



AGDER
fylkeskommune

Planprogram

Regional plan for senterstruktur og handel i Agder

Fastsatt av fylkestinget 4. mai 2022



Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunnen for planarbeidet	3
2	Formålet med planarbeidet	5
3	Spørsmål som planen skal gi svar på	6
4	Viktige føringer og rammer	7
5	Sentrale utviklingstrekk og utfordringer	11
5.1	Sentrale utviklingstrekk oppsummert	11
5.2	Befolkningsutvikling i Agder og hvordan den fordeler seg.....	11
5.3	Utvikling innen varehandel og privat forbruk	14
5.4	Utviklingstrekkenes betydning i Agder	20
6	Behov for utredninger og avklaringer	21
6.1	Utredninger	21
6.2	Avklaringer.....	22
6.3	Metodeutvikling for arealregnskap	22
6.4	Konsekvensutredning.....	23
7	Organisering av planprosessen	24
8	Informasjon, medvirkning og dialog	25
9	Framdriftsplan	27

Dette dokumentet er ikke en plan, men **planprogrammet** til regional plan for senterstruktur og handel i Agder. Planprogrammet beskriver hvordan prosessen for utarbeidelsen av planen skal gjennomføres. Det inkluderer en redegjørelse for formålet med planarbeidet, organisering, opplegg for medvirkning, behov for utredninger og en framdriftsplan.

1 Bakgrunnen for planarbeidet

I 1999 trådte den rikspolitiske bestemmelsen om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder i kraft. Hensikten med den var å legge til rette for en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling ved å styrke eksisterende sentra og hindre økt bilavhengighet. Hovedinnholdet i bestemmelsen gikk ut på at det uten samtykke fra statlig hold (fylkesmannen) var forbudt med utbygging av nye kjøpesentre med bruksareal på mer enn 3000 m² utenfor sentrale deler av byer og tettsteder. Det var også forbudt med utvidelse av eksisterende kjøpesentre som medfører at samlet bruksareal overstiger denne arealgrensen.

Det ansvarlige departementet forutsatte den gangen at alle fylker skulle utarbeide egne fylkes(del)planer med retningslinjer for lokalisering av varehandel og annen service. Disse planene kunne så benyttes som grunnlag for en regional opphevelse av etableringsstoppen.

I 2008 kom det en ny rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre som gjaldt i ti år. Denne bestemmelsen gikk ut på at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkes(del)planer med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner. Bestemmelsen opphørte i 2018, men de hensynene som den rikspolitiske bestemmelsen ivaretok dekkes nå av de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging¹.

Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune utarbeidet egne fylkesdelplaner (senere regionale planer) for senterstruktur i tråd med de statlige forskriftene. **Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder**² ble vedtatt i 2003, og det ble ikke utarbeidet en ny plan for Vest-Agder etter det. **Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder**³, vedtatt i 2015, er tredje generasjons plan for denne delen av Agder.

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>

² <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/fylkesdelplan-for-senterstruktur-og-lokalisering-av-handel-og-tjenester-i-vest-agder/>

³ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-plan-for-senterstruktur-og-handel-i-aust-agder/>

Planene for henholdsvis Aust-Agder og Vest-Agder er like når det gjelder intensjonen og formålet, med et vesentlig skille: Mens Vest-Agder-planen inneholder retningslinjer for lokalisering av handel og tjenesteyting, har Aust-Agder-planen både retningslinjer og en regional planbestemmelse. En planbestemmelse er juridisk bindende, mens retningslinjer ikke er det. Retningslinjene er retningsgivende for kommunenes planlegging, og de kan gi grunnlag for innsigelser fra fylkeskommunen til kommunale planer.

Etter fylkessammenslåingen i 2020 fører forskjellene mellom de to gjeldende planene i praksis til en forskjellsbehandling av kommunene og næringslivet i tidligere Aust-Agder og Vest-Agder. Dette er en viktig grunn for at Agder fylkesting, gjennom regional planstrategi for Agder 2020-2024, vedtok at det skal utarbeides en ny regional plan for handel og senterstruktur for hele Agder⁴, og at dette arbeidet skulle ha høy prioritet.

I tillegg til de to regionale planene om handel og senterstruktur finnes det ytterligere to regionale planer der lokalisering av handel og tjenester er sentrale:

1. **Regional plan for Kristiansandsregionen**⁵, sist revidert i 2020, og som nå er under revidering igjen, med en egen regional planbestemmelse for handelsetablering og senterstruktur.
2. **Areal- og transportplanen for arendalsregionen**⁶ som ikke har planbestemmelse, men planretningslinjer om lokalisering av næringsvirksomhet og tjenesteyting.

Da regional planstrategi for Agder var på høring, ble det signalisert bred støtte til utarbeidelsen av en ny regional plan for senterstruktur og handel i Agder. Konkrete enkeltsaker vedrørende lokalisering av handel i en rekke kommuner i Agder bekrefter behovet for en samordnet regional politikk på dette området. Videre har også statsforvalteren signalisert støtte til utarbeidelsen av planen.

«Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder» og «fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder» vil gjelde fram til den nye planen for Agder er vedtatt.

⁴ Regional planstrategi for Agder 2020-2024, og fylkestingets vedtak fra 20. oktober 2020 kan lastes ned fra denne siden: <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/regional-planstrategi/>.

⁵ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-plan-for-kristiansandsregionen-2020-2050/>

⁶ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-areal-og-transportplan-for-arendalsregionen/>

2 Formålet med planarbeidet

Formålet med dette planarbeidet er:

- å utarbeide en ny regional plan som bidrar til å skape attraktivitet, liv og arbeidsplasser i de eksisterende by-, tettsteds- og bygdesentrene i hele Agder.
- å legge grunnlaget for en bærekraftig arealbruk i Agder som reduserer klimagassutslipp og behovet for biltransport, som minimerer naturinngrep og tap av jordbruksarealer, og som tar hensyn til historiske bygningsmiljøer.
- å komme fram til konkrete retningslinjer, eventuelt bestemmelser, for lokalisering av handels- og besøksintensive tjenestevirksomheter i Agder.

Regional plan for handel og senterstruktur vil følge opp satsingsområdet «Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter» i **Regionplan Agder 2030**, og de gjennomgående perspektivene «Næringsutvikling og samarbeid om nye arbeidsplasser» og «Klima og miljø».

Planen vil også være et bidrag til å oppfylle **FNs bærekraftsmål**, spesielt mål nr. 11 om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige. Et samfunn der alle kan delta er et grunnleggende prinsipp i bærekraftsmålene.

Hovedmålgruppen for planen er beslutningstakere for kommunal, regional og statlig planlegging og utvikling i Agder. Planen vil også ha betydning for private aktører innen handel og service, utbygging og eiendomsutvikling.

Regional plan for senterstruktur og handel utarbeides som **regional plan etter kapittel 8 i plan- og bygningsloven**. Det betyr at planen, når den er vedtatt, skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

I tråd med plan- og bygningsloven skal det utarbeides et **handlingsprogram** til planen, som en del av planprosessen.

Planen vil utløse krav om **konsekvensutredning**⁷.

⁷ Se en nærmere redegjørelse for dette i kap. 6.4 i dette planprogrammet.

3 Spørsmål som planen skal gi svar på

- Hvordan kan planen bidra til å styrke by-, tettsteds- og bygdesentrenes funksjon som steder med et bredt utvalg av forretninger og offentlige kontorer, som sentre for kultur og opplevelser, og som gode og inkluderende og møtesteder for hele befolkningen?
- Hvor bør handel og andre besøksintensive tjenester utvikles, med bakgrunn i målene om å skape attraktivitet, liv og arbeidsplasser i sentrum, og om å legge grunnlaget for en bærekraftig arealbruk?
- Hvordan kan eksisterende store handelsområder utenfor by- og tettstedssentrene, som Sørlandsparken eller Stoa, videreutvikles på en bærekraftig måte?
- I den senere tid har vi sett en utbygging av handels- og servicetilbud i tilknytning til kryss langs E18 og E39. Hvilke konsekvenser vil en eventuell tilrettelegging for videre utvikling av handels- og serviceområdene langs europaveiene og de nye kryssområdene gi? Hvordan kan det legges til rette for en bedre regional samordning og sørge for at utbygging av handels- og servicetilbud skjer på en bærekraftig måte?
- Hvordan kan planen bidra til å sikre at alle, også de som ikke disponerer bil, har god tilgang til viktige servicefunksjoner innen en akseptabel reiseavstand?
- Hvordan vil nye trender innen handel og distribusjon, digitalisering og endrede forbruksvaner påvirke den eksisterende senterstrukturen?
- Hvordan håndteres eventuelle målkonflikter mellom for eksempel ønsket om næringsutvikling og samarbeid om nye arbeidsplasser, og målet om å redusere klimagassutslipp og behovet for biltransport, å minimere naturinngrep og tap av jordbruksarealer, og å ta hensyn til historiske bygningsmiljøer?
- Hvordan kan eventuelle utredningskrav i forbindelse med nye handelsetableringer, eller utvidelser av handel, tydeliggjøres slik at disse blir beslutningsrelevante (f. eks. en konkretisering av innhold i handelsanalyser)?

4 Viktige føringer og rammer

Når fylkeskommunen utarbeider en regional plan, må en følge en rekke nasjonale og internasjonale føringer. Regional plan for senterstruktur og handel må også henge godt sammen med andre regionale planer som har tematisk overlapp med denne. Den følgende oversikten er ikke uttømmende, men tar for seg de mest sentrale rammene som har en tydelig sammenheng med planarbeidet:

Internasjonalt

FNs bærekraftsmål⁸: FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Planen vil være et bidrag til å nå følgende bærekraftsmål:

- **Bærekraftsmål 11:** Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige. Herunder spesielt delmålet om å redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet.
- **Bærekraftsmål 13:** Stoppe klimaendringene. Herunder spesielt delmålet om å styrke evnen som enkeltpersoner og institusjoner har til å redusere klimagassutslipp.
- **Bærekraftsmål 15:** Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold.

Nasjonalt:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging⁹:

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet, og de skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging. De har som mål å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Retningslinjene ivaretar også den nasjonale politikken for lokalisering av handel og service. I forbindelse med dette planarbeidet trekkes det spesielt fram følgende punkt fra retningslinjene: «Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter».

⁸ Mer om FNs bærekraftsmål finnes f. eks. på regjeringens nettsider: <https://www.regjeringen.no/no/tema/fns-baerekraftsmal/id2590133/>

⁹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023¹⁰:

Disse legges fram av regjeringen hvert fjerde år og skal bidra til en bærekraftig utvikling i hele landet. Forventningene skal følges opp i blant annet fylkeskommunenes planer. I forbindelse med dette planarbeidet er spesielt følgende punkter aktuelle:

- «Et levende og mangfoldig sentrum med et variert tilbud av møteplasser, handel, tjenester og kultur- og fritidsaktiviteter, er viktig for byenes og tettstedenes attraktivitet og konkurransekraft. Et slikt sted gir gode opplevelser og stedstilhørighet.»
- «Regjeringen mener det er viktig at hovedtyngden av handelsvirksomhet, boligbygging og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres innenfor tettsteder som defineres gjennom kommunal planlegging. Det vil kunne bidra til utvikling av levedyktige by- og tettstedssentre og lokalsamfunn og styrke knutepunktene på kollektivaksene.»
- «Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med eksisterende eller framtidige kollektivknutepunkt.»
- «Et tydelig avgrenset sentrum med boliger, arbeidsplasser, kulturtilbud, handel og andre publikumsrettede funksjoner understøtter utviklingen av kompakte byer og tettsteder med korte avstander. Det er i sin tur med på å redusere bilbehovet, og gjøre sentrumsområdene mer tilgjengelig for fotgjengere og syklistene.»

Nasjonal transportplan 2022-2033¹¹: Det overordnede og langsiktige målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Planen peker blant annet på at trivelige, tilgjengelige og trygge småbyer med levende sentrum og godt bymiljø, er viktig for innbyggere og næringsliv i hele regionen og for rekruttering av arbeidskraft.

Nasjonal jordvernstrategi¹²: Denne ble oppdatert i 2021 med et enda mer ambisiøst jordvernmål. Det nye målet er at årlig omdisponering av dyrka jord skal være redusert til 3000 dekar innen 2025.

Regionalt:

Regionplan Agder 2030¹³: Det viktigste overordnede styringsdokumentet for utviklingen av Agder. Planens hovedmål er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Dette innebærer blant annet at utviklingen kommer alle deler av Agder til gode og å redusere klimagassutslipp på Agder med minst 45 prosent innen 2030. Et

¹⁰ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20192023/id2645090/>

¹¹ <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

¹² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-200-s-20202021/id2850298/?ch=14>

¹³ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regionplan-agder-2030/regionplan-agder-2030-les-planen/>

av hovedtemaene i planen er «Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter», og to gjennomgående perspektiver er «Næringsutvikling og samarbeid om nye arbeidsplasser» og «Klima og miljø». Av de konkrete delmålene i Regionplan Agder 2030 trekkes spesielt fram følgende som anses for å være aktuelle i arbeidet med regional plan for senterstruktur og handel:

- Kommunesentrene har et variert arbeidsliv, tjeneste- og opplevelsestilbud.
- Det er attraktive og varierte bo- og arbeidsmarkeder i hele Agder.
- Byer, tettsteder og bygdesentre er utviklet kompakt og med kvalitet. Stedene har gode og inkluderende bomiljøer og møteplasser.
- Verdiskaping er basert på bærekraftig bruk av menneskelige ressurser og naturressurser.
- Transportbehovet på Agder er redusert.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2020-2050¹⁴: Det overordnede målet for denne planen er å legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele kristiansandsregionen gjennom en felles forpliktende areal- og transportpolitikk. Planen skal effektivisere arealforbruket, legge til rette for godt fungerende kommune-, bydels- og lokalsentre, og legge grunnlaget for at hele befolkningen har tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud. Sentralt i planen er nullvekstmålet for persontrafikken til Kristiansand sentrum. Nullvekstmålet betyr at trafikkveksten som følge av befolkningsvekst og voksende byregioner fordeles på gange, sykkel og kollektivtrafikk. For å oppnå nullvekstmålet er det viktigste i et langsiktig perspektiv å forhindre videre byspredning, og å lokalisere riktige funksjoner på rett plass. Planen inneholder en juridisk bindende regional planbestemmelse om lokalisering av handel som gjelder for kristiansandsregionen.

Areal- og transportplan for arendalsregionen¹⁵: Planen legger felles og langsiktige rammer for bolig-, areal- og transportutviklingen i arendalsregionen. Det overordnede målet er en bærekraftig vekst som stimulerer til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafikksikkerhet og gir en god utvikling av regionens byer og tettsteder. Et sentralt overordnet mål er også 0 prosent vekst i personbiltrafikken i regionen fra 2025, noe som krever at flere enn i dag går, sykler eller reiser kollektivt. Utviklingen prioriteres slik at kommunesentrene styrkes som regionens viktigste handels-, kultur og arbeidsplassområder.

¹⁴ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-plan-for-kristiansandsregionen-2020-2050/>

¹⁵ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-areal-og-transportplan-for-arendalsregionen/>

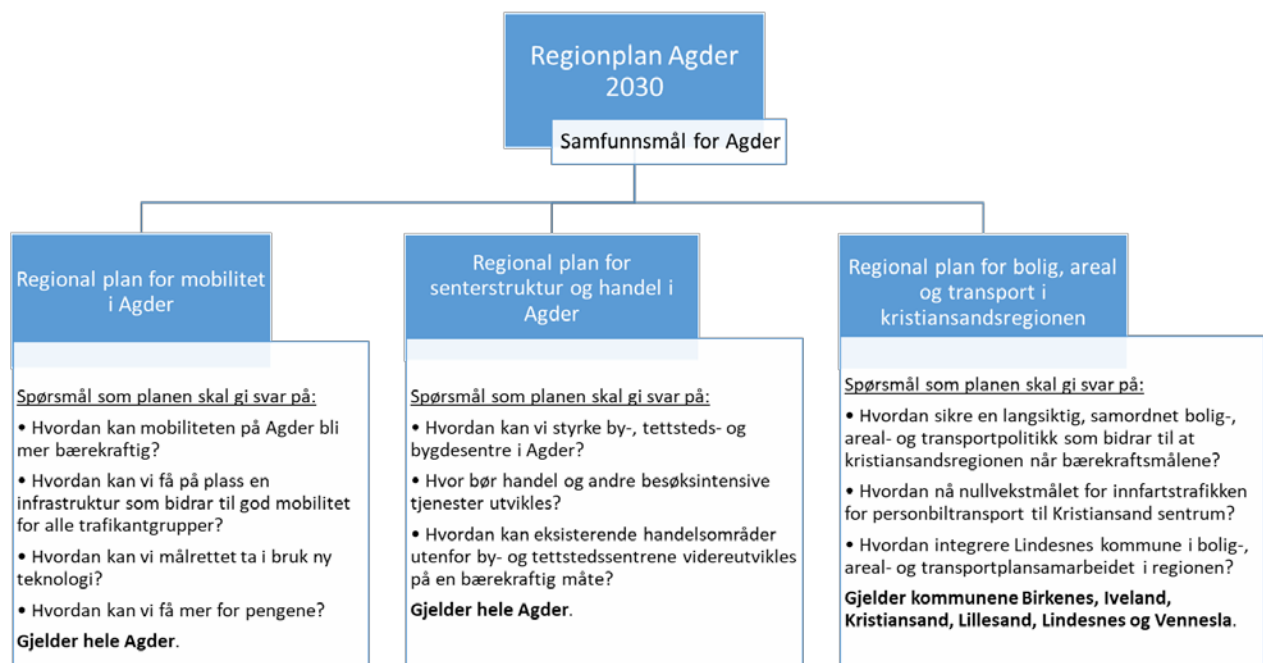
Regionplan Lister 2030¹⁶: Planens hovedmål er å utvikle Lister til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode og likeverdige levekår. Viktige delmål i denne sammenheng er å styrke etablerte by-, bygdesentra og grender og at bolig- og næringsområder og spredt bebyggelse er lokalisert slik at de bidrar til å redusere transportbehovet og fremme økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping (VINN Agder)¹⁷: Hovedmålet med planen er å utvikle en sterk og samlet landsdel som er attraktiv for å bo, arbeide i og besøke. Et viktig delmål i denne sammenheng er å minimere tap av jordressurser, noe som også er nedfelt som et delmål i landbruksstrategien for Agder¹⁸.

Regional plan for senterstruktur og handel koordineres med følgende to planer som utarbeides parallelt av Agder fylkeskommune:

- **Regional plan for mobilitet**
- **Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen** (som er en revisjon av regional plan for Kristiansandsregionen 2020-2050)

Figur: Grensesnitt mellom regional plan for senterstruktur og handel, regional plan for mobilitet og regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen. De tre planene er likeverdige regionale planer etter kap. 8 plan- og bygningsloven.



¹⁶ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regionplan-lister-2030/>

¹⁷ <https://agderfk.no/vare-tjenester/naring-fou-og-internasjonalt-samarbeid/planer-og-strategier/vinn-agder/>

¹⁸ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/naring-forskning-og-utvikling/landbruksstrategi-for-agder-2019-2020/>

5 Sentrale utviklingstrekk og utfordringer

5.1 Sentrale utviklingstrekk oppsummert

- Befolkningen i Agder øker, blir eldre og bor mer sentralt.
- I Agder jobber en høyere andel ansatte i privat sektor innen handel i forhold til landsgjennomsnittet.
- Forbrukerne har siden 2014 brukt mer penger på kjøp av tjenester enn kjøp av varer.
- Forbrukerne handler mer og mer på nett.
- Handelssektoren er i konstant endring, og nye handelskonsepter oppstår.
- Det har skjedd en overetablering innen varehandel i norske byer.
- I sentrum av Kristiansand og Arendal går handelsomsetningen ned, mens den øker utenfor sentrum.
- Kommunene opplever press om etablering av handel utenfor by- og tettstedssentrene.

Dette kapitlet er ment å gi en oversikt over utviklingstrekk per i dag som vil være aktuelle i planarbeidet. Det er usikkert i hvilken grad utviklingen under koronapandemien vil påvirke utviklingstrendene og mønstre som vi har sett de siste årene, f. eks. når det gjelder bosetting. Agder fylkeskommune vil fortløpende følge med på relevant data og statistikk og oppdatere kunnskapsgrunnlaget under planprosessen.

5.2 Befolkningsutvikling i Agder og hvordan den fordeler seg

Befolkningstallet i Agder har økt betydelig de siste ti årene, samtidig at vi bor tettere

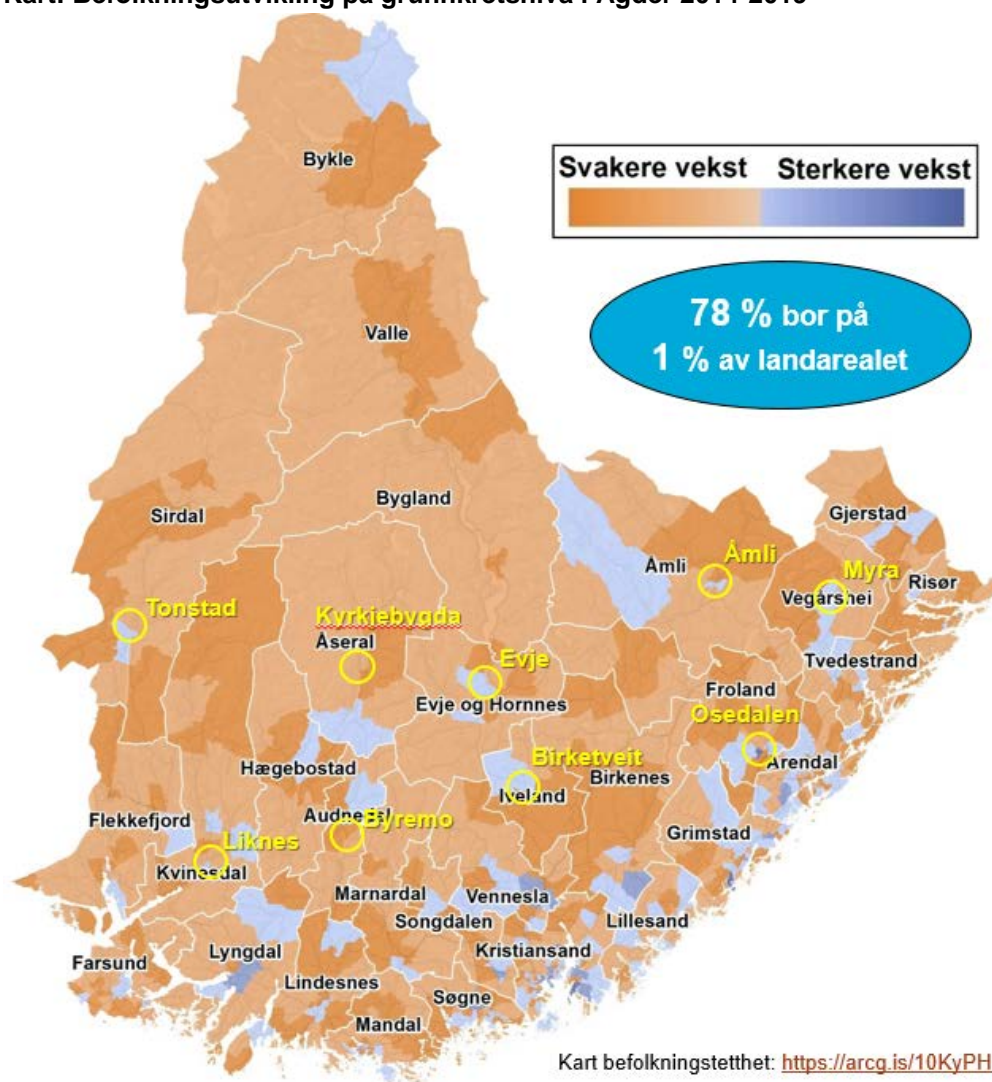
Agder har opplevd en betydelig befolkningsvekst de siste ti årene, og i 2021 teller vi omtrent 310.000 innbyggere. Det er kun osloområdet, Vestland og Trøndelag som har hatt en høyere vekst i samme periode.

De siste fem årene har befolkningsveksten i Agder først og fremst kommet i kystkommunene. Siden 2016 er det Froland, Lillesand, Grimstad og Kristiansand som har hatt høyest prosentvis vekst. 75 prosent av befolkningsveksten fant sted i de fem kommunene som utgjør kristiansandsregionen. Det har derimot vært en befolkningsnedgang i nesten halvparten av kommunene i Agder og dette gjelder i størst grad kommuner i indre Agder og kommunene lengst vest og lengst i øst i fylket.

Syv kommuner i Agder har hatt positiv innenlands tilflytting de siste fem årene. De øvrige 18 kommunene har hatt flere som har flyttet fra, enn som har flyttet til kommunen. Samtlige kommuner opplever vekst i innvandring, som dermed er hovedårsaken til befolkningsveksten i Agder med 60 prosent av den totale veksten.

Over 90 prosent av Agders befolkning bor i byer, kommunesentre og tettsteder. Det skjer med andre ord en sentralisering. Alle kommunene i Agder har områder med befolkningsvekst, mens andre områder i samme kommune har befolkningsnedgang. Som et eksempel mistet Åmli kommune 13 innbyggere mellom 2010 og 2019, mens Åmli sentrum har vokst med 90 innbyggere.

Kart: Befolkningsutvikling på grunnkrets nivå i Agder 2014-2019



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Se animert kart om befolkningsutviklingen i Agder 2010-2019:

<https://agderfk.maps.arcgis.com/apps/instant/media/index.html?appid=08183613f3f14efc90bb0561e1603d8c>

Fra 2000 til 2020 økte befolkningen som er 80 år eller eldre med nesten 20 prosent

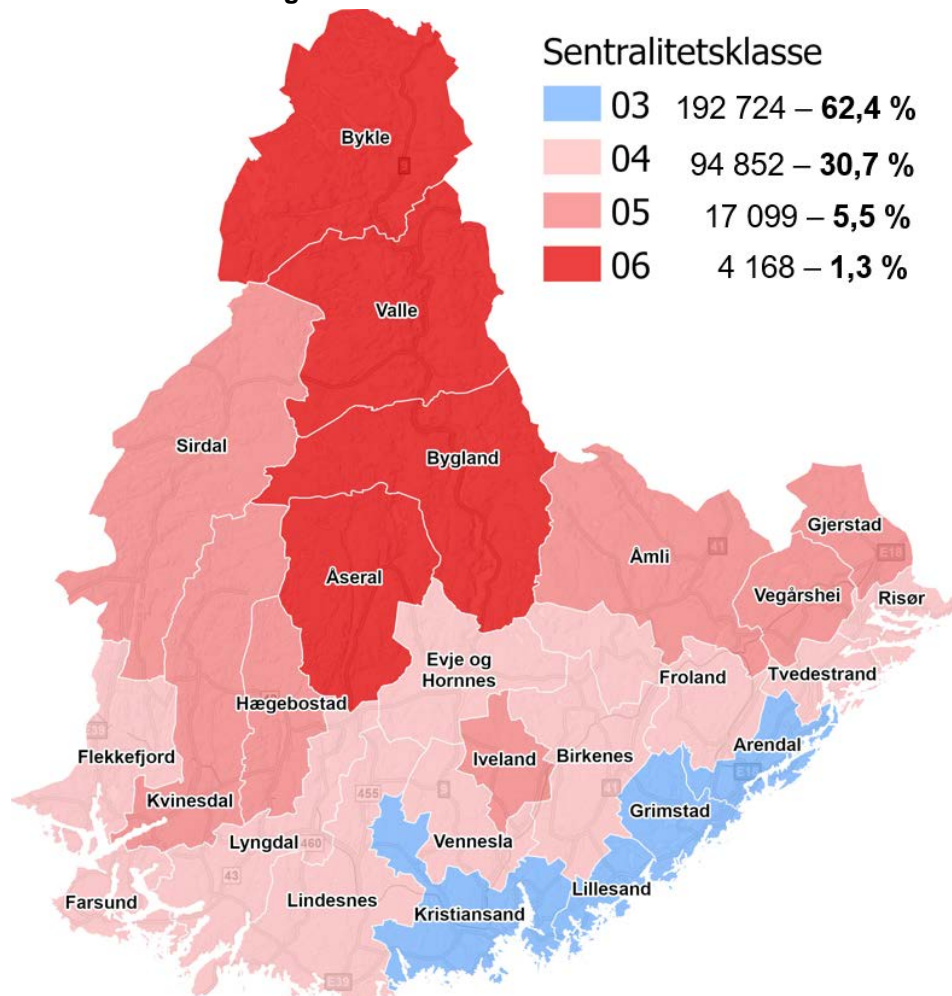
Befolkningen i Agder blir eldre, og dette er den samme trenden som gjelder for hele landet og store deler av Europa. Aldersgruppen som er 80 år eller eldre forventes å mer enn dobles i perioden 2020 til 2040. Andelen av befolkningen som er 67 år eller eldre er forventet å øke fra omtrent 16 prosent i 2020 til i underkant av 23 prosent i 2040. Det er spesielt de mindre sentrale kommunene i Agder som vil få utfordringer med en høyere andel eldre, fordi disse samtidig opplever en befolkningsnedgang som i all hovedsak skyldes at flere unge flytter ut enn inn. Spredt bosetting i distriktene med en økende andel eldre kan føre til økende utfordringer, fordi den skaper avstander som gjør det vanskeligere for deler av innbyggerne å nå fram til tjenester, møteplasser mm.

Tettsteder og sentralitet etter nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner i Agder

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) skal en hussamling registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der (ca. 60-70 boliger), og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Ifølge denne definisjonen finnes det 55 tettsteder i Agder, og de tre kommunene Iveland, Valle og Åseral har pr. definisjon ikke et tettsted etter denne metodikken. Dette vil antageligvis stride med befolkningens egen oppfatning, ettersom de tre kommunene har ett eller flere steder som har funksjoner og tjenester som gjør at de både fungerer og oppleves som et «tettsted» eller et «senter». Regional plan for senterstruktur og handel i Agder vil derfor bruke andre kriterier enn SSB sin tettstedsdefinisjon som grunnlag for arbeidet med senterstrukturen.

De mest sentrale kommunene i Agder er Kristiansand, Arendal, Grimstad og Lillesand. Disse hører til sentralitetsklasse 3¹⁹. De minst sentrale kommunene er Åseral, Bygland, Valle og Bykle (sentralitetsklasse 6). Sentralitet er ikke en fast størrelse og kan endre seg når forbedret transportinfrastruktur gjør at det tar mindre tid å komme seg til arbeidsplassen eller servicefunksjonene.

¹⁹ Etter Statistisk sentralbyrås (SSB) inndeling av norske kommuner i sentralitetsklasser som går fra 1 (mest sentrale når det gjelder nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner) til 6 (minst sentrale).

Kart: Kommunene i Agder etter sentralitetsklasse


Kilde: Statistisk sentralbyrå. Tallene viser hvor mange arbeidsplasser og servicefunksjoner de som bor i hver enkelt grunnkrets kan nå med bil i løpet av 90 minutter.

5.3 Utvikling innen varehandel og privat forbruk

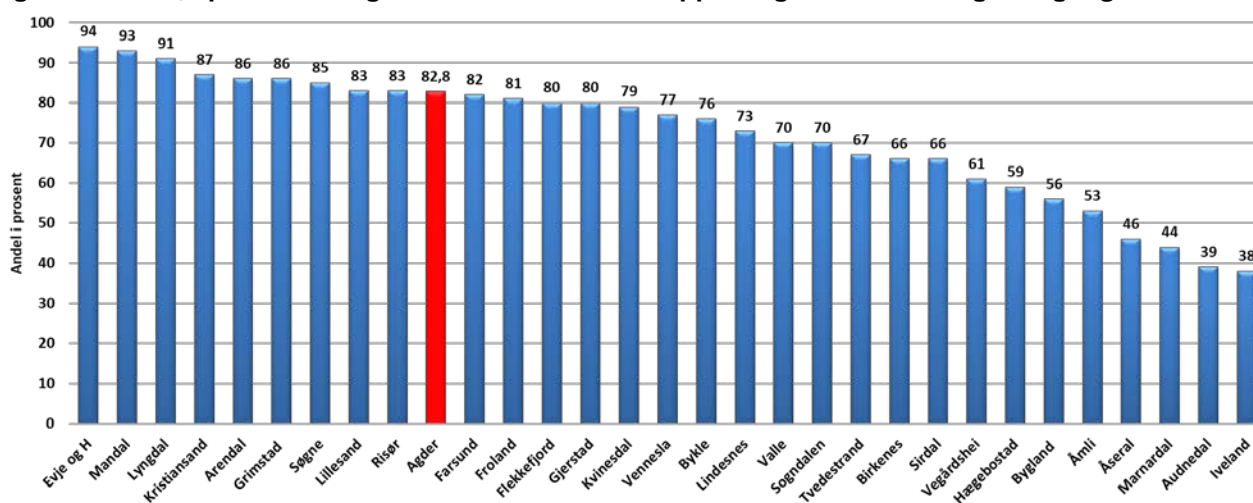
Varehandel gir sysselsetting

Befolkningen i Agder er både kunder og forbrukere, samtidig som mange også jobber innen varehandel. Privat sektor sysselsetter 60 prosent av arbeidstakerne i Agder, og det er varehandel som sysselsetter flest - nærmere bestemt over 20.000 arbeidstakere. Det betyr at varehandel sysselsetter flere enn f.eks. industri (14.500) og bygg og anlegg (13.400). Den høyere andelen sysselsatte innen varehandel skiller Agder fra sysselsettingsstrukturen i landet forøvrig.

Tilgjengelighet til butikker, spisesteder og andre servicetilbud

Tilgjengelighet fra bolig til nødvendig handel og tjenester, kollektivtransport / knutepunkt, arbeidsplass, friluftsområder med videre påvirker hvordan folk innretter hverdagen sin og er vesentlige faktorer i et folkehelseperspektiv. Ifølge folkehelseundersøkelsen i Agder²⁰ er det innbyggerne i Evje og Hornnes, i tidligere Mandal, og i Lyngdal kommune der flest oppgir å ha god eller svært god tilgang til butikker, spisesteder og andre servicetilbud. På den andre enden av skalaen er det innbyggerne i kommunene Iveland, tidligere Audnedal, og Marnardal som er minst fornøyde. I figuren under vises alle kommunenes opplevde tilgjengelighet.

Figur: Butikker, spisesteder og andre servicetilbud – opplevd god eller svært god tilgang



Kilde: folkehelseundersøkelsen 2019

Riktig lokalisering av handel og tjenester bidrar til mindre klimagassutslipp

For å bli et lavutslippssamfunn har Agder fylkeskommune satt seg som mål i Regionplan Agder 2030 at klimagassutslippene i Agder skal reduseres med minst 45 prosent innen 2030. Når vi ser bort fra såkalt kvotepolitikk sektor er det veitrafikken som er den største kilden til klimagassutslipp i Agder. Til tross for en stadig økende andel el-kjøretøy vil det fortsatt være klimagassutslipp fra tradisjonelle kjøretøy i mange år framover. Å lokalisere handel og tjenester på en måte at de kan bidra til å redusere behovet for reise med bil og lastebil er et viktig bidrag for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn.

²⁰ <https://agderfk.no/vare-tjenester/statistikk-analyse-og-kart/sporreundersokelser/folkehelseundersokelser-i-agder/>

Vi bruker stadig mer penger på tjenester

I SpareBank1 / SR-Bank sin årlige rapport om utviklingen i varehandelen i Norge²¹ kommer det frem at det private forbruket i Norge har økt med nærmere 150 prosent de siste 20 år. Forbruket går imidlertid mer og mer over fra varer til tjenester. I 2014 ble det for første gang dokumentert at vi brukte mer penger på tjenester enn varer, og denne trenden ser ut til å fortsette, med unntak av «korona-perioden» (2020-2021). Nordmenns forbruk har gradvis flyttet seg over fra «basisvarer», som mat og drikke, klær og sko, til tjenester relatert til kropp og helse, overnatting og servering, kultur og opplevelser.

Netthandel øker fra år til år, og forbrukerne handler også mer i utlandet. Begge trendene er krevende for etablerte fysiske butikker, blant dem klehandel, som tradisjonelt har stått for en stor andel av de fysiske butikkene i bysentrene. Selv om netthandelen har økt massivt utgjør fysisk butikkhandel fortsatt 86 prosent av all handel. Netthandel vil ikke kunne fortrenge alle fysiske butikker, ettersom forbrukerne ønsker begge deler, avhengig av ulike preferanser og hvilken type vare som skal kjøpes.

Aktuelle trender innen handel – kundene forventer mer

Varehandelen er en veldig dynamisk næring der grensene mellom ulike bransjer og forskjellige handelskonsepter stadig er i endring. I tillegg til rene fysiske virksomheter og butikker, og rene netthandelsvirksomheter, finnes det også “hybridbutikker” som tilbyr begge deler – tilpasset endrede forbruksmønstre og trender. Fysiske butikker tilbyr stadig oftere netthandel, hvor kunden kan bestille en vare på internett og hente den i en fysisk butikk («klikk og hent»). Rene nettbutikker kan på sin side tilby fysiske “showrooms”, hvor kunden kan se, ta på og teste varene.

For å være konkurransedyktige på lang sikt må fysiske butikker, uavhengig om de er lokalisert i by- eller tettstedssentre eller i kjøpesentre, tilby kundene en merverdi. Kundene forventer i større grad opplevelser når de oppsøker fysiske butikker, noe de ikke kan få ved å handle fra mobil eller PC. For å være attraktive for forbrukere satser bysentre i økende omfang på aktiviteter og opplevelser, spesielt i sommermånedene og i førjulstiden.

Bransjegliding og bransjestyring

Bransjegliding er blitt et utbredt fenomen innenfor varehandelen de senere år. Det betyr at virksomheter som i utgangspunktet selger plasskrevende varer, som møbler og hvitevarer, har utviklet seg dit at de i økende grad selger utvalgsvarer i tillegg,

²¹ 2020-utgaven er publisert her: https://www.sparebank1.no/content/dam/SB1/bank/sr-bank/markedsrapporter/BMrapporter/Varehandelsrapporten_2020.pdf. 2021-utgaven var ikke publisert, da dette planprogrammet ble ferdigstilt.

som mat eller klær, som er lette å bære med seg hjem. Samtidig blir varer, som i seg selv ikke er plasskrevende, i økende grad solgt i plasskrevende handelskonsept, som også kalles for «big boxes». Begrepet henviser til den bygningsmessige utformingen av slike handelsvirksomheter.

Virksomhetens bransjetilhørighet er i realiteten i liten grad styrende for hva den omsetter av detaljvarer. Utfordringen er at en utvidelse av tilbudet med utvalgsvarer i store handelsvirksomheter utenfor by- og tettstedssentrene, som i utgangspunktet skulle være handel med plasskrevende varer, setter mer spesialiserte butikker i de etablerte sentrene under press. Det har vist seg at bransjeglidning vanskelig lar seg styre gjennom regionale og kommunale planer.

Omsetningsutviklingen i bysentrene – vareomsetningen går ned, mens tjenesteyting øker

Vista Analyse har undersøkt omsetningsutviklingen i varehandel og tjenesteyting i 36 norske byer²², herunder Kristiansand og Arendal-Grimstad. Hovedfunnene er at omsetning av varer faller sterkt i de fleste bysentre, mens omsetning av tjenesteyting (servering, kultur, opplevelser, helse mm.) øker i mange bysentre. Den samme trenden gjelder for kjøpesentre, uavhengig av om de ligger i bysentrene eller utenfor. For bysentrene er det utfordrende at de mest populære varene som handles over nett er utvalgsvarer som tradisjonelt selges i sentrum. Handelen i sentrum settes ytterlig under press når kjøpesentre utenfor bysentrene satser mer på tjenester og opplevelser.

For den tradisjonelle handelen i sentrum og for kjøpesentre utenfor bysentrene er det utfordrende at arealkrevende handelskonsepter med et bredt vareutvalg, som gjerne i tillegg konkurrerer på pris, etablerer seg på rimelige tomter utenfor sentrum. På grunn av prispresset fra disse nye handelskonseptene og fra netthandelen får små butikker i bysentrene store utfordringer med å betjene leiepriser som er høyere i enn utenfor sentrum. For butikker uten tilstrekkelig kundegrunnlag kan leieprisene bli for høye, slik at de som siste konsekvens må legge ned.

Vista-rapporten konstaterer en overetablering innen varehandel i norske byer. Den har oppstått ut fra en antatt forventning om fortsatt økende forbruk av varer som ikke har inntruffet. Overetableringen forventes å føre til en markedstilpasning gjennom konkurser.

Rapporten indikerer at bysentre med attraktive uterom, funksjonell bygningsstruktur, romlig kvalitet og byrom egnet for opphold synes å ha høyere omsetning, både når

²² <http://www.vista-analyse.no/no/publikasjoner/omsetningsutvikling-i-varehandel-og-tjenesteyting-i-et-utvalg-norske-byer-for-perioden-2008-2018-oppdaterert-versjon-med-tall-for/>

det gjelder varer og tjenester, enn bysentre som mangler disse kvalitetene. Derfor er det viktig å satse mer på disse faktorene enn kun på handel når en skal utvikle et sentrum.

Analysen fra England viser i tillegg at å legge til rette for flere (offentlige og private) kontorarbeidsplasser i sentrum gir et bedre kundegrunnlag for handel enn å legge til rette for flere boliger.

Trendene i de største byområdene i Agder og utenfor by- og tettstedsentrene

Omsetningen av utvalgsvarer og tjenester ligger på et høyt nivå i Kristiansand. Omsetningen av varer i Kristiansand sentrum har gått ned, men den har økt utenfor sentrum, spesielt i Sørlandsparken. Også Arendal har hatt en nedgang i omsetningen av utvalgsvarer i sentrum, mens omsetningen utenfor bysentrum har holdt seg stabil, blant annet på grunn av handelsparken på Stoa. Tjenestekomsetningen er relativt stabil i Arendals bysentrum.

For en del år tilbake, før netthandelen tok av, var det gjerne de store kjøpesentre langt utenfor bysentrene som fikk en god del av skylden for at det gikk nedover med handelen i bysentrene. Konseptet med disse svære «shopping malls» kom fra USA der disse helt åpenbart bidro til at handelen ble redusert i bysentrene. I senere tid er dette snudd, og de amerikanske kjøpesentrene er nå i en uvant situasjon og under press de også²³. Dette kan begrunnes med at det ble bygget for mye kjøpesenterareal i USA i forhold til befolkningsveksten og befolkningens behov og deres handlevaner. Dagens forbrukere forventer mer enn det som tradisjonelt har vært servicetilbudet i kjøpesentrene. Netthandelen, som fikk en ytterligere boost på grunn av covid 19-pandemien, har tatt så mye av omsetningen med varer at mange butikker i kjøpesentrene må stenge, fordi de ikke kan betale leien lenger. Det forventes at en rekke kjøpesentre, spesielt de som er mindre attraktive, vil stenge dørene helt i løpet av de neste fem år. Hva som skal skje med den store bygningsmassen og de svære arealene er en utfordring som en må finne løsninger for. Det er sannsynlig at denne trenden, som så mange andre som kommer fra USA, på et tidspunkt vil gjøre seg gjeldende også i Europa, inkludert Norge.

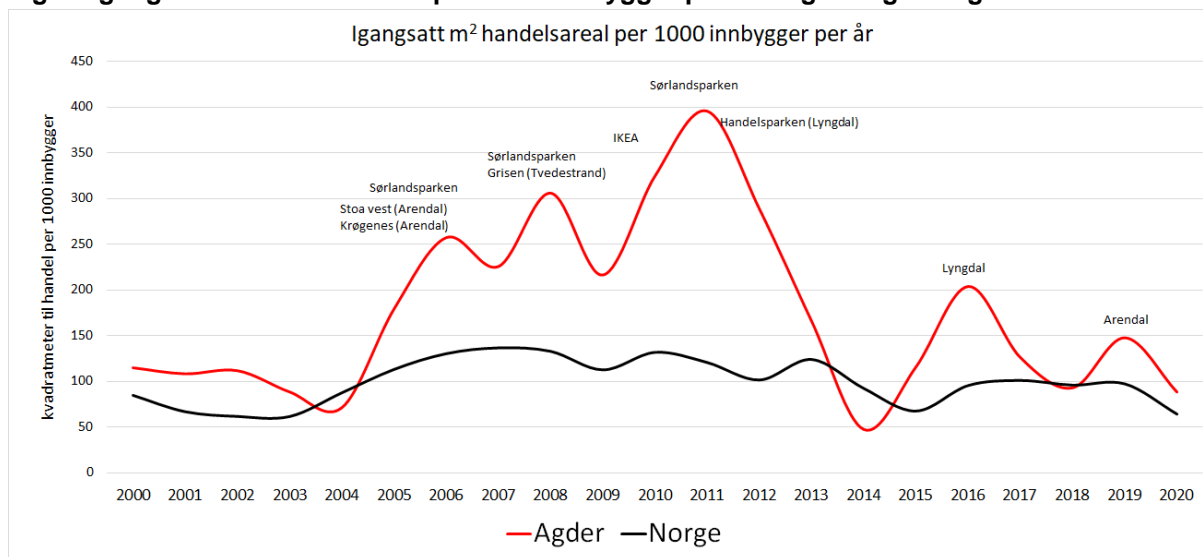
Agder: Mye handelsareal per innbygger, men lav vekst i antall ansatte innen detaljhandel

I Agder er det i løpet av de siste 20 år kommet mye nytt handelsareal. Ny igangsatt handelsareal i m² per 1000 innbygger i Agder har ligget mye høyere enn for Norge

²³ Denne ganske nye filmen (mars 2021) fra det amerikanske nyhetsnettverket CNBC beskriver fenomenet på en god måte: «Why U.S. malls are disappearing», https://www.youtube.com/watch?v=C_JiP-j2FwM.

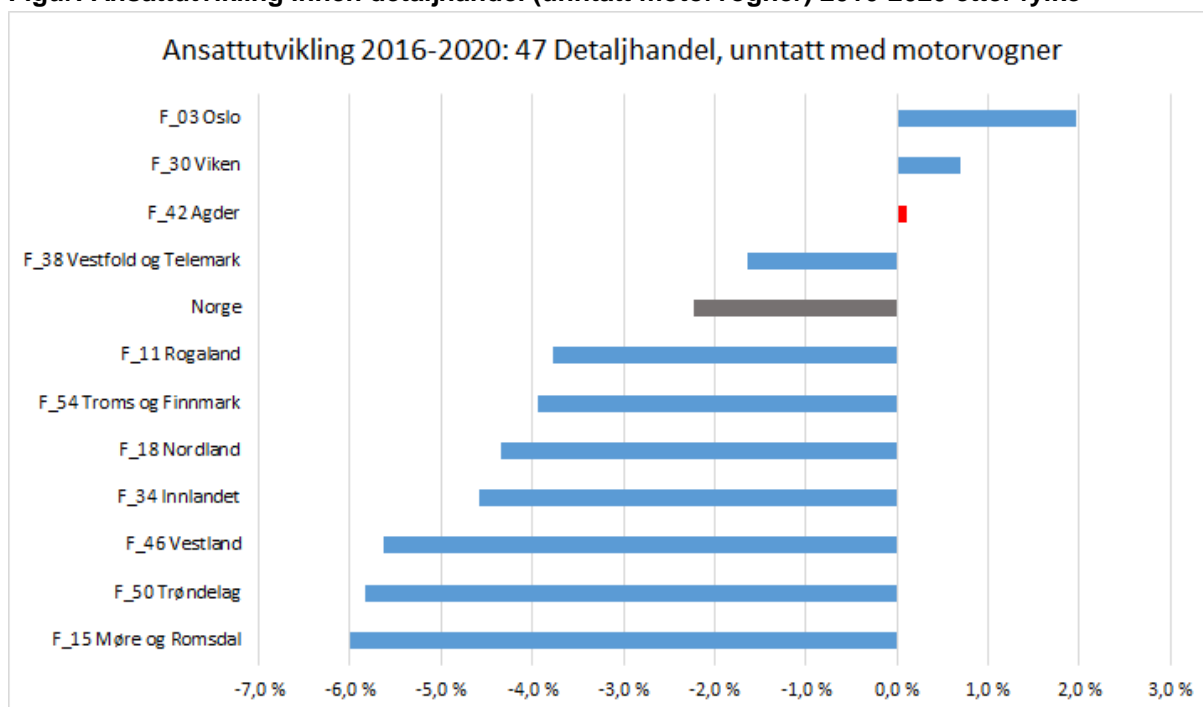
som helhet hvert eneste år (med unntak av 2004, 2014 og 2018, se figuren på neste side). Veksten i antall ansatte innen detaljhandel har derimot vært veldig lav med ca. 0,1 prosent mellom 2016 og 2020, selv om Agder, ved siden av Oslo og Viken, har vært den eneste regionen i Norge som i det hele tatt har hatt en ansattvekst innen detaljhandel i dette tidsrommet (se figuren på neste side).

Figur: Igangsatt m² handelsareal per 1000 innbygger per år i Agder og i Norge



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur: Ansattutvikling innen detaljhandel (unntatt motorvogner) 2016-2020 etter fylke



Kilde: Statistisk sentralbyrå

5.4 Utviklingstrekkenes betydning i Agder

Det er foreløpig vanskelig å spå hvordan trendene og utviklingene som skissert i dette kapitlet vil påvirke den regionale etterspørselen etter arealer for nye handelsetableringer eller for utvidelser av handelsarealer.

Analyser som er blitt gjennomført i forbindelse med utarbeidelsen av ulike regionale planer i Agder har pekt på at det har skjedd en handelslekkasje fra bysentra til eksterne handelssentre. Kjøpesentre og handelsområder har vokst fram utenfor by- og tettstedssentrene, i hovedsak langs stamveinettet, det vil si på lokasjoner med en bedre tilgjengelighet med bil. Det er generelt bygget mye handelsbygg i deler av Agder de siste årene. I perioden 2008 – 2017 er det f. eks. i gjennomsnitt bygget 50.000 m² gulvflate innen handel pr. år i kristiansandsregionen. Helt konkret var det Ikea, kjøpesenteret Sandens, utvidelsen av Sørlandssenteret og Avenyen som har bidratt til økt handelsareal.

Kommunene i Agder sier at de opplever et stort press fra utbyggere når det gjelder etablering av handel utenfor by- og tettstedssentrene. Lokale eksempler på dette er Sørlandsparken Øst i Lillesand kommune, Bergemoen i Grimstad kommune, A67 næringspark i Tvedestrand kommune, Krøgenes i Arendal kommune, Lohnelier i Kristiansand kommune og andre nye områder langs E18 og E39.

Hva sier gjeldende regionale planer om senterstrukturen i Agder?

Det finnes fire regionale planer som omhandler og kartfester en struktur og et hierarki av sentrene på Agder.

Se kart med en framstilling av senterstrukturen i Agder som den er definert i planene:
<https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d709d713adcf4085b35f0f0a72dbb8d1>

6 Behov for utredninger og avklaringer

6.1 Utredninger

Felles med regional plan for mobilitet og / eller regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen:

- Sammenstilling av felles kunnskapsgrunnlag når det gjelder basisstatistikk som befolkningsutvikling, bosettingsmønster og sentralitet.
- Analysere sentrenes tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Stedsanalyse for Agder: Utarbeides av analyseavdelingen i fylkeskommunen. Kommunene inviteres til dialog om denne analysen for å sørge for at denne er i samsvar med kommunenes egne analyser.
- Sammenstille eksisterende kunnskap og utredninger for å synliggjøre hvilke muligheter og utfordringer utvikling av ulike typer næringsetablering langs nye motorveier (spesielt kryssområdene) gir. Lokalpolitiske beslutninger og forventninger tas med i dette arbeidet.

Kun for regional plan for senterstruktur og handel:

- Ta, i dialog med kommunene, en gjennomgang av senterstrukturen som den er definert i regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder, i fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder, i regional plan for Kristiansandsregionen 2020-2050 og i areal- og transportplanen for arendalsregionen.
 - Evaluere hvordan "senterplanene" for Aust-Agder og Vest-Agder er blitt fulgt opp av kommunene.
 - Utrede om det har skjedd funksjonsendringer på noen av sentrene.
 - Ved endring av senterstrukturen i forhold til gjeldende regionale og kommunale planer bør virkninger av dette undersøkes.
- Analysere hvor og hvordan handelsarealer og antall arbeidsplasser innen varehandel har utviklet seg både innenfor og utenfor sentrumsområdene i Agder.
- Utrede hvordan omsetning per m² for ulike handelstyper har utviklet seg.
- Sammenstille, om mulig, en oversikt over arealreserver for handelsetableringer av ulik størrelse, i dialog med kommunene, og prøve å sette dem i forhold til forventet behov.
- Framskaffe, om mulig, data om hvilken dekningsgrad det er på ulike typer

handelsvarer i Agder.

- Sammenligne hvordan lokalisering av handel og tjenester styres i andre fylker (gjennom regionale planer).

6.2 Avklaringer

- Avklare og konkludere tidlig i planprosessen om planen skal ha en regional planbestemmelse etter § 8-5 plan- og bygningsloven, med konkrete retningslinjer for lokalisering av handel og besøksintensive tjenestevirksomheter, sånn som gjeldende regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder har, eller kun retningslinjer, sånn som i gjeldende fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder. Det krever en grundig vurdering av hva som er hensiktsmessig, i dialog med kommunene.
- Avklare om planretningslinjene, eventuelt planbestemmelsen, skal være enhetlig for hele Agder for å sikre en lik behandling av alle kommuner, eller om de bør differensieres geografisk for å ta hensyn til at kommunene har ulike behov og utfordringer.
 - Avklare i den forbindelse om handel bør avgrenses etter størrelse / areal eller etter bransje.
- Avklare, i dialog med kommunene, om senterstrukturen eller avgrensningen bør justeres.
- Tydeliggjøre definisjon og avgrensning av ulike handelsbegrep, og ta, i dialog med kommunene, stilling til hvilke typer handel som bør tillates i hvilke næringsområder.
- Avklare om planen skal inneholde parkeringsnormer eller en egen parkeringsstrategi, eller om slike heller skal inngå i ny regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen eller i ny regional plan for mobilitet. Hvis parkeringsnormer vurderes som aktuelle bør konsekvensene analyseres.
- Avklare og diskutere målkonflikter, spesielt mellom næringsutvikling og etablering av arbeidsplasser på den ene siden, og klima- og miljøhensyn på den andre siden.

6.3 Metodeutvikling for arealregnskap

Etter rapportene fra FNs naturpanel (IPBES) er det blitt økende oppmerksomhet rundt bærekraftig arealforvaltning. Agder fylkeskommune ønsker å være en pådriver i arbeid med utvikling av arealregnskap, og er i prosess med metodeutvikling der eksisterende datakilder (FKB-AR5, SSB arealbruk, kommuneplaner og naturbase) anvendes. Målet er å skaffe oversikt over arealbruk og arealressurser, verktøy for å

måle endringer over tid og grunnlag for å konkretisere målsettinger knyttet til arealbruk. Ambisjonen er at dette kan munne ut i et regionalt arealregnskap, men også å kunne bistå kommuner i utarbeiding av arealregnskap.

6.4 Konsekvensutredning

For regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal planbeskrivelsen ifølge § 4-2 plan- og bygningsloven gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn. En slik beskrivelse kalles for konsekvensutredning.

Etter kapittel 2 i forskriften om konsekvensutredninger²⁴ skal regionale planer konsekvensutredes når planene fastsetter rammer for f. eks.

- næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15.000 m²
- utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg

Det vurderes at regional plan for senterstruktur og handel vil kreve konsekvensutredning, fordi den vil

- a) inneholde retningslinjer for senere reguleringer av konkrete tiltak,
- b) inneholde retningslinjer som har betydning for beslutninger om gjennomføring av tiltak

som er nevnt i vedlegg I eller II til forskrift om konsekvensutredninger.

I konsekvensutredningen vil konsekvensene av planens mål, retningslinjer og eventuelt bestemmelser bli vurdert. Arbeidet vil basere seg på kjent kunnskap. For hvert fagtema i konsekvensutredningen vil det bli gjort verdivurdering og vurderinger av konfliktpotensialet. Til slutt vil det samlede konfliktpotensialet bli beskrevet.

²⁴ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854#KAPITTEL_1

7 Organisering av planprosessen

Planprosessen gjennomføres som et prosjekt med følgende organisering:

Regional planmyndighet: Fylkestinget²⁵ er regional planmyndighet og blir involvert ved alle hovedmilepæler i planprosessen. Konkret betyr det at fylkestinget sender utkast til planprogrammet på høring, fastsetter planprogrammet etter høringen, sender utkast til plan og handlingsprogrammet på høring, og vedtar til slutt endelig plan og handlingsprogram.

Planutvalget: Fylkesutvalget²⁶ er Agder fylkeskommunes planutvalg og har med dette ansvaret for å lede arbeidet med regionale planer etter plan- og bygningsloven, jamfør Agder fylkeskommunens delegeringsreglement. Fylkesutvalget blir involvert ved alle hovedmilepæler i planprosessen og innstiller til fylkestinget.

Prosjekteier: Prosjekteierskapet er lagt til lederen for planavdelingen i Agder fylkeskommune. Prosjekteieren er prosjektets øverste leder og beslutningstaker. Den er ansvarlig for prosjektets økonomiske rammer og at prosjektet blir planlagt og gjennomført i tråd med rammene og forventningene som ledelsen i fylkeskommunen har.

Prosjektstyret: Består av fylkesdirektører og avdelingsledere fra analyse og plan, Regionplan 2030, næring, kultur og kulturminnevern og utbygging ressurs i Agder fylkeskommune. Prosjektstyret bidrar til forankring av prosjektet både internt og overfor eksterne interessenter.

Prosjektleder: Prosjektledelsen er lagt til planavdelingen i Agder fylkeskommune. Prosjektlederen har ansvaret for at planen og handlingsprogrammet utarbeides i henhold til framdriftsplanen og innenfor prosjektets rammer.

Prosjektgruppe: Består av fagpersoner fra avdelingene analyse, bærekraftig utvikling, plan, strategi og mobilitet og virkemidler og entreprenørskap i Agder fylkeskommune. Prosjektgruppen bidrar med tverrfaglig diskusjon om planinnholdet og planens retning, og med bistand til gode medvirkningsprosesser.

Samordning med regional plan for mobilitet i Agder og med regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen

Prosjektlederne for planene har fortløpende dialog med hverandre og deltar delvis i hverandres prosjektgrupper.

²⁵ <https://agderfk.no/politikk/politisk-ledelse-og-utvalg/fylkestinget/>

²⁶ <https://agderfk.no/politikk/politisk-ledelse-og-utvalg/fylkesutvalget/>

8 Informasjon, medvirkning og dialog

I utarbeidelsen av regional plan for senterstruktur og handel er det viktig med god dialog og medvirkning fra en rekke aktører. Den grunnleggende medvirkningen sikres gjennom formell høring av planprogram, planutkast og handlingsprogram i tråd med plan- og bygningsloven. Det legges utover det opp til å fokusere på dialog med spesielt følgende aktører som antas å bli særlig berørt av planen:

- Kommunene i Agder og interkommunale politiske råd («regionråd»)
- Statsforvalteren og andre berørte statlige etater
- Næringslivet / næringslivets organisasjoner

God dialog med kommunene er sentralt slik at planarbeidet kan koordineres med kommunenes egne planprosesser, siden flere kommuner er, eller skal, i gang med nye arealplaner. I den sammenheng vil det være viktig å ha dialog både med aktuelle fagpersoner fra administrasjonene og med kommunepolitikerne.

Med tidsrammen som foreslås for planprosessen er det er ikke realistisk å tenke egne og flere dialogmøter med samtlige kommuner enkeltvis, særlig hvis en både skal møte administrasjonen og politikere. Dette tenkes løst med å møte kommunene regionvis. Det vil si møter med henholdsvis kommunene i Setesdal, Lister, Østre Agder og Region Kristiansand. Det samarbeides tett med de fire interkommunale politiske rådene om opplegget i de enkelte regionene. I kommuner der det oppleves spesielt press på å utvikle nye handelsområder vil det ved behov legges opp til egne dialogmøter med disse, enten på politisk eller administrativt nivå, eller begge deler.

I denne planprosessen vil det være viktig med en god politisk forankring. Både fylkespolitikere og kommunepolitikerne i Agder har signalisert at de ønsker seg **politiske verksted**, i tillegg til den ordinære behandlingen av planen når den f. eks. er på høring. Det planlegges derfor å arrangere slike politiske verksteder, i dialog med politikerne. Også her tenkes det å møte politikerne regionvis.

Når det arrangeres egne medvirkningsarenaer, som konferanser eller temasamlinger, skal det alltid vurderes om disse bør samordnes med de parallelt pågående planprosessene for **regional plan for mobilitet** og **regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen**. Det planlegges en felles høringskonferanse for de tre planene tidlig på nyåret 2023 der også ungdomsrepresentanter inviteres.

For å komme tidlig i dialog med kommunene og statsforvalteren er det allerede blitt

gjennomført to **regionale planforum**²⁷ om regional plan for senterstruktur og handel i mars og i november 2021. Det legges opp til to regionale planforum til i løpet av planprosessen, ett i utarbeidelsesfasen for planen og ett når planprogrammet, planen og handlingsprogrammet er på høring.

Det har også vært to dialogmøter med **Næringsalliansen i Agder**²⁸ i mai og i oktober 2021. I denne næringsalliansen er åtte ulike næringsforeninger og næringshager i Agder representert. Også her er det planlagt flere dialogmøter i løpet av planprosessen. I tillegg planlegges det dialogmøter med andre aktuelle næringsforeninger og næringslivsaktører som ikke er representert i Næringsalliansen i Agder.

For å sikre en god og effektiv medvirkning tilstrebes det å bruke eksisterende fora i størst mulig grad. Det vil si at det legges opp til å informere om og diskutere planen i dialogarenaer som allerede finnes og å møte aktørene der de er. I tillegg til regionalt planforum og møter i næringsalliansen skal også den nyetablerte **regionale samhandlingsstrukturen**²⁹ brukes aktivt som forankrings- og dialogarena om planen.

De senere år har det vært økt oppmerksomhet på viktigheten av å involvere **barn og unge** i planprosesser. Dette er også kommune- og fylkespolitikernes veldig opptatt av. For å sikre medvirkning fra denne gruppen skal vi for det ene bruke ungdommens fylkesting og ungdommens fylkesutvalg. I tillegg vil også de kommunale ungdomsrådene få mulighet til å gi innspill. Det legges opp til dialog med de nevnte aktørene våren 2022. I dialog med ungdomsrådene vurderes det ulike metoder for medvirkning for å nå ut bredere til målgruppen.

For å sikre innspill fra personer med funksjonsnedsettelse, eldre, samt grupper som kan være utsatt for diskriminering, skal **fylkeseldrerådet, rådet for personer med funksjonsnedsettelse** og **rådet for likestilling, inkludering og mangfold i Agder** få mulighet til å gi innspill i flere faser av planprosessen.

Allmennheten vil få mulighet til å gi innspill til planen gjennom høringer og offentlig ettersyn. Oppstart av planarbeidet, samt informasjon om høring og offentlig ettersyn, vil bli kunngjort i sentrale medier. Det er også opprettet en egen **nettside** der det fortløpende vil bli informert om planarbeidet generelt og om muligheter for å gi innspill: <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/pagaende-planarbeid/regional-plan-for-senterstruktur-og-handel/> . Nettsiden vil fungere som viktigste informasjonskanal om planprosessen. **Sosiale medier** vil brukes som

²⁷ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/regionalt-planforum/>

²⁸ <https://www.naeringsalliansen.no/>

²⁹ <https://agderfk.no/vare-tjenester/regionplan-agder-2030/regional-struktur-for-samhandling/regional-struktur-for-samhandling-i-agder/>

supplement til denne hovedinformasjonskanalen.

Opplegget for medvirkning videreutvikles, konkretiseres og tilpasses fortløpende underveis i planprosessen.

Agder fylkeskommune deltar i to FoU-prosjekt om regional arealpolitikk og bærekraftig arealbruk i regi av KS parallelt med planarbeidet. Her vil både politisk og administrativt nivå få tilbud om å møte andre fylkeskommuner, utveksle erfaringer og utvikle gode metoder for å styrke regional arealplanlegging som et verktøy for bærekraft.

9 Framdriftsplan

Etter innspill fra høringen av planprogrammet legges det opp til følgende justert framdrift for planarbeidet. Det kan fortsatt forekomme endringer, blant annet fordi kalenderen for politiske møter i Agder fylkeskommune for 2023 ikke foreligger før høsten 2022.

	2022										2023					
	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun
Politisk behandling og fastsettelse av planprogrammet	■	■	■													
Planprosess med diverse innspills- og medvirkningsarenaer	■	■	■	■	■	■	■									
Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlaget til planarbeidet	■	■	■	■	■											
Utarbeidelse av utkast til plan og handlingsprogram		■	■	■	■	■	■	■								
Politisk behandling av utkast til plan og handlingsprogram									■	■						
Høring av planen og handlingsprogrammet										■	■	■	■			
Vurdering og innarbeiding av høringsinnspillene												■	■	■		
Sluttbehandling i politiske råd og utvalg															■	■
Vedtak av planen og handlingsprogrammet i fylkestinget																■



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune
Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no