



Saksframlegg

Sluttbehandling - KDP for sykkel Søgne

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
79/15	Formannskapet	16.09.2015
66/15	Kommunestyret	24.09.2015

Rådmannens forslag til vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas Kommunedelplan for sykkel bestående av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning.

Saksprotokoll i Formannskapet - 16.09.2015

Behandling:

Til behandling forelå rådmannens forslag til vedtak.

Formannskapet innstiller enstemmig:

Innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas Kommunedelplan for sykkel bestående av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 24.09.2015

Behandling:

Til behandling forelå formannskapets forslag til innstilling.

Repr. Try (SP) fremmet følgende tilleggsforslag:

De faglige råd gitt av Fylkesmannen i Vest-Agder miljøvernavdelingen, brev datert 26.03.2015, pkt. 2,3 og 4 referert i saksfremlegg, legges til grunn for det videre planarbeidet.

Votering:

Formannskapetets forslag til innstilling enstemmig vedtatt.
Tilleggsforslag fra repr. Try (SP) enstemmig vedtatt.

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas Kommunedelplan for sykkel bestående av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning.

De faglige råd gitt av Fylkesmannen i Vest-Agder miljøvernavdelingen, brev datert 26.03.2015, pkt. 2,3 og 4 referert i saksfremlegg, legges til grunn for det videre planarbeidet.

Bakgrunn for saken:

Søgne kommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune utarbeidet en kommunedelplan (KDP) for sykkel for Søgne kommune.

Planarbeidet er initiert og finansiert av Statens vegvesen som også har hatt prosjektlederansvaret.

Kommunen ved Formannskapet fastsatte planprogram den 5.12.12 og besluttet i møte av 19.11.14 at forslag til plan skulle legges ut på offentlig ettersyn og høring.

Administrasjonen fremmer KDP til sluttbehandling.

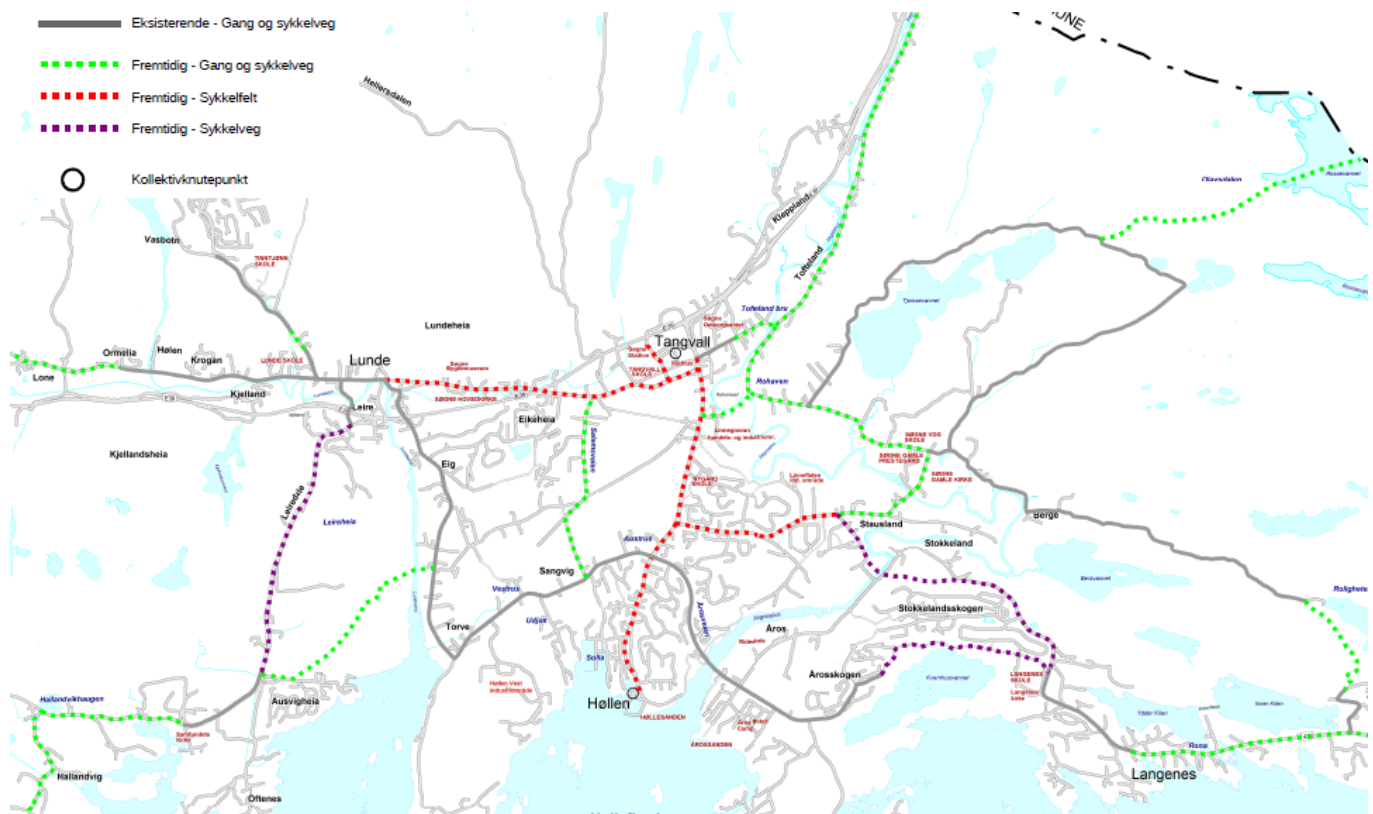
Om planen:

Sykkelplanen er en arealbruksplan der hensikten er å sikre arealer til fremtidig utbygging av et helhetlig sykkelnett i Søgne kommune.

Planforslaget består av et arealplankart med påskrevet bestemmelser (vedlegg 1), samt en planbeskrivelse med konsekvensutredning og tilhørende tema- og illustrasjoner (vedlegg 2).

Det vises til temakart for oversikt over eksisterende og planlagte traseer (vedlegg 3).

Planen har 6 hovedruter og 4 lokalruter. Det foreligger 3 typer standard i planen som er sykkelfelt, sykkelvei med fortau, og gang- og sykkelvei. Opprinnelig hadde planen også inne turveier.



Kartutsnitt: Viser utsnitt fra temakart med planlagte tiltak i Søgne. Utsnittet viser ikke fullt ut traseene langs Langenesveien, Lohnelier og Toftelandsveien. Hele kartet kan sees i vedlegg 3.

Sykkelfelt:

Sykkelfelt innebærer at det etableres et særskilt felt for syklende på hver side av kjørebanelen. Det vil si at det ikke er et fysisk skille mellom motorisert ferdsel og syklende, kun oppmerking på underlaget.

Løsningen er først og fremst egnet for veistrekk med lavfartsgrense under 50 km/t med mange avkjørselspunkter. Målgruppen er transportsyklende, men også proff-/treningsyklister har stor nytte av sykkelfelt.

Hovedgrepet er etablering av sykkelfelt inn mot Tangvall som kollektivknutepunkt og sentrum. Rutene starter fra Høllen, Stauslandskrysset og Lunde.

Sykkelvei med fortau:

Sykkelvei med fortau er en løsning der man skiller både de gående og syklende fra selve kjørebanelen, ikke ulikt gang- og sykkelvei. Forskjellen er at det går med mer areal (bredde) og man fysisk skiller syklende og gående, typisk med å opphøye deler av banen for gående med et fortau.

Løsningen benyttes først og fremst i noe mindre sentrale områder med færre avkjørsler, og der fartsgrensen overstiger 50 km/t. Det vil derfor være en glidende overgang mellom når sykkelvei er å foretrekke framfor sykkelfelt.

I forslaget er det 3 strekninger det foreslås sykkelvei med fortau. Fra Langenes skole og frem til Stauslandskrysset. På dette strekket mangler det per i dag tilbud for både gående og syklende. Når det først gjennomføres tiltak, bør man få på plass en fremtidsrettet løsning som også ivaretar transportsykling.

Det må videre nevnes at kommuneplanens arealdel avsetter 170 mål til nytt boligområde på Øygardsheia. Uten at administrasjonen har noe konkret sak eller planarbeid igangsatt vil det

trolig måtte etableres en løsning for myke trafikanter fra Øygardsheia i retning Tangvall før område kan bygges ut. Deler av finansieringen vil da kunne skje gjennom utbygging av dette fremtidige boligområdet.

Den andre strekningen det foreslås sykkelvei med fortau er fra Langenes skole frem til Årosskogen. Ingeniørvesenet ønsker å skille syklende fra gående for å forhindre ulykker. Det vises til at det er kupert terreng/bakker som skaper trafikkfarlige situasjoner (fare for påkjørsel av gående med sykkel).

Det tredje strekket hvor sykkelvei er valgt er Leiredale etter innspill fra Ingeniørvesenet. Det begrunnes med den planlagte utbyggingen av Kjellandsheia med ca. 1500 boenheter.

Gang- og sykkelveier:

For strekningen Ormelia- Lohnelier foreligger det en vedtatt reguleringsplan som sikrer gang- og sykkelvei frem til det første krysset til Lohnelier industriområde. I KDP for sykkel ligger det en forlengelse i vestlig retning i forhold til hva som er regulert, og hva som ligger inne i gjelde kommuneplan. Forlengelsen er ca. 500 meter og medfører at man åpner for at gang- og sykkelveien kan forlenges fra der den slutter i gjeldende reguleringsplan.

Det er tatt med en kortere strekk gang- og sykkelvei langs Repstadveien nord for Lunde skole etter innspill fra Ingeniørvesenet. Det mangler i dag ca. 200 meter gang- og sykkelvei.

Gang- og sykkelveien i områderegulering for Ausviga som vil krysse Lundeelva er og tatt med i KDP. Videre er det er tatt med gang- og sykkelvei fra Oftenesheia/ Samfundetskirke til Hummerviga. Ingeniørvesenet mener denne traseen er viktig for å sikre bedre tilgang til friluftsområde.

Det er lagt inn gang- og sykkelveitrase langs Salemsveien. Gang og sykkelvei på denne strekningen vil fungere som en snarveiforbindelse. For å kunne realisere tiltak i nordlige deler av Salemsvei er det krav gang- og sykkelvei i gjeldende reguleringsplaner.

Forslaget har tatt med gang- og sykkelvei fra Tangvall langs hele Toftelandsveien. Dette er ingen realitetsendring fra gjeldende kommuneplan hvor tiltaket allerede ligger inne.

Videre er det gang- og sykkelvei fra Toftelandsbrua og langs hele Søgneveien frem til Stauslandskrysset, samt forbindelse/kobling over Søgneelva ved Rohaven. Traseen fra Toftelandsbrua og over Søgneelva ved Rohaven er ingen realitetsendring fra gjeldende kommuneplan. Dette er allerede inne i nåværende kommuneplan. Tilsvarende ligger det planlagt gang- og sykkelvei i gjeldende kommuneplan fra Stauslandskrysset og frem til Søgne bru sør for Søgne gamle prestegård.

Administrasjonen legger til grunn at brukerne av en framtidig gang- og sykkelvei langs Søgneveien først og fremst vil være tursyklister med unntak av den spredte bosetningen, og de som eventuelt skal til Søgne gamle prestegård eller videregående skole.

Det siste strekket hvor kommunedelplanen skisserer gang- og sykkelvei er langs Langenesveien. Det vil si rett øst for Nodenesveien hvor dagens gang- og sykkelvei slutter og helt fram til boligfeltet på Vognsneset. Eneste realitetsendring fra gjeldende kommuneplan på dette strekket er at man har valgt å ta med de siste 200 meter fram til Vognsneset. Dagens kommuneplan viser kun gang- og sykkelvei fram til Romsviga.

Høring

Kommunedelplanen ble lagt ut på offentlig ettersyn og høring i perioden 27.1.2015 til 16.4.2015. Kommunen har mottatt 11 innspill i forbindelse med høringen (se vedlegg 4). Innspillene oppsummeres og kommenteres under.

Vest-Agder fylkeskommune ved Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø, vedtak datert 6.5.2015

1. Forslag til kommunedelplan for sykkel i Søgne er et godt grunnlag for videre utbygging av sykkelveinettet i kommunen.
2. Fylkeskommunen gir faglig råd om at lokalrutene 2.2 og 2.3 tas ut av planen.
3. Fylkeskommunen vil anmode om at følgende formulering tas inn i planbestemmelsene: "Alle planer og tiltak i sjø og vassdrag skal forelegges Vest-Agder fylkeskommune."
4. I det videre arbeidet må kommunen sammen med fylkeskommunen og ATP/bymiljøsamarbeidet prioritere de enkelte prosjektene ved å fokusere på de strekningene som vil få størst effekt for økt sykkeltrafikk.

Administrasjonens kommentar:

Administrasjonen tar punkt 1 og 4 til etterretning.

Foreslått bestemmelse i punkt 3 vurderes som unødvendig. KDP er en overordnet plan som ikke gir direkte hjemmel til utbygging. Det betyr at fremtidige reguleringsplanprosesser vil avklare nøyaktig arealbruk, herunder eventuell berøring av sjø og vassdrag. Kommunen vil måtte tilskrive Fylkeskommunen som da har anledning til å ivareta sine interesser i tilknytning til sjø og vassdrag.

Hva gjelder punkt 2 hvor det gis faglig råd til å ta ut to av lokalrutene, 2.2 *Olavsdaalen – Rossevann* og 2.3 *Roligheten – Kilen*, så begrunnes det med at rutene kommer i konflikt med regionale friluftsimteresser. Særlig rute 2.2 over Rossevannet som også er drikkevanskilden til Kristiansand kommune. Derfor foreslår fylkeskommunen at disse rutene tas ut som sykkelveier og heller blir turveier.

Rute 2.2 og 2.3 ble tatt inn etter formannskapsbehandling 19.11.2014 etter nærmere drøftelser mellom politikerne og administrasjonen. Det ble formelt fremmet som et tilleggsforslag fra Repr. Kleivset med ordlyden «*Det legges inn sykkelvei fra Søgne prestegård mot Vågsbygd og Hellevika*».

I drøftelsene ble det ikke tatt stilling til type standard, men prinsippet om at det er ønskelig med en kobling der det skal kunne sykles mot Vågsbygd og Hellevika. Administrasjonen mener traseen vil ha mer karakter av å være en turveiforbindelse som kan sykles på, enn fullverdig asfaltert sykkelveg etter krav til universell utforming.

Traseene bør ligge inne på kommuneplannivå, så må man i en eventuell reguleringsplanprosess ta stilling om det skal defineres som en «turvei» eller fullverdig sykkelvei.

Hva gjelder merknader om at traseene berører regionalt viktige friluftsområder vil administrasjonen anføre at friluftsområdene vil i enda større grad bli tilgjengeliggjort for allmennheten om det etableres forbindelser gjennom område. Det er derfor ikke ensbetydende negativt å få sykkelforbindelser inn i regionalt viktige friluftsområder.

Administrasjonen ser at forbindelsen over Rossevannet kan være problematisk om den eksempel blokkerer for ferdsel på vannet (kanopadling o.l.). Det samme gjelder i forhold til at

vannet fungerer som drikkevannskilde. Alle disse hensynene må vurderes nærmere i en reguleringsplanprosess, hvor ytterste konsekvens kan være at forbindelsen ikke kan etableres. Dessuten berører traseen Songdalen og Kristiansand kommune. Det må derfor være enighet mellom alle kommunene før en eventuell forbindelse kan etableres.

Administrasjonen vil anbefale at forbindelsen blir liggende inne i kommunedelplanen inntil videre. Eventuelt kan spørsmålet tas opp til nye vurdering ved rullering av kommuneplanens arealdel.

Fylkesmannen i Vest-Agder Miljøvernadv., brev datert 26.3.2015

1. Miljøvernavdelingen er positiv til planforslaget som vil bidra til å fremme folkehelse og redusere bilbruk/utslipp. Forutsetter at veiene blir godt vedlikeholdt og brøytet vinterstid.
2. Flere av de planlagte gang- og sykkelveiene vil føre til at verdifull dyrkamark går tapt. Fylkesmannen mener det er unødvendig med rabatter mellom kjørevei og gang- og sykkelveier. Gir faglig råd om at bestemmelsene § 2-1 om at gang- og sykkelveier «skal bygges» iht. gjeldende normaler og retningslinjer endres til «kan bygges» (iht. normaler og retningslinjer). På den måten vil tapet av dyrka mark minimaliseres.
3. Foreslår egen ny bestemmelse om at «tapet av dyrkamark skal minimaliseres» under § 2.2 om Miljøkvaliteter og bevaring.
4. En del ruter omfatter landbruksveier. Det er imidlertid flere andre liknende veier som benyttes til sykling og som ikke er inntatt i kommunedelplanen, eks. vis strekningen Tangvall-Hellersdalen – Repstad. Slik sett gir planen ikke et helhetlig bilde av sykkelveier i kommunen.

Viser til at en del av de avmerkede «eksisterende» gang og sykkelveiene er landbruksveier og ikke kan klassifiseres som gang og sykkelveier. Eksempel gjennom Olavsdaalen, Roligheten til Kilen. Fylkesmannen anbefaler at landbruksveier med lav standard defineres som planlagte gang- og sykkelveier.

Administrasjonens kommentar

Administrasjonen tar punkt 1 til etterretning.

Når det gjelder punkt 2 kan administrasjonen ikke følge Fylkesmannens argumentasjon.

Det vil selvfølgelig gå mindre dyrka mark om det bygges gang- og sykkelveier uten rabatter - på samme måte som det går enda mindre dyrka mark om det ikke bygges gang- og sykkelveier over hode.

En vesentlig forskjell mellom gang- og sykkelvei og fortau er skillet/rabatten til kjøreveien. Fortau benyttes på mindre veier med lav fartsgrense, og gang- og sykkelvei benyttes på veier med høyere hastighet og med mer trafikkbelastning. Hele poenget med en gang- og sykkelvei er å få en avstand til kjøreveien pga. trafiksikkerhet. Derfor bør utgangspunktet være at vegnormalene følges, så vil man kunne gjøre konkrete avveininger i de enkelte reguleringsplanprosessene der man vurderer avvik fra normalene.

Administrasjonen legger til grunn at en endring av bestemmelsene som foreslått mest sannsynlig ville resultert i en innsigelse fra Statens vegvesen. Derfor anbefales det at bestemmelsene opprettholdes som foreslått.

For øvrig at det ikke er nødvendig med en «påminnelsesbestemmelse» om at tapet av dyrka mark skal minimaliseres. Det er en målsetning/selvfølgelighet i all kommunal, regional og statlig planlegging.

Punkt 3 om forslag til ny bestemmelse under § 2.2 er gitt med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11 første ledd pkt. 6 og 7 som ikke omhandler landbruk, men natur og kulturmiljø.

Det er knyttet en helt egen bestemmelse til planen (§2.3 *forhold som skal belyses i reguleringsplaner*) hvor det blant annet fremgår at landbruksinteresser skal avklares i reguleringsplanprosessene. Administrasjonen mener derfor at jordvernsinteressene er godt ivaretatt i forslaget.

Hva gjelder punkt 4 var opprinnelig KDP betydelig større i omfang av planlagte ruter og tiltak. Herunder var turveier tatt med, eksempel gjennom Hellersdalen. Planen ble redusert etter interne drøftelser i kommunen.

Administrasjonen ser ikke problemet med at enkelte landbruksveier som kan sykles på ikke fremkommer av planen. Det vesentlige må være å få frem der det er planlagt nye tiltak sånn at disse kan tas inn i kommunens fremtidige reguleringsplanlegging.

Avveilingen om traseene settes *framtidig* eller *nåværende* er gjort skjønnsmessig med bakgrunn i hvor det er mest nødvendig å gjennomføre tiltak.

Kystverket, brev datert 16.4.2015

Kystverket Sørøst registrerer at framtidige gang- og sykkelveger krysser Lundeelva, Søgneelva og Rona. Minner om krav til behandling etter havne og farvannsloven.

Administrasjonens kommentar

Administrasjonen tar merknaden til etterretning.

Songdalen kommune brev datert 25.3.2015

1. *Mener planen tar for lite hensyn E39 planleggingen. Herunder framtidig knutepunkt for kollektiv på Monan.*
2. *Bekymret for eventuell flytebru over Rossevang pga. E39 dagsone og at det visuelle uttrykket kan bli forringet.*
3. *«Dimensjonen» rundt elver fra Songdalen til eventuell ny videregående skole på Tangvall er i for liten grad vurdert i planen.*

Administrasjonens kommentar:

Kommunedelplanen for sykkel ikke tar spesielt høyde for E39 planleggingen, noe som henger sammen med at planen ble utarbeidet lenge før E39 planleggingen startet.

Om kommunen skal vente på alle prosesser som berører sykkelplanen vil planen aldri kunne vedtas. Koblingen mellom et knutepunkt for kollektiv på Monan må vurderes i reguleringsplanleggingen og framtidig kommuneplanarbeid. Det samme gjelder i problemstillinger til ny VGS på Tangvall.

Hva gjelder flytebro over Rossevang vises til tidligere kommentarer under fylkeskommunen.

Midt-Agder friluftsråd, brev datert 27.3.2015

Midt Agder friluftsråd støtter planen og gleder seg til å se planene ta form fremover. Konkrete merknader til løsninger i planen:

1. Er enig med kommunen i at gang- og sykkelveien bør ligge på sør siden av Langenesveien, men viser til at Lauviga ligger på nordsiden av veien. Det må sikres kryssing i videre planlegging.
2. Viktig å bevare naturopplevelsen fra Roligheda og over heia til Kileheia. Bør vurderes tursykelsti framfor gang- og sykkelveistandard.
3. Ønsker fortsatt turvei fra parkeringsplass til Helleviga og gjennom hyttefeltet Paradisbukta øst. Har tegnet opp 3 alternativer.

Administrasjonens kommentar:

Administrasjonen er enig med Midt-Agder friluftsråd i at det må sikres en fotgjenger overgang til Laugviga. Det kan sikres enten gjennom fremtidig reguleringsplanlegging, men også direkte gjennom byggeplaner på eksisterende vei.

Standard på sykkelveien mellom Roligheden over Kileheia må vurderes som ledd i reguleringsplanleggingen, jf. kommentarer under fylkeskommunen.

Midt-Agder friluftsråds innspill om en direkte kobling fra parkeringsplassen opp til fylkesveien må vurderes ved revisjon av reguleringsplan for Paradisbukta eller ved en eventuell regulering av gang- og sykkelvei langs Langenesveien.

Vedderheia velforening e-post datert 9.4.2015

1. Vil ha med ruta opp Hellersdalen mot Repstad.
2. Bratt stigning på Repstadveien (Tinnstøyden). Ber kommunen å se på tilkomst til Vedderheia i E39 planleggingen og muligheter for en forbedring.
3. Nasjonal sykkelrute nr. 1 som går gjennom Søgne bør få egen symbol/linebruka på kartet.

Administrasjonens kommentar:

Ruta opp Hellersdalen ble tatt ut jf. kommentarer under fylkeskommunen om reduksjon av omfanget til KDP. Det må vurderes ved rullering av kommuneplanens arealdel om turveier (som eget linjesymbol) skal tas inn i plankartet.

Administrasjonen tar punkt 2 til etterretning.

Det selvfølgelig mulig å lage temakart som viser nasjonal sykkelruter. Men plankartet er tegnet opp med linjesymboler som fastsatt i kart- og planforskriften.

Langenes skole e-post datert 15.4.2015

Ønsker gang- og sykkelvei til Hellevika og Romsviga fra Langenes skole.

Administrasjonens kommentar:

Merknadene tas til etterretning.

Naturvernforbundet, udatert brev.

Ber kommunen og vegvesenet vurdere flere og bedre krysningspunkter langs eksisterende veinett.

Administrasjonens kommentar:

Dette er forhold som ikke berører KDP for sykkel, men administrasjonen tar merknadene til etterretning.

Floke Bredland, e-post datert 14.4.2015.

- 1. Den tidligere mye brukte sykkelveien fra Berge via Rona (ved Bersvannet) til Langeneskleiva bør opprustes og være med i planen.*
- 2. I og med at ny E39-løsning sannsynligvis vil blokkere for en del ferdsel i Monan (på Klepland), bør gangstien på vestsida av elva fra Kleplandssida til Birkenessida (Birkelid) oppjusteres og (med tida) utbedres til en sykkel og gangsti.*

Administrasjonens kommentar:

Administrasjonen er usikker på hva slags sykkelvei det henvises til, men vil presisere at det ligger inne en trase fra Berge til Kileheia. Det flere landbruksveier og turveier som ikke inngår i KDP for sykkel.

Når kommunen reviderer kommuneplanens arealdel vil være naturlig å inkorporere sykkelplanen i arealdelen. I det arbeidet må bør det gjøres en grensedragning mellom hva som skal vises som gang- og sykkelveier, landbruksveier og turveier. Ut fra beskrivelsen til Breland vil administrasjonen anta at traseen det henvises til typisk vil kunne merkes som en turvei i kommune planens arealdel.

Hva gjelder Monan og Klepland vises det til tidligere kommentarer under Songdalen kommune.

Einar Læsgreid, e-post datert 15.3.2015

- 1. Protesterer mot starten av rute 2 med forbindelse fra Linnegrøvan langs Søgneelva og bro. Konsekvensene er undervurdert i forhold til dyrka mark, kulturbeite, tilpasning landskapet på de flomutsatte områdene, avstand til elva m.m. Liten nytte verdi. Rute 2 bør heller starte ved eksisterende Toftelandsbro lenger nord for Rohaven.*

Administrasjonens kommentar:

Administrasjonen er ikke enig i at konsekvensene av en gang- og sykkelvei er så omfattende sett opp mot verdien av å få en gang- og sykkelvei etablert. Ellers vil administrasjonen presisere at koblingen ligger inne i gjeldende kommuneplanens arealdel.

Langenes FAU v/ Tone Martha Sødal, e-post datert 17.3.2015

Påpeker trafiksikkerheten på Langenesveien, og at adgangen til friluftsområdene i Hellevika og Romsvika er dårlig. Ser med stor glede på at kommunen har tatt disse problemstillingene innover seg.

Administrasjonens kommentar:

Merknadene tas til etterretning.

Vurdering:

Administrasjonen mener det viktig få vedtatt en overordnet plan som viser hvor det behov for å gjøre tiltak som forbedrer situasjonen for syklister og andre myke trafikanter i Søgne.

Kommunen mangler den type overordnende utredninger. Det er viktig at kommunen har det overordnede rammeverket på plass for å kunne nå opp i konkurransen om å få tildelt regionale og statlige midler til sykkeltiltak.

Administrasjonen vil anføre at planen må leses og forstås som en overordnet plan. Det er *hovedtrekk* og *rammer* kommunedelplaner skal vise. Det vil være reguleringsplanleggingen som må avklare nøyaktig lokalisering og utforming av tiltakene. Planen vil være juridisk bindende jf. plan- og bygningsloven § 11-6 noe som betyr at kommunen har avslagshjemmel i tilfeller der det er åpenbart at et tiltak vil komme i konflikt med planen.

Det utarbeidet en overordnet konsekvensanalyse som en del av planbeskrivelsen i tråd med plan- og bygningsloven § 4-2. Analysene er gjort på et overordnet nivå, og det er derfor knyttet en egen bestemmelse om at konsekvensutredningen skal følges opp i reguleringsplanprosessene (mer detaljerte beskrivelser av virkningene vil måtte utredes nærmere).

Innkommende merknader og innspill til planen er delvis ivaretatt. Administrasjonen vil presisere at mange av merknadene knytter seg forhold som må avklares i reguleringsplanprosessene.

Administrasjonen mener planen ivaretar nasjonale og regionale mål ved å tilrettelegge for høyere andel syklende i Søgne. Virkninger av planen er oppsummert i kap. 5 i planbeskrivelsen. I kapittelet er det foretatt en overordnet vurdering etter naturmangfoldlovens prinsipper.

Konklusjon:

Administrasjonen vil tilrå at planen vedtas.