

Saksgang	Møtedato	Møte nr.	Sak nr.
Administrativ styringsgruppe	15.02.2019	2-2019	15/19
Overordnet styringsgruppe	05.03.2019	1-2019	5/19

Kortversjon

Trafikkløsninger på Teie er et av delprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen. I forbindelse med planlegging av veiløsningene er det utarbeidet forslag til gatebruksplan for Teie sentrum med anbefalte løsninger.

Statens vegvesen har utført arbeidet i samarbeid med Bypakke Tønsberg-regionen og Færder kommune, ihht. en prosjektbestilling fra Bypakke Tønsberg-regionen til Statens vegvesen som Hovedutvalget for miljøvern og kommunalteknikk i tidligere Nøtterøy kommune ga sin tilslutning til 14.09.2016.

Forslag til plan var på høring fra 6. desember 2018 til 1. februar 2019, og det kom inn 37 høringsinnspill. Det er gjort mindre justeringer i planen etter høringen. I foreliggende sak legges forslag til plan frem for sluttbehandling.

Administrativ styringsgruppes innstilling

Overordnet styringsgruppe anbefaler at:

1. forslag til gatebruksplan for Teie sentrum, datert 22.02.2019, vedtas.

Det vises til de vurderinger og den begrunnelse som fremkommer i saksfremstillingen.



Vedlegg:

A3_Gatebruksplankart justert etter høringsperiode 2019-02-22

Merknadsrapport-rapport_teie

NOTAT- løsninger for Smidsrødveien langs Teie torv, og Ørsnesalleen.

Alt. løsning for omlegging av Holmenveien-Teglverksveien.

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på Færder kommunes hjemmeside.

Innledning

Trafikkløsninger på Teie er et av delprosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen, og i forbindelse

med planlegging av veiløsningene er det nå utarbeidet et forslag til gatebruksplan med anbefalte løsninger for Teie sentrum. Planen skal på et overordnet nivå gi retningslinjer for kjøremønster, kollektiv-, gange- og sykkeltrafikk, parkering og opphold/rekreasjon i Teie sentrum.

Statens vegvesen har utført arbeidet med forslaget til gatebruksplanen i samarbeid med Bypakke Tønsberg-regionen og Færder kommune. Forslaget er utarbeidet ihht. en prosjektbestilling fra Bypakke Tønsberg-regionen til Statens vegvesen som beskriver målene for Teie, problemstillinger, rammebetingelser, hva som skal utredes og prosessen rundt utarbeidelse av gatebruksplanen.

Utarbeidelse av forslag til gatebruksplan for Teie sentrum har vært en lang og omfattende prosess. Tidligere Nøtterøy kommune igangsatte i 2013 arbeidet med å utarbeide en gateplan for Smidsrødveien. Siden den gang har det vært arbeidet med flere reguleringsplaner i Teie sentrum, hovedutvalget og kommuneplanutvalget har gjort flere vedtak vedr. gatebruk i Teie sentrum, og gatebruk i Teie sentrum har blitt et delprosjekt i Bypakke Tønsberg-regionen.

Faktagrunnlag

- Detaljreguleringsplan nr. 92-1 «Teiesenteret», vedtatt 12.11.2008.
- Områdereguleringsplan nr. 92-2 «Teie sentrum», stadfestet av fylkesmannen 23.3.12.
- Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen, KVU, datert november 2013, inkludert kvalitetssikringen av denne.

- Teie sentrum – Gateplan for Smidsrødveien, vedtatt av Hovedutvalget for miljøvern og kommunalteknikk 6.11.2013.
- Politiske saker i Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune, tidligere Nøtterøy kommune, tidligere Tjøme kommune og tidligere Stokke kommune.
- Høringsuttalelse til konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen, mars– april 2014.
- Organisering av Bypakke Tønsberg-regionen, mars– april 2014. Kommuneplanutvalget 23.9.2014 inkl. rapportene:
 - Utredninger av trafikk-løsninger på Teie, datert 3.6.2014.
 - Anbefaling Teieløsninger, datert 16.9.2014.
 - Kommuneplanens arealdel, vedtatt av kommunestyret 17.6.2015.
 - Beslutning fra regjeringen oktober 2015 om videre planarbeid med transportsystemet i Tønsberg-regionen.
- Teie sentrum – Møteplan og prosess for medvirkning, vedtatt av hovedutvalget for miljø- og kommunalteknikk 5.4.17.

Vurderinger

Måloppnåelse:

De vedtatte målene for Bypakke Tønsberg-regionen ligger til grunn for forslaget til gatebruksplan, og oppfyllelse av disse målene er en forutsetning for midler til gjennomføring av planen. Gatebruksplanen skal ivareta alle trafikantgruppers behov, og spesielt vektlegge attraktive løsninger for gående, syklende og kollektivreisende.

De vedtatte målene for Teie er:

«Transportsystemet skal bidra til en positiv utvikling av områdesenteret Teie med redusert miljøbelastning og barrierevirkning. Det skal være attraktivt å ferdes, handle og bo i Teie sentrum».

Plantype:

Gatebruksplanen vil ha status som prinsipplan og være retningsgivende for gatebruken på Teie. I sentrumsområdene er det mange grupper som skal ha plass på knappe arealer. Hensikten med gatebruksplanen er å prioritere traseer for bil, buss, sykkel og gange. Planen skal legge til rette for god fremkommelighet og sikkerhet for alle, og i tråd med bypakkas målsettinger legger planforslaget særlig vekt på gode og attraktive løsninger for de miljøvennlige transportformene. Et viktig hensyn i arbeidet har også vært å skape et mer attraktivt Teie sentrum. Planen vil danne grunnlag for videre arbeid med forprosjekter og reguleringsplaner.

Hovedgrep i anbefalt løsning:

Anbefalt løsning i gatebruksplanen for Teie er basert på faglige vurderinger og innspill som er kommet gjennom en bred og omfattende medvirkning og møter underveis i prosessen, med ulike brukergrupper. Flere ulike konsepter er vurdert opp mot hverandre, og det er den anbefalingen som her legges frem som er vurdert som den som svarer best på målsetningene.

Det er en relativt sterk kultur for bilbruk på Teie i dag, og en klar overordnet målsetting er å bedre balanse mellom alle trafikantgruppene. Gode sosiale møteplasser hvor innbyggere og besøkende kan møtes på tvers av alder og interesser vil være positivt for utvikling av sentrum som handels-, bo- og oppholdssted.

Hovedgrepene i anbefalt løsning for gatebruksplan Teie er å bygge ned Smidsrødveien som barriere og tilrettelegge bedre for myke trafikanter, stenge mindre del av Ørsnesalleen for biltrafikk langs Teie torv mot Smidsrødveien, samt oppgradere Teglværksveien mellom Smidsrødveien og Kirkeveien til en mer robust tverrforbindelse hvor deler av gaten legges om bak Teie kirke. Det vil også være behov for en kobling mellom Smidsrødveien og Ørsnesalleen over «trekanttomta» (Teiesenteret). Utforming og plassering av denne forbindelsen må detaljeres i forbindelse med arbeidet med områderegulering for «trekanttomta».

For å oppnå best mulig løsning langs Smidsrødveien bør byggegrense langs vestsiden, fra senter vei, være min. 12,5 m. Eksisterende bygninger ligger ca. 10,0 m fra senter vei. Det vil si at det vil være nødvendig å rive bygninger for å kunne oppnå dette. Dette vil bli tema i områdereguleringen som skal utarbeides for «trekanttomta». Beholdes eksisterende bygninger må det vurderes en redusert løsning for Smidsrødveien, men rives en eller flere bygninger, og det etableres nye, bør byggegrensen for ny bebyggelse være 12,5 m.

For å komme frem til en anbefalt løsning er det gjennomført omfattende og faglige kartlegginger, vurderinger og analyser av mange forhold, bl.a. trafikkmengder, trafikkmønster, eksisterende parkeringsplasser, møteplasser m.m.

Aktuelle vurderinger er konsekvenser for handel ved redusering av trafikk i Smidsrødveien, ulike løsninger for utforming av gatearealene, som miljøgate og shared space, plassering av og antall atkomster, konsekvenser av ulike grader av trafikkoverføring til Teglværksveien, grenser for trafikkmengder som ikke krever ombygging av Grindstukrysset, støy, alternative bredder på fortau og kjørevei, sykkelanlegg m.m.

Løsning Ørsnesalleen:

Ørsnesalleen (mellom Smidsrødveien og Kirkeveien) er en viktig skolevei for elever som bor øst for Teie sentrum og skal til Teie og Teigar skoler. Ørsnesalleen har på denne strekningen mange avkjørsler, og er på deler smal slik at det vil være vanskelig å etablere fortau med tilfredsstillende bredder på begge sider av kjøreveien. I tillegg parkeres det langs sørsiden av Bellevuesenteret, og disse bilene rygger ut i dagens fortau.

Rådmannen mener derfor at det er viktig at det gjøres tiltak i Ørsnesalleen som bedrer dagens situasjon, og det mest trafikksikre er å stenge mindre del av Ørsnesallen for biltrafikk langs Teie torv. I tillegg viste risikovurderingen som ble gjennomført i juni 2017 at stenging av Ørsnesalleen ved Smidsrødveien også vil gi et sikrere krysningsområde for myke trafikanter i krysset Ørsnesalleen/Smidsrødveien. Stenging av Ørsnesalleen på denne strekningen er det viktigste grepet i forslag til gatebruksplan for å kunne opparbeide Teie torv til et attraktivt sted å være. Samtidig gir denne løsningen den beste og mest trafikksikre løsningen for skoleelever som er på vei fra østsiden av Teie og til skolene i Teieskogen.

Løsning Smidsrødveien:

I Smidsrødveien er det foreslått tosidig fortau, egen sykkelvei og rabatt med trær på hver side av kjøreveien. Eksisterende kjøremønster opprettholdes. Det skal etableres flere og tydelig definerte krysningspunkter som binder begges sider av gaten sammen på en måte som fremmer aktivitet, handel og ferdsel på tvers av gata.

I planforslaget som ble sendt på høring var det ikke lagt opp til eget areal for sykkel forbi torvet, men foreslått at arealet vest for kjøreveien skal være et sambruksareal for gående og syklist. I høringsperioden har det kommet flere innspill hvor det uttrykkes bekymring for konflikter mellom gående og syklende på denne strekningen. Rådmannen mener det er viktig at strekningen sees i sammenheng med torvet, men det er samtidig viktig å sikre trygge forhold for gående og syklist. Det må derfor vurderes i den videre detaljeringen av området *hvordan* denne strekningen skal *utformes*. Det bør skilles tydelig i belegget hvor syklistene skal sykle, og hvor de gående skal gå, men det betyr ikke at det nødvendigvis må være nivåforskjell (kantstein) mellom de forskjellige formålene. Se vedlegg til saken hvor det er illustrert med bilder hvordan en slik strekning kan løses.

Løsning Teglverksveien:

I planforslaget som ble sendt på høring var det foreslått utvidelse av dagens veiareal med tosidig fortau, egen sykkelvei og areal til trerekke. Etter høringsperioden, hvor det bl.a. har kommet innspill om at denne løsningen vil kreve mye areal fra private, og også vil kreve bredere areal enn det som er avsatt til veiareal i områderegulering nr. 92-2 Teie sentrum, er denne strekningen vurdert på nytt.

Det foreslås at det ikke avsettes eget areal for syklist. Hovedsykkeltraseen mot Tønsberg vil være langs Smidsrødveien. Det er antagelig begrenset hvor mange som kommer til å sykle langs Teglverksveien. Det ansees derav ikke som nødvendig å avsette eget areal for syklist. For syklist sørfra som skal fra Smidsrødveien til Kirkeveien er Holmenveien et bra alternativ, hvis man ikke ønsker å sykle langs Smidsrødveien eller Teglverksveien.

Det er også vurdert om det er nødvendig med tosidig fortau. I et sentrumsområde som Teglverksveien er en del av, hvor det er bebyggelse og aktiviteter på begge sider av gata, er det normalt sett ønskelig med tosidig fortau. Slik situasjonen er i Teglverksveien i dag, med boliger på sørsiden og parkeringsplass (for banken) og barnehage på nordsiden vurderes det som viktigst med fortau på sørsiden. Det vil være mest naturlig for gående som kommer langs Smidsrødveien fra syd og som skal mot Grindstukrysset, å gå langs sørsiden av Teglverksveien. Behovet for fortau langs nordsiden kan endre seg, avhengig av type utvikling

nord for Teglverksveien. Det bør derfor vurderes i arbeidet med detaljregulering av Teie torv-kvartalet, om det bør reguleres for tosidig fortau.

Det har vært uttrykt bekymring for ulemper med støy for berørte naboer i sør (fire stk. blir direkte berørt) med tanke på økt trafikk i Teglverksveien. I forslaget til gatebruksplan er det foreslått at det skal gjøres minimalt med inngrep i private hager langs sørsiden, at utvidelsen av gata skal skje nordover. Dette er ihht. gjeldende områderegulering nr. 92-2 «Teie sentrum». Det betyr at et evt. fortau langs sørsiden vil bli etablert på deler av dagens kjørevei, og at avstand mellom berørte boliger i sør og kjøreveien vil bli mindre. Hvis man i tillegg etablerer den planlagte trerekka mellom fortau langs sørsiden og kjørevei, vil avstanden mellom boliger og kjørevei bli enda større, og ulempen med økt trafikk blir tilsvarende mindre.

Ulempen med denne løsningen er at barnehagens uteareal berøres i noe større grad av kjøreveien. Avbøtende tiltak for barnehagen kan være å etablere ny adkomst til barnehagen og kirken fra «ny Holmenvei» bak kirken, og etablere parkeringsplass for både barnehage og kirke langs Teglverksveien. Arealet som i dag brukes til adkomst og parkering øst for kirken kan bygges om til å bli barnehagens uteareal. Det vil da bli større avstand til veien, samtidig som utearealet blir nærmeste nabo til torvet. Eventuelt kan det vurderes sambruk av del av torvet og barnehagen. Det kan også bli nødvendig med støyskjerm langs Teglverksveien, mot barnehagen. Disse vurderingene må gjøres i detaljreguleringen for Teie torv.

Løsning Teie torv:

Forslaget til gatebruksplan viser ikke en detaljert løsning for utforming av Teie torv. Målet er at torvet skal utvikles til å bli et attraktivt område, tilrettelagt for lek og opphold for alle aldersgrupper. Mange har kommentert torvet i sine innspill, hvor viktig det er at det skapes en hyggelig møteplass i Teie sentrum. Hvordan torvet skal utformes vil derfor bli en viktig oppgave. Rådmannen mener det i senere prosess bør vurderes mulighet for å arrangere en plan- og designkonkurranse for utforming av torvet. Med en slik konkurranse vil kommunen få mange gode ideer om utforming av torvet.

Innspill i forbindelse med høringsperioden:

Forslaget til gatebruksplan ble sendt ut på høring 06.12.18, med høringsfrist 01.02.19. Det har i forbindelse med høringen kommet inn 37 innspill. Innspillene er fra privatpersoner, lag og foreninger, offentlig instanser og gårdeiere/næringsliv. Alle innspillene er oppsummert og kommentert i eget dokument vedlagt denne saken. De vil, med unntak av innspillene fra gårdeierne/næringslivet, derfor ikke bli kommentert i dette saksfremlegget. Innspillene er ikke vedlagt saken, men er arkivert på arkivsak nr. 18/569.

Oppsummert så er de fleste innspillene positive til anbefalt løsning til gatebruksplan. De fleste er positive til at det legges til rette for et attraktivt sentrumsområde, som er tryggere for både skoleelever og eldre, og det er bred oppslutning om forslaget til stengning av mindre del av Ørsnesalleen for biltrafikk langs Teie torv, og at det opparbeides separat sykkelvei langs Smidsrødveien. Noen mener at gatebruksplanen «ikke går langt nok», bl.a. at det må være tydelig separat sykkelvei også langs torvet i Smidsrødveien, at Smidsrødveien må stenges for biltrafikk langs torvet og at hele torvet bør stenges for parkering.

Medvirkning har vært viktig i arbeidet med å utarbeide forslag til gatebruksplan, og det har vært en omfattende medvirkningsprosess. Det har vært gjennomført mange særmøter, spesielt med representanter for næringslivet i Teie sentrum. Det har også vært møter med Teie vel, Teie skole, Eldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det har i tillegg vært åpen kontordag i Sparebank 1 sine lokaler på Teie torv, og to åpne møter i Teie kirke. Det ene møtet var et åpent innspillsmøte før planen ble lagt ut på høring. Det er utarbeidet en rapport fra dette møtet, hvor innspillene er oppsummert. Det andre møtet i Teie kirke ble arrangert i høringsperioden. Her ble planforslaget presentert.

Innspill fra Næringsdrivende i Teie sentrum:

Gårdeiere og næringsdrivende i Teie sentrum har sendt inn fire uttalelser. To er på vegne av flere, en er fra Leif Stråtveit på vegne av Teie eiendom as og en fra Tenden advokatfirma på vegne av Ørsnesalleen 37 as. I tillegg har konsulentfirmaet WSP på vegne av næringsdrivende i Teie sentrum utarbeidet et skisseforslag for gatebruken i Teie sentrum. Gårdeiere og næringsdrivende viser til WSP sitt skisseforslag i sine uttalelser. Slik rådmannen ser det gir flere av løsningene som foreslås redusert trafiksikkerhet og dårligere tekniske/praktiske løsninger enn Bypakkas/kommunens forslag til gatebruksplan. Det er viktig at det kommer tydelig frem hvorfor rådmannen mener disse løsningene ikke bør velges. Rådmannen velger derfor å kommentere gårdeierne/næringslivets innspill i dette saksfremlegget.

Den største forskjellen på Bypakkas/kommunens forslag til gatebruksplan og næringslivets/WSP sitt forslag, er løsningen for mindre del av Ørsnesalleen. I forslaget til gatebruksplan er mindre del av Ørsnesalleen vist stengt for bilkjøring forbi Teie torv, fra Smidsrødveien og frem til avkjøring til «trekanttomta» øst for Bellevuesenteret. I WSP sitt forslag er Ørsnesalleen åpen for biltrafikk på hele strekningen. I tillegg mener næringslivet/WSP at det ikke skal etableres egen sykkelvei i Smidsrødveien, syklistene skal sykle i kjørebanen sammen med bilistene, og at det ikke skal åpnes for mer trafikk i Teglverksveien.

Næringslivet mener at gatebruksplanen har for stort fokus på hvordan Teie skal bli et sted det er lett å kjøre og sykle gjennom, ikke et sted hvor det er trivelig å oppholde seg. Dette er rådmannen ikke enig i.

Stenging av mindre del av Ørsnesalleen, som næringslivet ikke ønsker, mener rådmannen er det viktigste grepet for å kunne utvikle Teie sentrum, og spesielt Teie torv, til å bli et sted hvor det vil være hyggelig å reise til og å oppholde seg, både for besøkende til og beboere i Teie sentrum. Dette vil gi kvalitet, aktivitet og sosiale møteplasser, og derav bidra til bedre folkehelse.

Næringslivet har høy fokus på bilkjøring, at det skal tilrettelegges slik at bilene skal kunne kjøre og parkere nær alle forretninger. Rådmannen mener også at tilgjengelige parkeringsplasser er viktig også i fremtidens Teie, men for å få et Teie sentrum med et trivelig offentlig rom hvor det er tilrettelagt for lek og opphold, må trafikken langs og på torvet reduseres noe.

Næringslivet mener også det er viktig at det oppnås bred enighet om gatebruksplanen, slik at tiltakene kan gjennomføres raskt, uten konflikter. For å kunne gjennomføre tiltakene i

gatebruksplanen er man avhengig av midler fra Bypakke Tønsberg – regionen. I tillegg er de største grepene på Teie, som omlegging av trafikk, avhengig av at tverrforbindelsen i Bekkeveien og ny fastlandsforbindelse er etablert. Oppstart av bygging av ny fastlandsforbindelse er aktuelt tidligst 2022. Enkelte av tiltakene kan imidlertid gjennomføres tidligere, som f.eks. ombygging av hele eller deler av torvet, dersom det foreligger forskutteringsmidler.

Hovedpunktene i næringslivets innvendinger til forslaget til gatebruksplan:

- Teglverksveien:

Teglverksveien bør ikke tilrettelegges for mer trafikk, det er tilstrekkelig med Bekkeveien som avlastningsvei. Utvidelse av veiarealet og mer trafikk vil gå ut over naboer, og vil kreve konfliktfylt omregulering. Det foreslås at Teglverksveien utformes som en miljøgate med nedsatt hastighet, og med fortau på nordsiden. På sørsiden skal det skapes en grønn avgrensning mellom beboere og veien.

Foreslått bredde på kjørebane er 5,0m og fortau på 3,0m, noe som kan gjøres innenfor veiarealet som kommunen eier. Det er ikke satt av areal til snøopplag.

Rådmannens kommentar:

Bekkeveien skal være avlastningsvei for de som ikke skal til Teie sentrum, men som skal videre til Tønsberg, E-18 o.l. Teglverksveien skal være et av to alternativer for bilister som kommer fra Kirkeveien og som skal til Smidsrødveien. Det andre alternativet er å kjøre via «Trekanten»/Teiesenteret. Det vil bli økt trafikk i forhold til dagens i Teglverksveien, men det vil ikke bli en veldig trafikkert vei. Etableres fortau og trekke langs sørsiden av veien, vil det bli større avstand mellom kjørevei og boliger enn i dag.

Den foreslåtte veibredden i næringslivets forslag betyr at det ikke er plass til snøopplag eller areal for overvann. Det er ikke ønskelig å etablere veier hvor man bl.a. er avhengig av å måtte kjøre bort snø. I forslag til gatebruksplan er det avsatt areal til snøopplag. Det er i gjeldende områderegulering 92-2 Teie sentrum regulert for utvidelse av veien mot nord. Det blir minimalt med inngrep i de private hagene på sørsiden.

- Smidsrødveien:

Bredden på Smidsrødveien bør ikke utvides. Det bør ikke etableres separat sykkelvei, syklister kan sykle i kjøreveien, sammen med bilistene. Det vil gi plass til mer opphold, brede fortau og gi smalere kjørevei. Det vil knytte begge sider av sentrum mer sammen, og det vil bli enklere å krysse gata. Vil også være i tråd med DIVE-analysens klare anbefalinger. Har utarbeidet et snitt for å vise hvordan Smidsrødveien bør opparbeides innenfor eksisterende veiareal. Snittet viser en byggegrense fra senter vei og til bebyggelsen på vestsiden på 12,5m, som er samme byggegrense som forslaget til gatebruksplan viser. Avstand fra senter vei og til eksisterende bebyggelse er ca 10,0m.

Rådmannens kommentar:

I følge DIVE-analysen er dagens profil med trekkerer på begge sider og brede fortau en viktig karakter ved sentrum i hagebyen. En utvidelse av veibredde for å tilrettelegge for sykkelfelt for transportsyklistene vil gjøre det visuelle inntrykket av veien betydelig bredere, og med det bidra til å endre gatemiljøet. I forslaget til gatebruksplan er det foreslått at det etableres en allé, med trekkerer på hver side av kjørebanelene, nettopp fordi kjørebanelene ikke skal fremstå som bredere enn den er i dag. Fortau og sykkelvei skal etableres mellom trekkerer og bebyggelse. Det er viktig å kunne separere gående og syklistene, og kjørende og syklistene, for å unngå konflikter mellom disse. Med næringslivets forslag om at syklistene skal sykle i kjørebanelene sammen med bilistene, vil dette bli et dårligere tilbud til syklistene sammenlignet med i dag, hvor de kan sykle på eksisterende gang-/sykkelvei. Det er også vanskelig å se at det skal bli vanskeligere å krysse Smidsrødveien fordi syklistene får en egen sykkeltrasé.

- Ørsnesalleen:

Personbiltrafikken må opprettholdes i Ørsnesalleen, fordi den betyr mye for handelen i Teie sentrum, særlig for handelen på østsiden av Smidsrødveien. Veien må stenges for tungtrafikk, og det bør være lysregulering for fotgjengerkryssing i krysset Ørsnesalleen/Smidsrødveien. Dette gir en trafiksikker og oversiktlig løsning.

Opptegnet snitt fra WSP viser en løsning med kjørevei med bredde 5,5m, fortau på nordsiden med bredde 2,8m og sørsiden på 3,0. Dette gir en total bredde på 11,3m. Det er ikke avsatt areal til snøopplag eller overvannshåndtering. I tillegg viser WSP sin illustrasjonsplan at det skal kunne parkeres vinkelrett på bygningen i Ørsnesveien 37 (Bellevuesenteret), noe som betyr at fortauet må brukes som manøvreringsareal (må rygge over fortauet) for å kunne benytte disse parkeringsplassene.

Rådmannens kommentar:

Etablering av lysregulering kun for fotgjengere i et firearmet kryss vil bety en betydelig dårligere løsning med tanke på trafiksikkerhet enn dagens løsning med full lysregulering. Rådmannen anser ikke det som en aktuell løsning. Dersom mindre del av Ørsnesalleen ikke stenges for bilkjøring, slik at krysset opprettholdes som et firearmet kryss, må det etter rådmannens vurdering være lysregulering for både biler og fotgjengere, slik som i dag.

Næringslivet viser til at stenging av mindre del av Ørsnesalleen vil føre til at det vil bli for langt å kjøre om Teglværksveien eller via «trekanttomta» for bilister som kommer fra Grindstukrysset og som skal til Teiegården og/eller Rema 1000. Rådmannen viser til at det i strekning kun er få meter som skiller, og når nytt kjøremønster er etablert, vil ikke dette virke som noen barriere. Rådmannen mener derfor at fordelene med å stenge mindre del av Ørsnesalleen for bilkjøring er betydelig større enn en evt. ulemper ved at kjøremønstret

endres noe for å krysse Teie sentrum i øst-vestlig retning.

Det er gjort en beregning av hvor lang tid/tidsforskjellen mellom å kjøre fra Kirkeveien via Ørnesalleen x Smidsrødveien til Rema 1000 og fra Kirkeveien via ny tverrforbindelse- Teglverksveien rundkjøring til Rema 1000. Det er i beregningen satt som en forutsetning at fartsgrensen er 30 km/t. Det er skiltet 30 km/t i dag, og det er ønskelig med et lavt fartsnivå også i fremtiden.

Distansen er målt ved bruk av verktøyet NovaPoint. Det er målt fra Grindtukrysset til Rema 1000. Strekningen fra Grindtukrysset til Teiegården er også tatt med da det har vært spørsmål om denne tidligere.

Strekning	Distanse eksisterende kjøremønster	Distanse nytt kjøremønster via tverrforbindelse/ Teglverksveien	Differanse strekning	Differanse kjøretid (30 km/t)
Grindtukrysset via Ørnesalleen til Rema1000	314 m	413 m	100 m lengre enn i dag	Ca. 12 sekunder mer
Grindtukrysset via Ørnesalleen til Teiegården	263 m	514 m	250 m lengre enn i dag	Ca. 30 sekunder mer

Av tabellen fremgår det at foreslått kjøremønster gir differanse fra Grindtukrysset som følger:

- Til Rema1000 om lag 100meter, eller ca. 12 sekunder
- Til Teiegården om lag 240meter, eller ca. 30 sekunder

Når det gjelder ventetiden i lyskryss vil den normalt variere avhengig av tid på døgnet. Smidsrødveien er en hovedåre, og trafikkstrømmene på Smidsrødveien prioriteres. Det vil si at jo mer trafikk det er på Smidsrødveien, jo lengre blir ventetiden i lyskryss når du kommer fra Grindtukrysset ned Ørnesalleen. Må man stanse for rødt lys her i dag kan ventetiden være opp mot 40 sekunder. Er det liten trafikk vil ventetiden være kortere. Da ventetid i lyskryss ikke er konstant størrelse, er denne ikke lagt til i tabellen over. Dersom man medregner ventetid i lyskryss vil dette gjøre at forskjellene mellom eksisterende og foreslått kjøremønster reduseres eller utlignes. Dette betyr at for å komme fra Kirkeveien til østsiden av Smidsrødveien så blir kjøremønsteret noe endret, med det vil ta like lang tid som hvis man kjører i Ørnesalleen slik som i dag.

For de som skal handle på Teiesenteret (Bellevuesenteret, Nøtterø bakeri) er det ingen endring hvis Ørsnesalleen stenges. De som kommer fra Kirkeveien vil kunne kjøre fra Ørsnesalleen og inn mellom Bellevuesenteret og Nøtterø bakeri slik som i dag. De som kommer fra Smidsrødveien vil kunne kjøre inn et eller annet sted mellom Nøtterø bakeri og dagens adkomst ved Arenfeldtsvei, slik som i dag.

Hovedtyngden av biltrafikk gjennom Teie sentrum går nord-syd. Det er mer beskjedne trafikkstrømmer øst-vest. I følge næringslivet er det ettermiddagstrafikken fra Tønsberg som er viktigst for forretningene på Teie. For disse blir det ingen endring i kjøremønster i forhold til i dag. Kommer man fra Tønsberg og skal til «trekanttomta» kjører man Smidsrødveien og svinger inn til høyre på en av to adkomster, slik som i dag. Skal man til Teiegården eller Rema 1000, kjører man Smidsrødveien og svinger til venstre, slik som i dag. Dagens ÅDT i Smidsrødveien er 12000. Den er beregnet en reduksjon på ca. 30% når ny fastlandsforbindelse er etablert. Dagens ÅDT i Ørsnesalleen er ca 2500. Rådmannen mener derfor at det å stenge mindre del av Ørsnesalleen for bilkjøring vil få minimal betydning for næringslivet på Teie, også for forretningene på østsiden av Smidsrødveien.

I følge næringslivets innspill kommer de fleste av de som oppholder seg i Teie sentrum fra steder som ligger mer enn 2km fra Teie. Rådmannen kan da vanskelig se at det er av særlig betydning om en da må kjøre 100 - 240m lenger hvis de skal krysse Teie sentrum i øst-vestlig retning.

Hvis bilkjøring i Ørsnesalleen forbi torvet opprettholdes slik som i dag, vil det bli en mindre del av torvet som blir bilfritt. Det bør da vurderes å ikke åpne for parkering på den sørlige delen av torvet, slik som det foreslås i gatebruksplanen, slik at det blir et tilstrekkelig stort areal som kan utvikles til bilfritt område hvor det tilrettelegges for lek og opphold.

- Gate gjennom Teiesenteret («trekanttomta»):

Tenden advokatfirma, på vegne av Ørsnesveien 37 as (Bellevuesenteret) har i sin høringsuttalelse sagt at det ikke er ønskelig med en ny og offentlig kjørevei som skal fungere som gjennomkjøringsvei mellom Ørsnesalleen og Smidsrødveien gjennom «trekanttomta». Deres forventning til denne gata er at den skal være en intim og hyggelig handlegate for eksisterende og nye forretninger som vil omkranse veien.

Rådmannens kommentar:

Proessen med å utarbeide områderegulering for «trekanttomta» ble igangsatt i 2016. Det er ønskelig å legge til rette for forretninger og boliger innenfor planområdet. I kommuneplanen er det anslått 150 nye boenheter i Teie sentrum. Det betyr at det kan påregnes ca. 100 boenheter på «trekanttomta». Med så mange boliger, i tillegg til forretninger, vil det være krav til at det må etableres en offentlig gate med fortau gjennom planområdet. Plassering og utforming av gata vil bli utredet i forbindelse med områdereguleringen for «trekanttomta», men det må påregnes at dette blir en gate hvor det vil være mulig å kjøre mellom Ørsnesalleen og Smidsrødveien. De fleste brukerne av gata vil være de som skal til

forretningene på «trekanten» eller som bor innenfor området, men de som skal fra Kirkeveien og til forretningene øst for Smidsrødveien, og som velger å ikke kjøre Teglverksveien, vil også kunne benytte seg av denne gata.

Oppsummering av næringslivets innspill:

- Beholde dagens trafikk i Ørsnesalleen, med unntak av tungtrafikk.
- Fjerne dagens lysregulering i krysset Ørsnesalleen/Smidsrødveien, erstatte det med lysregulering kun for gående.
- Beholde dagens trafikk i Teglverksveien, gjøre mindre justeringer innenfor dagens veibredde.
- Legge om Holmenveien bak Teie kirke til en miljøgate/gatetun som ikke skal ha mer trafikk enn dagens Teglverksvei.
- Beholdes dagens veibredde og fortausbredde i Smidsrødveien, men syklistene skal sykle i kjørebanelen, ikke på gs-vei slik de gjør i dag.

Slik rådmannen ser det er vil næringslivets forslag føre til minimale endringer i kjøremønster, og en vanskeligere situasjon for gående i krysset Ørsnesalleen/Smidsrødveien og for syklistene i Smidsrødveien. Rådmannen mener disse forslagene til løsninger for gatebruken i Teie sentrum ikke er i samsvar med Bypakkas mål for Teie.

Foreslåtte endringer i anbefalt løsning etter høringsrunden:

Etter å ha gjennomgått innspillene fra høringen er løsningene i gatebruksplanen vurdert på nytt, og følgende endringer foreslås:

- Sykkelvei i Teglverksveien fjernes:
Ikke nødvendig med egen sykkeltrase langs Teglverksveien, ny løsning vil gi et smalere veiprofil.
- Flytte trekk fra nordsiden til sørsiden av Teglverksveien:
Vil gi større avstand mellom berørte boliger og kjørevei enn dagens situasjon.
- Stenge Stubbveien ved Teglverksveien:
Er iht. gjeldende områderegulering 92-2 Teie sentrum, gir færre utkjørsler i Teglverksveien, og hindrer gjennomkjøring i Stubbveien.
- Ensidig fortau i Teglverksveien:
Det må gjøres en vurdering av om det er nødvendig med tosidig fortausløsning i

Teglverksveien. Gjøres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Teie torv.

- Sykkelvei i rundkjøring:

Det er lagt inn en smal trafikkdeler mellom kjørebane og sykkelvei i rundkjøringen i krysset Smidsrødveien/Teglverksveien, for å skille kjørende fra syklistene.

- Ny vei vest for Teie kirke:

Det må gjøres en vurdering av hvilken side av gata det skal etableres forta. Gjøres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Teie torv.

- Adkomst til Teie kirke og barnehage:

Det må gjøres en vurdering av evt. ny adkomst til og parkering for Teie kirke og barnehage fra ny vei vest for kirken, samt endring av utearealene til barnehagen. Gjøres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Teie torv.

- Sykkelvei i Smidsrødveien over torvet:

For å hindre konflikter mellom gående og syklistene langs Smidsrødveien over torvet, legges det opp til et tydeligere skille mellom fortau og sykkelvei enn det som er beskrevet i forslaget til gatebruksplan som ble sendt på høring. Det skal ikke være tvil om hvor man skal sykle og hvor man skal gå på denne strekningen.

- Fjerne adkomstpil ved Arenfeldtsvei:

Adkomstpil i krysset Arenfeldtsvei/Tom Wilhelmsensvei fjernes, ihht. gjeldende reguleringsplan nr. 2012007 Smidsrødveien 5, Ørsnesalleen 31.m.fl.

- Fjerne adkomstpil i Holmenveien:

Adkomstpil til Holmenveien 2A fjernes, da adkomsten endres i detaljregulering for eiendommen som er under utarbeidelse.

- Sakset buss-stopp på Teie torv:

Oppstillingsplassene for buss på Teie torv er sakset (forskjøvet i forhold til hverandre). Dette er viktig for fremkommeligheten for utrykningskjøretøy.

I noen er det stilt spørsmål om Grindstukrysset skal bygges om med f.eks. planfri kryssing. Dette er en løsning som er vurdert tidligere, og som man har gått bort fra som aktuell

løsning. Grindstukrysset er i de senere årene bygd noe om, og det bør arbeides videre med å optimalisere krysset.

Sykkeleक्सpressveg:

I flere av innspillene refereres det til at det ikke er ønskelig med sykkeleक्सpressveg i Smidsrødveien. I forslaget til gatebruksplan anbefales det en separat sykkelveg, ikke en sykkeleक्सpressvei. Det er stor forskjell på hvordan en sykkeleक्सpressveg fungerer i forhold til en vanlig sykkelveg, og det er en misforståelse at det skal etableres sykkeleक्सpressveg på Teie. Denne misforståelsen kan bero på at det ikke har vært tilstrekkelig orientert om hva en sykkeleक्सpressveg er.

Ifølge definisjonen omfatter sykkeleक्सpressvei sykling over lengre avstander (5–20 km) mellom relevante mål (boligområder, konsentrasjoner av arbeidsplasser og videregående skoler samt kollektivtrafikknutepunkter) eller gjennom byer (f.eks. Kristiansand). Det vil si at bruksområdet typisk er større byområder og især langs hovedårene inn mot byenes sentrum eller andre sentrale områder med en lengde på over 5 km.

Sykkeleक्सpressveger er særlig aktuelt for de største sammenhengende byområder i Norge, og især langs hovedårene inn mot byenes sentrum med en lengde på over 5 km. Sykkeleक्सpressveger er et supplement til de eksisterende sykkelvegnettene i form av hovednett for sykkel, lokalvegnettet og turveger. Her bør man som utgangspunkt ha et relativt ferdigutbygd hovednett for sykkel før man begynner å anlegge sykkeleक्सpressveger. Planleggingen av sykkeleक्सpressveger ser imidlertid ut til å ta lang tid som følge av omfattende planleggingsprosesser.

Det er ikke aktuelt med sykkeleक्सpressveg på Teie.

Alternative løsninger

Arbeidsgruppe 3 i bypakke-organisasjonen, foreslo opprinnelig å stenge Ørsnesalleen for biltrafikk fra Smidsrødveien og helt frem til krysset med Holmenveien. Dette ville gitt en meget god og trafiksikker strekning i Ørsnesalleen, samt et sikkert og oversiktlig kryssområde mellom Ørsnesalleen/Holmenveien og atkomst til bensinstasjon/varelevering og parkering til Bellevuesenteret. I møter og dialogen med næringslivet er det blitt fremmet argumentasjon for viktigheten av å kunne kjøre inn til «trekanttomta» fra Ørsnesalleen, øst for Bellevuesenteret, noe som er hensyntatt i forslag til gatebruksplan. For å forenkle krysset Ørsnesalleen/Holmenveien fremmet næringsgruppen forslag om at Teglverksveien kunne legges om til rett vest for Teie kirke. Rådmannen mener at dette er en løsning som kan aksepteres, og løsningen ble innarbeidet i forslaget til gatebruksplan.

I høringsuttalelse fra Leif Stråtveit, på vegne av Teie eiendom as, skriver han at når de foreslo dette, var det med tanke på at det skulle etableres en miljøgate/gatetun, som skulle tåle samme trafikkmengde som dagens trafikk i Teglverksveien. De ønsker ikke at det skal etableres en gate med den bredde og trafikkmengde som ligger i forslag til gatebruksplan.

Et av hovedgrepene i forslag til gatebruksplan er at mindre del av Ørsnesalleen stenges for biltrafikk langs torvet. Da må Teglverksveien oppgraderes til en bredere gate med fortau. Dagens kryssområde mellom Ørsnesalleen og Holmenveien er uoversiktlig og utflytende, hvor det i tillegg til kryss mellom Holmenveien/Ørsnesalleen er adkomst til bensinstasjon, Bellevuesenteret, varelevering til Bellevuesenteret og parkering for el-biler.

Hvis anbefalt løsning i forslag til gatebruksplan ikke er aktuelt, med omlagt Holmenvei bak Teie kirke, må det gjøres en ny vurdering av hvordan kryssområdet Holmenveien/Ørsnesalleen kan løses. Et alternativ er at Holmenveien legges om ihht. gjeldende områderegulering 92-2. Holmenveien vil da bli trukket noe vekk fra Grindstukrysset, og vil få en mer vinkelrett adkomst inn mot Ørsnesalleen, noe som vil gi et ryddigere kryssområde. Denne løsningen vil antagelig gi en dårligere utnyttelse av Teie eiendom sitt areal vest for kirken, i forhold til anbefalt løsning i forslag til gatebruksplan.

Rådmannen vil også påpeke at dersom det skal etableres boliger på arealet til Teie eiendom, så vil de alminnelige vilkårene i pbl § 18-1 «Krav til opparbeidelse av veg og hovedledning for vann og avløpsvann» komme til anvendelse, vil bli krav til opparbeidelse av vei med fortau inn på og gjennom eiendommen.

Fremdrift

Sluttbehandling av forslag til gatebruksplan med anbefalte løsninger for Teie sentrum er lagt frem for behandling/orientering i administrativ styringsgruppe, ASG i møte 22.02.19 og overordnet styringsgruppe, OSG i Bypakke Tønsberg-regionen i møte 05.03.19.

Sluttbehandling i Færder kommunen vil være i Hovedutvalget for kommunalteknikk 06.03.2019, formannskapet 13.03.2019 og kommunestyret 20.03.2019.

Konklusjon

Ombygging av gatene i Teie sentrum er et delprosjekt i Bypakke Tønsberg-regionen og skal finansieres av Bypakken. Løsningen som anbefales i forslaget til gatebruksplan er den som svarer best til målene satt i Bypakken slik at bypakkemidler til gjennomføring vil bli utløst. Det er også den løsningen som svarer best på Færder kommunes mål om at det skal legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på handel, næring og boliger, at Teie skal gjøres om til et mer attraktivt sted, at det skal sikres fremkommelighet for alle trafikantgrupper, at Teie sentrum skal være trygt og trafikksikkert for myke trafikanter og at barrierevirkningen som Smidsrødveien i dag utgjør skal reduseres.

Rådmannen mener at anbefalt løsning i forslag til gatebruksplan for Teie sentrum datert 22.02.2019 er den som svarer best på de vedtatte målene for Bypakke Tønsberg-regionen, noe som er en forutsetning for Bypakke-midler til gjennomføring av tiltakene. Rådmannen anbefaler at forslaget til gatebruksplan vedtas.