

Oppdragsgiver:	Færder kommune
Oppdragsnavn:	Rammeavtale planarbeid Teie torg
Oppdragsnummer:	609689-08
Utarbeidet av:	Liv Kaasen og Kathrine Strøm
Oppdragsleder:	Elisabeth Crawford
Dato:	05.10.2022
Tilgjengelighet:	Åpent

Premisser og føringer for Teie sentrum

1 Bakgrunn for arbeidet

1.1. Hva er «Premisser og føringer for Teie sentrum» og hvordan skal dokumentet brukes?

1.2. Planområdet i dag

1.2.1. Avgrensning av området som berøres av «Premisser og føringer for Teie sentrum»

1.2.2. Utforming og bruk

1.2.3. Overvann og drenslinjer

1.3. Planstatus og andre rammebetingelser

1.3.1. Kommuneplan

1.3.2. Ny fastlandsforbindelse

1.3.3. Gatebruksplan

1.3.4. Trafikkbelastning på Teie

1.3.5. Pågående utviklingsprosjekter i området

1.3.6. Premissdokument fra grunneiere i området

1.3.7. DIVE-analyse

1.3.8. Vei- og gatenorm

1.3.9. Håndtering av overvann

2 Samarbeid og medvirkning

2.1. Arbeidsgruppe og referansegrupper

3 Mål for utviklingen av Teie sentrum

3.1. Hovedmålsetning

3.2. Delmål

3.2.1. Stedsidentitet

3.2.2. Offentlige rom og byliv

3.2.3. Mobilitet

3.2.4. Klima

4 Planfaglige anbefalinger

4.1. Gatestruktur og gaterom

4.1.1. Overordnet mobilitetsplan

4.1.2. Beskrivelse av gatehierarkiet

4.1.3. Gatas elementer

4.1.4. Utforming av kommunale, evt private, gater – anbefalt løsning

4.1.5. Løsninger for kommunale og evt private gater som har vært vurdert, men er forkastet

4.1.6. Smidsrødveien – ulike løsninger

4.2. Parkeringsløsninger og -normer

4.2.1. Kartlegging av behov

4.2.2. Prinsipper for plassering av bilparkering

4.2.3. Muligheter for å erstatte plasser som saneres

4.2.4. Prinsipper for plassering av sykkelparkering

Versjonslogg:

06	05.10.2022	Rettet skrivefeil	LK	
05	04.10.22	Endelig leveranse	LK	
04	19.09.22	Revidert utkast sendt arbeidsgruppa	LK	
03	05.09.22	Revidert utkast sendt arbeidsgruppa		
02	30.08.22	Revidert utkast sendt arbeidsgruppa		
01	18.08.22	Nytt dokument, utkast	LK	Initialer

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
------	------	-------------	----	----

1 Bakgrunn for arbeidet

1.1. Hva er «Premisser og føringer for Teie sentrum» og hvordan skal dokumentet brukes?

Dokumentet er et styringsverktøy for kommunen i behandlingen av senere planarbeid etter plan- og bygningsloven. Det uttrykker et politisk ønske og retning, men er ikke i seg selv juridisk bindende. Premissene og føringene må følges opp i videre detaljreguleringer og gjøres juridisk bindende gjennom disse. Dette betyr også at konkrete vurderinger for den enkelte tomt må gjøres i detaljreguleringsfase. Kommunen kan dessuten vurdere om deler av dokumentets innhold skal tas inn i kommuneplanens arealdel.

Arbeidet ble gjennomført på bestilling fra Færder kommune, etter vedtak i hovedutvalget 18.05.2022:

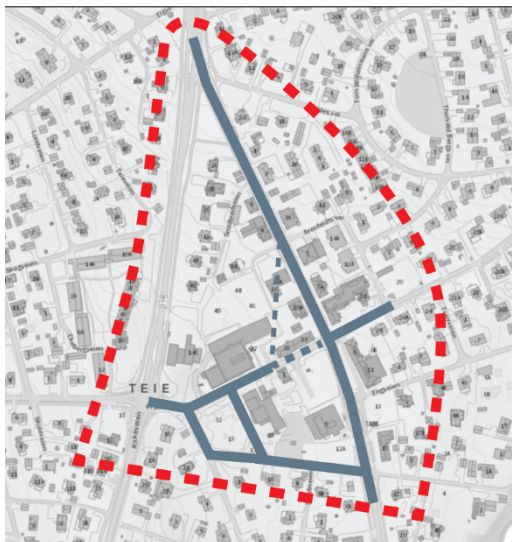
Det gjennomføres en trinnvis prosess for å avklare overordnede prinsipper for utbygging i Teie sentrum.

- 1) Kommunedirektøren bes fremlegge en sak om gatestruktur og gaterom i Teglverksveien, Holmenveien, «kirkeveggveien», Ørsnesalléen, veien gjennom trekanttomta og Smidsrødveien og om parkeringsløsninger og parkeringsnormer til hovedutvalgsmøtet 21.09.22.
- 2) Kommunedirektøren bes fremlegge en sak om bebyggelsesstruktur, offentlige rom og arealformål innen 15.12.22. Det er ønskelig at det utarbeides helhetlige 3D-skisser.
- 3) Under forutsetning av godkjenning fra kommunestyret etableres en politisk referansegruppe bestående av ordfører, hovedutvalgsleder, varaordfører og opposisjonsleder.
- 4) Det etableres en referansegruppe med to representanter fra hver av følgende: grunneierne, Teie handel, andre næringsdrivende og Teie Vel.

Kommunedirektøren bes revidere foreslått prosjektbeskrivelse i henhold til dette vedtaket.

1.2. Planområdet i dag

1.2.1. Avgrensning av området som berøres av «Premisser og føringer for Teie sentrum»



Kart hvor det berørte området er avgrenset, berørte gater markert med blå strek.

Dokumentet berører gatene og byrommene i Teie sentrum, definert som:

- Smidsrødveien mellom Teie veidele og Teglverksveien
- Holmenveien mellom Ørsnesalléen og Teglverksveien
- Ørsnesalléen mellom Kirkeveien og Arenfeldts vei
- Teglverksveien mellom Holmenveien og Smidsrødveien
- Ny vei over «Trekanttomba»
- Ny tverrforbindelse mellom Ørsnesalléen og Teglverksveien, kalt «Kirkeveggsveien»
- Teie torv

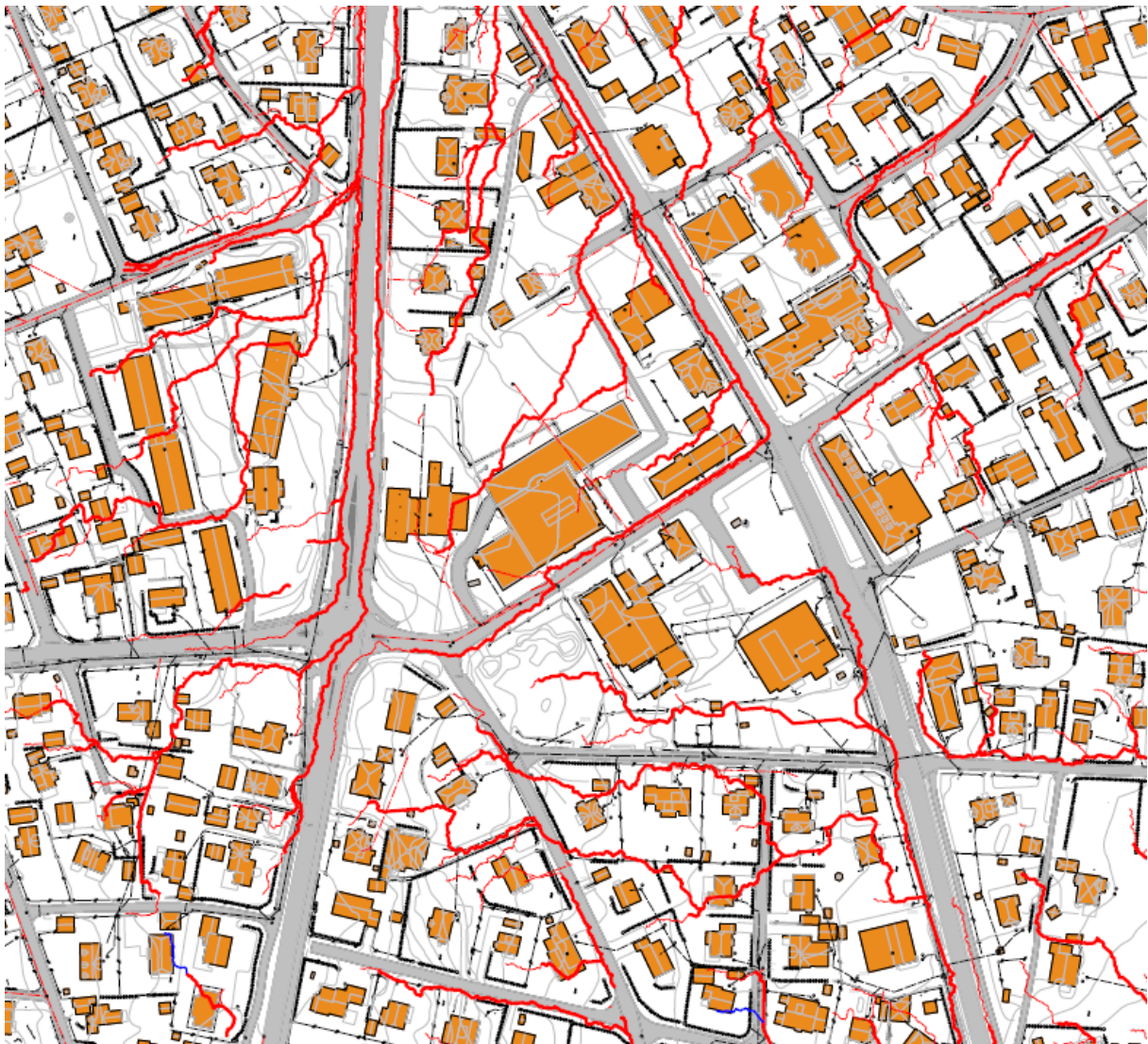
1.2.2. Utforming og bruk

Teie sentrum er i dag det største handelsstedet på Nøtterøy, og har et variert handels- og tjenestetilbud, samt boliger i randsonen av området. Bellevuesenteret og Teiegården, henholdsvis vest og øst for Smidsrødveien, er små kjøpesentre som huser flere handels- og tjenestetilbud. Øvrige butikker og virksomheter er lokalisert i mindre bygninger og med atkomst direkte fra gate. Bebyggelsen består av flere trehus fra hagebytiden, samt enkelte nyere bygg i mur og betong.

Store deler av det ubebygde arealet i Teie sentrum består av asfalterte flater, i hovedsak arealer som brukes til parkering, men også noe uteservering foran Nøtterø bakeri og ved Herr og Fru. Teie torv er i dag en parkeringsplass, med enkelte benker, beplantning og matvogner. Foran kirken er uteområdene opparbeidet til opphold.

1.2.3. Overvann og drenslinjer

Flomveier



Eksisterende flomveier på Teie, vannets vei er markert med røde streker

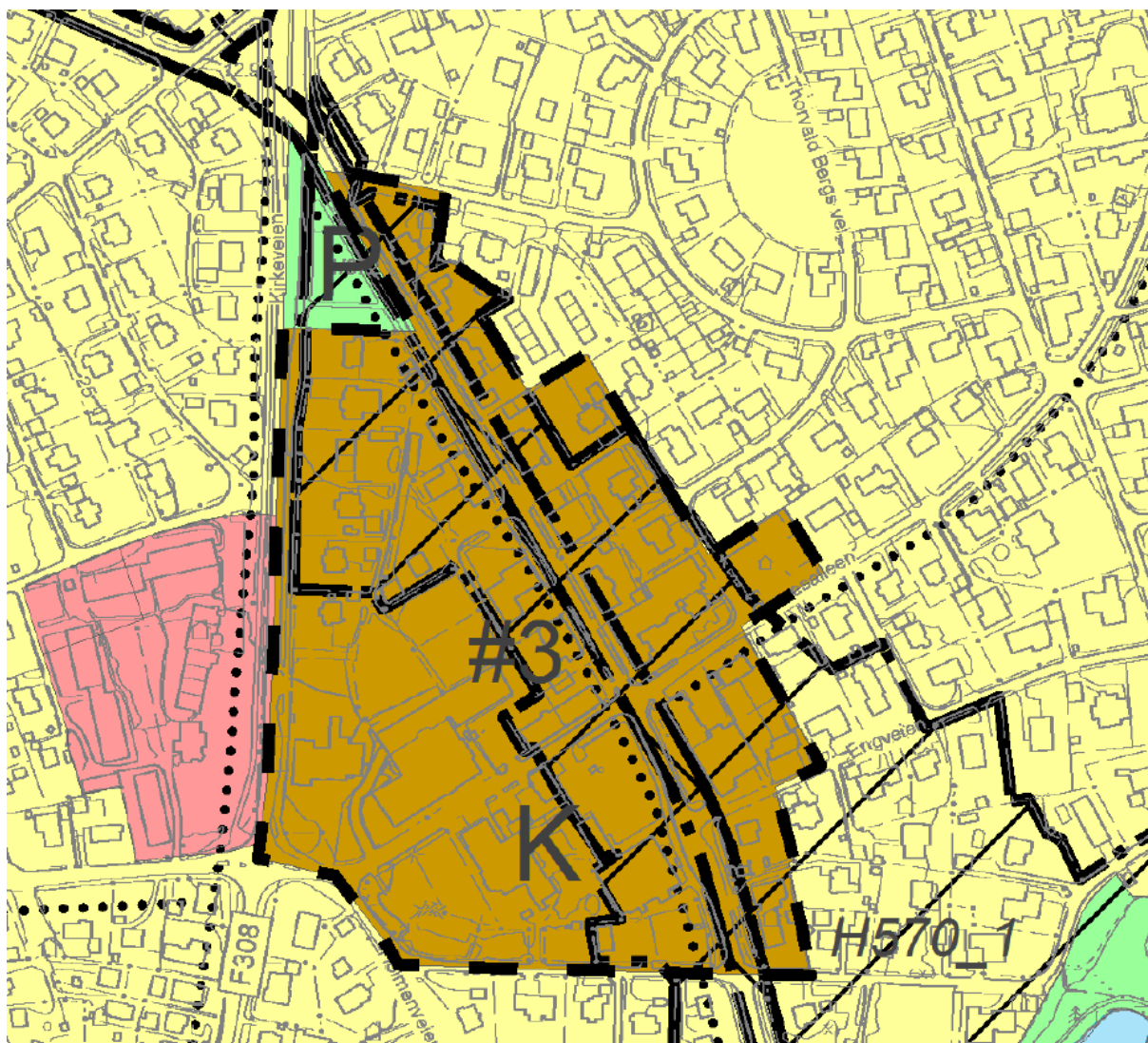
Teie ligger tilnærmet på et høybrekk og får relativt lite flomvann fra tilgrensende områder. Eksisterende flomveier følger i stor grad eksisterende veier og gater. I område mellom Ørnesalléen og Teglverksveien går flomveien på terrenget mellom bebyggelsen. Tilsvarende er det for eiendommene på sørsiden av Teglverksveien. Markerte flomveier

har forholdsvis små nedslagsfelt og det vil derfor være en begrenset vannføring ved en stor nedbørshendelse.

1.3. Planstatus og andre rammebetingelser

1.3.1. Kommuneplan

Bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel ble vedtatt av kommunestyret 31.01.2018. Området som berøres av «Premisser og føringer for Teie sentrum» er i kommunedelplan for Nøtterøy avsatt til eksisterende sentrumsformål, og arealene langs Smidsrødveien og nord mot Teie veidele er underlagt hensynssone for bevaring av kulturmiljø.



Utklipp fra plankart Kommunedelplan for Nøtterøy. Brun farge markerer «sentrumsformål», skrå skravur viser hensynssone for bevaring av kulturminner

Bestemmelser og retningslinjer som anses særlig relevante for «Premisser og føringer for Teie sentrum» er:

- Iht punkt 3 kan utbygging ikke finne sted før det bl.a. er etablert tilfredsstillende kommunaltekniske anlegg, trafiksikker atkomst for alle trafikantgrupper og parkeringsløsninger.
- Iht punkt 4 bør det fremforhandles utbyggingsavtale for alle områder som reguleres eller er regulert.
- Iht punkt 11 skal naturlige flomveier i størst mulig grad bevares, og overvann skal som hovedregel løses lokalt, helst ved tilbakeføring til grunnen og til vegetasjon

nærmest mulig kilden. Ved ledning av overvann til kommunalt nett, skal det vurderes fordrøyning.

- Iht punkt 13 skal tiltak tilpasses omkringliggende eksisterende bebyggelse med hensyn til volum, materialer og farger.
- Iht punkt 14 skal hensynet til kulturminner ivaretas.
- Iht punkt 19 skal det være en meget streng holdning til avkjørsler fra Smidsrødveien (og Kirkeveien) gjennom området.
- Iht til punkt 21 skal parkering innenfor området være iht parkeringsnorm for sentrum. Parkering skal i utgangspunktet legges på egen grunn, men kommunen kan godkjenne at p-plasser helt eller delvis blir anlagt i rimelig nærhet, på enkelte vilkår. Ved utvikling av flere næringsvirksomheter i sentrumsområdene kan behovet for felles parkering beregnes særskilt.
- Iht punkt 22 skal barn og unges interesser vurderes særskilt i alle planer.
- Punkt 25 gjelder arealer avsatt til boligbebyggelse, også der boligbebyggelse inngår i andre arealformål (eks. sentrumsformål). Punkt 25.5 omhandler kommunens boligreserve, og det påpekes at antall boenheter i bestemmelsen er et anslag. Den endelige utnyttelsen kan bli både høyere og lavere enn det som er anslått, høyere dersom alle kvalitetskrav likevel kan tilfredsstilles, lavere dersom hensyn til miljø, kvalitet og tilpasning tilsier dette. For Teie sentrum er det anslått 100 nye boenheter frem mot 2027, og ytterligere 50 etter dette. Det tillates lavblokker i inntil fire etasjer og høyblokker på fem etasjer og mer.
- Iht Punkt 25.7.4 er det krav til lekeplasser ved boligutvikling. I tillegg til nærlekeplass, er det krav om områdelekeplass der det bygges mer enn 20 boenheter. Minste størrelse i sentrumsområder skal være 500 m², og øke med 150 m² per 20. boenhet. Det er kvalitetskrav til lekeplasser, bl.a. at de skal skjermes mot trafikk, sterk vind, og støy, at de skal ha trafiksikker atkomst, og at de skal gi mulighet for kreativitet og utfoldelse. I sentrum kan områdelekeplass legges på offentlige parker, friområder og skolegårder under forutsetning av trafiksikker atkomst.
- Iht 25.8 tillates det etablert støyfølsomme bruksformål som kan avvike fra T-1442, forutsatt at konsekvensene for støy utredes og at alle støyutsatte boenheter har en stille side.
- Retningslinje punkt 37 slår fast at områdets særpreg skal bevares, herunder skal bygninger oppført før 1940 søkes bevart, og det samme gjelder strukturer og historiske spor, som veiløp, alléer, gjerder, markante trær, og sammenhengen mellom disse. Ny bebyggelse skal tilpasses områdets særpreg og stedets typografi, mm.

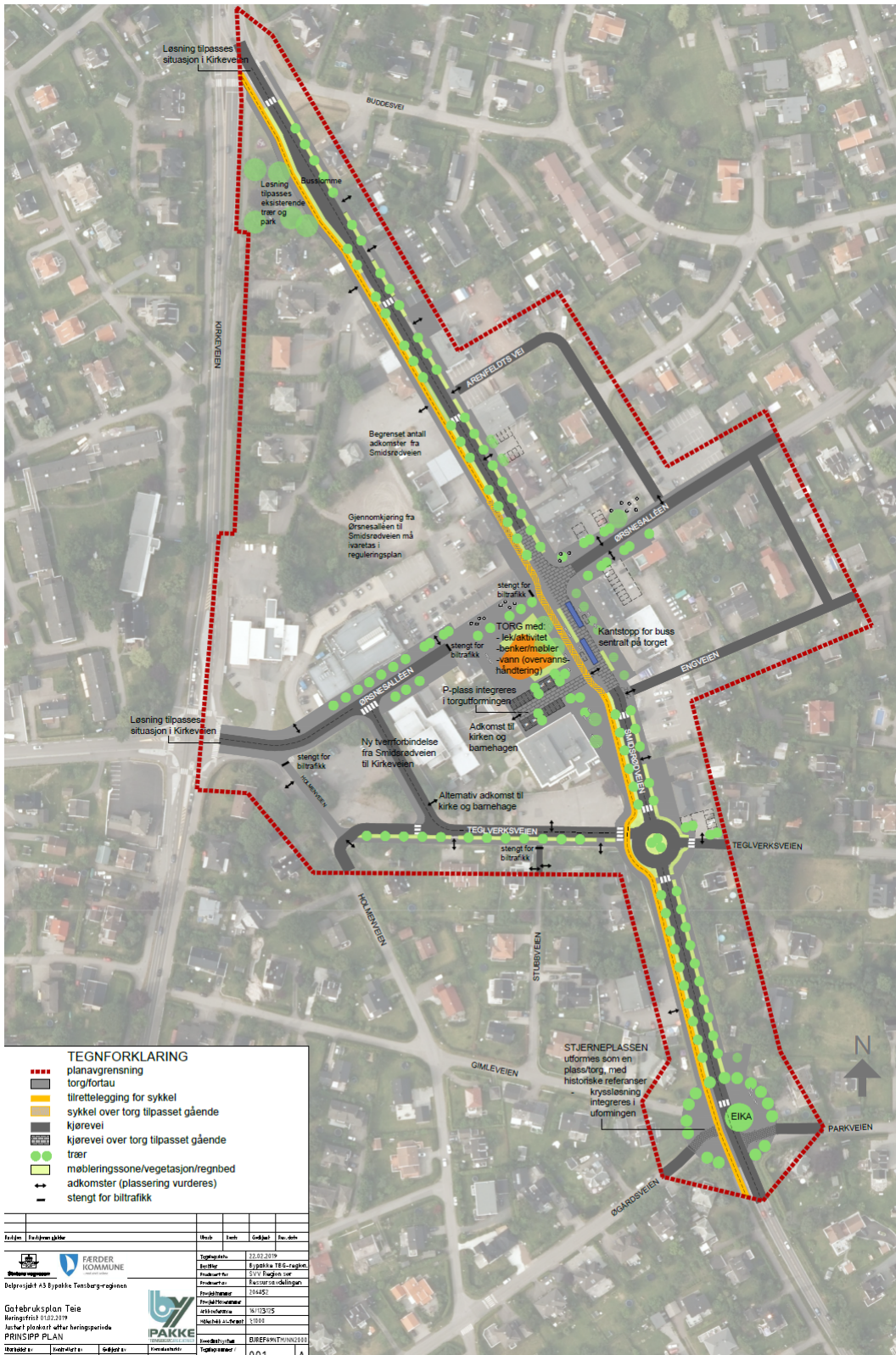
1.3.2. Ny fastlandsforbindelse

Kommunestyret vedtok 20.03.2019 kommunedelplan for ny fastlandsforbindelse. Planvedtaket innebærer fastlandsforbindelse med bro fra Smørberg i Tønsberg kommune til Ramberg i Færder kommune, hvor den føres videre i tunnel fra Ramdal til Kolberg, der den kobles til Kirkeveien og Smidsrødveien med en tverrforbindelse fra Kolberg til Bekkeveien. Reguleringsplanarbeidet for fastlandsforbindelsen ble startet opp i februar 2020. I arbeidet med dette dokumentet legges det til grunn at ny fastlandsforbindelse blir etablert.

1.3.3. Gatebruksplan

Gatebruksplan for Teie ble utarbeidet som et delprosjekt innenfor Bypakke Tønsberg-regionen. Den ble utarbeidet i et samarbeid mellom Færder kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen, med bidrag fra Vestfold kollektivtrafikk. Rambøll AS var rådgivere i prosjektet. Gatebruksplanen lå på høring høsten 2018, og ble vedtatt av Færder kommunestyre 20.03.2019.

Hovedgrepene i anbefalt løsning for gatebruksplan Teie er å bygge ned Smidsrødveien som barriere og tilrettelegge bedre for myke trafikanter, stenge Ørsnesalléen for biltrafikk langs Teie torv mot Smidsrødveien, samt oppgradere Teglverksveien mellom Smidsrødveien og Kirkeveien til en mer robust tverrforbindelse hvor deler av gaten legges om bak Teie kirke. Dette grepet med å legge til rette for en bedre kobling mellom Teglverksveien og Ørsnesalléen springer ut fra innspill som er kommet underveis i prosessen fra handel- og næringslivsinteresser på Teie. Det vil også være behov for en kobling mellom Smidsrødveien og Ørsnesalléen over «trekanttomta». Den beste plasseringen av denne forbindelsen må detaljeres i forbindelse med videre planlegging av dette arealet.



Endelig kart for Gatebruksplanen, revidert etter høring. Vedtatt av Færder kommunestyre 20.03.2019.

Kommunestyret vedtok gatebruksplanen 20.03.2019, med følgende presiseringer:

- Teglverksveien skal ikke være en avlastningsvei, men skal utformes som en sentrumsgate med bymessig utforming lik de andre gatene i Teie sentrum. Teglverksveien skal være en integrert del av Teie sentrum, med lav hastighet (30 km/t).
- Syklister som ønsker å sykle i høy hastighet langs Smidsrødveien bør sykle i veibanen. Det tilrettelegges for et eget atskilt areal langs Smidsrødveien for syklister som har behov for en tryggere løsning, for eksempel barn, eldre, de som sykler for rekreasjon m.fl.
- I det videre arbeidet vurderes løsningen for sykkel over torv som er tilpasset gående, forlenget i både nord- og sydgående retning.
- Det forutsettes en etappevis gjennomføring hvor del av Ørsnesalléen forbi torvet først kan stenges for gjennomkjøring når ny fastlandsforbindelse er åpnet, oppgradering av Teglverksveien er gjennomført og gjennomgående gate på «trekanttomta» er etablert.
- Lysregulering og eventuell stengning av del av Ørsnesalléen vurderes i forbindelse med detaljreguleringen for Teie torv-planen.
- I den videre detaljeringen av torvet skal muligheten for økning av antall kommunale parkeringsplasser i forhold til tidligere vedtak vurderes nærmere.
- Det etableres en offentlig, gjennomgående gate gjennom «trekanttomta» i henhold til kravene i kommunens vegnormal. Gata skal ikke utformes som en avlastningsvei, men som en sentrumsgate med bymessig utforming som understøtter planlagte aktiviteter på «trekanttomta». Plassering og utforming av denne gata avgjøres i områdereguleringen av «trekanttomta».
- Det videre planarbeid på Teie forutsettes å skje i nær dialog med næringslivet og andre berørte parter.

1.3.4. Trafikkbelastning på Teie

Dagens situasjon

I dag er det mye trafikk i Kirkeveien og Smidsrødveien, og Ørsnesalléen forbi torget har høyere belastning enn øst og vest for dette. Teglverksveien har lav trafikkbelastning, med en ÅDT på 400 (tallet er basert på tellinger gjennomført av kommunen).

Årsdøgnstrafikk (avrundede tall)



Ettermiddags-
trafikken mellom
kl. 15 og 17 utgjør
ca. 20 % av
årsdøgnstrafikken

20 %



Ettermiddagstrafikk ml. kl. 15 og 17



Dagens trafikksituasjon på Teie, hentet fra Trafikkdata 2021, Færder 2019 og VFTK 2021.

Trafikk med ny fastlandsforbindelse

I 2017 gjennomførte Vestfold fylkeskommune en beregning av fremtidig trafikkmengde som del av arbeidet med gatebruksplanen. Som forutsetning for beregningene var ny fastlandsforbindelse lagt til grunn, men ikke endringer i kjøremønster eller nye utbyggingsprosjekter på Teie. Disse beregningene viste at trafikken i Smidsrødveien vil ligge på 8-10 000 ÅDT, vestre del av Ørsnesalléen 2500 ÅDT, og Teglverksveien vil få en ÅDT på 500. (I tidligere trafikkberegninger er Teglsverksveien vist med en fremtidig ÅDT på 4-6000. I 2017 ble det gjort nye beregninger som viste at dette er et altfor høyt tall. Teglverksveien er ikke tenkt som avlastningsvei i forbindelse med ny fastlandsforbindelse, det er primært Bekkeveien som skal håndtere trafikk på tvers mellom Kirkeveien og Smidsrødveien.)



Gjennomførte trafikkberegninger som del av KU for ny fastlandsforbindelse, 2017

Trafikk med endret kjøremønster på Teie

Våren 2022 ble det gjennomført beregninger for alternativene stenging av Ørsnesalléen og enveisregulering av Ørsnesalléen. Disse beregningene viser fremtidige trafikk tall i ettermiddagsrush, ikke ÅDT, og de er derfor ikke direkte «oversettbare» til beregninger av dagens situasjon. For å unngå forvirring om tall, gjengis funnene derfor i prosa nedenfor. Beregningene gir en pekepinn om konsekvensene av å endre trafikkmønsteret på Teie, men inkluderer ikke trafikk generert av foreslått utbygging. For å få den fullstendige oversikt over virkningen av endret trafikkmønster og ny utbygging, må det gjennomføres nye beregninger basert på oppdaterte tall for planlagt utbyggingsvolum og nye parkeringsplasser.

I begge alternativ er Holmenveien stengt for bil, og ny forbindelse bak kirken er etablert. Videre er forbindelse over Trekanttomta stengt for gjennomkjøring, og lyskryss i Teglverksveien/Smidsrødveien er etablert.

Alternativ med Ørsnesalléen stengt

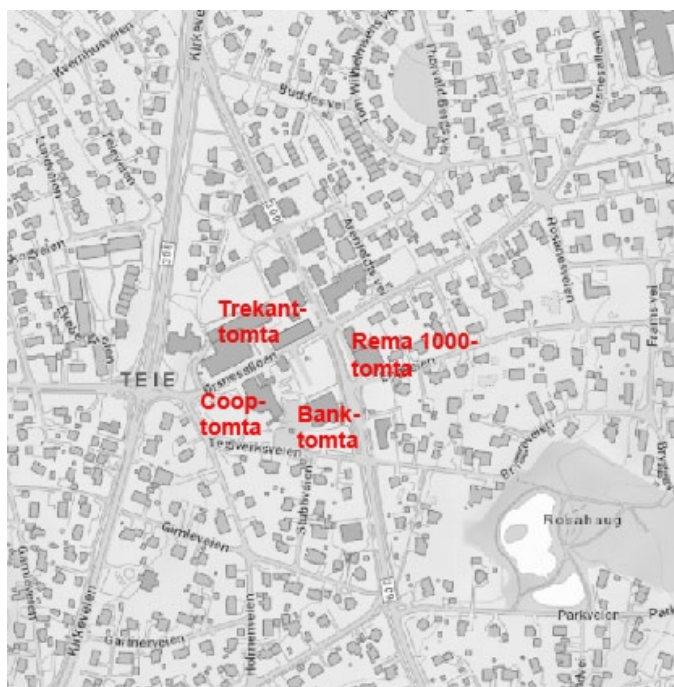
Dersom Ørsnesalléen stenges forbi torvet viser beregningene, ikke overraskende, at trafikken i Ørsnesalléen reduseres i forhold til dagens situasjon. I ettermiddagsrush, kl 15-17, vil trafikken vestover i Ørsnesalléen halveres i forhold til i dag, mens den forblir på samme nivå som i dag i østgående retning mot torvet. I Teglverksveien øker trafikken i ettermiddagsrush opp mot en dobling i forhold til dagens situasjon, men trafikkmengdene er fremdeles små.

Alternativ med Ørsnesalléen énveisregulert mot vest

Dersom Ørsnesalléen enveisrettes mot vest, viser beregningene at trafikken østover i Ørsnesalléen reduseres, mens den øker noe inn i Ørsnesalléen fra Smidsrødveien. Trafikken øker noe i Teglverksveien, men mindre sammenlignet med alternativet hvor Ørsnesalléen stenges. Trafikkmengdene i Teglverksveien er fremdeles små.

1.3.5. Pågående utviklingsprosjekter i området

Det er planer for utvikling av flere av eiendommene i Teie sentrum. I det nedenstående gis det en overordnet oversikt over hva utbyggerne av de enkelte eiendommene ønsker, men ingen av prosjektene er reguleringsmessig avklart. Dette dokumentet forskutterer derfor ikke den administrative og politiske behandlingen av sakene, men det er sett hen til utbyggernes planer i vurderingen av hvilken rolle ulike gater skal ha i det fremtidige Teie.



Trekanttomta

Her planlegges 120-150 nye boenheter og ca 10 000 kvadratmeter forretning, kontor og tjenesteyting, inkludert det som finnes der i dag. Bebyggelsen ønskes i 3-5 etasjer.

Rema 1000

Her planlegges 35-45 nye boenheter, i tillegg til dagligvareforretning på 1300 m² og ca 1200 m² småforretninger. Bebyggelsen ønskes i 4-5 etasjer.

Banken

Her planlegges ca 20 nye boenheter, og ca 1600-2500 m² kvadratmeter forretning, kontor og tjenesteyting i og på dagens bankbygg. Bebyggelsen ønskes i 3-5 etasjer.

Coop-tomta

Her planlegges 70-75 nye boenheter. Bebyggelsen ønskes i 4-6 etasjer.

1.3.6. Premissdokument fra grunneiere i området

På vegne av enkelte av grunneierne i området har arkitektkontoret Ark Net AS utarbeidet et dokument datert 10.03.2022. Følgende aktører har stilt seg bak dokumentet:

- Ørsnesalléen 37 AS/Norgesgruppen v Herleif Bergh-Nilsen
- Folksom AS/ Torvet 1 AS v Pål Egeland
- Torvet 5 Teie AS v Roy Gausaker
- Teie Torg Eiendom v Lars Kristian Bettum

- Teie Eiendom AS v Leif Stråtveit
- Teietunet/Rema Teie v Anders Knutsen
- Handelsstanden Teie v Anders Knutsen

I dokumentet tas det til orde for at det bør tas et politisk initiativ for å etablere noen felles premisser for den videre utvikling av Teie senter, og det redegjøres for hvilke premisser grunneiergruppen mener bør ligge til grunn for videre arbeid:

- Føringene i vedtatt arealdelen av kommuneplanen må legges til grunn, noe som bl.a. innebærer at det skal tillates relativt høy utnyttelse og bebyggelse i varierende høyde, også blokker over 5 etasjer.
- Teie må utvikles som ett sentrum, og barrierevirkningen av dagens gater må reduseres. Spesielt Smidsrødveien splitter i dag Teie i to separate sentrum.
- Gatene i sentrum må utvikles som nettopp gater, ikke veier, i samsvar med prinsippene i gatebruksplanen. Kommunens veinormal passer ikke ønsket bymessige utvikling, og Håndbok N100 fra Statens vegvesen bør heller legges til grunn.
- Sambruksgater/-områder er et egnet prinsipp for utforming av dagens sentrum, og dette begrunnes med at nye trafikk tall viser mye gang- og sykkeltrafikk i området, samtidig som at biltrafikken forventes redusert gjennom ny fastlandsforbindelse og andre tiltak. Grunneierne mener sambruksgater gjør at en på trafikk sikker måte kan legge opp til toveis biltrafikk i alle gater.
- Dersom Smidsrødveien planlegges som sambruksgate, kan dagens byggegrenser på 10 m fra midtlinje opprettholdes, og historiske bygninger kan derfor bevares helt eller delvis.
- Det må etableres et sammenhengende nettverk av møteplasser, grøntområder og gang- og sykkelforbindelser. Dette kan oppnås ved at areal spart ved å etablere sambruksgater i stedet kan benyttes til opphold. Også arealer på torvet og foran bakeriet kan utvikles til attraktive møteplasser.
- Stengning av Ørsnesalléen er uheldig for utviklingen av sentrum. Iht nye trafikk tellinger er det ca 1300 bilbevegelser ila en uke, med andel tunge kjøretøy på 7-10%. Det anbefales derfor å stenge Ørsnesalléen kun for varebiler og tunge kjøretøy.
- Ny forbindelse gjennom trekanttomta bør være privat og reguleres felles til de aktuelle eiendommene, men være offentlig tilgjengelig.
- Torvet må være fleksibelt og uten tunge faste installasjoner.
- Gode parkeringsløsninger må sikres på en måte som er økonomisk gjennomførbart, gjerne som et offentlig-privat samarbeid. Et forslag er å løse

parkeringsbehovet med en felles bildelingsordning med plasser under torvet, kombinert med et lavere parkeringskrav til boligene. Dette bør kunne være en nasjonal pilot og delvis finansieres fra Bypakke Tønsberg.

- Dersom det ikke etableres underjordisk parkering under torget eller andre nærliggende steder, bør deler av torget fortsatt avsettes til parkering.
- Områdelekeplass bør legges til eksisterende lekeområde i Rosahaugparken, mens torvet bør brukes til funksjoner som styrker sentrum.
- Det er viktig at løsningene for Teie kan gjennomføres raskt, uten tidkrevende prosesser eller store kostnader, som f.eks. grunnnavståelse eller fjerning av bygg.
- Teie må bygges med kvalitet, og estetikk må vektlegges. Det bør utarbeides en estetisk veileder som legges til grunn for byggesøknader.
- Grunneierne bør samarbeide for å sikre en helhetlig utvikling av Teie.

Asplan Viaks vurdering av forslagene fra grunneierne

Premissdokumentet har vært gjennomgått og vurdert som del av dette arbeidet. Våre forslag til anbefalte premisser og føringer for Teie sentrum, se kapittel 4, er å lese som avklaring av hvilke innspill vi mener bør tas til følge og hvilke som ikke bør ligge til grunn for videre utvikling av Teie. I det nedenstående kommenteres enkelte av premissdokumentets innspill på et overordnet nivå:

- Kommuneplanens tabell for boligreserve viser at det åpnes for lavblokker inntil fire etasjer og høyblokker på fem etasjer eller mer, men det står også at det skal tas hensyn til miljø, kvalitet og tilpasning. Anslagene i tabellen må derfor ikke tolkes som et minimumskrav til høyde.
- Sambruksgater er egnet der det er omtrent like mange harde og myke trafikanter. I notatet fremholdes det at sambruksgater er plassbesparende i forhold til tradisjonelle gatesnitt, og at det kunne arealet kan brukes til gangforbindelser, møteplasser og grøntdrag. Vi mener det ikke er riktig at et sambruksareal nødvendigvis vil oppta mindre areal enn ved et tradisjonelt gatesnitt, fordi også sambruksgater må ha funksjonelle arealer til håndtering av universell utforming, overvann, snøopplag og møblering. I stedet foreslår vi definerte arealer til grønt, opphold og ferdsel for myke trafikanter i gatene på Teie. Skiltforskriften opererer dessuten ikke med en kategori for sambruksgater, men kun for gatetun eller gater. Gatetun skal iht. skiltforskriften være uten gjennomkjøring og være tilrettelagt for opphold. Gater skal ha en avvisende kantstein mellom harde og myke trafikanter. En sambruksgate ligger mellom disse kategoriene og vil kreve dispensasjon fra statlig skiltmyndighet, dvs. Vegdirektoratet, en prosess som ikke anbefales da utfallet er høyst usikkert.

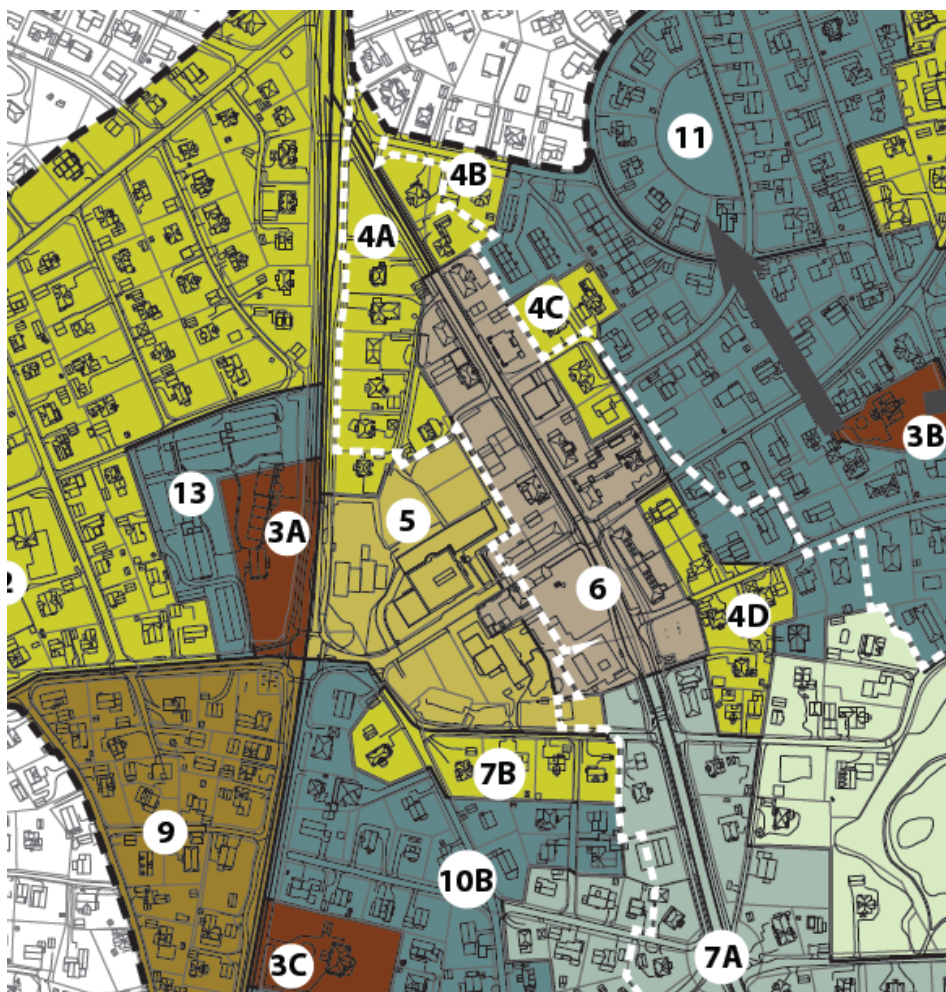
- Områdelekeplass har tidligere vært foreslått vurdert på torvet. I arbeidet med premisser og føringer for Teie sentrum er det så langt vurdert som mer aktuelt å legge denne funksjonen i Rosahaugparken, men dette skal ses videre på i neste fase. Dersom områdelekeplassen legges til Rosahaugparken må det etableres trafiksikker atkomst fra nye boliger dit. En slik løsning betyr heller ikke at torvet skal være uten elementer som kan brukes til barns lek, men dette må avklares i en senere fase.
- Som anbefalte løsninger viser, er ikke offentlig eid areal tilstrekkelig til å få til gode, fremtidsrettede og trafiksikre løsninger på Teie. Det er vanlig at grunneiere som skal utvikle egne eiendommer, må avsette deler av eiendommen til nødvendig oppgradering av infrastruktur, så også her.
- Vi er enige i at Teie må utvikles med kvalitet, og synes tanken om en estetisk veileder er en idé som bør undersøkes, men det ligger ikke innenfor dette oppdragets mandat.

1.3.7. DIVE-analyse

I februar 2018 ble DIVE-analyse for Teie ferdigstilt. Analysen er utarbeidet av Asplan Viak.

Anbefalinger fra DIVE-analysen, og kommunens føringer

Punktene nedenfor gjengir de viktigste anbefalingene, relevante for dette arbeidet, for de ulike delområdene i Teie sentrum. DIVE-analysen er ikke et juridisk bindende dokument, og anbefalingene i denne vil måtte veies opp mot andre hensyn. Derfor vil noen av dette dokumentets anbefalinger avvike fra DIVE-analysens anbefalinger.



Eksisterende strukturer

- | | | |
|------|--|-----------------|
| I | Park med tilgrensende eiendommer | Planavgrensning |
| II | Monumental plass med akser | NB-avgrensning |
| III | Monumentale bygg med omkringliggende boligbebyggelse | Siktlinjer |
| IV | Villabebyggelse, store tomter | |
| V | Selvgrodd struktur, liten skala | |
| VI | Regulert boligområde, små tomter | |
| VII | Sentrumsstruktur | |
| VIII | Båthavn | |
| IX | Nyere strukturer | |

Utsnitt av kart T4-1 Strukturkart i DIVE-analysen, Asplan Viak

Generelle anbefalinger

- Alle bygninger innenfor analyseområdet bør gjennomgå og prioriteres med tanke på verneverdi. Kart T2-2 kan benyttes som veiledende inntil videre.
- Hagebyplanens gateløp bør ikke bygges igjen.
- Store trær og alléer bør alltid søkes bevart, eventuelt replantes.
- Viktige utviklingstrekk bør bevares.
- Viktige veifar, vist i T2-2 bør ikke stenges, og utvidelser bør vektes mot visuell endring av miljøet
- Dagens veiprofil på Smidsrødveien er en viktig karakter ved sentrum, og en utvidelse av veibredde for å tilrettelegge for sykkelfelt (...) vil gjøre det visuelle inntrykket av veien betydelig bredere, og med det bidra til å endre gatemiljøet. Det anbefales derfor at det vurderes andre løsninger.

4D - Ørsnesalléen/Teglverksveien

(omfatter østre del av Rema 1000)

- Eiendomsstrukturen bør bevares, fradeling anbefales ikke.
- Store og nye strukturer/bygningsvolum vil påvirke området negativt og endre dagens særpreg.
- Dagens bygningstypologi med ene- og tomannsboliger bør opprettholdes

5 - Bellevueområdet

(omfatter Trekanttomba, østre del av COOP-tomba, Teie kirke og sørvestre del av banktomba)

- Nybygg bør ikke rage høyt over tilgrensende bebyggelse i den grad at det oppleves sentralt i tilgrensende område, og bør ha oppdelte fasader, volum og byggehøyder.
- Verneverdige eldre veiløp bør ikke stenges.
- Området tåler trolig bebyggelse i inntil tre etasjer mot gate og 4-5 etasjer sentralt i kvartalet, avhengig av plassering. Gesims og fasade på nybygg bør ikke ses over den historiske bygningsmassen, høyder bør ses fra ulike ståsteder på fortau og torv i Teie sentrum, og nedtrappes mot historisk bygningsmasse.
- Det kan legges en ny struktur inne i området, som også innebærer ganglinjer for fremkommelighet.
- Det anbefales ikke gateparkering.
- En bør primært søke å begrense store asfaltflater inn mot husvegg.

6 - Teie sentrum

(omfatter torvet, banken, og bebyggelse på begge sider av Smidsrødveien).

- Er sårbart for større bygningsvolum.

- Strukturen med forretningsbygg plassert i byggelinje langs gate opprettholdes og forsterkes ved bevaring av verneverdige bygg og infill på ledige tomter.
- Det vil være svært viktig at ny bebyggelse hensyntar og tilpasses den historiske sentrumsbebyggelsen i volum og høyder.
- Fasadeutforming bør fortrinnsvis få et vertikalt preg.
- Det anbefales maks tre fulle etasjer opp mot gesims.
- Utbygg på gatefasader bør unngås, herunder verandaer, og antall arker bør begrenses.
- Bebyggelsen bør ha sentrumsfunksjoner i 1.etasje der disse vender ut mot gate/torv, og boliger i etasjene over.
- Dagens gatestruktur med brede fortau og allé bør opprettholdes.
- Eventuelle ganglinjer som etableres på tvers av byggeområdene vil være med på å understreke en småskala sentrums-struktur.

7b - Teglverksveien vest.

(Teglverksveien)

- Nye bygninger bør ikke bryte dagens skala, bygningsvolum, -høyder, og plassering på tomt.
- Delområdet anbefales bevart.
- Grønne kvaliteter bør ivaretas.

1.3.8. Vei- og gatenorm

Hovedutvalg for kommunalteknikk vedtok 16.06.2022 å legge revidert vei- og gatenorm ut på høring. Normen er ikke vedtatt, men i saksfremlegget til hovedutvalget het det at gatene i Teie sentrum skal «vurderes særskilt i den pågående prinsippssaken», altså at vi i arbeidet med «Premisser og føringer for Teie sentrum» ikke har vært bundet av forslaget til ny vei- og gatenorm. I arbeidet har vi likevel skjelt til denne, samt Statens vegvesens normer. Dokumentets forslag til gatesnitt avviker noen steder fra høringsutkastet til vei- og gatenorm der det synes hensiktsmessig.

1.3.9. Håndtering av overvann

Flomveier



Fremtidige flomveier på Teie, følger samme mønster som dagens flomveier. Vannets veier er markert med rød strek.

Fremtidige flomveier bør i størst mulig grad legges til veianleggene. Enten ved at veigrøft dimensjoneres for flomvannsmengder eller at veibanen planlegges som flomvei.

Sistnevnte er aktuelt der hvor det er tosidig fortau.

Teglverksveien og planlagt vei vest for kirken må planlegges slik at flomveifunksjonen ivaretas.

Overvannshåndtering

Overvannshåndtering for utbygging må prosjekteres iht. Færder kommunes overvannsveileder.

3-trinns strategien skal benyttes basert på:

- Trinn 1 - målsetningen er at 2-års nedbør skal infiltreres
- Trinn 2 - målsetningen er fordrøyning av inntil 25- års nedbør
- Trinn 3 - målsetningen er at det skal være etablert sikre flomveier inntil 200-års nedbør

Forurensning

Overvann er den delen av nedbøren som renner av fra flater som tak, veier, parkeringsplasser etc. Tette flater er kilde til at en rekke miljøgifter og mikroplast tilføres vannforekomstene og Oslofjorden.

Overvannet vasker med seg avsatte forurensninger fra atmosfærisk nedfall, partikler fra fyring og forbrenning, avfall, rusk og rask og renner ut via eget overvannsledningsnett. Miljøgifter avsettes generelt i tørrværsperioder og frigjøres under nedbørsperioder. Når det kommer nedbør i etterkant av en lengre tørkeperiode oppstår det som kalles «first-flush» effekten, da kan overvannet ha en høy grad av forurensning.

For Teie sentrum vurderes det at det ikke er noen lokale punktkilder for forurensning av overvann utover det som følger av atmosfærisk nedfall og avrenning fra veier og gater.

Rensing av overvann i forbindelse med veiarealene bør vurderes. Aktuell metode for rensing av veivann kan være blågrønne løsninger, der vannet infiltreres og renses av naturlige prosesser i planterøtter og jord, via vegeterte filtergrøfter, før det ledes til overvannsnett.



Figur 1 Eksempel på gresskledd filtergrøfter langs gater (foto. Goran Lundgren)

Overvann skal alltid ledes via sandfang før påslipp til overvannsledning.

I Ørsnesalléen ledes overvann og avløpsvann til samme rør i dag, og deretter til renseanlegget før det går ut i Oslofjorden. I forbindelse med oppgradering av Ørsnesalléen forutsettes det at eksisterende ledninger separeres.

2 Samarbeid og medvirkning

2.1. Arbeidsgruppe og referansegrupper

Arbeidet med dette dokumentet har vært utført i tett samarbeid mellom Asplan Viak, Færder kommune og Vestfold fylkeskommune.

Det har i arbeidet med kapittel 3, 4.1 og 4.2 vært avholdt to møter med referansegruppene bestående av representanter fra handel og næringsliv, Teie vel og det politiske styret i kommunen. I første referansegruppemøte, 21.06.2022, ble forslag til målsetninger for utvikling av Teie sentrum (se kapittel 3) presentert og diskutert, og endelige formuleringer ble sendt gruppas deltakere i ettertid. Teie vel hadde ikke anledning til å delta i møtet, men sendte et skriftlig innspill i ettertid.

I referansegruppemøte 23.08.2022 ble forslag til kapittel 4.1 og 4.2 presentert og diskutert. I etterkant av møtet har kapittel 4.1 blitt revidert etter innspill fra referansegruppene. Særlig gjelder dette omtale av Teglverksveien, Kirkeveggveien, og til dels Ørsnesalléen, som alle har fått et (alternativt) smalere gatesnitt som følge av innspillene. Kapittel 4.2 er lett justert.

3 Mål for utviklingen av Teie sentrum

I det følgende presenteres mål for utviklingen av Teie sentrum. Målene er overordnede, og er ment som rettesnor i videre utvikling av Teie. De presenterer altså ikke ferdige løsninger på konkrete problemstillinger. Målsetningene er formulert i samarbeid med referansegruppa, og tar utgangspunkt i det arbeid som tidligere er gjort med kommuneplan, gatebruksplan og medvirkning på Teie.

3.1. Hovedmålsetning

Teie sentrum skal være et prioritert og attraktivt områdesenter på Nøtterøy, hvor det er godt å bo, jobbe, besøke, handle og være.

3.2. Delmål

3.2.1. Stedsidentitet

- Den historiske hagebyen skal være gjenkjennbar i utviklingen av Teie sentrum, selv om ny utvikling kan gi en moderne tolkning av dennes elementer.

3.2.2. Offentlige rom og byliv

- Teie torv skal ha en samlende funksjon, og være den primære møteplassen hvor folk kan møtes på tvers av alder og gjøremål.
- Teie torv skal kunne benyttes til ulike typer aktiviteter og arrangementer gjennom året.
- Det skal være rom til folk i alle aldre og førligheter på Teie.
- Gatene på Teie skal bidra til å samle området til ett sentrum.
- Det skal være et tydelig hierarki mellom de ulike gatene og byrommene på Teie.
- Gater og byrom skal ha gode solforhold der folk går og oppholder seg.

3.2.3. Mobilitet

- Det skal være god tilgjengelighet til Teie sentrum for alle trafikanter, men innad i sentrum skal myke trafikanter prioriteres.
- Det skal være trygt å være fotgjenger og syklist til og gjennom Teie.
- Skoleveier skal være trygge og attraktive.
- Det skal være attraktivt å reise kollektivt til Teie.
- Alle som trenger det skal finne en parkeringsplass for bil og sykkel i rimelig nærhet til sine målpunkt.

3.2.4. Klima

- Teie sentrum skal være rustet til å håndtere fremtidens klima.
- Utviklingen av Teie sentrum skal bidra til at Færder kommune når sine klimamål.

4 Planfaglige anbefalinger

4.1. Gatestruktur og gaterom

4.1.1. Overordnet mobilitetsplan



Sammenstilt mobilitetsplan, som viser hvor det tilrettelegges for ulike trafikanter

Illustrasjonen over viser en overordnet mobilitetsplan for fremtidig Teie sentrum. Planen er en bearbejdet versjon av gatebruksplanen fra 2019, etter innspill fra interessenter, grunneiere og politikere. Prinsippene følger i hovedtrekk føringene fra gatebruksplanen, men med følgende endringer:

- Det etableres ikke rundkjøring i krysset Teglverksveien/Smidsrødveien, i stedet skal det være et vanlig, 4-armet krys. Det er uavklart om krysset skal lysreguleres.
- Det etableres eget gang- og sykkelvei i vestre del av Ørsnesalléen. I østre del av Ørsnesalléen må mulighet for dette ses nærmere på i senere fase.

- Det skal vurderes nærmere hvordan sykkelanlegg i Smidsrødveien skal løses, herunder se på muligheten for å etablere sykkelfelt i begge retninger i stedet for toveis ensidig sykkelvei.
- Endelig plassering av busslommer/kantstopp langs Smidsrødveien ved Teie torv må ses på i en senere planfase.

Fartsgrensen for kjørende skal i Teie sentrum være 30 km/t.

4.1.2. Beskrivelse av gatehierarkiet

I det fremtidige Teie sentrum skal Smidsrødveien og Ørsnesalléen være de sentrale bygatene, som handel og tjenestetilbud er knyttet til. Smidsrødveien er fylkesvei, og skal i tillegg til å ha en sentrumsfunksjon være en viktig bil-, kollektiv- og sykkelforbindelse mellom Teie sentrum og Tønsberg. Kirkeveien skal fortsatt være hovedfartsåren mellom Tjøme og Tønsberg, og dette dokumentet forutsetter ikke endringer i utforming av denne veien.

Teglverksveien, ny gate over trekanttomta og «Kirkeveggveien», skal være sekundære bygater som først og fremst gir atkomst til eiendommene, men som også bidrar til en mer finmasket gatestruktur på Teie.

4.1.3. Gatas elementer

Eksisterende gateløp skal som hovedregel videreføres med dagens trasé, i tråd med føringer i DIVE-analysen. Veiene innenfor området skal opparbeides som gater, med kompakte gatesnitt som er tilrettelagt for både biler, fotgjengere, syklistene og stedvis kollektiv, dog med varierende grad av særskilt tilrettelegging for de ulike trafikantgruppene. Gatene skal ha trygge og oversiktlige fotgjengeroverganger.

Det er ikke mulig å løse Teies fremtidige behov for funksjoner i gater uten å ta i bruk areal som i dag eies av private. Dagens eiendomsgrenser er vist på snittene, samt på planskissen vist i kapittel 4.1.4.

Kjørebane

Kjørebaneløp etableres med 6,5 meters bredde i Smidsrødveien som er en gjennomfartsvei med kollektivtrafikk. Ørsnesalléen etableres med 6,0 m kjørebredde, men bør vurderes utvidet til 6,5 m kjørebredde i vestre del der hoveddelen av trafikken til parkeringsanlegg og varelevering befinner seg. Atkomstgatene får 5,5 meters bredde på kjørebaneløp. Det forutsettes at kryss dimensjoneres iht kjøremåte B, dvs. at store kjøretøy kan benytte motgående kjørefelt i kryss. Som utgangspunkt foreslås sambruksgate med bredde på 7

m over trekanttomta, i den bredden skal både kjøretøy, varelevering, møblering, universell utforming og myke trafikanter ivaretas.



Diagrammatisk fremstilling av fremtidig situasjon for kjørende.

Sykkelløsning

Smidsrødveien er en hovedforbindelse for sykkel til Tønsberg, og det skal tilrettelegges for at syklistene skal komme seg raskt fram uten å forstyrre myke trafikanter og livet på torvet. I gatebruksplanen ble det anbefalt en ensidig toveis sykkelvei på vestsiden av veien. Et mulig alternativ er å ha tosidig enveis sykkelfelt, enten i veibanen eller skilt fra denne med trekk, slik at konflikten mellom gående og syklende minimeres. Mer om dette under kapittel 4.1.4.

Ørsnesalléen er en viktig skolevei, det er lagt opp til sykling på torvflaten over torvet. I vestre del av Ørsnesalléen er det foreslått at fortauet utvides til en gang-sykkelvei, som gir en god kobling til etablert gang- og sykkelvei i Grindstuveien.

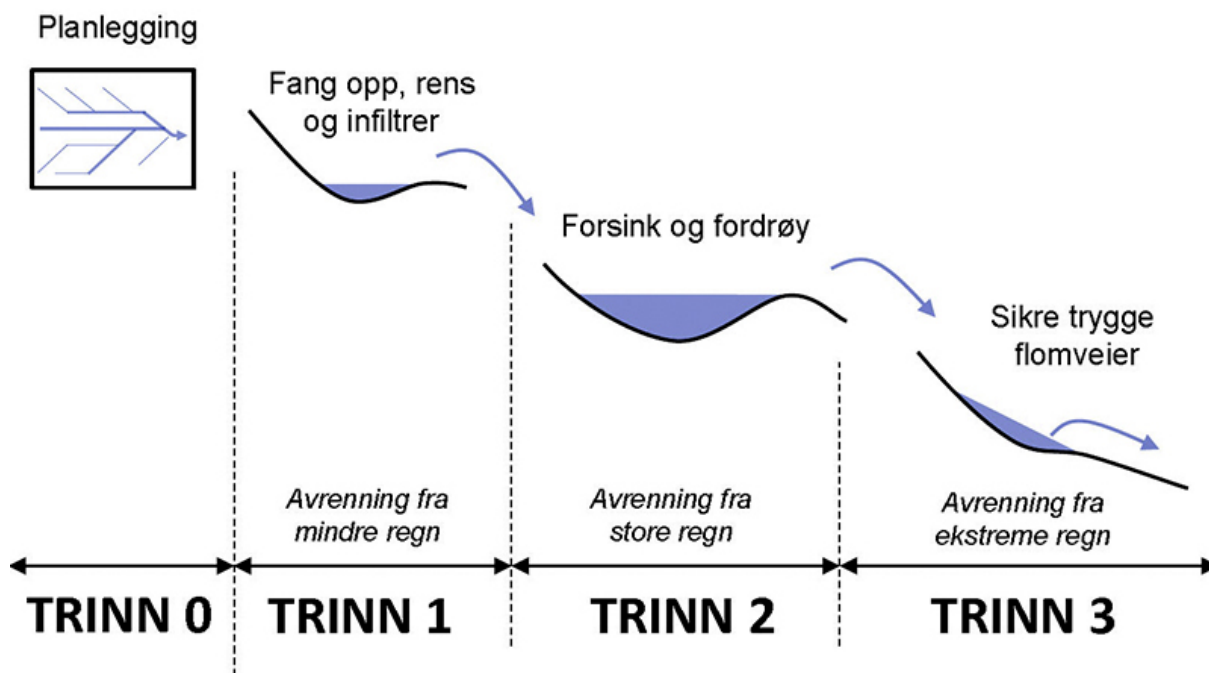
Holmenveien gjøres om til gang-sykkelvei mellom Ørsnesalléen og Tegllverksveien. I øvrige gater forutsettes det sykling i blandet trafikk.



Diagrammatisk fremstilling av fremtidig situasjon for syklende. Der det ikke er vist noe, forutsettes sykling i blandet trafikk.

Møbleringssone/blågrønn sone

Gatene skal i tillegg til trafikale funksjoner også romme areal for snøopplag, fordrøyning, infiltrasjon og rensing av overvann, trær og bidra til et bymiljø med gode opplevelseskvaliteter. For å unngå at forurenset vann føres til avløpsnett og videre til fjorden, bør overvannet fra gatene (samt vannet fra større regnhendelser, som ikke fordrøyes internt på byggeområdene) føres via grønne arealer før det ledes til avløpsnettet eller trygge flomveier. Se for øvrig kapittel. 1.3.7. Det skal også være plass til belysning, skilt, avfallsbeholdere og sykkelparkering.



Figur 2 Trinn 1, 2 og 3 i tretrinnsstrategien skal ivaretas på offentlig grunn i gatene. I trinn 1 er rensing i blågrønne rabatter spesielt viktig siden vannet ledes direkte til Oslofjorden. Trinn 2 er allerede godt ivaretatt av nytt separerte avløpsnett i de fleste gatene på Teie, med unntak av Ørsnesalléen.

Funksjonene nevnt over trenger plass utover det rene ferdselsarealet. I Smidsrødveien er det lagt opp til rabatt på en av sidene på veien eller på begge sider, avhengig av tilgjengelig areal. Der bygninger på vestsiden av veien rives og erstattes med nye settes byggegrensene 2,5 m tilbake (tilsvarende 12,5 m fra dagens midtlinje), slik at det gis plass til tilerrekke her. I Smidsrødveien skal rabatten gi plass til delvis reetablering av den historiske alléen.

Også i de sekundære gatene er det behov for en sone for å ivareta ovennevnte funksjoner. Dette kan enten avsettes som en ensidig rabatt og grøft på motstående side, eller de kan legges inn i veggsonen inn mot bebyggelsen. I sambruksgaten forutsettes disse funksjonene ivaretatt gjennom detaljutforming. Se nærmere redegjørelse under de enkelte gatene i kapittel 4.1.4.

Arealet som behøves for å håndtere overvann og snøopplag henger sammen med størrelsen på arealet med fast dekke. Funksjonene kan løses i grøft og/eller blågrønn rabatt på én eller begge sider av veien. Der det kun er grøft på én side av veien utvides grøften til 2,0 meter, mot normalt 1,5 meter. Arealbehovet til andre funksjoner som sykkelparkering, benker, avfallsbeholdere, skilt ol. vil variere ut fra gatens karakter. Det er anbefalt 2,5 m bred møbleringssone i primærgatene, Smidsrødveien og Ørsnesalléen, for

å gi plass til bymessig møblering inkludert sykkelparkering. I sekundærgater anbefales det 1,8 m bred møbleringszone, som kan være tilstrekkelig for trær, forutsatt at det etableres rotvennlig forsterkningslag. Arealene vi har anbefalt her er mindre enn det som ligger i gatenormalen for Oslo, hvor kravet i primærløsningen er at snøopplagsarealet er 50% av arealet som skal brøytes, noe som i en 5,5 meters gate med 2,5 meters fortau vil gi et krav om snøopplagsareal på 4 meter.

Fortau

I Smidsrødveien er det lagt opp til 2,5 meters bredt fortau og 0,5 meters veggsone der det er eksisterende bygninger. I øvrige gater er det som hovedregel lagt opp til fortau på 2,5 meters bredde. Denne bredden er tilstrekkelig til at gående, også med barnevogn eller lignende, kan passere hverandre komfortabelt. I sambruksgaten må areal for fotgjengere, syklist og hensyn til universell utforming løses i detaljprosjekteringen.

I tillegg til det som er vist i illustrasjonen under, vil det være behov for gangpassasjer og smett mellom eller over eiendommer. Disse må det tas stilling til i videre reguleringsplaner.



Diagrammatisk fremstilling av fremtidig situasjon for gående. I tillegg kommer mindre gangpassasjer og smett over/mellom eiendommer.

Veggsoner

Veggsonen er arealet nærmest veggen, mellom fortau/ferdselssone og fasade, og kommer i tillegg til regulert veiareal. Veggsonen skal romme trapper/ramper til bebyggelsen, plass foran dører, uteservering, varestativer, sykkelparkering, snøopplag, med videre. Veggsonen skal inkludere alt inntil bebyggelsen som ikke må komme i konflikt med fri ferdsel på fortauet. Veggsonens utstrekning, utforming og bruk er avhengig både av hva slags bebyggelse den ligger inntil, men også hva som er tilgjengelig areal mellom eksisterende bebyggelse. I Smidsrødveien er tilgjengelig veggsoner 0,5 m bred mellom eksisterende bygg. I øvrige gater må bredden på veggsonen avstemmes mot funksjonen i tilstøtende bygg, og ikke minst høyde på ny bebyggelse, slik at tilstrekkelig romlighet ivaretas.

Spesifikke krav til utforming av veggsoner og førsteetasjes fasade (til sammen utgjør dette «kantsonen») må vurderes konkret i det enkelte prosjekt, og eventuelt fastsettes i reguleringsbestemmelser og følges opp i byggesak. Under følger likevel noen generelle prinsipper for hvordan kantsonen bør utformes i Teie sentrum, avhengig av hvilke formål bebyggelsen skal inneholde.

Generelt

Lengre strekk med lukket fasade, dvs fasader uten innganger eller vinduer, bør unngås, fordi de bidrar til å gjøre det mindre attraktivt og oppleves mindre trygt å bevege seg i gatene. Der fasaden er lukket, bør veggsonen likevel gis en utforming og innhold som bidrar til opplevelsesverdi, f.eks. ved utsmykning, beplantning, møblering, med videre.

Bolig

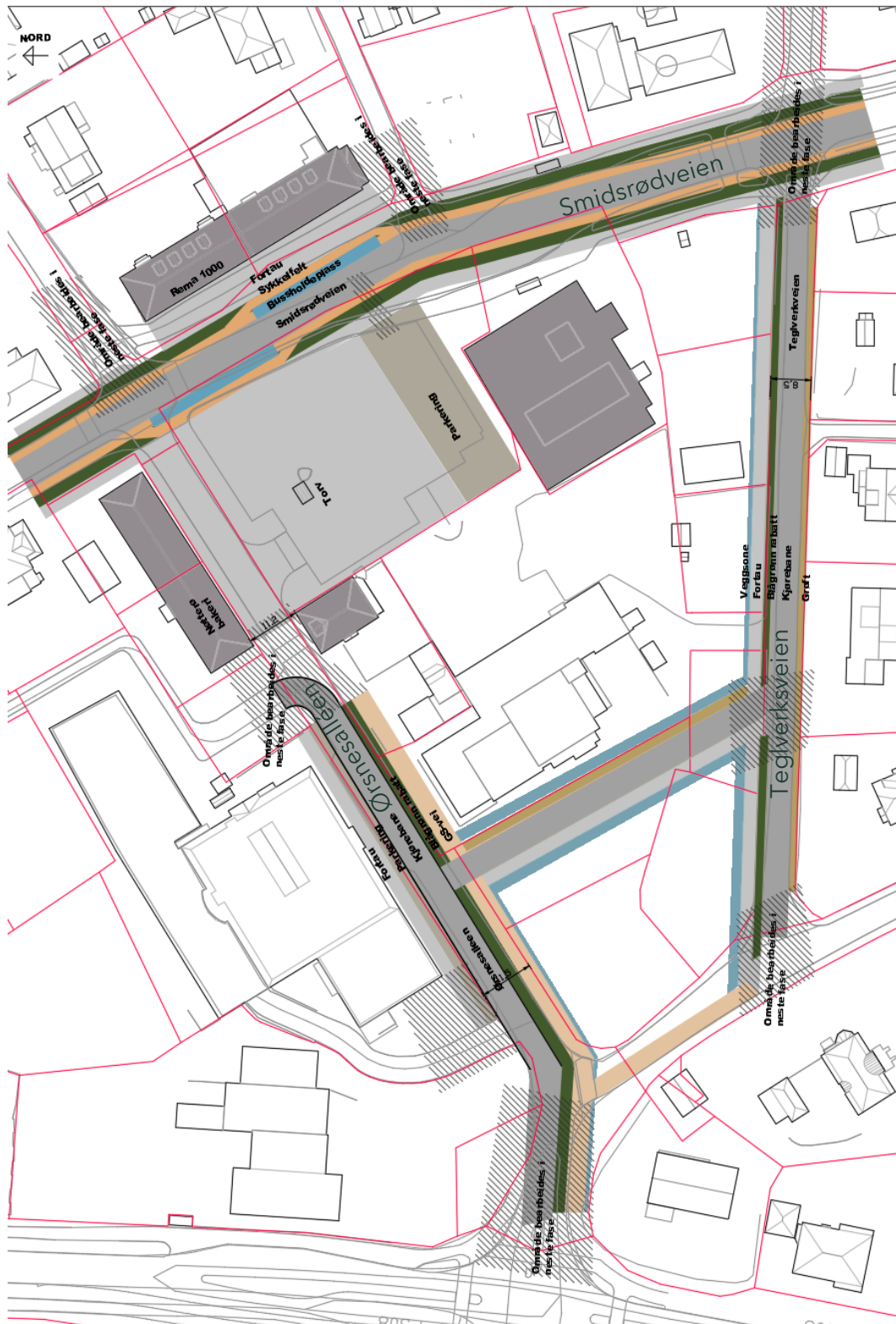
Der det er boliger i første etasje bør fasaden utformes som en mindre åpen fasade (altså en fasade med vinduer, men uten krav om mange innganger eller rene glassfasader). Veggsonen kan tilhøre den enkelte bolig (f.eks. markterrasse) eller være del av boligens fellesareal (f.eks. sykkelparkering eller forhager). Sonen skal utformes som en overgang mellom det private og offentlige og tilby beboerne tilstrekkelig skjerming, samtidig som den bidrar til opplevelsesverdi til de som ferdes langs gata.

Forretning/bevertning

Der det er forretning eller bevertning i førsteetasje bør fasaden utformes som en åpen fasade, dvs. med store glasspartier og flere innganger per fasade. Veggsonen utformes som en utvidelse av fortauet, hvor det kan etableres uteservering, settes ut varer til salg, med videre. Eventuelle trapper til bebyggelsen inngår i veggsonen.

4.1.4. Utforming av kommunale, evt private, gater - anbefalt løsning

Dette delkapittelet beskriver endringer i de gateløp som omfattes av «Premisser og føringer for Teie sentrum». I tillegg vil det kunne komme endringer i andre gater på Teie, f.eks. østre del av Ørsnesalléen eller Engveien, men disse vurderes i pågående reguleringsaker.



Anbefalt løsning for Teie, vist i en skjematisk plan, med Ørnesalléen stengt over torvet. Nord til venstre på kartet.

Generelt om kryss

Rammene for arbeidet har ikke tillatt at vi har gått i detalj for løsning av kryssene innenfor sentrumsområdet, og dette må det ses nærmere på ved videre prosjektering.

Prosjekteringen av kryss kan avdekke forhold som vil kreve endringer i gatesnittene.

Ørsnesalléen vest for Smidsrødveien

Kategori: Samlegate | Tiltak: Etablering av møbleringssone og sykkelanlegg, generell opprustning | Bredde: 17,5 m + veggssone | Standard: Høy

Ørsnesalléen er en viktig skolevei, og i vest gir gata atkomst til bensinstasjonen, varelevering og parkering til Bellevuesenteret. Også i fremtiden er det ønskelig at varelevering til næring på trekanttomta legges fra vest i Ørsnesalléen, da dette gir mindre tungtransport inn i sentrum. Bruken av Ørsnesalléen tilsier at det er behov for god tilrettelegging for myke trafikanter, samt tilgang for bil og større kjøretøy i vestre del av Ørsnesalléen. Det forutsettes at de tre avkjørslene til bensinstasjon, parkeringshus og parkeringsplass samles til én avkjørsel.

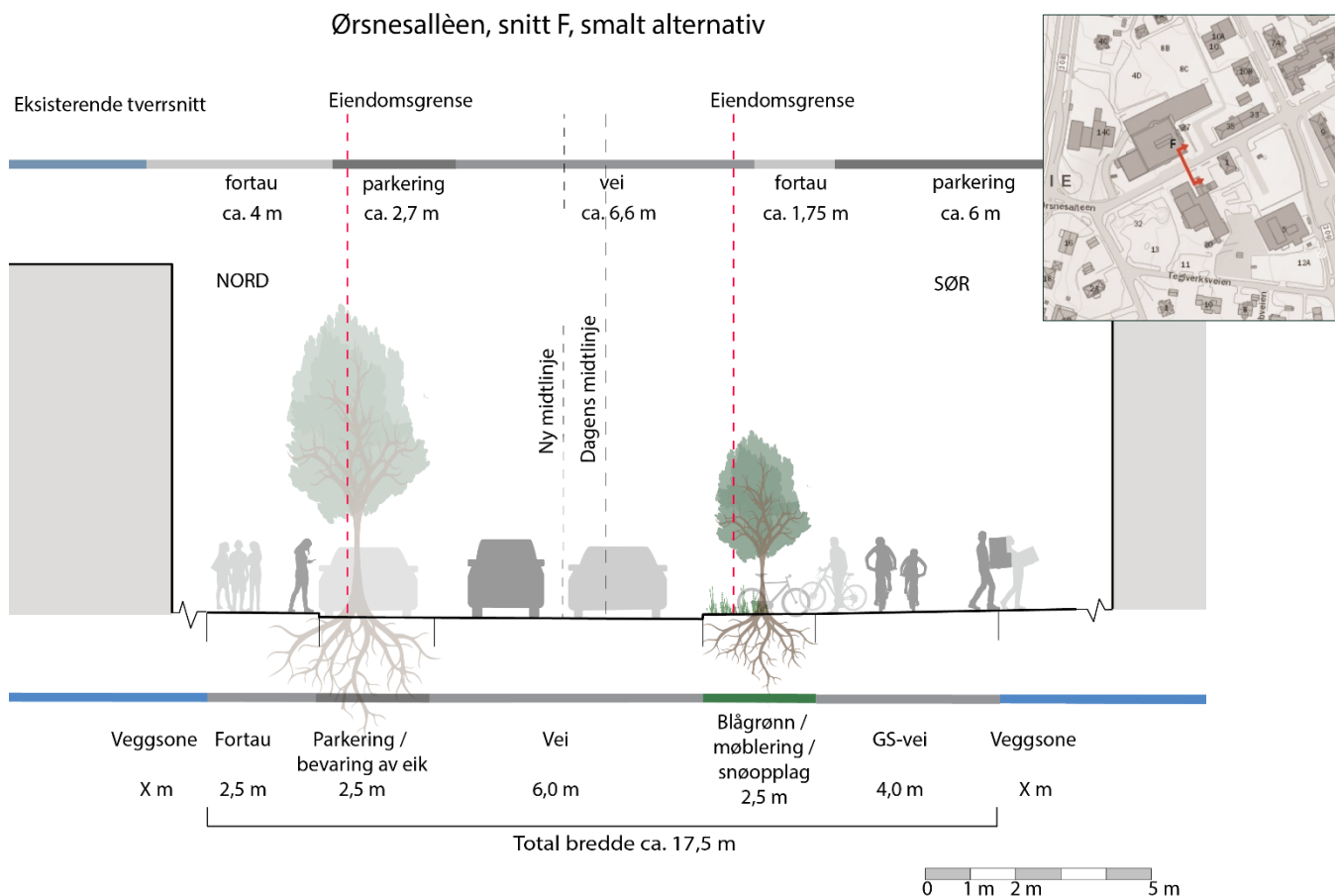
Utfordringer med dagens situasjon:

- Det er ikke tilrettelagt for syklister, selv om dette er skolevei og trafikken er relativt høy
- Overvannet ledes sammen med avløpsvannet til renseanlegg, og belaster derfor renseanlegg unødig
- Det er en uoversiktlig trafikal situasjon med mange avkjørsler på et kort strekk

I fremtidig situasjon anbefaler vi at Ørsnesalléen stenges for biltrafikk mellom Smidsrødveien og kryss med ny gate over trekanttomta. Syklende ferdes over torvflaten, på de gåendes premisser.

Mellom kryss med gaten inn på trekanttomta og Kirkeveien opparbeides Ørsnesalléen med gang- og sykkelvei på sørsiden av veien, slik at konflikt med trafikk til og fra Bellevuesenteret unngås. Langs nordsiden av veien kan det vurderes å etablere langsgående gateparkering som erstatning for dagens skråstilte parkeringsplasser. Eksisterende eiketre forutsettes bevart. Etablering av gang- og sykkelvei og blågrønn sone innebærer at veien utvides mot sør. Parkeringsplasser på sørsiden av gata, foran kirken og Torvet 1, vil være i konflikt med gang- og sykkelveien og bidra til en uoversiktlig trafikal situasjon, og de fleste av disse foreslås derfor fjernet, men fortsatt atkomst til Torvet 1 må ivaretas. Det må i videre arbeid ses på hvordan kryss med ny gate over trekanttomta løses, trafiksikker løsning for kryss mellom sykkelvei og Kirkeveggveien og avslutningen av sykkelanlegg mot torvet. Videre må det ses på om kjørebanelen må utvides til 6,5 m vest for

Bellevesenteret, da det her vil bli mange svingebevegelser med store kjøretøy og det bør vurderes å forutsette kjøremåte A.



Snitt F, Ørsnesalléen med tosidig fortau, 6,0 m kjørebane (6,5 m i vest), samt blågrønn sone- og gang- og sykkelvei på sørsiden av veien.

Teglverksveien

Kategori: Atkomstgate | Tiltak: Etablering av fortau og grønn møbleringssone | Bredde: 11,3 m + veggzone | Standard: Normal

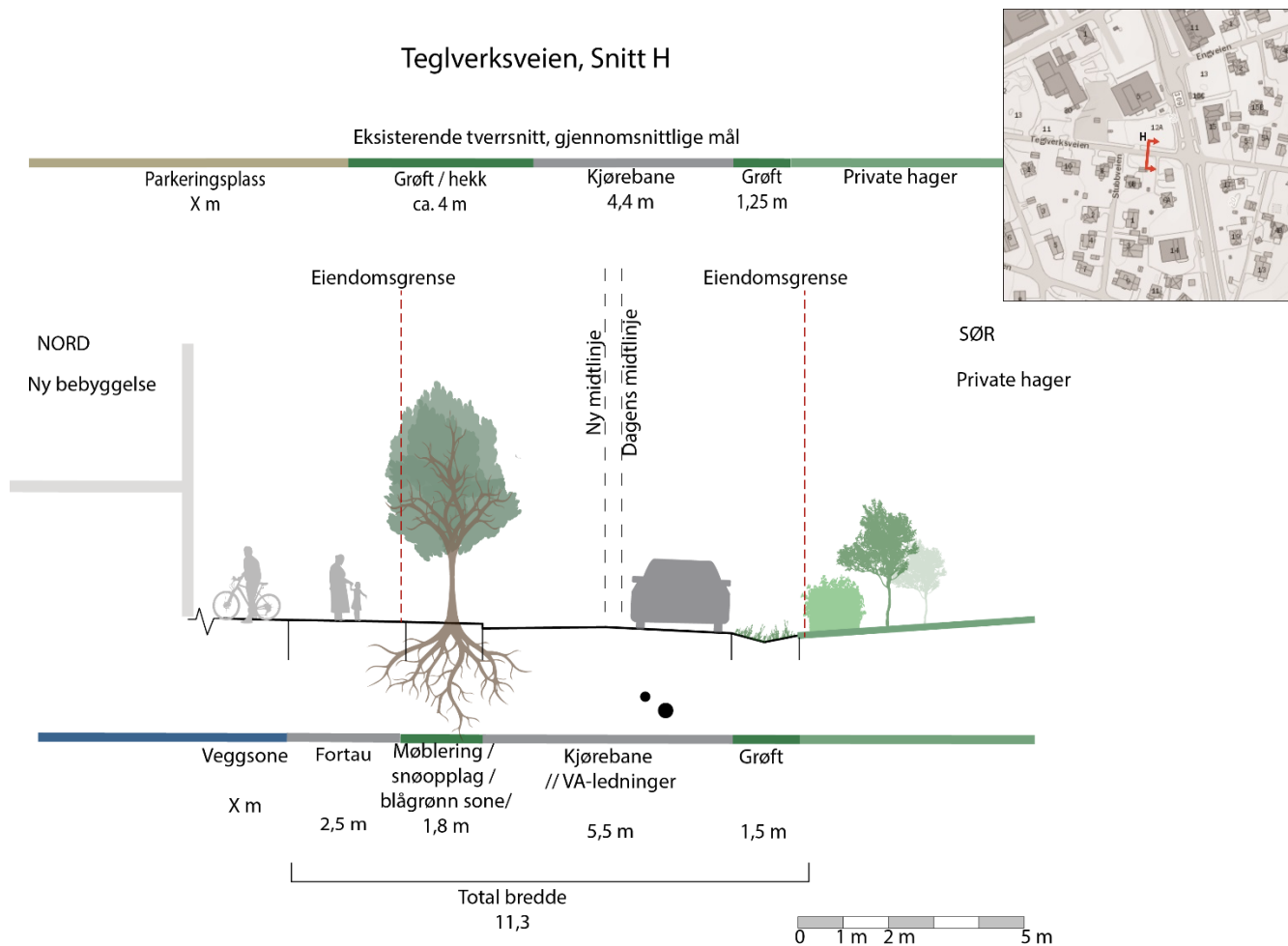
Teglverksveien skal først og fremst være en adkomstgate for eksisterende og nye boliger, men er åpen for gjennomkjøring mellom Ørsnesalléen og Smidsrødveien. Gaten benyttes av noen barn som skolevei, og er en viktig atkomstgate til Rosahaugparken og østre deler av Teie. Dessuten er den atkomstvei til Teie kirkes barnehage.

Utfordringer med dagens situasjon:

- Gaten er utformet som en adkomstgate i et villaområde, dimensjonert for svært lite trafikk, uten fortau.

De planlagte boligprosjektene vil vesentlig endre gatas karakter, og medføre økt trafikk i Teglverksveien i forhold til dagens situasjon. Det vil neppe tillates atkomst til p-anlegg fra Smidsrødveien, da denne er fylkesvei. Trafikken til de nye boligene på Banktomta vil derfor trekkes noe inn i Teglverksveien. På bakgrunn av gatas endrete karakter mener vi derfor at er viktig at det tilrettelegges særskilt for gående, ved at det etableres fortau langs gatas nordside. Syklende henvises til sykling i blandet trafikk. I forslaget fra grunneier er gatas vestre del knekt noe sørover. Vi understreker at arbeidet med premisser og føringer for Teie sentrum ikke tar stilling til om gatas trasé skal endres, og at dette må avklares i videre planarbeid.

Vi anbefaler videre at det legges til rette for en blågrønn sone med trær mellom kjørebanelen og fortauet. Trærne vil bidra til å «megle» overgangen mellom nyere boligblokker på nordsiden og eksisterende villaer på sørsiden av veien. Trærne vil videre bidra til en visuell innsnevring av gatesnittet, slik at dette oppleves omtrent som i dag. Ulempen med denne løsningen er at fortauet skyves noe lenger nord, og tar areal fra utbyggingstomter og barnehagens uteoppholdsareal. Omtrent 72 m² av barnehagens uteareal vil i denne løsningen erstattes av fortau, og det må vurderes i videre arbeid med planer i området om dette kan kompenseres på annet sted. Ved alternativ løsning (se kapittel 4.1.5), som ikke inkluderer møbleringssone, må veggsonen inn mot nybygg være bredere. Dagens grøft mot sør er ca. 1,3 m bred. Dette økes til 1,5 m for å sikre nok areal til overvann og snøopplag. Møbleringssonen er foreslått på kun 1,8 m, noe vi mener er akseptabelt her fordi gata har en sekundær karakter. For å sikre gode vokseforhold i en såpass smal rabatt må trærnes røtter kunne utbre seg under kjørebanelen og fortauet i et rotvennlig forsterkningslag. Det bør sikres 15 m² rotsone til hvert tre.



Snitt H, Teglverksveien, med kjørebane 5,5 m, fortau og blågrønn sone på nordsiden, og grøft mot boligene i sør.

«Kirkeveggveien»

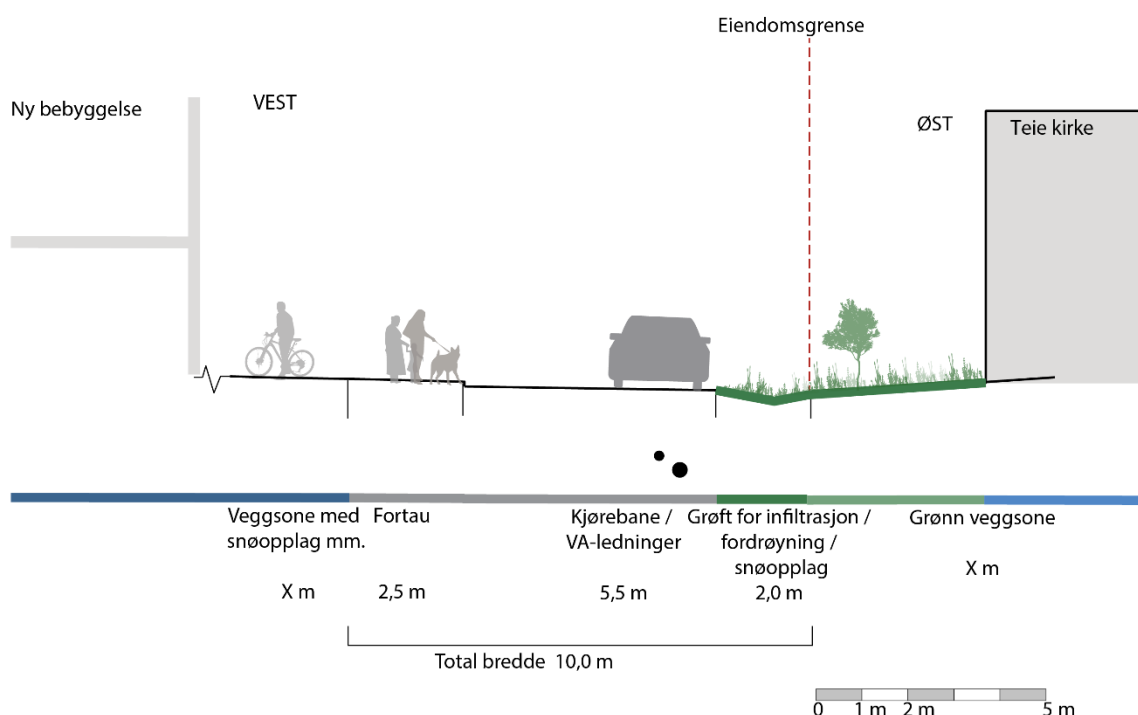
Kategori: Atkomstgate | Tiltak: Ny gate | Bredder: 10,0 m + veggsone | Standard: Normal

«Kirkeveggveien» blir en ny tverrforbindelse mellom Ørsnesalléen og Teglverksveien, som gjør det mulig å stenge Holmenveien mot Ørsnesalléen og på den måten bedre trafikkavviklingen/-sikkerheten mot Grindstukrysset og gi bedre rammer for utbyggingen på COOP-tomta. Den nye forbindelsen kom som et innspill fra utbyggerne i medvirkningsprosessen for gatebruksplanen og samsvarer med utbyggers planer for boligutvikling på området. «Kirkeveggveien» vil i sin helhet ligge på den aktuelle utvikler sine eiendommer. Atkomst til ny utbygging av Coop-tomta antas å skulle ligge til Kirkeveggveien, fordi en bilatkomst fra Ørsnesalléen, vil gi kort avstand mellom kryss og økt konflikt med gang- og sykkelveien som anbefales her. Det er stor forskjell på om sykkelveien krysses på ett eller to steder.

Veien etableres med kjørebane og fortau, og veggsonen gis en bredde tilstrekkelig til å håndtere snøopplag fra fortau og prosjektets behov. Grøft på østre side utvides til 2,0 m,

mot normalt 1,5 m, for å håndtere alt overvann fra vei/fortau, infiltrasjon, fordrøyning, rensing og sikker flomvei, fordi overvannet fra fortau ikke bør ledes mot bygning.

Kirkeveggveien, Snitt G, smalt alternativ



Snitt G, Kirkeveggveien, med kjørebane 5,5 m, fortau og grøft på østsiden. Håndtering av overvann er i sin helhet tenkt ivare tatt i grøften, og den er derfor utvidet til 2,0 meter. Grøftekanten følger eiendomsgrensen.

Nordre del av Holmenveien

Kategori: Gang- og sykkelvei | Tiltak: innsnevring | Bredde: 6 m | Standard: Normal

Nordre del av Holmenveien stenges for biltrafikk, og snevres inn til en bredde på 3 m pluss skulder og grøft på hver side, slik at det blir en gang- og sykkelvei som også gir atkomst til tilstøtende boligeiendommer.

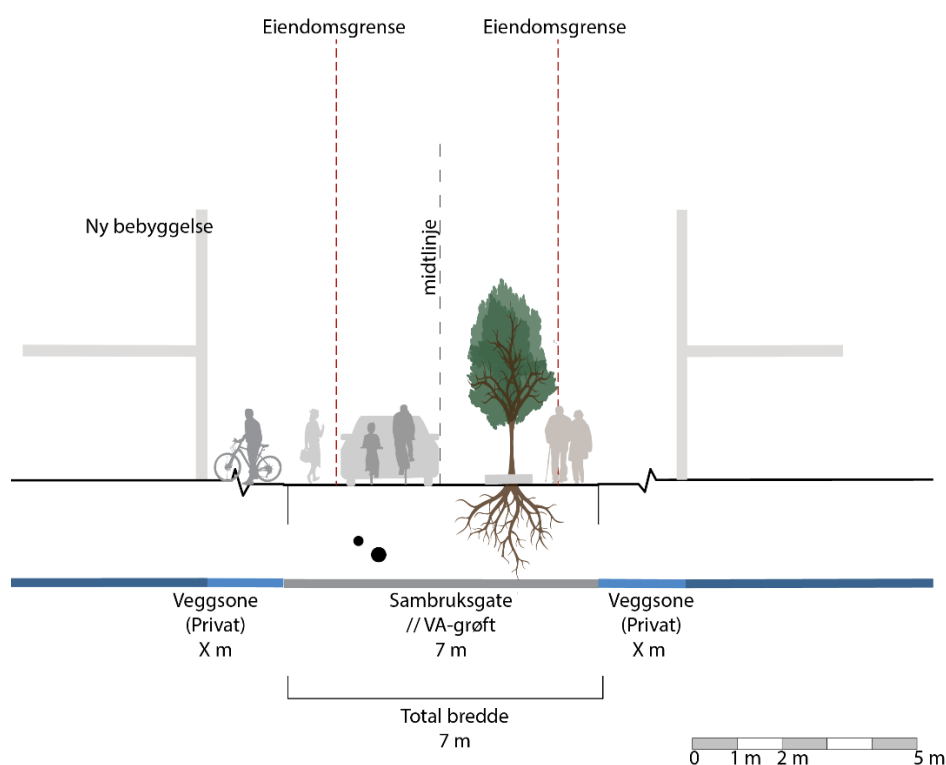
Ny gate over Trekanttomta

Kategori: Sambruksareal | Tiltak: Nytt anlegg | Bredde: 7 m + veggsone | Standard: Normal

Det er behov for en ny forbindelse over Trekanttomta, først og fremst for å gi atkomst til ny og eksisterende bebyggelse. Innkjøring til p-anlegg bør legges så nær Ørsnesalléen/Smidsrødveien som mulig for å unngå å dra biltrafikk langt inn i kvartalet.

Forbindelsen skal ikke ha en rolle i trafikkavviklingen på Teie generelt, kun kjøring til eiendommene tillates. Siden gaten først og fremst skal gi atkomst til boliger og næringsareal, og vil ha lav trafikkbelastning og ikke er skolevei, vurderes det at gaten kan være egnet som sambruksareal. I skilteforskriften er skilting til gatetun eneste mulighet for sambruksgater, det innebærer en del spesifikke krav til fysisk utforming. Dette må hensyntas i det videre arbeidet. Gaten skal utformes på en slik måte at det oppfordres til lave kjørehastigheter. Bredden på veien settes til 7 m, dette inkluderer ferdsels- og driftsareal, samt mulighet for etablering av punktvis vegetasjon. Det understrekes at total bredde på 7 m er et anslag, som kan måtte justeres ved nærmere undersøkelse av mengde og type trafikk over tomte. Utforming skal sikre universell tilgjengelighet for personer uten bil, det må derfor defineres traseer/soner hvor for eksempel svaksynte kan gå uten å risikere å gå ut rett foran et kjøretøy.

Sambruksgate, Snitt E



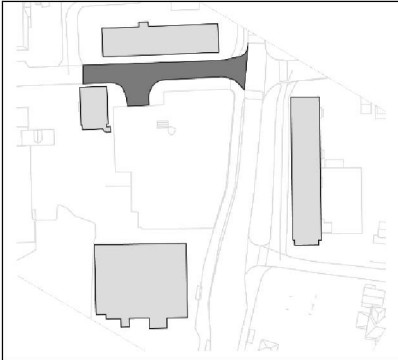
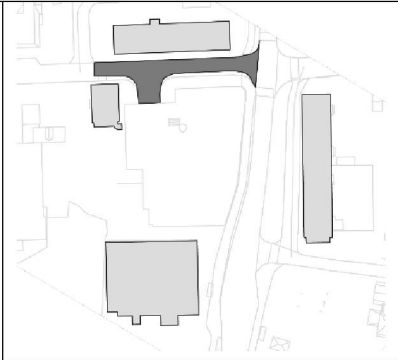

Snitt E, ny gate over Trekanttomta.

4.1.5. Løsninger for kommunale og evt private gater som har vært vurdert, men er forkastet

I arbeidet med «Premisser og føringer for Teie sentrum» har det blitt vurdert flere løsninger enn de som er anbefalt i foregående kapittel. De løsningene som har vært vurdert, men som av ulike årsaker er forkastet, er omtalt i det nedenstående.

Ørsnesalléen med toveis eller enveis trafikk over torvet

Ørsnesalléen over torvet er vurdert beholdt i dagens situasjon med toveis trafikk, med enveis trafikk og stengt. I alternativene hvor Ørsnesalléen holdes åpen i en eller begge retninger er kjøreadkomst til torvet beholdt i Ørsnesalléen, fordi Vestfold fylkeskommune har uttrykt skepsis til å flytte atkomsten til torvet til Smidsrødveien dersom Ørsnesalléen fortsatt holdes åpen for biler. I alternativet hvor Ørsnesalléen stenges er det tenkt adkomst til torvet fra Smidsrødveien.

		
<i>Areal prioritert for kjøretøy ved toveis kjøring forbi Nøtterø bakeri.</i>	<i>Areal prioritert for kjøretøy ved enveis kjøring over forbi Nøtterø bakeri.</i>	<i>Arealet foran Nøtterø bakeri får ikke biltrafikk foran dersom Ørsnesalléen stenges over torvet.</i>

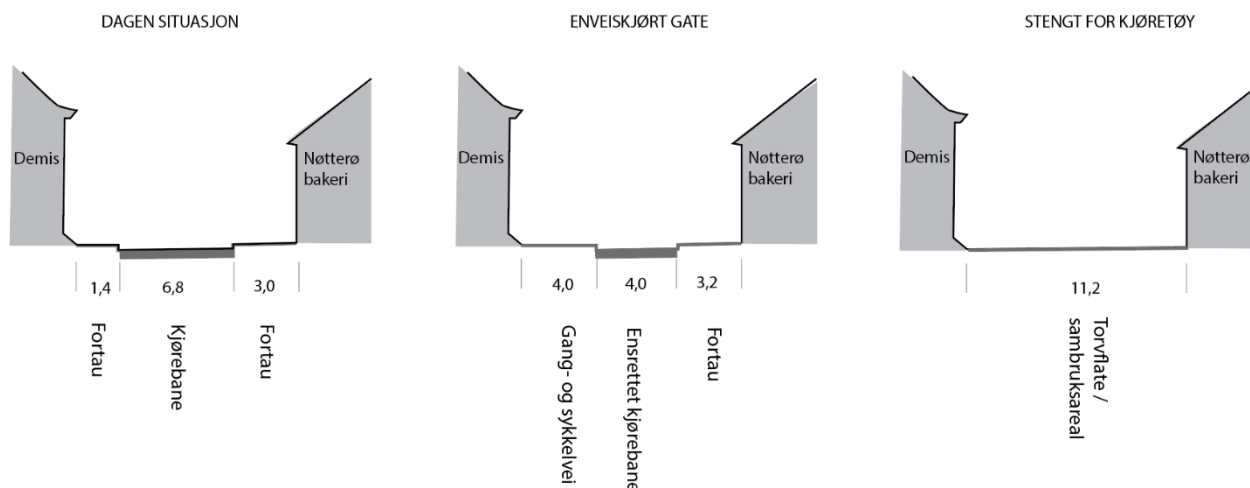
Å holde Ørsnesalléen åpen i én eller to retninger mellom Smidsrødveien og kryss med ny gate over trekanttomta er ikke anbefalt.

Begge løsninger innebærer at den flotteste delen av torvet, den sørvendte fasaden foran Nøtterø bakeri, fortsatt vil være dominert av kjøretøy. Det gjelder både dersom det er enveis og toveis trafikk over torvet.

Bakgrunnen for at vi faglig sett ikke kan anbefale denne løsningen, er følgende:

- Avstanden mellom Nøtterø bakeri og Torvet 1 (ca, 11,2 m) er ikke tilstrekkelig til både større fortau foran bakeriet og tilrettelegging for syklende. Syklende vil derfor måtte sykle i blandet trafikk, eventuelt må fortaubredden foran bakeriet bli omtrent som i dag.

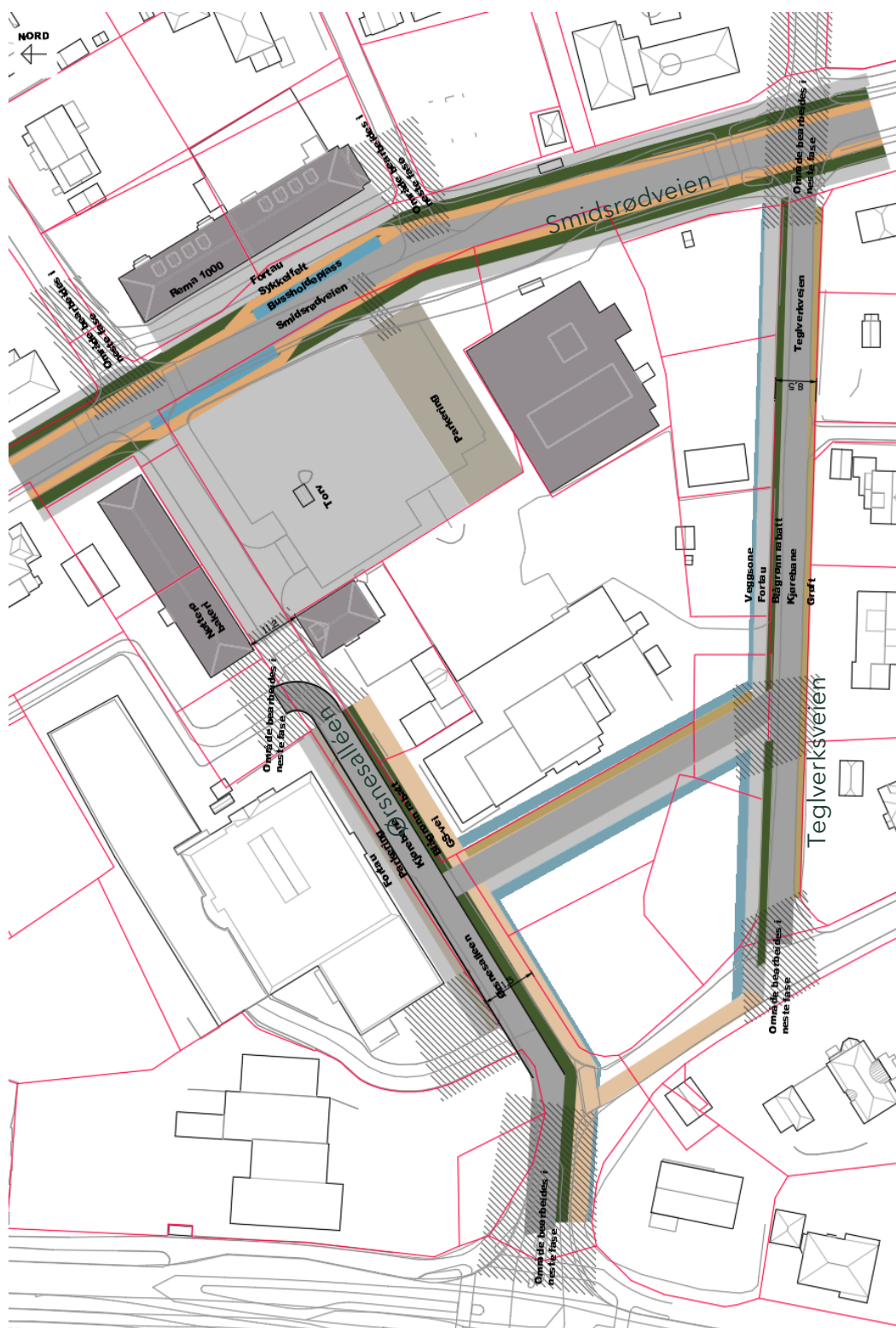
- Med denne delen av Ørsnesalléen fortsatt åpen for biltrafikk, har Vestfold fylkeskommune uttrykt skepsis til at bilatkomst til torvet kan løses fra Smidsrødveien. Bilatkomst til torvet vil måtte ligge omtrent som i dag, og fasadene som vender mot torvet vil bli avskåret fra torvflaten med biltrafikk. Selv om gata kan stenges ved større arrangementer, hindrer en slik løsning en mer aktiv hverdagsbruk av torvet enn i dag.
- Krysset Ørsnesalléen/Smidsrødveien vil måtte opprettholdes som et firearmet kryss, og det er uheldig fordi det gir et farlig krysningspunkt mellom syklistene og biler som svinger inn på/ut av Ørsnesalléen. Det er spesielt høy risiko dersom løsningen med toveis ensidig sykkelvei velges. Da må kryssing for syklistene trekkes vestover inn i torvarealet for å redusere risikoen, noe som vil påvirke torvets visuelle kvaliteter.



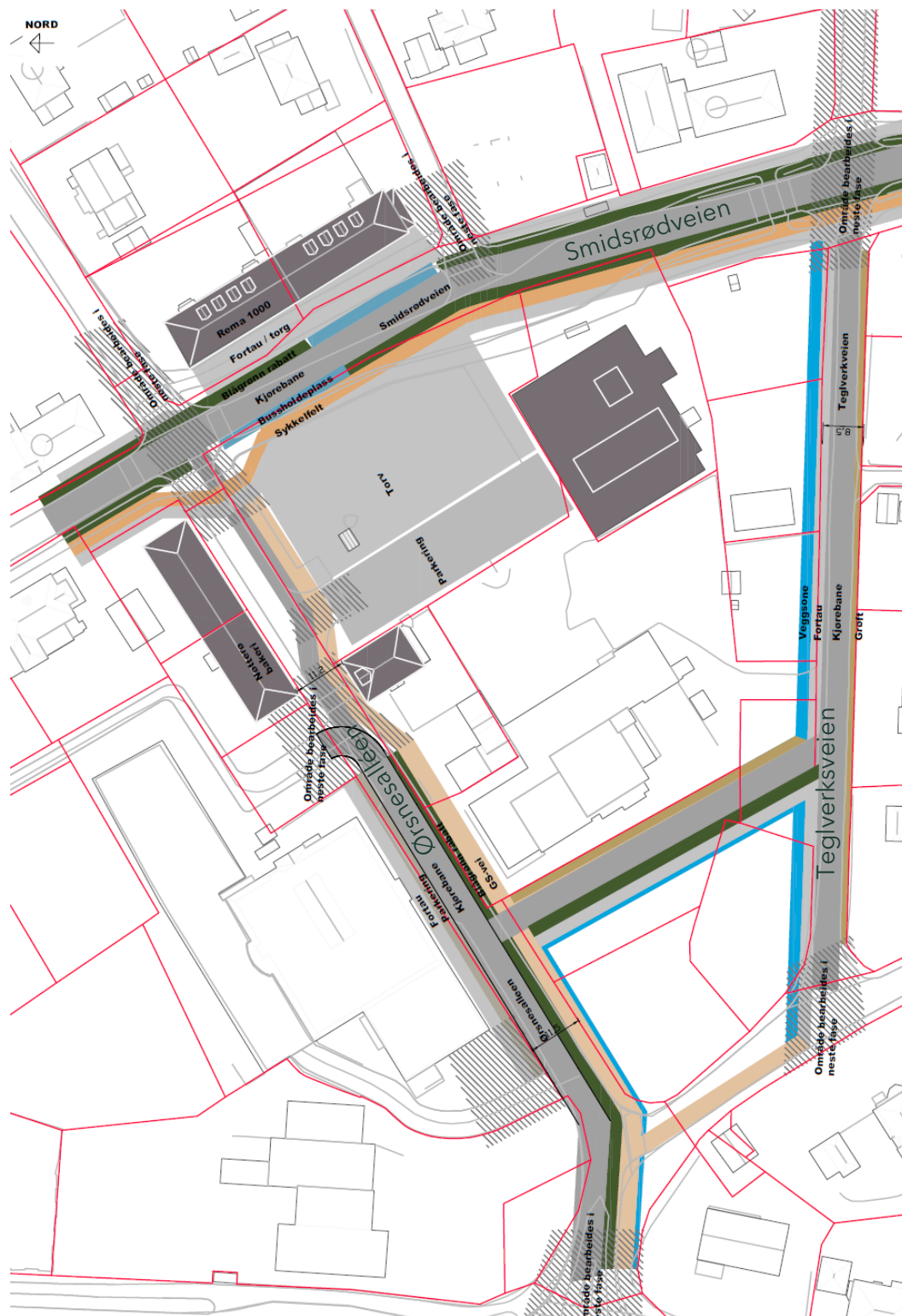
Illustrasjon av det smaleste snittet i Ørsnesalléen, mellom Nøtterø baker og Torvet 1 er på ca 11,2 m. Snittene viser bl.a. at plass til uteservering foran Nøtterø bakeri ikke vil bli nevneverdig større enn i dagens situasjon dersom Ørsnesalléen holdes åpen for kjøretøy i én retning.

Helhetlige følger av å stenge eller holde Ørsnesalléen åpen over torvet

Teie torv har gode muligheter for å bli et enda flottere torv og en vakker og frodig møteplass på Teie. De trafikale valgene vil ha stor påvirkning på hvordan torvet kan bli seende ut i framtiden. Dersom det tillates enveis eller toveis biltrafikk i Ørsnesalléen over torvet, må det også settes av plass for sykkel. Avkjøring til torvet må bli værende foran Nøtterø bakeri fordi Smidsrødveien er en fylkesvei hvor det er begrensinger på antall avkjørsler. Disse helhetlige sammenhengene mellom trafikale valg og mulighet for å skape et vakkert torv og byrom er skissert under i skjematisk plantegninger.



Skjematisk plan for Teie, med Ørnesalléen stengt over torvet. Planen viser at en løsning uten trafikk på torvet gir et mye bedre utgangspunkt for å få til en flott utforming av torvet i framtiden, der torvflaten tydeligere forholder seg til bygningenes omramming, særlig i vest og nord. Nord til venstre på kartet.



Skjematisk plan for Teie, med Ørnesallén enveiskjørt over torvet. Planen viser at arealbehovet som følger av kombinasjonen av tilrettelegging for bil, avkjørsler og sykkeltilrettelegging gjør at torvarealet, som det er definert av omkringliggende bygninger, blir fortsatt preget av trafikale funksjoner. Nord til venstre.

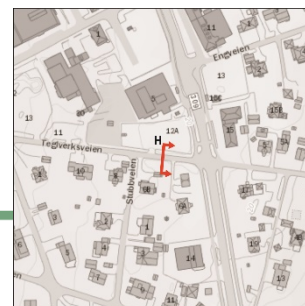
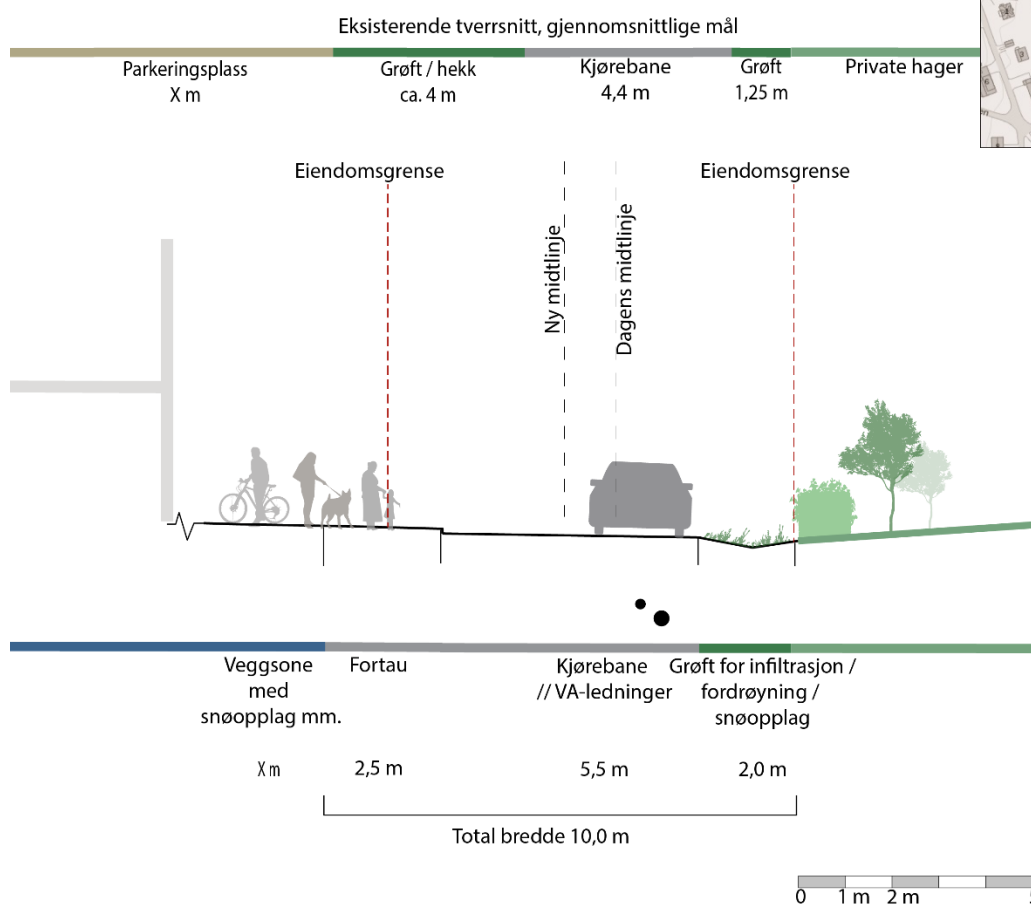
Sekundær løsning Teglverksveien

Kategori: Atkomstgate | Tiltak: Etablering av fortau og grønn møbleringssone | Bredder: 10,3 m + veggsoner | Standard: Normal,

I motsetning til i anbefalt løsning omtalt i 4.1.4, innebærer denne løsningen at det ikke etableres en blågrønn sone mellom kjørebanelen og fortau, men at areal til snøopplag, eventuell belysning og rensning av overvann legges til grøft og veggsonen mellom fortau og nybygg. Med en slik løsning vil veggsonen trolig måtte bli større enn der det etableres en blågrønn sone, fordi veggsonen både skal betjene veiareal og byggeområdets areal med tanke på snørydding og evt. sykkelparkering.

Den totale bredden fra husvegg til husvegg vil trolig bli noe mindre enn i anbefalt løsning og dermed overlate et større areal til bebyggelse. Det er imidlertid vanskelig å fastslå hvor bred veggsonen må bli nå, da dette også er avhengig av høyden på nybygg. En ulempe med denne løsningen er at den ikke gir rom for trær langs gata med mindre veggsonen gjøres svært bred, da trær må etableres med en viss avstand til vegglivet. Grøft på sørsiden av gaten er utvidet til 2,0 fordi det trolig er mest hensiktsmessig å bygge gaten med ensidig fall mot sør og sørge for både infiltrasjon, fordrøyning, rensing samt sikker flomvei i søndre grøft.

Teglverksveien, Snitt H, smalt alternativ

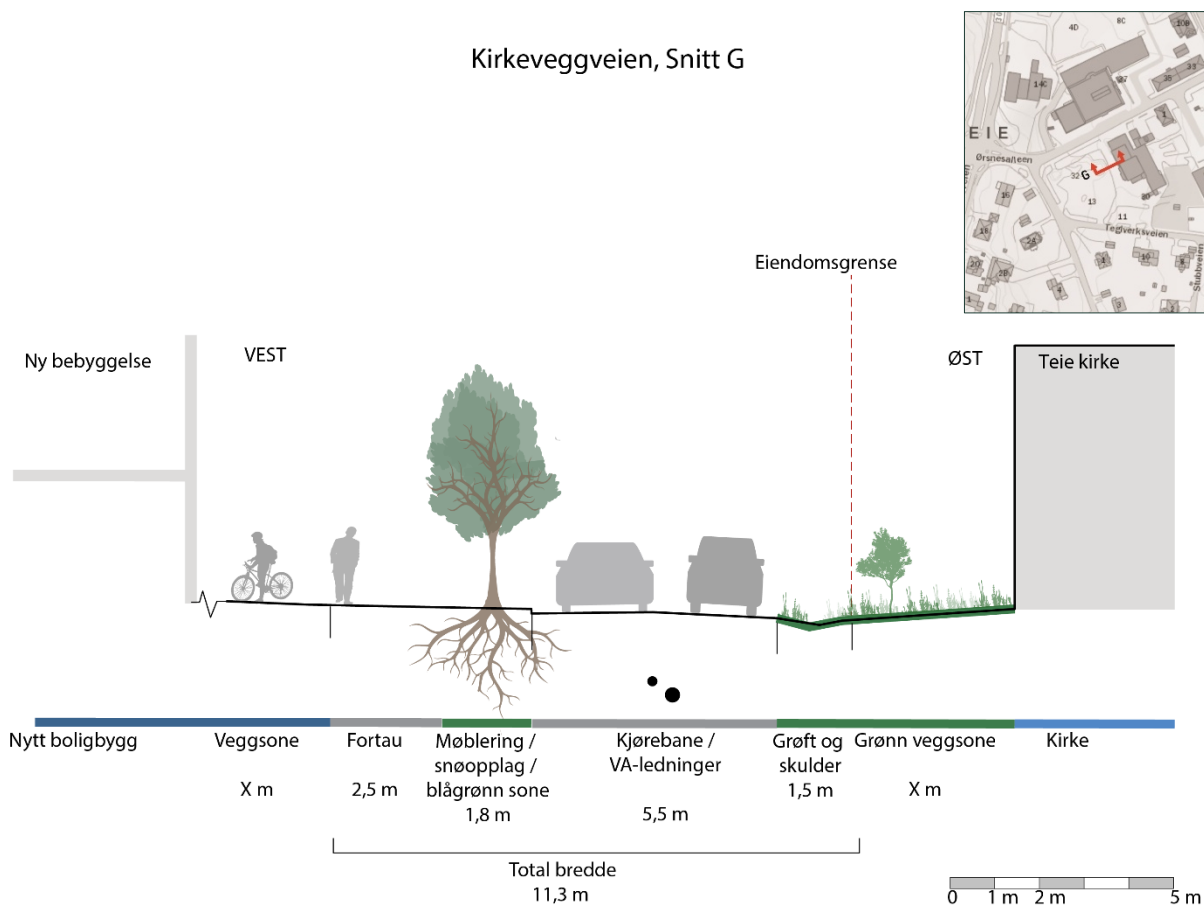


Teglverksveien, smalt alternativ, med kjørebane 5,5 m, fortau og grøft mot boligene i sør. Håndtering av overvann er i sin helhet tenkt ivarettatt i grøften, og den er derfor utvidet til 2,0 meter.

Sekundær/frafalt løsning «Kirkeveggveien»

Kategori: Atkomstgate | Tiltak: Ny gate | Bredder: 11,3 m + veggsoner | Standard: Normal

Kirkeveggveien foreslås primært at kjørebane og fortau legges inntil hverandre. Sekundært anbefaler vi at det legges til rette for en blågrønn sone med trær imellom. Trær ville kunne bidra til å gi gata karakter, og veggsonen vil trolig kunne reduseres noe. Løsningen med blågrønn sone men innebærer likevel større total veibredde, noe som går ut over utviklingspotensialet på eiendommen. Det opprettholdes en bred grønn veggsoner mot kirken, som vil kunne ivareta noe av behovet for skjerming mellom kirken og nye boliger. Vi mener derfor at blågrønn sone ikke er nødvendig her.



Snitt G, Kirkeveggveien, med kjørebane 5,5 m, fortau og blågrønn sone på vestsiden, og grøft mot kirken i øst. Grøftekanten følger eiendomsgrensen.

4.1.6. Smidsrødveien – ulike løsninger

Kategori: Kollektivgate med busstrafikk og sykkelanlegg | Tiltak: Etablering sykkelanlegg i to retninger, supplering av trær, generell opprustning | Bredde: ca 18,5-21,5 m | Standard: Høy

Smidsrødveien er fylkesvei, og det ligger ikke til Færder kommune alene å lande fremtidig utforming av denne. Gata har derfor fått et eget kapittel, med en annen oppbygning enn de foregående.

Utfordringer med dagens situasjon:

- Det er ikke tilrettelagt for syklister, noe som er spesielt uheldig siden det er høy frekvens av busser i veien og relativt stor trafikk.
- Smidsrødveien er en del av avlastet veinett når ny fastlandsforbindelse etableres, og skal få finansiering til opprustning i den sammenheng. Det er påkrevd at gående, syklende og kollektivtrafikk prioriteres.

Arbeidet med «Premisser og føringer for Teie sentrum» berører Smidsrødveien fra Teie veidele og til krysset med Teglverksveien. Veien endrer karakter fra å være en gate med

boliger, til en gate med næring, til å være en gate over torvet. Dagens vei har ikke tilrettelegging for sykkel, det skal nå etableres. Behovet for tilrettelegging for myke trafikanter og kollektiv henger sammen med det nasjonale målet om null vekst i personbiltrafikk i byområder, og bedre tilrettelegging for andre trafikantgrupper er et virkemiddel for å oppnå dette. Vi mener at de trafikale behovene kan løses innenfor tilgjengelig veibredde mellom eksisterende bebyggelse, i underkant av 19 m. På vestsiden av veien opprettholdes likevel byggegrense for nybygg på 12,5 m fra dagens midtlinje fra tidligere faser av arbeidet.

Tilrettelegging for syklist

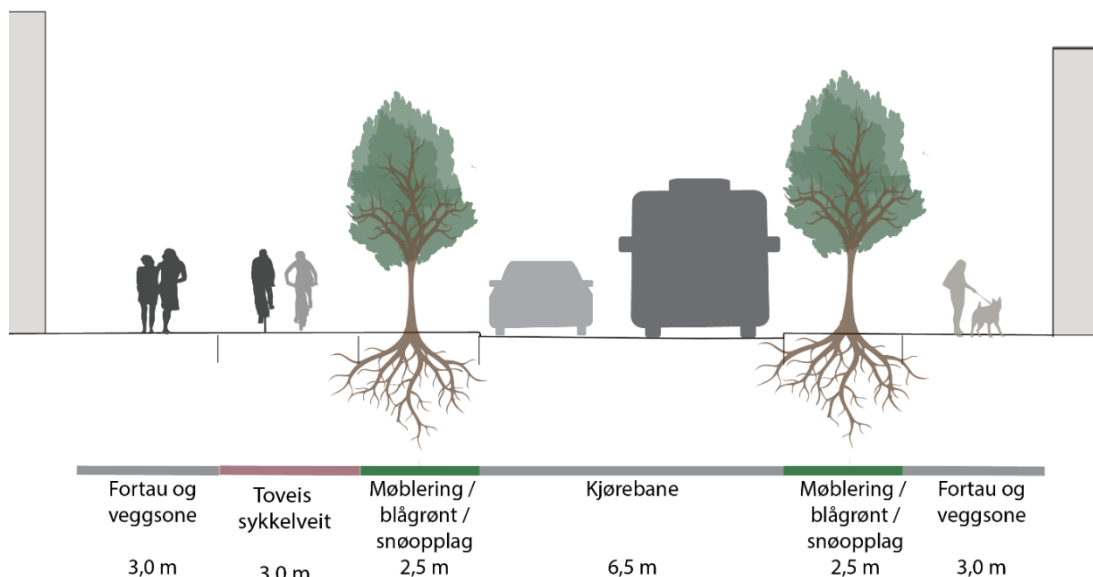
Gatebruksplan for Teie anbefales toveis ensidig sykkelvei på vestsiden av Smidsrødveien. Dette har skapt bekymring om konflikt mellom gående og syklist i høy hastighet, spesielt over torvet. I ROS-analysen har kryss mellom bilvei og sykkelvei vært løftet fram som problematiske med tanke på trafikksikkerhet. Det gjelder kryss med veien fra Trekanttomta, Teglverksveien, eventuelt avkjøring til torvet eller kryss med Ørsnesalléen. Sykkelfelt i begge retninger, ensrettet på høyre side av kjørebanelen er fremmet som alternativ løsning.

Det er fordeler og ulemper med begge løsningene - sykkelfelt vil f.eks. knytte syklistene tettere opp til biltrafikken og potensielt redusere konfliktnivået mellom gående og syklende, mens sykkelvei blant annet gir færre systemskifter gjennom Teie. Hvilken løsning som velges til slutt er ikke avgjort, det må gjøres et større arbeid for å vurdere både trafikale, kulturminnefaglige og økonomiske konsekvenser av de ulike løsningene.

Allé av trær

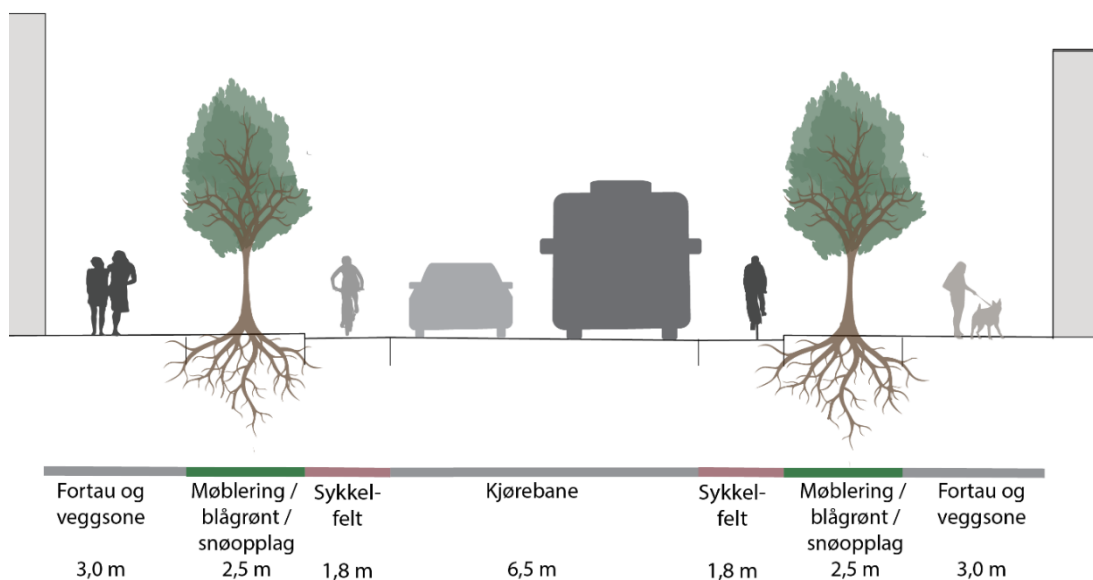
Gjenoppretting av trerekken på begge sider er et mål sett fra et kulturminnefaglig og estetisk perspektiv. På grunn av breddeutvidelsen på kjørefelt og sykkelfelt vil det kun bli plass til én trekke mellom dagens fasader (ca. 19 m), et fullstendig snitt med trekke på begge sider krever en bredde på 21,1 m. Dette blir det plass til der det ikke er bygninger og der eksisterende bygg rives og erstattes av nybygg med fasade 12,5 m fra dagens midtlinje. Dagens trær bør bevares om mulig, det tilstrebes derfor et snitt på østsiden der grønnsiden beholdes i dagens plassering. Det vil si at fortauet stort sett blir 3 m bredt og at sykkelfeltet er på yttersiden av grønnsiden. Trekkene kan også etableres mellom sykkelfeltet og kjørebanelen dersom det ønskes en smalere allé som er mer lik den opprinnelige, dette vil i så fall kreve at ny trekke plantes.

Smidsrødveien, alternativ med toveis sykkelvei



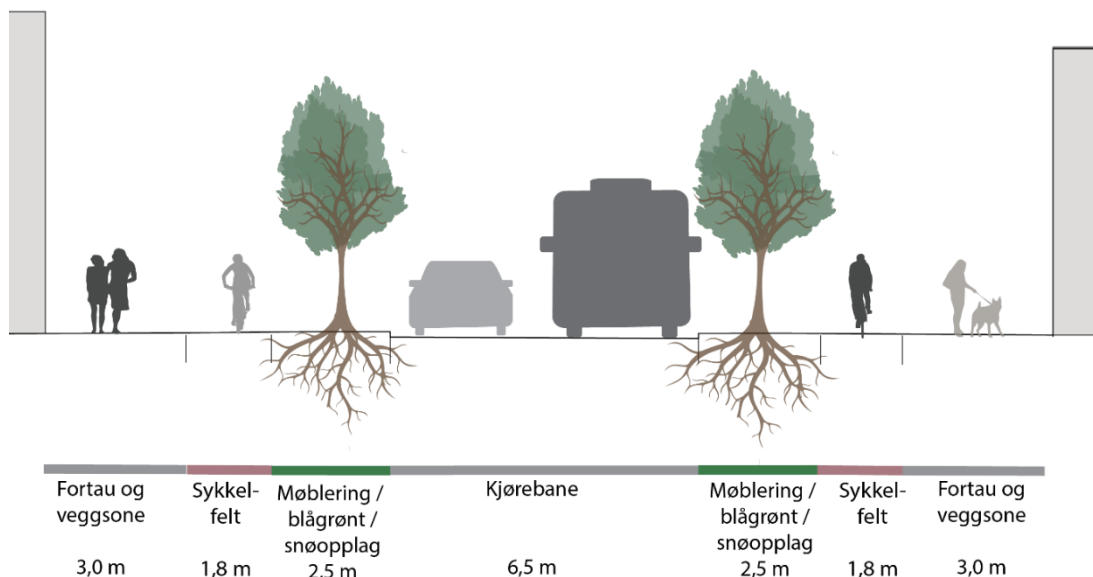
Prinsippsnitt Smidsrødveien, sett mot nord, med toveis sykkelvei langs fortau på vestsiden av veien. Dobbel trekke kan etableres der det ikke er bygninger og der bygningene ligger tilbaketrasket, samt der eksisterende bygg rives og erstattes med ny tilbaketrasket bygning. Der tverrsnittet er på det smaleste (ca. 19 m) etableres kun trekke på én side.

Smidsrødveien, alternativ med tosidig sykkelfelt. Dobbel trekke mellom gående og syklende



Prinsippsnitt Smidsrødveien, sett mot nord, med sykkelfelt langs kjørebane, og trekke mellom fortau og sykkelfelt. Dobbel trekke kan etableres der det ikke er bygninger og der bygningene ligger tilbaketrasket, samt der eksisterende bygg rives og erstattes med ny tilbaketrasket bygning. Der tverrsnittet er på de smaleste (ca. 19 m) etableres kun trekke på én side.

Smidsrødveien, alternativ med tosidig sykkelfelt Dobbel trekke mellom syklende og kjørende



Principssnitt Smidsrødveien, sett mot nord, med sykkel felt langs kjørebane, og trekke mellom kjørebane og sykkel felt.. Dobbel trekke kan etableres der det ikke er bygninger og der bygningene ligger tilbaketrukket, samt der eksisterende bygg rives og erstattes med ny tilbaketrukket bygning. Der tverrsnittet er på de smaleste (ca. 19 m) etableres kun trekke på én side.

4.2. Parkeringsløsninger og -normer

4.2.1. Kartlegging av behov

Parkeringsbehov for nye utbyggingsprosjekter

Det er flere utviklingsprosjekter under planlegging på Teie, som har foreløpig følgende beregnede behov for parkeringsplasser for bil, forutsatt at forslag til revisjon av kommuneplan blir vedtatt:

Prosjekt	Anslått behov boliger	Anslått behov kontorer	Anslått behov forretning og tjenesteyting	Samlet fremtidig minimumsbehov iht ny norm	Eksisterende parkering på utviklingstomtene
Torvet 5	26	8	4	38 plasser (evt 28 ved 0,8 pl/boenhet)	40
Coop-tomta	94	-	-	72 plasser (evt 59 plasser ved 0,8 pl/boenhet)	55
Trekanttomta, 120 boenheter	156	15	70	241 plasser (evt 181 plasser ved 0,8 pl/boenhet)	109 + grusplass

Rema 1000	52	-	25	77 plasser (evt 60 plasser ved 0,8 pl/boenhet)	89
Sum	328	23	99	450 (evt 328 plasser ved 0,8 pl/boenhet)	293 + grusplass

Utgangspunktet er at utbyggingsprosjekter skal dekke eget parkeringsbehov på egen grunn, i henhold til kommuneplanen. Det er imidlertid åpning for å se på samlet parkeringsbehov for flere næringsvirksomheter under ett, med sikte på å oppnå sambruksfordeler. Som vi ser av tabellen over, vil antall parkeringsplasser på utviklingseiendommene sett under ett øke i forhold til dagens situasjon, men parkeringsdekningen i forhold til antall beboere/brukere vil reduseres.

Kirkens behov

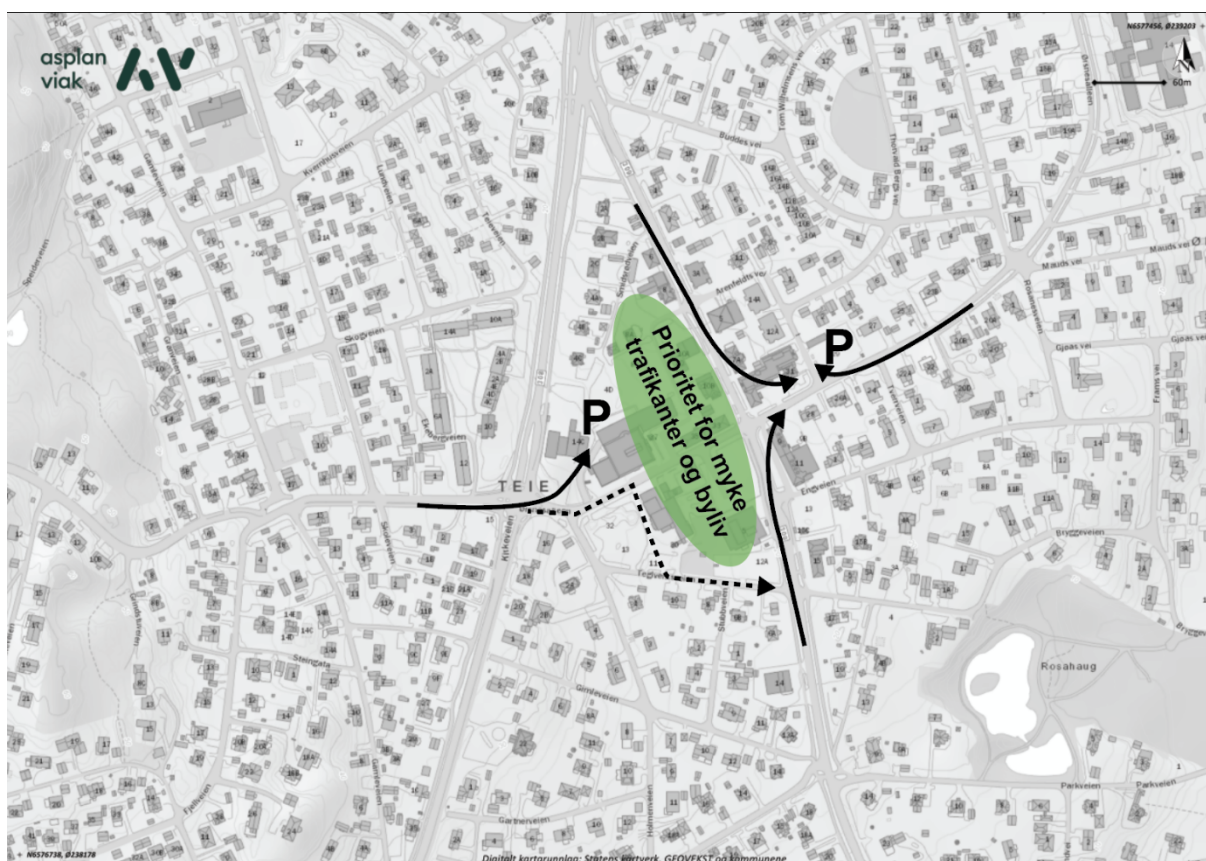
Kirken har plass til 520 personer, men er fullsatt kun noen få ganger i året. I dag er det plass til ca 17 plasser på egen grunn og arealer de låner av Teie eiendom, fordelt på arealer mot Ørsnesalléen, Teglverksveien og Torvet. Det er anslått at det vil være plass til ca 14 plasser i en fremtidig situasjon, hvis plassen mot Torvet omarbeides til parkering. Kirkens totale parkeringsbehov kan ikke dekkes på plasser spesielt tilegnet kirken, men må i stor grad forutsettes dekket ved å ta i bruk parkeringsplasser tilhørende andre funksjoner i området, noe som bør være praktisk gjennomførbart fordi kirkens aktivitet som regel pågår tider når butikker er stengt.

Øvrig behov

I dag er Torvet i bruk som parkering for besøkende til Teie sentrum. I henhold til gatebruksplanen er de fleste av disse parkeringsplassene planlagt fjernet. Det er ikke avklart hvilket behov det er for å erstatte disse – i utgangspunktet skal parkeringsbehovet i Teie sentrum dekkes av de krav kommuneplanen stiller til parkering til den enkelte bolig og virksomhet. Det er imidlertid et ønske fra flere om at det skal finnes «generelle» besøksplasser i Teie sentrum, som kommer i tillegg til de plassene tilknyttet den enkelte bolig eller virksomhet, selv om kommuneplanens parkeringsnorm er ment å inkludere behovet for besøksparkering. Normen bør eventuelt endres dersom man ønsker flere parkeringsplasser enn den angir, da det fremstår noe selvmotsigende å operere med en norm og likevel åpne for ekstra parkeringsplasser på siden av denne normen. For å oppnå 0-vekst i personbiltrafikk er det dessuten nødvendig å gjøre det mer attraktivt å velge andre transportmidler enn privatbilen, både ved å bedre tilbudet til kollektivreisende, syklende og gående, men også gjøre det litt vanskeligere å velge bilen. Hvor stor parkeringsdekning det skal være i Teie sentrum i fremtiden tas det ikke stilling til i dette notatet.

4.2.2. Prinsipper for plassering av bilparkering

Også i fremtiden skal det være mulig å komme til Teie sentrum med bil. For å ta på alvor målsetningen om at myke trafikanter skal prioriteres innad i sentrumsområdet, er det imidlertid ønskelig at folk setter fra seg bilen i randsonene av sentrum, og i størst mulig grad beveger seg til fots mellom målpunkt innad i sentrum, selv om det fortsatt vil være mulig å kjøre mellom ulike målpunkt for de som har behov for dette. Av denne grunn bør det finnes parkeringsmuligheter flere steder i sentrum, slik at man kan finne en parkeringsplass på den siden av sentrum man kommer fra. Det bør og vil etableres parkeringsanlegg i forbindelse med dagligvarehandelen, som er planlagt opprettholdt både øst og vest for Smidsrødveien, og i det videre bør det undersøkes om og eventuelt hvor det skal etableres generelle besøksparkeringsplasser på Teie.



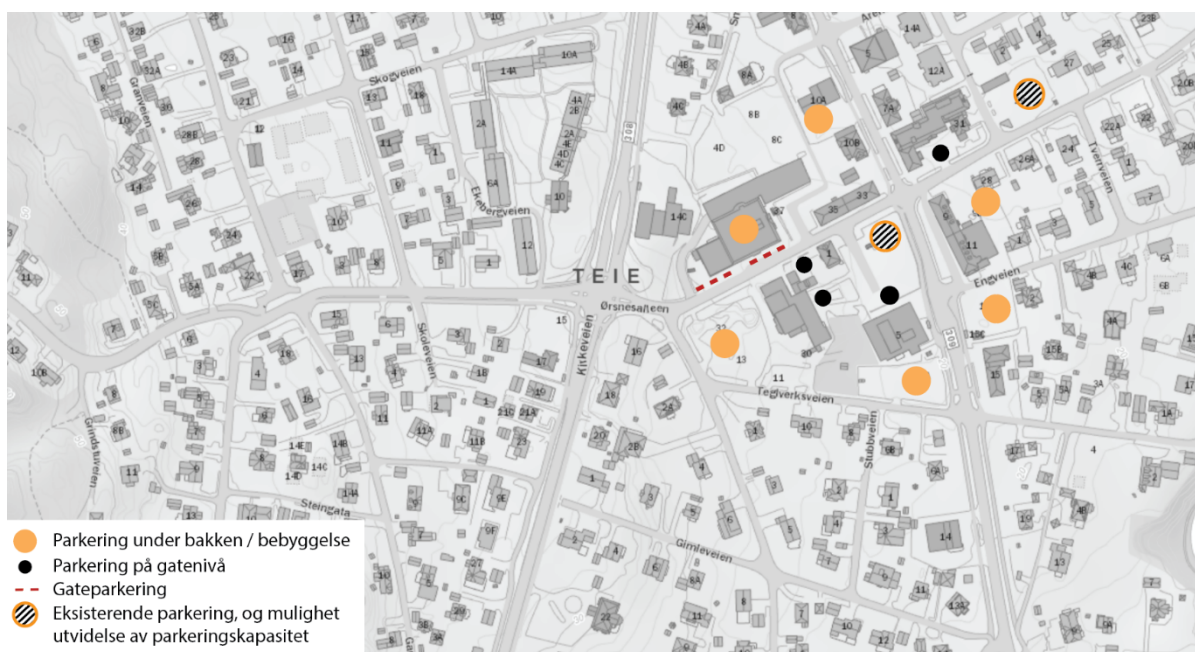
Ved behov for generelle parkeringsplasser bør valgt løsning tilrettelegge for at personer som kommer fra nord, sør og øst parkerer i øst for Smidsrødveien, mens personer som kommer fra vest parkerer på vestsiden av torvet. Ved behov for å kjøre mellom øst og vest, kan Teglverksveien benyttes.

I Teie sentrum har flere eiendommer i dag flere parkeringsplasser enn det gjeldende norm hadde åpnet for ved nybygg. Anbefalingene i dette dokumentet innebærer ikke i seg selv at eksisterende, lovlige, parkeringsplasser saneres for å bringe

parkeringsdekningen på Teie i tråd med gjeldende norm. Samtidig er det ikke gitt at alle eksisterende parkeringsplasser som bygges ned ved planlagt utbygging vil erstattes.

Vi anbefaler at nye parkeringsplasser som hovedregel plasseres under bygninger, fortrinnsvis under terreng, eller integrert i bebyggelsens volum over bakken.

Parkeringsanlegg skal ikke ha fasade eksponert mot gater og byrom, men bør eventuelt «pakkes inn» med næringsarealer eller boligfunksjoner mot fasade. Inn- og utkjøring til parkeringsanlegg skal være utenfor de sentrale byrommene, og bør legges slik at de skaper minst mulig konflikt med gående.



Forslag til prinsipp for parkering på Teie

4.2.3. Muligheter for å erstatte plasser som saneres

Vi erkjenner at det finnes et behov for «generelle» parkeringsplasser til bruk for besøkende til Teie sentrum som ikke er kunder til de virksomhetene som har egne p-plasser. Som nevnt over er det imidlertid uklart hvor stort dette behovet er. Disse generelle plassene er plassert på torvet i dag. De fleste plassene på torvet, samt enkelte plasser på sørsiden av Ørsnesalleen, vil måtte vike for oppgraderte uteområder og utbedrete veier. Det finnes to hovedprinsipper for å erstatte disse plassene som saneres - enten å etablere plasser i egne parkeringsanlegg, eller ved at utbyggingsprosjektene planlegger for en høyere dekning enn eget behov tilsier. I tillegg kan det vurderes om deler av søndre deler av torvet skal opprettholdes som parkeringsareal, og det foreslås en mulighet for enkelte gateparkeringsplasser i vestre del av Ørsnesalleen. Det må innhentes

mer kunnskap om hva som vil være det reelle behovet for slike løsninger, og de økonomiske konsekvensene for private og kommunen må undersøkes.

Parkering under torvet

Én mulighet som har vært vurdert, men som for tiden er lagt i bero etter vedtak i Hovedutvalgsmøte 30.08.2022, er å etablere et underjordisk parkeringsanlegg under torvet. Dersom behovet for å erstatte de plassene som må saneres ved oppgraderingen av torvet er så stort at en slik løsning vurderes som interessant, kreves det et større arbeid før en kan vurdere realismen i det. Et eventuelt underjordisk parkeringsanlegg vil medføre økt trafikkbelastning på avkjørselen til torvet i forhold til om det kun er et fåtall plasser som beholdes på overflaten, noe som vil påvirke hvor denne avkjørselen bør plasseres ut fra trafikale hensyn. Se skisser neste side. De fysiske inngrepene som både selve p-anlegget og nedkjøring til dette vil medføre, har ikke vært undersøkt, men vil påvirke opplevelsen av torvet når det står ferdig, både i form av fysiske installasjoner, og mulighet for vegetasjon og håndtering av overvann. I tillegg vil selve byggeperioden være krevende, da torvet vil være ubrukelig og store deler av sentrum vil være vanskelig tilgjengelig i en lengre periode.

Parkeringsanlegg øst for Teiegården

En annen mulighet som er spilt inn er å utvide eksisterende p-anlegg øst for Teiegården. Dette anlegget har i dag 88 p-plasser, fordelt på bakkenivå og ett underjordisk nivå. Forslaget går ut på å legge til ett nivå over bakken, noe som ville gi i størrelsesorden 40 nye p-plasser og dermed langt på vei kompensere for de om lag 50 plassene som foreslås fjernet fra torvet.

Det bemerkes at i henhold til forslag til ny norm ville Teiegården kun hatt krav om 30 plasser dersom det hadde blitt bygget i dag, og det bør undersøkes om det virkelig er behov for å øke dette anleggets kapasitet. Dersom anleggets kapasitet skal utvides, vil det være behov for å se på utformingen av Ørsnesalléen mellom Smidsrødveien og Tverrveien, da dette strekket ventes å få økt trafikkbelastning ved utvidet p-anlegg. En mulighet kan være å videreføre anbefalt gatesnitt fra vestre deler av Ørsnesalléen, dog må dette tilpasses tilgjengelig gatesnitt lenger øst. Det bør trolig tilrettelegges for sykkel her.

Parkering ved å bygge overkapasitet i nye utbyggingsprosjekter

Dette prinsippet innebærer at utbygging av eiendommene i Teie sentrum bygger noe mer parkering enn det de selv har behov for/krav til i henhold ny parkeringsnorm, og stiller overskuddsplassene til rådighet for besøkende til Teie sentrum.

Trafikkstrømmer til parkering

Som redegjort for i kapittel 4.1 mener vi at det er riktig å stenge Ørsnesalléen for biltrafikk forbi torvet, og dersom denne anbefalingen følges må parkeringsløsning velges med dette premisset lagt til grunn. En parkeringsløsning under torvet bør trolig ha atkomst fra Ørsnesalléen, fordi Smidsrødveien er fylkesvei med begrensinger på avkjørsler som kan skape tilbakeblokkeringer. En atkomst fra Ørsnesalléen innebærer at Ørsnesalléen må holdes åpen ved Nøtterø bakeri, og er således i strid med anbefalt løsning fordi det vil begrense mulighetene for å øke bylivet på torvet. Legges parkeringsanlegg til Teiegården vil trafikken i mindre grad forstyrre livet på torvet, men denne parkeringen vil være noe mindre tilgjengelig for besøkende som kommer vestfra. En slik løsning bør derfor eventuelt suppleres med mulighet for å parkere vest for Smidsrødveien, eksempelvis i Ørsnesalléen eller på trekanttomta.



Trafikkstrømmer til parkeringsanlegg med noe overflateparkering på torvet og parkering i Teiegården.



Trafikkstrømmer til parkeringsanlegg med Ørsnesalléen åpen for kjøring.

4.2.4. Prinsipper for plassering av sykkelparkering

Teie har en plassering som gjør at det ligger godt til rette for å øke andel syklende til og fra området, men det bør tilrettelegges bedre for dette enn i dag. Ikke minst er det behov for trygge sykkelparkeringsplasser med sentral plassering, slik at det er lett for folk på sykkel å stoppe innom Teie på veien. Det skal settes av tilstrekkelig areal, med trygge løsninger og sentral plassering, for sykkelparkering i offentlige byrom og i tilknytning til boliger, senteret og andre sentrale funksjoner. Antall plasser i utbyggingsprosjekter skal følge kommuneplanens bestemmelser. I tillegg bør det settes av plass til «generelle» sykkelparkeringsplasser på torvet. Langs Smidsrødveien og Ørsnesalléen kan det etableres sykkelparkering i møbleringssonen mellom kjørebane og fortau.