



AGDER FYLKESKOMMUNE

Postboks 788 Stoa
4809 ARENDAL

Saksbehandler, innvalgstelefon

Thomas Christian Kiland-Langeland, 37 01 75 43

Regional plan for senterstruktur og handel i Agder kreves brakt inn for Kommunal- og distriktsdepartementet

Vi viser til oversendelse av 30.10.2024 med fylkestingets vedtak fattet 22.10.2024 om Regional plan for senterstruktur og handel i Agder, med handlingsprogrammet for perioden 2024 – 2027.

Statsforvalteren i Agder krever i medhold av plan- og bygningsloven § 8-4 andre ledd «Regional plan for senterstruktur og handel i Agder» brakt inn for Kommunal- og distriktsdepartementet. Etter Statsforvalterens vurdering er den vedtatte planen vesentlig i konflikt med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og kan bidra til å motvirke målet om nullvekst i personbiltrafikken for Kristiansandsregionen. Statsforvalteren i Agder mener planforslaget må endres slik at den nåværende senterstrukturen ikke utarmes av ny arealkrevende bilbasert handel.

Utviklingen av ny arealkrevende og bilbasert handel og tjenesteyting, bl.a. som følge av bygging av nye veier og nye kryssområder, pågår i dag i stort omfang, og er ikke bærekraftig. Utviklingen motvirker de nasjonale målene om å stanse tapet av natur og dyrka mark, kutte klimagassutslippene og gjøre samfunnet mer inkluderende og sosialt bærekraftig. Vi ber om at departementet opphever Agder fylkeskommunes vedtak av 22.10.2024 om regional plan for senterstruktur og handel i Agder. Vi ber videre om at det utarbeides en ny regional plan for senterstruktur og handel i Agder:

- Som inkluderer en regional planbestemmelse om forbud mot etablering av handel og tjenesteyting, unntatt vegserviceanlegg, i kryssområdene og i et angitt belte langs europaveiene i Agder.
- Hvor områdene Herdalen, Grenstøl, Trøngsla, Kvavik og Jåbekk-Doneheia ikke inngår i kategorien «Andre områder for handel» eller noen andre definerte handelsområder.
- Med (justerte) retningslinjer som er mer i tråd med nasjonale mål og føringer.

Innledning

Agder fylkesting vedtok i oktober 2020 at det skulle utarbeides en regional plan for senterstruktur og handel for Agder, for å erstatte de tilsvarende planene for tidligere Aust-Agder og Vest-Agder. Dette



gjelder regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder fra 2015 og fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder fra 2003.

Første planforslag var på høring vinteren 2022/2023. I vår høringsuttalelse av 30.3.2023 fremsatte vi vesentlige innvendinger til planforslaget og konsekvensutredningen, og varslet at dersom planen ble vedtatt uten endringer for å imøtekomme våre merknader, ville vi vurdere å kreve saken bragt inn for departementet. På grunn av stort sprik i høringsinnspillene, vedtok fylkestinget i juni 2023 en forlengelse av planprosessen, for å omarbeide planforslaget. Omarbeidet planforslag med ny konsekvensutredning ble sendt på høring 16.2.2024. I vår høringsuttalelse av 31.5.2024 fremsatte vi vesentlige innvendinger mot planens mål og retningslinjer, og ba om at saken sendes Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. pbl. § 8-4, dersom planforslaget ble vedtatt uten at innvendingene ble hensyntatt i tilstrekkelig grad.

Planforslaget Fylkestinget vedtok 22.10.2024 var i liten grad endret i tråd med våre merknader, og ble vedtatt med endringer som medførte ytterligere avvik fra våre innspill.

I pbl. § 8-4 andre ledd heter det: «*Dersom statlig organ av hensyn til nasjonale eller statlige interesser på vedkommendes ansvarsområde, (...), har vesentlige innvendinger mot planens mål eller retningslinjer, kan de kreve at saken bringes inn for departementet, som kan gjøre de endringer som finnes påkrevd.*»

I det følgende vil vi oppsummere begrunnelsen for hvorfor vedtatt plan er i konflikt med nasjonale eller statlige interesser innenfor vårt ansvarsområde samt vurdere endringene som ble vedtatt av fylkestinget 22.10.2024. Vi viser for øvrig til våre høringsuttalelser av 30.3.2023 og 31.5.2024 for nærmere redegjørelse for hvorfor Statsforvalteren i Agder krever saken bragt inn for departementet.

Statsforvalterens vurdering av vedtatt plan

Ifølge Agder fylkeskommune, skal «Regional plan for senterstruktur og handel i Agder» bidra til følgende (ikke prioritert rekkefølge):

1. *å styrke de eksisterende by-, kommune-, bydels-, og lokalsentre i Agder som arenaer for handel og tjenesteyting, og som sosiale og inkluderende møteplasser*
2. *en mer bærekraftig arealbruk som minimerer naturinngrep og tap av jordbruksarealer*
3. *at handel og viktige tjenester er lokalisert slik at de er tilgjengelige for alle*
4. *et mer inkluderende samfunn og en kortreist hverdag for innbyggerne, ved at flere kan gå, sykle eller ta buss til sine daglige gjøremål*
5. *å redusere klimagassutslippene*
6. *forutsigbarhet og like konkurransevilkår for næringene handel og service, utbygging og eiendomsutvikling.*

Planen skal også bidra til å oppfylle FNs bærekraftsmål, spesielt mål nr. 11 om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

Det er etter Statsforvalterens vurdering stor sannsynlighet for at planens retningslinjer ikke er tilstrekkelige for å nå planens målsetninger. Tvert imot lempes planen på reguleringene som har vært gjeldende i de to tidligere Agderfylkene og legger grunnlag for videre vekst og utvikling for



arealkrevende, bilbasert handel og tjenesteyting i nye og eksisterende handelsområder. I tillegg oppheves tidligere begrensninger knyttet til etablering av tjenesteyting i handelsområdene, noe som ytterligere vil kunne forsterke disse områdenes konkurransekraft på bekostning av den eksisterende senterstrukturen med by-, kommune-, bydels- og lokalsentre i Agder. Planen vil dermed legge grunnlag for å akselerere en allerede uheldig utvikling, hvor en stadig større andel av butikkhandelen og tjenesteytingen i Agder skjer utenfor eksisterende by-, kommune-, bydels- og lokalsentre i Agder.

Statsforvalteren mener det er behov for helhetlig regional styring med utviklingen av Agders senterstruktur og områder for handel. Behovet for slik styring har, ut fra oppdatert kunnskap som følger planen, snarere blitt styrket enn svekket siden sist tilsvarende planarbeid pågikk i Agder, med vedtak av plan for Aust-Agder i 2015.

Kunnskapsgrunnlaget som følger ny plan, viser at handelsområder utenfor byene har en vesentlig større andel av varehandelen i 2021 enn i sammenligningsåret 2008. De regionale handelsparkene Sørlandsparken og Stoa har til sammen økt andelen av handel i Agder fra ca. 20 % i 2008 til ca. 30 % i 2021, mens Kvadraturen (Kristiansand sentrum) og Arendal sentrum har gått fra 27 % til 19 % i perioden. Vi ser tilsvarende mønster i alle byene hvor statistikken skiller mellom handel i sentrum og et eksternt handelsområde. Etter 2021 er oppbygningen av Grenstøl som handelsområde ved ny E18 i Tvedestrand, Trøngsla langs nåværende E39 utenfor Flekkefjord og Jåbekk-Doneheia i Lindesnes kommune eksempler på bidrag som må forventes å forsterke en utvikling som står i kontrast til målsetningene om å bygge opp under eksisterende senterstruktur, men også hovedmålsetningen i Regionplan Agder 2030 om å utvikle Agder til et lavutslippssamfunn med gode levekår. Virkemidlene ny plan inneholder vil ikke være tilstrekkelige til å kunne snu denne utviklingen. Snarere legges grunnlaget for å forsterke utviklingen ytterligere. Dette er også konklusjonen i konsekvensutredningen som følger ny plan.

Statsforvalterens begrunnelse for å kreve saken bragt inn for departementet

Det er ikke gitt egne retningslinjer eller rundskriv som utdyper rammene for å kreve en sak bragt inn for departementet etter pbl. § 8-4 andre ledd. I lovkommentaren til plan- og bygningsloven heter det at: *«Grunnlaget for å bringe et spørsmål i en regional plan inn for departementet er at planen ikke følger opp eller ivaretar nasjonale eller viktige statlige hensyn og interesser på en måte som vedkommende fagmyndighet kan godta. Det forutsettes at dette gjelder viktige forhold som er forankret og klargjort på forhånd gjennom politiske dokumenter, og at spørsmålene er tatt opp i prosessen for den enkelte plan.»*

Vi har i vår vurdering lagt til grunn Statlige planretningslinjer for en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vedtatt 26.9.2014. Regionale planer er viktige redskap for å følge opp, og konkretisere statlige planretningslinjer, tilpasset forholdene i regionen, men innenfor rammen av retningslinjene. Vår vurdering er at ny regional plan for senterstruktur og handel i Agder bryter med følgende punkt i retningslinjene (nærmere begrunnelser finnes i våre høringsuttalelser av 31.3.2023 og 31.5.2024):



1. *Kapittel 3, 2. ledd: Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*
2. *4.1 Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.*
3. *4.5 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. (...)*

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet ble vedtatt 20.12.2024. Disse erstatter ovennevnte retningslinjer. Etter Statsforvalterens vurdering bryter Regional plan for senterstruktur og handel i Agder med deler av formålsparagrafen og flere punkter i de nye retningslinjene. Blant annet mener vi ny regional plan ikke fremmer utviklingen av bærekraftige byer og lokalsamfunn, reduserte klimagassutslipp, ivaretagelse av naturmangfold, eller redusert tap av natur og karbonrike arealer. Planen bidrar i for liten grad til fremme av lavutslippssamfunnet, bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder, og utvikling av byer og tettsteder med gode mobilitetsløsninger og reduserte transportbehov.

Utvikling av handel og tjenester har fått et eget punkt i de nye retningslinjene, punkt 3.3. Her heter det at «*prinsippet om rett virksomhet på rett sted (...) skal legges til grunn for planleggingen*». Videre heter det at «*det skal legges til rette for at handelsvirksomhet (...) lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange*», og at «*det bør legges til rette for at handelsvirksomhet og andre besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur.*»

Etter vår vurdering er det første prinsippet om rett virksomhet på rett sted, i for liten grad ivaretatt når det åpnes for mer handel utenfor den etablerte by- og tettstedsstrukturen. Videre er kravet om god tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange, i løpet av planprosessen tatt ut. Ordlyden er endret fra «*Detaljhandel eller besøksintensiv tjenestevirksomhet lokaliseres slik at det er lagt til rette for miljøvennlig person- og varetransport og for gode alternativer til bil for å komme seg dit. Regionsentre, kommunesentre, bydelssentre, lokalsentre, og handelsområder skal ha god kollektivdekning, være tilknyttet overordnet sykkelvegnett og ha et godt utformet og trygt transportnett for gående.*» til «*Detaljhandel eller besøksintensiv tjenestevirksomhet lokaliseres med effektiv og trafikkikker infrastruktur for alle trafikanter.*» Dermed er mange viktige føringer for å kreve tilrettelegging for miljøvennlige og inkluderende transportløsninger fjernet, og mer usentrale og bilbaserte områder blir i større grad i tråd med planen.



Som det fremgår av vår høringsuttalelse av 31.5.2024, mener vi at fraværet av regionale planbestemmelser, nye retningslinjer med mindre forpliktende formuleringer enn i gjeldende planer, stadfesting av og åpning for nye bilbaserte handelsområder og oppheving av gjeldende begrensninger i etablering av handel og tjenesteyting i Agder, i sum vil være klart i strid med både planens målformulering og dagjeldende SPR for BATP. Vurderingen er i hovedsak som følge av at planen:

- Åpner for nytt bilbasert handelsområde i E39-krysset Herdalen i Lyngdal kommune (nytt i forbindelse med vedtak av planen, ikke lagt til grunn for konsekvensutredningen).
- Åpner for etablering av mer bilbasert handel på Grenstøl i Tvedestrand kommune,
- Stadfester Trøngsla i Flekkefjord kommune, Jåbekk-Doneheia i Lindesnes kommune og Kvavik næringsområde som handelsområder (sistnevnte nytt i forbindelse med vedtak av planen).
- Åpner for tjenesteyting i handelsområder.
- Åpner for etablering av handel og tjenesteyting i et betydelig større omfang og antall områder enn det gjeldende planer åpner for.
- Opphever byggeforbudssone langs E18, begrensninger i minste enhetsstørrelse, maksimums antall kvadratmeter handel og lokaliseringbegrensninger i kommunene i tidligere Aust-Agder.
- Opphever retningslinje med forbud mot etablering av offentlig og privat tjenesteyting med høy besøksfrekvens, kulturtilbud og serveringsvirksomhet utenfor sentrum av by, kommunesenter eller bydels-/lokalsenter (med visse unntak for definerte avlastningssentre, herunder Sørlandsparkens del i Kristiansand kommune og ikke i Lillesand kommune).

Vår vurdering underbygges av planforslagets konsekvensutredning, som gir alternativet «Ny senterstrukturplan» svakere og til dels vesentlig svakere måloppnåelse på samtlige utredningstema, inkludert formålet med planen, enn alternativet med planbestemmelse og mer forpliktende formulerte retningslinjer. Planforslaget som ble sendt på høring angis faktisk til å ha «litt negativ måloppnåelse». Etter vår vurdering vil vedtatt plan, med endringene som vist til over, medføre ytterligere avvik fra målsetningene. Vi mener det er svært uheldig å vedta en plan som gir negativ oppnåelse på planarbeidets formål.

Den 8.10.2024 inngikk de 5 kommunene i Kristiansandsregionen byvekstavtale med staten. Vedrørende muligheten for å nå nullvekstmålet for Kristiansandsregionen, hitsettes fra planens konsekvensutredning: «Alternativ «ny senterstrukturplan» vil innebære konsekvenser for nullvekstmålet spesielt for kristiansandsregionen. Det vil bli vanskeligere å nå nullvekstmålet. Dette fordi de viktigste restriktive føringene fra tidligere regional plan for Kristiansandsregionen ikke er videreført. Konkret gjelder dette planbestemmelse og tydelige retningslinjer for handel og tjenesteyting.» (s. 55).

I forbindelse med vedtak av planen ble det gjort ytterligere endringer i planen. Effekt av disse endringene er ikke tatt høyde for i konsekvensutredningen. Etter vår vurdering vil samtlige av endringene som ble gjort i forbindelse med vedtak av planen trekke i retning av ytterligere svekket måloppnåelse. Vi vurderer endringene slik:



- Side 5, siste setning: endre fra "retningsgivende" til "veiledende". Denne endringen endrer beskrivelsen av «Planens virkning», fra at retningslinjene i planen skal anses som veiledende, som er mindre forpliktende enn tidligere foreslåtte «retningsgivende».
- Side 22, under punkt 4.2.1: Første avsnitt, endre fra "skal" til "bør". Endringen svekker føringen om lokalisering av detaljhandelsvirksomhet til sentrene definert i planen.
- Side 22, siste avsnitt under punkt. 4.3 strykes. Setningen som strykes er følgende: *I kombinerte handels- og næringsområder er det viktig at kommunene avgrensar områder for handel mot områder for andre typer næringer for å ivareta øvrige næringsinteresser.* Endringen gir rom for større fleksibilitet rundt hvor store områder som kan utvikles til handel, men mindre forutsigbarhet for konkurrerende områder og bransjer. Mer utstrakt bruk av kombinerte formål, kan medføre at handel fortrenger virksomhet som er avhengig av lokalisering nær hovedveiene, som lager og logistikk.
- Side 23, under punkt 4.4: Retningslinje om tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange. Første setning, stryke delsetning etter komma, Setningen som endres er: *Detaljhandel eller besøksintensiv tjenestevirksomhet lokaliseres med effektiv og trafikksikker infrastruktur for alle trafikanter, dette inkluderer miljøvennlig person- og varetransport.* Ved å fjerne fokus på miljøvennlig transport, og kun behøve å vektlegge effektivitet og trafikksikkerhet, vil mer usentrale områder kunne utvikles uten å være i strid med planens retningslinjer. Det vil også svekke verdien av retningslinje 4.7 om rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet).
- Side 23, under punkt 4.6: Første setning, endre fra "skal" til "bør", samt stryke siste setning. Dette gjelder «Retningslinje om rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)» som da blir lydende: *Ved lokalisering av detaljhandel og besøksintensiv tjenestevirksomhet bør kommunene legge til grunn prinsippet om rett virksomhet på rett sted, også kjent som ABC-prinsippet, slik det er definert i kapittel 4.7.* Denne setningen blir strøket: *Etablering av detaljhandel og tjenesteyting langs europavei strider generelt mot dette prinsippet og bør derfor unngås.*
Sistnevnte endring er en ytterligere svekkelse fra det første høringsforslagets «skal unngås».

Særskilt om handel og tjenesteyting i motorveikryss og langs hovedferdselsårene

Etter vår vurdering bør det være en regional planbestemmelse som forhindrer nyetablering og utvidelse av handel og tjenesteyting, utover vegserviceanlegg, langs europavei/ hovedveiene. Det er et betydelig og økende press på utvikling av handel i tilknytning til motorveikryssene. I Agder pågår en betydelig utbygging og oppgradering av europaveinettet, noe som i mange tilfeller flytter trafikken bort fra eksisterende handelsområder. Mange av de nye strekningene har også større avstand fra de større befolkningskonsentrasjonene enn tidligere, noe som gjør at handelsetableringer i tilknytning til nye veikryss blir enda mer transportgenererende enn i dag. Eksempler er Herdalen E39 i Lyngdal kommune og Lohnelier langs E39 i Kristiansand kommune (Lohnelier er ikke foreslått som handelsområde i den regionale planen, men området er foreslått til handel i kommuneplanens arealdel for Kristiansand kommune som for tiden er til behandling i Kommunal- og distriktsdepartementet). Vi ser tilsvarende situasjon i nabofylket Telemark med etableringen av f.eks. Langrønningen i Bamble kommune.



Handelsetableringer i tilknytning til nye motorveikryss er etter vår vurdering svært lite fremtidsrettet eller bærekraftig. Dette planarbeidet har vist at det er et betydelig press på utvikling av mer handel og tjenesteyting i kryssområder til nye og eksisterende hovedveier i Agder. Vi vet også at situasjonen ikke er unik for Agder. Denne utviklingen kan føre til betydelige og vedvarende negative virkninger for miljø og samfunn. Vi anser en slik utvikling for å ha **negativ samfunnsnytte**, i hovedsak som følge av arealkonsum (nedbygging av natur), klimagassutslipp, utarming av eksisterende sentra og tilnærmet netto null sysselsettingseffekt. Videre er det et betydelig utviklingspress i tilknytning til eksisterende kryss som består, f.eks. Brokelandsheia langs E18 i Gjerstad kommune og Grenstøl langs E18 i Tvedestrand kommune. Presset på ytterligere handelsetableringer i tilknytning til europaveikryssene i Agder kommer tydelig frem av høringsuttalelsene fra flere av kommunene, f.eks. Lillesand (ønsker handel på Brønningsmyr, Kjerlingland og Storemyr), Grimstad ønsker Bergemoen som «regionalt handelsområde», mens Mandal handel- og serviceforening peker på at åpning for handel i Lohnelier og Herdalen, vil utløse ny diskusjon om handel ved Mandalskrysset på E39, midt imellom de to andre områdene.

Øvrige forslag til endringer

Statsforvalteren i Agder anbefaler at det vedtas en ny regional plan for senterstruktur og handel i Agder:

- Som inkluderer en regional planbestemmelse om forbud mot etablering av handel og tjenesteyting, unntatt vegserviceanlegg, i kryssområdene og i et angitt belte langs europaveiene i Agder.
- Hvor områdene Herdalen, Grenstøl, Trøgsla, Kvavik og Jåbekk-Doneheia ikke inngår i kategorien «Andre områder for handel» eller noen andre definerte handelsområder.
- Med (justerte) retningslinjer som er mer i tråd med nasjonale mål og føringer, som bl.a. i langt større grad begrenser antallet lokalsentre, det totale omfanget av handel i lokalsentrene, og mulighetene for å etablere dagligvareforretninger og tjenesteyting utenfor senterstrukturen.

I gjeldende plan for tidligere Aust-Agder, er det angitt tilpassede maksimalgrenser for nyetablering av handel i flere av lokalsentrene, samt i de to regionale handelsområdene. Disse har vist seg å være konkret styrende for mulighetene for videre utvidelser, og skaper forutsigbarhet for utviklingen. De senere års vekst i areal til handel, som kun har gitt helt marginal vekst i antall ansatte i handelsnæringen, har demonstrert at denne handelsutviklingen i første rekke fører til økt arealforbruk og mer bilbruk, og ikke flere arbeidsplasser innen handel. Dette har kunnet skje fordi det i tidligere Vest-Agder ikke var slike grenser, mens i de fleste områdene i tidligere Aust-Agder er kvotene i stor grad nå fylt opp. Etter vår vurdering vil mer areal til plasskrevende handelskonsepter motvirke en bærekraftig utvikling. Regional plan bør reflektere dette, og ikke åpne for mer areal til den type handel. Som følge av utfordringene med bransjeglidning, anser vi en sum bruksareal til handel i konkret avgrensede områder, som en effektiv måte å styre utviklingen på.

Planen gir for stort rom for kommunal egentilpasning, og bidrar dermed ikke til regional samordning. I praksis tilfører planen lite styring ut over kommunal arealforvaltning. Vi er også bekymret for at konsekvensene av økt etablering av handel i en kommune, kan ramme bysentrum



eller lokalsenter i nabokommunen. Et eksempel er at en videre utvikling av handel på Brokelandsheia vil ta omsetning fra Risør sentrum, og som Risør selv peker på i høringsuttalelsen, er de bekymret for effektene av handel på Grenstøl i nabokommunen Tvedestrand.

Konklusjon og avsluttende kommentar

Natur- og klimakrisen rammer også Agder, og må følges opp med aktiv politikk lokalt og regionalt. Dette vil innebære at vi i en helt annen utstrekning enn til nå, må begrense nedbygging av natur. I tillegg må løsningene som gir de laveste klimagassutslippene velges hver gang, om vi skal nå målet om å begrense den globale oppvarmingen med 1,5 grader. Dette betyr at vi må styre hvor utviklingen skal finne sted og si nei til foreslått arealbruk i mye større grad enn vi har gjort til nå. Overgangen til bærekraftige liv vil påvirke oss på alle områder, og forutsetter endring.

Vi mener vedtatt plan ikke tar ovennevnte inn over seg i tilstrekkelig grad, og gir for frie rammer for utviklingen i for mange områder. Regionale planer er kanskje den beste arenaen for å fastsette felles rammer for nødvendig omstilling, for å skape forutsigbarhet og likebehandling. Selv om markedet også vil gi etableringer som fremmer bærekraftige løsninger, er vår erfaring at løsningene som fremmer en bærekraftig utvikling på lang sikt, lett taper i konkurransen mot mer kortsiktig lønnsomhet og mulighetene for å hevde seg i konkurransen mellom virksomheter.

Norge har ambisiøse mål for klima og natur, og har forpliktet seg internasjonalt til å nå disse innen få år. For å nå målene kreves det betydelig og rask omstilling til en mer bærekraftig utvikling. «Regional plan for senterstruktur og handel i Agder» er slik vi ser det ikke et bidrag til tilstrekkelig rask omstilling i bærekraftig retning. Når Agder vedtar planer med negativ måloppnåelse for klima og natur, må en større del av den økologisk bærekraftige utviklingen ivaretas av de andre delene av landet. Det mener vi er særdeles uheldig og en del av grunnlaget for at planvedtaket bør oppheves.

Vår konklusjon er at de merknadene vi fremsatte til planforslaget ved første- og andre gangs høring gjør seg gjeldende med større styrke for vedtatt plan. Innvendingene er slik vi vurderer det innenfor det som er å anse som «vesentlige» etter loven, og er av hensyn til nasjonale/statlige interesser på vårt ansvarsområde.

Ut fra ovennevnte, krever Statsforvalteren at saken bringes inn for Kommunal- og distriktsdepartementet. Vi ber om kopi av oversendelsen til departementet.

Med hilsen

Gina Lund (e.f.)
statsforvalter
Seksjon plan

Pia Karine Hem Molaug
fung. miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605

LILLEHAMMER