



Dnr SBN 2023/532

Detaljplan för Tulpanen 8 m fl - Tidaholms Busstation

Tidaholms tätort
Tidaholms kommun, Västra Götalands län

Plan- och genomförandebeskrivning



ANTAGANDEHANDLING

Samhällsbyggnadsförvaltningen, januari 2025

Antagen av samhällsbyggnadsnämnden 2025-02-06 §21
Laga kraft 2025-02-27

PLANINFORMATION

Detaljplan: Tulpanen 8 m.fl. "Tidaholms Busstation"

Beslut om antagande: SBN 2025-02-06 §21

Laga kraft: 2025-02-27

Lag: PBL (2010:900), SFS 2020:603

Diarienummer: SBN2023/532

ID (intern beteckning): S180

ID (LM): 1489-P2025/1

Genomförandetid: 5 år.

SAMMANFATTNING

Detaljplanen upprättas enligt den planprocess som styrs av plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Detaljplanen bedöms följa översiktsplanens intentioner med förtätning inom Tidaholms tätort samt satsning på långsiktigt hållbara kommunikationer, vilket gör att planen handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900, med ett antagande i samhällsbyggnadsnämnden efter samråd och granskning.

Planen syftar till att tillskapa mark för torg – kollektivtrafiktorg på centralt belägen mark inom Tidaholms tätort.

Marken är exploaterad och utgörs av asfalts- grus- och gräsytor och är idag anspråkstagen för drivmedelsanläggning, parkering samt gatumark. Inom planområdet finns en befintlig byggnad i form av f.d. butikslokal till drivmedelsanläggningen.

All mark inom planområdet är planlagd sedan tidigare. Marken inom planområdet ägs av Tidaholms kommun samt fastighetsbolaget Sigurd Larsson AB.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	5
PLANENS SYFTE	5
BAKGRUND	5
HANDLINGAR	5
<i>Planbilagor</i>	5
PLANDATA	6
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP MILJÖBALKEN	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
PLANFÖRSLAG	10
SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET	10
PLANKARTA OCH PLANBESTÄMMELSER	11
FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING	12
FÖRESLAGEN BEBYGGELSE	13
FÖRESLAGEN GRÖNSTRUKTUR	14
FÖRESLAGEN INFRASTRUKTUR	16
PLANFÖRUTSÄTTNINGAR OCH ÖVERVÄGANDEN	17
RIKSINTRESSEN	17
MARK OCH VEGETATION	17
NATUR OCH NATURVÄRDEN	18
STRANDSKYDD	18
BIOTOPSKYDD	18
EKOSYSTEMTJÄNSTER	18
FORNLÄMNINGAR OCH KULTURHISTORISKA LÄMNINGAR	19
BEBYGGELSE	19
INFRASTRUKTUR	23
GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	29
MILJÖTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	30
DAGVATTEN	32
PLANENS KONSEKVENSER	37
RISKER	37
HÄLSA - MILJÖKVALITETSNORMER	41
KLIMATANPASSNING	44
OMGIVNINGSPÅVERKAN OCH STÖRNINGAR	45

HÅLLBARHET	49
SAMLAD KONSEKVENSBEDÖMNING	49
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	51
ORGANISATORISKA FRÅGOR	51
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	51
EKONOMISKA FRÅGOR	51
TEKNISKA FRÅGOR	52
MEDVERKANDE	52

INLEDNING

PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra för en flytt av Tidaholms busstation till ett nytt läge på fastigheten Tulpanen 8. I samband med flytten optimeras angoringslägen för bussar och resenärer och trygga gång- och cykelstråk tillskapas. I anslutning till busstationen möjliggörs även en pendelparkering.

BAKGRUND

2022 tecknades markanvisningsavtal mellan Tidaholms kommun och Sigurd Larsson Byggnadsaktiebolag för en utveckling av bostadsbebyggelse och centrumverksamhet i Tidaholms centrum, vilket bland annat innefattar ytan för nuvarande busstation (del av Innerstaden 2:1). Som ett led i markanvisning ska en ny yta för busstation tillskapas, vilket i enighet med markanvisningens utredning sker på fastigheten Tulpanen 8. Planens huvuddrag är därför att skapa förutsättningar för en flytt av busstationen till Tulpanen 8, för att frigöra ytan på Innerstaden 2:1 för vidare utveckling av bostadsbebyggelse på "Stationsområdet". I samband med flytten kan den nya bussangöringen optimeras efter dagens standard med fullgod tillgänglighetsanpassning samt bättre ytor för väntande resenärer. Läget ger även en möjlighet att skapa säkra färdvägar för gång- och cykeltrafikanter kring busstationen där cykeltrafikanter prioriteras. Marken utgörs av exploaterad planlagd mark och ägs av Tidaholms kommun samt Sigurd Larsson Byggnadsaktiebolag.

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta
- Illustrationsplan

Planbilagor

Som underlag till detaljplanen har följande utredningar/provtagningar tagits fram:

- A. Dagvattenutredning Tidaholm busstation, Sweco 2024-09-18
- B. PM - Översiktlig miljöteknisk markundersökning på del av fastigheten Tartaren 2, DeKa Enviro AB, 2024-09-19
- C. RAPPORT - Översiktlig miljöteknisk markundersökning på del av fastigheten Tulpanen 8, DeKa Enviro AB, 2024-09-19
- D. PM – Översiktliga geotekniska kommentarer inom markmiljöutredning inför planerad detaljplaneändring, Gren Consulting AB, 2024-09-06
- E. Undersökning om betydande miljöpåverkan, detaljplan för Tulpanen 8 m.fl., april 2024.
- F. Bullerutredning, Tulpanen 8 m.fl., Soundcon 2024-11-06

En fastighetsförteckning upprättas av kommunen som redovisar fastighetsägare som är berörda av planförslaget. Fastighetsförteckning finns tillgänglig på Samhällsbyggnadsförvaltningen¹.

¹ På grund av dataskyddsförordningen (GDPR) finns fastighetsförteckningen inte med som bilaga till planhandlingarna.

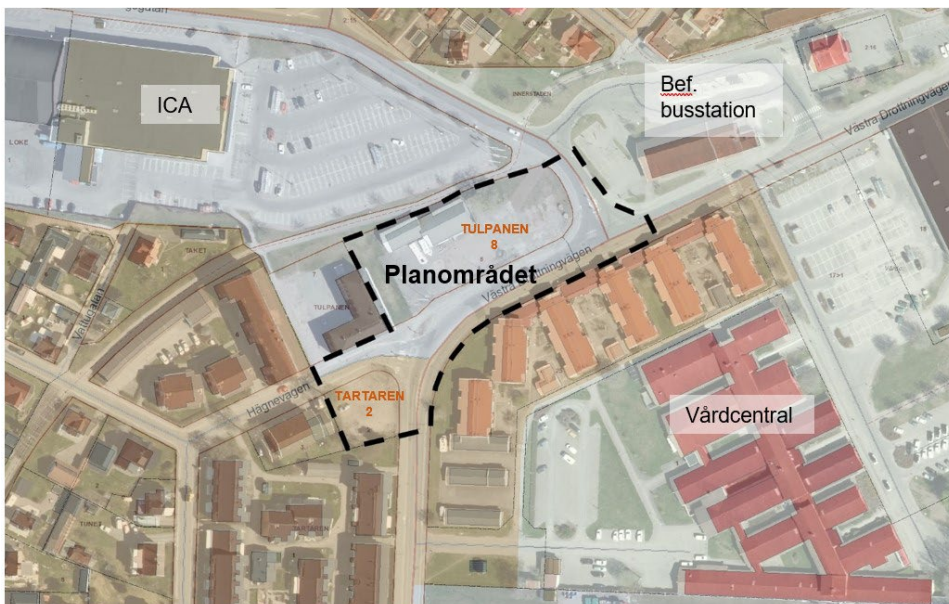
Plankartan med bestämmelser är juridiskt bindande och anger vilka områden som ska vara allmän platsmark och vilken mark som ska vara kvartersmark. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av plankartan och ge vägledning vid bygglovgivning och tillstånd. Beskrivningen är inte juridiskt bindande. I planhandlingarna benämns området som innefattas av detaljplanen fortsättningsvis som *planområdet* och Fastighetsbolaget Sigurd Larsson Byggnadsaktiebolag som *Sigurd Larsson AB*.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är beläget centralt i Tidaholms tätort. Areal på planområdet uppgår till sammanlagt ca 7700 kvm. Planområdet innefattar en parkeringsyta (Tartaren 2), gatumark (del av Innerstaden 2:1) samt en avvecklad drivmedelsstation med tillhörande butikslokal (Tulpanen 8).

Norrut avgränsas området av en gång- och cykelväg samt därefter ICA Kvantums livsmedelsbutik med tillhörande parkering. I öster gränsar området till befintlig busstation på "stationsområdet" och söderut på andra sidan Västra Drottningvägen mot bostadsbebyggelse i två våningar. I väster gränsar området till industri/verksamhetsfastighet på Tulpanen 6 samt till bostadsbebyggelse vid kv. Tartaren.



Ortofoto över området med plangränsen markerad med svart streckad linje.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheten Tulpanen 8 som ägs av bolaget Sigurd Larsson AB, samt fastigheten Tartaren 2 och del av Innerstaden 2:1 som ägs av Tidaholms kommun.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms sammantaget vara förenligt med en från allmän synpunkt lämplig mark- och vattenanvändning enligt miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3, 4 och 5 kap).

Området bedöms vara lämpligt för föreslagen användning. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det även fördelaktigt med en knutpunkt för kollektivtrafik i ett centralt läge i tätorten,

med enkla och säkra färdvägar för både oskyddade, cykelburna och bilburna resenärer. Området kan naturligt kopplas samman med vägnät för buss- och biltrafik samt gång- och cykeltrafik genom det befintliga transportnätet. Detta uppmuntrar till hållbara resor. Föreslagen detaljplan bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna för luft eller vatten enligt 5 kap MB riskerar att överskridas, utan medför snarare på sikt en förbättring av både MKN vatten och luft genom planläggning för kollektivtrafik och hållbara färd sätt kontra dagens markanvändning.

Riksintressen

Planområdet ligger inte inom område för riksintresse.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunala beslutsunderlag

Den 2021-05-20 §72 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden om markanvisning för Innerstaden 2:16 samt del av Innerstaden 2:1 till Sigurd Larsson AB.

Inom ramen för markanvisningen genomfördes en utredning kring utveckling av "Stationsområdet" samt busstationens placering. Detta skedde internt som genom medborgardialog.

Den 2024-01-11 §12 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden om en förlängning av markanvisningsavtal för Stationshusområdet. Nytt markanvisningsavtal tecknades 2024-01-26 med en förlängning till och med 2026-03-02.

Den 2024-03-07 §35 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden om uppdrag för ny detaljplan för Tulpanen 8. m.fl. för möjliggörandet av en ny busstation. Detta som ett led i den pågående markanvisningen för Stationshusområdet.

Planavtal för Tulpanen 8 tecknades mellan Tidaholms kommun och fastighetsägaren Sigurd Larsson AB 2024-04-02.

Regionala planer

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 pekar ut riktningen för Västra Götalands utveckling till 2030 med följande mål: "Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle."

Delregional utvecklingsstrategi för Skaraborg 2030 tar sin utgångspunkt i den regionala strategin, och beskriver hur de 15 kommunerna i Skaraborg ska kraftsamla tillsammans för att hantera flera stora samhällsutmaningar och ställa om till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. För att nå detta finns två antagna effektmål:

1. Skaraborg är en arbetsmarknadsregion, Sveriges fjärde största.
2. Skaraborg har 300 000 invånare.

En satsning på kollektivtrafik är en utveckling i linje med både den regionala och delregionala utvecklingsstrategin, där hållbara resor inom och mellan kommuner är en viktig pusselbit för en långsiktigt hållbar utveckling och arbetspendling. Det ger möjlighet för alla Skaraborgs kommuner att växa tillsammans och därmed nå målet med Skaraborg som en ledande arbetsmarknadsregion med 300 000 invånare till 2030.

Strategisk plan och budget

I kommunens strategiska måldokument "Strategisk plan och budget 2024-2027" anges som första strategiska mål:

- I Tidaholms kommun vill fler leva och utvecklas.

"Genom att möjliggöra för fler invånare att leva och utvecklas i Tidaholms kommun skapas goda möjligheter för kommunen att behålla och utveckla en god kommunal välfärd och service. Genom att växa som boendekommun bidrar Tidaholm också till den gemensamma målsättningen om ett ökat antal invånare i Skaraborg."

För det strategiska målet anges ett antal önskade effekter. Ett par av dessa effekter är följande:

- ✓ Tidaholms kommun ökar till 13 000 invånare år 2027.
- ✓ Tidaholms kommun bedriver ett strategiskt arbete för utveckling av pendlingsmöjligheter mellan Tidaholms kommun och större tätorter i närområdet.

Detaljplanen är en del i markanvisning som möjliggör utveckling av bostadsbebyggelse och förbättrad kollektivtrafikknod i Tidaholms centrum. Detaljplanen bidrar därmed till uppfyllelse av strategiska mål och önskade effekter genom att möjliggöra för en förbättrad och attraktiv kollektivtrafikknod centralt i Tidaholm, för ett framtida förenklat och hållbart resande inom och mellan kommunerna. Detaljplanen möjliggör även för en framtida byggnation av fler bostäder i ett centralt och attraktivt läge i tätorten, för att bidra till både det regionala och kommunala målet om en befolkningstillväxt.

Översiktsplan 2030 för Tidaholms kommun

I "ÖP2030", Översiktsplan 2030 för Tidaholms kommun, antagen av kommunfullmäktige 2021-11-29, anges hur kommunen och tätorten är tänkt att utvecklas över en längre tid. Översiktsplanen ska fungera som en vision för framtida mark- och vattenanvändning, utgöra ett kunskapsunderlag för olika sektorer samt vara vägledande och fungera som ett verktyg i kommunens arbete med program, detaljplaner, bygglov och etableringar. I ÖP2030 anges hur Tidaholms tätort ska förtätas inom centrum, samt ställningstagande kring hur en prioritering inom infrastruktursatsningar tydligt ska ske mot gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafik. Utbyggnad av detaljplanen går därmed i linje med kommunens antagna översiktsplan och tänkta långsiktiga strategiska samhällsplanering.

Detaljplaner

Planområdet omfattas enbart av redan planlagd mark. Gällande detaljplaner för planområdet anger markanvändningen för kvartersmark – *bilservice* samt *motortrafik*, samt för allmän platsmark - *Gata*.

Planområdet berörs av följande detaljplaner;

S20 – Stadsplan kring Västra Drottningvägen. (med laga kraft 1952-07-18).

S75 – Del av kv. Tändstickan (med laga kraft 1982-01-27).

S80 – Kv. Trappan och Tärnan (med laga kraft 1985-02-22).

S113 – Kv. Tulpanen 8 och del av Innerstaden 5:1 (med laga kraft 1996-12-11).

S124 – Loke 4 och 5 samt del av Innerstaden 5:1 m.fl. (med laga kraft 2004-01-23).

S141 – Loke 5 och del av Loke 1 (med laga kraft 2008-03-14).



Plangränser Tulpanen 8

februari 7, 2024

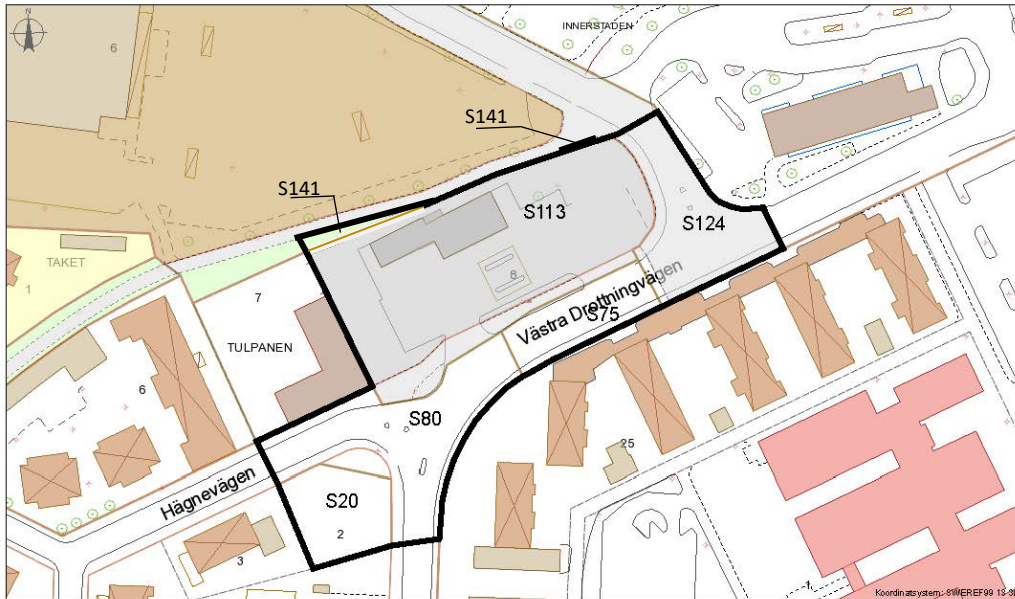


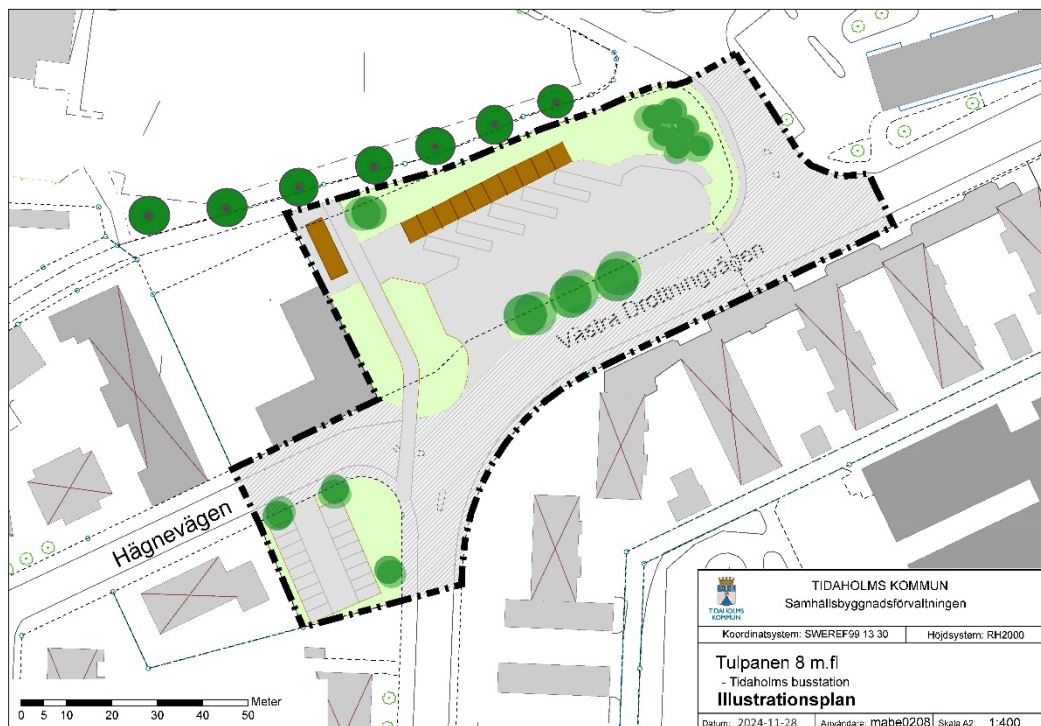
Bild ovan visar de delar av gällande detaljplaner som ingår i planområdet. Hela detaljplanen S113 berörs av denna detaljplan, medan endast delar av S20, S75, S80 S124 samt S141 berörs. Hela fastigheten Tulpanen 8 ligger inom S113 som anger markanvändning *bilservice*. För fastigheten Tartaren 2 gäller detaljplan S20 med markanvändning *motortrafik*. I detaljplanerna S75, S80 samt S124 regleras marken inom planområdena som *Gata*. I detaljplanen S141 är det endast mindre kilar där markanvändningen kommer att ändras, som idag regleras som *Natur*. Dessa delar ändas för att den nya detaljplanens markanvändningen *Kollektivtrafiktorg* ska ansluta dikt an mot användningsytan *GC-väg* i den befintliga detaljplanen S141, utan avskärmade remsor av *natur*.

PLANFÖRSLAG

SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

Planområdet är en första del i en utveckling av Tidaholms centrum som med tiden innebär tillskapande av bostäder, centrumverksamhet samt en ny busstation. Denna detaljplan är en första etapp och innefattar läget för en ny busstation samt tillhörande pendelparkering. Detaljplanen ger möjlighet att uppföra en busstation samt tillhörande byggnader; terminalbyggnad i 1 plan samt möjliga komplementbyggnader i form av ex. offentlig toalett samt cykeltak/cykelgarage. Planen möjliggör även anläggandet av en pendelparkering i anslutning till busstationen.

Illustrationsplan ses nedan.



FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

Föreslagna användningsbestämmelser

TORG1 (Kollektivtrafiktorg) – Användningen Kollektivtrafiktorg anges för ytan avsedd för busstation, vilket motsvarar hela Tulpanen 8. Användningen är en precision av användningsbestämmelsen Torg, vilken medger att platsen används för torg med tillhörande verksamheter och ska vara avsett för gemensamt/allmänt ändamål. Ett torg är en öppen plats som ofta har en stor andel hårdgjord yta. Inom användningen torg är det möjligt att medge att mindre byggnader uppförs när dessa är förenliga med användningen. Det kan till exempel handla om hållplatsskydd, kiosk, cykelgarage, toaletter och liknande som uppfyller kollektivtrafiktorgets behov.

P-PLATS (Parkering) – Användningen är avsett för allmänt ändamål och reglerar Tartaren 2 till allmän parkeringsplats avsedd för pendelparkering kopplad till busstationens parkeringsbehov. I användningen ingår även komplement, så som laddstolpar, som behövs för parkeringens funktion.

GATA1 (Huvudgata) – Användningen huvudgata tillämpas för Västra Drottningvägen samt Järnvägsgränd och är avsedda främst för trafik inom orten på gator med föreskrift huvudled. I användningen ingår även gång- och cykelväg, trottoarer samt komplement som behövs för gatans funktion.

GATA2 (Lokalgata) – Användningen lokalgata tillämpas för Hågevägen och är avsedd främst för trafik inom orten eller trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

Föreslagna egenskapsbestämmelser

a1 – *Startbesked får inte ges för parkering eller busstation förrän erforderlig dagvattenhantering har säkerställts i bygglovet.* Bestämmelse om villkor för startbesked som säkerställer tänkt dagvattenhantering inom fastigheterna Tulpanen 8 och Tartaren 2 innan byggnation påbörjas.

a2 – *Startbesked får inte ges för busstation förrän yta för hantering av skyfall motsvarande 60 m² har säkerställts i bygglovet.* Bestämmelse om villkor för startbesked som säkerställer att en yta för skyfallshantering motsvarande 60m² finns inom fastigheten Tulpanen 8 innan byggnation påbörjas.

f1 – *Byggnader ska utformas med särskild hänsyn till områdets centrala läge och historiska karaktär.* Utformningsbestämmelse som säkerställer att tillkommande byggnader inom användningsytan utformas med en koppling till Tidaholms centrum och historia. Bestämmelsen kan gälla den fysiska utformningen av byggnader såväl som placering av byggnader. Bedömning görs i bygglovet.

n1 – *Minst tre träd med minimum stamomfång 25-30 cm ska planteras inom bestämmelseytan.* Bestämmelsen reglerar ett minsta antal träd som ska planteras inom bestämmelseytan för Parkering. Trädens funktion är att motverka hetta och avdunstning samt som estetiskt tillskott till hårdgjorda ytor.

n2 – *Minst sex träd med minimum stamomfång 25-30 cm ska planteras inom bestämmelseytan.* Bestämmelsen reglerar ett minsta antal träd som ska planteras inom bestämmelseytan för Kollektivtrafiktorg. Trädens funktion är att motverka hetta och avdunstning samt som estetiskt tillskott till hårdgjorda ytor.

D--○--○--○--○--○ (Utfartsförbud) – Egenskapsbestämmelsen reglerar var körbar in- och utfart inte får anordnas mot allmän plats. Bestämmelsen begränsar att in- och utfart inte får anordnas från kollektivtrafiktorget mot Järnväggsgatan eller mot korsningen järnväggsgatan-Västra Drottningvägen, samt att in- och utfart inte får anordnas från parkeringsytan mot Västra Drottningvägen.

FG +0,0 – *Lägsta höjd för färdigt golv (FG) över nollplanet ska vara angivet värde i meter.* FG (färdigt golv) höjd för byggnader är minst +145:00. Då kommunens och MSB översvämningskartering för Tidan visar att delar av planområdet kan översvämmas vid ett beräknat högsta flöde så förses detaljplanen med en planbestämmelse (FG +0,0). Bestämmelsen anger en lägsta nivå för färdigt golv för byggnader inom användningsytan på +145.00 meter, vilket är högre än översvämningsnivån. Detta gäller för terminalbyggnad/perrong (påstigning av bussar) inom föreslagen ny torgyta samt framtida byggnader kopplade till ändamålet.

+00,0 – *Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter.* Bestämmelsen styr angivna markhöjder i detaljplanen, vilket säkerställer en lutning mot angiven dagvattenhantering.

Fördröjning₁ – *Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av 87m³ ska finnas inom användningsytan.* Bestämmelsen styr att erforderliga ytor för fördröjning av dagvatten anläggs inom ytan för Kollektivtrafiktorg.

Fördröjning₂ – *Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av 20m³ ska finnas inom användningsytan.* Bestämmelsen styr att erforderliga ytor för fördröjning av dagvatten anläggs inom ytan för Parkering.

FÖRESLAGEN BEBYGGELSE



Visualiseringsbild: Inom ändamålet kollektivtrafiktorg planeras ett längre väderskydd vid hållplatslägena. Bilden ovan är en tidig skiss från PA arkitekter över utformningen av kollektivtrafiktorget, taget från gång- och cykelvägen, med ICA:S parkering till vänster och kollektivtrafiktorget på Tulpanen 8 till höger i bild.

Busstation

Inom planområdet föreslås fastigheten Tulpanen 8 planläggas för kollektivtrafiktorg. I ändamålet medges byggnader som är förenligt med användningen. På kollektivtrafiktorget planeras ett väderskydd/terminalbyggnad över perrongen vid bussarnas hållplatslägen. Väderskyddet är tänkt att sträcka sig över samtliga ordinarie hållplatslägen. Utöver väderskyddet kommer cykelgarage och/eller cykeltak att anordnas samt eventuellt offentlig toalett. Framtida kiosk- eller handel kopplat till torgverksamhet är även möjligt. Samtliga byggnader ska utformas med särskild hänsyn till området centrala läge och historiska karaktär för att utgöra ett naturligt och estetiskt tilltalande tillskott till centrum. Lämpliga material är rött tegel, järn och natursten och lämpliga färger är svart, rött och rostfärgat.



Bilderna ovan visar exempel på marktegel och natursten som markmaterial samt låga murar med integrerade bänkar.

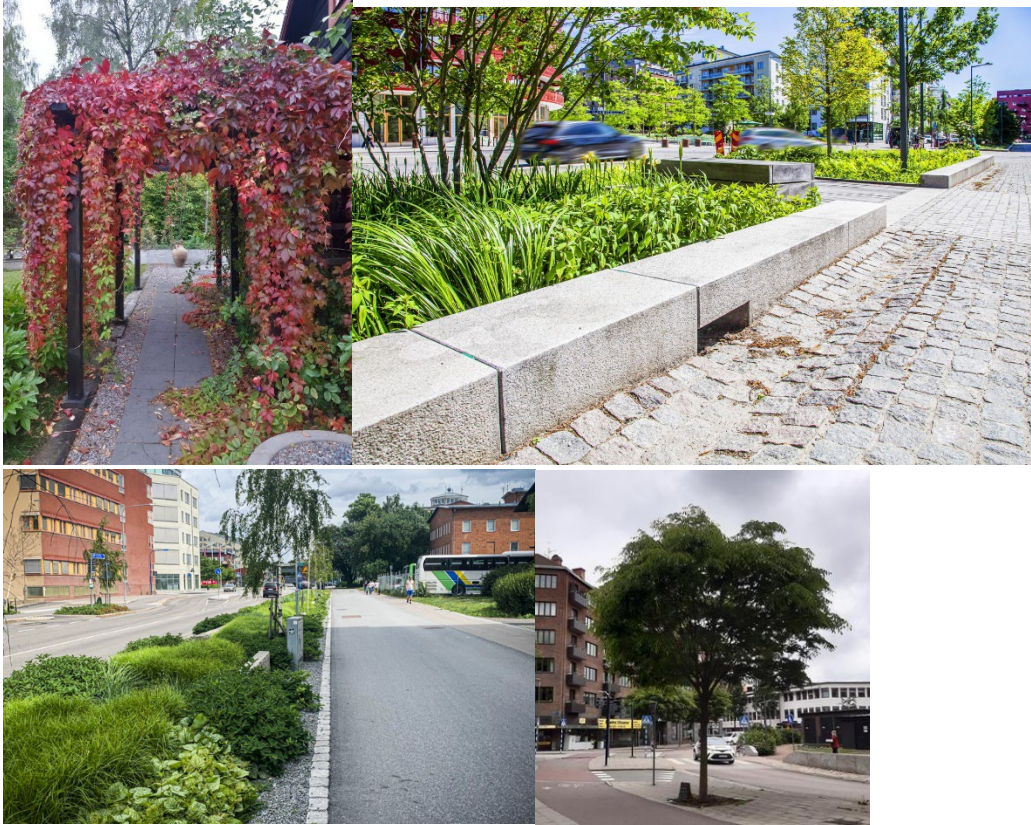


Ovan ses förslag på enklare byggnad med tegel som stomme, samt räcken i svart smide.

FÖRESLAGEN GRÖNSTRUKTUR

Träd

För att ge tillskott av grönytor i centrum ska minst tre respektive sex träd planteras på ytan för pendelparkering samt busstation. Träden planteras med fördel i närhet av planerad dagvattenhantering med infiltrerande markmaterial.



Illustrationsbilder ovan visar förslag på hur träd och planteringar kan utformas inom området.

Planteringar

För att öka mängden gröna inslag och förstärka rumsbildning skapas planteringar i samband med sitttytor och vänttytor kring busstationen. Fördröjningsytor för dagvatten kan med fördel kombineras med anpassade dagvattenplanteringar (regnbäddar) för kombinerade grönytor och dagvattenhantering. Klätterväxter är lämpliga inslag kring enklare byggnader, som cykeltak och skärmtak.

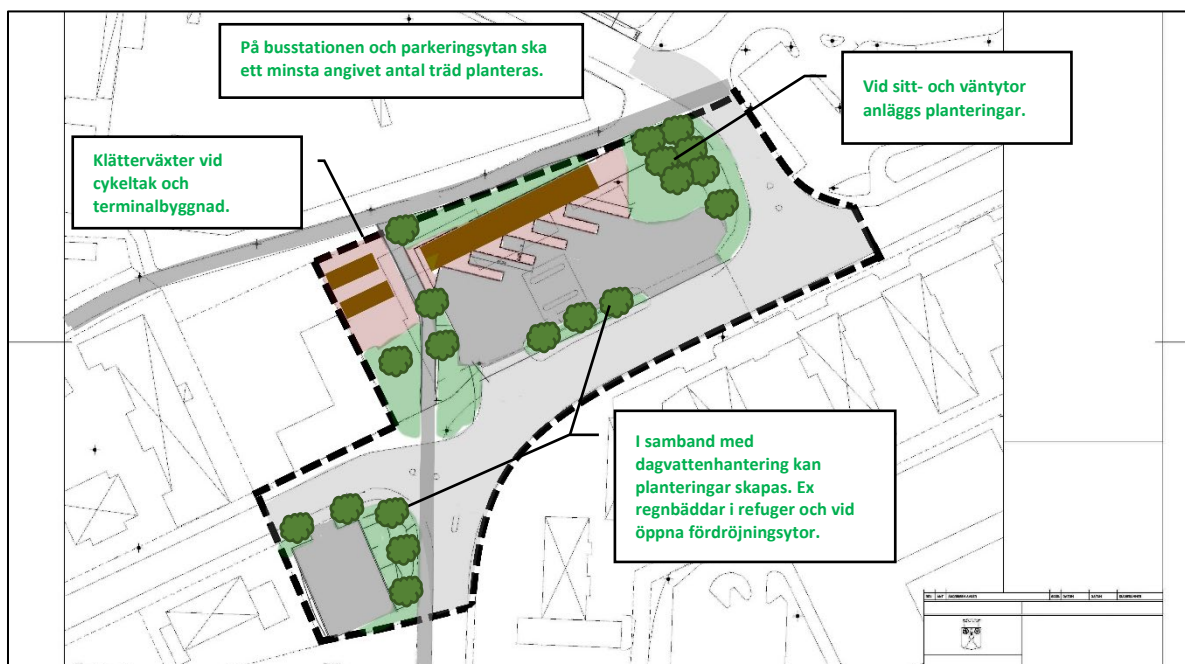


Illustration grönstruktur: Vid Tartaren ska minst tre träd planteras, gärna i anslutning till dagvattenfördröjning mellan gaturum och parkeringsytan. På Tulpanen ska minst sex träd planteras. I anslutning till dagvattenfördröjning och sittytor anläggs planteringar.

FÖRESLAGEN INFRASTRUKTUR

Gator

Planområdet berör tre gator i det kommunala vägnätet, vilka planläggs för GATA1 – huvudgata samt GATA2 – lokalgata. Lokalgator har väjningsplikt mot huvudgator. In- och utfart till den föreslagna pendelparkeringen sker endast mot lokalgatan Hägnevägen, vilket styrs med in- och utfartförbud mot Västra Drottningvägen. In- och utfart till kollektivtrafiktorget sker från huvudgatan Västra Drottningvägen. För att förhindra olämplig utfart i korsningen mot Järnvägsgatan styrs även detta med ett in- och utfartsförbud mot korsningen. Kollektivtrafiktorget är planerat för enkelriktad trafik.

Gång- och cykelvägar

Inom angivet gaturum (GATA) ryms även befintlig gång- och cykelväg längs Västra Drottningvägens nord-sydliga riktning. Gång- och cykelvägen korsar därefter fastigheten Tulpanen 8 norrut på föreslaget ändamål TORG1 och ansluter mot befintlig gång- och cykelväg norr om planområdet. Gång- och cykelvägen söder om Tulpanen 8 längs Västra Drottningvägens östra riktning är tänkt att tas bort i och med den nya anslutningen över Tulpanen 8. Nya gc-vägar ska hålla en bredd av 4 meter och bör vara separerade mellan cykelbana och gångbana för en ökad tydlighet och trygghet mellan färdslagen.

VA

För Tulpanen 8 sker anslutning i fastighetens befintliga förbindelsepunkt för vatten, avlopp och dagvatten mot Västra Drottningvägen. Tartaren 2 är inte ansluten till VA-nätet idag, och ansluts endast till dagvattennätet i en från VA-enheten angiven anslutningspunkt.

Dagvatten

Omhändertagande av dagvatten motsvarande ett tjugoårsregn säkerställs i plankartan med bestämmelser om fördröjning.

Det dagvatten som alstras inom yta för parkering och kollektivtrafikorg bedöms kunna omhändertas via LOD och fördröjning på fastigheten. Dagvattenflödena ska utjämnas och fördröjas innan avledning sker mot plats och dimension som anvisas av VA-enheten.

El och fjärrvärme

Både Tulpanen och Tartaren är idag påkopplade på elnätet via befintliga anslutningar. På Tartaren kommer laddplatser för 4 elbilar anläggas.

Gatunätet ingår i TEAB:s belysningsnät. Fjärrvärme finns i Västra Drottningvägen och kan påkopplas om behov uppstår.

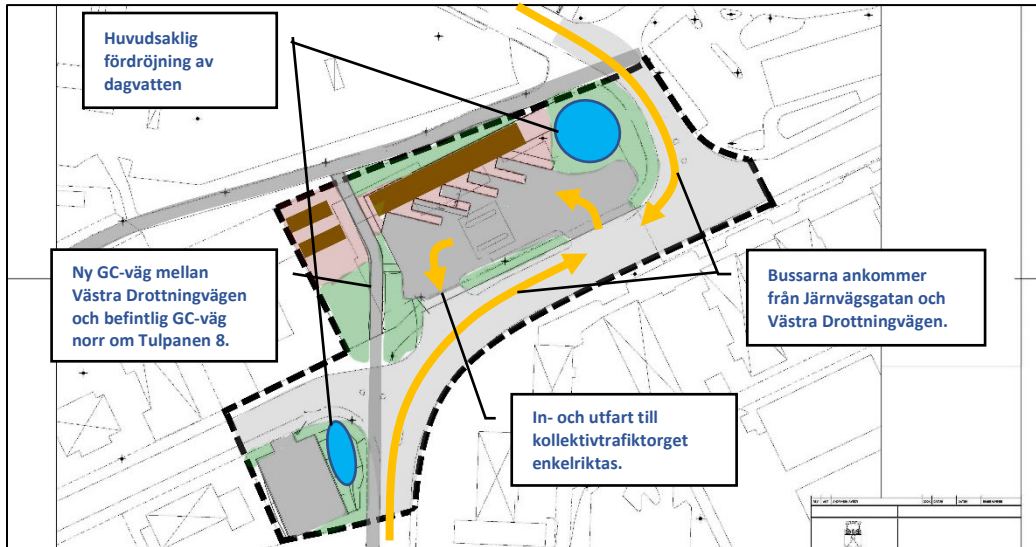


Illustration infrastruktur: Huvuddelen av kollektivtrafiken ankommer antingen från norr via Järnvägsgränd eller från söder via Västra Drottningvägen. Busstationen har en enkelriktad infart samt utfart förlagd mot Västra Drottningvägen. GC-väg leds om över Tulpanen 8 och ansluts mot bef. GC-väg norr om fastigheten. Pendelparkeringens in- och utfart är förlagd mot Hagnevägen. El, fjärrvärme samt VA-anslutningar ligger i Västra Drottningvägen.

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR OCH ÖVERVÄGANDEN

Nedan redovisas planområdets befintliga förutsättningar och kommunens bedömning av den föreslagna markens lämplighet utifrån berörda allmänna intressen i 2 kapitlet plan och bygglagen (2010:900), enskilda intressen och föreslagen markanvändning.

RIKSINTRESSEN

Planområdet berörs inte av några riksintressen och bedöms inte påverka några riksintressen inom Tidaholms kommun.

MARK OCH VEGETATION

Marken inom planområdet är flackt utan större höjdskillnader.

Planområdet omfattar ca 7700 kvm och utgörs av ianspråktagen, exploaterad och till större delen hårdgjord mark. Den vegetation som återfinns inom planområdet utgörs av gräsytor (ca 1000 kvm) samt ett träd (skogslönn) på fastigheten Tulpanen 8. Lönnen bedöms vara minst 40 år och har stor skadepåverkan på både stam och krona.

Resterande del av Tulpanen 8 utgörs av asfalterade ytor samt en byggnad som tjänat som butikslokal till drivmedelsstationen. Fastigheten Tartaren 2 utgörs endast av en grusad yta. Övriga delar av planområdet utgörs av asfalterade gator och trottoarer.

Genomförandet av planen bedöms inte innebära någon större förändring eller påverkan på marken inom planområdet.



Bilderna ovan visar befintlig användning på Tartaren 2. Vänstra bilden sett från Västra Drottningvägen och högra bilden sett från Hägnevägen.



Bilden ovan visar Tulpanen 8 med f.d. butiksbyggnad sett från Tartaren, sydväst om Tulpanen.

NATUR OCH NATURVÄRDEN

Befintliga

Planområdet innefattas endast av exploaterad och största delen hårdgjord mark eller anlagda grösytor, vilka inte innefattas av några identifierade naturvärden.

Planens påverkan

Naturvärden kan tillskapas när nya planteringsytor och träd tillförs området vid byggnationen. Bestämmelserna n1 och n2 i plankartan som anger att träd ska planteras säkerställer detta, vilket blir en positiv påverkan ur natursynpunkt.

STRANDSKYDD

Planområdet berörs inte av strandskydd.

BIOTOPSKYDD

Planen innefattas inte av biotopskyddade objekt.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Ekosystemtjänster är de tjänster (eller nyttor) som naturen direkt och indirekt erbjuder för människors välbefinnande. Ekosystemtjänsterna kan fungera som verktyg för att dämpa effekter av klimatförändring och deras negativa effekter på människors hälsa. Tjänsterna som kommer från ekosystemen ger oss bland annat luft- och vattenrening, jordbildning, primärproduktion och naturupplevelser som kan påverka vår hälsa positivt och bidra till en god folkhälsan hos befolkningen. Växter och träd i stadsmiljön ger människor viktiga ekosystemtjänster som bättre luftkvalitet, syre, skugga, förbättrad ljudmiljö och naturupplevelser. Den biologiska mångfalden har en stödjande funktion till ekosystemtjänsterna.

Planområdet bedöms inte innehålla några större ekosystemtjänster i dagsläget. I samband med exploatering av detaljplanen kommer dock vissa ekosystemtjänster främjas genom att man till exempel planterar träd som kan ge krontäckning över hårdgjorda ytor. Träd, planteringsytor och gräsytor bidrar alla till ökade direkta och indirekta ekosystemtjänster på platsen som inte finns idag.

FORNLÄMNINGAR OCH KULTURHISTORISKA LÄMNINGAR

Planområdet innefattas inte av några identifierade fornminnen eller kulturhistoriska lämningar. Området är centralt placerat i Tidaholms tätort och exploaterades med bebyggelse redan under mitten av 1800-talet. Planområdet gränsar till områden med kulturhistoriska värden för staden Tidaholm. Mer om detta nedan.

BEBYGGELSE

Historik

Med sitt centrala läge i Tidaholms tätort har planområdet varit ianspråktaget för bebyggelse sedan Tidaholm stad började växa fram i spåren av Vulcans Tändsticksfabrik på 1800-talet. På kartor från 1877 över Vulcans fabriker med omkringliggande bebyggelse syns den första byggnaden uppförd inom planområdets gränser, vilket mest troligt var någon form av mindre bostadshus. Se bild nedan.

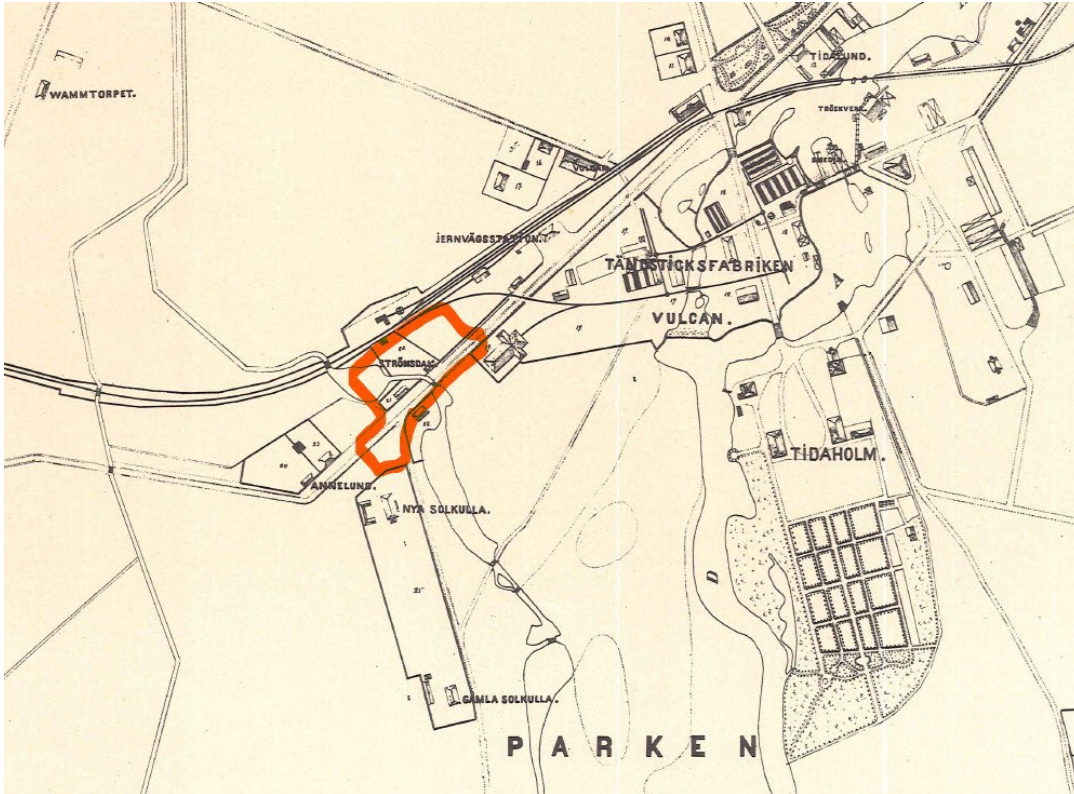


Bild ovan: Utdrag ur "Karta över fabriksanläggningarna och dess närmaste område med derå upplåtna byggnadstomter vid Tidaholm", 1877. Planområdets ungefärliga gränser markerade i rött.

Planområdets närhet till järnvägen och Vulcans fabriker gjorde att området fortsatte utvecklas allt eftersom staden växte. Vid sekelskiftet skedde en stor befolkningstillväxt och Tidaholms stad fick stadsrättigheter. Vid Tidaholms första stadsplan upprättad 1924 ses området utbyggt med bebyggelse. På Tulpanen 8 finns byggnader för verksamheter och på Tartaren 2 syns ett bostadshus.

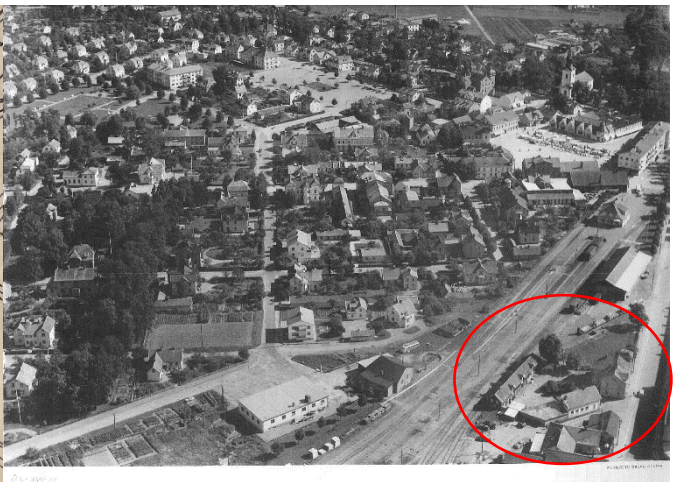
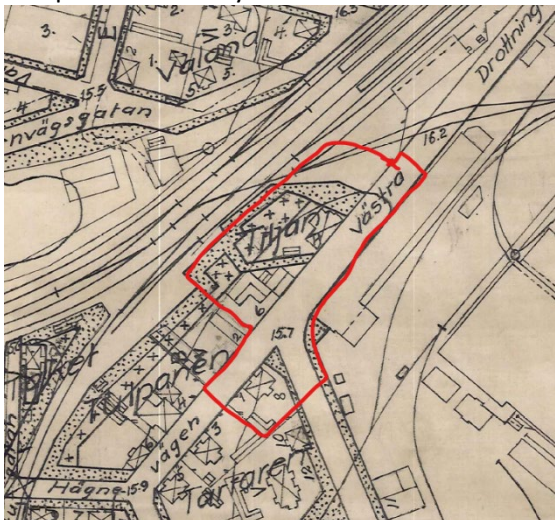


Bild ovan t.v.: Tidaholms första stadsplan från 1924 visar byggnader för verksamheter på Tulpanen 8 och bostadsbebyggelse på Tartaren 2. Planområdet markerat i rött.

Bild ovan t.h.: Flygfoto från 1940-tal in mot Tidaholms centrum taget från väster. Del av planområdet (Tulpanen 8) ses markerat i rött.

Ett flygfoto från 1940-tal visar hur byggnader och verksamheter växt fram på området samt hur järnvägens sträckning in i staden breddat sig. I samband med att en ny stadsplan upprättades för området kring Västra Drottningvägen 1947 revs troligen bostadshuset på Tartaren 2 och fastigheten planlades för trafikändamål. Enligt anteckningar från miljö- och byggnadskontoret finns det redan vid 1930-talet uppgifter om bensinförsäljning på fastigheten Tulpanen tillsammans med andra verksamheter (bl.a. bageri och mjölkförsäljning), och på 1940-talet etablerades bensinförsäljning även på Tartaren 2. Bensinförsäljning bedrevs därefter på båda fastigheterna ända tills modern tid. Etablerade företag var bland annat av Nynäs, Svenska Shell, OK Petroleum AB och Preem AB.

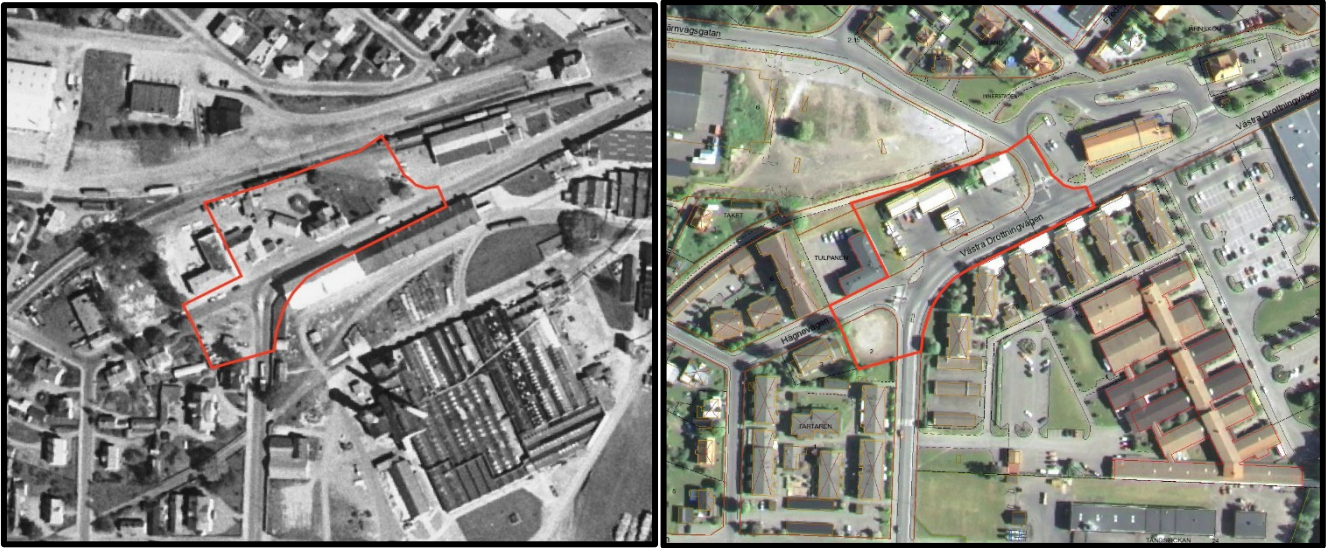


Bild ovan t.v.: Ortofoto från 1960-tal visar byggnader för verksamheter på Tulpanen 8 samt bensinstation (tappställe) på Tartaren 2. Planområdet markerat i rött.

Bild ovan t.h.: Ortofoto från 2006 där samtliga äldre byggnader på Tulpanen är rivna och ersatta med nytt tappställe och tillhörande butikslokal, samt även snabbmatskiosken "Pias Gatukök" i nordöstra delen av fastigheten. Bensinförsäljningen är avvecklad på Tartaren 2. Planområdet markerat i rött.

1980 revs samtliga ursprungliga byggnader på Tulpanen 8 och året därefter uppförde OK Västra Sverige en ny byggnad med bilvårdsanläggning innehållande butikslokal, tvätthall och förråd. Senare under 1980-talet tillkom även en snabbmatskiosk "Pias gatukök" i nordöstra delen av fastigheten. På Tartaren 2 avvecklades den sista drivmedelsanläggningen 1994, och sedan dess har ingen ny verksamhet bedrivits på fastigheten. Pias gatukök flyttade från Tulpanen 8 runt 2007-2008 då även byggnaden flyttades. OK Petroleum AB och senare Preem AB drev vidare bensinstationen på Tulpanen 8 till och med år 2020 då all drivmedelsförsäljning avvecklades. Sedan 2020 har ingen verksamhet bedrivits på varken Tulpanen 8 eller Tartaren 2.

Bef. bebyggelse

Inom planområdet finns endast en byggnad kvar; Huvudbyggnaden med butikslokal, tvätthall och förråd tillhörande Preems f.d. drivmedelsstation på Tulpanen 8. Bygglov för uppförandet gavs 1981 och byggnaden stod klar ett par år senare. Byggnaden är uppförd på betongplatta, med träregelstomme och fasad- samt takbeklädnad av plåt. Halva byggnaden innehåller butikslokal, medan den andra delen består av tvätthall och förråd. Byggnaden inhyser ingen verksamhet idag.



På bilden ovan syns huvudbyggnaden tillhörande Preems drivmedelstation på Tulpanen 8.

Kulturmiljö

Ingen av den äldre ursprungliga bebyggelsen inom planområdet finns kvar idag. Den enda byggnaden; huvudbyggnaden till drivmedelsstationen på f.d. Preem AB, är en mer temporär byggnad i sammanhanget. Byggnaden saknar kulturhistorisk referens till områdets tidigare användning och innehåller i sig inget större kulturhistoriskt värde. Planområdet ingår heller inte i någon av kommunens utpekade kulturmiljöer. Det gränsar dock till kulturmiljö nr. 40 inom Tidaholms centralort; "Runt Tidan med järnvägsstationen". Den kulturmiljön är utpekad som ett område med högsta kulturhistoriska värde. Lämpliga förhållningssätt i den kulturmiljön anges enligt nedan:

LÄMPLIGA FÖRHÅLLNINGSSÄTT

INNERSTADEN

Utpekad av kommunen som område av högsta kulturhistoriska värde.

Bebyggelsens tidstypiska karaktärsdrag och materialval respekteras. Byggnadernas ursprungliga funktion förblir tydligt läsbar.

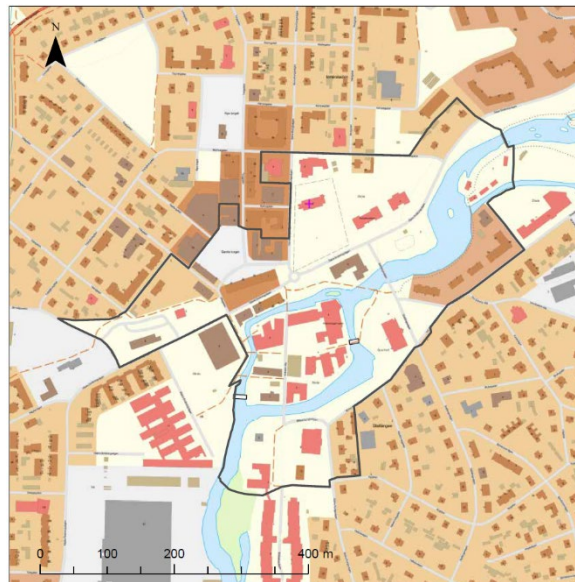
Stadsrummets karaktärsdrag med historisk koppling i form av rumsbildningar, stråk, marktäckningsmaterial och olika gestaltningselement är viktiga medskapare av miljön och värnas.

Inom området möts två av stadens stora gator. Deras karaktär av huvudstråk förblir tydlig.

Centrumnära gröna rum av olika slag med träd, planteringar och grästäckt mark tillhör miljön karaktär och värnas.

Inom området finns några av stadens viktigaste historiska offentliga byggnader och samhällsbyggnader. De mervärden och resurser byggnadernas kulturvärden bidrar med till stadsrummet bör vara en utgångspunkt för att identifiera lämpliga nyttjandeformer där sådan diskussion är aktuell.

Framtagande av varsamhets- och skyddsbestämmelser i detaljplan är lämpligt för att identifiera och tydliggöra specifika kulturhistoriska värden och skydda dem.



Planområdet ingår som nämnts inte i själva kulturmiljön. Dock kan det finnas ett värde i att utforma miljön inom

planområdet på ett sätt att helheten för omkringliggande kulturmiljö stärks. Eftersom planområdet inte innehåller byggnader som kopplar direkt till kulturhistorien finns inga motiv för bevarande av byggnader. Att bevara Preems butiksbyggnad kommer inte bidra till att stärka kulturmiljön i området. Dock finns andra förhållningssätt som är lämpliga att knyta an till. Exempelvis:

- "Stadsrummets karaktärsdrag med historisk koppling i form av rumsbildningar, stråk, marktäckningsmaterial och olika gestaltningselement är viktiga medskapare av miljön och värnas."

Genom att placera tänkt skärmtak/terminalbyggnad på Tulpanen 8 längs järnvägsrälsens tidigare sträckning kan den historiska kopplingen mot järnvägen och dess stråk stärkas. Att använda markmaterial och byggnadselement i rött tegel, gatsten och svartlackad metall kan även det knyta an till den industrihistoriska perioden när området växte fram och göra att känslan av den kulturhistoriska miljön stärks. Delar av detta införlivas och säkerställs i detaljplanen genom utformningsbestämmelser i plankartan.

Även förhållningssättet nedan införlivas i utformningen:

- "Centrumnära gröna rum av olika slag med träd, planteringar och grästäckt mark tillhör miljöns karaktär och värnas."

I anslutning till busstationen kommer grönytor med träd och planteringar tillskapas som allmänna ytor. Detta stärker gaturummet och småskaligheten genom att skapa rum och intima mötesplatser i det annars offentliga rummet. Även detta säkerställs genom planbestämmelser i plankartan om plantering av träd.

Stadsrummet

Vad det gäller bebyggelsen inom planområdet kommer stadsrummets fysiska utformning inte förändras nämnvärt efter planens genomförande kontra dagens utformning. Den f.d. butiksbyggnaden på Tulpanen kommer rivas och ersättas med en terminalbyggnad för väntande resenärer, som i stort kommer få samma placering och volym som den nuvarande byggnaden. Parkeringen på Tartaren 2 kommer också ha samma utformning och funktion som allmän parkeringsyta efter planens genomförande. Den största förändringen för stadsrummet berör platsernas övergång från privat huvudmannaskap till helt allmänna ytor. Tulpanen 8 som tidigare utgjort drivmedelsanläggning kommer övergå från privatägd kvartersmark till en offentlig yta som dygnet runt blir tillgänglig för allmänheten. Platsen har även som drivmedelsanläggning varit tillgänglig för kunder dygnet runt, men inte som allmän mötesplats som en busstation praktiskt innebär. Övergången till allmän busstation ställer större krav på utformning av utemiljön, som ska fungera som en trivsam och naturlig mötesplats under dygnets alla timmar för de hundratals personer som dagligen nyttjar platsen. Busstationen är även ett viktigt landmärke för kommunen och tätorten då den ofta utgör ett första samt sista intryck för turister och besökande. Platsen ska upplevas trygg, välkomnande och lättillgänglig.

INFRASTRUKTUR

Befintliga gator och vägar

Planområdet angör till tre gator i Tidaholms tätort; Västra Drottningvägen, Järnvägsgatan samt Hägnevägen. Västra Drottningvägen och Järnvägsgatan utgör huvudleder i det kommunala vägnätet och fungerar som viktiga noder mellan övriga vägnätet och Tidaholms centrum. Dessa gator är även tillfartsvägar för kollektivtrafiken (bussar) till och från Tidaholms busstation idag. Järnvägsgatan har väjningsplikt mot Västra Drottningvägen där dessa möts.

Gata	Tidpunkt	Mätpunkt	GC-väg	Föreskriven hastighet	ÅDT	Andel tung trafik
Järnvägsgatan	2022-03-30	Trädgårdsgatan	Ja, separerad. Västra sidan	50 km/h	1859	6 %
Västra Drottningvägen	2021-06-07	Brandstationen	Ja, separerad. Västra sidan	50 km/h	3699	5 %

Järnvägsgatan har en föreskriven hastighet om 50 km/h, separerad gång- och cykelväg på västra sidan gatan och en uppmätt ÅDT på 1859 fordon (trafikmätning från 2022). Andel tung trafik utgör 6%. Även Västra Drottningvägen har en föreskriven hastighet om 50 km/h samt en separerad gång- och cykelväg på västra sidan av gatan. Här är den uppmätta ÅDT något högre, 3699 fordon varav 5% är tung trafik (trafikmätning från 2021, i höjd med brandstationen söder om planområdet). I andelen tung trafik är även bussar inberäknade i trafikmätningarna.

Flytten av busstationen till Tulpanen 8 kommer inte påverka mängden trafik på gatorna eller bussarnas rutt från dagens läge. Bussarna kommer trafikera och angöra till busstationen från samma gator som redan sker idag.

Kollektivtrafik

Befintliga förhållanden

Tidaholms tätort trafikeras av det regionala kollektivtrafikbolaget Västtrafik, samt av upphandlad trafik (skolskjuts), vilka för tillfället är trafikbolaget Hällestad Buss.

Kollektivtrafiken ankommer till busstationen från Västra Drottningvägen och Järnvägsgatan. I snitt angör 99 bussar busstationen under en genomsnittlig vardag (uppgifter från vår 2024).

Antal påstigande resenärer under ett genomsnittligt dygn sett under ett helt år är 276 st. Ett genomsnittligt dygn under september månad är något högre, 339 st. En stor del av de resor som görs är skolresor (ca 35%) varför reseunderlaget ökar under pågående skolterminer.

Statistik antal påstigande helår 2023 respektive september 2023, enligt kundräkningssystem (KRS) ombord på fordon

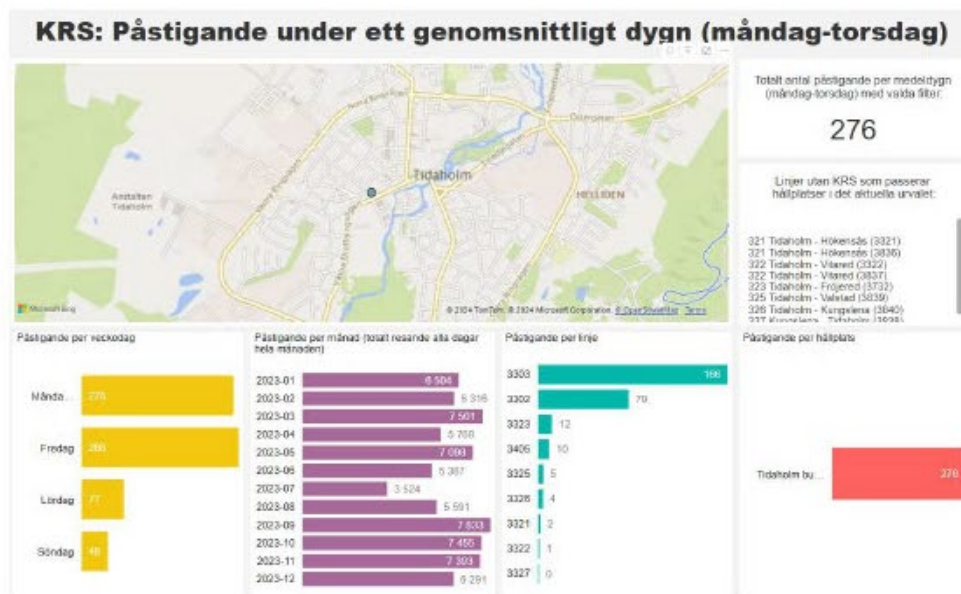
Röd stapel = Antal på-/avstigande per medeldygn (måndag-torsdag)

Grön stapel = Antal på-/avstigande per medeldygn (måndag-torsdag) och linje

Lila stapel = Totalt antal på-/avstigande per månad

Gul stapel = Antal på-/avstigande per medeldygn (måndag-torsdag / fredag / lördag / söndag)

Hållplats: Tidaholm busstation, helår 2023



Hållplats: Tidaholm busstation, september 2023

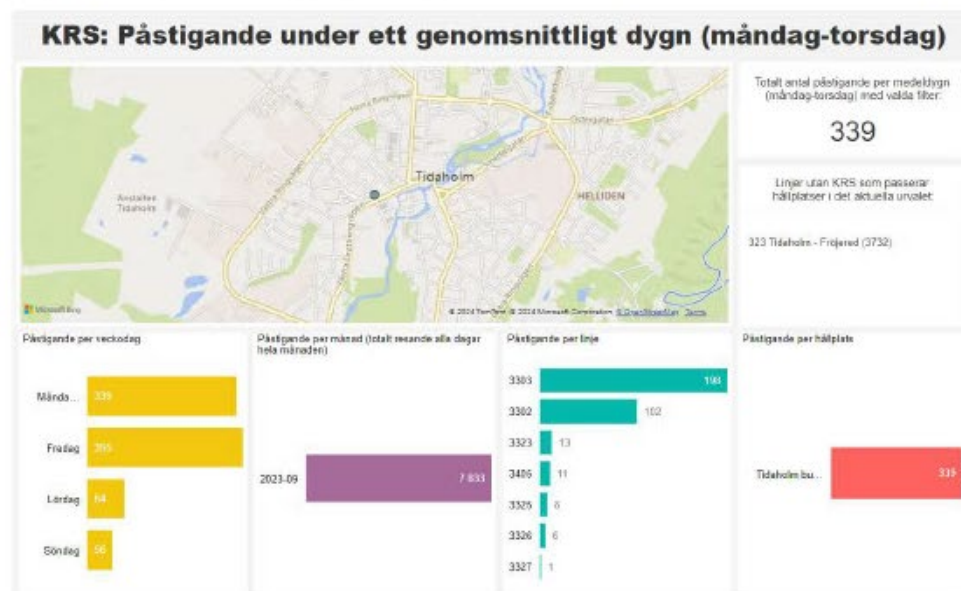
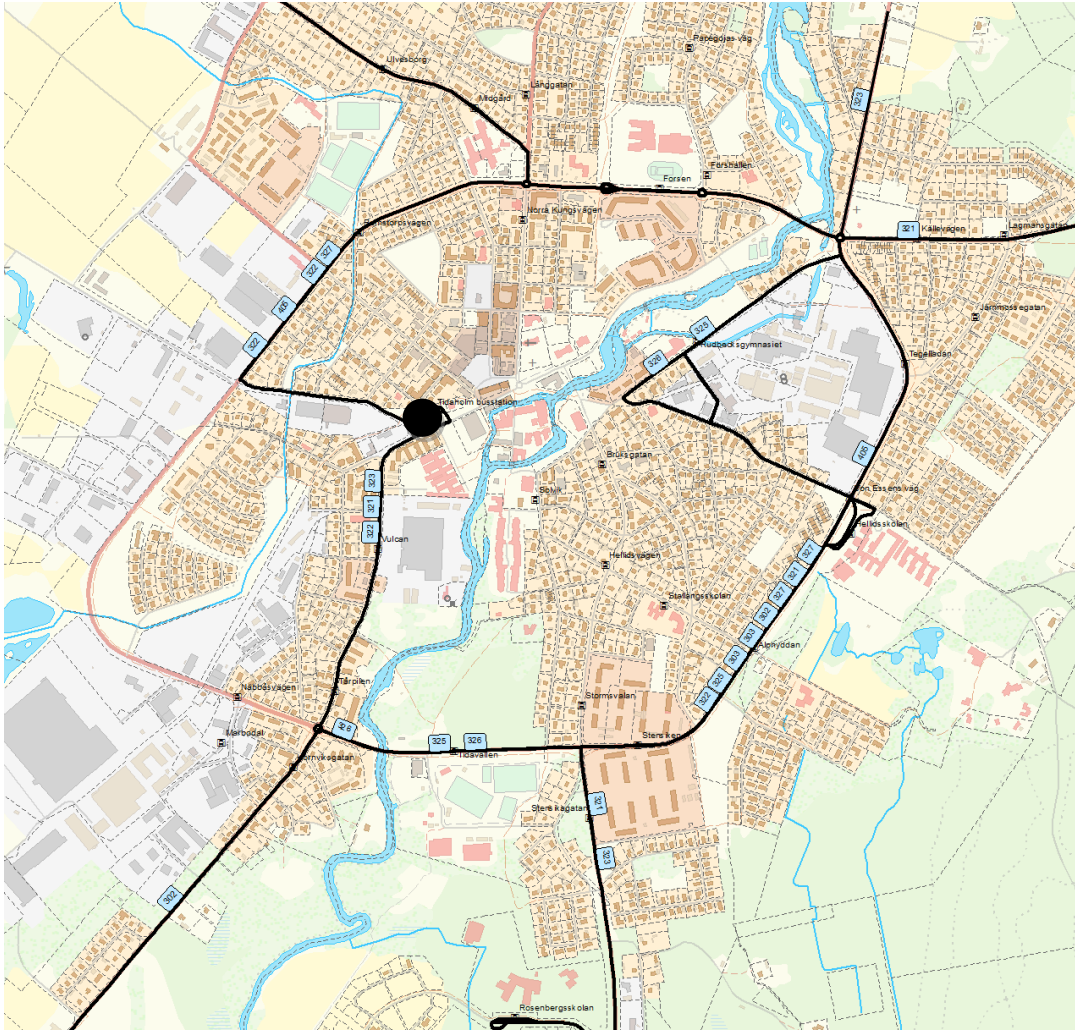


Bild ovan är ett utdrag från Västtrafik över statistik för antal påstigande resenärer vid Tidaholms busstation.



Bilden ovan visar kollektivtrafikrutterna (linjetrafik) inom Tidaholms tätort 2023 (svarta linjer). Samtliga rutter angör Tidaholms busstation (svart cirkel) från antingen Västra Drottningvägen eller Järnväggsgatan.

Planerade förutsättningar

Vid planering av den nya utformningen för busstationen har samråd med Västtrafik (VF) hållits. Följande förutsättningar har legat till grund för detaljplanens utformning:

- 5 st busslägen skall projekteras
- Ett eller två temporära avstigningslägen med närhet till resecentrum
- Pendlingsparkering
- Cykelparkering
- Ett avstignings- och påstigningsläge för bil skall finnas i närhet av övriga hållplatser på området (för mindre fordon, ex. närtrafik).
- Väderskydd tillhandahålls av VF, om inte annan överenskommelse görs
- Informationstavlor eller likvärdigt tillhandahålls av VF
- Kommunen drar fram fiber och el till av VF anvisade punkter
- 15m långa bussar (Bb) används vid simulering av körspår

Bedömningen görs att antal angörande bussar/dygn inte kommer öka inom närtid. År 2025 kommer två linjer som idag kör till Hjo kommun att avvecklas, vilket eventuellt kan påverka resandet negativt. Samtidigt spås det kollektiva resandet över tid att öka i hela landet, vilket även på lokal nivå kan kompensera en eventuell tillfällig nedgång på grund av nedlagda linjer. Vid planeringen utgår man därmed efter befintliga förutsättningar gällande antal bussar och förväntat reseunderlag. Genom att höja tillgängligheten för

gående och cyklister och göra busstationen attraktiv och lättillgänglig kan man förhoppningsvis på sikt bidra till att öka antalet resande.

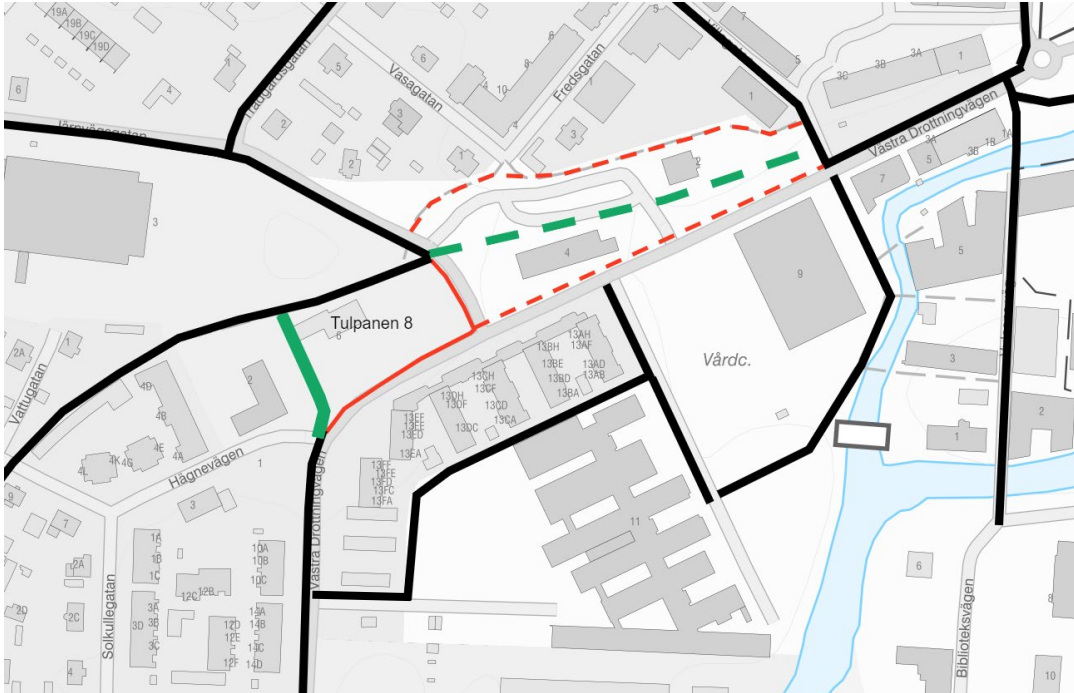
Gång- och cykelvägar

Idag finns gång och cykelvägar som angör planområdet längs Västra Drottningvägen, Järnvägsgränd och längs det gamla järnspåret norr om Tulpanen 8. Ingen cykelräkning finns för att uppskatta antalet cyklister. Gång och cykelvägarna är kombinerade för fotgängare och cyklister och håller en bredd av ca 3,5 m. På de platser där de löper längs gatan avgränsas de med kantsten från körbanan.



Fotografier på befintliga gång- och cykelvägar. Övan t.v.: Gång och cykelväg längs Västra Drottningvägen (vid Tartaren 2). Mitten: Längs gamla järnvägsspåret i västlig riktning, norr om Tulpanen 8. T.h.: Sydlig riktning längs Järnvägsgränd och Tulpanen 8.

Gång och cykelvägen längs Västra Drottningvägen kommer i planförslaget tas bort söder om Tulpanen 8. Istället förlängs den norrut över Tulpanen 8 för att ansluta mot befintlig gång- och cykelväg längs det gamla järnvägsspåret norr om fastigheten (grön linje på kartan nedan). På sikt kommer en ny GC-väg skapas längs det gamla järnvägsspåret även på östra sidan av Järnvägsgränd (grönstreckad linje på kartan nedan) för att ansluta in mot stans centrum. Den sistnämnda sträckningen genomförs dock inte inom ramen för denna detaljplan.

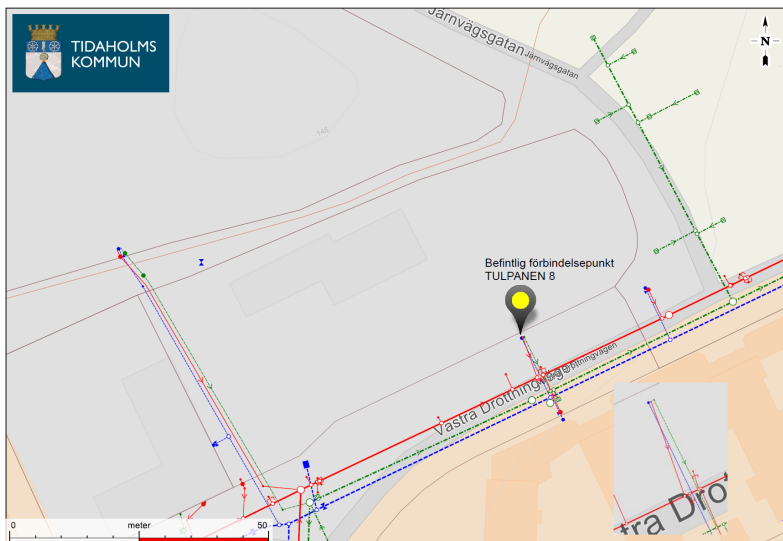


Karta över gång- och cykelvägar kring planområdet: Befintliga gc-vägar – svarta linjer. Ny gc-sträckning inom detaljplanen – grön linje. Framtida gc-väg utanför planområdet – grön streckad linje. GC-väg som tas bort inom planområdet – röd linje. Framtida avveckling av gc-väg utanför planområdet – röd streckad linje.

Vatten och avlopp

Tartaren 2 är inte kopplad till det kommunala VA-nätet idag och inga servisledningar finns heller avsatta. I samband med att parkeringsplatsen byggs så avsätts en servisledning och fastigheten ansluts till dagvattennätet. Vatten och avlopp finns inget behov för i dagsläget.

Tulpanen 8 är ansluten till VA-nätet idag via förbindelsepunkt mot Västra Drottningvägen. Befintlig anslutning kan användas även fortsättningsvis.



Karta över befintlig förbindelsepunkt för VA för Tulpanen 8.

Avfallshantering

Avfall i form av offentliga skräpkorgar hanteras av serviceavdelningen (gata-park). Inget annat avfall är aktuellt att planera för i dagsläget.

El- och fiberförsörjning

Området är kopplat till Tidaholms elnät idag via Västra Drottningvägen. Separata elanslutningar finns för fastigheterna Tulpanen 8 samt för Tartaren 2. Parkeringsens belysning på Tartaren 2 kommer anslutas till befintligt gatubelysningsnät. El till laddstolpar kommer dras från Tulpanen 8 i samråd med Tidaholms Energi, där även en transformatorstation kommer placeras för elförsörjningen. För Tulpanen 8 bedöms inte busstationens kommande energiförsörjningsbehov överskrida behovet från dagens drivmedelsanläggning, motsvarande när senaste verksamhetsutövaren Preem bedrev en fullt etablerad verksamhet på platsen. I det fall ledningar som går i gränsen mot Västra Drottningvägen behöver flyttas sker detta i samråd med TEAB. Fiber finns i Västra Drottningvägen.

Fjärrvärme

Planområdet kan anslutas till fjärrvärme om behov finns. Anslutningar till fjärrvärmenätet finns i Västra Drottningvägen. I dagsläget ses dock inget behov av en påkoppling, då inga byggnader planeras uppföras som kräver större uppvärmning.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Geologi

Området innefattar ianspråktagen och bebyggd mark. Enligt SGU översiktliga kartering utgörs området främst av fyllnadsmaterial på en grund av isälvssediment av sand och berg. Jordlagret bedöms enligt SGU ligga kring 5-10m.



Geoteknisk sammanfattning

I samband med miljötekniska provtagningar genomfördes även en geoteknisk utvärdering, vilket sammanställts i ett översiktlig geotekniskt PM.

Utförda sonderingar visar att det under ett ytskikt av gräs, grus alternativt asfalt förekommer fyllningsmaterial av främst sandig grus ovan sand intill ca 2,2 – 3 meters djup. Nedan detta en torrskorpelera respektive torrskorpesilt till ca 2,3 – 3 m djup varpå en förmodad sandig morän följer.

Sanden är enligt utförd sondering relativt löst lagrad intill ca 1-1,5 meters djup, därefter fastare lagrad. Där torr lera förekommer i ett lager under sanden så är denna i sammanhanget relativt mjuk och kan medge viss deformation vid påförda laster.

Stabilitet och sättningar

Då sandlagret intill ca 2 meters djup är relativt löst lagrad finns naturligt en viss risk för sättningar över tid och påverkan från intilliggande framtida markvibrationer från till exempel trafik, pålningsarbeten med mera. Området är dock plant utan större höjdskillnader, består till stor del av fyllnadsmassor och är inte beläget i direkt närhet av vattendrag eller påtryckande grundvatten. Från höjdsättningar av tomtmark, vägar med mera så skall marken betraktas så som måttligt eller okänslig för sättningar vid måttlig markbelastning. Större markbelastning väntas heller inte inom planområdet. Området bedöms därmed inte beröras av stabilitets-, sättnings- eller skredproblematik utifrån det tänkta ändamålet i planen.

Grundläggning och belastning

Mindre byggnader och laster från trafik bedöms i nuläget kunna grundläggas med packat fyllningsmaterial på naturligt lagrad sand. Vid större huslaster, exempelvis hus högre än 2 våningar, så skall det i nuläget förväntas att dessa erfordrar någon form av grundförstärkning, till exempel pålning.

Planen kommer dock inte medge större byggnader med hög belastning på ytan, varför grundläggning och belastning inte bedöms förenade med problematik för tänkt ändamål.

Radon

Radonmätning har inte utförts i samband med provtagningar. Då planen inte medger bostäder eller någon annan typ av stadigvarande vistelse bedöms inte separata radonmätningar på platsen befogat. Inga geotekniska utredningar inom Tidaholms tätort har påvisat högre halter av radon än s.k. normalradon-mark och har då heller inte erfordrat åtgärder mer än de normala (ingjutet rör i platta på bostadshus för ventilation av ev. radon.). Det finns inget som antyder att andra förutsättningar skulle gälla inom planområdet än i resterande Tidaholms tätort, varför risk för så höga radonhalter att det skulle påverka tänkt markanvändning har uteslutits för planområdet.

Grundvatten

I samband med geotekniskt PM och saneringsarbeten på Tulpanen och Tartaren har grundvattenmätningar utförts, vilka visar på inträngande grundvatten vid ett djup av 1,7-2,6 meter.

MILJÖTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Miljökontroll och sanering

På både Tulpanen 8 och Tartaren 2 har sedan lång tid drivmedelförsäljning förekommit. I samband med avvecklingen av verksamheterna genomfördes miljökontroller och omfattande saneringsåtgärder för att avlägsna uppkomna föroreningar till följd av verksamhetsutövaren. En miljöteknisk undersökning med efterföljande sanering utfördes för Tartaren 2 1994 av VBB VIAK och finns sammanställd i rapport daterad 1994-04-14. En miljöteknisk undersökning med efterföljande sanering utfördes för Tulpanen 8 2020 av DeKa Enviro AB och finns sammanställd i rapport daterad 2020-11-25 samt efterföljande PM daterat 2021-02-24. Vid miljökontrollen undersöktes föroreningarnas utbredning med förslag på åtgärder. Under saneringen avlägsnades förorenade massor och ersattes med nya opåverkade fyllnadsmassor. Därefter skedde uppföljande provtagningar för att säkerställa godkända halter i mark och vatten i enlighet med tillsynsmyndighetens beslut och utifrån nuvarande markanvändning samt SPBI branschspecifika riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning).

Sanering skedde ned till för fastigheternas gällande ändamål, vilket motsvarande MKM. För planområdet bedöms MKM även vara tillräckligt för detaljplanens planerade verksamhet, vilket inte innefattar stadigvarande vistelse eller annan känslig verksamhet.

Kompletterande provtagningar

Vid framtagande av nya detaljplaner måste dock en god dagvattenhantering säkerställas inom planområdet, vilket innefattar fördröjning och om möjligt lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) via infiltration. Detta ska i första hand ske inom fastigheten. För att säkerställa att LOD var möjlig inom fastigheterna gjordes bedömningen att kompletterande provtagningar behövde genomföras på de platser som lämpade sig för dagvattenhanteringen i det nya planförslaget. Dessa platser omfattades nämligen inte i de saneringsarbeten som tidigare genomförts, eftersom de inte låg i direkt närhet av föroreningskällorna. För Tartaren fanns även en osäkerhet i saneringens omfattning, då den genomfördes för drygt 30 år sedan och enligt äldre riktvärden än dagens. Kompletterande miljötekniska provtagningar genomfördes på både Tartaren 2 och Tulpanen 8 under sommaren 2024.

Inom ramen för undersökningarna jämförs erhållna resultat med Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). Jämförelser i klassificeringssyfte (som underlag för masshanteringen) har även skett med nivåer för mindre än ringa risk (MRR) enligt Naturvårdsverkets Handbok, återvinning av avfall i anläggningsändamål (2010:1) samt Avfall Sveriges haltgränser för farligt avfall (Uppdaterade bedömningsgrunder för förorenade massor, 2019). Avseende grundvattnet saknas riktvärden från Naturvårdsverket. Här har i stället främst Göteborgs stads riktvärden avseende utsläpp till dagvatten och recipient nyttjas som underlag för eventuell länsvattenhantering om detta behov skulle uppkomma i samband med den kommande entreprenaden.

Tartaren

På Tartaren togs två provtagningspunkter. Jordproverna analyserades med ett urval avseende BTEX, alifater, aromater, PAH, PCB och metaller inklusive kvicksilver. Vattenproverna har analyserats med avseende på metaller, inklusive kvicksilver, alifater, aromater, BTEX och PAH. Provtagningarna visade på normala (låga) värden av samtliga halter i jord, och något förhöjda värden av främst by i det uppslutna grundvattenprovet. Resultat visar att metallföroreningar till stor del är partikelbundna då högre halter har uppmätts i uppsluten analys än filtrerad analys och metallerna är därmed inte lösta i vattnet. Detta begränsar generellt även spridning med grundvatten.

Tulpanen 8

Provtagning av jord genomfördes i totalt 4 provpunkter till generellt 3–4 m. Totalt uttogs 28 jordprover från 4 skruvpunkter och provtagning av grundvatten i en provpunkt. Jordproverna analyserades med ett urval avseende BTEX, alifater, aromater, PAH, PCB och metaller inklusive kvicksilver. Utförd provtagning på jord visar sammantaget att det inte förekommer några förhöjda halter av markföroreningar inom fastigheten. Inga halter av alifater, aromater eller BTEX har uppmätts över laboratoriets rapporteringsgräns. PAH:er har uppmätts över laboratoriets rapporteringsgräns men under riktvärden och avseende metaller har bly uppmätts över MRR men under KM i en provpunkt. Övriga metaller understiger samtliga riktvärden. Vattenproverna har analyserats med avseende på metaller, inklusive kvicksilver, alifater, aromater, BTEX, PAH och PFAS. Vid provtagning av PFAS iaktogs mycket stor försiktighet för att undvika korskontaminering. Vid provtagningstillfället regnade det dock kraftigt vilket försvårade grundvattenprovtagningen något och viss risk för påverkan av provet

kan föreligga främst med avseende på PFAS. Resultat på utförda grundvattenanalyser visar samma resultat som för Tartaren; Något förhöjda värden av metaller (främst bly) i det uppslutna grundvattnet. Metallföroreningar är således även här till stor del partikelbundna då högre halter har uppmätts i uppsluten analys än filtrerad analys. Avseende PFAS i grundvatten uppmättes något högre värde, som överstiger halterna i Livsmedelsverkets gränsvärde för PFAS4 och PFAS21 och Hav och vattenmyndighetens gränsvärde för dricksvattenförekomster. Dessa riktvärden gäller dock för dricksvatten vid dricksvattenuttag vilket inte sker inom aktuellt område. Summa PFAS11 överskrider även utsläppskriterier från Göteborgs stad. På grund av det kraftiga regnet och risk för korskontaminering kan dock resultatet vara något missvisande.

Bedömning

Sammantaget bedöms spridningsförutsättningarna av föroreningar från fastigheterna som låga utifrån uppmätta halter i grundvatten och jord. I urban miljö noteras ofta högre halter av metaller just i det uppslutna grundvattnet och källorna till detta kan vara många; atmosfäriskt nedfall, fordonstrafik, äldre verksamheter i närområdet etc.. Resultaten anses därmed varken som avvikande eller alarmerande och svåra att påverka genom enstaka insatser. Även PFAS har i en provpunkt påvisats i förhöjda halter över riktvärden/gränsvärden för dricksvatten och dricksvattenförekomster, samt även för preliminära riktvärdet för grundvatten. Ovanstående rikt-/gränsvärden för dricksvatten bedöms dock inte vara tillämplbara i aktuellt fall då något dricksvattenuttag inte sker. I aktuellt fall bedöms kommande åtgärder inte heller omfatta någon avhjälpandeåtgärd/sanering avseende PFAS. Däremot behöver eventuella förhöjda halter beaktas vid eventuell länsvattenhantering, då påvisade halter utifrån nu erhållna resultat även överskrider utsläppskriterier från Göteborgs stad. Osäkerheten kring provtagningen måste även vägas in, samt att den planerade markanvändningen och exploateringen inom området inte kommer innefatta någon större schaktning som bedöms störa grundvattnet.

Utifrån dagens nyttjande samt planerat nyttjande av fastigheterna bedöms inte några saneringsåtgärder etc. krävas utifrån nu erhållna resultat. Planerade byggnationer inom området bedöms inte kräva djupa schaktarbeten, men om så är fallet kan någon form av länshållning/rening av grundvatten komma att krävas utifrån erhållna resultat. Planområdet bedöms inte vara belastat med föroreningar som påverkar den planerade verksamheten. Inga potentiella föroreningar inom planområdet bedöms heller påverka den omgivande bebyggelsen eller närliggande vattendrag negativt till följd av planens genomförande.

DAGVATTEN

Bef. dagvattenhantering

Tulpanen 8 har idag en anslutningspunkt i Västra Drottningvägen. Anslutningspunkten är en 110 mm dagvattenledning och ligger på +143,308 m ö.h. Förutom naturlig infiltration i gräsytor finns ingen anlagd fördröjning av dagvatten idag. Tartaren 2 har ingen servisledning idag men en anslutningspunkt anläggs i Hägnevägen i samråd med VA-enheten. Förbindelsepunkten hamnar på +143,6 m ö.h. och planerad dimension är 110 mm. Fastigheten består av en grusparkering och mindre regn antas till viss del kunna infiltrera idag. Det finns 2 rännstensbrunnar i Hägnevägen norr om Tartaren 2. Regn med intensiteter som överskrider infiltrationsförmågan i grusytan antas belasta ledningsnätet i Hägnevägen då fastigheten lutar norrut mot gatan och de befintliga rännstensbrunnarna.

Planerad dagvattenhantering

Inom Tulpanen och Tartaren kommer ytor planeras för erforderlig fördröjning av dagvatten. En fördröjningsyta är en sänka i terrängen som vatten medvetet leds till. När det regnar blir den vattenfylld och obrukbar, men om ytans bräddavlopp är rätt konstruerat torkar den snabbt upp efter regn. Ytan är utformad för att kunna hantera höga flöden och utformas därav på ett sätt där hela, eller majoriteten, av ytan är tom på vatten när det inte regnar. Skötselbehovet och reningseffekten i fördröjningsytorna beror på hur de utformas och vilken typ av fördröjning som väljs, ex regnbäddar, gräsytor (torrdammar) eller underjordiska fördröjningsmagasin.

Flödesberäkningarna för detaljplanens fördröjningsytor har utförts enligt Svenskt Vattens publikation P110. För beräkningarna efter exploatering har en klimatfaktor på 1,25 valts, vilket tar höjd för framtida förändringar i regnhändelser på grund av klimatförändring och 25 % större flöden. Beräkningarna har genomförts för de ytor som kommer att förändras i och med exploateringen, alltså ytorna inom Tartaren 2 respektive Tulpanen 8. Vägytor inkluderas inte i beräkningen då avvattningen av dessa kommer vara den samma som innan planens genomförande.

Beräknade flöden som genereras från respektive fastighet innan respektive efter planens genomförande baseras på ett 20- årsregn med tio minuters varaktighet. Flöden innan planen är beräknade utan klimatfaktor medan flöden efter planen är beräknade med klimatfaktor 1,25. Efter fördröjning kommer dagvatten från Tartaren 2 att ledas till Vammebäcken väst om planområdet via dagvattenledningsnätet. Vammebäcken ansluter cirka 4 km nedströms (norr om Tidaholm) till Tidan. Tulpanen 8 leds idag, och kommer att fortsätta ledas, till Tidan via dagvattenledningsnätet efter fördröjning inom fastigheten.

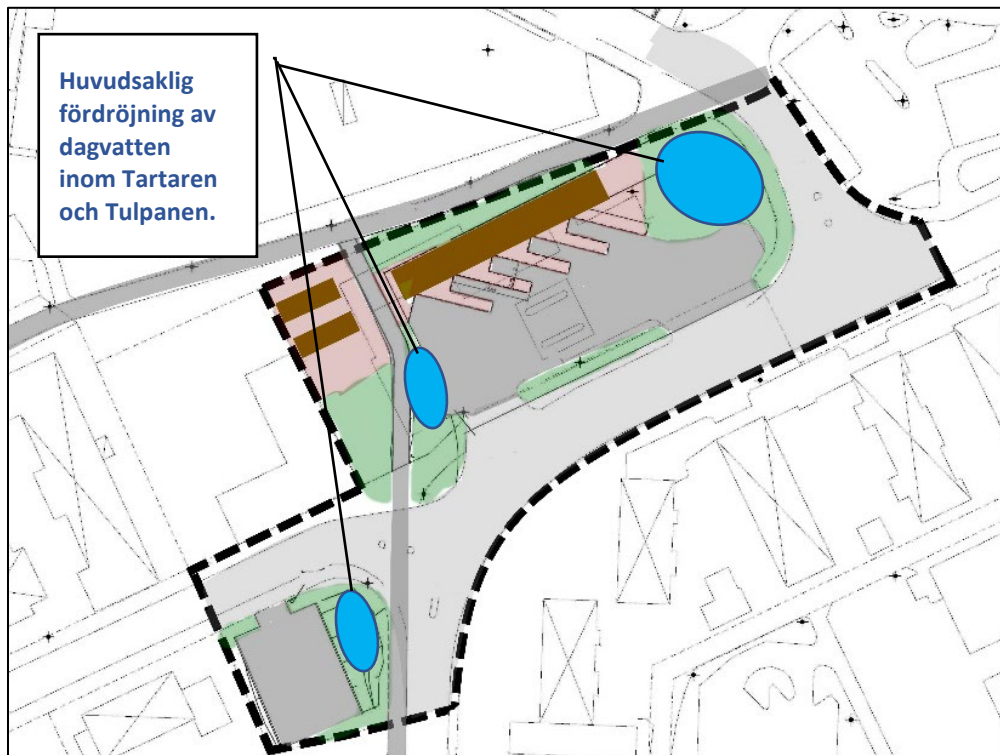
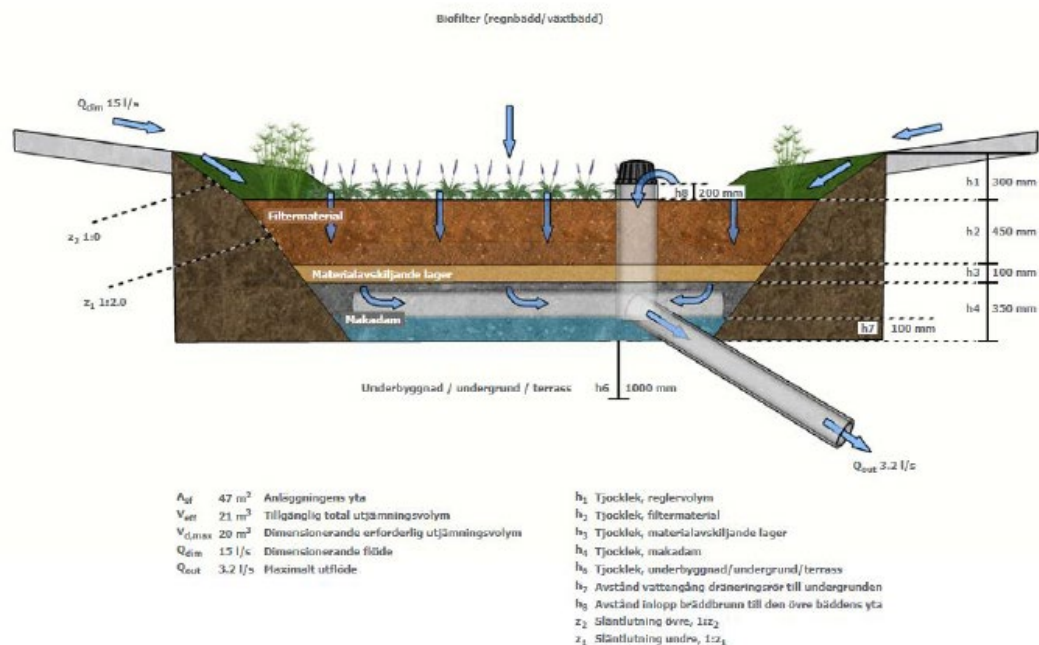


Bild ovan visar huvudsaklig placering av dagvattenfördröjning inom planområdet.

Tartaren

Föreslagen dagvattenanläggning för delområdet är placerad i nordöstra delen av Tartaren 2, och är tänkt att utformas som en regnbädd för fördröjning innan avvattning mot

dagvattennätet. Platsen för erforderlig fördröjningsvolym är beräknad till 20 m³ utifrån utformning i sektion nedan. Anläggningen är ungefär 10 meter lång och 5 meter bred. Volymen baseras på en tät anläggningsbotten utan infiltration till grundvatten.



Sektion regnbädd: Möjlig utformning av regnbädd/biofilter på Tartaren 2. Utdrag från bilaga A – Dagvattenutredning.

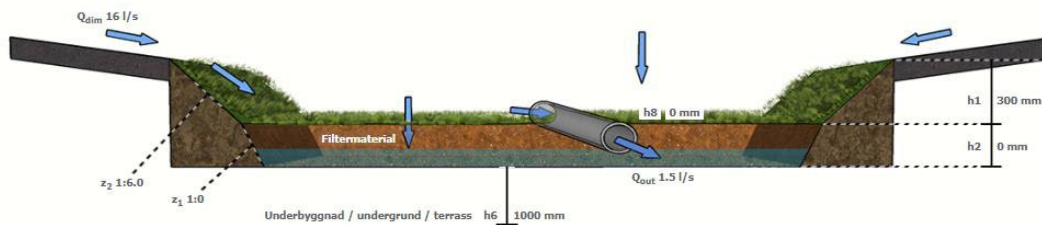
Tulpanen 8

Fastigheten Tulpanen 8 är efter exploatering uppdelat i två delområden för dagvattenhanteringen (väst och öst) då fördröjning är lämplig att ske i två ytor. Se bild nedan på delområdena.

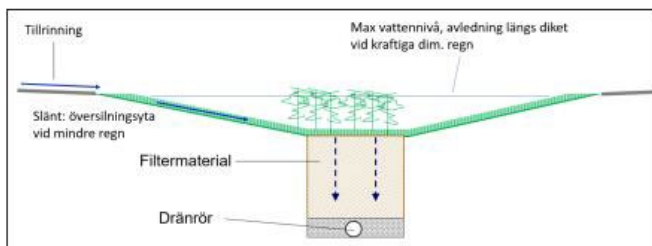


Illustration ovan visar uppdelning av Tulpanen i väst – orange linje, respektive öst – röd linje. Utdrag från bilaga A – Dagvattenutredning.

Föreslagen dagvattenanläggning för västra delområdet är en torrdamm. Erforderlig fördröjningsvolym är beräknad till 17 m³ utifrån utformning. Volymen baseras på en tät anläggningsbotten utan infiltration till grundvatten. Föreslagen dagvattenanläggning för östra delområdet är en regnbädd med uppskattad fördröjningsvolym beräknad till 70 m³ (där anläggningen då blir ca 20 meter lång och 4 meter bred). Som ett komplement till regnbädden föreslås att grönytan runt regnbädden sänks ned för att kunna fördröja resterande 21 m³. Exempelvis i en nedsänkt gräs-/grönyta på cirka 100 m² runt regnbädden eller i samband med en anna grönska. Ytan ska fungera som en breddningsyta vid de tillfällen regnbäddens kapacitet överskrids och bör ha flacka slanter för att kunna användas till andra syften när det inte regnar. Totalt tar anläggningen (regnbädd och nedsänkt grönska) upp cirka 200 m², vilket gott och väl ryms inom östra delområdet.



Sektion ovan visar möjlig utformning av fördröjningsyta i gräs-/grönyta på Tulpanen. Utdrag från bilaga A – Dagvattenutredning.



Bilder ovan visar möjlig utformning av fördröjningsyta som regnbädd i svackdike med vegetation. Utdrag från bilaga A – Dagvattenutredning.

Bedömning - dagvattenhantering

Grundprincipen för att säkerställa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering är att byggnader ska placeras på höjdparter och grönytor i lågstråk. Dagvattenflöden ska begränsas genom fördröjning och dagvattnets föroreningsbelastning ska minskas genom naturlig rening på väg till recipient. I planen har erforderliga ytor för beräknade dagvattenvolymer räknats fram och bedömningen är att ytorna gott och väl kommer rymmas i planen för att mängden dagvatten kan fördröjas. En bestämmelse i plankartan säkerställer detta, vilket sedan följs upp i bygglovet. Exakt fördröjningslösning specificeras ej, men regnbäddar med vegetation i samband med fördröjning tillför en naturlig rening och bör användas där det är lämpligt.

PLANENS KONSEKVENSER

RISKER

Markföroreningar

Den uppkomna markföroreningen inom planområdet till följd av tidigare drivmedelsförsäljning bedöms sanerad till den nivå att den inte påverkar planområdet eller omkringliggande bebyggelse negativt. Efter genomförda kontrollprovtagningar under planarbetet 2024 kan konstateras att halterna i mark och grundvatten är så pass låga att marken lämpar sig både för tänkt verksamhet samt tänkt dagvattenhantering med fördröjning. Det föreligger därmed ingen risk på varken människors säkerhet och hälsa eller för att MKN vatten inte ska följas ut miljöteknisk synpunkt i och med planens genomförande.

Översvämning

En av förutsättningarna för en god samhällsplanering är information om vilka områden som riskerar att sättas under vatten vid en översvämning och att planera för det i ett tidigt skede. Översvämningskarteringar spelar här en viktig roll eftersom de är ett värdefullt verktyg för att identifiera risker och kartlägga konsekvenser av en översvämning. En översvämningskartering kan användas som underlag både för förbyggande åtgärder, likväl som att förutspå konsekvenserna av översvämningar i såväl befintlig bebyggelse som vid ny exploatering.

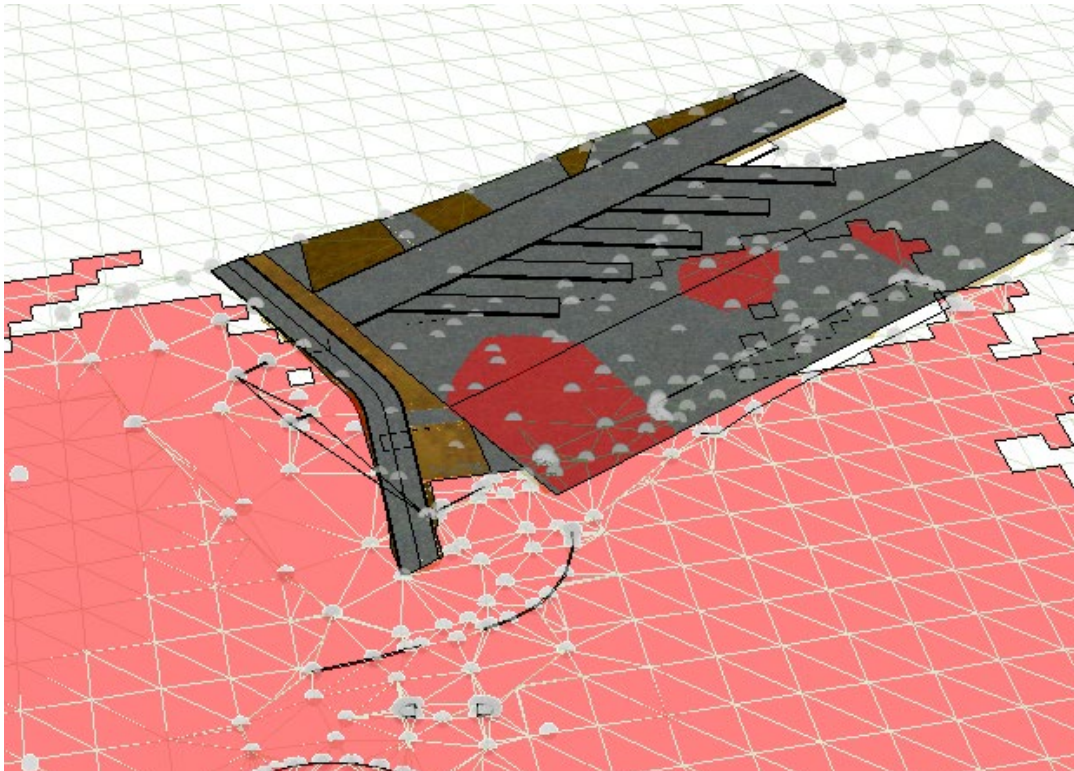
Översvämningskarteringar för Tidans vattendrag har tagits fram dels av Tidaholms kommun 2018 samt av MSB 2024. Översvämningskarteringarna visar vattnets utbredning för tre olika scenarier, 100- och 200-årsflödet samt det beräknade högsta flödet (BHF). 100- och 200-årsflödet är flöden som inträffar eller överträffas i genomsnitt en gång på 100 år respektive en gång på 200 år. Det beräknade högsta flödet motsvarar en situation där alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar vilket motsvarar ett teoretiskt värsta scenario. Detta flöde har ingen exakt återkomsttid, men en grov uppskattning är att det beräknade högsta flödet inträffar i genomsnitt en gång på 10 000 år. För detaljplanen rekommenderar länsstyrelsen att konsekvenser uppskattas efter ett BHF, då området är beläget i ett tätbebyggt område och knutpunkt för allmänna kommunikationer bör fungera även vid eventuella olyckor eller samhällsstörningar, så som översvämning.

För planområdet kommer ett klimatanpassat BHF för Tidan översvämma delar av detaljplanen. Se bild nedan. Den uppskattade höjden för översvämning vid BHF inom planområdet ligger runt markhöjden +144.80.



Bild ovan visar översvämningsutbredning vid BHF i grönt. Planområdet illustreras med lila linje.
Underlag från MSB:s översvämningsportal 2024.

För gator och tänkt pendelparkering på Tartaren kan en översvämning vid BHF godtas då där ej förkommer stadigvarande vistelse eller samhällsviktiga byggnader som kan skadas. Men tänkt busstation på Tulpanen 8 bör fungera som en nod för allmänna kommunikationer även vid eventuella olyckor eller samhällsstörningar. För att säkerställa detta sätts en tvingande lägsta plushöjd för färdigt golv på byggnader, vilket även inkluderar tänkt perrong/terminalbyggnad. Denna plushöjd sätts till +145.00 vilket säkerställer en höjd ca 20 cm över översvämningshöjden på fastigheten. Därmed kan skador på byggnader minimeras och tillgängligheten till perrong/terminal säkerställas.



Utklipp från höjdsatt modell över busstationen. Bilden illustrerar den höjdsatta ytan med en plushöjd på +145.00 för tänkt busstation på Tulpanen (grå yta). Översvåmningsutbredningen med sin gräns kring +144.80 hamnar lägre än projekteringen och illustreras som röd yta.

Skyfall

I samband med dagvattenutredningen har en analys av skyfallssituationen gjorts med hjälp av verktyget SCALGO Live. Vid skyfallsanalysen simuleras mängden vatten som genereras vid olika regnhändelser och kan därför användas för att identifiera riskutsatta områden i lågpunkter och i bebyggelse. Analysen är gjord med en total nederbörds mängd på 116 mm, vilket representerar ett regn med 100 års återkomsttid med 6 h varaktighet i klimatscenario RCP 8,5, vilket motsvarar en klimatfaktor på 1,4.



Bilden ovan visar uppskattat avrinningsområde som bidrar till att fylla lågpunkterna inom planområdet vid 116 mm regnbelastning. Vattenfyllda lågpunkter visas som blå ytor, flödesvägar som lila linjer och avrinningsområdet som grön yta. Nedströms flödesväg mot Vammebäcken visas som tjockare lila linje och riktning förtydligad med svart pil. Modellen baseras på befintlig situation med höjddata från nationella höjddatabasen (Lantmäteriet). Utdrag från bilaga A – Dagvattenutredning.

Vid 116 mm regnbelastning ställer sig vatten framför allt i lågpunkter inom Tulpanen och i korsningen mellan Västra Drottningvägen och Hägnevägen. Lågpunkten på vägen hänger samman med de inom Tulpanen 8. Befintliga lågpunkter inom Tulpanen 8 kan hanteras genom höjdsättning inom fastigheten. Framkomligheten till busstorget på Tulpanen 8 kommer påverkas av hur vatten ställer sig på vägytor både inom och utanför planområdet. Att justera vägytan inom planområdet för att vatten inte ska ställa sig i korsningen mellan Västra Drottningvägen och Hägnevägen är inte motiverat. Vattennivåerna understiger vid befintlig situation i korsningen även 30 cm, vilket räddningstjänsten och troligen även en buss kan passera även vid dessa vattennivåer. Inom planområdet ryms idag 820 m² vid 116 mm regnbelastning. Genom att låta ytorna kring regnbäddarna och fördröjningsytan vara de lägsta punkterna inom fastigheterna kan vatten ställa sig där tillfälligt vid skyfall. Med de åtgärder som redan genomförts med dagvattenfördröjning återstår 60 m² att fördröja inom busstorget och parkeringsytan för att skyfallssituationen inom planområdet ska motsvara dagens belastning. Inom Tartaren 2 ställer sig endast små vattendjup och situationen kan förbättras genom att luta parkeringsytan mot den nedsänkta ytan kring regnbädden där vatten kan tillåtas stå tillfälligt, utöver den beräknade fördröjningen av dagvatten.

Genom att höjdsätta byggnader och perrongen på busstorget med en lägsta höjd för grundläggning säkerställs även fotgängares framkomlighet till bussar. För att ytterligare säkerställa att planen även kan omhänderta en viss del skyfall efter planen genomförande införs en bestämmelse om villkor i plankartan. Idag beräknas ytan inom busstorget och parkeringsplatsen översvämmas med drygt 60 m². En bestämmelse om fördröjning av skyfall motsvarande 60 m² införs därmed till busstorget. En lämplig yta för skyfallshantering skulle kunna vara körytan framför perrongen, vilken skulle kunna tillåtas översvämmas motsvarande 10 cm och avvattnas mot fördröjningsytan för dagvatten. Alternativt kan fördröjningsytan, som planeras som en multifunktionell yta, kunna dimensioneras för att klara ytterligare 60 m² för extremt skyfall. Genom denna åtgärd säkerställs att inte planområdet eller delområdet vid skyfallsberäkningen belastas negativt i och med planen genomförande.



Bild ovan visar volym i lågpunkt i och kring planområdet om inga lågpunkter skapas inom parkeringen och busstorget.



Principskiss för magasinering av skyfall. En cirka 600 m² stor yta av den hårdgjorda ytan kan läggas 1 dm lägre än omgivande mark (blå yta i figur) och den längsgående lutningen vara mot regnbädden (grön pil) in- och utfart anpassas likt dagsläget till befintlig marknivå så att lågpunkten kan kommunicera med den i Västra Drottninggatan (ungefärligt läge visas som gula ringar).

Påverkan på uppströms och nedströms områden behöver analyseras när skyfallssituationen bedöms. I detta fall bedöms det tillräckligt att bibehålla lika stora lågpunkter (med en säkerhetsmarginal) som finns inom planområdet innan förändringen av marknivåer.

Tillgänglighet

Planområdet är centralt placerat i tätorten och ansluter till både det kommunala vägnätet och gång- och cykelvägnätet från samtliga väderstreck. Det ligger i direkt närhet till centrum med handel, restauranger och verksamheter, och har goda kopplingar till stadens större bostadsområden. Inga större höjdskillnader finns inom området. I händelse av olyckor eller vägväspärrningar nås planområdet från andra kringliggande gator. Planområdet är beläget 100 meter norr om Tidaholms räddningstjänst/brandstation på Västra Drottningvägen. Tillgängligheten anses därmed som mycket god.

Bedömning - Risker

Planområdet är flackt och utan större instängda områden. Ytor för skyfall bedöms kunna hanteras i samband med höjdsättning inom Tulpanen, där en mindre mängd vatten enligt befintliga höjder ansamlas. Inga risker för skador bedöms uppstå till följd av skyfall. Risker för översvämning av Tidan vid extrema flöden hanteras genom bestämmelse om höjdsättning i plankartan. Inga markföroreningar bedöms finnas inom planområdet som innebär risk vid en exploatering enligt plan.

HÄLSA - MILJÖKVALITETSNORMER

Vatten

Tidaholms tätort tillhör Västerhavets vattendistrikt. Dagvatten från planområdet når ytvattenförekomsten Tidan - Korsberga till Madängsholm. Enligt VISS (Vatteninformations System Sverige) har Tidan för aktuell sträcka måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status. Kvalitetskravet är att god ekologisk status uppnås 2039, samt att ytvattnet ska uppnå god kemisk ytvattenstatus. Att Tidan för sträckan inte uppnår god ekologisk status har sin främsta tyngdpunkt i förändringar i konnektivitet/ fysiska hinder som försvårar vandringsvägar för växt- och djurliv. Främst vandringsvägar för fiskar längs Tidan. Orsaken är dammar, barriärer och slussar för kraftverk placerade längs nämnd sträcka. Inom ramar för planens omfattning finns ingen möjlighet att avhjälpa dess hinder och därmed öka den ekologiska statusen.

Den kemiska statusen uppnår ej god status enligt VISS. Denna bedömning bygger på extrapolering från omgivande områden gällande kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE). Ett undantag i form av mindre strängt kvalitetskrav har satts för just kvicksilver samt polybromerade difenyletrar. Skälet för undantag är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av kvicksilver till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Den största påverkan av kvicksilver består av atmosfärisk deposition vars ursprung är långväga, globala atmosfäriska utsläpp från tung industri och förbränning av stenkol. I Sverige har en stor mängd av det nedfallande atmosfäriska kvicksilvret under lång tid ackumulerats skogsmarkens humuslager, varifrån det kontinuerligt sker ett läckage till ytvattnet med påföljande ackumulering i vattenlevande organismer och fisk. Problemet beror främst på påverkan från långväga luftburna föroreningar och bedöms ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. Genom att skapa förutsättningar för goda kommunikationer med kollektivtrafik samt förbättra tillgängligheten för gång- och cykelvägar inom området uppmuntrar vi hållbara färdssätt och minskar då utsläppen av fossila bränslen ytterligare till atmosfären. Denna åtgärd kan inte enskilt påverka halterna eller åtgärda ett globalt problem, men genom en nationell och internationell medveten satsning för att uppmuntra till hållbara alternativ kan man genom gemensamma ansträngningar nå en bit på vägen mot globala mål.

Vattendirektivet anger att inga vatten får försämrats, vilket betyder att inga förändringar får göras som leder till att en kvalitetsfaktor för en vattenförekomst nedklassas, eller äventyrar att miljökvalitetsnormerna uppnås. I dagvattenhanteringen ska också dagvattnets roll som bärare av miljöstörande ämnen begränsas.

En dagvattenutredning har tagits fram för att visa på hur en exploatering av området påverkar dagvattenavrinningen och redovisar vilka fördröjningsåtgärder som kan vara lämpliga för att följa miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten. Dagvattenutredningen visar på lösningar för fördröjning och rening av dagvattnet från transport, så att framtida flöde till recipienten inte skall vara större än befintligt maxflöde till Tidan. Dessa lösningar ges stöd i detaljplanen, bland annat genom bestämmelser om fördröjning av dagvatten inom fastighet. Det innebär att konsekvenserna av detaljplanens genomförande inte bedöms inverka på det vatten som når Tidan i sådan omfattning att möjligheter att uppnå antagna miljökvalitetsnormer för Tidans vatten påverkas negativt. Exploateringen i området, med utgångspunkt i dagvattenutredningen, bedöms som helhet inte öka föroreningsbelastningen på recipienten.

Bedömning – MKN vatten

Med tilltänkta åtgärder bedöms det inte finnas någon risk för att försämrats recipientens status eller äventyra att uppnå MKN. Då inga halter eller belastning

ökar bedöms ingen påverkan ske på de ekologiska kvalitetsfaktorerna, en försämring väntas inte heller av halten prioriterade ämnen i recipienten som skulle påverka den kemiska statusen negativt. Efter den fördröjning som föreslås och redovisas i dagvattenutredning och plankartan förväntas belastningen på vattendragen dock minska jämfört med nuvarande markanvändning. Detta medför att statusen i Tidan inte kommer att påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

Luft

Miljökvalitetsnormerna för luft är gränsvärdesnormer och anger de gränsvärden som inte får överskridas, för att varken människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden ska skadas. Det finns miljökvalitetsnormer för följande ämnen: kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Dessa styrs genom luftkvalitetsförordning (2010:477) och till detta finns även en föreskrift från naturvårdsverket om kontroll av luftkvalitet (2010:8). Enligt Naturvårdsverket innehåller förordningen miljökvalitetsnorm av gränsvärdes- och målsättningskaraktär, samt miljökvalitetsnormer för fina partiklar (PM2,5). Kommunerna ansvarar liksom tidigare för att kontrollera flertalet miljökvalitetsnormer och underrätta Naturvårdsverket och Länsstyrelsen vid överskridande eller risk för överskridande av en miljökvalitetsnorm.

Relevant för detaljplanen är främst miljökvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar där trafiken är största föroreningskällan.

Tidaholms kommun är medlem i Luft i Väst. De senaste mätningarna genomfördes 2022. Halterna av samtliga föroreningar som ingår i skattningen förutom bens(a)pyren bedöms ligga under de nedre utvärderingströsklarna i Tidaholms kommun.

Halten bens(a)pyren bedöms riskera att ligga över den övre utvärderingströskeln baserat på den nationella kartläggning som SMHI har gjort. Gällande bens(a)pyren är osäkerheten kring halterna stor och det bedöms finnas ett behov av att kartlägga halterna i Tidaholms kommun.

En sådan kartläggning bör till att börja med fokusera på en mer detaljerad inventering av lokalisering och användning av äldre vedpannor i kommunen för att identifiera eventuella riskområden för vedeldning samt för att se var en eventuell mätning är lämpligast att genomföra. Förbundet avser de närmaste åren göra mätningar i några medlemskommuner med fokus på de medlemskommuner som liksom Tidaholms kommun beräknades ha halter över ÖUT i SMHI:s kartläggning och kommer därefter utvärdera om mätningar ska göras i fler kommuner.

Ämne	Gränsvärde	Uppmätt/beräknat värde (2010-2021)
NO _x	40 µg/m ³	7-11 µg/m ³
PM _{2,5}	25 µg/m ³	3-7,1 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³	18,4-30 µg/m ³

Tabell som visar gränsvärden och uppmätt/beräknat värde för kväveoxider och partiklar.

Genomförandet i denna detaljplan bedöms innebära en positiv påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft. Detta genom att den möjliggör ett nav för hållbara resor och färdvägar i Tidaholms kommun och en långsiktig satsning på både kollektivtrafik och mer tillgängliga gång- och cykelvägar i tätorten. Ökade resor med kollektivtrafik är ett viktigt steg för att att gränsvärdena för kvävedioxider inte överskrids och MKN för luft därmed efterlevs och förbättras.

Även vid pendelparkeringen görs satsningar för att uppmuntra till ett klimatsmart och på sikt fossiloberoende färdssätt, genom att parkeringsplatser avsätts för elbilar och förses med laddstolpar. Då el är ett drivmedel som kan produceras på ett förnyelsebart och långsiktigt hållbart sätt med hjälp av sol, vind och vatten, kan en uppmuntran till laddinfrastrukturen vara ett viktigt led i omställningen till ett fossiloberoende och hållbart transportnätverk.

Bedömning – MKN luft

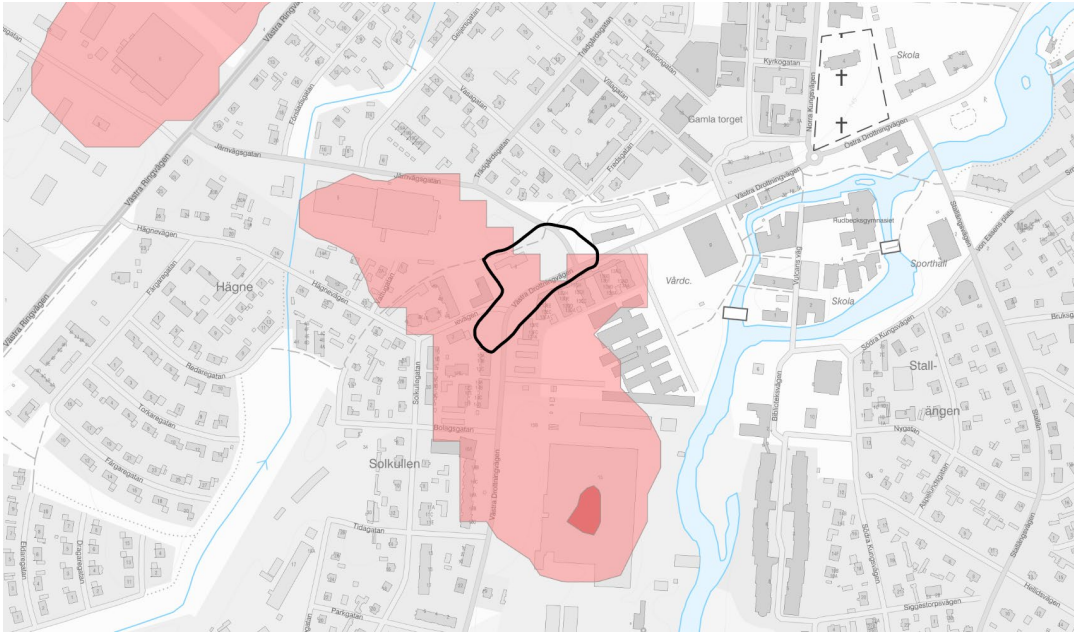
Bedömningen görs att detaljplanen bidrar till en positiv effekt på MKN luft genom en uppmuntran till kollektiva transportmedel och långsiktigt hållbara färdssätt.

KLIMATANPASSNING

Värmekartläggning

I ett förändrat klimat kan man vänta både dels ett varmare klimat med fler värmeböljor samt fler skyfall vid regnperioder. I en värmekartläggning gjord av MSB mellan åren 2017-2023 ligger planområdet inom ett område i tätorten som är identifierat som område med hög temperatur, där markyttemperaturen uppnår mellan 35-40 grader. Se bild från MSB värmekartläggning nedan. Höga marktemperaturer kan bland annat härledas till områden med mycket byggnader och öppen mark utan vegetation. Detaljplanen innefattar idag mer eller mindre helt vegetationlösa ytor med asfalt, grus eller gräs. Endast ett träd återfinns. Stora hårdgjorda ytor är extra utsatta för just oönskad värme och hetta, samt stora mängder ytligt vatten på grund av begränsad infiltration. För att motverka detta bör miljöer i utsatta områden utformas och anpassas till ett förändrat klimat. Detta kan exempelvis ske genom att inkludera träd och grönska i stadens utformning. Vegetation har en naturligt utjämnande effekt på temperaturförändringar då det ger en naturlig skuggning, binder markfukt samt minskar avdunstning. Att införliva vegetation i värmeutsatta område kan därmed både milda värmeeffekter samt fördröja dagvatten.

I detaljplanen har en bestämmelse om träd lagts till i plankartan för att tillföra vegetation och minimera effekterna av de hårdgjorda ytorna som planen i övrigt medger. Inom hela planområdet återfinns endast ett träd idag, och detaljplanens genomförande med bestämmelsen om att träd måste planteras bidrar därmed till mer grönska och en positiv påverkan gällande klimatanpassning för området.



Utdrag ut MSB värmekartläggning för Tidaholms tätort, där röd markering visar område utsatt för höga marktemperaturer mellan 35-40 grader. Ungefärlig gräns för planområdet illustreras med svart linje.

Infiltration av dagvatten

En stor orsak till negativa effekter av ett förändrat klimat är ökad förekomst av torra/varma perioder följt av kraftigare nederbörd/skyfall. Ett torrare och varmare klimat gör också jorden i marken torrare, vilket minskar markens naturliga förmåga att infiltrera dagvatten. Detta gör att den ytliga avrinningen ökar när nederbörden väl faller, då markens förmåga att snabbt suga till sig vatten är sämre. Detta i kombination med högre andel hårdgjorda ytor och mindre genomsläppliga ytor inom bebyggda områden gör att städerna blir mer och mer utsatta för översvämningsrisker vid skyfall till följd av det förändrade klimatet. Genom att i planen införliva bestämmelser om fördröjning av dagvatten skapas ytor anpassade för höga flöden vid skyfall, vilket förbättrar markens möjlighet till infiltration av dagvatten.

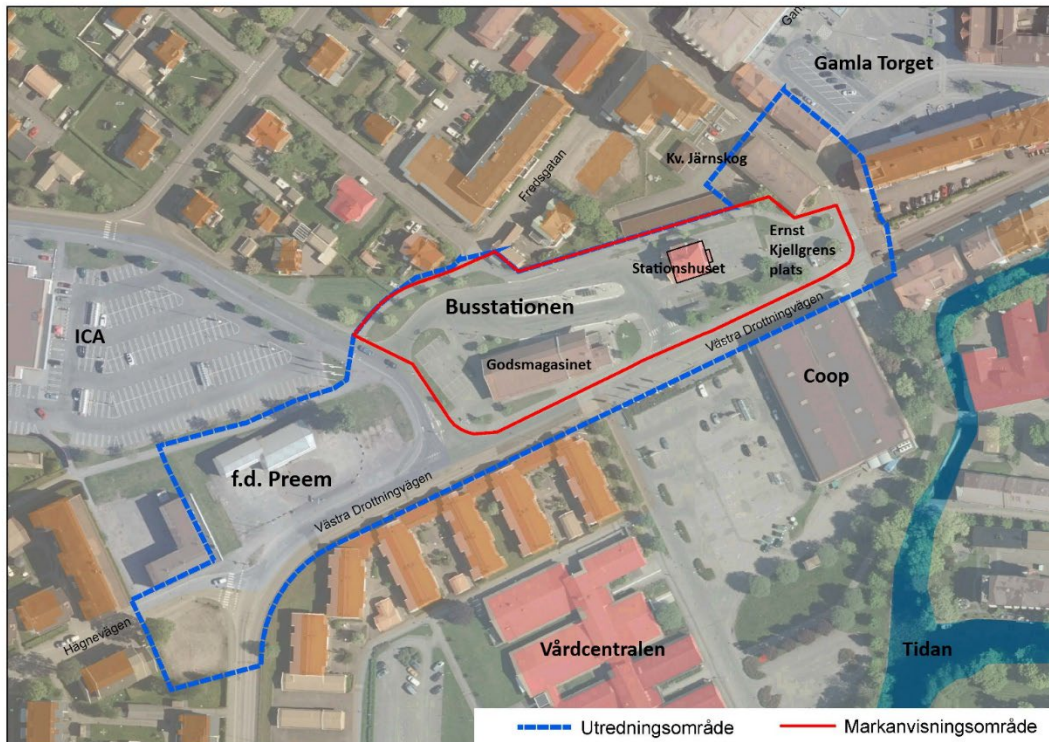
Hållbara resor

Detaljplanen möjliggör och uppmuntrar till kollektiva transportmedel inom och mellan Tidaholms kommun och grannkommunerna. Detta innebär att hållbara färdmedel kan prioriteras framför valet av egen bil i större utsträckning, vilket är en viktig del i fossiloberoende färdmedel och globala miljömål om klimatsmarta färdmedel.

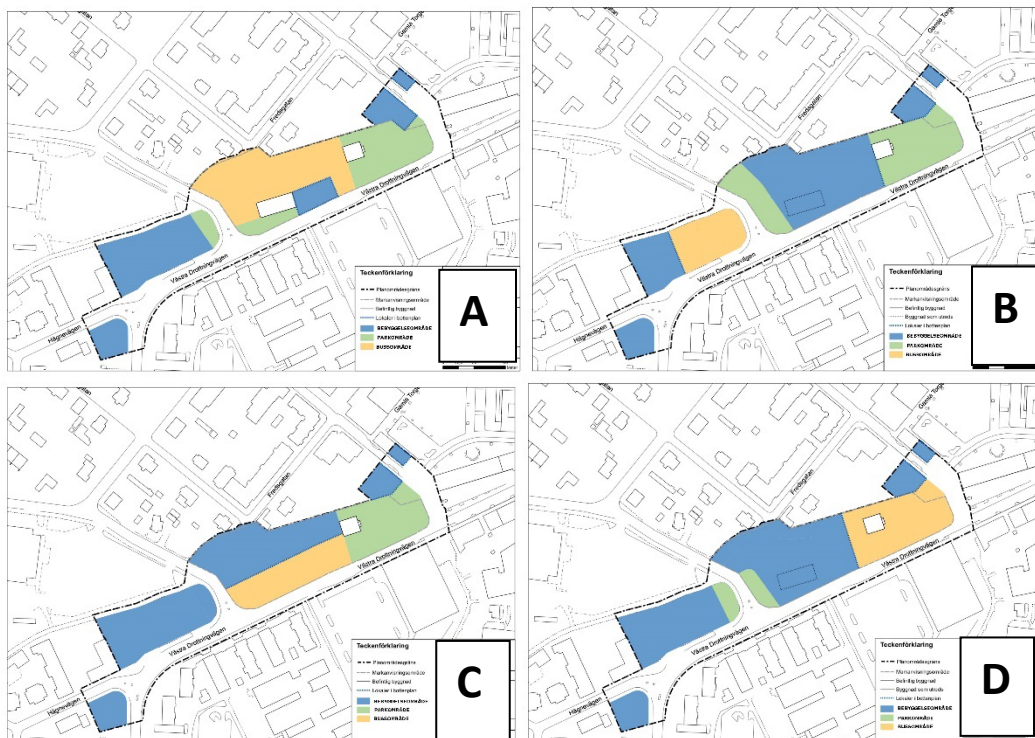
OMGIVNINGSPÅVERKAN OCH STÖRNINGAR

Lokaliseringsutredning

Planområdet har sedan 2021 ingått i en större utredning kring pågående markanvisning av Stationsområdet. I denna utredning har olika alternativ utretts kring en utveckling av bebyggelse, park/mötesplatser och busstation inom det markanvisningsområdet med angränsande ytor och innefattar flera viktiga delar av Tidaholms centrum. Se bild nedan för avgränsning av utredningsområdet (blå linje).



Utredningen har gjorts tillsammans med det lokala fastighetsbolaget Sigurd Larsson AB som tilldelats markanvisning för den del av området som innefattar bef. busstation med tillhörande byggnader. Utredningen jämförde fyra alternativa scenarier för att inrymma de olika funktionerna. Se bild A-D nedan, där blå färg illustrerar bebyggelse, grön färg parker/mötesplatser och gul färg illustrerar yta för busstation.



De olika lokaliseringarna samråddes även med medborgarna i en öppen medborgardialog. I samråd med gatukontoret och Västtrafik ledde utredningen fram till att alternativ C och D valdes bort på grund av logistiska skäl. Alternativ A innebär att

befintlig busstation på fastigheten Innerstaden 2:1 skulle behållas i befintligt läge och utformning, medan fastigheten Tulpanen utvecklades för ny bebyggelse. Alternativ B innebar att marken för den befintliga busstationen istället utvecklades för bebyggelse och en ny yta för busstation möjliggörs på Tulpanen 8.

Utredningen mynnade ut i en vidareutveckling av alternativ B, med en flytt av befintlig busstation till fastigheten Tulpanen 8. Denna detaljplan är första steget av en planläggning i linje med markanvisningsprocessen.

Buller

På Tulpanen 8 har drivmedelsförsäljning förekommit under långt tid, vilket fastigheten även är planlagd för. När man testar en ändrad användning i en ny detaljplan görs bedömningen mot gällande ändamål. För Tulpanen 8 görs därmed bedömningen mellan *Bilservice* och det föreslagna ändamålet *Kollektivtrafiktorg*. Den senaste verksamhetsutövaren på Tulpanen var Preem, vilka avvecklade sin verksamhet 2020. Därefter har ingen ny verksamhet etablerats, vilket gör det svårt att bedöma omfattningen av trafik och buller på platsen med en aktiv verksamhet enligt gällande ändamål. En aktiv drivmedelstation genererar ett stadigt flöde av trafik, vilket är naturligt eftersom försäljningen är riktad mot motorfordon. Beroende på vilken typ av drivmedel som säljs kan typen av fordon på platsen variera, men med hänsyn till platsens utformning och tidigare försäljning bedöms personbilstrafik samt till viss del yrkestrafik utgöra huvuddelen av kundunderlaget och trafikslagen på platsen. Yrkestrafiken är dels betalande kunder, dels leveranser kopplat till butiks- och drivmedelsverksamheten.

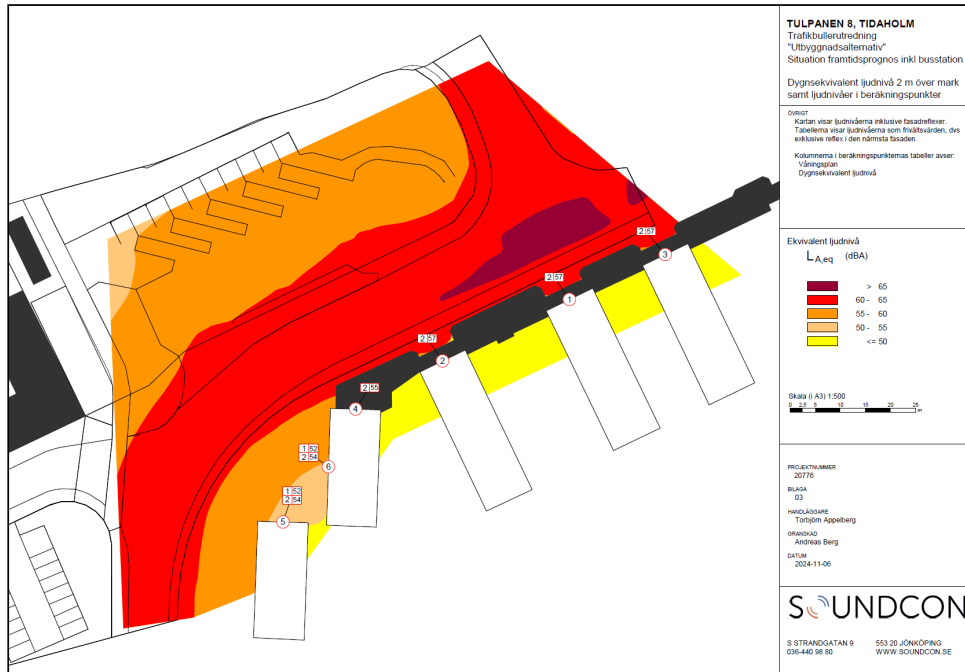
Tidaholms busstation har idag i snitt 99 angörande bussturer en genomsnittlig veckodag (uppgifter från Västtrafik/Nobina, våren 2024). Enligt Västtrafik spås ingen större förändring genomföras i närtid som påverkar tätheten i linjetrafiken.

Utöver mängden trafik kan den uppskattade trafikrörelsen under dygnets timmar jämföras. Trafiken inne på busstationen är endast tillåten för kollektivtrafik. Den tidigaste turen angör vardagar vid kl 05:30 och den senaste kl 22:21. Helgdagar sker färre resor under dygnet (ej 99st), men senare på dygnet (sista angöring ca 02:40 fredagar och lördagar). Ingen övrig trafik förutom kollektivtrafik tillåts inom fastigheten vilket gör att det endast är bussar som genererar trafik och buller. En aktiv drivmedelsverksamhet bedriver verksamhet dygnet runt (obemannade pumpar öppna dygnet runt), där besökande trafik/kunder alltid kan besöka anläggningen. Detta gör att buller och störningar från fordon kan alstras dygnet runt. Drivmedelsanläggning kan även utgöra bilburna mötesplatser, vilket historiskt har varit ett återkommande problem i många mindre städer, även Tidaholm. Dessa störningar samt dess bullereffekt är dock svåra att beräkna.

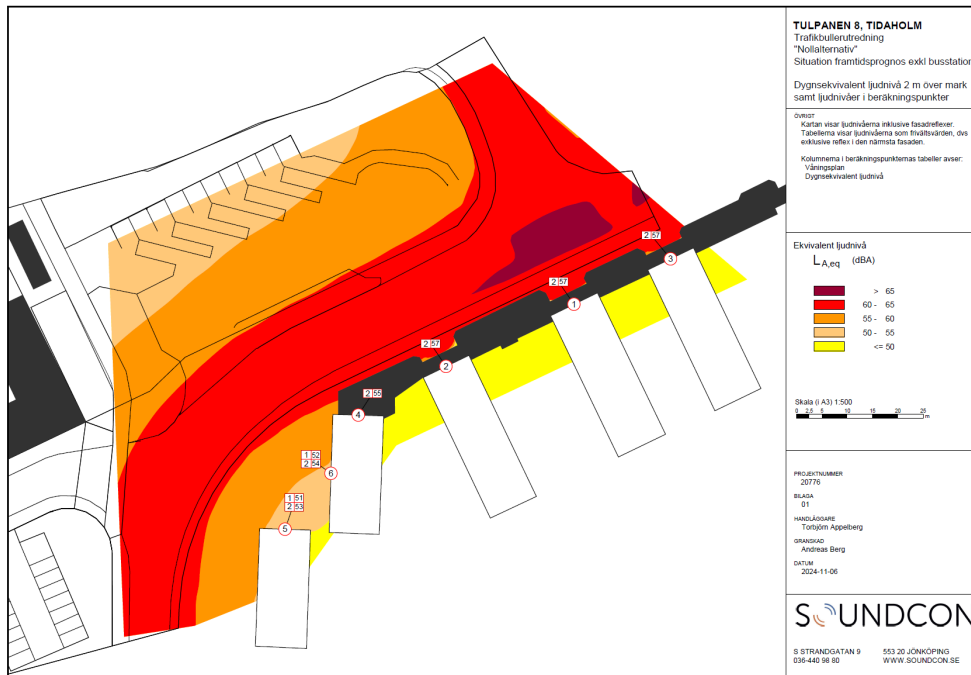
Bullerutredning

I samband med upprättande av planen har en bullerutredning tagits fram för att beräkna mängden buller som uppkommer av ändamålet kollektivtrafiktorg. Se *bilaga F – Bullerutredning*. Mängden buller som beräknats är ljudnivåerna kring närliggande bostäder. Bullerutredningen har jämfört det tänkta ändamålet kollektivtrafiktorg och ett nollalternativ, för att se om ett genomförande av planen har en negativ effekt på bullernivåerna vid de befintliga bostäderna. Då det är svårt att bedöma mängden trafik på Tulpanen 8 med en aktiv drivmedelstationen så har jämförelsen i utredningen för enkelhetens skull gjorts mot ett tänkt nollalternativ utan någon trafik inom Tulpanen. Alltså inte med en tänkt aktiv drivmedelsstation. Kontrasterna mellan nollalternativet och det tänkta kollektivtrafiktorget i detaljplanen är därmed större i beräkningarna än ett

verkligt scenario. Trots detta visar jämförelsen mellan resultaten av den ekvivalenta ljudnivån med busstation och utan busstation att ljudnivån vid bostäderna söder om Västra Drottningvägen inte har en betydande påverkan. Ett genomförande av detaljplanen på platsen kommer inte innebära en betydlig förhöjning av ljudnivåerna vid bostädernas fasader. Det är endast vid en punkt som ljudnivån stiger med 1dD, men ändå håller sig inom riktvärdena för buller vi bostäder (55dB).



Bilden ovan visar den ackumulerade ljudnivån från både Västra Drottningvägens trafik och ett kollektivtrafiktorg på Tulpanen 8 vid närliggande bostadsfasader.
Bilden nedan visar samma förutsättningar vid bostadsfasaderna, men vid ett nollalternativ. Alltså ingen trafik inom Tulpanen 8.



Sammantaget bedöms användningen kollektivtrafiktorg generera totalt sett mindre mängd trafik över dygnet, samt mer begränsad trafik under dygnets mörka timmar än

vad gällande detaljplan med ändamålet drivmedelförsäljning gör. Detta bedöms i sig generera mindre mängd störningar och ev. buller än befintlig verksamhet med bilservice, vilket ger en positiv påverkan på omkringsliggande bostäder.

Bedömning – Omgivningspåverkan och störningar

En aktiv drivmedelstation genererar ett stadigt flöde av trafik och fordonstyper. Beroende på vilken typ av drivmedel/kombinationer av drivmedel som säljs finns olika typer av risker samt rekommenderade skyddsåtgärder man bör förhålla sig till. Det kan bland annat handla om riskavstånd till bostäder, bullerkrav, brandklassning på närliggande byggnader och utrymningsvägar. Tulpanen har direkt närhet till verksamheter samt bostadsbebyggelsen på andra sidan Västra Drottningvägen. Den ändrade användningen från drivmedel till kollektivtrafiktorg kommer sänka risken för omgivningspåverkan kopplat till drivmedelsförvaring och försäljning markant i området. Flytten av busstationen kommer inte påverka mängden trafik på Järnväggsgatan och Västra Drottningvägen eller bussarnas rutt från dagens läge. Det är således enbart trafiken inom detaljplanens busstation som tillkommer med anledning av den nya detaljplanen. Beräkningar av ljudnivåer vid bostadsfasaderna visar att ljudnivåerna inte har en betydande påverkan vid genomförandet av planen. Bullernivån bedöms därmed som acceptabel och inte en risk i och med planen genomförande.

HÅLLBARHET

Social hållbarhet

Planen innebär positiva sociala konsekvenser i och med förbättrade gång- och cykelanslutningar i Tidholms centrum samt förbättrad tillgänglighet för resenärer vid busstationen, vilket förenklar resande med kollektivtrafik för alla medborgare. En stor del av de resande är barn och unga, där en tydlighet kring på- och avstigning ökar den upplevda tryggheten kring kollektivt resande. Planområdet övergår även till allmän platsmark och blir därmed tillgänglig för allmänheten dygnet runt, vilket skapar en naturlig mötesplats i centrum. Flytten av busstationen frigör även strategiskt placerad mark för byggnation av bostäder och verksamheter i ett attraktivt läge i staden. En ökad attraktion och tillgänglighet i centrum påverkar hela tätorten positivt.

Ekonomisk hållbarhet

Genomförandet av detaljplanen innebär en kostnad för kommunen i och med flytt och uppbyggnad av en ny busstation med tillhörande ytor och funktioner. Större delen av flytten finansieras via beviljat medfinansieringsbidrag från Trafikverket och Västtrafik för regionala kollektivtrafikanläggningar. Delar finansieras via försäljning av del av Innerstaden 2:1 (nuvarande busstation) i linje med pågående markanvisning. Delar finnas avsatta i Samhällsbyggnadsnämndens budget för 2024-2025. Den tidigare nämnda vinsten i och med ökad attraktivitet och frigörande av attraktiv mark innebär även på sikt en positiv ekonomisk utveckling.

SAMLAD KONSEKVENSBEDÖMNING

Betydande miljöpåverkan

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska kommunen göra en undersökning av planer, program eller ändringar, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med undersökningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

Om planens, programmets eller ändringens genomförande medför en betydande miljöpåverkan så ska en strategisk miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning, MKB enligt PBL 4 kap 34§.

Kommunens samlade bedömning om miljöpåverkan

Tidaholms kommun bedömer att genomförandet av denna detaljplan inte innebär en betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i PBL och miljöbalken, därmed behöver en miljökonsekvensbeskrivning inte tas fram.

Ställningstagandet att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan grundar sig på följande:

- planförslaget följer översiktsplanens intentioner.
- riksintressen, strandskydd, miljö kvalitetsnormer påverkas/överskrids inte.
- planförslaget innebär inga risker för människors hälsa och säkerhet.

I kommunens samråd om betydande miljöpåverkan med Länsstyrelsen Västra Götaland har dessa yttrats sig och delar kommunens bedömning, under förutsättning att frågorna avseende dagvattenhantering hanteras på ett lämpligt sätt i det vidare planarbetet.

Främst med tanke på att marken antas innehålla föroreningar från tidigare verksamheter och en rening av dagvatten planeras inom planområdet. Planhandlingarna innehåller därför ett utökat resonemang kring MKN vatten och planerad dagvattenhantering som knyter an till en utökad miljöteknisk provtagning för Tulpanen 8 samt Tartaren 2. Förslag på åtgärder och bedömningar kring miljötekniska provtagningar har gjorts, vilket säkerställer att omkringliggande mark, grundvatten och vattendrag inte kommer påverkas negativt vid ett genomförande och exploatering av detaljplanen. Efter samråd har även en bullerutredning tagits fram för att säkerställa godtagbara ljudnivåer vid närliggande bostadsfasader. Även ett utökat resonemang kring skyfall har lagts till planhandlingarna.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen prövas enligt reglerna för PBL 2010:900 med standardförfarande med ett antagande i samhällsbyggnadsnämnden. Planarbetet avses i huvudsak bedrivas enligt nedanstående tidplan:

Samråd	Oktober 2024
Granskning	december-januari 2024-2025
Antagande	februari 2025
Laga kraft	mars 2025

Genomförandetid

Genomförandetiden sätts till 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Kommunen är ansvarig för allmän plats inom planområdet. Ansvaret innefattar både utbyggnad, drift och underhåll av anläggningarna.

De anläggningar som innefattas i den allmänna platsen är Busshållplatsen, pendelparkeringen samt gatorna Järnvägsgränd, Västra Drottningvägen och Hågevägen.

Området omfattas av det kommunala verksamhetsområdet för vatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen ansvarar för VA-ledningar med tillhörande anläggningar som är belägna inom allmän plats.

Avtal

Planavtal har tecknats mellan fastighetsägaren till Tulpanen 8; Sigurd Larsson AB och Tidaholms kommun 2024-04-02. I samband med planens antagande kommer köpeavtal för Tulpanen 8 tecknas mellan parterna.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Planen innebär inte några fastighetsrättsliga förändringar.

Fastighetskonsekvenser

Konsekvenserna innebär att Tulpanen 8 som tidigare varit planlagd som kvartersmark med enskilt huvudmannaskap i framtiden regleras över till allmän platsmark i Tidaholms kommuns ägo med kommunalt huvudmannaskap. Tulpanen 8 kommer efter planens genomförande få en förändrad byggrätt, som endast tillåter byggnader kopplat till torgverksamhet.

Tartaren 2 fortsätter utgöra allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap men med det mer preciserade ändamålet *P-PLATS* istället för *Motortrafik*.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planarbetet bekostas av Tidaholms kommun.

Planens genomförande utgör tillkommande exploateringskostnader för Tidaholms kommun samt inköp av mark i form av fastigheten Tulpanen 8.

Exploatören (Tidaholms kommun) står för alla framtida uppkomna kostnader i samband med exploatering, exempelvis flytt av ledningar, anslutningsavgifter, bygglovavgifter och eventuella utredningar.

Kostnader för drift och underhåll av den allmänna platsen *kollektivtrafiktorg* tillkommer. I samband med bygglov tas ingen planavgift ut.

Tidaholms kommun bedömer att utbyggnad utgörs av följande kostnader:

Byggekostnader	- 14 500 000 kr
Marklösen	- 800 000 kr
Förvaltningskostnad	- 1 187 000 kr
Total kostnad	- 16 487 000kr
<u>Beviljat medfinansieringsbidrag (50%)</u>	<u>+8 243 500 kr</u>
Summa	- 8 243 500 kr

TEKNISKA FRÅGOR

Tidaholms kommun förbereder för laddstolpar för elbilar i samband med utbyggnad av pendelparkering. Detta innefattar framdragning av tomrör.

MEDVERKANDE

Planförslaget har upprättats av Marie Bengtzon, planarkitekt. Medverkat har även:

Jörgen Nyström, Avdelningschef Hållbar Utveckling

Madeleine Turén, planarkitekt

Lars Unoson, VA-projektör

Peter Eriksson, projektledare

Niclas Grip, Enhetschef VA

Tidaholms kommun

2025-01-15

Jörgen Nyström

Avdelningschef, Hållbar Utveckling

Marie Bengtzon

Planarkitekt