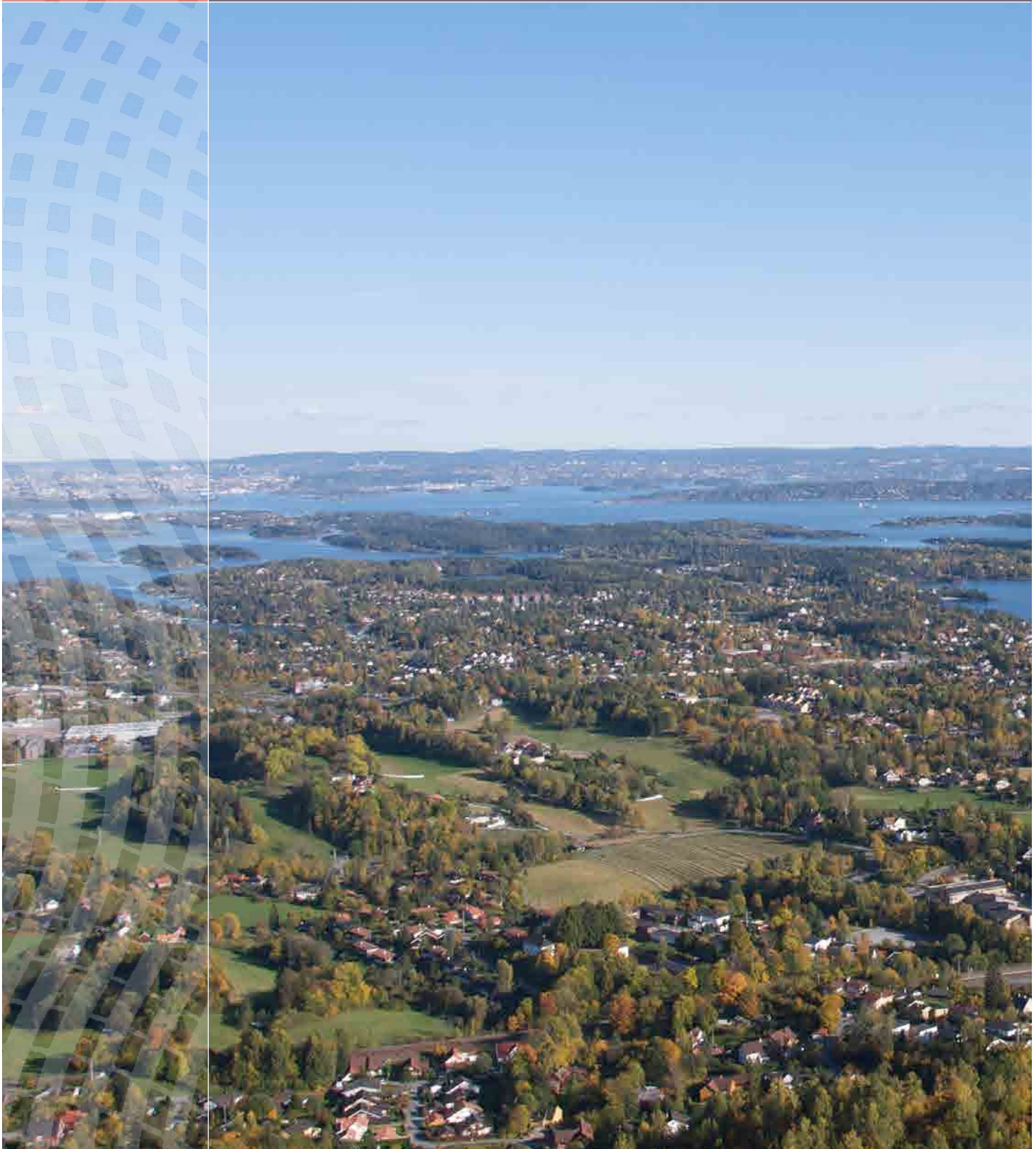


REGIONAL PLAN FOR HANDEL,  
SERVICE OG SENTERSTRUKTUR

---

Planprogram





**Bilder:**

Omslag: **Utsikt fra Skaugumåsen**. Fotograf: **SimenSS** (hentet fra Wikipedia Commons)

Side 2: **Ask sentrum**, Gjerdrum kommune

Side 7: **Drøbak torg**, Kow d.e.

Side 15: **Julemarked Bærums Verk**, baerumsverk.no

# Innhold

<b>1. Innledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Formål	6
<b>2. Rammer for planarbeidet</b>	<b>6</b>
2.1 Eksisterende planer og føringer	6
2.1.1 Nasjonale rammebetingelser	6
2.1.2 Regionale og lokale rammebetingelser	8
2.1.3 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	9
2.2 Erfaringene med gjeldende fylkesdelplan	9
<b>3. Tema for planarbeidet</b>	<b>10</b>
3.1 Offentlig og privat tjenesteyting (inkludert varehandel)	11
3.2 Senterstruktur	11
<b>4. Plan, prosess og medvirkning</b>	<b>12</b>
4.1 Organiseringen av planarbeidet	12
4.1.1 Styringsgruppe	12
4.1.2 Administrativ prosjektgruppe	12
4.1.3 Referansegruppe	13
4.1.4 Tematiske arbeidsgrupper	13
4.1.5 Lokale og regionale dialogmøter	13
4.2 Medvirkning og formidling i planarbeidet	13
4.3 Offentlig medvirkning	13
4.4 Framdrift	14
<b>5. Handlingsprogram: oppdatering av den regionale planen</b>	<b>14</b>



# 1. Innledning

---

Forslag til planprogram for en regional plan er et dokument som beskriver hvordan en regional plan skal utarbeides – i dette tilfellet regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus. Planprogrammet gjør rede for hvilke tema som planarbeidet skal gripe tak i, hvilke utfordringer som er sentrale, hvilke spørsmål som skal besvares, hvem som skal utføre arbeidet, og hvordan andre interessenter skal få anledning til å komme med innspill underveis. I det regionale planarbeidet tas det som utgangspunkt at den regionale planen skal ha et operativt tidsperspektiv på minst ti år.

Del 1 i forslaget til planprogram beskriver bakgrunnen for og formålet med en regional plan for handel, service og senterstruktur. Del 2 redegjør for rammene for planarbeidet i form av nasjonale og regionale planer, planretningslinjer og andre føringer. I del 3 beskrives sentrale plantema. Her løftes også fram hvilke utredningsoppgaver og -behov som må dekkes for å ha et robust kunnskapsgrunnlag ved innledningen av planarbeidet, og hvilke avgrensninger som må gjøres i forhold til arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Del 4 redegjør for opplegget for planprosessen og ekstern medvirkning i det forestående planarbeidet, mens prinsippene for oppfølging av den regionale planen blir introdusert i del 5.

## 1.1 Bakgrunn

Arbeidet med en regional plan for handel, service og senterstruktur er en oppfølging av den regionale planstrategien for Akershus 2011-2012, som ble vedtatt våren 2011. Planstrategien har avdekket at det er et politisk ønske om å sette økt fokus på sammenhengen mellom arealplanlegging og transportbehov i den regionale planleggingen. Det skal legges særlig vekt på fortetting i tettstedene, og tettstedsutviklingen skal prioriteres ved å styrke lokal utvikling av arbeidsplasser.

Fylkeskommunen har dokumentert sine overordnede, langsiktige ambisjoner for et slikt arbeid i den regionale planstrategien som er vedtatt for perioden 2011-2012. I høringssvarene til forslaget til regional planstrategi kom det entydige signaler fra høringsinstansene om at det er behov for en nærmere drøfting av den store betydningen lokalisering av arbeidsintensive bedrifter og handel har for både tettstedsutviklingen, transportbehov og reisemiddelvalg, særlig i lys av et presserende behov for å rullere Akershus' gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur fra 2001.

Arbeidet med å starte et eget regionalt planarbeid for handel, service og senterstruktur, som skal erstatte fylkesdelplanen fra 2001, skal sees i sammenheng og koordineres med plansamarbeidet i Oslo og Akershus om å utarbeide en regional plan for areal og transport i de to fylkene. Det var opprinnelig tenkt at det skulle utarbeides felles prinsipper for lokalisering

av varehandel basert på den senter-struktur for Oslo og Akershus som skal defineres gjennom dette plansamarbeidet. I arbeidet med planprogrammet for regional plan for areal og transport ble det imidlertid avklart at rulleringen av Akershus' fylkesdelplan skulle følges opp i en egen regional plan som kun omfatter Akershus. Dette gjør at Akershus kan revidere de gjeldende bestemmelsene i fylket for lokalisering av kjøpesentre og ulike former for privat og offentlig tjenesteyting mest mulig effektivt. Samtidig er det svært viktig at planprosessene knyttet til de to regionale planene blir samordnet og koordinert.

## 1.2 Formål

En regional plan for handel, service og senterstruktur er et regionalt styringsinstrument. Prinsippene, bestemmelsene og retningslinjene som skal utarbeides i planarbeidet skal balansere mange ulike styringsutfordringer. Det skal tas hensyn til kommunalt selvstyre, likebehandling av aktører, konkurranse og forutsigbarhet i saksbehandlingen.

Planen skal ha som formål

- å styrke eksisterende tettsteds- og bysentre
- å unngå en utvikling som fører til unødvendig by- og tettstedsspredning
- å bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, og deri gjennom,
- å motvirke økt bilavhengighet og redusert tilgjengelighet for den delen av befolkningen som ikke disponerer bil.

Det langsiktige målet er å oppnå en mer robust og bærekraftig utvikling i byer og tettsteder. Dette formålet er sammenfallende med målsettingene for gjeldende fylkesdelplan (2001) og de rikspolitiske bestemmelsene for kjøpesentre (2008).

Det legges opp til at det tas hensyn til særlige delregionale ulikheter og utfordringer i Akershus i planprosessen.

## 2. Rammer for planarbeidet

Gjeldende planer og strategier på de ulike forvaltningsnivåene legger ulike rammer for utformingen av en regional plan. Avsnittet gir en kort presentasjon av rammer, føringer og satsingsområder på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå som legger føringer for arbeidet med en regional plan for Akershus.

### 2.1 Eksisterende planer og føringer

#### 2.1.1 Nasjonale rammebetingelser

Departementenes viktigste sentrale føringer med relevans for varehandel og senterutvikling framkommer i:

- St. meld. nr. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk,
- Plan- og bygningsloven (2009),
- St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand,
- St. meld. nr. 31 (2002-2003) Storbymeldingen,
- St. meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder,
- St. meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport

I de *nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging* (juni 2011) går det fram at regjeringen forventer at kommunene følger opp de regionale planene slik at handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner lokaliseres sentralt og i tilknytning til knutepunkter for kollektivtransport.

Det er utarbeidet rikspolitiske planretningslinjer for ulike tema, deriblant *samordnet areal- og transportplanlegging*. I denne heter det at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig,



200m Båthavna

100m Nordisk Luffertsmuseet

85m Fredrik Stabel & Avis-tegnere

40m Julehuset

700m Akvariet

200m Galleri Havstad

250m Badeparken - Varmbadet

265m Atelier GH

200m Turistinformasjon

Arne Nasse  
Musikk damer

99 musikk damer

bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Den statlige planretningslinjen for *klima- og energiplanlegging i kommunene* anviser på sin side at fylkeskommunen skal legge til grunn for den regionale planleggingen at kommunene skal innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser i sin kommuneplanlegging. Fylkeskommunene kan gjennom arealplanleggingen påvirke transportomfang og transportmiddelfordeling, og bygge opp under kollektivtransporten.

Miljøverndepartementet har også lagt sentrale føringer i sin *forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre* fra 1. juli 2008. Disse innebærer en innskjerping av retningslinjene slik de ble praktisert under den norske kjøpesenterstoppen. Forskriften gjelder i inntil ti år, eller inntil den avløses av en regional planbestemmelse. Formålet med denne rikspolitiske bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Bestemmelsen inneholder ikke noen definisjon av begrepet plasskrevende varer, og definerer kjøpesenterbegrepet til også å omfatte handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område, som for eksempel en handelspark, om kjøpesenterbegrepet ikke allerede er definert i godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner.

### 2.1.2 Regionale og lokale rammebetingelser

Den gjeldende fylkesdelplanen for handelsvirksomhet, service og senterstruktur (2001) setter som mål at «samfunnsutvikling, næringsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønstre i Akershus skal være bærekraftig og bygge på prinsippene i Agenda 21». Det generelle målet for utviklingen er at det skal utvikles en bærekraftig senterstruktur i fylket. Det legges i fylkesdelplanen vekt på at

- Utbyggingsmønstre, areal- og transportplanlegging i Akershus skal være samfunns- og arealøkonomisk og bidra til redusert transportomfang og økt kollektivandel,

- Tettstedene i Akershus skal ha næringsvirksomhet og god offentlig og privat service.

Det finnes også andre regionale planer og utviklingsstrategier som berører temaene i en regional plan. Blant disse kan nevnes

- Romerike møter framtida: regional utviklingsplan for Romerike 2005-2025,
- Gardermoen 2040: strategisk utviklingsplan for Gardermoen
- Samferdselsplan for Akershus 2012-2015
- Oslos Kommuneplan 2013 (under utarbeidelse)
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (se kapittel 2.1.3)

Utover areal og transport har Oslo og Akershus mange sammenfallende utfordringer knyttet til utformingen av en velfungerende hovedstadsregion, hvor befolkningsveksten er en felles hovedutfordring. Den regionale planen skal forankres ikke bare mot byutviklingen i Oslo kommune, men også mot Akershuskommunene og deres utviklingsstrategier. Oslo har en egen kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2002). I Akershus er det bare en av kommunene som har en egen, tilsvarende kommunedelplan for handel, service og senterstruktur (Lørenskog; 2003). For de øvrige kommunene er det i større eller mindre grad inntatt bestemmelser for varehandel og servicefunksjoner i kommuneplanene.

Systematisk erfaringsutveksling kan også bidra til å legge premisser for lokal og regional planlegging. *Framtidens byer* er et samarbeidsprogram (2008-2014) mellom de ti mest folkerike kommunene i Norge og staten for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. *Bærum er blant de kommunene som deltar i dette samarbeidet. Innenfor satsingsområdet arealbruk og transport rettes søkelyset blant annet mot samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet.*



### 2.1.3 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Akershus fylkesting og Oslo bystyre vedtok i mars 2012 en egen planstrategi og et eget planprogram for arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Denne planen skal peke på hvilke byer og tettsteder som skal få den største veksten av bosatte og ansatte i Oslo og Akershus, og hvor den største satsingen på kollektivtransport må komme. Når planen er ferdig om cirka to år (halvveis ut i år 2014) skal den ligge til grunn for kommunenes arealplanlegging, fylkeskommunale planer og prioriteringer og statlig sektorplanlegging innen areal og transport.

Den regionale planen for areal og transport må derfor legge føringer for arbeidet med den regionale planen for handel, service og senterstruktur, og de tematiske analysene knyttet til senterstruktur som skal gjennomføres som del av arbeidet med regional plan for handel, service og senterstruktur må samordnes med dette arbeidet.

Regional plan for areal og transport skal vise by- og transportstrukturen i Oslo og Akershus fram mot 2030, med et perspektiv fram mot 2050. Denne overordnede strukturen vil sette rammene for den mer detaljerte senterstrukturen med regionsentre, kommunesentre og lokalsentre som skal framgå av regional plan for handel-, service og senterstruktur. Det betyr at en konkret utpeking av bestemte sentre etter sentertype først kan skje etter at regional plan for areal og transport er vedtatt.

## 2.2 Erfaringene med gjeldende fylkesdelplan

Bestemmelsene som er inntatt i kommuneplanene i Akershus er i mange tilfeller henvisninger til ulike planretningslinjer som er angitt i gjeldende fylkesdelplan.

Erfaringene med ulike styringsbegreper er varierende. Noen sentrale begreper har vist seg å ha et uklart meningsinnhold, med rom for ulike fortolkninger:

- *Definisjonen av kollektivtilgjengelighet*  
I retningslinjene for lokalisering av handel og privat tjenesteyting går det fram at regionsentre og lokalsentre skal/bør ha god kollektivtilgjengelighet. Dette relative begrepet er ikke nærmere presisert. Graderingen 'god' er ikke tilstrekkelig presis.
- *Definisjonen av avstand*  
I retningslinjene for lokalisering av handel og privat tjenesteyting går det fram at nærområdet til et lokalsenter i utgangspunktet skal være innenfor en avstand av 3 kilometer fra sentrum. Det framgår ikke uten videre om sentrum er soneavgrenset eller punktfestet. Ei heller er det klart om avstanden skal relateres til gangavstand på bakken (langs veinettet), eller i luftlinje.
- *Definisjonen av plasskrevende varegrupper*  
Plasskrevende varer defineres som salg av biler og motorkjøretøyer, land-bruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre. Erfaringene med anvendelsen av denne definisjonen tilsier at handelsvirksomheter bruker varegrupper strategisk (gjennom 'bransjeglidning') for kunne etablere handelsvirksomhet på lokaliteter i randsonen til by- og tettstedssentrene, gjerne med god eksponering mot hovedtrafikkårene. Det må drøftes om begrepet plasskrevende varegrupper fungerer etter hensikten.

De kartfestede avgrensningene av sentrumsområdene for store og mellomstore sentre og kommunesentre i fylkesdelplanen er siden 2003 ikke oppdatert i tråd med arealdelen i de nye kommuneplanene som har kommet til etter 2003. Avgrensningene er heller ikke i samsvar med sentrumssonebegrepet slik Statistisk Sentralbyrå (SSB) definerer det. I følge SSB består en sentrumssone av en sentrumskjerne med en 100 meter stor sone rundt. En sentrumskjerne er et område der bygningene

ligger maksimum 50 meter fra hverandre og der minst 3 næringshovedgrupper er representert. I tillegg må det være detaljhandel, og enten offentlig administrasjon, helse- og sosialtjenester eller andre sosiale/personlige tjenester til stede.

Erfaringene med anvendelsen av disse ulike planretningslinjene som fylkesdelplanen angir som styringsverktøy er likeledes varierende:

- *Retningslinjene for lokalisering av handel og privat tjenesteyting*  
Retningslinjene avgrensner nærområdet for lokalsentre til 'i utgangspunktet' å være innenfor en avstand av tre kilometer. Dette gir rom for fortolkninger når kundegrunnlaget for lokalsentre skal vurderes. Retningslinjene har vist seg uklare med hensyn til å gi anvisninger for etablering av handel med varegrupper som er plasskrevende i nærområdene til sentrene.
- *Retningslinjene for etablering og utvidelse av kjøpesentre*  
Retningslinjene retter seg særskilt mot kjøpesentre med en størrelse > 3000 m<sup>2</sup>, uten at det framgår om denne begrensningen gjelder samlet bruksareal eller salgsareal.
- *Retningslinjene for etablering og utvidelse av forretninger som forhandler varegrupper som er plasskrevende*  
Av retningslinjene framgår det at salg av plasskrevende varer 'fortrinnsvis bør ligge i randsonen til et stort eller mellomstort senter'. Randsonavgrensningen er upresis som styringsverktøy. Retningslinjene er heller ikke tilstrekkelig presise i angivelsen av hva slags trafikkikkerhets- og tilgjengelighetsvurderinger som skal ligge til grunn for hvor og når slike etableringer kan være aktuelle.

Et av temaene for planarbeidet vil være å utdype erfaringene med fylkesdelplanen, for

å forbedre den regionale planen ytterligere. En slik evaluering av gjeldende fylkesdelplan vil i praksis dekke perioden 2000-2012.

### 3. Tema for planarbeidet

---

Utviklingen av en robust senter- og sentrumsstruktur dreier seg om mye mer enn bare en næring (varehandel) – også andre former for privat, forretningsmessig og offentlig tjenesteyting må ha innpass for å oppnå en bærekraftig utvikling i byer og tettsteder.

Nedenfor følger en gjennomgang av sentrale vurderinger som planarbeidet vil bygge på. Samtidig gis det en presentasjon av opplegget for innsamling av statistikk, markedsundersøkelser og andre tematiske analyser som vil utgjøre et nødvendig og relevant underlag for planarbeidet.

Transportøkonomisk Institutt har i en rapport om prinsipper og retningslinjer for handel i regionale planer (TØI-rapport 1016/ 2009), pekt på ulike generelle utfordringer og behov for underlagsdokumentasjon i slike planer. Det etterlyses spesielt bedre "kunnskap om virkninger av ulike tiltak." Miljøverndepartementet har hatt fokus på restriksjoner, men lite på virkningene av restriksjonene.

TØI påpeker også at det bør utarbeides analyser der en "vurderer eksisterende og fremtidig etterspørsel etter arealer for handel." Dette forutsetter markedsfaglig kompetanse og ikke minst økonomisk kompetanse innen varehandelsfaget. Fremtidig etterspørsel henger sterkt sammen med økonomisk situasjon, forbrukssituasjonen og muligens også miljømessige krav på noe lenger sikt.

TØI anbefaler generelt at det "knyttes til normer for tilgjengelighet med ulike transportformer og det transportbehov som oppstår." Det har vært tradisjon for et sterkt fokus på transportutfordringene knyttet til handel, uten at verken empiri eller modellbruk har brakt kunnskap om dette området nevneverdig frem.

I Oslo og Akershus er det således særlig behov for kunnskap om

- En utdyping av erfaringene med gjeldende fylkesdelplan (jfr. del 2.2 foran).
- Etterspørselen etter arealer for handel og service. Her kan etableringen av en felles modell for lokale og regionale handelsanalyser, jfr. pilotarbeidet i Asker og Bærum 2010-2011, inngå.
- Ulike prinsipper for sentrumsoneavgrensning og oppdatering av sentrumssoneavgrensninger. Dette vil omfatte en drøfting av modeller for handelskonsepter tilpasset 'gåavstandsbyen' med en desentralisert struktur i flerfunksjonelle sentrumsområder. Skal geografiske kartavgrensninger av sentrumszoner anvendes i den regionale planen, må disse kunne revideres som del av oppfølgingen av den regionale planens handlingsprogram (se kap. 5).
- Gjeldende planer/delplaner for handel, service og senterstruktur i tilgrensende fylker og kommuner.
- Avgrensninger/definisjoner av ulike handelskonsepter som anvendes i kommuneplanene i Akershus, samt i planer/delplaner i tilgrensende kommuner og fylker.
- Avgrensningen av nye handelsomland for ulike sentertyper (lokale og regionale; innenfor/utenfor Oslo tettsted).
- Avgrensninger/definisjoner av ulike lokaliteters/knutepunkts kollektivtilgjengelighet, herunder en konkret definisjon av begrepet knutepunkt.
- Prinsippene for lokal parkeringspolitikk i de ulike kommunene/delregionene (soneavgrensninger, lokalisering av parkeringsplasser (antall/mengde), konsekvenser for trafikksituasjonen i sentrumsområder).

### 3.1 Offentlig og privat tjenesteyting (inkludert varehandel)

Utredningsbehov kan deretter være knyttet til nødvendigheten av å utvikle egne regionale planbestemmelser eller planretningslinjer for

- Lokalisering av ulike publikumsrettede virksomheter (skoler, kjøpesentre, statlige og fylkeskommunale virksomheter),
- Ulike former for restriksjoner ved etablering av ny publikumsrettet virksomhet i og utenfor sentrumsområder,
- Dokumentasjon ved dimensjonering av næringsvirksomhet (handelsanalyser). Analysene skal vurdere eksisterende og framtidig etterspørsel etter arealer for detaljhandel, styrker og svakheter ved dagens tilbud samt framstille forslag til hvordan framtidens utfordringer kan møtes,
- Etablering av strategiske avlastningsplasser utenfor senterområder for besøksintensiv offentlig og privat tjenesteyting (varehandel), samt transport og logistikk

Erfaringer med handelsanalyser i det pågående prosjektet Framtidens byer (2008-2014) viser at handelsanalyser kan være nyttige om kommuneplaner eller liknende strategiske dokumenter definerer klare målsettinger for handelsutviklingen, og angir hvordan utviklingen skal foregå. Når det mangler slike klare næringsstrategiske målsettinger har handelsanalyser mindre for seg.

Den regionale planen for handel, service og senterstruktur skal inneholde en ny regional planbestemmelse for kjøpesentre som erstatter gjeldende rikspolitiske bestemmelse.

### 3.2 Senterstruktur

Tydelige tettsteder som kan tilby attraktive senterområder, et bredt utvalg av offentlig og privat tjenesteyting og gode fysiske stedskvaliteter regnes normalt som en styrke i konkurransen om næringsetableringer og økt bosetting. Det er nødvendig med en oppdatert

vurdering av hva det enkelte tettsteds funksjoner innebærer i forhold til sitt næromland, og hvordan den enkelte delregionen som helhet kan dra nytte av at ulike tettsteder klargjør sin posisjon i senterhierarkiet. Dette må skje i samråd med plansamarbeidet om en regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som vil være en premissgiver.

Det er den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus som skal peke på hvilke byer og tettsteder som skal få den største veksten i Akershus. Når den endelige areal- og transportplanen er vedtatt, med den overordnede by- og transportstrukturen, vil den være førende for den mer detaljerte senterstrukturen med regionale, kommunale og lokale sentra som vil bli foreslått i regional plan for handel, service og senterstruktur. For å sikre at den regionale planen for areal og transport følges opp med relevante virkemidler skal også virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser utredes som del av arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

I et samarbeid mellom de to regionale planoppgavene bør det vurderes å gjennomføre en analyse av dynamikken mellom de mest sentrale delregionale sentrene på mellomlang sikt (fram mot år 2030). I analysen skal det undersøkes på hvilke områder de enkelte sentrene konkurrerer, komplementerer og/eller styrker hverandre, og hvordan endringer i næringsstruktur og samferdsels-infrastruktur kan påvirke/endre dette.

## 4. Plan, prosess og medvirkning

---

### 4.1 Organiseringen av planarbeidet

Den regionale planen skal være et grunnlag for dialog, samarbeid og partnerskap mellom kommune, stat og fylkeskommune i utviklingen av byer, tettsteder og sentrumsområder i Akershus. Planen skal trekke opp mål, strategier og tiltak for lokalisering av offentlig og privat tjenesteyting i Akershus, og skal ha et tidsperspektiv på minst ti år. Den regionale planen skal formulere helhetlige og oppdaterte strategier som omfatter hele fylket, og som bidrar til koordinering, rolledeling og samordning mellom aktører på lokalt og regionalt nivå i fylket, og planarbeidet skal balansere de ulike styringsutfordringene som kommer til syne. Underveis skal utforming, organisering og prosess den regionale planen avstemmes med plansamarbeidet om regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, for å sikre at disse blir komplementære.

Det er en sentral målsetting at lokale og regionale interessenter får et eierforhold til prosess, plandokument og arbeidet med å identifisere lokale og regionale strategier og tiltak. Derfor legges det opp til et arbeid med stor grad av involvering av eksterne aktører. Forankringen og kvaliteten i en bred involvering i selve planprosessen vil bli tillagt like stor vekt som kvaliteten på det endelige regionale plandokumentet.

#### 4.1.1 Styringsgruppe

Det løpende arbeidet med den regionale planen vil bli ledet av en styringsgruppe sammensatt av fylkes- og lokalpolitikere fra Akershus. Styringsgruppens sammensetning og arbeidsform avklares i samråd med plansamarbeidet for areal og transport i Oslo og Akershus.

#### 4.1.2 Administrativ prosjektgruppe

Det faglige planarbeidet vil bli koordinert av en administrativ prosjektgruppe med rep-

representanter fra fylkeskommunens avdeling for plan, næring og miljø, Oslo kommune, plansekretariatet for regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, samt Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Fylkeskommunens avdeling for plan, næring og miljø vil ha sekretariats- og tilretteleggingsfunksjonen for dette planarbeidet.

#### **4.1.3 Referansegruppe**

Det vil bli etablert en referansegruppe for å bistå den administrative prosjektgruppen. Etableringen og sammensetningen av denne referansegruppa må koordineres med etableringen av referansegruppa for regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

#### **4.1.4 Tematiske arbeidsgrupper**

For å øke medvirkning og tyngde i det faglige arbeidet kan det bli oppnevnt tematiske arbeidsgrupper. Det kan vise seg å bli aktuelt å oppnevne en eller flere arbeidsgrupper for hvert hovedtema som er angitt i planprogrammet, men dette vil bli vurdert fortløpende underveis i planarbeidet. Arbeidsgruppene skal i så fall bistå prosjektgruppen med å utarbeide grunnlag for og vurdere veivalg innenfor sitt avgrensede temaområde.

#### **4.1.5 Lokale og regionale dialogmøter**

For å øke den lokale medvirkningen og tyngden i arbeidet med å formulere målsettinger for by- og tettstedsutviklingen vil det arrangeres lokale og regionale dialogmøter i ulike faser av planarbeidet. Dette vil bli vurdert fortløpende. Tilbakemeldingene fra disse lokale og regionale samlingene skal bistå prosjektgruppen med å utarbeide grunnlag for og vurdere særlige regionale veivalg og tiltak innenfor de ulike temaområdene. De lokale og regionale dialogmøtene må samordnes med de lokale og regionale dialogmøtene som planlegges i arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

## **4.2 Medvirkning og formidling i planarbeidet**

Det vil bli lagt stor vekt på å sikre bred medvirkning og lokal involvering i den regionale planprosessen, og kommuner og lokale næringsinteresser skal involveres tidlig i planprosessen:

- Medvirkning gjennom direkte deltakelse i planprosessen og høringer
- Lokale og regionale samlinger underveis
- Forankring av sentrale beslutninger underveis i styringsgruppe/referansegruppe
- Omfattende høringsrunde i forkant av den formelle sluttbehandlingen av forslaget til regional plan

Medvirkningsprosessen knyttet til regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus skal så langt det er mulig samordnes med medvirkningsprosessen knyttet til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

## **4.3 Offentlig medvirkning**

Det vil bli lagt opp til et offentlig ordskifte om sentrale veivalg og utviklingsstrategier. Det skal arbeides for at berørte myndigheter, etater, næringsinteresser og ideelle foreninger blir involvert i beslutningsprosessen gjennom måten planarbeidet blir organisert på:

- Aktiviteter rettet mot allmennheten:
  - Lokale og regionale samlinger knyttet til drøftingen av underlagsmaterialet til regional plan for handel, service og senterstruktur (2013)
  - Lokale og regionale samlinger knyttet til høringen av forslaget til regional plan (2014)
  - Arbeidsgrupper med deltakere fra offentlige og private aktører

- Internettside med underlagsmateriale (utredninger, analyser og møtepapirer) tilgjengelige for allmennheten
- Aktiviteter rettet mot fylkeskommunen, kommunene og regional stat:
  - Jevnlige møter i styringsgruppe, temagrupper og regionale samlinger
  - Arbeidsgrupper med deltakere fra offentlige og private aktører
  - Fagseminar innenfor avgrensede tema for å samle innspill og drøfte foreløpige resultater
  - Løpende informasjon til kommunenes ledelse på møter i regionråd m.v.

#### 4.4 Framdrift

Et utkast til planprogram ble behandlet i fylkesutvalget 19. mars 2012, og forslaget ble det lagt ut på høring med høringsfrist 1. juli 2012. Innspill fra høringsuttalelsene ble innarbeidet i planprogrammet, som ble sluttbehandlet i fylkesutvalget 11. februar 2013. Parallelt starter arbeidet med selve planen, som vil ha følgende faser:

1. Utredningsfase (mai 2012 – mars 2013)
2. Drøfting av underlagsmateriale (vår og sommer 2013)
3. Utforming av planforslag (høst og vinter 2013/2014)
4. Førstegangsbehandling av planforslag (februar 2014)
5. Høring og sluttbehandling i fylkeskommunen (første halvår 2014)

Framdriften knyttet til de fem fasene fordrer god koordinering i forhold til andre, nærliggende planprosesser, spesielt arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Det blir lagt opp til en progresjon

som gjør at den regionale planen for handel, service og senterstruktur kan legges fram til behandling i fylkestinget våren 2014. Det foreslås at høringstiden for forslaget til regional plan blir satt til minst 12 uker.

Med en slik framdriftsplan vil denne planprosessen være synkronisert med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, slik at begge de regionale planene drøftes, utformes og legges ut til høring samtidig.

## 5. Handlingsprogram: oppdatering av den regionale planen

---

Den godkjente regionale planen vil ligge til grunn for statens, fylkeskommunens og kommunenes planlegging, og vil i første rekke være en plan for samhandling mellom kommuner og regionale myndigheter. For at den regionale planen skal kunne fungere som et effektivt styrings- og samhandlingsdokument, er det nødvendig at den oppdateres jevnlig. Aktivitetene som skal inngå i samband med slike revisjoner, vil framgå av et eget handlingsprogram.

Hensikten med handlingsprogrammet til den regionale planen er å beskrive tiltak for å gjennomføre den regionale planen, og å fastsette rekkefølgen av dem. Handlingsprogrammet skal sikre at den regionale planen er tilstrekkelig fleksibel, bl.a. med hensyn til sentrumssoneavgrensninger og i lys av den lokale befolkningsutviklingen over tid. Handlingsprogrammet vil ha et tidsperspektiv på fire år, og skal rulleres årlig.



Akershus fylkeskommune  
Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo  
Schweigaards gate 4, 0185 Oslo  
Sentralbord: 22 05 50 00  
postmottak@akershus-fk.no  
www.akershus.no

ledende og *levende*