TIMRÅ KOMMUN

Kallelse Kultur- och tekniknämnden

Plats och tid: Timrå Ridstadion 2026-06-10 kl. 08:00

Sammankallande: **Markus Sjöström,** ordförande

Ledamöter	Ersättare
Markus Sjöström (M)	Oskar Andersson (M)
Cecilia Edholm (S)	Christer Brodén (S)
Johan Engström Lockner (S)	Göran Ljungblom (S)
Marie Lodin (S)	Leif Söderberg (S)
Elisabeth Svahn (S)	Emma Styf (S)
Krister Jonsson (M)	Stefan Strandlund (M)
Roger Nordén (T)	Eduardo Villanueva Pinto (V)
Simone Österlund (T)	Anders Borg (T)
Ove Andersson (SD)	Glenn Westling (SD)
Jörgen Lindholm (SD)	Hampus Vallin(SD)
Mariette Assira (KD)	Lilian Lagergren Johansson (C)

Ärendelista

Punkt	Ärende	Ärendemening
1		Utse justerare
2		Fastställa ärendelista
3	KTN/2026:477	Revidering av delegationsordning för kultur- och tekniknämnden 2026-07-01
4	KTN/2026:478	Revidering av riktlinjer för verksamhet väg och trafik
5	KTN/2026:469	Revidering av riktlinjer för föreningsbidrag
6	KTN/2026:228	Vivstamon 1:17 - Ändring av detaljplan för värdshustomten
7	KTN/2025:599	Revisionsrapport "Grundläggande granskning av kultur- och tekniknämnden" 2026
8	KTN/2026:371	Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) - Kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid)
9	KTN/2026:372	Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) - Hastighetssänkning vid Bredsjön
10	KTN/2026:373	Ledamotsinitiativ från Glenn Westling (SD) - Asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset
11	KTN/2026:378	Medborgarförslag - Innebandyplan utomhus (KS/2026:181)
12	KTN/2026:423	Återvinningsstationer 2027

Punkt	Ärende	Ärendemening
13	KTN/2025:602	Intern kontroll - Uppföljningsrapporter
14	KTN/2026:1	Delegationsbeslut
15	KTN/2026:2	Anmälningsärenden
16	KTN/2026:3	Ekonomiska rapporter ***(handlingar skickas senare)***

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-06-02	KTN/2026:477

Revidering av delegationsordning för kultur- och tekniknämnden 2026-07-01

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Revidera Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden, fastställd av kultur- och tekniknämnden 2024-05-22 § 50 samt reviderad 2024-12-18 § 109 och 2026-04-29 § 25, fr o m 2026-07-01.

Ärendet

Kultur- och tekniknämnden beslutade 2024-05-22 fastställa Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden fr o m 2024-06-01. Kultur- och tekniknämnden beslutade även om revidering 2024-12-18 från 2025-01-01 samt 2026-04-29 från 2026-05-01.

Kultur- och teknikförvaltningen har upprättat ett förslag till reviderad delegationsordning för kultur- och tekniknämnden fr o m 2026-07-01. Revideringar har markerats med rosa och gul färg i ändringsförslaget.

Beslutsunderlag

Nuvarande delegationsordning 2026-05-01
Förslag ändringar delegationsordning 2026-07-01
Delegationsordning 2026-07-01

Protokollsutdrag till:
Delegater

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

TIMRÅ KOMMUN

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation

Regler (Författningssamlingen)
Reglementen
Arbetsordning
Bolagsordning
Ägardirektiv
Delegationsordning
Föreskrifter
Taxor och avgifter

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Regler	2024-05-22 § 50	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2026:308	2026-04-29 § 25	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation 1

1. Om delegation 3

1.1. Delegationens syfte 3

1.2 Vilka beslut kan delegeras? 3

1.3 Vilka beslut kan inte delegeras? 4

1.4 Vidaredelegation 4

1.5 Beslutsfattande 4

1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen 5

1.7 Anmälan av delegationsbeslut 7

1.8 Överklaganden 7

1.9 Laglighetsprövning 7

1.10 Förvaltningsbesvär 8

1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling 8

1.12 Andra delegationsdokument 8

2. Förkortningar m m 9

2.1. Delegater 9

2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar 9

3. Brådskande ärenden 9

4. Administrativa ärenden 9

5. Personalärenden 11

6. Avtal och ekonomi 12

7. Verksamhetsärenden 14

1. Om delegation

1.1. Delegationens syfte

En nämnd har till uppgift att fatta ett stort antal beslut. Det är praktiskt omöjligt att kultur- och tekniknämnden fattar beslut i samtliga ärenden som faller inom ansvarsområdet. Kultur- och tekniknämnden är en kommunal nämnd och syftet med att nämnders beslutanderätt kan delegeras är att avlasta från löpande rutinärenden. Tanken är att kultur- och tekniknämnden ska kunna ägna mer tid och uppmärksamhet åt frågor av större betydelse samt att leda och följa upp förvaltningens arbete utifrån uppdrag, mål och budget. Ökad delegering av befogenheter till de anställda är också ett viktigt medel för att förbättra service och handläggningstider samt effektiviteten inom förvaltningen.

Delegering innebär överföring av beslutanderätt från en nämnd till ett arbetsutskott, en ledamot eller ersättare eller en anställd som är underställd nämnden. En nämnds rätt att besluta om delegation regleras dels i kommunallagen (2017:725), KL, och dels i speciallagstiftning. Av delegationsordningen framgår vilka beslut som ska återrapporteras/anmälas. Ambitionen är att kultur- och tekniknämnden i fortsättningen ska fastställa delegationsordningen i samband med mandatperiodens början för att sedan uppdatera denna under hela mandatperiodens gång.

1.2 Vilka beslut kan delegeras?

Rätten att delegera är inriktad på ett beslutsfattande där det finns ett utrymme för överväganden och bedömningar, dock utan att detta utrymme är forum för politiska värderingsfrågor, t.ex. myndighets-utövning som inte är av principiell natur och verkställande av kommunfullmäktiges och kommun-styrelsens beslut. Genom delegation effektiviseras den kommunala förvaltningen och medborgarna ges en bättre service. Bestämmelser om delegering av ärenden inom en kommunal nämnd finns i 6 kap 37-41 §§ KL.

Enligt 6 kap 37 § KL får en nämnd uppdra åt

- presidiet
- ett arbetsutskott
- en ledamot eller ersättare
- en anställd enligt 7 kap 5-8 §§

att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller grupp av ärenden.

Enligt 6 kap 39 § KL får en nämnd uppdra åt

- ordföranden, eller en annan ledamot som nämnden har utsett, att besluta på nämndens vägnar i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

1.3 Vilka beslut kan inte delegeras?

I följande slag av ärenden får beslutanderätten med stöd av 6 kap 38 § KL inte delegeras:

- ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
- framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
- ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
- ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden
- ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Det är dock tillåtet att delegera ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda av principiell beskaffenhet som enligt specialförfattning får delegeras till arbetsutskott.

1.4 Vidaredelegation

Nämnden kan enligt 7 kap 6 § KL besluta att ge förvaltningschefen, rätt att delegera vidare sin beslutanderätt till en annan anställd (delegat). I delegationsordningen anges detta med tillägget ”med rätt till vidaredelegation”. Enbart uppgifter som delegerats till förvaltningschef med sådan befogenhet kan delegeras vidare. Delegationsuppgifter till övriga delegater kan inte delegeras vidare. Nämnden är ytterst ansvarig för verksamheten och ska alltid veta vem som har rätt att fatta vilka beslut.

1.5 Beslutsfattande

Delegationen innebär att beslutsrätten i de i delegationsordningen angivna ärendena överlämnats till delegaten som träder i nämndens ställe. Beslut fattas sålunda på nämndens vägnar och har samma rättsverkan som beslut fattade av nämnden i plenum.

Nämnden kan när som helst återkalla en delegation. Detta kan göras generellt eller i ett särskilt ärende. Nämnden kan också genom eget handlande föregripa ett beslut i ett enskilt ärende, genom att själv ta över ärendet och besluta. Däremot kan nämnden inte ändra ett beslut som redan är fattat av en delegat. Delegationen

innebär att beslutsfattaren beslutar i nämndens ställe. Om nämnden anser att en delegat inte fullgjort sina uppgifter enligt nämndens intentioner kan nämnden däremot återkalla delegationen.

Den som enligt denna delegationsordning har behörighet att fatta ett beslut är också behörig att verkställa beslutet. Det innebär att delegaten är behörig att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra beslutet.

Delegerad beslutanderätt ska utövas i överensstämmelse med gällande författningar samt kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämndens styrdokument och rymmas inom ramen för anslagna medel. Ärenden delegerade till nämndens ordförande beslutas vid förhinder av denna av vice ordföranden.

Vid förfall för delegater i övrigt övertas beslutanderätten

- av den som förordnats som vikarie på delegatens tjänst
- om vikarie inte har förordnats, av den som enligt uppdragsbeskrivning är närmaste chef
  för delegaten.

Som allmän princip bör dock gälla att ersättare inte bör besluta i viktigare ärenden om beslut utan negativa effekter på verksamheten kan anstå tills delegaten återkommer.

Den som är jävig i ett visst ärende får inte besluta i det eller ens delta i handläggningen. Bestämmelser om jäv finns i 6 kap 28–32 §§ KL. Om en delegat är jävig överlämnas ärendet för avgörande till närmaste chef eller nämnden.

1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen

Ärenden av ren verkställighetskaraktär upptas inte i en delegationsordning. Verkställighet innebär att beslutet i fråga följer av tidigare fattade beslut, gällande avtal eller lag/förordning. Det ska i sammanhanget inte finnas utrymme för självständiga överväganden och beslutet kan inte överklagas.

Verkställighetsåtgärder är sådana som fattas i det dagliga arbetet och som styrs av regler, riktlinjer, arbets- och rutinbeskrivningar.

Verkställighetsåtgärder är exempelvis:

- att debitera enligt gällande taxa,
- att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra ett redan fattat beslut

- att företräda kommunens uttalade intressen, som följer av beslutade planer och riktlinjer, i samråd med myndigheter (ex. lantmäteriet, domstolsförhandlingar m.m.)
- att godkänna att information är korrekt eller underlag tillräckliga, exempelvis att grundkarta godkänns eller av att ett projekteringsunderlag är tillräckligt
- att träffa avtal, avyttra och förvärva varor och tjänster till ringa kostnad - belopp under 100.000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas därmed som verkställighet
- Representation, deltagande på utbildning och uppvaktning – för förtroendevalda kommunstyrelsens ordförande, för anställda ansvarig chef
- Åtgärder som följer av arbetsrättslagstiftning och gällande avtal (exempelvis samverkansavtal) som inte regleras av delegation inom område 5. Personal i denna ordning
- Underrätta annan myndighet när lag föreskriver det
- Begäran om hjälp/handräckning från polis för att möjliggöra tillträde och åtgärder
- Överlämna/översända handlingar i ett överklagat ärende till överprövande myndighet
- Vidta inkassoåtgärder eller begära anstånd med betalning av faktura
- Bokföringsmässiga avskrivningar av fordran som bedöms som osäker eller har gett förlust, ska dock bygga på god revisionssed
- Ledighetsförklaring inom fastställd budgetram samt visstidsanställningar inom budgetram
- Beslut avseende arbetets utförande inkluderat arbetstider, ledighet, lönesättning och lönerevision, resultat- och utvecklingssamtal, arbetsgivarens förkortning av uppsägningstid på medarbetarens begäran, allt enligt lagstiftning och personalpolitiska riktlinjer
- Beslut om kompetensutvecklingsinsatser och tjänsteresor, ordföranden ansvarar för nämnd och respektive chef för övriga medarbetare
- Beslut om användandet av egen bil i tjänsten
- Undertecknande av pensionsbrev som beräknas av KPA Pension AB och som följer av pensionsavtal eller beslut av annat behörigt organ
- Beslut att gå ut på samråd och granskning i enlighet med inriktningen i planbeskedet/planuppdraget

Delegationsordningen ska inte heller uppta ärenden som någon enligt någon viss författning (det statliga uppdraget) ska besluta i autonomt.

Inte heller ingår upprättandet av beslutsförberedande underlag i delegationsordningen, såsom tilldelningsbeslut i upphandlingar, fackliga förhandlingar eller samverkansprotokoll. Förhandlingsskyldigheten enligt medbestämmandelagen ska fullgöras innan beslut fattas, vilket varje delegat ansvarar för enligt denna ordning.

Ärenden som är av principiell natur eller som enligt författning inte får delegeras finns självfallet inte heller upptagna i delegationsordningen då ärendena ska avgöras av nämnden.

1.7 Anmälan av delegationsbeslut

Enligt 6 kap 40 § KL ska nämnden besluta i vilken utsträckning beslut som har fattats med stöd av uppdrag enligt 37 § ska anmälas till den. Beslut som inte anmäls ska protokollföras särskilt, om beslutet får överklagas enligt bestämmelserna i 13 kap. Delegationsbeslut i brådskande ärenden enligt 39 § ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Nämnden beslutar i särskilt beslut vilka delegationsbeslut som ska anmälas till nämnden med stöd av 6 kap 40 § KL. De delegationsbeslut som nämnden beslutar att inte anmäla till nämnden ska tillkännages på kommunens anslagstavla enligt 8 kap 10 §.

Alla beslut som har fattats med stöd av delegation från nämnden ska anmälas till nämnden vid närmast påföljande nämndssammanträde. Alla beslut som har fattats med stöd av vidaredelegation från Förvaltningschef ska först anmälas till Förvaltningschef och sedan till nämnden vid närmast påföljande nämndsammanträde. Vid anmälan av delegationsbeslut är det viktigt att man genom nämndens protokoll kan identifiera varje delegationsbeslut med hänsyn till bl.a. möjligheten att överklaga besluten och för att delegationsbeslut ska kunna vinna laga kraft.

Syftet med anmälningsskyldigheten är dels att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov, dels att se till att beslutet vinner laga kraft. Ett kommunalrättsligt beslut vinner laga kraft efter tre veckor räknat från den dag då det tillkännagavs på anslagstavlan att protokollet över beslutet justerats. Vad gäller beslut som fattats med stöd av delegation räknas klagotiden från den dag då anslag skett avseende justering av protokoll från det sammanträde vid vilket beslutet anmäldes till nämnden.

1.8 Överklaganden

Delegationsbesluten kan överklagas på samma sätt som nämndens beslut d.v.s. antingen med stöd av 13 kap KL genom laglighetsprövning eller med stöd i specialförfattning genom förvaltningsbesvär. Ett beslut överklagas skriftligt.

1.9 Laglighetsprövning

Överklaganden enligt laglighetsprövningsinstitutet ska ske inom tre veckor från den dag då justering tillkännagivits på kommunens officiella anslagstavla av protokollet

från det sammanträde, då delegationsbeslutet anmäldes. Beslutsfattaren har ingen skyldighet att bifoga anvisning om hur man begär laglighetsprövning.

Överklagandet ska inges av klaganden direkt till Förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten kan endast pröva lagligheten men inte lämpligheten i ett beslut. Rätten kan upphäva det överklagade beslutet men inte sätta något annat beslut i dess ställe.

1.10 Förvaltningsbesvär

Bestämmelserna om laglighetsprövning gäller inte om det i en specialförfattning anges hur beslut enligt denna författning ska överklagas. Det blir då fråga om förvaltningsbesvär. Vissa beslut kan överklagas till andra myndigheter, vissa beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut om att inte lämna ut en allmän handling eller uppgifter i en allmän handling kan överklagas till Kammarrätten.

Överklagande genom förvaltningsbesvär ska ske inom tre veckor från den dag då klaganden fått del av beslutet. Överklagandet ska inges till den myndighet som har meddelat beslutet, vilken i sin tur med eget yttrande överlämnar ärendet till anvisad överinstans senast inom en vecka. Har överklagandet kommit in för sent ska beslutsfattaren fatta ett avvisningsbeslut, som i sin tur är överklagbart.

Vissa typer av kommunala beslut kan överklagas till Länsstyrelsen, däribland detaljplaner enligt plan- och bygglagen. Bara den som beslutet angår, det vill säga den som är part i ärendet kan överklaga med förvaltningsbesvär, till exempel den som är berörd av detaljplanen i fråga.

Vid förvaltningsbesvär prövas både lagligheten och lämpligheten av det överklagade beslutet. Prövningsinstansen kan sätta ett nytt beslut i det tidigare beslutets ställe.

1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling

Ett beslut som lagen om offentlig upphandling (LOU) är tillämplig på får inte överklagas genom laglighetsprövning. En leverantör kan istället begära överprövning vid förvaltningsrätt av en pågående upphandling. När kommunen har meddelat tilldelningsbeslut i en upphandling inträder en avtalsspärr om minst 10 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats elektroniskt och om minst 15 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats på annat sätt. Avtalsspärren innebär både ett förbud mot att ingå avtal och en bortre tidsgräns för när en leverantör senast kan ansöka om överprövning av upphandlingen.

1.12 Andra delegationsdokument

Delegationsfrågor gällande arbetsmiljöområdet inklusive säkerhetsarbete, brandskydd m.m. finns i särskilda dokument tillgängliga på respektive förvaltning.

2. Förkortningar m m

2.1. Delegater

I denna delegationsordning anges delegaten via befattningsbenämning. Beslutanderätten följer med befattningen och är således inte bunden till namngiven person.

2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar

Chefsbefattningarna benämns olika. Vissa chefer har nivåtitlarna avdelningschef, enhetschef och sektionschef och övriga har annan titulatur. I chefsnivåerna ingår följande befattningar för kultur- och tekniknämnden: förvaltningschef, verksamhetschef och arbetsledare.

3. Brådskande ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för brådskande ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
3.1	Ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas	Ordförande		6 kap 39 § KL	Beslut ska anmälas vid nästa sammanträde

4. Administrativa ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för administrativa ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
4.1	Delgivning med kultur- och tekniknämnden	Ordförande	Förv.chef		
4.2	Yttranden med anledning av att beslut fattade på delegation överklagats	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.			Ska kunna delegeras till ursprunglig beslutsfattare
4.3	Rättidsprövning – pröva om skrivelse med överklagande	Förv.chef med rätt till		24 § Förvaltningslagen	Förvaltningsrätten prövar

	inkommit i rätt tid och avvisa överklagan som kommit in för sent	vidaredeleg.		1986:223	om beslut som överklagas genom laglighetsprövning har inkommit i rätt tid
4.4	Ompröva/rätta överklagat beslut som fattats på delegation som är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska myndigheten ändra beslutet. Även beslut att rätta beslut som är förenat med en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel, räknefel eller liknande förbiseende.	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		26-27 §§ Förvaltningslagen 1986:223	Får bara göras om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Innan rättelse sker ska den som är part få tillfälle att yttra sig, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild och åtgärden inte är obehövlig
4.5	Prövning av beslut om utlämnande av allmän handling samt beslutande om villkor i samband därmed	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		Tryckfrihetsförordningen (TF) och offentlighets- o sekretesslagen (OSL), särskilt 6 kap 3§	Förvaltningsbesvär
4.6	Beslut om gallring av allmänna handlingar, när bestämmelse om gallring eller gallringsplan saknas	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		10 § Arkivlagen	Gallring görs i övrigt med verkställighet enligt gällande dokumenthanteringsplan
4.7	Ingå personuppgiftsbiträdesavtal, uppdatera register över	Förv.chef		Dataskyddsförordningen	

	personuppgiftsbehandlingar samt fatta beslut om att rätta eller radera personuppgifter enligt GDPR				
4.8	Upprätta skrivelser och andra handlingar av mindre vikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning Trafikingenjör		

5. Personalärenden

Enligt reglemente 3 § har kultur- och tekniknämnden personalansvaret för all anställd personal inom nämndens verksamhetsområden. Nämnden har bl a att anställa och entlediga samtliga befattningshavare med undantag för förvaltningschef.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för personalärenden enligt nedan:

Nr	**Ärendetyp**	**Delegat**	**Vidare-delegation**	**Lagrum**	**Kommentar**
5.1	Anställa personal a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	Förv.chef b) med rätt till vidare-delegation	b) övrig personal timanställda: Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare		Personaladministrativa beslut så som lön, ledighet, uppsägning och övriga anställningsvillkor som följer av lag, avtal och kommunens riktlinjer betraktas som verkställighet. Visstids- och timanställningar inom budget är verkställighet.
5.2	Disciplinära åtgärder	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		Samverkan enligt samverkansavtal betraktas som verkställighet
5.3	Förordnande av tf.	Förv.chef			Visstids- och tim-

	a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	b) med rätt till vidare-delegation			anställningar inom budget är verk-ställighet.
5.4	Förvaltningens organisation	Förv.chef			
5.5	Tjänstledighet som inte följer av lag eller avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.			Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.

6. Avtal och ekonomi

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för avtal och ekonomiärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
6.1	Underteckna avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden eller vid förfall för denne vice ordförande och signeras av förvaltningschefen eller annan anställd som nämnden beslutar	Ordförande		Reglemente nämnder	För kultur- och tekniknämnden signerar förvalt-ningschefen
6.2	Vid upphandling gällande av KF beslutade namngivna investeringsobjekt som förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut	Ordförande Förv.chef			
6.3	Vid upphandling gällande av KF beslutade ej namngivna investeringar (potter) som förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut	Förv.chef			

6.4	Tilldela förvaltningschef den högsta beloppsnivån för attest med delegation att utse beslutsattestanter inom förvaltningen samt belopps-nivåer för attest inkluderat att tillfälligt höja beloppsnivåer för attest	Förv.chef			
6.5	Beslut att ingå avtal inom nämndens verksamhets-område och givna uppdrag som kan generera en kostnad inom ramen för varje delegats attesträtt – med rätten att ingå avtal följer rätten att säga upp och häva avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare fastighet Ansvarig avfall och återvinning	VROB Upp-handling	Ingår att fatta tilldelningsbeslut och teckna upp-handlingskontrakt, belopp under 100 000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas som verkställighet
6.6	Avyttra material som inte längre är användbart inom verksamheten inom ramen för varje delegats attesträtt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		Under 100 000 kr betraktas det som verkställighet
6.7	Omdisposition av medel inom kultur- och teknik-förvaltningens budgetram	Förv.chef			
6.8	Avskrivning av fodringar inom nämndens verksamhets-område	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning		Ej påverkbara avskrivningar inom budget är verkställighet
6.9	Utbetalning av ersättning då skadeståndsskyldighet föreligger och kommunens ansvarsförsäkring är tillämplig. (Ersättning kan högst utgå med belopp som motsvarar självrisken enligt ansvarsförsäkringen).	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		

7. Verksamhetsärenden

Enligt reglemente 2 § har kultur- och tekniknämnden att:

- Förvalta kommunens fastigheter och vid behov anskaffa verksamhetslokaler och i mån av beslut verkställa nybyggnationer och större om- och tillbyggnader samt mot hyra eller annan ersättning upplåta lokaler/fastigheter och tillhandahålla lokalvård
- Förvalta och sköta kommunens skogsbruksfastigheter och övrig mark, samt svara för utarrendering av mark, jakt- och fiskerätter, utarrendering av mark kräver hörande av kommunstyrelsen innan arrendeavtal upprättas, avslutas eller förlängs
- Företräda kommunen som markägare i samband med ledningsrättsåtgärder
- Svara för avfall och återvinning i kommunen och sköta vägar, gator och allmänna parkeringar samt industrispår
- Ansvara för och bedriva verksamhet vid kommunens slamlaguner
- Ansvara för drift och verksamhet av kommunens anläggningar för idrotts- och fritidsverksamhet, skötsel av parker, bad- och lekplatser, där annat inte föreskrivs i upprättat avtal med annan part
- Ansvaret för det som föreskrivs i lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor
- Ansvara för bidrag till föreningar, studieorganisationer och samlingslokaler
- Bedriva biblioteksverksamhet
- Bedriva barn- och ungdomsverksamhet samt allmänkulturell verksamhet genom olika projekt och program
- Anordna kulturskolverksamhet
- Ha övergripande ansvar för kulturmiljöfrågor
- Ansvara för kommunens konstinnehav
- Erbjuda kommunmedborgarna en meningsfull och stimulerande kultur- och fritidsverksamhet så att dessa utvecklas och trivs med att bo och leva i kommunen
- Ansvara för att kommunens behov av försäkringsskydd är tillgodosett

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning utarrendera, uthyra eller på annat sätt upplåta anläggningar och lokaler som tillhör kommunen och som faller under nämndens förvaltning.

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning ingå avtal om förhyrning av lokaler och mark.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för verksamhetsärenden enligt nedan:

A: Avfall och återvinning

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.A.1	Beslut om anvisning för kärlplacering	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.2	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.3	Beslut om rätt att ändra fastighets avfallsabonnemang under en period tills rättning skett av fastighetsinnehavare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 1.6.3 Felsortering	
7.A.4	Beslut om rätt att ändra volymer och hämtningsintervall i fastighets avfallsabonnemang för förpackningar som samlas in utan kostnad för fastighetsinnehavaren	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 3.3 Flerfamiljs-hus och samfällig-heter	
7.A.5	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för permanentbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.6	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för fritidsbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.7	Beslut om uppehåll i hämtning av avfall från fastighets avloppsanläggning	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	

7.A.8	Beslut om särskilda avgifter i enlighet med grunderna i avfallstaxan och 27 kap 6 § Miljöbalken avs hämtning med andra metoder än de som är beskrivna i avfalls-taxan eller där förhållandena väsentligt avviker från vad som är normalt	Förv.chef		Föreskrifter om avfalls-hantering. Miljöbalken.	

B: Väg och trafik

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.B.1	Beslut om tillstånd för ny eller ändrad anslutning till gata eller väg	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Arbetsledare väg Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Efter hörande av KS och MBN
7.B.2	Beslut om dispens för körning på vägar med nedsatt bruttovikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Arbetsledare väg Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.3	Beslut om tillstånd för utplacering av flyttbara farthinder	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.4	Beslut om utfärdande av grävtillstånd	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Arbetsledare väg Trafikingenjör Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Riktlinjer för grävning i Timrå kom-muns mark Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.5	Beslut om trafikanordningsplan	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandlägg. Verks.chef teknik	Vägmärkes-förordningen Riktlinjer för	

			Verks.chef invest.	verksamhet väg och trafik	
7.B.6	Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.7	Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid nedsättning av bruttovikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.8	Beslut om dispenser avseende bred, lång eller tung transport	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.9	Beslut om dispens för körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.10	Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.11	Beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Förvchef med rätt till vidaredeleg.	Trafikhandläggare Trafikingenjör Teknisk samordnare fastighet Verks.chef teknik	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	

7.B.12	Beslut om flyttning och skrotning av fordon	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Lag/förordning om flyttning av fordon. Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.13	Beslut avseende inkomna bestridanden av kontrollavgift på kommunal kvartersmark eller kvartersmark vilken kommunen förfogar över genom avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamhetschef teknik	Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP	

C: Fastighet

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.C.1	Underteckna markupplåtelseavtal och värderingsprotokoll avseende markkabel och nätstation i Timrå kommuns mark	Ordförande		Reglemente	Ledningar för starkström och mellanspänning efter hörande av KS
7.C.2	Ingå avtal om förhyrning av mark med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.3	Utarrendering av kommunens mark med högst 5 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.4	Ingå avtal om förhyrning av lokaler med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.5	Uthyrning och upplåtelse av lokaler och anläggningar i a) industri- och affärsfastig-	Förv.chef e) f) g) med rätt till	e) Administratör d) f) g) Arena-samordnare	Reglemente	a) b) Efter hörande av KS c) Avs förhyrda

	heter med högst 3 år i sänder b) fritidsanläggningar med högst 5 år i sänder c) kommunala och förhyrda fastigheter till kommunens egna verksamheter d) uthyra och fastställa hyres-belopp för speciella arrange-mang på fritidsanläggningar e) garage- och motorvärmar-platser f) korttidsuthyrning av lokaler, fritidsanläggningar och skollokaler efter skolans verksamhetstid g) torgplatser inkl scen	vidaredeleg.			fastigheter har hörande av KS redan skett enl 7.C.4 c) e) f) g) Debiteras enligt fast-ställd hyra/ taxa och är verkställighet
7.C.6	Fastställa taxa för Timrå simhall	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Enhetschef arenaområdet		

D: Kultur och fritid

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.D.1	Beslut om registrering i föreningsregistret	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.2	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; barn- och ungdomsföre-ningar, fritidsanläggningar, föreningar av social karaktär, studieförbund, kulturföre-ningar, kulturarrangemang samt avsatta medel enligt	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag Drogpolicy	

	avtal; skötsel av lekplatser, badplatser mm				
7.D3	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; bidrag till särskilda insatser upp till 1 basbelopp samt avsatta medel enligt avtal; samlingslokaler, idrotts-anläggningar mm	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.4	Beslut om registrering av lotteri	Förv.chef	Verks.chef kultur och fritid	6 kap 9 § Spellagen	

TIMRÅ KOMMUN

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation

Regler (Författningssamlingen)
Reglementen
Arbetsordning
Bolagsordning
Ägardirektiv
Delegationsordning
Föreskrifter
Taxor och avgifter

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Regler	2024-05-22 § 50	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2026:308	2026-04-29 § 25	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation....1
1. Om delegation....3
1.1. Delegationens syfte....3
1.2 Vilka beslut kan delegeras?....3
1.3 Vilka beslut kan inte delegeras?....4
1.4 Vidaredelegation....4
1.5 Beslutsfattande....4
1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen....5
1.7 Anmälan av delegationsbeslut....7
1.8 Överklaganden....7
1.9 Laglighetsprövning....7
1.10 Förvaltningsbesvär....8
1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling....8
1.12 Andra delegationsdokument....8
2. Förkortningar m m....9
2.1. Delegater....9
2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar....9
3. Brådskande ärenden....9
4. Administrativa ärenden....9
5. Personalärenden....11
6. Avtal och ekonomi....12
7. Verksamhetsärenden....14

1. Om delegation

1.1. Delegationens syfte

En nämnd har till uppgift att fatta ett stort antal beslut. Det är praktiskt omöjligt att kultur- och tekniknämnden fattar beslut i samtliga ärenden som faller inom ansvarsområdet. Kultur- och tekniknämnden är en kommunal nämnd och syftet med att nämnders beslutanderätt kan delegeras är att avlasta från löpande rutinärenden. Tanken är att kultur- och tekniknämnden ska kunna ägna mer tid och uppmärksamhet åt frågor av större betydelse samt att leda och följa upp förvaltningens arbete utifrån uppdrag, mål och budget. Ökad delegering av befogenheter till de anställda är också ett viktigt medel för att förbättra service och handläggningstider samt effektiviteten inom förvaltningen.

Delegering innebär överföring av beslutanderätt från en nämnd till ett arbetsutskott, en ledamot eller ersättare eller en anställd som är underställd nämnden. En nämnds rätt att besluta om delegation regleras dels i kommunallagen (2017:725), KL, och dels i speciallagstiftning. Av delegationsordningen framgår vilka beslut som ska återrapporteras/anmälas. Ambitionen är att kultur- och tekniknämnden i fortsättningen ska fastställa delegationsordningen i samband med mandatperiodens början för att sedan uppdatera denna under hela mandatperiodens gång.

1.2 Vilka beslut kan delegeras?

Rätten att delegera är inriktad på ett beslutsfattande där det finns ett utrymme för överväganden och bedömningar, dock utan att detta utrymme är forum för politiska värderingsfrågor, t.ex. myndighets-utövning som inte är av principiell natur och verkställande av kommunfullmäktiges och kommun-styrelsens beslut. Genom delegation effektiviseras den kommunala förvaltningen och medborgarna ges en bättre service. Bestämmelser om delegering av ärenden inom en kommunal nämnd finns i 6 kap 37-41 §§ KL.

Enligt 6 kap 37 § KL får en nämnd uppdra åt

- presidiet
- ett arbetsutskott
- en ledamot eller ersättare
- en anställd enligt 7 kap 5-8 §§

att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller grupp av ärenden.

Enligt 6 kap 39 § KL får en nämnd uppdra åt

- ordföranden, eller en annan ledamot som nämnden har utsett, att besluta på nämndens vägnar i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

1.3 Vilka beslut kan inte delegeras?

I följande slag av ärenden får beslutanderätten med stöd av 6 kap 38 § KL inte delegeras:

- ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
- framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
- ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
- ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden
- ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Det är dock tillåtet att delegera ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda av principiell beskaffenhet som enligt specialförfattning får delegeras till arbetsutskott.

1.4 Vidaredelegation

Nämnden kan enligt 7 kap 6 § KL besluta att ge förvaltningschefen, rätt att delegera vidare sin beslutanderätt till en annan anställd (delegat). I delegationsordningen anges detta med tillägget ”med rätt till vidaredelegation”. Enbart uppgifter som delegerats till förvaltningschef med sådan befogenhet kan delegeras vidare. Delegationsuppgifter till övriga delegater kan inte delegeras vidare. Nämnden är ytterst ansvarig för verksamheten och ska alltid veta vem som har rätt att fatta vilka beslut.

1.5 Beslutsfattande

Delegationen innebär att beslutsrätten i de i delegationsordningen angivna ärendena överlämnats till delegaten som träder i nämndens ställe. Beslut fattas sålunda på nämndens vägnar och har samma rättsverkan som beslut fattade av nämnden i plenum.

Nämnden kan när som helst återkalla en delegation. Detta kan göras generellt eller i ett särskilt ärende. Nämnden kan också genom eget handlande föregripa ett beslut i ett enskilt ärende, genom att själv ta över ärendet och besluta. Däremot kan nämnden inte ändra ett beslut som redan är fattat av en delegat. Delegationen

innebär att beslutsfattaren beslutar i nämndens ställe. Om nämnden anser att en delegat inte fullgjort sina uppgifter enligt nämndens intentioner kan nämnden däremot återkalla delegationen.

Den som enligt denna delegationsordning har behörighet att fatta ett beslut är också behörig att verkställa beslutet. Det innebär att delegaten är behörig att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra beslutet.

Delegerad beslutanderätt ska utövas i överensstämmelse med gällande författningar samt kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämndens styrdokument och rymmas inom ramen för anslagna medel. Ärenden delegerade till nämndens ordförande beslutas vid förhinder av denna av vice ordföranden.

Vid förfall för delegater i övrigt övertas beslutanderätten

- av den som förordnats som vikarie på delegatens tjänst
- om vikarie inte har förordnats, av den som enligt uppdragsbeskrivning är närmaste chef
  för delegaten.

Som allmän princip bör dock gälla att ersättare inte bör besluta i viktigare ärenden om beslut utan negativa effekter på verksamheten kan anstå tills delegaten återkommer.

Den som är jävig i ett visst ärende får inte besluta i det eller ens delta i handläggningen. Bestämmelser om jäv finns i 6 kap 28–32 §§ KL. Om en delegat är jävig överlämnas ärendet för avgörande till närmaste chef eller nämnden.

1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen

Ärenden av ren verkställighetskaraktär upptas inte i en delegationsordning. Verkställighet innebär att beslutet i fråga följer av tidigare fattade beslut, gällande avtal eller lag/förordning. Det ska i sammanhanget inte finnas utrymme för självständiga överväganden och beslutet kan inte överklagas.

Verkställighetsåtgärder är sådana som fattas i det dagliga arbetet och som styrs av regler, riktlinjer, arbets- och rutinbeskrivningar.

Verkställighetsåtgärder är exempelvis:

- att debitera enligt gällande taxa,

- att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra ett redan fattat beslut
- att företräda kommunens uttalade intressen, som följer av beslutade planer och riktlinjer, i samråd med myndigheter (ex. lantmäteriet, domstolsförhandlingar m.m.)
- att godkänna att information är korrekt eller underlag tillräckliga, exempelvis att grundkarta godkänns eller av att ett projekteringsunderlag är tillräckligt
- att träffa avtal, avyttra och förvärva varor och tjänster till ringa kostnad - belopp under 100.000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas därmed som verkställighet
- Representation, deltagande på utbildning och uppvaktning – för förtroendevalda kommunstyrelsens ordförande, för anställda ansvarig chef
- Åtgärder som följer av arbetsrättslagstiftning och gällande avtal (exempelvis samverkansavtal) som inte regleras av delegation inom område 5. Personal i denna ordning
- Underrätta annan myndighet när lag föreskriver det
- Begäran om hjälp/handräckning från polis för att möjliggöra tillträde och åtgärder
- Överlämna/översända handlingar i ett överklagat ärende till överprövande myndighet
- Vidta inkassoåtgärder eller begära anstånd med betalning av faktura
- Bokföringsmässiga avskrivningar av fordran som bedöms som osäker eller har gett förlust, ska dock bygga på god revisionssed
- Ledighetsförklaring inom fastställd budgetram samt visstidsanställningar inom budgetram
- Beslut avseende arbetets utförande inkluderat arbetstider, ledighet, lönesättning och lönerevision, resultat- och utvecklingssamtal, arbetsgivarens förkortning av uppsägningstid på medarbetarens begäran, allt enligt lagstiftning och personalpolitiska riktlinjer
- Beslut om kompetensutvecklingsinsatser och tjänsteresor, ordföranden ansvarar för nämnd och respektive chef för övriga medarbetare
- Beslut om användandet av egen bil i tjänsten
- Undertecknande av pensionsbrev som beräknas av KPA Pension AB och som följer av pensionsavtal eller beslut av annat behörigt organ
- Beslut att gå ut på samråd och granskning i enlighet med inriktningen i planbeskedet/planuppdraget

Delegationsordningen ska inte heller uppta ärenden som någon enligt någon viss författning (det statliga uppdraget) ska besluta i autonomt.

Inte heller ingår upprättandet av beslutsförberedande underlag i delegationsordningen, såsom tilldelningsbeslut i upphandlingar, fackliga förhandlingar eller samverkansprotokoll. Förhandlingsskyldigheten enligt

medbestämmandelagen ska fullgöras innan beslut fattas, vilket varje delegat ansvarar för enligt denna ordning.

Ärenden som är av principiell natur eller som enligt författning inte får delegeras finns självfallet inte heller upptagna i delegationsordningen då ärendena ska avgöras av nämnden.

1.7 Anmälan av delegationsbeslut

Enligt 6 kap 40 § KL ska nämnden besluta i vilken utsträckning beslut som har fattats med stöd av uppdrag enligt 37 § ska anmälas till den. Beslut som inte anmäls ska protokollföras särskilt, om beslutet får överklagas enligt bestämmelserna i 13 kap. Delegationsbeslut i brådskande ärenden enligt 39 § ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Nämnden beslutar i särskilt beslut vilka delegationsbeslut som ska anmälas till nämnden med stöd av 6 kap 40 § KL. De delegationsbeslut som nämnden beslutar att inte anmäla till nämnden ska tillkännages på kommunens anslagstavla enligt 8 kap 10 §.

Alla beslut som har fattats med stöd av delegation från nämnden ska anmälas till nämnden vid närmast påföljande nämndssammanträde. Alla beslut som har fattats med stöd av vidaredelegation från Förvaltningschef ska först anmälas till Förvaltningschef och sedan till nämnden vid närmast påföljande nämndsammanträde. Vid anmälan av delegationsbeslut är det viktigt att man genom nämndens protokoll kan identifiera varje delegationsbeslut med hänsyn till bl.a. möjligheten att överklaga besluten och för att delegationsbeslut ska kunna vinna laga kraft.

Syftet med anmälningsskyldigheten är dels att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov, dels att se till att beslutet vinner laga kraft. Ett kommunalrättsligt beslut vinner laga kraft efter tre veckor räknat från den dag då det tillkännagavs på anslagstavlan att protokollet över beslutet justerats. Vad gäller beslut som fattats med stöd av delegation räknas klagotiden från den dag då anslag skett avseende justering av protokoll från det sammanträde vid vilket beslutet anmäldes till nämnden.

1.8 Överklaganden

Delegationsbesluten kan överklagas på samma sätt som nämndens beslut d.v.s. antingen med stöd av 13 kap KL genom laglighetsprövning eller med stöd i specialförfattning genom förvaltningsbesvär. Ett beslut överklagas skriftligt.

1.9 Laglighetsprövning

Överklaganden enligt laglighetsprövningsinstitutet ska ske inom tre veckor från den dag då justering tillkännagivits på kommunens officiella anslagstavla av protokollet från det sammanträde, då delegationsbeslutet anmäldes. Beslutsfattaren har ingen skyldighet att bifoga anvisning om hur man begär laglighetsprövning.

Överklagandet ska inges av klaganden direkt till Förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten kan endast pröva lagligheten men inte lämpligheten i ett beslut. Rätten kan upphäva det överklagade beslutet men inte sätta något annat beslut i dess ställe.

1.10 Förvaltningsbesvär

Bestämmelserna om laglighetsprövning gäller inte om det i en specialförfattning anges hur beslut enligt denna författning ska överklagas. Det blir då fråga om förvaltningsbesvär. Vissa beslut kan överklagas till andra myndigheter, vissa beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut om att inte lämna ut en allmän handling eller uppgifter i en allmän handling kan överklagas till Kammarrätten.

Överklagande genom förvaltningsbesvär ska ske inom tre veckor från den dag då klaganden fått del av beslutet. Överklagandet ska inges till den myndighet som har meddelat beslutet, vilken i sin tur med eget yttrande överlämnar ärendet till anvisad överinstans senast inom en vecka. Har överklagandet kommit in för sent ska beslutsfattaren fatta ett avvisningsbeslut, som i sin tur är överklagbart.

Vissa typer av kommunala beslut kan överklagas till Länsstyrelsen, däribland detaljplaner enligt plan- och bygglagen. Bara den som beslutet angår, det vill säga den som är part i ärendet kan överklaga med förvaltningsbesvär, till exempel den som är berörd av detaljplanen i fråga.

Vid förvaltningsbesvär prövas både lagligheten och lämpligheten av det överklagade beslutet. Prövningsinstansen kan sätta ett nytt beslut i det tidigare beslutets ställe.

1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling

Ett beslut som lagen om offentlig upphandling (LOU) är tillämplig på får inte överklagas genom laglighetsprövning. En leverantör kan istället begära överprövning vid förvaltningsrätt av en pågående upphandling. När kommunen har meddelat tilldelningsbeslut i en upphandling inträder en avtalsspärr om minst 10 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats elektroniskt och om minst 15 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats på annat sätt. Avtalsspärren innebär både ett förbud mot att ingå avtal och en bortre tidsgräns för när en leverantör senast kan ansöka om överprövning av upphandlingen.

1.12 Andra delegationsdokument

Delegationsfrågor gällande arbetsmiljöområdet inklusive säkerhetsarbete, brandskydd m.m. finns i särskilda dokument tillgängliga på respektive förvaltning.

2. Förkortningar m m

2.1. Delegater

I denna delegationsordning anges delegaten via befattningsbenämning. Beslutanderätten följer med befattningen och är således inte bunden till namngiven person.

2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar

Chefsbefattningarna benämns olika. Vissa chefer har nivåtitlarna avdelningschef, enhetschef och sektionschef och övriga har annan titulatur. I chefsnivåerna ingår följande befattningar för kultur- och tekniknämnden: förvaltningschef, verksamhetschef och arbetsledare.

3. Brådskande ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för brådskande ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
3.1	Ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas	Ordförande		6 kap 39 § KL	Beslut ska anmälas vid nästa sammanträde

4. Administrativa ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för administrativa ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
4.1	Delgivning med kultur- och tekniknämnden	Ordförande	Förv.chef		
4.2	Yttranden med anledning av att beslut fattade på delegation	Förv.chef med rätt till			Ska kunna delegeras till ursprunglig

	överklagats	vidaredeleg.			beslutsfattare
4.3	Rättidsprövning – pröva om skrivelse med överklagande inkommit i rätt tid och avvisa överklagan som kommit in för sent	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		24 § Förvaltningslagen 1986:223	Förvaltningsrätten prövar om beslut som överklagas genom laglighetsprövning har inkommit i rätt tid
4.4	Ompröva/rätta överklagat beslut som fattats på delegation som är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska myndigheten ändra beslutet. Även beslut att rätta beslut som är förenat med en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel, räknefel eller liknande förbiseende.	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		26-27 §§ Förvaltningslagen 1986:223	Får bara göras om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Innan rättelse sker ska den som är part få tillfälle att yttra sig, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild och åtgärden inte är obehövlig
4.5	Prövning av beslut om utlämnande av allmän handling samt beslutande om villkor i samband därmed	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		Tryckfrihetsförordningen (TF) och offentlighets- o sekretesslagen (OSL), särskilt 6 kap 3§	Förvaltningsbesvär
4.6	Beslut om gallring av allmänna handlingar, när bestämmelse om gallring eller gallringsplan saknas	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		10 § Arkivlagen	Gallring görs i övrigt med verkställighet enligt gällande dokumenthanterings-

					plan
4.7	Ingå personuppgiftsbiträdes-avtal, uppdatera register över personuppgiftsbehandlingar samt fatta beslut om att rätta eller radera personuppgifter enligt GDPR	Förv.chef		Dataskydds-förordningen	
4.8	Upprätta skrivelser och andra handlingar av mindre vikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning Trafikingenjör		

5. Personalärenden

Enligt reglemente 3 § har kultur- och tekniknämnden personalansvaret för all anställd personal inom nämndens verksamhetsområden. Nämnden har bl a att anställa och entlediga samtliga befattningshavare med undantag för förvaltningschef.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för personalärenden enligt nedan:

Nr	**Ärendetyp**	**Delegat**	**Vidare-delegation**	**Lagrum**	**Kommentar**
5.1	Anställa personal a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	Förv.chef b) med rätt till vidare-delegation	b) övrig personal timanställda: Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare		Personaladmini-strativa beslut så som lön, ledighet, uppsägning och övriga anställ-ningsvillkor som följer av lag, avtal och kommunens riktlinjer betraktas som verkställighet. Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.
5.2	Disciplinära åtgärder	Förv.chef med rätt till	Verksamh.chefer		Samverkan enligt samverkansavtal

		vidaredeleg.			betraktas som verkställighet
5.3	Förordnande av tf. a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	Förv.chef b) med rätt till vidare-delegation			Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.
5.4	Förvaltningens organisation	Förv.chef			
5.5	Tjänstledighet som inte följer av lag eller avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.			Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.

6. Avtal och ekonomi

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för avtal och ekonomiärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
6.1	Underteckna avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden eller vid förfall för denne vice ordförande och signeras av förvaltningschefen eller annan anställd som nämnden beslutar	Ordförande		Reglemente nämnder	För kultur- och tekniknämnden signerar förvalt-ningschefen
6.2	Vid upphandling gällande av KF beslutade namngivna investeringsobjekt som förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut	Ordförande Förv.chef			
6.3	Vid upphandling gällande av KF beslutade ej namngivna investeringar (potter) som	Förv.chef			

	förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut				
6.4	Tilldela förvaltningschef den högsta beloppsnivån för attest med delegation att utse beslutsattestanter inom förvaltningen samt belopps-nivåer för attest inkluderat att tillfälligt höja beloppsnivåer för attest	Förv.chef			
6.5	Beslut att ingå avtal inom nämndens verksamhets-område och givna uppdrag som kan generera en kostnad inom ramen för varje delegats attesträtt – med rätten att ingå avtal följer rätten att säga upp och häva avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare fastighet Ansvarig avfall och återvinning	VROB Upp-handling	Ingår att fatta tilldelningsbeslut och teckna upp-handlingskontrakt, belopp under 100 000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas som verkställighet
6.6	Avyttra material som inte längre är användbart inom verksamheten inom ramen för varje delegats attesträtt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		Under 100 000 kr betraktas det som verkställighet
6.7	Omdisposition av medel inom kultur- och teknik-förvaltningens budgetram	Förv.chef			
6.8	Avskrivning av fodringar inom nämndens verksamhets-område	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning		Ej påverkbara avskrivningar inom budget är verkställighet
6.9	Utbetalning av ersättning då skadeståndsskyldighet föreligger och kommunens ansvarsförsäkring är tillämplig. (Ersättning kan högst utgå med belopp som motsvarar	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		

	självrisken enligt ansvarsförsäkringen).				

7. Verksamhetsärenden

Enligt reglemente 2 § har kultur- och tekniknämnden att:

- Förvalta kommunens fastigheter och vid behov anskaffa verksamhetslokaler och i mån av beslut verkställa nybyggnationer och större om- och tillbyggnader samt mot hyra eller annan ersättning upplåta lokaler/fastigheter och tillhandahålla lokalvård
- Förvalta och sköta kommunens skogsbruksfastigheter och övrig mark, samt svara för utarrendering av mark, jakt- och fiskerätter, utarrendering av mark kräver hörande av kommunstyrelsen innan arrendeavtal upprättas, avslutas eller förlängs
- Företräda kommunen som markägare i samband med ledningsrättsåtgärder
- Svara för avfall och återvinning i kommunen och sköta vägar, gator och allmänna parkeringar samt industrispår
- Ansvara för och bedriva verksamhet vid kommunens slamlaguner
- Ansvara för drift och verksamhet av kommunens anläggningar för idrotts- och fritidsverksamhet, skötsel av parker, bad- och lekplatser, där annat inte föreskrivs i upprättat avtal med annan part
- Ansvaret för det som föreskrivs i lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor
- Ansvara för bidrag till föreningar, studieorganisationer och samlingslokaler
- Bedriva biblioteksverksamhet
- Bedriva barn- och ungdomsverksamhet samt allmänkulturell verksamhet genom olika projekt och program
- Anordna kulturskolverksamhet
- Ha övergripande ansvar för kulturmiljöfrågor
- Ansvara för kommunens konstinnehav
- Erbjuda kommunmedborgarna en meningsfull och stimulerande kultur- och fritidsverksamhet så att dessa utvecklas och trivs med att bo och leva i kommunen
- Ansvara för att kommunens behov av försäkringsskydd är tillgodosett

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning utarrendera, uthyra eller på annat sätt upplåta anläggningar och lokaler som tillhör kommunen och som faller under nämndens förvaltning.

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning ingå avtal om förhyrning av lokaler och mark.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för verksamhetsärenden enligt nedan:

A: Avfall och återvinning

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.A.1	Beslut om anvisning för kärlplacering	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.2	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.3	Beslut om rätt att ändra fastighets avfallsabonnemang under en period tills rättning skett av fastighetsinnehavare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 1.6.3 Felsortering	
7.A.4	Beslut om rätt att ändra volymer och hämtningsintervall i fastighets avfallsabonnemang för förpackningar som samlas in utan kostnad för fastighetsinnehavaren	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 3.3 Flerfamiljs-hus och samfällig-heter	
7.A.5	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för permanentbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.6	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för fritidsbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	

7.A.7	Beslut om uppehåll i hämtning av avfall från fastighets avloppsanläggning	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.8	Beslut om särskilda avgifter i enlighet med grunderna i avfallstaxan och 27 kap 6 § Miljöbalken avs hämtning med andra metoder än de som är beskrivna i avfalls-taxan eller där förhållandena väsentligt avviker från vad som är normalt	Förv.chef		Föreskrifter om avfalls-hantering. Miljöbalken.	

B: Väg och trafik

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.B.1	Beslut om tillstånd för ny eller ändrad anslutning till gata eller väg	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Arbetsledare väg Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Efter hörande av KS och MBN
7.B.2 UT-GÅR, ÄR VERK-STÄL-LIG-HET	Beslut om nedsättning av bruttovikt på enskilda vägar där kommunen utför väghållningen. Beslut om dispens för körning på enskilda vägar där kommunen ansvarar för väghållningen med nedsatt bruttovikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Arbetsledare väg Verks.chef teknik	~~Trafik-förordningen~~ Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Enskilda vägar tillhör formellt ingen bärighets-klass Vägens ägare/ ansvarig beslutar om begräns-ningar
7.B.3	Beslut om tillstånd för utplacering av flyttbara farthinder	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.4	Beslut om utfärdande av	Förv.chef med rätt till	Arbetsledare väg Trafikingenjör	Riktlinjer för grävning i	

	grävtillstånd	vidaredeleg.	Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Timrå kommuns mark Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.5	Beslut om trafikanordningsplan	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandlägg. Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Vägmärkesförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Beslut enl 10 kap Trf Vmf 8 kap ang uppsättning/ borttagning av vägmärken etc
7.B.6	Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten **(ska göras vid behov i samband med beslut om TA-Plan)** Beslut om tillfälliga lokala trafikföreskrifter under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Vägmärkesförordningen Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	10 kap 14 §
~~7.B.7~~	~~Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid nedsättning av bruttovikt på gator med kommunal väghållning~~	~~Förv.chef med rätt till vidaredeleg.~~	~~Trafikingenjör Verks.chef teknik~~	~~Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik~~	~~Grund 4 kap 11§ Innebörd 4 kap 12 §~~
7.B.8	Beslut om dispenser avseende bred, lång eller tung transport (**detta är ingen lokal**	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Trafikförordningen Riktlinjer för verksamhet	Grund 4 kap 11§ Innebörd 4 kap 12-15§§

	Trafikföreskrift)			väg och trafik	
7.B.9	Beslut om dispens för körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	13 kap 3 §
7.B.10	Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	13 kap 3 §
7.B.11	Beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Förvchef med rätt till vidaredeleg.	Trafikhandläggare Trafikingenjör Teknisk samord-nare fastighet Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	13 kap 8 §
7.B.12	Beslut om flyttning och skrotning av fordon	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Lag/förord-ning om flyttning av fordon. Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Lag (1982:129) Förordning (1982:198)
7.B.13	Beslut avseende inkomna bestridanden av kontroll-avgift på kommunal kvartersmark eller kvarters-mark vilken kommunen förfogar över genom avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamhetschef teknik	Lag (1984:318) om kontroll-avgift vid olovlig parke-ring, LKOP	

C: Fastighet

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar

7.C.1	Underteckna markupp-låtelseavtal och värderings-protokoll avseende markkabel och nätstation i Timrå kommuns mark	Ordförande		Reglemente	Ledningar för starkström och mellanspänning efter hörande av KS
7.C.2	Ingå avtal om förhyrning av mark med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.3	Utarrendering av kommun-ens mark med högst 5 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.4	Ingå avtal om förhyrning av lokaler med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.5	Uthyrning och upplåtelse av lokaler och anläggningar i a) industri- och affärsfastig-heter med högst 3 år i sänder b) fritidsanläggningar med högst 5 år i sänder c) kommunala och förhyrda fastigheter till kommunens egna verksamheter d) uthyra och fastställa hyres-belopp för speciella arrange-mang på fritidsanläggningar e) garage- och motorvärmar-platser f) korttidsuthyrning av lokaler, fritidsanläggningar och skollokaler efter skolans verksamhetstid g) torgplatser inkl scen	Förv.chef e) f) g) med rätt till vidaredeleg.	e) Administratör d) f) g) Arena-samordnare	Reglemente	a) b) Efter hörande av KS c) Avs förhyrda fastigheter har hörande av KS redan skett enl 7.C.4 c) e) f) g) Debiteras enligt fast-ställd hyra/ taxa och är verkställighet

7.C.6	Fastställa taxa för Timrå simhall	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Enhetschef arenaområdet		

D: Kultur och fritid

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.D.1	Beslut om registrering i föreningsregistret	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.2	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; barn- och ungdomsföre-ningar, fritidsanläggningar, föreningar av social karaktär, studieförbund, kulturföre-ningar, kulturarrangemang samt avsatta medel enligt avtal; skötsel av lekplatser, badplatser mm	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag Drogpolicy	
7.D3	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; bidrag till särskilda insatser upp till 1 basbelopp samt avsatta medel enligt avtal; samlingslokaler, idrotts-anläggningar mm	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.4	Beslut om registrering av lotteri	Förv.chef	Verks.chef kultur och fritid	6 kap 9 § Spellagen	

TIMRÅ KOMMUN

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation

Regler (Författningssamlingen)
Reglementen
Arbetsordning
Bolagsordning
Ägardirektiv
Delegationsordning
Föreskrifter
Taxor och avgifter

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Regler	2024-05-22 § 50	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2026:477	2026-06-10 § 60	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Delegationsordning för kultur- och tekniknämnden med vidaredelegation....1
1. Om delegation....3
1.1. Delegationens syfte....3
1.2 Vilka beslut kan delegeras?....3
1.3 Vilka beslut kan inte delegeras?....4
1.4 Vidaredelegation....4
1.5 Beslutsfattande....4
1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen....5
1.7 Anmälan av delegationsbeslut....7
1.8 Överklaganden....7
1.9 Laglighetsprövning....7
1.10 Förvaltningsbesvär....8
1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling....8
1.12 Andra delegationsdokument....8
2. Förkortningar m m....9
2.1. Delegater....9
2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar....9
3. Brådskande ärenden....9
4. Administrativa ärenden....9
5. Personalärenden....11
6. Avtal och ekonomi....12
7. Verksamhetsärenden....14

1. Om delegation

1.1. Delegationens syfte

En nämnd har till uppgift att fatta ett stort antal beslut. Det är praktiskt omöjligt att kultur- och tekniknämnden fattar beslut i samtliga ärenden som faller inom ansvarsområdet. Kultur- och tekniknämnden är en kommunal nämnd och syftet med att nämnders beslutanderätt kan delegeras är att avlasta från löpande rutinärenden. Tanken är att kultur- och tekniknämnden ska kunna ägna mer tid och uppmärksamhet åt frågor av större betydelse samt att leda och följa upp förvaltningens arbete utifrån uppdrag, mål och budget. Ökad delegering av befogenheter till de anställda är också ett viktigt medel för att förbättra service och handläggningstider samt effektiviteten inom förvaltningen.

Delegering innebär överföring av beslutanderätt från en nämnd till ett arbetsutskott, en ledamot eller ersättare eller en anställd som är underställd nämnden. En nämnds rätt att besluta om delegation regleras dels i kommunallagen (2017:725), KL, och dels i speciallagstiftning. Av delegationsordningen framgår vilka beslut som ska återrapporteras/anmälas. Ambitionen är att kultur- och tekniknämnden i fortsättningen ska fastställa delegationsordningen i samband med mandatperiodens början för att sedan uppdatera denna under hela mandatperiodens gång.

1.2 Vilka beslut kan delegeras?

Rätten att delegera är inriktad på ett beslutsfattande där det finns ett utrymme för överväganden och bedömningar, dock utan att detta utrymme är forum för politiska värderingsfrågor, t.ex. myndighets-utövning som inte är av principiell natur och verkställande av kommunfullmäktiges och kommun-styrelsens beslut. Genom delegation effektiviseras den kommunala förvaltningen och medborgarna ges en bättre service. Bestämmelser om delegering av ärenden inom en kommunal nämnd finns i 6 kap 37-41 §§ KL.

Enligt 6 kap 37 § KL får en nämnd uppdra åt

- presidiet
- ett arbetsutskott
- en ledamot eller ersättare
- en anställd enligt 7 kap 5-8 §§

att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller grupp av ärenden.

Enligt 6 kap 39 § KL får en nämnd uppdra åt

- ordföranden, eller en annan ledamot som nämnden har utsett, att besluta på nämndens vägnar i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

1.3 Vilka beslut kan inte delegeras?

I följande slag av ärenden får beslutanderätten med stöd av 6 kap 38 § KL inte delegeras:

- ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
- framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
- ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
- ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden
- ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Det är dock tillåtet att delegera ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda av principiell beskaffenhet som enligt specialförfattning får delegeras till arbetsutskott.

1.4 Vidaredelegation

Nämnden kan enligt 7 kap 6 § KL besluta att ge förvaltningschefen, rätt att delegera vidare sin beslutanderätt till en annan anställd (delegat). I delegationsordningen anges detta med tillägget ”med rätt till vidaredelegation”. Enbart uppgifter som delegerats till förvaltningschef med sådan befogenhet kan delegeras vidare. Delegationsuppgifter till övriga delegater kan inte delegeras vidare. Nämnden är ytterst ansvarig för verksamheten och ska alltid veta vem som har rätt att fatta vilka beslut.

1.5 Beslutsfattande

Delegationen innebär att beslutsrätten i de i delegationsordningen angivna ärendena överlämnats till delegaten som träder i nämndens ställe. Beslut fattas sålunda på nämndens vägnar och har samma rättsverkan som beslut fattade av nämnden i plenum.

Nämnden kan när som helst återkalla en delegation. Detta kan göras generellt eller i ett särskilt ärende. Nämnden kan också genom eget handlande föregripa ett beslut i ett enskilt ärende, genom att själv ta över ärendet och besluta. Däremot kan nämnden inte ändra ett beslut som redan är fattat av en delegat. Delegationen

innebär att beslutsfattaren beslutar i nämndens ställe. Om nämnden anser att en delegat inte fullgjort sina uppgifter enligt nämndens intentioner kan nämnden däremot återkalla delegationen.

Den som enligt denna delegationsordning har behörighet att fatta ett beslut är också behörig att verkställa beslutet. Det innebär att delegaten är behörig att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra beslutet.

Delegerad beslutanderätt ska utövas i överensstämmelse med gällande författningar samt kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämndens styrdokument och rymmas inom ramen för anslagna medel. Ärenden delegerade till nämndens ordförande beslutas vid förhinder av denna av vice ordföranden.

Vid förfall för delegater i övrigt övertas beslutanderätten

- av den som förordnats som vikarie på delegatens tjänst
- om vikarie inte har förordnats, av den som enligt uppdragsbeskrivning är närmaste chef
  för delegaten.

Som allmän princip bör dock gälla att ersättare inte bör besluta i viktigare ärenden om beslut utan negativa effekter på verksamheten kan anstå tills delegaten återkommer.

Den som är jävig i ett visst ärende får inte besluta i det eller ens delta i handläggningen. Bestämmelser om jäv finns i 6 kap 28–32 §§ KL. Om en delegat är jävig överlämnas ärendet för avgörande till närmaste chef eller nämnden.

1.6 Ärenden som inte finns i delegationsordningen

Ärenden av ren verkställighetskaraktär upptas inte i en delegationsordning. Verkställighet innebär att beslutet i fråga följer av tidigare fattade beslut, gällande avtal eller lag/förordning. Det ska i sammanhanget inte finnas utrymme för självständiga överväganden och beslutet kan inte överklagas.

Verkställighetsåtgärder är sådana som fattas i det dagliga arbetet och som styrs av regler, riktlinjer, arbets- och rutinbeskrivningar.

Verkställighetsåtgärder är exempelvis:

- att debitera enligt gällande taxa,

- att i nämndens namn ingå de avtal, underteckna de handlingar (skrivelser, informationsblad och annat) och i övrigt företa de rättshandlingar som behövs för att genomföra ett redan fattat beslut
- att företräda kommunens uttalade intressen, som följer av beslutade planer och riktlinjer, i samråd med myndigheter (ex. lantmäteriet, domstolsförhandlingar m.m.)
- att godkänna att information är korrekt eller underlag tillräckliga, exempelvis att grundkarta godkänns eller av att ett projekteringsunderlag är tillräckligt
- att träffa avtal, avyttra och förvärva varor och tjänster till ringa kostnad - belopp under 100.000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas därmed som verkställighet
- Representation, deltagande på utbildning och uppvaktning – för förtroendevalda kommunstyrelsens ordförande, för anställda ansvarig chef
- Åtgärder som följer av arbetsrättslagstiftning och gällande avtal (exempelvis samverkansavtal) som inte regleras av delegation inom område 5. Personal i denna ordning
- Underrätta annan myndighet när lag föreskriver det
- Begäran om hjälp/handräckning från polis för att möjliggöra tillträde och åtgärder
- Överlämna/översända handlingar i ett överklagat ärende till överprövande myndighet
- Vidta inkassoåtgärder eller begära anstånd med betalning av faktura
- Bokföringsmässiga avskrivningar av fordran som bedöms som osäker eller har gett förlust, ska dock bygga på god revisionssed
- Ledighetsförklaring inom fastställd budgetram samt visstidsanställningar inom budgetram
- Beslut avseende arbetets utförande inkluderat arbetstider, ledighet, lönesättning och lönerevision, resultat- och utvecklingssamtal, arbetsgivarens förkortning av uppsägningstid på medarbetarens begäran, allt enligt lagstiftning och personalpolitiska riktlinjer
- Beslut om kompetensutvecklingsinsatser och tjänsteresor, ordföranden ansvarar för nämnd och respektive chef för övriga medarbetare
- Beslut om användandet av egen bil i tjänsten
- Undertecknande av pensionsbrev som beräknas av KPA Pension AB och som följer av pensionsavtal eller beslut av annat behörigt organ
- Beslut att gå ut på samråd och granskning i enlighet med inriktningen i planbeskedet/planuppdraget

Delegationsordningen ska inte heller uppta ärenden som någon enligt någon viss författning (det statliga uppdraget) ska besluta i autonomt.

Inte heller ingår upprättandet av beslutsförberedande underlag i delegationsordningen, såsom tilldelningsbeslut i upphandlingar, fackliga förhandlingar eller samverkansprotokoll. Förhandlingsskyldigheten enligt

medbestämmandelagen ska fullgöras innan beslut fattas, vilket varje delegat ansvarar för enligt denna ordning.

Ärenden som är av principiell natur eller som enligt författning inte får delegeras finns självfallet inte heller upptagna i delegationsordningen då ärendena ska avgöras av nämnden.

1.7 Anmälan av delegationsbeslut

Enligt 6 kap 40 § KL ska nämnden besluta i vilken utsträckning beslut som har fattats med stöd av uppdrag enligt 37 § ska anmälas till den. Beslut som inte anmäls ska protokollföras särskilt, om beslutet får överklagas enligt bestämmelserna i 13 kap. Delegationsbeslut i brådskande ärenden enligt 39 § ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Nämnden beslutar i särskilt beslut vilka delegationsbeslut som ska anmälas till nämnden med stöd av 6 kap 40 § KL. De delegationsbeslut som nämnden beslutar att inte anmäla till nämnden ska tillkännages på kommunens anslagstavla enligt 8 kap 10 §.

Alla beslut som har fattats med stöd av delegation från nämnden ska anmälas till nämnden vid närmast påföljande nämndssammanträde. Alla beslut som har fattats med stöd av vidaredelegation från Förvaltningschef ska först anmälas till Förvaltningschef och sedan till nämnden vid närmast påföljande nämndsammanträde. Vid anmälan av delegationsbeslut är det viktigt att man genom nämndens protokoll kan identifiera varje delegationsbeslut med hänsyn till bl.a. möjligheten att överklaga besluten och för att delegationsbeslut ska kunna vinna laga kraft.

Syftet med anmälningsskyldigheten är dels att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov, dels att se till att beslutet vinner laga kraft. Ett kommunalrättsligt beslut vinner laga kraft efter tre veckor räknat från den dag då det tillkännagavs på anslagstavlan att protokollet över beslutet justerats. Vad gäller beslut som fattats med stöd av delegation räknas klagotiden från den dag då anslag skett avseende justering av protokoll från det sammanträde vid vilket beslutet anmäldes till nämnden.

1.8 Överklaganden

Delegationsbesluten kan överklagas på samma sätt som nämndens beslut d.v.s. antingen med stöd av 13 kap KL genom laglighetsprövning eller med stöd i specialförfattning genom förvaltningsbesvär. Ett beslut överklagas skriftligt.

1.9 Laglighetsprövning

Överklaganden enligt laglighetsprövningsinstitutet ska ske inom tre veckor från den dag då justering tillkännagivits på kommunens officiella anslagstavla av protokollet från det sammanträde, då delegationsbeslutet anmäldes. Beslutsfattaren har ingen skyldighet att bifoga anvisning om hur man begär laglighetsprövning.

Överklagandet ska inges av klaganden direkt till Förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten kan endast pröva lagligheten men inte lämpligheten i ett beslut. Rätten kan upphäva det överklagade beslutet men inte sätta något annat beslut i dess ställe.

1.10 Förvaltningsbesvär

Bestämmelserna om laglighetsprövning gäller inte om det i en specialförfattning anges hur beslut enligt denna författning ska överklagas. Det blir då fråga om förvaltningsbesvär. Vissa beslut kan överklagas till andra myndigheter, vissa beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut om att inte lämna ut en allmän handling eller uppgifter i en allmän handling kan överklagas till Kammarrätten.

Överklagande genom förvaltningsbesvär ska ske inom tre veckor från den dag då klaganden fått del av beslutet. Överklagandet ska inges till den myndighet som har meddelat beslutet, vilken i sin tur med eget yttrande överlämnar ärendet till anvisad överinstans senast inom en vecka. Har överklagandet kommit in för sent ska beslutsfattaren fatta ett avvisningsbeslut, som i sin tur är överklagbart.

Vissa typer av kommunala beslut kan överklagas till Länsstyrelsen, däribland detaljplaner enligt plan- och bygglagen. Bara den som beslutet angår, det vill säga den som är part i ärendet kan överklaga med förvaltningsbesvär, till exempel den som är berörd av detaljplanen i fråga.

Vid förvaltningsbesvär prövas både lagligheten och lämpligheten av det överklagade beslutet. Prövningsinstansen kan sätta ett nytt beslut i det tidigare beslutets ställe.

1.11 Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling

Ett beslut som lagen om offentlig upphandling (LOU) är tillämplig på får inte överklagas genom laglighetsprövning. En leverantör kan istället begära överprövning vid förvaltningsrätt av en pågående upphandling. När kommunen har meddelat tilldelningsbeslut i en upphandling inträder en avtalsspärr om minst 10 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats elektroniskt och om minst 15 dagar om underrättelsen om tilldelningsbeslut skickats på annat sätt. Avtalsspärren innebär både ett förbud mot att ingå avtal och en bortre tidsgräns för när en leverantör senast kan ansöka om överprövning av upphandlingen.

1.12 Andra delegationsdokument

Delegationsfrågor gällande arbetsmiljöområdet inklusive säkerhetsarbete, brandskydd m.m. finns i särskilda dokument tillgängliga på respektive förvaltning.

2. Förkortningar m m

2.1. Delegater

I denna delegationsordning anges delegaten via befattningsbenämning. Beslutanderätten följer med befattningen och är således inte bunden till namngiven person.

2.2 Delegationsärenden - chefsbenämningar

Chefsbefattningarna benämns olika. Vissa chefer har nivåtitlarna avdelningschef, enhetschef och sektionschef och övriga har annan titulatur. I chefsnivåerna ingår följande befattningar för kultur- och tekniknämnden: förvaltningschef, verksamhetschef och arbetsledare.

3. Brådskande ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för brådskande ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
3.1	Ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas	Ordförande		6 kap 39 § KL	Beslut ska anmälas vid nästa sammanträde

4. Administrativa ärenden

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för administrativa ärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
4.1	Delgivning med kultur- och tekniknämnden	Ordförande	Förv.chef		
4.2	Yttranden med anledning av att beslut fattade på delegation	Förv.chef med rätt till			Ska kunna delegeras till ursprunglig

	överklagats	vidaredeleg.			beslutsfattare
4.3	Rättidsprövning – pröva om skrivelse med överklagande inkommit i rätt tid och avvisa överklagan som kommit in för sent	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		24 § Förvaltningslagen 1986:223	Förvaltningsrätten prövar om beslut som överklagas genom laglighetsprövning har inkommit i rätt tid
4.4	Ompröva/rätta överklagat beslut som fattats på delegation som är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska myndigheten ändra beslutet. Även beslut att rätta beslut som är förenat med en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel, räknefel eller liknande förbiseende.	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		26-27 §§ Förvaltningslagen 1986:223	Får bara göras om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Innan rättelse sker ska den som är part få tillfälle att yttra sig, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild och åtgärden inte är obehövlig
4.5	Prövning av beslut om utlämnande av allmän handling samt beslutande om villkor i samband därmed	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		Tryckfrihetsförordningen (TF) och offentlighets- o sekretesslagen (OSL), särskilt 6 kap 3§	Förvaltningsbesvär
4.6	Beslut om gallring av allmänna handlingar, när bestämmelse om gallring eller gallringsplan saknas	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.		10 § Arkivlagen	Gallring görs i övrigt med verkställighet enligt gällande dokumenthanterings-

					plan
4.7	Ingå personuppgiftsbiträdes-avtal, uppdatera register över personuppgiftsbehandlingar samt fatta beslut om att rätta eller radera personuppgifter enligt GDPR	Förv.chef		Dataskydds-förordningen	
4.8	Upprätta skrivelser och andra handlingar av mindre vikt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning Trafikingenjör		

5. Personalärenden

Enligt reglemente 3 § har kultur- och tekniknämnden personalansvaret för all anställd personal inom nämndens verksamhetsområden. Nämnden har bl a att anställa och entlediga samtliga befattningshavare med undantag för förvaltningschef.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för personalärenden enligt nedan:

Nr	**Ärendetyp**	**Delegat**	**Vidare-delegation**	**Lagrum**	**Kommentar**
5.1	Anställa personal a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	Förv.chef b) med rätt till vidare-delegation	b) övrig personal timanställda: Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare		Personaladmini-strativa beslut så som lön, ledighet, uppsägning och övriga anställ-ningsvillkor som följer av lag, avtal och kommunens riktlinjer betraktas som verkställighet. Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.
5.2	Disciplinära åtgärder	Förv.chef med rätt till	Verksamh.chefer		Samverkan enligt samverkansavtal

		vidaredeleg.			betraktas som verkställighet
5.3	Förordnande av tf. a) Verksamhetschefer b) Övrig personal	Förv.chef b) med rätt till vidare-delegation			Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.
5.4	Förvaltningens organisation	Förv.chef			
5.5	Tjänstledighet som inte följer av lag eller avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.			Visstids- och tim-anställningar inom budget är verk-ställighet.

6. Avtal och ekonomi

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för avtal och ekonomiärenden enligt nedan:

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
6.1	Underteckna avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden eller vid förfall för denne vice ordförande och signeras av förvaltningschefen eller annan anställd som nämnden beslutar	Ordförande		Reglemente nämnder	För kultur- och tekniknämnden signerar förvalt-ningschefen
6.2	Vid upphandling gällande av KF beslutade namngivna investeringsobjekt som förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut	Ordförande Förv.chef			
6.3	Vid upphandling gällande av KF beslutade ej namngivna investeringar (potter) som	Förv.chef			

	förvaltningen har i uppdrag att genomföra; underteckna avtal utifrån tilldelningsbeslut				
6.4	Tilldela förvaltningschef den högsta beloppsnivån för attest med delegation att utse beslutsattestanter inom förvaltningen samt belopps-nivåer för attest inkluderat att tillfälligt höja beloppsnivåer för attest	Förv.chef			
6.5	Beslut att ingå avtal inom nämndens verksamhets-område och givna uppdrag som kan generera en kostnad inom ramen för varje delegats attesträtt – med rätten att ingå avtal följer rätten att säga upp och häva avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Enhetschefer Arbetsledare fastighet Ansvarig avfall och återvinning	VROB Upp-handling	Ingår att fatta tilldelningsbeslut och teckna upp-handlingskontrakt, belopp under 100 000 kr kräver inte skriftliga avtal och betraktas som verkställighet
6.6	Avyttra material som inte längre är användbart inom verksamheten inom ramen för varje delegats attesträtt	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		Under 100 000 kr betraktas det som verkställighet
6.7	Omdisposition av medel inom kultur- och teknik-förvaltningens budgetram	Förv.chef			
6.8	Avskrivning av fodringar inom nämndens verksamhets-område	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer Ansvarig avfall och återvinning		Ej påverkbara avskrivningar inom budget är verkställighet
6.9	Utbetalning av ersättning då skadeståndsskyldighet föreligger och kommunens ansvarsförsäkring är tillämplig. (Ersättning kan högst utgå med belopp som motsvarar	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamh.chefer		

	självrisken enligt ansvarsförsäkringen).				

7. Verksamhetsärenden

Enligt reglemente 2 § har kultur- och tekniknämnden att:

- Förvalta kommunens fastigheter och vid behov anskaffa verksamhetslokaler och i mån av beslut verkställa nybyggnationer och större om- och tillbyggnader samt mot hyra eller annan ersättning upplåta lokaler/fastigheter och tillhandahålla lokalvård
- Förvalta och sköta kommunens skogsbruksfastigheter och övrig mark, samt svara för utarrendering av mark, jakt- och fiskerätter, utarrendering av mark kräver hörande av kommunstyrelsen innan arrendeavtal upprättas, avslutas eller förlängs
- Företräda kommunen som markägare i samband med ledningsrättsåtgärder
- Svara för avfall och återvinning i kommunen och sköta vägar, gator och allmänna parkeringar samt industrispår
- Ansvara för och bedriva verksamhet vid kommunens slamlaguner
- Ansvara för drift och verksamhet av kommunens anläggningar för idrotts- och fritidsverksamhet, skötsel av parker, bad- och lekplatser, där annat inte föreskrivs i upprättat avtal med annan part
- Ansvaret för det som föreskrivs i lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor
- Ansvara för bidrag till föreningar, studieorganisationer och samlingslokaler
- Bedriva biblioteksverksamhet
- Bedriva barn- och ungdomsverksamhet samt allmänkulturell verksamhet genom olika projekt och program
- Anordna kulturskolverksamhet
- Ha övergripande ansvar för kulturmiljöfrågor
- Ansvara för kommunens konstinnehav
- Erbjuda kommunmedborgarna en meningsfull och stimulerande kultur- och fritidsverksamhet så att dessa utvecklas och trivs med att bo och leva i kommunen
- Ansvara för att kommunens behov av försäkringsskydd är tillgodosett

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning utarrendera, uthyra eller på annat sätt upplåta anläggningar och lokaler som tillhör kommunen och som faller under nämndens förvaltning.

Kultur- och tekniknämnden får efter hörande av kommunstyrelsen för en tid av högst 20 år med automatisk förlängning ingå avtal om förhyrning av lokaler och mark.

Kultur- och tekniknämnden delegerar beslutanderätten för verksamhetsärenden enligt nedan:

A: Avfall och återvinning

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.A.1	Beslut om anvisning för kärlplacering	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.2	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.3	Beslut om rätt att ändra fastighets avfallsabonnemang under en period tills rättning skett av fastighetsinnehavare	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 1.6.3 Felsortering	
7.A.4	Beslut om rätt att ändra volymer och hämtningsintervall i fastighets avfallsabonnemang för förpackningar som samlas in utan kostnad för fastighetsinnehavaren	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Ansvarig avfall och återvinning	Avfallstaxan punkt 3.3 Flerfamiljs-hus och samfällig-heter	
7.A.5	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för permanentbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	
7.A.6	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall och latrin för fritidsbostad	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samord-nare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfalls-hantering	

7.A.7	Beslut om uppehåll i hämtning av avfall från fastighets avloppsanläggning	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Teknisk samordnare avfall och återvinning Ansvarig avfall och återvinning	Föreskrifter om avfallshantering	
7.A.8	Beslut om särskilda avgifter i enlighet med grunderna i avfallstaxan och 27 kap 6 § Miljöbalken avs hämtning med andra metoder än de som är beskrivna i avfallstaxan eller där förhållandena väsentligt avviker från vad som är normalt	Förv.chef		Föreskrifter om avfallshantering. Miljöbalken.	

B: Väg och trafik

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.B.1	Beslut om tillstånd för ny eller ändrad anslutning till gata eller väg	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Arbetsledare väg Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Efter hörande av KS och MBN
7.B.2	Beslut om tillstånd för utplacering av flyttbara farthinder	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik	Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.3	Beslut om utfärdande av grävtillstånd	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Arbetsledare väg Trafikingenjör Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Riktlinjer för grävning i Timrå kommuns mark Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	
7.B.4	Beslut om trafikanordningsplan	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandlägg. Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Vägmärkesförordningen Riktlinjer för verksamhet	Beslut enl 10 kap Trf Vmf 8 kap ang uppsättning/

				väg och trafik	borttagning av vägmärken etc
7.B.5	Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföre-skrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten (ska göras vid behov i samband med beslut om trafikanordningsplan) Beslut om tillfälliga lokala trafikföreskrifter under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Vägmärkes-förordningen Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	10 kap 14 §
7.B.6	Beslut om dispenser avseende bred, lång eller tung transport (detta är ingen lokal trafikföreskrift)	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Trafikhandläggare Verks.chef teknik Verks.chef invest.	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Grund 4 kap 11§ Innebörd 4 kap 12-15 §§
7.B.7	Beslut om dispens för körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	13 kap 3 §
7.B.8	Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Trafik-förordningen Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	13 kap 3 §
7.B.9	Beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Förvchef med rätt till vidaredeleg.	Trafikhandläggare Trafikingenjör Teknisk samord-nare fastighet	Trafik-förordningen Riktlinjer för	13 kap 8 §

			Verks.chef teknik	verksamhet väg och trafik	
7.B.10	Beslut om flyttning och skrotning av fordon	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Trafikingenjör Verks.chef teknik	Lag/förord-ning om flyttning av fordon. Riktlinjer för verksamhet väg och trafik	Lag (1982:129) Förordning (1982:198)
7.B.11	Beslut avseende inkomna bestridanden av kontroll-avgift på kommunal kvartersmark eller kvarters-mark vilken kommunen förfogar över genom avtal	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Verksamhetschef teknik	Lag (1984:318) om kontroll-avgift vid olovlig parke-ring, LKOP	

C: Fastighet

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.C.1	Underteckna markupp-låtelseavtal och värderings-protokoll avseende markkabel och nätstation i Timrå kommuns mark	Ordförande		Reglemente	Ledningar för starkström och mellanspänning efter hörande av KS
7.C.2	Ingå avtal om förhyrning av mark med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.3	Utarrendering av kommun-ens mark med högst 5 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS
7.C.4	Ingå avtal om förhyrning av lokaler med högst 10 år i sänder	Förv.chef		Reglemente	Efter hörande av KS

7.C.5	Uthyrning och upplåtelse av lokaler och anläggningar i a) industri- och affärsfastigheter med högst 3 år i sänder b) fritidsanläggningar med högst 5 år i sänder c) kommunala och förhyrda fastigheter till kommunens egna verksamheter d) uthyra och fastställa hyresbelopp för speciella arrangemang på fritidsanläggningar e) garage- och motorvärmarplatser f) korttidsuthyrning av lokaler, fritidsanläggningar och skollokaler efter skolans verksamhetstid g) torgplatser inkl scen	Förv.chef e) f) g) med rätt till vidaredeleg.	e) Administratör d) f) g) Arena-samordnare	Reglemente	a) b) Efter hörande av KS c) Avs förhyrda fastigheter har hörande av KS redan skett enl 7.C.4 c) e) f) g) Debiteras enligt fast-ställd hyra/ taxa och är verkställighet
7.C.6	Fastställa taxa för Timrå simhall	Förv.chef med rätt till vidaredeleg.	Enhetschef arenaområdet		

D: Kultur och fritid

Nr	Ärendetyp	Delegat	Vidare-delegation	Lagrum	Kommentar
7.D.1	Beslut om registrering i föreningsregistret	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.2	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; barn- och ungdomsföreningar, fritidsanläggningar,	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	

	föreningar av social karaktär, studieförbund, kulturföreningar, kulturarrangemang samt avsatta medel enligt avtal; skötsel av lekplatser, badplatser mm			Drogpolicy	
7.D3	Beslut om föreningsbidrag enligt fastställda riktlinjer; bidrag till särskilda insatser upp till 1 basbelopp samt avsatta medel enligt avtal; samlingslokaler, idrotts-anläggningar mm	Förv.chef		Riktlinjer för förenings-bidrag	
7.D.4	Beslut om registrering av lotteri	Förv.chef	Verks.chef kultur och fritid	6 kap 9 § Spellagen	

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Eva Forslund	2026-06-02	KTN/2026:478

Revidering av riktlinjer för verksamhet väg och trafik 2026-07-01

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Revidera Riktlinjer för verksamhet väg och trafik, fastställda av kultur- och tekniknämnden 2023-12-13 § 153, fr o m 2026-07-01.

Ärendet

Kultur- och tekniknämnden beslutade 2023-12-13 fastställa Riktlinjer för verksamhet väg och trafik, fr o m 2024-01-01. Riktlinjerna har därefter reviderats fr o m 2024-03-01, 2025-01-01, 2025-04-01 och 2026-01-01.

Kultur- och teknikförvaltningen har upprättat ett förslag till revidering av riktlinjerna. Revideringen avser ändringar markerade med rosa färg i förslaget.

Beslutsunderlag

Nuvarande riktlinjer för verksamhet väg och trafik 2026-01-01
Förslag ändringar av riktlinjer för verksamhet väg och trafik 2026-07-01
Riktlinjer för verksamhet väg och trafik 2026-07-01

Protokollsutdrag till:
Verksamhetschef teknik
Trafikingenjör

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

TIMRÅ KOMMUN

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik

Politiska styrdokument
Strategi
Program
Plan
Policy
Riktlinje

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Genomförande	2023-12-13 § 153	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2025:44	2025-12-03 § 110	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik 1

1. Snöröjning 3
2. Sandning 5
3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll 6
4. Belysning 7
5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg 8
6. Körning på vägar med nedsatt bruttovikt 9
7. Trafik- och farthinder 11
8. Grävtillstånd och kabelanvisning 13
9. Trafikanordningsplan 14
10. Trafikregler och trafikföreskrifter 15
11. Trafiksäkerhet 16
12. Hastighet 21
13. Bred, lång och/eller tung transport 22
14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift 24
15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde 25
16. Parkeringsplatser och laddplatser 31
17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade 32
18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon 36

1. Snöröjning

Från mitten av oktober till mitten av april har vi beredskap för snöröjning och halkbekämpning på allmänna gator dygnet runt. Vi anlitar entreprenörer för att vi ska kunna utföra uppdragen på alla områden.

Då snöröjning genomförs i egen regi, ska den i första hand genomföras under ordinarie arbetstid. Målsättningen är att morgontrafiken ska kunna löpa. Det kan dock förekomma undantag vid extremt väder.

Vid snöröjning öppnas inga gårdsinfarter. Isrivning genomförs med väghyvel, och eftersom snön då är tung öppnas alla infarter i efterhand, och då i mån av tid.

Snödjup

Snöröjning påbörjas normalt när snöfallet upphört. Vid längre pågående snöfall påbörjas snöröjning enligt nedan:

- Vid blötsnö: för genomfartsleder 4-8 cm och bostadsgator 6-10 cm.
- Vid kallsnö: för genomfartsleder 8-12 cm och bostadsgator 12-16 cm.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

Snö från tomtmark

Du får inte köra snö från tomtmark ut på gatan (även gångbana). Tänk på att vid plogning får grannen din snö. Det är inte bra för grannsämjan.

Kommunen har inga resurser att i samband med snöröjning av gator ta bort snö från enskilda infarter. Det är endast vid isrivning av gator, som en följetraktor röjer undan is vid infarter, och då i mån av tid.

Skador

Skador som beror på snöröjning avhjälps i regel efter vintersäsongens slut. Vid skada ring kultur- och teknikförvaltningen för besiktning. Du som är särskilt utsatt, markera gärna ditt staket eller din häck med markeringskäpp.

Sopkärl och postlådor

Sopkärl och postlådor ska placeras så att de inte utgör hinder för snöröjningen. De ska vara placerade minst 1 meter från vägkanten, max 1,5 meter. För att skada inte ska uppstå på dyra postlådor, bör de bytas ut under vintern. Om skada uppstår på postlådan under vinterväghållningen, ersätts den med en vanlig standardpostlåda.

Bilparkering

Snöröjningen underlättas genom att man undviker att parkera på gator och vägar när snöröjning pågår.

Takskottning

Då snö skottas ned från tak på gatumark, måste detta anmälas till polisen. Det är en kostnadsfri anmälan. Vid anmälan anges vissa villkor för att få använda gatan som upplag under en kortare tid.

Snö och is som husägare skottar ned från hustak kan medföra problem för den som sköter snöröjningen och halkbekämpningen. Självfallet är det husägarens skyldighet att bortforsla det som hamnat på gatan. Det åligger vidare fastighetsinnehavaren att snarast vid halka sanda gångbaneutrymmet, eller att vidta åtgärder till motverkande av halka.

Fastighetsägarnas skyldigheter enligt ordningslagen 3 kap

Åtgärder till skydd för personer och egendom

3 § Brister på byggnader, ställningar, skyltar och liknande anordningar som medför risk för skada på personer eller egendom på offentlig plats, skall avhjälpas utan oskäligt dröjsmål.

Snö och is som kan rasa ned och skada personer eller egendom på offentlig plats skall utan oskäligt dröjsmål avlägsnas från tak, rännor och liknande anordningar. Detta skall ske på ett sådant sätt att det inte därigenom uppkommer risk för att personer eller egendom kommer att skadas.

Ansvaret för att åtgärderna i första och andra styckena vidtas vilar på ägaren eller den som till följd av nyttjanderättsavtal eller på någon annan grund är i ägarens ställe.

2. Sandning

Mot halka används sand och salt. Sandning sker ofta med krossat grus eller sandningssand. Saltet används sparsamt och bara på vissa vägar och gatukorsningar.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll

Efter vintern kommer först sandupptagning och därefter börjar vi med sommarunderhåll av gator, vägar och allmänna ytor.

Sandupptagning och städning

Sopning av sand efter vintern börjar alltid med gång- och cykelvägarna samt Timrå centrum. Därefter alterneras sandupptagningen vartannat år antingen från Söråker och söderut eller från Laggarberg och norrut.

Dikesstädning längs våra genomfartsvägar utförs av entreprenör.

I Timrå centrum sopar vi trottoarer, torg och övriga ytor med maskin två gånger under våren för att få bort sanden efter vinterns halkbekämpning.

Under sommaren städas Timrå centrum manuellt två gånger i veckan. Vid särskilda evenemang eller händelser städar vi extra.

Sommarunderhåll

Under sommaren utför vi:

- Beläggningsunderhåll
- Förstärkningsarbeten
- Dammbindning
- Drift och underhåll av broar, tunnlar och stödmurar
- Skyltning
- Dagvattenavledning
- Dikesslåtter

4. Belysning

Syftet med den offentliga belysningen

- Bidra positivt till trafiksäkerheten.
- Minska risken för brott.
- Öka trivselfaktorn.

Det är viktigt att fastighetsägare röjer växtligheten så att inte träd försämrar ljuset från gatubelysningen.

Sommarsläckning av gatubelysningen

Gatubelysningen släcks helt under tiden 1 maj-20 juli.

5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg

Fastighetsägare som vill anlägga ny eller ändrad anslutning till kommunal gata eller väg, ska söka tillstånd.

I tillståndet specificeras tekniska krav, t ex om vägtrumma behövs samt infartens utformning.

Skiss på ny eller ändrad anslutning ska bifogas. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

Innan kultur- och teknikförvaltningen fattar beslut inhämtas synpunkter från miljö- och byggkontoret samt samhällsenheten.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Lagrum

Inom detaljplanelagt område eller längs gata/väg med kommunal väghållning är detta ett väghållarbeslut.

Rättigheter och riktlinjer enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).

Kommentar: Utfart mot gata/väg med statlig väghållning hänvisas sökande till Trafikverket.

1 § andra stycket väglagen (1971:948). Väglagen gäller ej kommunal väghållning samt gata inom detaljplanelagt område.

6. Körning på vägar med nedsatt bruttovikt

Nedan finns samtliga vägar där bruttovikten kan komma att sättas ned vid till exempel tjällossning. Vid beslut om nedsatt bruttovikt sätts skyltar ut och information läggs ut på kommunens hemsida.

Du som har behov av att kunna köra på vägar med nedsatt bruttovikt, ska söka dispens.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Vägar där bruttovikten kan sättas ned vid tjällossning

Vägnummer	Vägnamn	Vikt
31863	Bredsjön	4,5 ton
32138	Höglandsvägen	4,5 ton
32056	Prästsvedjan	4,5 ton
32184	Öppom	4,5 ton
32129	Hamre	4,5 ton
32108	Ribodarna	4,5 ton
32155	Kontorillen	4,5 ton
32109	Norra Lundevallen	4,5 ton
31910	Stordalen/Färjholmen	4,5 ton
	Lilla Bandsjön	4,5 ton
31947	Stora Bandsjön	4,5 ton
	Storberget	4,5 ton
32106	Öden	4,5 ton
32107	Vänna/Roken/Gäle	4,5 ton
32156	Brattland	4,5 ton
32033	Bängling	4,5 ton
31883	Krigsbyn	4,5 ton
31895	Norrkrånge	4,5 ton
31765	Sunne	4,5 ton
31896	Öngård/Svedje	4,5 ton
31894	Bondhamn	4,5 ton
31881	Gryttjom	4,5 ton
32300	Oxviken	4,5 ton
32153	Åstön	4,5 ton

Lagrum

Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid nedsättning av bruttovikt (väghållarbeslut).

10 kap. 14 § första stycket 2 c trafikförordningen (1998:1276).

Kommentar: Begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt.

Beslut om dispens för körning på vägar med nedsatt bruttovikt.

13 kap. 3 § tredje stycket 27 trafikförordningen (1998:1276).

7. Trafik- och farthinder

För att stoppa oönskad trafik eller få fordon att sänka hastigheten kan hinder utplaceras på gator, vägar samt gång- och cykelvägar men eftersom tillgängligheten då begränsas för bland annat synskadade och rörelsehindrade ska stor restriktivitet ska råda inför utplacering fysiska hinder på gång- och cykelvägar respektive gator med förbud mot fordonstrafik. Utplacering ska endast ske på platser som är olycksdrabbade eller där vi av andra skäl bedömer att behovet är särskilt stort. I övrigt ska önskemål om fysiska hinder avslås.

Utplacering av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder som exempelvis blomlådor eller trafiköar på gatan sommartid är ett kortsiktigt men effektivt sätt att ge signaler till bilisterna att sänka hastigheten.

De flyttbara farthindren kan uppfattas störande för fordonsförare och därför har kultur- och teknikförvaltningen upprättat villkor som ska följas vid ansökan. Farthinder ska inte göra gatan till en lekplats för barnen, men de ökar barns möjlighet att uppehålla sig på och invid gaturummet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om utplacering av flyttbara farthinder och det ska alltid framgå i beslutet.

Regler för användning av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder får användas för förbättrad trafiksäkerhet på gator inom kommunens väghållningsområde om nedanstående kriterier uppfylls:

- Gatan ska vara en lokalgata med bostäder på gatans båda sidor.
- Fastigheterna ska ha in- och utfart mot gatan.
- Det måste vara fri sikt minst 50 meter före och efter farthinder.
- Farthinder placeras minst 20 meter från korsning.
- Skriftligt godkännande av samtliga fastighetsägare krävs eller för större område där t ex villaförening finns krävs ett dokument som t ex ett styrelseprotokoll.
- Kontaktpersonen (ansvarig) för farthinder måste bo på den aktuella gatan.

Kontaktpersonens ansvar

Inför varje säsong skickar kontaktpersonen in en ansökan. Kontaktpersonen ansvarar för att följande regler för utplacering av farthinder uppfylls:

- Alla kostnader för farthinder står de boende för (även blommor och jord för blomlådor).

- Farthinder är placerade på den överenskomna platsen och ska hållas under regelbunden uppsikt.
- Farthinder sköts (även nödvändig städning av blomlådor).
- Farthinder flyttas undan om väghållningsmyndigheten av något skäl skulle behöva utföra drifts-, underhålls- eller liknande arbete på gatan.
- Farthinder får sättas ut efter sandupptagningen tidigast den 1 maj till senast den 15 oktober.

Kultur- och teknikförvaltningens ansvar

- Avgör om gatan är lämplig för att ha farthinder.
- Ger kontaktpersonen muntliga instruktioner var farthinder ska placeras mm.
- Upprättar ett beslut.
- Tillhandahåller ritning för blomlådor.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

8. Grävtillstånd och kabelanvisning

Grävtillstånd

Ledningsägare eller entreprenör som vill lägga ny ledning eller utföra arbete på redan lagd ledning på kommunal mark eller vägområde, ska söka tillstånd.

Läs mer i Riktlinjer för grävning i Timrå kommuns mark.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Kabelanvisning

För att ta reda på om det finns ledningar där du behöver gräva kan du gå in på www.ledningskollen.se. Där når du infrastrukturförvaltare med en förfrågan om anvisning/utsättning av ledning.

MittSverige Vatten & Avfall AB och Timrå kommun finns inte med i Ledningskollen utan de kontaktas var för sig. De ledningar som Timrå kommun äger är för gatubelysning.

9. Trafikanordningsplan

När ett arbete ska utföras på en gata eller gång- och cykelväg uppstår alltid risk för olyckor och skador. För att skydda arbetare och trafikanter ska en trafikanordningsplan upprättas som ska vara godkänd innan arbetet får påbörjas.

Trafikanordningsplanen visar hur ett vägarbete ska märkas ut, vilka skyddsanordningar som ska användas och om det behövs trafikregleringar och hur dessa ska anordnas.

En del trafikanordningsplaner kräver tillfällig lokal trafikföreskrift som till exempel avstängning av gata där det ska vara fordonsförbud eller tillfällig ändring eller upphävande av andra beslutade föreskrifter.

Vägledning gällande krav/utformning *Gatuarbete i tätort,* SKR.

Krav utmärkningsansvarig Arbete på väg steg 2.2.

Kommunen kan återkalla ett beslut om trafikanordningsplan och det ska alltid framgå i beslutet.

Sändlista – beslut för kännedom helt avstängd gata
IL@rtjmedelpad.se
registrator.nord@polisen.se

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

8 kap. 4 § första stycket vägmärkesförordningen (2007:90).

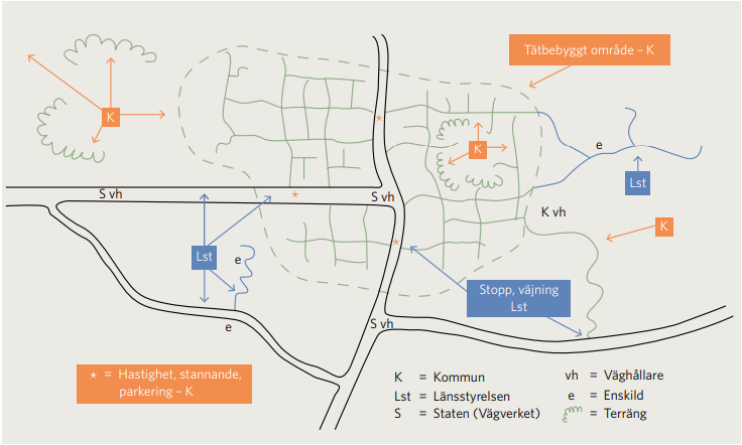
Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.

10 kap. 14 § första stycket 1-11 trafikförordningen (1998:1276).

10. Trafikregler och trafikföreskrifter

För att trafik ska fungera finns trafikregler som alla trafikanter ska följa. På Transportstyrelsens webbplats kan du läsa mer om trafikregler och vilka regler som gäller för olika fordon. De svenska trafikreglerna stämmer väl med de som finns i andra länder. Grunden är en FN-konvention från 1968.

Det finns två typer av trafikregler – allmänna och särskilda. Allmänna trafikregler beslutas av regeringen. De gäller i hela Sverige och tillkännages av Sveriges riksdag genom Trafikförordningen (1998:1276). Särskilda trafikregler kallas lokala och andra trafikföreskrifter. I Timrå beslutas de flesta lokala trafikföreskrifterna av Kultur- och tekniknämnden, men en del beslut fattas av Länsstyrelsen eller Trafikverket.



Figur 1 Beslutsmandat lokala trafikföreskrifter bild från SKR Sveriges Kommuner och Regioner, 2017, Utmärkta föreskrifter - en handbok om lokala trafikföreskrifter

Lokala trafikföreskrifter

De särskilda trafikföreskrifterna (lokala och andra trafikföreskrifter) ska vara publicerade i Transportstyrelsen rikstäckande databas för trafikföreskrifter, STFS. De flesta lokala trafikföreskrifterna kungörs med vägmärken.

Även tillfälliga lokala trafikföreskrifter, t ex i samband med vägavstängningar ska vara publicerade i STFS.

Sändlista – beslut för kännedom
registrator.nord@polisen.se
trafikverket@trafikverket.se om statlig väg berörs
vägförening eller fastighetsägare om enskild väg berörs.

11. Trafiksäkerhet

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhet i Sverige. Nollvisionen innebär på sikt att ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att uppnå nollvisionen krävs ett delat trafiksäkerhetsansvar:

- Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
- Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret (till exempel på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga) måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt = en förlåtande trafikmiljö.

Nollvisionen är ett lyckosamt visionsarbete som utförs genom ett systematiskt arbetssätt med mätbara etappmål. I februari 2020 beslutade regeringen om nuvarande etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030 och allvarligt skadade ska minska med 25 procent.

För att nå trafiksäkerhetsmålen finns indikatorer, prioriterade insatsområden, som pekats ut. Timrå kommun följer nollvisionens intentioner och arbetar med de viktigaste indikationerna för kommunalt trafiksäkerhetsarbete som är:

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät.
- Säkra gång- cykel- och mopedpassager (gcm-passager).
- Cykelhjälmsanvändning.
- Drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet.

2020 infördes även ett komplement till gällande etappmål med två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet väg:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan är 2020 och 2030.

STRADA

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är Sveriges officiella olycksrapportering inom vägtransportsystemet och bygger på uppgifter från polis, sjukvård och Kustbevakningen:

- Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada.
- Akutsjukhus rapporterar uppgifter där personer sökt vård efter olyckshändelse i vägtrafikmiljö.
- Kustbevakningen rapporterar fritidsbåtsolyckor med personskada.

Utöver dessa olyckshändelser rapporteras även:

- Vårdsökande efter fallolyckor i vägtrafikmiljö.
- Olyckor med snöskoter eller terränghjuling (fyrhjuling) utanför vägtrafikmiljö.

Denna inrapportering är reglerad enligt Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Timrå kommun har tillgång till STRADA uttagswebb och själva kan ta fram uppgifter gällande såväl statistik som för att kunna göra egna analyser av enskilda olyckshändelser.

Förfrågningar om statistik eller olycksanalyser kan göras av trafikingenjör eva.forslund@timra.se

Övergångsställe

Vägmärket B3, Övergångsställe. Övergångsställsskylten är ett väjningspliktsmärke. Övergångsställsskylten i sig har ingen trafiksäkerhetshöjande effekt utan den är en framkomlighetsåtgärd som bör användas på platser där gående framkomlighet ska prioriteras. Vägmärke B3 finns i två varianter B3 och B3-2 som är likvärdiga och kan användas var för sig eller tillsammans.



Figur 2 Blåvit stolpreflex kan användas för ökad synbarhet

Övergångsställsskylten bör endast sättas upp på platser där många gående behöver korsa vägen och där fordonstrafiken utgör ett hinder för detta. Det innebär att övergångsställsskylten främst bör placeras längs huvudvägnätet, där vi har höga trafikflöden, och då i punkter där många gående passerar.

Det kan även finnas behov av övergångsställe på lokalgator i direkt anslutning till skolor och andra allmänna målpunkter. Vid skolor på lokalgator med låga trafikmängder kan övergångsställesskylten ha ytterligare en funktion när många barn passerar och parkerade bilar kan utgöra en fara. Övergångsställsskylten innebär förutom att vara ett väjningsmärke även att det är förbjudet att stanna och parkera ett fordon på eller inom ett avstånd av tio meter före övergångsställsskylten.

- Platser där övergångsställsskylten sätts upp bör vara utformade så att fordonstrafiken på platsen håller tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna. Det innebär att en trafiksäkerhetshöjande effekt kan uppnås när vägmärket kombineras med en fysisk utformning som en avsmalning, refug, farthinder eller annat som minskar skadeföljden vid en eventuell olycka.
- Vägmärket för övergångsställe ska vara uppsatt på båda sidor om vägen.
- Övergångsställsskylten på höger sida i färdriktningen ska vara uppsatt omedelbart före vägmarkering M15, övergångsställe, om det inte finns särskilda skäl för något annat.
- På vägar som är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande, får övergångsställsskylten som ska placeras till vänster om vägen placeras på refugen i stället.
- Övergångsställskylten bör inte sättas upp om en körbana i samma färdriktning är uppdelad i flera körfält.
- Övergångsställskylten får inte sättas upp på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen.

Information hämtat från Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2019:74

Målsättningen för Timrå kommun är att övergångsställen ska finnas på rätt plats (där ett utpekat behov finns och där erforderliga siktsträckor finns), vara tydligt utmärkt med vägmärke, målas kontinuerligt för god synbarhet och kompletteras med hastighetsdämpade åtgärd där behov finns.

Gångpassage

En gångpassage är en plats som inte är utmärkt med vägmärket för övergångsställe men där någon form av fysisk utformning utförts för att underlätta passage för gående över en gata/väg. Det kan vara sänkning av kantsten, avsmalnad körbana, mittrefug eller farthinder.

Sikt och fria höjder

Säker trafik kräver fri sikt i korsningar. Att hålla efter grönskan och placera byggnationer rätt på och kring sin fastighet kan rädda liv.

Tänk på att planera häck och träd så att den färdigväxt håller sig inom din fastighet. Om befintliga träd och buskar sträcker sig ut över gata, gång- och cykelbana eller gångbana bör du se till att det finns fri höjd för trafikanterna.

Den fria höjden som krävs är:

- Över gångbana, minst 2,5 meter.
- Över cykelväg, minst 3,2 meter.
- Över körbana, minst 4,6 meter.

Fasta byggnationer, plank och murar, kräver ofta bygglov eller bygganmälan, och bör även placeras ca 1 meter innanför tomtgränsen för att inte påverkas av snötryck i samband med plogning.

Du som har en hörntomt som ligger intill en gata eller en gång- och cykelväg bör se till att dina växter eller byggnader, plank, räcken och murar inte är högre än 80 cm i en sikttriangel som sträcker sig minst 10 meter åt varje håll i korsningspunkten.

Vid din fastighetsutfart bör du se till att ha fri sikt inom en sikttriangel på minst 2,5 meter åt varje håll i korsningspunkten från din utfart.

Lutningar i gatumiljön kan påverka dessa mått och höjden kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Fastighetsägare önskar ibland komplettera siktbehoven i korsning/utfarter med trafikspeglar. Trafikspeglar ger inte alltid den trafiksäkerhetshöjande effekt som många förväntar sig utan kan skapa en falsk trygghet. Det är kommunen som bedömer lämpligheten huruvida en trafikspegel får sättas upp på en plats. Det är också kommunen som bekostar och sätter upp trafikspegeln på de platser där behov finns och där det bedömts lämpligt.

Mått mot väg

Angivna mått är riktvärden. Lutningar i gatumiljön kan påverka måtten och placeringen kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Längd på uppställningsplats för fordon framför garageport eller annan fast begränsning (exempelvis mur, ladd- eller motorvärmarplats) = minst 6 meter innanför tomtgräns.

Pelare/konstruktionsdelar till Carport placeras minst 1 meter innanför tomtgräns. Sidorna på en carport ska vara helt öppna så att erforderliga mått för sikttriangel kan uppnås

Backning över gångytor, gångbanor och cykelbanor är olämpligt av trafiksäkerhetsskäl då förarens sikt är begränsad. Detta är därför normalt sett endast lämpligt vid villautfarter. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

NTF

NTF Västernorrland är en ideell organisation som tillsammans med drygt 40 medlemsorganisationer arbetar för en ökad trafiksäkerhet i länet. NTF arbetar framför allt med information, utbildning och opinionsbildning på uppdrag av regeringen, Trafikverket och Landstinget.

NTF Västernorrland utför kontinuerligt mätningar av till exempel hastigheter, bältesanvändning och cykelhjälmsanvändning.

Timrå kommun är medlem i NTF Västernorrland och representeras i NTF Västernorrlands styrelse av Markus Sjöström som ordinarie ledamot.

Trafikkalendern

Timrå kommun samarbetar med Trafikkalendern som är en digital kundportal där kommunala verksamheter kan hämta hem trycksaker och annat material med kommunens logga. Materialet kan användas i syfte att uppmärksamma trafikanter om trafiksäkerhet, miljö och hälsa för barnen i Timrå kommun.

12. Hastighet

Enligt Nollvisionen är hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät en av de viktigaste indikationerna på kommunalt vägnät. Som stöd för beslut om hastighetsgränser är det vanligt att kommuner tar fram så kallade hastighetsplaner.

Hastighetsplanen visar hastighetsnivåerna övergripande men varje gatusträcka bedöms noga efter framkomlighetsbehov, trafiksäkerhet och miljöaspekter. Generellt krävs det högre hastigheter på huvudvägnätet än på lokalgator för att kunna tillgodose transporter, kollektivtrafik och utryckningstrafik.

Vem beslutar vart?

Vem som beslutar om hastighet beror på vart det är och vilken hastighetsgräns som det gäller. Kommunen beslutar om hastigheter inom tättbebyggda områden. De tättbebyggda områdena för Timrå beslutades 2012. Kultur- och tekniknämnden är den kommunala nämnd som beslutar om ändrade hastighetsbegränsningar utifrån de förutsättningar som gäller för sträckan vid det aktuella beslutstillfället.

Länsstyrelsen och Trafikverket beslutar om hastigheter utanför tättbebyggt område, förutom på enskilda vägar med kommunal väghållning där det är kommunen som beslutar.

Moderna hastighetsgränser

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i tio steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Hastighetsgränserna 40 och 60 kilometer i timmen används i större utsträckning på huvudvägnät. 30 och 40 kilometer i timmen är i dag vanligt på lokalgator. Det är hastigheter som är anpassade till dagens krav på trafiksystemet och som bidragit högre hastighetsefterlevnad och att rädda liv.

Process

Varje hastighetskylt måste föregås av ett beslut om en lokal trafikföreskrift som ska vara kungjord på Transportstyrelsens hemsida STFS, Svensk Trafikföreskriftsförsamling.

Innan beslut tas ska Polisen ha möjlighet att yttra sig om förslaget och ofta behöver förslag även samordnas med Länsstyrelsen, Trafikverket eller enskilda väghållare. Detta är processer som behöver utföras på rätt sätt och som är viktig för att säkerhetsställa rättssäkra beslut.

13. Bred, lång och/eller tung transport

Dispens krävs för transporter som överskrider gällande fordonsbredd 2,60 meter, fordonslängd 24 meter eller som överskrider gällande viktbestämmelser.

Ansökan om transportdispens hos Trafikverket

- Transportdispens söks hos Trafikverket om transportsträckan går genom flera kommuner.

Om ansökan felaktigt skickats till Timrå kommun ska man skicka ansökan vidare till Trafikverket och även meddela den sökande att ärendet överlämnats till Trafikverket. Ärenden som Trafikverket ska handlägga ska skickas till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Ansökan om transportdispens hos Timrå kommun

- Transportdispens söks hos kultur- och teknikförvaltningen om transportens hela färdväg från start till slutmål är inom Timrå kommun.

Inhämtande av yttrande från Trafikverket

När det gäller de ansökningar som Timrå kommun ska handlägga måste man kontrollera om statlig väg berörs. Om statlig väg berörs ska man skicka en remiss till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Efter att handläggaren på kommunen fått tillbaka yttrandet på remissen från Trafikverket fattar man beslut i vanlig ordning. Om Trafikverket har någon synpunkt på färdvägen har man tillsammans en dialog om förslag på hur man bäst kan lösa transporten.

Dialogen med transportören är kommunens ansvar, och det är fortfarande kommunen som fattar beslut.

Möjligheten att överklaga beslut

Om transportören får avslag på sin ansökan och vill överklaga beslutet måste det göras inom tre veckor efter att beslutet har tagits emot. Den som ansökt om undantag ska skicka in sin överklagan till kommunen. Kommunen kontrollerar att överklagan kommit in i rätt tid, och skickar den sedan till Länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut i sin tur går att överklaga hos Transportstyrelsen. En anvisning för hur man överklagar ska finnas med i beslutet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

4 kap. trafikförordningen (1998:1276).

14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift

En dispens kan utfärdas vid behov att köra eller parkera i strid mot gällande lokala trafikföreskrifter.

Behovet ska avse ett visst ändamål och tillfälle som inte kan tillgodoses utan undantaget.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

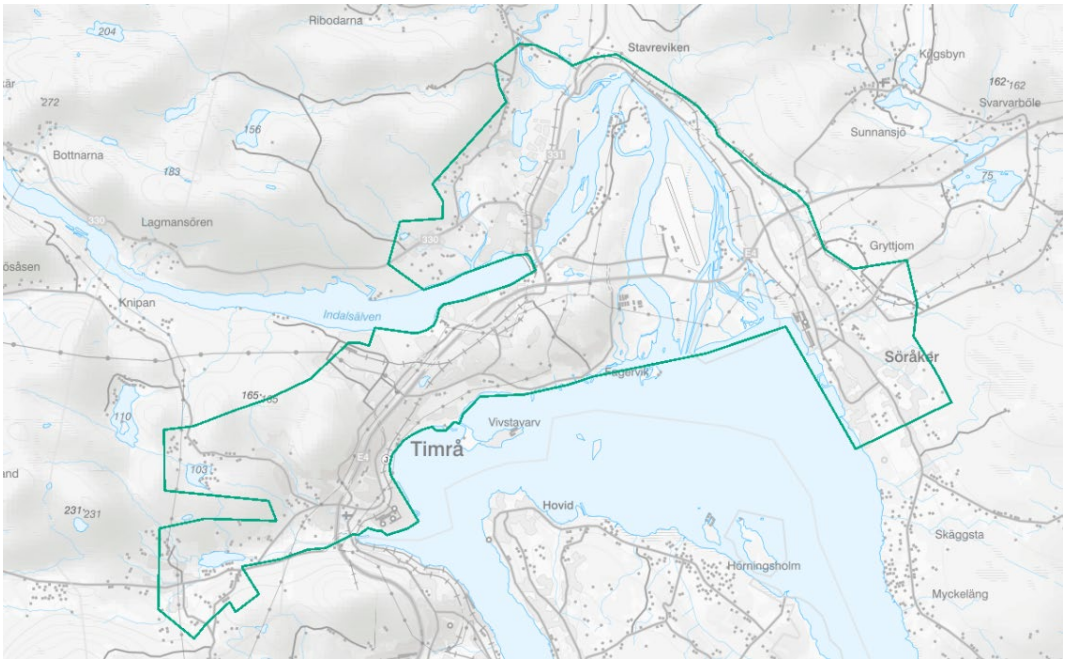
13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde

Förbudsområde

Områdets utsträckning omfattar Timrås tättbebyggda områden, Indalsälvens delta samt centrala delen av Mellberg.

Kartor över Timrå kommuns förbudsområden



Figur 3 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, delen Timrås tättbebyggda områden och Indalsälvens delta



Figur 4 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, centrala delen av Mellberg

Anledningen till förbudsområdet är dels för att inte närboende ska drabbas av mycket buller och andra störningar samt att skydda natur, vatten och grönområden från skador och åverkan.

Lokal trafikföreskrift

1 § Inom förbudsområde, enligt markering i kartbilaga, i Timrå kommun får motordrivna fordon inte föras i terräng, även isbelagd sjö och vattendrag.

2 § Förbudet gäller inte.

1) Körning för jord- eller skogsbruksändamål.

2) Körning i samband med spårning eller annat arbete för att iordningställa eller vidmakthålla skidbacke, skidspår, skoterled eller isbana för skridskoåkning om körning utförs på uppdrag av allmännyttig organisation, förening eller liknande.

3) Körning med snöskoter efter särskilt utmarkerad skoterled eller skoterområde vilket beslutats av Kultur- och tekniknämnden.

4) Körning under polis- ambulans- eller annan räddningstjänstgöring eller för reparation av el- och teleledningar.

5) Körning som erfordras av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende.

Var man får köra och med vilka fordon

Inom förbudsområdet får snöskoter endast framföras på godkända skoterleder eller skoterområde. Karta för skoterleder finns på Timrå kommuns hemsida och finns även att köpa i pappersform hos Timrå snöskoterklubb.

Övrig körning i terräng inom förbudsområdet är förbjudet. Detta gäller samtliga motordrivna fordon. Dispens för körning inom förbudsområdet vintertid och på vissa platser kan sökas hos kultur- och teknikförvaltningen.

Ansökningar om dispens gäller framförallt isbelagd sjö och vattendrag som till exempel Hamstasjön, Lill-Bandsjön och Lögdösjön där det sedan tidigare förekommit aktiviteter med motordrivna fordon vintertid.

Hur man ansöker om dispens för att få köra i terräng inom förbudsområdet

Dispens kan sökas antingen personligt, eller för privat sammankomst. Det är sökanden som är juridiskt ansvarig och att betrakta som verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Exempel på privat sammankomst kan vara att hjälpa rörelsehindrad eller äldre person att med skoter komma ut på is för att fiska eller en klubb som vill anordna ett internt event med sina medlemmar utan inbjudan till allmänhet, andra klubbar eller andra icke medlemmar.

En offentlig tillställning eller allmän sammankomst ska alltid ansökas om hos polismyndigheten. Dit räknas alla sammankomster som inte är av privat karaktär.

Exempel på allmän sammankomst och offentlig tillställning kan vara en tävling, ett event sammankallat via sociala medier eller marknad. Det är polisens bedömning som gäller.

Undantag från förbudet

Körning för jord- eller skogsbruksändamål. Körning för att iordningsställa eller underhålla skidbacke, skidspår, skoterled, skoterområde eller isbana för skridskoåkning om det utförs av en allmännyttig organisation, förening eller liknande. Räddningstjänst, polis och reparation av el- och teleledningar är också undantaget samt statlig och kommunal tjänsteman som kör i tjänsteärende.

Regler för dispens

Dispens beviljas inte enligt följande:

- Under tid mellan kl. 22:00-06:00.
- Till sökande som tidigare fått befogade klagomål att inte följa reglerna.
- Till mer än en tidsperiod. Tidsperioden kan vara max 1 månad. Om inga klagomål inkommit kan ny dispensperiod ansökas. Det ska finnas möjlighet att vid behov kunna utvärdera om körning i terräng skett på ett sätt så att inte olägenhet för människors hälsa och miljön uppstått.
- Om en beviljad ansökan om offentlig tillställning eller allmän sammankomst redan finns beviljad från polisen på den platsen under den period dispensen söks.
- Om dispensansökan rör annan terräng än isbelagd sjö eller vattendrag (denna ansökan kommer då att behandlas som övrig dispens och skickas till miljö- och byggkontoret för yttrande).
- Om dispensansökan anses vara offentlig tillställning eller allmän sammankomst. Då avslås ansökan med hänvisning till att ansökan ska ske hos polisen.
- Om sökande är under 18 år.

Dispens bör beviljas enligt följande:

- Om ingen av de nekande punkterna finns. Andan i reglerna ska vara att inte behöva neka en dispensansökan om det inte finns särskilda skäl.
- Det är inte heller ett hinder att flera enskilda eller privata ansökningar beviljas under en period. De som ska köra i terräng eller på isbelagd sjö eller vattendrag får samsas om utrymmet.

Övriga dispenser

Om en dispensansökan inkommer som inte riktigt passar in enligt regelverk men kanske ändå är befogad, så ska en remiss för yttrande skickas till miljö- och byggkontoret. Detta gäller exempelvis ansökningar om dispens där det inte är uppenbart att dispens kan beviljas eller nekas. Beslutet kommer att fattas enligt miljö- och byggkontorets yttrande. Dispens att köra i terräng inom förbudsområde på annan plats än isbelagd sjö eller vattendrag medges i regel inte, men om ansökan ändå inkommer skickas den till miljö- och byggkontoret för yttrande innan beslut.

Dispenser om körning i terräng som rör vägarbete, byggnationer och anläggningar samt liknande handläggs inte med denna typ av dispens utan ansöks om via grävtillstånd och trafikanordningsplaner.

Dispensen – En värdehandling

Beviljad dispens ska medföras vid färd inom det område eller den plats dispensen blivit beviljad, och kunna uppvisas för polisman. Detta gäller även vid privat sammankomst. Det vill säga att medlemmar i en privat sammankomst inte har dispens att köra inom förbudsområdet på ansökt plats om inte deras sökande är närvarande och kan uppvisa beviljad dispens.

Eget ansvar

Det är alltid den enskildes ansvar och omdöme som gäller. Att t ex se till att is är tillräckligt tjock och håller för att köra på, att fordonet har försäkring och att respektera lagar och omgivning.

Även om dispensen medger körning under en period så åligger det den enskilde sökande att körning sker på ett sätt som inte hindrar eller stör andra aktiviteter eller närboende vid den plats eller område dispensen gäller. Onödigt mycket, långvarigt eller ständigt upprepat buller är inte ok.

Körning på isbelagd sjö är inte samma sak som körning på inhägnat område.

Förarbevis och körkort gäller även i terräng och på is!

Dispens att få köra i terräng inom förbudsområdet är endast ett undantag från förbudet att föra motordrivna fordon. Timrå kommun tar inget ansvar för enskild persons göranden.

Miljöansvar

Området för körning med motordrivet fordon får inte skräpas ned.

Förvaring och hantering av drivmedel eller kemiska produkter (t ex tankning av fordon) ska ske på ett miljömässigt godtagbart sätt. Om spill av drivmedel eller kemikalier (t ex vid en olycka) uppstår ska detta genast saneras och tas omhand som farligt avfall. Detta kan även behöva anmälas till miljö- och byggnadsnämnden, Timrå kommun, beroende på omfattning och risk för människors hälsa och miljön. Akuta utsläpp ska alltid anmälas till räddningstjänsten.

Klagomål på körning inom förbudsområdet

Klagomål om buller eller miljöpåverkan kan anmälas hos Timrå kommun, miljö- och byggkontoret.

Klagomål om brott, olovlig körning eller liknande anmäls till Polisen.

Dispens kan återkallas med omedelbar verkan

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Om dispensreglerna inte följs kan dispensen komma att återkallas med omedelbar verkan.

Legitimationskoll för sökande är obligatoriskt innan utlämnande av en dispens, för att förhindra att dispens söks i någon annans namn, men det behövas inte för övriga i en privat sammankomst, så länge den sökande medgivit och förstått sitt ansvar. Tanken är att göra det lätt för privata sammankomster att kunna ha fritidsaktiviteter inom rimliga dygnstider.

Minderåriga med förarbevis eller körkort för fordon? Dispens medges inte till person som ej är 18 år fyllda. Sökande kan dock ha med minderåriga i sin privata sammankomst. Det är alltid den enskildes ansvar att följa regler och förordningar, och Timrå kommun tar inget ansvar för sökande eller medaktörer i den privata sammankomsten.

Målsman för minderåriga fordonsförare kan själva vara sökande, och därmed ansvarig, men ska då också finnas med på plats och kunna uppvisa dispens.

Övrigt om dispenser för körning med motordrivna fordon inom förbudsområdet

Då förbudsområdet är ämnat att skydda natur och miljö samt närboende från återkommande buller och störningar men samtidigt vara flexibelt för medborgare att kunna fortsätta med motordrivna aktiviteter ämnar kommunen prova en modell av handläggning som innebär att privata sällskap enkelt kan ges dispens med endast en ansvarig sökande. Kommunen är medveten om att denna modell av dispens kan missbrukas och på så vis agera mot den anda av enkelhet som kommunen försöker uppnå.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Handläggningstid

Ansök i god tid

På isbelagd sjö och vattendrag: Handläggning och beslut om dispens inom 2 veckor. Övriga dispenser: handläggning och beslut om dispens inom 3 veckor.

Remisser

Kultur- och teknikförvaltningen inhämtar synpunkter på ansökan från Polisen och miljö- och byggkontoret.

Sändlista – remiss ansökan
registrator.nord@polisen.se
miljo.bygg@timra.se

Lagrum

Timrå kommuns förbudsområde är beslutat med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276).

Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

16. Parkeringsplatser och laddplatser

I Timrå kommun finns ca 3.000 parkeringsplatser. Det är kultur- och teknikförvaltningen som har ansvaret för parkeringsplatser. Kommunen tar inte ut parkeringsavgift men på vissa platser gäller tidsbegränsad parkering.

Pendlarparkeringar

I Timrå kommun finns tre pendlarparkeringar utmed E4 och en vid Timrå resecentrum (järnvägsstationen). I Timrå centrum finns flera kommunala avgiftsfria parkeringsplatser som är tillgängliga alla dagar i veckan.

Här finns pendlarparkeringar i kommunen:

- Timrå centrum, Parkeringsplats Vivstamon, (Vid E4 med infart från Timrå industriområde) – Ej motorvärmare.
- Sörberge Norra (mellan E4 och Berglundavägen) – Ej motorvärmare.
- Torsboda (Vid tankstationen) – Ej motorvärmare.
- Timrå Järnvägsstation – Ej motorvärmare.

Timrå kommun sköter pendlarparkeringarna på Vivstamon och vid Järnvägsstation. Trafikverket sköter pendlarparkeringarna på Sörberge Norra och Torsboda.

Parkeringar Timrå centrum

I Timrå centrum finns flera områden med parkeringsplatser varav de flesta har parkeringsplatser för rörelsehindrade. Utmed Köpmangatan finns fickparkeringsplatser, även för rörelsehindrade.

Laddplatser

Laddplatserna i Timrå kommun hittar du på www.uppladdning.nu

17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ansökan

För att ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska kunna behandlas måste ansökningsblanketten och tillhörande läkarintyg vara komplett ifylld. Om någon uppgift saknas återsänds ansökan för komplettering. Den sökanden får tillbaka ett informationsbrev som anger vad som saknas.

- Ansökan ska göras på Timrå kommuns blankett Ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- Den sökande ska beskriva i text sina svårigheter att förflytta sig.
- Den sökande ska ange hur många meter den sökande bedömer att denne kan förflytta sig **med** hjälpmedel.
- Den sökande ska ange om ansökan gäller som förare eller passagerare.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta beskrivas i ansökan.
- Ett välliknande foto i passfotoformat ska bifogas ansökan. insändas. Fotot kan bifogas med ansökan eller skickas in när beslut om tillståndet har meddelats.
- Ansökan ska skrivas under och dateras av den sökande, eller dennes ombud i förekommande fall.
- Ett aktuellt läkarintyg, på Timrå kommuns blankett för läkarintyg avseende parkeringstillstånd för rörelsehindrade, ska alltid bifogas - även vid förlängning av tidigare tillstånd.
- Läkarintyget ska innehålla diagnos och uppgiften om hur många meter den sökande kan gå på plan mark **med** hjälpmedel. Måttet för sträckan ska anges i meter samt antal pauser som den sökande behöver för att gå den aktuella sträckan.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta intygas i med läkarintyg.
- Läkarintyget ska vara underskrivet och daterat.

Beviljat tillstånd

Hämtas ut på kultur- och teknik, Plåtslagarvägen 17 Timrå. Legitimation ska alltid uppvisas. Ombud ska uppvisa legitimation och fullmakt.

Förlorat eller stulet parkeringstillstånd

Tillståndet är en värdehandling som inte bör förvaras synligt i fordonet utom vid parkering. Förlorat eller stulet tillstånd ska polisanmälas varefter kommunen spärrar

kortet och utfärdas ett nytt. Upphittat tillstånd lämnas till polisen eller till den kommun som utfärdat det.

Tillståndets placering i fordonet

Tillståndet ska, när det används, vara placerat med framsidan uppåt i fordonets främre del så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

Avslag på ansökan

Avslag meddelas via rekommenderat brev med mottagningsbevis så att handläggaren vet vilket datum som sökanden tagit del av handlingarna och överklagningstiden börjar. Det ska framgå i brevet vad avslaget grundar sig på och anvisningar för överklagan ska bifogas avslaget.

Överklagan

Överklagan skickas till kommunen och ska innehålla information om:

- Vilket beslut som överklagas (referensnummer och datum för beslutet).
- Hur den sökande vill att beslutet ska ändras.
- Varför den sökande anser att beslutet är felaktigt.
- Namn, personnummer, adress, telefonnummer och e-postadress.

När en överklagan kommer till kommunen så kan kommunen välja att ändra sitt beslut om ny information har tillkommit. Om kommunens bedömning kvarstår skickas överklagan vidare till länsstyrelsen.

Allmän information

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade är ett undantag beskrivet i trafikförordningen och berör i första han allmänna platser. Privata markägare beslutar villkor för användande på denna mark.

Tillståndet kan beviljas för den som har ett varaktigt funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand mellan platsen där fordonet parkerats och en målpunkt på rimligt gångavstånd.

Den som endast har behov av parkeringsplats nära sin bostad, ska i stället för ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade kontakta sitt bostadsföretag. Vid behov av parkeringsplats nära arbetsplatsen sin arbetsgivare.

Enbart svårighet att bära utgör inte grund för ett parkeringstillstånd. Enbart svårighet att ta sig i och ur bilen utgör inte grund för parkeringstillstånd. Blind person som inte har något rörelsehinder ges normalt inte parkeringstillstånd.

Enbart mag- och tarmproblem som medför att en person kan få akut behov av en toalett ger inte rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För detta ändamål kan särskilt tillstånd utfärdas. Ansökningsblankett gällande detta kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

För rörelsehindrade som inte själva kör fordon kan parkeringstillstånd utfärdas om man behöver förarens hjälp utanför fordonet i den grad att man inte ensam kan invänta föraren vid målpunkten.

Parkeringstillstånd är inte en social eller ekonomisk förmån utan ett undantag som syftar till att göra samhället tillgängligt för alla.

Hur görs bedömningen av ansökan?

Läkarintyg ska alltid bifogas i ansökan som handläggs av kommunen. Kommunen har möjlighet att ta in förtroendeläkare när det krävs.

Läkarintyget är ett underlag inför bedömningen. Det är den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor som beslutar huruvida tillstånd beviljas eller inte.

Vid varje förnyelse av parkeringstillstånd för rörelsehindrade görs en ny bedömning av behovet.

Parkeringsavgifter

Parkeringstillståndet ger inte generellt undantag från skyldighet att erlägga avgift. Flertalet kommuner har beslutat att rörelsehindrade med parkeringstillstånd är befriade från parkeringsavgift. Kontakta respektive kommun för besked.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276).

Stanna eller parkera nära målpunkten för hämta eller lämna en passagerare utan parkeringstillstånd för rörelsehindrade

För personer som inte uppfyller kraven för parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i trafikförordningen (11 kap. 9 § punkten 7) ett allmänt undantag som innebär att man vid transport av sjuka eller rörelsehindrade får stanna och parkera ett fordon trots förbud att parkera enligt lokala trafikföreskrifter.

Detta gäller endast om omständigheterna kräver det och om särskild försiktighet iakttas. I många fall kommer man då mycket närmare målpunkten och kan stanna för att hjälpa sin passagerare in eller ut ur bilen innan föraren sedan parkerar fordonet på en vanlig parkeringsplats.

18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon

Parkeringsövervakning

Timrå kommun ansvarar för parkeringsövervakning på kommunala gator och parkeringsplatser. Parkering styrs av både generella och lokala parkeringsregler som kan kompletteras med särskilda tillstånd och dispenser. Målsättningen med parkeringsövervakningen är att alla ska parkera rätt så att Timrå ska upplevas som trevligt att besöka.

Felparkeringsavgifter

Felparkeringsavgifter utgår när de generella eller lokala trafikreglerna inte följs på allmänna platser och gator.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Kontrollavgifter

Kontrollavgifter utgår när de angivna villkoren för parkering inte efterlevs på fastighetsmark. En fastighetsägare får inte ta ut en högre kontrollavgift än vad kommunen beslutat för avgiftsnivå för samma företeelse på allmän platsmark.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Skotbilshantering och flyttning av fordon

Kommunen ansvarar även för skrotbilshantering och flyttning av fordon som är felaktigt uppställda på mark inom kommunens ansvarsområde. Kostnaderna för flyttning och skrotning faktureras fordonsägaren.

Handräckning av fordonsflytt

När en markägare eller ombud till en markägare fått ett övergivet fordon på sin mark kan kommunen i vissa fall hjälpa till att få fordonet flyttat.

Om det inte finns någon parkeringsövervakning så behöver markägaren eller ombudet först ha skickat ett rekommenderat brev eller på annat sätt kunna styrka att denne fått kontakt med fordonsägaren och uppmanat hen att denne måste flytta sitt fordon. Brevet med poststämpel ska bifogas ansökan om handräckning.

För ansökan som inlämnas via ombud i en vägförening eller gemensamhetsanläggning ska dennes roll i styrelsen anges.

Kommunen har ingen skyldighet att flytta fordon på privat mark utan är endast skyldig att flytta fordonsvrak, därför kan kommunen neka vissa uppdrag.

Den faktiska kostanden för flyttning av fordon från privat mark debiteras markägaren eller ombudet till markägaren. I samband med ansökan av handräckning av fordonsflytt kan kommunen lämna en kostnadsuppskattning för uppdraget.

Lagrum

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

TIMRÅ KOMMUN

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik

Politiska styrdokument
Strategi
Program
Plan
Policy
Riktlinje

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Genomförande	2023-12-13 § 153	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2025:44	2025-12-03 § 110	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik....1

1. Snöröjning....3
2. Sandning....5
3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll....6
4. Belysning....7
5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg....8
6. Körning på vägar med nedsatt bruttovikt....9
7. Trafik- och farthinder....11
8. Grävtillstånd och kabelanvisning....13
9. Trafikanordningsplan....14
10. Trafikregler och trafikföreskrifter....15
11. Trafiksäkerhet....16
12. Hastighet....21
13. Bred, lång och/eller tung transport....22
14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift....24
15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde....25
16. Parkeringsplatser och laddplatser....31
17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade....32
18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon....36

1. Snöröjning

Från mitten av oktober till mitten av april har vi beredskap för snöröjning och halkbekämpning på allmänna gator dygnet runt. Vi anlitar entreprenörer för att vi ska kunna utföra uppdragen på alla områden.

Då snöröjning genomförs i egen regi, ska den i första hand genomföras under ordinarie arbetstid. Målsättningen är att morgontrafiken ska kunna löpa. Det kan dock förekomma undantag vid extremt väder.

Vid snöröjning öppnas inga gårdsinfarter. Isrivning genomförs med väghyvel, och eftersom snön då är tung öppnas alla infarter i efterhand, och då i mån av tid.

Snödjup

Snöröjning påbörjas normalt när snöfallet upphört. Vid längre pågående snöfall påbörjas snöröjning enligt nedan:

- Vid blötsnö: för genomfartsleder 4-8 cm och bostadsgator 6-10 cm.
- Vid kallsnö: för genomfartsleder 8-12 cm och bostadsgator 12-16 cm.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

Snö från tomtmark

Du får inte köra snö från tomtmark ut på gatan (även gångbana). Tänk på att vid plogning får grannen din snö. Det är inte bra för grannsämjan.

Kommunen har inga resurser att i samband med snöröjning av gator ta bort snö från enskilda infarter. Det är endast vid isrivning av gator, som en följetraktor röjer undan is vid infarter, och då i mån av tid.

Skador

Skador som beror på snöröjning avhjälps i regel efter vintersäsongens slut. Vid skada ring kultur- och teknikförvaltningen för besiktning. Du som är särskilt utsatt, markera gärna ditt staket eller din häck med markeringskäpp.

Sopkärl och postlådor

Sopkärl och postlådor ska placeras så att de inte utgör hinder för snöröjningen. De ska vara placerade minst 1 meter från vägkanten, max 1,5 meter. För att skada inte ska uppstå på dyra postlådor, bör de bytas ut under vintern. Om skada uppstår på postlådan under vinterväghållningen, ersätts den med en vanlig standardpostlåda.

Bilparkering

Snöröjningen underlättas genom att man undviker att parkera på gator och vägar när snöröjning pågår.

Takskottning

Då snö skottas ned från tak på gatumark, måste detta anmälas till polisen. Det är en kostnadsfri anmälan. Vid anmälan anges vissa villkor för att få använda gatan som upplag under en kortare tid.

Snö och is som husägare skottar ned från hustak kan medföra problem för den som sköter snöröjningen och halkbekämpningen. Självfallet är det husägarens skyldighet att bortforsla det som hamnat på gatan. Det åligger vidare fastighetsinnehavaren att snarast vid halka sanda gångbaneutrymmet, eller att vidta åtgärder till motverkande av halka.

Fastighetsägarnas skyldigheter enligt ordningslagen 3 kap

Åtgärder till skydd för personer och egendom

3 § Brister på byggnader, ställningar, skyltar och liknande anordningar som medför risk för skada på personer eller egendom på offentlig plats, skall avhjälpas utan oskäligt dröjsmål.

Snö och is som kan rasa ned och skada personer eller egendom på offentlig plats skall utan oskäligt dröjsmål avlägsnas från tak, rännor och liknande anordningar. Detta skall ske på ett sådant sätt att det inte därigenom uppkommer risk för att personer eller egendom kommer att skadas.

Ansvaret för att åtgärderna i första och andra styckena vidtas vilar på ägaren eller den som till följd av nyttjanderättsavtal eller på någon annan grund är i ägarens ställe.

2. Sandning

Mot halka används sand och salt. Sandning sker ofta med krossat grus eller sandningssand. Saltet används sparsamt och bara på vissa vägar och gatukorsningar.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll

Efter vintern kommer först sandupptagning och därefter börjar vi med sommarunderhåll av gator, vägar och allmänna ytor.

Sandupptagning och städning

Sopning av sand efter vintern börjar alltid med gång- och cykelvägarna samt Timrå centrum. Därefter alterneras sandupptagningen vartannat år antingen från Söråker och söderut eller från Laggarberg och norrut.

Dikesstädning längs våra genomfartsvägar utförs av entreprenör.

I Timrå centrum sopar vi trottoarer, torg och övriga ytor med maskin två gånger under våren för att få bort sanden efter vinterns halkbekämpning.

Under sommaren städas Timrå centrum manuellt två gånger i veckan. Vid särskilda evenemang eller händelser städar vi extra.

Sommarunderhåll

Under sommaren utför vi:

- Beläggningsunderhåll
- Förstärkningsarbeten
- Dammbindning
- Drift och underhåll av broar, tunnlar och stödmurar
- Skyltning
- Dagvattenavledning
- Dikesslåtter

4. Belysning

Syftet med den offentliga belysningen

- Bidra positivt till trafiksäkerheten.
- Minska risken för brott.
- Öka trivselfaktorn.

Det är viktigt att fastighetsägare röjer växtligheten så att inte träd försämrar ljuset från gatubelysningen.

Sommarsläckning av gatubelysningen

Gatubelysningen släcks helt under tiden 1 maj-20 juli.

5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg

Fastighetsägare som vill anlägga ny eller ändrad anslutning till kommunal gata eller väg, ska söka tillstånd.

I tillståndet specificeras tekniska krav, t ex om vägtrumma behövs samt infartens utformning.

Skiss på ny eller ändrad anslutning ska bifogas. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

Innan kultur- och teknikförvaltningen fattar beslut inhämtas synpunkter från miljö- och byggkontoret samt samhällsenheten.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Lagrum

Inom detaljplanelagt område eller längs gata/väg med kommunal väghållning är detta ett väghållarbeslut.

Rättigheter och riktlinjer enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).

Kommentar: Utfart mot gata/väg med statlig väghållning hänvisas sökande till Trafikverket.

1 § andra stycket väglagen (1971:948). Väglagen gäller ej kommunal väghållning samt gata inom detaljplanelagt område.

6. Körning på enskilda vägar, där kommunen utför väghållningen, med nedsatt bruttovikt

Nedan finns samtliga vägar där bruttovikten kan komma att sättas ned vid till exempel tjällossning. Vid beslut om nedsatt bruttovikt sätts skyltar ut och information läggs ut på kommunens hemsida.

Du som har behov av att kunna köra på vägar med nedsatt bruttovikt, ska söka dispens.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Vägar där bruttovikten kan sättas ned vid tjällossning

Vägnummer	Vägnamn	Vikt
31863	Bredsjön	4,5 ton
32138	Höglandsvägen	4,5 ton
32056	Prästsvedjan	4,5 ton
32184	Öppom	4,5 ton
32129	Hamre	4,5 ton
32108	Ribodarna	4,5 ton
32155	Kontorillen	4,5 ton
32109	Norra Lundevallen	4,5 ton
31910	Stordalen/Färjholmen	4,5 ton
	Lilla Bandsjön	4,5 ton
31947	Stora Bandsjön	4,5 ton
	Storberget	4,5 ton
32106	Öden	4,5 ton
32107	Vänna/Roken/Gäle	4,5 ton
32156	Brattland	4,5 ton
32033	Bängling	4,5 ton
31883	Krigsbyn	4,5 ton
31895	Norrkrånge	4,5 ton
31765	Sunne	4,5 ton
31896	Öngård/Svedje	4,5 ton
31894	Bondhamn	4,5 ton
31881	Gryttjom	4,5 ton
32300	Oxviken	4,5 ton
32153	Åstön	4,5 ton

Vägnummer	Vägnamn	Vikt

Lagrum

Enskilda vägar tillhör formellt ingen bärighetsklass. Vägens ägare/ansvarig beslutar om begränsningar.

Lagrum

~~**Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid nedsättning av bruttovikt (väghållarbeslut).**~~

~~10 kap. 14 § första stycket 2 c trafikförordningen (1998:1276).~~

~~Kommentar: Begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt.~~

~~**Beslut om dispens för körning på vägar med nedsatt bruttovikt.**~~

~~13 kap. 3 § tredje stycket 27 trafikförordningen (1998:1276).~~

7. Trafik- och farthinder

För att stoppa oönskad trafik eller få fordon att sänka hastigheten kan hinder utplaceras på gator, vägar samt gång- och cykelvägar men eftersom tillgängligheten då begränsas för bland annat synskadade och rörelsehindrade ska stor restriktivitet ska råda inför utplacering fysiska hinder på gång- och cykelvägar respektive gator med förbud mot fordonstrafik. Utplacering ska endast ske på platser som är olycksdrabbade eller där vi av andra skäl bedömer att behovet är särskilt stort. I övrigt ska önskemål om fysiska hinder avslås.

Utplacering av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder som exempelvis blomlådor eller trafiköar på gatan sommartid är ett kortsiktigt men effektivt sätt att ge signaler till bilisterna att sänka hastigheten.

De flyttbara farthindren kan uppfattas störande för fordonsförare och därför har kultur- och teknikförvaltningen upprättat villkor som ska följas vid ansökan. Farthinder ska inte göra gatan till en lekplats för barnen, men de ökar barns möjlighet att uppehålla sig på och invid gaturummet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om utplacering av flyttbara farthinder och det ska alltid framgå i beslutet.

Regler för användning av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder får användas för förbättrad trafiksäkerhet på gator inom kommunens väghållningsområde om nedanstående kriterier uppfylls:

- Gatan ska vara en lokalgata med bostäder på gatans båda sidor.
- Fastigheterna ska ha in- och utfart mot gatan.
- Det måste vara fri sikt minst 50 meter före och efter farthinder.
- Farthinder placeras minst 20 meter från korsning.
- Skriftligt godkännande av samtliga fastighetsägare krävs eller för större område där t ex villaförening finns krävs ett dokument som t ex ett styrelseprotokoll.
- Kontaktpersonen (ansvarig) för farthinder måste bo på den aktuella gatan.

Kontaktpersonens ansvar

Inför varje säsong skickar kontaktpersonen in en ansökan. Kontaktpersonen ansvarar för att följande regler för utplacering av farthinder uppfylls:

- Alla kostnader för farthinder står de boende för (även blommor och jord för blomlådor).

- Farthinder är placerade på den överenskomna platsen och ska hållas under regelbunden uppsikt.
- Farthinder sköts (även nödvändig städning av blomlådor).
- Farthinder flyttas undan om väghållningsmyndigheten av något skäl skulle behöva utföra drifts-, underhålls- eller liknande arbete på gatan.
- Farthinder får sättas ut efter sandupptagningen tidigast den 1 maj till senast den 15 oktober.

Kultur- och teknikförvaltningens ansvar

- Avgör om gatan är lämplig för att ha farthinder.
- Ger kontaktpersonen muntliga instruktioner var farthinder ska placeras mm.
- Upprättar ett beslut.
- Tillhandahåller ritning för blomlådor.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

8. Grävtillstånd och kabelanvisning

Grävtillstånd

Ledningsägare eller entreprenör som vill lägga ny ledning eller utföra arbete på redan lagd ledning på kommunal mark eller vägområde, ska söka tillstånd.

Läs mer i Riktlinjer för grävning i Timrå kommuns mark.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Kabelanvisning

För att ta reda på om det finns ledningar där du behöver gräva kan du gå in på www.ledningskollen.se. Där når du infrastrukturförvaltare med en förfrågan om anvisning/utsättning av ledning.

MittSverige Vatten & Avfall AB och Timrå kommun finns inte med i Ledningskollen utan de kontaktas var för sig. De ledningar som Timrå kommun äger är för gatubelysning.

9. Trafikanordningsplan

När ett arbete ska utföras på en gata eller gång- och cykelväg uppstår alltid risk för olyckor och skador. För att skydda arbetare och trafikanter ska en trafikanordningsplan upprättas som ska vara godkänd innan arbetet får påbörjas.

Trafikanordningsplanen visar hur ett vägarbete ska märkas ut, vilka skyddsanordningar som ska användas och om det behövs trafikregleringar och hur dessa ska anordnas.

En del trafikanordningsplaner kräver tillfällig lokal trafikföreskrift som till exempel avstängning av gata där det ska vara fordonsförbud eller tillfällig ändring eller upphävande av andra beslutade föreskrifter.

Vägledning gällande krav/utformning ***Gatuarbete i tätort,*** SKR.

Krav utmärkningsansvarig Arbete på väg steg 2.2.

Kommunen kan återkalla ett beslut om trafikanordningsplan och det ska alltid framgå i beslutet.

Sändlista – beslut för kännedom helt avstängd gata
IL@rtjmedelpad.se
registrator.nord@polisen.se

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

10 kap trafikförordningen

8 kap. 4 § första stycket vägmärkesförordningen (2007:90).

~~**Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.**~~

~~10 kap. 14 § första stycket 1-11 trafikförordningen (1998:1276).~~

Beslut om tillfälliga lokala trafikföreskrifter i samband med vägarbete, eller under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen

Tillfällig lokala trafikföreskrifter får beslutas av den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs på grund av vägarbete eller liknande arbete eller **under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen** och på grund av annat som kan medföra fara eller hinder för trafiken, eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

14 § Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om

1. förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon,
2. begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt,
3. begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last,
4. förbud mot omkörning,
5. förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning,
6. förbud mot infart,
7. lägre hastighet än som annars gäller,
8. stannande eller parkering,
9. väjningsplikt eller stopplikt,
10. minsta avstånd mellan fordon, och
11. Cirkulationsplats

Lagrum

Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.

10 kap. 14 § första stycket 1-11 trafikförordningen (1998:1276).

10. Trafikregler och trafikföreskrifter

För att trafik ska fungera finns trafikregler som alla trafikanter ska följa. På Transportstyrelsens webbplats kan du läsa mer om trafikregler och vilka regler som gäller för olika fordon. De svenska trafikreglerna stämmer väl med de som finns i andra länder. Grunden är en FN-konvention från 1968.

Det finns två typer av trafikregler – allmänna och särskilda. Allmänna trafikregler beslutas av regeringen. De gäller i hela Sverige och tillkännages av Sveriges riksdag genom Trafikförordningen (1998:1276). Särskilda trafikregler kallas lokala och andra trafikföreskrifter. I Timrå beslutas de flesta lokala trafikföreskrifterna av Kultur- och tekniknämnden, men en del beslut fattas av Länsstyrelsen eller Trafikverket.



Figur 1 Beslutsmandat lokala trafikföreskrifter bild från SKR Sveriges Kommuner och Regioner, 2017, Utmärkta föreskrifter - en handbok om lokala trafikföreskrifter

Lokala trafikföreskrifter

De särskilda trafikföreskrifterna (lokala och andra trafikföreskrifter) ska vara publicerade i Transportstyrelsen rikstäckande databas för trafikföreskrifter, STFS. De flesta lokala trafikföreskrifterna kungörs med vägmärken.

Även tillfälliga lokala trafikföreskrifter, t ex i samband med vägavstängningar ska vara publicerade i STFS.

Sändlista – beslut för kännedom
registrator.nord@polisen.se
trafikverket@trafikverket.se om statlig väg berörs
vägförening eller fastighetsägare om enskild väg berörs.

11. Trafiksäkerhet

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhet i Sverige. Nollvisionen innebär på sikt att ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att uppnå nollvisionen krävs ett delat trafiksäkerhetsansvar:

- Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
- Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret (till exempel på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga) måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt = en förlåtande trafikmiljö.

Nollvisionen är ett lyckosamt visionsarbete som utförs genom ett systematiskt arbetssätt med mätbara etappmål. I februari 2020 beslutade regeringen om nuvarande etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030 och allvarligt skadade ska minska med 25 procent.

För att nå trafiksäkerhetsmålen finns indikatorer, prioriterade insatsområden, som pekats ut. Timrå kommun följer nollvisionens intentioner och arbetar med de viktigaste indikationerna för kommunalt trafiksäkerhetsarbete som är:

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät.
- Säkra gång- cykel- och mopedpassager (gcm-passager).
- Cykelhjälmsanvändning.
- Drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet.

2020 infördes även ett komplement till gällande etappmål med två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet väg:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan är 2020 och 2030.

STRADA

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är Sveriges officiella olycksrapportering inom vägtransportsystemet och bygger på uppgifter från polis, sjukvård och Kustbevakningen:

- Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada.
- Akutsjukhus rapporterar uppgifter där personer sökt vård efter olyckshändelse i vägtrafikmiljö.
- Kustbevakningen rapporterar fritidsbåtsolyckor med personskada.

Utöver dessa olyckshändelser rapporteras även:

- Vårdsökande efter fallolyckor i vägtrafikmiljö.
- Olyckor med snöskoter eller terränghjuling (fyrhjuling) utanför vägtrafikmiljö.

Denna inrapportering är reglerad enligt Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Timrå kommun har tillgång till STRADA uttagswebb och själva kan ta fram uppgifter gällande såväl statistik som för att kunna göra egna analyser av enskilda olyckshändelser.

Förfrågningar om statistik eller olycksanalyser kan göras av trafikingenjör eva.forslund@timra.se

Övergångsställe

Vägmärket B3, Övergångsställe. Övergångsställsskylten är ett väjningspliktsmärke. Övergångsställsskylten i sig har ingen trafiksäkerhetshöjande effekt utan den är en framkomlighetsåtgärd som bör användas på platser där gående framkomlighet ska prioriteras. Vägmärke B3 finns i två varianter B3 och B3-2 som är likvärdiga och kan användas var för sig eller tillsammans.



Figur 2 Blåvit stolpreflex kan användas för ökad synbarhet

Övergångsställsskylten bör endast sättas upp på platser där många gående behöver korsa vägen och där fordonstrafiken utgör ett hinder för detta. Det innebär att övergångsställsskylten främst bör placeras längs huvudvägnätet, där vi har höga trafikflöden, och då i punkter där många gående passerar.

Det kan även finnas behov av övergångsställe på lokalgator i direkt anslutning till skolor och andra allmänna målpunkter. Vid skolor på lokalgator med låga trafikmängder kan övergångsställesskylten ha ytterligare en funktion när många barn passerar och parkerade bilar kan utgöra en fara. Övergångsställsskylten innebär förutom att vara ett väjningsmärke även att det är förbjudet att stanna och parkera ett fordon på eller inom ett avstånd av tio meter före övergångsställsskylten.

- Platser där övergångsställsskylten sätts upp bör vara utformade så att fordonstrafiken på platsen håller tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna. Det innebär att en trafiksäkerhetshöjande effekt kan uppnås när vägmärket kombineras med en fysisk utformning som en avsmalning, refug, farthinder eller annat som minskar skadeföljden vid en eventuell olycka.
- Vägmärket för övergångsställe ska vara uppsatt på båda sidor om vägen.
- Övergångsställsskylten på höger sida i färdriktningen ska vara uppsatt omedelbart före vägmarkering M15, övergångsställe, om det inte finns särskilda skäl för något annat.
- På vägar som är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande, får övergångsställsskylten som ska placeras till vänster om vägen placeras på refugen i stället.
- Övergångsställskylten bör inte sättas upp om en körbana i samma färdriktning är uppdelad i flera körfält.
- Övergångsställskylten får inte sättas upp på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen.

Information hämtat från Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2019:74

Målsättningen för Timrå kommun är att övergångsställen ska finnas på rätt plats (där ett utpekat behov finns och där erforderliga siktsträckor finns), vara tydligt utmärkt med vägmärke, målas kontinuerligt för god synbarhet och kompletteras med hastighetsdämpade åtgärd där behov finns.

Gångpassage

En gångpassage är en plats som inte är utmärkt med vägmärket för övergångsställe men där någon form av fysisk utformning utförts för att underlätta passage för gående över en gata/väg. Det kan vara sänkning av kantsten, avsmalnad körbana, mittrefug eller farthinder.

Sikt och fria höjder

Säker trafik kräver fri sikt i korsningar. Att hålla efter grönskan och placera byggnationer rätt på och kring sin fastighet kan rädda liv.

Tänk på att planera häck och träd så att den färdigväxt håller sig inom din fastighet. Om befintliga träd och buskar sträcker sig ut över gata, gång- och cykelbana eller gångbana bör du se till att det finns fri höjd för trafikanterna.

Den fria höjden som krävs är:

- Över gångbana, minst 2,5 meter.
- Över cykelväg, minst 3,2 meter.
- Över körbana, minst 4,6 meter.

Fasta byggnationer, plank och murar, kräver ofta bygglov eller bygganmälan, och bör även placeras ca 1 meter innanför tomtgränsen för att inte påverkas av snötryck i samband med plogning.

Du som har en hörntomt som ligger intill en gata eller en gång- och cykelväg bör se till att dina växter eller byggnader, plank, räcken och murar inte är högre än 80 cm i en sikttriangel som sträcker sig minst 10 meter åt varje håll i korsningspunkten.

Vid din fastighetsutfart bör du se till att ha fri sikt inom en sikttriangel på minst 2,5 meter åt varje håll i korsningspunkten från din utfart.

Lutningar i gatumiljön kan påverka dessa mått och höjden kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Fastighetsägare önskar ibland komplettera siktbehoven i korsning/utfarter med trafikspeglar. Trafikspeglar ger inte alltid den trafiksäkerhetshöjande effekt som många förväntar sig utan kan skapa en falsk trygghet. Det är kommunen som bedömer lämpligheten huruvida en trafikspegel får sättas upp på en plats. Det är också kommunen som bekostar och sätter upp trafikspegeln på de platser där behov finns och där det bedömts lämpligt.

Mått mot väg

Angivna mått är riktvärden. Lutningar i gatumiljön kan påverka måtten och placeringen kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Längd på uppställningsplats för fordon framför garageport eller annan fast begränsning (exempelvis mur, ladd- eller motorvärmarplats) = minst 6 meter innanför tomtgräns.

Pelare/konstruktionsdelar till Carport placeras minst 1 meter innanför tomtgräns. Sidorna på en carport ska vara helt öppna så att erforderliga mått för sikttriangel kan uppnås

Backning över gångytor, gångbanor och cykelbanor är olämpligt av trafiksäkerhetsskäl då förarens sikt är begränsad. Detta är därför normalt sett endast lämpligt vid villautfarter. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

NTF

NTF Västernorrland är en ideell organisation som tillsammans med drygt 40 medlemsorganisationer arbetar för en ökad trafiksäkerhet i länet. NTF arbetar framför allt med information, utbildning och opinionsbildning på uppdrag av regeringen, Trafikverket och Landstinget.

NTF Västernorrland utför kontinuerligt mätningar av till exempel hastigheter, bältesanvändning och cykelhjälmsanvändning.

Timrå kommun är medlem i NTF Västernorrland och representeras i NTF Västernorrlands styrelse av Markus Sjöström som ordinarie ledamot.

Trafikkalendern

Timrå kommun samarbetar med Trafikkalendern som är en digital kundportal där kommunala verksamheter kan hämta hem trycksaker och annat material med kommunens logga. Materialet kan användas i syfte att uppmärksamma trafikanter om trafiksäkerhet, miljö och hälsa för barnen i Timrå kommun.

12. Hastighet

Enligt Nollvisionen är hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät en av de viktigaste indikationerna på kommunalt vägnät. Som stöd för beslut om hastighetsgränser är det vanligt att kommuner tar fram så kallade hastighetsplaner.

Hastighetsplanen visar hastighetsnivåerna övergripande men varje gatusträcka bedöms noga efter framkomlighetsbehov, trafiksäkerhet och miljöaspekter. Generellt krävs det högre hastigheter på huvudvägnätet än på lokalgator för att kunna tillgodose transporter, kollektivtrafik och utryckningstrafik.

Vem beslutar vart?

Vem som beslutar om hastighet beror på vart det är och vilken hastighetsgräns som det gäller. Kommunen beslutar om hastigheter inom tättbebyggda områden. De tättbebyggda områdena för Timrå beslutades 2012. Kultur- och tekniknämnden är den kommunala nämnd som beslutar om ändrade hastighetsbegränsningar utifrån de förutsättningar som gäller för sträckan vid det aktuella beslutstillfället.

Länsstyrelsen och Trafikverket beslutar om hastigheter utanför tättbebyggt område, förutom på enskilda vägar med kommunal väghållning där det är kommunen som beslutar.

Moderna hastighetsgränser

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i tio steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Hastighetsgränserna 40 och 60 kilometer i timmen används i större utsträckning på huvudvägnät. 30 och 40 kilometer i timmen är i dag vanligt på lokalgator. Det är hastigheter som är anpassade till dagens krav på trafiksystemet och som bidragit högre hastighetsefterlevnad och att rädda liv.

Process

Varje hastighetskylt måste föregås av ett beslut om en lokal trafikföreskrift som ska vara kungjord på Transportstyrelsens hemsida STFS, Svensk Trafikföreskriftsförsamling.

Innan beslut tas ska Polisen ha möjlighet att yttra sig om förslaget och ofta behöver förslag även samordnas med Länsstyrelsen, Trafikverket eller enskilda väghållare. Detta är processer som behöver utföras på rätt sätt och som är viktig för att säkerhetsställa rättssäkra beslut.

13. Bred, lång och/eller tung transport

Dispens krävs för transporter som överskrider gällande fordonsbredd 2,60 meter, fordonslängd 24 meter eller som överskrider gällande viktbestämmelser.

Ansökan om transportdispens hos Trafikverket

- Transportdispens söks hos Trafikverket om transportsträckan går genom flera kommuner.

Om ansökan felaktigt skickats till Timrå kommun ska man skicka ansökan vidare till Trafikverket och även meddela den sökande att ärendet överlämnats till Trafikverket. Ärenden som Trafikverket ska handlägga ska skickas till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Ansökan om transportdispens hos Timrå kommun

- Transportdispens söks hos kultur- och teknikförvaltningen om transportens hela färdväg från start till slutmål är inom Timrå kommun.

Inhämtande av yttrande från Trafikverket

När det gäller de ansökningar som Timrå kommun ska handlägga måste man kontrollera om statlig väg berörs. Om statlig väg berörs ska man skicka en remiss till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Efter att handläggaren på kommunen fått tillbaka yttrandet på remissen från Trafikverket fattar man beslut i vanlig ordning. Om Trafikverket har någon synpunkt på färdvägen har man tillsammans en dialog om förslag på hur man bäst kan lösa transporten.

Dialogen med transportören är kommunens ansvar, och det är fortfarande kommunen som fattar beslut.

Möjligheten att överklaga beslut

Om transportören får avslag på sin ansökan och vill överklaga beslutet måste det göras inom tre veckor efter att beslutet har tagits emot. Den som ansökt om undantag ska skicka in sin överklagan till kommunen. Kommunen kontrollerar att överklagan kommit in i rätt tid, och skickar den sedan till Länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut i sin tur går att överklaga hos Transportstyrelsen. En anvisning för hur man överklagar ska finnas med i beslutet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

4 kap. trafikförordningen (1998:1276).

14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift

En dispens kan utfärdas vid behov att köra eller parkera i strid mot gällande lokala trafikföreskrifter.

Behovet ska avse ett visst ändamål och tillfälle som inte kan tillgodoses utan undantaget.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

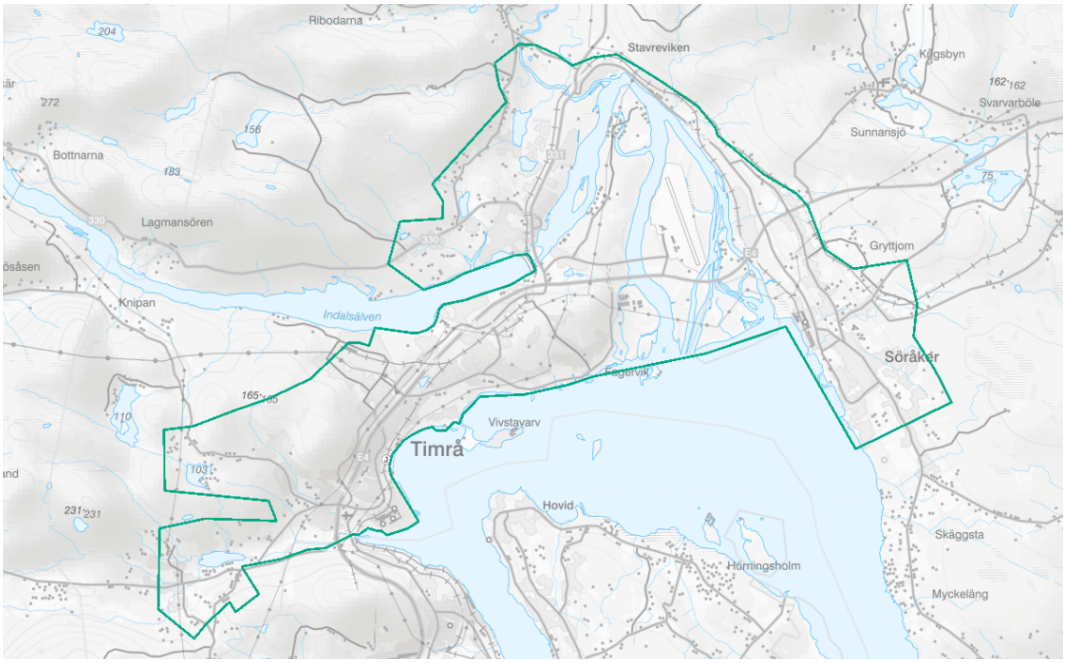
13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde

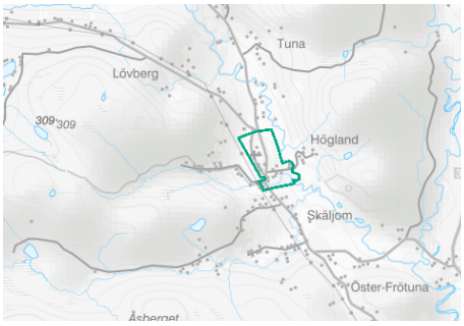
Förbudsområde

Områdets utsträckning omfattar Timrås tättbebyggda områden, Indalsälvens delta samt centrala delen av Mellberg.

Kartor över Timrå kommuns förbudsområden



Figur 3 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, delen Timrås tättbebyggda områden och Indalsälvens delta



Figur 4 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, centrala delen av Mellberg

Anledningen till förbudsområdet är dels för att inte närboende ska drabbas av mycket buller och andra störningar samt att skydda natur, vatten och grönområden från skador och åverkan.

Lokal trafikföreskrift

1 § Inom förbudsområde, enligt markering i kartbilaga, i Timrå kommun får motordrivna fordon inte föras i terräng, även isbelagd sjö och vattendrag.

2 § Förbudet gäller inte.

1) Körning för jord- eller skogsbruksändamål.

2) Körning i samband med spårning eller annat arbete för att iordningställa eller vidmakthålla skidbacke, skidspår, skoterled eller isbana för skridskoåkning om körning utförs på uppdrag av allmännyttig organisation, förening eller liknande.

3) Körning med snöskoter efter särskilt utmarkerad skoterled eller skoterområde vilket beslutats av Kultur- och tekniknämnden.

4) Körning under polis- ambulans- eller annan räddningstjänstgöring eller för reparation av el- och teleledningar.

5) Körning som erfordras av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende.

Var man får köra och med vilka fordon

Inom förbudsområdet får snöskoter endast framföras på godkända skoterleder eller skoterområde. Karta för skoterleder finns på Timrå kommuns hemsida och finns även att köpa i pappersform hos Timrå snöskoterklubb.

Övrig körning i terräng inom förbudsområdet är förbjudet. Detta gäller samtliga motordrivna fordon. Dispens för körning inom förbudsområdet vintertid och på vissa platser kan sökas hos kultur- och teknikförvaltningen.

Ansökningar om dispens gäller framförallt isbelagd sjö och vattendrag som till exempel Hamstasjön, Lill-Bandsjön och Lögdösjön där det sedan tidigare förekommit aktiviteter med motordrivna fordon vintertid.

Hur man ansöker om dispens för att få köra i terräng inom förbudsområdet

Dispens kan sökas antingen personligt, eller för privat sammankomst. Det är sökanden som är juridiskt ansvarig och att betrakta som verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Exempel på privat sammankomst kan vara att hjälpa rörelsehindrad eller äldre person att med skoter komma ut på is för att fiska eller en klubb som vill anordna ett internt event med sina medlemmar utan inbjudan till allmänhet, andra klubbar eller andra icke medlemmar.

En offentlig tillställning eller allmän sammankomst ska alltid ansökas om hos polismyndigheten. Dit räknas alla sammankomster som inte är av privat karaktär.

Exempel på allmän sammankomst och offentlig tillställning kan vara en tävling, ett event sammankallat via sociala medier eller marknad. Det är polisens bedömning som gäller.

Undantag från förbudet

Körning för jord- eller skogsbruksändamål. Körning för att iordningsställa eller underhålla skidbacke, skidspår, skoterled, skoterområde eller isbana för skridskoåkning om det utförs av en allmännyttig organisation, förening eller liknande. Räddningstjänst, polis och reparation av el- och teleledningar är också undantaget samt statlig och kommunal tjänsteman som kör i tjänsteärende.

Regler för dispens

Dispens beviljas inte enligt följande:

- Under tid mellan kl. 22:00-06:00.
- Till sökande som tidigare fått befogade klagomål att inte följa reglerna.
- Till mer än en tidsperiod. Tidsperioden kan vara max 1 månad. Om inga klagomål inkommit kan ny dispensperiod ansökas. Det ska finnas möjlighet att vid behov kunna utvärdera om körning i terräng skett på ett sätt så att inte olägenhet för människors hälsa och miljön uppstått.
- Om en beviljad ansökan om offentlig tillställning eller allmän sammankomst redan finns beviljad från polisen på den platsen under den period dispensen söks.
- Om dispensansökan rör annan terräng än isbelagd sjö eller vattendrag (denna ansökan kommer då att behandlas som övrig dispens och skickas till miljö- och byggkontoret för yttrande).
- Om dispensansökan anses vara offentlig tillställning eller allmän sammankomst. Då avslås ansökan med hänvisning till att ansökan ska ske hos polisen.
- Om sökande är under 18 år.

Dispens bör beviljas enligt följande:

- Om ingen av de nekande punkterna finns. Andan i reglerna ska vara att inte behöva neka en dispensansökan om det inte finns särskilda skäl.
- Det är inte heller ett hinder att flera enskilda eller privata ansökningar beviljas under en period. De som ska köra i terräng eller på isbelagd sjö eller vattendrag får samsas om utrymmet.

Övriga dispenser

Om en dispensansökan inkommer som inte riktigt passar in enligt regelverk men kanske ändå är befogad, så ska en remiss för yttrande skickas till miljö- och byggkontoret. Detta gäller exempelvis ansökningar om dispens där det inte är uppenbart att dispens kan beviljas eller nekas. Beslutet kommer att fattas enligt miljö- och byggkontorets yttrande. Dispens att köra i terräng inom förbudsområde på annan plats än isbelagd sjö eller vattendrag medges i regel inte, men om ansökan ändå inkommer skickas den till miljö- och byggkontoret för yttrande innan beslut.

Dispenser om körning i terräng som rör vägarbete, byggnationer och anläggningar samt liknande handläggs inte med denna typ av dispens utan ansöks om via grävtillstånd och trafikanordningsplaner.

Dispensen – En värdehandling

Beviljad dispens ska medföras vid färd inom det område eller den plats dispensen blivit beviljad, och kunna uppvisas för polisman. Detta gäller även vid privat sammankomst. Det vill säga att medlemmar i en privat sammankomst inte har dispens att köra inom förbudsområdet på ansökt plats om inte deras sökande är närvarande och kan uppvisa beviljad dispens.

Eget ansvar

Det är alltid den enskildes ansvar och omdöme som gäller. Att t ex se till att is är tillräckligt tjock och håller för att köra på, att fordonet har försäkring och att respektera lagar och omgivning.

Även om dispensen medger körning under en period så åligger det den enskilde sökande att körning sker på ett sätt som inte hindrar eller stör andra aktiviteter eller närboende vid den plats eller område dispensen gäller. Onödigt mycket, långvarigt eller ständigt upprepat buller är inte ok.

Körning på isbelagd sjö är inte samma sak som körning på inhägnat område.

Förarbevis och körkort gäller även i terräng och på is!

Dispens att få köra i terräng inom förbudsområdet är endast ett undantag från förbudet att föra motordrivna fordon. Timrå kommun tar inget ansvar för enskild persons göranden.

Miljöansvar

Området för körning med motordrivet fordon får inte skräpas ned.

Förvaring och hantering av drivmedel eller kemiska produkter (t ex tankning av fordon) ska ske på ett miljömässigt godtagbart sätt. Om spill av drivmedel eller kemikalier (t ex vid en olycka) uppstår ska detta genast saneras och tas omhand som farligt avfall. Detta kan även behöva anmälas till miljö- och byggnadsnämnden, Timrå kommun, beroende på omfattning och risk för människors hälsa och miljön. Akuta utsläpp ska alltid anmälas till räddningstjänsten.

Klagomål på körning inom förbudsområdet

Klagomål om buller eller miljöpåverkan kan anmälas hos Timrå kommun, miljö- och byggkontoret.

Klagomål om brott, olovlig körning eller liknande anmäls till Polisen.

Dispens kan återkallas med omedelbar verkan

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Om dispensreglerna inte följs kan dispensen komma att återkallas med omedelbar verkan.

Legitimationskoll för sökande är obligatoriskt innan utlämnande av en dispens, för att förhindra att dispens söks i någon annans namn, men det behövas inte för övriga i en privat sammankomst, så länge den sökande medgivit och förstått sitt ansvar. Tanken är att göra det lätt för privata sammankomster att kunna ha fritidsaktiviteter inom rimliga dygnstider.

Minderåriga med förarbevis eller körkort för fordon? Dispens medges inte till person som ej är 18 år fyllda. Sökande kan dock ha med minderåriga i sin privata sammankomst. Det är alltid den enskildes ansvar att följa regler och förordningar, och Timrå kommun tar inget ansvar för sökande eller medaktörer i den privata sammankomsten.

Målsman för minderåriga fordonsförare kan själva vara sökande, och därmed ansvarig, men ska då också finnas med på plats och kunna uppvisa dispens.

Övrigt om dispenser för körning med motordrivna fordon inom förbudsområdet

Då förbudsområdet är ämnat att skydda natur och miljö samt närboende från återkommande buller och störningar men samtidigt vara flexibelt för medborgare att kunna fortsätta med motordrivna aktiviteter ämnar kommunen prova en modell av handläggning som innebär att privata sällskap enkelt kan ges dispens med endast en ansvarig sökande. Kommunen är medveten om att denna modell av dispens kan missbrukas och på så vis agera mot den anda av enkelhet som kommunen försöker uppnå.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Handläggningstid

Ansök i god tid

På isbelagd sjö och vattendrag: Handläggning och beslut om dispens inom 2 veckor. Övriga dispenser: handläggning och beslut om dispens inom 3 veckor.

Remisser

Kultur- och teknikförvaltningen inhämtar synpunkter på ansökan från Polisen och miljö- och byggkontoret.

Sändlista – remiss ansökan
registrator.nord@polisen.se
miljo.bygg@timra.se

Lagrum

Timrå kommuns förbudsområde är beslutat med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276).

Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

16. Parkeringsplatser och laddplatser

I Timrå kommun finns ca 3.000 parkeringsplatser. Det är kultur- och teknikförvaltningen som har ansvaret för parkeringsplatser. Kommunen tar inte ut parkeringsavgift men på vissa platser gäller tidsbegränsad parkering.

Pendlarparkeringar

I Timrå kommun finns tre pendlarparkeringar utmed E4 och en vid Timrå resecentrum (järnvägsstationen). I Timrå centrum finns flera kommunala avgiftsfria parkeringsplatser som är tillgängliga alla dagar i veckan.

Här finns pendlarparkeringar i kommunen:

- Timrå centrum, Parkeringsplats Vivstamon, (Vid E4 med infart från Timrå industriområde) – Ej motorvärmare.
- Sörberge Norra (mellan E4 och Berglundavägen) – Ej motorvärmare.
- Torsboda (Vid tankstationen) – Ej motorvärmare.
- Timrå Järnvägsstation – Ej motorvärmare.

Timrå kommun sköter pendlarparkeringarna på Vivstamon och vid Järnvägsstation. Trafikverket sköter pendlarparkeringarna på Sörberge Norra och Torsboda.

Parkeringar Timrå centrum

I Timrå centrum finns flera områden med parkeringsplatser varav de flesta har parkeringsplatser för rörelsehindrade. Utmed Köpmangatan finns fickparkeringsplatser, även för rörelsehindrade.

Laddplatser

Laddplatserna i Timrå kommun hittar du på www.uppladdning.nu

17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ansökan

För att ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska kunna behandlas måste ansökningsblanketten och tillhörande läkarintyg vara komplett ifylld. Om någon uppgift saknas återsänds ansökan för komplettering. Den sökanden får tillbaka ett informationsbrev som anger vad som saknas.

- Ansökan ska göras på Timrå kommuns blankett Ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- Den sökande ska beskriva i text sina svårigheter att förflytta sig.
- Den sökande ska ange hur många meter den sökande bedömer att denne kan förflytta sig **med** hjälpmedel.
- Den sökande ska ange om ansökan gäller som förare eller passagerare.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta beskrivas i ansökan.
- Ett välliknande foto i passfotoformat ska bifogas ansökan. insändas. Fotot kan bifogas med ansökan eller skickas in när beslut om tillståndet har meddelats.
- Ansökan ska skrivas under och dateras av den sökande, eller dennes ombud i förekommande fall.
- Ett aktuellt läkarintyg, på Timrå kommuns blankett för läkarintyg avseende parkeringstillstånd för rörelsehindrade, ska alltid bifogas - även vid förlängning av tidigare tillstånd.
- Läkarintyget ska innehålla diagnos och uppgiften om hur många meter den sökande kan gå på plan mark **med** hjälpmedel. Måttet för sträckan ska anges i meter samt antal pauser som den sökande behöver för att gå den aktuella sträckan.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta intygas i med läkarintyg.
- Läkarintyget ska vara underskrivet och daterat.

Beviljat tillstånd

Hämtas ut på kultur- och teknik, Plåtslagarvägen 17 Timrå. Legitimation ska alltid uppvisas. Ombud ska uppvisa legitimation och fullmakt.

Förlorat eller stulet parkeringstillstånd

Tillståndet är en värdehandling som inte bör förvaras synligt i fordonet utom vid parkering. Förlorat eller stulet tillstånd ska polisanmälas varefter kommunen spärrar

kortet och utfärdas ett nytt. Upphittat tillstånd lämnas till polisen eller till den kommun som utfärdat det.

Tillståndets placering i fordonet

Tillståndet ska, när det används, vara placerat med framsidan uppåt i fordonets främre del så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

Avslag på ansökan

Avslag meddelas via rekommenderat brev med mottagningsbevis så att handläggaren vet vilket datum som sökanden tagit del av handlingarna och överklagningstiden börjar. Det ska framgå i brevet vad avslaget grundar sig på och anvisningar för överklagan ska bifogas avslaget.

Överklagan

Överklagan skickas till kommunen och ska innehålla information om:

- Vilket beslut som överklagas (referensnummer och datum för beslutet).
- Hur den sökande vill att beslutet ska ändras.
- Varför den sökande anser att beslutet är felaktigt.
- Namn, personnummer, adress, telefonnummer och e-postadress.

När en överklagan kommer till kommunen så kan kommunen välja att ändra sitt beslut om ny information har tillkommit. Om kommunens bedömning kvarstår skickas överklagan vidare till länsstyrelsen.

Allmän information

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade är ett undantag beskrivet i trafikförordningen och berör i första han allmänna platser. Privata markägare beslutar villkor för användande på denna mark.

Tillståndet kan beviljas för den som har ett varaktigt funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand mellan platsen där fordonet parkerats och en målpunkt på rimligt gångavstånd.

Den som endast har behov av parkeringsplats nära sin bostad, ska i stället för ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade kontakta sitt bostadsföretag. Vid behov av parkeringsplats nära arbetsplatsen sin arbetsgivare.

Enbart svårighet att bära utgör inte grund för ett parkeringstillstånd. Enbart svårighet att ta sig i och ur bilen utgör inte grund för parkeringstillstånd. Blind person som inte har något rörelsehinder ges normalt inte parkeringstillstånd.

Enbart mag- och tarmproblem som medför att en person kan få akut behov av en toalett ger inte rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För detta ändamål kan särskilt tillstånd utfärdas. Ansökningsblankett gällande detta kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

För rörelsehindrade som inte själva kör fordon kan parkeringstillstånd utfärdas om man behöver förarens hjälp utanför fordonet i den grad att man inte ensam kan invänta föraren vid målpunkten.

Parkeringstillstånd är inte en social eller ekonomisk förmån utan ett undantag som syftar till att göra samhället tillgängligt för alla.

Hur görs bedömningen av ansökan?

Läkarintyg ska alltid bifogas i ansökan som handläggs av kommunen. Kommunen har möjlighet att ta in förtroendeläkare när det krävs.

Läkarintyget är ett underlag inför bedömningen. Det är den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor som beslutar huruvida tillstånd beviljas eller inte.

Vid varje förnyelse av parkeringstillstånd för rörelsehindrade görs en ny bedömning av behovet.

Parkeringsavgifter

Parkeringstillståndet ger inte generellt undantag från skyldighet att erlägga avgift. Flertalet kommuner har beslutat att rörelsehindrade med parkeringstillstånd är befriade från parkeringsavgift. Kontakta respektive kommun för besked.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276).

Stanna eller parkera nära målpunkten för hämta eller lämna en passagerare utan parkeringstillstånd för rörelsehindrade

För personer som inte uppfyller kraven för parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i trafikförordningen (11 kap. 9 § punkten 7) ett allmänt undantag som innebär att man vid transport av sjuka eller rörelsehindrade får stanna och parkera ett fordon trots förbud att parkera enligt lokala trafikföreskrifter.

Detta gäller endast om omständigheterna kräver det och om särskild försiktighet iakttas. I många fall kommer man då mycket närmare målpunkten och kan stanna för att hjälpa sin passagerare in eller ut ur bilen innan föraren sedan parkerar fordonet på en vanlig parkeringsplats.

18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon

Parkeringsövervakning

Timrå kommun ansvarar för parkeringsövervakning på kommunala gator och parkeringsplatser. Parkering styrs av både generella och lokala parkeringsregler som kan kompletteras med särskilda tillstånd och dispenser. Målsättningen med parkeringsövervakningen är att alla ska parkera rätt så att Timrå ska upplevas som trevligt att besöka.

Felparkeringsavgifter

Felparkeringsavgifter utgår när de generella eller lokala trafikreglerna inte följs på allmänna platser och gator.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Kontrollavgifter

Kontrollavgifter utgår när de angivna villkoren för parkering inte efterlevs på fastighetsmark. En fastighetsägare får inte ta ut en högre kontrollavgift än vad kommunen beslutat för avgiftsnivå för samma företeelse på allmän platsmark.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Skotbilshantering och flyttning av fordon

Kommunen ansvarar även för skrotbilshantering och flyttning av fordon som är felaktigt uppställda på mark inom kommunens ansvarsområde. Kostnaderna för flyttning och skrotning faktureras fordonsägaren.

Handräckning av fordonsflytt

När en markägare eller ombud till en markägare fått ett övergivet fordon på sin mark kan kommunen i vissa fall hjälpa till att få fordonet flyttat.

Om det inte finns någon parkeringsövervakning så behöver markägaren eller ombudet först ha skickat ett rekommenderat brev eller på annat sätt kunna styrka att denne fått kontakt med fordonsägaren och uppmanat hen att denne måste flytta sitt fordon. Brevet med poststämpel ska bifogas ansökan om handräckning.

För ansökan som inlämnas via ombud i en vägförening eller gemensamhetsanläggning ska dennes roll i styrelsen anges.

Kommunen har ingen skyldighet att flytta fordon på privat mark utan är endast skyldig att flytta fordonsvrak, därför kan kommunen neka vissa uppdrag.

Den faktiska kostanden för flyttning av fordon från privat mark debiteras markägaren eller ombudet till markägaren. I samband med ansökan av handräckning av fordonsflytt kan kommunen lämna en kostnadsuppskattning för uppdraget.

Lagrum

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

TIMRÅ KOMMUN

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik

Politiska styrdokument
Strategi
Program
Plan
Policy
Riktlinje

Dokumentet gäller för	Dokumenttyp	Fastställd	Beslutsinstans
Kultur- och teknikförvaltningen	Genomförande	2023-12-13 § 153	Kultur- och tekniknämnden
Dokumentansvarig	**Diarienummer**	**Senast reviderad**	**Giltig till**
Kultur- och teknikförvaltningen	KTN/2026:478	2026-07-01 § 61	Tills vidare

Postadress: 861 82 Timrå
Besöksadress: Köpmangatan 14
Telefon: 060-16 31 00

Bankgiro: 5672–9387
Organisationsnummer: 212000–2395
Fax: 060-16 31 05

Hemsida: www.timra.se
E-post: timra.kommun@timra.se

TIMRÅ KOMMUN

Innehållsförteckning

Riktlinjer för verksamhet väg och trafik....1

1. Snöröjning....3
2. Sandning....5
3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll....6
4. Belysning....7
5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg....8
6. Körning på enskilda vägar, där kommunen utför väghållningen, med nedsatt bruttovikt....9
7. Trafik- och farthinder....11
8. Grävtillstånd och kabelanvisning....13
9. Trafikanordningsplan....14
10. Trafikregler och trafikföreskrifter....16
11. Trafiksäkerhet....17
12. Hastighet....22
13. Bred, lång och/eller tung transport....23
14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift....25
15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde....26
16. Parkeringsplatser och laddplatser....32
17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade....33
18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon....37

1. Snöröjning

Från mitten av oktober till mitten av april har vi beredskap för snöröjning och halkbekämpning på allmänna gator dygnet runt. Vi anlitar entreprenörer för att vi ska kunna utföra uppdragen på alla områden.

Då snöröjning genomförs i egen regi, ska den i första hand genomföras under ordinarie arbetstid. Målsättningen är att morgontrafiken ska kunna löpa. Det kan dock förekomma undantag vid extremt väder.

Vid snöröjning öppnas inga gårdsinfarter. Isrivning genomförs med väghyvel, och eftersom snön då är tung öppnas alla infarter i efterhand, och då i mån av tid.

Snödjup

Snöröjning påbörjas normalt när snöfallet upphört. Vid längre pågående snöfall påbörjas snöröjning enligt nedan:

- Vid blötsnö: för genomfartsleder 4-8 cm och bostadsgator 6-10 cm.
- Vid kallsnö: för genomfartsleder 8-12 cm och bostadsgator 12-16 cm.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

Snö från tomtmark

Du får inte köra snö från tomtmark ut på gatan (även gångbana). Tänk på att vid plogning får grannen din snö. Det är inte bra för grannsämjan.

Kommunen har inga resurser att i samband med snöröjning av gator ta bort snö från enskilda infarter. Det är endast vid isrivning av gator, som en följetraktor röjer undan is vid infarter, och då i mån av tid.

Skador

Skador som beror på snöröjning avhjälps i regel efter vintersäsongens slut. Vid skada ring kultur- och teknikförvaltningen för besiktning. Du som är särskilt utsatt, markera gärna ditt staket eller din häck med markeringskäpp.

Sopkärl och postlådor

Sopkärl och postlådor ska placeras så att de inte utgör hinder för snöröjningen. De ska vara placerade minst 1 meter från vägkanten, max 1,5 meter. För att skada inte ska uppstå på dyra postlådor, bör de bytas ut under vintern. Om skada uppstår på postlådan under vinterväghållningen, ersätts den med en vanlig standardpostlåda.

Bilparkering

Snöröjningen underlättas genom att man undviker att parkera på gator och vägar när snöröjning pågår.

Takskottning

Då snö skottas ned från tak på gatumark, måste detta anmälas till polisen. Det är en kostnadsfri anmälan. Vid anmälan anges vissa villkor för att få använda gatan som upplag under en kortare tid.

Snö och is som husägare skottar ned från hustak kan medföra problem för den som sköter snöröjningen och halkbekämpningen. Självfallet är det husägarens skyldighet att bortforsla det som hamnat på gatan. Det åligger vidare fastighetsinnehavaren att snarast vid halka sanda gångbaneutrymmet, eller att vidta åtgärder till motverkande av halka.

Fastighetsägarnas skyldigheter enligt ordningslagen 3 kap

Åtgärder till skydd för personer och egendom

3 § Brister på byggnader, ställningar, skyltar och liknande anordningar som medför risk för skada på personer eller egendom på offentlig plats, skall avhjälpas utan oskäligt dröjsmål.

Snö och is som kan rasa ned och skada personer eller egendom på offentlig plats skall utan oskäligt dröjsmål avlägsnas från tak, rännor och liknande anordningar. Detta skall ske på ett sådant sätt att det inte därigenom uppkommer risk för att personer eller egendom kommer att skadas.

Ansvaret för att åtgärderna i första och andra styckena vidtas vilar på ägaren eller den som till följd av nyttjanderättsavtal eller på någon annan grund är i ägarens ställe.

2. Sandning

Mot halka används sand och salt. Sandning sker ofta med krossat grus eller sandningssand. Saltet används sparsamt och bara på vissa vägar och gatukorsningar.

Prioriteringsordning

1. Gång- och cykelvägar samt trottoarer (ej inom rekreationsområden).
2. Genomfartsvägar / busslinjer.
3. Bostadsgator i lutande terräng.
4. Övriga genomfartsvägar.
5. Övriga bostadsgator.

3. Sandupptagning, städning och sommarunderhåll

Efter vintern kommer först sandupptagning och därefter börjar vi med sommarunderhåll av gator, vägar och allmänna ytor.

Sandupptagning och städning

Sopning av sand efter vintern börjar alltid med gång- och cykelvägarna samt Timrå centrum. Därefter alterneras sandupptagningen vartannat år antingen från Söråker och söderut eller från Laggarberg och norrut.

Dikesstädning längs våra genomfartsvägar utförs av entreprenör.

I Timrå centrum sopar vi trottoarer, torg och övriga ytor med maskin två gånger under våren för att få bort sanden efter vinterns halkbekämpning.

Under sommaren städas Timrå centrum manuellt två gånger i veckan. Vid särskilda evenemang eller händelser städar vi extra.

Sommarunderhåll

Under sommaren utför vi:

- Beläggningsunderhåll
- Förstärkningsarbeten
- Dammbindning
- Drift och underhåll av broar, tunnlar och stödmurar
- Skyltning
- Dagvattenavledning
- Dikesslåtter

4. Belysning

Syftet med den offentliga belysningen

- Bidra positivt till trafiksäkerheten.
- Minska risken för brott.
- Öka trivselfaktorn.

Det är viktigt att fastighetsägare röjer växtligheten så att inte träd försämrar ljuset från gatubelysningen.

Sommarsläckning av gatubelysningen

Gatubelysningen släcks helt under tiden 1 maj-20 juli.

5. Ny eller ändrad anslutning till gata eller väg

Fastighetsägare som vill anlägga ny eller ändrad anslutning till kommunal gata eller väg, ska söka tillstånd.

I tillståndet specificeras tekniska krav, t ex om vägtrumma behövs samt infartens utformning.

Skiss på ny eller ändrad anslutning ska bifogas. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

Innan kultur- och teknikförvaltningen fattar beslut inhämtas synpunkter från miljö- och byggkontoret samt samhällsenheten.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Lagrum

Inom detaljplanelagt område eller längs gata/väg med kommunal väghållning är detta ett väghållarbeslut.

Rättigheter och riktlinjer enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).

Kommentar: Utfart mot gata/väg med statlig väghållning hänvisas sökande till Trafikverket.

1 § andra stycket väglagen (1971:948). Väglagen gäller ej kommunal väghållning samt gata inom detaljplanelagt område.

6. Körning på enskilda vägar, där kommunen utför väghållningen, med nedsatt bruttovikt

Nedan finns samtliga vägar där bruttovikten kan komma att sättas ned vid till exempel tjällossning. Vid beslut om nedsatt bruttovikt sätts skyltar ut och information läggs ut på kommunens hemsida.

Du som har behov av att kunna köra på vägar med nedsatt bruttovikt, ska söka dispens.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Vägar där bruttovikten kan sättas ned vid tjällossning

Vägnummer	Vägnamn	Vikt
31863	Bredsjön	4,5 ton
32138	Höglandsvägen	4,5 ton
32056	Prästsvedjan	4,5 ton
32184	Öppom	4,5 ton
32129	Hamre	4,5 ton
32108	Ribodarna	4,5 ton
32155	Kontorillen	4,5 ton
32109	Norra Lundevallen	4,5 ton
31910	Stordalen/Färjholmen	4,5 ton
	Lilla Bandsjön	4,5 ton
31947	Stora Bandsjön	4,5 ton
	Storberget	4,5 ton
32106	Öden	4,5 ton
32107	Vänna/Roken/Gäle	4,5 ton
32156	Brattland	4,5 ton
32033	Bängling	4,5 ton
31883	Krigsbyn	4,5 ton
31895	Norrkrånge	4,5 ton
31765	Sunne	4,5 ton
31896	Öngård/Svedje	4,5 ton
31894	Bondhamn	4,5 ton
31881	Gryttjom	4,5 ton
32300	Oxviken	4,5 ton
32153	Åstön	4,5 ton

Lagrum

Enskilda vägar tillhör formellt ingen bärighetsklass. Vägens ägare/ansvarig beslutar om begränsningar.

7. Trafik- och farthinder

För att stoppa oönskad trafik eller få fordon att sänka hastigheten kan hinder utplaceras på gator, vägar samt gång- och cykelvägar men eftersom tillgängligheten då begränsas för bland annat synskadade och rörelsehindrade ska stor restriktivitet ska råda inför utplacering fysiska hinder på gång- och cykelvägar respektive gator med förbud mot fordonstrafik. Utplacering ska endast ske på platser som är olycksdrabbade eller där vi av andra skäl bedömer att behovet är särskilt stort. I övrigt ska önskemål om fysiska hinder avslås.

Utplacering av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder som exempelvis blomlådor eller trafiköar på gatan sommartid är ett kortsiktigt men effektivt sätt att ge signaler till bilisterna att sänka hastigheten.

De flyttbara farthindren kan uppfattas störande för fordonsförare och därför har kultur- och teknikförvaltningen upprättat villkor som ska följas vid ansökan. Farthinder ska inte göra gatan till en lekplats för barnen, men de ökar barns möjlighet att uppehålla sig på och invid gaturummet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om utplacering av flyttbara farthinder och det ska alltid framgå i beslutet.

Regler för användning av flyttbara farthinder

Flyttbara farthinder får användas för förbättrad trafiksäkerhet på gator inom kommunens väghållningsområde om nedanstående kriterier uppfylls:

- Gatan ska vara en lokalgata med bostäder på gatans båda sidor.
- Fastigheterna ska ha in- och utfart mot gatan.
- Det måste vara fri sikt minst 50 meter före och efter farthinder.
- Farthinder placeras minst 20 meter från korsning.
- Skriftligt godkännande av samtliga fastighetsägare krävs eller för större område där t ex villaförening finns krävs ett dokument som t ex ett styrelseprotokoll.
- Kontaktpersonen (ansvarig) för farthinder måste bo på den aktuella gatan.

Kontaktpersonens ansvar

Inför varje säsong skickar kontaktpersonen in en ansökan. Kontaktpersonen ansvarar för att följande regler för utplacering av farthinder uppfylls:

- Alla kostnader för farthinder står de boende för (även blommor och jord för blomlådor).

- Farthinder är placerade på den överenskomna platsen och ska hållas under regelbunden uppsikt.
- Farthinder sköts (även nödvändig städning av blomlådor).
- Farthinder flyttas undan om väghållningsmyndigheten av något skäl skulle behöva utföra drifts-, underhålls- eller liknande arbete på gatan.
- Farthinder får sättas ut efter sandupptagningen tidigast den 1 maj till senast den 15 oktober.

Kultur- och teknikförvaltningens ansvar

- Avgör om gatan är lämplig för att ha farthinder.
- Ger kontaktpersonen muntliga instruktioner var farthinder ska placeras mm.
- Upprättar ett beslut.
- Tillhandahåller ritning för blomlådor.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

8. Grävtillstånd och kabelanvisning

Grävtillstånd

Ledningsägare eller entreprenör som vill lägga ny ledning eller utföra arbete på redan lagd ledning på kommunal mark eller vägområde, ska söka tillstånd.

Läs mer i Riktlinjer för grävning i Timrå kommuns mark.

Handläggningsavgift

Se Taxa och avgift för fritid och fastighet i Timrå kommun.

Kabelanvisning

För att ta reda på om det finns ledningar där du behöver gräva kan du gå in på www.ledningskollen.se. Där når du infrastrukturförvaltare med en förfrågan om anvisning/utsättning av ledning.

MittSverige Vatten & Avfall AB och Timrå kommun finns inte med i Ledningskollen utan de kontaktas var för sig. De ledningar som Timrå kommun äger är för gatubelysning.

9. Trafikanordningsplan

När ett arbete ska utföras på en gata eller gång- och cykelväg uppstår alltid risk för olyckor och skador. För att skydda arbetare och trafikanter ska en trafikanordningsplan upprättas som ska vara godkänd innan arbetet får påbörjas.

Trafikanordningsplanen visar hur ett vägarbete ska märkas ut, vilka skyddsanordningar som ska användas och om det behövs trafikregleringar och hur dessa ska anordnas.

En del trafikanordningsplaner kräver tillfällig lokal trafikföreskrift som till exempel avstängning av gata där det ska vara fordonsförbud eller tillfällig ändring eller upphävande av andra beslutade föreskrifter.

Vägledning gällande krav/utformning ***Gatuarbete i tätort,*** SKR.

Krav utmärkningsansvarig Arbete på väg steg 2.2.

Kommunen kan återkalla ett beslut om trafikanordningsplan och det ska alltid framgå i beslutet.

Sändlista – beslut för kännedom helt avstängd gata
IL@rtjmedelpad.se
registrator.nord@polisen.se

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

10 kap trafikförordningen.

8 kap. 4 § första stycket vägmärkesförordningen (2007:90).

Beslut om tillfälliga lokala trafikföreskrifter i samband med vägarbete, eller under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen

Tillfällig lokala trafikföreskrifter får beslutas av den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs på grund av vägarbete eller liknande arbete eller **under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen** och på grund av annat som kan medföra fara eller hinder för trafiken, eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

14 § Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om

1. förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon,
2. begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt,
3. begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last,
4. förbud mot omkörning,
5. förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning,
6. förbud mot infart,
7. lägre hastighet än som annars gäller,
8. stannande eller parkering,
9. väjningsplikt eller stopplikt,
10. minsta avstånd mellan fordon, och
11. cirkulationsplats

Lagrum

Beslut om utfärdande av tillfälliga lokala trafikföreskrifter vid vägarbeten och dylikt för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.

10 kap. 14 § första stycket 1-11 trafikförordningen (1998:1276).

10. Trafikregler och trafikföreskrifter

För att trafik ska fungera finns trafikregler som alla trafikanter ska följa. På Transportstyrelsens webbplats kan du läsa mer om trafikregler och vilka regler som gäller för olika fordon. De svenska trafikreglerna stämmer väl med de som finns i andra länder. Grunden är en FN-konvention från 1968.

Det finns två typer av trafikregler – allmänna och särskilda. Allmänna trafikregler beslutas av regeringen. De gäller i hela Sverige och tillkännages av Sveriges riksdag genom Trafikförordningen (1998:1276). Särskilda trafikregler kallas lokala och andra trafikföreskrifter. I Timrå beslutas de flesta lokala trafikföreskrifterna av Kultur- och tekniknämnden, men en del beslut fattas av Länsstyrelsen eller Trafikverket.



Figur 1 Beslutsmandat lokala trafikföreskrifter bild från SKR Sveriges Kommuner och Regioner, 2017, Utmärkta föreskrifter - en handbok om lokala trafikföreskrifter

Lokala trafikföreskrifter

De särskilda trafikföreskrifterna (lokala och andra trafikföreskrifter) ska vara publicerade i Transportstyrelsen rikstäckande databas för trafikföreskrifter, STFS. De flesta lokala trafikföreskrifterna kungörs med vägmärken.

Även tillfälliga lokala trafikföreskrifter, t ex i samband med vägavstängningar ska vara publicerade i STFS.

Sändlista – beslut för kännedom
registrator.nord@polisen.se
trafikverket@trafikverket.se om statlig väg berörs
vägförening eller fastighetsägare om enskild väg berörs.

11. Trafiksäkerhet

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhet i Sverige. Nollvisionen innebär på sikt att ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att uppnå nollvisionen krävs ett delat trafiksäkerhetsansvar:

- Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
- Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret (till exempel på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga) måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt = en förlåtande trafikmiljö.

Nollvisionen är ett lyckosamt visionsarbete som utförs genom ett systematiskt arbetssätt med mätbara etappmål. I februari 2020 beslutade regeringen om nuvarande etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030 och allvarligt skadade ska minska med 25 procent.

För att nå trafiksäkerhetsmålen finns indikatorer, prioriterade insatsområden, som pekats ut. Timrå kommun följer nollvisionens intentioner och arbetar med de viktigaste indikationerna för kommunalt trafiksäkerhetsarbete som är:

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät.
- Säkra gång- cykel- och mopedpassager (gcm-passager).
- Cykelhjälmsanvändning.
- Drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet.

2020 infördes även ett komplement till gällande etappmål med två aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet väg:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan är 2020 och 2030.

STRADA

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är Sveriges officiella olycksrapportering inom vägtransportsystemet och bygger på uppgifter från polis, sjukvård och Kustbevakningen:

- Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada.
- Akutsjukhus rapporterar uppgifter där personer sökt vård efter olyckshändelse i vägtrafikmiljö.
- Kustbevakningen rapporterar fritidsbåtsolyckor med personskada.

Utöver dessa olyckshändelser rapporteras även:

- Vårdsökande efter fallolyckor i vägtrafikmiljö.
- Olyckor med snöskoter eller terränghjuling (fyrhjuling) utanför vägtrafikmiljö.

Denna inrapportering är reglerad enligt Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Timrå kommun har tillgång till STRADA uttagswebb och själva kan ta fram uppgifter gällande såväl statistik som för att kunna göra egna analyser av enskilda olyckshändelser.

Förfrågningar om statistik eller olycksanalyser kan göras av trafikingenjör eva.forslund@timra.se

Övergångsställe

Vägmärket B3, Övergångsställe. Övergångsställsskylten är ett väjningspliktsmärke. Övergångsställsskylten i sig har ingen trafiksäkerhetshöjande effekt utan den är en framkomlighetsåtgärd som bör användas på platser där gående framkomlighet ska prioriteras. Vägmärke B3 finns i två varianter B3 och B3-2 som är likvärdiga och kan användas var för sig eller tillsammans.



Figur 2 Blåvit stolpreflex kan användas för ökad synbarhet

Övergångsställsskylten bör endast sättas upp på platser där många gående behöver korsa vägen och där fordonstrafiken utgör ett hinder för detta. Det innebär att övergångsställsskylten främst bör placeras längs huvudvägnätet, där vi har höga trafikflöden, och då i punkter där många gående passerar.

Det kan även finnas behov av övergångsställe på lokalgator i direkt anslutning till skolor och andra allmänna målpunkter. Vid skolor på lokalgator med låga trafikmängder kan övergångsställesskylten ha ytterligare en funktion när många barn passerar och parkerade bilar kan utgöra en fara. Övergångsställsskylten innebär förutom att vara ett väjningsmärke även att det är förbjudet att stanna och parkera ett fordon på eller inom ett avstånd av tio meter före övergångsställsskylten.

- Platser där övergångsställsskylten sätts upp bör vara utformade så att fordonstrafiken på platsen håller tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna. Det innebär att en trafiksäkerhetshöjande effekt kan uppnås när vägmärket kombineras med en fysisk utformning som en avsmalning, refug, farthinder eller annat som minskar skadeföljden vid en eventuell olycka.
- Vägmärket för övergångsställe ska vara uppsatt på båda sidor om vägen.
- Övergångsställsskylten på höger sida i färdriktningen ska vara uppsatt omedelbart före vägmarkering M15, övergångsställe, om det inte finns särskilda skäl för något annat.
- På vägar som är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande, får övergångsställsskylten som ska placeras till vänster om vägen placeras på refugen i stället.
- Övergångsställskylten bör inte sättas upp om en körbana i samma färdriktning är uppdelad i flera körfält.
- Övergångsställskylten får inte sättas upp på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen.

Information hämtat från Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2019:74

Målsättningen för Timrå kommun är att övergångsställen ska finnas på rätt plats (där ett utpekat behov finns och där erforderliga siktsträckor finns), vara tydligt utmärkt med vägmärke, målas kontinuerligt för god synbarhet och kompletteras med hastighetsdämpade åtgärd där behov finns.

Gångpassage

En gångpassage är en plats som inte är utmärkt med vägmärket för övergångsställe men där någon form av fysisk utformning utförts för att underlätta passage för gående över en gata/väg. Det kan vara sänkning av kantsten, avsmalnad körbana, mittrefug eller farthinder.

Sikt och fria höjder

Säker trafik kräver fri sikt i korsningar. Att hålla efter grönskan och placera byggnationer rätt på och kring sin fastighet kan rädda liv.

Tänk på att planera häck och träd så att den färdigväxt håller sig inom din fastighet. Om befintliga träd och buskar sträcker sig ut över gata, gång- och cykelbana eller gångbana bör du se till att det finns fri höjd för trafikanterna.

Den fria höjden som krävs är:

- Över gångbana, minst 2,5 meter.
- Över cykelväg, minst 3,2 meter.
- Över körbana, minst 4,6 meter.

Fasta byggnationer, plank och murar, kräver ofta bygglov eller bygganmälan, och bör även placeras ca 1 meter innanför tomtgränsen för att inte påverkas av snötryck i samband med plogning.

Du som har en hörntomt som ligger intill en gata eller en gång- och cykelväg bör se till att dina växter eller byggnader, plank, räcken och murar inte är högre än 80 cm i en sikttriangel som sträcker sig minst 10 meter åt varje håll i korsningspunkten.

Vid din fastighetsutfart bör du se till att ha fri sikt inom en sikttriangel på minst 2,5 meter åt varje håll i korsningspunkten från din utfart.

Lutningar i gatumiljön kan påverka dessa mått och höjden kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Fastighetsägare önskar ibland komplettera siktbehoven i korsning/utfarter med trafikspeglar. Trafikspeglar ger inte alltid den trafiksäkerhetshöjande effekt som många förväntar sig utan kan skapa en falsk trygghet. Det är kommunen som bedömer lämpligheten huruvida en trafikspegel får sättas upp på en plats. Det är också kommunen som bekostar och sätter upp trafikspegeln på de platser där behov finns och där det bedömts lämpligt.

Mått mot väg

Angivna mått är riktvärden. Lutningar i gatumiljön kan påverka måtten och placeringen kan ibland behöva anpassas utifrån platsens förutsättningar.

Längd på uppställningsplats för fordon framför garageport eller annan fast begränsning (exempelvis mur, ladd- eller motorvärmarplats) = minst 6 meter innanför tomtgräns.

Pelare/konstruktionsdelar till Carport placeras minst 1 meter innanför tomtgräns. Sidorna på en carport ska vara helt öppna så att erforderliga mått för sikttriangel kan uppnås

Backning över gångytor, gångbanor och cykelbanor är olämpligt av trafiksäkerhetsskäl då förarens sikt är begränsad. Detta är därför normalt sett endast lämpligt vid villautfarter. Kommunen godkänner i de flesta fall endast en utfart per villatomt som är maximalt 6,5 meter bred. För mer trafikerade utfarter bör vändmöjlighet finnas på kvartersmark.

Utfart bör placeras minst 10 meter från korsning.

NTF

NTF Västernorrland är en ideell organisation som tillsammans med drygt 40 medlemsorganisationer arbetar för en ökad trafiksäkerhet i länet. NTF arbetar framför allt med information, utbildning och opinionsbildning på uppdrag av regeringen, Trafikverket och Landstinget.

NTF Västernorrland utför kontinuerligt mätningar av till exempel hastigheter, bältesanvändning och cykelhjälmsanvändning.

Timrå kommun är medlem i NTF Västernorrland och representeras i NTF Västernorrlands styrelse av Markus Sjöström som ordinarie ledamot.

Trafikkalendern

Timrå kommun samarbetar med Trafikkalendern som är en digital kundportal där kommunala verksamheter kan hämta hem trycksaker och annat material med kommunens logga. Materialet kan användas i syfte att uppmärksamma trafikanter om trafiksäkerhet, miljö och hälsa för barnen i Timrå kommun.

12. Hastighet

Enligt Nollvisionen är hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät en av de viktigaste indikationerna på kommunalt vägnät. Som stöd för beslut om hastighetsgränser är det vanligt att kommuner tar fram så kallade hastighetsplaner.

Hastighetsplanen visar hastighetsnivåerna övergripande men varje gatusträcka bedöms noga efter framkomlighetsbehov, trafiksäkerhet och miljöaspekter. Generellt krävs det högre hastigheter på huvudvägnätet än på lokalgator för att kunna tillgodose transporter, kollektivtrafik och utryckningstrafik.

Vem beslutar vart?

Vem som beslutar om hastighet beror på vart det är och vilken hastighetsgräns som det gäller. Kommunen beslutar om hastigheter inom tättbebyggda områden. De tättbebyggda områdena för Timrå beslutades 2012. Kultur- och tekniknämnden är den kommunala nämnd som beslutar om ändrade hastighetsbegränsningar utifrån de förutsättningar som gäller för sträckan vid det aktuella beslutstillfället.

Länsstyrelsen och Trafikverket beslutar om hastigheter utanför tättbebyggt område, förutom på enskilda vägar med kommunal väghållning där det är kommunen som beslutar.

Moderna hastighetsgränser

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i tio steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Hastighetsgränserna 40 och 60 kilometer i timmen används i större utsträckning på huvudvägnät. 30 och 40 kilometer i timmen är i dag vanligt på lokalgator. Det är hastigheter som är anpassade till dagens krav på trafiksystemet och som bidragit högre hastighetsefterlevnad och att rädda liv.

Process

Varje hastighetskylt måste föregås av ett beslut om en lokal trafikföreskrift som ska vara kungjord på Transportstyrelsens hemsida STFS, Svensk Trafikföreskriftsförsamling.

Innan beslut tas ska Polisen ha möjlighet att yttra sig om förslaget och ofta behöver förslag även samordnas med Länsstyrelsen, Trafikverket eller enskilda väghållare. Detta är processer som behöver utföras på rätt sätt och som är viktig för att säkerhetsställa rättssäkra beslut.

13. Bred, lång och/eller tung transport

Dispens krävs för transporter som överskrider gällande fordonsbredd 2,60 meter, fordonslängd 24 meter eller som överskrider gällande viktbestämmelser.

Ansökan om transportdispens hos Trafikverket

- Transportdispens söks hos Trafikverket om transportsträckan går genom flera kommuner.

Om ansökan felaktigt skickats till Timrå kommun ska man skicka ansökan vidare till Trafikverket och även meddela den sökande att ärendet överlämnats till Trafikverket. Ärenden som Trafikverket ska handlägga ska skickas till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Ansökan om transportdispens hos Timrå kommun

- Transportdispens söks hos kultur- och teknikförvaltningen om transportens hela färdväg från start till slutmål är inom Timrå kommun.

Inhämtande av yttrande från Trafikverket

När det gäller de ansökningar som Timrå kommun ska handlägga måste man kontrollera om statlig väg berörs. Om statlig väg berörs ska man skicka en remiss till Trafikverkets funktionsbrevlåda: transportdispenser@trafikverket.se

Efter att handläggaren på kommunen fått tillbaka yttrandet på remissen från Trafikverket fattar man beslut i vanlig ordning. Om Trafikverket har någon synpunkt på färdvägen har man tillsammans en dialog om förslag på hur man bäst kan lösa transporten.

Dialogen med transportören är kommunens ansvar, och det är fortfarande kommunen som fattar beslut.

Möjligheten att överklaga beslut

Om transportören får avslag på sin ansökan och vill överklaga beslutet måste det göras inom tre veckor efter att beslutet har tagits emot. Den som ansökt om undantag ska skicka in sin överklagan till kommunen. Kommunen kontrollerar att överklagan kommit in i rätt tid, och skickar den sedan till Länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut i sin tur går att överklaga hos Transportstyrelsen. En anvisning för hur man överklagar ska finnas med i beslutet.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Lagrum

4 kap. trafikförordningen (1998:1276).

14. Körning eller parkering i strid med gällande lokal trafikföreskrift

En dispens kan utfärdas vid behov att köra eller parkera i strid mot gällande lokala trafikföreskrifter.

Behovet ska avse ett visst ändamål och tillfälle som inte kan tillgodoses utan undantaget.

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

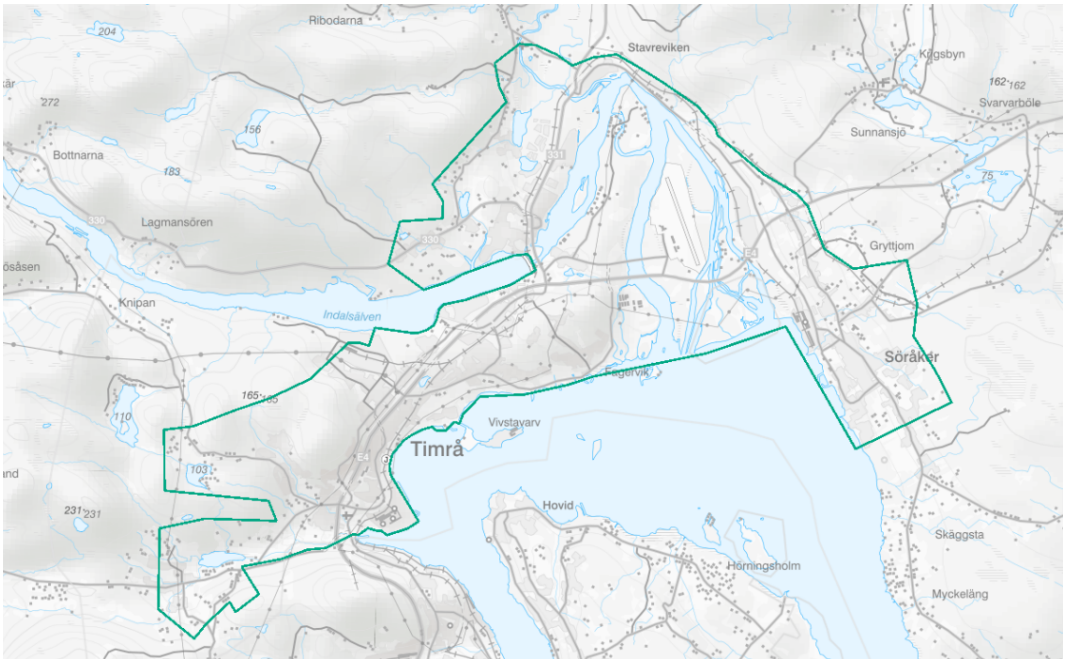
13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

15. Körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde

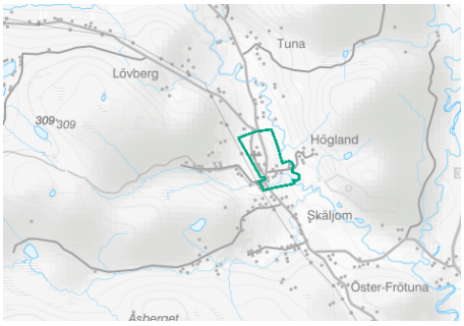
Förbudsområde

Områdets utsträckning omfattar Timrås tättbebyggda områden, Indalsälvens delta samt centrala delen av Mellberg.

Kartor över Timrå kommuns förbudsområden



Figur 3 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, delen Timrås tättbebyggda områden och Indalsälvens delta



Figur 4 Karta över Timrå kommuns förbudsområde för körning i terräng med motordrivet fordon, centrala delen av Mellberg

Anledningen till förbudsområdet är dels för att inte närboende ska drabbas av mycket buller och andra störningar samt att skydda natur, vatten och grönområden från skador och åverkan.

Lokal trafikföreskrift

1 § Inom förbudsområde, enligt markering i kartbilaga, i Timrå kommun får motordrivna fordon inte föras i terräng, även isbelagd sjö och vattendrag.

2 § Förbudet gäller inte.

1) Körning för jord- eller skogsbruksändamål.

2) Körning i samband med spårning eller annat arbete för att iordningställa eller vidmakthålla skidbacke, skidspår, skoterled eller isbana för skridskoåkning om körning utförs på uppdrag av allmännyttig organisation, förening eller liknande.

3) Körning med snöskoter efter särskilt utmarkerad skoterled eller skoterområde vilket beslutats av Kultur- och tekniknämnden.

4) Körning under polis- ambulans- eller annan räddningstjänstgöring eller för reparation av el- och teleledningar.

5) Körning som erfordras av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende.

Var man får köra och med vilka fordon

Inom förbudsområdet får snöskoter endast framföras på godkända skoterleder eller skoterområde. Karta för skoterleder finns på Timrå kommuns hemsida och finns även att köpa i pappersform hos Timrå snöskoterklubb.

Övrig körning i terräng inom förbudsområdet är förbjudet. Detta gäller samtliga motordrivna fordon. Dispens för körning inom förbudsområdet vintertid och på vissa platser kan sökas hos kultur- och teknikförvaltningen.

Ansökningar om dispens gäller framförallt isbelagd sjö och vattendrag som till exempel Hamstasjön, Lill-Bandsjön och Lögdösjön där det sedan tidigare förekommit aktiviteter med motordrivna fordon vintertid.

Hur man ansöker om dispens för att få köra i terräng inom förbudsområdet

Dispens kan sökas antingen personligt, eller för privat sammankomst. Det är sökanden som är juridiskt ansvarig och att betrakta som verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Exempel på privat sammankomst kan vara att hjälpa rörelsehindrad eller äldre person att med skoter komma ut på is för att fiska eller en klubb som vill anordna ett internt event med sina medlemmar utan inbjudan till allmänhet, andra klubbar eller andra icke medlemmar.

En offentlig tillställning eller allmän sammankomst ska alltid ansökas om hos polismyndigheten. Dit räknas alla sammankomster som inte är av privat karaktär.

Exempel på allmän sammankomst och offentlig tillställning kan vara en tävling, ett event sammankallat via sociala medier eller marknad. Det är polisens bedömning som gäller.

Undantag från förbudet

Körning för jord- eller skogsbruksändamål. Körning för att iordningsställa eller underhålla skidbacke, skidspår, skoterled, skoterområde eller isbana för skridskoåkning om det utförs av en allmännyttig organisation, förening eller liknande. Räddningstjänst, polis och reparation av el- och teleledningar är också undantaget samt statlig och kommunal tjänsteman som kör i tjänsteärende.

Regler för dispens

Dispens beviljas inte enligt följande:

- Under tid mellan kl. 22:00-06:00.
- Till sökande som tidigare fått befogade klagomål att inte följa reglerna.
- Till mer än en tidsperiod. Tidsperioden kan vara max 1 månad. Om inga klagomål inkommit kan ny dispensperiod ansökas. Det ska finnas möjlighet att vid behov kunna utvärdera om körning i terräng skett på ett sätt så att inte olägenhet för människors hälsa och miljön uppstått.
- Om en beviljad ansökan om offentlig tillställning eller allmän sammankomst redan finns beviljad från polisen på den platsen under den period dispensen söks.
- Om dispensansökan rör annan terräng än isbelagd sjö eller vattendrag (denna ansökan kommer då att behandlas som övrig dispens och skickas till miljö- och byggkontoret för yttrande).
- Om dispensansökan anses vara offentlig tillställning eller allmän sammankomst. Då avslås ansökan med hänvisning till att ansökan ska ske hos polisen.
- Om sökande är under 18 år.

Dispens bör beviljas enligt följande:

- Om ingen av de nekande punkterna finns. Andan i reglerna ska vara att inte behöva neka en dispensansökan om det inte finns särskilda skäl.
- Det är inte heller ett hinder att flera enskilda eller privata ansökningar beviljas under en period. De som ska köra i terräng eller på isbelagd sjö eller vattendrag får samsas om utrymmet.

Övriga dispenser

Om en dispensansökan inkommer som inte riktigt passar in enligt regelverk men kanske ändå är befogad, så ska en remiss för yttrande skickas till miljö- och byggkontoret. Detta gäller exempelvis ansökningar om dispens där det inte är uppenbart att dispens kan beviljas eller nekas. Beslutet kommer att fattas enligt miljö- och byggkontorets yttrande. Dispens att köra i terräng inom förbudsområde på annan plats än isbelagd sjö eller vattendrag medges i regel inte, men om ansökan ändå inkommer skickas den till miljö- och byggkontoret för yttrande innan beslut.

Dispenser om körning i terräng som rör vägarbete, byggnationer och anläggningar samt liknande handläggs inte med denna typ av dispens utan ansöks om via grävtillstånd och trafikanordningsplaner.

Dispensen – En värdehandling

Beviljad dispens ska medföras vid färd inom det område eller den plats dispensen blivit beviljad, och kunna uppvisas för polisman. Detta gäller även vid privat sammankomst. Det vill säga att medlemmar i en privat sammankomst inte har dispens att köra inom förbudsområdet på ansökt plats om inte deras sökande är närvarande och kan uppvisa beviljad dispens.

Eget ansvar

Det är alltid den enskildes ansvar och omdöme som gäller. Att t ex se till att is är tillräckligt tjock och håller för att köra på, att fordonet har försäkring och att respektera lagar och omgivning.

Även om dispensen medger körning under en period så åligger det den enskilde sökande att körning sker på ett sätt som inte hindrar eller stör andra aktiviteter eller närboende vid den plats eller område dispensen gäller. Onödigt mycket, långvarigt eller ständigt upprepat buller är inte ok.

Körning på isbelagd sjö är inte samma sak som körning på inhägnat område.

Förarbevis och körkort gäller även i terräng och på is!

Dispens att få köra i terräng inom förbudsområdet är endast ett undantag från förbudet att föra motordrivna fordon. Timrå kommun tar inget ansvar för enskild persons göranden.

Miljöansvar

Området för körning med motordrivet fordon får inte skräpas ned.

Förvaring och hantering av drivmedel eller kemiska produkter (t ex tankning av fordon) ska ske på ett miljömässigt godtagbart sätt. Om spill av drivmedel eller kemikalier (t ex vid en olycka) uppstår ska detta genast saneras och tas omhand som farligt avfall. Detta kan även behöva anmälas till miljö- och byggnadsnämnden, Timrå kommun, beroende på omfattning och risk för människors hälsa och miljön. Akuta utsläpp ska alltid anmälas till räddningstjänsten.

Klagomål på körning inom förbudsområdet

Klagomål om buller eller miljöpåverkan kan anmälas hos Timrå kommun, miljö- och byggkontoret.

Klagomål om brott, olovlig körning eller liknande anmäls till Polisen.

Dispens kan återkallas med omedelbar verkan

Kommunen kan återkalla ett beslut om undantag och det ska alltid framgå i beslutet.

Om dispensreglerna inte följs kan dispensen komma att återkallas med omedelbar verkan.

Legitimationskoll för sökande är obligatoriskt innan utlämnande av en dispens, för att förhindra att dispens söks i någon annans namn, men det behövas inte för övriga i en privat sammankomst, så länge den sökande medgivit och förstått sitt ansvar. Tanken är att göra det lätt för privata sammankomster att kunna ha fritidsaktiviteter inom rimliga dygnstider.

Minderåriga med förarbevis eller körkort för fordon? Dispens medges inte till person som ej är 18 år fyllda. Sökande kan dock ha med minderåriga i sin privata sammankomst. Det är alltid den enskildes ansvar att följa regler och förordningar, och Timrå kommun tar inget ansvar för sökande eller medaktörer i den privata sammankomsten.

Målsman för minderåriga fordonsförare kan själva vara sökande, och därmed ansvarig, men ska då också finnas med på plats och kunna uppvisa dispens.

Övrigt om dispenser för körning med motordrivna fordon inom förbudsområdet

Då förbudsområdet är ämnat att skydda natur och miljö samt närboende från återkommande buller och störningar men samtidigt vara flexibelt för medborgare att kunna fortsätta med motordrivna aktiviteter ämnar kommunen prova en modell av handläggning som innebär att privata sällskap enkelt kan ges dispens med endast en ansvarig sökande. Kommunen är medveten om att denna modell av dispens kan missbrukas och på så vis agera mot den anda av enkelhet som kommunen försöker uppnå.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Handläggningstid

Ansök i god tid

På isbelagd sjö och vattendrag: Handläggning och beslut om dispens inom 2 veckor. Övriga dispenser: handläggning och beslut om dispens inom 3 veckor.

Remisser

Kultur- och teknikförvaltningen inhämtar synpunkter på ansökan från Polisen och miljö- och byggkontoret.

Sändlista – remiss ansökan
registrator.nord@polisen.se
miljo.bygg@timra.se

Lagrum

Timrå kommuns förbudsområde är beslutat med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276).

Beslut om dispens för körning i terräng med motordrivet fordon inom Timrå kommuns förbudsområde enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

16. Parkeringsplatser och laddplatser

I Timrå kommun finns ca 3.000 parkeringsplatser. Det är kultur- och teknikförvaltningen som har ansvaret för parkeringsplatser. Kommunen tar inte ut parkeringsavgift men på vissa platser gäller tidsbegränsad parkering.

Pendlarparkeringar

I Timrå kommun finns tre pendlarparkeringar utmed E4 och en vid Timrå resecentrum (järnvägsstationen). I Timrå centrum finns flera kommunala avgiftsfria parkeringsplatser som är tillgängliga alla dagar i veckan.

Här finns pendlarparkeringar i kommunen:

- Timrå centrum, Parkeringsplats Vivstamon, (Vid E4 med infart från Timrå industriområde) – Ej motorvärmare.
- Sörberge Norra (mellan E4 och Berglundavägen) – Ej motorvärmare.
- Torsboda (Vid tankstationen) – Ej motorvärmare.
- Timrå Järnvägsstation – Ej motorvärmare.

Timrå kommun sköter pendlarparkeringarna på Vivstamon och vid Järnvägsstation. Trafikverket sköter pendlarparkeringarna på Sörberge Norra och Torsboda.

Parkeringar Timrå centrum

I Timrå centrum finns flera områden med parkeringsplatser varav de flesta har parkeringsplatser för rörelsehindrade. Utmed Köpmangatan finns fickparkeringsplatser, även för rörelsehindrade.

Laddplatser

Laddplatserna i Timrå kommun hittar du på www.uppladdning.nu

17. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ansökan

För att ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska kunna behandlas måste ansökningsblanketten och tillhörande läkarintyg vara komplett ifylld. Om någon uppgift saknas återsänds ansökan för komplettering. Den sökanden får tillbaka ett informationsbrev som anger vad som saknas.

- Ansökan ska göras på Timrå kommuns blankett Ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- Den sökande ska beskriva i text sina svårigheter att förflytta sig.
- Den sökande ska ange hur många meter den sökande bedömer att denne kan förflytta sig **med** hjälpmedel.
- Den sökande ska ange om ansökan gäller som förare eller passagerare.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta beskrivas i ansökan.
- Ett välliknande foto i passfotoformat ska bifogas ansökan. insändas. Fotot kan bifogas med ansökan eller skickas in när beslut om tillståndet har meddelats.
- Ansökan ska skrivas under och dateras av den sökande, eller dennes ombud i förekommande fall.
- Ett aktuellt läkarintyg, på Timrå kommuns blankett för läkarintyg avseende parkeringstillstånd för rörelsehindrade, ska alltid bifogas - även vid förlängning av tidigare tillstånd.
- Läkarintyget ska innehålla diagnos och uppgiften om hur många meter den sökande kan gå på plan mark **med** hjälpmedel. Måttet för sträckan ska anges i meter samt antal pauser som den sökande behöver för att gå den aktuella sträckan.
- När en passagerare inte kan vänta själv medan bilen parkeras ska skälet till detta intygas i med läkarintyg.
- Läkarintyget ska vara underskrivet och daterat.

Beviljat tillstånd

Hämtas ut på kultur- och teknik, Plåtslagarvägen 17 Timrå. Legitimation ska alltid uppvisas. Ombud ska uppvisa legitimation och fullmakt.

Förlorat eller stulet parkeringstillstånd

Tillståndet är en värdehandling som inte bör förvaras synligt i fordonet utom vid parkering. Förlorat eller stulet tillstånd ska polisanmälas varefter kommunen spärrar

kortet och utfärdas ett nytt. Upphittat tillstånd lämnas till polisen eller till den kommun som utfärdat det.

Tillståndets placering i fordonet

Tillståndet ska, när det används, vara placerat med framsidan uppåt i fordonets främre del så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

Avslag på ansökan

Avslag meddelas via rekommenderat brev med mottagningsbevis så att handläggaren vet vilket datum som sökanden tagit del av handlingarna och överklagningstiden börjar. Det ska framgå i brevet vad avslaget grundar sig på och anvisningar för överklagan ska bifogas avslaget.

Överklagan

Överklagan skickas till kommunen och ska innehålla information om:

- Vilket beslut som överklagas (referensnummer och datum för beslutet).
- Hur den sökande vill att beslutet ska ändras.
- Varför den sökande anser att beslutet är felaktigt.
- Namn, personnummer, adress, telefonnummer och e-postadress.

När en överklagan kommer till kommunen så kan kommunen välja att ändra sitt beslut om ny information har tillkommit. Om kommunens bedömning kvarstår skickas överklagan vidare till länsstyrelsen.

Allmän information

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade är ett undantag beskrivet i trafikförordningen och berör i första han allmänna platser. Privata markägare beslutar villkor för användande på denna mark.

Tillståndet kan beviljas för den som har ett varaktigt funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand mellan platsen där fordonet parkerats och en målpunkt på rimligt gångavstånd.

Den som endast har behov av parkeringsplats nära sin bostad, ska i stället för ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade kontakta sitt bostadsföretag. Vid behov av parkeringsplats nära arbetsplatsen sin arbetsgivare.

Enbart svårighet att bära utgör inte grund för ett parkeringstillstånd. Enbart svårighet att ta sig i och ur bilen utgör inte grund för parkeringstillstånd. Blind person som inte har något rörelsehinder ges normalt inte parkeringstillstånd.

Enbart mag- och tarmproblem som medför att en person kan få akut behov av en toalett ger inte rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För detta ändamål kan särskilt tillstånd utfärdas. Ansökningsblankett gällande detta kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

För rörelsehindrade som inte själva kör fordon kan parkeringstillstånd utfärdas om man behöver förarens hjälp utanför fordonet i den grad att man inte ensam kan invänta föraren vid målpunkten.

Parkeringstillstånd är inte en social eller ekonomisk förmån utan ett undantag som syftar till att göra samhället tillgängligt för alla.

Hur görs bedömningen av ansökan?

Läkarintyg ska alltid bifogas i ansökan som handläggs av kommunen. Kommunen har möjlighet att ta in förtroendeläkare när det krävs.

Läkarintyget är ett underlag inför bedömningen. Det är den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor som beslutar huruvida tillstånd beviljas eller inte.

Vid varje förnyelse av parkeringstillstånd för rörelsehindrade görs en ny bedömning av behovet.

Parkeringsavgifter

Parkeringstillståndet ger inte generellt undantag från skyldighet att erlägga avgift. Flertalet kommuner har beslutat att rörelsehindrade med parkeringstillstånd är befriade från parkeringsavgift. Kontakta respektive kommun för besked.

Handläggningsavgift

Ingen avgift.

Lagrum

13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276).

Stanna eller parkera nära målpunkten för hämta eller lämna en passagerare utan parkeringstillstånd för rörelsehindrade

För personer som inte uppfyller kraven för parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i trafikförordningen (11 kap. 9 § punkten 7) ett allmänt undantag som innebär att man vid transport av sjuka eller rörelsehindrade får stanna och parkera ett fordon trots förbud att parkera enligt lokala trafikföreskrifter.

Detta gäller endast om omständigheterna kräver det och om särskild försiktighet iakttas. I många fall kommer man då mycket närmare målpunkten och kan stanna för att hjälpa sin passagerare in eller ut ur bilen innan föraren sedan parkerar fordonet på en vanlig parkeringsplats.

18. Parkeringsövervakning, skrotbilshantering, flyttning av fordon

Parkeringsövervakning

Timrå kommun ansvarar för parkeringsövervakning på kommunala gator och parkeringsplatser. Parkering styrs av både generella och lokala parkeringsregler som kan kompletteras med särskilda tillstånd och dispenser. Målsättningen med parkeringsövervakningen är att alla ska parkera rätt så att Timrå ska upplevas som trevligt att besöka.

Felparkeringsavgifter

Felparkeringsavgifter utgår när de generella eller lokala trafikreglerna inte följs på allmänna platser och gator.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Kontrollavgifter

Kontrollavgifter utgår när de angivna villkoren för parkering inte efterlevs på fastighetsmark. En fastighetsägare får inte ta ut en högre kontrollavgift än vad kommunen beslutat för avgiftsnivå för samma företeelse på allmän platsmark.

Se Taxa för trafik och parkering i Timrå kommun.

Skotbilshantering och flyttning av fordon

Kommunen ansvarar även för skrotbilshantering och flyttning av fordon som är felaktigt uppställda på mark inom kommunens ansvarsområde. Kostnaderna för flyttning och skrotning faktureras fordonsägaren.

Handräckning av fordonsflytt

När en markägare eller ombud till en markägare fått ett övergivet fordon på sin mark kan kommunen i vissa fall hjälpa till att få fordonet flyttat.

Om det inte finns någon parkeringsövervakning så behöver markägaren eller ombudet först ha skickat ett rekommenderat brev eller på annat sätt kunna styrka att denne fått kontakt med fordonsägaren och uppmanat hen att denne måste flytta sitt fordon. Brevet med poststämpel ska bifogas ansökan om handräckning.

För ansökan som inlämnas via ombud i en vägförening eller gemensamhetsanläggning ska dennes roll i styrelsen anges.

Kommunen har ingen skyldighet att flytta fordon på privat mark utan är endast skyldig att flytta fordonsvrak, därför kan kommunen neka vissa uppdrag.

Den faktiska kostanden för flyttning av fordon från privat mark debiteras markägaren eller ombudet till markägaren. I samband med ansökan av handräckning av fordonsflytt kan kommunen lämna en kostnadsuppskattning för uppdraget.

Lagrum

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-06-01	KTN/2026:469

Riktlinjer för föreningsbidrag - revidering

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Revidera riktlinjer för föreningsbidrag fastställda av kommunfullmäktige 2022-04-25 §58, fr o m 2026-07-01.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2021-11-29 §191 om Riktlinjer för styrdokument i Timrå kommun. Nya riktlinjer för föreningsbidrag ska tas fram under 2026 för att anpassas till den nya mallen för styrdokument.

Kultur- och teknikförvaltningen har påbörjat arbetet med antagande av nya riktlinjer för föreningsbidrag och avser fortsätta under hösten 2026 för beslut i kultur- och tekniknämnden och kommunfullmäktige i början av 2027.

I väntan på att nya riktlinjer antas behöver två delar i de befintliga riktlinjerna ändras inför höstens bidragsansökningar.

Det ena är att bidragsformen Kulturarrangemang behöver tas bort då den i praktiken inte finns eftersom medel istället betalas till Arrangörslyftet. Arrangörslyftet finansieras av Region Västernorrland, Scenkonst Västernorrland, Riksteatern Västernorrland och regionens sju kommuner i samverkan enligt Kulturplan för Västernorrland. Länets sju kommuner kan söka bidrag vid två tillfällen per år. Arrangörslyftet är ett stöd för ideella föreningar som kan sökas för att arrangera kulturevenemang och är till för att stimulera och öka kulturutbudet i regionen och riktar sig främst till föreningar och arrangemang utanför tätorterna. Maxtaket för beviljande är 30 000 kronor.

Det andra är att åldern för att söka bidrag för barn- och ungdomsföreningar hos RF-SISU ändrats från 7-25 år till 6-25 år. Kommunen har följt RF-SISU´s riktlinjer tidigare då det förenklar för föreningarna att kunna använda samma uppgifter vid ansökan till kommunen som till RF-SISU.

Kultur- och teknikförvaltningen tyder nuvarande riktlinjer som att ovanstående ändringar inte behöver antas av kommunfullmäktige med anledning av följande text i riktlinjerna:

Kultur- och tekniknämnden beslutar om tolkning och tillämpning av bidragsriktlinjerna och äger rätt att utfärda tilläggsbestämmelser till dessa.

Beslutsunderlag

Riktlinjer för föreningsbidrag 2022-05-01
Riktlinjer för föreningsbidrag 2026-07-01

Protokollsutdrag till:
Kommunstyrelsen
Verksamhetschef kultur och fritid

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

RIKTLINJER FÖR FÖRENINGSBIDRAG

Fastställd av kommunfullmäktige 2022-04-25 § 58

Syftet med kommunens stöd till föreningslivet är att stimulera ideella insatser för att skapa förutsättningar för ett omfattande och innehållsrikt utbud av fritidsaktiviteter. Det handlar om insatser som berikar Timrå kommun med aktiviteter inom idrott och kultur med också sociala insatser i lokalsamhället. Riktlinjerna innehåller bestämmelser för Timrå kommuns bidrag till föreningar och studieförbund.

FÖRENINGSREGISTER

För att kunna söka föreningsbidrag ska föreningen eller studieförbundet vara registrerad i föreningsregistret. Ansökningsformulär finns som e-tjänst på Timrå kommuns hemsida.

FÖRENINGSBIDRAG

Kultur- och tekniknämnden beslutar om tolkning och tillämpning av bidragsriktlinjerna och äger rätt att utfärda tilläggsbestämmelser till dessa. Ansökningsformulär finns som e-tjänst på Timrå kommuns hemsida.

Bidrag får, i mån av tillgång på medel, ges till förening eller studieförbund som:

- Är en juridisk person.
- Är en ideell förening.
- Bedriver verksamhet utan vinstsyfte.
- Har ett registrerat organisationsnummer hos Skatteverket.
- Har ett bankgiro, plusgiro eller bankkonto i föreningens namn.
- Har antagit skriftligt utformade stadgar och är öppen för alla.
- I sin verksamhet respekterar demokratins idéer inklusive jämställdhet och förbud mot diskriminering.
- Kan dokumentera sin verksamhet genom verksamhetsberättelse och bokslut för senast avslutat verksamhetsår samt verksamhetsplan och budget för innevarande år.

Bidrag ges inte till:

- Ekonomisk förening
- Trossamfund eller partipolitisk förening.
- Förening som är i likvidation eller försatt i konkurs.

För förening som står i skuld till Timrå kommun görs avdrag för skulden vid utbetalning av bidrag.

BIDRAGSTYPER

Nedan finns en förteckning över alla bidragstyper och vilka regler som gäller samt senaste inlämningsdatum för ansökan och utbetalningsdatum för bidraget.

Bidrag som kan sökas en gång per år	Regler för att söka bidrag	Inlämning ansökan senast	Utbetalning datum
Barn- och ungdomsföreningar (grund- och aktivitetsbidrag)	Förening i Timrå kommun som bedriver kultur- och fritidsverksamhet för barn och ungdomar kan söka grund- och aktivitetsbidrag. *Se fullständiga regler längre ner i detta dokument.*	30 sep	15 dec
Fritidsanläggningar	Förening i Timrå kommun som äger fritidsanläggning eller har ett långvarigt nyttjanderättsavtal kan söka bidrag till underhålls- och driftkostnader. *Se fullständiga regler längre ner i detta dokument.*	30 sep	15 mars
Föreningar av social karaktär	Föreningar av social karaktär som bedriver verksamhet inom Timrå kommun eller har stark anknytning till Timrå kommun eller förening för medlemmar med funktionsvariation som har lokalkontor och/eller medlemmar bosatta i Timrå kan söka verksamhetsbidrag. Verksamhet som riktar sig till barn och unga prioriteras.	30 sep	15 dec
Studieförbund	Studieförbund med verksamhet som bedrivs inom Timrå kommun och vars centrala organisation erhåller statsbidrag genom Folkbildningsrådet kan söka verksam-hetsbidrag. Det totala bidragsbeloppet fördelas mellan studieförbunden procentuellt av antal studietimmar som redovisas i ansökan.	30 sep	15 dec

Bidrag som kan sökas en gång per år	Regler för att söka bidrag	Inlämning ansökan senast	Utbetalning datum
Kulturföreningar	Kulturföreningar i Timrå kommun, t ex hembygds-, teater och musikförening för utförande av kulturarrangemang i Timrå kommun. Här ingår även bidraget Arrangörslyftet som söks hos Riksteatern och betalas ut tre gånger per år.	30 sep	15 dec

Bidrag som kan sökas löpande under året	Regler för att söka bidrag	Inlämning ansökan senast	Utbetalning datum
Kulturarrangemang	Arrangemangsstöd kan sökas av föreningar och grupper som utför enstaka offentliga kulturarrangemang i Timrå kommun. Ansökan ska inlämnas innan arrangemanget ska äga rum. När arrangemanget har utförts ska arrangemangsstödet redovisas. Bidraget betalas ut efter att arrangemanget har utförts och redovisningen inlämnats.	Löpande under året	Löpande under året
Särskilda insatser	Föreningar i Timrå kommun kan söka bidrag till angelägna projekt och verksamheter efter särskild prövning av kultur- och tekniknämnden. Bidraget är ett komplement till övriga bidragsformer. Återrapportering av bidraget ska ske när åtgärderna är utförda. Förening kan behöva uppvisa underlag som styrker de ekonomiska uppgifterna i ansökan.	Löpande under året	Löpande under året

Bidrag enligt redan upprättade avtal	Regler för att söka bidrag	Inlämning ansökan senast	Utbetalning datum
Särskilda insatser bidrag enligt avtal	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun för särskilda uppdrag enligt upprättade avtal.	---	Enligt avtal
Skötsel av lekplatser, badplatser mm	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun, t ex villaföreningar eller samfällighetsföreningar för skötsel av lekplatser, badplatser mm på Timrå kommuns mark eller annans mark av kommunalt intresse, enligt upprättade avtal.	---	15 dec
Samlingslokaler	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun för tillhandahållande av allmänna samlingslokaler, enligt upprättade avtal.	---	Enligt avtal
Idrottsanläggningar	Separata driftsavtal upprättade med Söråkers IF, Ljustorps IF och Timrå SOK.	---	Enligt avtal

BIDRAG TILL BARN- OCH UNGDOMSFÖRENINGAR

- Bidraget består av två delar; grundbidrag och aktivitetsbidrag.
- Föreningen ska ha verksamhet öppen för alla inom åldersgrupperna 7-25 år.
- Föreningen ska ha minst 10 registrerade bidragsberättigade medlemmar.
- Föreningen ska lämna in en av ordförande i föreningen undertecknad handlingsplan för det drogförebyggande arbetet, drogpolicy, samt bifoga en beskrivning över hur arbetet läggs upp.
  Se drogpolicy antagen av kultur- och tekniknämnden 2010-03-18 § 22.
- För att erhålla bidrag för barn och ungdomsverksamhet behöver idrottsföreningar genomgå SISU:s utbildning Trygga idrottsmiljöer, för att säkra föreningens arbete med Barnkonventionen.

Grundbidrag

- Bidrag ges till kostnader för föreningens administration för att ge en grundtrygghet och stabilitet i verksamheten.
- Bidrag utgår med ett grundbidrag per förening samt ett rörligt bidrag, baserat på föreningens medlemmar i åldern 7-25 år, med ett bidrag per medlem.
- Bidragsbeloppen fördelas på antal bidragsberättigade medlemmar, se bilaga.

Aktivitetsbidrag

- Bidrag ges till kostnader för föreningens aktiviteter inom barn- och ungdomsverksamheten.
- Aktivitet ska vara beslutad och ekonomiskt planerad av styrelse, sektion eller motsvarande.
- Aktivitet ska vara minst 60 minuter.
- Aktivitet ska bestå av minst fem deltagare i åldern 7–25 år, sammankomst.
- Föreningen ska ha haft minst 10 bidragsberättigade sammankomster under verksamhetsåret.
- Bidragsbeloppen fördelas på antal sammankomster, se bilaga.
- Aktivitetsbidraget är ett kommunalt lokalt aktivitetsstöd och kan sökas för föregående års hösttermins och innevarande års vårtermins aktiviteter bland medlemmar i bidragsberättigad ålder med ett bidrag per sammankomst och som för övrigt uppfyller villkoren för det statliga lokala aktivitetsstödet.
- Till ansökan bifogas kopior på sökt statligt lokalt aktivitetsstöd.
- Se i övrigt anvisningar för det statliga lokala aktivitetsstödet.

BIDRAG TILL FRITIDSANLÄGGNINGAR

Förening i Timrå kommun som äger fritidsanläggning eller har ett långvarigt nyttjanderättsavtal kan söka bidrag till underhålls- och driftkostnader för sådan anläggning som kultur- och tekniknämnden bedömer vara av ett kommunalt intresse.

Gruppindelning av olika fritidsanläggningar:

Grupp 1
Idrottsanläggning Eller motsvarande
Grupp 2
Idrottslokal/klubbstuga Tillhörande bana utomhus Eller motsvarande
Grupp 3
Raststuga Elljusspår/dagspår Skoterled/vandringsled Eller motsvarande

Bilaga till Riktlinjer för föreningsbidrag - Beloppsgränser

Beloppen fastställs av kultur- och tekniknämnden inom den budgetram som kommunfullmäktige anvisar och kan komma att ändras därav.

1. Bidrag till barn- och ungdomsföreningar

Grundbidrag		
Antal bidragsberättigade medlemmar	**Fast del**	**Rörlig del**
10-25	4.050:-	25:-
26-50	6.075:-	25:-
51-100	8.100:-	25:-
101-150	12.150:-	20:-
151-200	20.250:-	20:-
201-300	28.350:-	15:-
301-	40.500:-	10:-
Aktivitetsbidrag		
Antal sammankomster		
10 - 750	10:-	
751 - 1500	8:-	
1501 - 2500	6:-	
2501 -	4:-	

2. Bidrag till fritidsanläggningar

Grupp 1 Idrottsanläggning Eller motsvarande	50.000:-
Grupp 2 Idrottslokal/klubbstuga Tillhörande bana utomhus Eller motsvarande	 20.000:- 10.000:-
Grupp 3 Raststuga Elljusspår/dagspår Skoterled/vandringsled (per ca 10 mil) Eller motsvarande	10.000:-

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

RIKTLINJER FÖR FÖRENINGSBIDRAG

Fastställda av kommunfullmäktige 2022-04-25 § 58, gäller fr o m 2022-05-01
Reviderad av kultur- och tekniknämnden 2026-06-10 § 62, gäller fr o m 2026-07-01

Syftet med kommunens stöd till föreningslivet är att stimulera ideella insatser för att skapa förutsättningar för ett omfattande och innehållsrikt utbud av fritidsaktiviteter. Det handlar om insatser som berikar Timrå kommun med aktiviteter inom idrott och kultur men också sociala insatser i lokalsamhället. Riktlinjerna innehåller bestämmelser för Timrå kommuns bidrag till föreningar och studieförbund.

FÖRENINGSREGISTER

För att kunna söka föreningsbidrag ska föreningen eller studieförbundet vara registrerad i föreningsregistret. Ansökningsformulär finns som e-tjänst på Timrå kommuns hemsida.

FÖRENINGSBIDRAG

Kultur- och tekniknämnden beslutar om tolkning och tillämpning av bidragsriktlinjerna och äger rätt att utfärda tilläggsbestämmelser till dessa. Ansökningsformulär finns som e-tjänst på Timrå kommuns hemsida.

Bidrag får, i mån av tillgång på medel, ges till förening eller studieförbund som:

- Är en juridisk person.
- Är en ideell förening.
- Bedriver verksamhet utan vinstsyfte.
- Har ett registrerat organisationsnummer hos Skatteverket.
- Har ett bankgiro, plusgiro eller bankkonto i föreningens namn.
- Har antagit skriftligt utformade stadgar och är öppen för alla.
- I sin verksamhet respekterar demokratins idéer inklusive jämställdhet och förbud mot diskriminering.
- Kan dokumentera sin verksamhet genom verksamhetsberättelse och bokslut för senast avslutat verksamhetsår samt verksamhetsplan och budget för innevarande år.

Bidrag ges inte till:

- Ekonomisk förening
- Trossamfund eller partipolitisk förening.
- Förening som är i likvidation eller försatt i konkurs.

För förening som står i skuld till Timrå kommun görs avdrag för skulden vid utbetalning av bidrag.

BIDRAGSTYPER

Nedan finns en förteckning över alla bidragstyper och vilka regler som gäller samt senaste inlämningsdatum för ansökan och utbetalningsdatum för bidraget.

Bidrag som kan sökas en gång per år	Regler för att söka bidrag	Inlämning av ansökan senast	Utbetal-nings-datum
Barn- och ungdoms-föreningar (grund- och aktivitetsbidrag)	Förening i Timrå kommun som bedriver kultur- och fritidsverksamhet för barn och ungdomar kan söka grund- och aktivitetsbidrag. *Se fullständiga regler längre ner i detta dokument.*	30 sep	15 dec
Fritidsanläggningar	Förening i Timrå kommun som äger fritidsanläggning eller har ett långvarigt nyttjanderättsavtal kan söka bidrag till underhålls- och driftkostnader. *Se fullständiga regler längre ner i detta dokument.*	30 sep	15 mars
Föreningar av social karaktär	Föreningar av social karaktär som bedriver verksamhet inom Timrå kommun eller har stark anknytning till Timrå kommun eller förening för medlemmar med funktionsvariation som har lokalkontor och/eller med-lemmar bosatta i Timrå kan söka verksamhetsbidrag. Verksamhet som riktar sig till barn och unga prioriteras.	30 sep	15 dec
Studieförbund	Studieförbund med verksamhet som bedrivs inom Timrå kommun och vars centrala organisation erhåller statsbidrag genom Folkbildningsrådet kan söka verksam-hetsbidrag. Det totala bidragsbeloppet fördelas mellan studieförbunden procentuellt av antal studietimmar som redovisas i ansökan.	30 sep	15 dec
Kulturföreningar	Kulturföreningar i Timrå kommun, t ex hembygds-, teater och musikförening för utförande av kultur-arrangemang i Timrå kommun. Här ingår även bidraget Arrangörslyftet som söks hos Riksteatern och betalas ut tre gånger per år.	30 sep	15 dec
Bidrag som kan sökas löpande under året	**Regler för att söka bidrag**	**Inlämning av ansökan senast**	**Utbetal-nings-datum**
Kulturarrangemang **UTGÅR** ***Information om bidrag från Arrangörslyftet sker separat***	Arrangemangsstöd kan sökas av föreningar och grupper som utför enstaka offentliga kulturarrangemang i Timrå kommun. Ansökan ska inlämnas innan arrangemanget ska äga rum. När arrangemanget har utförts ska arrangemangsstödet redovisas. Bidraget betalas ut efter att arrangemanget har utförts och redovisningen inlämnats.	Löpande under året	Löpande under året

Särskilda insatser	Föreningar i Timrå kommun kan söka bidrag till angelägna projekt och verksamheter efter särskild prövning av kultur- och tekniknämnden. Bidraget är ett komplement till övriga bidragsformer. Återrapportering av bidraget ska ske när åtgärderna är utförda. Förening kan behöva uppvisa underlag som styrker de ekonomiska uppgifterna i ansökan.	Löpande under året	Löpande under året
Bidrag enligt redan upprättade avtal	**Regler för att söka bidrag**	**Inlämning av ansökan senast**	**Utbetal-nings-datum**
Särskilda insatser - bidrag enligt avtal	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun för särskilda uppdrag enligt upprättade avtal.	----------	Enligt avtal
Skötsel av lekplatser, badplatser mm	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun, t ex villaföreningar eller samfällighetsföreningar för skötsel av lekplatser, badplatser mm på Timrå kommuns mark eller annans mark av kommunalt intresse, enligt upprättade avtal.	----------	15 dec
Samlingslokaler	Bidrag utgår till föreningar i Timrå kommun för tillhandahållande av allmänna samlingslokaler, enligt upprättade avtal.	----------	Enligt avtal
Idrottsanläggningar	Separata driftsavtal upprättade med Söråkers IF, Ljustorps IF och Timrå SOK.	----------	Enligt avtal

BIDRAG TILL BARN- OCH UNGDOMSFÖRENINGAR

- Bidraget består av två delar; grundbidrag och aktivitetsbidrag.
- Föreningen ska ha verksamhet öppen för alla inom åldersgrupperna 7-25 år - ändras till 6-25 år för att matcha RF-SISU´s nya regler.
- Föreningen ska ha minst 10 registrerade bidragsberättigade medlemmar.
- Föreningen ska lämna in en av ordförande i föreningen undertecknad handlingsplan för det drogförebyggande arbetet, drogpolicy, samt bifoga en beskrivning över hur arbetet läggs upp. Se drogpolicy antagen av kultur- och tekniknämnden 2010-03-18 § 22.
- För att erhålla bidrag för barn och ungdomsverksamhet behöver idrottsföreningar genomgå SISU:s utbildning Trygga idrottsmiljöer, för att säkra föreningens arbete med Barnkonventionen.

Grundbidrag

- Bidrag ges till kostnader för föreningens administration för att ge en grundtrygghet och stabilitet i verksamheten.
- Bidrag utgår med ett grundbidrag per förening samt ett rörligt bidrag, baserat på föreningens medlemmar i åldern 7-25 år, med ett bidrag per medlem.
- Bidragsbeloppen fördelas på antal bidragsberättigade medlemmar, se bilaga.

Aktivitetsbidrag

- Bidrag ges till kostnader för föreningens aktiviteter inom barn- och ungdomsverksamheten.
- Aktivitet ska vara beslutad och ekonomiskt planerad av styrelse, sektion eller motsvarande.
- Aktivitet ska vara minst 60 minuter.
- Aktivitet ska bestå av minst fem deltagare i åldern 7–25 år, sammankomst.
- Föreningen ska ha haft minst 10 bidragsberättigade sammankomster under verksamhetsåret.
- Bidragsbeloppen fördelas på antal sammankomster, se bilaga.
- Aktivitetsbidraget är ett kommunalt lokalt aktivitetsstöd och kan sökas för föregående års hösttermins och innevarande års vårtermins aktiviteter bland medlemmar i bidragsberättigad ålder med ett bidrag per sammankomst och som för övrigt uppfyller villkoren för det statliga lokala aktivitetsstödet.
- Till ansökan bifogas kopior på sökt statligt lokalt aktivitetsstöd.
- Se i övrigt anvisningar för det statliga lokala aktivitetsstödet.

BIDRAG TILL FRITIDSANLÄGGNINGAR

Förening i Timrå kommun som äger fritidsanläggning eller har ett långvarigt nyttjanderättsavtal kan söka bidrag till underhålls- och driftkostnader för sådan anläggning som kultur- och tekniknämnden bedömer vara av ett kommunalt intresse.

Gruppindelning av olika fritidsanläggningar:

Grupp 1
Idrottsanläggning Eller motsvarande
Grupp 2
Idrottslokal/klubbstuga Tillhörande bana utomhus Eller motsvarande
Grupp 3
Raststuga Elljusspår/dagspår Skoterled/vandringsled Eller motsvarande

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Bilaga till Riktlinjer för föreningsbidrag - Beloppsgränser

Beloppen fastställs av kultur- och tekniknämnden inom den budgetram som kommunfullmäktige anvisar och kan komma att ändras därav.

1. Bidrag till barn- och ungdomsföreningar

Grundbidrag		
Antal bidragsberättigade medlemmar	Fast del	Rörlig del
10-25	4.050:-	25:-
26-50	6.075:-	25:-
51-100	8.100:-	25:-
101-150	12.150:-	20:-
151-200	20.250:-	20:-
201-300	28.350:-	15:-
301-	40.500:-	10:-
Aktivitetsbidrag		
10 - 750 sammankomster	10:-	
751 - 1500 ”	8:-	
1501 - 2500 ”	6:-	
2501- ”	4:-	

2. Bidrag till fritidsanläggningar

Grupp 1 Idrottsanläggning Eller motsvarande	50.000:-
Grupp 2 Idrottslokal/klubbstuga Tillhörande bana utomhus Eller motsvarande	 20.000:- 10.000:-
Grupp 3 Raststuga Elljusspår/dagspår Skoterled/vandringsled (per ca 10 mil) Eller motsvarande	10.000:-

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-06-02	KTN/2026:228

Ändring av detaljplan för värdshustomten, Vivstamon 1:17 (Dnr KS2025387)

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Inte ha något att erinra mot detaljplanförslaget.

Ärendet

Tillväxt Timrå har upprättat förslag till ändring av detaljplan för värdshustomten. Synpunkter på planförslaget ska vara Tillväxt Timrå tillhanda senast 24 juni.

Kultur- och teknikförvaltningen har inget att erinra mot detaljplanförslaget.

Beslutsunderlag

Planhandlingar

Protokollsutdrag till:
Tillväxt Timrå

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Ämne: Underrättelse om granskning - Ändring av detaljplan för värdshustomten, Vivstamon 1:17 (Dnr: KS/2025:387)
Från: Göran Jacobson
Till:
Mottaget: 2026-06-02 13:04:47

Rubricerad detaljplan sänds ut för granskning från och med den **3 juni** till den **24 juni 2026**.

Remissvar skickas till timra.kommun@timra.se eller via brev till Timrå kommun, Köpmangatan 14, 861 82 Timrå.

Samrådshandlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Underrättelse
- Sändlista
- Fastighetsförteckning

Bilagor till planbeskrivningen (dessa kan laddas ned via planens sida på kommunens webbplats):

- Bilaga 1 - PM trafikbullerberäkning
- Bilaga 2 - Bedömning av överförbarhet för tidigare riskutredning
- Bilaga 3 – Riskutredning
- Bilaga 4 - Beräkningsbilaga till Riskutredning

Med Vänliga Hälsningar

Göran Jacobson
Tillväxt Timrå
Karttekniker

861 82 TIMRÅ | TEL 060-16 31 96 | www.timra.se

TIMRÅ KOMMUN
Tillväxt Timrå

FASTIGHETSFÖRTECKNING **2026-05-27**

Ändring av detaljplan för värdshustomten, Vivstamon 1:17 **Dnr. KS/2025:387**
Timrå kommun, Västernorrlands län

Fastigheter inom planområdet

Vivstamon 1:17	NP9 Fastigheter Vivstamon 1:17 AB c/o NP3 Fastigheter Box 12 85102 SUNDSVALL

Fastigheter utanför planområdet

Vivsta 13:19	Timrå Kommun 86182 TIMRÅ
Vivstamon 1:20	Trafikverket 78189 BORLÄNGE
Vivstamon 1:51	M-punkten Fastighets AB c/o NP3 Fastigheter AB Box 12 85102 SUNDSVALL
Vivstamon 1:63	Prästskeden Fastigheter AB c/o NP3 Fastigheter AB Box 12 85102 SUNDSVALL
Vivstamon 1:64	NP3 Terminalvägen AB c/o NP3 Fastigheter AB Box 12 85102 SUNDSVALL
Vivstamon 1:87	EAB Norrland AB Terminalvägen 17 86136 TIMRÅ

TIMRÅ KOMMUN
Tillväxt Timrå

Rättigheter inom planområdet

Aktbeteckning

2262-79/6.1	Last	Ledningsrätt	VATTEN
2262-85/35.2	Last	Ledningsrätt	STARKSTRÖM
2262-85/48.1	Last	Ledningsrätt	FJÄRRVÄRME
2262-99/36.1	Last	Ledningsrätt	TELE

Timrå som ovan

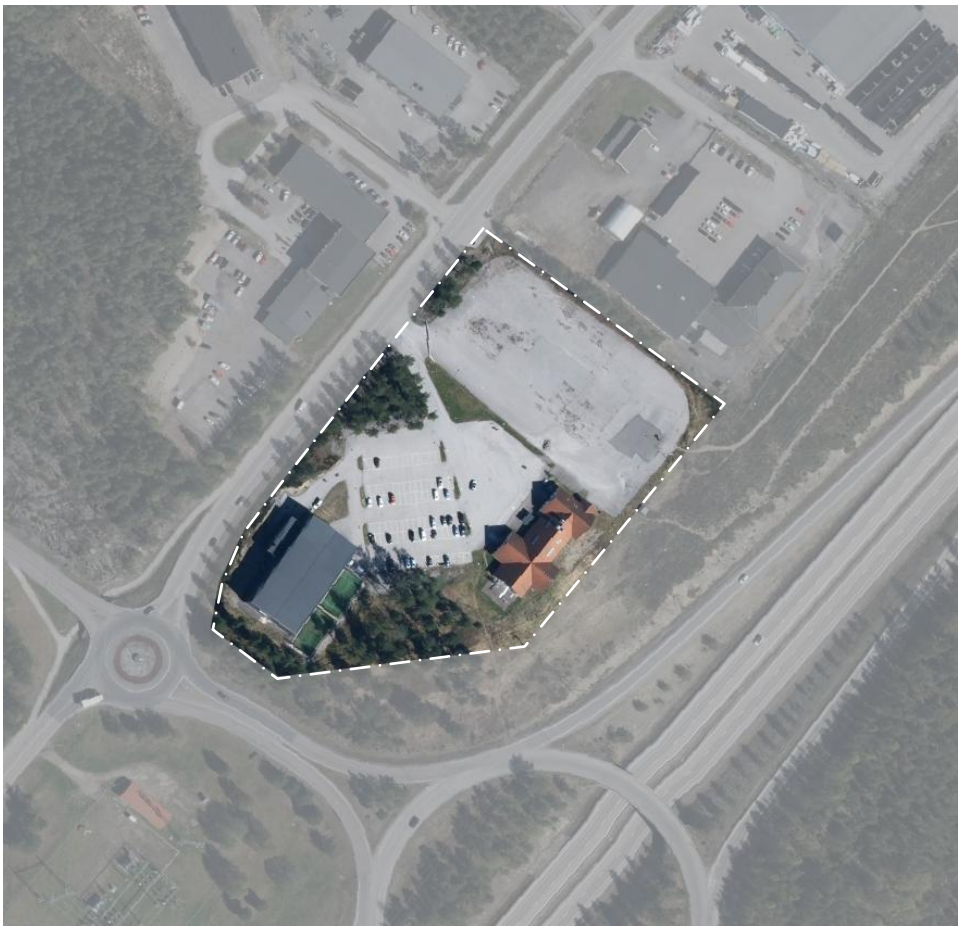
Göran Jacobson
Karttekniker

TIMRÅ KOMMUN
Tillväxt Timrå

Dnr: KS/2025:387

GRANSKNING

2026-06-03 – 2026-06-24



Planbeskrivning

Ändring av detaljplan för värdshustomten Vivstamon 1:17 Timrå kommun

Upprättad av Tillväxt Timrå 2026-06-01
Ytterligare information kan ges av planarkitekt Julia Åberg
e-post: julia.aberg@timra.se telefon: 060 16 34 08

PLANÄNDRINGENS HUVUDDRAG OCH KONSEKVENSER

Gällande detaljplan D200 antogs av kommunstyrelsen i Timrå 2019-06-11 § 224 och vann laga kraft 2019-07-05. Detaljplanen reglerar markanvändningen för ett område i anslutning till Timrås industriområde nära väg E4. Planens genomförandetid har passerat och planen har endast delvis genomförts. Kommunstyrelsen beslutade 2025-11-04 § 264 om att lämna positivt planbesked för att ändra detaljplanen. Ändringens syfte är att skapa möjlighet till hotell- och restaurangverksamheter samt drivmedelsförsäljning inom planområdet, vilket inte är möjligt i gällande detaljplan.

Detaljplanens markanvändning är HKZ, det vill säga Detaljhandel (H), Kontor, ej skolverksamhet (K) samt Verksamheter, ej skolverksamhet (Z). Ingen av dessa markanvändningar tillåter vare sig tillfällig vistelse, vilket krävs för att få bedriva hotell, eller drivmedelsförsäljning.

I detaljplaneändringen föreslås att markanvändningen Centrum (C) och Drivmedel (G) läggs till i detaljplanen samt att användningarna Kontor (K) samt Detaljhandel (H) utgår. Både kontor och handel ryms inom användningen Centrum. Detaljplanen föreslås alltså få markanvändningen Centrum, Drivmedel och Verksamheter, ej skolverksamhet (CGZ).

Planändringen utgår från detaljplan D200 och stora delar av planbeskrivningen är därför i stort desamma som förut. Endast planbestämmelser som föreslås utgå och tillkomma prövas i planändringsprocessen. Tillkommande planbestämmelser bedöms enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Genomförandetiden för D200 har passerat. För tillkommande planbestämmelser föreslås en genomförandetid på 5 år från det att detaljplaneändringen vunnit laga kraft.

Tillkommande planbestämmelser är markanvändningen C och G. Utgående planbestämmelser är markanvändningar H respektive K.

Föreslagna ändringar är markerade i planbeskrivningen med röd ram och skrivs med typsnitt Calibri. De delar av planbeskrivningen som förblir enligt gällande detaljplan har typsnitt Times New Roman.

Teckenförklaring:

RUBRIK, GÄLLANDE DETALJPLAN

Rubrik, Gällande Detaljplan

Rubrik, Gällande Detaljplan

Text, gällande detaljplan

Ändring av detaljplan

RUBRIK, ÄNDRING AV DETALJPLAN

Rubrik, Ändring av Detaljplan

Rubrik, Ändring av Detaljplan

Text, Ändring av detaljplan

1. INLEDNING

Vad är en detaljplan?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som reglerar hur mark och vatten får användas och hur eventuell bebyggelse ska utformas inom ett område. Detaljplaner upprättas enligt Plan- och bygglagen (PBL) och processen fungerar som en lämplighetsprövning. Kommunen fattar beslut om planens innehåll och utformning, där en avvägning sker mellan allmänna och enskilda intressen.

Planprocessen

Det här planförslaget hanteras enligt ***standardförfarande***, eftersom det är förenlig med översiktsplanen, inte antas medföra betydande miljöpåverkan eller vara av betydande intresse för allmänheten. Såhär ser detaljplaneprocessen vid standardförfarande ut:



Samråd: kommunen informerar om planen och samlar information, synpunkter och önskemål från myndigheter, sakägare och andra som kan påverkas. Yttranden redovisas i en samrådsredogörelse.
Granskning: myndigheter, sakägare och berörda parter får en sista möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Sakägare underrättas innan granskningen. En sammanfattning av synpunkterna och hur kommunen tagit ställning till dem redovisas i ett granskningsutlåtande.
Antagande: Kommunstyrelsen beslutar om att anta detaljplanen.
Laga kraft: Detaljplanen vinner laga kraft tidigast tre veckor efter planens antagande.

Planhandlingar

Planen består av:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med genomförandefrågor

För planprocessen finns dessutom:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Undersökning av totalförsvarets intressen
- *Bilaga 1* - PM trafikbullerberäkning
- *Bilaga 2* - Bedömning av överförbarhet för tidigare riskutredning
- *Bilaga 3* - Riskutredning
- *Bilaga 4* - Beräkningsbilaga till Riskutredning

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att på platsen skapa förutsättningar för handel, kontor och verksamheter. Här kan också verksamheter som kompletterar handelsändamålet som t.ex mindre idrottsanläggningar inrymmas. Inom de föreslagna markanvändningarna får inte skolverksamhet ingå.

Ändring av detaljplan

Syftet med detaljplaneändringen är att skapa förutsättningar för utveckling av verksamheter inom planområdet. De föreslagna markanvändningarna är Centrum (C), drivmedelsförsäljning (G) och verksamheter, ej skolverksamhet (Z) vilket skapar möjligheter för flera typer av verksamheter i linje med gällande detaljplans syfte.

Plandata

Lokalisering



Figur 1. Planområdets lokalisering.

Planområdet är beläget centralt i Timrå med direkt närhet till befintliga verksamhetsområden och Timrå centrum och har en area på ca 25 000 m2.

Ändring av detaljplan

Markägoförhållanden

Planområdet består av fastigheten Vivstamon 1:17 som ägs av bolaget NP9 Fastigheter Vivstamon 1:17 AB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med gällande Översiktsplan 2035 (antagen 2018-10-29), där området pekas ut som verksamhetsområde.

Ändring av detaljplan

Detaljplaner

Planområdet angränsar till detaljplanerna D134 (*Detaljplan för ombyggnad av korsningen Svetsarvägen - Terminalvägen, Vivsta 13:19, Vivstamon 1:29 m fl.),* ÄD209 (*Ändring av stadsplan för del av Vivsta industriområde Timrå köping Västernorrlands län),* D146 (*Vattenfabrik på Vivsta industriområde, del av Vivsta 13:19)* och D117 (*Detaljplan för Vivsta industriområde, norr om Timrå Värdshus, Vivsta 13:19).* Samtliga detaljplaner reglerar användningar som industri, verksamhet och gata m.fl. Ingen av angränsande planer reglerar användningsområden av känslig karaktär som bostäder, skola eller liknande.

Planbesked
Kommunstyrelsen beslutade om positivt planbesked 2019-02-12 § 249 för gällande detaljplan och den antogs av kommunstyrelsen i Timrå 2019-06-11 § 224. Kommunstyrelsen beslutade om positivt planbesked för planändringen 2025-11-04 § 264.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Ändring av detaljplan

I gällande plan är markanvändningen verksamheter, handel och kontor på kvartersmark.
I och med detaljplaneändring tillåts markanvändningen centrum, drivmedel och verksamheter, ej skolverksamhet.

Närområdet är detaljplanelagd mark för liknande markanvändning. Marken är till stor del ianspråktagen med hårdgjorda ytor. Den planerade utvecklingen lämpar sig bra till denna lokalisering och planförslaget bidrar till en långsiktigt hållbar resursanvändning av mark.

Den tänkta verksamheten inom planområdet bedöms inte innebära risk för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter som t.ex. föroreningar, ras och skred.

Planförslaget bedöms inte påverka skyddsområden, markanvändningsintressen, miljökvalitetsnormer eller klimatförändringar negativt samt inte heller medföra några miljöproblem eller motverka hållbar utveckling i övrigt. Planförslaget kan innebära ökad bullernivå från fordon i och med ökad aktivitet i området, men risken att genomförd plan skulle påverka området med en märkbar skillnad jämfört med i dagsläget, ses som liten.

Planförslaget är delvis beläget i en grundvattenförekomst som i dagsläget har god kvantitativ status och en otillfredsställd kemisk status. Målet är att uppnå god kemisk grundvattenstatus år 2027. Planförslaget innebär inte att någon verksamhet som kan komma att påverka vattenförekomsten kan etableras.

Miljöeffekternas omfattning i samband med genomförande av detaljplanen uppskattas vara liten. Kommunen bedömer att planen inte bedöms innebära konsekvenser som medför en betydande miljöpåverkan i samband med genomförande av planen. Skälet till ställningstagandet grundar sig i att planförslaget i sig inte innebär några omedelbara förändringar av pågående markanvändning och att platsen utgör en naturlig utvecklingsplats av pågående verksamhet i området. Marken är redan idag ianspråktagen för verksamhet och till stora delar hårdgjord. Med grund i detta bedöms att ingen strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver upprättas i samband med planförslaget. Detaljplanen reglerar de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma.

Ändring av detaljplan

En ny undersökning av betydande miljöpåverkan har genomförts i samband med ändring av detaljplanen. Kommunens bedömning är fortsatt att genomförande av detaljplaneförslaget inte är av sådan omfattning eller karaktär att den kan medföra betydande miljöpåverkan. Detsamma gäller detaljplaneändringen.

Mellankommunala frågor
Planförslaget innebär inga mellankommunala frågor.

Planens förenlighet med 3 och 4 kap miljöbalken

Miljöbalkens tredje kapitel reglerar grundläggande hushållningsbestämmelser för att mark- och vattenområden ska användas till de ändamål de bästa är lämpade till med hänsyn till egenskaper, läge och föreliggande behov. I detta kapitel inryms också riksintressen vilka generellt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värde eller möjligheten att använda dem för det avsedda ändamålet.

Planområdet är inte beläget inom något område för riksintresse, men angränsar till följande riksintressen enligt 3 kap miljöbalken:

- Riksintresse för väg

Planområdet angränsar inte till något riksintresse enligt 4 kap miljöbalken.

Riksintresse för väg och järnväg

E4

Europaväg 4, som ligger i närhet till planområdets södra del, är riksintresse för väg. Som närmast ligger planområdet ca 70 meter från väg E4. Den planerade utvecklingen bedöms inte påverka riksintresset då de verksamheter som kan etableras via den föreslagna markanvändningen inte innebär någon risk.

Planens förenlighet med 5 kap Miljöbalken

I en detaljplan ska gällande miljökvalitetsnormer (MKN) iakttas och planförslaget ska inte medföra att någon MKN överskrids. Det finns MKN för:

- Utomhusluft
- Vattenförekomster
- Fisk- och musselvatten
- Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller för hela landet. Det finns idag normer för: kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), ozon, benso(a)pyren, arsenik, kadmium och nickel. Mätningar av luftföroreningar i omgivningsluften görs regelbundet i Timrå kommun.

Ändring av detaljplan

Planändringen innebär att ett område inom befintlig detaljplan prövas för i huvudsak centrum, verksamheter och drivmedelsförsäljning. Området bedöms inte påverka miljökvalitetsnormer för utomhusluft negativt.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster

Vattenförekomster finns i fyra typer: sjöar, grundvattenförekomster, vattendrag och kustvattenförekomster. Utöver dessa typer finns också sjöar och vattendrag som inte klassats som vattenförekomster, vilka kallas övrigt vatten.

Planförslaget är delvis beläget vid grundvattenförekomsten Vivstavarv-Gistaholmarna (id: WA56236286). Grundvattenförekomsten uppnår god kvantitativ status. Den kemiska statusen är otillfredsställande där arsenik och poly aromatiska kolväten (PAH) ej uppnår god status.

Den planerade markanvändningen är av sådan art att den inte bedöms medföra någon påverkan på grundvattenförekomsten. Planområdet är redan idag anslutet till kommunalt vatten-spill- och dagvattennät.

Ändring av detaljplan

Alla verksamheter skall förhålla sig till hänsynsregler i enlighet med miljöbalken kap 2. Planområdet omfattas inte av vattenskyddsområde.

Miljökvalitetsnormer för Fisk- och musselvatten
Närliggande vattenområde ingår inte i Naturvårdsverkets författarsamling över fisk- och musselvatten (NFS 2002:6) som ska skyddas.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller
I mindre och medelstora kommuner (under 100 000 invånare) ska strävan vara att begränsa buller och tillhörande miljökvalitetsnormer, vilket fungerar som en slags målsättningsnorm där omgivningsbuller eftersträvas att inte medför skadlig effekt på människors hälsa. Området är beläget nära väg E4 och inte nära något område för bostäder. Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller.

Ändring av detaljplan

Riskbedömningar

En analys av risknivå kopplad till farligt gods-transporter längs E4:an har utförts inför samråd av förslaget att ändra detaljplanen. Även en undersökning av totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen har utförts. I den föreslagna detaljplaneändringen prövas endast de tillkommande markanvändningarna, därför hanteras endast den aspekten i undersökningarna. Kommunen bedömer sammantaget att de föreslagna verksamheterna är lämpliga med hänsyn till såväl risker kopplat till farligt gods som till totalförsvarets civila delar.

En fördjupad riskutredning kopplat till farligt gods-transporter längs E4:an samt drivmedelsförsäljning inom planområdet har genomförts inför samråd. Utredningen har givit upphov till planbestämmelser kopplat till säkerhetsavstånd samt rekommendationer gällande ventilation och utrymning. Se mer under rubriken *Risker*.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Omgivningsbeskrivning

Ändring av detaljplan

Landskapsbilden präglas av verksamheter, kontor och logistik samt av den vägtrafik som finns runt området. Varken inom eller i närheten av planområdet finns några bostadsfastigheter eller boende. I dagsläget finns två byggnader inom planområdet. Det äldre värdshuset, som med tidsbegränsat bygglov (t.o.m. 2026-03-01) används till gymnasieskola, samt en nyare byggnad som innehåller verksamheter för gym, padel och bilbesiktning. Större del av markytan är idag hårdgjord och används till parkering. Det finns sand- och växtbeklädda ytor som ramar in området. Platsen, med sitt öppna läge nära E4, utgör ett mycket bra läge för näringsverksamheter.

Väg- och gatutrafik

I den södra delen gränsar planområdet till väg E4 med en uppmätt årsdygnsmedeldygnstrafik på ca 25 000 fordon per dygn. Längs planområdets nordvästra del går Terminalvägen. Infart till området sker från Terminalvägen och vägen har kommunalt huvudmannaskap. E4 har statligt huvudmannaskap.

Järnvägstrafik

Det går som närmast ett industrispår med farligt gods ca 230 meter från planområdet.

Ledningar

Längs nordvästra området går underjordisk fjärrvärmeledning med ledningsrätt Lr 2262-85/48. Söder om planområdet går en starkströmsledning med ledningsrätt Lr 2262-85/35. Angränsande till planområdets södra del finns en nätstation.

Söder om planen finns ledningsrätt för vatten med aktbeteckning 2262-79/6.1. *Ändring av detaljplan*

Geotekniska förhållanden

I samband med tidigare detaljplanering i direkt närhet av det aktuella planområdet har geotekniska undersökningar genomförts. Dessa visar på att området består av djupa sandlager vilket ger goda förutsättningar för grundläggning utan någon nämnvärd risk för sättningar. Området är sedan tidigare bebyggt vilket bekräftar platsens goda förutsättningar för byggnation.

Hydrologiska förhållanden

Avrinningsområde
Planområdet är beläget inom avrinningsområdet ”Rinner mot Alnösundet” som är ca 6,4 km^2 stort. Planområdet är inte beläget inom något riskområde för översvämning.

Grundvattenförhållanden
I närliggande område längs Terminalvägen har vid en tidigare utredning grundvattenrör installerats med spets nedförda till ett djup om ca 11,5 och 10,5 m under markytan. Vid mättillfällena (juni 2017) var rören torra. Grundvattenytans nivå varierar med årstid och nederbörd men bedöms ligga i ungefär samma höjd som vattennivån i Vivstavarvstjärnen +20 m (RH2000). Planområdet är beläget på ca +37 m (RH2000).

Förorenade områden

Planförslagets markanvändning innebär att marken kommer användas för mindre känslig markanvändning. I planområdets östra del stod tidigare en drivmedelsanläggning. Denna revs i slutet av 2018 och har slutredovisats. Det förekommer inte några föroreningar från den avetablerade drivmedelsanläggningen. Det finns inga i övrigt kända uppgifter om verksamheter som kan ha

föranlett några föroreningar som gör att marken inte ska vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen som innebär mindre känslig markanvändning.

Ändring av detaljplan

Detaljplaneändringen prövar möjligheten att återetablera drivmedelsförsäljning på området. Vid eventuell schaktning eller vid markarbeten skall risken för vid drivmedelsanläggning branschtypiska markföroreningar beaktas.

Risker

Ca 70 meter från planområdet löper E4 som utgör en led för farligt gods. I enlighet med *Riskhantering i detaljplaneprocessen* (Länsstyrelsen Västernorrland, 2010) bör en riskbedömning göras då ett planområde är beläget inom 150 meter från transportled med farligt gods.

Planområdet är beläget på en nivå ca 9 meter högre än E4 och är också beläget betydligt högre än avfartsvägen från E4. Risken för att fordon skulle kunna kollidera med planområdet är således mycket liten. De verksamheter som kan etableras inom planområdet innebär att inga riskfyllda verksamheter kan etableras där. Området utanför planområdet består av en kraftig slänt som inte uppmuntrar till någon stadigvarande vistelse. Risker från brandfarliga vätskor, brandfarliga- eller giftiga gaser har sin högsta påverkningsfaktor inom den direkta närheten till olyckan. I detta fall är området är området lokaliserat på sådant avstånd från E4:an att sådana risker inte bedöms påverka planområdet.

Planförslaget bedöms därför som acceptabelt utifrån ett riskperspektiv.

En fördjupad riskutredning kopplat till farligt gods-transporter längs E4:an samt drivmedelsförsäljning inom planområdet har genomförts inför samråd. Utredningen kom fram till följande resultat med avseende på individrisk och samhällsrisk.

Ändring av detaljplan

Skyddsavstånd krävs mellan drivmedelstation och övrig bebyggelse. Drivmedelsstation ska inte placeras inom ett avstånd om 50 meter från känsliga verksamheter, t.ex. där det finns sovande personer. För övriga byggnader ska ett minsta avstånd om 25 meter upprätthållas. Detta krav har föranlett nya bestämmelser i plankartan.

Följande riskreducerande åtgärder gällande utrymningsvägar och entréer bör övervägas men utgör inte ett krav för föreslagen etablering och medför därför ingen bestämmelse i plankartan: Utrymningsvägar bör planeras på ett sätt så att de möjliggör utrymning bort från E4 och en eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Luftintag bör planeras på ett sätt så att de dels placeras på tak eller så högt upp som möjligt på fasad, dels placeras så att de inte är riktade mot E4 eller en drivmedelsstation. För byggnad som används för hotell rekommenderas dessutom fläktaggregat som stängs av via rökdetektorer, som placeras i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning.

Naturvärden

I planområdet finns mark som består av sandiga gräsytor med tallar och annat lägre buskage. Större del av området är redan ianspråktagen mark för parkering samt verksamhet och det bedöms inte finnas några naturvärden i planområdet.

Kulturmiljövärden och arkeologi

Området ligger i direkt anslutning till E4:an och utgörs av öppna parkeringsytor, mindre grönyta och värdshusbyggnad samt lokaler för idrott. Värdshusbyggnaden har en särskild karaktär med sina gavelentréer och branta takfall. Byggnaden påminner om en äldre ekonomibyggnad och uppfattas som väl anpassad till miljön, samtidigt som den syns från E4:an som en märkesbyggnad och landmärke. Området regleras av PBL kap 2 och 8 som påvisar hänsyn till platsens lämplighet, gestaltning och kulturvärden.

Västernorrlands museum bedömer att värdshuset äger kulturvärden men är positiv till en utveckling på platsen, särskilt till att möjliggöra för tillfällig vistelse på platsen och att låta användningen av byggnaden vara av världshuskaraktär. Putsfasad, fönstertyp och fönstersättnings samt taktyp anses bära särskilda arkitekturvärden. Ny byggnad på tomten intill värdshuset bör ta hänsyn till värdshusbyggnadens kulturvärden/arkitektoniska uttryck i fråga om volym och gestaltning. Det viktiga är att värdshusbyggnaden fortsättningsvis upplevs som del av ett landmärke.

Värdshuset bedöms äga kulturvärden och omfattas av PBL kap 8 §17 samt PBL kap 8 §14.

PBL kap 8 §14 Ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

PBL kap 8 §17 Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

3. PLANFÖRSLAG

Centrum, drivmedelsförsäljning och verksamheter (CGZ)

Ändring av detaljplan

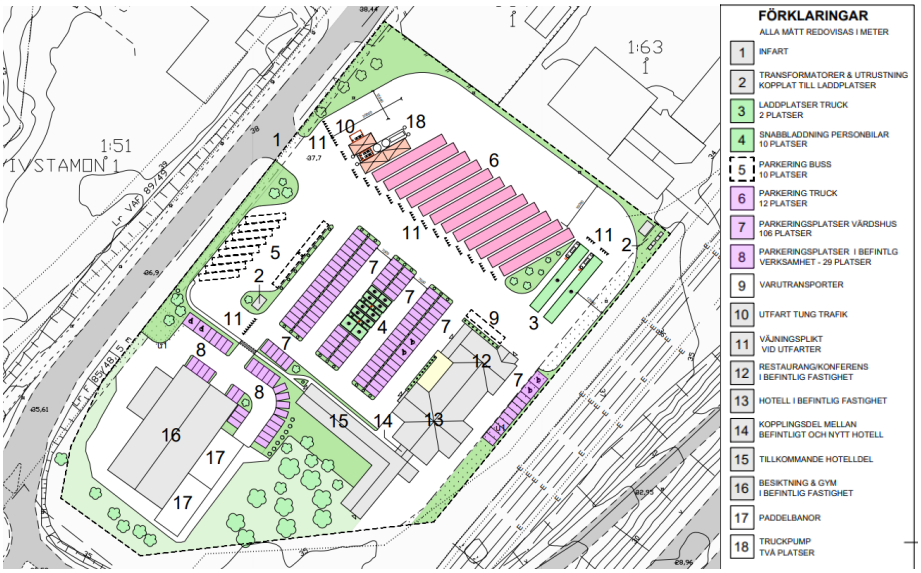


Illustration - Exempel på hur planområdet kan utformas

Planförslaget innebär att marken regleras som mark för Centrum (C), Drivmedelsförsäljning (G) och Verksamheter, ej skolverksamhet (Z). Det innebär en flexibel markanvändning med liknande ändamål som omgivningen och gällande plan. Inom markanvändningen Centrum (C) ryms en blandning av användningar bland annat handel och kontor i enlighet med gällande plan men även tillfällig vistelse, restaurang mm.

Användningen Drivmedel används för områden för hantering och försäljning av alla typer av drivmedel. Det kan till exempel handla om laddstationer och bensinmack, men även anläggningar för lagring och omlastning av drivmedel samt komplement till drivmedelsverksamhet som biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror. Drivmedelsförsäljning har tidigare tillåtits på platsen (avvecklad 2018) och ändringen innebär en återetablering av funktionen. För att säkerställa att en drivmedelsstation inte ska utgöra risk för övriga verksamheter tillkommer bestämmelserna *p2 - Avstånd från drivmedelstation till byggnad för tillfällig vistelse skall vara minst 50 m,* samt *p3 - Avstånd från drivmedelstation till bebyggelse skall vara minst 25 m*, detta för att garantera säkerhetsavstånd mellan verksamheter och brandfarliga ämnen.

Användningen Verksamheter (Z) kan bland annat innefatta olika typer av serviceverksamheter som har begränsad omgivningspåverkan inklusive tillverkning, lager, försäljning och verkstäder. Även komplement till markanvändningarna som parkering, rekreationsytor, tekniska anläggningar etc. tillåts inom planområdet. Skolverksamhet får fortsättningsvis inte bedrivas inom planområdet.

Detaljplaneändringen prövar inte byggnadshöjd, avstånd till fastighetsgräns, byggnadsarea, hårdgörandegrad eller u-områden. Egenskapsbestämmelser nedan är i enlighet med gällande plan.

Högsta byggnadshöjd föreslås till 15 meter. Byggnad får inte placeras närmare fastighetsgräns än fyra meter, vilket regleras genom placeringsbestämmelse (**p_1**). Största byggnadsarea är 55 % av en fastighet (**e_1**).

Inom mindre delar av området löper ledningsrätter. Vid dessa föreslås **prickmark** med **u_1-område** som syftar till att hålla den marken fri från byggnader och ge markreservat för allmänna underjordiska ledningar.

Trafik och parkering

Till området tar man sig längs med den befintliga gatan Terminalvägen. Vägen bedöms kunna hantera en ökad trafikmängd som planförslaget kan medföra. All parkering inom planområdet ska anordnas på kvartersmark.

Ändring av detaljplan

Timrå kommun har inga riktlinjer för parkeringsnorm. Parkeringar för respektive verksamhet ska anordnas inom den egna fastigheten. Behov av parkeringsyta i samband med vidare exploatering ska hanteras av exploatören. Detaljplanens möjlighet till yta för parkering bedöms kunna tjäna hela planområdet.

Ändring av detaljplan

Samhälls- och kommersiellservice

Timrå centrum ligger ca 1,5 km från planområdet. Tre busslinjer går längs väg E4 med busshållplats ca 1 km från planområdet. Dessa går mellan Sundsvall-Sollefteå, Sundsvall-Härnösand samt Sundsvall-Tynderösundet. En busslinje går längs Terminalvägen, med busshållplats ca 100 meter från planområdet, denna linje går mellan Knipan-Edsgården-Laggarberg-Timrå. Genom Vivsta industriområde går Arbetspendeln, denna går mellan Vivsta industriområde och Timrå Centrum, med busshållplats ca 500 m från planområdet. Sundsvall-Timrå flygplats är beläget ca 6 km öst om planområdet. Längs med Terminalvägen löper en cykelväg med förbindelse till Timrå centrum.

Geoteknik och grundläggning

Planerade byggnader bedöms kunna grundläggas frostfritt med platta på friktionsjord.

Vatten, avlopp och dagvatten

Det finns kommunalt verksamhetsområde för dagvatten, vatten och spillvatten i planområdet. Planområdet kan anslutas till detta. Skulle planområdet i framtiden delas upp i flera fastigheter kan krav ställas på infiltrationsanläggningar i sådana eventuella fastigheter. Vid en ytterligare exploatering av området så ökar belastningen på dagvattennätet, detta kan medföra ett behov av fördröjningslösningar. Markförutsättningar för infiltrationslösningar är goda i området.

Elförsörjning

Området är anslutet till det befintliga el-nätet.

Elektronisk kommunikation

Området är anslutet till bredbandsnät.

Avfallshantering

Ändring av detaljplan

Fastighetsägare och verksamhetsutövare ansvarar för att avfall sorteras och hanteras korrekt. För avfall där kommunen ansvarar för insamling, sker insamlingen enligt kommunens föreskrifter och hämtas av kommunen utsedd entreprenör. Avfall som omfattas av producentansvar ska hanteras enligt särskilda bestämmelser, övrigt avfall hanteras av ansvarig verksamhet enligt gällande regelverk. Utrymmen för avfallshantering ska utformas med god tillgänglighet, tillräcklig kapacitet och med hänsyn till arbetsmiljö samt möjliggöra effektiv insamling och transport.

4. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Stads- och landskapsbild

Planförslaget innebär att en väl synlig plats i tätorten kan kompletteras med fler och större byggnader. Området är beläget inom ett expanderande verksamhetsområde och är i linje med kommunens översiktliga planering.

Naturområden

Planförslaget berör inte något utpekat naturområde.

Väg- och gatutrafik

En scenarioberäkning för tillkommande trafik har utförts med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Utgår man strikt från möjlig exploateringsgrad som detaljplanen kan medföra ges en möjlig byggnadsarea på ca 13 750 m^2. Detta ger en ÅDT på ca 2000 fordon/dygn. Osäkerheten i dessa uppgifter är stor och de fördelas inte på befintliga vägar.

Vägnätet är dimensionerat för en högre trafikbelastning än den som råder idag. Erfarenhet från bland annat stora evenemang i NHK-arena visar på att vägnätet kan hantera stora trafikmängder utan att påverka nämnvärt på av- och påfarter till E4.an.

Planförslaget kan medföra ökad trafik till området med hänsyn till den föreslagna markanvändningen. Terminalvägen samt övriga närliggande vägar har hög kapacitet och planförslaget bedöms inte påverka trafikflödet i området påtagligt.

Buller

Inom planområdet planeras i nuläget inga större bullerkällor. Planområdet är beläget i ett bullerutsatt område intill E4 samt industri- och verksamhetsområde, och bedöms inte innebära medverkan till någon påtaglig förändring av bullersituationen i området.

Ändring av detaljplan

En bullerutredning för detaljplaneändringen utfördes inför samråd kopplat till markanvändningen tillfällig vistelse och krav för hotellverksamhet. Slutsatsen från utredningen är att det är möjligt att uppfylla krav för hotell med hänsyn till högsta ljudnivå inomhus från trafik enligt BBR och SS25268:2023. Slutsatsen gäller beräkningshöjder för nuläge och med som prognosår 2045.

Ny bebyggelse placeras med fördel med hänsyn till buller för att skapa avskärmade utomhusmiljöer.

5. GENOMFÖRANDEFRÅGOR

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ändring av detaljplan

Genomförandetid
Genomförandetiden för gällande detaljplan har passerat.

För ändrade eller tillkomna bestämmelser föreslås en genomförandetid på 5 år från det att detaljplaneändringen vinner laga kraft.

Bestämmelser som prövas i processen för detaljplaneändringen är markanvändningen CGZ_1, samt egenskapsbestämmelserna p_2 och p_3. Dessa bestämmelser bedöms efter PBL SFS 2026:66.

Ändring av detaljplan

Tidplan
Samråd för detaljplaneändringen inleds under vårvintern 2026. Antagande bedöms kunna ske tidigast hösten 2026.

Huvudmannaskap
Planen omfattar enbart kvartersmark.

Avtal
Planförslaget omfattar endast kvartersmark och något exploateringsavtal är inte aktuellt för detaljplanen.

EKONOMISKA FRÅGOR
Planen bekostas av exploatören. Planavgift ska inte tas ut.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning
Någon ytterligare fastighetsbildning inom planområdet är inte aktuellt i dagsläget. Detaljplanen motverkar inte någon annan form av fastighetsbildning i framtiden.

Tomträttsavtal
Marken upplåts via tomträtt till exploatören. En ny detaljplan för området innebär inte någon förändring av gällande tomträttsavtal.

Ledningsrätt
Området belastas till vissa delar av ledningsrätterna:

- 2262-79/6 Vatten
- 2262-85/35 Starkström
- 2262-85/48 Fjärrvärme
- 2262-99/36 Tele

Planen har tagit hänsyn till befintliga ledningsrätter och utformats med prickad mark och markreservat för att planmässigt säkerställa marken för befintliga och eventuellt nytillkommande ledningar.

6. Ändringar efter samråd

Ändringar efter samråd har främst inneburit redaktionella ändringar i planbeskrivning och plankarta samt ett stycke angående befintlig byggnads kulturmiljövärden har adderats. Genomförda ändringar i handlingarna listas nedan.

- Planbeskrivningen har uppdaterats gällande avfallshantering i enlighet med Kultur- och tekniknämndens synpunkter.
- Ett förtydligande kring att parkeringar skall anordnas inom den egna fastigheten har adderats till planbeskrivningen.
- Befintlig byggnads kulturmiljövärden har bedömts och resulterat i ett adderat stycke i planbeskrivningen.

7. Ändringar efter granskning

8. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

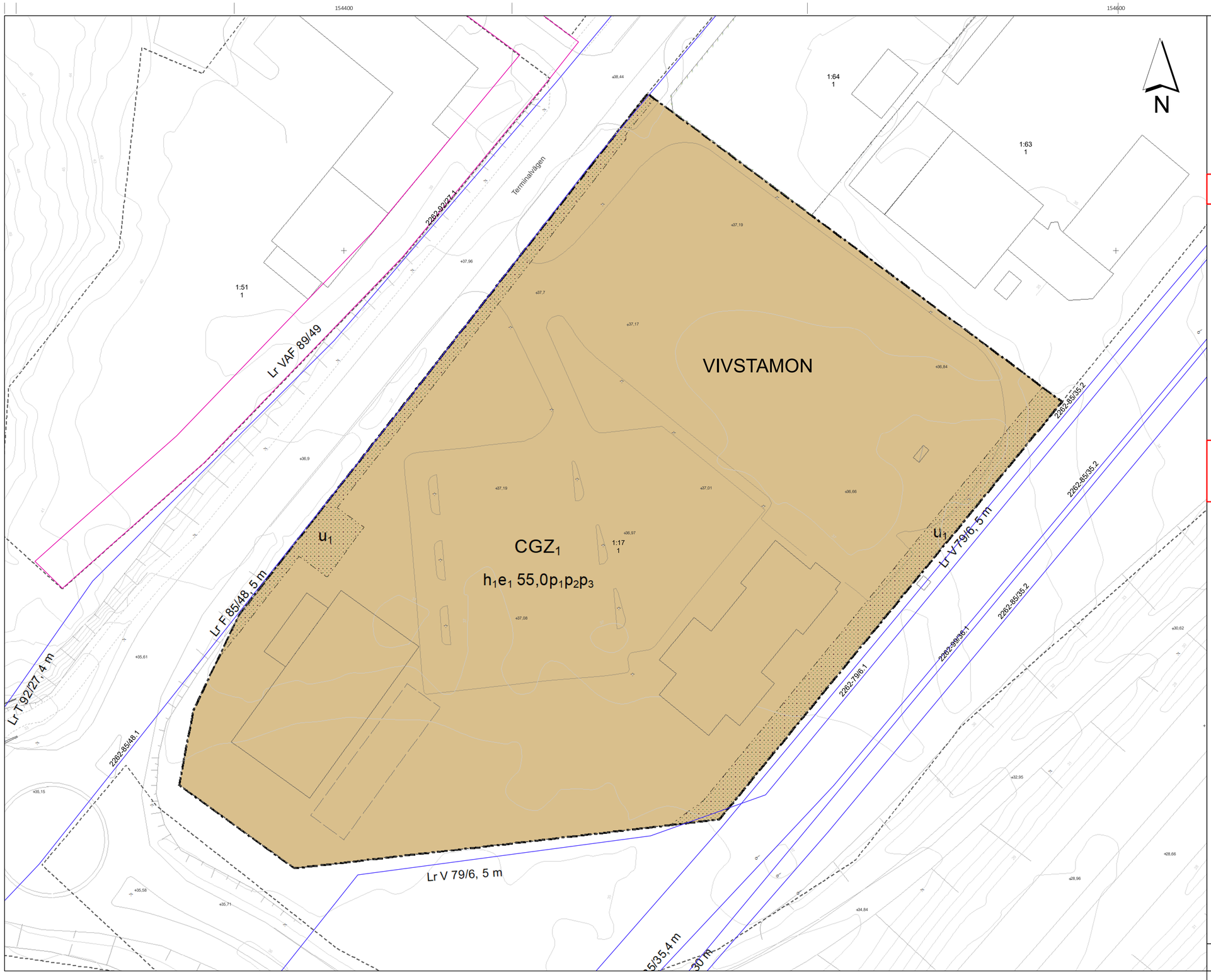
Planförfattare

Detaljplaneändringen är upprättad av planarkitekt Julia Åberg.

Planförfattare för den ursprungliga detaljplanen (antagen 2019-06-11 § 224) var Olof Lindstrand.

Julia Åberg
Planarkitekt

Douglas Helsing
Stadsarkitekt



UPPGIFTER OM GRUNDKARTAN

Upprättad genom inmätning/flygfotografering
Koordinatsystem: SWEREF99 17 15
Höjdsystem:RH2000

Grundkarta upprättad: 2026-03-17

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Höjdkurva
- Spårtrafik
- Gata
- GC-väg
- Väganordning, linje
- Byggnad
- Brygga
- Dammbyggnad
- Kaj
- Anläggningsområde
- Strandlinje/vattendrag
- Flaggstång
- Grindstolpe
- Övrigt
- Häck, Mitt
- Plank
- Staket
- Stenmur, Mitt
- Stenmur, Kant
- Stödmur
- Belysningspunkt
- Belysningsstolpe
- Högspänningsstolpe
- Ledningsstolpe
- Elledning
- Begränsningslinje ledningsrätt
- Ledningsrätt

Skala i A1-format 1:500

0 25 50 Meter

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.

Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.

GRÄNSLINJER

- Planområdesgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

CGZ_1 Centrum, Drivmedel, Verksamheter, ej skolverksamhet

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad.

Höjd på byggnadsverk

h_1 Högsta byggnadshöjd är 15 meter.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1 Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Utnyttjandegrad

e_1 55,0 Största byggnadsarea är 55,0 % av fastighetsarean.

Placering

p_1 Byggnad ska placeras minst 4,0 meter från fastighetsgräns

p_2 Avstånd från drivmedelstation till byggnad för tillfällig vistelse skall vara minst 50 meter

p_3 Avstånd från drivmedelstation till bebyggelse skall vara minst 25 meter

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden för gällande detaljplan har passerat.

För ändrade eller tillkomna bestämmelser föreslås en genomförandetid på 5 år från det att detaljplaneändringen vinner laga kraft.

Bestämmelser som prövas i processen för detaljplaneändringen är markanvändningen CGZ_1, samt egenskapsbestämmelserna p_2 och p_3. Dessa bestämmelser bedöms efter PBL SFS 2026:66.

Markering för ändringar som prövas i och med detaljplaneändringen.

Ändring av detaljplan för	Granskning

Värdshustomten
Vivstamon 1:17

Timrå kommun

Upprättad: 2026-06-01

Beslutsdatum	Instans
Godkännande XXXX-XX-XX	
Antagande XXXX-XX-XX	
Laga kraft XXXX-XX-XX	

Julia Åberg
Planarkitekt

Douglas Helsing
Stadsarkitekt

ÄD-

Samrådsredogörelse

Ändring av detaljplan för värdshustomten
Vivstamon 1:17
Timrå kommun

Samråd av detaljplaneförslaget pågick 2026-03-27 – 2026-04-17.

Ett antal synpunkter har inkommit under samrådstiden. Dessa har föranlett ändringar i planbeskrivningen. Inkomna synpunkter från samrådet finns sammanfattade i denna samrådsredogörelse tillsammans med kommunens ställningstaganden.

Planområdet är beläget centralt i Timrå med direkt närhet till befintliga verksamhetsområden och Timrå centrum och har en area på ca 25 000 m2. Syftet med detaljplaneändringen är att skapa förutsättningar för utveckling av verksamheter inom planområdet. De föreslagna markanvändningarna är Centrum (C), drivmedelsförsäljning (G) och verksamheter, ej skolverksamhet (Z) vilket skapar möjligheter för flera typer av verksamheter i linje med gällande detaljplans syfte.

Planförslaget hanteras enligt standardförfarande då planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan, inte är av stort allmänt intresse och inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

Inkomna synpunkter från samrådet rör avfallshantering, parkeringar och kulturmiljövärden.

Inkomna yttranden

1. ***Länsstyrelsen***
2. ***Lantmäteriet***
3. ***Trafikverket***
4. ***Kultur- och Tekniknämnden***
5. ***Miljö- och byggnadsnämnden***
6. ***Timrå Vatten AB***
7. ***E.ON Energilösningar AB***
8. ***Räddningstjänsten***
9. ***Västernorrlands museum***

Yttranden från statliga myndigheter

1. Länsstyrelsen Västernorrland

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen
Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL
Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Undersökning om betydande miljöpåverkan
Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Svar: Noterat.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har inga synpunkter på de aktuella planhandlingarna.

Svar: Noterat.

3. Trafikverket

Ändringens syfte är att skapa möjlighet till hotell- och restaurangverksamheter samt drivmedelsförsäljning inom befintligt planområde. Trafikverket bedömer att intilliggande infrastruktur E4 har kapacitet och inte riskerar att påverkas negativt av föreslagen planändring. Bullersituationen kan godtas då det inte är aktuellt med bostadsanvändning. Trafikverket har inget att erinra mot planförslaget.

Svar: Noterat.

Yttranden från kommunala nämnder och bolag samt företag

4. Kultur- och tekniknämnden

Kultur- och teknikförvaltningen lämnar nedanstående synpunkter avseende avfallshantering. I övrigt har förvaltningen inget att erinra.

Synpunkt
Avsnittet om avfallshantering bör uppdateras då begrepp som hushållsliknade avfall inte längre används, och fler fraktioner av avfall ska beaktas än de som kommunen har insamlingsansvar för. Att namnge insamlings entreprenör i en planbeskrivning kan bli fel då det kan komma att variera under tid och beroende på avfallsslag. Timrå renhållnings AB är inte ett kommunalt bolag utan en av kommunen upphandlad entreprenör.

Förslag till alternativ text nedan:

Avfallshantering
Fastighetsägare och verksamhetsutövare ansvarar för att avfall sorteras och hanteras korrekt. För avfall där kommunen ansvarar för insamling, sker insamlingen enligt kommunens föreskrifter och hämtas av kommunen utsedd entreprenör. Avfall som omfattas av producentansvar ska hanteras enligt särskilda bestämmelser, övrigt avfall hanteras av ansvarig verksamhet enligt gällande regelverk. Utrymmen för avfallshantering ska utformas med god tillgänglighet, tillräcklig kapacitet och med hänsyn till arbetsmiljö samt möjliggöra effektiv insamling och transport.

Svar: Planbeskrivningen uppdateras i enlighet med framförda synpunkter.

5. Miljö- och byggnadsnämnden

Byggnadshöjd
Fundering på skrivelsen h1= hösta höjd på byggnadsverk är angivet som högsta byggnadshöjd är 15 meter. Bestämmelsen har inte tolkats då motsvarighet saknas i aktuell planbestämmelsekatalog? Vad menas med detta och hur vad kommer det att innebära för oss vid en bygglovsansökan? Otydligt om det är något vi ska ta hänsyn till eller ej, eller vad påverkar detta byggnadshöjden. Avser tillägget en kommentar till nationella geodataplattformen?

Svar: Egenskapsbestämmelsen prövas inte i och med planändringen och egenskapsbestämmelsen har återställts till sin ursprungliga formulering.

Parkering
Önskvärt att det framgår hur många parkeringar som ska räknas på antalet hotellrum samt vad som centrum ska kunna tillgodose. Vad ska vi räkna på och hur säkerställer vi att antalet uppfylls på fastigheten när byggrätten är så pass tilltagen 55 % av fastighetsarean får bebyggas. Exempel på vad vi kan utgå ifrån när man vill tillskapa hotellverksamhet, centrum och/eller verksamheter för att uppfylla antalet p-platser för dom olika verksamheterna.

Svar: Ett stycke som förtydligar att parkeringar för respektive verksamhet ska anordnas inom den egna fastigheten adderas till planbeskrivningen.

Bedömning om befintliga byggnader
Befintlig värdshusbyggnad, har det genomförts någon bedömning om byggnaden motsvarar en särskilt värdefull byggnad enligt 8 kap. 13 § PBL? Omfattas befintlig byggnad av varsamhetskrav enligt 8 kap. 17 PBL? Bedömningen bör göras av en person som är sakkunnig avseende kulturvärden och är viktig både sett till eventuell påverkan för tillkommande byggnation, ändring av befintlig byggnad eller inför en rivning.

Befintlig världshusbyggnad har en utformning som sticker ut i sin omgivning. För tillkommande bebyggelse saknas utformningskrav i den nya detaljplanen. Fastigheten Vivstamon 1:17 ligger direkt anslutande mot E4 och har en synlig placering i förhållande till E4. Om det bedöms viktigt för tillkommande åtgärder i anslutning till befintlig värdshusbyggnad att harmonisera med befintlig byggnad, dess proportioner eller formspråk bör det regleras med utformningsbestämmelser som tillexempel takutformning, taklutning, takutsprång, taktäckning eller vilken/ vilka detaljer som bedöms viktigt att bevara eller framhäva. För tillkommande byggnationer/ åtgärders påverkan på stads- och landskapsbilden bedöms det vara en fördel om det tydligt visas om det är något som är viktigt för gestaltningen eller platsen. För områden utan specifika utformningskrav finns större utrymme för tillkommande bebyggelse att inte passa in i landskapsbilden, men med en god helhetsinverkan kan såväl ligga både i variation som enhetlighet med utformningskrav.

Svar: Länsmuseet har blivit remitterade och granskningshandlingarna uppdateras i enlighet med deras bedömning av befintliga byggnader.

6. Timrå Vatten AB

Timrå vatten AB har inget emot att man gör en planändring men vill göra följande medskick:

Vattenförsörjning
Förbindelsepunkt för vatten finns upprättad vid tomtgräns dimension DN 90 . Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt en motsvarar nivån + 50 m vp (meter vattenpelare).

Spillvattenledning
Förbindelsepunkt för spillvatten finns upprättad vid tomtgräns dimension DN200. Dagvatten, dränering och takvatten får ej anslutas till spillvattenledningen.

Dagvattenavledning
Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till den befintliga förbindelsepunkten för dagvatten, dimension DN200. Timrå Vatten AB förutsätter att den ökade exploateringen inte medför några större förändringar på fastighetens belastning av dagvattennätet.

Området lämpar sig väl för LOD - lösningar och Timrå Vatten AB har EJ möjlighet att erbjuda ytterligare förbindelsepunkter eller dimensionsökning av befintlig förbindelsepunkt till fastigheten.

Övrigt
Om fastigheter styckas av inom planområdet måste Timrå Vatten AB ges möjlighet att dra fram ledningar och upprätta förbindelsepunkter vid de nya gränserna. Idag finns bara

u-områden i utkanterna av planen vilket innebär att om man avser att stycka upp fastigheten så måste de nya fastigheterna gränsa mot Terminalvägen där vi har befintlig Va-anläggning.

Oljeavskiljare
Om verksamheten i fastigheten medför utsläpp av avloppsvatten som skiljer sig från normalt hushållspillvatten ska avloppsvattnet renas så att gränsvärdena i ” Krav på utsläpp av avloppsvatten till VA - nätet ” inte överskrids Det innebär att oljeavskiljning kan behövas för verksamhetens utgående vatten. I ” Miljöskyddsåtgärder för verksamheter anslutna med oljeavskiljning till avloppsledningsnätet ”beskrivs när och hur detta går till. (Den är framtagen i samverkan med Sundsvalls miljökontor, Timrå miljökontor och Norrhälsinge miljökontor.) Gäller detta en fordonstvätt finns ” Riktlinjer för utsläpp till avlopp från fordonstvättar ”. (Båda finns på msva.se).

Fettavskiljare
Om verksamheten i fastigheten medför utsläpp av avloppsvatten som skiljer sig från normalt hushållspillvatten ska avloppsvattnet renas s å att gränsvärdena i ” Krav på utsläpp av avloppsvatten till VA - nätet ” inte överskrids. Livsmedelsverksamheter behöver i de flesta fall ha avskiljning av fett. Detta innebär för restauranger att en fettavskiljare, enligt standard SS -E N - 1825 behöver installeras. Se gällande lagar och regler i AB VA. Fastighetsägaren är ansvarig för detta. Fettavskiljare ska anmälas med blanketten ” Anmälan om fettavskiljare ” som finns på msva.se. Timrå Vatten AB kan komma att ställa krav på provtagning för att visa att kraven följs. Även annan reningsutrustning kan behöva installeras beroende på verksamhetens art.

Svar: Noterat.

7. E.ON Energilösningar AB

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom och intill området har E.ON låg- och mellanspänningskablar i säkert och osäkert läge. Det går även två starkströmsledningar intill planområdet.

Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida:
www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Vi förutsätter att vi kontaktas för samråd vid exploateringar och i samband med bygglov. Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Svar: Noterat.

8. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har granskat handlingarna och riskutredningen och delar uppfattning att dom riskreducerande åtgärderna behöver beaktas och följas i den kommande processen. Dessa är:

• Ett minsta skyddsavstånd om 50 meter ska säkerställas mellan verksamhet med sovande personer och riskkällor inom en eventuellt tillkommande drivmedelsstation. För övriga byggnader, som inte bedöms utgöra känslig markanvändning, ska ett minsta avstånd om 25 meter upprätthållas.

• Utrymningsvägar bör placeras så att det säkerställs att det går att utrymma bort från E4 och eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Åtgärden är relevant vid nybyggnation samt vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad

• Luftintag bör vara placerade så högt upp på byggnaden som möjligt och riktas bort från E4 och eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Åtgärden är relevant vid nybyggnation samt vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad. För byggnad som används för hotell rekommenderas dessutom att fläktaggregat stängs av via rökdetektorer, som placeras i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning.

I övrigt har räddningstjänsten inga särskilda synpunkter att lämna.

Svar: Noterat.

9. Västernorrlands museum

Områdesbeskrivning och kulturvärden
Området ligger i direkt anslutning till E4:an och utgörs av öppna parkeringsytor, mindre grönyta och värdshusbyggnad samt lokaler för idrott. Värdshusbyggnaden har en särskild karaktär med sina gavelentréer och branta takfall. Byggnaden påminner om en äldre ekonomibyggnad och uppfattas som väl anpassad till miljön, samtidigt som den syns från E4:an som en märkesbyggnad och landmärke. Området regleras av PBL kap 2 och 8 som påvisar hänsyn till plastens lämplighet, gestaltning och kulturvärden.

Bedömning
Västernorrlands museum ser positivt på utveckling av platsen och har följande synpunkter. Västernorrlands museum bedömer att värdshuset äger betydande kulturvärden som bör skyddas med K i detaljplan. Putsfasad, fönstertyp och fönstersättnings samt taktyp. Enligt PBL kap 8 § 14 och § 17. Då bygganden anses bära viktiga arkitekturvärden som ska hanteras varsamt.

14 § Ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

17 § Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Ny byggnad på tomten intill värdshuset (hotell) bör anpassas till värdshusbyggnadens kulturvärden/arkitektoniska uttryck i fråga om volym och gestaltning. Det enligt PBL kap 2 § 3 första stycket och § 6 första stycket. Här kan 15 meter hög byggnad med bara 4 meters avstånd riskeras påverkanbefintlig byggnads kulturvärden negativt och behöver utredas mer och eventuellt regleras. Det viktiga är att värdshusbyggnaden fortsättningsvis upplevs som del av ett landmärke och får det utrymme som krävs för att byggnaden inte ska upplevas inklämd eller nedtryckt av eventuell ny hotellbyggnad intill. För ytterligare utredning huruvida denna förändrings påverkan på kulturvärden och platsen kan en mer detaljerad antikvarisk förundersökning tas fram som kunskapsunderlag.

Svar: En beskrivning av byggnadens kulturmiljövärden adderas till planbeskrivningen och förtydligar att dessa ska tas hänsyn till i enlighet med PBL Kap 8 §14 samt PBL Kap 8 §17. Detaljplanen kommer inte att reglera specifika bestämmelser gällande kulturmiljövärden i plankartan för att värna planens flexibilitet. Byggnadshöjden är fastställd i gällande plan och kommer inte att prövas i detaljplaneändringen.

Medverkande tjänstemän

Upprättad 2026-06-01

Julia Åberg

Planarkitekt

Sändlista

Ändring av detaljplan för värdshustomten Vivstamon 1:17 Timrå kommun

Underrättelse om granskning för detaljplaneförslaget har skickats till:

Statliga myndigheter

- Länsstyrelsen Västernorrland
- Lantmäterimyndigheten
- Trafikverket

Kommunala nämnder och bolag

- Miljö- och byggnadsnämnden
- Kultur- och tekniknämnden
- MittSverige Vatten och avfall/Timrå vatten
- Medelpads räddningstjänstförbund

Företag

- E.ON Elnät Sverige AB
- Adven Sverige AB
- Servanet AB
- Sundsvall Energi AB
- Skanova
- NP9 Fastigheter Vivstamon 1:17 AB
- Tele2 AB

Övriga

Berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckning

Underrättelse om granskning

Ändring av detaljplan för värdshustomten
Vivstamon 1:17
Timrå kommun

Granskning av ett detaljplaneförslag kommer att pågå 2026-06-03 – 2026-06-24.

Samråd av detaljplaneförslaget pågick 2026-03-27 – 2026-04-17. Ett antal synpunkter inkom under samrådstiden och har föranlett ändringar i plankarta, planbeskrivning och bilagor. Inkomna synpunkter från samrådet finns sammanfattade i en samrådsredogörelse tillsammans med kommunens ställningstaganden.

Planområdet är beläget centralt i Timrå med direkt närhet till befintliga verksamhetsområden och Timrå centrum och har en area på ca 25 000 m2. Syftet med detaljplaneändringen är att skapa förutsättningar för utveckling av verksamheter inom planområdet. De föreslagna markanvändningarna är Centrum (C), drivmedelsförsäljning (G) och verksamheter, ej skolverksamhet (Z) vilket skapar möjligheter för flera typer av verksamheter i linje med gällande detaljplans syfte.

Planförslaget hanteras enligt standardförfarande då planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan, inte är av stort allmänt intresse och inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

Under samrådet är detaljplaneförslaget tillgängligt på:

- Kommunens hemsida www.timra.se
- Timrå kommun, Köpmangatan 14, öppet vardagar 08:00-16:30

Du är välkommen att lämna synpunkter om detaljplaneförslaget under granskningstiden, **senast onsdag 24 juni.**

Synpunkter på planförslaget sänds via post eller epost till:

- Timrå kommun
  Köpmangatan 14
  861 82 Timrå
- timra.kommun@timra.se

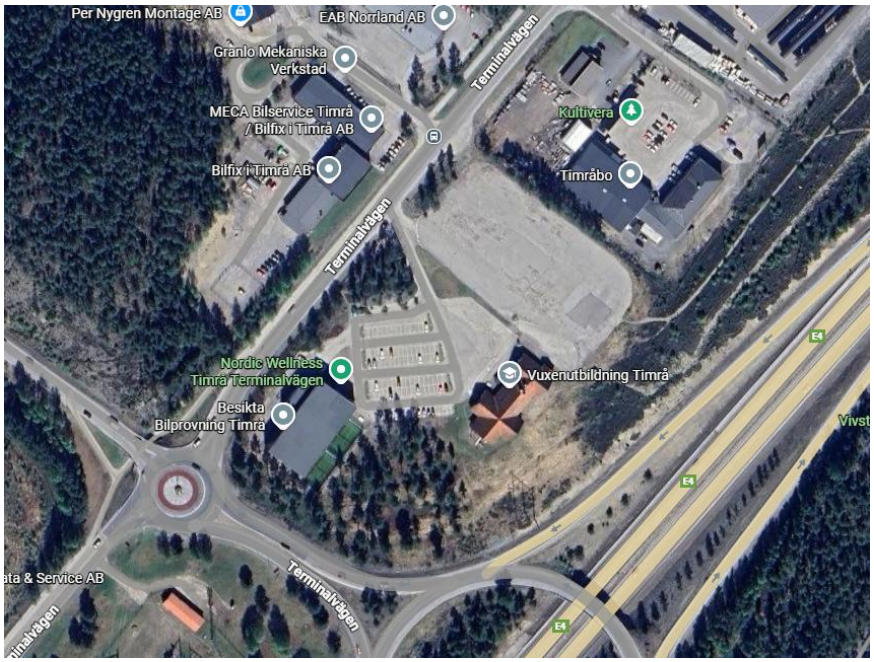
Yttranden som inkommer under granskningstiden kommer att sammanfattas i ett granskningsutlåtande och publiceras tillsammans med kommunens ställningstaganden.

Den som inte lämnat synpunkter på planförslaget senast under granskningstiden kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

För ytterligare information, kontakta planarkitekt Julia Åberg på tel 060 16 34 08 eller via e-post på julia.aberg@timra.se

PM
Trafikbullerberäkning Vivstamon 1:17 Värdshustomten, Timrå kommun

Rapportnummer	2522 5474 R01
Datum	2025-02-17
Uppdragsgivare	Timrå kommun



Handläggare:	**Granskad av:**
Mattias Hill	Andreas Tjernström

Nitro Consult AB Box 51, 121 21 Johanneshov
Tjurhornsgränd 8
Tel 08-681 43 00
stockholm@nitroconsult.se
Org nr 556131-5770
nitroconsult.se

1. Innehåll

1. Förutsättningar 2
2. Bedömningsgrunder 2
3. Beräkningar 3
4. Beräkningsresultat 5
5. Slutsatser 7

Bilaga 1. Bullerspridningskartor

1. Förutsättningar

Timrå kommun utreder trafikbullersituationen med avseende på möjlighet till hotellverksamhet på fastigheten Vivstamon 1:17, intill vägarna E4:an, Terminalvägen och med tillhörande rondell Svetsarvägen. Tomten är idag obebyggd och placering samt utformning av tänkta byggnader är ännu ej kända. Trafikbullerberäkningarna i detta skede utgör informationsunderlag och är ej del i någon detaljplanehandling. PM är avgränsat till trafikbuller och andra bullerkällor så som exempelvis buller från närliggande verksamheter är därmed inte inkluderat.



Figur 1 Översiktsbild över Vivsta 1:17. Illustration från Lantmäteriets verktyg Min karta.

2. Bedömningsgrunder

För hotell ställs krav om högsta tillåten ljudnivå inomhus från trafik genom Boverkets byggregler, BBR, BFS 2011:6 med ändringar till och med BFS 2020:4 samt SS25268:2023 Byggnadsakustik – Ljudkrav för utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, förskolor och fritidshem, kontor, hotell och restauranger. Här ställs krav på högsta tillåten ljudnivå inomhus LAeq = 30 dB och LAFmax = 45 dB vilket även är i linje med Folkhälsomyndighetens allmänna råd.

För orientering lämnas även bedömning gentemot förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostäder. I det fall riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad enligt 2015:216 kan uppfyllas ges alla förutsättningar att även uppfylla gällande krav avseende hotell enligt BBR och SS25268:2023.

Tabell 1 Utdrag ur förordning 2015:216 t.o.m. SFS 2017:359

	Ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad (L_{Aeq})	Ekvivalent ljudnivå utomhus på uteplats (L_{Aeq})*	Maximal ljudnivå utomhus på uteplats (L_{max})*
Bostäder > 35 m^2	60 dB(A)	50 dB(A)	70 dB(A)
Bostäder ≤ 35 m^2	65 dB(A)	50 dB(A)	70 dB(A)

*om en uteplats ska anordnas i anslutning till byggnaden

3. Beräkningar

Beräkningar av buller från vägtrafik har utförts i beräkningsprogrammet SoundPlan noise 9.1 med beräkningsmodell Nord2000 för bedömning mot Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Beräkningarna omfattar ekvivalenta ljudnivåer (LAeq) och maximala ljudnivåer (LAmax) vilka beräknas för höjderna 1,5 m samt 3,5 m över terräng. Resultaten redovisas som bullerspridningskartor för fastigheten.

I Tabell 2 redovisas trafiksiffrorna för vägtrafik som har använts i beräkningarna. Trafiksiffrorna har räknats upp från mätår 2025 till prognosår 2045 i enlighet med Trafikverkets beräkningsverktyg EVA.

Tabell 2 Trafiksiffror, vägtrafik för år 2025 (nuläge) och 2045 (prognosår). Väg E4 och Terminalvägen.

	E4 norr/söder		E4 avfart 1/3		E4 avfart 2/4	
	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT
Lätta fordon	6927,1	7558,1	1878,4	2049,5	2790,2	3044,4
Medeltunga fordon	545,0	819,7	87,6	131,8	130,1	195,7
Tunga fordon	817,5	1229,6	131,4	197,6	195,2	293,6
Totalt	**8290**	**9607**	**2097**	**2379**	**3116**	**3534**
	Terminalvägen (rondell-E4)		Terminalvägen			
	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT		
Lätta fordon	1128,0	1230,7	4668,8	5094,1		
Medeltunga fordon	64,8	97,5	286,0	430,2		
Tunga fordon	7,2	10,8	31,8	47,8		
Totalt	**1200**	**1339**	**4987**	**5572**		

Tabell 4 Trafiksiffror rondell och Svetsarvägen, vägtrafik för år 2025 (nuläge) och 2045 (prognosår).

	Rondell		Svetsarvägen	
	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT	Nuläge ÅDT	2045 ÅDT
Lätta fordon	1802,9	1967,2	2233,9	2437,4
Medeltunga fordon	228,5	343,7	487,0	732,5
Tunga fordon	25,4	38,2	54,1	81,4
Totalt	**2057**	**2349**	**2775**	**3251**

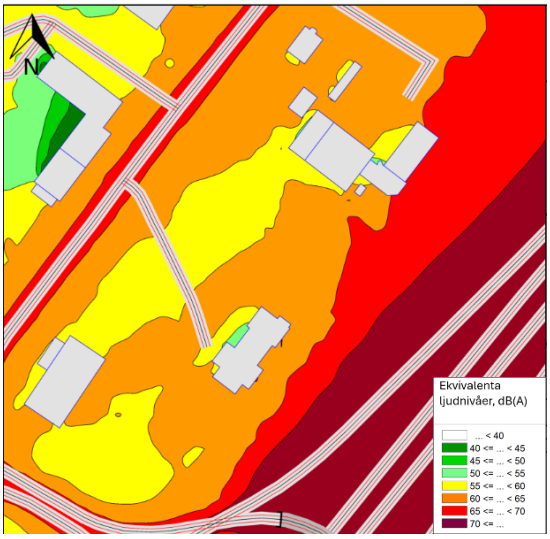
Trafiksiffror för E4:an har tagits från Trafikverkets portal och trafikflödeskarta. Övriga kommunala vägar har trafiksiffrorna tillhandahållits av Timrå Kommun utifrån deras egna mätningar.



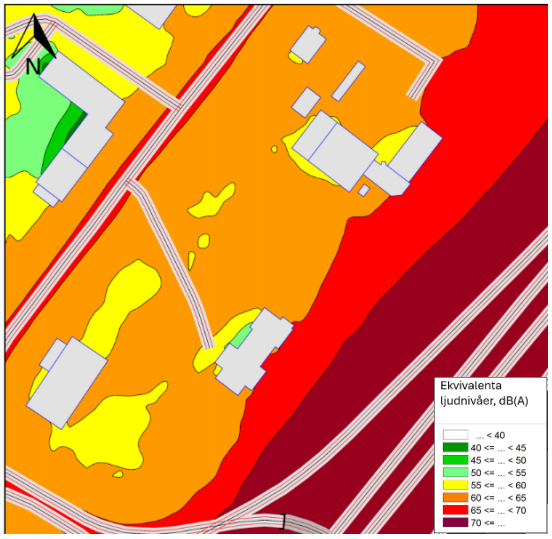
1. Terminalvägen, 2. Svetsarvägen, 3. Terminalvägen mot E4an, 4. E4 (avfart 1), 5. E4 (avfart 2), 6. E4 (avfart 3), 7. E4 (avfart 4)

4. Beräkningsresultat

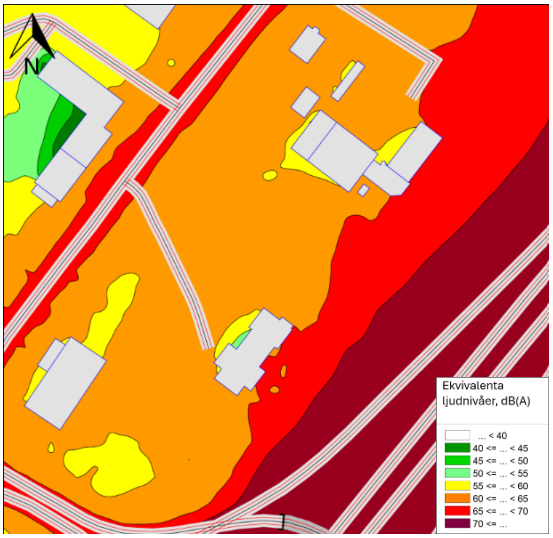
Nedan redovisas ekvivalent och maximal ljudnivå från vägtrafik för nuläge samt prognosår på två beräkningshöjder, 1,5 m respektive 3,5 m över mark.



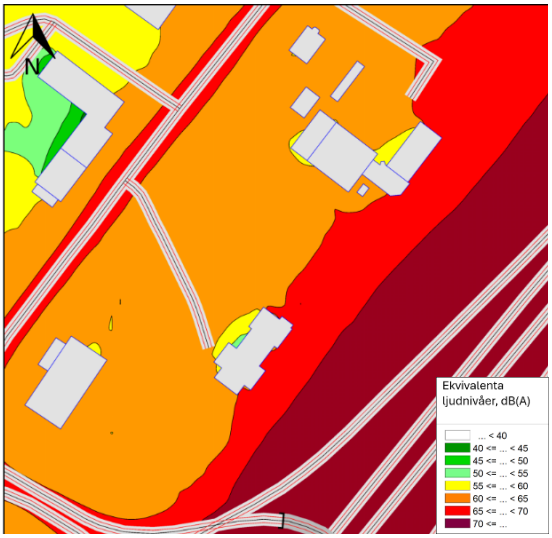
Figur 2 Beräknad ekvivalent ljudnivå från vägtrafik 1,5 m över terräng 2025



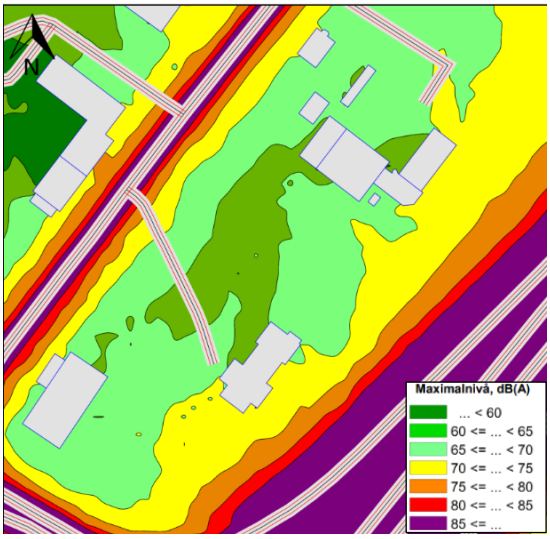
Figur 3 Beräknad ekvivalent ljudnivå från vägtrafik 3,5 m över terräng 2025



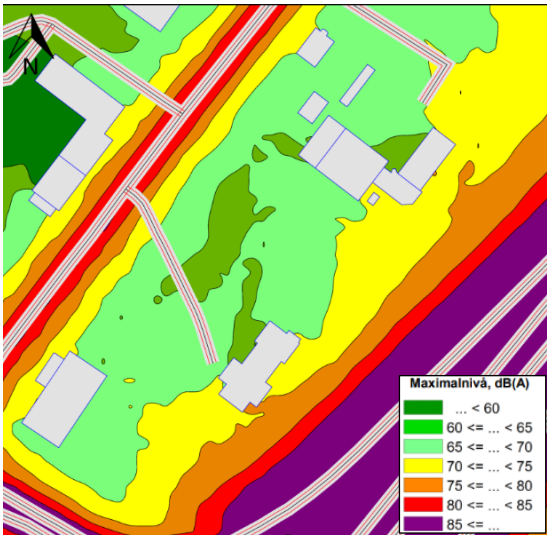
Figur 4 Beräknad ekvivalent ljudnivå från vägtrafik 1,5 m över terräng 2045



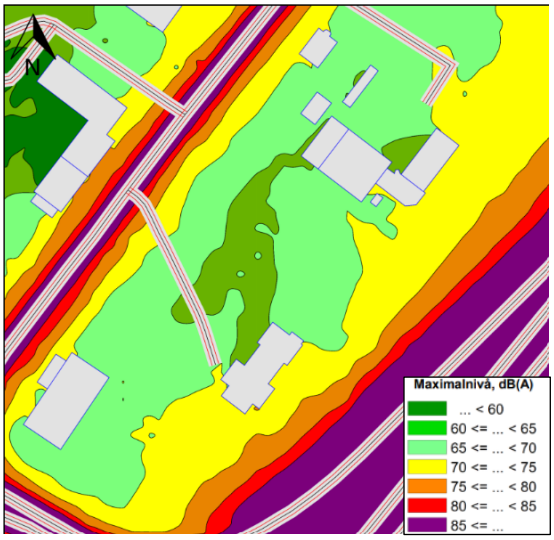
Figur 5 Beräknad ekvivalent ljudnivå från vägtrafik 3,5 m över terräng 2045



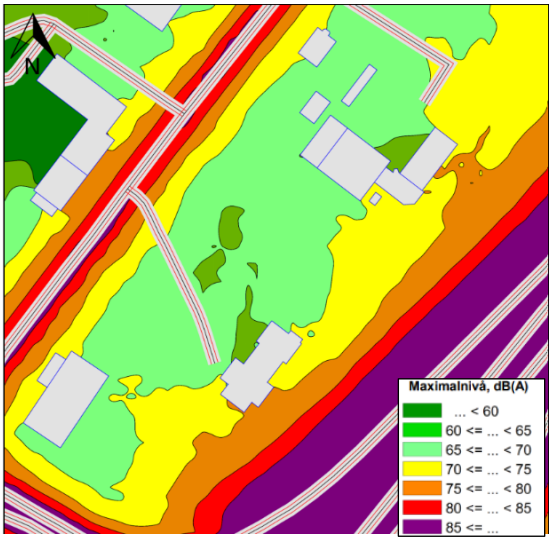
Figur 6 Beräknad maximal ljudnivå från vägtrafik 1,5 m över terräng 2025



Figur 7 Beräknad maximal ljudnivå från vägtrafik 3,5 m över terräng 2025



Figur 8 Beräknad maximal ljudnivå från vägtrafik 1,5 m över terräng 2045



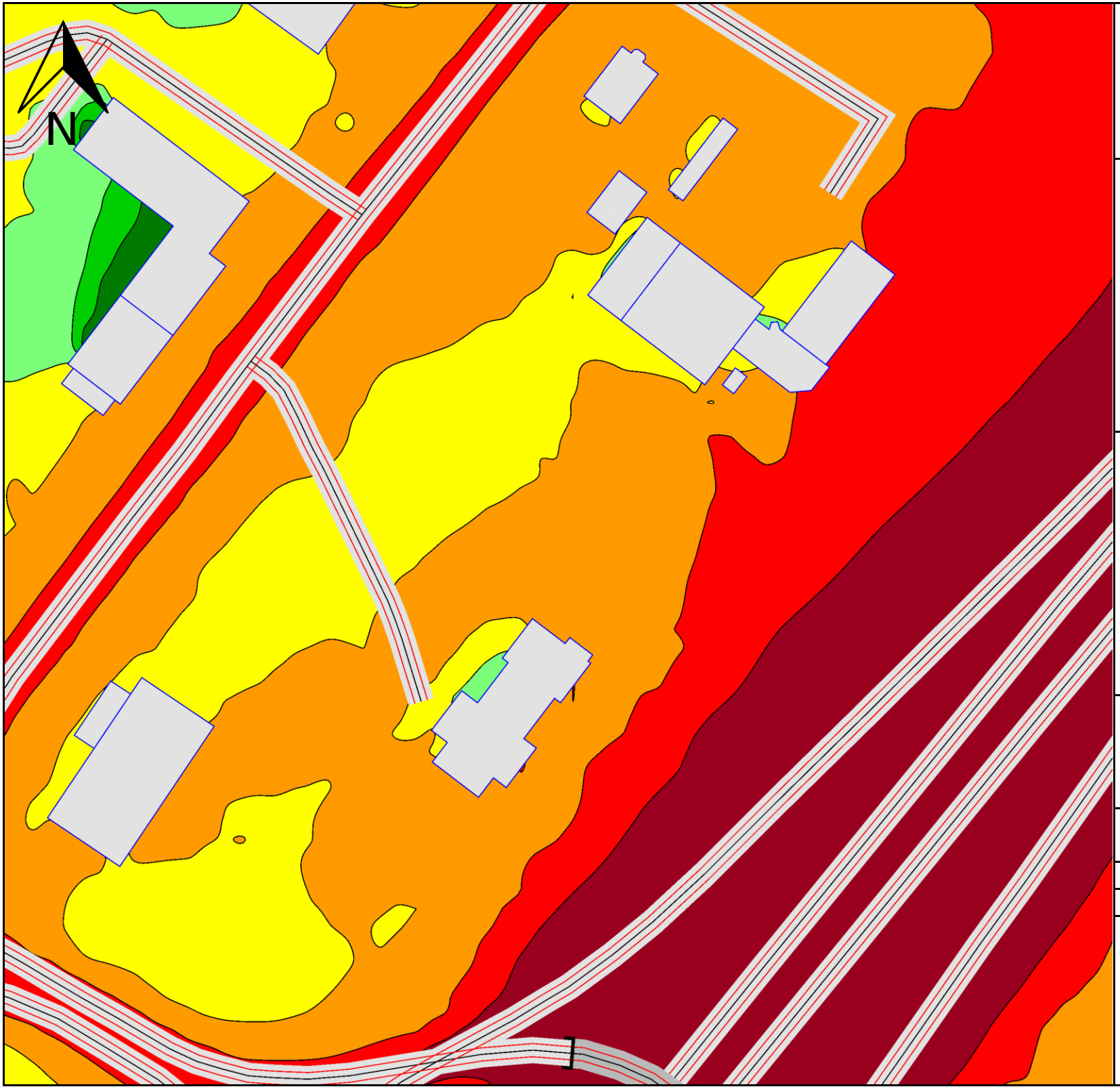
Figur 9 Beräknad maximal ljudnivå från vägtrafik 3,5 m över terräng 2045

5. Slutsatser

Den ekvivalenta ljudnivån beräknas till intervallet 60-65 dB(A) för den absoluta majoriteten av tomten. Endast den del av fastigheten som ligger närmast E4:an beräknas ha högre bullernivåer i intervallet 65-70 dB(A). Detta innebär att trafikbullerförordningens (2015:216) krav om LAeq = 65 dB(A) för bostäder < 35 m² kan uppfyllas inom fastigheten. Något utrymme för uteplats där LAeq understiger 50 dB(A) medges ej på fastigheten utan bullerskyddsåtgärder.

Med ändamålsenlig fasadisolering bedöms det vara möjligt att uppfylla krav för hotell med hänsyn till högsta ljudnivå inomhus från trafik enligt BBR och SS25268:2023.

Slutsatserna gäller bägge beräkningshöjder och nuläge såväl som prognosår.



Driftfall och tidsperiod

Nuläge 2025, + 1,5 m över mark
Ekvivalent ljudnivå, LAeq
Raster 5 x 5 meter

Ekvivalent ljudnivå, dB(A)

- ... < 40
- 40 <= ... < 45
- 45 <= ... < 50
- 50 <= ... < 55
- 55 <= ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

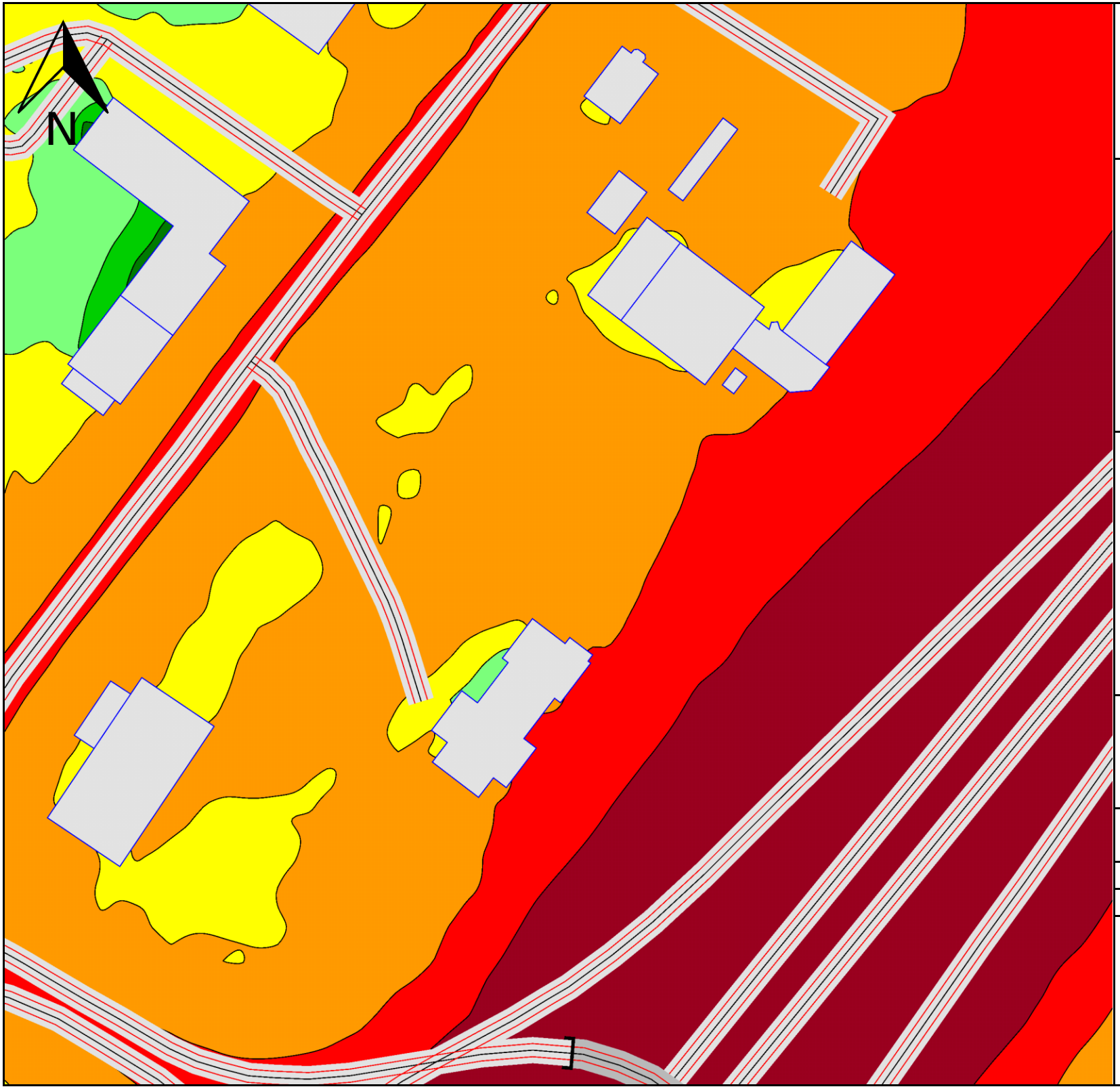
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Nuläge 2025, + 3,5 m över mark
Ekvivalent ljudnivå, LAeq
Raster 5 x 5 meter

Ekvivalent ljudnivå, dB(A)

- ... < 40
- 40 <= ... < 45
- 45 <= ... < 50
- 50 <= ... < 55
- 55 <= ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

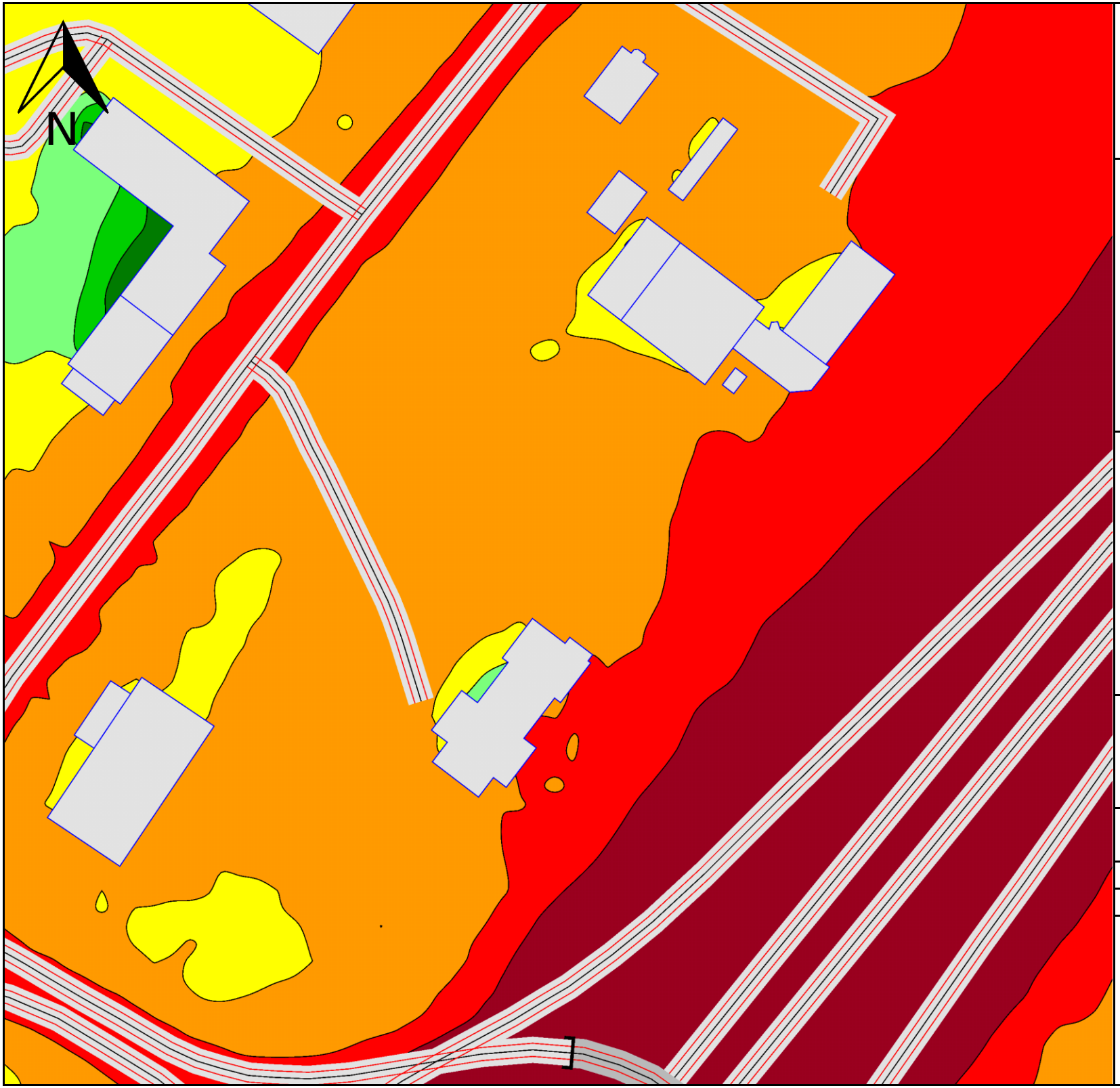
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Prognosår 2045, +1,5 m över mark
Ekvivalent ljudnivå, LAeq
Raster 5 x 5 meter

Ekvivalent ljudnivå, dB(A)

- ... < 40
- 40 <= ... < 45
- 45 <= ... < 50
- 50 <= ... < 55
- 55 <= ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

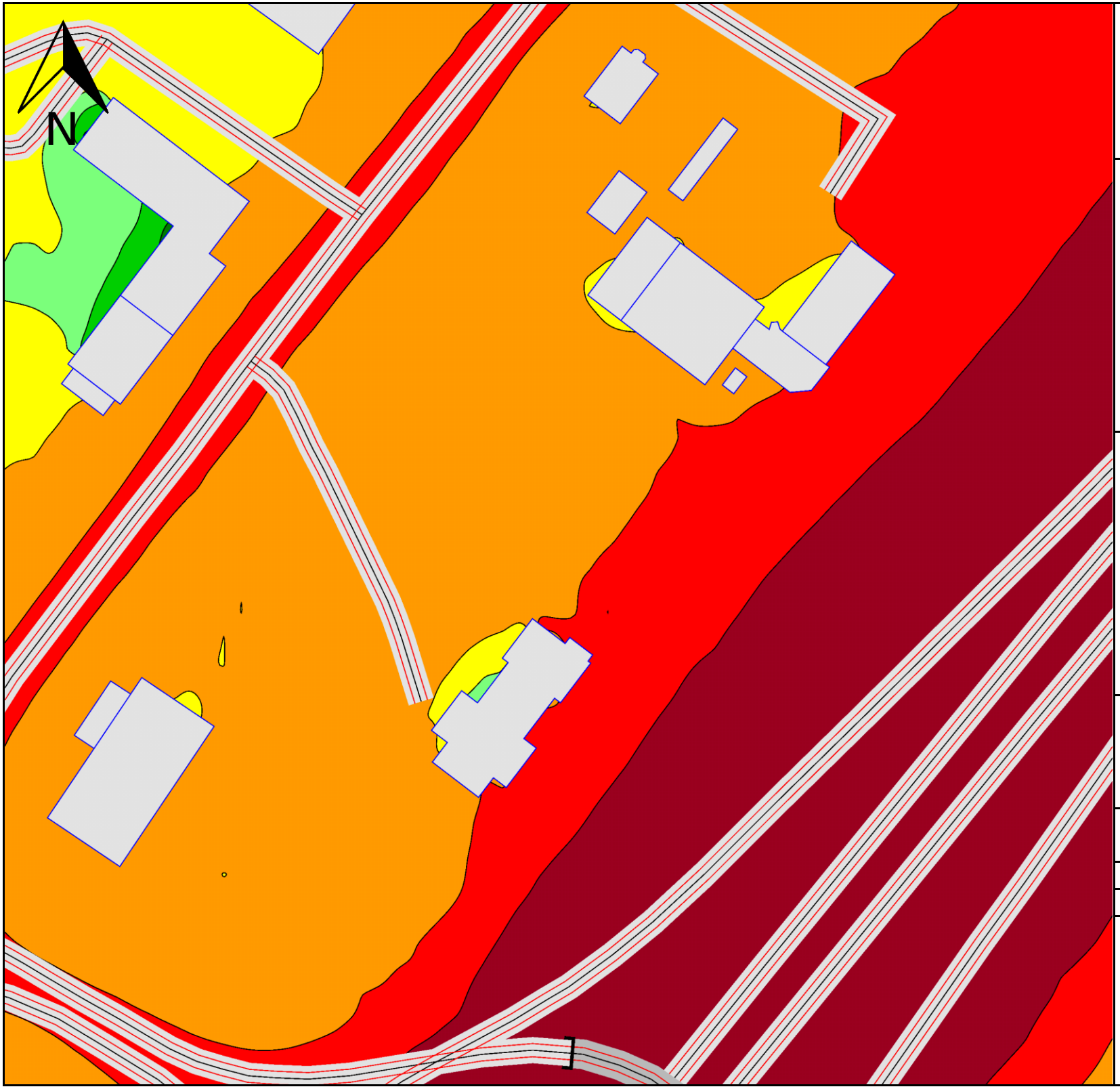
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Prognosår 2045, +3,5 m över mark
Ekvivalent ljudnivå, LAeq
Raster 5 x 5 meter

Ekvivalent ljudnivå, dB(A)

- ... < 40
- 40 <= ... < 45
- 45 <= ... < 50
- 50 <= ... < 55
- 55 <= ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

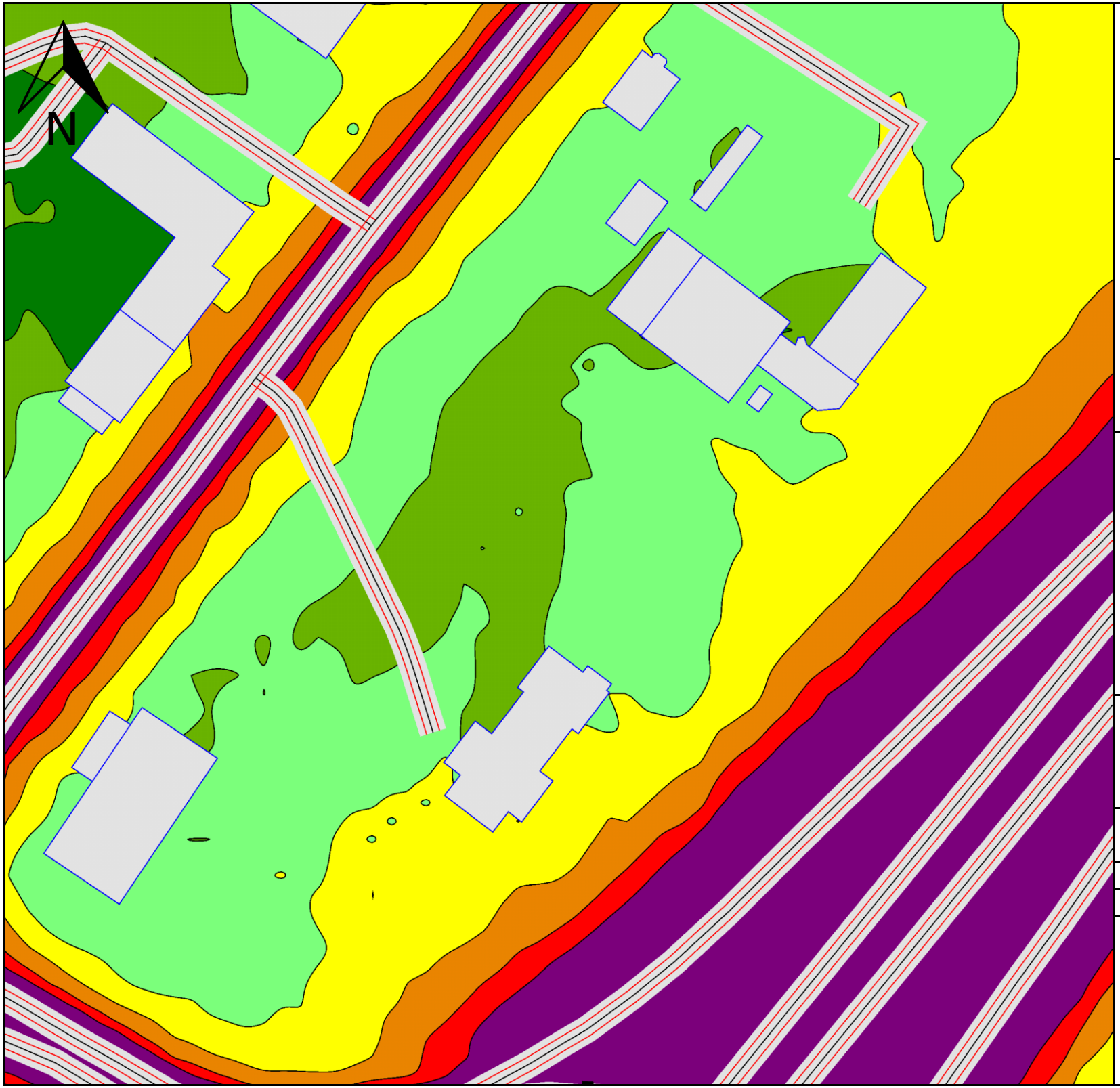
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Nuläge 2025 Lmax, +1,5 m över mark
Maximal ljudnivå, LAFmax
Raster 5 x 5 meter

Maximalnivå, dB(A)

- ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ... < 75
- 75 <= ... < 80
- 80 <= ... < 85
- 85 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

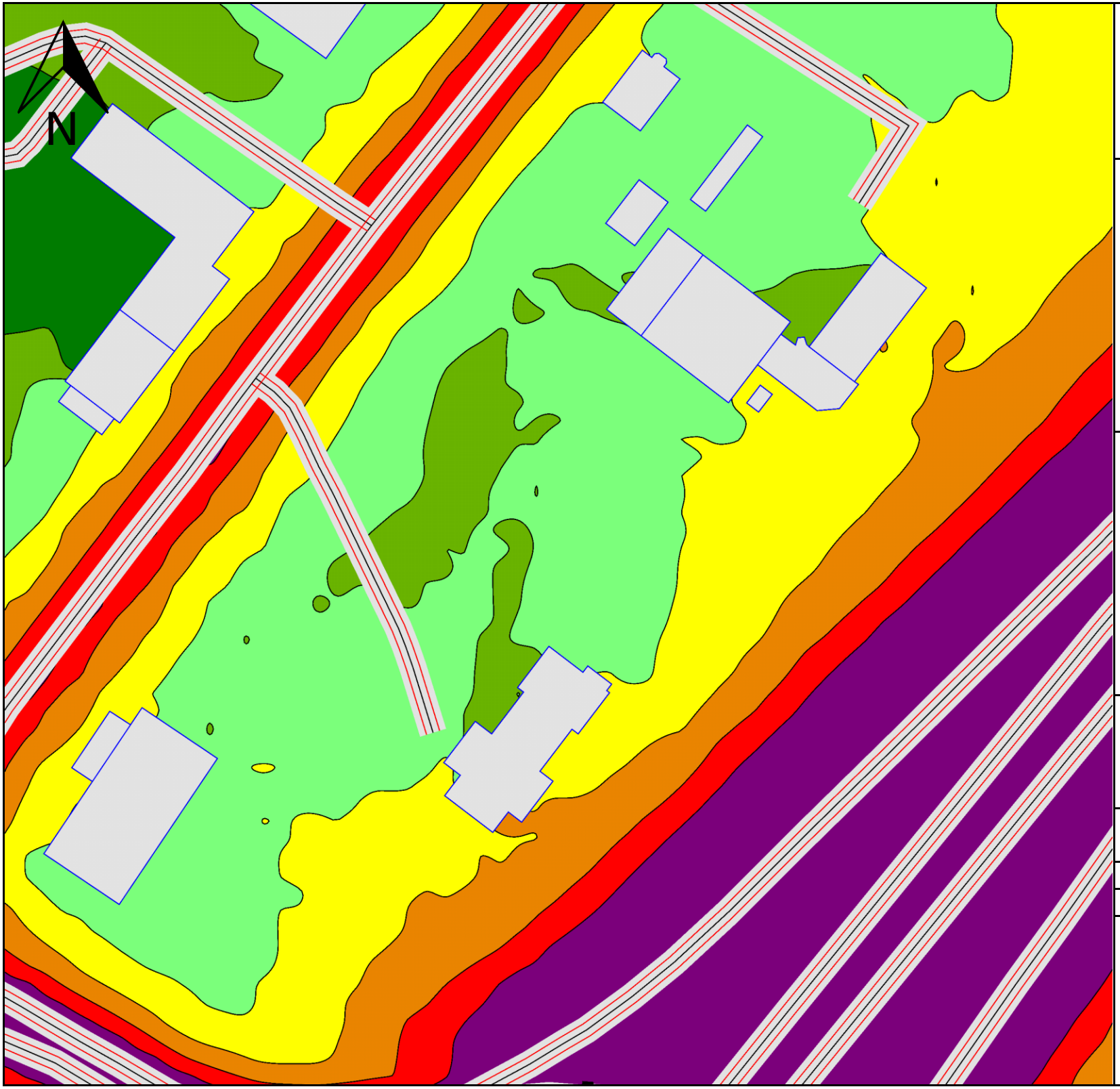
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Nuläge 2025 Lmax, +3,5 m över mark
Maximal ljudnivå, LAFmax
Raster 5 x 5 meter

Maximalnivå, dB(A)

- ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ... < 75
- 75 <= ... < 80
- 80 <= ... < 85
- 85 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

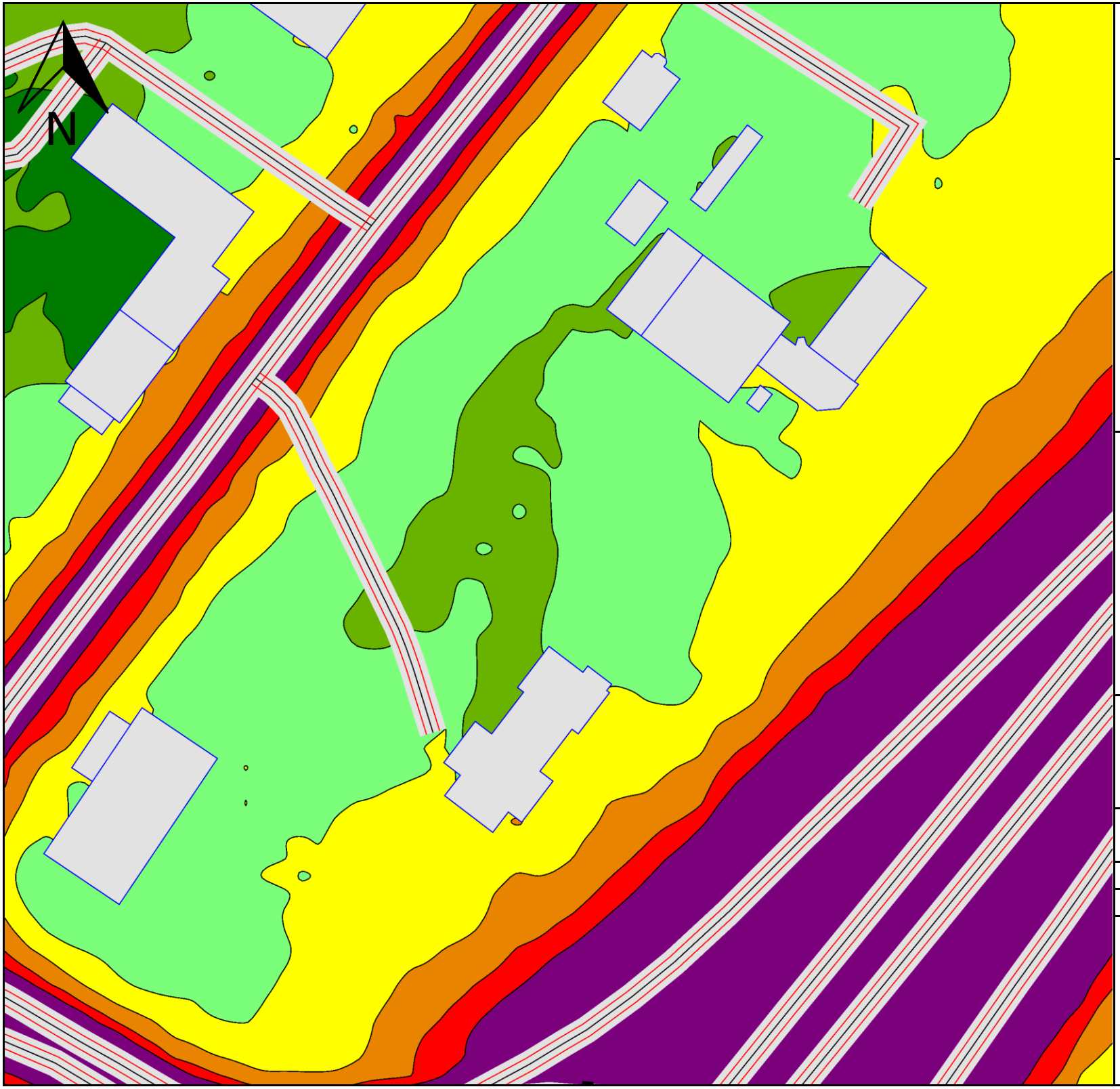
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Prognosår 2045 Lmax, +1,5 m över mark
Maximal ljudnivå, LAFmax
Raster 5 x 5 meter

Maximalnivå, dB(A)

- ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ... < 75
- 75 <= ... < 80
- 80 <= ... < 85
- 85 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

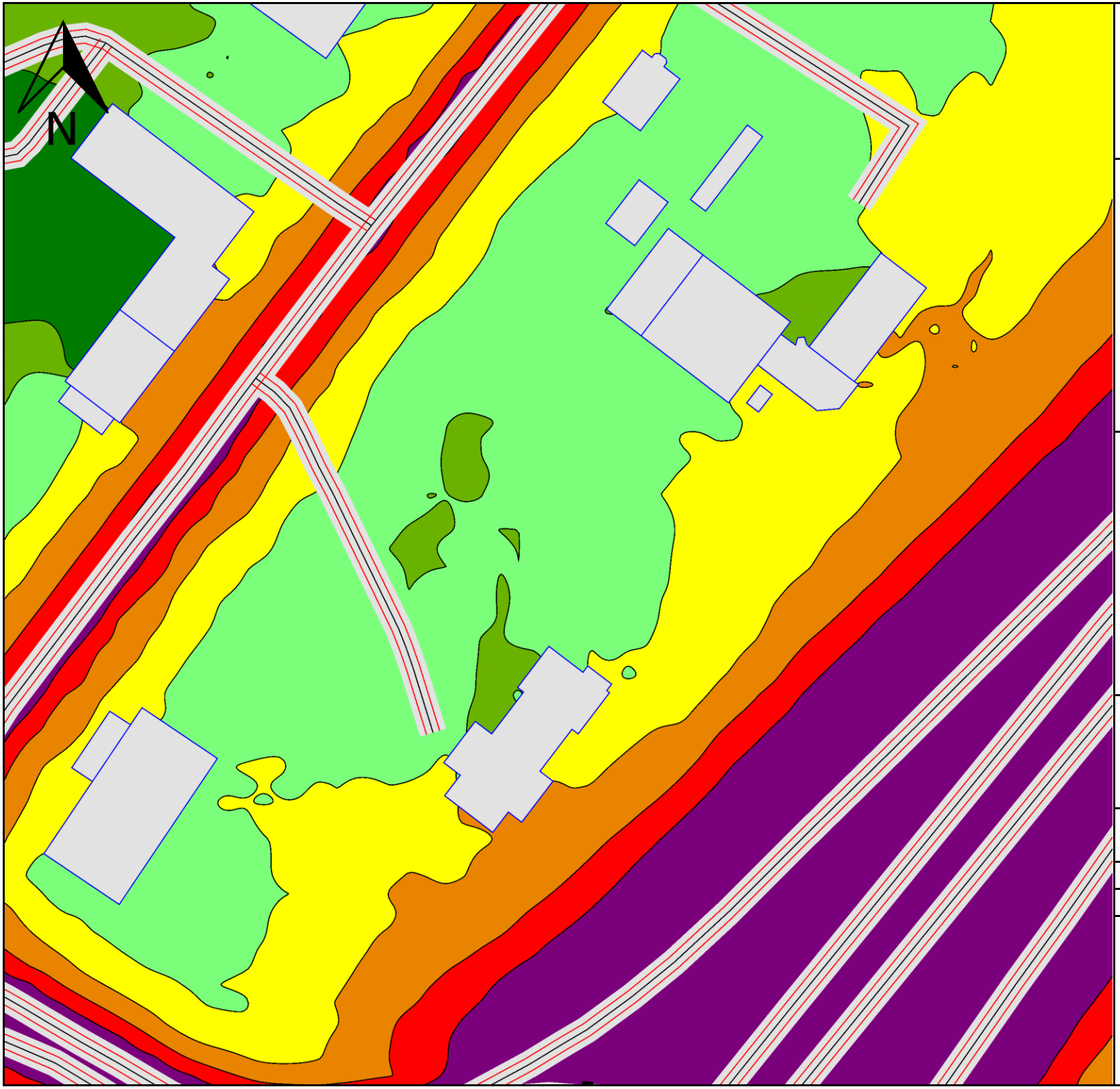
Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT



Driftfall och tidsperiod

Prognosår 2045 Lmax, +3,5 m över mark
Maximal ljudnivå, LAFmax
Raster 5 x 5 meter

Maximalnivå, dB(A)

- ... < 60
- 60 <= ... < 65
- 65 <= ... < 70
- 70 <= ... < 75
- 75 <= ... < 80
- 80 <= ... < 85
- 85 <= ...

Symbollegend

- Road
- Railway
- Building

Uppdrag

Uppdragsgivare:Timrå Kommun
Uppdrag: 2522 5474 Timrå - Vivstamon

Upprättad av: Gabriel Hoffsten
Granskad av: Mattias Hill

2026-02-17

Soundplan 9.1

NITRO CONSULT

Vivstamon 1:17
Timrå kommun

Bedömning av överförbarhet för tidigare riskutredning



SWECO

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.1	2025-12-04	Granskningsversion	2025-12-07	Sara Hammar

1 Förutsättningar, bedömning och rekommendationer

Sweco har fått i uppdrag att undersöka om tidigare utredning gällande farligt gods, *Riskutredning Midlanda – Inför detaljplan Midlanda Service Arena* (Sweco Sverige AB, 2024), i Timrå kommun kan ligga till grund vid planering av förändrad markanvändning för fastighet Vivstamon 1:17 inom samma kommun.

Det har inte genomförts en komplett utredning för farligt gods gällande fastighet Vivstamon 1:17 utan bedömningen i föreliggande utredning är baserad på riskutredningen för Midlanda. Bedömningen för resonemang kring eventuella ändrade risknivåer baseras på skillnader mellan platsernas förutsättningar, för att se om riskutredningen för Midlanda kan appliceras på fastighet Vivstamon 1:17.

Fastighet Vivstamon 1:17 ligger i centrala Timrå och ligger i nära anslutning till Europaväg 4 (E4) som är en primär led för transport av farligt gods. Det planeras för att riva befintlig byggnad på fastigheten och bygga ett hotell med 4–5 våningsplan. Hotell räknas som känslig markanvändning enligt Länsstyrelsen Västernorrland och Gävleborg (2022). Omgivningen präglas av verksamhetsområden, bostadsområden och skogspartier.

En uppsättning av standardparametrar används inom utredningar för farligt gods, bland annat används årsmedeldygnstrafik (ÅDT), hastighetsgräns, persontäthet samt det kortaste avståndet mellan vägkant och närmaste bebyggelse[1].

Persontäthet avser antalet personer som befinner sig på en yta av 1 km² omkring fastigheten. Vid uppskattning av persontäthet tas det även hänsyn till planerad bebyggelse inom området. Persontäthet är ett viktigt underlag som ligger till grund för beräkningar av samhällsrisk[2]. Gällande ÅDT tas det hänsyn till prognosår 2045 för att ta höjd för framtida förändringar i trafiken, enligt Trafikverkets uppräkningstal.

Nedan listas förutsättningar enligt standardparametrar för Vivstamon 1:17, se också sammanställning i Tabell 1 längre ner. Förutsättningarna jämförs med de

[1] Närmaste bebyggelse till E4 längs 1 kilometer lång vägsträcka intill fastigheten.

[2] Samhällsrisk beskriver risken med hänsyn till hur många människor som kan omkomma om det sker en olycka vid riskkällan. Hänsyn tas då till den områdesspecifika personstätheten inomhus och utomhus samt hur denna varierar över dygnet. Vidare påverkas samhällsrisken av hur omgivningen bebyggs/är bebyggd.

förutsättningar som låg till grund för *Riskutredning Midlanda – Inför detaljplan Midlanda Service Arena* (Sweco Sverige AB, 2024).

ÅDT
ÅDT för Vivstamon 1:17 är högre (med cirka 5 000 fordon per dygn) i jämförelse med Midlanda. Det innebär att fler transporter med farligt gods kan passera här vilket i sin tur kan öka risken för olycka. Ett högre ÅDT kan medföra både en högre individrisk[3] och en högre samhällsrisk.

Hastighetsgräns
Hastighetsgränsen på 110 km/h är något högre i jämförelse med E4 vid Midlanda där hastigheten uppgår till 100 km/h. En högre hastighet kan öka risken för en olycka med farligt gods.

Bebyggelsefritt avstånd
Det bebyggelsefria avståndet till vägen inom 1 km är längre med 55 meter i jämförelse med 30 meter respektive 40 meter i Midlanda. Detta är positivt då ett längre avstånd från vägen kan medföra en riskreducerande effekt.

Persontäthet
Det är skillnad i persontäthet för Vivstamon 1:17 och Midlanda. Persontätheten inom det bebyggelsefria avståndet är högre i jämförelse med Midlanda då fler människor förväntas röra sig här. Inom den närmaste kvadratkilometern motsvarar persontätheten för Vivstamon 1:17 den som användes i känslighetsanalysen för Midlanda, motsvarande 2 000 personer/km².

[3] Individrisk beskriver sannolikheten för dödliga skador i anslutning till en eller flera riskkällor under ett år. Individrisk tar ej hänsyn till hur många människor som vistas i närheten av riskkällan utan antar att en person befinner sig oskyddad på samma avstånd från riskkällan dygnet runt under ett år. Individrisk beror endast på riskkällan och påverkas inte av omgivningens förutsättningar.

Tabell 1. Sammanställning av standardparametar vid riskutredning för farligt gods för väg. I tabellen jämförs parametrar för Vivstamon 1:17 med de som används i riskutredning för Midlanda (Sweco Sverige AB, 2024).

Standardparmetrar	Riskutredning Midlanda 2024	Vivstamon 1:17
ÅDT total prognosår 2045	15 313	20 339
ÅDT tung prognosår 2045	2 295	2 565
ÅDT Farligt godstransporter prognosår 2045	69	77
Hastighetsgräns	100 km/h	110 km/h
Bebyggelsefritt avstånd	30 meter samt 40 meter	55 meter
Persontäthet inom bebyggelsefritt avstånd	50 personer/km²	200 personer/km²
Persontäthet inom den närmaste kvadratkilometern	1 000 personer/km² (planerad markanvändning) 2 000 personer/km2 (känslighetsanalys)	2 000 personer/km²
Andel farligt godstransporter	3 % (lokala målpunkter har bedömts ha ringa effekt på nationell statistik)	3 % (lokala målpunkter har bedömts ha ringa effekt på nationell statistik)

Sammantaget finns det ett par skillnader i förutsättningarna mellan Vivstamon 1:17 och Midlanda. Det är framför allt ÅDT total trafik som skiljer sig samt planerad bebyggelses känslighet. Utifrån denna övergripande bedömning rekommenderas att de åtgärder som föreslås i riskutredning för Midlanda bör gälla även för Vivstamon 1:17. Nedan listas rekommenderade åtgärder:

1. Friskluftsintag placeras på sidor av byggnader som vetter bort från E4. Alternativt att friskluftsintag placeras på tak.
2. Möjlighet att utrymma i riktning bort från E4 ska säkerställas.
3. Området mellan E4 och närmaste bebyggelse utformas på sådant sätt att stadigvarande vistelse ej uppmuntras.
4. Byggnation på kortare avstånd än 30 meter rekommenderas ej.

Observera att ovan rekommendationer inte baseras på en fullständig riskutredning genomförd för fastigheten Vistamon 1:17. Inga beräkningar, känslighetsanalyser eller analyser av rekommenderade åtgärder är genomförda.

För att redovisa mer precisa risknivåer, utreda om färre eller andra riskreducerande åtgärder kan vara tillräckliga samt lämna mer konkreta rekommendationer rekommenderas en fördjupad riskutredning av farligt gods på E4 för fastigheten Vivstamon 1:17.

Together with our clients and the collective knowledge of our 22,000 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together

SWECO

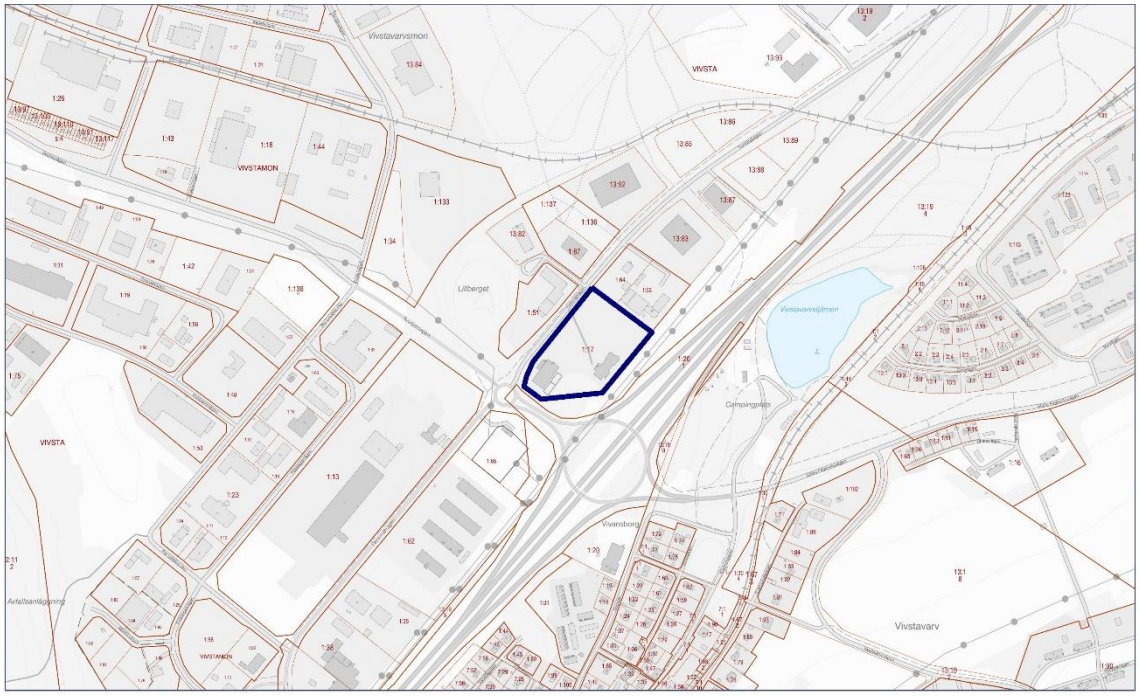
Rapport

Handläggare: Linda Langborger
Tel: +4610 505 13 55
Mobil: +4672 209 09 24
E-post: linda.langborger@afry.com

Datum: 2026-03-13
Projekt ID: D0294493

Kund: Timrå kommun

Riskutredning för Vivstamon 1:17



Rapporthistorik

Ver.	Beskrivning	Datum	Uppdragsledare och Handläggare	Intern kvalitetsgranskning
0.1	Granskningshandling	2026-03-11	Tove Raquette Linda Langborger	Mario Rubil
1.0	Första utgivna version	2026-03-13	Tove Raquette Linda Langborger	Mario Rubil

Innehållsförteckning

Sammanfattning 5

1 Inledning 7
1.1 Syfte och mål 7
1.2 Avgränsningar 7

2 Styrande lagstiftning och riktlinjer 9
2.1 Plan- och bygglagen 9
2.2 Miljöbalken 9
2.3 Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor 9
2.4 Handbok – Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer 11
2.5 Riktlinjer – Länsstyrelsen Västernorrland och Gävleborg 12
2.6 Kvantitativa riskmått 15
2.7 Kriterier för riskvärdering 16

3 Metod 19

4 Beskrivning av planområde och omgivning 20
4.1 Skyddsvärda objekt 22
4.2 Riskobjekt 22
4.3 Identifiering av zon 23

5 Riskinventering 25
5.1 Olycka med farligt gods 25
5.2 Olycka på drivmedelsstation 31
5.3 Sammanfattning av aktuella olyckstyper 33

6 Riskanalys 34
6.1 Kvantitativ analys – olycka med farligt gods på E4 34
6.2 Kvalitativ analys – olyckor vid drivmedelsstation 41

7 Kvalitativ känslighets- och osäkerhetsanalys 45
7.1 Känslighetsanalys 45
7.2 Osäkerhetsanalys 47

8 Riskvärdering och riskreducerande åtgärder 50
8.1 Riskvärdering 50
8.2 Riskreducerande åtgärder 51

9 Slutsatser 54

10 Referenser 55

Bilagor

Beräkningsbilaga till Riskutredning för Vivstamon 1:17, daterad 2026-03-13.

Sammanfattning

Timrå kommun avser att ta fram en detaljplan för fastigheten Vivstamon 1:17. Fastigheten är, som närmast, lokaliserat cirka 75 meter från E4 – en primär transportled för farligt gods. Inga byggnader förväntas uppföras inom 81 meter från vägen, men avståndet till vägen understiger Länsstyrelsens riktlinjer och därför behöver risker kopplade till transport av farligt gods utredas. Kommunen vill även undersöka möjligheten till markanvändningen drivmedel på fastigheten, vilket innebär att även risker vid hantering och lagring av brandfarliga vätskor och gaser behöver beaktas

Syftet med riskutredningen är att säkerställa att markanvändningen inte medför oacceptabla risker för människor inom planområdet. Utredningen består av två delar: en kvantitativ analys av risker vid transporter av farligt gods på E4 samt en kvalitativ analys av risker kopplade till en eventuell etablering av drivmedelsförsäljning inom planområdet.

Utifrån den kvantitativa riskanalysen har följande resultat erhållits:

- Individrisken från olyckor med farligt gods ligger inom risknivån för tolerabel risk på avstånd längre än 80 meter från E4.
- Samhällsrisken för utvecklingsalternativet ligger delvis inom det undre ALARP-området.

Den kvalitativa riskanalysen visar på att om en drivmedelsstation etableras medför det tillkommande risker gentemot människor inom planområdet. Individrisken förväntas dock inte bli oacceptabelt hög men rimliga riskreducerande åtgärder bör vidtas.

Baserat på resultaten krävs att skyddsavstånd efterföljs:

- **Skyddsavstånd**
  Riskkällor inom en eventuellt tillkommande drivmedelsstation ska inte placeras inom ett avstånd om 50 meter från känslig markanvändning, vilket inom planområdet avser verksamheter med sovande personer. För övriga byggnader, som inte bedöms utgöra känslig markanvändning, ska ett minsta avstånd om 25 meter upprätthållas.

Vidare bör riskreducerande åtgärder som inte medför en betydande merkostnad och som förväntas reducera risknivån på ett effektivt sätt övervägas även om risken är tolerabel. Följande ytterligare riskreducerande åtgärder bör övervägas men utgör inte ett krav för föreslagen etablering:

- **Utrymningsvägar och entréer**
  Nybyggnation inom hela planområdet bör planeras på ett sätt så att utrymningsvägar möjliggör utrymning bort från E4 och en eventuellt tillkommande drivmedelsstation.

- **Ventilation**
  Nybyggnation inom hela planområdet bör planeras på ett sätt så att luftintag dels placeras på tak eller så högt upp som möjligt på fasad, dels placeras så att de inte är riktade mot E4 eller en eventuellt tillkommande drivmedelsstation. För byggnad som används för hotell rekommenderas dessutom fläktaggregat som stängs av via rökdetektorer, som placeras i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning.

1 Inledning

Timrå kommun avser att ta fram en detaljplan för fastigheten Vivstamon 1:17. Markanvändningen inom fastigheten utgörs idag av kontor, detaljhandel och verksamheter, men den nya detaljplanen kommer medge centrum och verksamheter[1]. Detaljplaneområdet är beläget invid E4 som utgör primär transportled för farligt gods och man vill även utreda möjligheten till drivmedelsförsäljning inom planområdet. Eftersom avståndet mellan planerad markanvändning och E4 understiger Länsstyrelsens riktlinjer för skyddsavstånd behöver risker kopplade till transport av farligt gods utredas. Därutöver behöver även risker som kan uppstå vid etablering av drivmedelsförsäljning analyseras med särskilt avseende på hantering och lagring av brandfarliga vätskor och/eller gaser.

1.1 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att säkerställa att människor inom aktuellt detaljplanområde inte utsätts för oacceptabla risker till följd av olyckor på E4 eller en eventuell etablering av en drivmedelsstation.

Målet med riskutredningen är att kvantifiera och värdera aktuella risker från E4 mot fastställda riskkriterier samt att kvalitativt bedöma aktuella risker från drivmedelsstationen. Om förekommande risker inte bedöms tolerabla utreds och presenteras nödvändiga åtgärder.

1.2 Avgränsningar

Geografiskt omfattar riskutredningen planområdet för aktuell detaljplan. Vid beräkning av samhällsrisk beaktas även personbelastningen i området utanför aktuellt planområde. I detta fall inventeras personbelastningen för ett område på en kvadratkilometer med planområdet placerat centralt inom området.

Riskutredningen avgränsas till att enbart beakta olyckor med farligt gods på E4 samt sådana risker som kan uppstå vid en eventuell etablering av en drivmedelsstation inom planområdet. Avgränsningen innebär att hänsyn inte tas till eventuella risker från andra riskobjekt i omgivningen såsom från omgivande verksamheter och industrier. Med olyckor avses händelser där ingen avsikt finns att åsamka skada. Händelseförlopp där avsikten är att medvetet skada människor eller sabotera, så kallade antagonistiska händelser, omfattas ej av föreliggande utredning.

Beräkningar omfattar enbart sådana olyckor med farligt gods som medför direkt påverkan på människor som leder till dödsfall, det vill säga inte till skadefall. Detta beror på utformningen av kriterierna för värdering av risk, vilka har utgångspunkt specifikt i frekvensen för dödsfall. Det bör dock påpekas att det finns en koppling mellan antalet dödsfall och antalet skadade, även om sambandet skiljer sig mellan olika olycksfall. Genom att utreda och värdera risken för dödsfall sker därför även en

[1] Ej skolverksamhet.

indirekt värdering av risken för skadefall. Avgränsningen innebär också att ingen hänsyn tas till exempelvis skador på miljön eller materiella skador inom området.

För att den planerade bebyggelsen ska vara hållbar ur ett riskperspektiv behöver hänsyn tas till framtida förändring av trafikering på E4 intill planområdet. Därmed tillämpas förväntad trafikering av transportled och förväntad personbelastning för år 2050.

I denna rapport och tillhörande beräkningsbilaga används uttrycket ”konservativ” i sammanhang såsom ”konservativ bedömning” och ”konservativt antagande”. Uttrycket ”konservativ” innebär att de bedömningar, antaganden och dylikt som avses medför att utredningen tar höjd för möjligheten att konsekvenser skulle kunna bli större, eller att frekvenser kan vara högre. Detta är ett sätt att hantera de osäkerheter som är förknippade med denna typ av riskutredning då många parametrar är okända.

2 Styrande lagstiftning och riktlinjer

Nedan presenteras den lagstiftning och de riktlinjer som motiverar behovet av att utreda risker inom ramen för fysisk planering. Vidare presenteras information om hur risker ska utredas och vilka kriterier för riskvärdering som gäller, samt grundläggande information om kvantitativa riskmått för att kriterierna ska kunna förstås.

2.1 Plan- och bygglagen

Enligt *Plan- och bygglagen (2010:900)* (PBL) ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors liv och hälsa samt risken för olyckor[2]. Vidare ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett lämpligt sätt med hänsyn till bland annat skydd mot uppkomst och spridning av brand, trafikolyckor och andra olyckshändelser[3].

2.2 Miljöbalken

Miljöbalken (1998:808) (MB) ska tillämpas så att människors hälsa skyddas mot skador och olägenheter, oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan[4]. Verksamheter eller åtgärder som tar ett mark- eller vattenområde i anspråk ska placeras på en plats som är lämplig så att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa[5]. Vidare ska alla som avser att bedriva verksamhet eller vidta en åtgärd utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som är nödvändiga för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa[6].

2.3 Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor

Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) reglerar hantering av brandfarliga vätskor och gaser samt anger övergripande krav för att förhindra olyckor genom brand eller explosion. I detaljplaneskedet kan LBE framför allt användas som en principiell utgångspunkt för att bedöma markanvändningens lämplighet i närheten av drivmedelsförsäljning. De mer tekniska kraven på hanteringen inom den verksamhet som söker tillstånd, inklusive detaljerade skyddsavstånd, prövas i senare skeden genom tillstånd enligt LBE.

I LBE finns ett aktsamhetskrav, vilket innebär att den som hanterar brandfarliga eller explosiva varor ska vidta de försiktighetsmått som behövs för att hindra, förebygga och begränsa olyckor och skador på liv och hälsa som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av varorna[7]. Lagen innehåller även ett byggnads-, anläggnings- och anordningskrav, som anger att utrustning och anläggningar där brandfarliga varor

[2] *PBL* 2 kap. 5 §.
[3] *PBL* 2 kap. 6 §.
[4] *MB* 1 kap. 1 §.
[5] *MB* 2 kap. 6 §.
[6] *MB* 2 kap. 3 §.
[7] LBE 6 §.

hanteras ska vara utformade och placerade på ett betryggande sätt med hänsyn till risker och konsekvenser, både för den egna verksamheten och för omgivningen[8].

De övergripande kraven i LBE konkretiseras i föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB, numera Myndigheten för civilt försvar). För drivmedelsstationer är följande två regelverk centrala:

- MSBFS 2023:2, som reglerar hantering av brandfarliga vätskor
- MSBFS 2020:1, som reglerar hantering av brandfarlig gas

I båda föreskrifterna finns allmänna råd med rekommenderade minsta avstånd för att begränsa risken för spridning av brand eller explosion. Dessa avstånd är framtagna för verksamhetsutövarens hantering och behöver alltid prövas och fastställas i tillståndsprocessen, men kan i detaljplaneskedet användas som indikativa värden för att bedöma om drivmedelsförsäljning är förenlig med omgivande markanvändning. Vägledande avstånd finns angivna för brandfarliga vätskor och för brandfarlig gas i lösa behållare. Motsvarande avstånd saknas för stationära installationer med brandfarlig gas, såsom CNG/CBG[9] eller vätgas, eftersom nödvändiga avstånd beror på gastyp, lagringsvolym och teknisk lösning och därför behöver utredas när fler detaljer är kända.

I Tabell 2-1 och Tabell 2-2 ges exempel på rekommenderade minsta avstånd ur respektive föreskrift som kan användas som vägledande indikatorer i planeringsskedet.

Tabell 2-1. Minsta avstånd i meter till påfyllnadsanslutning för tankbil till cistern med brandfarlig vätska (MSBFS 2023:2).

Avstånd i meter mellan	Byggnad av obrännbart material, utan öppningar	Byggnad av brännbart material eller stor mängd brännbart material	Brandfarlig verksamhet	Parkerade fordon (personbilar/ tyngre fordon)	Utrymningsväg från svårutrymda lokaler[10]
Påfyllningsanslutning för tankbil	5	25	25	6/8	50

Tabell 2-2. Minsta avstånd vid placering av lösa behållare med brandfarlig gas, publik verksamhet (MSBFS 2020:1). Avstånden presenteras i intervall eftersom de beror på eventuell brandteknisk avskiljning.

Avstånd i meter mellan objekt och lösa behållare med total volym (liter)	- Byggnad i allmänhet - Brännbart material - Brandfarlig verksamhet	Stor mängd brännbart material	Utrymningsväg från svårutrymda lokaler
0 - ≤250	0–3	0–12	0–25
>250 - ≤1200	0–3	0–12	0–25
>1200 - ≤4000	3–6	6–12	25–50
>4000 - ≤8000	6–12	12–25	50–100

LBE innehåller även ett utredningskrav som innebär att den som bedriver tillståndspliktig verksamhet ska säkerställa att det finns en tillfredsställande utredning om riskerna för brand eller explosion och deras konsekvenser för liv och hälsa[11]. En sådan utredning ska identifiera relevanta risker och, vid behov, föreslå åtgärder för att förebygga och begränsa olyckor.

[8] LBE 10 §.
[9] Compressed Natural Gas/Compressed bio gas.
[10] Svårutrymda lokaler definieras bland annat i MSBFS 2020:1 som lokaler från vilka en utrymning kan förväntas ta lång tid på grund av verksamheten i lokalen eller typen av byggnad.
[11] LBE 7 §.

I MSBFS 2023:2 anges vilka aspekter en sådan riskutredning bör omfatta. Flera av dessa punkter är primärt inriktade på verksamhetsutövarens egen hantering, men några är även relevanta i detaljplaneskedet eftersom de påverkar förutsättningarna för omgivande markanvändning. Det gäller särskilt:

- beskrivning av verksamhetens art och omfattning
- egenskaper hos de brandfarliga varor som hanteras
- risk för yttre påverkan
- närliggande verksamheter, byggnader och känsliga objekt
- avstånd mellan hantering och omgivningen
- övergripande skadebegränsande åtgärder

Dessa aspekter visar vilka frågor verksamhetsutövaren senare måste hantera i sin LBE-utredning, och de ger därmed en indikation på vilka förutsättningar som kan behöva tydliggöras redan i detaljplaneskedet för att säkerställa att markanvändningen är lämplig.

2.4 Handbok – Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer

I MSB:s handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* [1] ges en samlad presentation av regelverk och dess tillämpning på drivmedelsstationer. Handboken är avsedd för verksamhetsutövare för bensinstationer samt för tillstånds- och tillsynsmyndigheter som ska granska en planerad eller befintlig bensinstation. Det bedöms dock vara rimligt att utgå från att sådant som berör placering av drivmedelsstationer och tillhörande utrustning i förhållande till dess omgivning även är tillämpbart vid planläggning intill befintliga drivmedelsstationer.

I handboken anges godtagbara avstånd mellan olika objekt i omgivningen och utrustning för drivmedel på en drivmedelsstation. Angivna avstånd för de objekt som är relevanta inom den aktuella detaljplanen presenteras i Tabell 2-3. De olika avståenden förutsätter plana ytor (bortsett från svag dosering, till exempel vid spillzon), vilket innebär att särskilda omständigheter, exempelvis i form av kraftiga höjdskillnader, kan motivera kortare eller längre avstånd. Vidare gäller avstånden för drivmedel med flampunkt 30 °C eller lägre. För drivmedel med högre flampunkt kan godtagbara avstånd förväntas vara kortare eller lika långa.

Tabell 2-3. Godtagbara avstånd [meter] mellan olika objekt och utrustning för drivmedel på en drivmedelsstation [1].

Objekt	Påfyllnings-anslutning till cistern	Mätarskåp	Pejl-förskruvning	Cistern-avluftningens mynning
Plats där människor vanligen vistas[a], verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer	25[b, c]	18	6	12

Objekt	Påfyllnings-anslutning till cistern	Mätarskåp	Pejl-förskruvning	Cistern-avluftningens mynning
Stationsbyggnad	12	6[d]	3	6
Minst en utrymningsväg från stationsbyggnad	18	9	6	12
Byggnad där människor vanligen inte vistas[e] eller objekt med låg brandbelastning	9	3	3	3
Förrådsbyggnad med stor brandbelastning[f]	12	3	3	6
Cistern ovan mark för brandfarlig vätska	3	3	-	-
Starkt trafikerad väg eller gata	3	3	3	3
Parkeringsplatser	6	3	3	3

a) Till exempel bostad, kontor, gatukök, butik, servering och busshållplats.
b) Busshållplats och gatukök utan gäster inomhus kan placeras minst 18 m från påfyllningsanslutning till cistern förutsatt att gästbord placeras minst 25 m från påfyllningsanslutning.
c) Avståndet kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster. Hela avståndet gäller dock för in- och utgångar.
d) Avståndet förutsätter att mark mellan till exempel byggnad och pumpö är doserad med fall mot pumpön samt att doseringen omfattar hela spillzonen.
e) Till exempel fristående förråd och garage.
f) Till exempel lösa behållare med brandfarlig vara.

2.5 Riktlinjer – Länsstyrelsen Västernorrland och Gävleborg

I lagtext anges inte i detalj hur riskutredningar ska genomföras och vad de ska innehålla. Därför har flera länsstyrelser och myndigheter givit ut riktlinjer, kriterier och rekommendationer gällande vilka riskutredningar som bör utföras och vilka krav som bör ställas på dessa. Riktlinjerna beskriver ofta skyddsavstånd för olika typer av markanvändning som kan användas vid planering.

Länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland har gemensamt tagit fram och tillämpar riktlinjerna *Riskhantering vid transportleder för farligt gods - Vägledning för riskhantering vid transportleder för farligt gods samt drivmedelstationer och farliga verksamheter i Gävleborgs och Västernorrlands län* [2]. Vägledningen anger att en riskbedömning alltid bör genomföras inom ett riskhanteringsavstånd på 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods, mätt från vägkant respektive järnvägens spårmitt. Vid avstånd större än 150 meter bedöms risknivån förknippad med farligt gods normalt vara tillräckligt låg.

Vägledningen bygger på en zonindelning i röd, gul och grön zon, där indelningen baseras på föreslagen markanvändning, aktuell transportled och avstånd till transportleden. Zonerna definieras enligt följande:

- **Röd zon:** Länsstyrelsens erfarenhet är att risknivån är oacceptabelt hög, vilket innebär att det ofta är förenat med betydande svårigheter att hitta acceptabla lösningar.
- **Gul zon:** Risknivån kan, enligt erfarenhet, reduceras till en acceptabel nivå genom kvantitativ riskanalys och riskreducerande åtgärder.

- **Grön zon:** Erfarenheten visar att risknivån, utifrån kända förhållanden, kan bedömas som tillräcklig låg med en kvalitativ riskbedömning.

Länsstyrelsen framhåller även att skyddsavstånd generellt bör prioriteras framför andra typer av skyddsåtgärder, särskilt vid samhällsviktig verksamhet, mycket känslig markanvändning och viktig infrastruktur. Ett bebyggelsefritt område på minst 30 meter från spårmitt respektive vägkant bör alltid upprätthållas runt riskobjekt som väg och järnväg.

Zonindelningen och de avstånd som generellt avses redovisas i Tabell 2-4, Tabell 2-5 och Tabell 2-6.

Tabell 2-4. Zonindelning järnväg.

Markanvändning	Röd zon	Gul zon	Grön zon
Mindre känslig	0–30 m	30–50 m	50–150 m
Normalkänslig	0–30 m	30–50 m	50–150 m
Känslig	0–30 m	30–80 m	80–150 m

Tabell 2-5. Zonindelning väg.

Markanvändning	Röd zon	Gul zon	Grön zon
Mindre känslig	0–30 m	Finns ej	30–150 m
Normalkänslig	0–30 m	30–40 m	40–150 m
Känslig	0–30 m	30–60 m	60–150 m

Tabell 2-6. Zonindelning stor väg.

Markanvändning	Röd zon	Gul zon	Grön zon
Mindre känslig	0–30 m	30–50 m	50–150 m
Normalkänslig	0–30 m	30–50 m	50–150 m
Känslig	0–50* m	50*-100 m	100–150 m

**Observera att känslig markanvändning i kombination med korta skyddsavstånd innebär höga verifieringsbehov och stora krav på riskreducerande åtgärder.*

Riskbedömning längs transportleder för farligt gods bör utgå från de platsspecifika förutsättningarna. Exempel på aspekter som behöver ingå i en sådan bedömning är:

- Markanvändningens känslighet (bedöms med hjälp av persontäthet, stadigvarande vistelse, hjälpbehov etcetera)
- Trafikmängder och fördelning av farligt gods (vid kvalitativ bedömning räcker uppdelning i stor väg, väg eller järnväg, vid kvantitativ bedömning kan hänsyn behöva tas till trafikmängder)
- Lokala förutsättningar som kan påverka riskbilden (exempelvis vägens hastighet, topografi, hårda föremål nära transportleden, flera riskkällor etcetera).
- Avstånd till transportleden (meter från vägkant eller närmaste spårmitt).
- Möjligheten för riskreducerande åtgärder, exempelvis utrymning bort från transportleden och ventilationsåtgärder.

Vägledningen anger att om en kvantitativ riskanalys ska genomföras rekommenderas en tidig dialog med räddningstjänsten och länsstyrelsen om vilken statistik som är lämplig att bygga analysen på. Prognos för framtida trafik bör ske med Trafikverkets trafikuppräkningstal. Länsstyrelsen anser dessutom att prognosen bör vara 15–20 år fram i tiden. Detta innebär att när denna vägledning skrivs 2022 är 2040 ett lämpligt prognosår.

I brist på formellt antagna nationella riskkriterier, ska kriterier från räddningsverksrapporten ”Värdering av risk” från 1997 [3] tillämpas vid riskvärdering enligt vägledningen. Dessa beskrivs vidare i avsnitt 2.7.

Exempel på åtgärder som kan rekommenderas enligt vägledningen är följande:

- Minska antalet personer som utsätts för olyckan:
    - Den känsligaste markanvändningen bör placeras längst bort från farligt gods-leden.
    - Området närmast farligt gods-leden bör utformas så det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Begränsa området som påverkas av olyckan och olyckans omfattning:
    - Avåkningsskydd (exempelvis i form av räcken) innebär att om en olycka sker så stannar fordonet kvar på vägen, och därmed hamnar inte konsekvenserna närmare bebyggelsen.
    - Dike, vall och topografi innebär att vätskor samlas intill vägen/järnvägen och därmed inte sprids närmare bebyggelsen.
    - Säkerställ att det inte finns något som ökar risken för att tanken skadas, exempelvis oeftergivliga föremål för att minska sannolikheten för större utsläpp.
- Öka byggnadens motståndskraft:
    - Utrymning bort från vägen så att människor kan sätta sig i säkerhet vid en olycka.
    - Friskluftsintag placeras bort från farligt gods-leden, och gärna högt upp på byggnad (exempelvis på tak) vilket gör att konsekvensen minskar vid utsläpp av giftig gas.
    - Avancerade ventilationssystem, exempelvis automatiskt avstängningsbar ventilation, kan vara lämpligt för att minska konsekvensen vid utsläpp av giftig gas. Åtgärden är dock inte lämplig för bostäder eftersom det kräver en organisation för skötsel och underhåll med ansvar för avstängning.
    - Ej brännbar fasad, eller brandklassad fasad, kan vara lämpligt om byggnaden är på sådant avstånd att den kan antas utsättas för brand från riskkällan. För att uppnå god effekt krävs ofta att även att fönster utformas i brandklassad standard. Detta innebär att det bör övervägas om åtgärden är lämplig för bostadshus eftersom detta kan hindra öppning av fönster.

2.5.1 Drivmedelsstationer

Vägledningen hänvisar till att det i Boverkets skrift Bättre plats för arbete rekommenderas ett skyddsavstånd på 100 meter mellan bensinstation och bostäder. Vägledningen beskriver även att rekommenderade avstånd mellan hantering av brandfarlig vätska och olika skyddsobjekt finns även bland annat i MSB:s föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor (SÄIFS 2000:2)[12] och handboken med titeln ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer” (som beskrivs i avsnitt 2.4).

För att ta hänsyn till hantering av olika typer av bränslen bör utgångspunkten ur ett risk-, miljö- och hälsoskyddsperspektiv vara att en kvalitativ riskbedömning bör genomföras vid bebyggelse inom 100 meter där aspekter så som topografi, markanvändningens känslighet samt transporter till och från drivmedelsstationen beaktas. En lämplig utgångspunkt är vidare att aldrig placera känslig markanvändning närmare en drivmedelsstation än 50 meter.

2.6 Kvantitativa riskmått

En kvantitativ riskanalys brukar innebära att två olika riskmått beräknas och sedan jämförs med fastställda kriterier för vad som kan anses vara en tolerabel risk. De två riskmåtten är individrisk och samhällsrisk. Bedömningen av individrisken syftar till att säkerställa att enskilda individer inte utsätts för oacceptabla risker medan bedömningen av samhällsrisken syftar till att säkerställa att ett definierat område som helhet inte utsätts för oacceptabla risker. För mer ingående beskrivning av hur dessa riskmått kvantifieras hänvisas till riskutredningens beräkningsbilaga.

Båda riskmåtten utgår från hur ofta olyckor förväntas inträffa (frekvens) och hur allvarlig olyckan är när det kommer till dödsfall (konsekvens). Frekvensen uttrycks ofta som antal gånger per år och eftersom de olyckor som analyseras förväntas inträffa väldigt sällan blir frekvensen liten. Ofta ligger frekvensen i spannet från 10^{-9} till 10^{-5} gånger per år (0,000000001 till 0,00001 gånger per år), vilket motsvarar att olyckan förväntas inträffa en gång på mellan 1 000 000 000 och 100 000 år. I tabeller och diagram skrivs frekvenser ofta i stället ut som exempelvis 1E-09, vilket motsvarar 10^{-9}.

2.6.1 Individrisk

Med individrisk avses risken för att en hypotetisk och oskyddad individ omkommer, givet att individen kontinuerligt befinner sig på en och samma plats (ofta utomhus) på ett visst avstånd från ett riskobjekt [3]. Individrisken tar inte hänsyn till hur många personer som faktiskt kan förväntas befinna sig i området runt riskobjektet och att det i verkligheten kan omkomma fler än en person vid en olycka. I stället fokuserar individrisken på just individen och hur ofta vi kan förvänta oss att en person omkommer på en specifik plats.

[12] Föreskriften har dock upphört att gälla och har ersatts av MSBFS 2023:3, som beskrivs i avsnitt 2.3.

2.6.2 Samhällsrisk

Måttet för samhällsrisk tar till skillnad från individrisken även hänsyn till att flera personer kan omkomma vid samma olycka. Man väger sedan samman hur många personer som förväntas omkomma vid en olycka (konsekvens) med hur ofta olyckan förväntas inträffa (frekvens). För att beräkna hur många som förväntas omkomma vid en olycka utgår man från hur många personer som förväntas befinna sig i området och man kan också ta hänsyn till hur personantalet i området varierar över dygnet eller över året.

2.6.3 Presentation av risken

När individrisk och samhällsrisk har beräknats kan dessa mått presenteras på olika sätt. Vilket sätt som är lämpligt beror på hur kriterierna för riskvärdering är uttryckta. Risken behöver presenteras så att den går att jämföra med acceptanskriterierna.

Individrisk uttrycks ofta geografiskt med hur individrisken varierar med avståndet till riskobjektet. Till exempel kan man presentera det med individriskkonturer på karta, där varje individriskkontur motsvarar en viss risknivå. Individrisken kan också presenteras i diagram, där individrisken visas som funktion av avståndet från riskobjektet. På så vis kan det gå att utläsa exempelvis att inom avståndet 40 meter från riskobjektet är individrisken större än 10^{-7} och bortom 40 meter från riskobjektet är individrisken lägre än 10^{-7}. När man värderar risken utgår man sedan från hur risknivåerna varierar med avståndet och utifrån detta kan man säga om risken är tolerabel eller inte på olika avstånd från riskobjektet.

Samhällsrisk uttrycks ofta i ett diagram som kallas F/N-diagram, där F står för frekvens och N står för antal omkomna. Alla olycksscenarier som ingår i analysen ritas in i diagrammet och bildar en kurva. När man värderar risken utgår man sedan från hur kurvan förhåller sig till olika acceptanslinjer i diagrammet.

2.7 Kriterier för riskvärdering

När man ska bedöma om en risk är tolerabel eller inte så finns det fyra vägledande principer som kan användas som allmän utgångspunkt [3]:

- **Rimlighetsprincipen:** Om det med rimliga tekniska och ekonomiska medel är möjligt att reducera eller eliminera en risk ska detta göras.
- **Proportionalitetsprincipen:** En verksamhets totala risknivå bör stå i proportion till den nytta, i form av exempelvis produkter och tjänster, verksamheten medför.
- **Fördelningsprincipen:** Risker bör, i relation till den nytta verksamheten medför, vara skäligt fördelade inom samhället.
- **Principen om undvikande av katastrofer:** Om oönskade händelser inträffar bör de hellre inträffa ofta med mindre omfattning än sällan med katastrofal omfattning. Mindre olyckor kan enklare hanteras av befintliga resurser.

2.7.1 Kvantitativa kriterier – Det Norske Veritas (DNV)

För att de beräknade individ- och samhällsriskerna ska få någon betydelse måste dessa ställas i relation till kriterier för riskvärdering. I Sverige saknas det nationellt fastställda kriterier för värdering av risk. Det finns däremot ett flertal tillämpningar och regionala och lokala vägledningar med riskacceptanskriterier.

Det Norske Veritas (DNV) har på uppdrag av Räddningsverket tagit fram riktlinjer som kan användas för värdering av individrisk och samhällsrisk [3]. Dessa kriterier har blivit något av en praxis att använda vid riskutredningar med avseende på transport av farligt gods i Sverige, och liknar de kriterier som finns i flera andra europeiska länder. I riktlinjerna från Länsstyrelsen Västernorrland och Gävleborg anges dessutom specifikt att DNV:s kriterier ska användas vid redovisning av risknivåer.

Kriterierna innebär att individrisken och samhällsrisken värderas utifrån två olika nivåer: en övre nivå, över vilken risker anses oacceptabelt stora; och en undre nivå, under vilken risken anses vara så låg att inga åtgärder behövs. Området däremellan kallas ofta ALARP-området[13]. Vad dessa innebär förtydligas nedan:

- **Område för oacceptabel risk:** Risker inom detta område ska inte accepteras för nyetablering. För befintliga situationer föreslås däremot en mer flexibel tillämpning, som innebär att ett åtgärdsprogram bör utarbetas och praktiskt möjliga åtgärder för att reducera risken bör implementeras. Vid oacceptabel risk bör det inte tillåtas ombyggnader eller förändringar som ökar risken ytterligare.
- **ALARP-område:** Risker inom ALARP-området ska värderas som tolerabla om samtliga rimliga åtgärder vidtas. Vad som är rimliga åtgärder behöver värderas från fall till fall, men en utgångspunkt kan vara att göra en bedömning av respektive åtgärds kostnad i förhållande till den riskreducerande effekten. Om en risk ligger i den övre delen, nära området för oacceptabla risker, och det är praktiskt omöjligt att vidta riskreducerande åtgärder tolereras den endast om nyttan med verksamheten är mycket stor. I den nedre delen av området bör inte lika hårda krav ställas på riskreduktion, men möjliga åtgärder för riskreduktion ska beaktas.
- **Område där risker kan anses små:** Risker inom detta område kan anses vara små och därmed värderas som tolerabla utan krav på omfattande riskreduktion. Fokus bör ligga på att säkerställa att den låga risknivån upprätthålls snarare än att reducera risken ytterligare. Dock bör möjligheter för ytterligare riskreduktion utredas, och åtgärder som inte innebär en omfattande kostnad bör implementeras.

För individrisk föreslås följande kriterier [3]:

- Övre nivå, över vilken risker anses oacceptabelt stora: 10^{-5} per år.
- Nedre nivå, under vilken risken anses vara så låg att inga åtgärder behövs: 10^{-7} per år.

För samhällsrisk föreslås följande kriterier [3]:

[13] ALARP står för As low as reasonably practicable.

- Övre nivå, över vilken risker anses oacceptabelt stora: F = 10^{-4} per år, för N = 1 med lutning på F/N-kurva = -1.
- Nedre nivå, under vilken risken anses vara så låg att inga åtgärder behövs: F = 10^{-6} per år, för N = 1 med lutning på F/N-kurva = -1.

För transportleder föreslår DNV [3] att kriterierna för samhällsrisk tillämpas för en sträcka av 1 kilometer. Vidare anges att detta innebär att halva värdet kan tillämpas för en sträcka av 0,5 kilometer, och så vidare.

3 Metod

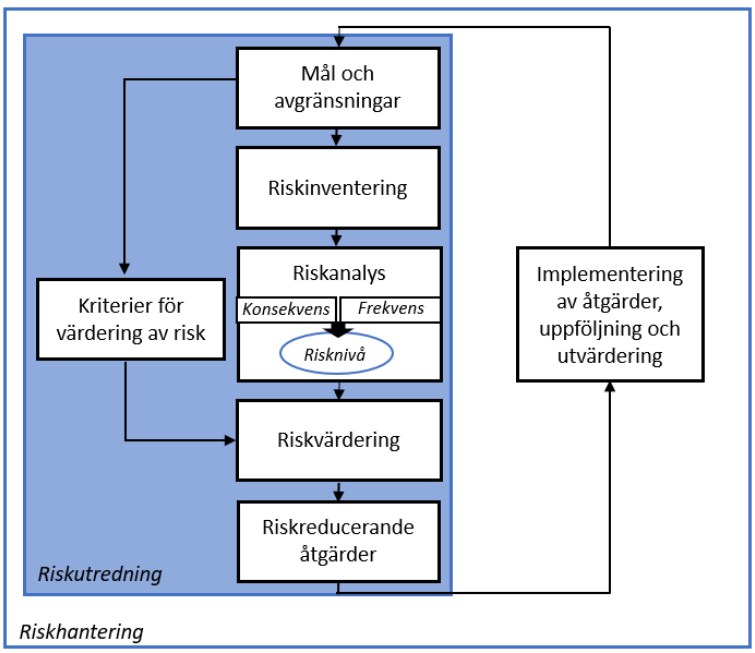
Riskutredningen är genomförd i enlighet med riskhanteringsprocessen som bland annat framgår av *SS-ISO 31000 Riskhantering – Vägledning* [4] och beskrivs nedan och illustreras i Figur 3-1.

Inledningsvis bestäms aktuella mål och avgränsningar för riskutredningen. Även vilka riktlinjer och principer för riskvärdering som ska användas fastställs (och redovisas i avsnitt 2). Därefter identifieras aktuella olycksscenarier genom en riskinventering. Syftet med riskinventeringen är att kartlägga vilka risker som påverkar riskbilden för det aktuella objektet.

I riskanalysen analyseras sedan de identifierade olycksscenariernas frekvenser och konsekvenser. Detta kan göras antingen kvalitativt eller kvantitativt beroende på omfattning och förutsättningar. I denna riskutredning används en kvantitativ analysmetod i enlighet med riktlinjer från Länsstyrelserna Västernorrlands och Gävleborgs riktlinjer för att utreda risker vid transporter av farligt gods på E4. För mer ingående beskrivning av metodik och antaganden för frekvens- och konsekvensberäkningarna hänvisas till utredningens beräkningsbilaga.

Parallellt genomförs även en kvalitativ analys för att bedöma risker kopplade till en eventuell etablering av drivmedelsförsäljning inom planområdet, med utgångspunkt i de regelverk och riktlinjer som presenteras i kapitel 2.

I riskvärderingen jämförs resultatet från riskanalysen med aktuella acceptanskriterier utifrån riktlinjer och principer för värdering av risk. Syftet är att avgöra om risken är tolerabel eller ej. Utifrån resultatet av riskvärderingen undersöks behovet av riskreducerande åtgärder.

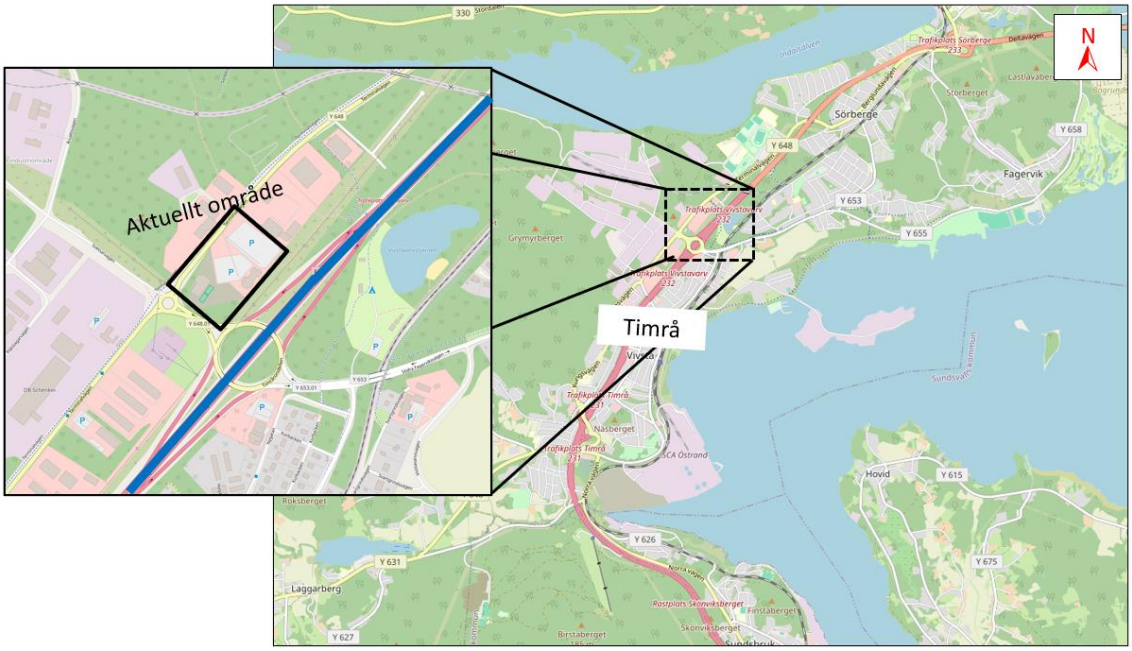


Figur 3-1. Riskhanteringsprocessen.

4 Beskrivning av planområde och omgivning

Planområdet för detaljplanen för Vivstamon 1:17 är beläget i Timrå kommun, nordväst om E4, se Figur 4-1. Planområdet omfattar fastigheten Vivstamon 1:17 och markanvändningen inom fastigheten utgörs idag av detaljhandel (H), kontor, ej skolverksamhet (K) och verksamheter, ej skolverksamhet (Z).

På fastigheten finns i dagsläget ett äldre värdshus, en bilbesiktning, ett gym med padelbanor samt parkering och andra hårdgjorda ytor. Det äldre värdshuset har tidigare använts för vuxenutbildning, men denna verksamhet kommer inte att fortsätta på platsen.



Figur 4-1. Lokalisering av planområdet. Det ungefärliga planområdet är markerat i svart.

Nu vill man genomföra en detaljplaneändring som innebär att markanvändningen centrum (C) och drivmedel (G) läggs till i detaljplanen samt att användningarna kontor (K) och detaljhandel (H) utgår. Ändringens syfte är att skapa möjlighet till hotell- och restaurangverksamheter samt drivmedelsförsäljning inom planområdet, vilket inte är möjligt i gällande detaljplan. I linje med detta avses det äldre värdshuset inom området att tas i bruk som hotell.

I Figur 4-2 visas till vänster en möjlig utformning av planområdet som togs fram i samband med arbetet med den gällande detaljplanen. Till höger visas en aktuell satellitbild av området, där en byggnad har tillkommit i den västra delen av fastigheten. Denna byggnad inrymmer bilbesiktningen och gymmet. Värdshuset motsvarar den befintliga byggnaden i den östra delen av planområdet. Både värdshuset och som den tillkomna byggnaden kommer att finnas kvar efter detaljplaneändringen. Tillsammans ger figuren en indikativ bild av den fortsatta utvecklingen av fastigheten.



Figur 4-2. Till vänster visas en tidigare framtagen möjlig utformning av planområdet, och till höger visas nuläget på fastigheten [5].

Planområdet är lokaliserat, som närmast, cirka 75 meter från E4[14]. Ett område längs med detaljplanens sydöstra gräns, med cirka 6 meters bredd, utformas dock med en egenskapsbestämmelse som innebär att marken inte får förses med byggnad. Det innebär i praktiken att inga byggnader förväntas uppföras inom cirka 81 meter från E4. Samtlig markanvändning medges inom hela planområdet.

Mellan E4 och planområdet finns en slänt upp mot det högre belägna planområdet samt en avfart från E4. Direkt bredvid körbanan löper dessutom ett mindre dike och längs med vägen finns även ett avåkningsskydd. Såväl avåkningsskyddet, slänten som diket sträcker sig längs hela sträckan i höjd med planområdet. I Figur 4-3 visas till vänster höjden på olika avstånd från vägen, och till höger vyn från vägen mot planområdet. Avåkningsskyddet, slänten och diket kan tillsammans bidra till att minska konsekvenserna vid en olycka med farligt gods, exempelvis genom att hindra avåkande fordon att komma nära planområdet och genom att begränsa spridningen av utsläpp.



Figur 4-3. Till vänster: höjden på olika avstånd från vägen [6]. Till höger: vyn från vägen mot planområdet [7].

[14] Avståndet avser den del av E4 som utgör primär transportled för farligt gods. Avfarten från E4 inkluderas inte eftersom den inte leder till en rekommenderad farled för farligt gods. Detta följer riktlinjerna från Länsstyrelserna Gävleborg och Västernorrland, där utgångspunkten är att av- och påfarter till en väg som inte är en rekommenderad färdväg inte omfattas.

4.1 Skyddsvärda objekt

I denna utredning utgörs skyddsvärda objekt av samtliga personer som vistas inom planerad markanvändning inom planområdet, både i och utanför byggnader. Dessa ska skyddas så att de inte utsätts för oacceptabla risker på grund av omkringliggande riskobjekt.

Den planerade markanvändningen kan till stor del betraktas som jämförbar med den befintliga användningen. Ett undantag är att detaljplaneändringen medger markanvändningen centrum, inklusive hotellverksamhet, vilket kan innebära att fler personer vistas inom planområdet och under större delar av dygnet. Hotellverksamhet klassas dessutom som känslig markanvändning enligt riktlinjerna från länsstyrelserna Gävleborg och Västernorrland. Känsligheten grundas bland annat i att personer kan förväntas vara sovande och därmed ha sämre möjlighet att inse fara och påverka sin säkerhet. Markanvändningen bedöms däremot inte vara svårutrymd, utan personerna förväntas i huvudsak kunna utrymma på egen hand. Verksamhetstypen skiljer sig därmed från exempelvis vårdboenden och förskolor, där personer kan antas behöva assistans vid utrymning, eller från publika samlingslokaler där utrymning kan ta lång tid på grund av ett stort personantal.

Nedan, i Tabell 4-1, redovisas en sammanställning av markanvändningens bedömda känslighet med utgångspunkt i riktlinjerna från länsstyrelserna Gävleborg och Västernorrland.

Tabell 4-1. Sammanställning av detaljplanens föreslagna markanvändning och dess bedömda känslighet.

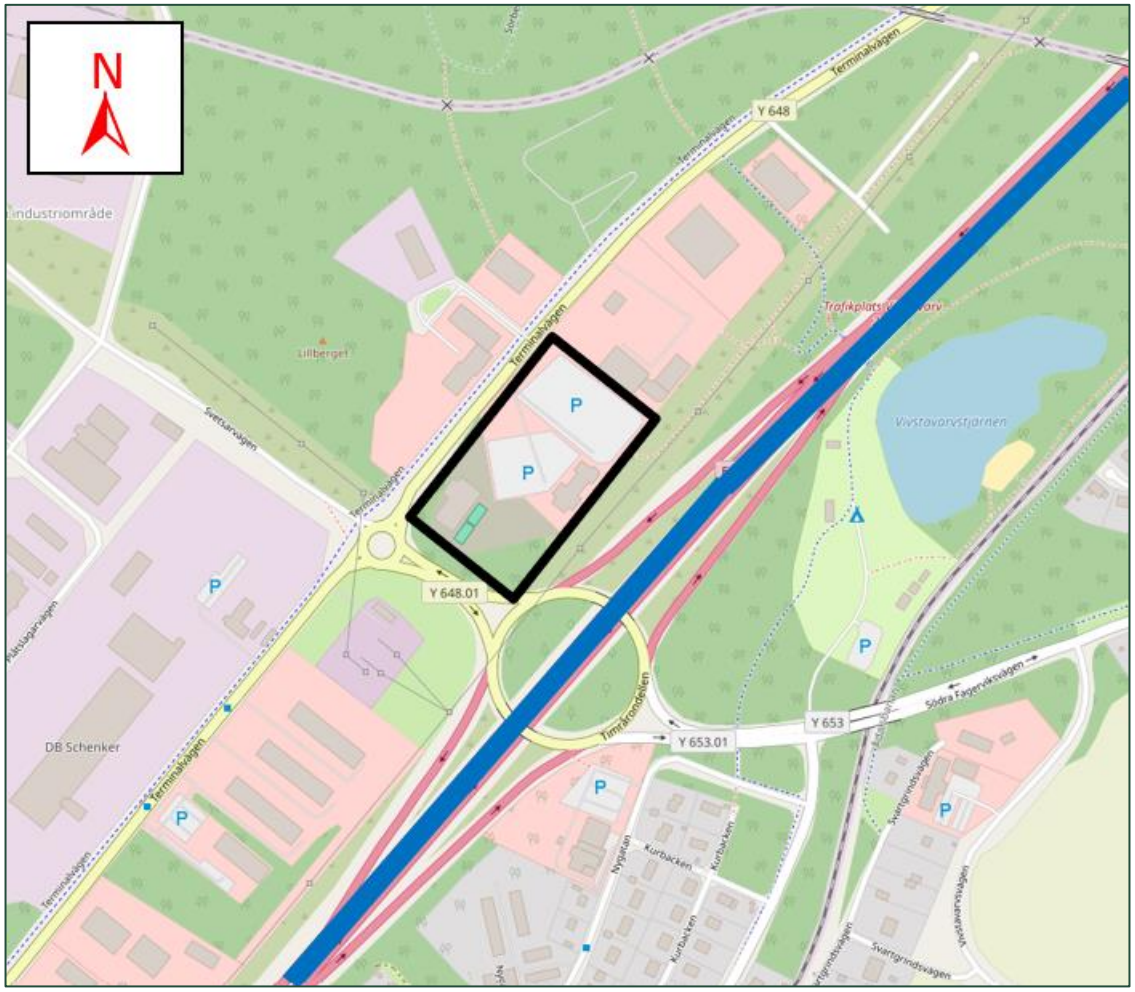
Markanvändning	Känslighet
Centrum (ej hotell)	Normalkänslig
Centrum (hotell)	Känslig
Drivmedel	Mindre känslig
Verksamheter	Mindre känslig

4.2 Riskobjekt

I utredningen beaktas två riskobjekt: E4 samt en möjlig etablering av drivmedelsförsäljning inom planområdet.

4.2.1 E4

E4 sträcker sig från Torneå i Finland till Helsingborg och passerar, som närmast, cirka 75 meter sydost om det aktuella planområdet. Vägsträckan i höjd med planområdet utgör en motorväg med fyra körfält och har en hastighetsbegränsning på 110 km/h. E4 utgör även en primär transportled för farligt gods. I Figur 4-4 visas E4:s sträckning i förhållande till planområdet.



Figur 4-4. Riskobjektet E4 illustreras med blå linje. Det ungefärliga planområdet är markerat i svart.

4.2.2 Drivmedelsstation

Markanvändningen drivmedel (G) avser områden för hantering och försäljning av drivmedel och kompletterande handel och service i mindre omfattning och medges för hela planområdet.

Drivmedelsförsäljning kan omfatta ett flertal typer av drivmedel, såsom bensin, diesel och fordonsgas. Om en drivmedelsstation etableras inom planområdet kan verksamheten således antas medföra en hantering och lagring av brandfarliga vätskor och/eller gaser. Denna typ av hantering kan ge upphov till risker för omgivningen, inklusive risker kopplade till transporter till och från en sådan framtida försäljning.

I nuläget saknas det underlag avseende vilka drivmedel och dess försäljnings-/ förvaringsvolymer som kan bli aktuella.

4.3 Identifiering av zon

Som beskrivs i avsnitt 2.5 bygger länsstyrelsernas (Gävleborg och Västernorrland) vägledning på en zonindelning av området inom 150 meter från väg eller järnväg där

farligt gods transporteras. Zonindelningen baseras på den föreslagna markanvändningen, aktuell transportled samt avståndet till transportleden.

Utifrån vägledningen klassas E4 som en stor väg, och planområdet ligger som närmast cirka 75 meter från vägen. Markanvändningen inom planområdet varierar i känslighet, från mindre känslig till känslig.

Sammantaget innebär dessa förutsättningar att planområdet omfattar både gul och grön zon:

- Inom 100 meter från E4 uppfylls kriterierna för gul zon med hänsyn till den markanvändning som bedöms som känslig, det vill säga centrum med avseende på hotellverksamhet.
- Bortom 100 meter uppfylls kriterierna för grön zon.
- För normalkänslig och mindre känslig markanvändning uppfylls kriterierna för grön zon inom hela planområdet.

Den gula zonen innebär, enligt vägledningen, att risknivån kan reduceras till en acceptabel nivå genom en kvantitativ riskanalys och riskreducerande åtgärder. Det befintliga värdshuset, som planeras att användas för hotell, ligger inom 100 meter från E4.

5 Riskinventering

Nedan presenteras aktuella olyckstyper som kan komma att påverka planområdet.

5.1 Olycka med farligt gods

Gods som har potential att skada människor, egendom eller miljö vid felaktig hantering eller olycka under transport går under begreppet farligt gods. Farligt gods som transporteras på väg kategoriseras i ADR-klasser, som beskriver godsets egenskaper och risker[15]:

- Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål
    - Klass 1.1 – Ämnen och föremål som har en risk för massexplosion
    - Klass 1.2 – Ämnen och föremål som har en risk för splitter men inte en risk för massexplosion
    - Klass 1.3 – Ämnen och artiklar med risk för brand och antingen en mindre risk för explosion eller en mindre risk för splitter, eller båda, men inte en risk för massexplosion
    - Klass 1.4 – Ämnen och föremål som endast utgör en liten risk för explosion vid antändning eller initiering under transport
    - Klass 1.5 – Mycket okänsliga ämnen med risk för massexplosion som är så okänsliga att det finns mycket liten sannolikhet för initiering eller övergång från brand till detonation under normala transportförhållanden
    - Klass 1.6 - Extremt okänsliga föremål som inte har någon risk för massexplosion
- Klass 2 – Gaser
    - Klass 2.1 – Brandfarliga gaser
    - Klass 2.2 – Icke brandfarliga och icke giftiga gaser
    - Klass 2.3 – Giftiga gaser
- Klass 3 – Brandfarliga vätskor
- Klass 4 – Brandfarliga fasta ämnen
    - Klass 4.1 – Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen
    - Klass 4.2 – Självantändande ämnen
    - Klass 4.3 – Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
- Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider
    - Klass 5.1 – Oxiderande ämnen
    - Klass 5.2 – Organiska peroxider
- Klass 6 – Giftiga och smittsamma ämnen
    - Klass 6.1 – Giftiga ämnen
    - Klass 6.2 – Smittsamma ämnen
- Klass 7 – Radioaktiva ämnen

[15] I *lagen (2006:263) om transport av farligt gods* och tillhörande förordning regleras aspekter kopplat till förberedelse inför och utförande av transporter av farligt gods med syftet att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Dessa aspekter berörs inte i denna utredning.

- Klass 8 – Frätande ämnen
- Klass 9 – Övriga farliga ämnen och föremål

Utifrån lastbilsstatistik från myndigheten Trafikanalys [8] för perioden mellan 2015 och 2024, kan konstateras att ”Klass 3 – Brandfarliga vätskor” är den absolut vanligaste klassen som förekommer på svenska vägar och utgör ungefär hälften av alla transporter med farligt gods. Därefter följer ”Klass 2.2 – Icke brandfarliga och icke giftiga gaser” och ”Klass 8 – Frätande ämnen”. Övriga klasser är mindre vanligt förekommande.

På E4 förväntas transporter av farligt gods i samtliga klasser. Hur stor andel som respektive klass förväntas utgöra av det totala antalet godstransporter på den aktuella delen av E4 beskrivs i avsnitt 6.

Händelseförloppet vid en olycka med farligt gods beror på vilken klass av farligt gods som är inblandat i den aktuella olyckan. Följande delkapitel beskriver hur de olika klasserna av farligt gods kan komma att påverka det aktuella planområdet vid en olycka. Olycksscenarier som förväntas påverka planområdet beaktas i beräkningarna.

5.1.1 Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål

Explosiva ämnen och föremål innehåller stora mängder energi som kan orsaka en explosion om energin släpps fri. Explosiva ämnen och föremål delas in i sex underklasser, och det är primärt ”Underklass 1.1 – Ämnen och föremål med risk för massexplosion” som har ett konsekvensområde som är så pass utbrett att det bedöms kunna medföra påverkan på människor som befinner sig utanför olycksplatsens närområde.

Varor som tillhör Underklass 1.1 motsvarar varor där i princip hela lasten påverkas samtidigt vid en explosion. Risk för explosion föreligger vid en brand i närheten av dessa varor eller vid en kraftfull sammanstötning där varorna kastas omkull. Skadorna på människor vid en explosion orsakas främst av explosionens tryckvågsutredning, där påverkan kan vara både direkt och indirekt. Indirekt påverkan handlar om att en explosion kan leda till att byggnader kollapsar, vilket i sin tur kan döda personer som befinner sig i byggnaderna. Eftersom konsekvensområdet vid en olycka med explosiva ämnen och föremål kan bli mycket stort inkluderas scenarier för sådana olyckor i riskanalysen.

5.1.2 Klass 2 – Gaser

Klass 2 delas in i tre underklasser: brandfarliga gaser, icke brandfarliga och icke giftiga gaser, och giftiga gaser.

5.1.2.1 Klass 2.1 – Brandfarliga gaser

Brandfarliga gaser kan vid rumstemperatur bilda en antändbar gasblandning med luft. Exempel på brandfarlig gas är propan (gasol) som utgör en stor andel av transporterna med brandfarlig gas.

Vid en olycka där brandfarlig gas antänds kan konsekvenserna sträcka sig långt från olycksplatsen. Därför inkluderas denna typ av olyckor i riskanalysen. En olycka med brandfarlig gas kan leda till någon av följande händelser:

- jetbrand
- gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion
- BLEVE (boiling liquid expanding vapor explosion).

Jetbrand
En jetbrand uppstår då gas, som strömmar ut genom ett hål i en tank, antänds och bildar en jetflamma. Flammans längd påverkas bland annat av hålets storlek och behållarens tryck [9]. En jetbrand kan orsaka skador på människor genom värmestrålning.

Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion
Om brännbar gas som läcker ur en tank inte antänds omedelbart kan det uppstå ett brännbart gasmoln. Antändning av det brännbara gasmolnet kan leda till en gasmolnsbrand och i vissa fall gasmolnsexplosion. Enbart gasmolnsbrand är det vanligaste utfallet och kännetecknas av en lägre förbränningshastighet som inte genererar någon tryckvåg. En gasmolnsbrand kan orsaka skador på människor genom värmestrålning.

Vid en gasmolnsexplosion har delar av eller hela gasmolnet förutsättningar för att förbränningshastigheten ska bli så hög att en tryckvåg genereras. Explosionen blir i de allra flesta fallen av typen deflagration, vilket betyder att flamfronten rör sig betydligt långsammare än ljudets hastighet och har en svagare tryckvåg jämfört med en detonation. För att en gasmolnsexplosion ska kunna uppstå krävs rätt blandningsförhållande mellan den brännbara gasen och luft. I de flesta fall krävs även att antändning sker i en miljö med många hinder, eller i ett delvis slutet utrymme, som resulterar i en mer turbulent förbränning. En gasmolnsexplosion kan orsaka skador på människor genom värmestrålning och övertryck från tryckvågen.

BLEVE
BLEVE kan inträffa om en tank med kondenserad brandfarlig gas påverkas utifrån av en brand, exempelvis om ett läckage från en närliggande tank antänds. Värmestrålningen från branden gör att temperaturen i tanken höjs och den kondenserade gasen börjar förångas. Förångningen leder till en tryckökning i tanken som till slut rämnar. Innehållet i tanken övergår då helt i gasfas, expanderar och antänds av den yttre branden. Vid antändningen bildas ett eldklot med stor diameter som avger en intensiv värmestrålning och tryckvåg som kan skada människor.

5.1.2.2 Klass 2.2 – Icke brandfarliga och icke giftiga gaser

Ämnen i Klass 2.2 är varken brandfarliga eller giftiga och utsläpp av dessa gaser påverkar inte människor som vistas i närheten. Det kan däremot inte uteslutas att människor påverkas av tryckutbredning eller splitterskador vid en så kallad kall BLEVE som involverar ämnen i klass 2.2. Risken för dödsfall i samband med tryckutbredning bedöms dock vara försumbar bortanför den omedelbara närheten till olycksplatsen [10]. Splitterskador förväntas enbart i mycket begränsad utsträckning medföra dödsfall.

Sammanfattningsvis bedöms påverkan på riskbilden från ämnen i klass 2.2 vara försumbar. Ämnen i Klass 2.2 beaktas därmed inte i riskanalysen.

5.1.2.3 Klass 2.3 – Giftiga gaser

Giftiga gaser kan ha en toxisk effekt på människor. Exempel på giftiga gaser är ammoniak, klor och svaveldioxid.

Vid en olycka med läckage av giftig gas kan ett moln av giftig gas spridas och orsaka allvarliga skador eller dödsfall bland människor hundratals meter från olycksplatsen. Olyckor med giftiga gaser inkluderas därför i riskanalysen. Spridningen är beroende av vindriktning och vindstyrka.

Två giftiga gaser som vanligtvis inkluderas i riskutredningar är ammoniak och klor. Både ammoniak och klor transporteras tryckkondenserade, vilket innebär att det vid läckage sker en kraftig förångning av gasen. Båda gaserna är mycket giftiga och kan vara livsfarliga vid inandning.

Ammoniak
När ammoniak förångas till gas och bildar ett gasmoln finns det kvar små droppar eller aerosoler av vätskeformig ammoniak i gasmolnet. Därför uppträder gasmolnet inledningsvis som en tung gas. I stället för att spridas uppåt, som gasmoln av lätta gaser vanligtvis gör, så sprids gasen inledningsvis i sidled längs marken. När luft blandas in efter hand och de sista dropparna av ammoniak också blir till gas så sjunker gasmolnets densitet och gasmolnet med ammoniak sprids även i höjdled. Beroende på hur mycket gas som läcker ut så kan riskområdet vara allt från några hundra meter upp till några kilometer.

Klor
Klor är en tung gas och sprids därför främst i sidled längs marken. När mer luft har blandats in i gasmolnet så kan den även spridas i höjdled. Eftersom klor är giftigare än ammoniak så kan riskområdet bli ännu större än för ammoniak och sträcka sig över en mil.

5.1.3 Klass 3 – Brandfarliga vätskor

Brandfarliga vätskor har en flampunkt på högst 100 ºC. Exempel på brandfarliga vätskor är bensin, eldningsolja, alkoholer och många lösningsmedel.

En möjlig olycka med brandfarlig vätska är ett läckage som antänds. Beroende på den brandfarliga vätskans egenskaper kan antändningen ske antingen i form av direkt antändning vilket medför pölbrand, eller fördröjd antändning av förångad vätska vilket medför gasmolnsbrand och potentiellt gasmolnsexplosion. En pölbrand kan påverka människor direkt genom strålning eller genom giftiga brandgaser. Vid en gasmolnsexplosion kan människor utöver detta även påverkas av explosionsövertryck. Värmestrålningen som avges kan också orsaka en större brand i en byggnad där människor befinner sig. Värmestrålningen kan påverka människor inom ett avstånd i storleksordningen tiotals meter från olycksplatsen. Avståndet beror på typen och mängden vätska som läcker ut. Eftersom pölbränder kan orsaka konsekvenser utanför olycksplatsen inkluderas denna typ av olycka i riskanalysen.

5.1.4 Klass 4 – Brandfarliga fasta ämnen

Brandfarliga fasta ämnen är bland annat tändstickor och metallpulver, självantändande ämnen (till exempel kol och fiskmjöl), samt ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten.

Vid en olycka kan brandfarliga fasta ämnen antändas. Konsekvenserna orsakas av strålning och giftig rök från branden. Eftersom dessa ämnen transporteras i fast form sker ingen eller endast mycket begränsad spridning i samband med en olycka. Detta innebär att konsekvenserna begränsas till olycksplatsens direkta närområde. Därför inkluderas inte olyckor med brandfarliga fasta ämnen i riskanalysen.

5.1.5 Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider

Klass 5 delas in i två underklasser: oxiderande ämnen och organiska peroxider.

5.1.5.1 Klass 5.1 – Oxiderande ämnen

Oxiderande ämnen är inte nödvändigtvis brännbara i sig själva men kan orsaka eller bidra till förbränning av andra ämnen. Exempel på oxiderande ämnen är väteperoxid, natriumklorat och ammoniumnitrat.

Vid en olycka med oxiderande ämnen som utsätts för en brand kommer brandens intensitet att öka, med risk för ett explosionsartat brandförlopp. Dessutom sönderfaller vissa oxiderande ämnen våldsamt vid upphettning, och om de kommer i kontakt med brännbara vätskor eller annat brännbart material så kan de avge mycket värme. Värmen som avges kan lätt orsaka antändning som ibland blir explosionsartad [11]. Konsekvenserna av denna typ av olyckor liknar konsekvenserna från pölbränder och explosioner; de kan orsaka allvarliga konsekvenser på avstånd som sträcker sig bortom olycksplatsen. Olyckor med oxiderande ämnen inkluderas därför i riskanalysen.

5.1.5.2 Klass 5.2 – Organiska peroxider

Organiska peroxider är instabila ämnen som kan reagera spontant och ge kraftig värmeutveckling. Exempel på organiska peroxider är bensoylperoxid och perättiksyra.

Vid en olycka med organiska peroxider kan ämnet reagera spontant och avge värme (exotermt sönderfall). Detta sönderfall kan orsakas av värme, kontakt med föroreningar, friktion eller stötar och kan inträffa vid en trafikolycka. Sönderfallshastigheten ökar med temperaturen och för flera ämnen kan sönderfallet börja redan under rumstemperatur. Det behöver alltså inte brinna för att sönderfallet ska börja. Sönderfallet kan ske explosionsartat och om ämnet börjar brinna kan branden bli mycket kraftig [12]. Konsekvenserna av denna typ av olyckor liknar konsekvenserna från pölbränder och explosioner; de kan orsaka allvarliga konsekvenser på avstånd som sträcker sig bortom olycksplatsen. Olyckor med oxiderande ämnen inkluderas därför i riskanalysen.

5.1.6 Klass 6 – Giftiga ämnen och smittsamma ämnen

Klass 6 delas in i två underklasser: giftiga ämnen och smittsamma ämnen.

5.1.6.1 Klass 6.1 – Giftiga ämnen

Giftiga ämnen kan i små mängder och med kort exponering orsaka skador eller dödsfall bland människor vid inandning, absorption eller förtäring. Exempel på giftiga ämnen är arsenik, kloroform och cyanid.

Det krävs fysisk kontakt med ämnena för att bli skadad och vid en olycka med giftiga ämnen begränsas därmed konsekvensområdet ofta till olycksplatsens absoluta närhet. Därför inkluderas giftiga ämnen inte i riskanalysen.

5.1.6.2 Klass 6.2 – Smittsamma ämnen

Smittsamma ämnen innehåller mikroorganismer (patogener) som kan orsaka sjukdom, bestående skada eller dödsfall. Exempel på smittsamma ämnen är biologiska produkter, kulturer, medicinskt och kliniskt avfall.

Det krävs fysisk kontakt med ämnena för att bli skadad och vid en olycka med smittsamma ämnen begränsas därmed konsekvensområdet ofta till olycksplatsens absoluta närhet. Därför inkluderas smittsamma ämnen inte i riskanalysen.

5.1.7 Klass 7 – Radioaktiva ämnen

Radioaktiva ämnen innehåller atomer med instabil kärna som sönderfaller och avger radioaktiv strålning. Radioaktivt material innehåller radioaktiva ämnen och exempel på detta är densitetsmätare, produkter för utarmat uran och brandsläckningssystem [13].

Konsekvenserna av olyckor med radioaktiva ämnen är oftast väldigt begränsade till olycksplatsens närområde. Men om stora mängder transporteras kan konsekvenserna bli större. Det kan till exempel vara vid transport av kärnavfall. Transporter av radioaktiva ämnen omgärdas av stor säkerhet och flera försiktighetsåtgärder. Därför bedöms sannolikheten för en olycka med radioaktiva ämnen vara mycket låg. Olyckor med radioaktiva ämnen inkluderas därmed inte i riskanalysen.

5.1.8 Klass 8 – Frätande ämnen

Frätande ämnen orsakar bestående skador på huden. Exempel på frätande ämnen är formaldehyd, saltsyra, jod, metakrylsyra, salpetersyra och svavelsyra [14]. Frätande ämnen kan till exempel finnas i batterier.

Det krävs fysisk kontakt med ämnena för att bli skadad och vid en olycka med frätande ämnen begränsas därmed konsekvensområdet ofta till olycksplatsens absoluta närhet. Därför inkluderas frätande ämnen inte i riskanalysen.

5.1.9 Klass 9 – Övriga farliga ämnen och föremål

I klassen ”Övriga farliga ämnen och föremål” finns ämnen och föremål som utgör fara men som inte omfattas av övriga klasser. Det kan exempelvis handla om miljöfarliga ämnen, fint damm som är farligt att andas in (till exempel asbest), livräddningsutrustning som innehåller farligt ämne eller är självuppblåsande och litiumbatterier [15].

I samband med en olycka förväntas ingen spridning av de farliga ämnena och föremålen. Konsekvenserna begränsas till olycksplatsens närområde och beaktas därmed inte i denna typ av ämnen och föremål i riskanalysen.

5.2 Olycka på drivmedelsstation

Vid en drivmedelsstation förekommer hantering och lagring av brandfarliga vätskor och/eller gaser, vilket även medför transporter av farligt gods till planområdet. Om drivmedelsförsäljning etableras inom planområdet blir såväl både hanteringen och lagringen som den vägsträcka där drivmedelstransporter sker relevanta riskobjekt att beakta.

5.2.1 Farliga ämnen

Händelseförloppet vid en olycka på en drivmedelsstation beror på vilket farligt ämne som är inblandat i den aktuella olyckan. I nuläget saknas det underlag avseende vilka drivmedel som kan bli aktuella.

5.2.1.1 Brandfarlig vätska (Klass 3)

Vid en drivmedelsstation kan brandfarliga vätskor såsom bensin, diesel och etanol hanteras. Dessa vätskor skiljer sig åt avseende flampunkt och därmed vilka typer av antändningsförlopp som kan uppstå vid en olycka. Nedan följer en översikt över respektive ämnes egenskaper.

Bensin
Bensin har en flampunkt på -40 till -30 ºC. Aktuella antändningsrisker för bensin inkluderar därför både pölbrand, gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion.

Diesel
Diesel har en flampunkt på över 60 ºC. Aktuella antändningsrisker för bensin är därför enbart pölbrand.

Etanol
Etanol har en flampunkt på 13 ºC. Aktuella antändningsrisker för etanol inkluderar därför både pölbrand, gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion.

Möjliga händelseförlopp vid en olycka med brandfarlig vätska, samt hur dessa kan påverka omgivningen beskrivs närmare i avsnitt 5.1.3.

5.2.1.2 Brandfarliga gaser (Klass 2.1)

Drivmedelsförsäljning kan även inbegripa gasformiga bränslen såsom fordonsgas[16], vätgas och motorgas[17].

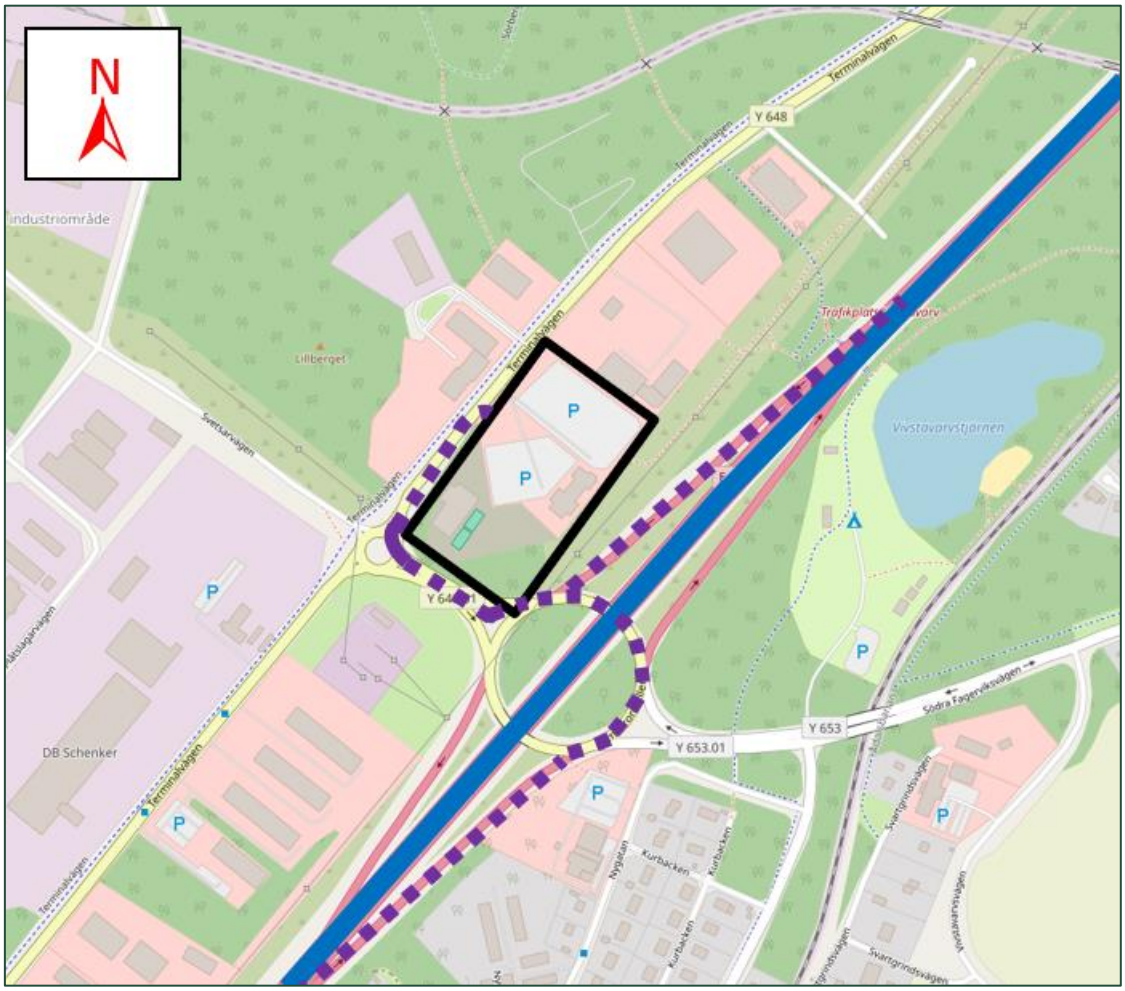
Möjliga händelseförlopp vid en olycka med brandfarlig gas, samt hur dessa kan påverka omgivningen beskrivs närmare i avsnitt 5.1.2.1.

[16] Kan bestå av biogas, naturgas eller en kombination.
[17] Avser gasol och är mindre vanligt i Sverige [1].

5.2.2 Transportvägar för drivmedelstransporter

Drivmedelstransporter kan antas komma från E4 som utgör primär transportled för farligt gods. I samband med tankning kan tankfordonen antas köra in på fastigheten via Terminalvägen, se uppskattad färdväg i Figur 5-1. Tankfordonen kan sedan antas köra tillbaka till E4 via motsvarande väg.

På Terminalvägen är hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen och vägen utgör inte en rekommenderad transportled för farligt gods. Det förväntas därför inte förekomma några andra transporter med farligt gods på vägen, utöver de drivmedelstransporter som kan tillkomma till och från en drivmedelsstation. Ett sådant tillskott av transporter antas inte innebära att Terminalvägen blir en utpekad transportled för farligt gods. Vidare antas det att avfarten från E4 inte kommer att bli utpekad som en rekommenderad transportled för farligt gods även om en drivmedelsstation etableras inom planområdet. Antagandet grundas i att ingen av det omgivande vägarna utgör en sådan utpekad transportled.



Figur 5-1. Uppskattad färdväg för drivmedelstransporter om drivmedelsförsäljning etableras inom planområdet (lila, streckad linje) i förhållande till det ungefärliga planområdet för fastigheten Vivstamon 1:17 (svart markering) och E4 (blå linje).

5.3 Sammanfattning av aktuella olyckstyper

Utifrån riskinventeringen beaktas följande olyckstyper i riskanalysen:

- Olycka med farligt gods
    - Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål
        - Massexplosion
    - Klass 2.1 – Brandfarlig gas
        - Jetbrand
        - Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion
        - BLEVE
    - Klass 2.3 – Giftig gas
        - Spridning av giftig gas
    - Klass 3 – Brandfarlig vätska
        - Pölbrand
        - Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion
    - Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider
        - Massexplosion
        - Pölbrand
- Olycka på drivmedelsstation
    - Olycka med brandfarlig vätska: pölbrand, gasmolnsbrand/-explosion
    - Olycka med brandfarlig gas: jetbrand, gasmolnsbrand/-explosion och BLEVE.

I beräkningsbilagan redogörs för frekvens- och konsekvensberäkningar för ovanstående olyckstyper kopplade till transporter av farligt gods. Olyckstyper på drivmedelsstation behandlas kvalitativt i denna rapport.

6 Riskanalys

I detta kapitel presenteras riskanalysen i två delar: den kvantitativa analysen av olyckor med farligt gods på E4 samt den kvalitativa analysen av olyckor vid en tillkommande drivmedelsstation.

6.1 Kvantitativ analys – olycka med farligt gods på E4

Detta avsnitt är indelat i tre delar: förutsättningar för beräkningarna, analysens resultat avseende individrisk samt analysens resultat avseende samhällsrisk. Resultaten redovisas för år 2050 och resultatet jämförs med kriterier för riskvärdering. För detaljer med avseende på beräkningsmetodik hänvisas till riskutredningens beräkningsbilaga.

6.1.1 Förutsättningar för beräkningar

Individ- och samhällsrisk beräknas med hjälp av datorprogrammet Riskcurves. För beräkningarna behövs olika indata, till exempel väderförhållanden, personbelastning, och frekvens för olika olycksscenarier. För att ta fram frekvensen för olika olycksscenarier behövs bland annat indata för trafikmängd och fördelning av farligt gods. I Riskcurves behövs även parametrar som beskriver omgivningen. För omgivningsparametrarna finns olika standardvärden i Riskcurves som används i denna riskutredning.

Detta avsnitt redovisar översiktligt viktiga indataparametrar och vilka antaganden som har gjorts. En mer detaljerad beskrivning av samtliga indata och antaganden finns i beräkningsbilagan. I beräkningsbilagan redovisas även hur frekvens- och konsekvensberäkningarna görs.

6.1.1.1 Väderförhållanden

Väderförhållanden i form av vindriktning, vindhastighet och stabilitetsklass påverkar hur långt och i vilken riktning ett gasmoln sprids och hur snabbt det späds ut. I beräkningarna representeras de förväntade väderscenarierna av tre kombinationer av vindhastighet och stabilitetsklass samt tolv vindriktningar. Dessa parametrar kombineras systematiskt och skapar ett antal väderscenarier. Hur vanligt förekommande varje scenario är beräknas utifrån statistik för historisk vindhastighet, vindriktning och stabilitetsklasser. Statistiken är hämtad från mätstation Sundsvall-Timrå Flygplats som är den aktiva väderstation som ligger närmast planområdet.

Prognoser av det framtida klimatet ger inga tydliga indikationer på hur vinden kommer att påverkas av klimatförändringarna och det kan inte påvisas att de senaste svåra stormarna i Sverige beror på den globala uppvärmningen [16]. Därmed bedöms historisk statistik avseende väderförhållanden vara representativa även för framtiden.

6.1.1.2 Personbelastning

För att beräkna samhällsrisken behöver det uppskattas hur många människor som vistas inom det område där det finns risk att omkomma av en olycka med farligt gods

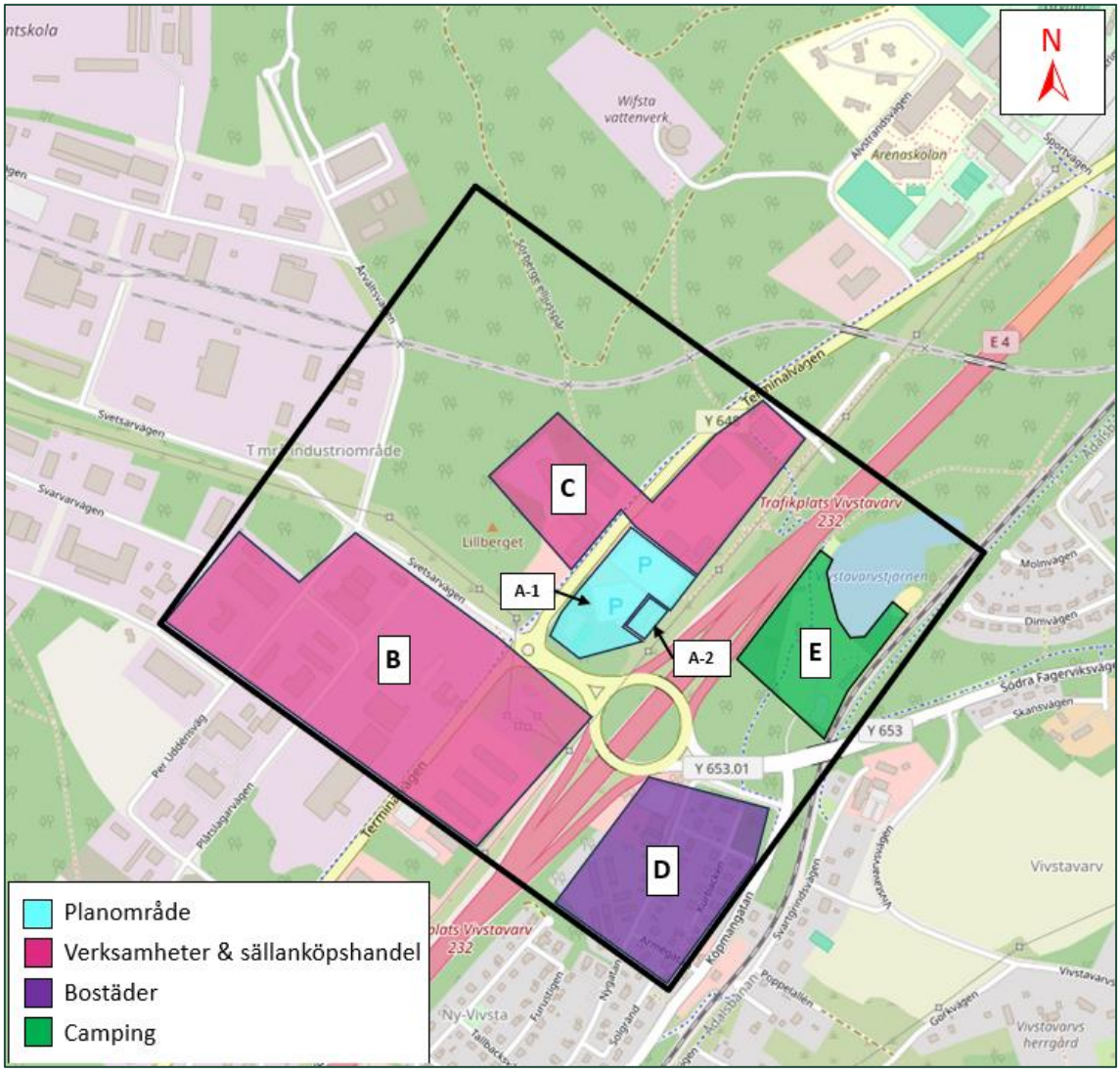
på E4. Området behöver vara tillräckligt stort i förhållande till den potentiella utbredningen av konsekvenser för olyckorna som studeras. Om området är för litet så kommer risken att underskattas. Utifrån den praxis som har etablerats i denna typ av riskutredningar används ett kvadratiskt område som är en kvadratkilometer stort och det antal människor som förväntas befinna sig i detta område. Planområdet placeras i centrum av detta större område.

Personbelastningen uppskattas utifrån fastställda detaljplaner och planerad bebyggelse inom aktuellt planområde samt schablonvärden för olika typ av markanvändning. I beräkningsprogrammet Riskcurves placeras befolkningen ut i så kallade befolkningspolygoner, se Figur 6-1. Utöver planområdet beaktas fyra områden i anslutning till planområdet som ingår i det kvadratiska området på en kvadratkilometer. Enbart områden där människor förväntas vistas stadigvarande[18] inkluderas. För befolkningen inom varje befolkningspolygon ansätts värden för ett antal parametrar, för att beskriva hur ofta det förväntas att människorna vistas inom området. Dessa parametrar innefattar:

- antalet personer i området under dagtid respektive nattetid
- andel personer inomhus under dagtid respektive nattetid
- nyttjandegrad (hur många dagar per år ett visst område används).

Personbelastningen redovisas för utvecklingsalternativet, det vill säga förväntad personbelastning inom området till följd av planförslaget. För mer ingående beskrivning av personbelastningen hänvisas till riskutredningens beräkningsbilaga. I Tabell 6-1 specificeras markanvändning enligt ny detaljplan.

[18] I risksammanhang definieras ”stadigvarande vistelse” ofta som en typ av markanvändning där människor uppmuntras till att befinna sig mer än bara en kort stund. Denna definition används också i denna rapport. Länsstyrelsen Skåne ger följande exempel på markanvändning som *inte* uppmuntrar till stadigvarande vistelse: parkering (P), trafik (T), odling (L), friluftsområde (till exempel motionsspår) (N) och tekniska anläggningar (E) [21]. Stadigvarande vistelse ska alltså inte ses som ett motsatsbegrepp till markanvändningen "tillfällig vistelse” (O) som avser exempelvis tillfällig övernattning och konferensanläggningar.



Figur 6-1. Indelning av område utifrån markanvändning för utvecklingsalternativet.

Tabell 6-1. Specificering av användning enligt ny detaljplan.

Område	Markanvändning utvecklingsalternativ	Kommentar om personbelastning
A-1	Centrum, drivmedel och verksamheter, ej skolverksamhet.	Personbelastningen uppskattas utifrån schablonvärden för centrum, handel och kontor.
A-2	Centrum (hotellverksamhet)	Personbelastningen uppskattas utifrån antaganden om kapaciteten i den befintliga byggnaden, inkluderande bedömt antal gäster och personal.
B	Verksamheter & sällanköpshandel	Personbelastningen uppskattas utifrån schablonvärden för industriområden
C	Verksamheter & sällanköpshandel	Personbelastningen uppskattas utifrån schablonvärden för industriområden
D	Bostäder	Personbelastningen uppskattas utifrån statistik för området från SCB
E	Camping	Personbelastningen uppskattas utifrån information om tillgängliga platser från Vivstavarvtjärns campings hemsida.

6.1.1.3 Trafikmängd

Trafikmängden påverkar hur ofta olyckor förväntas inträffa (frekvensen) och påverkar både individ- och samhällsrisken.

I beräkningarna används prognostiserade trafikuppgifter för år 2050 för den aktuella vägsträckan. De trafikmängder som används i beräkningarna presenteras i Tabell 6-2. Trafikmängden avser transporter för båda riktningarna på vägen och uttrycks som årsdygnstrafik. Årsdygnstrafik är ett mått på det genomsnittliga trafikflödet per dygn, baserat på antalet fordon per dygn under ett helt år. Årsdygnstrafik för både total trafik och tung trafik används i beräkningarna. Uppgifterna hämtas från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta [17] och för att beräkna den förväntade årsdygnstrafiken för år 2050 tillämpas Trafikverkets trafikutvecklingstal [18].

Myndigheten Trafikanalys presenterar statistik för ett antal olika parametrar som kan användas för att beräkna hur stor andel av alla godstransporter som utgörs av farligt gods, däribland totalt antal körda kilometer, antal transporter, transportarbete och transporterad godsmängd. Av dessa bedöms antal körda kilometrar vara mest relevant för att uppskatta hur stor andel av förbikörande godstransporter som utgörs av farligt gods. Av alla inrikes godstransporter utgjorde farligt gods, mellan år 2015 och 2024, i snitt 2,5 procent av totalt antal körda kilometer tung trafik på väg. Eftersom antalet transporter av farligt gods kan variera i stor utsträckning mellan olika vägar behöver det tas höjd för att andelen farligt gods kan vara högre på den aktuella vägsträckan jämfört med det nationella snittet. I beräkningarna utgås det därför från att andelen farligt gods på den aktuella vägsträckan är 50 procent större än det nationella snittet för perioden mellan 2015 och 2024. Detta innebär att antalet farligt godstransporter antas utgöra 3,8 procent av antalet gods-transporter som passerar förbi området.

Tabell 6-2. Årsdygnstrafik för olika trafikslag för E4 år 2050.

Trafiktyp	Årsdygnstrafik
Total trafik	19 817
Tung trafik	4 212
Farligt gods	158

6.1.1.4 Fördelning av farligt gods

För att kunna beräkna individ- och samhällsrisken för olika typer av farligt gods-olyckor behövs frekvensen för olycka med respektive klass av farligt gods. Detta beräknas bland annat utifrån förväntad fördelning mellan ADR-klasserna.

I frekvensberäkningarna för trafikolycka på väg utgås det från en fördelning av klasserna som bygger på nationell statistik från myndigheten Trafikanalys [8]. I statistiken anges hur stor andel som respektive klass utgör av totalt transportarbete, total godsmängd, totalt antal transporter och totalt antal körda kilometer av samtliga inrikes godstransporter. Av dessa parametrar bedöms antal körda kilometrar vara mest relevant för att uppskatta hur stor andel av förbikörande godstransporter som utgörs av de olika klasserna. I Tabell 6-3 redovisas en genomsnittlig fördelning av de olika klasserna för perioden mellan 2015 och 2024, som används i beräkningarna.

Tabell 6-3. Fördelning av farligt gods i olika ADR-klasser på väg. Fördelningen är baserad på nationell statistik från myndigheten Trafikanalys för antal körda kilometrar med godstransporter år 2015–2024.

Klass	Fördelning [%]
1	0,67
2.1	7,14
2.2	22,98
2.3	0,10
3	43,47
4	2,26
5	3,55
6	4,41
7	0,11
8	11,37
9	3,95
Totalt	*100*

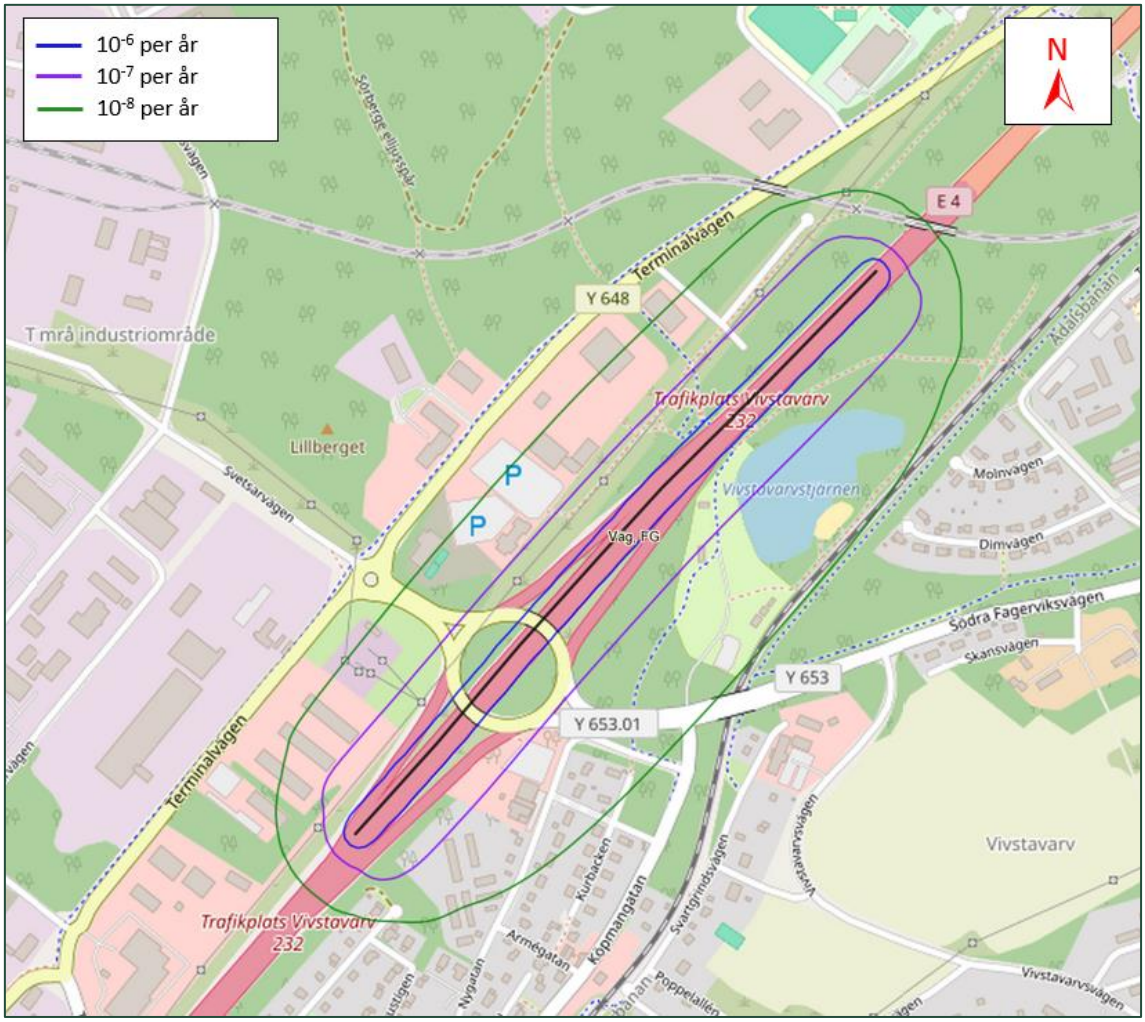
6.1.1.5 Frekvens för olycka med farligt gods

Frekvensen för olycka med farligt gods på väg beräknas i enlighet med den så kallade VTI-metoden som presenteras i *Farligt gods – Riskbedömning vid transport* av före detta Räddningsverket [19]. Metoden analyserar och kvantifierar riskerna med transport av farligt gods mot bakgrund av svenska förhållanden och tar hänsyn till bland annat hastighetsgräns och vägtyp. Frekvensen för en trafikolycka på väg som involverar ett farligt gods-fordon är 2,10E-02 vilket motsvarar en återkomsttid på cirka 48 år.

Att det sker en olycka som involverar farligt gods betyder dock inte nödvändigtvis att det farliga godset sprids utanför tanken och medför allvarliga konsekvenser för omgivningen, exempelvis i form av pölbrand eller explosion. Frekvensen för sådana olycksscenarier beror dels på fördelningen av de olika farligt gods-klasserna i enlighet med avsnitt 6.1.1.4, dels på sannolikheten för en rad händelser, exempelvis läckage och antändning. Sannolikheter för sådana händelser, och frekvenser för varje specifikt olycksscenario, redovisas i beräkningsbilagan.

6.1.2 Resultat - individrisk

Nedan presenteras riskanalysens resultat med avseende på individrisk. Individrisken är oberoende av personbelastning och därför är individrisken samma för den nuvarande markanvändningen och utvecklingsalternativet. I Figur 6-2 illustreras den beräknade individrisken kopplat till E4.

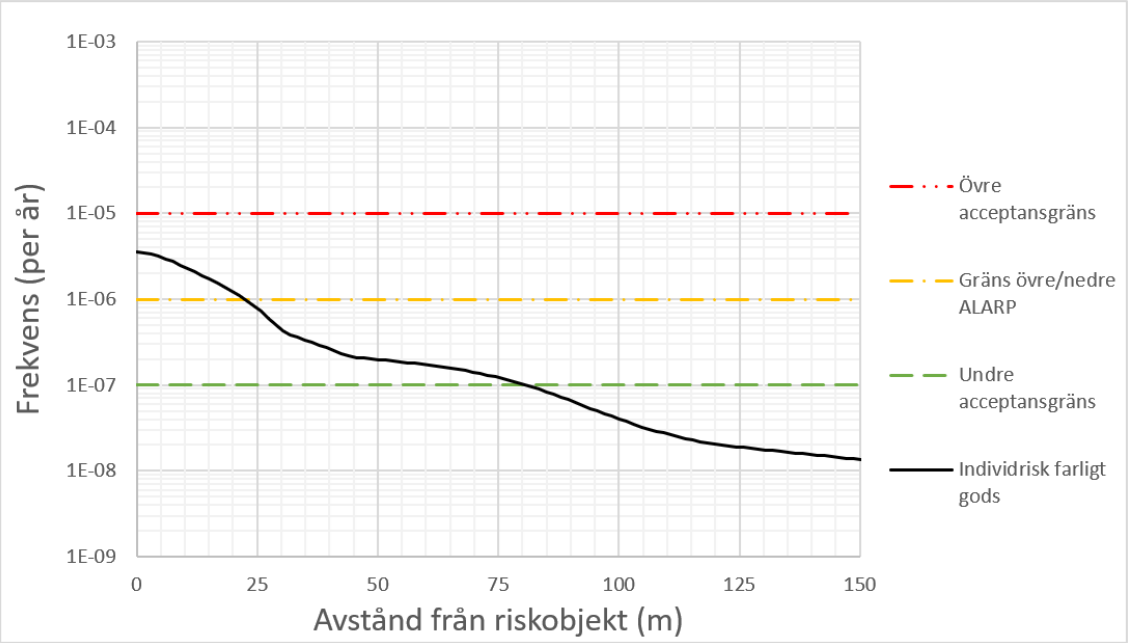


Figur 6-2. Individrisk från transport av farligt gods på den studerade vägsträckan. Lila konturkurva motsvarar individrisknivån 10^{-7}.

Individrisken vid olika avstånd från vägen påverkas bland annat av hur vanliga olika vindriktningar är. Därför kan risknivån vara olika på olika sidor om vägen trots att avståndet är detsamma. I Figur 6-3 presenteras individrisken för den sida av vägen som vetter mot planområdet.

Följande resultat för individrisken för olycka med farlig gods, med avseende på avstånd från E4 till risknivåer, kan utläsas ur Figur 6-3:

- Oacceptabel individrisk förekommer inte på något avstånd från E4.
- Individrisk inom övre ALARP-området förekommer på avstånd kortare än 22 meter från E4.
- Risk inom nedre ALARP-området förekommer på avstånd kortare än 80 meter från E4.
- Risken är tolerabel på avstånd längre än 80 meter från E4.



Figur 6-3. Individrisk på olika avstånd från riskobjekt.

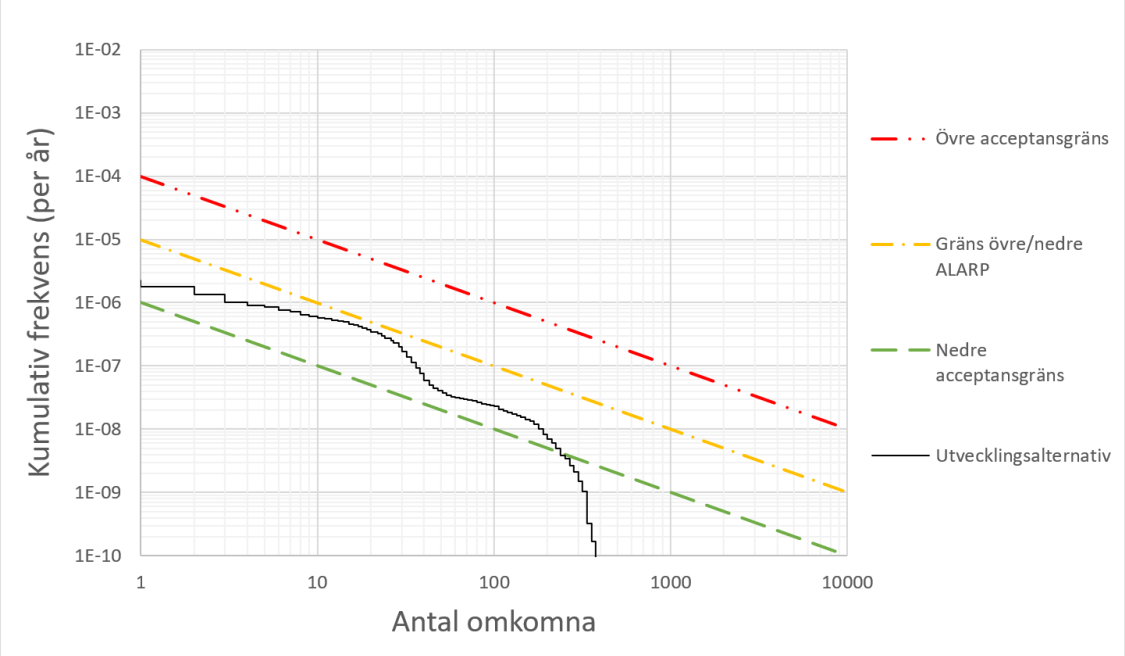
För att få en förståelse för hur riskerna bör hanteras på olika avstånd från vägen studeras vilka klasser med farligt gods som bidrar mest till individrisken på olika avstånd. Pölbrand med brandfarlig vätska bidrar mest till individrisken på korta avstånd. Individriskbidraget från brandfarlig vätska avtar dock snabbt med ökat avstånd och utgör i princip ingen risk på avstånd längre än 40 meter. På avstånd längre än 40 meter bidrar i stället brandfarlig gas mest till individrisken, främst genom risken för jetbrand, gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion. Detta gäller fram till avstånd på drygt 100 meter, där riskbidraget övergår till att huvudsakligen bestå av giftiga gaser, men även av brandfarliga gaser kopplat till risken för BLEVE. Det bör nämnas att de scenarier som bidrar till individrisken på längre avstånd även bidrar till individrisken på kortare avstånd, men att bidraget då utgör en lägre andel av den totala individrisken.

6.1.3 Resultat - samhällsrisk

Nedan presenteras riskanalysens resultat med avseende på samhällsrisk.

I Figur 6-4 illustreras den beräknade samhällsrisken från olyckor på E4 i form av F/N-kurvor för utvecklingsalternativet. Följande resultat för samhällsrisken för utvecklingsalternativet kan utläsas ur Figur 6-4:

- Oacceptabel samhällsrisk förekommer inte.
- Samhällsrisk inom övre ALARP-området förekommer inte.
- Samhällsrisken är inom det nedre ALARP-området för scenarier där 0 till cirka 240 personer förväntas omkomma.
- Samhällsrisken är tolerabel för scenarier där fler än cirka 240 personer förväntas omkomma.



Figur 6-4. Samhällsrisk för olyckor med farligt gods.

Vid analys av respektive scenarios riskbidrag till den totala samhällsrisken kan det konstateras att brandfarlig gas utgör cirka 69 procent av samhällsrisken. Därför bör riskreducerande åtgärder mot dessa skadehändelser prioriteras. I övrigt kommer cirka 14 procent av bidraget till samhällsrisknivån från olyckor med giftig gas, cirka 12 procent från oxiderande ämnen och 5 procent från olyckor med explosiva ämnen. Bidraget från brandfarliga vätskor är marginellt, och motsvarar cirka 0,04 %.

6.2 Kvalitativ analys – olyckor vid drivmedelsstation

I detta avsnitt analyseras relevanta olycksscenarier med avseende på dess frekvens och konsekvens.

6.2.1 Olycksscenarier

Vid en drivmedelsstation kan olycksscenarier delas in i två steg: utsläpp av brandfarlig vätska eller gas och antändning.

6.2.1.1 Utsläppsscenarier

Det finns ett flertal möjliga händelser som kan leda till ett utsläpp av brandfarlig vätska inom drivmedelsstationen eller på vägen i anslutning till stationen, vilka sammanfattas nedan. Inventeringen av scenarier utgår huvudsakligen från RIVM:s *Reference Manual Bevi Risk Assessments,* där det bland annat anges relevanta scenarier för anläggningar med farliga ämnen [20].

6.2.1.1.1 Olycka med tankfordon

Ett utsläpp kan uppstå om ett tankfordon råkar ut för en olycka antingen på vägen till stationen eller inom drivmedelsstationens område. Det kan handla om kollisioner eller skador på tanken som leder till momentana eller kontinuerliga utsläpp. Eftersom tankfordon endast vistas på stationen under korta tidsperioder är sannolikheten för sådana händelser generellt låg, men scenarierna behöver ändå beaktas eftersom utsläppsmängderna potentiellt kan vara stora.

6.2.1.1.2 Olycka vid lossning

Lossning av drivmedel från tankbil till cistern är ett av de mest riskfyllda momenten inom en drivmedelsstation. Läckage kan orsakas av exempelvis otäta kopplingar, slangbrott, handhavandefel eller överfyllning. Trots krav på skyddsåtgärder såsom slangbrottsventiler och överfyllnadsskydd går det inte helt att utesluta att ett okontrollerat utsläpp kan inträffa. Frekvensen påverkas av hur ofta lossning sker på stationen.

6.2.1.1.3 Olycka vid tankning

Vid tankning kan mindre läckage uppstå från pumpmunstycken eller slangar, exempelvis om utrustning skadas eller om kunden kör i väg med handtaget kvar i fordonet. Utrustningen är normalt försedd med tekniska skyddsbarriärer som begränsar omfattningen av läckage och minskar sannolikheten för större utsläpp.

6.2.1.1.4 Utsläpp kopplat till förvaring av drivmedel i vätskeform

Förvaring av drivmedel i vätskeform sker normalt i cisterner under mark, vilket innebär att eventuella läckage inte leder till akuta scenarier som påverkar personer i omgivningen. Risker kopplade till själva förvaringen bedöms därför som begränsade ur ett omgivningsperspektiv.

6.2.1.1.5 Utsläpp kopplat till förvaring av brandfarlig gas

Förvaring av brandfarlig gas kan ge upphov till utsläpp på grund av ventilläckage, skadade behållare eller felaktig hantering. Hanteringen regleras i MSBFS 2020:1, med krav på bland annat placering och skydd för att förhindra vältning och obehörig åtkomst. Förvaring i inhägnad eller container minskar både risken för olyckor och risken för sabotage. Sammantaget bedöms sannolikheten för utsläpp som låg när föreskrifterna följs.

6.2.1.2 Antändning av utsläpp

För att ett utsläpp av brandfarlig vätska eller gas ska medföra konsekvenser gentemot människor i omgivningen krävs även att det sker en antändning. Förångad vätska eller gas kan antända om de kommer i kontakt med en tändkälla, exempelvis heta ytor, statisk elektricitet eller öppna lågor.

I anslutning till drivmedelsstationen bedöms omgivande trafik vara den främsta potentiella tändkällan, eftersom fordon kan bidra med heta ytor eller gnistor vid passerande eller parkering. I övrigt finns det inga tydliga tändkällor i omgivningen som bedöms kunna antända ett utsläpp direkt.

6.2.2 Konsekvenser

Om en brand skulle uppstå inom drivmedelsstationen beror konsekvenserna främst på vilken typ av utsläpp som inträffar och var människor befinner sig i förhållande till händelsen. Konsekvensavståndet, det vill säga det avstånd från utsläppspunkten inom vilket människor riskerar att skadas, varierar mellan olika olyckstyper. För brandfarliga vätskor är konsekvensavstånden vanligtvis relativt begränsade och överskrider sällan omkring 50 meter. Vid hantering av brandfarliga gaser kan konsekvenserna i vissa fall sträcka sig längre, särskilt om större mängder gas släpps ut och antänds. Konsekvensbilden för gas är mer varierad och påverkas av vilken typ av gas som hanteras, hur utsläppet sker och vilka antändningsförhållanden som råder.

6.2.3 Sammantagen risk

Utifrån resonemangen om möjliga olycksscenarier, deras frekvenser och potentiella konsekvenser kan det konstateras att vissa olycksscenarier vid en drivmedelsstation, särskilt vid hantering av gasformiga drivmedel, eller vid drivmedelstransporter på Terminalvägen kan medföra konsekvenser för människor inom planområdet. Särskilt utsatta är personer inom tillkommande hotellverksamhet, eftersom denna typ av markanvändning bedöms som känslig.

Frekvenser för en olycka som medför konsekvenser för människor i omgivningen går inte att bedöma när förutsättningar för drivmedelsstationen inte finns, men de kan generellt antas bli låga utifrån de resonemang som förs i avsnitt 6.2.1.

Genom att placera anläggningsdelar strategiskt kan sannolikheten för att konsekvenser uppstår gentemot människor inom planområdet reduceras. Särskilt för brandfarlig vätska. Brandfarlig gas, som har längre konsekvensavstånd kan potentiellt påverka människor inom planområdet även vid strategisk placering. Det mest centrala är att placera påfyllnadsanslutning så långt bort som möjligt från plats där människor vistas. Som utgångspunkt för den strategiska placeringen av anläggningsdelar kan avstånd enligt MSB:s föreskrifter, som konkretiserar de övergripande kraven från LBE, samt riktlinjerna i MSB:s handbok användas. Dessa beskrivs ovan i avsnitt 2.3 och 2.4.

Gasformiga drivmedel kan medföra längre konsekvensavstånd än flytande drivmedel. Vid en framtida etablering av drivmedelsförsäljning kan det därför finnas behov av att bedöma påverkan på planområdet utifrån den aktuella gasens egenskaper och den planerade förvaringen, när faktiska förutsättningar finns att utgå från. En verksamhet som avser att bedriva drivmedelsförsäljning ska, inom ramen för tillståndsprocessen enligt LBE, ta fram en riskutredning. Riskutredningen ska visa att hanteringen kan ske på ett säkert sätt och hur den påverkar omgivningen, inklusive planområdet.

Om en drivmedelsstation etableras inom planområdet bör det poängteras att detta skulle påverka den individrisk som beräknats för området och som redovisas i avsnitt 6.1.2. Om beräkningarna även hade inkluderat riskbidraget från en drivmedelsstation

skulle den totala individrisken bli högre. De låga frekvenserna som kan antas för olyckor på en drivmedelsstation, i kombination med de redan beräknat låga risknivåerna från E4, förväntas dock inte leda till oacceptabelt höga individrisknivåer.

7 Kvalitativ känslighets- och osäkerhetsanalys

En riskanalys är alltid förknippad med osäkerheter eftersom det handlar om analyser av olyckor som skulle kunna inträffa i framtiden. Det är omöjligt att med säkerhet veta vad som kommer hända, hur ofta det kommer ske och vilka konsekvenserna kommer bli.

Generellt delas osäkerhet upp i två typer av osäkerhet: kunskapsosäkerhet och slumpmässig osäkerhet. Kunskapsosäkerhet handlar om att det saknas information om exempelvis antal transporter av farligt gods. Denna osäkerhet kan i teorin minska om ytterligare information samlas in. Slumpmässig osäkerhet går däremot inte att minska och beror på att vissa saker varierar naturligt, till exempel vindhastighet och åt vilket håll det blåser. Denna riskutredning innehåller betydande osäkerheter av båda sorter men framför allt kunskapsosäkerhet.

För att kunna säga något om dessa osäkerheter används två analyser: osäkerhets- och känslighetsanalys.

Syftet med osäkerhetsanalysen är att visa hur mycket osäkerhet det finns i riskanalysens resultat. Med hjälp av en kvantitativ osäkerhetsanalys kan man till exempel presentera risken som ett intervall i stället för en enda siffra. I denna utredning görs dock en kvalitativ osäkerhetsanalys. I stället för att beräkna ett intervall diskuteras vilka val som har gjorts kring osäkra parametrar och hur konservativa antaganden används i beräkningarna för att ta höjd för osäkerheter i riskanalysen. Det innebär att resultatet hamnar i den del av intervallet som innebär högst risk. Känslighetsanalysen fokuserar på beräkningsmodellerna och hur stor skillnad det hade kunnat bli i riskanalysens resultat om annan indata eller andra beräkningsmodeller hade använts.

7.1 Känslighetsanalys

Syftet med känslighetsanalysen är att visa hur känsligt resultatet är för variationer i indata. I denna riskutrednings känslighetsanalys undersöks hur känsliga resultaten är för variation i fyra parametrar:

- antal transporter av farligt gods
- fördelning av farligt gods
- olycksfrekvens
- personbelastning
- parametrar med påverkan på konsekvensavstånd

7.1.1 Antal transporter av farligt gods

I modellerna som används finns ett linjärt samband mellan risknivån och antalet transporter av farligt gods. Detta innebär att en procentuell förändring av antalet transporter av farligt gods ger motsvarande procentuell förändring av risknivån. Exempelvis medför en ökning av antalet transporter av farligt gods med tio procent att olycksfrekvensen, och därmed individrisken och samhällsrisken, ökar med tio procent.

Genom att förändra andelen farligt gods av total mängd tung trafik förändras risknivån på motsvarande sätt som om antalet transporter ökar, eftersom en ökning av andelen farligt gods innebär en motsvarande ökning i antalet transporter med farligt gods.

7.1.2 Fördelning av farligt gods

Vad gäller fördelningen mellan klasser av farligt gods är sambandet inte lika tydligt, eftersom de olika farligt gods-klasserna medför olika typer av konsekvenser med olika konsekvensavstånd. Generellt kan sägas att en ökning av andelen av en enskild klass av farligt gods innebär en ökning av individrisken på samtliga avstånd inom de konsekvensavstånd som relateras till den specifika klassen av farligt gods. Detta innebär att en ökning av andelen klasser som endast medför korta konsekvensavstånd, exempelvis brandfarlig vätska, också endast höjer individrisken på korta avstånd. Om fördelningen förändras så att andelen av en klass av farligt gods med konsekvenser för omgivningen görs på bekostnad av en annan sådan klass kan individrisken på olika avstånd antingen öka eller minska beroende på de olika klassernas möjliga konsekvenser.

Hur samhällsrisken påverkas av att fördelningen av farligt gods förändras är dessutom förknippat med hur befolkningen är fördelad inom området. Om en stor andel av befolkningen vistas på korta avstånd från transportleden kan det förväntas att en ökning av andelen brandfarlig vätska bidrar till en ökad samhällsrisk. Vistas inga människor på korta avstånd från transportleden kommer motsvarande ökning av andelen brandfarlig vätska inte medföra en högre samhällsrisk.

7.1.3 Olycksfrekvens

I modellerna som används finns ett linjärt samband mellan risknivån och olycksfrekvensen. Detta innebär att en procentuell förändring av olycksfrekvensen ger motsvarande procentuell förändring av risknivån. Exempelvis medför en ökning av olycksfrekvensen med tio procent att individrisken ökar med tio procent.

7.1.4 Personbelastning

Personbelastningen i planområdet påverkar samhällsrisken men inte individrisken. Det går emellertid inte att tydligt ange ett enkelt samband mellan variationer i personbelastning och påverkan på samhällsrisknivån. En allmän ökning av personbelastningen ger en allmän ökning av samhällsrisken men det är svårt att ange exakt hur ökningen sker. Klart är dock att en ökning i personbelastning ökar potentialen för större skadeutfall och sannolikheten för att personer omkommer.

Samhällrisken beror, utöver storleken på personbelastningen, även på var personerna befinner sig i förhållande till riskobjektet, och alltså var personerna placeras geografiskt i beräkningsmodellerna. Även här är det svårt att ange ett enkelt samband, men generellt gäller att ju fler människor som befinner sig nära ett riskobjekt, desto större blir samhällsrisken, både vad gäller potential för fler antal omkomna och frekvensen för olika scenarier där människor omkommer.

7.1.5 Parametrar med påverkan på konsekvensavstånd

Individ- och samhällsriskens känslighet för variationer av parametrar som påverkar konsekvensavstånden för respektive olycksscenario bedöms som relativt stor. Ett större konsekvensområde för ett scenario leder till att människor inom ett större område kan omkomma. Detta innebär i sin tur ökade individrisknivåer på berörda avstånd och en ökad samhällsrisk.

Konsekvensavstånd och konsekvenser för scenarierna påverkas av flera parametrar såsom storleken på utsläppshålet och väderparametrar. Ju större hålstorlek, desto större konsekvensområde. Vid olika vindförhållanden (vindriktning och vindhastighet) kan konsekvenserna av ett gasutsläpp skilja sig mycket eftersom gaserna sprids i vindens riktning och späds ut olika mycket beroende på vindhastigheten. Även parametern ytråhet som beskriver topografin i området kan ha stor inverkan på beräknade konsekvensavstånd för spridning av gaser eftersom den påverkar hur gasen späds ut. Parametrarna utomhustemperatur och luftfuktighet har mindre påverkan på konsekvensavståndet.

7.2 Osäkerhetsanalys

Osäkerheten analyseras med avseende på följande parametrar:

- antal transporter av farligt gods
- andel farligt gods och fördelning av farligt gods
- olycksfrekvens
- personbelastning
- parametrar med påverkan på konsekvensavstånd

7.2.1 Antal transporter av farligt gods

Antalet transporter av farligt gods som används i beräkningarna påverkas av antaganden och statistik. Antagandet om andelen farligt gods av den tunga trafiken beskrivs i nästa avsnitt. Trafikverkets uppgifter om årsdygnstrafik för tung trafik på den aktuella sträckan utgår från bedömningar för mätår 2023, vilka anges vara av osäker kvalité. För ett närliggande vägsegment finns dock mätningar från mätår 2022 som bedöms ha god kvalité och som kan användas som en referenspunkt för jämförelse.

Jämförelsen visar att årsdygnstrafik för samtliga fordon i bedömningen för 2023 är något lägre än motsvarande mätning för 2022, men att värdet ligger inom det osäkerhetsintervall som Trafikverket redovisar. För tung trafik är årsdygnstrafiken högre för 2023 än värdet för 2022, och värdet överskrider dessutom det osäkerhetsintervall som anges utifrån mätningen [17]. Detta innebär att det finns en risk att årsdygnstrafik för total trafik underskattas samtidigt som årsdygnstrafik för tung trafik överskattas. Eftersom antalet transporter av farligt gods beräknas utifrån årsdygnstrafik för tung trafik kan även antalet transporter med farligt gods komma att överskattas.

I beräkningarna används dessutom prognostiserade trafikuppgifter för år 2050 för den aktuella vägsträckan, det innebär att en uppräkning på 24 år, vilket är mer än det som

rekommenderas i vägledningen från länsstyrelsernas (Gävleborg och Västernorrland). Hur antalet transporter på den aktuella sträckan kommer förändras över tid är svårt att förutspå och innebär osäkerheter kring resultaten för utvecklingsscenarierna. I beräkningarna används trafikutvecklingstal för att ta hänsyn till en framtida ökning av trafiken. Trafikutvecklingstalen bygger på Trafikverkets prognoser och är anpassade efter var i landet som vägen är belägen och vilken typ av trafik som avses (lastbil eller personbil). Resultaten från riskanalysen gäller alltså utifrån denna prognosticerade utveckling. Däremot tar analysen inte höjd för större ökning än vad prognosen förutspår.

Sammantaget bedöms osäkerheterna i årsdygnstrafiken på den aktuella transportsträckan som låga, och de värden som används som robusta.

7.2.2 Andel farligt gods och fördelning av farligt gods

Beräkningarna utgår från statistik på mängden tung trafik på väg. Denna statistik kombineras med antaganden om hur stor andel av denna trafik som utgörs av transporter med farligt gods. Antagandena om andelen farligt gods och fördelning av farligt gods baseras på nationell statistik från myndigheten Trafikanalys för perioden mellan 2015 och 2024. Genom att använda ett genomsnitt baserat på flera års statistik minskar osäkerheterna jämfört med att bara använda statistik från ett enskilt år, där just det valda året skulle kunna ligga antingen under eller över genomsnittet. Det är värt att notera att historiska data inte alltid är representativa för framtida scenarier. Dock är det svårt att analysera och utreda hur andelen och fördelningen kommer se ut i framtiden och därför innebär antagandet en osäkerhet.

Att använda nationell statistik för att säga något om en enskild transportsträcka innebär också osäkerheter eftersom riksgenomsnittet kanske inte är representativt för just den sträckan. Till exempel kan risknivån underskattas om det på en viss sträcka transporteras en större andel farligt gods än det nationella genomsnittet. Den nationella statistiken bedöms dock utgöra det bästa tillgängliga underlaget. För att hantera osäkerheten i att använda av nationell statistik för en enskild sträcka utgår beräkningarna från en konservativ andel farligt gods. Detta innebär ett större antal transporter än riksgenomsnittet för varje klass av farligt gods. Därmed tar riskanalysen höjd för att andelen farligt gods på den aktuella transportsträckan kan vara högre än riksgenomsnittet.

7.2.3 Olycksfrekvens

Olycksfrekvensen är central för riskanalyser och baseras ofta på statistik från tidigare inträffade olyckor. Det finns dock osäkerheter kring hur representativ statistiken är för det område som riskanalysen fokuserar på. Jämfört med nationell statistik kan det exempelvis finnas lokala förhållanden som leder till lägre eller högre olycksfrekvens än riksgenomsnittet. En annan viktig fråga är om statistik baserad på redan inträffade händelser är representativ för framtida olyckor. Generellt finns dock anledning att anta att olycksfrekvensen kommer att minska till följd av utveckling av säkrare fordon och teknik. Riskutredningen tar inte hänsyn till en sådan eventuell minskning av frekvensen för olyckor. Om frekvensen skulle minska i framtiden betyder det därmed att riskutredningen överskattar snarare än underskattar risken.

7.2.4 Personbelastning

Personbelastningen inom aktuellt område som används i beräkningarna är baserad på flera antaganden. Vad gäller befintliga bostadsområden antas personbelastningen vara i linje med det som framkommer i statistik för det specifika området. Personbelastning för övriga områden antas generellt konservativt utifrån den personbelastning och nyttjandegrad som kan förväntas.

7.2.5 Parametrar med påverkan på konsekvensavstånd

Händelseförlopp och konsekvensavstånd för olyckor med de olika farligt godsklasserna beror på vilket ämne som är involverat i olyckan och kan skilja sig åt även mellan ämnen inom samma klass. För att hantera denna osäkerhet används representativa ämnen som är tillräckligt konservativt valda för respektive ämnesklass för att återspegla de ämnen som faktiskt transporteras.

Konsekvenserna påverkas också av exempelvis hålstorlek på utsläppet, något som är svårt att förutspå. Den möjliga variationen i hålstorlek hanteras genom att scenarier med olika hålstorlek analyseras. Vad gäller väderparametrar hanteras variationen genom att utgå från historiska väderdata från den närmaste väderstationen och att riskanalysens scenarier varierar med avseende på väder.

Konsekvenserna påverkas också av topografi, befintlig bebyggelse, andra omgivningsparametrar och explosionsstyrkan vid gasmolnsexplosion. För explosionsstyrkan används ett konservativt värde i beräkningarna som ger kraftigare explosioner än vad som kan förväntas vid majoriteten av gasmolnsexplosioner.

Sammantaget bedöms det att osäkerheter vad gäller de parametrar som påverkar konsekvensavstånden för olika olyckor hanteras på ett sådant sätt att riskerna inte underskattas.

8 Riskvärdering och riskreducerande åtgärder

I detta avsnitt presenteras riskvärdering samt behov av riskreducerande åtgärder.

8.1 Riskvärdering

Riskvärderingen i detta avsnitt baseras på resultaten i kapitel 6, som omfattar både den kvantitativa riskanalysen för E4 och den kvalitativa riskanalysen för en tillkommande drivmedelsstation.

- Individrisken från olyckor med farligt gods ligger inom risknivån för det övre ALARP-området inom 22 meter från E4 och inom risknivån för det undre ALARP-området inom 80 meter från E4.
- Individrisknivån motsvarar tolerabel risk bortanför 80 meter från E4.
- Samhällsrisken för utvecklingsalternativet ligger delvis inom risknivån för tolerabel risk och delvis inom risknivån för det undre ALARP-området.
- Om en drivmedelsstation etableras inom planområdet medför den risker för människor inom planområdet, särskilt om stationen omfattar hantering av gasformiga drivmedel.

Avståndet mellan E4 och planområdet tillsammans med utformningen av plankartan innebär att inga byggnader förväntas uppföras inom cirka 81 meter från E4. Individrisken inom planområdet bedöms därmed som tolerabel.

Samhällsrisken ligger inom det undre ALARP-området, vilket innebär att risken kan värderas som tolerabel om samtliga rimliga åtgärder vidtas. I avsnitt 6.1.3 konstateras det att brandfarlig och giftig gas är de klasser av farligt gods som bidrar mest till samhällsrisken (69 respektive 14 %). Således bör riskreducerande åtgärder mot dessa skadehändelser prioriteras för att, på ett effektivt sätt, reducera samhällsrisken.

Individriskbidraget från en tillkommande drivmedelstation förväntas bli begränsat utifrån de låga frekvenserna som kan antas för olyckor på en drivmedelsstation. Om dessa adderas till de låga individrisknivåerna som har beräknats för olyckor med farligt gods på E4 förväntas det sammantaget inte leda till oacceptabelt höga individrisknivåer inom planområdet. Risknivån kan däremot hamna inom ALARP-området, vilket innebär att åtgärder som är förenliga med rimlighetsprincipen bör vidtas. I avsnitt 6.2 konstateras det att konsekvensavstånden för brandfarliga vätskor vanligtvis är begränsade och överskrider sällan omkring 50 meter, medan konsekvensavstånden för brandfarliga gaser kan sträcka sig längre.

För gasformiga drivmedel, som kan ge upphov till längre konsekvensavstånd än flytande drivmedel, behöver risknivån slutligt bedömas utifrån den aktuella gasens egenskaper och planerad förvaring. Detta hanteras inom ramen för tillståndsprocessen enligt LBE, där verksamhetsutövaren måste ta fram en riskutredning som visar att hanteringen kan ske på ett säkert sätt och hur verksamheten kan påverka omgivningen. Därigenom säkerställs att eventuella risker som inte kan analyseras i detaljplanskedet fångas upp i den efterföljande prövningen.

8.2 Riskreducerande åtgärder

En tolerabel risk innebär att risken kan accepteras utan krav på riskreducerande åtgärder. I enlighet med rimlighetsprincipen bör dock riskreducerande åtgärder som inte medför en betydande merkostnad och som förväntas reducera risknivån på ett effektivt sätt implementeras även om risken är tolerabel.

En risk inom ALARP-området kan tolereras om alla rimliga riskreducerande åtgärder är vidtagna. I den undre delen av ALARP-området är kraven på riskreduktion inte lika hårda som i den övre delen av ALARP-området.

Att samhällsrisken delvis ligger inom risknivån för det undre ALARP-området innebär att några av de riskreducerande åtgärderna behöver övervägas även för områden där individrisken ligger på en tolerabel risknivå.

I vägledningen från länsstyrelserna (Gävleborg och Västernorrland) lyfts flera exempel på riskreducerande åtgärder, vilka även redovisas i avsnitt 2.5, som bland annat omfattar åtgärder för att begränsa området som påverkas av olyckan och olyckans omfattning. Exempel på sådana åtgärder som nämns är avåkningsskydd, dike, vall och en fördelaktig topografi. Vid den aktuella delen av E4 finns redan avåkningsskydd, dike och en gynnsam topografi, vilket i praktiken innebär att riskreducerande effekter motsvarande dessa åtgärder redan tillgodoses för planområdet.

Mot denna bakgrund presenteras nedan dels aspekter kopplat till de skyddsavstånd som krävs för att risken med drivmedelsförsäljning ska betraktas som tolerabel, dels sådana riskreducerande åtgärder som utifrån risknivåerna inte kan kravställas men som rekommenderas utifrån möjliga olycksscenarier.

- Krav:
    - Skyddsavstånd
- Rekommendationer:
    - Säker utrymning
    - Ventilation.

8.2.1 Skyddsavstånd

Vid utformning av plankartan ska hänsyn tas till erforderliga skyddsavstånd mellan eventuell framtida drivmedelsförsäljning och känslig markanvändning, vilket inom planområdet avser verksamheter med sovande personer. Genom att integrera skyddsavstånd i plankartan säkerställs att dessa upprätthålls även vid framtida förändringar inom planområdet.

Ett minsta skyddsavstånd om 50 meter ska säkerställas mellan verksamheter med sovande personer och riskkällor inom en eventuell drivmedelsstation. Detta avstånd överensstämmer med den vägledning som länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland ger gällande placering av känslig markanvändning i förhållande till drivmedelsstationer.

Syftet med att kravställa åtgärden är att skydda personer som vistas i lokaler där de sover, eftersom dessa kan ha begränsad möjlighet att uppfatta en fara och påverka sin egen säkerhet.

För markanvändning som inte bedöms som känslig ska ett minsta skyddsavstånd om 25 meter säkerställas mellan byggnad och riskkällor inom en eventuell drivmedelsstation. Avståndet baseras på de längsta rekommenderade avstånden som kan aktualiseras[19] i MSB:s föreskrifter samt riktlinjerna i MSB:s handbok, som beskrivs i avsnitt 2.3 och 2.4.

8.2.2 Utrymningsvägar och entréer

Vid en olyckshändelse är det av vikt att det finns utgångar från byggnader som möjliggör för en säker utrymning bort från olyckan. Detta innebär att det i byggnader i anslutning till riskobjekt bör finnas utgångar som möjliggör utrymning bort från riskobjektet. Placering av utgångar bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd vid nybyggnation och vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad, och bör därför beaktas.

Det rekommenderas att det säkerställs att det finns utgångar som möjliggör för utrymning bort från både E4 och en eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Åtgärden bedöms främst vara relevant vid nybyggnation samt vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad.

8.2.3 Ventilation

Olyckor som ger upphov till giftiga gaser eller brandgaser kan medföra långa konsekvensavstånd och potentiellt påverka hela planområdet. Ventilationssystem bör därför utformas så att inträngning av gas i byggnader kan förhindras vid en eventuell spridning, och därmed minska risken för exponering av personer inomhus.

Genom att friskluftsintag placeras bort från riskobjekt, och gärna högt upp på byggnad (exempelvis på tak) vilket gör att konsekvensen minskar vid utsläpp av giftig gas. Ett förlängt avstånd mellan friskluftsintag och olycksplatsen ger en lägre koncentration av giftiga ämnen i den luft som tränger in i byggnaderna.

Strategisk utformning av ventilationssystem bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd vid nybyggnation och vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad. Även avancerade ventilationssystem, exempelvis automatiskt avstängningsbar ventilation, kan vara lämpligt för att minska konsekvensen vid utsläpp av giftiga gaser. Sådana system kräver dock en organisation för skötsel och underhåll med ansvar för avstängning.

Mot bakgrund av detta rekommenderas att friskluftsintag inom hela planområdet placeras så högt upp på byggnaden som möjligt samt att de placeras på fasader som inte är riktade mot E4 eller en eventuellt tillkommande drivmedelsstation[20]. För byggnad som planeras att användas för hotell rekommenderas dessutom att fläktaggregat stängs av via rökdetektorer, som är placerade i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning, vilket kan minska risken för påverkan av brandgaser från en eventuell olycka.

[19] Observera att längre avstånd tillämpas i relation till svårutrymda lokaler, men markanvändningen inom det studerade planområdet bedöms inte omfatta sådana lokaler.
[20] Åtgärden bedöms som relevant i förhållande till drivmedelsstationen för att minska risken att människor påverkas till följd olyckor som ger upphov till brandgaser.

8.2.4 Sammanfattning av riskreducerande åtgärder

Nedan sammanfattas lämplig markanvändning och samtliga riskreducerande åtgärder som ska eller bör implementeras inom hela planområdet:

- Ett minsta skyddsavstånd om 50 meter ska säkerställas mellan verksamhet med sovande personer och riskkällor inom en eventuellt tillkommande drivmedelsstation. För övriga byggnader, som inte bedöms utgöra känslig markanvändning, ska ett minsta avstånd om 25 meter upprätthållas.
- Utrymningsvägar bör placeras så att det säkerställs att det går att utrymma bort från E4 och eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Åtgärden är relevant vid nybyggnation samt vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad
- Luftintag bör vara placerade så högt upp på byggnaden som möjligt och riktas bort från E4 och eventuellt tillkommande drivmedelsstation. Åtgärden är relevant vid nybyggnation samt vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad. För byggnad som används för hotell rekommenderas dessutom att fläktaggregat stängs av via rökdetektorer, som placeras i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning.

I vägledningen från Länsstyrelserna Gävleborg och Västernorrland omnämns även åtgärden *ej brännbar fasad* med syftet att öka byggnaders motståndskraft. Med hänsyn till de förhållandevis långa avstånden mellan E4 och det aktuella planområdet bedöms denna åtgärd inte vara relevant.

De åtgärder som listas ovan utgör därmed de riskreducerande åtgärder som bedöms som relevanta för planområdet, där samtliga åtgärder i vägledningen från länsstyrelserna har beaktats i bedömningen.

9 Slutsatser

Följande resultat med avseende på individrisk och samhällsrisk har erhållits:

- Individrisken från olyckor med farligt gods ligger inom risknivån för tolerabel risk på avstånd längre än 80 meter från E4.
- Samhällsrisken för utvecklingsalternativet ligger delvis inom det undre ALARP-området.

Den kvalitativa riskanalysen visar på att om en drivmedelsstation etableras medför det tillkommande risker gentemot människor inom planområdet. Individrisken förväntas dock inte bli oacceptabelt hög men rimliga riskreducerande åtgärder bör vidtas.

Baserat på resultaten krävs att skyddsavstånd efterföljs:

- **Skyddsavstånd**
  Riskkällor inom en eventuellt tillkommande drivmedelsstation ska inte placeras inom ett avstånd om 50 meter från känslig markanvändning, vilket inom planområdet avser verksamheter med sovande personer. För övriga byggnader, som inte bedöms utgöra känslig markanvändning, ska ett minsta avstånd om 25 meter upprätthållas.

Vidare bör riskreducerande åtgärder som inte medför en betydande merkostnad och som förväntas reducera risknivån på ett effektivt sätt övervägas även om risken är tolerabel. Följande ytterligare riskreducerande åtgärder bör övervägas men utgör inte ett krav för föreslagen etablering:

- **Utrymningsvägar och entréer**
  Nybyggnation och väsentlig ändring av en befintlig byggnad inom hela planområdet bör planeras på ett sätt så att utrymningsvägar möjliggör utrymning bort från E4 och en eventuellt tillkommande drivmedelsstation.
- **Ventilation**
  Nybyggnation och väsentlig ändring av en befintlig byggnad inom hela planområdet bör planeras på ett sätt så att luftintag dels placeras på tak eller så högt upp som möjligt på fasad, dels placeras så att de inte är riktade mot E4 eller en eventuellt tillkommande drivmedelsstation.
  För byggnad som används för hotell rekommenderas dessutom fläktaggregat som stängs av via rökdetektorer, som placeras i friskluftsintaget, samt av personal via tryckknapp för manuell avstängning.

Baserat på gällande kriterier för riskvärdering i DNV bedöms planförslaget vara tolerabelt om nödvändiga skyddsavstånd säkerställs. Rekommenderade åtgärder för utrymningsvägar, entréer och ventilation bör dock övervägas vid nybyggnation och vid väsentlig ändring av en befintlig byggnad eftersom dessa åtgärder inte bedöms medföra en betydande merkostnad.

10 Referenser

[1] MSB, ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer,” Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2015.

[2] Länsstyrelsen Gävleborg & Länsstyrelsen Västernorrland , ”Riskhantering vid transportleder för farligt gods – Vägledning för riskhantering vid transportleder för farligt gods samt drivmedelsstationer och farliga verksamheter i Gävleborgs och Västernorrlands län,” 2022.

[3] Det Norske Veritas (DNV) , ”Värdering av risk,” Räddningsverket, Karlstad, 1997.

[4] Swedish Standards Institute (SIS), ”SS-ISO 31000:2018 Riskhantering ─ Vägledning,” 2018.

[5] Timrå kommun, *Planbeskrivning - Ändring av detaljplan för värdshustomten Vivstamon 1:17, TImrå kommun [Arbetsmaterial],* 2026.

[6] Lantmäteriet, *Min karta,* 2026.

[7] Google, *Maps - streetview.*

[8] Trafikanalys, *Lastbilstrafik 2015-2024,* 2025.

[9] FOA, ”Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor - Metoder för bedömning av risker,” Försvarets forskningsanstalt (FOA), 1998.

[10] ConsenCUS, ”Safety in CO2 logistics,” 2024.

[11] MSB, ”RIB: Oxiderande vätska, frätande, n.o.s.,” [Online]. Available: https://rib.msb.se/fa/Substance/Index?id=2207.

[12] MSB, ”RIB: Organisk peroxid typ D, fast,” [Online].

[13] DSV, ”Klass 7 Radioaktivt material,” [Online]. Available: https://www.dsv.com/sv-se/vara-losningar/transportsatt/mervardestjanster/transport-av-farligt-gods/9-klasser-med-farligt-gods/-klass-7-radioaktiva-amnen.

[14] DSV, ”Klass 8 Frätande ämnen,” [Online]. Available: https://www.dsv.com/sv-se/vara-losningar/transportsatt/mervardestjanster/transport-av-farligt-gods/9-klasser-med-farligt-gods/klass-8-fratande-amnen.

[15] DSV, ”Klass 9 Övriga farliga ämnen och föremål,” [Online]. Available: https://www.dsv.com/sv-se/vara-losningar/transportsatt/mervardestjanster/transport-av-farligt-gods/9-klasser-med-farligt-gods/klass-9-ovriga-amnen-och-artiklar.

[16] Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, ”Stormskador i framtiden,” 26 04 2024. [Online]. Available: https://www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat/klimateffekter/stormskador-i-framtiden-1.7080. [Använd 12 07 2024].

[17] Trafikverket, ”Vägtrafikflödeskartan,” [Online]. Available: https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation. [Använd 04 03 2026].

[18] Trafikverket, ”Trafikutvecklingstal väg (TRV 2021/7267),” 2024.

[19] Räddningsverket, ”Farligt gods - Riskbedömning vid transport,” 1996.

[20] RIVM, ”Reference manual bevi risk assessments,” National Institute of Public Health and the Environment (RIVM), 2009.

[21] Länsstyrelsen i Skåne län, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen -Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, 2007.

Rapport

Handläggare: Linda Langborger
Tel: +4610 505 13 55
Mobil: +4672 209 09 24
E-post: linda.langborger@afry.com

Datum: 2026-03-13
Projekt ID: D0294493

Kund: Timrå kommun

Beräkningsbilaga till Riskutredning för Vivstamon 1:17

Rapporthistorik

Ver.	Beskrivning	Datum	Uppdragsledare och Handläggare	Intern kvalitetsgranskning
0.1	Granskningshandling	2026-03-11	Tove Raquette Linda Langborger	Mario Rubil
1.0	Första utgivna version	2026-03-13	Tove Raquette Linda Langborger	Mario Rubil

Innehållsförteckning

1 Inledning 4

2 Kvantitativa riskmått 5

3 Personbelastning 6
3.1 Sammanfattning av personbelastning 8

4 Väderdata 9
4.1 Vindhastighet 9
4.1.1 Stabilitetsklass 10
4.2 Vindriktning 11

5 Olycka med farligt gods 13
5.1 Trafikmängd 13
5.1.1 Väg 13
5.2 Fördelning av farligt gods 14
5.2.1 Väg 14
5.3 Frekvensberäkningar för olycka med farligt gods 15
5.3.1 Väg 15
5.3.2 Olycksscenarier 17
5.3.3 Summering av frekvensberäkningar 28
5.4 Konsekvensberäkningar för olycka med farligt gods 29
5.4.1 Generella omgivningsparametrar 29
5.4.2 Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål 30
5.4.3 Klass 2.1 – Brandfarliga gaser 31
5.4.4 Klass 2.3 – Giftiga gaser 35
5.4.5 Klass 3 – Brandfarliga vätskor 37
5.4.6 Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider 40

Referenser 42

1 Inledning

Den här beräkningsbilagan beskriver förutsättningar och indata för den kvantitativa analysen vars resultat beskrivs i följande dokument:

- Riskutredning för Vivstamon 1:17, daterad 2026-03-13

Beräkningsbilagan omfattar följande områden:

- kvantitativa riskmått
- personbelastning
- väderdata
- olycka med farligt gods
    - trafikmängd
    - fördelning av farligt gods
    - frekvensberäkningar
    - konsekvensberäkningar

2 Kvantitativa riskmått

Individrisk och samhällsrisk beskrivs i huvudrapporten. Hur dessa riskmått beräknas beskrivs nedan.

Individrisken (*IR*) i en given koordinat (x,y) beräknas enligt:

$$IR_{(x,y)} = \sum_{i=1}^{n} IR_{(x,y),i}$$

$$IR_{(x,y),i} = f_i * p_i$$

Där *fi* är frekvensen för sluthändelsen *i*. Sannolikheten för studerad konsekvens, vilket är dödsfall i den här utredningen, antas till 1 eller 0 beroende på om individen befinner sig inom eller utanför effektzonen, representeras av *pi*. Genom att summera individrisken för de olika sluthändelserna på olika avstånd från riskobjektet, kan individrisken för området presenteras.

Samhällsrisken beräknas enligt:

$$N_i = \sum_{(x,y)} P_{(x,y)} * p_i$$

N_i står för antalet människor som utsätts för den studerade sluthändelsen *i*. $P_{(x,y)}$ är antalet individer i koordinaten (x,y) och p_i definieras enligt individrisken ovan.

Samhällsrisken redovisas normalt i F/N-kurvor som visar den ackumulerade frekvensen för att ett visst antal, eller fler, personer omkommer till följd av de händelser som studeras.

$$F_N = \sum_{i} F_i \ \ för\ alla\ sluthändelser\ för\ vilka\ N_i \geq N$$

F_N står för frekvensen av sluthändelser som påverkar N eller fler människor. F_i är frekvensen för sluthändelse *i*. N_i definieras enligt ovan.

3 Personbelastning

Personbelastningen används för att beräkna samhällsrisken. I huvudrapporten delas det kvadratiska området på en kvadratkilometer in i flera mindre områden där en viss personbelastning antas. Nedan beskrivs antaganden för följande parametrar för samtliga områden:

- Antalet personer i området för såväl dagtid som nattetid.
- Andel personer inomhus för såväl dagtid som nattetid.
- Nyttjandegrad, dvs. hur många dagar per år ett visst område används.

I beräkningarna antas att dagtid förekommer mellan 8:00 och 18:30 medan nattetid avser tiden mellan 18:30 och 08:00. Detta innebär att dagtid gäller 44 procent av tiden. Förutom personbelastningen skiljer sig även aktuella vindförhållanden mellan dagtid och nattetid, se avsnitt 4.

Område A – Planområde

Markanvändningen för Område A är centrum, drivmedel och verksamheter (ej skolverksamhet) i utvecklingsalternativet. Vid antaganden om personbelastningen inom planområdet har området delats in i två delar: dels den del som avser det befintliga värdshuset där hotellverksamhet kan bli möjlig (A-2), dels resterande del av planområdet där samtliga markanvändningar möjliggörs (A-1).

- För området som representerar det befintliga värdshuset (A-2) antas det under dagtid befinna sig cirka 70 personer i byggnaden och under nattetid antas det befinna sig 100 personer i byggnaden. Antagandet baseras på att byggnaden används för hotellverksamhet.
- För resterande del av planområdet (A-1), där samtliga markanvändningar möjliggörs, ansätts en persontäthet på 4 000 personer per km^2, vilket motsvarar markanvändningen kontor i RIKTSAMs[1] angivna beräkningsförutsättningar för områden med bland annat handel, centrum och kontor [1]. Med en ökning på 10 procent till 2050 innebär detta en persontäthet på 4400 personer per km^2. För den aktuella ytan innebär detta ett personantal på 95 personer. Under nattetid antas det att ett begränsat antal personer befinner sig på området. 10 procent av antalet personer som befinner sig på området under dagtid förväntas vistas där under nattetid. Det motsvarar ett personantal på cirka 10 personer.
- Persontätheten bedöms som konservativ i förhållande till den föreslagna markanvändningen, men har valts för att inte underskatta risken eftersom markanvändningen centrum – som kan innebära högre persontäthet än verksamheter och drivmedel - medges inom hela planområdet.
- Andelen personer inomhus under dagtid och nattetid ansätts till 93 procent respektive 99 procent, vilket föreslås för bostadsområden av programvaran Riskcurves [2] som används för de kvantitativa beräkningarna. De angivna siffrorna bedöms vara rimliga även för planområdet.

[1] RIKTSAM är Länsstyrelsen Skånes riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen.

- Nyttjandegraden för område A ansätts till 365,24 dagar per år.

Område B & C – Verksamheter och sällanköpshandel

Markanvändningen av Område B och C är verksamheter och sällanköpshandel.

- För området ansätts en persontäthet på 1 000 personer per km^2, vilket motsvarar markanvändningen industri i RIKTSAMs angivna beräkningsförutsättningar för områden med bland annat sällanköpshandel, industri och lager [1]. Med en ökning på 10 procent till 2050 innebär detta en persontäthet på 1100 personer per km^2, för de aktuella ytorna innebär detta ett personantal på 165 personer för område B och 78 personer för område C.
- Under nattetid antas det att ett begränsat antal personer befinner sig på området. 10 procent av antalet personer som befinner sig på området under dagtid förväntas vistas där under nattetid. Det motsvarar ett personantal på cirka 17 personer för område B och cirka 8 personer för område C.
- Andelen personer inomhus under dagtid och nattetid ansätts till 93 procent respektive 99 procent, vilket föreslås för bostadsområden av programvaran Riskcurves [2] som används för de kvantitativa beräkningarna. De angivna siffrorna bedöms vara rimliga även för verksamheter och sällanköpshandel.
- Nyttjandegraden för verksamheter och sällanköpshandel inom området antas vara sex dagar i veckan och 52 veckor om året, dvs. 312 dagar om året.

Område D - Bostäder

Markanvändningen av Område D är bostäder.

- Utifrån statistik från SCB har området idag en persontäthet på cirka 500 per km^2. Det studerade området i underlaget från SCB har dock en blandad markanvändning med bland annat bostadshus, verksamheter, skog och åkermark, vilket innebär att persontätheten i de mer bebyggda delarna sannolikt är högre. Område D utgör uppskattningsvis en tredjedel av de bebyggda delarna i underlaget från SCB. Genom att fördela persontätheten för det studerade området proportionellt för Område D innebär detta ett uppskattat personantal på cirka 167 personer (500 personer per km^2 x 1/3 område). Med en ökning på 10 procent till 2050 innebär detta ett personantal om cirka 183 personer.
- Personerna antas befinna sig inom området under såväl dagtid som nattetid.
- Andelen personer inomhus under dagtid och nattetid ansätts till 93 procent respektive 99 procent, vilket föreslås för bostadsområden av programvaran Riskcurves [2] som används för de kvantitativa beräkningarna.
- Nyttjandegraden för område B ansätts till 365 dagar per år.

Område E – Camping

Markanvändningen av Område E är camping.

- På Vivstavarvtjärns camping finns stugor, vandrarhem och campingplatser. Det finns totalt 5 stugor med plats för upp till 19 personer, i vandrarhemmet finns

det totalt sju rum med plats för upp till 13 personer och på campingen finns det totalt 48 elplatser. Utöver elplatserna finns även tältplatser utan tillgång till el. Förutsättningen är att hela campingområdet är fullbelagt och att det finns ytterligare personer i form av personal. Totalt antas detta innebära ett personantal på motsvarande 450 personer.

- 100 procent av antalet personer som befinner sig på området under dagtid förväntas vistas där under nattetid.
- Andelen personer inomhus under dagtid och nattetid ansätts till 10 procent respektive 30 procent. Med antagandet att personer som befinner sig i husbilar och -vagnar kan jämföras med att vara inomhus, medan personer som befinner sig i tält antas vara utomhus.
- Nyttjandegraden för område C ansätts till 213 dagar per år, det motsvarar campingens säsong som har öppet april – oktober.

3.1 Sammanfattning av personbelastning

Personbelastningen för utvecklingsalternativet redovisas i Tabell 3-1.

Tabell 3-1. Sammanfattning av personbelastning för utvecklingsalternativet.

Område	Antal personer		Andel personer inomhus		Nyttjandegrad uttryckt i dagar per år
	Dag	Natt	Dag	Natt	
A-1	95	10	0,93	0,99	365,24
A-2	70	100	0,93	0,99	365,24
B	165	17	0,93	0,99	312
C	78	8	0,93	0,99	312
D	128	183	0,93	0,99	365,24
E	450	450	0,1	0,3	213

4 Väderdata

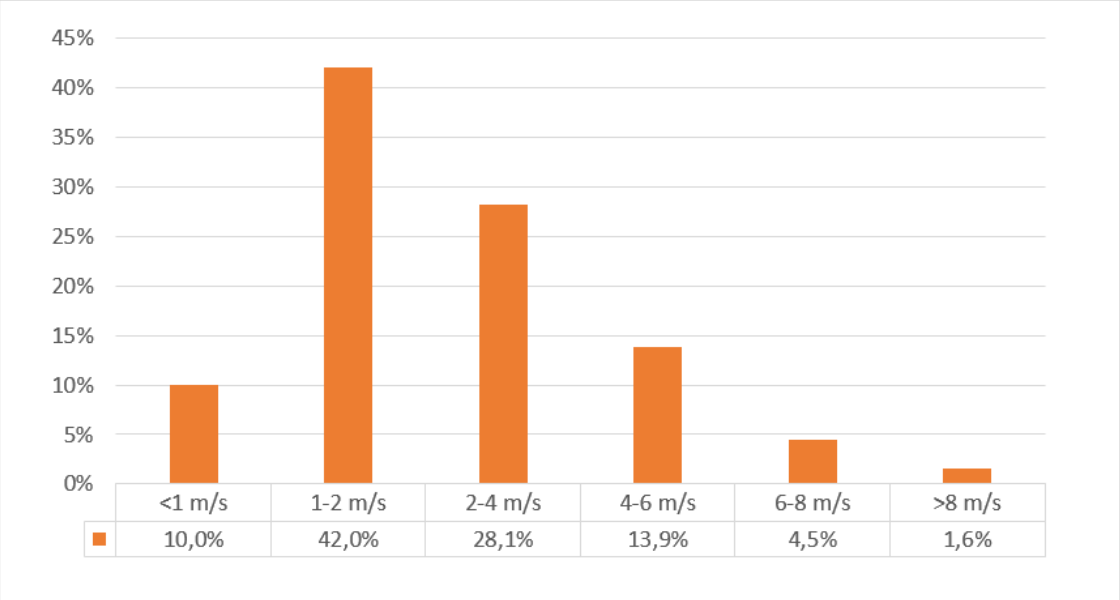
Den närmaste mätstationen tillhörande SMHI i förhållande till planområdet benämns Sundsvall-Timrå Flygplats. Avståndet mellan mätstationen och planområdet är cirka 5,6 kilometer. Figur 4-1 visar placeringen av mätstationen i förhållande till planområdet. Data från mätstationen avseende vindhastighet och vindriktning mellan 2005 och 2025 är hämtat från SMHI:s öppna databas [3].



Figur 4-1. Placering av planområdet och mätstationen Sundsvall-Timrå Flygplats.

4.1 Vindhastighet

Vindhastigheten påverkar till stor del resultatet av spridningsberäkningar i samband med utsläpp av gas. Vid låga vindhastigheter erhålls högre koncentrationer av gas i olyckans närhet. I Figur 4-2 visas fördelningen av vindhastighet vid mätstationen Sundsvall-Timrå Flygplats från ovan nämnda data. Medelvärdet under den aktuella perioden var 2,8 meter per sekund och vindstilla förhållanden uppmättes under cirka 10 procent av tiden.



Figur 4-2. Fördelning av vindhastighet vid mätstationen Sundsvall-Timrå Flygplats, 2005–2025.

4.1.1 Stabilitetsklass

I beräkningsmodellen används Pasquills stabilitetsklasser som beskriver turbulensen i luftmassan närmast jordens yta, det vill säga hur stabil eller instabil luftmassan närmast jordens yta är. Turbulensen beror främst på mängden solinstrålning. Vid högre nivåer av solinstrålning värms luften närmast marken upp och rör sig därmed uppåt vilket medför turbulens i luftmassan. Därför är luften generellt stabil under natten då det inte finns någon solinstrålning.

Stabiliteten av luftmassan har stor påverkan för hur ett utsläpp av gas sprids i luften. En mer stabil luftmassa medför mindre omfattande omblandning och därmed mindre omfattande utspädning av den utsläppta gasen. Detta innebär att högre koncentrationer av gas erhålls på längre avstånd från utsläppet vid stabila förhållanden jämfört med instabila förhållanden. Pasquills stabilitetsklasser beskrivs i Tabell 4-1.

Tabell 4-1. Beskrivning av Pasquills stabilitetsklasser [4, 5].

Turbulens	Beskrivning av väderförhållande	Pasquills stabilitetsklass	Ungefärliga vindhastigheter [m/s]
Instabil	Måttligt till mycket solinstrålning, dvs. soligt och molnfritt väder, där solen står högt på himlen (vinkel större än 60 grader) och måttliga till svaga vindar gör att atmosfären blir instabil. Sker främst under dagtid.	A: Extremt instabilt	< 2,5
		B: Måttligt instabilt	2,5–4
		C: Svagt instabilt	> 4
Neutral	Relativt starka vindar och måttlig solinstrålning, dvs. molnig väderlek och/eller klar väderlek där solen står lågt på himlen (vinkel mellan 15 och 35 grader), vilket är associerat med neutral/måttlig turbulens. Sker under både dagtid och nattetid.	D: Neutral	0–15

Turbulens	Beskrivning av väderförhållande	Pasquills stabilitetsklass	Ungefärliga vindhastigheter [m/s]
Stabil	Låg/ingen solinstrålning och svaga vindar. Sker främst under nattetid.	E: Svagt stabilt	> 2,5
		F: Måttligt – extremt stabilt	< 2,5

För att ta höjd för olika förhållanden av vindhastighet och stabilitetsklasser används tre olika kombinationer av dessa parametrar:

- 2F: Stabilitetsklass F, vindhastighet 2 m/s
- 2D: Stabilitetsklass D, vindhastighet 2 m/s
- 5D: Stabilitetsklass D, vindhastighet 5 m/s

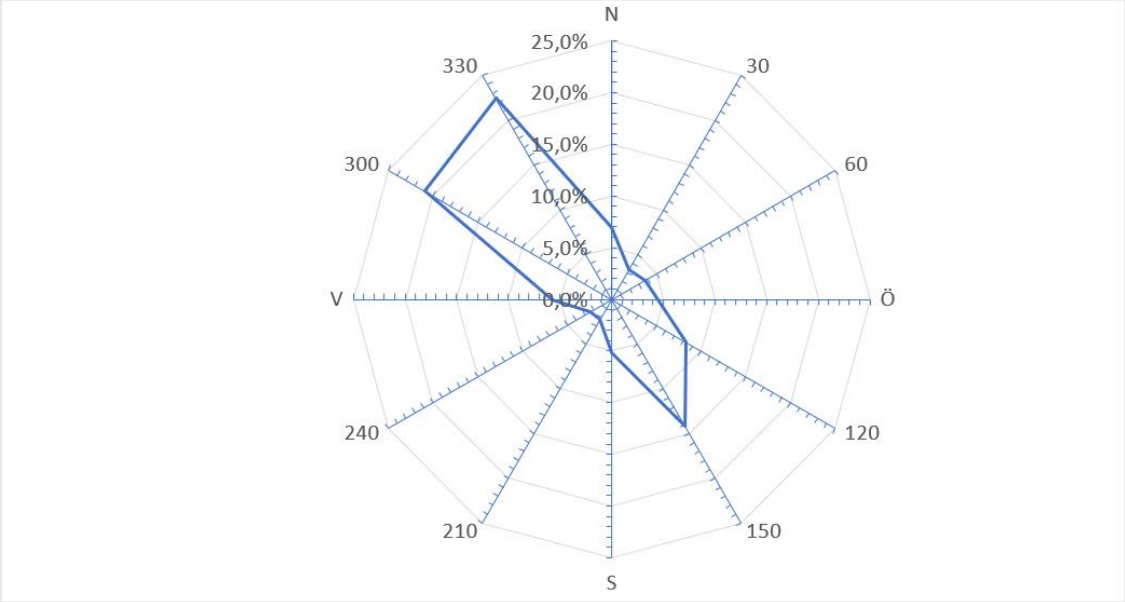
De valda väderförhållandena bedöms som representativa och rimligt konservativa. I Tabell 4-2 visas fördelning mellan de olika väderscenarierna för såväl dagtid som nattetid. Fördelningen är uppskattad utifrån dels statik för vindhastighet vid mätstationen Sundsvall-Timrå Flygplats, dels vanligt förekommande stabilitetsklasser vid olika vindhastigheter och tid på dygnet, i enlighet med Tabell 4-1.

Tabell 4-2. Fördelning av väderförhållanden under dagtid och nattetid.

Väderförhållande	Dag [%]	Natt [%]
2F	6	58
2D	52	19
5D	42	23
Summa	*100*	*100*

4.2 Vindriktning

Vindriktningen anges generellt i det väderstreck som det blåser från och inverkar vid spridning av gaser genom att sprida gaserna bort från det väderstreck som det blåser från. I Figur 4-3 visas fördelningen av vindriktning vid mätstationen Sundsvall-Timrå Flygplats. Figur 4-3 visar att den mest förekommande vindriktningen är nordvästlig.



Figur 4-3. Fördelning av vindriktning vid mätstation Sundsvall-Timrå, år 2005–2025.

5 Olycka med farligt gods

I detta avsnitt redovisas indata och antaganden avseende frekvens- och konsekvensberäkningar för olycka med farligt gods.

5.1 Trafikmängd

Grundläggande för beräkning av risk med transport av farligt gods är trafikmängden. Nedan presenteras trafikmängd och hur denna bestäms för väg.

5.1.1 Väg

Årsdygnstrafik för den totala samt tunga trafiken erhålls från Trafikverkets nationella vägdatabas [6]. Erhållna data avser år 2023 och räknas upp till prognosår 2050.

För att beräkna förväntad årsdygnstrafik för år 2050 tillämpas Trafikverkets trafikutvecklingstal [7]. Trafikutvecklingstalen anges för såväl lastbil som personbil. Trafikutvecklingstalen för lastbil presenteras för Västernorrlands län medan motsvarande trafikutvecklingstal för personbil presenteras för Västernorrlands läns kustkommuner exklusive Kramfors i Tabell 5-1. Ökningen mellan 2019 och 2045 respektive 2045 och 2065 antas vara linjär. Baserat på trafikutvecklingstalen beräknas trafikutvecklingskvoten mellan 2026 och 2050 och presenteras i Tabell 5-1. Kvoten för lastbil appliceras på årsdygnstrafik för tung trafik medan trafikutvecklingstal för personbil appliceras på årsdygnstrafik för total trafik exklusive årsdygnstrafik för tung trafik.

Tabell 5-1. Trafikutvecklingstal för Västernorrlands läns kustkommuner exklusive Kramfors.

Trafikutvecklingstal	Personbil	Lastbil
Trafikutvecklingskvot 2019–2045	1,12	1,70
Trafikutvecklingskvot 2019–2065	1,25	2,19
Trafikutvecklingskvot 2023–2050	1,13	1,65

Trafikuppgifter för 2023 och 2050 på den aktuella vägsträckan, baserade på ovan antaganden och att andelen farligt gods utgör 3,8 procent, se Tabell 5-2.

Tabell 5-2. Trafikuppgifter för 2023 och 2050.

Trafiktyp	Årsdygnstrafik	
	2023	2050
Total trafik	16 350	19 817
Tung trafik	2 560	4 212
Farligt gods	96	158

5.2 Fördelning av farligt gods

I riskutredningens huvudrapport beskrivs relevanta olycksscenarier vid olycka med de olika klasserna av farligt gods. I detta avsnitt redovisas bakomliggande antaganden för den fördelning av de olika klasserna som används i beräkningarna.

5.2.1 Väg

I frekvensberäkningarna för trafikolycka på väg utgås det från en fördelning av klasserna som bygger på nationell statistik för antal körda kilometrar från myndigheten Trafikanalys. I Tabell 5-3 presenteras en genomsnittlig fördelning av de olika klasserna för perioden mellan 2015 och 2024, som används i beräkningarna.

Tabell 5-3. Fördelning av antal körda kilometer med farligt gods-transporter, fördelat på respektive klass, mellan år 2015 och år 2024, baserat på nationell statistik från Trafikanalys [8].

Klass	**Andel av farligt gods-transporter, utifrån antal körda kilometer [%]**
1	0,67
2*	30,22
3	43,47
4.1	0,16
4.2	0,76
4.3	1,33
5.1	3,50
5.2	0,05
6.1	3,87
6.2	0,54
7	0,11
8	11,37
9	3,95
Totalt	*100,00*

** Delas upp i klass 2.1, 2.2 och 2.3, se Tabell 5-4.*

Tabell 5-3 redovisar inte statistik för underklasserna av klass 2. Klass 2 utgörs av gaser och består av följande underklasser:

- Klass 2.1 – Brandfarliga gaser
- Klass 2.2 – Icke brandfarliga och icke giftiga gaser
- Klass 2.3 – Giftiga gaser

Beroende på vilken typ av gas som ingår i en olycka, kommer händelseförloppet se olika ut. Därför krävs det att underklasser inom Klass 2 behandlas separat vid beräkningar. Dåvarande Räddningsverket genomförde en undersökning av transporter av farligt gods i ton på det svenska väg- och järnvägsnätet under september 2006, där

klass 2 delas in i underklasserna 2.1, 2.2 och 2.3 [9]. Fördelningen presenteras i Tabell 5-4. Utifrån detta erhålls en andel av respektive underklass i relation till övriga klasser. För att erhålla konservativa beräkningsunderlag ökas andelen av klass 2.3 på bekostnad av klass 2.2, i enlighet med Tabell 5-4.

Tabell 5-4. Fördelning av klass 2 på underklasserna 2.1, 2.2 och 2.3.

Klass	Andel av klass 2 [%]	Andel av totalt antal farligt gods-transporter [%]	Andel som används i beräkningar [%]
2.1	23,64	7,14	7,14
2.2	76,20	23,03	22,98
2.3	0,16	0,05	0,10
Totalt	*100,00*	*30,22*	*30,22*

5.3 Frekvensberäkningar för olycka med farligt gods

Följande avsnitt beskriver de modeller som används för frekvensberäkningar för olyckor på aktuella transportleder för farligt gods. Använda modeller är baserade på erkända källor som normalt används i samband med riskutredningar för detaljplaneprocesser.

5.3.1 Väg

I det här avsnittet presenteras modellen som används för frekvensberäkningarna för olycka med farligt gods på väg. Frekvensberäkningar för olycka med farligt gods gäller för år 2050. Den studerade delen av aktuell vägsträcka är en kilometer.

Frekvensberäkningarna för olycka med farligt gods på väg genomförs enligt den så kallade VTI-metoden som presenteras i Räddningsverkets dokument *Farligt gods – Riskbedömning vid transport* [10]. Metoden analyserar och kvantifierar riskerna med transport av farligt gods mot bakgrund av svenska förhållanden där hänsyn tas till förhållanden för den specifika vägsträckan.

Enligt Räddningsverket [10] kan det årliga antalet fordon skyltade med farligt gods i trafikolyckor på en specifik vägsträcka beräknas enligt:

$$F_{olycka\ FG} = O \cdot ((Y \cdot X) + (1 - Y) \cdot (2 \cdot X - X^2))$$

Där:

- $F_{Olycka\ FG}$ = antal fordon skyltade med farligt gods i trafikolyckor per år
- O = förväntat antal olyckor med samtliga fordonsslag per år
- Y = andel singelolyckor
- X = andel transporter skyltade med farligt gods

Det förväntade antalet olyckor per år med samtliga fordonsslag beräknas enligt:

$$O = OK \cdot S_{samtliga\ fordonsslag} \cdot 10^{-6}$$

Där:

- *OK* = olyckskvot, dvs. förväntat antal olyckor per miljon fordonskilometer
- $S_{samtliga\ fordonsslag}$ = antal fordonskilometer per år för samtliga fordonsslag

Såväl andelen singelolyckor som olyckskvoten beror, enligt Räddningsverkets modell, på en kombination av tre parametrar: bebyggelsemiljö, vägtyp och hastighetsgräns. Bebyggelsemiljö kan i detta sammanhang anta två värden – tätort eller landsbygd – och de tillgängliga hastighetsgränserna är 110, 90, 70, 50 och 30 km/h. Därtill förekommer ett flertal vägtyper.

I Räddningsverkets underlag finns totalt 25 parametriska kombinationer som ger värden för andelen singelolyckor och olyckskvoten. Det finns dock inte kombinationer som täcker alla möjliga alternativ, utan vissa parametrar förekommer endast tillsammans med specifika kombinationer.

I Tabell 5-5 redovisas den kombination av parametrar som bedöms bäst motsvara den aktuella vägsträckans faktiska förutsättningar och som används i beräkningarna. I Tabell 5-6 redovisas värden på olyckskvot och andel singelolyckor som gäller för den aktuella kombinationen av parametrar.

Tabell 5-5. Kombination av parametrarna bebyggelsemiljö, hastighetsgräns och vägtyp som används i beräkningarna, och tillhörande värde på olyckskvot och andel singelolyckor.

Parameter	Värde
Bebyggelsemiljö	Landsbygd
Hastighetsgräns [km/h]	110
Vägtyp	Motorväg

Tabell 5-6. Värde på olyckskvot och andel singelolyckor som gäller för den aktuella kombinationen av parametrarna bebyggelsemiljö, hastighetsgräns och vägtyp.

Parameter	Värde
Olyckskvot	0,26
Andel singelolyckor	0,6

Sammanlagt antal fordonskilometer per år för samtliga fordonsslag beräknas enligt:

$$S_{samtliga\ fordonsslag} = \text{ÅDT}_{total} \cdot 365 \cdot l_{vägsträcka}$$

Där:

- ÅDT_{total} = total årsmedeldygnstrafik för samtliga fordonsslag
- $l_{vägsträcka}$ = den aktuella vägsträckans längd uttryckt i kilometer (1 kilometer)

Med ovan beräkningar erhålls frekvens för förekomst av fordon skyltat med farligt gods i trafikolyckor och återkomsttid för detta enligt Tabell 5-7.

Tabell 5-7. Frekvens och återkomsttid för förekomst av fordon skyltade med farligt gods i trafikolyckor på aktuell väg.

Parameter	Värde
$F_{Olycka\ FG}$ (antal fordon skyltade med farligt gods i trafikolyckor per år)	2,10E-02
Återkomsttid för förekomst av fordon skyltade med farligt gods i trafikolyckor (år)	48

För att beräkna frekvensen för en olycka med en viss klass av farligt gods krävs kunskap om hur stor andel av transporterna som utgörs av just denna klass. I avsnitt 5.2 redovisas fördelningen mellan de olika klasserna av farligt gods. För varje enskild klass av farligt gods beräknas frekvensen för olycka enligt:

$$F_{olycka,Klass\ X} = F_{olycka\ FG} \cdot A_{Klass\ X}$$

Där:

- $F_{olycka,\ Klass\ X}$ = frekvens för olycka med farligt gods i Klass X
- $F_{Olycka\ FG}$ = förväntat antal olyckor med farligt gods
- $A_{Klass\ X}$ = andel transporter av Klass X, se avsnitt 5.2

Frekvensen för olycka med olika klasser av farligt gods redovisas i Tabell 5-8. De ämnesklasser av farligt gods som redovisas i Tabell 5-8 är enbart de som beaktas i beräkningarna, det vill säga klass 1, 2.1, 2.3, 3 och 5. Detta motsvarar de klasser som utgör risk för människor i omkringliggande område och motiveras och beskrivs i huvudrapporten.

Tabell 5-8. Frekvens för olycka på väg med olika klasser av farligt gods.

Olycka med transport innehållande	Frekvens (per år)
Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål	1,41E-04
Klass 2.1 – Brandfarliga gaser	1,50E-03
Klass 2.3 – Giftiga gaser	2,10E-05
Klass 3 – Brandfarliga vätskor	9,13E-03
Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider	7,45E-04

5.3.2 Olycksscenarier

Olika utfall av en olycka är möjliga beroende på vilken klass av farligt gods som är involverad i olyckan. I detta avsnitt redovisas händelseträd med möjliga olycksscenarier för de klasser av farligt gods som vid en olycka kan leda till att personer omkommer. Följande klasser beaktas i enlighet med beskrivningen av olycksscenarier vid olycka med farligt gods i riskutredningen:

- Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål
- Klass 2.1 – Brandfarliga gaser
- Klass 2.3 – Giftiga gaser

- Klass 3 – Brandfarliga vätskor
- Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider.

Att det sker en olycka som involverar farligt gods betyder dock inte nödvändigtvis att det farliga godset sprids utanför tanken och medför allvarliga konsekvenser för omgivningen, exempelvis i form av pölbrand eller explosion. Frekvensen för sådana olycksscenarier beror på sannolikheten för en rad händelser, exempelvis läckage och antändning. Antaganden och beräkning av sannolikheter för sådana händelser redovisas nedan.

5.3.2.1 Sannolikhet för utsläpp vid olycka på väg

Räddningsverket [10] presenterar olika index för olycka med farligt gods på väg, dvs. skattade sannolikheter för att en trafikolycka med ett fordon skyltat med farligt gods på en viss väg resulterar i en olycka där det farliga ämnet kommer ur sin tank eller behållare. Index varierar för olika bebyggelsemiljö, vägtyp och hastighetsgräns och är alltså ett sätt skilja på sannolikheten för läckage i samband med olycka med farligt gods mellan olika vägar.

Index används i beräkningarna på olika vis beroende på vilken klass som beaktas, huvudsakligen för att ta fram sannolikheten för läckage från tank. Utgångspunkten är att de index som Räddningsverket sammanfattar gäller för transporter där det farliga godset inte förvaras under tryck. För transporter där det farliga godset transporteras under tryck kan sannolikheten för utsläpp antas vara 30 gånger längre eftersom krav på dessa tankar är större [10]. För vissa sannolikheter som inte involverar läckage men som kan förväntas vara hastighetsberoende används istället indexkvot, dvs. kvoten mellan index för aktuell vägtyp och den vägtyp som innebär störst index. Indexkvoten beräknas enligt:

$$I_{Kvot} = I_{Olycka\ FG} \div I_{olycka,FG,max}$$

Där:

- I_{Kvot} = indexkvot
- $I_{Olycka\ FG}$ = index för olycka med farligt gods för aktuell väg, erhålls från [10]
- $I_{Olycka,FG,max}$ = maximalt index för olycka med farligt gods (gäller för motorväg, landsbygd, 110 km/h), erhålls från [10]

Relevanta index för olycka med farligt gods och indexkvot sammanfattas i Tabell 5-9. Hur dessa värden används i beräkningarna beskrivs under respektive klass nedan.

Tabell 5-9. Index för olycka med farligt gods och indexkvot.

Parameter	Värde
Maximalt index för olycka med farligt gods, max (gäller för motorväg, landsbygd, 110 km/h)	0,42
Index för olycka med farligt gods för aktuell väg (sannolikhet läckage av farligt gods som *inte* transporteras under tryck)	0,42
Index för olycka med farligt gods för aktuell väg, dividerat med 30 (sannolikhet läckage av farligt gods som transporteras under tryck)	0,014

Parameter	Värde
Indexkvot	1

5.3.2.2 Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål

I enlighet med riskinventeringen är det primärt ”Underklass 1.1 – ämnen och föremål som har en risk för massexplosion” som har ett konsekvensområde som är så pass utbrett att det bedöms kunna medföra påverkan på människor som befinner utanför olycksplatsens närområde. Det antas konservativt att samtliga transporter av explosiva ämnen och föremål utgörs av ämnen och föremål med risk för massexplosion.

Mängden explosiva ämnen i en transport påverkar utfallet vid en olycka. Tillåten mängd beror på fordonsklassen och kan uppgå till 16 ton, men de flesta transporter innefattar endast små mängder av massexplosiva varor. Statistikunderlaget för transporter av ämnen i klass 1.1 är begränsat. Beräkningarna avseende explosiva ämnen och föremål delas in i tre olycksscenarier bestående av följande mängder massexplosiva varor:

- 16 ton
- 2 ton
- 200 kg

Det antas att 90 procent av samtliga transporter av explosiva ämnen och föremål utgörs av 200 kg massexplosiva varor, att 9 procent av transporterna utgörs av 2 ton massexplosiva varor och att 1 procent av transporterna utgörs av 16 ton massexplosiva varor.

Reaktion i det explosiva materialet som medför explosion kan uppstå vid brand som sprider sig till lasten eller om godset utsätts för en mycket kraftig stöt i samband med olyckan.

Sannolikheten för en brand i fordonet i samband med en olycka bedöms vara beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För olyckor på väg kan sannolikheten för brand förväntas bero på aktuell hastighet, vilken kan variera i stor utsträckning mellan olika vägar. För att ta hänsyn till hastighetens påverkan på sannolikheten används indexkvot, se beskrivning under avsnitt 5.3.2. Största möjliga sannolikhet för antändning antas vara 1 procent och gäller för motorväg på landsbygd med hastighetsgräns 110 km/h, vilket har högst index för farlig gods enligt Räddningsverket [10]. Detta innebär att sannolikheten för brand i fordon för aktuell vägsträcka beräknas enligt:

$$P_{fordonsbrand} = 0{,}01 \cdot I_{Kvot}$$

Där:

- $P_{fordonsbrand}$ = sannolikhet för fordonsbrand vid olycka
- I_{Kvot} = indexkvot, se avsnitt 5.3.2

Sannolikheten för att branden sprider sig till lasten är beroende av fordonsklassen som används för transporten. Den högsta transporterade mängden, dvs. 16 ton, förutsätter högsta fordonsklass. Utifrån detta antas sannolikheten för att en brand sprider sig till

lasten vara 10 procent för transporter av 16 ton explosiva varor och 50 procent för transporter av 2 ton och 200 kg explosiva varor.

En explosion kan även inträffa om godset utsätts för en mycket kraftig stöt i samband med olyckan. Sannolikheten för en stötinitierad detonation i samband med en olycka är beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För en stötinitierad detonation i det explosiva materialet krävs generellt mycket höga kollisionshastigheter. HMSO [11] anger att sannolikheten för en stötinitierad detonation vid en kollision är mindre än 0,2 procent. För olyckor på väg, där hastigheten kan variera i stor utsträckning, beräknas sannolikheten för stötinitierad detonation med hjälp av en indexkvot, se beskrivning under avsnitt 5.3.2. Största möjliga sannolikhet för antändning antas vara 0,2 procent och gäller för motorväg på landsbygd med hastighetsgräns 110 km/h, som har högst index för farlig gods enligt Räddningsverket [10]. Detta innebär att sannolikheten för stötinitierad detonation vid olycka på aktuell vägsträcka beräknas enligt:

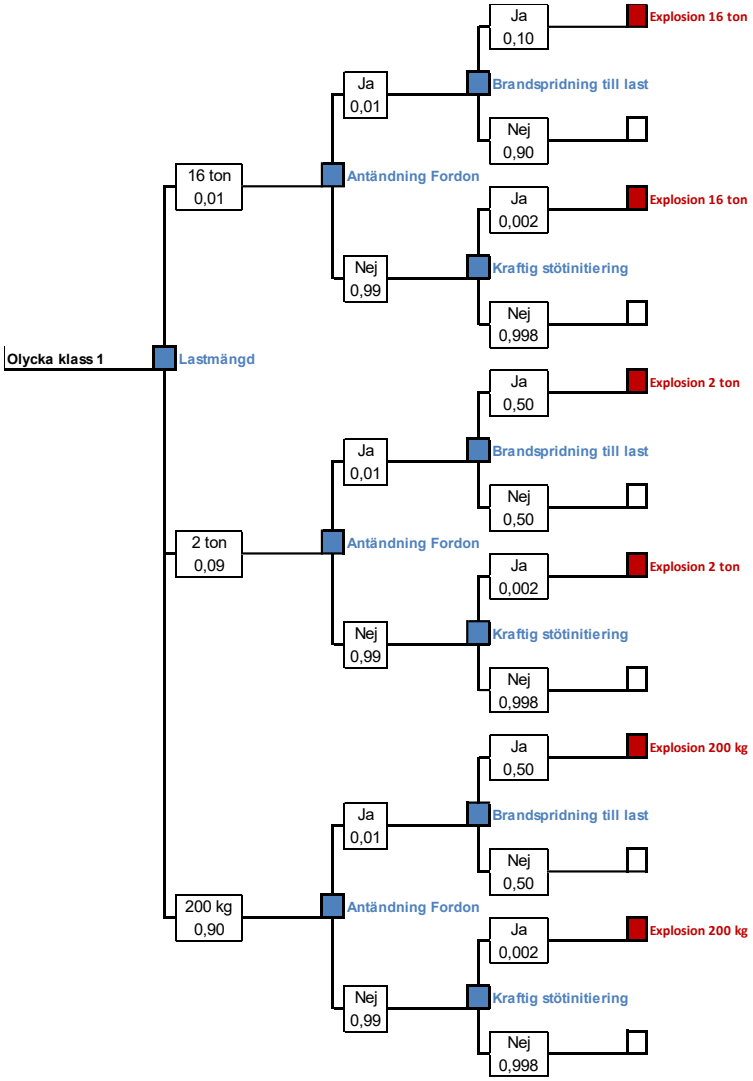
$$P_{kraftig\ stötinitiering} = 0{,}002 \cdot I_{Kvot}$$

Där:

- $P_{kraftig\ stötinitiering}$ = sannolikhet för kraftig stötinitiering vid olycka
- I_{Kvot} = indexkvot, se avsnitt 5.3.2

Händelseträd

Ovanstående resonemang sammanfattas i Figur 5-1 som visar händelseträdet för olyckor med explosiva ämnen och föremål.



Figur 5-1. Händelseträd för olycka med explosiva ämnen och föremål.

5.3.2.3 Klass 2.1 – Brandfarliga gaser

Antändning av brandfarlig gas kan inträffa om den brandfarliga gasen läcker ut från tanken. Sannolikheten för att tanken skadas och att ett läckage uppstår är beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För olyckor på väg, där hastigheten kan variera i stor utsträckning, motsvarar sannolikheten för läckage av brandfarlig gas den sannolikhet som gäller för farligt gods som transporteras under tryck, vilken anges i Tabell 5-9.

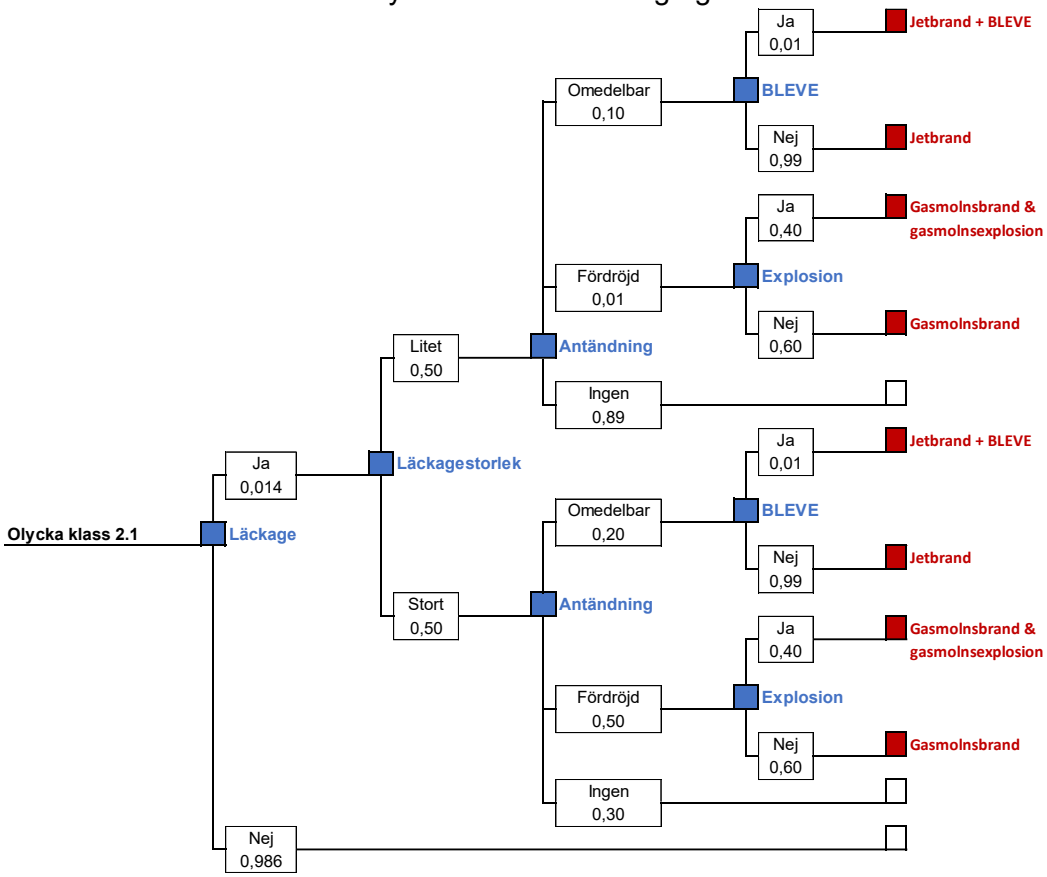
Läckagen delas upp i små läckage och stora läckage. På järnväg är sannolikheten för litet respektive stort läckage lika stort [12]. Vad gäller olyckor på väg anger Räddningsverket [10] ingen fördelning mellan litet läckage och stort läckage i sin metod. Därför antas att små och stora läckage utgör 50 procent vardera.

Skadeutfallet beror därefter på om det sker en omedelbar eller fördröjd antändning av gasen. Sannolikheten för omedelbar antändning beror på läckagets storlek och ansätts till 10 procent för litet läckage och 20 procent för stort läckage [13]. För att en fördröjd antändning ska ske krävs som regel ett större läckage [13] men konservativt ansätts en sannolikhet för fördröjd antändning även vid mindre läckage. Sannolikheten för fördröjd antändning antas vara 1 procent för litet läckage och 50 procent för stort läckage.

Omedelbar antändning medför jetbrand. Fördröjd antändning medför gasmolnsbrand och potentiellt även gasmolnsexplosion. 60 procent av de fördröjda antändningarna leder till gasmolnsbrand medan resterande 40 procent leder till gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion [4]. Eftersom gasmolnsbrand/gasmolnsexplosion är kortvariga händelser bedöms BLEVE inte kunna inträffa i samband med dessa händelser. Däremot är en jetbrand mer långvarig och bedöms därför kunna orsaka BLEVE. Sannolikheten för BLEVE, givet en jetbrand, antas vara 1 procent.

Händelseträd

Ovanstående resonemang sammanfattas i Figur 5-2 som visar händelseträdet för olyckor med brandfarliga gaser.



Figur 5-2. Händelseträd för olycka med brandfarlig gas.

5.3.2.4 Klass 2.3 – Giftiga gaser

I beräkningarna representeras giftiga gaser av ammoniak och klor, vilket bedöms vara en rimlig representation över de giftiga gaser som faktiskt transporteras. Sannolikheten för transport av ammoniak och klor sätts till 80 procent respektive 20 procent.

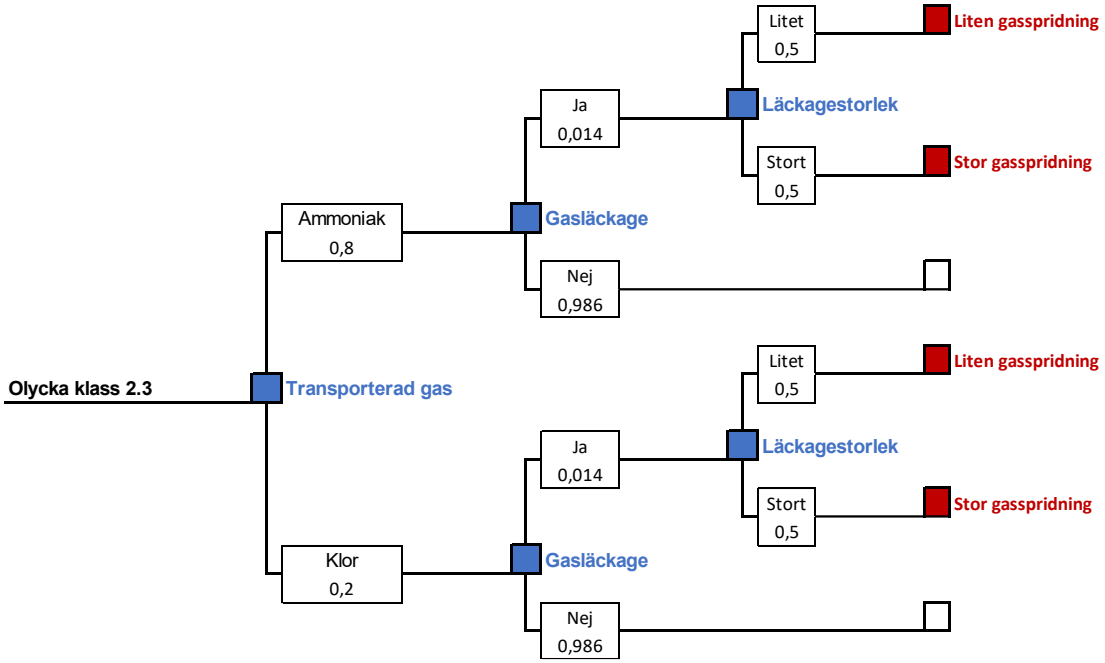
Sannolikheten för att tanken skadas och ett läckage uppstår är beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För olyckor på väg, där hastigheten kan variera i stor utsträckning, motsvarar sannolikheten för läckage av giftig gas den sannolikhet som gäller för farligt gods som transporteras under tryck, vilken anges i Tabell 5-9.

Läckagen delas upp i små läckage och stora läckage. På järnväg är sannolikheten för litet respektive stort läckage lika stort [12]. Vad gäller olyckor på väg anger

Räddningsverket [10] ingen fördelning mellan litet läckage och stort läckage i sin metod. Därför antas att små och stora läckage utgör 50 procent vardera.

Händelseträd

Ovanstående resonemang sammanfattas i Figur 5-3 som visar händelseträdet för olyckor med giftiga gaser.

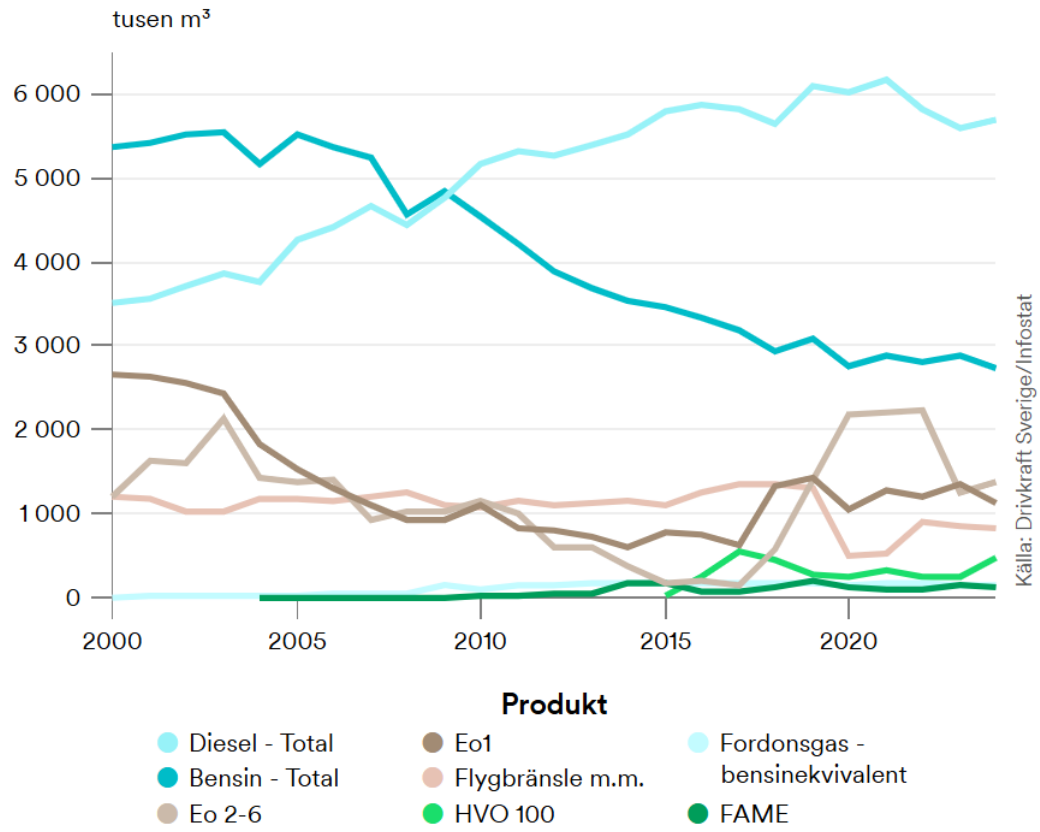


Figur 5-3. Händelseträd för olycka med giftig gas.

5.3.2.5 Klass 3 – Brandfarliga vätskor

Exakt fördelning mellan drivmedel och andra brandfarliga vätskor är okänd. I Figur 5-4 visas däremot statistik över samtliga utlevererade oljeprodukter och förnybara drivmedel. Enligt statistiken har diesel de senaste åren stått för cirka 50 procent och bensin för cirka 30 procent av samtliga transporterade oljeprodukter och förnybara drivmedel.

I beräkningarna representeras de brandfarliga vätskorna av bensin respektive resterande drivmedel (diesel, flygbränsle osv.). Bensin antas utgöra 40 procent av all brandfarlig vätska och resterande drivmedel antas utgöra 60 procent. Jämfört med statistiken i Figur 5-4, antas en något högre andel transport av bensin, vilket är konservativt eftersom bensin är mer benäget att antändas och medför större konsekvenser i samband med antändning. I beräkningarna representeras bensin av ämnet pentan medan resterande ämnen representeras av ämnet n-dodekan (dodekan).



Figur 5-4. Fördelning inom drivmedel avseende utlevererade volymer av petroleumprodukter och förnybara drivmedel i Sverige [14].

Sannolikheten för att en tunnväggig tank innehållande brandfarlig vätska skadas och att ett läckage uppstår är beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För olyckor på väg, där hastigheten kan variera i stor utsträckning, motsvarar sannolikheten för läckage av brandfarlig vätska den sannolikhet som gäller för farligt gods som *inte* transporteras under tryck, vilken anges i Tabell 5-9.

Läckage av brandfarliga vätskor delas upp i små, medelstora och stora läckage i enlighet med *Purple Book* [4]. Utsläppsvolymerna presenteras i Tabell 5-10 tillsammans med pölstorlek och sannolikhet för varje utsläppsvolym. Informationen i Tabell 5-10 gäller för utsläpp av såväl pentan som dodekan.

Tabell 5-10. Utsläppsvolymer med tillhörande pölstorlekar och sannolikheter givet läckage.

Volym [m^3]	Volymen motsvarar	Pölstorlek [m^2]	Sannolikhet givet läckage [%]
0,5	Ett mindre läckage	100	25
5	En fackvolym	200	60
30	Hela tankvolymen	350	15

Olika typer av brandfarliga vätskor har olika benägenhet att antändas. Pentan, bensin och etanol är lättantändliga vätskor medan dodekan, diesel och eldningsolja är svårantändliga vätskor. Sannolikheter för antändning, som används i beräkningsprogrammet, är i enlighet med *Purple Book* [4] och redovisas i Tabell 5-11. För pentan finns risk för fördröjd antändning av den förångade vätskan, vilket innebär

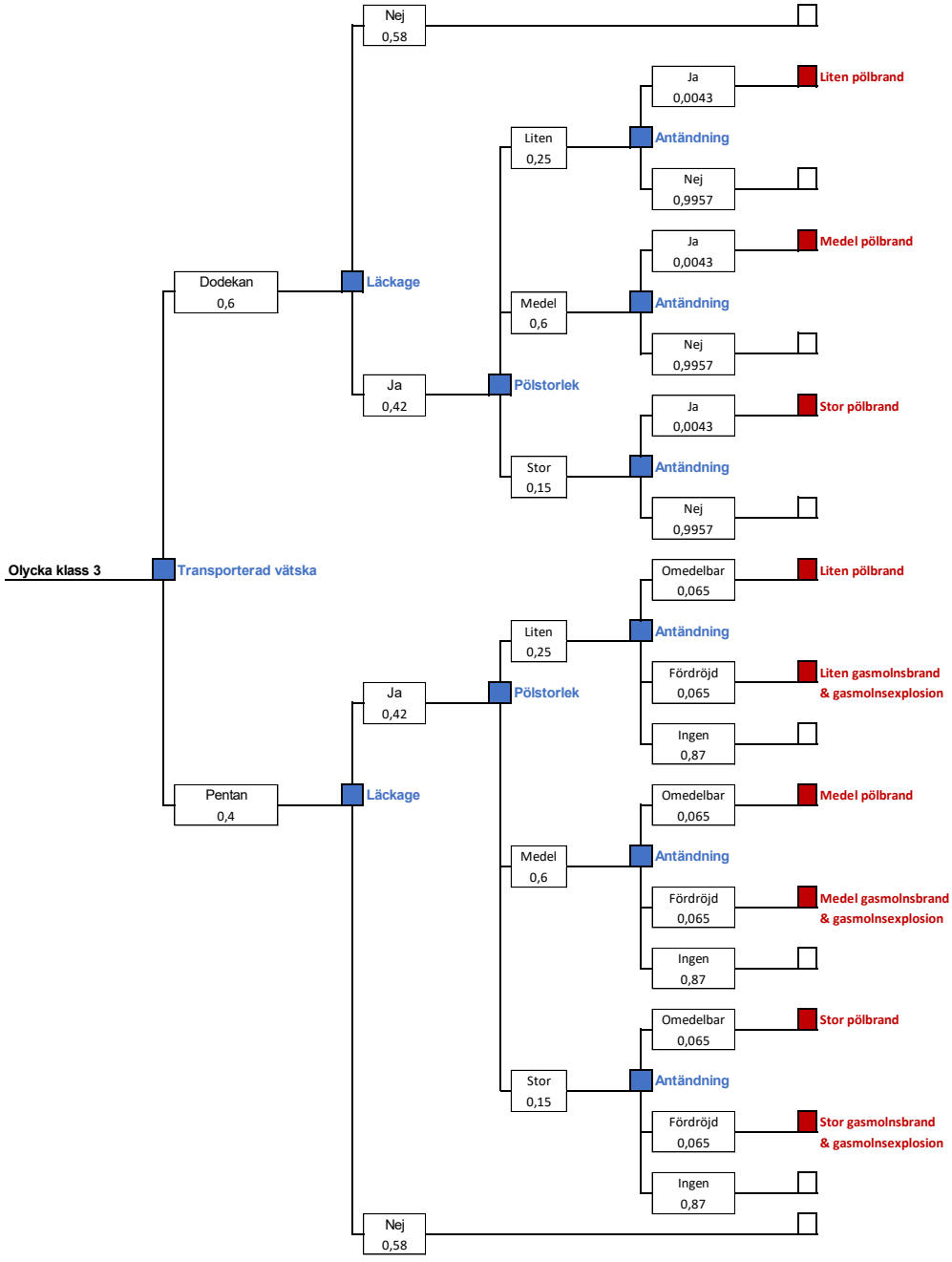
risk för både gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion. Vid fördröjd antändning antas motsvarande sannolikheter för gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion som anges för brandfarlig gas i avsnitt 5.3.2.3, det vill säga att 60 procent av de fördröjda antändningarna leder till gasmolnsbrand medan resterande 40 procent leder till gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion.

Tabell 5-11. Sannolikhet för antändning av pölbrand [4].

Brandfarlig vätska	Direkt antändning [%]	Fördröjd antändning [%]
Pentan	6,5	6,5
Dodekan	0,43	-

Händelseträd

Ovanstående resonemang sammanfattas i Figur 5-5, som visar händelseträdet för olyckor med brandfarliga vätskor.



Figur 5-5. Händelseträd för olycka med brandfarlig vätska.

5.3.2.6 Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider

I beräkningarna antas det att samtliga transporter med Klass 5 utgörs av oxiderande ämnen (Klass 5.1), eftersom dessa utgör en stor majoritet av samtliga transporter med Klass 5, se avsnitt 5.2.

Oxiderande ämnen transporteras under atmosfärstryck i tunnväggiga tankar. Sannolikheten för att tanken skadas och att ett läckage uppstår är beroende av fordonets hastighet vid olyckan. För olyckor på väg, där hastigheten kan variera i stor

utsträckning, motsvarar sannolikheten för läckage den sannolikhet som gäller för farligt gods som *inte* transporteras under tryck, vilken anges i Tabell 5-9.

Olycksförloppet vid läckage av oxiderande ämnen beror på om ämnen blandas med organiskt material, exempelvis fordonets bränsle. Om ämnet blandas med organiskt material kan en explosion inträffa. Om ämnet inte blandas med organiskt material förväntas ingen explosion men däremot kan en brand uppstå.

Givet ett läckage antas sannolikheten för blandning av det oxiderande ämnet med organiskt material vara 10 procent. Om det oxiderande ämnet blandas med organiskt material antas sannolikheten för explosion vara 6 procent. Om det oxiderande ämnet inte blandas med organiskt material antas sannolikheten för brand vara 6 procent.

Beräkningarna avseende explosionsscenarier i samband med olyckor med oxiderande ämnen delas in i tre olycksscenarier bestående av följande mängder massexplosiva varor:

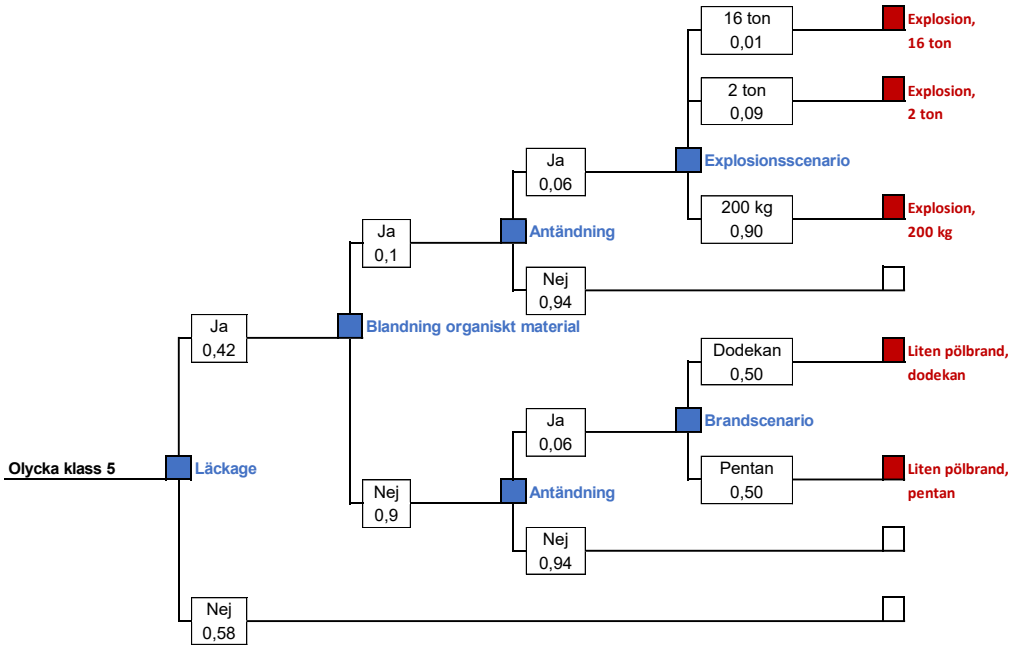
- 16 ton
- 2 ton
- 200 kg

Det antas att 90 procent av samtliga explosionsscenarier motsvarar 200 kg massexplosiva varor, att 9 procent av explosionsscenarierna motsvarar 2 ton massexplosiva varor och att 1 procent av explosionsscenarierna motsvarar 16 ton massexplosiva varor.

Brandscenarier med oxiderande ämnen antas ge liknande konsekvenser som för en liten pölbrand av brandfarliga vätskor. Konsekvenserna för brandscenarierna med oxiderande ämnen modelleras därför på samma sätt som konsekvenserna för en liten pölbrand. Brandscenarierna fördelas lika mellan små pölbränder av dodekan och pentan.

Händelseträd

Ovanstående resonemang sammanfattas i Figur 5-6 som visar händelseträdet för olyckor med oxiderande ämnen och organiska peroxider.



Figur 5-6. Händelseträd för olycka med oxiderande ämnen och organiska peroxider.

5.3.3 Summering av frekvensberäkningar

Nedan presenteras en summering av de frekvenser som används som indata till beräkningar av individ- och samhällsrisken.

5.3.3.1 Väg

Slutfrekvenser för olycka med farligt gods på väg redovisas i Tabell 5-12.

Tabell 5-12. Slutfrekvenser för olycka farligt gods på väg.

Klass	Händelse	Frekvens per år
Klass 1	Explosion, 16 ton	4,21E-09
	Explosion, 2 ton	8,88E-08
	Explosion, 200 kg	8,88E-07
Klass 2.1	BLEVE	3,15E-08
	Jetbrand (litet läckage)	1,05E-06
	Jetbrand (stort läckage)	2,10E-06
	Gasmolnsbrand/gasmolnsexplosion (litet läckage)	1,05E-07
	Gasmolnsbrand/gasmolnsexplosion (stort läckage)	5,25E-06
Klass 2.3	Utsläpp, ammoniak (litet läckage)	1,18E-07
	Utsläpp, ammoniak (stort läckage)	1,18E-07
	Utsläpp, klor (litet läckage)	2,94E-08

Klass	Händelse	Frekvens per år
	Utsläpp, klor (stort läckage)	2,94E-08
Klass 3	Pölbrand, dodekan (litet läckage)	2,47E-06
	Pölbrand, dodekan (medelstort läckage)	5,93E-06
	Pölbrand, dodekan (stort läckage)	1,48E-06
	Pölbrand, pentan (litet läckage)	2,49E-05
	Pölbrand, pentan (medelstort läckage)	5,98E-05
	Pölbrand, pentan (stort läckage)	1,50E-05
	Gasmolnsbrand/och explosion, pentan (litet läckage)	2,49E-05
	Gasmolnsbrand/och explosion, pentan (medelstort läckage)	5,98E-05
	Gasmolnsbrand/och explosion, pentan (stort läckage)	1,50E-05
Klass 5	Explosion, 16 ton	1,88E-08
	Explosion, 2 ton	1,69E-07
	Explosion, 200 kg	1,69E-06
	Pölbrand, dodekan (liten)	8,44E-06
	Pölbrand, pentan (liten)	8,44E-06

5.4 Konsekvensberäkningar för olycka med farligt gods

I detta avsnitt presenteras metodik för och antaganden bakom konsekvensberäkningar. Konsekvensberäkningar för olycka med farligt gods genomförs i programvaran Riskcurves [2]. Beräkningarna baseras till stor del på de källor som används i Riskcurves, dvs. *Purple Book* [4], *Yellow Book* [15] och *Green book* [16].

Avsnittet beskriver först generella omgivningsparametrar som utgör förutsättningar för de olika beräkningsscenarierna och därefter ett underavsnitt för varje klass av farligt gods. Underavsnitten beskriver relevanta sårbarhetsparametrar, använda beräkningsmodeller för olycksscenarier och beräknade konsekvensavstånd.

5.4.1 Generella omgivningsparametrar

Generella omgivningsparmetrar som används i beräkningarna och påverkar konsekvensavstånden presenteras i Tabell 5-13. För omgivningsparameterar som berör vindförhållanden hänvisas till avsnitt 4.

Tabell 5-13. Omgivningsparametrar.

Parameter	Värde	Kommentar
Lufttryck	1 atm	Omgivningens lufttryck.
Solinstrålning dagtid	120 W/m^2	Solinstrålningen har en inverkan på avdunstningen av pölar.

Parameter	Värde	Kommentar
Omgivningstemperatur	9 °C	Årlig medeltemperatur. Temperaturen har en inverkan på konsekvenserna. Generellt innebär en högre temperatur större konsekvenser.
Relativ fuktighet	83 %	Omgivningens luftfuktighet.
Molnighet	75 % (halvklart till molnigt)	Molnigheten påverkar den faktiska solinstrålningen. 75 % moln innebär 25 % av den ordinarie solinstrålningen.
Ytråhet (gasspridning)	0.25 m “High crops; scattered large objects”	Ytråhet är en parameter som beskriver grovheten av en yta och som påverkar vindhastigheten vid ytan. Ju slätare yta och färre hinder, desto lägre värde. Lägre värden innebär längre spridningsavstånd för gasmoln.

5.4.2 Klass 1 – Explosiva ämnen och föremål

Nedan beskrivs metodik och antaganden bakom konsekvensberäkningar för explosiva ämnen och föremål.

5.4.2.1 Sårbarhetsparametrar

En explosion med explosiva ämnen eller föremål medför ett övertryck som kan vara skadligt för människor. Skador på människor utgörs i första hand av skador på trumhinnor. Vid mer kraftfulla övertryck påverkas även lungor och andra inre organ, vilket kan orsaka dödliga skador. Det lägsta explosionsövertryck som kan förväntas orsaka dödliga skador är runt 180 kPa. Däremot kan lägre övertryck på 10–40 kPa orsaka skador på byggnader, som i sin tur medför dödsfall bland de människor som vistas inom byggnaden. I Tabell 5-14 anges de sårbarhetsparametrar avseende explosionsövertryck som används i beräkningarna.

Tabell 5-14. Sårbarhetsparametrar avseende explosionsövertryck som används i beräkningar.

Parameter	Värde	Kommentar
Explosionsövertryck (dödlighet)	30 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 100 % dödlighet oavsett om personer vistas inomhus eller utomhus. Detta är att se som mycket konservativt eftersom dödsfall utomhus endast förväntas ske vid betydligt högre övertryck.
Explosionsövertryck	10 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 2,5 % dödlighet inomhus.

5.4.2.2 Modell för olycksscenario

För analysen av konsekvenser som orsakas av explosiva ämnen och föremål används standardberäkning enligt TNT-ekvivalentmetoden i *Yellow book* [15]. Det massexplosiva ämnet representeras av TNT, och trycket från explosionen beräknas därefter. Mängden massexplosiva varor i en transport är 16 ton, 2 ton eller 200 kg enligt avsnitt 5.3.2.2.

5.4.2.3 Konsekvensavstånd

Avstånd för relevanta konsekvenser i samband med olyckor med explosiva ämnen och föremål presenteras i Tabell 5-15. Konsekvensavstånden skiljer sig inte åt mellan olika väderförhållanden.

Tabell 5-15. Konsekvensavstånd för explosion.

Konsekvens	Olycksscenario	Avstånd [m]
10 kPa	Explosion, 16 ton	341
	Explosion, 2 ton	170
	Explosion, 200 kg	79
30 kPa	Explosion, 16 ton	157
	Explosion, 2 ton	78
	Explosion, 200 kg	36

5.4.3 Klass 2.1 – Brandfarliga gaser

Nedan beskrivs metodik och antaganden bakom konsekvensberäkningar för brandfarliga gaser.

5.4.3.1 Sårbarhetsparametrar

En olycka med brandfarlig gas kan medföra skador på människor på grund av dels det övertryck som uppstår vid en explosion, dels den värmestrålning som uppstår vid antändning av gasen. I Tabell 5-16 anges de sårbarhetsparametrar som används i beräkningarna för olycka med brandfarliga gaser. Förutom att vissa värden för värmestrålning och övertryck medför 100 procent dödlighet i beräkningarna, används även en probitfunktion för värmestrålning som innebär att en andel av de som exponeras för värmestrålning lägre än 35 kW/m^2, under en viss tid, omkommer.

Tabell 5-16. Sårbarhetsparametrar avseende olycka med brandfarliga gaser som används i beräkningar.

Parameter	Värde	Kommentar
Gasmolnsbrand (faktor för dödlighet)	1	Andel som omkommer inom brännbar koncentration av ett gasmoln.
Jetbrand (faktor för dödlighet)	1	Andel som omkommer inom jetbrandens utbredning.

Parameter	Värde	Kommentar
Värmestrålning (dödlighet)	35 kW/m^2	Värmestrålningsnivå med 100 % dödlighet.
Probitfunktion för värmestrålning	-36,38+2,56·ln(q$^{4/3}$·t) [16]	q = värmestrålning i W/m^2 t = exponeringstid i sekunder
Tid för värmeexponering	20 s	Det antas att personer som inte har omkommit inom 20 sekunder har funnit skydd.
Korrektionsfaktor för kläders skydd mot värmestrålning	0,14	Vid probitberäkningar för värmestrålning appliceras denna korrektionsfaktor för att justera aktuella konsekvenser vid samhällsriskberäkningar.
Mottagarens höjd över marken	1,5 m	Höjd för beräkning av värmestrålning.
Explosionsövertryck (dödlighet)	30 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 100 % dödlighet oavsett om personer vistas inomhus eller utomhus. Detta är att se som mycket konservativt eftersom dödsfall utomhus endast förväntas ske vid betydligt högre övertryck.
Explosionsövertryck (dödlighet inomhus)	10 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 2,5 % dödlighet inomhus.

5.4.3.2 Modell för olycksscenario

För analysen av konsekvenser som omfattar brandfarliga gaser används olika beräkningsmodeller beroende på aktuellt scenario.

I beräkningarna antas att det är tryckkondenserad propan (gasol) som transporteras eftersom ämnet har en låg brännbarhetsgräns och utgör en stor andel av transporterna med brandfarlig gas. Det innebär att antändning kan inträffa på ett förhållandevis långt avstånd från olycksplatsen.

I beräkningarna representeras möjliga läckage av ett litet och ett stort läckage:

- Litet läckage – punktering med hålstorlek 10 mm.
- Stort läckage – punktering med hålstorlek 50 mm.

Dessa hålstorlekar används för modellering av konsekvenser för jetbrand och antänt gasmoln. Konsekvensberäkningar av BLEVE är oberoende av hålstorlek. För jetbrand och antänt gasmoln varierar skadeområdet med läckagestorlek, tiden till antändning samt vindriktning och -hastighet. Ett utsläpps storlek och konsekvensområde varierar även beroende på var i tanken läckaget inträffar, dvs. om läckaget uppstår där det transporterade ämnet är i vätskefas eller i gasfas. I beräkningarna antas att läckaget sker i vätskefasen eftersom det ger de största konsekvenserna och anses även vara det mest troliga i händelse av olycka med brandfarlig gas.

De indata som används i beräkningsprogrammet [2] för att simulera konsekvensområden för jetbrand, antänt gasmoln och BLEVE presenteras i Tabell 5-17.

Tabell 5-17. Indata för simulering av konsekvensområden för jetbrand, antänt gasmoln och BLEVE.

Parameter	Värde
Tankvolym	40 m^3 (För transporter på väg bedöms det vara ett konservativt antagande).
Tankfyllnadsgrad	80 %
Lagringstemperatur	9 °C
Lagringstryck	6,2 bar (absolut tryck motsvarande ångtrycket)
Utströmningskoefficient (Cd)	0,62 (skarpa kanter)
Tanklängd (horisontell cylinder)	7 m
Bristningstryck	25 bar (inneboende tryck då tanken brister vid en BLEVE).

Gasmolnsexplosion och gasmolnsbrand

För scenariot gasmolnsexplosion används multienergimetoden, vilket är en metod inom gruppen ”fuel-air charge blast model”, för att beräkna konsekvenser, i enlighet med *Yellow book* [15]. Modellen beskrivs som den mest lämpliga för att modellera egenskaperna hos en gasmolnsexplosion.

En parameter som behöver bestämmas för att genomföra beräkningar enligt multienergimetoden är explosionsstyrkan, vilken anger den initiala styrkan hos explosionen och är fördelad på tio olika klasser. Explosionsstyrka 1 innebär en svag explosion med låg flamhastighet, medan explosionsstyrka 10 innebär stark explosion med hög flamhastighet (detonation). Explosionsstyrkan beror bland annat på parametrar som grad av inneslutning, hindertäthet, initieringsenergi och reaktivitet hos gasen [17]. Det saknas enkla modeller för att uppskatta aktuell explosionsstyrka och stora variationer förekommer, varför höga värden på explosionsstyrka inte kan uteslutas. För att ta höjd för denna variation antas explosionsstyrkan 10, vilket rekommenderas i *Yellow book* [15] för situationer när tillräcklig information saknas [15]. Detta är ett konservativt värde, eftersom explosioner med brandfarliga gaser utomhus ytterst sällan innebär detonation [17, 15].

Vid en gasmolnsexplosion deltar inte hela det brännbara molnet i explosionen. Endast de delar av det brännbara gasmolnet som är instängda eller blockerade bidrar till explosionsfenomenet [15]. I beräkningarna antas det att 8 procent av gasmolnet bidrar till explosionsfenomenet, vilket föreslås i *Purple book* [4]. De delar av gasmolnet som inte ingår i explosionen ingår istället i en gasmolnsbrand. Konsekvensberäkningar av gasmolnsbrand baseras på de utgångspunkter och standardvärden som anges i *Yellow book* [15].

En gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion kan, beroende på vindstyrka och vindriktning inträffa en bit från själva läckagepunkten. Värst konsekvenser inträffar då vid det område som gasmolnet driver mot, vilket avgörs av vindriktningen.

Jetbrand

Konsekvensberäkningar av jetbrand baseras på de utgångspunkter och standardvärden som anges i *Yellow book* [15]. Flammans längd beror av storleken på hålet, trycket i tanken och aktuellt väderförhållande.

BLEVE

Konsekvensberäkningar av BLEVE baseras på de utgångspunkter och standardvärden som anges i *Yellow book* [15].

5.4.3.3 Konsekvensavstånd

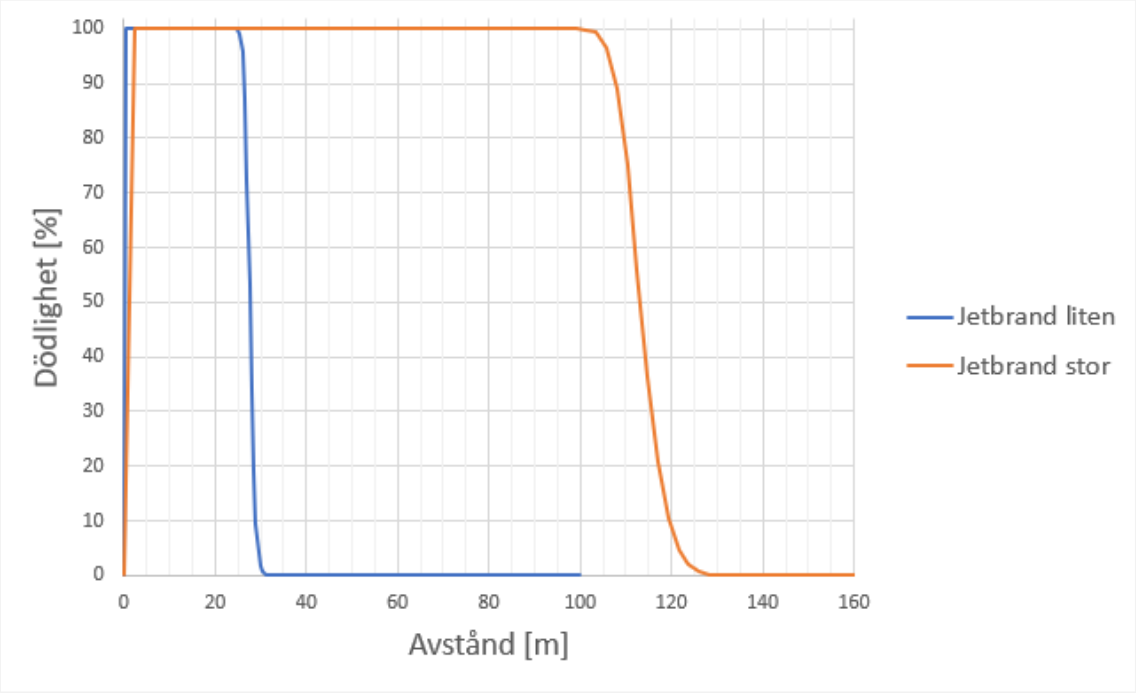
Avstånd för relevanta konsekvenser i samband med olyckor med brandfarlig gas presenteras i Tabell 5-18, Tabell 5-19 och Figur 5-7. Tabell 5-18 presenterar konsekvenser för jetbrand och antänt gasmoln i samband med litet läckage respektive stort läckage av brandfarlig gas. Konsekvenserna för jetbrand och antänt gasmoln är beroende av väderförhållanden och presenteras därför för olika väderförhållanden. Tabell 5-19 presenterar konsekvenserna för BLEVE. Som tidigare nämnt är konsekvenserna för BLEVE oberoende av hålstorlek. Dessutom är konsekvenserna för BLEVE i praktiken oberoende av väderförhållanden och presenteras därför inte för olika väderförhållanden. I Figur 5-7 visas hur dödligheten vid jetbrand varierar med avståndet från utsläppspunkten enligt probitberäkningar. Skadeutfallen utgår från den maximala ansatta tiden för värmestrålning, dvs. 20 sekunder.

Tabell 5-18. Konsekvensavstånd för jetbrand och antänt gasmoln i samband med litet och stort läckage av brandfarlig gas.

Konsekvens	Olycksscenario	Avstånd (vid angivet väderförhållande) [m]		
		D5	D2	F2
Litet läckage				
35 kW/m^2 värmestrålning	Jetbrand	22	25	26
10 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	19	23	25
30 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	13	15	16
Längsta avstånd till antändbart gasmoln	Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion	15	17	18
Stort läckage				
35 kW/m^2 värmestrålning	Jetbrand	89	102	105
10 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	95	118	132
30 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	63	78	89
Längsta avstånd till antändbart gasmoln	Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion	73	88	105

Tabell 5-19. Konsekvensavstånd för olycksscenariot BLEVE.

Konsekvens	Avstånd [m]
35 kW/m^2 värmestrålning	126
10 kPa övertryck	72
30 kPa övertryck	28



Figur 5-7. Dödlighet på olika avstånd från utsläppspunkten vid liten respektive stor jetbrand (vindförhållande F2). Områden för 100 procent dödlighet motsvarar jetbrandens utredning, därefter avtar värmestrålningen och dödligheten.

5.4.4 Klass 2.3 – Giftiga gaser

Nedan beskrivs metodik och antaganden bakom konsekvensberäkningar för giftiga gaser.

5.4.4.1 Sårbarhetsparametrar

En olycka med giftig gas kan medföra skador på människor på grund av den toxiska effekten gasen har på kroppen. I Tabell 5-20 anges de sårbarhetsparametrar som används i beräkningarna för olycka med giftiga gaser. Omfattningen av skada beror på koncentrationen som mottagaren exponeras för och tiden för exponering. Detta beräknas genom probitfunktioner för de representerande gaserna, dvs. ammoniak och klor. Påverkan för människor som befinner sig inomhus bedöms reduceras med en faktor tio jämfört med människor som befinner sig utomhus, enligt vad som anges i Purple Book [4].

Tabell 5-20. Sårbarhetsparametrar avseende olycka med giftiga gaser som används i beräkningar.

Parameter	Värde	Kommentar
Probitfunktion för toxisk exponering för ammoniak	$7{,}9367+1\cdot\ln(c^{2}\cdot t)$ [16]	c = koncentration t = exponeringstid
Probitfunktion för toxisk exponering för klor	$10{,}599+0{,}5\cdot\ln(c^{2{,}75}\cdot t)$ [16]	c = koncentration t = exponeringstid
Tid för toxisk exponering	1 800 s	Det antas att personer som inte har omkommit inom 1800 s har funnit skydd.
Korrektionsfaktor för inomhusvistelses skydd mot toxisk exponering	0,1 [4]	Vid probitberäkningar för toxisk exponering appliceras denna korrektionsfaktor för att justera aktuella konsekvenser vid samhällsriskberäkningar.
Mottagarens höjd över marken	1,5 m	Höjd för beräkning av toxisk koncentration av gas.

5.4.4.2 Modell för olycksscenario

I konsekvensberäkningarna för giftig gas används de utgångspunkter och standardvärden för gasutsläpp och spridning av gas som anges i *Yellow book* [15]. Enligt avsnitt 5.3.2.4 antas transporter av giftiga gaser innehålla antingen ammoniak eller klor, vilka representerar måttligt giftiga gaser respektive mycket giftiga gaser.

I beräkningarna representeras möjliga läckage av ett litet och ett stort läckage enligt:

- Litet läckage – punktering med hålstorlek 10 mm.
- Stort läckage – punktering med hålstorlek 50 mm.

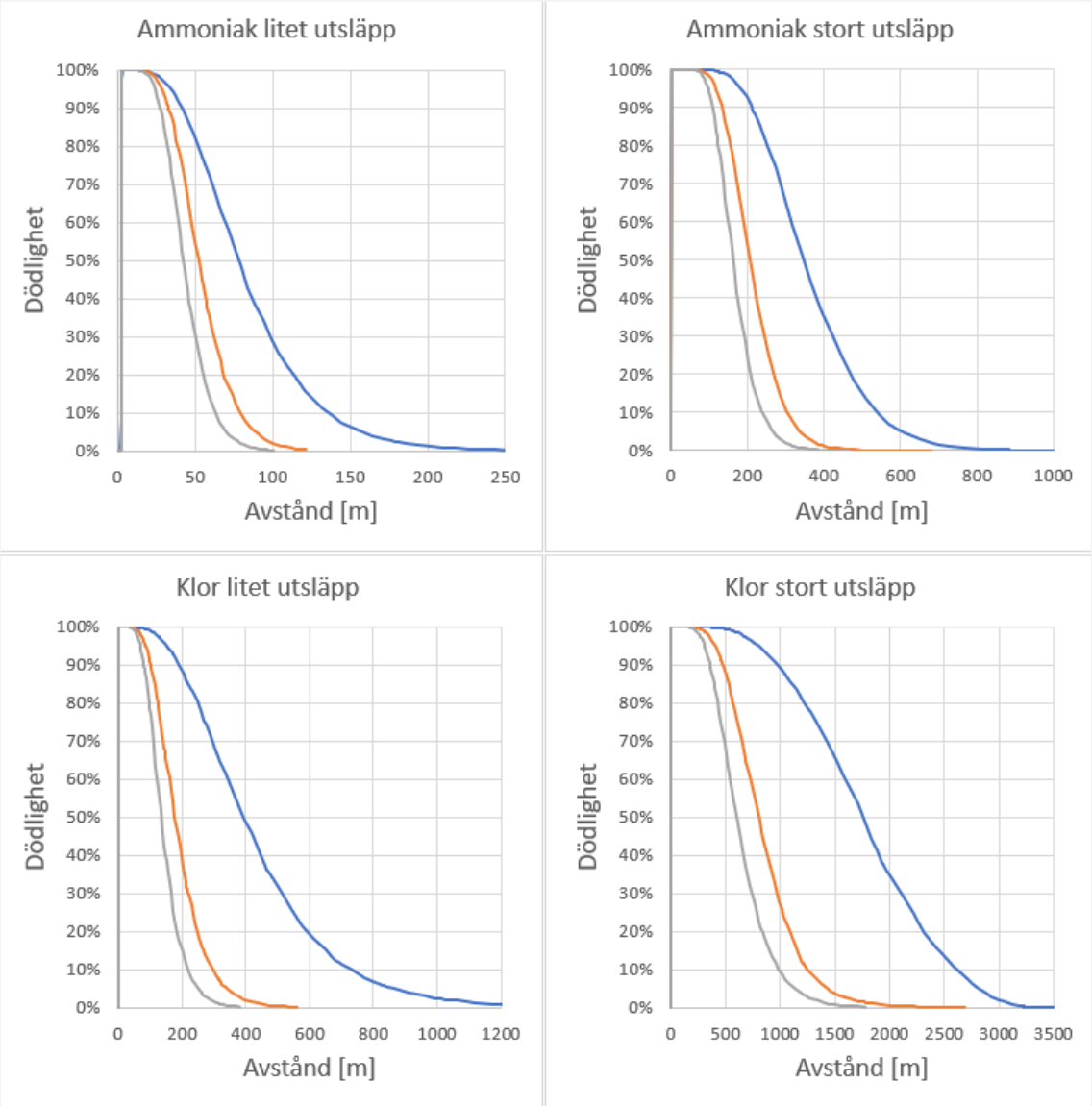
De indata som används i beräkningsprogrammet [2] för att simulera konsekvensområden för läckage av giftig gas presenteras i Tabell 5-21.

Tabell 5-21. Indata för simulering av konsekvensområden för läckage av giftig gas.

Parameter	Värde
Tankvolym	40 m^3 (För transporter på väg bedöms det vara ett konservativt antagande).
Tankfyllnadsgrad	80 %
Lagringstemperatur	9 °C
Lagringstryck klor	10 bar (absolut tryck)
Lagringstryck ammoniak	10 bar (absolut tryck)
Utströmningskoefficient (Cd)	0,62 (skarpa kanter)
Tanklängd (horisontell cylinder)	7 m

5.4.4.3 Konsekvensavstånd

Avstånd till olika skadeutfall i samband med olyckor med giftig gas presenteras i Figur 5-8. Eftersom konsekvensberäkningarna för giftig gas inte utgår från någon kritisk koncentration som medför 100 procent dödlighet presenteras inga avstånd till specifika koncentrationsnivåer. Istället presenteras avstånd till olika skadeutfall, dvs. avstånd till plats där en viss andel människor förväntas omkomma. Skadeutfallen utgår från den maximala ansatta tiden för toxisk exponering, dvs. 1 800 sekunder. Konsekvenserna för utsläpp av giftig gas är mycket beroende av väderförhållanden och presenteras därför för olika väderförhållanden.



Figur 5-8. Dödlighet på olika avstånd från utsläpp av giftig gas. Grå linje avser väderförhållande D5, orange linje avser väderförhållande D2 och blå linje avser väderförhållande F2.

5.4.5 Klass 3 – Brandfarliga vätskor

Nedan beskrivs metodik och antaganden bakom konsekvensberäkningar för brandfarliga vätskor.

5.4.5.1 Sårbarhetsparametrar

En olycka med brandfarlig vätska och efterföljande antändning kan medföra skador på människor på grund av den värmestrålning som uppstår. Vid en eventuell gasmolnsexplosion från förångad vätska kan människor dessutom skadas av explosionsövertryck. I Tabell 5-22 anges de sårbarhetsparametrar som används i beräkningarna för brandfarlig vätska. Förutom att värmestrålning som överstiger 35 kW/m^2 medför 100 procent dödlighet i beräkningarna, används även en probitfunktion för värmestrålning som innebär att en andel av de som exponeras för värmestrålning lägre än 35 kW/m^2, under en viss tid, omkommer.

Tabell 5-22. Sårbarhetsparametrar avseende olycka med brandfarliga vätskor som används i beräkningar.

Värmeexponering		
Värmestrålning (dödlighet)	35 kW/m^2	Värmestrålningsnivå med 100 % dödlighet.
Probitfunktion för värmestrålning	$-36{,}38+2{,}56\cdot\ln(q^{4/3}\cdot t)$ [16]	q = värmestrålning i W/m^2 t = exponeringstid i sekunder
Tid för värmeexponering	20 s	Det antas att personer som inte har omkommit inom 20 sekunder har funnit skydd.
Korrektionsfaktor för kläders skydd mot värmestrålning	0,14	Vid probitberäkningar för värmestrålning appliceras denna korrektionsfaktor för att justera aktuella konsekvenser vid samhällsriskberäkningar.
Explosionsövertryck (dödlighet)	30 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 100 % dödlighet oavsett om personer vistas inomhus eller utomhus. Detta är att se som mycket konservativt eftersom dödsfall utomhus endast förväntas ske vid betydligt högre övertryck.
Explosionsövertryck (dödlighet inomhus)	10 kPa	Explosionsövertryck som orsakar 2,5 % dödlighet inomhus.
Gasmolnsbrand (faktor för dödlighet)	1	Andel som omkommer inom brännbar koncentration av ett gasmoln.

5.4.5.2 Modell för olycksscenario

I konsekvensberäkningen används pentan för att modellera bensin och dodekan används för att modellera resterande brandfarliga vätskor (diesel, flygbränsle osv.). En cirkulär pöl används i konsekvensberäkningarna, vilket är ett konservativt antagande eftersom detta ger högre värmestrålning i jämförelse med en avlång pöl som kan antas efterspegla verkligheten på ett bättre sätt. I övrigt används de utgångspunkter och standardvärden för vätskeutsläpp och pölbrand som beskrivs som anges i *Yellow book* [15].

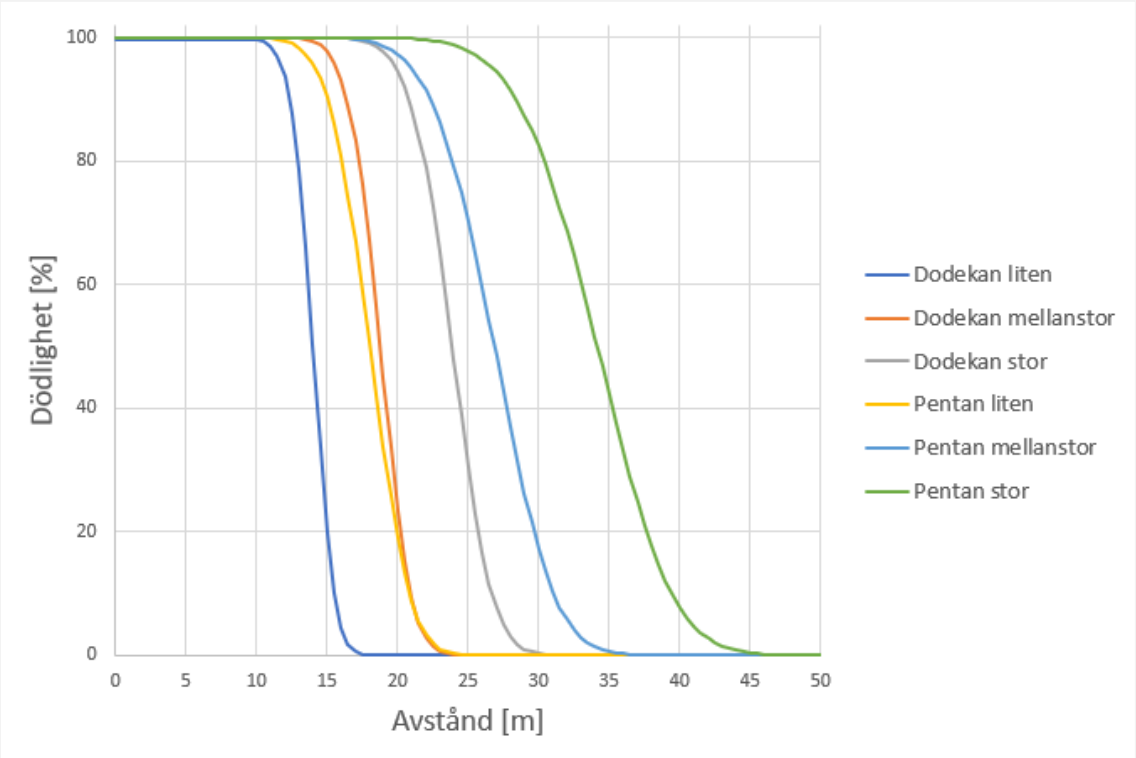
5.4.5.3 Konsekvensavstånd

I Tabell 5-23 redovisas avstånd till värmestrålningsnivå, som medför 100 procent dödlighet, för väderförhållande D5 för de studerade olycksscenarierna. Variationerna mellan olika väderscenarier är inte betydande och därför presenteras enbart avstånd för väderförhållande D5. I Figur 5-9 visas hur dödligheten vid pölbrand varierar med avståndet från utsläppspunkten enligt probitberäkningar. Skadeutfallen utgår från den maximala ansatta tiden för värmestrålning, dvs. 20 sekunder.

Tabell 5-24 presenterar konsekvenser för antänt gasmoln i samband med litet, medelstort och stort läckage av brandfarlig vätska (pentan). Förutsättningarna för antändning av gasmoln är beroende av väderförhållanden, och enbart när luftmassan är mycket stabil och vindhastigheten låg (väderförhållande F2) finns det förutsättningar för antändning. Därför visas endast konsekvensavstånd för väderförhållande F2.

Tabell 5-23. Avstånd till värmestrålningsnivåer för väderförhållande D5.

Konsekvens	**Olycksscenario**		**Avstånd (vid väderförhållande D5) [m]**
35 kW/m^2 värmestrålning	Pentan	Litet läckage	13
		Medelstort läckage	20
		Stort läckage	25
	Dodekan	Litet läckage	11
		Medelstort läckage	15
		Stort läckage	19



Figur 5-9. Dödlighet på olika avstånd från utsläppspunkten vid pölbrand (vindförhållande D5).

Tabell 5-24. Konsekvensavstånd för antänt gasmoln i samband med litet, medelstort och stort läckage av brandfarlig vätska (pentan), väderförhållande F2.

Konsekvens	Olycksscenario	Avstånd (utifrån läckagestorlek) [m]		
		Litet	Medel	Stort
10 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	8	21	31
30 kPa övertryck	Gasmolnsexplosion	5	11	17
Längsta avstånd till antändbart gasmoln	Gasmolnsbrand och gasmolnsexplosion	5	12	17

5.4.6 Klass 5 – Oxiderande ämnen och organiska peroxider

I avsnitt 5.3.2.6 beskrivs att oxiderande ämnen (klass 5.1) antas utgöra samtliga transporter av ämnen i klass 5. I samma avsnitt beskrivs att explosionsscenarier eller brandscenarier kan uppstå i samband med en olycka med oxiderande ämnen.

Explosionsscenarier med oxiderande ämnen antas ge konsekvenser motsvarande explosioner med 16 ton, 2 ton och 200 kg massexplosiva ämnen. Konsekvenserna för explosionsscenarierna med oxiderande ämnen modelleras därför på samma sätt som konsekvenserna för dessa explosioner. Se avsnitt 5.4.1 för mer information om konsekvensberäkningar för explosioner.

Brandscenarier med oxiderande ämnen antas ge liknande konsekvenser som för en liten pölbrand av brandfarliga vätskor. Konsekvenserna för brandscenarierna med oxiderande ämnen modelleras därför på samma sätt som konsekvenserna för en liten pölbrand. Brandscenarierna fördelas lika mellan små pölbränder av dodekan och

pentan. Se avsnitt 5.4.5 för mer information om konsekvensberäkningar för små pölbränder.

Referenser

[1] Länsstyrelsen Skåne, ”Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods,” 2007.

[2] TNO Riskcurves, RISKCURVES 13.0.1.

[3] SMHI, ”Ladda ner meteorologiska observationer,” [Online]. Available: https://www.smhi.se/data/meteorologi/ladda-ner-meteorologiska-observationer/.

[4] TNO Purple Book, ”Guidelines for quantitative risk assessment "Purple book",” 2005b. [Online]. Available: https://www.tno.nl/en/focus-areas/circular-economy-environment/roadmaps/environment-sustainability/public-safety/the-coloured-books-yellow-green-purple-red/.

[5] FOI, ”Osäkerheter i observationer och beräkningar,” Totalförsvarets forskningsinstitut., FOI-R--3764--SE, 2013.

[6] Trafikverket, ”NVDB på karta,” [Online]. Available: https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map.

[7] Trafikverket, ”Trafikutvecklingstal väg (TRV 2021/7267),” 2024.

[8] Trafikanalys, ”Lastbilstrafik 2015-2024,” 2015-2024.

[9] Räddningsverket, ”Kartläggning av farligt gods transporter, September 2006,” 2006.

[10] Räddningsverket, ”Farligt gods - Riskbedömning vid transport,” 1996.

[11] HMSO, ”Major Hazard aspects of the transport of dangerous substances,” Advisory Commitee on Dangerous Substances Health & Safety, London, 1991.

[12] S. Fredén, ”Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen,” Banverket, Borlänge, 2001.

[13] G. Purdy, ”Risk analys of the transportation of dangerous goods by road and rail,” Elseiver Science Publishers B.V, Amsterdam, 1993.

[14] Drivkraft Sverige, ”Volymer,” 07 07 2025. [Online]. Available: https://drivkraftsverige.se/statistik/volymer/.

[15] TNO Yellow Book, Methods for the calculation of physical effects "Yellow Book", The Hague, 2005a.

[16] TNO Green Book, ”Methods for determination of possible damage to people and objects resulting from releases of hazardous materials "Green Book",” 1992.

[17] FOA, ”Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor - Metoder för bedömning av risker,” 1998.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-05-21	KTN/2026:359

Revisionsrapport "Grundläggande granskning" avseende 2025

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Godkänna förvaltningens svar på revisionsrapporten.

Ärendet

Azets Revision & Rådgivning har på uppdrag av kommunens revisorer genomfört en grundläggande granskning för att bedöma om nämnden har skapat förutsättningar för tillräcklig styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Revisionen önskar att kultur- och tekniknämnden lämnar synpunkter på de slutsatser som finns redovisade i rapporten senast den 21 augusti 2026. Av svaret bör det framgå vilka eventuella åtgärder som ska vidtas och när de beräknas vara genomförda.

Kultur- och teknikförvaltningens svar

Kultur- och teknikförvaltningen anser att de följer upp verksamheten i den utsträcknings som krävs för att säkerställa måluppfyllelsen både ekonomiskt och verksamhetsmässigt. Att inte nyckeltalen följs upp i fyramånadersrapporten är ett centralt beslut som gäller alla nämnder. Kultur- och teknikförvaltningen anser att det finns tillräckligt med beskrivna aktiviteter som främjar måluppfyllelsen.

När det gäller intern kontroll finns det några punkter i risk- och väsentlighetsanalysen som har högre riskvärde än de punkter som finns med i internkontrollplanen. Då rutiner har ändrats kommer kultur- och teknikförvaltningen att revidera kommande risk- och väsentlighetsanalys inför 2027.

Beslutsunderlag

Revisionsrapport

Protokollsutdrag till:
Azets Revision & Rådgivning
Kommunstyrelsen

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson.
Förvaltningschef

Timrå kommun
Kultur- och tekniknämnden

För kännedom: Kommunfullmäktiges presidium
Kommunstyrelsen

2026-04-16

Revisionsrapport ”Grundläggande granskning – kultur- och tekniknämnden”

Azets Revision & Rådgivning har på uppdrag av kommunens revisorer genomfört en grundläggande granskning för att bedöma om nämnden har skapat förutsättningar för tillräcklig styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Revisionen önskar att kultur- och tekniknämnden lämnar synpunkter på de slutsatser som finns redovisade i rapporten senast den 21 augusti 2026. Av svaret bör det framgå vilka eventuella åtgärder som ska vidtas och när de beräknas vara genomförda.

Svaret skickas till Kristin Larsson, Azets Revision & Rådgivning (mailadress kristin.larsson@azets.com) för vidarebefordran till revisorerna.

För Timrå kommuns revisorer

Keijo Ojala
Ordförande

Inger Nyhman
Vice ordförande

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

Grundläggande granskning 2025 kultur- och tekniknämnden

Rapport

Timrå kommun

2026-04-16

Antal sidor: 14

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Sammanfattning 3

2 Bakgrund 5

3 Syfte, revisionsfrågor och avgränsning 5

3.1 Avgränsning och ansvarig styrelse/nämnd 6

4 Revisionskriterier 6

5 Metod 7

6 Resultat av granskningen 8

6.1 Styrande förutsättningar 8

6.2 Verksamhetsstyrning och uppföljning 9

6.2.1 Uppföljning 9

6.2.2 Bedömning 10

6.3 Ekonomistyrning och uppföljning 10

6.3.1 Bedömning 11

6.4 Intern kontroll 11

6.4.1 Bedömning 13

7 Samlad bedömning och rekommendationer 14

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

1 SAMMANFATTNING

Azets Revision & Rådgivning har av Timrå kommuns revisorer fått i uppdrag att genomföra en grundläggande granskning av verksamhetsår 2025.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om styrelse och nämnder har en tillräcklig struktur för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att nämnden i allt väsentligt har en tillräcklig struktur för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Bakgrunden till vår samlade bedömning är att nämnden har fastställt mål i linje med kommunfullmäktiges mål och kopplat dessa till relevanta nyckeltal. Nämnden beskriver i sin verksamhetsplan hur arbetet ska bedrivas för att nå målen och följer dessutom upp måluppfyllelsen löpande under året. Vi konstaterar dock att det saknas tydliga åtgärder som ytterligare stärker måluppfyllelsen utöver de aktiviteter som redovisas i uppföljningsrapporterna. Samtidigt visar helårsresultatet på övervägande god måluppfyllelse, vilket indikerar att arbete faktiskt genomförts för att nå målen.

Vidare baseras vår bedömning på att nämnden kontinuerligt följt upp det ekonomiska resultatet och redovisat positiva prognoser under året. Nämnden har också bedrivit verksamheten inom ramen för tilldelad budget.

Slutligen grundar sig bedömningen på att nämnden genomfört en risk- och väsentlighetsanalys och därefter fastställt en internkontrollplan i enlighet med denna. Nämnden följer upp genomförda kontroller och vidtar åtgärder när avvikelser identifieras.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

I det följande redovisas våra samlade bedömningar av respektive revisionsfråga.



Revisionsfråga	Bedömning
Har nämnden fastställt mål i enlighet med fullmäktiges mål?	Ja
Har nämnden fastställt inriktning, strategi eller aktiviteter för att uppnå målen?	Ja
Finns fastställda nyckeltal, indikatorer eller kvantitativa mått för att följa upp måluppfyllelse?	Ja
Följer nämnden upp verksamhetens måluppfyllelse under året?	Ja
Vidtar nämnden åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende måluppföljning under året?	Endast delvis
Följer nämnden upp verksamhetens ekonomiska resultat under året?	Ja
Bedriver nämnden verksamheten inom sina ekonomiska budgetramar?	Ja
Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende ekonomiska resultat under året?	Ej tillämplig
Har nämnden genomfört en risk- och väsentlighetsanalys?	Ja
Har nämnden fastställt en plan för intern kontroll i enlighet med risk- och väsentlighetsanalys?	Ja
Följer nämnden upp internkontrollplanen under året?	Ja
Vidtar nämnden åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende kontrollerna i internkontrollplanen under året?	Ja

För närmare beskrivning av bakgrunden till våra bedömningar hänvisar vi till respektive avsnitt i revisionsrapporten.

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi kultur- och tekniknämnden att:

- Säkerställa att verksamhetsmål uppnås.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

- Säkerställa att de risker med högt riskvärde omfattas av internkontrollplanen.

Vi vill även särskilt uppmärksamma att från och med 1 juli 2025 ska nämnden se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förbygga fel och oegentligheter i verksamheten, se 6 kap 6 § KL.

2 BAKGRUND

Revisorerna är kommunfullmäktiges organ för kontroll och ansvarsprövning av styrelser och nämnder. Revisionens arbete ska även ses som ett stöd till nämnderna och styrelsen.

Kommunallagen (2017:725) 12 kap, 1 §, ger uttryck för att revisorerna årligen ska granska all verksamhet som bedrivs inom nämndernas verksamhetsområde. Verksamhetsområdena ska granskas i den omfattning som följer av God revisionssed.

Revisorerna har till uppgift att pröva om:

- Verksamheten sköts på ett ändamålsenligt, och från ekonomisk synpunkt, tillfredställande sätt
- Räkenskaperna är rättvisande
- Den interna kontrollen är tillräcklig

Revisorernas årliga granskning består av tre delar; grundläggande granskning, fördjupad granskning samt granskning av delårs- och helårsbokslut.

Den grundläggande granskningen omfattar en översiktlig granskning av måluppfyllelse, styrning och intern kontroll. Granskningen baseras generellt sett på revisorernas riskanalys och omfattar samtliga nämnder och styrelser, och ger även underlag till uppdatering av riskanalysen under året. Enligt God revisionssed ska den grundläggande granskningen utgöra ett så pass omfattande underlag att den ger grund till bedömningar som revisorerna avlämnar i sin årliga revisionsberättelse.

Revisorerna genomför fördjupade granskningar som ett komplement till den grundläggande granskningen.

3 SYFTE, REVISIONSFRÅGOR OCH AVGRÄNSNING

Granskningens översiktliga syfte var att bedöma om styrelse och nämnder har en tillräcklig struktur för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

De bedömningar som avlämnas ska utgöra en grund för säkerställande att styrelse och nämnder lever upp till de mål och beslut som fullmäktige fastställt.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

Granskningen avser besvara följande revisionsfrågor:

Verksamhetsstyrning och uppföljning

- Har styrelsen/nämnden fastställt mål i enlighet med fullmäktiges mål?
- Har styrelsen/nämnden fastställt inriktning, strategi eller aktiviteter för att uppnå målen?
- Finns fastställda nyckeltal, indikatorer eller kvantitativa mått för att följa upp måluppfyllelse?
- Följer styrelsen/nämnden upp verksamhetens måluppfyllelse under året?
- Vidtar styrelsen/nämnden åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende måluppföljning under året?

- **Ekonomistyrning och uppföljning**
  - Följer styrelsen/nämnden upp verksamhetens ekonomiska resultat under året?
  - Bedriver styrelsen/nämnden verksamheten inom sina ekonomiska budgetramar?
  - Vidtar styrelsen/nämnden tillräckliga åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende ekonomiska resultat under året?
- **Intern kontroll**
  - Har styrelsen/nämnden genomfört en risk- och väsentlighetsanalys?
  - Har styrelsen/nämnden fastställt en plan för intern kontroll i enlighet med risk- och väsentlighetsanalys?
  - Följer styrelsen/nämnden upp internkontrollplanen under året?
  - Vidtar styrelsen/nämnden åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende kontrollerna i internkontrollplanen under året?

3.1 AVGRÄNSNING OCH ANSVARIG STYRELSE/NÄMND

Granskningen avser kultur- och tekniknämnden.

4 REVISIONSKRITERIER

I granskningen har revisionskriterierna utgjorts av:

- Kommunallagen 6 kap § 6
- Kommunfullmäktiges givna beslut och uppdrag till styrelse/ nämnder
- Styrelse och nämnders reglementen
- Reglemente för intern kontroll

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

5 METOD

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier. Revisionen har även genomfört dialog med presidiet under året.

De bedömningar som avlämnas i granskningen har utgått ifrån följande bedömningsnivåer.



Rapporten har skickats för faktakontroll till nämndens ordförande samt förvaltningschef.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

6 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

6.1 STYRANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Enligt reglemente[1] ska kultur- och tekniknämnden bland annat förvalta kommunens fastigheter och vid behov anskaffa verksamhetslokaler. Nämnden ska även förvalta och driva kommunens skogsbruksfastigheter och övrig mark, svara för renhållning samt ansvara för vägar, gator och allmänna parkeringar samt industrispår. Nämnden har även ett övergripande ansvar för kulturmiljöfrågor.

Enligt kommunfullmäktige verksamhetsplan och budget 2025–2027[2] ska kommunens arbete utgå från tre målbilder för planperioden. Målbilderna bryts sedan ner i inriktningsmål för perioden:

- **Trygghet, delaktighet och ett livslångt lärande**
  - Jämlika livsvillkor med goda möjligheter att påverka sitt eget liv och samhällslivet
  - Växande kunskaper och färdigheter genom hela livet
- **Tillväxt, sysselsättning och arbete**
  - Stärkt entreprenörskap och växande näringsliv
  - Fler i arbete
- **Livskvalitet och attraktiva livsmiljöer**
  - Goda förutsättningar för ett ekologiskt hållbart liv
  - En trygg och attraktiv plats för alla

Målbilderna kompletteras även med två resurser: *Engagerade och ansvarstagande chefer och medarbetare* samt *Ekonomi i balans*.

Baserat på kommunens visions, målbilder och inriktningsmål för 2025–2027 har kommunfullmäktige fastställt fyra fokusområden för 2025:

- *Samhällsbyggande för ett växande Timrå*: möjliggöra en etablering av en storskalig energiintensiv industri med tusentals arbetstillfällen. Fokusområdet är vägledande för efterföljande fokusområden.
- *Åldras med värdighet och valfrihet*: skapa en omsorg med hög kvalitet och som innebär att de äldre får åldras med värdighet, stolthet och valfrihet.
- *Att låta barnen gå först*: medborgare ska erbjudas en trygg, lärorik miljö där barn och elever kan utveckla sina förmågor och kunskaper varje dag så att de klarar kunskapsmålen. Tillsammans med hjälp av tidiga och förebyggande insatser ska alla 19-åringar i kommunen tilldelas de bästa förutsättningarna för att leva ett självständigt liv.

[1] Kommunfullmäktige 2024-12-16 § 184
[2] Kommunfullmäktige 2024-06-10 § 110

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

- Minskad segregation och ökad integration: arbeta med att minska och motverka segregation, förbättra integrationen, öka den upplevda tryggheten och bedriva ett aktivt brottsförebyggande arbete.

Till respektive inriktningsmål finns det nyckeltal i syfte att följa kommunens utveckling över tid.

Kommunfullmäktige har tilldelat kommunstyrelsen och nämnderna ett flertal uppdrag inom ramen för målbilderna och resursen, *Engagerade och ansvarstagande*:

- Trygghet, delaktighet och ett livslångt lärande
  - Likvärdig utbildning för möjlighet till bra livsvillkor
  - Det goda åldrandet samt god och nära vård
- Tillväxt, sysselsättning och arbete
  - Fortsatt främja ett växande Timrå
- Livskvalitet och attraktiva livsmiljöer
  - Attraktiv boendekommun
- Engagerade och ansvarstagande
  - Chefer och medarbetare – våra viktiga resurser

Till respektive uppdrag har kommunfullmäktige fastställt vilken effekt arbetet för måluppfyllelse förväntas bidra med samt vilka nämnder som berörs av uppdraget. Berörda nämnder ska även utarbeta mått för uppföljning av uppdraget.

6.2 VERKSAMHETSSTYRNING OCH UPPFÖLJNING

Av nämndens verksamhetsplan och budget 2025 – 2027[3] framgår hur nämnden ska bidra till uppfyllelse av kommunfullmäktiges inriktningsmål genom aktiviteter och uppdrag. Till respektive inriktningsmål anges förväntade effekter av arbetet för måluppfyllelse samt nyckeltal för att mäta måluppfyllelsen.

6.2.1 Uppföljning

Nämnden har inte följt upp nyckeltal, uppdrag eller mål i fyramånadersrapporten.

Av delårsrapporten per sista augusti[4] följer nämnden upp samtliga inriktningsmål och uppdrag. Det framgå att nämnden bedömer att de bidrar till samtliga av kommunfullmäktiges mål och att arbetet pågår enligt plan. Till respektive inriktningsmål och uppdrag framgår beskrivningar om genomförda och planerade aktiviteter för måluppfyllelse.

I verksamhetsberättelsen redovisar nämnden att för inriktningsmål 1, 2, 3, 5, 6 bedömer nämnden att de bidrar till målet. För inriktningsmål 4, *Fler i arbete*, bedömer nämnden att de bidrar delvis/osäkert. Till respektive inriktningsmål och uppdrag framgår beskrivningar om genomförda aktiviteter för måluppfyllelse.

[3] Kultur- och tekniknämnden 2024-10-16 § 103
[4] Kultur- och tekniknämnden 2025-09-17 § 84

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

6.2.2 Bedömning

Vår bedömning är att nämnden **fastställt** mål i enlighet med fullmäktiges mål.
Vår bedömning är att nämnden **fastställt** inriktning, strategi eller aktiviteter för att uppnå målen.
Vår bedömning är att det **finns** fastställda nyckeltal, indikatorer eller kvantitativa mått för att följa upp måluppfyllelse.
Vår bedömning är att nämnden **följer upp** verksamhetens måluppfyllelse under året.
Vår bedömning är att nämnden **endast delvis** vidtar åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende måluppföljning under året.

Vår bedömning baseras på att nämnden har fastställda mål i enlighet med fullmäktiges mål, om omfattas av fastställda nyckeltal. Nämnden beskriver även i sin verksamhetsplan hur de ska arbeta för att nå fastställda mål. Därtill baseras bedömningen på att nämnden följer upp måluppfyllelsen under året. Vi konstaterar att det saknas tydliga åtgärder för att främja måluppfyllelse utöver de aktiviteter som beskrivs i uppföljningsrapporterna, dock bedöms måluppfyllelsen som god i samband med helåret, med undantag för ett av målen, vilket indikerar på att arbete gjorts för att uppnå målen.

6.3 EKONOMISTYRNING OCH UPPFÖLJNING

Genom verksamhetsplan och budget 2025–2027 har kommunfullmäktige tilldelat kultur- och tekniknämnden en budget för 2025 på 112,9 mnkr.

Nämnden följer upp ekonomin löpande genom ekonomiska rapporter.

Enligt fyramånadersrapport[5] redovisar nämnden ett överskott mot budget på +2,7 mnkr för årets första fyra månader. För helår prognosticerar nämnden ett resultat på noll i avvikelse mot budget.

Vid uppföljning per sista augusti[6] redovisade nämnden ett överskott på +4,2 mnkr och en prognos på +1 mnkr till helår.

[5] Kultur- och tekniknämnden 2025-05-21 § 54
[6] Kultur- och tekniknämnden 2025-09-17 § 84

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

I nämndens verksamhetsberättelse redovisas ett överskott mot budget om nästan 0,4 mnkr.

6.3.1 Bedömning

Vår bedömning är att nämnden **säkerställt** att verksamheten bedrivs på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt.

Vår bedömning är att nämnden **följer upp** verksamhetens ekonomiska resultat under året.

Vår bedömning är att nämnden **bedriver** verksamheten inom sina ekonomiska budgetramar.

Vi kan inte bedöma om nämnden vidtar åtgärder vid eventuella avvikelser då sådana inte uppmärksammats under året.

Vår bedömning baseras på att nämnden följt upp det ekonomiska resultatet under året och löpande redovisat positiva prognoser. Därtill baseras bedömningen på att nämnden bedriver verksamheten inom sina ekonomiska budgetramar.

6.4 INTERN KONTROLL

Nämndens plan för intern kontroll 2025[7] har föregåtts av en risk- och väsentlighetsanalys av identifierade risker. Av risk- och väsentlighetsanalysen har nämnden valt att inkludera följande kontrollmoment:

- *Säkerhetsbesiktning av lek-och idrottsutrustning utomhus samt tillkomna objekt*: årlig säkerhetsbesiktningen.
- *Besiktning av badplatser*: årlig kontroll av badplatser.
- *Körjournaler*: Stickprov på fyra bilar.
- *IT- och informationssäkerhet*: kontroll av behörighet i verksamhetssystemet.
- *IT- och informationssäkerhet*: årlig uppdatering av systemplaner och informationssäkerhetsklassningar.
- *Inventarieförteckning*: Stickprov på fem fakturor.
- *Ansvaret för arbetsmiljöarbete*: kontroll av att det genomförs arbetsmiljöutbildning vid delegering av arbetsmiljöansvar.
- *Bisyssla*: kontroll av att nyanställda tagit del av vägledande råd och bestämmelser.
- *IT- och informationssäkerhet*: kontroll av att nyanställda tagit del av vägledande råd och bestämmelser.

[7] Kultur- och tekniknämnden 2024-12-18 § 119

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

- *Körjournaler och bensinkort*: kontroll av att nyanställda tagit del av information.
- *Dataskydd*: kontroll av att nyanställda tagit del av rutin för dataskydd.
- *Representation, mutor och jäv*: kontroll av att nyanställda tagit del av policy.
- *Upphandling*: kontroll av att nyanställda tagit del av information.

Det framgår vidare av plan för intern kontroll när kontrollmomenten ska genomföras och vem som är ansvarig för genomförandet. Det beskrivs även hur återrapporteringen till nämnden ska ske. Därtill kan noteras att risk- och väsentlighetsanalysen omfattar risker med högre riskvärde än vissa av de som tagits med i den beslutade planen.

Uppföljning av internkontrollplanen sker i juni[8] samt december[9]. I juni bedöms samtliga kontroller ha genomförts enligt plan och åtgärdsförslag presenterades.

I december har samtliga kontrollpunkter förutom inventarieförteckning genomförts. Förslag finns i 2026 års internkontrollplan att förflytta denna till januari 2026 då detta bedöms passa bättre utefter verksamhetens förutsättningar. Därtill presenteras åtgärdsförslag för identifierade avvikelser.

I december fastställs även en samlad uppföljning av internkontrollarbetet.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

[8] Kultur- och tekniknämnden 2025-06-11 § 60
[9] Kultur- och tekniknämnden 2025-12-03 § 118

6.4.1 Bedömning

Vår bedömning är att nämnden **genomfört** en risk- och väsentlighetsanalys.

Vår bedömning är att nämnden **fastställt** en plan för intern kontroll i enlighet med risk- och väsentlighetsanalysen.

Vår bedömning är att nämnden **följer upp** internkontrollplanen under året.

Vår bedömning är att nämnden **vidtar** åtgärder vid eventuella avvikelser som uppmärksammats avseende kontrollerna i internkontrollplanen.

Vår bedömning baseras på att nämnden genomfört en risk- och väsentlighetsanalys, samt att nämnden därefter fastställt en plan för internkontroll i enlighet med denna. Därtill följer nämnden löpande upp genomförda kontroller och vidtar åtgärder vid identifierade avvikelser.

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

7 SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Syftet med granskningen har varit att bedöma om styrelse och nämnder har en tillräcklig struktur för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att nämnden i allt väsentligt har en tillräcklig struktur för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Se inledning samt respektive rapportkapitel för en mer detaljerad beskrivning.

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi kultur- och tekniknämnden att:

- Säkerställa att verksamhetsmål uppnås.
- Säkerställa att de risker med högt riskvärde omfattas av internkontrollplanen.

Vi vill även särskilt uppmärksamma att från och med 1 juli 2025 ska nämnden se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förbygga fel och oegentligheter i verksamheten, se 6 kap 6 § KL.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Lena Medin
Certifierad kommunal revisor

Elina Lundberg
Verksamhetsrevisor

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

LENA MEDIN
Certifierad kommunal revisor
Serienummer: fdca59a9db67cf[…]85981c060041a
IP: 78.77.xxx.xxx
2026-04-20 08:42:09 UTC

ELINA LUNDBERG
Verksamhetsrevisor
Serienummer: 16c9893c2d3295[…]f3c00762a8a04
IP: 83.233.xxx.xxx
2026-04-21 06:04:40 UTC

INGER NYHMAN
Vice ordförande
Serienummer: 1822836956754a[…]dbeba79027453
IP: 90.232.xxx.xxx
2026-04-21 14:01:00 UTC

Keijo Birk Johannes Ojala
Ordförande
Serienummer: a8abe4ab14a795[…]64d854975d93e
IP: 81.235.xxx.xxx
2026-04-26 17:07:00 UTC

Penneo dokumentnyckel: MXO5H-79DSK-P84WZ-5AWNK-PQMVR-MH0OW

Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill. För mer information om Penneos kvalificerade betrodda tjänster, se **https://eutl.penneo.com**.

Så här verifierar du dokumentets äkthet:
När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, **https://penneo.com/validator**, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Magnus Karlsson	2026-05-19	KTN/2026:371

Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) avseende att ge i uppdrag till Kultur- och tekniknämnden i Timrå kommun att utreda möjligheten till en kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid)

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Uppdra till förvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i september.

Ärendet

Ove Andersson (SD) har inkommit med ett ledamotsinitiativ avseende kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid).

Kultur- och tekniknämnden beslutade 2026-04-29 §45 uppdra till kultur- och teknikförvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i juni.

Kultur- och teknikförvaltningen har påbörjat utredningen om placering av en lekplats i Ljustorp men behöver mer tid för vidare utredning av placering utifrån markägande, markförhållande och trafiksituation. Förvaltningen föreslår att kultur- och tekniknämnden uppdrar till förvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i september.

Beslutsunderlag

Ledamotsinitiativ
Protokollsutdrag KTN 2026-04-29 §45

Protokollsutdrag till:
Ove Andersson
Verksamhetschef teknik

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Timrå SD den 27 april 2026

Ledamotsinitiativ

Att ge i uppdrag till Kultur och Tekniknämnden i Timrå kommun att utreda möjligheten till en kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid)

Det saknas en lekplats i Ljustorp utanför skolålder, och det efterfrågas av småbarnsföräldrar.

Ove Andersson

Sverigedemokraterna

TIMRÅ KOMMUN

Protokollsutdrag
Kultur- och tekniknämnden

Sammanträdesdatum
2026-04-29

§ 44
Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) avseende utredning av möjligheten till en kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid)

Beslut
Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Uppdra till kultur- och teknikförvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i juni.

Ärendet
Ove Andersson (SD) har inkommit med ledamotsinitiativ avseende att ge i uppdrag till Kultur- och tekniknämnden i Timrå kommun att utreda möjligheten till en kommunal lekplats i Ljustorp (dagtid).

Beslutsunderlag
Ledamotsinitiativ

Protokollsutdrag till:
Verksamhetschef teknik

Expedieras digitalt.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Eva Forslund	2026-05-21	KTN/2026:372

Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) avseende hastighetssänkning på den sträcka som är kommunal väg från Bredsjön mot Indal till 50 km/h från nuvarande 70 km/h

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Avslå ledamotsinitiativet.

Ärendet

Ove Andersson (SD) har inkommit med ledamotsinitiativ avseende hastighetssänkning på den sträcka som är kommunal väg från Bredsjön mot Indal till 50 km/h från nuvarande 70 km/h.

Förvaltningens överväganden

Den vägsträcka som ledamotsinitiativet avser är en enskild väg utanför tättbebyggt område där kommunen sköter väghållningen. För att kommunen ska ha rätt att fatta beslut om hastigheter utanför tättbebyggt område krävs att kommunen är väghållare i juridisk mening. Den aktuella sträckan ligger inte inom tättbebyggt område. Utanför tättbebyggt område gäller bashastighet 70 km/tim. Förslag på önskade hastighetssänkningar på vägar utanför tättbebyggt område skickas in till Länsstyrelsen i Västernorrland och ska innehålla motiv till varför gällande trafikregel föreslås ändras.

Beslutsunderlag

Ledamotsinitiativ
Protokollsutdrag KTN 2026-04-29 §45

Protokollsutdrag till:
Ove Andersson
Verksamhetschef teknik
Trafikingenjör

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Timrå den 27 april 2026

Ledamotsinitiativ

Hastighetssänkning.

På den sträcka som är kommunal väg från Bredsjön mot Indal till 50 Kmh från nuvarande 70 kmh.
Då denna sträcka är inom bebyggelse med barn, ridande på hästar osv så är dagens hastighet är ytterst olämplig.



Ove Andersson
Sverigedemokraterna

TIMRÅ KOMMUN

Protokollsutdrag
Kultur- och tekniknämnden

Sammanträdesdatum
2026-04-29

§ 45
Ledamotsinitiativ från Ove Andersson (SD) avseende hastighetssänkning på den sträcka som är kommunal väg från Bredsjön mot Indal till 50 km/h från nuvarande 70 km/h

Beslut
Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Uppdra till kultur- och teknikförvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i juni.

Ärendet
Ove Andersson (SD) har inkommit med ledamotsinitiativ avseende hastighetssänkning på den sträcka som är kommunal väg från Bredsjön mot Indal till 50 km/h från nuvarande 70 km/h.

Beslutsunderlag
Ledamotsinitiativ

Protokollsutdrag till:
Verksamhetschef teknik
Trafikingenjör

Expedieras digitalt.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Magnus Karlsson	2026-05-22	KTN/2026:373

Ledamotsinitiativ från Glenn Westling (SD) avseende att uppdra till Kultur- och tekniknämnden att utreda möjligheten att asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

1. Upphäva kultur- och tekniknämndens beslut 2026-04-29 §46.
2. Avskriva ärendet från vidare handläggning.

Ärendet

Glenn Westling (SD) har inkommit med ett ledamotsinitiativ avseende möjligheten att asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset.

Kultur- och tekniknämnden beslutade 2026-04-29 uppdra till kultur- och teknikförvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i juni.

Kultur- och teknikförvaltningen har i handläggningen uppmärksammat att ärendet hanterats felaktigt. Ett ledamotsinitiativ ska inlämnas vid sammanträdets början av tjänstgörande ledamot. Vid sammanträdet var Glenn Westling inte närvarande. Förvaltningen föreslår därför att beslutet KTN 2026-04-29 §46 upphävs och att ärendet avskrivs från vidare handläggning.

Beslutsunderlag

Ledamotsinitiativ
KTN 2026-04-29 §46

Protokollsutdrag till:
Glenn Westling
Verksamhetschef teknik

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

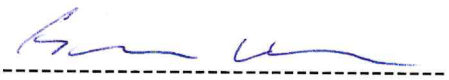
Jan Eriksson
Förvaltningschef

Timrå den 27 april 2026

Ledamotsinitiativ

Uppdra kultur och tekniknämnden att utreda möjligheten att asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset.

Parkeringen upplevs som gropig och dammig.



Glenn Westling

Sverigedemokraterna Timrå

TIMRÅ KOMMUN

Protokollsutdrag
Kultur- och tekniknämnden

Sammanträdesdatum
2026-04-29

§ 46
Ledamotsinitiativ från Glenn Westling (SD) avseende utredning av möjligheten att asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset

Beslut
Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Uppdra till kultur- och teknikförvaltningen att bereda ärendet till nämndsammanträdet i juni.

Ärendet
Glenn Westling (SD) har inkommit med ledamotsinitiativ avseende att utreda möjligheten att asfaltera delar av parkeringen utanför nya badhuset.

Beslutsunderlag
Ledamotsinitiativ

Protokollsutdrag till:
Verksamhetschef teknik

Expedieras digitalt.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Magnus Karlsson	2026-05-19	KTN/2026:378

Medborgarförslag - Innebandyplan utomhus (KS/2026:181)

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Avslå medborgarförslaget.

Ärendet

Ett medborgarförslag om innebandyplan utomhus har inkommit.

Kultur- och tekniknämnden behandlade 2024-12-18 tre liknande medborgarförslag om inlinesbana, landhockey och innebandy utomhus på området vid tennisbanorna mellan sporthallen och fotbollshallen. Kultur- och tekniknämnden beslutade bifalla medborgarförslagen och det innebär att kultur- och teknikförvaltningen ska göra en plan med ett underlag för klubbsport och någon form av sarg. När det kommer att ske beror på vilka investeringspengar som finns och prioritering av projekt. Förhoppningsvis blir det klart 2027.

Med anledning av redan beviljat medborgarförslag föreslår förvaltningen att detta medborgarförslag avslås.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag

Protokollsutdrag till:
Förslagsställare
Kommunfullmäktige
Verksamhetschef teknik

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Medborgarförslag

1. Förslag

Rubrik
Ange en rubrik för ditt förslag
Innebandyplan

Beskrivning
Beskriv kort ditt förslag.

Skulle vilja ha en innebandy plan utomhus för barn att kunna spontanidrotta även på sommaren.

Jag föreslår att kommunfullmäktige/nämnden beslutar
Beskriv ditt beslutsförslag t. ex:
Jag föreslår att.....

Bygga en innebandyplan utomhus mellan tennishallen och fotbollshallen.

Presentation
Ange om du själv önskar komma och presentera ditt förslag vid det beslutande mötet.

Nej

2. Personuppgifter

Ange dina personuppgifter
En bekräftelse på ditt inskickade medborgarförslag skickas till den e-postadress du anger.

Förnamn
Erica Isabell

Efternamn
Lindholm

Adress
GAMMELGATAN 1

Postnummer och ort
861 45 Fagervik

Telefon
0703359638

E-postadress
Isabelllindholms@gmail.com

Mobiltelefon
0703359638

Notifieringar
E-post

Samtycke

Personuppgifter som behandlas

- Namn
- Adress
- E-postadress
- Personnummer
- Telefonnummer
- Mobilnummer
- IP-nummer

Ändamålet med behandlingen

Personuppgifterna behandlas för att kommunen säkert ska kunna identifiera dig, för att kunna kontakta dig och för att kunna handlägga ärendet. Personuppgifterna kommer att publiceras i sammanträdeshandlingar på Timrå kommuns webbplats.

Rättslig grund för behandlingen

- Den registrerade har lämnat sitt samtycke
- En arbetsuppgift av allmänt intresse ska kunna utföras

Lagringstid

- För evigt

Övriga upplysningar

Läs mer under Personuppgifter i menyn ovan samt allmänt om kommunens behandling av personuppgifter på kommunens webbplats.

Personuppgiftsansvarig

Kommunstyrelsen

Jag har tagit del av ovanstående information och godkänner behandlingen av personuppgifter

TIMRÅ KOMMUN

Minnesanteckningar från kommunfullmäktiges presidium, den 27 april 2026, kl 12.30-12.45

Närvarande: Jan-Christer Jonsson (S), ordf
Mari Eliasson (S), kf:s 1:e vice ordf
Niklas Edén (C), kf:s 2:e vice ordf
Annika Nyberg, kommunsekreterare

1. **Medborgarförslag – Stigcykling KS/2026:177**

   Kommunfullmäktiges presidium beslutar att översända medborgarförslaget till kultur- och tekniknämnden för besvarande.

2. **Medborgarförslag – Innebandyplan utomhus KS/2026:181**

   Kommunfullmäktiges presidium beslutar att översända medborgarförslaget till kultur- och tekniknämnden för besvarande.

3. **Medborgarförslag – Innebandyhall KS/2026:182**

   Kommunfullmäktiges presidium beslutar att översända medborgarförslaget till kultur- och tekniknämnden för besvarande.

Annika Nyberg
Kommunsekreterare

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Nathalie Nygren	2026-05-18	KTN/2026:423

Återvinningsstationer 2027

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden besluta:

1. Enligt beslutsunderlag minska antalet återvinningsstationer i kommunen.
2. De återvinningsstationer som är kvar ska ha insamling av pappersförpackningar och plastförpackningar enligt ersättningsmodellen från Naturvårdsverket.

Ärendet

Fastighetsnära insamling är infört i hela kommunen vilket minskar behovet av återvinningsstationer. Ersättningen för återvinningsstationer förändras från och med 2027 och omfattar bara pappersförpackningar och plastförpackningar. Antalet återvinningsstationer behöver minska och fraktioner som kommunen inte får ersättning för tas bort.

Beslutsunderlag

PM - Återvinningsstationer Timrå kommun 2027

Protokollsutdrag till:
Ansvarig avfall och återvinning

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Återvinningsstationer i Timrå kommun från 2027

Inledning

Kommunen står inför förändrade förutsättningar för drift och finansiering av återvinningsstationer. Från och med 2027 förändras Naturvårdsverkets ersättningsmodell, vilket påverkar kommunens ekonomiska förutsättningar för att upprätthålla nuvarande antal återvinningsstationer. Samtidigt har mängden insamlat material vid stationerna minskat till följd av införandet av fastighetsnära insamling.

Det finns ett behov av att se över och minska antalet återvinningsstationer i kommunen för att anpassa verksamheten till förändrade behov och förutsättningar.

Bakgrund

Införandet av fastighetsnära insamling har inneburit att fler hushåll idag kan sortera sitt avfall direkt vid bostaden. Detta har lett till att mängderna förpackningar och returmaterial som lämnas vid återvinningsstationerna successivt har minskat.

Samtidigt förändras Naturvårdsverkets ersättningsmodell och återvinningsstationerna övergår till lättillgängliga insamlingsplatser från 2027. Lättillgängliga insamlingsplatser (LIP) är återvinningsstationer eller andra insamlingsplatser där hushåll kan lämna skrymmande förpackningsavfall av papper och plast.

Den nya modellen innebär att kommunen inte längre kommer att erhålla samma ekonomiska ersättning för drift av återvinningsstationer som tidigare. För att säkerställa en långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv avfallshantering behöver kommunen därför anpassa antalet stationer utifrån det faktiska behovet.

Konsekvenser

En minskning av antalet återvinningsstationer innebär att vissa samhällsmedborgare får längre avstånd till närmaste station. Det är därför viktigt att de stationer som kvarstår är strategiskt placerade för att fortsatt kunna erbjuda god service till kommunens invånare. Samtidigt bedöms påverkan begränsas av att en stor del av hushållen redan har tillgång till fastighetsnära insamling, vilket minskar behovet av att använda återvinningsstationerna.

För kommunen innebär förändringen att behovet av tömning och drift minskar. Färre stationer leder till minskade kostnader för transporter, tömning, städning och underhåll.

Förslag

I arbetet med att identifiera vilka återvinningsstationer som bör vara kvar har flera faktorer vägts in. Bedömningen har baserats på stationernas upptagningsområden, insamlade mängder, anmärkningar på stationen, strategiska placeringar samt om kommunen äger marken eller om det finns andra planerade användningsområden för platsen.

Antalet återvinningsstationer föreslås minska från 19 till 10 till februari 2027.

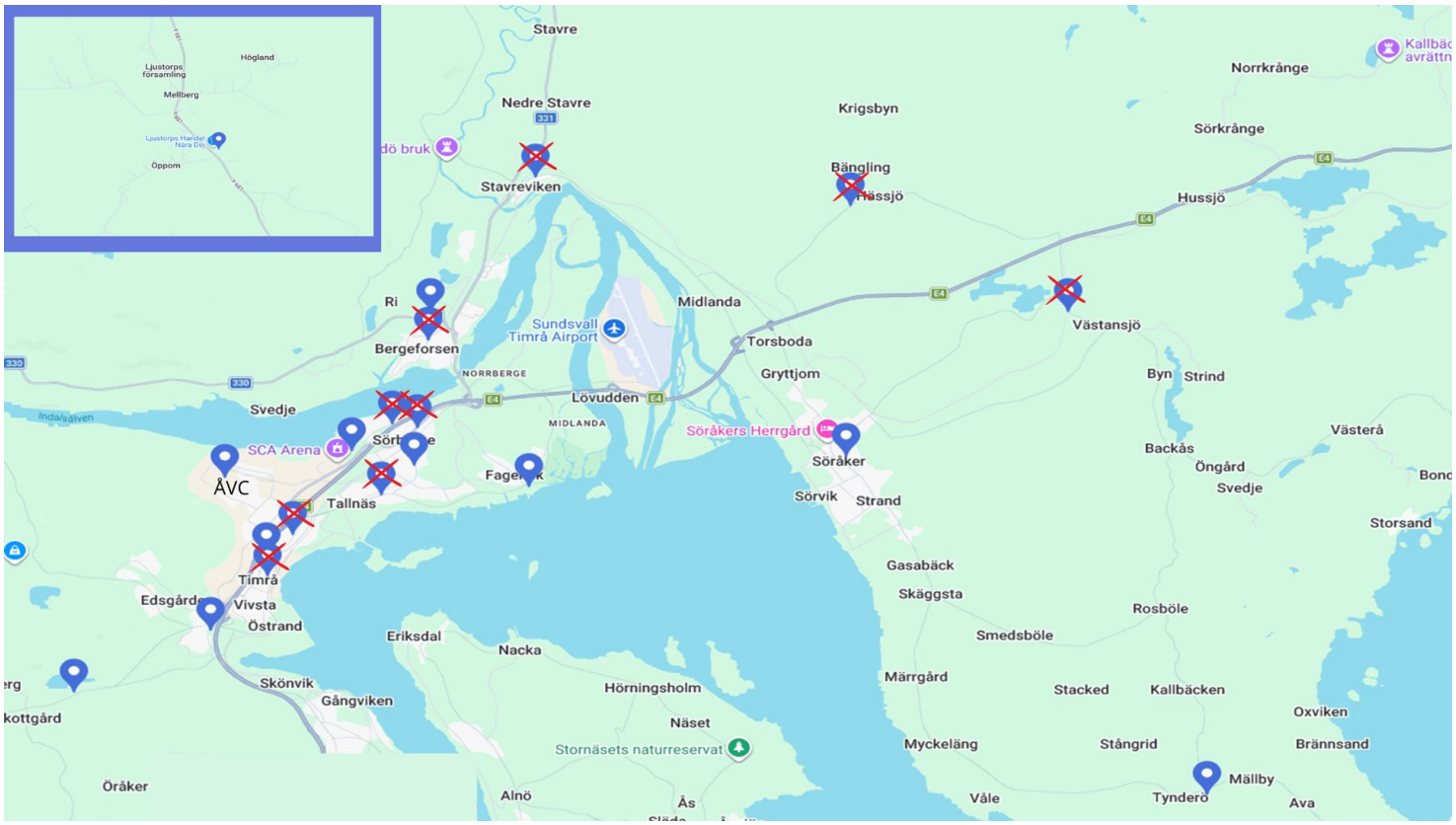
De återvinningsstationer som blir kvar är:

SCA Arena
Cirkelvägen
Fagervik
Bovägen
Timrådalen
Bergeforsen IP
Söråker ICA
Tynderö
Laggarberg
Ljustorp

På de stationer som blir kvar kommer insamlingen att omfatta pappersförpackningar och plastförpackningar. På återvinningscentralen kommer alla förpackningsslag fortsättningsvis att finnas.

De återvinningsstationer som tas bort är:

Västansjö
Rolandsbacke
Stavreviken
Bergeforsen ICA
Varvsgatan
Nygatan
Sjösvedjan
Strömgatan
Berglundavägen



De flesta stationer som tas bort är närliggande till andra stationer. Stationerna i Västansjö och Bängling har få hushåll som nyttjar stationerna vilket leder till små mängder insamlat material. Stationen i Stavreviken är idag trång och mindre bra placerad, den täcks upp av stationen som blir kvar i Bergeforsen.

Uppföljning

Det är ännu klart hur stor ersättningen från Naturvårdsverket kommer vara från 2027. Förändringen av antalet stationer kommer att behöva följas upp under 2027 utifrån insamlade mängden, ekonomi och samhällsmedborgarens behov.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-06-02	KTN/2025:602

Intern kontroll 2026 - Uppföljningsrapporter juni

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Rapporterna läggs med godkännande till handlingarna.

Ärendet

I internkontrollplanen för 2026 ska följande kontroller ske i juni:

- Säkerhetsbesiktning tillkommande objekt
- Körjournaler
- IT- och informationssäkerhet
- Ansvaret för arbetsmiljöarbetet

Nyanställda ska ha tagit del av information om:

- Leasing-bilar och kommunägda bilar
- Dataskydd
- Upphandling

Bifogade uppföljningsrapporter avser tiden november 2025 - april 2026. Granskarna har inget att erinra.

Beslutsunderlag

Internkontrollplan 2026
Uppföljningsrapporter juni

Protokollsutdrag till:

Internkontrollsamordnare

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: april-maj
Granskare: Kristina Olofsson

Granskning avseende eventuellt tillkommande objekt har tagits med i säkerhets-besiktning av lek- och idrottsutrustning utomhus

Nytt objekt	Anmält till besiktningsföretag	Upplagt i DeDU	Kommentar
Söråkers förskola Fjärilen	Ja	Ja	Första besiktning 2027

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: november-april
Granskare: Anneli Holmqvist

Granskning avseende körjournaler

Stickprov på fyra bilar avseende körjournaler

Reg.nr	Ingen anmärkning	Anmärkning
EDP 852	X	
WCE 55J	X	
BCX 63S	X	
UUJ 939	X	

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: november-april
Granskare: Anneli Holmqvist

Granskning att passerkort/behörigheter återlämnats/avregistrerats i passagesystem för alla som slutat sin anställning eller inte längre ska ha behörighet

Förvaltningar	Behörigheter avslutade		Kommentar
	Ja	Nej	
Barn- och utbildningsförvaltningens stab	X		
Kommunledningskontoret	X		
Kultur- och teknikförvaltningen	X		
Miljö- och byggkontoret	X		
Socialförvaltningen	X		
Torsboda / Timrå Invest	X		
Entreprenörer	X		
Ramavtalsentreprenör	X		

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: november-april
Granskare: Anneli Holmqvist

Granskning att behörigheter i verksamhetssystem har tagits bort för alla som slutat sin anställning eller inte längre ska ha tillgång till systemen
(kommunanställda avs externa servrar samt kommunanställda och entreprenörer avs interna servrar)

Verksamhetssystem	Behörigheter avslutade		Kommentar
	Ja	Nej	
EDP Future (extern)	X		
DeDU (extern)	X		
Vanderbilt (intern)	X		
RCO (intern)	X		
Actor (intern)	X		

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: november-april
Granskare: Peter Habel

Granskning att behörigheter i verksamhetssystem har tagits bort för alla som slutat sin anställning eller inte längre ska ha tillgång till systemen
(kommunanställda avseende externa system)

Verksamhetssystem	Behörigheter avslutade		Kommentar
	Ja	Nej	
Interbook Go	x		
Ungdomsappen	x		
Quria	x		
Cineasterna	x		
StudyAlong	x		

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Intern kontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: Q 1-2
Utförare: Kristina Olofsson
Granskare: Jan Eriksson

Granskning av åtgärder Q 1-2 enligt Årshjul för dataskydd

Åtgärd	Åtgärd utförd		Kommentar
	Ja	Nej	
Gallring av personuppgifter	X		Utförd under jan-feb 2026
Informera alla i förvaltningen om dataskydd	X		Utskick av Rutin för dataskydd april 2026.
Ge utbildning till förvaltningen, ev genom nano-utbildning via IT-avdelningen	X		Nano-utbildning utförd maj 2026
Bjuda in dataskyddsombud för information till nämnden alternativt förvaltningen vartannat år	X		Dataskyddsombud bjuds in 2027
Genomgång av förteckning över e-tjänster och blanketter	X		Utförd mars-april 2026
Genomgång av förteckning över personuppgiftsbiträdesavtal	X		Utförd mars-april 2026
Genomgång av register över personuppgiftsbehandlingar	X		Utförd mars-april 2026

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN
Kultur- och teknikförvaltningen

Internkontroll

Granskningsmånad: maj
Granskningsperiod: november-april
Granskare: Anneli Holmqvist

Granskning - nyanställda ska ha tagit del av nedanstående policy, rutin, anvisning mm

Namn: Sangdaw Theprin **Anställd from:** 251107	X	Policy och VROB upphandling
	X	Rutin för dataskydd
	X	Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

Namn: Måns Lundin **Anställd from:** 251201	X	Policy och VROB upphandling
	X	Rutin för dataskydd
	X	Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

Namn: Thomas Lindström **Anställd from:** 251201	X	Policy och VROB upphandling
	X	Rutin för dataskydd
	X	Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

Namn: Emilia Olsen **Anställd from:** 260201	X	Policy och VROB upphandling
	X	Rutin för dataskydd
	X	Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

Namn: Sefatullah Naghibi **Anställd from:** 260309	X	Policy och VROB upphandling
	X	Rutin för dataskydd
	X	Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

Namn: **Anställd from:**		Policy och VROB upphandling
		Rutin för dataskydd
		Anvisning bilar och leasingbilar
		Utb vid delegering av arbetsmiljöansvaret

X	Granskaren har inget att erinra
	Granskaren har följande anmärkningar och ev åtgärdsförslag:

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Kristina Olofsson	2026-05-25	KTN/2026:1

Delegationsbeslut juni

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Anmälan läggs med godkännande till handlingarna.

Ärendet

För kultur- och tekniknämndens godkännande har delegationsbeslut upprättats av kultur- och teknikförvaltningen enligt bifogade delegationsrapporter.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut KTN DEL Avf §§ 83-91
Delegationsbeslut KTN DEL §§ 161-187

Beslut 2026-05-25 20:16

Utskrivet: 2026-05-25 20:16
Utskrivet av: Kristina Olofsson

Beslut 2026-05-25 20:16

Beslutsnummer	Beteckning	Beskrivning	Delegat
KTN DEL Avf/2026 § 83	KTN/2026:381	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Laggarberg 1:18	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 84	KTN/2026:384	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Lagfors 18:3	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 85	KTN/2026:361	Beslut uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Åstön 2:43	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 86	KTN/2026:411	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Böle 2:4	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 87	KTN/2026:412	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Sanna 1:37	Teknisk samordnare avfall och återvining
KTN DEL Avf/2026 § 88	KTN/2026:429	Beslut uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Hamre 5:1	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 89	KTN/2026:436	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Bängling 2:32	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 90	KTN/2026:252	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Myckeläng 3:10	Teknisk samordnare avfall och återvinning
KTN DEL Avf/2026 § 91	KTN/2026:442	Beslut om uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall, Strand 5:135	Teknisk samordnare avfall och återvinning

Beslut 2026-05-25 20:18

Utskrivet: 2026-05-25 20:18
Utskrivet av: Kristina Olofsson

Beslut 2026-05-25 20:18

Beslutsnummer	Beteckning	Beskrivning	Delegat
KTN DEL/2026 § 161	KTN/2026:390	Beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Trafikhandläggare
KTN DEL/2026 § 162	KTN/2026:391	beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Trafikhandläggare
KTN DEL/2026 § 163	KTN/2026:380	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Böle 1:302 och Böle 1:290	Ansvarig avfall och återvinning
KTN DEL/2026 § 164	KTN/2026:356	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Mällby 1:25 och Mällby 1:21	Ansvarig avfall och återvining
KTN DEL/2026 § 165	KTN/2026:355	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Ytterå 1:26 och Ytterå 1:31	Ansvarig avfall och återvinning
KTN DEL/2026 § 166	KTN/2026:403	Beslut om dispens för körning på väg väg med nedsatt bruttovikt 32184	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 167	KTN/2026:404	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 32033	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 168	KTN/2026:405	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt Bredsjön	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 169	KTN/2026:406	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 32033	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 170	KTN/2026:408	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Lillroten 1:21 Lillroten 1:17, Lillroten 1:18 och Lillroten 1:21	Ansvariga avfall och återvinning
KTN DEL/2026 § 171	KTN/2026:409	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 32033	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 172	KTN/2026:413	Taxa för avfall och återvinning i Timrå kommun - Tillägg §§ 3.2.1 sortering med fyrfackskärl 2026-05-01	Förvaltningschef
KTN DEL/2026 § 173	KTN/2026:414	Beslut om utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	Trafikhandläggare
KTN DEL/2026 § 174	KTN/2026:415	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt Färjholmen	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 175	KTN/2026:416	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 32300	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 176	KTN/2026:417	Beslut om utfärdande av grävtillstånd Båthamnsgatan 63B Grusvägen 12 Vallgränd 16 Åkervägen 19 Åkervägen 47 Ängsvägen 16 Hagavägen 24 Sandåsgatan 9	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 177	KTN/2026:427	Beslut om utfärdande av parkeringstillståd för rörelsehindrade	Trafikhandläggare
KTN DEL/2026 § 178	KTN/2026:428	Beslut om utfärdande av parkeringstillståd för rörelsehindrade	Trafikhandläggare
KTN DEL/2026 § 179	KTN/2026:425	Beslut om utfärdande av grävtillstånd Silvergatan 10	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 180	KTN/2026:430	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 31881	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 181	KTN/2026:432	Beslut om utfärdande av grävtillstånd Vivstamon 1:65	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 182	KTN/2026:410	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Bryttmor 2:6 och Östbyn 2:1	ansvarig avfall och återvinning
KTN DEL/2026 § 183	KTN/2026:410	Beslut om rätt att använda gemensamma avfallsbehållare Bryttmor 2:6 och Östbyn 1:4	Ansvarig avfall och återvinning
KTN DEL/2026 § 184	KTN/2026:435	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 31895	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 185	KTN/2026:437	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 31883	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 186	KTN/2026:440	Beslut om utfärdande av grävtillstånd Riibodarna 102	Arbetsledare väg
KTN DEL/2026 § 187	KTN/2026:444	Beslut om dispens för körning på väg med nedsatt bruttovikt 32033	Arbetsledare väg

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Kristina Olofsson	2026-05-25	KTN/2026:2

Anmälningsärenden juni

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Anmälan läggs till handlingarna.

Ärendet

1. Statistiska centralbyrån – Folkmängd och befolkningsförändringar för länet och dess kommuner samt för kommunen och dess distrikt 2026 kvartal 1.
2. Återrapport av beviljat föreningsbidrag Byggnadsföreningen Lyckan, Västansjölokalen – Teknisk utrustning.
3. Protokollsutdrag BUN 2026-05-20 §44 Lokaler inom kostverksamheten.
4. Förvaltningschef Jan Eriksson och controller Ann Fahlroth informerade muntligt om budget 2027.

BEFPAK-Befolkningsförändringar kvartal 2026 KDi

Tabell 111 **Folkmängd och befolkningsförändringar för länet och dess kommuner.**

Område	Områdesnamn	Period	Folkmängd	Folkökning	Levande födda	Döda	Födelse-överskott	Inflyttning från				Utflyttning till				Flyttnings-netto	Juste-ringar
								Egna länet	Övr Sve-rige	Ut-lan-det	Summa	Egna länet	Övr Sve-rige	Ut-lan-det	Summa		
2280	Härnösand	Kvartal 1	24 298	-49	46	87	-41	82	116	39	237	82	146	17	245	-8	0
2282	Kramfors	Kvartal 1	17 286	-106	31	76	-45	56	74	18	148	76	122	11	209	-61	0
2283	Sollefteå	Kvartal 1	18 068	-70	27	105	-78	41	100	19	160	49	89	14	152	8	0
2281	Sundsvall	Kvartal 1	98 887	-75	182	280	-98	242	464	77	783	180	515	76	771	12	11
2262	Timrå	Kvartal 1	17 418	-45	33	61	-28	102	51	16	169	132	42	13	187	-18	1
2260	Ånge	Kvartal 1	8 947	-53	9	47	-38	19	31	7	57	32	40	7	79	-22	7
2284	Örnsköldsvik	Kvartal 1	55 348	10	125	178	-53	42	253	52	347	33	200	58	291	56	7

BEFPAK-Befolkningsförändringar kvartal 2026 KDi

Tabell 111 **Folkmängd och befolkningsförändringar för kommunen och dess distrikt.**

Område	Områdesnamn	Period	Folkmängd	Folkökning	Levande födda	Döda	Födelse-överskott	Inflyttning från					Utflyttning till					Flyttnings-netto	Juste-ringar
								Egen kommun	Egna länet	Övr Sve-rige	Ut-lan-det	Summa	Egen kommun	Egna länet	Övr Sve-rige	Ut-lan-det	Summa		
2262320012	Tynderö	Kvartal 1	724	0	1	2	-1	0	7	2	0	9	2	1	5	0	8	1	0
2262320015	Timrå	Kvartal 1	12 551	-49	26	47	-21	18	80	34	10	142	17	107	31	11	166	-24	-4
2262320016	Hässjö	Kvartal 1	3 167	-3	5	10	-5	16	7	10	6	39	12	19	5	1	37	2	0
2262320019	Ljustorp	Kvartal 1	937	5	1	2	-1	3	8	5	0	16	6	4	0	0	10	6	0
2262Saknas	Uppgift saknas	Kvartal 1	39	2	0	0	0	5	0	0	0	5	5	1	1	1	8	-3	5

Till:
Kultur och Tekniknämnden
Köpmangatan 4
861 32 TIMRÅ

TIMRÅ KOMMUN
Kultur och Teknik
2026 -05- 18
Dnr. Dpl.

Rapport: Bidragsansökan: 1842

Bidragsart: Bidrag för Särskilda insatser

HJÄRTSTARTARE, LJUD & LJUS VÄSTANSJÖLOKALEN:

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER:
Hjärtstartare inköpt och monterad i lokalen. Se bifogad faktura.
För att få experthjälp beträffande ljud, ljus och hörslinga kontaktade vi Per Johansson Ljud & Ljus Controll. Efter besök av honom och genomgång av vår utrustning har följande åtgärder genomförts.
Ljudanläggningen testats och justerats. Den är idag fungerande men saknar funktionella mikrofoner. Idag endast en trådlös och en trådbunden mikrofon fungerar hjälpligt.
För ljuset har vi (på rekommendation) inhandlat och själva monterat 4 strålkastare med ljusstyrning. För hörslinga är vi rekommenderade att avvakta. Det gamla systemet med magnetslinga kommer att ersättas av system som automatiskt kopplas upp mot hörapparater. Beslut om vilken standard som kommer att rekommenderas beräknas komma under året.

Av beviljade bidraget på 43000kr har vi utnyttjat:

Hjärtstartare	20000:--	
Ljus för scen 4 lampor	14601:--	
SUMMA	34601:--	Restbelopp: 8399:--

ANSÖKAN FÖRENINGSBIDRAG särskild insatts:
Hjärtstartaren är idag monterad i lokalen. Det betyder att den inte är tillgänglig för allmänheten när lokalen är stängd. Senast vid vårt årsmöte kom starka önskemål om att göra den tillgänglig för alla. Vi har undersökt frågan och enda möjligheten är att montera hjärtstartaren i uppvärmt skåp på utsidan lokalen. Eftersom det kräver elinstallation kan vi inte utföra det själva. Vi ansöker om att få använda restbeloppet 8399:-- för ändamålet och ansöker om tilläggsanslag med 15700:-- för åtgärden. Vi åtar oss driftskostnaden.
Offert bifogas.
Senaste verksamhetsberättelse och Resultat och Balansräkning bifogas.

Västansjö 2026-05-13
Byggnadsföreningen Lyckan, VÄSTANSJÖLOKALEN Org.nummer:789200-1749
c/o Sven Hjelm , BYN 641, 861 95 SÖRÅKER

Enligt uppdrag

Leif Söderberg

Protokoll fört vid årsmötet för Byggnadsföreningen Lyckan den 26 april 2026.

Närvarande var 30 st medlemmar Se bil. 1.

§1 Ordf. Sven Hjelm öppnade mötet.

§2 Till ordf. för mötet valdes Gunnar Grönberg.

§3 Till sekr. Valdes Kerstin Vesterlund

§4 Föredragningslistan godkändes.

§5 Röstlängden ansågs beslutad eftersom alla skrivit upp sig. Se bil. 1.

§6 Att justera protokollet utsågs Anita Wiklander och Lena Wiström.

§7 Mötet ansåg att mötet utlysts i behörig ordning.

§8 Styrelsens verksamhetsberättelse och ek. berättelse godkändes och lades till handlingarna. Se bil. 2 och 3.

§9 Revisorernas berättelse godkändes och lades till handlingarna. Se bil. 4

§10 Mötet beslöt att fastställa balans-och resultaträkningen

§11 Mötet beslöt att att ge ansvarsfrihet för styrelsens arbete.

§12 Mötet beslöt att aktivera ett investeringskotno där grundplåten är Byfibers bidrag.

§13 Sven Hjelm valdes till ordförande för ett år.

§14 Eftersom Matilda Sjöström avböjt återval och hade 1 år kvar så blev det fyllnadsval 1 år på Emilia Dahlin. Nyval Anna Sjöström 2 år nyval Lennart Sjödin 2 år och omval på Kerstin Vesterlund 2 år. Till suppleanter valdes Stig Ödling och Kent Johansson.

§15 Till reviso valdes Kjell Lagergren och till suppleant valdes Lars Holm.

§16 Lite diskussion om hyressättningen och det hänsköts till styrelsen.

§17 Förslag till verksamhetsplan godkändesd. Se bil. 5.

§18 Medlemsavgiften har varit 100 kr men det ansåg mötet var för lite. Mötet bestämde att medlemsavgiften från och med 2027 blir 150 kronor.

§19 Till valberedning valdes Patrik Pettersson och Gunnar Grönberg.

§20 Övriga ärenden. Då passade styrelsen att dela ut blommor till Leif Staaf och Bertil Westman för deras långa arbete med att hålla badplatsen i Göpplesjön i fint skick. Vidare fick Matilda Sjöström och Gunnar Grönberg var sin bukett för bra arbete i föreningen.

§21 Ordföranden Gunnar Grönberg tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat. Vi fortsatt med workshop för att se vad deltagarna ville ha för aktiviteter framöver.

Dag som ovan:

Sekr. Kerstin Vesterlund

Justerare. Lena Wiström

Anita Wiklander

Verksamhetsberättelse för Byggnadsföreningen "Lyckan" år 2025-

Styrelsen har under året bestått av:

Ordf.	Sven Hjelm
Vice ordf.	Jan Nordin
Kassör.	Matilda Sjöström
Sekr.	Kerstin Vesterlund
Övrig led.	Leif Söderberg
Suppl.	Stig Ödling
	Lennart Sjödin
	Kent Johansson
Revisor:	Kjell Lagergren
Suppl.	Lars Holm
Bokn.ansv.	Leif Söderberg.
Vaktmästare.	Lars-Åke Lagergren
	Lilian Lagergren-Johansson
	Stig Ödling
	Lennart Sjödin.

Styrelsen har haft 7 protokollförda sammanträden inkl. årsmötet som hölls den 11 maj 2025 med 28 deltagare. Vidare har vi haft mycket kontakt via WhatsApp och spontana möten.

Föreningen har i dagsläget 95 medlemmar men vi vill förstås bli fler och det är nog inte oviljan att bli medlem som bromsar utan det skall ske en handling också. Men vi påminner så mycket vi kan.

En broschyr som presenterar styrelsen och informerar om lokalen har även iår delats ut i postlådorna. Vidare har vi delat ut inbjudan till aktiviteter i postlådorna 5 ggr.

En flaggstång har rests och en flagga har skänkts för att flagga när det passar.

Byfiber har lagt ner sin verksamhet och fört över pengar till BF Lyckan och det tackar vi för.

Föreningen har skrivit avtal med Postnord att deras brevbärare får nyttja lokalen att äta lunch m.m. när de kör sträckan förbi lokalen. Bra med stadig hyresgäst.

Aktiviter.

Lokalen har varit uthyrd externt 47 gånger varav 7 helger. Vi har använt lokalen 17 ggr för egen del eller där vi medverkat med mat eller fika.
Två grupper har spelat pingis. Den ena gruppen har stärkt kroppen 45 ggr och den andra 14 ggr. Deltagarna hade paus med "gofika" också.
Deltagarna i Boulen, ca: 6-12, spelar oförtrutet vidare två gånger i veckan, tisdag och torsdag, maj-september. Vad månde det bliva:-). Där är det också viktigt med fika.
Klingerkören har tränat vid 12 tillfällen.

Evenemang som BF Lyckan varit ansvarig för:

* 16 febr. pysselträff för småttingar och föräldrar. 3 barn och 3 vuxna.
* 6 mars. Så fungerar AI. Tobias Vesterlund. 32 delt.
* 8 mars. Surströmmingsderby MoDo-Timrå. 28 delt.
* 15 mars. Pimpeltävling på Strindsjön med afterfish på lokalen.
* 28 mars. Favorit i repris. Musikquiz med Hanna o Tomas. 60 delt.
* 9 maj. Pokerturnering.
* 14 juni. Stor städdag. 18 st hjälpte till. Toppen. Knytis på kvällen.
* Nät, dukdragning och dukavdragning. 21/5 och 30/5, Andra gången 4/6 och 13/6.
* 9 juli. Grusvägsloppis.
* 12 okt. Kakfrossa. Cirka 90 gäster åt av 31 sorters kakor.
* 29 november. Tjejkväll. Det blev en succe´-kväll. 50 kvinnor deltog.
* 6 dec. Hockeykväll Djurgården-Timrå.

Vi i styrelsen vill rikta **ett stort och innerligt tack** till alla som bidragit till att verksamheten på och vid lokalen kan fortsätta att drivas med ideella krafter och bli den naturliga mötesplats som styrelsen önskar för oss som bor här. Ni som sköter skottning, sandning, klipper gräs, städar ute och inne, hjälper till på fester, vaktmästarna, sköter hemsidan, ni som kommer om toaletter sitter igen, vattnet strejkar eller om det är stökigt efter nån fest. Alla ni är värdefulla.

Men vi måste nämna två stycken som jobbat i det tysta från mitten av 80- talet och gör det fortfarande och det är Leif Staaf och Bertil Westman. De har skött allt med badplatsen i Göpplesjön, Lagt ut bryggor, lagat dessa, tömt soptunnorna och hållit rent. Detta har genererat 5000 kr/år från Timrå kommun. Mycket bra jobbat.

Västansjö den 26 april 2026.

Sven Hjelm ordförande

Jan Nordin vice ordförande

Matilda Sjöström kassör

Kerstin Vesterlund sekreterare

Leif Söderberg

Stig Ödling, suppl.

Lennart Sjödin, ~~suppl.~~

Kent Johansson, suppl

3

Preliminär resultaträkning

Byggnadsföreningen Lyckan Ekonomisk förening
789200-1749

Räkenskapsår: 2025-01-01 - 2025-12-31

Avser perioden: 2025-01-01 - 2025-12-31
Period fg år 2024-01-01 - 2024-12-31

	Perioden	Period fg år	Ackumulerat	Ack. period fg år
Rörelsens intäkter				
Nettoomsättning				
3110 Intäkter evenemang	90 361,65	106 890,25	90 361,65	106 890,25
3112 Lotteri för Västansjölokalen	0,00	-1 400,00	0,00	-1 400,00
3120 inkomst bagarstugan	1 500,00	500,00	1 500,00	500,00
3320 Bingolotto	1 798,00	588,00	1 798,00	588,00
3540 Faktureringsavgifter	0,00	6 900,00	0,00	6 900,00
	93 659,65	113 478,25	93 659,65	113 478,25
Aktiverat arbete för egen räkning				
3811 Uthyrning av lokaler	40 500,00	30 950,00	40 500,00	30 950,00
Övriga rörelseintäkter				
3901 Medlemsavgifter	6 100,00	1 390,00	6 100,00	1 390,00
3980 Erhållna offentliga bidrag	0,00	5 000,00	0,00	5 000,00
3987 Erhållna kommunala bidrag	48 000,00	0,00	48 000,00	0,00
3989 Övriga erhållna offentliga bidrag	1 000,00	42 098,90	1 000,00	42 098,90
3990 Övriga ersättningar, bidrag och intäkter	1 100,00	37 540,00	1 100,00	37 540,00
	56 200,00	86 028,90	56 200,00	86 028,90
Summa rörelsens intäkter	**190 359,65**	**230 457,15**	**190 359,65**	**230 457,15**
Rörelsens kostnader				
Råvaror och förnödenheter				
4010 Inköp materiel och varor	-31 174,31	-10 880,00	-31 174,31	-10 880,00
Handelsvaror				
4120 Bagarstugan	0,00	300,00	0,00	300,00
4130 Evenemang underhållning	-16 475,00	-53 349,54	-16 475,00	-53 349,54
4141 Underhåll i lokalen	-6 206,00	-27 747,00	-6 206,00	-27 747,00
	-22 681,00	-80 796,54	-22 681,00	-80 796,54
Övriga externa kostnader				
5020 El för belysning	-29 736,00	-35 788,00	-29 736,00	-35 788,00
5162 Sophämtning	-5 825,00	-2 969,00	-5 825,00	-2 969,00
5170 Reparation och underhåll av fastighet	-4 375,00	0,00	-4 375,00	0,00
5410 Förbrukningsinventarier	-6 030,83	-25 832,50	-6 030,83	-25 832,50
5420 Programvaror	-3 420,00	-4 430,00	-3 420,00	-4 430,00
6110 Kontorsmateriel	-8 571,00	-1 935,00	-8 571,00	-1 935,00
6211 Fast telefoni	-4 536,00	-5 144,00	-4 536,00	-5 144,00
6310 Företagsförsäkringar	-32 109,00	-18 120,00	-32 109,00	-18 120,00
6390 Övriga riskkostnader	0,00	-937,00	0,00	-937,00
6500 Övriga externa tjänster (gruppkonto)	0,00	-800,00	0,00	-800,00
6570 Bankkostnader	-2 271,00	-2 517,00	-2 271,00	-2 517,00
6590 Övriga externa tjänster	-6 689,00	0,00	-6 689,00	0,00
6991 Övriga externa kostnader, avdragsgilla	-900,00	0,00	-900,00	0,00
	-104 462,83	-98 472,50	-104 462,83	-98 472,50
Personalkostnader				
7330 Bilersättningar	-9 000,00	0,00	-9 000,00	0,00
Summa rörelsens kostnader	**-167 318,14**	**-190 149,04**	**-167 318,14**	**-190 149,04**
Rörelseresultat	**23 041,51**	**40 308,11**	**23 041,51**	**40 308,11**
Finansiella poster				
Resultat efter finansiella poster	**23 041,51**	**40 308,11**	**23 041,51**	**40 308,11**
Resultat före skatt	**23 041,51**	**40 308,11**	**23 041,51**	**40 308,11**

Preliminär resultaträkning

Byggnadsföreningen Lyckan Ekonomisk förening
789200-1749

BERÄKNAT RESULTAT	Perioden 23 041,51	Period fg år 40 308,11	Ackumulerat 23 041,51	Ack. period fg år 40 308,11
Årets bokförda resultat				
8999 Årets resultat	23 041,51	40 308,11	23 041,51	40 308,11

Preliminär balansräkning

Byggnadsföreningen Lyckan Ekonomisk förening
789200-1749

Räkenskapsår: 2025-01-01 - 2025-12-31

Avser perioden: 2025-01-01 - 2025-12-31
Period fg år: 2024-01-01 - 2024-12-31

	Vid periodens början	Förändring	Vid periodens slut	Periodslut fg år
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Materiella anläggningstillgångar				
Byggnader och mark				
1110 Byggnader	300 000,00	0,00	300 000,00	300 000,00
Inventarier, verktyg och installationer				
1220 Inventarier och verktyg	146 644,00	0,00	146 644,00	146 644,00
Summa materiella anläggningstillgångar	**446 644,00**	**0,00**	**446 644,00**	**446 644,00**
Summa anläggningstillgångar	**446 644,00**	**0,00**	**446 644,00**	**446 644,00**
Omsättningstillgångar				
Övriga omsättningstillgångar				
Kassa och bank				
1910 Kassa	4 266,00	2 391,00	6 657,00	4 266,00
1930 Företagskonto/checkkonto/affärskonto	0,00	21 651,62	21 651,62	0,00
1940 Övriga bankkonton	218 161,77	-1 021,11	217 140,66	218 161,77
	222 427,77	23 021,51	245 449,28	222 427,77
Summa övriga omsättningstillgångar	**222 427,77**	**23 021,51**	**245 449,28**	**222 427,77**
Summa omsättningstillgångar	**222 427,77**	**23 021,51**	**245 449,28**	**222 427,77**
SUMMA TILLGÅNGAR	**669 071,77**	**23 021,51**	**692 093,28**	**669 071,77**
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Eget kapital vid årets början				
2010 Eget kapital, delägare 1	-628 743,66	-40 308,11	-669 051,77	-628 743,66
Årets resultat				
2019 Årets resultat, delägare 1	-40 308,11	17 266,60	-23 041,51	-40 308,11
Summa eget kapital	**-669 051,77**	**-23 041,51**	**-692 093,28**	**-669 051,77**
Kortfristiga skulder				
Övriga skulder				
2611 Utgående moms på försäljning inom Sverige, 25%	-20,00	20,00	0,00	-20,00
Summa kortfristiga skulder	**-20,00**	**20,00**	**0,00**	**-20,00**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	**-669 071,77**	**-23 021,51**	**-692 093,28**	**-669 071,77**
BERÄKNAT RESULTAT	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

4

Revisionsberättelse

Undertecknade, som av föreningen vid ordinarie årsmöte utsetts att granska räkenskaper och förvaltning för år 2025 får efter fullgjort uppdrag avge följande revisionsberättelse.

Vi har granskat föreningens räkenskaper och andra handlingar som lämnar upplysning om föreningens ekonomi och förvaltning. Räkenskaperna är förda med ordning och noggrannhet. Inkomster och utgifter under året samt föreningens ställning vid verksamhetsårets slut framgår av bifogade utdrag ur räkenskaperna.

Då det under revisionen inte framkommit anledning till anmärkning tillstyrker vi att styrelsen beviljas ansvarsfrihet för förvaltningen under verksamhetsåret 2025.

Sörberge i april 2026

Kjell Lagergren

Lars Holm

Av föreningen utsedda revisorer

Sundsvalls Rör & Montage

Offert

Offertnummer	Kundnummer	Offertdatum
26329-001		2026-05-13

Beställare

Västansjö Lokalen

Er referens	Västansjö Lokalen	Vår referens	Daniel Berg
Märkning		Betalningsvillkor	10 dagar
Leveransvillkor		Dröjsmålsränta	8% debiteras efter förfallodatum
Leveranssätt		Offerten giltig till	2026-06-12
Leveransdatum			

I det inräknade priset ingår :
- 2 års garanti
- Erfoderliga rörledningar och kopplingar
- Montering samt installation utav Utomhusskåp Hjärtstartare
- Resor ingår

Artikelnummer	Benämning	Antal	Enhet	á-pris	Summa
103	Arbetstid	1	TIM	4 400,00	4 400,00
99	Installations Material	1	ST	3 000,00	3 000,00
98	Servicebil	1	ST	365,00	365,00
99	Utomhusskåp Hjärtstartare	1	ST	11 500,00	11 500,00

Netto	Moms	Momspl belopp kr	Moms kr	Öresavrundning	ATT BETALA
19 265,00	25%	19 265,00	4 816,25	-0,25	**24 081,00**

Adress
Sundsvall Rör & Montage AB
Linnégatan 6

856 44 Sundsvall
Innehar F-skattebevis

Telefon
060-5845060
Telefon 2

Företagssäte
Sundsvall

Bankgiro
5752-0801
Plusgiro

Organisations nr
559110-3410

Bank

E-post
rorochmontage@outlook.com
Momsregistreringsnummer
SE559110341001

Offert

Medisol
Saving Lives

Fakturaadress
Byggnadsföreningen LYCKAN WWW.västansjölokalen.se
Leif Söderberg
Västansjö 437
86195 SÖRÅKER
Sweden

Leveransadress
Byggnadsföreningen LYCKAN WWW.västansjölokalen.se
Leif Söderberg
Västansjö 437
86195 SÖRÅKER
Sweden

Offertnummer:	Offertdatum:	Momsnummer kund:
AOF40251216110024	16-12-2025	SE7892001749

Artikelnummer	Beskrivning	Antal	Pris per st	Rabatt per st	Nettopris per st	Totalt (ex. moms)	Moms %
861304-SE	**Philips Heartstart FRX - nu med gratis väska och tillbehör** Inte i lager just nu - förväntas inom 2-3 veckor	1	14499,00	0,00	14499,00	14499,00	25,0
989803170891	**Philips hjärtstartare transparent väggfäste**	1	1249,00	250,00	999,00	999,00	25,0
989803139311	**Philips Heartstart FRx barnnyckel för spädbarn/barn**	1	1449,00	450,00	999,00	999,00	25,0

Totalt *(ex. moms)*	16497,00
Moms	4124,25
Totalt *(inkl. moms)*	20621,25

Information

Offerten är giltig t o m	30-12-2025
Kundreferens	
Kundnummer	152911

Allmänna villkor gäller.

Ordererkännande - Kopia

Vårt ordernr / Kundnr	Orderdatum
3028253 794621	2026-03-03

Leveransadress

Byggnadsföreningen Lyckan
Västansjö 437
0730 572278
861 95 Söråker

Fakturaadress

Byggnadsföreningen LYCKAN
c/o Matilda Sjöström
Backås 733
861 95 Söråker

Er referens	Leif Söderberg	Vår referens	Handläggare 22
Ert ordernr	3028253	**Leveranstid**	**Ca. 2026-03-03**
Leveransvillkor	Fritt vårt lager	**Betalningsvillkor**	**Via SVEA**
Leveranssätt	V PRO /NORMAL PRIV7-16/Avisering	Dröjsmålsränta	8,00 %

Artnr	Benämning	Best ant	A'pris	Summa
	ORDER VIA PROMIXSWEDEN.SE / TeamLucasProduktionAB			
	Beställt /e-mail 20250303			
SKY-150.820	BeamZPRO BAC330 ProPar Alu 12 x 8W RGBW IR /V beamZPro	4 -	1 865,00	7 460,00
SKY-150.833	BeamZPRO BAC33B Barndoor for BAC33x serie /V beamZPro	4 -	470,00	1 880,00
SKY-154.060	DMX192S controller 192 channel /V beamZ	1 St	966,00	966,00
3022050N	OMNITRONIC XLR cable 3pin 5m bk OMNITRONIC	3 St	163,00	489,00
3022052N	OMNITRONIC XLR cable 3pin 7.5m bk OMNITRONIC	2 St	206,00	412,00
3022058N	OMNITRONIC XLR cable 3pin 20m bk OMNITRONIC	1 St	365,00	365,00
SKY-177.942	CX107 DMX Terminator 3pin PD Connex	1 St	108,80	108,80

Forts...

OBS! Vid betalningsvillkor: KLARNA eller VISMA betala EJ till vårt konto. Faktura erhålls separat från respektive partner.

Adress:
PromixSweden.se
Brahegatan 46
SE-553 34 Jönköping
Sweden

Växel Kundtjänst:
036-12 39 40 / 08-124 499 98
Fax: 036-12 39 60
Internet:
www.promixsweden.se
info@promixsweden.se

Bankgiro:
5100-7219

OBS! Vid betalningsvillkor
KLARNA betala ej till detta BG

Orgnr:
556299-3203
Säte:
Jönköping
Innehar F-Skattebevis

Ordererkännande - Kopia

Vårt ordernr / Kundnr	Orderdatum
3028253 794621	2026-03-03

Leveransadress

Byggnadsföreningen Lyckan
Västansjö 437
0730 572278
861 95 Söråker

Fakturaadress

Byggnadsföreningen LYCKAN
c/o Matilda Sjöström
Backås 733
861 95 Söråker

Er referens	Leif Söderberg	Vår referens	Handläggare 22
Ert ordernr	3028253	**Leveranstid**	**Ca. 2026-03-03**
Leveransvillkor	Fritt vårt lager	**Betalningsvillkor**	**Via SVEA**
Leveranssätt	V PRO /NORMAL PRIV7-16/Avisering	Dröjsmålsränta	8,00 %

Artnr	Benämning	Best ant	A'pris	Summa
	Fri Frakt			

Ordervärde / Totalt inkl. moms

Exkl. moms 11 680,80 14 601,00

OBS! Vid betalningsvillkor: KLARNA eller VISMA betala EJ till vårt konto. Faktura erhålls separat från respektive partner.

Adress:
PromixSweden.se
Brahegatan 46
SE-553 34 Jönköping
Sweden

Växel Kundtjänst:
036-12 39 40 / 08-124 499 98
Fax: 036-12 39 60
Internet:
www.promixsweden.se
info@promixsweden.se

Bankgiro:
5100-7219

OBS! Vid betalningsvillkor
KLARNA betala ej till detta BG

Orgnr:
556299-3203
Säte:
Jönköping
Innehar F-Skattebevis

TIMRÅ KOMMUN

Protokollsutdrag
Barn- och utbildningsnämnden

Sammanträdesdatum
2026-05-20

§ 44
Lokaler inom Kostverksamheten

BUN/2026:24

Beslut

Barn- och utbildningsnämnden beslutar:

1. Uppdra till Barn- och utbildningsförvaltningen att ta fram förslag till åtgärder i Hagalid samt Förskolan fjärilen i enlighet med Kommunfullmäktiges förslag,
2. Förslag till åtgärder samt kostnadsbedömning och tidplan för genomförande ska redovisas vid Barn- och utbildningsnämndens sammanträde den 23/9,
3. Förslag till åtgärder samt kostnadsbedömning och tidplan för genomförande ska redovisas till Kommunstyrelsen som därefter redovisar till Kommunfullmäktiges sammanträde i oktober.

Ärendet

Timrå kommun ansvarar dagligen för ett stort antal offentliga måltider till barn, elever och äldre. Måltiderna är en integrerad del av välfärdsuppdraget och har betydelse för hälsa, trivsel, pedagogik och omsorg. Idag produceras huvuddelen av måltiderna i ett centralkök beläget på Arenaskolan. Denna struktur har över tid möjliggjort en rationell produktion, men innebär samtidigt en betydande sårbarhet. Om produktionen i centralköket av någon anledning skulle störas påverkas stora delar av kommunens måltidsförsörjning omedelbart. Detta är något som kostverksamheten har fått erfara under det gångna året, då ett antal mindre störningar både påverkat arbetsbelastning och fått betydande ekonomiska konsekvenser. Samtidigt har ökade krav på civil beredskap tydliggjort att kommuner behöver säkerställa förmåga att upprätthålla samhällsviktig verksamhet även vid långvariga störningar.

Kostchefs förslag:

Då ett nytt centralkök är en kostsam och långsiktig investering för kommunen så rekommenderar kostverksamheten att en förstudie inleds vid tidigast möjliga tillfälle. Detta med tanke på att denna typ av projekt tar lång tid att genomföra och vi idag endast har detta kök att tillgå för att laga mat till kommunens medborgare. Under den tiden bör följande åtgärder vidtas för att minska tycket på centralköket för att ett nytt ska hinna byggas.

I ett första steg bör mer detaljerade förslag tas fram på kostnader för att renovera Hagalid till den nivå som krävs för att agera som ett självständigt seniorkök med

tillagning för våra äldreboenden samt matlådor till hemtjänst. Vidare bör kök på Förskolan Fjärilen kompletteras på ett sådant sätt att det kan överta tillagning av mat både för sin egen verksamhet samt för övriga skolor i området.

Ärendets tidigare behandling

BUN 2026-03-18 § 25

Bedömning av barnets bästa/Barnkonsekvensanalys

Möjligheten att kunna erbjuda våra barn- och elever en varierad nyttig kost är av nödvändighet för att lärande och utveckling ska kunna ske, detsamma gäller även vid kriser.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse
Beslut från Kommunfullmäktige
Rapport från kostchef

Protokollsutdrag till:

Kommunstyrelsen/Kommunfullmäktige
Kultur- och tekniknämnden
Socialnämnden
Timråbo

Expedieras digitalt.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Ann Fahlroth	2026-06-05	KTN/2026:3

Ekonomiska rapporter

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

Informationen läggs till handlingarna.

Ärendet

Redovisning av ekonomisk periodrapport tom maj 2026, rapport över pågående investeringsprojekt samt analys av periodernas resultat.

Nämnden redovisar en positiv avvikelse på 5 595 tkr för årets första fem månader. En del av nämndens verksamheter är säsongbetonade som t ex Park där de största insatserna sker under vår, sommar och tidig höst och Fastighetsförvaltning där de största underhållsinsatserna sker under sommaren, detta är en förklaring till att dessa verksamheter redovisar ett överskott per sista maj, överskottet förväntas utjämnas de kommande månaderna.

Beslutsunderlag

K&T Månadsrapport maj 2026

Protokollsutdrag till:

Controller

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

TIMRÅ KOMMUN

Kultur- och tekniknämnden

Månadsrapport per 202605 (tkr)

2026-06-05 10:29

Månadsrapport per 202605 (tkr)	Budget period	Utfall period	Avvikelse period	Budget helår
Kultur - och tekniknämnden				
INTÄKTER	71 157	71 842	685	170 131
KOSTNADER (-)	-128 536	-123 627	4 910	-296 569
NETTOKOSTNADER (-)	**-57 379**	**-51 784**	**5 595**	**-126 438**
Politisk verksamhet				
INTÄKTER	0	0	0	0
KOSTNADER (-)	-841	-731	110	-2 027
NETTOKOSTNADER (-)	**-841**	**-731**	**110**	**-2 027**
Samhällsplanering och infrastruktur				
INTÄKTER	1 900	2 353	453	4 561
KOSTNADER (-)	-21 217	-20 677	540	-47 981
NETTOKOSTNADER (-)	**-19 317**	**-18 324**	**993**	**-43 420**
Fritids- och kulturverksamhet				
INTÄKTER	518	1 009	491	1 297
KOSTNADER (-)	-11 233	-10 049	1 185	-27 417
NETTOKOSTNADER (-)	**-10 716**	**-9 040**	**1 675**	**-26 119**
Idrotts- och fritidsanläggningar				
INTÄKTER	7 662	7 725	62	17 269
KOSTNADER (-)	-28 863	-29 575	-711	-69 336
NETTOKOSTNADER (-)	**-21 201**	**-21 850**	**-649**	**-52 066**
Affärsverksamhet				
INTÄKTER	7 680	7 383	-297	18 851
KOSTNADER (-)	-9 147	-8 514	634	-21 821
NETTOKOSTNADER (-)	**-1 468**	**-1 131**	**337**	**-2 970**
Ledningsverksamhet				
INTÄKTER	0	10	10	0
KOSTNADER (-)	-2 060	-2 224	-164	0
NETTOKOSTNADER (-)	**-2 060**	**-2 214**	**-154**	**0**

TIMRÅ KOMMUN

Fastighetsförvaltning

INTÄKTER	46 258	46 152	-106	111 020
KOSTNADER (-)	-48 043	-44 715	3 329	-110 685
NETTOKOSTNADER (-)	**-1 785**	**1 437**	**3 222**	**334**

Lokalvård

INTÄKTER	7 139	7 211	72	17 133
KOSTNADER (-)	-7 131	-7 143	-12	-17 303
NETTOKOSTNADER (-)	**8**	**68**	**60**	**-170**

Text	Budget helår	Utfall period	Avikelse budget -utfall
Förskola Söråker	-2 866	-2 417	449
Ledningscentral	-125 374	-47 716	77 658
Servicecentral Älvstrandsvägen	-85 000	-14 805	70 195
Investeringsbidrag MCF	0	10 000	10 000
Utbyggnad Vux	-30 766	-13 248	17 518
Gymnasieskolan utbyggnad	-44 265	-3 862	40 403
Utbyggnad oklädningsrum arenaområdet	-19 985	-91	19 894
Konst	-100	-88	12
Pott reinvesteringar K&T	-8 600	0	8 600
Traktor Arenaområdet	-1 000	0	1 000
Skola/fsk anpassning 2026	-1 000	0	1 000
Renhållning Fyrfackskärl	-1 747	-2 175	-428
Centralköket renovering omkl	-120	0	120
Skeppshamn	-470	-131	339
Spontanidrottsplats, Timrådalen	-107	0	107
Bergvärme Gymnasiet	-1 600	0	1 600
Sandupptagare	-300	-287	13
Fagervik Fasad	-1 500	0	1 500
Fagervik kök	-1 500	0	1 500
Söråker Brandstation tak	-1 500	-685	815
Ala Gymnastik	-2 000	-38	1 962
Investeringar Ishall	-5 652	-5 652	0
Loger Ishall	-6 448	-1 008	5 440
Gatubelysning 2026	-2 000	-411	1 589
Trafiksäkerhetsåtgärder	-800	-124	676
Gräsklippare BSK	-200	0	200
Arenaområdet ventilation mm	-1 500	0	1 500
SUMMA	**-346 400**	**-82 735**	263 665

TIMRÅ KOMMUN

Analys av periodens utfall i relation till budget
Kultur och Tekniknämnden

Nämnden redovisar en positiv avvikelse på 5 595 tkr för årets första fem månader.
En del av nämndens verksamheter är säsongsbetonade som tex Park där de största insatserna sker under vår, sommar och tidig höst och Fastighetsförvaltning där de största underhållsinsatserna sker under sommaren, detta är en förklaring till att dessa verksamheter redovisar ett överskott per sista maj, överskottet förväntas utjämnas de kommande månaderna.

Politisk verksamhet
Ingen avvikelse att rapportera.

Samhällsplanering och infrastruktur
Relativt gynsam vinter leder till ett visst överskott på Kommunal väg, vissa kostnader för sandupptagning av entreprenör kan tillkomma.

Fritids- och kulturverksamhet
Föreningsbidrag redovisar överskott, två orsaker är periodisering av bidrag i tolftedelar samt ett relativt lågt antal inkomna ansökningar till bidrag för särskilda insatser.

Idrotts- och fritidsanläggningar
Ett visst underskott totalt på verksamhetsgruppen, underskottet förväntas jämna ut sig under kommande månader.

Affärsverksamhet
Inga avvikelser att kommentera.

Ledningsverksamhet
Här redovisas kommunens totala semesterlöneskuld, ingen alarmerande avvikelse.

Fastighetsförvaltning
Här redovisas intäkter och kostnader för flyktingarna från Ukraina, dessa poster är lika stora och netto är noll.
Periodisktunderhåll +1 747 kr, insatser sker främst under sommaren när verksamhetslokalerna används i mindre omfattning. Även kapitaltjänst redovisar en positiv avvikelse denna analyseras och redovisas i delårsrapporten.

Lokalvård
Inga avvikelser att kommentera.

TIMRÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse	Handläggare	Datum	Diarienummer
Kultur- och teknikförvaltningen	Jan Eriksson	2026-06-08	KTN/2026:490

Ansökan föreningsbidrag Byggnadsföreningen Lyckan, Västansjölokalen - Tilläggsansökan utvändigt skåp för hjärtstartare

Förslag till beslut

Kultur- och tekniknämnden beslutar:

1. Godkänna att Byggnadsföreningen Lyckan använder kvarstående medel på 8.399 kronor från tidigare beviljat bidrag 2025-12-03 §107 samt bevilja ytterligare bidrag med 15.700 kronor för utvändigt skåp för hjärtstartare.
2. Medel tas från kontot föreningsbidrag.
3. Föreningen ska återrapportera till förvaltningen när åtgärderna är utförda.

Ärendet

Byggnadsföreningen Lyckan har inkommit med en tilläggsansökan för skåp för utvändig placering av hjärtstartare.

Förvaltningen föreslår att användande av kvarstående medel samt ytterligare bidrag beviljas.

Beslutsunderlag

Ansökan

Protokollsutdrag till:
Byggnadsföreningen Lyckan
Controller
Bidragshandläggare

Expedieras digitalt.

Kultur- och teknikförvaltningen

Jan Eriksson
Förvaltningschef

Bidragsnr
1872

Skapad av
Patrik Svedlund

Inskickad datum

Förening
Byggnadsföreningen Lyckan
c/o Leif Söderberg
c/o Västansjö 437
86195 Söråker

Bidrag för Särskilda insatser

Föreningar i Timrå kommun kan söka bidrag till angelägna projekt och verksamheter efter särskild prövning av kultur- och tekniknämnden. Bidraget är ett komplement till övriga bidragsformer. Syftet är att ge möjligheter att vidga angelägen verksamhet, satsa på utvecklings- och försöksverksamhet samt initiera till verksamheter i speciella områden och målgrupper. Föreningar som har en aktiv plan och verksamhet som syftar till ökad integration prioriteras.

Bifogas
För att nämnden lättare ska kunna behandla er ansökan bör den kompletteras med information som
t ex offert eller projektbeskrivning.

Beskrivning

Beskrivning av ansökan

Tilläggsanslag

Sökt belopp

Sökt belopp i kronor 15 700

Intern notering

Historiska meddelanden

Kompletterande information

Till:
Kultur och Tekniknämnden
Köpmangatan 4
861 32 TIMRÅ

TIMRÅ KOMMUN
Kultur och Teknik
2026 -05- 18
Dnr. Dpl.

Rapport: Bidragsansökan: 1842

Bidragsart: Bidrag för Särskilda insatser

HJÄRTSTARTARE, LJUD & LJUS VÄSTANSJÖLOKALEN:

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER:
Hjärtstartare inköpt och monterad i lokalen. Se bifogad faktura.
För att få experthjälp beträffande ljud, ljus och hörslinga kontaktade vi Per Johansson Ljud & Ljus Controll. Efter besök av honom och genomgång av vår utrustning har följande åtgärder genomförts.
Ljudanläggningen testats och justerats. Den är idag fungerande men saknar funktionella mikrofoner. Idag endast en trådlös och en trådbunden mikrofon fungerar hjälpligt.
För ljuset har vi (på rekommendation) inhandlat och själva monterat 4 strålkastare med ljusstyrning. För hörslinga är vi rekommenderade att avvakta. Det gamla systemet med magnetslinga kommer att ersättas av system som automatiskt kopplas upp mot hörapparater. Beslut om vilken standard som kommer att rekommenderas beräknas komma under året.

Av beviljade bidraget på 43000kr har vi utnyttjat:

Hjärtstartare	20000:--	
Ljus för scen 4 lampor	14601:--	
SUMMA	34601:--	Restbelopp: 8399:--

ANSÖKAN FÖRENINGSBIDRAG särskild insatts:
Hjärtstartaren är idag monterad i lokalen. Det betyder att den inte är tillgänglig för allmänheten när lokalen är stängd. Senast vid vårt årsmöte kom starka önskemål om att göra den tillgänglig för alla. Vi har undersökt frågan och enda möjligheten är att montera hjärtstartaren i uppvärmt skåp på utsidan lokalen. Eftersom det kräver elinstallation kan vi inte utföra det själva. Vi ansöker om att få använda restbeloppet 8399:-- för ändamålet och ansöker om tilläggsanslag med 15700:-- för åtgärden. Vi åtar oss driftskostnaden.
Offert bifogas.
Senaste verksamhetsberättelse och Resultat och Balansräkning bifogas.

Västansjö 2026-05-13
Byggnadsföreningen Lyckan, VÄSTANSJÖLOKALEN Org.nummer:789200-1749
c/o Sven Hjelm , BYN 641, 861 95 SÖRÅKER

Enligt uppdrag

Leif Söderberg

Sundsvalls Rör & Montage

Offert

Offertnummer	Kundnummer	Offertdatum
26329-001		2026-05-13

Beställare

Västansjö Lokalen

Er referens	Västansjö Lokalen	Vår referens	Daniel Berg
Märkning		Betalningsvillkor	10 dagar
Leveransvillkor		Dröjsmålsränta	8% debiteras efter förfallodatum
Leveranssätt		Offerten giltig till	2026-06-12
Leveransdatum			

I det inräknade priset ingår :
- 2 års garanti
- Erfoderliga rörledningar och kopplingar
- Montering samt installation utav Utomhusskåp Hjärtstartare
- Resor ingår

Artikelnummer	Benämning	Antal	Enhet	á-pris	Summa
103	Arbetstid	1	TIM	4 400,00	4 400,00
99	Installations Material	1	ST	3 000,00	3 000,00
98	Servicebil	1	ST	365,00	365,00
99	Utomhusskåp Hjärtstartare	1	ST	11 500,00	11 500,00

Netto	Moms	Momspl belopp kr	Moms kr	Öresavrundning	ATT BETALA
19 265,00	25%	19 265,00	4 816,25	-0,25	**24 081,00**

Adress
Sundsvall Rör & Montage AB
Linnégatan 6

856 44 Sundsvall
Innehar F-skattebevis

Telefon
060-5845060
Telefon 2

Företagssäte
Sundsvall

Bankgiro
5752-0801
Plusgiro

Organisations nr
559110-3410

Bank

E-post
rorochmontage@outlook.com
Momsregistreringsnummer
SE559110341001