



**Varbergs
kommun**

Parkeringsnorm för Varbergs kommun

stadsbyggnadskontoret
Godkänd av BN 2012-05-16





Bildkälla: Life magazine

Syfte, huvuddrag & innehåll

Syftet med Parkeringsnormen är att ge ett bra underlag för beräkning av behovet av parkeringsplatser i samband med exploatering och förenkla hanteringen i plan och bygglovärenden.

Parkeringsnormen anger det lägsta antalet parkeringar som krävs för en fastighet för bostäder eller verksamheter. Parkeringsnormen bygger på normtal som varierar med geografisk indelning och markanvändning. För att underlätta hanteringen av cykelparkering har ett normkrav och riktlinjer tagits fram även för cykel.

Normtalen bör ses över relativt ofta då de är föränderliga genom att staden växer, förändringar i prioritering av trafikslag och kollektivtrafikförsörjning. Parkeringsnormen ska även kompletteras/revideras efter den parkeringsutredning som pågår inom Varbergs stad.

Parkeringsnormens sista indelning "Bilagor" följer med dokumentet i remissutskick för att ge ett bättre underlag i samband med beslutsfattande. Denna del avses att tas bort från parkeringsnormen vid ett godkännande.

Bakgrund

Gällande parkeringsnorm för Varberg är framtagen 1980, reviderad 1989, och är avsedd för stadskärnan. Idag tillämpas parkeringsnormerna inom hela kommunen i plan- och bygglovärenden.

År 2009 påbörjades en parkeringsutredning för stadskärnan där framförallt tillgängligheten och tillgången på parkeringsplatser utreds. Utredningen pågår fortfarande och omnämns i denna parkeringsnorm som "den pågående parkeringsutredningen eller parkeringsutredningen". Parkeringsutredningen ligger till viss del som grund för parkeringsnormen men dessa ska behandlas som två separata dokument. En uppdatering av parkeringsnormen ska ske när parkeringsutredningen är färdig.

Friköp/Avlösen

Med friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen per bilplats som fastighetsägaren inte klarar på egen mark.

Med Avlösen menas att fastighetsägaren säkerställer parkeringsbehovet/kravet genom avtal på annan fastighet.

Med 1980 års parkeringsnorm ges rätten att tillämpa friköp inom den inre zonen på kartan. I den yttre zonen kan avlösen tillämpas utan särskild prövning. Avlösen utanför den yttre zonen prövas av byggnadsnämnden.



Kartan visar zonindelningen av Varbergs stadskärna från parkeringsnormen från 1980 gällande friköp, avlösen och samnyttjande. I den inre zonen ges rätten till friköp och samnyttjande. Avlösen kan alltid tillämpas utanför zonerna, men inom den yttre och inre zonen kan avlösen tillämpas utan prövning.

Samnyttjande

Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas för flera lokaler och funktioner, exempelvis kontor- och boendeparkering. Samnyttjande kan ske inom en fastighet mellan olika funktioner som har ett högsta parkeringsbehov vid olika tidpunkter eller mellan olika fastigheter. För att samnyttjande ska fungera krävs det att parkeringsplatserna är allmänt tillgängliga, att gångavstånden är rimliga och att samnyttjandet är bestående. Inom den inre zonen på kartan är det möjligt att med 1980 års parkeringsnorm tillämpa samnyttjande utan krav på bevisning. Utanför denna zon prövas samnyttjande av byggnadsnämnden.

Riktlinjer

Mål, vision & policy

Vision 2015, utvecklingsprogram för Varbergs innerstad anger 5 punkter som innehåller olika målbilder och med vilka medel de ska uppnås. De som berör parkering och trafik har sammanfattats nedan.

Mål, Välfärd - hög produktivitet och nationellt ledande vad gäller andelen långtidsfriska.

Medel - bl.a uppmuntra företagsfriskvård/cykelpendling.

Mål, Global miljöpåverkan - utsläppen av CO₂/person, orsakade av uppvärmning, resande och andra transporter har minskat.

Medel - bl.a åtgärder för att minska onödig bilkörning i stadskärnan vidtas.

Mål, Infrastruktur - bl.a separata cykelstråk leder till funktionella cykelparkeringar i stadskärnan. Fler gå/gårdsgator och centrumnära p-platser för besökare har tillskapas. Innerstaden har god tillgänglighet men begränsad framkomlighet med bil.

Medel - Fortsatt utbyggnad av gårdsgator samt gång- och cykelnät stimulerar till minskad biltrafik. Parkering för boende ska tillgodoses på tomtmark av berörd fastighetsägare.

PBL

Grundläggande riktlinje är PBL (Plan- och bygglagen) med utgångspunkt i den nya lagen som träder ikraft den 2 maj 2011. I 8 kap 9 § framgår att ”4. Det på tomt eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.” Paragrafen ger stöd för byggnadsnämndens bedömning av krav för parkeringsplatser i samband med bygglovförfrågan.

Med dessa riktlinjer skapas krav och möjligheter att i varje enskilt fall göra en grundlig bedömning av parkeringsbehovet.

Översiktsplan

I översiktsplan, Fördjupning för stadsområdet (antagen 2010), finns parkering och förhållningsätt beskrivet enligt följande:

- Behovet av nya och utökade cykelparkeringar behöver inventeras och tillgodoses (s.19)
- Parkering för boende och personalparkering ska i första hand tillgodoses på tomtmark av berörd fastighetsägare. Ny bebyggelse måste klara det parkeringsbehov som parkeringsnormen föreskriver (s.21)
- Krav på cykelparkering ska ställas vid nyexploatering (s. 22)
- Den inre delen av stadskärnan prioriteras för anläggningstrafik, på- och avstigning samt lastning och lossning, samt parkering för funktionshindrade (s.22).
- I den yttre delen av stadskärnan prioriteras besöksparkering (s.22).

Cykelplan

Varbergs kommun har även tagit fram en cykelplan, Cykelplan 2010-2015 (antagen 2010). I denna framgår att:

- Goda parkeringsmöjligheter för cykeln vid resans slut är väsentligt. Cyklisten vill ha en parkeringsplats så nära slutmålet som möjligt och platsen bör skyddas mot väder, skadegörelse och stöld (s.11).
- Behovet av cykelparkering tillgodoses ofta på gatu- och allmänplatsmark men fastighetsägare måste också ta ansvar för detta och anordna cykelparkering på kvartermark (s.11).

Parkeringsnorm 2011

Parkeringsnormerna anger det minsta antalet parkeringsplatser som krävs för en bostad eller verksamhet i plan och bygglovärenden. Därmed finns inget som säger att fler platser än de normen föreskriver inte tillåts. Parkeringsnormerna avser krav på parkeringsplats per fastighet, parkering längs med gata och allmän plats inräknas inte.

En detaljplan är ofta flexibel och markanvändningen är inte alltid låst till ett användningsområde utan kan ske med kombinationer, t.ex. bostäder och kontor. I arbete med detaljplan kan därför endast riktlinjer för parkeringskrav tas fram. Kombinationer av ovanstående leder till att det i bygglovskedet fastställs krav på antalet parkeringsplatser.

Parkeringsnormerna har separerats i boendeparkering och gästparkering. Gästparkeringar ska vara lätta att hitta och nå av besökande till fastigheten, och bör t.ex. inte hänvisas ner i parkeringsgarage.

Zoner

Varberg stad har delats in i 3 zoner. Zon 1 omfattar stadskärnan, zon 2 stadskärnans periferi och zon 3 de yttersta delarna av stadsområdet. En separat norm är framtagen för övriga delar av kommunen, som inte har samma förutsättningar vad gäller gång- och cykelmöjligheter samt kollektivtrafik. Utanför staden är människor mer beroende av bilen som transportmedel, både vad gäller till och från arbete samt fritidsresor, och detta avspeglar sig i parkeringsnormen.

Västkustbanan och tågstationens centrala läge skapar mycket goda möjligheter att åka till/från Varberg med tåg. I samband med nergrävningen av järnvägen och dubbelspåret genom Varberg placeras tågstationen/resecentrum längre norrut, jämfört med nuvarande läge. Konsekvensen av detta är att staden växer norrut och medför att zon 1 och 2 för parkeringsnormen sträcker sig upp mot norr.

Bostäder

Parkeringsnormerna för bostäder har delats upp i flerbostadshus och övriga boendeformer.

En parkeringsnorm för enfamiljshus är en rekommendation med möjlighet för uppställning av 2 bilar/fastighet.

I begreppet övriga boendeformer ingår t.ex. studentlägenheter, gruppboenden och serviceboenden etc.

Avsteg ska vara möjligt på grund av att innehållet och behovet kan variera. Avsteg ska motiveras av sökanden och beslutas av byggnadsnämnden.

I samband med detaljplan där lägenhetsantalet är okänt avses antal parkeringsplatser/1000 m² BTA att användas. I bygglovskedet ska framförallt antal parkeringsplatser/lägenhet användas, parkeringskravet per lägenhet ska alltid uppfyllas i ett bygglov.

Omvandlingen av normerna från BTA till "per lägenhet" är beräknad på en medelstor lägenhet av 100 m². Detta innebär att det finns möjlighet till avsteg om t.ex. en byggnad innehåller många mindre eller större lägenheter. Eventuellt avsteg ska motiveras av sökanden och beslutas av byggnadsnämnden.

För att effektivt använda marken, skapa en intim och trivsam gatumiljö samt undvika stora parkeringsytor i bostadsområden bör ett nytt förhållningsätt till kantstens-/gatuparkering ske i kommunen. Vid en utveckling av nya bostadsområden ska möjligheten till kantstensparkering utredas i arbetet med detaljplan. I första hand avses kantstensparkering gästparkering. En samverkan mellan tjänstemän på stadsbyggnadskontoret och gatuförvaltningen måste ske i dessa frågor.

I särskilda projekt med tydlig miljöprofil kan en lägre norm vara möjlig i kombination med t.ex. bilpool.

Kontor

Parkeringsnormerna för kontorsverksamheter inkluderar arbets- och gästparkering. Omvandlingen från BTA till "per anställd" är beräknad så att cirka 40 kontor inryms på en yta av 1000 m², rumsstorleken är då 25 m² i ren kontorsyta. För kontorsverksamhet med stora ytor och jämförelsevis liten andel plats för kontorsrum/personal bör avsteg kunna göras. Frågor om eventuella avsteg ska motiveras av sökanden och beslutas av byggnadsnämnden.

Övrig markanvändning

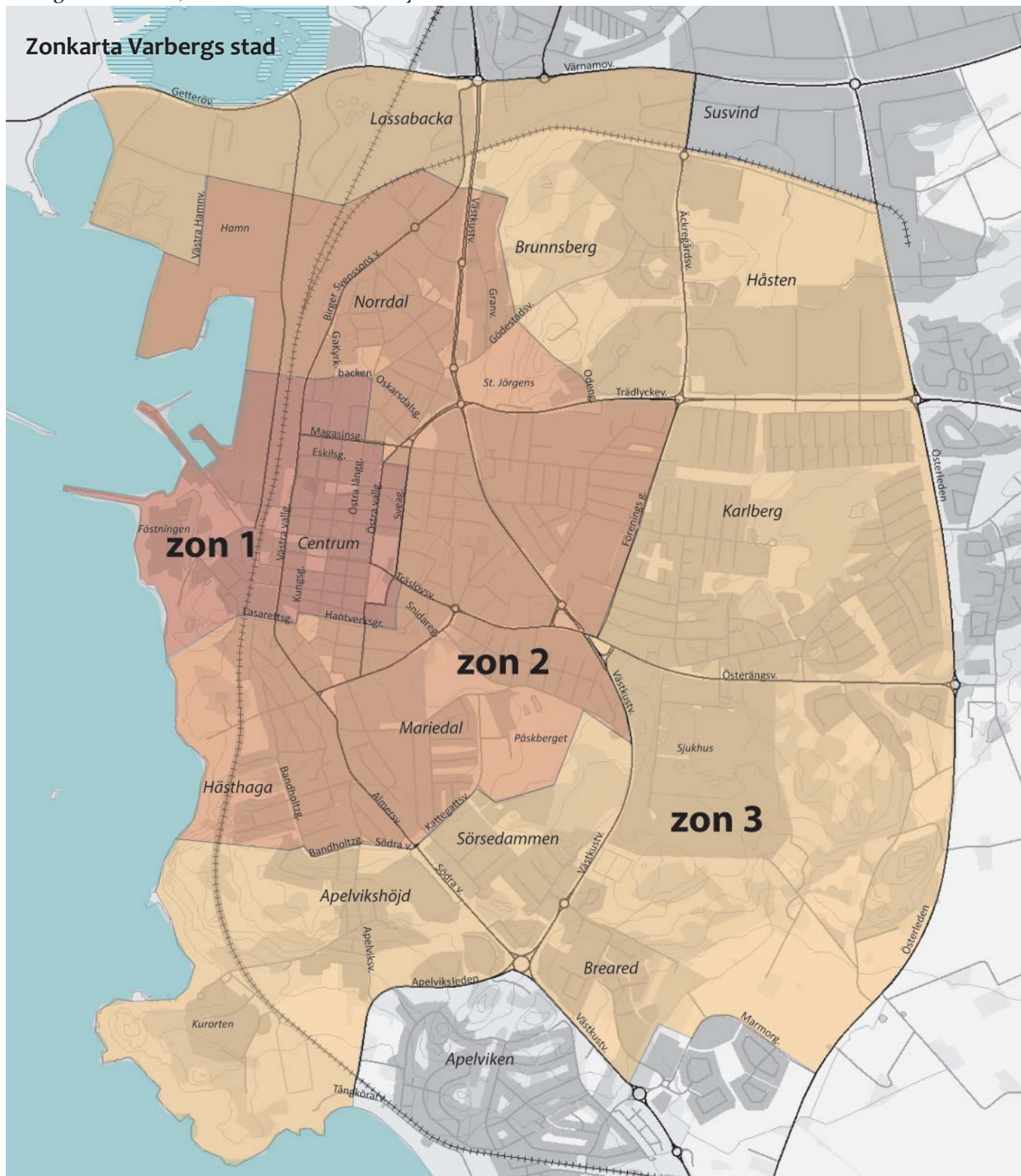
Verksamheter som faller in under övrig markanvändning är Handel, service och hantverk, restaurang och hotell.

Handel kategoriserats i livsmedel och övrig, eftersom dessa alstrar olika mycket trafik. I service och hantverk ingår t.ex. frisörverksamhet, skönhetsalong, skomakare etc.

För markanvändning av den typ av verksamhet som inte redovisas i parkeringsnormen, industriverksamheter, skola, vård etc. ska parkeringsfrågan utredas från fall till fall efter verksamhetens innehåll och behov. Beslut fattas av byggnadsnämnden.

Cykel

För att öka och främja användandet av cykel är det viktigt att även ställa krav på parkeringar, framförallt inom Varberg stad. Cykelparkering bör på varje fastighet finnas lättillgänglig nära entréer och väderskydd. Det ska även vara möjligt att vid behov kunna låsa in sin cykel i ett förråd. För gäster ska det alltid finnas plats för parkering nära entréer, även dessa med väderskydd.



Kartan visar zonindelningen av Varbergs stad. Utöver de redovisade zonerna tillkommer i parkeringsnormen ytterligare en zon för övriga kommunen.

Friköp, avlösen, samnyttjande & bilpool

Hanteringen av friköp, avlösen, samnyttjande och bilpool kräver en vidare utredning och ett kommunalt ställningstagande och ska därför utredas vidare i den pågående parkeringsutredningen. Parkeringsnormen ska sedan kompletteras efter parkeringsutredningen i dessa frågor.

Tills vidare gäller att zonindelningen från 1980 för friköp, avlösen och samnyttjande ska fortsätta gälla. Inom den inre zonen är det möjligt att efter prövning tillämpa friköpsavtal och i den yttre zonen är det möjligt att efter prövning tillämpa avlösen och samnyttjande. Ställningstagande och bedömning av friköp, avlösen, samnyttjande och bilpool ska ske från fall till fall och beslutas av byggnadsnämnden. Avtalen upprättas med kommunstyrelsen.

Samnyttjande och bilpool förespråkas för att skapa en effektiv markanvändning, genom att hushålla med mark och förebygga stora och ineffektiva parkeringsytor, framförallt i centrala delar av servicorter och Varberg stad.



Kartan visar zonindelningen av Varbergs stad från parkeringsnormen från 1980 gällande friköp, avlösen och samnyttjande. Den inre zonen avser friköp och den yttre zonen avlösen och samnyttjande. Zonerna föreslås fortsättningsvis gälla för friköp och samnyttjande.

Parkeringsnorm för bil

MARK-ANVÄNDNING	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ÖVRIGA KOMMUNEN	GÄST-PARKERING
Flerbostadshus	7/1000 m ² BTA eller 0,7/lgh	9/1000m ² BTA eller 0,9/lgh	10/1000m ² BTA eller 1/lgh	10/1000m ² BTA eller 1/lgh	1/1000m ² BTA eller 0,1/lgh
Övriga boendeformer	3/1000m ² BTA eller 0,3/lgh	4/1000m ² BTA eller 0,4/lgh	4/1000m ² BTA eller 0,4/lgh	5/1000m ² BTA eller 0,5/lgh	1/1000m ² BTA eller 0,1/lgh
Kontor	12/1000 m ² BTA	14/1000m ² BTA	16/1000m ² BTA	18/1000m ² BTA	s.u
Handel livsmedel	30/1000m ² BTA	33/1000m ² BTA	35/1000m ² BTA	42/1000m ² BTA	ingår i normtalen per zon
Handel övriga	22/1000m ² BTA	22/1000m ² BTA	25/1000m ² BTA	25/1000m ² BTA	ingår i normtalen per zon
Service, hantverk	12/1000m ² BTA	14/1000m ² BTA	16/1000m ² BTA	20/1000m ² BTA	ingår i normtalen per zon
Restaurang	20/ 1000 m ² BTA	22/1000m ² BTA	25/1000m ² BTA	35/1000m ² BTA	ingår i normtalen per zon
Hotell	s.u	s.u	s.u	s.u	0,5/gästtrum

s.u innebär att separat utredning ska göras. Med lgh menas lägenhet. Med BTA menas bruttoarea. Normen för gästparkering gäller för samtliga zoner där inget annat uppges.

Parkeringsnorm för cykel

MARK-ANVÄNDNING	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ÖVRIGA KOMMUNEN
Flerbostadshus	2,5/lgh	2,5/lgh	2,5/lgh	2/lgh
Kontor	18/1000 m ² BTA eller 0,5/anställd	18/1000m ² BTA 0,5/anställd	16/1000m ² BTA 0,4/anställd	9/1000m ² BTA 0,2/anställd
Handel, livsmedel & övrig	20/1000m ² BTA	20/1000m ² BTA	15/1000m ² BTA	8/1000m ² BTA

Samtliga cykelnormer inkluderar gästparkering. För kontor och handel bör normen betraktas som generell och bedömas från fall till fall beroende på verksamhetens behov och funktion.

Bilagor

Förutsättningar

Gällande normer finns redovisade i en tabell nedan tillsammans med normförslagen från 2009 års utredning. För att kunna göra en bättre bedömning av de framtagna normtalen visas jämförelser mellan Varberg och några andra kommuner i tabeller på nästa sida. Normer för all redovisad markanvändning redovisas inte här men finns som ett underlagsmaterial. Kommunerna som jämförelsen skett med har relativt ny-framtagna normtal för parkering. Beroende på om det är en stor eller liten kommun kan normen variera. De större kommunerna har i regel lägre normtal t.ex. genom att de högre befolkningstalen bidrar till ett bättre underlag för kollektivtrafik.

Sammanfattningsvis kan sägas att Varbergs gällande normer, i jämförelse med de andra kommunerna, är högre. Detta gäller även jämförelsen med kommuner av likvärdig storlek. Också förslagen på parkeringsnorm från utredningen 2009 är generellt högre i jämförelse.

Parkeringsnorm för cykel är något som de flesta andra kommuner har arbetat med att ta fram. Idag har Varbergs kommun inget krav på parkeringsnorm för cykel, vilket innebär att det blir svårt att hantera i ett bygglov.

För att få lite grepp om vilka ytor en parkeringsplats tar i anspråk är det lättare att göra en jämförelse med siffror och referensobjekt. För en bilparkering krävs, med tillhörande vändyta, 25 m². Det är ungefär lika stort som en studentlägenhet i korridorboende. För att jämföra storleken mellan bil- och cykelparkering ryms det på ytan av en bilparkering ca 20 st cyklar.

Gällande normer i Varbergs kommun från 1980, reviderade 1989

Markanvändning	Utan samnyttjande	Med samnyttjande
Normallägenhet	11	7
Servicelägenheter o.d	7	4
Kontor	18	11
Post, bank	28	17
Butiker, livsmedel	40	24
Butiker övriga	30	18
Restaurang	70	42
Hotell	30	17
Industri, service, hantverk	15	9
Skola, LMH	5	3
Samlingslokal*	100	40

Siffrorna baseras på norm/1000m² BTA. * innebär att särskild utredning är önskvärd.

Normförslag för centrum från parkeringsutredningen 2009

Markanvändning	Boende/Sysselsatta	Besökande
Normallägenhet	10	1
Studentlägenhet	5	0,5
Kontor	12	3
Post, bank	12	6
Butiker	5	30
Restaurang	5	45
Hotell	0,3/anställd	0,65/gästrum
Skola	0,3/anställd	-
Samlingslokal	-	0,1/sittplats

Alla siffror baseras på norm/1000 m² BTA där inget annat anges.

Andra kommuner, flerbostadshus

Kommun	Stadskärna	Innerstad	Ytterstad	Cykel
Växjö, 2009, ca 82000 inv	0,5/lägenhet	i.u	i.u	2/lägenhet
Skövde, 2010, ca 51000 inv	8/1000m ² BTA	12/1000m ² BTA	*	2,5/lägenhet
Eskilstuna, 2006, ca 95000 inv	7, inklusive 1 för besökande	10,8, inklusive 1 för besökande	11,7, inklusive 1 för besökande	2/lägenhet
Falkenberg, remissförslag 2010, ca 41000 inv	8/1000m ² BTA	11/1000m ² BTA	11/1000m ² BTA	25/1000m ² BTA
Ljungby, 2009, ca 27000 inv	9/1000m ² BTA	i.u	i.u	i.u
Borås, 2006, ca 134000 inv	7,5/1000m ² BTA	8,5/1000m ² BTA	12/1000m ² BTA	baseras på lgh stor- lek, 1,5-4,5/ lägenhet
Trelleborg, 2007, ca 42000 inv	11/1000m ² BTA	12,5/1000m ² BTA	*	2,2/lägenhet
Örebro, 2006, 135000 inv	7,5/1000m ² BTA	8,5/1000m ² BTA	12	2,5 inklusive gästparkering
Vellinge, 2007, ca 32000 inv	1,3/lägenhet	i.u	i.u	i.u
Landskrona, 2009, 41000 inv	0,9/lägenhet	1,1	*	2,3-2,1, inom resp. utanför stadskärnan
Varberg, 1989, ca 57000 inv	1,1/ 1000 m² BTA	ingen norm	ingen norm	ingen norm

Tabellen visar Varbergs parkeringsnorm för Flerbostadshus jämfört med några andra kommuner. För kommunerna redovisas året parkeringsnormen antagits samt dagens ungefärliga invånarantal för hela kommunerna. En stjärnmarkering talar om att föregående siffra antas gälla då inget annat angivits. i.u innebär att uppgift saknas.

Andra kommuner, kontor

Kommun	Stadskärna	Innerstad	Ytterstad	Cykel
Växjö, 2009, ca 82000 inv	15	i.u	i.u	12
Skövde, 2010, ca 51000 inv	8	12	*	18 & 13, inom resp. utanför stadskärnan
Eskilstuna, 2006, ca 95000 inv	15,3	15,3	18	10 & 7, inom resp. utanför stadskärnan
Falkenberg, remissförslag 2010, ca 41000 inv	18	21	21	10
Ljungby, 2009, ca 27000 inv	15	i.u	i.u	i.u
Borås, 2006, ca 134000 inv	11	17	23	18
Trelleborg, 2007, ca 42000 inv	19	22	*	0,5/anställd inklusive gästparkering
Örebro, 2006, 135000 inv	11	17	23	18 eller 0,4/anställd (exkl. gästparkering)
Vellinge, 2007, ca 32000 inv	30	i.u	i.u	i.u
Landskrona, 2009, 41000 inv	12	18,5	*	15,5 & 9, inom resp. utanför stadskärnan
Varberg, 1989, ca 57000 inv	18/ 1000 m² BTA	ingen norm	ingen norm	ingen norm

Tabellen visar Varbergs parkeringsnorm för kontor jämfört med några andra kommuner. För kommunerna redovisas året parkeringsnormen antagits samt dagens ungefärliga invånarantal för hela kommunerna. Siffrorna baseras på norm/1000 m² BTA. En stjärnmarkering talar om att föregående siffra antas gälla då inget annat angivits. i.u innebär att uppgift saknas.

Konsekvenser

En revidering av parkeringsnormen enligt förslaget leder eventuellt till följande konsekvenser. Många positiva konsekvenser är något som uppstår på längre sikt då parkering och bilkörning är starkt kopplad till resevanor som tar tid att förändra eller bryta.

Kortsiktigt positiva konsekvenser:

- Främjar miljön, minskade CO₂ utsläpp och particklar men även buller.
- Vid ny exploatering och/eller förtätning kan boendekostnaderna sänkas med minskat krav på parkering. En fastighet som exploateras med många bostäder kräver även många parkeringsplatser, framförallt om dessa läggs under marken ökar kostnaden för varje bostad. På detta sätt skapas en mer integrerad stad som möjliggör boende för en bredare grupp människor.

Långsiktigt positiva konsekvenser:

- Minskning av biltrafik i centrum på längre sikt, normen ger tydliga signaler om att biltrafiken i stadskärnan ska minska. Även stadsmiljön förändras till det bättre då utformningen av stads-/gaturummet minskar fokus på bilen och bilanvändandet.
- Minskad uppmuntran till bilanvändning genom sänkt parkeringsnorm. Det upplevs besvärligare att använda bilen samtidigt som andra trafikslag kan prioriteras upp.
- Främjar cykelanvändandet, bra och lättillgängliga parkeringsplatser för cykel nära entréer, särskilt med väderskydd, bidrar till ett ökat cykelanvändande. Med ökat användande av cykel och minskad biltrafik ökar folkhälsan genom friskvård, ren luft och tystare miljö.

Negativa konsekvenser:

- Negativ miljöeffekt, för få och otillgängliga parkeringar med tidsbegränsning kan skapa onödigt användande av bilen om det är svårt att hitta plats eller om platsen är tidsbegränsad och bilen måste flyttas. Det senare avser främst boendeparkering.
- En för låg norm kan resultera i för få parkeringsplatser som innebär en risk för att gator och andra parkeringsytor, tänkta för gäster/besökande, tas i anspråk av boende och verksamheter.
- En sänkning av normen kan skapa för få parkeringsplatser om en utveckling av bilar sker som i sin tur ökar bilinnehavet, t.ex. genom teknik, ekonomi, och drivmedel. Denna risk är starkt kopplad till hur prioriteringen mellan olika trafikslag inom en kommun/stad.

tur och tillgång på parkeringsplatser underlättas ett användande samtidigt som få bra transportalternativ finns.

Efterkommande krav:

- Ökade investeringskrav på kollektivtrafiken för att erbjuda transportalternativ. Fler avgångar, fler timmar på dygnet, bra hållplats-/stationslägen, enkelt vid ev. byten, pendlar och cykelparkeringar.
- Ökade krav på parkeringsplatser för gästparkering, framförallt handel, i angränsning till stadskärnan. Kommunen måste se till att det finns goda och tillräckliga parkeringsmöjligheter i utkanten av stadskärnan.
- Parkering på allmän plats måste samordnas med parkeringsnormerna, tider, prissättning, möjlighet. Detta sker lämpligtvis i samband med att den pågående parkeringsutredningen tas fram. Det är tekniskt och ekonomiskt bättre att bygga bostäder och verksamheter, ej störande, i centrala staden.

Är bilen den som är högst prioriterad genom vägstruk-



Bildkälla: Life magazine



**Varbergs
kommun**

Postadress: Varbergs kommun, 43280 Varberg

Telefon växel: 0340-880 00

e-post: ks@varberg.se