



SAKSUTSKRIFT

Ida Odseter
04.06.2024

Saksbehandler har ansvar for videre oppfølging

Arkivsak-dok. 23/45077-36
Saksbehandler Julie Elkjær Stentsøe

Detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen - utlegging til offentlig ettersyn

Saksgang	Møtedato	Saknr
Utvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027	03.06.2024	22/24

Utvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027 har behandlet saken i møte 03.06.2024 sak 22/24

Møtebehandling i Utvalg for plan, miljø og teknikk 2023 - 2027

Følgende hadde ordet ved behandling av saken:
Arild Sunde (Sp)

Votering

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Utvalg for plan, miljø og teknikk

- 1) Forslag til detaljreguleringsplan for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen (planID: 24043, nordlig planområde), utarbeidet i målestokk 1:1000 og datert 14.05.2024 legges ut til offentlig ettersyn sammen med tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 14.05.2024, i medhold av plan- og bygningsloven § 12-11.
- 2) Forslag til detaljreguleringsplan for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen (planID: 24044, sørlig planområde), utarbeidet i målestokk 1:1000 og datert 14.05.2024 legges ut til offentlig ettersyn sammen med tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 14.05.2024, i medhold av plan- og bygningsloven § 12-11.

For de deler av planene som berører boligeiendommer skal føringer i gjeldende og overordnede planer gjelde, med unntak av nye byggegrenser. For øvrige arealformål og der ikke annet er spesifisert i planbestemmelsene skal de deler av gjeldende reguleringsplaner som erstattes av reguleringsplanene, oppheves.

Detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen - utlegging til offentlig ettersyn

Innstillingssak.

Medsaksbehandler: Terje G. Bakken

Kommunedirektørens innstilling:

- 1) Forslag til detaljreguleringsplan for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen (planID: 24043, nordlig planområde), utarbeidet i målestokk 1:1000 og datert 14.05.2024 legges ut til offentlig ettersyn sammen med tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 14.05.2024, i medhold av plan- og bygningsloven § 12-11.
- 2) Forslag til detaljreguleringsplan for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen (planID: 24044, sørlig planområde), utarbeidet i målestokk 1:1000 og datert 14.05.2024 legges ut til offentlig ettersyn sammen med tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 14.05.2024, i medhold av plan- og bygningsloven § 12-11.

For de deler av planene som berører boligeiendommer skal føringer i gjeldende og overordnede planer gjelde, med unntak av nye byggegrenser. For øvrige arealformål og der ikke annet er spesifisert i planbestemmelsene skal de deler av gjeldende reguleringsplaner som erstattes av reguleringsplanene, oppheves.

Vedlegg:

1. Plankart delstrekning 1, datert 14.05.2024
2. Plankart delstrekning 2, datert 14.05.2024
3. Plankart delstrekning 3, datert 14.05.2024
4. Plankart delstrekning 4, datert 14.05.2024
5. Reguleringsbestemmelser, datert 14.05.2024
6. Planbeskrivelse, datert 14.05.2024
7. Sammendrag av merknader med kommentarer, datert 14.05.2024
8. Risiko og sårbarhetsanalyse, datert 26.04.2024
9. GS Hasle - Hølen adkomstalternativ, datert 08.03.2021
10. Teknisk plan, datert 20.02.2024
11. Naturverdier Hafslundsøy Kvastebyen, datert 20.09.2020
12. Status registrerte asketrær, datert 05.01.2023
13. Geoteknisk datarapport, datert 09.11.2023
14. GS-vei Hasle-Hølen, Sarpsborg - Vurdering av områdestabilitet, datert 29.11.2023
15. Følgelbrev arkeologisk registrering, datert 04.04.2024
16. Rapport arkeologisk registrering, datert 11.02.2024
17. KU-notat, datert 19.01.2023, rev. 20.01.2023

Sammendrag:

På vegne av Sarpsborg kommune har HS Arealplan AS oversendt forslag til detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei Hasle-Hølen til behandling. Planlagt tiltak følger fylkesvei 581 fra Grøtebrua i sør til Hasle i nord, og er fordelt på to planområder med et opphold på ca. 1,2 km. Oppholdet sammenfaller med lengden av Edvard Strands vei, hvor

det forutsettes blandet trafikk bil/sykkel. Nipa bru og Grøtebrua inngår ikke i reguleringsplanene.

Hensikten med planene er å utbedre gang- og sykkeltilbudet langs fylkesvei 581 på Hafslundsøy. Strekningene er høyt prioritert i Hovedsykkelplanen, og utgjør ca. 2,6 km med ny gang- og sykkelvei. Eksisterende kollektivholdeplasser innenfor planområdene skal oppgraderes. Tiltaket inngår i porteføljestyling for Bypakke Nedre Glomma.

Områdene er i kommuneplanens arealdel i hovedsak disponert til vei, LNF, idrettsanlegg og bebyggelse og anlegg.

Grunnerverv er nødvendig for å gjennomføre planene. Grunnervervet består hovedsakelig av stripeerverv gjennom tettbebygde strøk og på landbruksarealer. En enebolig forutsettes fjernet.

Innkomne merknader dreier seg i hovedsak om jordvern, grunnerverv, sikring mot avrenning til vann, og valg av standard og side for sykkelanlegget langs fylkesveien. Ønske fra Sykklisterenes landsforening om forkjørregulering av gang- og sykkelvei tas ikke til følge. Det gjør heller ikke ønske fra nabo om at planforslaget ikke skal være i strid med eventuell gjeninnføring av busslommer.

Kommunedirektøren anbefaler at detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei, Hasle–Hølen legges ut til offentlig ettersyn.

Utredning:

Bakgrunn for saken

HS Arealplan har på vegne av Sarpsborg kommune, virksomhet eiendom, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei, Hasle–Hølen. Hensikten med planene er å utbedre gang- og sykkeltilbudet på Hafslundsøy.

I 2020 innstilte bystyret (sak 29/20) på å be fylkeskommunen om å prioritere gang- og sykkelvei fra Hafslundsøy til Hasle. Kommunen stilte seg positiv til å selv regulere strekningen og prioritere belønningsmidler til prosjektet. Vedtaket ble gjort på bakgrunn av et innbyggerinitiativ med totalt 1072 underskrifter.

Beskrivelse av området

Det planlagte tiltaket ligger langs fylkesvei 581 og består av to separate planområder. Søndre del går fra Grøtebrua i sør til avkjørsel med Edvard Strands vei. Nordre del starter der Edvard Strands vei igjen møter fylkesveien og til Hasle i nord.



Figur 1: Nordlig planområde (planID 24043)



Figur 2: Sørlig planområde (planID 24044)

Det samlede arealet for planområdene er 42,2 dekar.

Planområdene går gjennom eneboligområder, landbruksarealer og Øya golfpark. Dagens tilbud til myke trafikanter er usammenhengende og varierer i standard langs strekningen.

Forholdet til andre planer

Områdene er i kommuneplanens arealdel i hovedsak disponert til vei, LNF, idrettsanlegg og bebyggelse og anlegg.

På et adskilt areal på ca. 1 daa sør for Hafslundsøy kirke planlegges det et midlertidig bygge- og anleggsområde. Området er avsatt til friområde i overordnet plan og registrert som fulldyrka jord, men utgjør i praksis en gresslette egnet for ballspill. Området skal tilbakeføres til opprinnelig bruk etter anleggsperioden.

Planforslaget er en realisering av deler av rute 9 og 28 i Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad (2017), som er høyt prioriterte ruter i Hovedsykkelplanen. Et godt gang- og sykkeltilbud kan bidra til økt folkehelse, mindre luftforurensning og en mer kompakt og trivelig by.

Planområdene er for det meste uregulert. Deler av planområdene berører følgende reguleringsplaner:

- Hoppveien – Hafslundsøy (vedtatt 22.03.1971)
- Søndre del av Neset – Hafslundsøy (vedtatt 06.01.1981)
- Nordbyveien 200 (vedtatt 28.09.1989)
- Øya seniortun, del av gnr 2096 bnr 2, 5 og 7 (vedtatt 12.11.2015)
- Omr. v/ krysset Nordbyveien/Apolloveien (vedtatt 16.09.1993)
- Øya golfpark (vedtatt 18.03.1999)
- Ungdomsskole/kirketomt – Hafslundsøy (vedtatt 26.07.1976)

For de deler av planene som berører boligeiendommer skal føringer i gjeldende og overordnede planer gjelde, med unntak av nye byggegrenser. For øvrige arealformål og der ikke annet er spesifisert i planbestemmelsene skal de deler av gjeldende reguleringsplaner som erstattes av reguleringsplanene, oppheves.

Beskrivelse av planforslaget

Områdene foreslås regulert til gang- og sykkelvei, fortau, kollektivholdeplass og andre samferdselsformål. I tillegg reguleres det til bebyggelse og anlegg og frittliggende småhusbebyggelse. Områder avsatt til friområde, idrettsanlegg, LNFR, bebyggelse og anlegg og boligbebyggelse inngår i midlertidige anleggsområder.

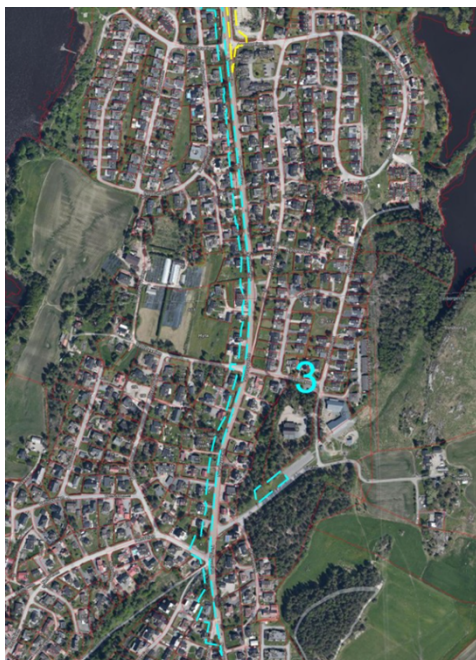
Planforslaget er utarbeidet for et mest mulig ensartet og sammenhengende sykkeltilbud og legger opp til en gang- og sykkelvei med 3,5 m bredde inkl. skulder langs hele den regulerte traséen. Det reguleres til 1,5 m grøft på hver side av gang- og sykkelveien. I tråd med Hovedsykkelplanen forutsettes det overgang til blandet trafikk bil/sykkel ved Edvard Strands vei, som går parallelt med fylkesveien. Dette strekket på ca. 1,2 km er derfor ikke en del av reguleringsplanene.



Figur 3: Delstrekning 1
(fra Nipaveien til Nipa bru)



Figur 4: Delstrekning 2
(fra Nipa bru til Apolloveien)



Figur 5: Delstrekning 3
(fra Neptunveien til
nordre del av Edvard Strands vei)



Figur 6: Delstrekning 4
(fra søndre del av Edvard Strands vei til Grøtebrua)

Gang- og sykkelveien er lagt på venstre side av fylkesveien frem til avkjørsel med

Neptunveien, og foreslås deretter ført på høyre side av fylkesveien frem til Nipa bru, og videre på høyre side også etter brua frem til Nipaveien. Her kobles nytt anlegg på eksisterende gang- og sykkelvei videre nordover.

Planforslaget legger opp til kryssing av fylkesveien i allerede eksisterende overgang sør for krysset med Apolloveien. Fortauet på begge sider av Apolloveien utbedres for å stramme opp krysset. Bruk av eksisterende overgang gjør at syklende kun trenger å gå av sykkelen én gang langs hele det regulerte strekket.

Planforslaget innebærer også mindre justeringer og forbedringer av veibanen herunder optimalisering av et uoversiktlig kryss ved Edvard Strands vei, tilrettelegging for fotgjengerfelt ved Hafslund Idrettsforening sine lokaler og sanering av flere avkjørsler til fylkesveien.

I samråd med Østfold fylkeskommune er det besluttet å ikke innlemme Grøtebrua og Nipa bru i reguleringsplanene. Regulering av bruene krever en mer omfattende for-prosjektering, da tilstand på bruene er ukjent. Bruene antas imidlertid å være i dårlig stand og er lite tilrettelagt for myke trafikanter med smale fortau. Kommunedirektøren er klar over at å utelate bruene medfører svake punkter på strekningen fra Hasle til Hølen, men mener likevel at den totale tilretteleggingen er positiv for å stimulere til mer bruk av sykkel og gange på Hafslundsøy.

Kommunedirektøren har vært opptatt av å sikre en trafiksikker kobling for myke trafikanter helt frem til Grøtebrua. Langs boligeiendommen Nordbyveien 1 er det smalt og det foreslås derfor å forlenge dagens fortau på Grøtebrua frem til Hukelundveien. Ved å anlegge fortau (ca. 100 m) i stedet for gang- og sykkelvei unngår man grunnerverv.



Figur 7: Det foreslås fortau langs eiendommen Nordbyveien 1 frem til Grøtebrua.

Langs traséen er det seks kollektivholdeplasser. Planforslaget legger opp til en videreføring av antall, plassering og dagens løsning med kantstopp for samtlige holdeplasser. Holdeplassene vil oppgraderes i henhold til gjeldende standard i vegvesenets håndbøker, med separat område for ventende og passerende og tilrettelegging for leskur. Det skal etableres minst 5 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til hvert kantstopp.

En enebolig i Nordbyveien 137 forutsettes fjernet av tiltaket. Resterende tomtareal anses i utgangspunktet lite egnet til boligformål på grunn av støy og vanskeligheter med å få tilpasset ny avkjørsel. Arealet videreføres med generelt formål bebyggelse og anlegg, og det vil være de til enhver tid gjeldende føringer i kommuneplanens arealdel som gjelder. Det sikres i planbestemmelsene at nye tiltak/bruk av området må avklares med og godkjennes av

kommunen. Planen berører også et ubebyggt og uregulert tomteareal i kommunalt eie. Resterende areal foreslås regulert i sin helhet til frittliggende småhusbebyggelse. Krav til opparbeidelse av MUA og parkeringsareal, samt føringer for utforming og støy er sikret i bestemmelser.

For Øya seniortun er det utarbeidet en reguleringsplan som ikke er opparbeidet. Planforslaget for gang- og sykkelvei Hasle–Hølen legger opp til bredere kollektivholdeplass og sykkeltrasé enn hva som er regulert i gjeldende plan. Det legges likevel til grunn at hovedtrekkene i vedtatt reguleringsplan for Øya seniortun ikke forringes og at planen kan gjennomføres.

For en mer utførlig beskrivelse henvises til planbeskrivelsen.

Planprosess

Det ble varslet oppstart av reguleringsarbeidet med annonse i Sarpsborg Arbeiderblad 03.12.2020, og fagmyndigheter, rettighetshavere og grunneiere ble varslet med brev. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort på Sarpsborg kommunes nettside www.sarpsborg.com

En utvidelse av planområdet ble varslet den 24.01.2023, for å omfatte areal til midlertidige rigg- og anleggsområder, samt frisisiktsoner.

Merknader som er kommet inn i forbindelse med planutarbeidelsen med forslagsstillers kommentarer følger saken som en del av plandokumentene (vedlegg 7).

Flere av merknadene gjelder inngrep i privat eiendom, valg av side og standard på anlegget. Det er gjort grundige vurderinger for hvilken side av fylkesveien anlegget skal legges på, samt plassering av krysningspunkt. Dette er nærmere beskrevet i vedlegg 9 – GS Hasle - Hølen adkomstalternativ, datert 08.03.2021. Det har vært et overordnet ønske å begrense inngrep i private eiendommer. Berørte hjemmelshavere vil bli kompensert gjennom grunnervervet, og eiendom som blir midlertidig berørt, vil istandsettes etter endt anleggsarbeid.

Ønske fra Syklistenes landsforening om forkjørregulering av gang- og sykkelvei tas ikke til følge. Det gjør heller ikke ønske fra beboer, Kometveien 13, om at planforslaget ikke skal være i strid med eventuell gjeninnføring av busslommer. Anleggets standard er i tråd med Hovedsykkelplanen og prosjektert i henhold til aktuelle veinormaler, herunder Statens vegvesens håndbok N100 og Sarpsborg kommunes veinormal. Det er lagt vekt på et sammenhengende tilbud, med samme standard langs hele den regulerte traséen. Bredder på gang- og sykkelveier, grøfter osv. er fastsatt i samråd med fylkeskommunen og representerer et minimumsbehov for ivaretagelse av teknisk infrastruktur i grunnen. Etter ønske fra fylkeskommunen forutsettes videreføring av kantstopp.

Flere merknader omhandler også nedbygging av dyrket og dyrkbar mark, samt plassering av midlertidige anleggsområder på arealer avsatt til LNF. Det har vært et overordnet prinsipp å begrense beslagleggelse av dyrkbar mark. Samtidig er det på grunn av fylkesveien sin plassering umulig å la dyrkbar mark være uberørt ved en utvidelse av dagens infrastruktur, både permanent og i anleggsfasen. Det er avsatt plass til fire større anleggsområder i planen, to av disse er plassert på arealer avsatt til LNF, men berører ikke dyrket mark. Det er stilt krav om matjordplan som sikrer forsvarlig håndtering og gjenbruk av matjorda som fjernes. Alle områder avsatt til midlertidige anleggsområder skal istandsettes i samsvar med dagens bruk eller annen nærmere angitt tilstand, og det tillates ikke å sprengte i terrenget med hensikt å etablere midlertidige bygge- og anleggsområder.

Merknad fra Statsforvalteren om å sikre at utilsiktet avrenning til vann fra midlertidig

anleggsområde unngås på Hasle er imøtekommet gjennom bestemmelser.

I dialog om grøftebredden mellom gang- og sykkelvei og fv. 581 har fylkeskommunen ønsket grøfter på 3 meter for å sikre mer tilgjengelig areal til fremtidig teknisk infrastruktur. Forslagsstiller (Sarpsborg kommune) ønsker ikke å beslaglegge større arealer enn nødvendig, og har vurdert at 1,5 meter er tilstrekkelig for gjennomføring av tiltaket. Fremtidig teknisk infrastruktur vurderes også å være løsbart, selv om det vil kunne bety noe økte kostnader. Alternativet med å utvide grøftene til 3 meter betinger ytterligere erverv av private hager og eiendommer, samt et merbeslag på ca. 1,4 daa dyrket mark. Dette har vært viktig argument for å holde grøftebredden på et minimum.

Kommunedirektøren støtter forslagsstiller sin vurdering om å i størst mulig grad begrense inngrep på privat eiendom og omdisponering av dyrket mark, og har lagt til grunn at veieier har godkjent teknisk plan tross uenigheter om hva som er den optimale løsningen for anlegget.

Kommunedirektøren har ellers ingen bemerkninger til de kommentarer forslagsstiller har til innkomne merknader.

Grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.

Tiltaket vil etter opparbeidelse bidra til at det er tryggere og enklere for barn og unge å ferdes langs fylkesveien enn i dag. Det vil også bli tryggere å oppholde seg på kollektivholdeplassene ved at de oppgraderes med separate arealer for ventende og passerende.

Skoleveisanalyse fra 2020 har blitt brukt som grunnlag i reguleringsplanarbeidet.

Kommunedirektøren mener hensynet til barn og unge er tilfredsstillende ivaretatt gjennom planforslaget.

Avklaring om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredning (FOR-2017-06-21-854). Planen faller inn under forskriftens § 8 bokstav a) vedlegg II nr. 10a bokstav i) «Bygging av veier» og nr. 13 «Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og II som kan få vesentlige virkninger», og er derfor videre vurdert etter § 10.

Konklusjonen er at verken planen eller tiltaket innenfor planområdet vil få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Kommunedirektøren har derfor ikke funnet grunnlag for å kreve at planforslaget behandles etter forskrift om konsekvensutredninger.

Forholdet til naturmangfoldloven

De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12 er vurdert i planbeskrivelsen. Vurderingene bygger på et oppdatert kunnskapsgrunnlag og er tilstrekkelig konkrete og dekkende for det omsøkte tiltaket. Kommunedirektøren slutter seg til disse vurderingene og legger dem til grunn.

Behov for grunnerverv

Grunnerverv er nødvendig for å gjennomføre planen. Forslagsstiller må sikre seg både permanente og midlertidige rettigheter til privat grunn for opparbeidelse av samferdselsrelaterte formål. Grunnervervet består hovedsakelig av stripeerverv i

boligområder og på landbruksarealer. En enebolig forutsettes fjernet. Hjemmelshaver av den berørte eiendommen har meldt inn ønske om innløsning (vedlegg 7). Tap av privat eiendom vil kompenseres.

Grunnforhold

Området består av bart fjell med stedvis tynt løsmassedekke, marine avsetninger og fyllmasser.

Det er utført geotekniske undersøkelser som er dokumentert i vedlagt rapport (vedlegg 13). På strekningen mellom Nipa bru og Hasle er det påvist sprøbruddmateriale. Det er i bestemmelser sikret krav til kompensert fundamentering med lette fyllmasser for å unngå økt belastning på terreng i dette området. Berg i dagen og flatt terreng gjør at det ikke er fare for områdeskred i planområdene for øvrig.

Områdestabiliteten er vurdert av RIGeo AS i rapport (vedlegg 14).

Konklusjonen er at områdestabiliteten er tilfredsstillende. Det er tatt inn hensynssone for ras- og skredfare i plankart og bestemmelser.

Dyrket/dyrkbar mark

Planforslaget innebærer omdisponering av ca. 12,6 daa dyrket/dyrkbar mark, hvorav ca. 3,9 daa utgjør permanent beslag. Omdisponeringen består hovedsakelig av stripeerverv på privat grunn vest for fylkesveien sør på Hafslundsøy, og tilsvarende øst for fylkesveien nord for Nipa bru.

Berørte arealer innenfor Øya Golfpark regnes ikke som dyrket mark da de er registrert som åpen fastmark og derfor klassifisert som «annet markslag». I reguleringsbestemmelsene for Øya Golfpark er det imidlertid nedfelt at området regulert til idrettsanlegg skal tilbakeføres til landbruksformål dersom golfvirksomheten opphører eller når samfunnets behov for mat måtte gjøre det nødvendig for myndighetene å kreve det. Det omdisponeres ca. 1 daa permanent og ca. 2,7 daa midlertidig fra Øya Golfpark.

Kommunedirektøren har i sin vurdering av hvorvidt arealene med dyrket og dyrkbar jord bør inngå i utbyggingsområdet, vektlagt at det ikke er mulig å få til et sammenhengende gang- og sykkeltilbud langs fylkesveien uten å berøre dyrkbar jord. Omdisponeringen fører ikke til oppstyking av landbruksarealer, og jordene som berøres har gode forutsetninger for videre drift. Å legge til rette for gående og syklende er en viktig målsetting som fremmer god folkehelse, og øker tilgjengeligheten mellom ulike målpunkt som sentrum, idrettsfasiliteter, jobb og skole.

Det skal utarbeides en matjordplan som sikrer forsvarlig ivaretagelse og gjenbruk av matjorda som berøres. Matjordplanen skal godkjennes av kommunens landbruksmyndighet før tiltak igangsettes.

Etter en helhetsvurdering er kommunedirektørens vurdering at fordelene ved tiltaket er større enn ulempene, og at permanent omdisponering av ca. 3,9 daa dyrket mark kan forsvares.

Oppsummering

Planforslaget er utarbeidet som to detaljreguleringsplaner og dertil tilhørende planID-er, men med felles reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og utredninger. Planforslaget gir en tilfredsstillende beskrivelse av tiltaket.

Det tilsendte materiale var komplett 29.04.2024.

Kommunedirektøren anbefaler at detaljreguleringsplaner for Gang- og sykkelvei Hasle–Hølen legges ut til offentlig ettersyn.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:

Prosjektet inngår i porteføljestyring for Bypakke Nedre Glomma, og vil ikke ha noen direkte økonomiske konsekvenser for Sarpsborg kommune.

Miljø:

Gjennomføring av planene vil medføre at ca. 3,9 daa dyrket eller dyrkbar mark omdisponeres permanent. Ca. 8,7 daa dyrkbar mark beslaglegges midlertidig. Fra Øya Golfpark omdisponeres ca. 1 daa permanent og ca. 2,7 daa midlertidig.

Bestemmelsene sikrer at matjordlaget som fjernes skal benyttes til jordforbedring av annet matproduserende og dyrkbart areal. Det er stilt krav om en matjordplan som sikrer forsvarlig håndtering av matjorda.

Planforslaget legger opp til en minimumsløsning med tanke på grøftebredder, og sikrer at grøftesoner som grenser til dyrket mark eller golfbanen skal driftes slik at det stimulerer for at biologisk mangfold kan etablere seg naturlig.

Det er utarbeidet en naturverdirapport, denne konkluderer med at planforslaget ikke har negative konsekvenser for omkringliggende naturverdier (vedlegg 11 og 12).

Folkehelse:

Planene bidrar til utbygging av et sammenhengende hovedsykkelnett i kommunen. Planforslaget innebærer i tillegg en oppgradering av dagens holdeplasser i henhold til gjeldende standarder. Dette er positivt for folkehelsen ved at flere kan føle seg trygge langs veien og har mulighet til å reise kollektivt, sykle og gå. Dette kan bidra til FN's Bærekraftsmål 3 – God helse og livskvalitet og 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Planforslaget forutsetter stripeerverv gjennom etablerte boligområder, som for de som berøres kan oppleves negativt. Tap av privat eiendom vil imidlertid kompenseres og planforslaget har ellers ingen negative konsekvenser for mennesker.