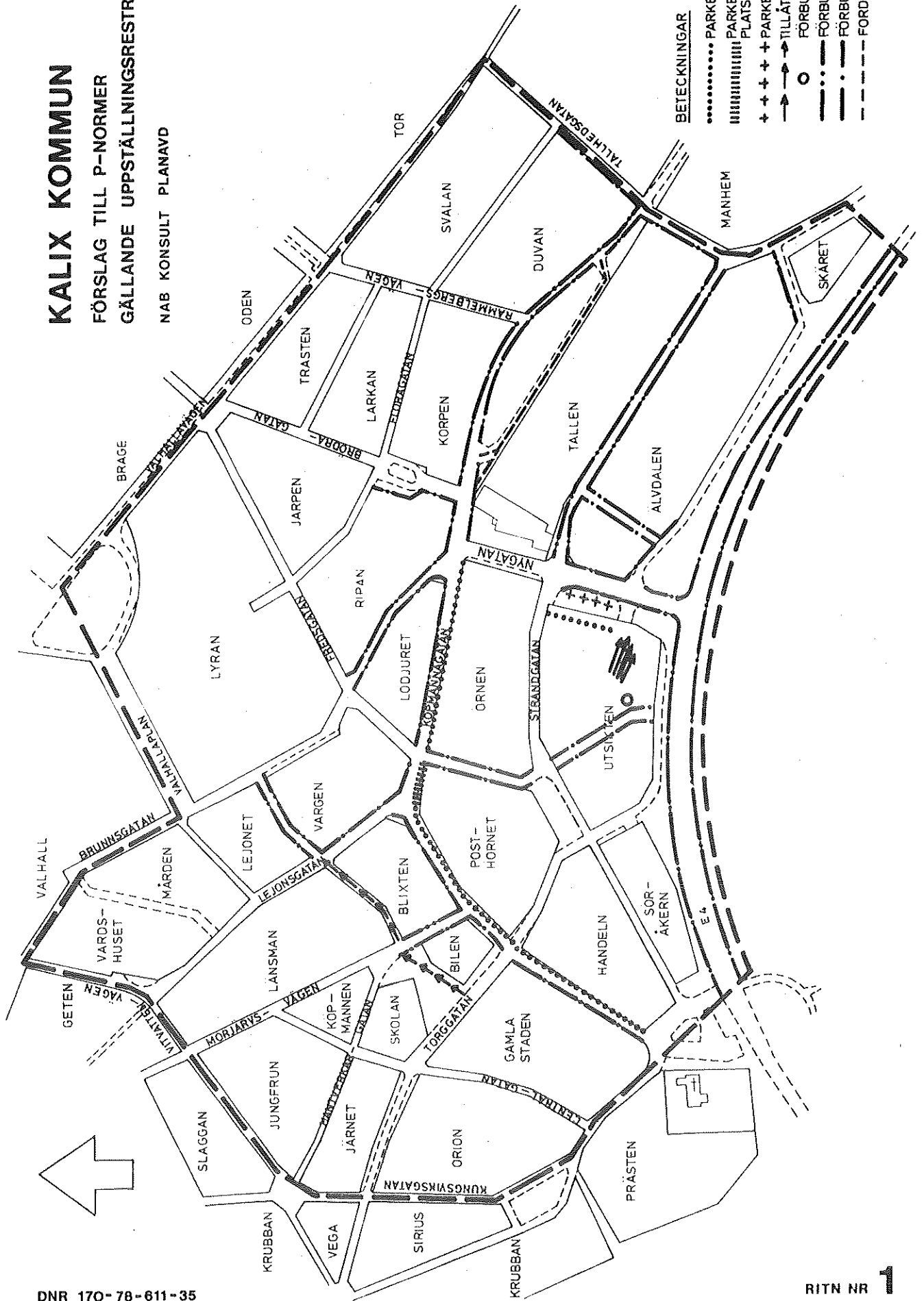
x) Antal bilar i omr III och IV har interpolerats fram



# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER  
GÄLLANDE UPPSTÄLLINGSRESTRIKTIONER 1978

NAB KONSULT PLANAVD

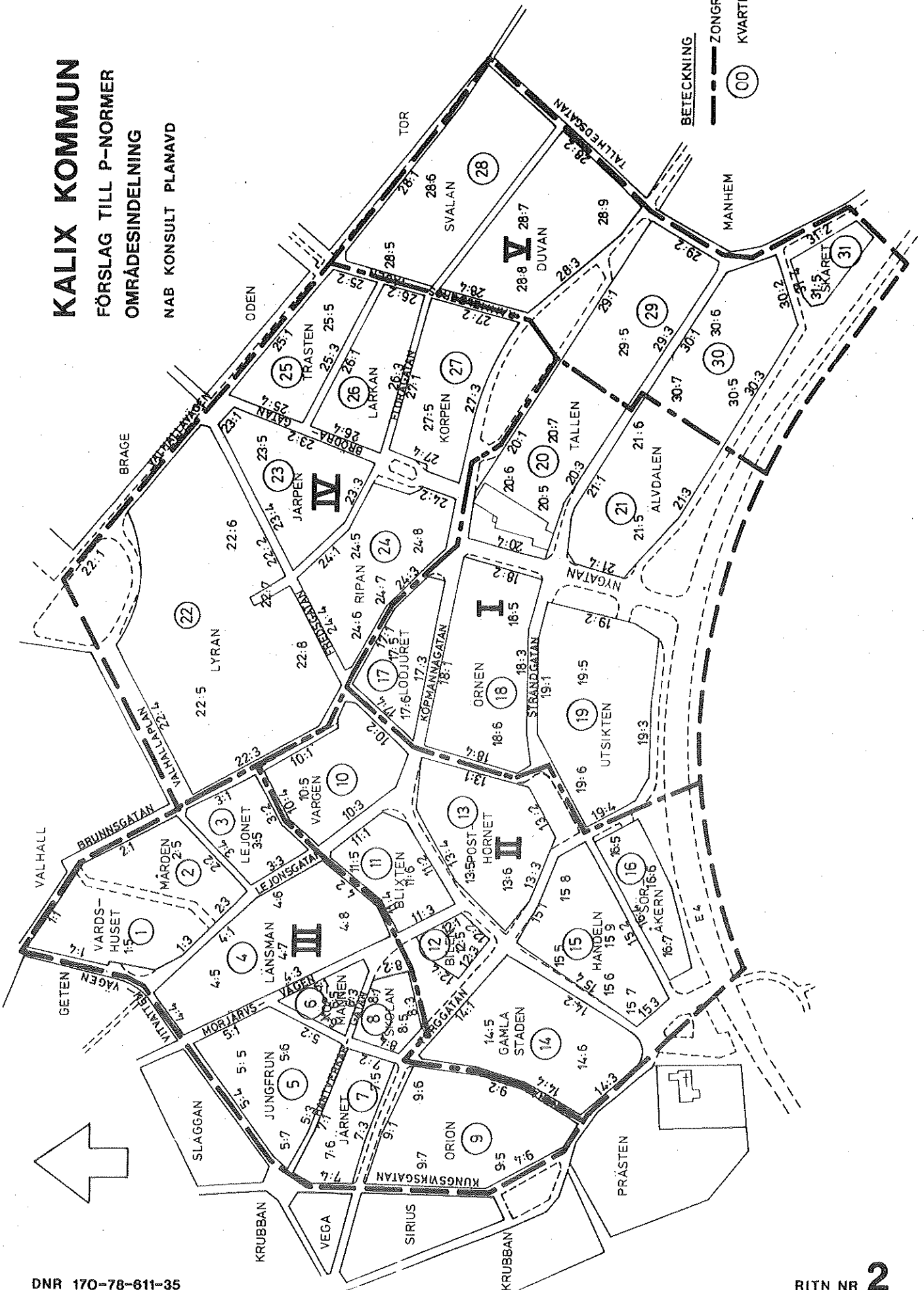




# KALIX KOMMUN

## FÖRSLAG TILL P-NORMER OMRÅDESINDELNING

NAB KONSULT PLANAVD





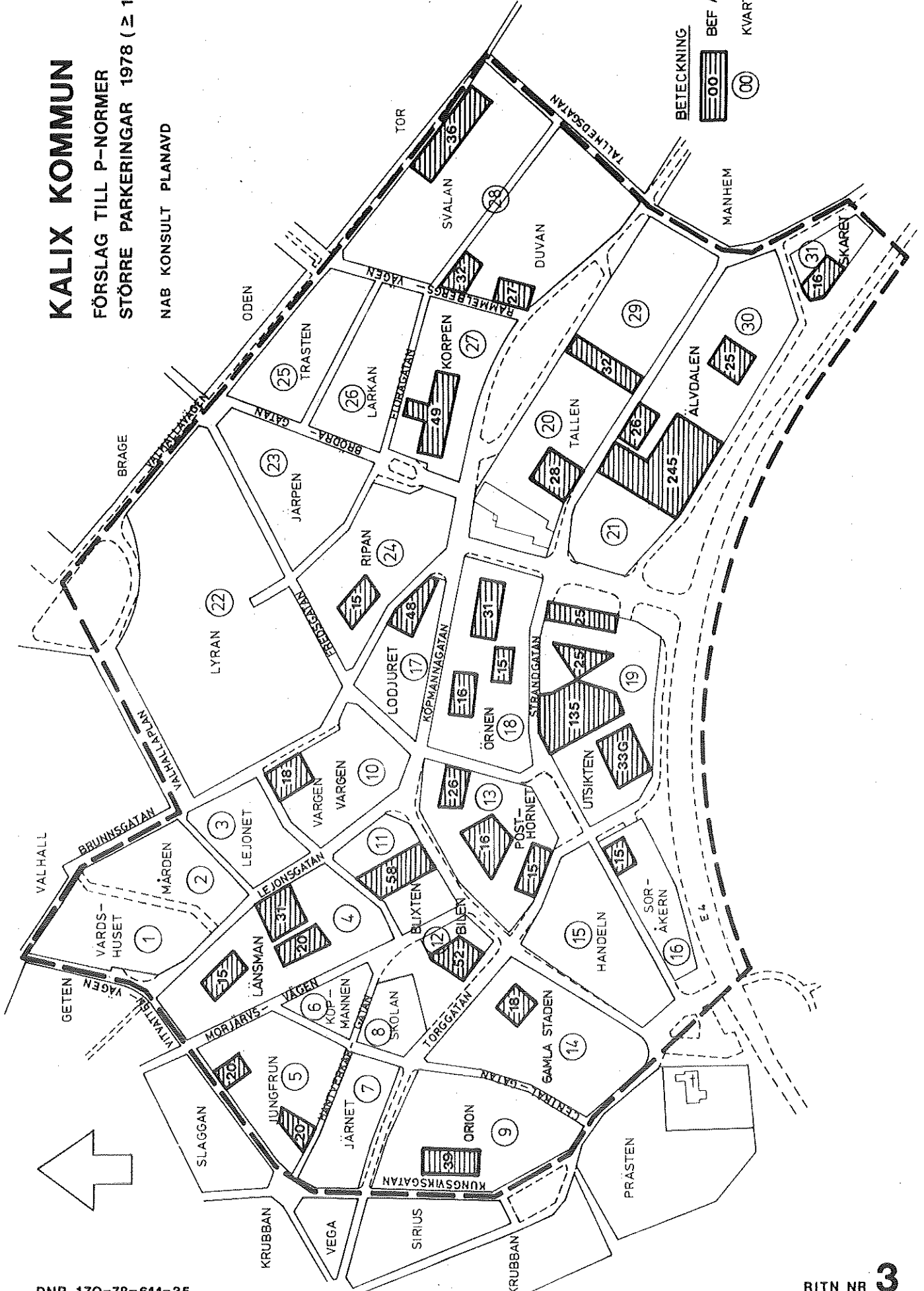


# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER

STÖRRE PARKERINGAR 1978 ( $\geq 15$  BPL)

NAB KONSULT PLANAVD





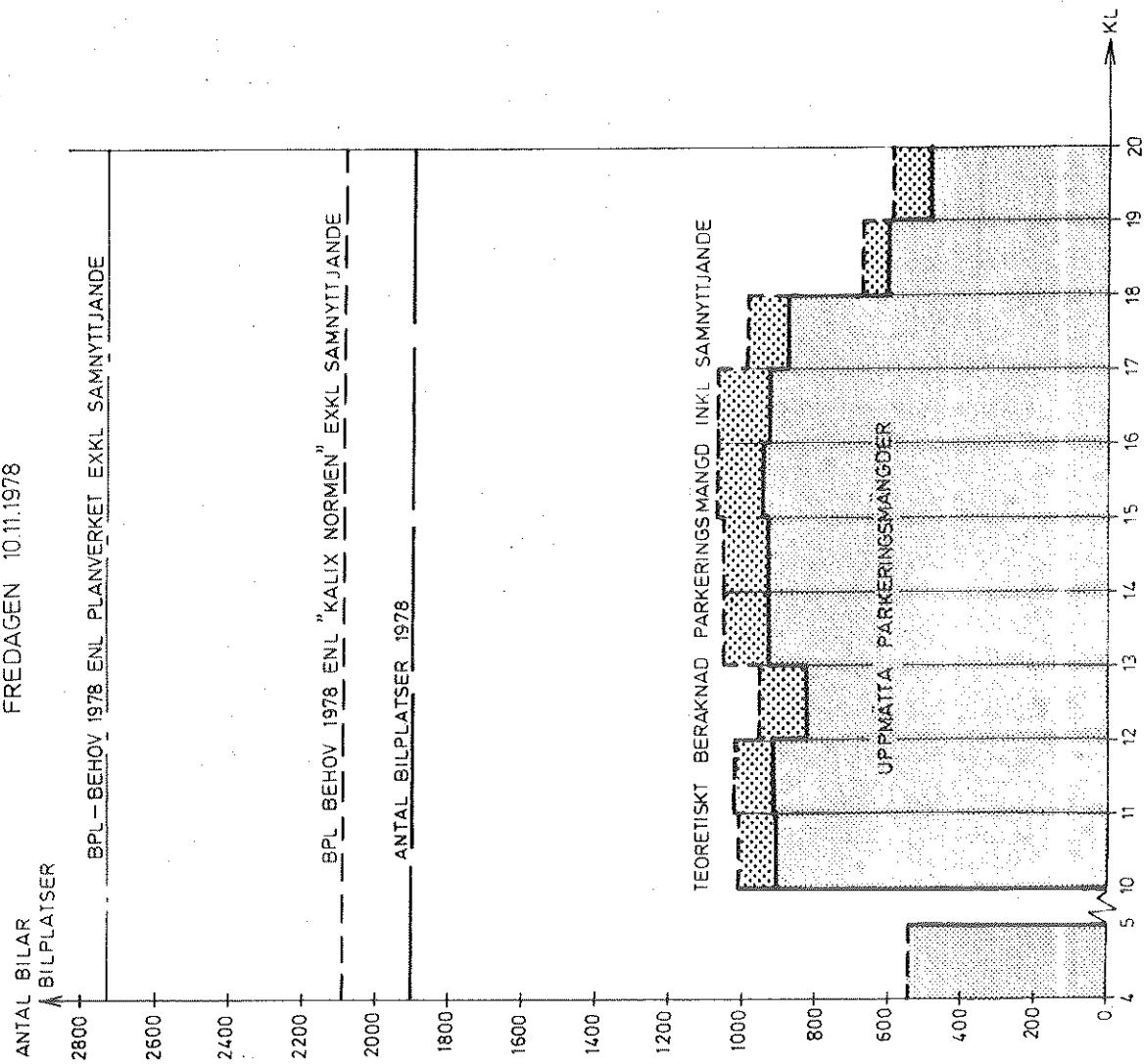
# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER

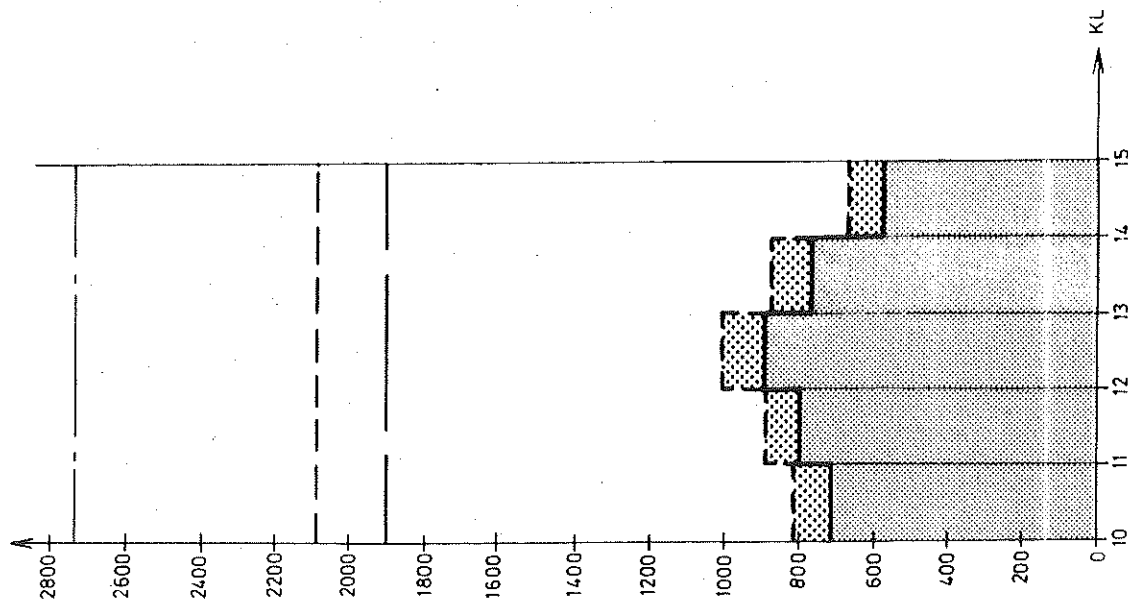
UPPMÄTTA OCH BERÄKNADE PARKERINGSMÄNGDER SAMT BEF BILPLATSER I CENTRUM NOV 1978

NAB KONSULT

FREDAGEN 10.11.1978



LÖRDAGEN 11.11.1978





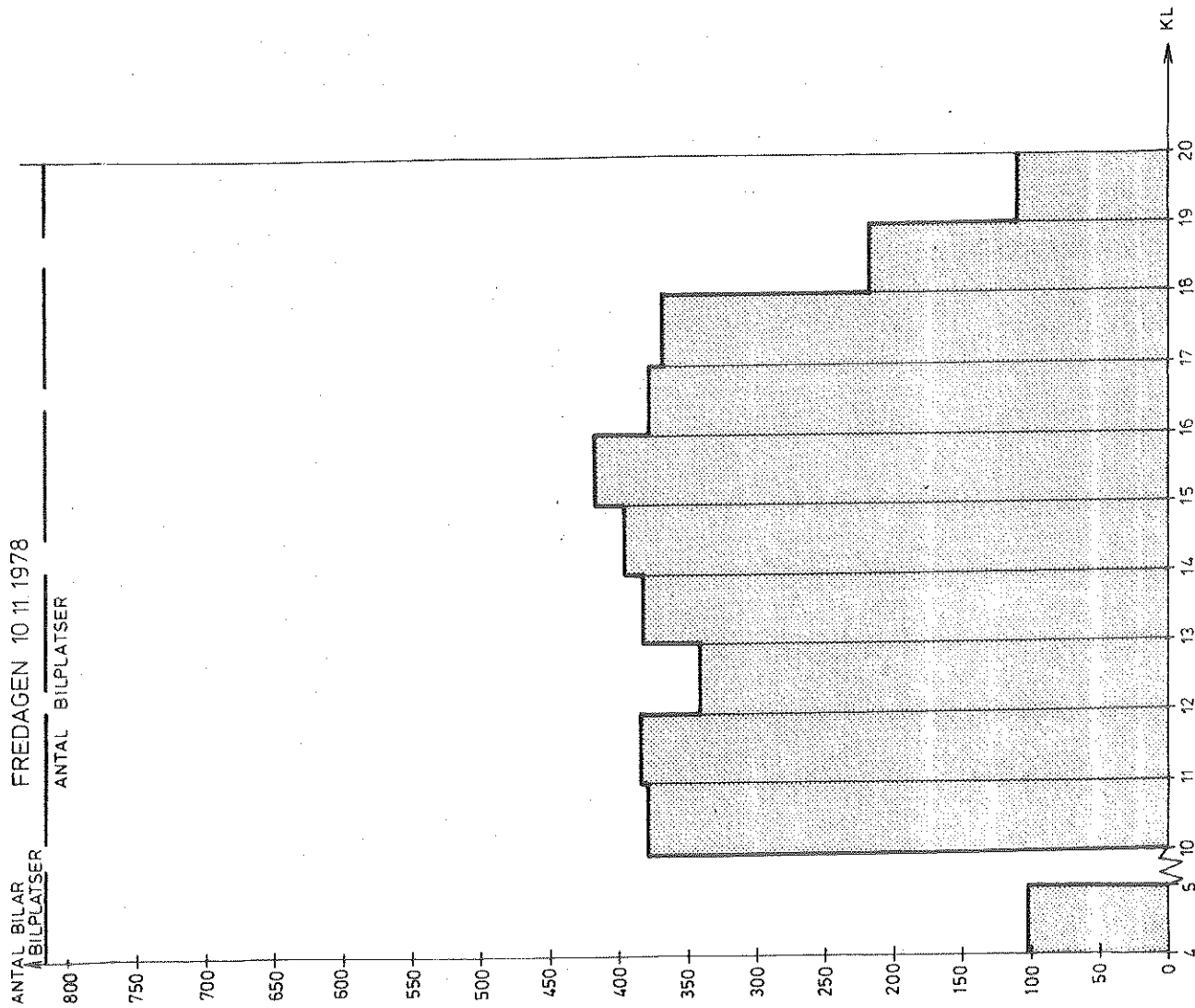
# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER

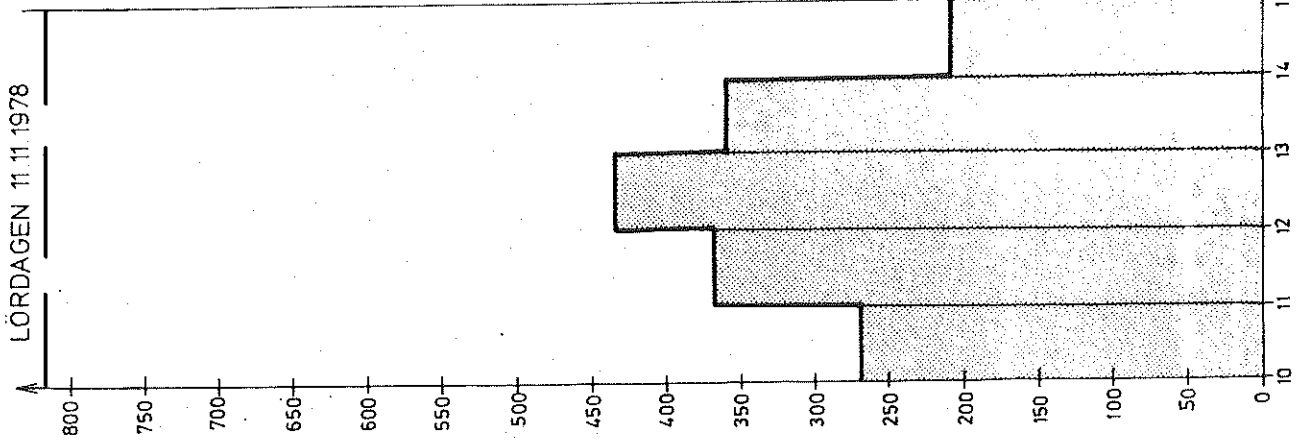
UPPMÄTTA PARKERINGSMÄNGDER OCH BEF BILPLATSER I OMR I NOV 1978 NAB KONSULT

ANTAL BILAR  
FREDAGEN 10.11.1978

ANTAL BILPLATSER



LÖRDAGEN 11.11.1978





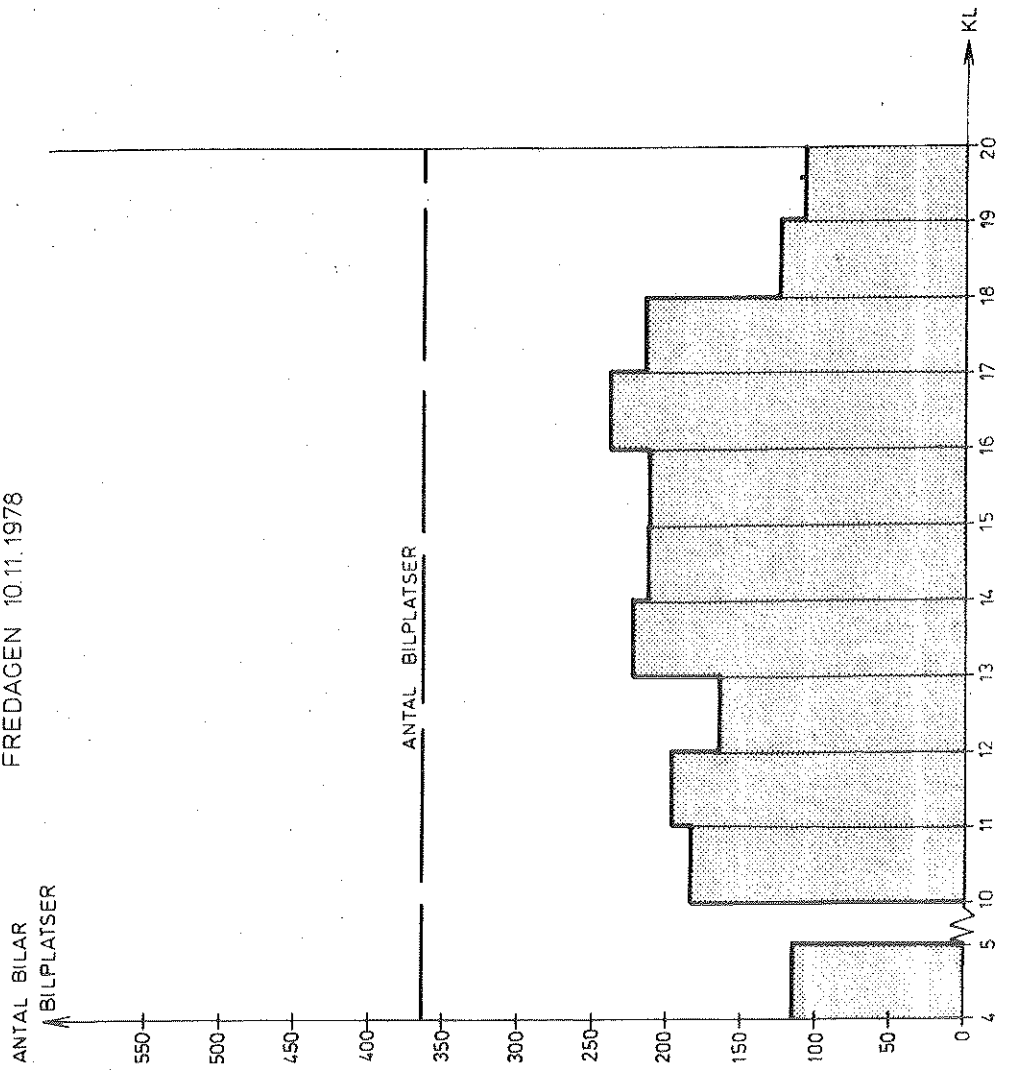
# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER

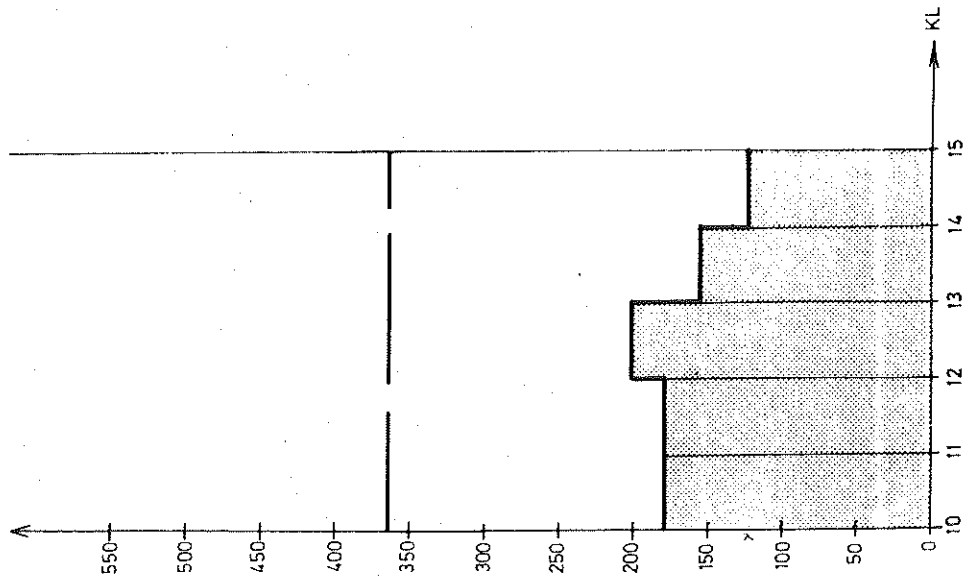
UPPMÄTTA PARKERINGSMÄNGDER OCH BEF BILPLATSER I OMR II NOV 1978

NAB KONSULT

FREDAGEN 10.11.1978



LÖRDAGEN 11.11.1978







# KALIX KOMMUN

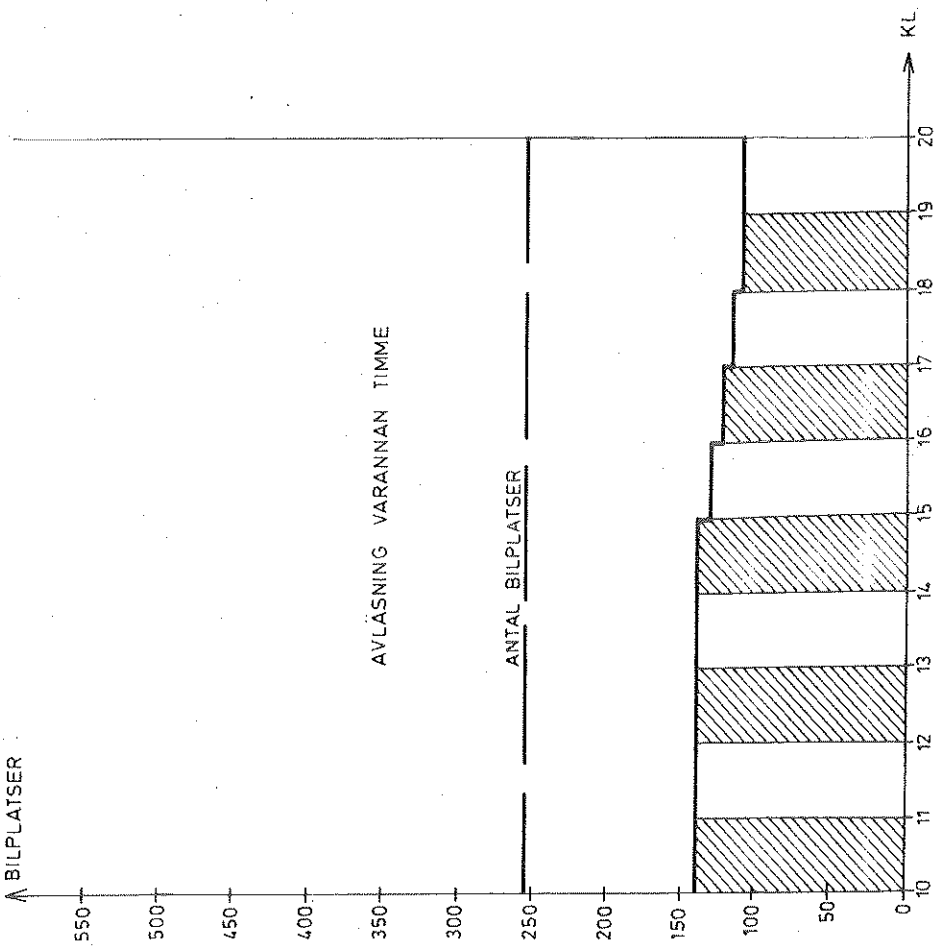
FÖRSLAG TILL P-NORMER

UPPMÄTTA PARKERINGSMÄNGDER OCH BEF BILPLATSER I OMR III NOV 1978

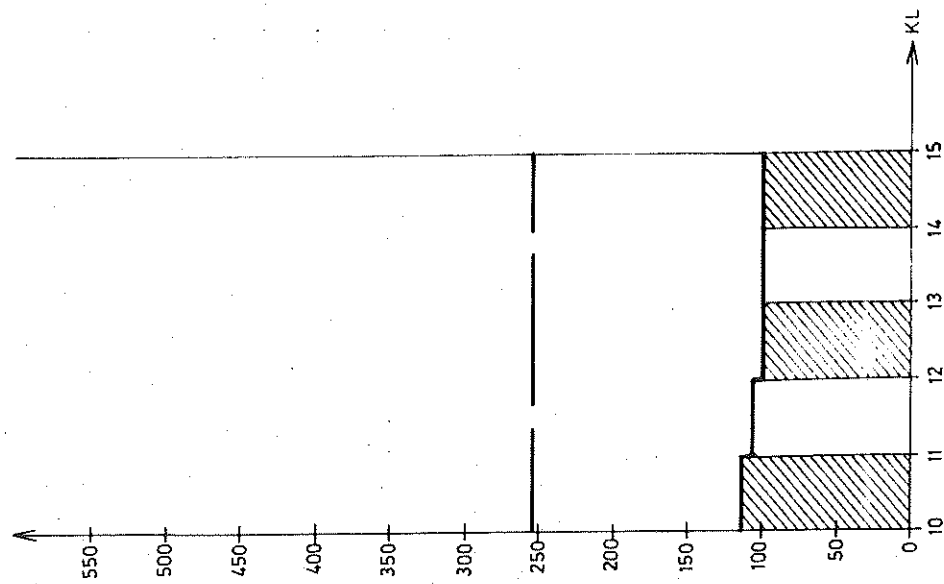
NAB KONSULT

FREDAGEN 10.11.1978

ANTAL BILAR  
A BILPLATSER



LÖRDAGEN 11.11.1978





# KALIX KOMMUN

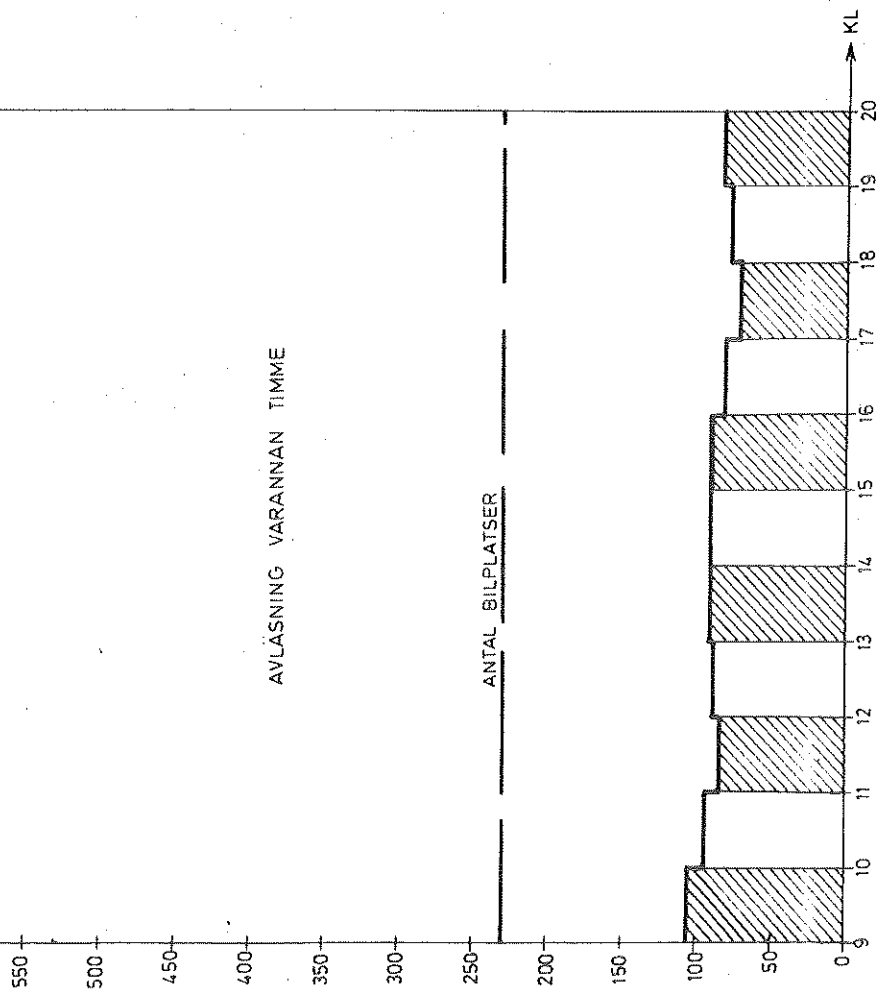
FÖRSLAG TILL P-NORMER

UPPMÄTTA PARKERINGSMÄNGDER OCH BEF BILPLATSER I OMR IV NOV 1978

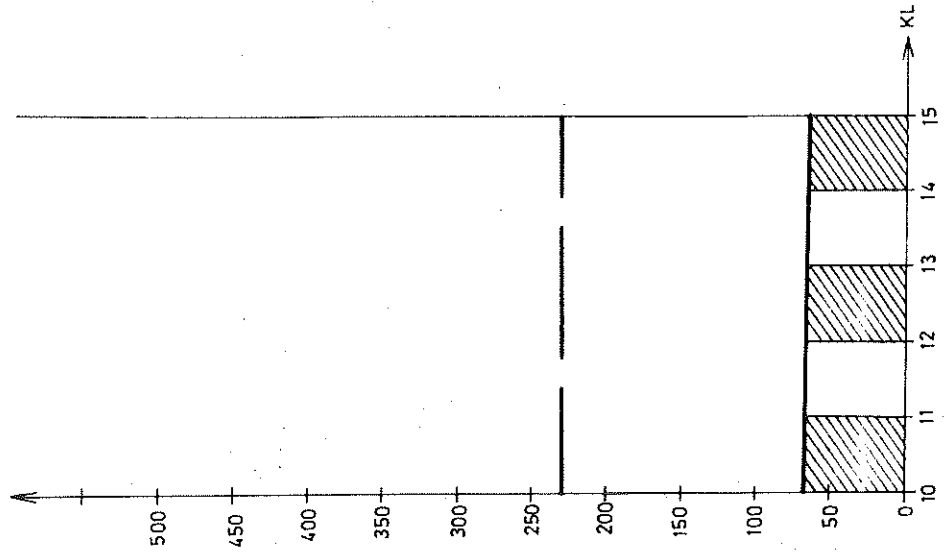
NAB KONSULT

FREDAGEN 10.11.1978

ANTAL BILAR  
BILPLATSER



LÖRDAGEN 11.11.1978





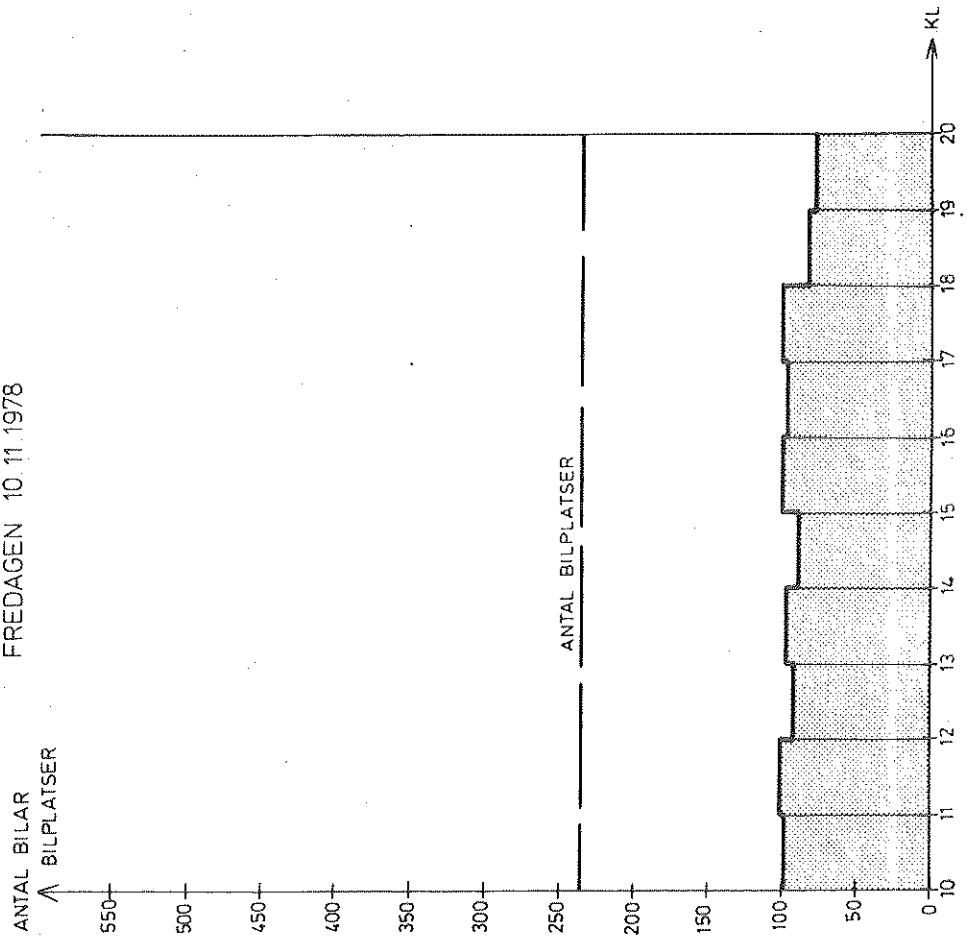
# KALIX KOMMUN

FÖRSLAG TILL P-NORMER

UPPMÄTTA PARKERINGSMÄNGDER OCH BEF BILPLATSER I OMR V NOV 1978

NAB KONSULT

FREDAGEN 10 11 1978



LÖRDAGEN 11.11.1978

