



JournalpostID:

22/48957

Arkiv:

PLANID-2020001,  
PLANNAVN-Teie torv

Saksbehandler: Anne Delbeck,

Telefon:

Kommuneutvikling

## Premisser og føringer for Teie sentrum.

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Eldreråd	24.10.2022	042/22
Klima og miljøråd	24.10.2022	030/22
Ungdomsråd		
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	24.10.2022	042/22
Hovedutvalg for kommunalteknikk		

### Kommunedirektørens innstilling

Premisser og føringer for Teie sentrum, beskrevet i dokument datert 5.oktober 2022, skal danne grunnlag for fremtidige reguleringsplaner og utvikling i Teie sentrum.

**Vedlegg:**

Premisser og føringer for Teie sentrum, datert 05.10.22

Arealregnskap

DIVE-analysen - div. illustrasjoner

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

**Kortversjon**

Det er flere pågående planprosesser i Teie sentrum. For å sikre en helhetlig løsning er det utarbeidet et dokument som skal avklare de overordnede prinsippene for gatestruktur og gaterom i Teglverksveien, Holmenveien, «kirkeveggveien», Ørsnesalleen, veien gjennom trekanttomta og Smidsrødveien samt parkeringsløsninger og parkeringsnormer i Teie sentrum, inkludert det etablerte parkeringsanlegget øst for Teiegården.

**Innledning**

Det har vært arbeidet med planer for utvikling av Teie sentrum i mange år. Det er utarbeidet områdeplan, reguleringsplaner, gatebruksplan og DIVE-analyse. Det er også startet opp nye reguleringsplaner og planlagt flere oppstarter. I tillegg har det vært satt i gang en utredning om etablering av parkeringskjeller under Teie torv, og utbyggere og handelstand har utarbeidet et notat for felles premisser for utvikling av Teie senter. For å sikre en helhetlig løsning for utvikling av Teie sentrum er det nå utarbeidet et dokument som skal avklare de overordnede prinsippene for Teie sentrum.

Hovedutvalget for kommunalteknikk vedtok 18.05.22 i sak HFK- 094/22 følgende:

*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», Ørsnesalleen, 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.*

Det fremgår av kommuneloven § 5-1 at «Folkevalgte organer skal opprettes etter bestemmelsene i denne loven eller etter bestemmelser om slike organer i andre lover». Kommunestyret, som det øverste organet i kommunen, må derfor treffe vedtak om utnevning av en slik referansegruppe.

Kommunestyret vedtok 15.06.22 i KS-sak 070/22 følgende:

*I medhold av kommuneloven § 6-1 fjerde ledd bokstav c delegeres ordføreren myndighet til å opprette en politisk referansegruppe slik det fremgår av HK-vedtak 094/22 nr. 3 – «Avklaring overordnede prinsipper for Teie sentrum - Prosjektbeskrivelse.*

Det er avholdt to møter med referansegruppene, 21.06.22 og 23.08.22.

I 2021 henvendte næringsdrivende ved Teie torv seg til kommunen med ønske om bruk av del av Færder kommunes eiendom (gbnr 2/86) til etablering av parkeringskjeller under Teie torv. De sendte inn forslag om at det skulle inngås opsjonsavtale med kommunen for å gjennomføre prosjektet på kommunens grunn.

Det ble foreslått at det selskap som skal bekoste utredningsarbeidet for prosjektet skulle være avtalepart mot kommunen. Formannskapet behandlet saken 29.09.21 og vedtok i FS-sak 133/21 følgende:

- 1. Færder kommune er positive til å inngå avtale vedrørende etablering av parkeringskjeller på del av gbnr 2/86 på Teie torv.*
- 2. Det forutsettes at avtale om bruk av grunn inngås på markedsmessige vilkår.*
- 3. Kommunedirektør får fullmakt til å inngå intensjonsavtale.*
- 4. Eventuell endelig avtale legges frem for formannskapet til godkjenning.*

*Det vises til den begrunnelse og de vurderinger som fremgår i saksfremlegg.*

I Ørsnesalleen 29 er det et eksisterende garasjeanlegg i to etasjer. Det er i gjeldende reguleringsplan for eiendommen åpnet for at det kan bygges en tre etasjers bygning (maks gesimshøyde på 7,5m og maks mønehøyde på 11,0m) på topp dekke av garasjeanlegget. I arbeidet med de overordnede prinsippene for Teie sentrum kom det forslag fra grunneier av denne eiendommen om at garasjeanlegget kan brukes som et felles garasjeanlegg i Teie sentrum, som erstatning for forslaget om garasjeanlegg under Teie torv. Referansegruppene anmodet derfor om at arbeidet med å realisere parkeringskjeller under Teie Torv stilles i bero. I hovedutvalgsmøte 31.08.22 vedtok Hovedutvalg for kommunalteknikk i HK-sak nr 191/22 følgende:

- 1. Opprinnelig punkt 1 i HFK-sak 94/22 erstattes med nytt punkt 1:  
"Kommunedirektøren bes fremlegge en sak om gatestruktur og gaterom i Teglværksveien, Holmenveien, «kirkeveggveien», Ørsnesalleen, veien gjennom trekanttomta og Smidsrødveien, og om parkeringsnormer og parkeringsløsninger som inkluderer det etablerte parkeringsanlegget øst for Teiegården. Saken fremmes for hovedutvalget så raskt som mulig."*
- 2. I tillegg foreslår hovedutvalget at arbeidet for å realisere en parkeringskjeller under Teie torv (gbnr 2/86) foreløpig stilles i bero. (F-sak 011/21 og 133/21 og HK-sak 017/21). Dette etter anmodning fra den politiske referansegruppa i møte 23.8.22.*

I dokumentet som legges frem i denne saken foreslås løsninger for gatestruktur og gaterom, type gater, gatenes funksjon, gatebredder og gateløp. I tillegg vurderes behovet for parkering, parkeringskrav, hvor det kan parkeres, og alternative parkeringsløsninger.

### **Fakta grunnlag**

I oppstart av reguleringsplan for Teie torv 01.04.20 ble det vedtatt at det skal legges vekt på god dialog med berørte parter og politisk medvirkning underveis.

I møte med grunneiere, politikere og administrasjon 21.mars 2022 ble behovet for at det utarbeides en overordnet prinsipplan for Teie sentrum diskutert.

I kommunedelplankartet for Nøtterøy i gjeldende kommuneplan for Færder kommune som ble vedtatt 31.02.18, er planområdet avsatt til nåværende sentrumsformål.

I områdeplan nr. 92-2 Teie sentrum, stadfestet av Fylkesmannen 23.03.12, er området regulert til bolig, forretning, kontor, bevertning, parkeringshus, offentlig eller privat tjenesteyting og gatetun/parkering. Teie torv og «Blå kors» sin bygning er regulert som bevaringsverdig bygning og bygningsmiljø.

Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE) for Teie ble vedtatt februar 2018.

Gatebruksplan for Teie sentrum ble vedtatt av kommunestyret i Færder kommune 20.03.19.

## Vurderinger

### Mål for utvikling av Teie sentrum:

Målsetningene er formulert i samarbeid med referansegruppene, og tar utgangspunkt i det arbeid som tidligere er gjort med kommuneplan, gatebruksplan og medvirkning på Teie.

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

Delmål:

#### *Stedsidentitet*

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

#### *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.

#### *Mobilitet*

- Det skal være god tilgjengelighet til Teie sentrum for alle trafikantgrupper, 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.

#### *Klima*

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

### Overordnede forutsetninger:

I følge kommuneplanens samfunnsdel er hovedmålet innenfor samfunnsutvikling at «Færder kommune er et fremtidsrettet samfunn som ivaretar naturgitte fortrinn og kulturell identitet og som har levende lokalmiljøer. Kommunen har høy bosteds-, arbeids- og besøksattraktivitet».

Et av delmålene er at «Færder kommune har trygge, sunne og attraktive bomiljøer for alle i hele kommunen». For å oppnå dette skal «Boligmiljøene planlegges med miljøvennlig og sikker transport, gode utearealer og god tilgang på grønnstruktur».

Innenfor samferdsel og infrastruktur er hovedmålet at «Færder kommune har en fremtidsrettet infrastruktur og et transportsystem som er brukervennlig og miljøvennlig».

Et av delmålene er «Færder kommune har et transportsystem som er trafiksikkert og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

Veivalg for å oppnå dette er blant annet

- Fremme miljøvennlige transportformer som erstatning for bil der dette er praktisk gjennomførbart
- Bidra til styrking av kollektivtilbudet på land og sjø med fokus på frekvens og tilgjengelighet og standardheving på holdeplasser
- Fortsatt utbygging av gang-, sykkelvei- og stinett
- Kontinuerlig innsats for trafikkikkerhet

For å oppnå et annet delmål innen samferdsel og infrastruktur – «Færder kommune har et transportsystem som gir god framkommelighet, effektiv kommunikasjon og som ivaretar samfunnsikkerhet» - skal kommunen «Bidra aktivt til bygging av en ny fastlandsforbindelse og at kapasitet som frigjøres på eksisterende infrastruktur bedrer framkommelighet for miljøvennlige transportformer».

Samfunnsdelens hovedmål for klima og miljø er at «Færder kommune forvalter natur- og miljøverdier langsiktig og fører en bærekraftig arealpolitikk der miljøbevisst adferd preger samfunnet». Dette oppnås ved å:

- Sikre gjennom arealplanlegging at skader ved fremtidig havnivåstigning og overvann unngås
- Ta høyde for økt nedbørintensitet i arealplanlegging og infrastrukturinvesteringer

**Nullvisjonen**, en visjon for null drepte og varig skadde i trafikken, er utgangspunkt for all planlegging og prosjektering av infrastruktur for transport. Vei- og gatesystemet skal utformes slik at det hjelper trafikantene til riktig og sikker atferd. Innenfor tettbygde strøk er det behovet for å ivareta myke trafikanters sikkerhet som gir føringer for valg av løsninger.

**Kommunens Klima- og energiplan** har som mål at veksten i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel. Kommunen skal legge til rette for at flere av kommunens ansatte velger gange, sykkel eller kollektivtransport til jobb. I tillegg skal det gjennomføres tiltak som stimulerer til at flere elever sykler eller går til skolen.

**Nullvekstmålet** innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og kan betraktes som en kombinasjon av fire tiltak: å redusere personbiltransport og å fremme hver av de tre alternative transportmåtene gange, sykkel og kollektiv.

**Nasjonal gåstrategi** retter seg først og fremst mot hverdagsgåing, det vil si der gåing inngår som et transportmiddel for å nå daglig gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. Den legger også vekt på gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport.

Fokuset er først og fremst på gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

I **Nasjonal sykkelstrategi**, som er en del av Nasjonal transportplan 2014-2023, er hovedmålet å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle.

### Prosess

Arbeidet med utvikling av Teie sentrum har pågått i mange år. Det er gjennomført mange medvirkningsprosesser. Kommunedirektøren, sammen med Fylkeskommunen, har gjennom hele prosessen gjort grundige vurderinger av alternative løsninger og hele tiden vært opptatt av å tenkte nytt for å kunne ta hensyn til innspill som har kommet i de ulike medvirkningsprosessene.

Under er en kort oppsummering av en del av endringene som har skjedd i prosessen:

- I starten av arbeidet med gatebruksplan foreslo kommunedirektøren og fylkeskommunen at Ørsnesalléen skulle være stengt for bilkjøring fra Holmenveien og frem til Smidsrødveien. Dette er redusert til forslag om å stenge Ørsnesalléen for biltrafikk kun forbi torvet.

- Kommunedirektøren mente opprinnelig at torvet burde være helt bilfritt. Det åpnes nå for mulighet til å parkere på søndre del av torvet.
- Etter ønske fra utbyggerne på COOP-tomta bygges Holmenveien om til GS-vei slik at de blant annet får et større leke og uteoppholdsareal mot vest. Holmenveien erstattes med ny gate vest for Teie kirke (Kirkeveggveien).
- Tidligere forslag om å etablere en offentlig gjennomgående gate gjennom «trekanttomta» i henhold til kravene i kommunens vegnormal er endret til forslag om å etablere sambruksareal som først og fremst skal gi ny adkomst til ny og eksisterende bebyggelse.
- Det etableres ikke rundkjøring i krysset Teglverksveien/Smidsrødveien, men et firearmet kryss.
- Områdelekeplass har tidligere vært foreslått vurdert på torvet. Det vurderes nå som mer aktuelt å legge denne funksjonen i Rosahaugparken.
- Foreslått gang- og sykkelforbindelse mellom Teglverksveien og torvet, gjennom barnehagen, er fjernet. Dette for å berøre barnehagen minst mulig.
- I gatebruksplanen er det foreslått byggegrense på 12,5m fra senter vei mot vest i Smidsrødveien. Det betyr at eksisterende bebyggelse langs vestsiden må rives. Nå foreslås en løsning som gjør at eksisterende bebyggelse kan beholdes, med byggegrense på ca. 10,0m.
- Løsning for gående og syklende i Smidsrødveien skal vurderes nærmere. Anbefalt løsning i gatebruksplanen er ensidig toveis anlegg for syklende. Tosidig sykkeløsning vurderes i et forprosjekt.
- Bredde på vestre del av Ørsnesalléen er redusert, fra 19,5m til 17,5m.
- Teglverksveien er i gjeldende reguleringsplan regulert med bredde ca. 15,0m. I gatebruksplanen var det foreslått tosidig fortau, egen sykkeltrasé, trerekke og toveis biltrafikk. Nå foreslås ensidig fortau, trerekke og toveis biltrafikk. Bredden er redusert til 11,3m.
- Foreslått trekke i Kirkeveggveien er fjernet.

Dokumentet «Premisser og føringer for Teie sentrum» er utarbeidet av Asplan Viak basert på deres faglige vurderinger, men utført i tett samarbeid med 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 presentert og diskutert, og endelige formuleringer ble sendt gruppas deltakere 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.

#### 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 dokumentet som denne saken omhandler forutsetter ikke endringer i utforming av denne veien.

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

#### Gatebredder

Utvikling av gatenettet i Teie sentrum er et av delprosjektene i Bypakke-Tønsbergregionen. Det er igangsatt eller skal igangsettes reguleringsplaner for Teie torv, trekanttomta, Rema 1000, banktomta og COOP-tomta. Det er planer for utbygging av totalt 250 – 290 boenheter, samt ca. 15000m<sup>2</sup> forretning/kontor/tjenesteyting, i bebyggelse på opp mot seks etasjer.

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. Det skal også være plass til belysning, skilt, avfallsbeholdere og sykkelparkering. Det må settes av areal til å drifte gatene, enten som grøfter, grøntområder for trær eller areal langs vegg.

Bredde på gatene henger også sammen med ønskede høyder på ny bebyggelse. Skal gatene bli hyggelige å bevege seg i må de bygges bredere jo høyere hus som skal bygges.

Gatebreddene som foreslås i vedlagte dokument er i enkelte av gatene vesentlig smalere enn i gjeldende reguleringsplan for Teie sentrum.

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. De fleste som bygger nye boliger eller utvikler eiendommer for næring, forretning o.l. må avgi egen grunn til infrastrukturiltak eller bygge gs-vei/fortau på annen manns grunn.

I Arenfeldtsvei i Teie sentrum har utbygger bygd et fortau på egen grunn på ca. 140 meter samt et gatetun, i forbindelse med etablering av totalt 45 boenheter.

På Brua skal utbygger bygge ca. 320 meter med fortau og ca. 80 meter med gs-vei på egen grunn i forbindelse med etablering av 185 nye boenheter.

I vedlegg «Arealregnskap» har kommunedirektøren foretatt en sammenligning mellom det vedlagte dokumentets forslag til gatebredder og utbyggernes forslag til gatebredder i notat av 10.03.22 «Felles premisser for utvikling av Teie senter». For å få en reell sammenligning er det lagt inn areal for grøft der det er nødvendig, både i anbefalt løsning og i utbyggernes forslag. Som vist i avsnittet om prosessen så har kommunen bearbeidet og redusert forslag til gatebredder. Det er derfor nå lite som skiller gatebreddene i dokumentet i forhold til utbyggernes forslag. Det understrekes imidlertid at kommunedirektørens forslag til gatebredder nå er et minimum for å få gater som fungerer, både med tanke på trafiksikkerhet, fremkommelighet for ulike typer kjøretøy og drifting av gatene.

## DIVE

I februar 2018 ble DIVE-analyse (kulturhistorisk stedsanalyse) for Teie sentrum ferdigstilt.

Hovedmålsettingen for DIVE-analysen er å kartlegge både bevaringshensyn og forsettingspotensial. I dokumentet som er vedlagt dette saksfremlegget er de viktigste anbefalingene fra DIVE-analysen gjengitt. DIVE-analysen er ikke et juridisk bindende dokument, og anbefalingene i denne vil måtte veies opp mot andre hensyn. Derfor vil noen av det vedlagte dokumentets anbefalinger avvike fra DIVE-analysens anbefalinger.

Generelle anbefalinger er:

- *Hagebyplanens gateløp bør ikke bygges igjen.*
- *Store trær og alléer bør alltid søkes bevart, eventuelt replantes.*
- *Viktige utviklingstrekk bør bevares.*
- *Viktige veifar bør ikke stenges, og utvidelser bør vektas mot visuell endring av miljøet.*

Kommunedirektøren mener at det er viktig å opprettholde de gamle gateløpene, men trafiksikkerhet må likevel vektlegges mer enn hensynet til gatebredde.

Trær understreker gateløpene og linjeføring. Selv om gatene blir bredere, beholdes strukturen som gater, så lenge de ikke stenges med massiv bebyggelse, eller knekkes. Trekker gjør at gateløpet virker smalere.

## Overvann

I følge Færder kommunes VA-norm skal overvann i størst mulig grad håndteres lokalt med kun begrenset tilførsel til overvannssystem. Det innebærer at alternative transportsystemer skal velges dersom forholdene ligger til rette for det.

Hvordan man forholder seg til overvann har endret seg mye i de senere år. Tidligere har praksisen vært at man legger opp til bortledning av overvann gjennom røranlegg. Med økt nedbør og mer ekstremregn så har praksisen endret seg til at overvann skal håndteres lokalt. Lokal håndtering av overvann betyr i praksis at overvannet skal tas hånd om på egen tomt.

Overvannsløsningen skal baseres på tretrinns-strategien og overvannet skal primært løses uten påslipp til kommunalt nett. Planlegging i tråd med denne strategien vil gi en robust løsning som håndterer små som store nedbørhendelser på privat og offentlig grunn.

Ved å etablere blågrønne soner i gatene som tar hånd om gatenes overvann, reduseres overvannsmengden som slippes inn på kommunalt ledningsanlegg. I tillegg forskjønnes gatene og gir området et mer parklignende preg.

### Parkering

Som nevnt tidligere i saksfremlegget er et av målene i kommunens klima- og energiplan at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel. Det er også et mål at minimum 70 % av nybyggingen av boliger skal skje nær sentre som styrker mulighet for gode kollektivtilbud. I arbeidet med revisjon av kommuneplanen er det derfor blant annet foreslått reduserte krav til parkering. De laveste parkeringskravene er i nordre del på Nøtterøy, som er den delen av kommunen som har best tilgang til kollektivtilbud og som har kort vei til Tønsberg sentrum, togstasjon o.l.

For blokkbebyggelse er det foreslått min. 1,3 p-plass/boenhet og maks. 1,5 p-plass/boenhet i sone nord (Nøtterøy nord og områdesentrene). Hvis parkeringen etableres i et felles parkeringsanlegg, for eksempel en parkeringskjeller, kan dette kravet senkes til 0,8 p-plasser/boenhet. Det vil da ikke være knyttet en p-plass til hver enkelt boenhet, men 80% av beboerne vil ha mulighet til å kjøpe/leie seg en p-plass i blokkas p-kjeller, evt. et annet sted i Teie sentrum. Parkeringskravet inkluderer gjesteparkeringsplasser og HC-parkering. Dette parkeringskravet skal dekke all nødvendig parkering knyttet til boligene, forretningene og tjenesteytingen (lege, frisør, kafé, kontor m.m.).

I referansegruppemøtet i august bekreftet grunneierne at de er innforstått med at all parkering knyttet til boligene og de ulike virksomhetene skal løses på egen grunn. Det skal derfor i utgangspunktet ikke være nødvendig med flere p-plasser enn det som etableres i forbindelse med boligene og de ulike virksomhetene. Det er midlertid et ønske fra flere at det skal finnes «generelle» besøksplasser i Teie sentrum. Det vil da være et tilbud til de som ikke har et ærend i noen av virksomhetene på Teie, men som kun for eksempel skal besøke Teie torv.

Det er usikkert hva dette behovet eventuelt er. Kommunedirektøren antar at det reelle behovet er veldig begrenset. De fleste som har behov for å parkere på Teie har et ærend der. De skal i en av forretningene, på kafé eller til legen og de vil benytte seg av plassene tilknyttet de enkelte forretningene og virksomhetene. I forbindelse med de store matvareforretningene er det, og vil fortsatt være, etablert store parkeringsplasser. Mange vil naturlig nok parkere på disse plassene, gjøre et eller flere ærend i Teie sentrum, før de handler i matvareforretningene og reiser hjem. Det vil derfor være begrenset hvor mange generelle p-plasser det er behov for. Skal kommunen nå målet i kommunens klima- og energiplan om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel, så bør det jobbes for at spesielt de som kun skal besøke Teie sentrum går, sykler eller bruker kollektivtransport.

På Teie torv er det i dag ca. 50 p-plasser. Det er varierende hvor ofte p-plassene er i bruk. Den første timen er det gratis å parkere på torvet. Det er registrert at p-plassene ved Bellevuesenteret, hvor man må betale fra første time, ofte er ledige, mens det er flere biler parkert på torvet. Trafikksensoren som er montert på torvet viser at det er stor gangtrafikk mellom torvet og Bellevuesenteret.



I anbefalt løsning er det foreslått adkomst til torvet og Teie kirke fra Smidsrødveien. Det vil være mulig å etablere opp mot 20 parkeringsplasser langs denne adkomsten, inntil nordsiden av bankbygget. I Ørsnesalléen er det mulig å etablere kantparkering, med plass til ca. 6 biler. Dette betyr at kommunen kan løse antatt behov for generelle p-plasser på egen grunn. I tillegg kan plassen foran hovedinngangen til kirken bygges om slik at parkeringskapasiteten økes fra dagens fem p-plasser til 12-16 p-plasser.

Det har i løpet av arbeidet med premisser og føringer for Teie sentrum kommet initiativ fra eier av Ørsnesalléen 29 (nord for Teiegården) om at dette parkeringsanlegget kan brukes som et felles p-anlegg for Teie.

P-anlegget nord for Teiegården ble bygd for å dekke parkeringskravet for Teiegården og har i dag 88 p-plasser. Halvparten er i kjeller og halvparten på bakkeplan. Teiegården har i tillegg 10 p-plasser i egen kjeller, tre langs Arenfeldtsvei og ni ved inngangen til Vinmonopolet. Dette gir totalt 110 p-plasser tilknyttet Teiegården. Med kravene som foreslås i revidert kommuneplan vil behovet for Teiegården være ca. 28 p-plasser. Dette inkluderer parkering for forretning og tjenesteyting. Det betyr at det er en rest på ca. 80 p-plasser i p-anlegget som kan brukes av andre.

Hvis det ikke etableres p-plasser på søndre del av torvet, kan kommunen evt. leie et antall plasser i dette p-anlegget. Grunneier på trekanttomta har uttalt at det kan være aktuelt å etablere flere p-plasser på deres areal enn det de har behov for, med andre ord at det også vil kunne bli en overkapasitet på parkering i deres prosjekt.

Som tidligere nevnt i saksfremlegget har Teie kirke i dag innkjøring via Teie torv, fra Ørsnesalléen. Stenges Ørsnesalléen for biltrafikk forbi torvet må det etableres en annen adkomstløsning til kirken. Anbefalt løsning er adkomst fra Smidsrødveien, over torvet langs banken og frem til hovedinngangen. Et annet alternativ er å etablere adkomst via Torvet 1. Kommunedirektøren er kjent med at det har vært kontakt mellom Teie sokn og eier av Torvet 1 om en slik løsning. Skal det være aktuelt vil man måtte vurdere at Torvet 1 får tilgang til areal på torvet som erstatning for uteareal som da går tapt til adkomst til kirken, slik at Torvet 1 kan få et attraktivt uteområde sør og øst for sin bygning. Med en slik løsning vil det ikke være nødvendig å etablere adkomst til torvet fra Smidsrødveien, og hele torvet vil kunne være bilfritt.

### Ørsnesalléen

Ørsnesalléen er en viktig skolevei. Deler av fortauet langs nordsiden blir brukt til servering (ved Nøtterø bakeri) og til parkering (ved Bellevuesenteret). Det er ikke tilrettelagt for syklist, og det er en uoversiktlig trafikal situasjon med mange avkjørsler på en kort strekning.

Det anbefales 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. Denne løsningen vil også gi en naturlig tilknytning til fortauet langs Grindstuveien. Langs nordsiden av veien er det mulig å etablere langsgående gateparkering.

Etablering av gang- og sykkelvei og blågrønn sone innebærer at veien utvides mot sør. Total bredde vil være 17,5m. Dette innebærer at det må erverves ca. en meter langs nordlig del av COOP-tomta. Sammenlignet med løsning illustrert i notatet «Felles premisser for utvikling av Teie senter» som er utarbeidet av grunneiere og handelsstanden på Teie, er denne løsningen én meter bredere. Deres forslag til løsning er på 16,5m.

Kommunedirektøren mener stenging av Ørsnesalléen forbi torvet er et meget viktig grep i ombyggingen og utviklingen av Teie sentrum. Det vil øke trafikksikkerheten betraktelig, noe som er viktig med tanke på at dette er en mye brukt skolevei. Krysset Ørsnesalléen/Smidsrødveien blir enklere å krysse for

fotgjengere og syklister, og det er viktig med eget areal for fotgjengere og syklister i Ørsnesalléen. Det vil også gjøre at den flotteste, mest solrike og sentrale delen av torvet blir bilfri. Denne løsningen vil også gi en bedre kobling mot torvet for bebyggelsen som planlegges på Trekanttomta.

I risikovurderingen som ble gjennomført av veg- og transportavdelingen region sør i Vegvesenet i 2017 i forbindelse med arbeidet med gatebruksplanen, ble det konkludert med at T-kryss (Ørsnesalléen stengt ved Smidsrødveien) er vurdert å ha lavest risiko og anbefales med forbehold om at krysningspunktet der skolebarna krysser utformes som gangfelt, og at det etableres gjennomgående sykkelveg forbi Teglverksveien. X-kryss ble ikke anbefalt fordi det gir mange konfliktpunkt og et så komplisert trafikkbilde i perioder med mye trafikk at alternativet frarådes.

I vest gir gata adkomst 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. Det forutsettes at avkjørslene til bensinstasjon og parkeringshus samles til én avkjørsel.

Uavhengig av om man velger å stenge Ørsnesalléen for bilkjøring forbi torvet eller ikke så vil antagelig en del av de som har østsiden av Smidsrødveien som målpunkt velge å kjøre den planlagte tverrforbindelsen i Bekkeveien hvis de ankommer Teie via Kirkeveien, fra området sør for Kolberg.

### Teglverksveien

Teglverksveien er i dag utformet som en adkomstgate i et villaområde, dimensjonert for svært lite trafikk og uten fortau. Langs sørsiden av veien er det fem eneboliger mellom Smidsrødveien og Holmenveien. På nordsiden ligger Teie kirkes barnehage og Torvet 5 (Sparebank 1). Det planlegges for 72 nye boenheter på COOP-tomta og 20 boenheter på Torvet 5, i blokkbebyggelse med opptil seks etasjer. Teglverksveien vil derfor bli en helt ny gate i forhold til dagens situasjon. Det vil derfor være nødvendig med egne fotgjengerareal utenfor blokkene. Med så mange boenheter i et sentrumsområde må man kunne bevege seg på eget areal for fotgjengere, og ikke i kjørebanen. Det er viktig for fotgjengerne å kunne bevege seg trygt fra boligene og til forretninger, kaféer og andre tilbud i Teie sentrum, samt til torvet.

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 trafikkikker atkomst fra de nye boligene og frem til Rosahaugparken, blant annet med fortau langs Teglverksveien.

I DIVE-analysen anbefales det at Hagebyplanens gateløp ikke bør bygges igjen. Det anbefales også at eksisterende store trær/alléer som hovedregel bør søkes bevart, eventuelt at det stilles krav om replanting av nye trær. Det er ikke trerekke i Teglverksveien i dag, men flyfoto fra 1938 viser en trerekke langs sørsiden av Teglverksveien, og i hagebyplanen er det vist en trerekke (se vedlegg «DIVE-analyse – diverse illustrasjoner»). Etablering av trekke vil derfor være ihht. DIVE-analysens anbefalinger. En trekke vil både myke opp overgangen mellom den historiske eneboligbebyggelsen i sør og den nye, mer massive blokkbebyggelsen som skal etableres på banktomta og COOP-tomta, samt redusere høydevirkningen.

I forbindelse med varsling av oppstart av regulering av COOP-tomta er det utarbeidet skisser hvor Teglverksveien er lagt om i vestre del, med en knekk mot sør. Fylkeskommunen har i uttalelsen til oppstarten blant annet kommentert følgende:

*«Planen legger opp til at gatestrukturen må vike og endres på bekostning av utbygging. DIVEanalysen viser at gateløpet Teglverksveien med Holmenveien som svinger mot Ørsnesalleen er en del av gatestrukturer fra før 1900. Gateløpene skriver seg fra da Teie enda var et jordbrukslandskap med enkle ferdssveier mellom gårdene. Om perioden fra før 1900 sier DIVE-analysen blant annet: Veinettet fra perioden er i stor grad innlemmet i hagebyplanen, og har derfor overlevd fra*

*middelalder og frem til i dag. Kulturmiljøet på Teie særpreges særlig av byplanen fra 1920 og gatenettets tydelige struktur og oppbygging. Vi råder derfor sterkt til å planlegge nye boliger med utgangspunkt i eksisterende gatestruktur».*

Kommunedirektøren er enig i at det er viktig å beholde de gamle gateløpene, også i Teglverksveien. I denne saken tar kommunedirektøren ikke stilling til hvordan vestre del av gateløpet i Teglverksveien skal være, selv om skissene i dokumentet som er vedlagt denne saken viser dagens gateløp, og ikke et gateløp med knekk mot sør som er vist i oppstartssaken for regulering av COOP-tomta.

Ved etablering av trekke i Teglverksveien vil det kreves noe mer areal enn eksisterende areal for vei. Dette vil gi konsekvenser for barnehagen, banktomta og COOP-tomta. Det er ikke foreslått å ta areal fra hagene langs sørsiden.

Færder kirkelige fellesråd har i forbindelse med oppstart av regulering av COOP-tomta uttalt at det vil være en fordel for barnehagen om fortau legges mot nord av Teglverksveien. Det vil skape en avstand fra området barn leker på til biltrafikk med tanke på lyd, veistøv og visuelle forhold, og man kan beholde en inngangsport mot Teglverksveien. Det er av stor fordel med tanke på når barnegruppa skal på tur mv, men også av sikkerhetsmessige årsaker. Ved en evt. evakuering er det en fordel om barnehagens utelekeområde har flere innganger.

Ved etablering av fortau og trekke langs nordsiden av Teglverksveien vil den gruslagte parkeringsplassen ved barnehagen (8-10 p-plasser) måtte fjernes. Disse plassene kan erstattes ved å bygge om kirkens areal ved hovedinngangen (på østsiden av kirken). En ombygging her vil kunne gi 12 – 16 p-plasser. Kjøreadkomsten til barnehagen ved Teglverksveien utgjør et areal på ca. 90m<sup>2</sup>. Stripen som taes til fortau er på ca. 70 m<sup>2</sup>. Barnehagen vil derfor ikke få mindre areal ved etablering av fortau og trekke i Teglverksveien (se vedlegg «Arealregnskap»).

Foreslått total bredde i Teglverksveien er 11,3m. I gjeldende reguleringsplan (plan nr. 92-2 Teie sentrum) har Teglverksveien en reguleringsbredde på ca. 15,0m.

#### Kirkeveggveien

«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. Dette gir utbygger muligheten til å utvikle et større område for boliger i og med at lekeareal kan etableres i Holmenveien 2A.

Foreslått total bredde er 11,3m. Utbyggers forslag til gatebredde er 10,7m dersom nødvendig grøfteareal inkluderes. Dette gir i såfall en differanse på 0,6m.

#### Sambruksgate trekanttomta

Det er behov for en ny forbindelse over Trekanttomta, først og fremst for å gi adgang 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 adgang til boliger og næringsareal, og vil ha lav trafikkbelastning og ikke er skolevei, vurderes det at gaten kan være egnet som sambruksareal.

#### Smidsrødveien

Smidsrødveien er ikke tilrettelagt for syklist, noe som er spesielt uheldig siden det er høy frekvens av busser i veien og relativt stor trafikk.

Arbeidet med «Premisser og føringer for Teie sentrum» berører Smidsrødveien fra Teie veidele og til krysset med Teglverksveien. Dagens vei har ikke tilrettelegging for sykkel, det er viktig at det 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. Dokumentet vedlagt dette saksfremlegget viser 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.

Det foreslås enten bare én 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 byggegrensen 2,5 m tilbake (tilsvarer 12,5 m fra dagens midtlinje), slik at det gis plass til trekket her. I Smidsrødveien skal rabatten gi plass til delvis reetablering av den historiske alléen.

I DIVE-analysen anbefales det å ikke utvide veibredden i Smidsrødveien med egne sykkelfelt da det vil gjøre det visuelle inntrykket av veien bredere og med det bidra til å endre datamiljøet. Her mener kommunedirektøren at viktigheten av å sikre syklistene med eget sykkelanlegg er større enn å ta hensyn til det historiske bildet. Hvis for eksempel alternativet med tosidig sykkelanlegg og allé velges, og sykkelbanene plasseres mellom fortau og trærne, vil ikke kjørebanelinjen fremstå som nevneverdig bredere enn i dag.

Smidsrødveien er fylkesvei. Løsning for gående og syklende i Smidsrødveien skal vurderes nærmere. Anbefalt løsning i gatebruksplanen er ensidig toveis anlegg for syklende. Tosidig sykkeløsning vurderes i et forprosjekt.

#### Grunneiernes og handelsstandens innspill om utvikling av Teie sentrum:

Grunneierne og handelsstanden i Teie sentrum fikk i mars 2022 utarbeidet dokumentet «Felles premisser for utvikling av Teie senter» med deres forslag til hvordan Teie sentrum bør utvikles. Det har i ettertid vært arrangert to møter i referansegruppene hvor grunneierne og handelsstanden har vært representert. I tillegg har konsulentene hatt egen dialog med grunneiernes og handelsstandens representant.

Grunneierne, handelsstanden og deres representant har i dokumentet «Felles premisser for utvikling av Teie senter», og i senere tilbakemeldinger spilt inn følgende:

- Det bør etableres et felles parkeringsanlegg for personer som kun skal besøke Teie sentrum (som ikke skal benytte seg av tilbudene i sentrum som f.eks. å handle, gå til frisør, lege o.l.) og for parkering ved spesielle anledninger med mange mennesker. Dette kan f.eks. etableres øst for Teiegården, i tillegg til parkering på Teie torv.
- Ørnesalleen bør fortsatt være åpen for toveis bilkjøring, gjerne som en sambruksløsning.
- Det er ingen trafikale forhold som tilsier at det er nødvendig å utvide breddene på de kommunale veiene.
- Syklistene bør kunne sykle i kjørebanelinjen i Smidsrødveien. Hvis det skal være separate sykkelfelt bør det være et på hver side i Smidsrødveien.
- Det er ikke nødvendig å etablere trær i Teglverksveien.
- Det er ikke nødvendig å avsette mer areal til håndtering av overvann enn det som er avsatt til dette i dag.

Grunneierne planlegger å etablere 250 – 300 nye boenheter i Teie sentrum, men mener at det ikke er nødvendig å gjøre endringer i gatestrukturen utover etablering av den nye Kirkeveggveien. De mener

det ikke er behov for å utvide de eksisterende veiene, og de ønsker ikke å avgi grunn til dette. Ørsnesalleen bør ha toveis biltrafikk som i dag, og de mener at syklistene i Smidsrødveien kan sykle i kjørebanelen. I tillegg ønsker de fortsatt parkering på deler av torvet, i tillegg til at det etableres et nytt felles garasjeanlegg. Følges deres forslag til løsning, vil vi få et sentrumsområde med opptil 300 nye boenheter, men med samme kjøremønster og gatebredder som i dag. Det vil med andre ord gi minimalt med endring i forhold til dagens veinett i Teie sentrum.

I Bypakka for Tønsbergregionen er det foreslått avsatt 100 mill. til tiltak på vei- og gatenettet på Teie. Hovedmålet for bypakka er at «Transportsystemet i Tønsbergregionen skal være miljøvennlig, robust og effektivt». Det skal være «Mer miljøvennlig reisemiddelfordeling, der veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling» og det skal være «Økt fremkommelighet for gående og syklende». Skal disse målene nås, mener kommunedirektøren at det må gjøres større grep i kjøremønster og utforming av de eksisterende veiene i Teie sentrum enn det som foreslås av grunneierne og handelsstanden.

## Alternative løsninger

### Ørsnesalleen med toveis eller enveis trafikk over torvet

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 denne løsningen faglig sett ikke anbefales, 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. Det vil da ikke være mulig med servering utenfor bakeriet.
- 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 løsning 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.

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.

### Smalere profil i Teglverksveien

I motsetning til i anbefalt løsning, 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 av veien fra husvegg til husvegg vil trolig bli noe mindre enn i anbefalt løsning og dermed vil et større areal bli tilgjengelig for bebyggelse. Det er imidlertid vanskelig å fastslå hvor bred veggsonen i så fall må bli, 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.

### **Folkehelse**

Målet for utvikling av Teie sentrum er bl.a. å gjøre Teie sentrum trygt og trafiksikkert for myke trafikanter, legge til rette for uteopphold med gode møteplasser og aktiviteter samt at flere går og sykler til Teie sentrum. Alle disse elementene er positive for folkehelsa.

### **Fremdrift**

Sak om bebyggelsesstruktur, offentlige rom og arealformål skal fremmes for hovedutvalget innen 15.12.22.

### **Konklusjon**

Det er planlagt mange nye boliger på Teie, med blokkbebyggelse på opp mot seks etasjer. I tillegg ønsker man at flere skal besøke Teie og benyttes seg av de ulike tilbudene som finnes. I kommunens klima- og energiplan er et av målene at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel. Skal man oppnå det omforente målet for Teie sentrum «*Hovedmålsetningen er at Teie sentrum skal være et prioritert og attraktivt områdesenter på Nøtterøy, hvor det er godt å bo, jobbe, besøke, handle og være*» må det legges til rette for at fotgjengere og syklister kan bevege seg trygt og på hyggelige, solrike arealer i Teie sentrum. Det skal også være tilgjengelig for bil, med gode muligheter for å parkere, men de myke trafikantene skal prioriteres. Man planlegger for lang tid fremover, det er viktig å tenke langsiktig. Teie sentrum skal gi hyggelig opphold for mange generasjoner fremover.

Kommunedirektøren mener at det vedlagte forslaget til Premisser og føringer for Teie sentrum, datert 5.oktober 2022, tilrettelegger for et slikt Teie sentrum.