

# ET TRIVELIGERE TEIE

Masteroppgave i arkitektur

Liv Lybæk

NTNU

Fakultet for arkitektur og design

Høst 2017

Veileder: Ole Møystad





# ET TRIVELIGERE TEIE

Masteroppgave i arkitektur

Liv Lybæk

NTNU

Fakultet for arkitektur og design

Høst 2017

Veileder: Ole Møystad

NTNU  
Norges teknisk - naturvitenskapelige universitet

Fakultet for arkitektur og design

Masteroppgave NTNU høst 2017

Printet av CopyCat







## FORORD

Denne oppgaven er min avslutning på masterstudiet i arkitektur ved NTNU. Oppgaven er skrevet høstsemesteret 2017 og veileder i prosessen med å skrive masteroppgaven har vært Ole Møystad. Å skrive oppgaven har vært krevende, men lærerikt, og til tider morsomt.

Det ble tidlig klart at jeg ville gjøre en skriftlig oppgave som omhandlet noe innenfor byplanlegging og byutvikling. Mange temaer var interessante, men tilslutt falt valget på tettstedet Teie utenfor Tønsberg. Det er bestemt at sentrum av Teie skal utvikles, og hvordan stedet skal bli i fremtiden, er det diskusjon om. Hovedfokuset i denne utredningsoppgaven er Teie sentrum og torg, og hvordan dette er elementer som kan være med på å gjøre hele Teie mer attraktivt. Transport og trafikk er også et sentralt tema i debatten om Teie. Jeg har lenge hatt en interesse for miljøvennlig transport, og med tre somre bak meg i Statens vegvesen, var transporttematikken på Teie noe som gjorde oppgaven ekstra interessant.

Jeg vil takke Ole Møystad samt andre ansatte ved NTNU. Videre vil jeg rette en stor takk til Silje Island og Nina Ambro Knutsen, ansatt i Statens vegvesen, samt Anne Delbeck i Nøtterøy kommune. Dag Skjeltorp vil jeg også takke for fine bilder fra Fredrikstad. Tilslutt vil jeg takke familie og venner for hjelp og støtte gjennom oppgaven og utdanninga mi.

Trondheim, 15.12.2017

Liv Lybæk



# INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD 7

INTRODUKSJON TIL OPPGAVEN 12

VEIENE RUNDT TORGET 24

BYGGENE OG TORGET 25

BYGGENE 27

ADKOMST 35

ADKOMST TIL BYGGENE 36

TORGFLATA 40

AKTIVITET 44

VURDERING AV TEIE SENTRUM 54

INTRODUKSJON AV ANALYSEN 58

ATTRAKTIVITET 58

DEN GODE BY 59

OVERORDNET 62

I MINDRE SKALA 65

ET MER ATTRAKTIVT TEIE OG TEIE TORV 99

TILTAK FOR ET MER ATTRAKTIVT TEIE TORV 108

KONSEKVENSER AV Å VELGE ANDRE TRANSPORTMIDLER FRAMFOR DAGENS BIL 113

HVORDAN FÅ FOLK TIL Å VELGE ANDRE TRANSPORTFORMER ENN BIL? 115

YTTERLIGERE TILTAK FOR Å GJØRE TEIE TORV ATTRAKTIVT 116

FRAMTIDSVISJON – TRANSPORHUB 125

ET NESTE STEG 126

FORTETTING 132

TRANSPORHUBETABLERINGENS OVERFØRINGSVERDI 133

OPPSUMMERING 133

FIGURLISTE 136

KILDER 141

BILDEKILDER/ FIGURER 144





# INTRODUKSJON



## INTRODUKSJON TIL OPPGAVEN

### BAKGRUNN FOR OPPGAVEN

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportsystemet i Tønsberg-regionen danner grunnlaget for prosjektet Bypakke Tønsberg-regionen.

Det overordnede styringsorganet i Bypakke Tønsberg-regionen er politiske representanter fra hver av kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme samt fylkeskommunen, i tillegg til sentrale fagpersoner.

Statens vegvesen er faglig instans for bypakke og fylkeskommunen er prosjektansvarlig (Silje Island, Statens vegvesen, 2017).

På nettsidene til Bypakke Tønsberg-regionen opplyses det at bypakke organiseres gjennom delprosjekter. Hvert av prosjektene skal være med på å bygge et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem i Tønsberg-regionen (Bypakke Tønsbergregionen).

Bypakke utreder og planlegger en ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme (Bypakke Tønsbergregionen). Dette skjer i forbindelse med at befolkningen øker og at dagens forbindelse ikke anses som en framtidsrettet løsning (Nøtterøy kommune, 2015).



Figur 1: Dagens fastlandsforbindelse

Det foreslås en ny bru eller tunnel. Denne skal gi en samfunnssikker forbindelse, og samtidig redusere biltrafikken på Teie samt i Tønsberg sentrum. Det er også et mål at den nye fastlandsforbindelsen skal legge til rette for sykkel og gange og bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken (Bypakke Tønsbergregionen).

Den nye fastlandsforbindelsen til Nøtterøy og Tjøme skal få innslagspunkt på Kolberg. Dette vil gi endret kjøremønster og trafikkmengde på de eksisterende veiene i Teie-området. I forbindelse med dette er målet at transportsystemet skal være med å utvikle Teie sentrum slik at stedet blir et områdesenter med redusert miljøbelastning og barrierevirkning (Bypakke Tønsbergregionen).



Figur 2: Skisse som viser alternativer for ny fastlandsforbindelse med innslagspunkt på Kolberg

Ønsket er at Teie skal være et attraktivt sted med mer besøk og opphold enn tilfellet er i dag. For å få til dette må folk ha lyst til å ferdes, handle og bo i Teie sentrum og det skal derfor legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på boliger, handel og næring. Å

gjøre Teie trygt og trafikksikkert for myke trafikanter og sikre god framkommelighet for alle, anses også å være en viktig brikke i å oppnå et attraktivt Teie.

#### OPPGAVENS MÅL

Oppgaven min vil være et innspill for å løse den pågående debatten om hvordan Teie sentrum skal utformes for å bli et så attraktivt og trivelig styrket områdesenter og tettsted som mulig. I debatten er det uenighet mellom handelsstanden på Teie som mener at man må kunne kjøre helt til butikkdøra og parkere der, og kommunen og Statens vegvesen, som mener at Teie blir triveligere og mer attraktivt med mindre biltrafikk.

Målet for oppgaven er at Teie skal øke sin attraktivitet og være et sted du har lyst til å oppholde deg og gjøre de daglige innkjøpene.

Oppgavens ambisjon vil være at den er del av et større perspektiv som omhandler miljøvennlige og gode byer og tettsteder ved å bidra i diskusjonen rundt dette, samt si noe om hvilke fordeler dette vil føre til.

#### PROBLEMSTILLING

Som følge av bakgrunnen og målet for oppgaven, vil oppgavens problemstilling være "Hvordan styrke Teie som et levende og attraktivt handelssentrum og møtested?"

#### METODE

##### Introduksjon

For å innhente informasjon til denne oppgaven, er det brukt ulike litterære og muntlige kilder. I tillegg er observasjon brukt aktivt. 3 ulike spørreundersøkelser er blitt utført for å gi et bilde av dagens situasjon og for å få et innblikk i hva de som bor på eller bruker Teie, synes og mener om stedet og om ulike tiltak som er utført.

##### Spørreundersøkelse sommer 2017

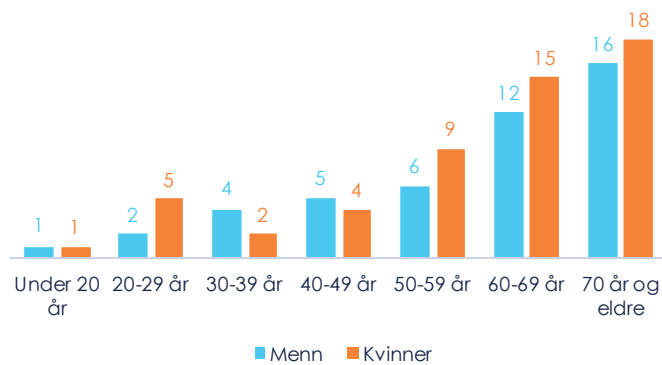
I løpet av perioden 7.4 – 10.7 sommeren 2017 ble det laget en spørreundersøkelse for å kartlegge transportmiddelvalg på Teie i regi av Statens vegvesen. Kartleggingen er et oppdrag for arbeidsgruppe A3, gatebruksplan Teie, i Bypakke Tønsberg-regionen v/Silje Island. Spørreundersøkelsen er utarbeidet og utført av sommerstudentene Aida Selimotic og forfatteren av denne oppgaven, Liv Lybæk. Flere resultater fra spørreundersøkelsen er brukt i denne masteroppgaven.

For denne spørreundersøkelsen med 100 respondenter er det totalt en liten overvekt av kvinner.



Figur 3: Kjønnsfordeling

Når det gjelder aldersfordelinga er det en overvekt av godt voksne over 50 år med flest respondenter i den eldste aldersgruppa. Forskjellen mellom antall kvinner og menn som svarte er ganske liten i alle aldersgruppene.

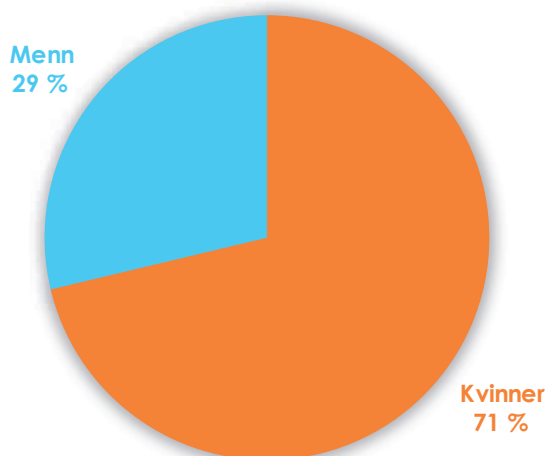


Figur 4: Aldersfordeling kjønn

Store deler av rapporten utarbeidet på bakgrunn av spørreundersøkelsen finnes i sin helhet som vedlegg.

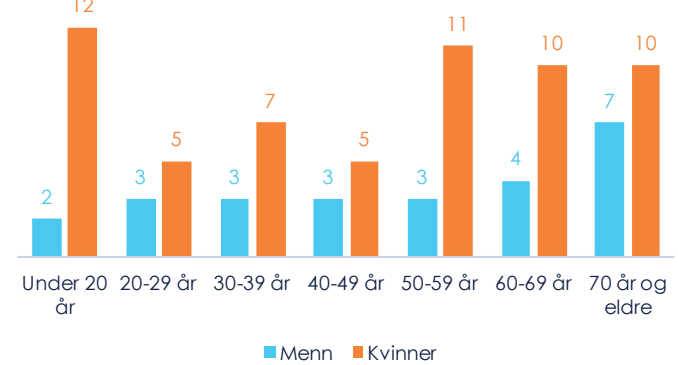
#### Spørreundersøkelse om Teie september 2017

Spørreundersøkelsen som ble gjennomført mellom den 12.9 og 17.9, inneholder blant annet de samme spørsmålene som i den tidligere omtalte undersøkelsen. De andre spørsmålene som ble stilt omhandlet hva folk synes om ulike aspekter ved Teie og hva som kunne blitt gjort av forbedringer. De fleste av disse spørsmålene, er brukt i oppgaven. 87 svar ble registrert.



Figur 5: Kjønnfordeling

Figuren viser at det er en stor overvekt av kvinner. Dette gjelder for alle aldersgruppene. Også for denne spørreundersøkelsen er det en overvekt av respondenter over 50 år selv om den aldersgruppen der flest har svart, er de under 20 år.



Figur 6: Aldersfordeling kjønn

Merk: Her er det to kvinner som ikke har svart på spørsmålet om alder, og som derfor ikke er tatt med i diagrammet.

Det bør bemerkes at for spørsmål behandlet i denne oppgaven som har blitt stilt i begge spørreundersøkelsene omtalt over, er det gjengitt et gjennomsnitt av resultatene fra begge undersøkelsene. Dette for å gi et mer nøyaktig bilde av situasjonen fordi det gir tilsammen over 200 respondenter.

#### Spørreundersøkelse i forbindelse med den europeiske mobilitetsuka 2017

Bakgrunnen for den tredje og siste spørreundersøkelsen er den europeiske mobilitetsuka som avholdes hvert år i september. Her settes miljøvennlig transport og levende sentrum på dagsordenen. Målet er å få flere til å velge miljøvennlige transportformer slik at det skapes mindre biltrafikk i

sentrumsområdene. Hyggelige gater og grøntområder, samt sykling og offentlig transport er valgt som hovedtema. Det arrangeres også Internasjonal bilfri dag i forbindelse med dette (Statens vegvesen, 2010).

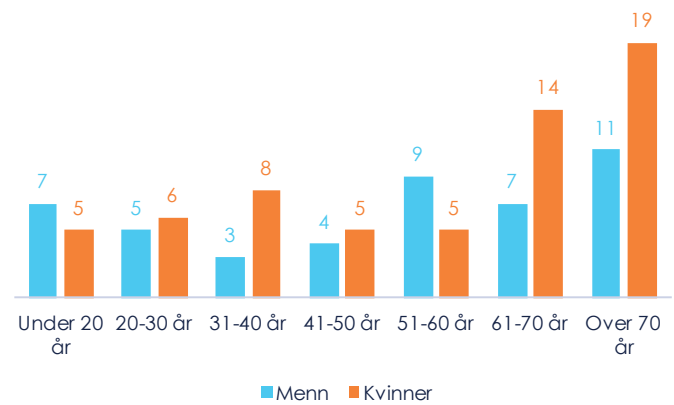
Under mobilitetsuka var forfatteren av denne oppgaven med på å bygge en midlertidig park som skulle bidra til å gjøre det hyggeligere på Teie torv. Parken tok opp arealet til ca. 10 av parkeringsplassene som er der i dag og besto av pallebenker, med blomster, flere separate blomsterkasser og mindre trær. Det var sandkasse og fluktstoler som også kunne benyttes. Under stolene var det plassert et grønt teppe for å myke opp den grå asfaltflata. Det hele bidro med grønne planter og sitteplasser på torget.

I forbindelse med opparbeidelsen av denne parken ble det laget en spørreundersøkelse der hovedmålet var å finne ut hva folk syntes om denne parken. Det var 108 stykker som svarte på undersøkelsen. Merk: To stykker ble intervjuet samtidig og disse regnes som 2



Figur 7: Kjønnsfordeling

Figur 7 viser også her en overvekt av kvinner. Dette utgjøres i stor grad i aldersgruppene fra 61 år og oppover, og også for aldersgruppen 31 – 40 år, figur 8.



Figur 8: Aldersfordeling kjønn

Rådataene som ligger til grunn for omtalelsen av spørreundersøkelsen i oppgaven, finnes i vedlegg.

Selv om det er en skjev fordeling i spørreundersøkelsene mellom kvinner og menn og et ulikt antall besvarelser i de ulike aldersgruppene, bør det likevel anses som positivt at der er flest kvinner, spesielt i de øvre aldersgruppene som har svart. Dette er en gruppe som sjeldent blir hørt i åpne møter og lignende.

#### Metode for utførelse

Spørsmålene ble lagt inn i Google skjemaer. Fordelen med dette er at den ferdige undersøkelsen med spørsmål og svaralternativer, eller plass til å skrive lange svar, kan hentes opp på mobilen. Svarene som registreres overføres automatisk til Excel.



Ved gjennomføring av spørreundersøkelsen fikk forfatteren med seg ansatte fra Statens vegvesen. Å være to gjør det lettere å få flere til å svare på spørsmålene av flere grunner: To stykker øker seriøsitetsoppfattelsen, noe som øker sjansene for at folk sier seg villig til å delta, og er man to får man også mer oppmerksomhet enn om man er én. Dette gjør det lettere å spørre om folk vil være med på undersøkelsen fordi folk blir nysgjerrige og lurer på hva som foregår. Spesielt gjelder dette hvis den ene som står og intervjuer først har fått noen til å svare, fordi folk blir enda mer oppmerksomme på at det foregår noe. Har først den ene fått napp, ser andre potensielle deltakere at det ikke er så farlig å svare siden andre gjør det, og de er dermed mer villige til å delta.

De to første omtalte spørreundersøkelsene ble utført utenfor ett av Teies to kjøpesentre, Bellevuesenteret. Den siste spørreundersøkelsen ble utført i tilknytning til den midlertidige parken på torget.



Figur 9: Gjennomføring av intervju

## OPPGAVENS FORM

### Valg av form

I denne oppgaven ses det på ulike faktorer og virkemidler som skal til for å gjøre Teie mer attraktivt. Hovedfokuset vil være på Teie sentrum og torg da utformingen av torget kan være med på å gi hele Teie sentrum et løft.

Denne oppgaven vil være et forslag til hvordan Teie kan bli hyggeligere gjennom i hovedsak å studere Teie torv.

I og med at oppgaven er en utredning og ikke en prosjekteringsoppgave, er det valgt å diskutere oppgaven hovedsakelig gjennom tekst, men kart og diagrammer vil også brukes.

### Tekstens deler

#### 1. Beskrivelse og observasjon

I denne delen gis et bilde av hva slags sted Teie er, med fokus på Teie sentrum.

#### 2. Analyse

Teie analyseres først og fremst med tanke på hvordan man kan gjøre stedet attraktivt og trivelig. I denne delen brukes blant annet Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for gode byrom.

#### 3. Forslag til tiltak

Her vil det, på bakgrunn av det som er sett i analysen, foreslås tiltak for å løse utfordringene Teie har.

### Delenes oppbygging

I DEL 1 beskrives byggene rundt torget, torgflata og aktiviteten på og i tilknytning til torget. Dette er forsøkt formidlet så objektivt som mulig. Til slutt kommer en subjektiv vurdering av Teie ut fra mine besøk her.



I DEL 2 presenteres først litteratur og kilder som omhandler ulike temaer for attraktive steder og byrom. Deretter følger en refleksjon rundt disse temaene knyttet til Teie og Teie torv. Til slutt presenteres det hva intervjuobjektene mener om temaet før dette eventuelt kommenteres.

DEL 3 er delt opp i tre deler. Den første delen tar for seg hvordan Teie kan bli attraktivt med tanke på å gjøre noe med transporten, spesielt på torget, i nærmeste framtid. Del 2 foreslår tiltak på torget basert på mangler som framkommer av DEL 2, mens i den siste delen ser på et mulig framtidsscenario for Teie.

#### TETTSTEDET TEIE

##### Introduksjon

Teie er et lite tettsted i Nøtterøy kommune. De fleste av Nøtterøy kommunes ca. 22 000 innbyggere (Nøtterøy kommune, 2016) bor på Teie, og her bor det ca. 4000 personer (Magnus Campbell, kommuneplanrådgiver Nøtterøy kommune, 2017).

##### Overordnet trafikksituasjon

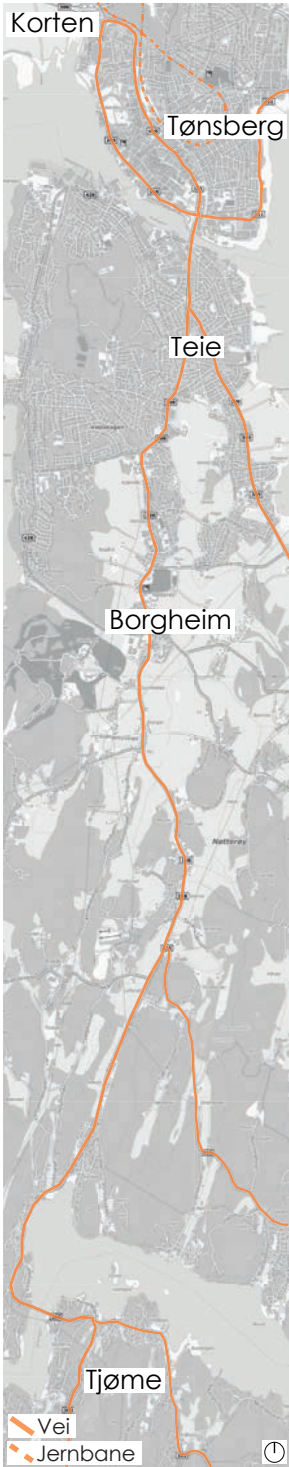
Veiene som går mot Nøtterøy fra Tønsberg møtes i Mammutkrysset der de slår seg sammen og blir til fylkesvei 308 før veien går over Kanalbrua. Litt før Teie veidele blir Nøtterøyveien til Kirkeveien, og Kirkeveien deles i to ved veidelet. Den nye veien får navnet fylkesvei 309 Smidsrødveien, og denne veien fortsetter sørover gjennom Teie sentrum på østsiden av Nøtterøy. Kirkeveien fortsetter mer eller mindre rett sørover på midten av øya, til Borgheim, som utgjør det administrative senteret i kommunen, og til Tjøme og Verdens Ende. Fra fylkesvei 308 går det også fylkesveier som dekker vestsiden av Nøtterøy, og østsiden av Tjøme.

På denne måten ligger Teie sentralt til i det større bildet som utgjør "storbyen" Tønsberg med jernbanestasjon, et større handelssentrum i byen og med god tilknytning til både Horten og Sem på den ene siden og med nær forbindelse til Borgheim og øyene sørover på den andre siden. Se figur 11 og 12 og figur 13.

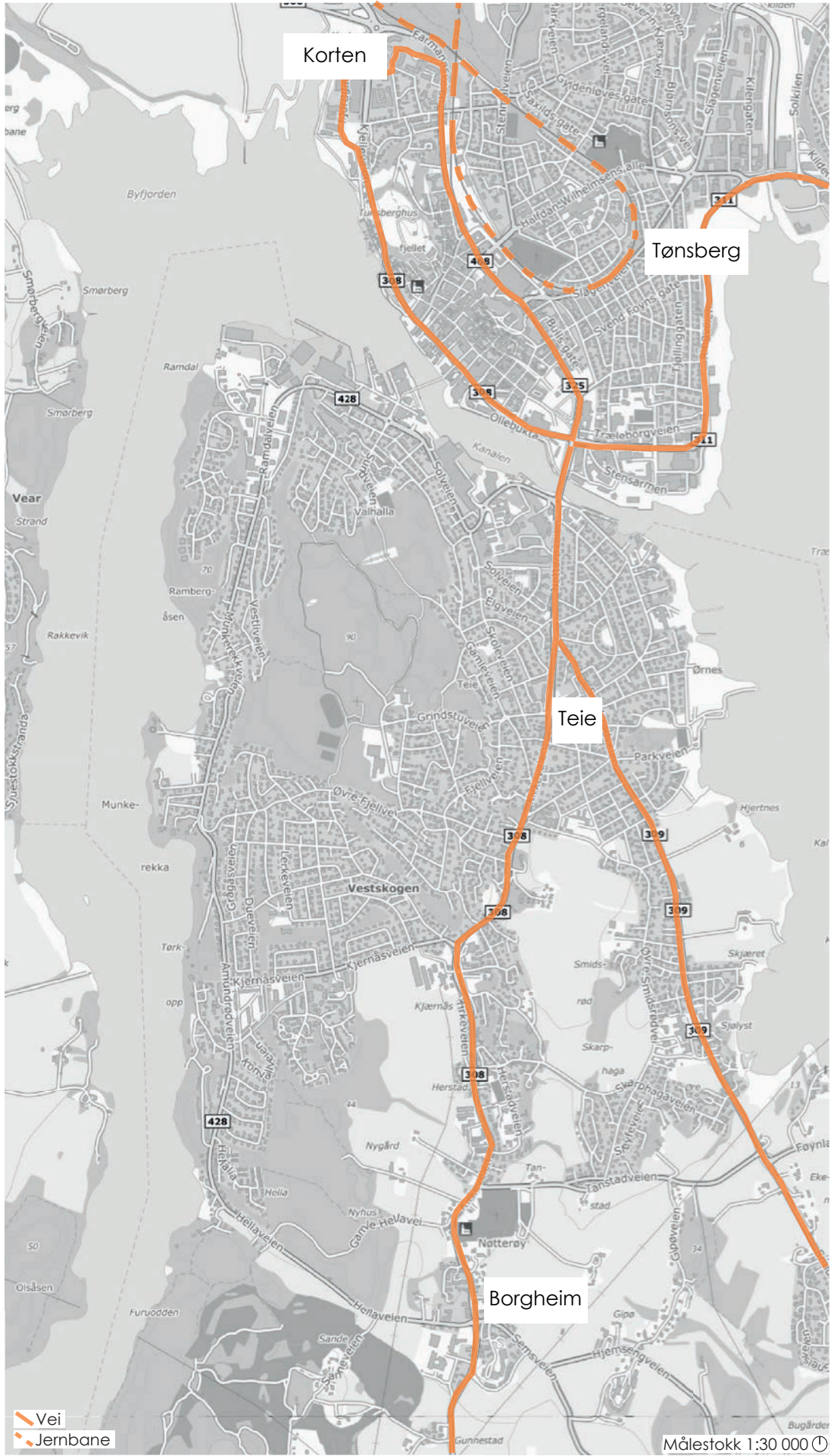


Figur 10: Teie veidele med Smidsrødveien til venstre og Kirkeveien til høyre





Figur 11: Oversiktsskisse



Figur 12: Oversiktsskart





Figur 13: Innzoomet oversiktskart

### Teies utfordringer

Tønsberg er en by med alt av fasiliteter og servicetilbud. På grunn av dette, vil ikke det lille stedet Teie kunne måle seg med Tønsberg i denne sammenhengen, og handelslekkasje dit er dermed en av Teies hovedutfordringer. For å bøte på dette, har Teie veldig god biltilgjengelighet og dermed mye trafikk. Trafikken er Teies andre store utfordring. Spesielt på Teie torv er dette et synlig problem, da hele torget i dag er en parkeringsplass.

### Nøtterø haveby

Det ble mellom 1919 og 1921 utformet en helhetlig plan for Nøtterøy og Tønsberg. Den delen av planen som ligger på Teie, kalles Nøtterø Haveby. Planen ble utformet av arkitekt Kristoffer Lange i 1919, og kommuneingeniør Arthur Røed i Nøtterøy kommune sluttførte planen i 1921 (Fortidsminneforeningen Vestfold, 2017). Denne planen og tiden den ble laget på, har vært bestemmende for utformingen av Teie og de opprinnelige husenes stil.



Figur 14: Teie torv





Figur 15: Nøtterø Havebys plan



Figur 16: Havebyhus



Figur 17: Havebyhus







DEL 1

## VEIENE RUNDT TORGET

### HOVEDADKOMSTEN TIL TORGET

Hovedveiene for å komme til torget er etter Teie veidele Kirkeveien eller Smidsrødveien. Fra Kirkeveien tar man ned Ørsnesalleen i Grindstukrysset. Ørsnesalleen går på hele nordsiden av torget og binder Kirkeveien og Smidsrødveien sammen.



Figur 18: Veier rundt torget

### SMIDSRØDVEIEN OG ØRSNESALLEEN

Fordi Smidsrødveien og Ørsnesalleen omkranser torget i vest og i nord samtidig som at Ørsnesalleen er bindeleddet fra Kirkeveien til torget, går det nærmere inn på disse to veiene i teksten som følger.

Disse to veiene har en ganske ulik karakter gjennom utforming og bredde.

Tellinger utført av Statens vegvesen viser at Smidsrødveien har en årsgjennsnittstrafikk på 12000 biler, mens Ørsnesalleen har en årsgjennsnittstrafikk på 2600 mellom Smidsrødveien og Kirkeveien (Nøtterøy kommune, 2011).



Figur 19: ÅDT-diagram

### SMIDSRØDVEIEN OG ØRSNESALLEEN FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Tilgjengeligheten i Smidsrødveien for de gående og syklende er ganske god. Det er fortau eller gang- og sykkelvei på østsiden opp mot torget fra Teie veidele helt til bygget med Rema 1000. Fortauet nederst mot veidelet er smalt. Etter Rema 1000 sin innkjøring er det ny gang- og sykkelvei som fortsetter sørover.



Figur 20: Ny gang- og sykkelvei fra Rema 1000 og sørover

På vestsiden er det gangvei helt fram til torget, med bare et lite stykke fortau nærmest veidelet. Når man kommer fram til torget er det fortau og derfra fortsetter også på denne siden en ny flott gang- og sykkelvei, se figur 20.



Figur 21: Gang- og sykkelvei på vestsiden av Smidsrødveien

Det bør sies at det på Smidsrødveien er få kryssingsmuligheter fra den ene siden til den andre i sentrum av Teie, selv om denne veien deler Teie sentrum i to. Det eneste som finnes er i Teie veidele, ved det nordøstre hjørnet av torget, og ved Teglverksveien.



Figur 22: Kryssingsmulighet av Smidsrødveien ved Teglverksveien

Selv om det er relativt godt lagt til rette for gående og syklene langs Smidsrødveien, er det mange utkjøringer som går over fortau og gang- og sykkelveiene, noe som kan skape trafikkfarlige situasjoner,

Trafikkmengden og derigjennom

opplevelsen av de to veiene fører til ulik oppførsel i møte med dem. Mens Ørnesalleen kan krysses mer vilkårlig, blir gangfeltene oftere brukt i Smidsrødveien og folk ser seg godt om og passer mer på når veien krysses. Dette gjenspeiler hvor trygge veiene oppfattes for de som ferdes på eller i nærheten av dem og er også en konsekvens av antallet biler på de to veiene.

## BYGGENE OG TORGET

### INTRODUKSJON

Av byggene rundt Teie torv er det bygget med Nøtterø bakeri og DnB i tillegg til Sparebank 1 og bygget som inneholder Mariblomst, Teie jern og bygg og Blåkors som er med på å danne torgets vegger. Bygget med DNB og Nøtterø bakeri ligger nord for Ørnesalleen, og denne veien skiller bygget fra torget. Likevel må bygget sies å være en plassvegg til torget, da det som nevnt tidligere, er ganske lite trafikk på veien og den dermed ikke utgjør noen store barrierer mellom torget og bygget. De andre byggene henvender seg ikke til torget på samme måte fordi de ligger for langt unna. Dette gjør at torget mangler ordentlige vegger på både vestsiden og østsiden, noe som ikke er helt heldig for at torget skal framstå som et ordentlig plassrom.

I den videre teksten ses det nærmere på byggene som er vist på kartet rundt torget, deres (fasade) utforming og adkomsten hit, torgets adkomst og sammenkoblingen til byggene rundt, samt hva som finnes på eller rett i nærheten av torgflata.





Figur 23: Byggene rundt torget



Figur 24: Nøtterø bakeri og DnB

## BYGGENE

### NORD FOR TORGET

#### Nøtterø Bakeri og DnB

I bygget som er plassert nord for Teie torv, finnes Nøtterø Bakeri og DnB i samme bygg. Dette bygget er i to etasjer, har valmet tak og trekledning, se figur 22.

DnB holder til i den østre delen av bygget, og her er for det meste de opprinnelige vinduene og uttrykket bevart.



Figur 25: DnB

To av vinduene på hver side av døra er høyere i første etasje. Alle vinduene har fått rektangulære sprosser i tre rekker. I to av fire vinduer henger det salgsprospekt, noe som er med på å vise litt av hva som foregår på innsiden av bygget.



Figur 26: Prosepekt i ett av DnBs vinduer

Vinduet lengst vest er gjort om til minibank. Her er automaten plassert i midten av vinduet, slik at sprossene på de to ytre radene er beholdt, og bare den midterste rekka er omgjort til minibank.



Figur 27: DnBs minibank

Rampe og trapp av betong fører opp til bankens inngangsdør som er stilmessig ganske lik vinduene.



Figur 28: DnBs adkomst





Figur 29: Nøtterø bakeri

I den vestre delen av bygget der bakeriet holder til, er det store glasspartier som dekker nesten hele den første etasjen. De store vinduene som er uten sprosser, gir et endret og nyere uttrykk. Det gjør også trappene i metall i tillegg til inngangsdørene i glass som forøvrig er i samme stil som vinduene.

Hele byggets 2. etg. har store vinduer med sprosser på sidene, Dette bidrar

til å gi denne etasjen et åpent uttrykk. Disse vinduene like brede som vinduene i første etasje hos DnB og sannsynligvis opprinnelige.

Flere av vinduene i begge etasjer der DnB holder til har utvendige persiener. I vinduene der persiennene ikke var nede, var vinduene dekket til på andre måter.

Delen av bygget der Nøtterø bakeri holder til har en åpen, vennlig og inviterende fasade med sine store vinduer. DnBs fasade karakteriseres som noe midt i mellom åpen og lukket med glassdør og salgsprospektene som er vennlige og inviterende, mens persiennene foran vinduene lukker fasaden og bidrar til at den blir kjedelig

Vinduene i andreetasjen gir bare et delvis åpent uttrykk da noen av vinduene har nedtrukkede persiener



Figur 30: Sparebank 1 og Z- eiendom

SØR FOR TORGET

### Sparebank 1 og Z- eiendom

Bygget som huser Sparebank 1 og Z- eiendom har to etasjer og er

funkisinspirert. Det har flatt tak med relativt glatte fasader bestående av hvite plater og pusset hvit mur. Dette bygget ble oppført i 1974 (Holm, 2016) og hører dermed stilmessig sammen med Teie kirkes bygg.



Det er brukt en del glass i fasaden og ingen av vinduene har sprosser som deler dem opp.

I 2. etasje har et vindusbånd fått plass i nesten hele bredden til inngangspartiet under.

Det er brukt avlange, store vinduer vest på veggen i to rekker over hverandre, én rekke i hver etasje.

Et smalt glassfelt strekker seg i nesten hele byggets høyde på en liten del helt øst på fasaden som vender mot torget og fortsetter på den østre fasaden.



Figur 31: Glassfelt i nesten hele byggets høyde

Begge dørene under det inntrukne trinnfrie inngangspartiet består også av glass. Dette inviterer inn og viser frem hva som skjer på innsiden.



Figur 32: Inngang Sparebank 1 og Z-eiendom

Det er ingenting som dekker for vinduene, men døren til venstre har fått hvitt mønster som gjør det litt vanskeligere å se inn.

Fasaden mot torget er ganske åpen og inviterende med utstrakt bruk av glass og muligheter for å se inn.

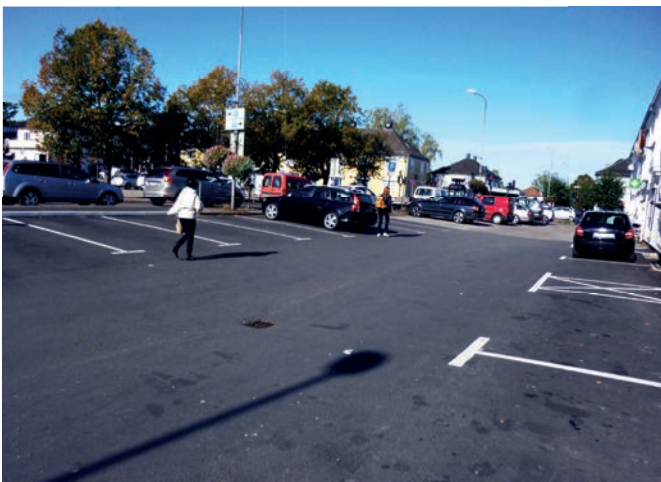


Figur 33: Apoek 1, Teie helsekost, Tønsberg og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000

Apotek 1, Teie Helsekost, Tønsberg og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000

Øst for torget finnes Apotek 1, Teie Helsekost, Tønsberg – og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000 i samme bygg. Bygget har to etasjer med stående trekledning.

Det er viktig å bemerke at Smidsrødveien med mye trafikk går mellom torget og bygget, i tillegg finnes det en parkeringsplass mellom veien og torget som øker avstanden til bygget. Derfor oppleves ikke dette bygget helt som en fasade i tilknytning til torget. Avstanden blir for stor, og bilene for mange.



Figur 34: Parkeringsplass foran bygget med Rema 1000

Bygget kommenteres likevel fordi det er dette bygget som ligger nærmest torget i øst, selv om det som faktisk avgrenser torget i denne retningen er en rekke med fem eiketrær som skjærer mot Smidsrødveien.

I byggets første etasje, mot nord, har Apotek 1 store utstillingsvinduer. Teie helsekost i midten av bygget, har ett tilsvarende stort vindu. Sør i bygget ligger Rema 1000. Lokalet har to vinduer i 1. etasje, vestover mot torget, i lik i størrelse

som de andre vinduene i denne etasjen.

Begge dørene til Apotek 1 i fasaden mot torget er i glass. Den nordre inngangen har betongtrapp i tilknytning, mens inngangen lengre sør har trapp i metall. Teie helsekost har også glass i døra og metalltrapp. Apotek 1 har også en inngang på byggets nordre fasade som også er i glass. Denne beskrives fordi trappa og rampa opp til døra i metall er synlig fra torget.



Figur 35: Apotek 1

Tønsberg – og Nøtterøy trafikkskole holder til i byggets andre etasje.

Her er det like vinduer delt i tre like store deler, uten mange små sprosser.

Ett vindu og den ene døra lengst sør tilhørende Apotek 1 er helt dekket av folie med egen reklame, som bare slipper lys gjennom. Vinduene som ikke har slik folie, er det er satt noe foran, slik at det er vanskelig å se inn.

Vinduet til Teie helsekost er ikke tildekket.

De to vinduene til Rema 1000 har utvendige persienner nesten helt ned, og det av vinduet som ikke dekkes av persiennene, har fått en mindre kledelig blå folie i butikklogoens farger.





Figur 36: Rema 1000

I andre etasje på bygget, har vinduene ikke utvendige persienner eller noe annet som dekker for dem.

Bygget i sin helhet betegnes med delvis vennlig og åpen fasade når hele byggets øverste etasje er åpen, mens det er varierende grad av åpenhet i den nederste etasjen.



Figur 37: Mariblomst, Teie jern og bygg og Blåkors

VEST FOR TORGET

### Teie jern og bygg og Mariblomst

Retten vest for torget, i samme bygg, finnes Teie jern og bygg og Mariblomst i 1. etg. Blåkors holder til i 2. etg. Dette er et trehus med valmet tak og stående trekledning.

I 1. etasje er det avlange vinduer uten sprosser. Derfor kommer utstillingsvarene

bak glasset i de litt større butikkvinduene til sin rett. Begge inngangspartiene på hjørnet av hver butikk har tredører med et glassfelt fra midten og opp med betongtrapp foran døra.



Figur 38: Inngangspartiet til Teie jern og bygg

Vinduene i 2. etg. har sprosser og er lik vinduene i det omtalte nabobygget. Ellers er de litt kortere enn vinduene i 1. etg, men like brede.

Det er ingenting som dekker for vinduene i noen av etasjene.

Fordi det hverken i første eller andre etasje er noe som dekker for de store vinduene og det er glass i dørene, bidrar dette til å gi bygget en åpen og inviterende fasade.



Figur 39: Inngangspartiet til Mariblomst





Figur 40: Teie kirke og Teie kirkes barnehage

### Teie kirke og Teie kirkes barnehage

Litt mer tilbaketrukket, sør for Teie jern og bygg og Mariblomst, ligger

Teie kirke og Teie kirkes barnehage ligger i samme bygg i forbindelse med kirka. Bygget er oppført i to etasjer med flatt tak i den nordre delen der kirka holder til. Denne delen er noe høyere mot sør der det er plassert et kors. Den søndre delen der barnehagen er, har én etasje. Bygget er av teglstein og sto ferdig i 1975 (Holm, 2016). Derfor hører det ikke med blant de opprinnelige byggene.

Øverst i den første etasjen er et felt med liggende trekledning. Under dette finnes

et vindusbånd på midten av 1. etasje. Det er også store glasspartier på hver side av døra til kirka i tillegg til i selve døra som er tilknyttet trapp i stein og rampe. Også inngangsdøra til barnehagen har mye glass og trapp i stein foran.

Et smalt vindusbånd finnes midt på den øverste etasjen i nesten hele dens lengde. Dette er noe smalere enn i etasjen under.

I begge etasjene gir vindusbåndene og gassfeltene i og ved døra er fritt innsyn.

Selv om det er vindusbånd i begge etasjene og glass i dørene virker fasaden lukket. Dette er ganske naturlig da byggets funksjon ikke inviterer til at folk skal se inn.



Figur 41: Bellevuesenteret

NORDVEST FOR TORGET

### Bellevuesenteret

Retten nordvest for torget ligger ett av Teies to kjøpesentre, Bellevuesenteret. Bygget har to etasjer og valmet flatt tak. Sandfargede plater er brukt som kledning på veggene, og på taket er det brukt mørke plater på kjøpesenteret som ble oppført i 1988 (Holm, 2016), noe som står i stil med byggeår.

Bygget beskrives kort i det følgende fordi det ligger i nær tilknytning til Teie torg og dermed kan relateres til torget. I tillegg representerer kjøpesenteret ett av byggene i sentrum med mest aktivitet da det inneholder mange ulike tilbud.

Vinduene i første etasje er ganske små. De har samme størrelse som vanlige husmorvinduer, men har røde sprosser som deler vinduene i to vertikalt på midten. Inngangspartiet er i glass med trinnfri inngang til senteret og har fått et eget takoverbygg.



Figur 42: Inngang Bellevuesenteret

Også vinduene i 2. etg, har de samme røde sprossene som i etasjen under. Det finnes vinduer i taket også, men disse har ikke sprosser, bare en svart omramming.

Som en kontrast til dette, finnes det et glassutstikk med spiss takvinkel som går i hele byggets høyde, plassert midt på bygningskroppen. Dette store glassfeltet har fått røde sprosser som de andre vinduene i bygget.

Vinduene som finnes i byggets første etasje er dekket til, oftest med folie som bare slipper lys gjennom. Tildekkede vinduer er det også delvis i andre etasje. Unntaket er det store glassfeltet som er helt åpent.

På tross av glassutstikket, karakteriseres fasaden på Bellevuesenteret som lukket fordi store deler av vinduene er tildekket og glassfasaden bare viser byggets trapp, noe som ikke gir mye til de som går på utsiden.

Dette gir bygget en kjedelig fasade.



Figur 43: Teiegården sett fra torget

NORDØST FOR TORGET

### Teiegården

Teiegården, også et kjøpesenter på Teie, ligger på det nordøstre hjørnet mot torget.



Bygget er oppført i to etasjer med valmet tak og har stående trekledning.

Krysset Ørnesalleen Smidsrødveien, med en del trafikk, skiller Teiegården fra torget.



Figur 44: Teiegården mot Ørnesalleen

Likevel omtales også dette bygget kort her fordi det kan ses på som torgets ene hjørne, samtidig som det inneholder mange funksjoner og dermed genererer en del aktivitet.

Hjørnet av byggets første etasje som vender mot torget, har store butikkvinduer uten sprosser der det som selges stilles ut. Inngangsdøra i tre med små glassruter er litt inntrukket med glassfelt på hver side og med rampe og trapp i stein foran.

Andre etasje har den samme utførelsen på vinduene som bygget der Nøtterø Bakeri og DnB holder til, noe som betyr tredelte vinduer med små sprosser på hver ende.

I førsteetasjen er det en liten stripe folie øverst på vinduene som forteller hvilken butikk som holder til her, mens vinduene i etasjen over er tildekket eller delvis tildekket.

Første etasjen med sine store inviterende vinduer og de stengte, kjedelige vinduene i 2. etg gjør at fasaden i sin helhet er mellomting mellom lukket og åpen, da det er stor forskjell på hvor lett det er å se inn i de to etasjene.



Figur 45: Teiegården Smidsrødveien

#### STIL

Havebypreget bevares i fasaden for byggene med Rema 1000, og Nøtterø bakeri (selv om 1. etg. i den vestre delen av fasaden er vell åpen). Bygget der blant annet Mariblomst holder til, og også Teiegården, er i tråd med havebystilen. Dette grunnet det stående trepanelet, at mange av vinduene har sprosser eller er oppdelt på andre måter. I tillegg er det valmede taket og høyden på to etasjer viktige elementer. Disse byggene står godt til hverandre, og vitner om den opprinnelige planen som ble laget for Teie mellom 1919 og 1921. Teie kirke og barnehagen, Sparebank 1 og Z- eiendom og Bellevuesenteret passer også delvis sammen gjennom det flate taket, mur eller plater i fasaden og store vindusflater. Byggene skiller seg fra havebyhusene og viser at de er tegnet og oppført i

en annen tidsperiode enn de gamle havebyhusene.

## ADKOMST

### FORTAUENE RUNDT TORGET

#### Nordsiden av torget

På den nordre siden av torget finnes et ganske bredt fortau på søndre side av veien som mellom Kirkeveien og Smidsrødveien bare brytes opp av innkjøringa til torget. Dette fortauet er nedsenket på hjørnet av torget, noe som gjør det lettere å krysse torget eller forlate det akkurat her og kan være en medvirkende årsak til at dette er et populært sted.



Figur 46 Nedsenket fortauskant i torgets nordøstre hjørne

På motsatt side av veien er det varierende bredde og tilgjengelighet for de gående. Her er det usammenhengende fortau brutt opp av parkeringer og utkjøringer. Fortauet som er der blir ytterligere smalnet inn grunnet uteservering foran Nøtterø bakeri i tillegg til inngangene både til bakeriet og DnB.



Figur 47: Teie torvs nordre fortau

#### Sørsiden av torget

På sørsiden av torget er det et godt bredt fortau i hele torgets lengde. Dette fortauet har imidlertid høy kant ned mot torgflata på den sørvestlige delen, noe som gjør det vanskelig å bevege seg ned til selve torget fra denne delen av fortauet.

Kantsteinen på hjørnet mellom sør og øst er derimot ikke veldig høy. Fortauet er også nedsenket foran inngangen til Sparebank 1. Bredden på fortauet signaliserer at man er på vei inn i et bankbygg eller annet type litt viktigere bygg.



Figur 48: Teie torvs søndre fortau



### Østsiden av torget

Deler av fortauet øst for torget er nedsenket mellom trærne som skiller torget fra fortauet. Kvaliteten på møtet mellom fortau og torgflate er ikke spesielt god. Likevel er det er mulig å forsere.



Figur 49: Teie torvs østre fortau

### Vestsiden av torget

Fortauet på vestsiden av hele torget er ganske smalt, sammenlignet med fortauet i sør. Spesielt foran bygget som inneholder Mariblomst og Teie jern og bygg. Varer på fortauet fra disse butikkene smalner fortauet ytterligere inn.



Figur 50: Teie torvs vestre fortau

### Ganglinjene over torget

Fotgjengerne som skal bruke torget og/eller byggene rundt har stor frihet og kan ankomme torget fra alle kanter. Den nordre siden og det sørøstre hjørnet er imidlertid det mest brukte alternativet. Dette kan henge sammen med at flere funksjoner i sentrum befinner seg på andre siden av veien som det sørvestre hjørnet grenser mot, eller nordover fra torget. Altså brukes både fortauet nord for torget og hjørnet for å nå disse funksjonene

### ADKOMST TIL BYGGENE

#### NORD

#### Nøtterø Bakeri og DnB

Nøtterø Bakeri og DnB nås ved å krysse Ørnesalleen rett nord for torget. Det er lagt opp til at kryssing av Ørnesalleen skjer to steder: I gangfeltet over Ørnesalleen rett vest for torget, eller lengre øst i Ørnesalleen der det er gangfelt med lysregulering på torgets nordøstre hjørne. De to alternativene gjør at du ankommer henholdsvis rett vest for bygget eller rett øst for bygget.



Figur 51: Gangfelt over Ørnesalleen





Figur 52: Lysregulert gangfelt over Ørsnesalleen

SØR

### Sparebank 1 og Z- eiendom

For å komme til Sparebank 1 og Z- eiendom kan man enten krysse Smidsrødveien ved utkjøringa til Rema 1000 (uten gangfelt) og komme til det sørøstre hjørnet av torget eller benytte seg av krysset mellom Ørsnesalleen og Smidsrødveien. Da kommer man gående på fortauet øst for torget eller over torgflata.



Figur 53: Lysregulert gangfelt over Smidsrødveien

ØST

### Apotek 1, Teie helsekost, Tønsberg og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000

Bygget som inneholder Apotek 1, Teie helsekost, Tønsberg og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000 ligger som nevnt på andre siden av Smidsrødveien i forhold til torget. Dette innebærer at Smidsrødveien må krysses for å nå butikken. Det er ikke gangfelt fra den sørlige enden av torget og hit, mens det i den nordre enden er lysregulert gangfelt, se figur 52. Hvis man benytter seg av gangfeltet må man bevege seg langs byggets fasade over parkeringsplassen uten fortau foran bygget, hverken inntil fasaden eller veien. Se figur 34. Det som skiller parkeringsplassen foran bygget og Smidsrødveien er en opphøyd asfaltflate med kjetting mot parkeringa og lyktestolper til veien.



Figur 54: Skillet Smidsrødveien og parkeringa foran Apotek 1

Velger man å krysse torget fra det sørlige hjørnet for å nå dette bygget, ankommer man via innkjøringa til byggets parkering. Man kan også velge et velutformet fortau lengre sør med høy kant både ut mot veien og mot den større parkeringsplassen bak. Fortauet er fint nedsenket mot innkjøringa og gjør det tryggere å velge denne løsningen.





Figur 55: Nytt fortau etter innkjøring til Rema 1000

VEST

### Teie jern og bygg og Mariblomst

Inngangen til Teie jern og bygg, se figur 38 s. 31, kan nås fra torget via fortauet rett nord etter å ha krysset torgets innkjøring, . Man kan også gå langs byggets østre fasade på fortauet i vest, langsmed torget, til hjørnet av bygget. Fra torgets vestre fortau og byggets østre fasade nås også inngangen til Mariblomst som ligger på motsatt side av Teie jern og byggs inngangsparti, se figur 39, s. 31.

### Teie kirke og Teie kirkes barnehage

Hovedadkomsten til kirka er fra smale opp- og nedkjøringer fra torget der det bare er plass til én bil. For de som går, er det også mulig å ankomme kirka og barnehagen fra Teglverksveien via grøntarealet til barnehagen.



Figur 56: Oppkjøringa til kirka



Figur 57: Adkomst til kirka fra grøntarealet til barnehagen

NORDVEST

BELLEVUESENTERET

Bellevuesenteret er lokalisert oppe på en liten forhøyning i bakke på tvers av Ørnesalleen mot Kirkeveien. Denne høydeforskjellen resulterer i at de besøkende må ta seg via en trapp opp til senteret. Dette gjelder både hvis man kommer fra parkeringsplassen i tilknytning til senteret eller fra bakkenivået i det to etasjes parkeringshuset i tilknytning til bygget.



Figur 58: Adkomst Bellevuesenteret fra bakkeplan



Det er også fint mulig å gå over fortauet nord for Ørsnesalleen, som forlenges og utgjør plassen mellom senteret og parkeringa. Fra parkeringa eller parkeringshusets første etasje kan man også velge å benytte seg av fortauet og så via dette nå inngangen til senteret.



Figur 59: Adkomst Bellevuesenteret fra nordre fortau

Fra parkeringshusets andre etasje benyttes trappa som går ned på flata ved inngangen til senteret.



Figur 60: Adkomst Bellevuesenteret fra nordre fortau

NORDØST

### Teiegården

Teiegården på andre siden av krysset Smidsrødveien- Ørsnesalleen, har hovedadkomst via Ørsnesalleen. For å bevege seg mellom Teie torv og Teiegården må man først krysse Ørsnesalleen for så å krysse Smidsrødveien med mye trafikk via lysregulerte gangfelt.



Figur 61: Fotgjengerkryssing fra Teiegården og morsom detalj

Det finnes også en dør inn til Teiegården på vestsiden av bygget som har adkomst via gang- og sykkelveien langs Smidsrødveien. I denne forbindelse er gangveien blitt smalere fordi adkomsten til døra tar noe av bredden til gang- og sykkelveien, se figur 45 s. 34.

Et nedsenket fortau fører inn på (parkerings)plassen foran inngangen. Inngangspartiet går i flukt med asfalten og belegningen utenfor.



Figur 62: Adkomst Teiegården fra Ørsnesalleen



## TORGFLATA

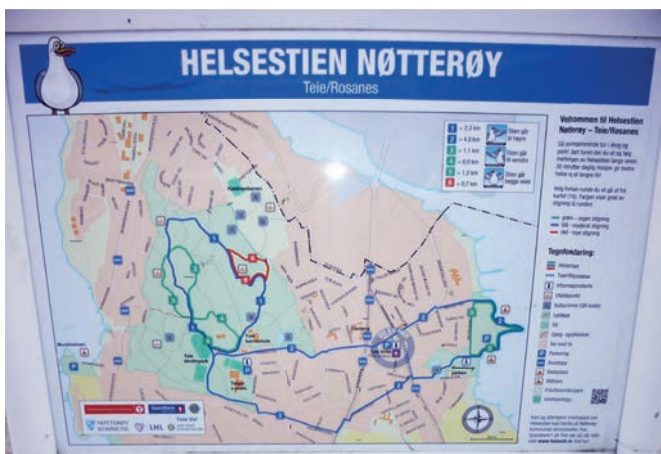
### KLIMA

Det er ingenting som skjermer sitteplassene som finnes på torget eller selve torget for vind. Til det er plassen for stor og åpen, så bygningene rundt torget har ingen merkbar effekt. På sitteplassene foran kirka blåser vinden rett inn, slik at det ikke er behagelig å sitte her når det kommer et vindkast.

Teie torv får sola over Sparebank 1 og videre mot kirka. Kirka er litt for høy til at sola titter fram her midt i september, mens den synes godt over Sparebank 1, se figur 109 s. 71. Dette gir torget godt sollys morgen og dag, mens det på kvelden er mindre av det direkte sollyset.

### OBJEKTER

Helt nord på torget mot fortauet er det plassert et skilt som forteller om Helsestien på Nøtterøy med kart over ulike ruter av ulik lengde i nærområdet.



Figur 63: Skilt med turveier

Nord på torget er det satt ut blomster oppi betongkasser. Mellom disse er det plassert metallbokser. Trolig står de der etter fjerning av gatelys, eller de er gjort klare for eventuelle elektriske installasjoner.



Figur 64: Metallboks og vintergrønn plante

Blomster er det også rundt den hvite flaggstanga som står litt nord for midten av torget.



Figur 65: Bed med flaggstang

Nordøst for dette er det flere betongkasser med blomster i friske farger og innimellom blomstene er det plassert en ladestasjon for to elbiler. Blomstene tilfører et ellers grått torg friske farger og noe grønt til en asfaltflate.



Figur 66: Sommerblomster og ladestasjon for elbil

Ved sommersesongens slutt, erstattes den ene rekka med blomster i betongkasser lengst nord på torget med lyng. Ellers står alle bedene på torget tomme. Dette gjelder også blomsterkassene på toppen av trappa foran kirka.

Parkeringsautomat med tilhørende elektrisk skap er plassert rett ved flaggstanga, se figur 65.

Sykkelparkeringa på torget som er plassert rett vest for flaggstanga er ganske pent utformet til å være et sykkelskur: Det har tak og kortveggene har farger og er formet som gamle sykler med ett stort og ett lite hjul.



Figur 67: Sykkelparkering på torget med forfatterens egen sykkel

Det er også flere mindre pene parkeringsskilt på Torget plassert på stolper.

Foran bygget med kirka og barnehagen dannes det en liten plass med trinnfri overgang til fortauet. Denne plassen har rød smågrus og hvite benker av tre som er vendt mot nord og sør. Benkene står foran grønne busker og er litt vridd mot øst og vest. I vest har plassen store steintrapper. På toppen av trappene er det satt blomsterkasser. Disse trappene tar opp høydeforskjellen mellom kirka og torget og er utformet med en slik dimensjon at de kan brukes både som trapper, men også til å sitte i. Dette gjelder selv om trappene er relativt dype og ikke er belagt med annet enn ulike steintyper utformet i forskjellig fasong og størrelse. I tillegg til dette, finnes det en hvit trebenk som står på det nordre fortauet nærmest torget som vender sørover, se figur 66.



Figur 68: Plass foran kirka

Helt sørvest på torget mellom kirka og Sparebank 1, i et bed med grønne busker er det plassert to hvite granittsøyler med graveringer og bronseplater. Disse er laget for å minnes to viktige personer – Trygve Bratteli og Øystein Sarheim. Førstnevnte



har fått en byste oppå granittsøyla, mens Sarheim har fått en bronseplakett. Dette bedet bidrar også med kjærkomment grønt til torget. (Se planet i vedlegg som viser objekter.)



Figur 69: Grøntinnslag og søyler med minnesmerke

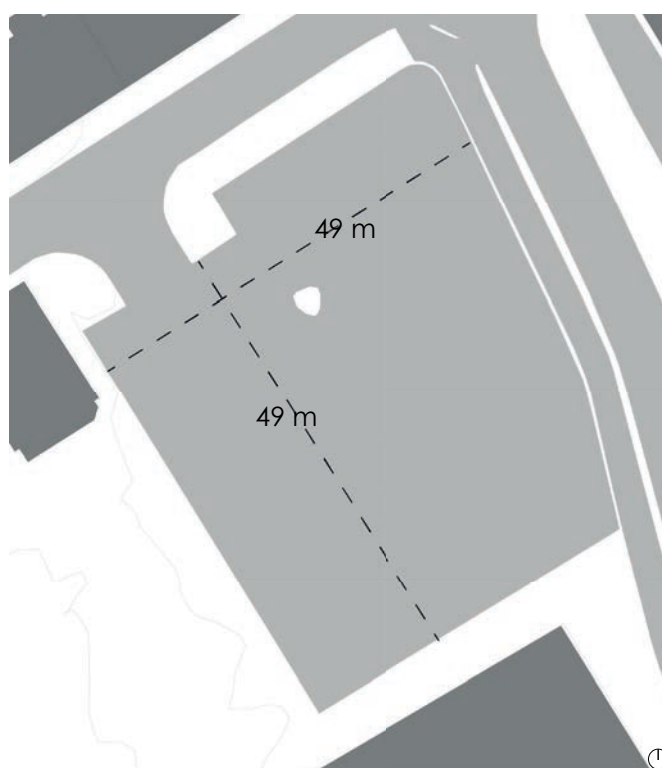
Det grønne preget forsterkes markant ved at det er plassert eiketrær på østsiden av torget som skjerner for trafikken på Smidsrødveien og tilfører solide grønne element til torget så lenge de beholder bladene på de store trekronene, se figur 107 s. 70 Det finnes også trær på andre siden av Smidsrødveien utenfor Teiegården. Litt lengre nordover blir dette til en tosidig allé langs Smidsrødveien som fortsetter helt til Teie Veidele.



Figur 70: Trerekka mot Smidsrødveien uten blader

#### STØRRELSE

Teie torv måler 49 m. x 49 m. på sitt bredeste.



Figur 71: Skisse Teie torvs størrelse

Til sammenligning er torget i Tønsberg ca. 60 m. x 45 m, Piazza Navona i Roma er rundt 240 m. x 50 m, og torget i Siena måler mellom 70 m. og 115 m. på langsiden, mens rundt 70 m. er lengden på kortsiden. Markusplassen i Venezia er ca. 180 m x 180 m.

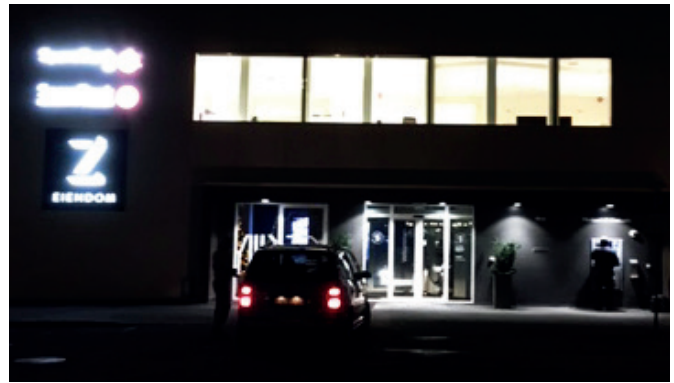
Dimensjonene på Teie torv er godt innenfor bredden og lengden Gehl mener et torg bør ha for å ikke være for stort (2003), Torget skal ikke være større en 100 x 100 meter, mener han, fordi sansene våre får begrenset oppfattelse hvis avstandene blir større enn dette. Med tanke på antall personer som skal bruke torget, vil det være viktig at torget på Teie er mindre, da Teie er et lite sted med få innbyggere sett i forhold til en (stor) by. Torget oppfattes å ha god størrelse slik det framstår, tilpasset antallet mennesker som bruker det og bygningene rundt.

#### PARKERING

På Teie torv finnes det 66 parkeringsplasser. Av disse er maksimalt 22 stykker i bruk i løpet av døgnet. Se vedlegg. Bilene som hele tiden beveger seg over torgflata har innvirkning på aktiviteten som foregår over og i tilknytning til torget ved å begrense de myke trafikantenes mulighet til å bevege seg fritt.

#### BELYSNING

Belysninga på torget er sparsom. Den eneste belysninga som er på plassen er lysene utenfor inngangen til Sparebank 1 og noen av vinduene som lyser i bygget.



Figur 72: Kveldsbilde Sparebank 1 og Z- eiendom

I tillegg er det belysning på og ved kirka med lys på kirkefasaden og langs den nordre oppkjøringa. Lyset her er to høye lykter. I tillegg er det stort gatelys plassert helt nederst mot plassen ved til høyre for plassen nedenfor kirka. Det er denne lykta som hovedsakelig gir lys til torget.



Figur 73: Kveldsbilde oppkjøringa til Teie kirke

I tillegg gir lyset fra gatelyktene i



Smidsrødveien på motsatt side et gult skjær og litt lys til torget.

Av andre lyskilder som finnes på torget er det bare lampene på fasaden til Mariblomst og Teie jern og bygg som er i bruk på kvelden.



Figur 74: Kveldsbilde Mariblomst og Teie jern og bygg

På fasaden til bygget som inneholder Rema 1000, lyser alle butikkskiltene.



Figur 75: Kveldsbilde Rema 1000

Alle butikkene slukker lyset etter stengt tid. Det bør også bemerkes at på bildene som følger er det mer lys på fasadene enn det er resten av året fordi det er pyntet med lys til jul.

## AKTIVITET

### INTRODUKSJON

#### Hvorfor

Registreringene av aktivitet er gjort for å få et bilde av hvor mye og hvordan Teie torv faktisk brukes. I tillegg er det registrert bruk av byggene rundt torget gjennom å se hvor mange som bruker byggenes innganger. Byggenes inngangsparti viser seg å være medvirkende til de observertes bevegelseslinjer.

#### Hvordan

I registreringene som følger i den videre teksten, det er tatt utgangspunkt i hvordan bruken av byrom er kartlagt i Trondheim. Bylivstellingene er gjort i regi av Trondheim kommune der prosjektleder var Mathias Midbøe.

For registreringene som foreligger er det kartlagt aktivitet i hovedsakelig 15 minutter for å gi et mer helhetlig bilde av situasjonen. Aktivitetsregistreringene har blitt utført ved at forfatteren har sittet med god utsikt til torget og tegnet inn bevegelseslinjer, opphold, og biler i forbindelse med dette på et kart. Hovedfokuset har vært på de myke trafikantenes aktivitet

Aktiviteten som foregår foran fasadene på bygget som inneholder Nøtterøy bakeri og DnB ble registrert. Dette fordi bygget og dets fasade ligger i tilknytning til torget og dermed er med på å avgrense dette, og bør behandles som en del av torget. Aktiviteten foran bygget med Rema 1000 er ikke omtalt her fordi dette er aktivitet på andre siden av Smidsrødveien, på parkeringa til bygget, og ikke aktivitet i forbindelse med torget.



## Tidspunkt

Registreringene har foregått på fredag, lørdag og søndag da det er disse dagene i løpet av uka det er flest folk på Teie torv. Fredag ble registreringene gjort fra kl. 07:00 - kl. 21.00. Lørdag foregikk registreringene fra kl. 08:30 – 20:00 og på søndag fra 10:00 – 16:15. Alle registreringsdagene var det sol, fint vær og en temperatur som gjenspeiler årstiden. Dette bidrar til at registreringene får fram Teie torvs aktivitetspotensial for perioden da registreringene foregikk: 15 - 17. september. All aktivitet på torget ble registrert disse dagene, både bevegelse og opphold.

## Gjennomføring av registreringer

Det bør også bemerkes at hvis en person har gjort flere ting som å stå stille for å slikke sol og betale for parkering, er dette registrert som to opphold i tabellene og diagrammene. Mens hvis en person går rundt på torget og stopper opp to ganger for å se seg om, er dette bare registrert som ett opphold fordi det er samme aktivitet. Dette er gjort for å få et innblikk i de ulike aktivitetene som generer stopp og hvor mange ulike aktiviteter som bedrives på torget. Dette gjelder for eks kl. 10 på fredag da samme dame først pratet med en mann og så senere betalte for parkering uavhengig av hverandre. Hun har hatt to opphold, og det er dermed registrert to ganger. Hvis en person derimot står og prater i minibank- kø, er dette registrert som bare ett opphold fordi dette er to ting som skjer akkurat samtidig.

Det er også slik at de som har parkert nærmest mulig minibanken til Sparebank 1 eller helt inntil minibankautomaten til

DnB hverken bidrar med aktivitet over/ på torget eller på fortauet og er dermed ikke tatt med i registrering av bevegelse. Disse personene blir i stedet registrert som brukere av minibanken. De som registreres under "Bevegelse fortau/ vei" er de som faktisk går, og ikke bare står her i forbindelse med minibanken.

## De ulike kategoriene

I de følgende figurene omfatter "Bevegelse fortau/vei" fortauene nord, sør, vest og øst for torget i tillegg til fortauet rett sør for Nøtterø bakeri og DnB eller Ørsnesalleen. Opphold omfatter også de som benytter seg av minibanken og/ eller står i kø her. Hvis vedkommende både oppholder seg og beveger seg på torget, registreres dette både som bevegelse og som opphold. Det samme gjelder også hvis de registrerte personene både beveger seg på fortau og over torgflata. Parkeres bilen rett foran minibanken, registreres dette bare som opphold og ikke som ferdsel over torget, da dette resulterer i minimalt med aktivitet.

## FREDAG

### Generell bruk

Fredagen er det flest personer som bruker torget mellom kl. 12:30 og kl. 16:45.

Kvarteret det er registrert flest mennesker er mellom kl. 14:30 og kl. 14:45.

Mellom kl. 17:30 og kl. 21:00, er det færrest personer som bruker torget. Det siste kvarteret i denne perioden, fra kl. 20:30 og kl. 21:00, er det minst bruk av torget når det tas hensyn til at dette er en halvtimes registrering. Dette betyr at mellom kl. 20:30

og kl. 20:45 er det færrest personer bruker torget.

Selv om det korrigeres for at det er færre timer i perioden 17:30 til 21:00 i forhold til i perioden 12:30 til 16:45, er det likevel mer enn dobbelt så mange i perioden fra kl. 12:30 til kl. 16:45.

Forholdstall for kvarteret da torget brukes mest og minst er avrundet til 15%. Det er altså bare 15% aktivitet mellom kl. 20:30 og kl. 20:45 i forhold til mellom kl. 14:30 og kl. 14:45.

### Sykkel og gange

Over torget er det mye gangaktivitet, de fleste går til og fra parkerte biler. Det er også en del aktivitet på de nordre fortauene. De observerte som ikke bruker minibanken beveger seg og stanser ikke opp.

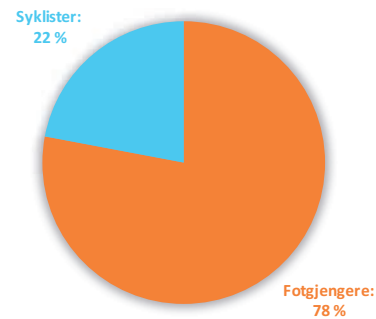
I perioden med mest aktivitet, fra kl. 12:30 til kl. 16:45, er det flest som går over torget, og færrest som bruker sykkelen over torget.

Mellom kl. 14:30 og kl. 14:45, da det er observert flest personer, går de fleste på fortauet, mens det er færrest som sykler over torget.

Da det er minst aktivitet, fra kl. 17:30 til kl. 21:00, er det like mange fotgjengere over torget som benytter seg av fortauene rundt mens ikke er noen syklister over torget og veldig få på fortauene.

Mellom kl. 20:30 og kl. 20:45 er det mest fotgjengerbevegelse over fortauet. Dette forsterkes ytterligere fram til kl. 21:00. Ingen syklister er observert.

For fredagen sett under ett, er det rundt 20% syklister og 80% gående. Det er altså nesten 4 ganger så mange som beveger seg til fots som sykler.



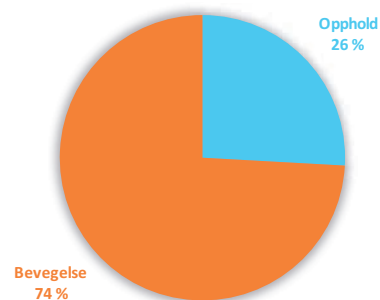
Figur 76: Fotgjengere og syklister fredag

Det er like mange som bruker fortauene som beveger seg over torget.

### Bevegelse og opphold

På torget er det denne dagen ca. 25% opphold, rundt 60% som går og omtrent 15% syklister. Altså er det mer enn 3 ganger så mange som går i forhold til antall som sykler. Det vil si at det er ca. 75% bevegelse og at det er tre ganger så mange som beveger seg på eller over torget enn det er som oppholder seg der.

Mellom kl. 17:30 og kl. 21:00 er det flere som oppholder seg på torget enn som beveger seg der. Halvparten av alt opphold er bruk av minibanken.



Figur 77: Bevegelse og opphold fredag

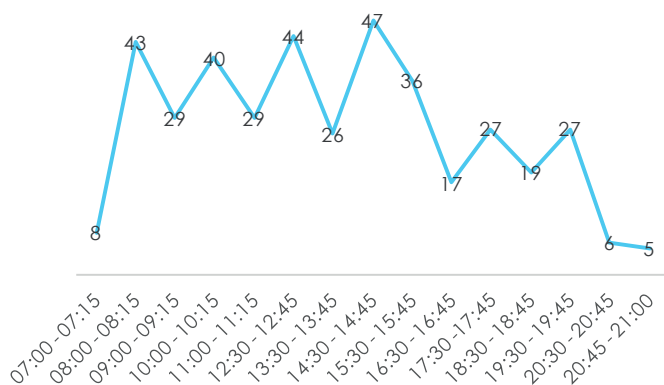
## Bruk av tilbud

På fredagen varierer aktiviteten på torget mellom å besøke Nøtterøy bakeri og å gå inn i kirka, noen betaler for å parkere bilen sin på torget, flere går inn i lokalene til Sparebank 1 og mange benytter seg av minibanktilbudet, de fleste av minibanken til sparebank 1. Minibanken er det mest besøkte tilbudet på Teie denne dagen. Bevegelsene foregår ofte til og fra biler. Men noen stopper opp, og av disse prater noen sammen. 1 person går også inn i butikken Mariblomst.

Det er mye aktivitet til Rema 1000 på kvelden (kl. 20:30 – kl. 21:00) og dermed også på det nordre fortauet og over torgflata. Det er interessant at nesten ingen går til butikken via det østre fortauet. Personene velger heller å benytte seg av det nordre fortauet i tilknytning til torget før de går over den lille parkeringa på vestsiden av Rema 1000.

## Aktivitet gjennom registreringsperioden

Det er lite aktivitet tidlig morgen fra kl. 07:00 til kl. 07:15, som tidligere nevnt, og lite aktivitet på kvelden mellom kl. 20:30 og kl. 21:00. Mellom disse tidspunktene er aktiviteten høyere, men litt varierende.



Figur 78: Aktivitet gjennom dagen fredag

## LØRDAG

### Generell bruk

Lørdagen er det flest som bruker torget mellom kl. 12:30 og kl. 16:45. Tidspunktet med flest folk innenfor denne perioden er mellom kl. 12:00 og kl. 12:15, noe som virker rimelig på en lørdag.

Perioden mellom kl. 17:30 og kl. 20:00 er den perioden med færrest registreringer. Det er færrest folk som beveger seg eller oppholder seg på eller i nærheten av torget kvarteret mellom kl. 08:30 og kl. 08:45.

I perioden med flest registreringer, mellom kl. 12:30 og kl. 16:45, er det mer enn dobbelt så mange i forhold til i perioden mellom 17:30 og 20:00, som er den perioden med færrest.

I kvarteret med mest aktivitet, mellom kl. 12:00 og kl. 12:15, er det mer enn fire ganger så mange som beveger seg på, over, eller i tilknytning til torget som mellom kl. 08:30 og 08:45 da det er minst aktivitet.

### Sykkel og gange

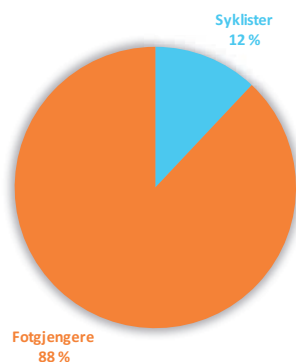
I perioden med mest aktivitet, er det flest fotgjengere og færrest syklister over torget. Aktiviteten i kvartersintervallet med flest registreringer er mye preget av fotgjengere på fortauene nord for torget, og også noe på de andre fortauene i tilknytning til torget. Det er i tillegg noe aktivitet over torget. Ingen syklister beveger seg på eller over torget i dette tidsrommet.

Av de som oppholder seg på eller i nærheten av torget perioden da det

er færrest registreringer, mellom 17:30 og 20:00, er det flest fotgjengere på fortauene og færrest syklister over eller på torget.

Kvarteret mellom kl. 08:30 og kl. 08:45 da det minst aktivitet, er det flest fotgjengere og praktisk talt ingen syklister hverken på fortauet eller på torget.

Det skjeve forholdet mellom syklister og fotgjenger vises tydelig for hele lørdagen når prosentfordelingen mellom syklister og gående utgjør ca. 10% / 90%. Det er altså nesten 7 ganger så mange som går i forhold til hvor mange som sykler.



Figur 79: Fotgjengere og syklister lørdag

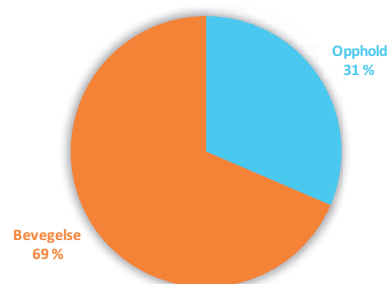
Det er nesten like mange som velger å gå over torget som går på fortauene.

### Bevegelse og opphold

For hele lørdagen sett under ett, er det ca. 70% bevegelse. Dette utgjøres av rundt regnet 60% bevegelse til fots og 10% som sykler. Omtrent 30% av de observerte oppholder seg. Det er altså mer enn dobbelt så mye bevegelse som opphold.

At det gjennom dagen er flere som beveger seg over torget enn som oppholder seg er naturlig da det er få steder for opphold, og en parkeringsplass ikke er noe hyggelig sted å være over lengre tid. Men for tidspunktet mellom

kl. 10:00 og kl. 10:15 er det flere som oppholder seg enn som beveger seg, og trenden motsatt. Dette gjelder også i stor grad for halvtimen som er registrert mellom kl. 08:30 og kl. 09:00 og kvarteret mellom kl. 11:00 og kl. 11:15 da det nesten like mange som oppholder seg som beveger seg.



Figur 80: Bevegelse og opphold lørdag

### Bruk av tilbud

Aktiviteten denne dagen er preget av mye bruk av minibankene i tilknytning til torget.

Det er en god del aktivitet på fortauene og over eller på torget, noe besøk i kirka og på Nøtterøy bakeri og noen går inn i butikken Mariblomst. Det er en del aktivitet fram og tilbake til biler parkert på torget. Noe opphold og prat er det også. I tillegg benyttes sykkelskuret som klatrestativ på et tidspunkt og søppelkassa benyttes én gang.

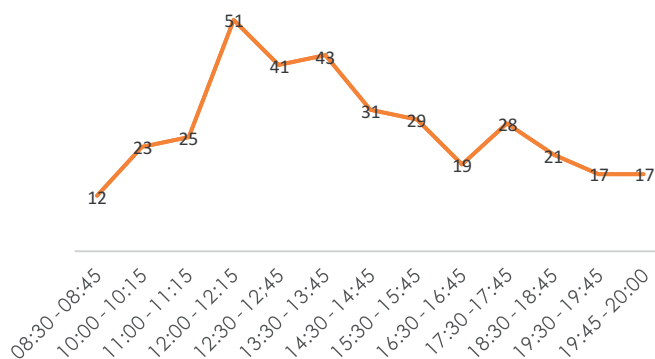


Figur 81: Sykkelskuret brukt som klatrestativ

Fra kl. 19:30 begynner folk å gå til Rema 1000, noe som innebærer aktivitet på det nordre fortauet og litt mindre over torget.

### Aktivitet gjennom registreringsperioden

Kl. 08:30 da registreringene startet er det liten aktivitet. Registreringene som startet kl. 10:00 og kl. 11:00 har like mange registreringer. For hver av de to tidspunktene er det dobbelt så mange registreringer som i den første registreringsperioden kl. 08.30. Fra 12:00 til 12:15 er det en økning på rundt det dobbelte sammenlignet med kl. 10:00 og kl. 11:00. Derfra faller aktiviteten litt igjen og synker gradvis fram til kl. 16:30. Fra kl. 17:30 tar den seg litt opp igjen til nivået mellom kl. 14:30 og kl. 15:45 før den synker fram til kl. 20:00.



Figur 82: Aktivitet gjennom dagen lørdag

SØNDAG

### Generell bruk

I kvartersintervallene mellom 13:00 og 13:15 og også mellom 15:00 og 15:15 er det flest folk på torget og dermed mye registrert aktivitet. Dette skyldes medlemmer av en vennskapsklubb i tilknytning til kirka. Disse er 10 stykker, noe som øker antall registreringer betraktelig.

Likevel er det flere folk på torget mellom kl. 13:00 og 16:15 enn mellom kl. 10:00 og kl. 12:15 når det korrigeres for vennskapsklubbmedlemmer og at det i den første perioden er registrert aktivitet i 15 minutter lengre enn i perioden mellom 10:00 til 12:15. Denne forskjellen skyldes nok rett og slett at det er søndag og for tidlig på dagen for å dra til sentrum før klokka er rundt 12.

Perioden med færrest registreringer er mellom kl. 10:00 og kl. 10:15, som er det tidligste registreringskvarteret denne dagen.

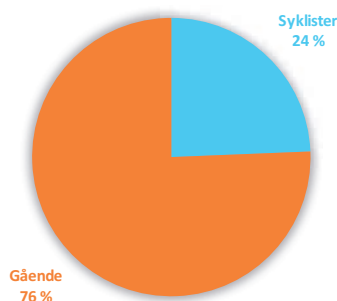
### Sykkel og gange

Mellom 13:00 og 13:15, da det er mye aktivitet, er det flest fotgjengere og få syklister. Flere oppholder seg også på torget. Mellom 15:00 og 15:15, er det også mye aktivitet. I dette kvartersintervallet er det mest opphold og mange fotgjengere over torget. Også i dette kvarteret er det observert få syklister.

Mye opphold og bevegelse skyldes at flere personer fra vennskapsklubben står og prater sammen på torget før går opp til kirka litt etter kl. 13:00. Når de skal hjem igjen er klokka 15:00, og dette generer mye opphold og bevegelse over toget når de skal si ha det til hverandre.

I tidsrommet med minst aktivitet, mellom kl. 10:00 og kl. 10:15, er det flest syklister på fortauene. Dette kan henge sammen med at flere var ute på trenings- og søndagstur og at det da er mer hensiktsmessig og naturlig å følge fortauene når man skal videre. Dette kan også være grunnen til at det er flere som bruker fortauene enn som beveger seg over torget på søndagen.





Figur 83: Fotgjengere og syklister søndag

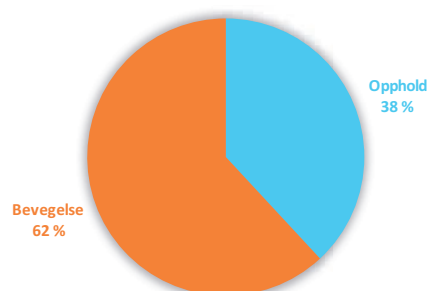
### Bevegelse og opphold

Bevegelsesandelen for søndagen er ca. 60%, mens det er rundt 40% opphold totalt denne dagen. Dette betyr at bevegelsen utgjør mindre enn det dobbelte av andelen opphold.

Søndagen har mer opphold i forhold til bevegelse enn både fredag og lørdag. Grunnen til at oppholdsaktivitetene har et så stort omfang skyldes mye bruk av minibankene der det parkeres rett foran automaten slik at det bare generes opphold og ikke bevegelse.

I tillegg står medlemmene fra vennskapsklubben og prater sammen, mer enn å bevege seg. Dette tilfører også mer opphold enn bevegelse til torget.

Prosentandelen for bevegelse fordeler seg på rundt 45% som går og 15 % som sykler. Det er altså mer enn 3 ganger så mange som går enn som sykler.



Figur 84: Bevegelse og opphold søndag

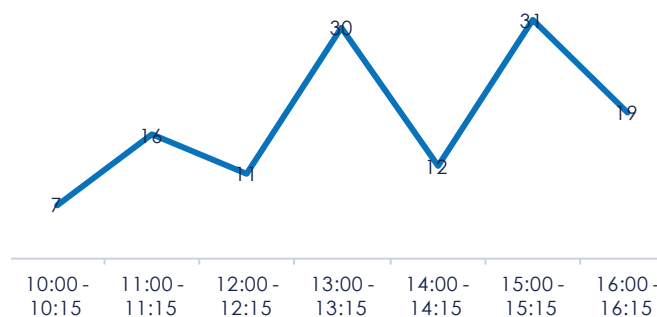
Søndagsaktivitetene som bedrives på eller ved torget er først og fremst å benytte seg av minibanktilbudet og å gå til eller fra kirka. Her spiller vennskapsklubbmøtet inn. Ellers er det mye aktivitet på fortauene.



Figur 85: Bruk av minibanken

### Aktivitet gjennom registreringsperioden

På søndagen er det fram til kl. 12:15 lite aktivitet. Mellom tidspunktene med økt aktivitet, og også etter kl. 15:15 er det igjen få registrerte personer på eller i tilknytning til torget.

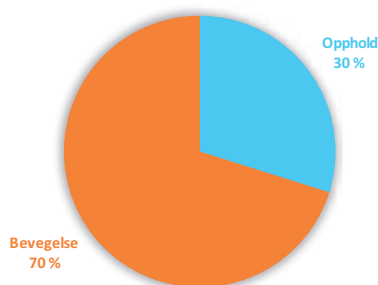


Figur 86: Aktivitet gjennom dagen søndag

Sykkel, gange og opphold

For alle dagene gjelder at det er flest som går, etterfulgt av folk som oppholder seg og færrest som sykler. Fra transportmiddelundersøkelsen gjennomført i sommer, kommer det fram at 67% av de som kommer til Teie bruker bil, 16% går og 10% bruker sykkelen (Selimotic Aida, Lybæk & Island, 2017). Når det også er slik at de som kjører bil er nødt til å gå mellom ulike tilbud, generer også bilkjøringen gange, og er med på å øke denne transportformens andel av bevegelsen. Det er mye bevegelse i forhold til opphold alle dagene med registreringer.

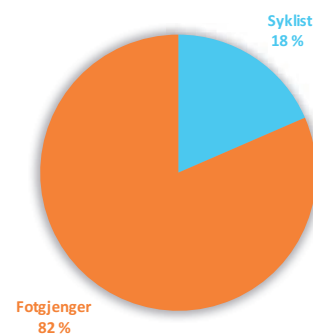
Søndagen har minst forskjell mellom bevegelse og opphold. Dette skyldes at søndagen er det mye bruk av minibanken der brukerne parkerer rett foran automaten, noe som ikke bidrar med bevegelse på torget. I tillegg bidrar vennskapsklubben med mye opphold når de står og prater sammen på torget. For alle dagene tilsammen er det ca. 60% bevegelse og 40% opphold. Andelen bevegelse og opphold trekkes fram i oppgaven fordi et godt sted har mye opphold og lite bevegelse, i følge Gehl (2010).



Figur 87: Bevegelse og opphold samlet alle dager

Andelen av de observerte som går er mye høyere enn den andelen som sykler alle dagene. Søndagen har den høyeste andelen som bruker sykkelen, selv om den også her er lav, sammenlignet med antall personer som går. Denne dagen er det flere som er ute på sykkeltur, noe som øker andelen syklist.

Det er få steder å oppholde seg på Teie torv, og dette er grunnen til at det er en så stor andel bevegelse i forhold til opphold på eller i forbindelse med torget. Teie torv må på bakgrunn av dette sies å være et sted å bevege seg på eller i tilknytning til framfor å oppholde seg.



Figur 88: Fotgjengere og syklist samlet alle dager

Det er et ganske likt antall personer som bruker fortauet og som bruker selve torgflata fredag og lørdag. Den største forskjellen er på søndagen, der 40% bruker torget mens 60 % bruker fortauene, uten at det foreligger noen logisk forklaring på dette. De som bruker torgflata går oftest diagonalt, mellom nordvest og sørøst eller i noe mindre grad mellom nordøst og sørvest.



Figur 89: Bruk av ganglinje diagonalt over torget

Det ble også observert at folk gikk eller syklet mer eller mindre midt i Ørsnesalleen. Dette er ikke mulig i Smidsrødveien fordi denne veien har mye trafikk, noe som gjør at det er nødvendig å følge trafikreglene.

Det bør bemerkes at mye av aktiviteten som ble observert var til og fra biler parkert på torget. I denne sammenhengen er det viktig å påpeke at bilistene også er fotgjengere når de går ut av bilen etter at den er parkert.

#### Bruk av tilbud

Det mye brukte minibanktilbudet på Teie er hovedårsaken til noe opphold i tilknytning til torget, da dette tilbudet er det som brukes mest både fredag, lørdag og søndag. Over halvparten av all oppholdsaktivitet er minibankbesøk. Minibankbesøkene utgjør over  $\frac{1}{4}$  av alle registreringer. Samtidig er det viktig å huske på at veldig mange av de som benytter seg av minibanktilbudet parkerer rett foran automaten og går rett inn i bilen sin igjen når de har gjort seg ferdig med minibanken. Ved bruk av minibanken til DnB, parkeres flere

biler i veien eller delvis på fortauet foran automaten i Ørsnesalleen etter bankens åpningstider og ved lite trafikk. På den måten bidrar ikke bruken av minibankene til bevegelse på torget. For fredagen og lørdagen brukes minibanken mest fra kl. 10:00 – kl. 12:45 og lite etter kl. 17:30. Søndagen er minibankene mest i bruk fra kl. 13:00 og jevnt fram til kl. 16:15. Mye av oppholdet som er registrert skyldes også vennskapsklubben.

Nøtterø bakeri er et av få steder man kan sette seg ned. Bakeriet er mest populært fredag og lørdag mellom kl. 12 og kl. 13. I tillegg forekommer det opphold på benkene nedenfor kirka ut mot torget. Her er det verdt å merke seg at benken som oftest velges er den som vender nordover mot bakeriet. Dette kan være fordi man ser mot bakeriet og det nordre fortauet der det skjer noe, selv om man da får sola i ryggen. Sykkelstativet på torget ble brukt som klatrestativ og genererte på den måten opphold. Det bør også nevnes at det nesten bare er opphold på parkeringa eller på fortauene når man tilfeldigvis møter hverandre. (Sett bort fra møtene til vennskapsklubben.)

Når det gjelder tiden som de ulike personene oppholdt seg på torget eller på benker er dette ofte bare noen få minutter, men det forekommer også at det er over lengre tid. 10 minutter er et tall som går igjen hos de som har satt seg ned og sykkelstativet ble brukt i nesten 15 min. De som bruker Nøtterø bakeri sitter der maksimalt i 60 minutter. Her spiller været en rolle da det fine været under registreringene gjorde at benkene på torget ble brukt og at flere ventet med ansiktet mot sola.



Fredag benyttes lokalene til Sparebank 1 mye, men ellers er det de samme tilbudene som benyttes på fredag og lørdag. – Nøtterøy bakeri, Teie kirke og Mariblomst. Rema 1000 er også brukt en god del fredag og lørdag kveld.

### Brukere av torget

De fleste som bruker torget er voksne mennesker, mens det er flere unge som bruker fortauene rundt. Dette skyldes nok at det er de voksne som parkerer bilene sine på torget og dermed bruker det mest. Barn og unge har ikke mye de skal gjøre over eller på selve torget (for eks bruke minibank eller bank), og kan like godt bruke fortauene rundt hvis de skal mot kjøpesenteret, Nøtterøy bakeri eller Rema 1000. Det er lite fristende og skummelt å bevege seg over torget når det er så mange biler der. Barn som ble observert over torget var sammen med en voksen.

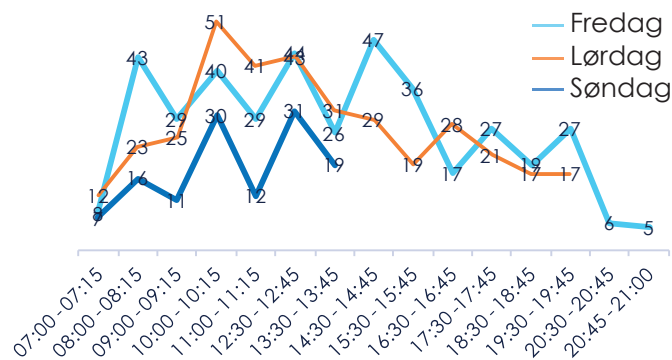
### Aktivitet gjennom registreringsperioden

For alle dagene det er registrert aktivitet er det lite folk morgen og kveld. Dette sammenfaller med at det før kl. 8:00 bare er Rema 1000 som er oppe i tilknytning til eller i nærheten av torget, men heller ikke her er det mye aktivitet før kl. 9:00. På torget er det også få biler fram til kl. 09:00. At det er lite aktivitet på kvelden skyldes at det er få tilbud man kan benytte seg av. Det er bare Meny i Bellevuesenteret som har åpent til kl. 21:00 og kl. 20:00 fredag og lørdag, og Rema 1000 som har oppe til kl. 24:00 de samme dagene. Restaurant Venezia har oppe til 22:00 på hverdager og lørdag og 21:00 på søndager.



Figur 90: Restaurant Venezia

Ellers stenger tilbudene grovt sett kl. 18:00 på fredag og kl. 16:00 på lørdager. Når det ikke er mange andre tilbud enn handelstilbudene som kan være med på å generere aktivitet, er lite aktivitet morgen og kveld et naturlig resultat.



Figur 91: Aktivitet registreringsdagene.

For åpningstider av de ulike tilbudene og butikkene samt hvilke tilbud som finnes i sentrum av Teie, se vedlegg.

For mer detaljerte registreringer henvises det til vedlegg.

## VURDERING AV TEIE SENTRUM

Det første man som besøkende legger merke til i sentrum av Teie, er alle bilene. Bilene holder seg ikke bare på veiene, men tar også i bruk en stor asfaltflate midt i sentrum, omgitt av veier på to sider. Denne asfaltflata er stedets torg og Teies potensielle hjerte. Slik det er nå, banker dette hjertet svakt, om i det hele tatt. Biltrafikken tar alt fokus, slik at alt annet på stedet kommer litt i bakgrunnen. Det er i tillegg store parkeringsplasser i tilknytning til alle Teies sentrumsfunksjoner, noe som gjør at Teie sentrum oppleves som en stor sammensatt asfaltflate med bygg på.

Torget har flere biler i bevegelse over asfaltflata enn folk. Bilene føles som individene på Teie torv. Uansett hvor man går er man i veien for de som skal parkere, og man blir sliten og lei av å hele tiden måtte passe seg. Det er rett og slett utrygt å bevege seg på området. Dette gir en fotgjenger tanker som "skal ikke jeg som gående ha rett til å være i Teie sentrum?"

Dette må også oppleves og føles av de som går fra sine parkerte biler og inn i butikkene. Det går nemlig ikke an å kjøre inn i butikken, og man må faktisk ta beina fatt for å komme seg inn i bilen igjen.

Rushtrafikken på Smidsrødveien sørfra gjennom Teie kl. 07:00 inn mot Tønsberg gjør deg bevisst både bråket og trafikkmengden som kan dundre gjennom sentrum av det lille stedet. Dette bidrar ytterligere til oppfattelsen av Smidsrødveien som en barriere der bilene skiller Teie sentrum i to.

Når man har blitt klar over all biltrafikken, frykten for å bli overkjørt har lagt seg litt og man har blitt mer vant til de dårlige forholdene for fotgjengere, oppdager man de gamle trehusene som omkranser torget. Man blir også oppmerksom på at flere lignende hus er spredt litt tilfeldig rundt blant noen mer moderne bygg. De gamle husene er fra den gamle havebyplanen fra 1921, og representerer Teies opprinnelse og kulturarv.



Figur 92: Oversiktsbilde Teie torv





*Figur 93: Nøtterøy kommunes kommunevåpen*





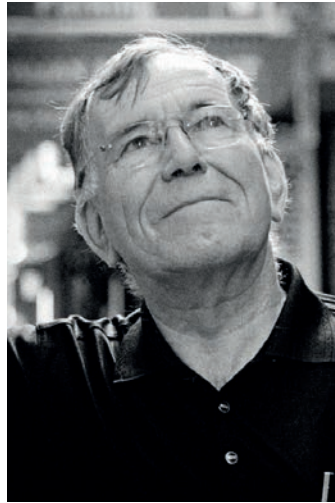
DEL 2

## INTRODUKSJON AV ANALYSEN

Analysen bygger i hovedsak på litteratur av Jan Gehl, Lars Gemzøe og Peter Butenschøn, og det er disse tre det dermed refereres mye til.

For å vise at disse er faglig relevante personer, blir de introdusert:

Jan Gehl har skrevet mange bøker om hvordan man skal legge til rette for de myke trafikantene, blant annet bøkene det er referert til i denne oppgaven, (Gehl Architects), og har vært en stor pådriver ved



Figur 94: Jan Gehl

tilretteleggingen av København for denne trafikantgruppen (Engineering timelines, 2017)

Lars Gemzøe har sammen med Gehl vært med på denne prosessen (Engineering timelines, 2017). Han er også ansatt hos Gehl Architects (Gehl Architects), Gehls eget arkitektkontor som i hovedsak jobber med byplanlegging og det offentlige liv (Gehl Architects).

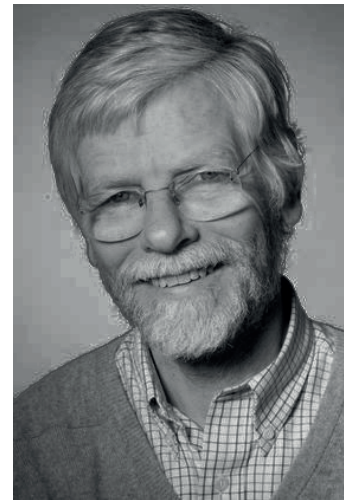


Figur 95: Lars Gemzøe



Figur 96: Gehl Architects

Peter Butenschøn er arkitekt og byplanlegger. Han var med på å grunnlegge institutt for byutvikling og Norsk form (Grønvold, 2009). I tillegg har han vært rektor ved Kunsthøgskolen i Oslo, rådgiver for kulturdepartementet og redaktør for tidsskriftet Byggekunst (Kiran, 2015).



Figur 97: Peter Butenschøn

## ATTRAKTIVITET

### INTRODUKSJON

Temaet attraktivitet er viktig, og kunne derfor i seg selv vært diskutert i oppgaven. Men fordi temaet er så omfattende og komplekst, er det tatt utgangspunkt i definisjonen som Telemarksforskning har utarbeidet. Telemarksforskning driver anerkjent forskning som benyttes av både departement, kommuner, fylker og Statens vegvesen. Fordi denne oppgaven retter seg spesielt mot de to sistnevnte samfunnsaktørene, og Statens vegvesen bruker Telemarksforskning sin definisjon på attraktivitet, er det også i oppgaven valgt å bruke deres definisjon på attraktivitet.

For at et sted skal være attraktivt, må stedet, i følge Telemarksforskning, være attraktivt på tre ulike måter: Som bosted, for bedrifter og for besøkende (Vareide & Nygaard, 2014).

Slik det oppfattes er disse tre gruppene relativt gjensidig avhengig av hverandre for å skape et attraktivt sted, og dette gjør at også definisjonen av begrepet attraktivitet er innviklet.



Teie skal være et godt og attraktivt sted for de som allerede bor der og for de som velger å flytte dit. Det vil være viktig med et visst kundegrunnlag for å opprettholde og eventuelt utvide tjenestetilbudet. Når det nå skal komme flere boliger i sentrum av Teie, og kjøpesenteret skal utvides, er dette noe som både kan gjøre Teie mer attraktivt, men som også er et resultat av at det er flere som vil bo der, og som altså synes at Teie er attraktivt. Dette er gode grep også for et framtidig attraktivt Teie. De nye beboerne gis en sentrumsnær plassering. Tilbudene som plasseres i kjøpesentrene, vil mest sannsynlig være service og tjenesteyting, noe som både gir flere tilbud og arbeidsplasser.

Telemarksforskingens definisjon på attraktivitet kan sies å være en instrumentell og målbar formulering og tilnærming til begrepet.

Det vil ikke gås nærmere inn på selve begrepet attraktivitet. I det følgende vil det gjøres et forsøk på å si noe om hva som må til for at Teie skal bli enda mer attraktivt.

## DEN GODE BY

### 4 ULIKE BYBILDER

I boka Nye Byrum forteller Jan Gehl (2000) og Lars Gemzøe at det finnes fire ulike bybilder:

1. Den tradisjonelle by der møtested, marked og transport er i balanse
2. Den invaderte by- én funksjon, ofte biltrafikken, har fått en helt dominerende rolle i byrommet og tatt plassen til andre funksjoner.

3. Den forlatte by hvor det offentlige rom og liv er borte. Her er det ingen gange eller bevegelse.
4. Den gjenvunnede by der man prøver å finne tilbake til de tre byromsfunksjoner møteplass, handelssted og transport

Markeds- og møtestedsfunksjoner trives ikke sammen med bilene. Etter bilenes inntog i 1960 var det ikke lenger en balanse mellom de tre funksjonene møtested, marked og trafikk, men en konfliktsituasjon. Dette mener forfatterne er ødeleggende for en by som skal ha ulike tilbud der man kan handle, møtes, snakke og se hva som foregår, helst samtidig. Også Butenschøn refererer til byer som har forstått at privatbilismen har lammende virkninger på bykjernen (s. 252). Videre referer han til Jan Gehl som også uttaler at biltrafikken reduserer det sosiale liv i byene. (Butenschøn, 2009)

Byen og byens organisering forteller klart og tydelig hva vi som individer, grupper og samfunn vil og hva vi står for, sier Butenschøn, (2009). Gehl og Gemzøe (2000) sier videre at det må være et samspill mellom byen og byens rom, et offentlig rom i en bymessig sammenheng. Byen er møtested og byrommet er ramme for møtet mellom mennesker. Peter Butenschøn (2009) skriver at "Det er på gaten og på torget, i parken og på kaia at byen finner sted." (s.8) Videre sier han at "det er først og fremst i gata og på torget at byens liv blir avdekket, stilt til skue og gjort fattbart, at tidens små og store endringer merkes." (Butenschøn & Dahl, 2012, s. 9)

## BEGGE HJERNEHALVDELER MÅ TILFREDSSTILLES

Et sted må utvikles for begge hjernehalvdeler, både den venstre og den høyre, skriver Butenschøn (2009). Disse hjernehalvdelene representerer det nyttige og det å nyte. Byen må fungere og være nyttig, men samtidig må den kunne nytes og gi gode sanselige opplevelser. Et godt sted må fungere for begge hjernehalvdelene. Viktigheten av stedets opplevelse og nytelsen av det, gjenspeiles når det for eksempel er dyrere med en kaffe på Markusplassen i Venezia framfor den samme kaffen bare noen kvartaler unna. På plassen i Venezia er det mange folk, mye å se på, og aktiviteter som foregår, noe som bidrar til en opplevelse. Stedet nytes ved å oppholde seg der, og dermed behages den høyre hjernehalvdel, noe som er vel så viktig som nytten av å få i seg kaffen. (Butenschøn, 2009) Videre mener Butenschøn at for å hjelpe byene å utvikles i riktig retning må man "... være åpen for deres kompleksitet, slik den oppleves i gaten, på torget eller langs kaikanten med blikket utover og føttene godt plantet på landjorda." (Butenschøn, 2009, s. 259)

## DE TRE BYROMSFUNKSJONER

Gehl og Gemzøe (2000) mener at byrommet trenger tre funksjoner for å fungere optimalt: møtested, markeds plass og trafikkrom (s.10).

Butenschøn skriver at "bruken av fellesrommet har i byenes historie vært en vesentlig del av det sosiale livet..." (Butenschøn & Dahl, 2012, s. 11), videre at "I byens fellesrom ligger byens kjerne" (s. 8). Det er i det offentlige rom at ting

skjer (selv om det forandres og ikke varer så lenge) og i det offentlige rommet at samfunnet formes. Her skal man få informasjon og nye impulser. Her foregår handelen, kulturuttrykket kommer fram og sansene skal utfordres og testes (Butenschøn, 2009)

Både Gehl, Gemzøe og Butenschøn har i teksten over fortalt hva de mener er den attraktive by og viktigheten av at byene vi ferdes i er gode. En slik by er i følge forfatterne den tradisjonelle byen (bybilde nummer 1) eller den gjenvunnede byen (bybilde nr. 4) som har, eller som har som mål, å oppnå balanse mellom de tre byromsfunksjonene møtested, marked og transport.



TEIES BYBILDE

Teie er ikke en by og rommer dermed heller ikke alle funksjoner man kan forvente at en by skal inneholde. For eksempel ligger kommunens administrasjon på Borgheim. Den veldig nærheten til Tønsberg gjør at Teie oppfattes som en del av denne byen, selv om det ikke er i samme kommune. Ses det tilbake på de 3 kriteriene til Telemarksforsking, vil det bety at Teie vil være et supplement til Tønsberg, og at det i hovedsak er småhandel det er snakk om på Teie. Likevel kan poengene i teksten over, litteratur som egentlig omhandler byer, være viktig for Teie også. Dette fordi også et lite områdesenter som Teie, et lite handelssentrum i Nøtterøy kommune, ønsker å framstå som et godt og attraktivt sted. Både for de som bor her og for bedrifter som finnes, eller som

ønsker å etablere seg på stedet, og i tillegg til for de som kommer hit fordi de hører til her av andre grunner.

Med tanke på de 4 ulike bybildene som introduseres av Gehl og Gemzøe, er stedet Teie bybildetype 2 fordi biltrafikken på stedet skyver unna andre trafikkformer og også funksjoner. Mye av biltrafikken skyldes at de som bor sør for og på Teie, må gjennom det lille stedets sentrum når de skal inn til Tønsberg. På bakgrunn av dette, kan det sies at noe av grunnen til at Teie karakteriseres som bybilde 2, en invadert by, er på grunn av trafikken til Tønsberg. Likevel er ikke Tønsberg på samme måte en invadert by fordi biltrafikken er mye mindre dominerende her, og biltrafikk er ikke det første man tenker på når man kommer dit, slik tilfellet er for Teie.

Fordi biltrafikken på Teie går på bekostning av andre tilbud, gjør den at selv om det er et ganske godt utvalg av butikker og tilbud på Teie, genererer ikke dette til møte mellom folk, eller transport i form av mye bevegelse. Det er for få møteplasser, for mye trafikk og transporten foregår hovedsakelig i bil. Her er det altså et uutnyttet potensiale!

Hvis det er slik som Butenschøn skriver, at både byen i seg selv og dens organisering sier noe om hva samfunnet og vi, individene i samfunnet, mener og vil, viser sentrum av Teie følgende: De fleste som bor her er folk som er avhengig og glad i bilen sin og som ikke vil gi andre transportformer eller aktiviteter noe plass på bekostning av sin kjære motoriserte eiendel.

#### TEIE TORVS BYROMSFUNKSJONER

Av de tre byromsfunksjonene som Gehl og Gemzøe mener at et byrom skal ha, har Teie torv bare én. Torget fungerer som et trafikkrom fordi bilen er dominerende også her. Slik Teie torv framstår nå, fungerer ikke dette for annet enn tilfeldige møter mellom mennesker som treffer hverandre på vei inn eller ut av bilene sine. På samme måte som biltrafikken vil være begrensende for byen, vil den også sette begrensninger for at torget kan inneha de andre to funksjonene som møtested og markeds plass.

Byens fellesrom er byens kjerne i følge Butenschøn. Dette innebærer at det er her det skjer ting og blant annet handelen foregår. Det er i byens fellesrom at sansene skal gis plass og kulturen vises. Dessverre kommer Teie torv til kort som tettstedet Teies kjerne, på flere av disse områdene. Muligens går det an å si at torget er stedets kjerne og det er her ting skjer, når større utendørsarrangementer foregår på Teie, som Teiedagen og julegrantenning. Men det er bare da, ved slike tilstelninger, at det skjer noe her og at du får en sanselig og kulturell opplevelse og kanskje kan handle noe i boder. Ikke ellers, når plassen er grå med parkeringsoppmerking og store forurensende biler.

I det følgende vil det ses nærmere på hvordan Teie kan utformes til å bli et attraktivt sted gjennom å gå fra bybilde nr. 2, den invaderte by, til å bli bytype nr. 4, den gjenvunnede by, med balanse mellom møtested, marked og transport.





## GODE OMGIVELSER

### OVERORDNET

#### INTRODUKSJON

Hvordan kan man utforme stedet med gode omgivelser slik at stedet får karakter av å være en tradisjonell by, og derigjennom god og attraktiv for mennesket?

Hvordan legger man til rette for og sørger for at stedet får god kvalitet?

#### ET STEDS IDENTITET

Et av de overordnede grepene for å skape et godt og attraktivt sted kan gjøres ved å finne fram til stedets identitet. (Vareide & Nygaard, 2014)

Dette bekreftes også av Butenschøn som forteller at man har behov for å høre til et sted og kjenne seg hjemme. Norske byborgere har behov for en historisk identitet koblet til et sted. Christian Norberg-Schulz er gjennom sitt begrep 'stedets ånd' - genius loci, også opptatt av et steds identitet. Det er viktig å få fram stedets særpreg og tilpasse tiltak til konteksten det står i, mener han. (Butenschøn, 2009)

#### Offentlige rom og funksjoner

Gater og plasser er formende for norske byer og tettsteder og gir stedene identitet fordi det er her det skjer ting. (Butenschøn, 2009) Også Gehl og Gemzøe mener at offentlige rom kan være med å definere identiteten fordi disse er gode rammer for bylivet (Gehl & Gemzøe, 2000). Peter Butenschøn (2009) hevder videre at "Bydelens egenart gis mer enn noe av de viktige gatene, konsentrasjonen av

butikker, av møtesteder ute på fortau eller inne i kafeer, av det skiftende og tette samspillet mellom ulike grupper som foregår ute i det offentlige rommet." (s. 189) Han sier videre at det er viktig for alle steder å utvikle det som fungerer best lokalt slik at de overlever som steder for menneskelig kommunikasjon (Butenschøn, 2009).

#### Historie

De offentlige rommene kan være med på å markere og tydeliggjøre historien til stedet, mener Gehl og Gemzøe (2000). I den tidligere omtalte rapporten om attraktivitet skrevet av Vareide og Nygaard (2014), sies det at kvaliteten på stedet kommer fram blant annet gjennom dets historie, og dette er viktig fordi det er knyttet til identiteten på stedet og dermed stedets attraktivitet.

#### TEIES IDENTITET

#### Offentlig rom

I følge Gehl og Gemzøe (2000) kan offentlige rom være med på å definere identiteten til et sted. Dette betyr at slik Teie framstår nå med sin torgparkeringsplass, er identiteten svekket fordi torget med sine bråkete skumle biler og grå flater, ikke er en god ramme for bylivet gjennom et kjedelig og lite estetisk byrom.

#### Funksjoner og møtesteder

Teie har ikke mye av hverken butikker, kafeer eller møteplasser. Spesielt er det lite av uformelle møteplasser, steder å slå seg ned uten å bruke penger. De uformelle møteplassene i sentrum er uteområdene til Teie kirkes barnehage,

Teie torv og Rosanesparken. Teie kirkes barnehage har oppe hverdager fra 07:30 – 16:30, noe som betyr at barnehagen bare kan fungere som møteplass for Teies befolkning etter 16:30 på hverdager og i helgene. I disse tidsrommene brukes også barnehagens uterom flittig som lekeplass.



Figur 98: Uteområdet til barnehagen som møteplass

Torget som møteplass fungerer dårlig da man blir stående og prate i trafikken der folk skal kjøre. Dette er kanskje en møteplass, men lite innbydende og ikke tilrettelagt for dette. Rosanesparken, derimot, fungerer som møteplass. Dette er en fin park sørøst for Teie torv med mye grønt, vann, ender og noen sitteplasser. I tilknytning til parken finnes også lekeapparater.



Figur 99: Rosanesparken

Av mer formelle møteplasser finnes Nøtterø bakeri, Herr og fru, Restaurant Venezia, Bellevuesenteret og Teiegården.

De tre først nevnte er steder der man kan møtes over mat eller noe å drikke, mens både Bellevuesenteret og Teiegården er kjøpesentre der man kan møte folk på handleturn i butikkene. I tillegg finnes Teie kirke. Dette er ikke et kommersielt møtested, men heller ikke et sted man møter venner uten å ha noe der å gjøre.



Figur 100: Herr og Fru Kafé og catering

At det er så få uformelle møteplasser på Teie, svekker stedets egenart og derigjennom dets identitet. Hvis Teie kan få flere steder å møtes, flere tilbud og et flott offentlig rom, gjerne alt dette i kombinasjon, vil Teie få et løft.

### Historie

Som det er nevnt over, er stedets identitet viktig for å skape attraktive steder, og dette kan kobles til stedets historie som gir stedet dets særpreget.

Teies historiske identitet er koblet til Havebyen som er selve opprinnelsen til Teie. Det vil være viktig å bevare særpreget som ligger i havebyen, og tilpasse ny bebyggelse til dette når stedet utvikles for å møte dagens kontekst og utfordringer.



## Handelssentrum

Teie er et lokalt handelssentrum, og for at stedet skal overleve ved siden av hovedsentrumet Tønsberg, som et supplement, og bidra i en vinn- vinn-situasjon for både Teie og Tønsberg, må denne posisjonen beholdes og videreutvikles. Teie er også bilbasert, og mye av identiteten og suksessen til Teie ligger her. Selv om det er viktig at man utvikler det som fungerer best lokalt i følge Butenschøn, vil ikke mer biltrafikk være positivt for Teie. Dette vil være ødeleggende både for de som bor der og også i en mer nasjonal og global miljømessig sammenheng. I stedet vil det handle om å gjøre Teie attraktivt ved å bygge oppunder og forsterke stedets identitet. I tillegg til å kanskje også finne en ny identitet som kan overta for identiteten knyttet til bil, uten å svekke områdets fortrinn som et attraktivt handelssentrum og dets historiske identitet som haveby.

### INTERVJUOBJEKTENES OPPFATNING OM TEIES IDENTITET

#### Beskrivelse av Teie

I en av de to spørreundersøkelsene som ble laget i forbindelse med denne masteroppgaven, ble beboerne på Teie bedt om å si det første de tenkte på når ordet "Teie" ble sagt og å beskrive Teie med 3 ord. Ut ifra dette vil Teie og dermed stedets identitet sammenfattes av følgende ord som ble sagt flest ganger: Koselig/hyggeilig/fint, bosted, trafikkert, Teie torv, handelssentrum, tilgjengelig. Dette viser at Teie har vesentlige kvaliteter som det er viktig å ta vare på, selv om stedet har stort forbedringspotensiale.

Blant intervjuobjektene var det mange

som ville bevare de gamle havebyhusene som finnes på Teie i dag. De var glad i stilen som opprinnelig var på Teie, og var negative til tett og høy utbygging. Noen mente at husene var dårlig vedlikeholdt, og at dette måtte fikses.

Av andre kvaliteter som ønskes bevart og som gir stedet særpreg nevnes den gode tilgangen til ulike tilbud og butikker. Tilgangen til parkering blir også nevnt.

#### Møteplasser

De fleste intervjuobjektene mener at det finnes møteplasser på Teie. Møteplassene som nevnes mer enn én gang er Nøtterø bakeri, Herr og Fru, Rosanesparken, Restaurant Venezia, Bellevuesenteret, Teie kirke, Vinmonopolet i Teiegården, Teie kirkes barnehage, Anettes hobbygleder og Teie torv nederst på lista.



Figur 101: Anettes hobbygleder



Av disse er det bare Rosanesparken, Teie kirkes barnehage og Teie torv som er steder der man ikke trenger å betale og som alle kan benytte seg fritt av. Flere av de som ble intervjuet ønsket seg flere møteplasser, spesielt uformelle møteplasser der det ikke var nødvendig å betale for å oppholde seg. I forbindelse med dette fortalte et av intervjuobjektene at siden det ikke finnes mange uformelle møteplasser på Teie og mye parkering, blir det slik at flere av møtene mellom menneskene på Teie skjer på en av de mange parkeringsplassene. Det er her man forlater bilen sin og er tilgjengelig for samtaler. Derfor står folk i veien for flere bilister, men har ikke noe annet sted å gjøre av seg fordi det ikke er naturlig å flytte seg for å bare slå av en liten prat.

*“Folk står og prater på parkeringa når jeg skal parkere, og står i veien for meg!”* Intervjuobjekt

Dette utsagnet bekrefter dermed at møter mellom mennesker foregår på parkeringsplassene.

For å gjøre disse stedene enda hyggeligere, mente intervjuobjektene at flere kafeer, uteservering og steder å sitte ved bord ville bidratt positivt. Flere butikker var det også noen som ville ha. Det ble lagt vekt på grønnere omgivelser, vannelementer, lekeområder og andre aktiviteter enn idrett. Å beholde Teies særpreg med lave hus og bedre vedlikehold av husene var viktig for flere. Mange ønsket å rydde opp i parkeringa og fjerne noe av den, spesielt på torget. Én person ville ha gratis parkering på torget, samtidig som vedkommende

ønsket mindre biltrafikk. Lekeplasser og mer lys ble også nevnt som tiltak for å få det hyggeligere.

## I MINDRE SKALA

### INTRODUKSJON

Når byer skal utformes, er det viktig at de utformes riktig i både stor, mellom og liten skala. Dette innebærer senterstruktur, gatenett, derigjennom ulike trafikkformer, bygningene og deres høyder og fasadeutfoming, torg og parker, materialvalg, farger, trær, en form for bruk av vann og skulpturer, skjerming for vær og vind og bruk av lys. Alt dette og mer til må tenkes over og tas stilling til ved planlegging, mener Butenschøn (2009). Dette betyr at det ikke er lett å planlegge steder og plasser.

Det er flere som har engasjert seg i spørsmålet om hvordan steder og plasser skal utformes slik at uterommene er bra å være i.

I den forbindelse er det flere ting som foreslås gjort på torg og plasser i mindre skala. Blant annet har Jan Gehl med flere utformet 12 kvalitetskriterier for gode steder å være fotgjenger i. Disse vil kunne overføres til byrom og dermed være kvalitetskriterier for gode byrom. De 12 kvalitetskriteriene for gode byrom finnes i boka *Byer for mennesker* (2010, s. 249)

I det følgende vil Teie torv gjennomgås etter Gehls 12 kriterier. Dette vil skje med innspill fra andre kilder i tillegg til Gehl, innenfor de ulike temaene, for å se hvordan Teie torv oppfyller kriteriene og slik se hva som mangler på torget.

BESKYTTELSE	Beskyttelse mot trafikk og ulykker	Beskyttelse mot kriminalitet og vold	Beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger
	Opplevelse av trygghet i relasjon til trafikk	Opplevelse av trygghet Levende byrom Funksjoner som overlapper dag og natt God belysning	Vind/trekk Regn/snø Kulde/ varme Forurensning Støv, blanding og støy
KOMFORT	Muligheter for å gå	Muligheter for å stå/ opphold	Muligheter for å sitte
	Plass til å gå Respekt for ganglinjer Interessante fasader Adgang for alle Gode overflater	Oppholdssoner og kanteffekt Støttepunkter å stå ved Fasader som inviterer til opphold	Sittesoner med mange fordeler Gode sittesteder Gode sittemøbler Primære og sekundære sittemuligheter
	Muligheter for å se	Muligheter for å snakke og høre	Muligheter for utfoldelse og aktiviteter
	Rimelige seavstander Uhindrede synslinjer Interessante utsikter Belysning kveld og natt	Lavt støynivå Samtalevennlige sittearrangementer	Invitasjon til fysisk aktivitet, mosjon, lek og kreativ utfoldelse Dag og natt Sommer og vinter
HERLIGHET	Skala	Muligheter for å nyte positive aspekter ved klimaet	Estetiske kvaliteter og positive sanseintrykk
	Dimensjonering av bygninger og rom i menneskelig skala relatert til sanser, bevegelsesmuligheter og atferd	Sol og skygge Varme og kulde Le og bris	God design og gode detaljer Vakre utsikter Gode materialer Trær, planter og vann

Figur 102: Jan Gehls 12 kriterier for gode byrom

Beskyttelse mot trafikk og ulykker

Opplevelse av trygghet i relasjon til trafikk

BESKYTTELSE MOT TRAFIKK OG ULYKKER

### Teori

For at det skal være trygt å bevege seg og oppholde seg på et sted, må man føle seg trygg uten å være redd for påkjørsel, mener Gehl (2010). Hvis biltrafikken er dominerende, vil den være

ødeleggende for livet på stedet fordi man føler seg utrygg, noe som fører til mindre fotgjengertrafikk fortsetter han (2003). På samme måte har også trafikk negativ påvirkning på om man tør å la barna leke på stedet. Tilsvarende vil arealer tilrettelagt uten biltrafikk gjøre at det er flere som bruker stedet ved at man går og oppholder seg der over lengre tid. Et mer levende og attraktivt byrom oppnås fordi det å ta bort biltrafikk er en stor kvalitetsforbedring.

## Kriterieoppfyllelse

Slik det er nå oppfyller ikke Teie torv kriteriet om trygghet i forhold til trafikk og ulykker fordi det er for mange biler på torget. Dette er en selvforsterkende ond spiral fordi mange biler på et sted kan generere mer biler til stedet fordi folk ikke tør å gå der, og derfor må kjøre. Teie torv har lite folk som går eller beveger seg med andre hensikter enn at de skal til eller fra bilen sin, noe som bekrefter den ødeleggende effekten motorisert trafikk har på å skape et attraktivt torg.

## Intervjuobjektene oppfatning

På spørsmålet om hvor trygge folk følte seg på Teie torv og i området rundt, svarte de aller fleste at de følte seg veldig trygge, ganske trygge eller trygge. Derimot var nesten alle som svarte på spørsmålet negative til å la barn leke på torget fordi det var for mye biltrafikk. Det kom også fram at en av de som ble intervjuet var redd for å bli påkjørt sånn som torget var utformet nå med bare parkeringsplasser.

*"Jeg legger aldri turen innom butikken på vei hjem fra barnehagen fordi det er altfor mye trafikk."* Mor

Dette gir et tydelig bilde på hvor lite trygt og ganske utrivelig det blir med store mengder biler og trafikk.



Figur 103: Teie torv med Smidsrødveien til høyre

## Beskyttelse mot kriminalitet og vold

Opplevelse av trygghet  
Levende byrom  
Funksjoner som overlapper dag og natt  
God belysning

## BESKYTTELSE MOT KRIMINALITET OG VOLD

### Teori

Kriminalitet og vold gjør folk utrygge og bidrar negativt til stedets attraktivitet og gjør at byen ikke fungerer eller oppleves inviterende, mener Gehl (2010). I boka Birgit Cold har skrevet sammen med Arnulf Kolstad og Stig Larssæther, *Aesthetics, Well-being and Health – abstracts on the theoretical and empirical research within environmental aesthetics*, kommer det fram at å føle seg trygg er viktig for oss og for vår mentale helse. Om vi føler oss trygge er avhengig av miljøet rundt oss.

For å beskytte mot kriminalitet må byrommet være levende hele døgnet fortsetter Gehl (2003). Byens rom er byens scene, påpeker Gehl og Gemzøe (2000). Aktivitet på et sted kan forebygge kriminalitet ved at det er flere folk som er der og som dermed "overvåker" stedet. Viktigheten av at det er folk på stedet for å unngå kriminelle handlinger bekreftes også i boka AAR 3456 *Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014* der det gjengis en oversettelse av Sverre Nistov fra 2002 der han presenterer et kort sammendrag av retningslinjene for prestandard for byplanlegging – Part 2: Urban Planning prENV 14383- 2. Butenschøn (2009) sier seg enig i at menneskelig overvåking er viktig. Han mener at andre mennesker og aktiviteter skaper større trygghetsfølelse



enn ordensmakt og høye gjerder. Ulike gjenglemte elementer som forteller om liv og aktivitet på stedet, også etter at ulike tilbud er stengt, bidrar til økt trygghetsfølelse.

Men for at det skal være mennesker der, må det også være ulike funksjoner på stedet som sikrer overlapping dag og natt og gjør at ting skjer, slik at det er folk der hele eller store deler av døgnet (Butenschøn, 2009; Gehl, 2010). I denne sammenhengen er boliger en god funksjon å ha i tilknytning til byrommet. Dette sikrer at det vil være folk som følger med på byrommet gjennom nesten hele døgnet, mener Gehl (2010), forutsatt at boligbyggene ikke er så høye at man fra innsiden av boligen ikke har god oversikt over byrommet. Også lyset fra boligene vil signalisere til dem i byrommet at det er folk her som følger med.

Det også viktig å skille mellom arealer som er offentlige og private og de som befinner seg midt i mellom, sier Butenschøn (2009). Dette kommer også fram i rapporten oversatt av Nistov (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014) og Gehl sier seg også enig i dette (2010). Han forteller også at tydelige markeringer av hvor du er med blant annet skilt, kan gjøre at stedet føles tryggere, og også bidra til økt eierskap hos befolkningen. Føler befolkningen eierskap og tilhørighet til stedet, tar man vare på det som er der, og det forebygger hæververk ved at folk bryr seg (Butenschøn, 2009; Gehl, 2003). Den nevnte rapporten oversatt av Nistov sier seg enig i at sosial kontroll, involvering og en følelse av eierskap til omgivelsene er viktig for å forebygge kriminalitet. Det kommer videre

fram at dårlig vedlikehold og tomme bygninger gir utrygge steder (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014).

God belysning er et viktig element for å gjøre stedet trygt, mener Jan Gehl (2010). Lyset fra vinduer på ulike funksjoner i de nederste etasjene vil også sørge for at byrommet får lys slik at bymiljøet dermed oppleves tryggere. Det er derfor viktig at vinduene ikke dekkes helt for slik at det ikke er noe lys som kommer ut, forteller Gehl (2010).

Også miljødirektoratet sier i sin rapport Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder (2014) at belysningen er viktig for trygghet, oversikt og trygg ferdsel og for at stedet skal brukes og man skal tørre å oppholde seg på stedet (Miljødirektoratet, 2014).

Oversettelsen av Nistov forteller videre at dårlig belysning, synlighet og oversikt, samt dårlige muligheter for å orientere seg og velge alternative veivalg bidrar negativt til at et sted skal føles trygt. (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014). Også Gehl (2010) nevner at dårlig oversikt og steder der man kan gjemme seg bort ikke er å foretrekke. Det skal også være lett å gå rundt og finne fram til de funksjoner man skal besøke.

#### Kriterieoppfyllelse

Teie framstår ikke som et sted med mye kriminalitet. Frykten for kriminalitet kan forekomme på Teie torg likevel fordi det er lite folk på og rundt torget, særlig rundt kveldstid, noe som gjør at folk føler seg utrygge fordi det forekommer lite av den sosiale kontrollen som er viktig for å hindre trygghetsfølelse. Av gjenstander på eller

i tilknytning til torget, er det Nøtterø bakeris møblement og beplantningen som forteller om menneskelig aktivitet.



Figur 104: Nøtterø bakeris utendørs møblement etter stengetid

Med tanke på funksjoners åpningstider og overlappende funksjoner, har Rema 1000 åpent fra kl. 06:00 – 24:00 og kunne vært en sikkerhet for sosial kontroll mandag til lørdag. Men når bygget ligger litt unna Teie torv og fasaden i hovedsak er lukket, hjelper ikke dette så mye. Likevel gir det en positiv effekt da det er mulighet for folk å besøke butikken store deler av døgnet, noe som kan bety at de også går over torget eller holder et øye med det.



Figur 105: Rema 1000

Meny på Bellevuesenteret har åpent fra kl. 08:00 - 21:00 på hverdager og til kl. 20:00 på lørdager mens Restaurant Venezia holder åpent til kl. 22:00 hverdager og lørdag, noe som også kan gi en positiv effekt av samme grunn som Rema 1000 med tanke på trykghetsfølelse på Teie torg når folk går forbi eller over torget på vei til butikken. De øvrige funksjonene har oppe mellom 08:00 og 18:00 hverdager

og til kl. 16:00 lørdager. På søndager er det lite som skjer. Bare Restaurant Venezia har oppe til kl. 21:00 søndag, og kan ved besøk innom eller forbi Teie torg på vei hit, gi noe sosial kontroll her. Fordi det er ulike funksjoner rundt torget med en viss grad av ulike åpningstider, vil dette bidra positivt til den sosiale kontrollen.

Boliger ville vært en optimal funksjon å ha sammen med de andre funksjonene rundt torget for å bidra til sosial kontroll også etter butikkens åpningstider. Dessverre er det få boliger rundt torget. I den nordlige delen av Teiegården mot Smidsrødveien er det boliger i andre etasje, og over Apotek 1 er det også leiligheter. Langs Smidsrødveien ned mot Teie veidele er det leiligheter over andre funksjoner. Dette kan bidra positivt med en viss sosial kontroll da det er mulighet for at beboerne kan velge å gå forbi torget.



Figur 106: Leiligheter langs Smidsrødveien

Torget må sies å være et offentlig areal som kan benyttes av alle. Rundt torget er det halvoffentlige arealer fordi de eies av private, men er ment for det offentlige publikum, som for eks Nøtterø bakeris uteservering. Dette bidrar til relativt klare skiller mellom det som er offentlig (torget), privat (butikkene) og et sted midt i mellom (uteserveringa til Nøtterø bakeri).



Steder å gjemme seg eller trekke seg litt unna vil også øke sjansen for at det kan foregå kriminelle handlinger. Området er relativt åpent, men det er nivåforskjeller opp til kirka og store trær i bakkant på lekeområdet til Teie kirkes barnehage, samt busker bak plassen foran kirka, selv om de er ganske lave. Dette motvirker muligens den positive effekten på vold og kriminalitet denne åpenheten kunne hatt, selv om de er ganske lave.

Teie torv må allikevel sies å være oversiktig og greit å orientere seg i. Det er ingen store visuelle hindringer på torget og inngangene til byggene rundt er lette å få øye på.

En annen ting som nevnes for en økt trygghetsfølelse er å tydelig signalisere hvor du er. Det er lite som forteller deg som besøkende at du er på Teie torv og signaliserer overgangen hit. Den velkomsten du får er vel strengt tatt bare veikrysset Ørsnesalleen/ Smidsrødveien, noe som ikke er en spesielt verdig eller hyggelig velkomst. Rekka med eiketrær langs Smidsrødveien stopper i enden av torget, og kan sies å være en form for markering.



Figur 107: Trerekka mot Smidsrødveien

Som nevnt tidligere har Teie torv minimalt med belysning. Belysninga er bare på når det er mørkt og bidrar ikke med noe lys til torget annet enn nederst ved oppgangen til kirka. Det er bare Sparebank 1 som har lys i vinduene over banklokalet om kvelden, og ellers er det mørkt i alle vinduene, både i byggenes første, andre og også tredje etasje etter stengt tid. Dette bidrar negativt til opplevelsen av stedet, gir utrygghetsfølelse og øker sjansen for forekomst av uønskede hendelser som vold og kriminalitet.



Figur 108: Belysning nedenfor kirka

### Konklusjon

På bakgrunn av teksten over, er Teie torv et sted som gjennom sin utforming og plassering, med de funksjonene som er rundt, ikke har de beste forutsetningene for å hindre utrygghet og redsel for kriminalitet og vold eller å kunne hindre at dette faktisk skjer.

### Intervjuobjektene oppfatning

Av de som ble intervjuet på Teie var det bare én person som på spørsmålet om hvor trygg man følte seg på Teie



torv og i området rundt, oppga at det var skummelt om kvelden. En person nevnte også at det trengtes mer lys for at det skulle bli hyggeligere. For de andre intervjuobjektene som ikke følte seg trygge eller bare litt trygge, var det trafikken som hadde skyld i den nedsatte trygghetsfølelsen.

En del av de som ble intervjuet knyttet Teie først og fremst til stedet der de bor eller der andre i familien bor da de skulle beskrive Teie med ett ord. Dette gir en indikasjon på følelsen av eierskap til et sted.

Beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger  
Vind/trekk  
Regn/snø  
Kulde/ varme  
Forurensning  
Støv, blanding og støy

#### BESKYTTELSE MOT UBEHAGELIGE SANSEPÅVIRKNINGER

##### Teori

Det skal være behagelig å sitte og oppholde seg på et sted, og i denne forbindelse spiller lokalklima og mikroklimaet inn på opplevelsen av stedet. Det første omfatter klimaet slik det er i området, for eksempel på et torg når vegetasjon, landskap og bygninger innvirker, mens mikroklimaet er klimaet slik det oppleves på et lite område eller sted, for eksempel på en benk. Sol og vind er de faktorene som har mest å si for hvordan uterommet oppleves. Er det sol og lite vind, kan man oppholde seg utendørs over lengre tid til tross for en lav lufttemperatur. Det er viktig at solen

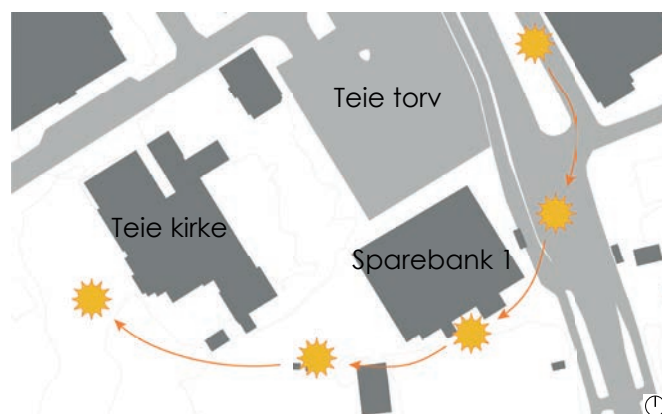
ikke blander. Høye bygninger kan skygge for solen, og harde glatte overflater kombinert med et flatt og åpent landskap gir mye vind. Regner og snør det, er det heller ikke veldig trivelig å oppholde seg utendørs. Naturlig nok. Det samme gjelder hvis det er for kaldt. Videre er heller ikke forurensning og støy å foretrekke for opphold i et byrom (Gehl, 2010).

Der det er ønskelig å gjøre opphold, er kravene til mikroklima høye, og det er derfor viktig å legge til rette helt ned i de små detaljene for at det skal gis gode vilkår for uteopphold over lengst mulig tid. Derfor har materialene som brukes også noe å si for om det er behagelig å oppholde seg utendørs. Det er hverken ønskelig at det blir for kaldt på setet eller for hardt å sitte.

##### Kriterieoppfyllelse

For Teie torv handler dette først og fremst om at det skal være behagelig å sitte og oppholde seg på eller i nærheten av torget.

Solinnstrålingen har ganske gode vilkår på torget vår og sommer. Kirka er i høyeste laget til at sola går over her fra midten av september. Ellers har torget godt med sollys fra morgen til ettermiddag.



Figur 109: Soldiagram

Som nevnt tidligere er torget for stort og åpent uten bygninger eller andre ting i nærheten som skjermer mot vinden. Når hele torget også er dekket med asfalt, en glatt hard flate, bidrar dette ytterligere til at torget oppleves ganske forblåst.

Med tanke på forurensing og støy kommer Teie torv også dårlig ut grunnet biltrafikken på torget.

Materialene på sitteplassene vil ha innvirkning på hvordan det er å sitte ned og dermed på om man oppholder seg over lengre tid. På Teie torv er benkene som er satt ut til fri benyttelse av tre. Erfaring tilsier at tremateriale fint kan brukes ved tilrettelegging for opphold fordi det føles lunt og ikke påvirkes i veldig stor grad av utetemperaturen. Tre er bedre enn stein som finnes i trappene opp til kirka, fordi steinen fort blir for kald når det er kaldt vær og blir for varm når det er skikkelig varmt. Likevel oppleves benkene på torget kalde og de er dermed ikke optimale. Dette kan skyldes at de er malt, og at denne overflatebehandlingen ikke gir varmen som ubehandlet tre ville gitt.



Figur 110: Sittebenk på torget

Benkene i tilknytning til Nøtterø bakeri er også av tre, men her er det benyttet beis som overflatebehandling, noe som gir en varmere følelse. Det legges også ut pledd. Over disse sittebenkene finnes det også markiser



Figur 111: Sittebenk Nøtterø bakeri

som kan tas ned ved behov. Markisene kan forhindre solblending og gi noe beskyttelse mot regn ovenfra.

Her er altså kundene godt ivaretatt, noe som jo er ganske naturlig fordi flere kunder gir mer inntekt. Likevel kunne det vært ønskelig med en mer lik behandling av de som setter seg ned andre steder på torget slik at disse heller ikke blir kalde i baken.

### Konklusjon

Er det vindstille, sol, fint vær og ikke for sent på året, kan klimaet på torget være tilfredsstillende for uteopphold. Spesielt gjelder dette foran Nøtterø bakeri som i tillegg til godt mikroklima i solveggen også har et relativt godt materiale på benkene samt lune pledd til kundene.

Fordi Teie torv har lite beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger, de beste sitteplassene må betales for, og i tillegg er preget av både forurensing og støy, er ikke kriteriene for å unngå ubehagelige sansepåvirkninger oppfylt på Teie torg.

## Beskyttelse er en forutsetning

Det bør bemerkes at beskyttelse er en forutsetning for de andre kriteriene som omtales i det følgende. Uten å være trygg, er det ingen vits i å arbeide for å få til de andre kriteriene, mener Gehl (2010).

### Muligheter for å gå

Plass til å gå  
Respekt for ganglinjer  
Interessante fasader  
Adgang for alle  
Gode overflater

## MULIGHETER FOR Å GÅ

### Teori

At det er plass til å gå er viktig for å få folk til å bevege seg til fots, mener Gehl (2010). Plass nok for ferdsel er et viktig kriterie også i det oversatte sammendraget av Sverre Nistov. (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014). At det er plass til å gå handler i følge Gehl om at den gående slipper å gå utenom hindringer og kan gå fritt. Dette er spesielt viktig for barn, eldre og andre som ikke er så gode til beins, hevder han. Inn- og utkjøringer over fortauet oppfattes som en hindring og er heller ikke å foretrekke fordi det gir avbrytelser og gjør at man som fotgjenger må passe seg for bilene som kan komme kjørende over fortauet.

Lyskryss gjør at fotgjengerne må "spørre" om å krysse gata, og bidrar til at turen til fots blir ytterligere avbrutt. Hvis det i tillegg er kort grønt signal, gjør dette at fotgjengerne etterhvert må løpe for å ikke forsinke trafikken.

På gåturen foretrekkes Interessante fasader som gjør at du kan stoppe opp, se og oppleve, forteller Gehl. Dette kan være fasader med fine detaljer og beplantning. Fasadens første etasje skal altså ha kvalitet for å gi en god opplevelse av turen. Butenschøn (2009) mener at butikkene burde åpnes mer opp med vinduer og dører ut mot gater og plasser og gjøres mer tilgjengelige som en del av gatelivet.

For at det skal være mye å se og oppleve, er det en fordel med smale enheter og mange dører slik at det er mye som skjer, både visuelt (og fysisk hvis folk kommer gående ut og inn av dørene). Vannrette linjer forsterker ganglengden i motsetning til et loddrett fasadeuttrykk med loddrette linjer som gjør at avstanden som skal gås oppleves kortere og dermed mer overkommelig.

Når folk skal bevege seg skjer det ofte i utkanten av rom, i følge Gehl. Dette fordi det er ønskelig å ha god oversikt når man går. Å gå i utkanten av rom gjør at du ser utover rommet samtidig som bygningene som omkranser rommet er godt synlige (Gehl, 2003). Dette gir oversikt og trygghetsfølelse.

Kortest mulig vei til målet er også alltid ønskelig, og det velges derfor ofte skrå ganglinjer framfor rette vinkler når det er mulig, forteller Gehl (2010). Det er også ønskelig å unngå nivåforskjeller. Dette fordi det gjør det både vanskeligere og tyngre å bevege seg. Ikke bare gamle har fordel av dette, også unge synes det er bedre med plane ganglinjer. Må man forsere nivåforskjeller, skal disse evt. utformes på en god måte med for



eksempel ramper framfor trapper. Disse vil være lettere for alle på hul, ikke bare de som må bruke rullestol (Gehl, 2003).

Det er viktig med god belegning slik at også de som ikke er så stødige til beins kan bevege seg med minst mulig vanskeligheter. Hvis belegningen er fin og fortauene brede, bidrar dette ytterligere til at det er lettere å gå og at flere dermed velger å gå (Gehl & Gemzøe, 2000).

### Kriterieoppfyllelse

Fortauene rundt og til torget har varierende størrelse, noe som gjør at plassen for å gå også er varierende, avhengig av hvilken rute man velger. Hindringer på fortauene er benker og planter utenfor Nøtterø bakeri og varer utenfor Teie jern og bygg. Ellers er det lite hindringer. Det må likevel bemerkes at noen ganger smalner fortauene inn, og resulterer da i at man ikke nødvendigvis kan gå rett fram lengre, men må bevege seg til siden for å fortsatt holde seg på fortauet. Dette er sammen med i utgangspunktet ganske smale fortau, ikke helt optimalt.



Figur 112: Smalt fortau til torget

Av utkjøringer som har negativ effekt på gå- opplevelsen må nevnes utkjøringene på fotgjengerarealet langs Smidsrødveien

fra Teie veidele og opp til torget samt fra Grindstukrysset og ned til torget langs Ørsnesalleen, spesielt på nordre side. På torget er det inn- og utkjøring til parkeringen der. Disse inn- og utkjøringene har en negativ effekt fordi fotgjengerne må stoppe opp om det kommer en bil, og dette øker også utrygghetsfølelsen.



Figur 113: Utkjøring over gangvei

For å komme seg fra torget og over Smidsrødveien til for eksempel Teiegården, skal man krysse veien i et lyskryss. I krysset Ørsnesalleen/ Smidsrødveien er det fire steder lysregulert tilrettelagt fotgjengerkryssing. To for å komme seg over Smidsrødveien på hver side av Ørsnesalleen og også to over Ørsnesalleen på hver side av Smidsrødveien. Disse fire fotgjengerkryssingene, som alle andre lyskryss, representerer også en barriere for fotgjengerne når de må stoppe opp og vente på å få grønn mann. Heldigvis har ikke den grønne mannen på noen av skjermene veldig dårlig tid, så man slipper å måtte løpe over til andre siden. Det er egentlig veiene med trafikk, som representerer barrieren, og ikke selve lyskrysset. Hadde det ikke vært en vei med biler som skilte funksjonene, hadde man heller ikke trengt et lyskryss som et sikkerhetstiltak.



Figur 114: Lyskryss i Ørnsnesalleen

At folk går den korteste veien når det er mulig, bekreftes ganske tydelig ved at det er diagonalene over torget som brukes mest. I denne sammenhengen er det viktig å bemerke at det ikke alltid er helt lett å gå utenom fortauene på torget eller i Teie sentrum, for den saks skyld, grunnet biltrafikk. Dette gjør at fotgjengerne hindres i å gå direkte dit de skal, og i stedet må velge omveien det er å følge fortauene rundt torget.

Fordi god oversikt er viktig når du går, er fortauene rundt torget etter dette prinsippet plassert riktig, fordi de er plassert i utkanten av torgrommet og gir god oversikt. Men som det ble nevnt tidligere, gir dette også lengre gangvei når det ikke er optimalt å krysse torgflata grunnet biltrafikk.



Figur 115: Torgets østre fortau

Det er ingen store nivåforskjeller på torget. Kantene fra fortauene og ned til selve torgflata er ikke alle steder like godt utformet med tanke på hvor lette de skal være å forsere. Det er full fortaushøyde i det sørøstre hjørnet av torget, mens fortauet er nedsenket foran inngangen til Sparebank 1 og foran minibanken. Men her er det oppmerket parkering i hele bredden. Imidlertid er det mulig å gå ned og opp av fortauet uten fortauskant i det sørvestre hjørnet av torget og der man kjører opp til kirka. Men med bare litt mer tålmodighet vil også de som beveger seg på hjul kunne benytte seg av hele torget.



Figur 116: Nedsenket fortauskant opp mot kirka

Når det gjelder dekket på torget, og hvor lett dette er å gå eller trille over, er asfaltflata på torget god.

De spennende fasadene som Gehl (2010) ønsker for en god opplevelse på gåturen, er det ikke så mye av rundt Teie torg. Det ønskes smale enheter og mange dører, noe som ikke er tilfellet når det er store rom mellom fasadene som finnes, og det på de byggene som finnes er et stykke mellom dørene. Ikke er det mye spenning i fasadene heller. Noe som veier positivt i denne sammenhengen er sprossene på noen av vinduene og at noen av fasadene er relativt åpne slik



at man har mulighet til å se inn. Parken foran kirka bidrar med et positivt grønt innslag. I den vestre delen av fasaden der Apotek 1 og Teie Helsekost holder til, i bygget med Mariblomst og Teie jern og bygg, samt bygget som deles av Nøtterø bakeri og DnB er det ikke så lange avstander mellom dørene. Likevel må det bemerkes at det ikke er på langt nær så tett som optimalt. Et annet positivt trekk ved fasadene rundt torget er at mange av byggene har stående kledning, noe som bidrar til at fasadeutformingen ikke forsterker veien som må gås ved å gå i samme vertikale retning.



Figur 117: Fasade med tetthet mellom dører og stående kledning

### Konklusjon

Ut ifra dette er forhold for gående på Teie akseptabel, men at det er et ganske stort forbedringspotensiale.

### Intervjuobjektene oppfattelse

Folk på Teie ble spurt om hvordan de synes forholdene for gående og syklende er, og det som kom fram her var følgende: De fleste synes det var bra eller trygt som gående eller syklende i sentrum av Teie og noen litt færre mente det var greie

forhold, men strakk seg ikke så lang som å si at de var bra. Færre enn dette igjen synes det var for trafikkert, men kunne likevel synes at forholdene var bra eller greie ellers. Like mange som syntes det var trafikkert, syntes også forholdene var dårlige eller utrygge.

### Muligheter for å stå/opphold

Oppholdssoner og kanteffekt  
Støttepunkter å stå ved  
Fasader som inviterer til opphold

### MULIGHETER FOR Å STÅ/OPPHOLDE SEG

#### Teori

Skal man stå over litt lengre tid er det viktig med oversikt og å kunne se hva som foregår, påpeker Gehl (2003). Derfor er det ønskelig å stå langs fasader eller i andre typer kantsoner og ytterst i rommet. I tillegg til trygghet gjennom oversikt, er det viktig å stå litt beskyttet og i halvskygge slik at man ser andre godt selv, men ikke blir sett så godt av andre (Gehl, 2003). Det ha noe å lene seg på er også viktig, fordi dette bidrar til en dekket rygg.

Det er viktig å ha et sted å stå, et holdepunkt, mener Gehl. Noe å lene seg mot kan være et slikt holdepunkt, for eks søyler, trær eller evtentuellet benker. I denne forbindelse bør det også nevnes at fasaden spiller en viktig rolle for om, og eventuelt hvor det er ønskelig å oppholde seg. Har fasaden nisjer og hull, er dette detaljer som gjør at man kan stanse opp, stå og oppholde seg litt. I nisjer og hull er det også mulig å gjemme seg litt bort for å være halvprivat eller halvoffentlig. Dette



gir mulighet til å trekke seg tilbake eller tre inn i offentligheten om ønskelig. Altså vil fasader som ikke er glatte og som har detaljer og gode støttepunkter foretrekkes for opphold.

Gehl forteller videre at de kortvarige stoppene forgår hvor som helst i byrommet fordi det ikke er snakk om opphold over lang tid, og dette stiller heller ikke store krav til klimaet på stedet.

### Kriterieoppfyllelse

Av ting å lene seg mot på Teie torv, finnes benker og trapp opp mot kirka, sykkelkuret, trær, bed og blomsterpotter i tillegg til metallstenger. Av disse stedene er benkene nedenfor kirka og eiketruene plassert i kanten av rommet, noe som gir oversikt når disse stedene velges for kortvarig opphold. Å stå mot et tre gir en dekket rygg fordi trærne er høye og brede nok. Den dekkede ryggen som bidrar til trygghetsfølelse får du også delvis hvis du står lent inn til sykkelkuret eller hvis du står mot trappa eller benkene på den lille plassen foran kirka fordi du enten vil ha flere høye trappetrinn bak deg eller busker av en viss høyde bak benkene. Ved siden av her finnes minnesmerker i form av søyler. Søylene i seg selv kunne vært gode støttepunkter, men siden disse også er minnesmerker, er det lite aktuelt å stå mot dem.



Figur 118: Søyler med minnesmerke



Figur 119: Sykkelskur og blomsterbed med flaggstang

Steder å stå der man kan tre inn og ut av offentligheten og velge om man selv vil bli sett, samtidig som man ser andre, er det lite av. Man er rett og slett eksponert på torget. Velger man å stå inntil trappene som fører opp til kirka eller lene seg mot en av benkene her, er man delvis i skjul fra noen vinkler fordi denne lille plassen utgjør et lite rom. Ved den overbygde inngangsdøra til Teie jern og bygg har man mulighet til å stå litt i skjul, men her er det liten plass, og ingen gunstig plassering med tanke på kunder til butikken. Dette gjør at dette alternativet for litt mer privatliv ikke er reelt. Med tanke på god fasadeutforming, er det ingenting i fasadene på eller rundt torget som inviterer til å lene seg mot og gjøre opphold.

Det å lene seg på noe vil også bidra til at det ikke blir så fysisk tungt å stå, noe som gjør det lettere med et fleksibelt stå-opphold når dette av ulike grunner er ønskelig.

I likhet med det Gehl forteller at ofte er tilfellet, foregår også de kortvarige stoppene på Teie torg litt over alt der

det passer seg. (Sett bort ifra opphold i tilknytning til andre tilbud eller aktiviteter på torget eller i forbindelse med biltransport). Likevel må det påpekes at observasjon av menneskene på Teie torv viser at folk foretrekker å stå i sola framfor i skyggen i alle fall midt i september hvis dette er mulig.

### Konklusjon

Mulighetene for å stå og oppholde seg på Teie torv er ikke veldig gode selv om det er flere holdepunkter. Dette betyr at kriteriet som omhandler mulighet for å stå og oppholde seg, bare delvis er innfridd.

#### Muligheter for å sitte

Sittesoner med mange fordeler  
Gode sittesteder  
Gode sittemøbler  
Primære og sekundære sittemuligheter

#### MULIGHETER FOR Å SITTE

### Teori

Naturlig nok må et godt rom ha steder å sitte slik at man kan være der over lengre tid.

Uten sittemuligheter faller flere uteaktiviteter mer eller mindre bort. Blant dem er for eksempel å spise, lese, sole seg og se på mennesker. Dette forteller Jan Gehl (2003). Men for at folk skal ønske å sitte på et sted, må det ikke være for mye av hverken vind, nedbør, sol eller skygge. Plassering i sola, der det er lite vind, foretrekkes. Sitteplassene får dermed et gunstig mikroklima. De ytre forholdene må altså være gode. Sitteplassen må ha en kvalitet, enten det er et godt klima eller en

flott utsikt. Hvis det er gode sittemuligheter på stedet, vil det bidra til at det opplevde miljø på stedet er bedre (Gehl, 2003).

Når det gjelder hvordan disse sitteplassene skal utformes, er det flere ting å ta hensyn til, i følge Gehl (2003): Det er viktig at sitteplassene plasseres inntil kanten av rommet, slik at kantsonen møbleres. Slik vil de som sitter føle at de har oversikt, noe som er viktig. I tillegg skal ryggen være dekket. Dette bidrar til en økt trykghetsfølelse. Det påpekes videre at dette kanskje virker unaturlig og gir et tomt rom. Imidlertid er det vist at sitteplasser midt i et rom bare benyttes hvis sitteplassene langs kantene allerede er opptatt. Er sitteplassene med på å danne små rom i rommet eller plasseres i allerede etablerte små rom i det større, er dette også positivt.

Det man velger å sitte på skal helst være behagelig og dermed i et egnet materiale.

Når det etableres både benker og stoler, såkalte primære sitteplasser i tillegg til mange sekundære sitteplasser som trapper, kasser, statuer og lignende (møblement som kan fungere til flere ting), vil rommet oppleves som godt og velfungerende når det er få personer der. Samtidig gir de sekundære sitteplassene mulighet for at flere folk kan sitte når det er behov for det. Benkene som settes ut anbefales å enten være buede eller å plasseres i vinkel for å lettere kunne innlede en samtale og gi flere muligheter (Gehl, 2003). Også løse stoler er gode møbler da de er fleksible og kan flyttes rundt ettersom hva man vil se på eller hvor sola er. En annen fordel med disse stolene er at de kan tas bort når

årstiden tilsier et, slik at de ikke står tomme og forlatte. I tillegg er de lette å rydde bort hvis plassen eller torget skal brukes til noe annet.

For de som er eldre eller av andre grunner har vanskelig for å reise seg, skal det være enkelt å komme seg opp fra stolen eller benken. Dette betyr blant annet at sitteplassene må utformes med skikkelige armlener som man kan ta tak i for å reise seg opp. Dette kan også være en hjelp for å sette seg ned, hvis dette oppleves vanskelig.

Gehl (2003) forteller at muligheten for å sitte er så viktig at hvis det generelt er gode sittemuligheter på stedet, vil det bidra til at miljøet på stedet oppleves bedre.

#### Kriterieoppfyllelse

Som nevnt tidligere har Teie torv ikke mange primære sitteplasser på torget, og disse har varierende mikroklima. Benkene som er satt ut på den lille plassen foran kirka vil få morgensol, men lite kveldssol da kirka bak skygger for. Derimot vil de andre sitteplassene, få alt av mulig sol på torget.



Figur 120: Sørvendt benk nedenfor kirka

tilknytning til Nøtterø bakeri som vender samme vei. Disse har i tillegg fordel av å være plassert i solveggen, noe som gjør at mikroklimaet kan bli optimalt, selv med litt vind fordi man sitter lunt inntil veggen. Det er lite som beskytter sitteplassene på torget mot vinden som kommer, så den merkes spesielt godt på de andre sitteplassene.

Av sekundære sitteplasser har Teie torv bare de omtalte trappene opp til kirka.



Figur 121: Sekundære sitteplasser nedenfor kirka

Andre trapper som finnes fører opp til inngangsdører til butikker eller andre tilbud, og egner seg dermed ikke til å sitte på, i alle fall ikke i åpningstidene. Blomsterkassene på torget eller bedet med flaggstang er blitt vurdert, men her er kanten for smal og blomstene for store til at dette egner seg som sitteplasser. Imidlertid står det en betong- gris ved siden av parkeringsautomaten på torget, og denne kan brukes som sitteplass hvis en ikke er veldig nøye på komforten og klarerer å ignorere at den er spiss. (Altså ingen optimal løsning.)

Utsikten fra disse plassene er torget og omgivelsene rundt, for det meste kjørende eller stillestående biler, folk som beveger seg, noe grønt og veikryss. I tillegg kan man selvfølgelig se de som sitter ved siden av seg. Fra plassen ved kirka kan man, relativt nært, også se på de som sitter på motsatt side av plassen, på de grønne buskene bak den motstående benken og



på de som sitter i trappa nedenfor kirka. Fra trappene kan man se de som sitter på benkene, naturlig nok.

Sitteplassene på og rundt torget er for det meste plassert i torgets kantsone, noe som er positivt for sitteopplevelsen.

Når det gjelder utforming av sitteplassene på torget, er disse plassert ved siden av hverandre samme vei. Unntaket er de to benkene på plassen foran kirka som vender mot hverandre, og som ved en nærmere plassering kunne gjort det mulig å innlede en samtale mellom folk på hver sin benk. Dessverre er avstanden for stor, noe som gjør samtale vanskelig.



Figur 122: Benkene nedenfor kirka med for stor avstand for samtale

Ingen av sitteplassene har hverken armlener å hvile armene på eller andre former for hjelpemidler som kan være nyttige for å kunne sette seg ned eller reise seg opp fra benken. Som det også framgår, finnes det ingen løse stoler eller sekundære sittemøbler man lett kan bevege på. Benkene er også for tunge til å løftes mye rundt.

Alle sittemøblene er plassert mot en kant, i kantsonen på torget. Unntaket er benken på fortauet i nord nærmest torget. Denne har ingen visuell kant bak seg, bare fortauskanten. Møblelementet danner ikke små rom i rommet når det er plassert i kantsonen eller det bare er en enslig benk som står alene. Ved å danne små rom i rommet, avgrenset av for eks beplantning eller annen skjerming av en viss høyde i tillegg til selve sitteplassene,

kunne rommene ha føltet hyggelige og intime og opplevdes trygge fordi de var skjermet og ville dekket ryggen til de som satt der. Den dekkede ryggen som bidrar til trygghetsfølelse får du sittende i trappa opp mot kirka eller ved sitte på en av benkene nedenfor kirka. I begge tilfeller vil rygglenet i form av et nytt trappetrinn eller at benkene står mot busker med litt høyde, gi følelse av trygghet. Benkene foran Nøtterø Bakeris fasade bør også nevnes i denne sammenhengen, selv om du må betale for å sitte her i åpningstiden til bakeriet. Dette fordi disse sittemulighetene ved godt vær befinner seg i et gunstig mikroklima helt i kantsonen til torget og gir også en dekket rygg ved å ha fasaden til bygget rett bak.



Figur 123: Benken foran Nøtterø bakeri i solveggen

Det man velger å sitte på skal helst være behagelig, og som nevnt under kriterie 3, "ubehagelige sansepåvirkninger", er det bare sitteplassene utenfor Nøtterø bakeri som er behagelige å sitte på.

### Konklusjon

Det er få primære sitteplasser på Teie torg som du slipper å betale for, og bare trappene opp til kirka fungerer som reelle sekundære sitteplasser. Få av disse plassene er ordentlig gode, både med tanke på plassering og utforming.

Mulighetene for å sitte er dermed ganske dårlige. Dette fører til at kriteriet "muligheter for sitte" ikke er tilfredsstillende oppfylt. Spesielt når vi vet at gode sittemuligheter på stedet, bidrar til å gi opplevelsen av stedets miljø et løft i følge Gehl (2003).

#### Intervjuobjektene oppfatning

Det var litt over halvporten av intervjuobjektene som svarte at de ikke ville oppholde seg på Teie. Av de som ville oppholde seg på Teie, var det flest som nevnte kafeen og bakeren som steder å oppholde seg. Trafikk var grunnen til at Teie ikke var et sted å være for de som nevnte grunnen for dette. Sammenlignes dette resultatet med svarene på spørsmålet om det finnes hyggelige møteplasser på Teie, er også Nøtterø bakeri og Herr og fru (kafeen) på topp. Som nevnt tidligere i oppgaven ble Teie torv i seg selv ikke sett på som en møteplass og det var flere som ønsket seg uformelle møteplasser på Teie. Det kom tydelig fram i intervjuene at gode sittemuligheter vil være et løft for miljøet på stedet og dermed for opphold. Dette er i samsvar med Gehls bemerkning om at sittemuligheter er viktig for miljøet på stedet (Gehl, 2003)

#### Opphold generelt

For at det skal være trivelig å gå og oppholde seg på et sted forteller Jan Gehl og Lars Gemzøe (2010) om viktigheten av hvordan belegning, belysning og møblering er utformet. Dette er elementer som gjennom sin bearbeidelse og karakter inviterer folk til å gå og oppholde seg på stedet (Gehl & Gemzøe, 2000). I det tidligere omtalte sammendraget til Nistov

legges det blant annet vekt på god materialbruk og at gjenstandene skal tåle tøff behandling og skiftende bruk (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014).

Nesten all annen belegning enn asfalt vil bidra til å gi en følelse av et flott bygulv, være med på å definere plassens hjerte og derigjennom samle torget.

Et godt sted kjennetegnes ved at det er en stor grad av opphold framfor bevegelse, i følge Gehl (2010).

På bakgrunn av aktivitetsregistreringene er Teie torg et sted for bevegelse framfor opphold. Dette betyr at Teie torg, i følge Gehl, har litt å gå på for å bli et godt sted hvis graden av opphold framfor bevegelse skal definere hvor godt et sted er.

#### Muligheter for å se

Rimelige seavstander  
Uhindrede synslinjer  
Interessante utsikter  
Belysning kveld og natt

#### MULIGHETER FOR Å SE

##### Teori

Synssansen er den kraftigste av de 5 sansene våre, foreller Gehl (2003). På avstander mellom 70 og 100 meter kan man se kjønn, noenlunde alder og grovt hva de foretar seg. Kommer mennesket vi ser på innenfor 30- 35 meter kan vi se ansiktstrekk, frisyre, alder og gjenkjenne personer en ikke kjenner så godt. På 20-25 meters avstand kan vi se ansiktstrekk og følelser. Vi mennesker ser best rett fram, ok nedover og dårligst oppover. Normale samtaler foregår i en avstand på 1- 3

meter fra hverandre, hvor man kan se den man prater med godt og detaljert. For at synssansen skal virke optimalt, er det en forutsetning med en lav nok fart på 5- 15 km/t. Da blir det tid til å ta til seg informasjon gjennom sanseinntrykkene man får, og tid til å bearbeide dem, noe som er en forutsetning for at kontakt kan opprettes. Personer er lengre innenfor synsfeltet ved bevegelse i lav fart sammenlignet med om de beveger seg raskere. Derfor er det slik at når all ferdsel foregår langsomt blir det flere folk og mer liv i gatene. En langsom trafikk skaper liv i byene, og dermed kan man si at livet foregår til fots, i alle fall i følge Gehl (2003).

Gode synslinjer er viktig for å kunne se folk og dermed skape liv i byene. Det er derfor viktig at synslinjene ikke stopper i uheldig plasserte bygninger, parkerte biler, beplantning eller møblement. Man må i denne forbindelsen passe på at utsyn ikke hindres for hverken små eller store. Med lange gode synslinjer, er det også viktig å ha noe interessant å se på når man ferdes eller oppholder seg i byrommet. Den viktigste og mest interessante utsikten her er mennesker, mener Gehl (2010), selv om også flotte omgivelser bidrar positivt. Også gode synskontakter mellom ute og inne er viktig. Et resultat av dette er at åpne fasader foretrekkes framfor lukkede. For i det hele tatt å kunne se noe når det blir mørkt, er man avhengig av at det er godt med kunstig lys.

#### Kriterieoppfyllelse

Som det kommer fram av teksten over, er det mennesker og pene omgivelser som det foretrekkes å ha utsikt til. Utsikten fra sitteplassene på Teie torg er for det meste

biler og mennesker. Pene omgivelser er det vel ikke akkurat når man ser biler og en stor grå asfaltflate. De grønne innslagene som er på torget er holdt lave.

Både blomsterkasser og bedet med flaggstang er lavt og hindrer ikke nevneverdig utsyn, mens flaggstanga bryter med dette.



Figur 124: Lav blomsterkasse

Trærne mot

Smidsrødveien har tykk stamme som hindrer lange synslinjer, men trekronene kommer så høyt på stammen at de ikke hindrer utsyn til andre siden av veien. Trærne må likevel regnes som et positivt element i bymiljøet. Derimot er både sykkelkuret, stolper med parkeringsskilt, parkeringsautomaten og delvis også søppelkassa med på å forstyrre utsikten. Det samme gjør også de parkerte bilene og bilene i bevegelse over toget.

Selv om det er mye biler her, bruker de fleste også beina (med unntak av de som parkerer rett foran minibanken) til og fra ulike tilbud. Litt opphold på torget er det også, se aktivitetsregistreringer i vedlegg, og det er dette oppholdet eller bevegelsen i lav fart som skaper det lille livet som finnes på torget. Kontakten mellom ute og inne finnes for de fasadene som er åpne eller delvis åpne i første etasje se s. 27, mens det som sagt er lite lys på torget, og dermed vanskelig å se godt når det er mørkt.

#### Konklusjon

Med bakgrunn i det som kommer fram i teksten over, er mulighetene for å se delvis innfridd på Teie torv.



## Muligheter for å snakke og høre

Lavt støynivå  
Samtalevennlige  
sittearrangementer

### MULIGHETER FOR Å SNAKKE OG HØRE

#### Teori

For at det skal være mulig å føre en normal samtale, må ikke lydnivået overstige 60 desibel, forteller Gehl (2010). Er lydnivået høyere enn dette, må man helt nær hverandre for å høre noe, eventuelt snakke høyere eller rope til hverandre. Det er ofte trafikken som har skyld i et uakseptabelt høyt støynivå. I tillegg til at det blir vanskelig å føre en samtale hvis lydnivået er for høyt, er også høye lyder stressende. Å kunne føre en samtale og å høre andre mennesker er kvaliteter i byrommet, mener Gehl. Han sier videre at det for samtaler ikke er optimalt med benker plassert ved siden av hverandre. I stedet foretrekkes at de er satt i vinkel slik at det er mulig å føre en samtale. Løse stoler fungerer også fint for samtaler fordi disse er fleksible og kan flyttes ettersom det passer avhengig av hvem og hvor mange som vil snakke sammen eller være for seg selv.

#### Kriterieoppfyllelse

Lydnivået på Teie torv er ikke til vanlig veldig sjenerende, og det går greit å føre en samtale, til tross for alle bilene som kommer og drar. Unntaket her er i rushtid på morgenen når "alle" skal inn mot Tønsberg via Smidsrødveien. Da er trafikkstøyen så høy at det blir vanskelig å ha en samtale på i alle fall litt lengre

avstand, og det er vanskelig å høre og se andre mennesker på eller ved torget. I rushtiden, til tross for alle menneskene i biler som skal på jobb, er det liten aktivitet av mennesker på torget.

Som tidligere nevnt under kriteriet, "muligheter for å sitte", er det ingen løse stoler eller godt plasserte benker i forhold til hverandre med tanke på å innlede en samtale.



Figur 125: Ensom benk på fortauet nord for torget

Ses forutsetningene for kriteriet om gode sittemuligheter sammen med dette kriteriet, vil noe av det som tidligere har vært presentert som gode sittemuligheter i virkeligheten handle om gode muligheter for samtaler. Dette tyder på at for å få folk til å oppholde seg på et sted over lengre tid ved å sitte ned, vil det også være viktig å kunne gi mulighet for samtaler.

#### Konklusjon

Mulighetene for å snakke og høre hva som blir svart tilbake er ganske gode på Teie torv grunnet lavt støynivå. Likevel vil mangel på gode sitteplasser trekke ned.

## Muligheter for utfoldelse og aktiviteter

Invitasjon til fysisk aktivitet,  
mosjon, lek og kreativ  
utfoldelse  
Dag og natt  
Sommer og vinter

### MULIGHET FOR UTFOLDELSE OG AKTIVITETER

#### Teori

Gode rom og steder har integrerte løsninger for lek, mener Gehl (2010). Dette innebærer elementer som fungerer på flere områder. Vannelementer for eksempel er positivt fordi det er estetisk pent og et spennende element, samtidig som det kan brukes til lek og dermed indirekte inviterer til det. Gehl (2010) forteller videre at ut ifra erfaring blir slike relativt enkle anlegg bukt mer enn de typiske lekeapparatene som veldig forteller at det er her du skal leke.

Det kan også være arrangementer som skaper aktivitet, utfoldelse og liv i byen eller i byrommet i følge Gehl. Festivaler, konserter, markeder eller midlertidige kunstinntallasjoner, for å nevne noe. Dette er arrangementer som varer over kortere tid i forhold til de mer faste elementene, men også disse må gis plass i byrommet.

Det som foregår skal være til glede og utfoldelse gjennom både dag og natt, sommer og vinter. Det må gis muligheter for alle befolkningsgrupper til å være i aktivitet, og helst noe som kan fungere for ulike aldersgrupper samtidig.

Fordi ikke alle orker å være aktive hele tiden eller kanskje nesten ikke aktive i det hele tatt, er det viktig med mulighet for både aktivitet og passivitet forteller Gehl og Gemzøe i boka Nye byrum (2000).

Derfor er det optimalt i tilknytning til ulike aktivitetstilbud også å plassere ut benker eller andre former for sittemuligheter slik at man kan være med på eller se det som foregår uten å aktivt delta (Gehl & Gemzøe, 2000). Man vil nemlig se og oppleve det som foregår i rommet. (Gehl, 2003)

Det er viktig å være klar over at mulighetene for ulike typer aktiviteter øker når det legges bedre til rette for mennesker og deres opphold i byene og byrommene ved at byrommene er inviterende, i følge Gehl (2010).

#### Kriterieoppfyllelse

Av faste elementer på torget som kan invitere og brukes til aktivitet og mosjon har Teie trappene opp mot kirka. Sykkelskuret har også en utforming som gjør at det kan fungere som klatrestativ, noe det ble observert brukt til.



Figur 126: Lekeapparatet tilhørende barnehagen

Lekeapparatene rett bak torget som hører til Teie kirkes barnehage bør også nevnes i denne sammenhengen. Disse ble brukt utenfor barnehagens åpningstid, og ikke bare når barnehagen holder åpent.

Av mer midlertidige arrangementer, ble det nordlige fortauet rett ved torget og litt av torget brukt til standplass under valgperioden.





Figur 127: Torget brukt som standplass

Under den europeiske mobilitetsuka som ble avsluttet med å markere verdens bilfrie dag på fredagen den 22. september, ble det stelt i stand ulike aktiviteter på torget. Under hele uka var en midlertidig enkel park på plass på deler av torget i tillegg til at foreldre stilte opp og gikk sammen med barna til Teie skole, en såkalt gåbuss. Fredagen ble hele torget stengt for biler. Denne dagen ble det servert suppe gjennom hele dagen og kaffe og eple til de som kom gående og syklende til jobb mellom kl. 7 og kl. 8. Det ble også musikk og bevegelse med fysioterapeut for alle barnehagebarna i området. Mulighet for å trække seg sin egen smoothie på sykkel var det også, prøve elsykkel, sykkeltaxi og fulldempede sykler. Det ble gitt råd til eldre om fysisk aktivitet av fysioterapeut og mulighet til å måle sin egen styrke.



Figur 128: Aktivitet på torget under mobilitetsuka



Figur 129: Programplakat under mobilitetsuka

### Konklusjon

Teksten over viser at det altså er potensiale på Teie torg, men de fleste dagene hvor det ikke skjer noe spesielt, er det lite som inviterer til utfoldelse og aktivitet på torget. Derfor er det ikke gode nok muligheter for aktivitet og utfoldelse på torget gjennom invitasjon til aktivitet, mosjon og lek, og kriteriet oppfylles ikke.

### Intervjuobjektene oppfatning

De som ble intervjuet på Teie nevnte julegrantenninga på torget og Teiedagen som eksempler på arrangementer som skaper aktivitet på torget. Likevel var det ønskelig med flere arrangementer på torget som gir samhold og andre arrangementer enn bare idrettsarrangementer. Øverst på lista over ønskede aktiviteter på torget er salgsboder. Mange ønsket seg også lekeområder eller lekeapparater på torget, både for barn og voksne. Vann var også et savnet element.



## Skala

Dimensjonering av bygninger og rom i menneskelig skala relatert til sanser, bevegelsesmuligheter og atferd

### SKALA

#### Teori

Proporsjonene og størrelsen på byrommet skal harmonere med menneskekroppen for å være optimalt, mener Gehl (2010). Uten gode steder og en god menneskelig skala, mangler viktige bykvaliteter. Også i Nistovs oversatte kortversjon av prestandarden for byplanlegging, kommer det fram at menneskelig skala er et viktig byplanprinsipp (AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014). Rommets størrelse er viktig for den menneskelige opplevelsen av stedet og bestemmende for om folk har lyst til å oppholde seg i byrommet. Rommets størrelse er videre viktig for opplevelsen av å være der, men danner også rammen for de aktivitetene som skal foregå.

Størrelser på mellom 40 x 80 meter på byrommet er det helt optimale. Et rom i denne størrelsesorden gir oversikt i utkanten av rommet, men gjør også at man kan se mer detaljer og ansikter ved bevegelse gjennom.

Store bygninger, kjørende og parkerte biler har skylden for at rommene blir altfor store og ute av den menneskelige skala. Er rommene for store, derigjennom lite inviterende og intime, vil det ikke være mye menneskelig aktivitet her.

Gehl ønsker at det bygges flotte rom med sammenhengende fasader for de som skal ferdes i byene. Rommet må fortelle

tydelig at dette er et definert rom og en plass.

Han refererer videre til Camillo Sitte som forteller om viktigheten av rom i menneskelig skala, tilpasset til det som skal være og skje der. Også Sitte mener at det er viktig at rommet har omsluttende fasader som stopper synslinjene. (Gehl, 2010, s. 173). De nedre etasjene er også viktige for opplevelsen av rommet, som nevnt tidligere. Er byggene høye og ute av skala, kan allikevel de nederste etasjene være med på å gi opplevelsen av at byggene er i en menneskelig skala hvis de godt utførte med fine gjennomtenkte detaljer. Dette gjelder spesielt hvis de øvre etasjene er litt tilbaketrukket, slik at de ikke oppleves fra der folk går under byggene. Når rommene er for store, må disse forsøkes delt opp for å bøte på feilen som er gjort. Små rom i rommet deler opp de store rommene slik at de får en mer menneskelig skala. Oppdeling kan oppnås med for eks beplanting og ved å ha markedsboder og fortauskafeer der. Fortauskafene med sine møbler og markiser gjør at rommet virker mindre. Møbler kan også være med på å avgrense små rom i rommet. En benk i et hjørne hvor det også er sol kan gjøre underverker og bidra til opphold selv om rommet i seg selv er for stort.

#### Kriterieoppfyllelse

Som nevnt tidligere er Teie torv 49 meter x 49 meter på sitt bredeste og godt innenfor optimal byromstørrelse. At rommet er i den nederste enden av denne størrelsesskalaen er naturlig fordi Teie er et lite sted sammenlignet med større byer. Rommet er godt dimensjonert, og virker passe stort i forhold til Teies størrelse.

Når det i teksten over fortelles at biler kan være årsaken til at rommene blir for store, er det naturlig å ta med at bilene (sett bort fra noen drosjer) ikke var tiltenkt torgrommet på Teie i utgangspunktet, så derfor er ikke Teie torv ute av skala selv om det nå er for biler.



Figur 130: Historisk bilde av Teie torv med drosjer

Den menneskelige skalaen defineres også ut ifra den opplevde høyden på husene, og når Teie torv har hus rundt seg på tre etasjer inkludert saltaket, er dette i en menneskelig skala.



Figur 131: Smidrødeien skiller det tre etasjer høye bygget fra torget

Den omsluttende fasaden som Gehl og Sitte snakker om, finnes ikke for Teie torv. Bygningene er altfor spredt og danner ingen helhet, i tillegg til at de på nord- og østsiden ligger for langt unna torget til å definere rommet ordentlig. I tillegg skilles torget og byggene av en vei på disse sidene, noe som gjør torget utflytende og uten definisjon. Dette gjør i praksis torget større.

Små rom i rommet er med på å dele opp det store rommet. Selv om rommet som utgjør Teie torv ikke er ute av skala, må det likevel bemerkes at det heller ikke her kunne skadet å dele opp rommet litt til mer hyggelige og intime rom.

Fortausekafeer med sine møbler kan være med på å dele opp rommet og gjøre at det virker mindre. På Teie bidrar Nøtterø bakeri bare til at fortausbredden minsker, og har ingen positiv effekt på selve torgets dimensjon siden uteserveringa til bakeriet ikke er plassert på selve torget eller i denne sammenhengen har nær nok tilknytning. Men Nøtterø bakeri på sin side bidrar med møbler og markiser til å skape et lite rom i rommet mellom byggets fasade og Ørsnesalleen.

Av andre elementer på Teie torv bør nok en gang nevnes den lille parken nedenfor kirka som skaper et lite rom, om ikke på selve torgflata, i alle fall i nær tilknytning til den.

### Konklusjon

Teie torv vil ikke oppfylle kriteriet som omhandler god menneskelig skala, men selve torget har gode dimensjoner og dermed et stort potensiale med bearbeidelse.

### Muligheter for å nyte positive aspekter ved klimaet

Sol og skygge  
Varme og kulde  
Le og bris

#### MULIGHETER FOR Å NYTE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET

##### Teori

Som nevnt tidligere i det 3. kriteriet "beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger" er sol og vind viktige klimafaktorer. Mye sol og lite vind bidrar til et positivt klima. Dette er også faktorer som kan være med på å påvirke opplevelsen av varme og kulde. Ulike materialer kan også være med på å påvirke temperaturopplevelsen. Gode solforhold er ofte det foretrukne, men er det stekende sol, vil noe som gir skygge eller lett bris, være et kjærkomment element.

##### Kriterieoppfyllelse

Teie torv ligger godt plassert nord- sør og har ingen høye bygninger eller bygg som ligger tett inntil hverandre. Dette gjør at sola og lyset slipper ganske godt inn på torget. Den beste plassen for å nyte sola på torget, slik det fremstår i dag, er uteserveringa til Nøtterø bakeri. Disse sitteplassene er i solveggen med lite vind. Samtidig kan markisene over sittebenkene dras ut for å gi litt skygge. De andre mer offentlige sitteplassene på torget har ikke en like gunstig plassering med tanke på sol, og vinden er også litt sterkere her. Dette skyldes at sittestedene er plassert mer fritt i rommet uten en varm og lun vegg bak seg. Så om det skulle bli

for varmt i solveggen, har man mulighet til å benytte seg av disse sitteplassene. Likevel bør det nevnes at den ene av de to benkene i den lille parken nedenfor kirka er plassert mot sør, noe som gir gode solforhold. Sitteplassen har ingenting av betydelig høyde foran seg som skjermer for sol, og benken har busker bak seg som gir noe le- effekt og en dekket rygg.

Av steder som gir skygge på torget under varme soldager, kan eiketrærne langs Smidsrødveien nevnes. Dessverre er det ikke noen sittemuligheter i forbindelse med dem, men muligheter for å lene seg mot stammen. Også sykkelskuret kan gi noe skygge når været er for varmt, selv om dette ikke er et sted man oppholder seg over lengre tid. De tidligere nevnte eiketrærne vil heller ikke gi le da trekronene er plassert for høyt oppe til at de tar av for vinden. Når hele torgflata er dekket av asfalt, vil dette bidra til at torget oppleves varmt. Så kanskje trengs steder med skygge selv om de ikke er optimale for lange opphold og litt bris bare er på sin plass når sola er varm og asfalten koker?



Figur 132: Torget utgjør en stor asfaltflate



## Konklusjon

Klimaet på Teie torg kan altså være ganske godt, både med tanke på å ikke ha det for varmt eller for kaldt. Det som ikke er så positivt er at det er vanskelig å sitte ned og nyte været og klimaet fordi det er få sittemuligheter på torget, spesielt hvis du ikke vil kjøpe noe på bakeriet og betale for å sitte der. Det er synd, når utgangspunktet er godt. Potensialet er altså stort på Teie torg med tanke på å få noen gode klimatiske utendørsopplevelser.

### Estetiske kvaliteter og positive sanseinntrykk

God design og gode detaljer  
Vakre utsikter  
Gode materialer  
Trær, planter og vann

ESTETISKE KVALITETER OG POSITIVE SANSEINNTRYKK

## Teori

Birgit Cold har sammen med Arnulf Kolstad og Stig Larssæther funnet fram til noen estetiske preferanser vi mennesker har. Dette er skrevet ned i den tidligere omtalte boka *Aesthetics, Well-being and Health – abstracts on the theoretical and empirical research within environmental aesthetics*:

Forfatterne mener vi har medfødte preferanser på hva vi synes er pent. Dette er kvaliteter som knytter seg til overlevelse i naturen. Preferansene har utviklet seg over tusener av år og ligger dypt i oss. Videre er disse preferansene formet av kultur, av bygde omgivelser og av sosialt miljø. Preferansene er tilslutt formet av hvert enkelt individs kunnskap og følelsesmessige erfaring. (Cold et al.,

1998).

Hvilke kvaliteter som foretrekkes avhenger av hva vi synes er gjenkjennbart, gir mening for oss og vekker følelser hos oss, mener Cold og medforfatterne (1998).

Mennesket trekkes mot komplekse omgivelser. Vi trenger å utforske og oppdage, og derfor er det spennende med nye omgivelser der man ikke vet hva som venter rundt neste hjørne. Denne preferansen stammer fra vår tid som nomader, og var viktig for å overleve. I dag er det en del av vårt kulturelle ønske der vi vil lære mer om omgivelsene og verden utenfor. (Cold et al., 1998) Også Gehl mener det er positivt med omgivelser der vi ikke ser målet vi skal til med en gang, noe som kan oppnås ved for eksempel at gata svinger. Dette gjør turen interessant og spennende. (Gehl, 2010) Videre mener Cold og hennes medforfattere at høy grad av sammenheng, lav kontrast, medium kompleksitet, høy orden og balanse mellom det som er kjent og det som er nytt er elementer vi mennesker foretrekker i våre omgivelser. Hyggelig, spennende og rolig er også egenskaper ved omgivelsene som foretrekkes (Cold et al., 1998). Visuelle kvaliteter gjennom godt design og gode detaljer er viktig, forteller Gehl (2010) Opplevelsen av rommet kan berikes ved utsmykning i form av lys, lyd og kunst. Da er det sanseinntrykkene vi får gjennom installasjonene som er det viktigste, og ikke hvordan selve byrommet er utformet.

Gehl legger til at det er bra hvis utsmykningen endres etter en stund så det hele tiden er noe nytt å se på. (Gehl, 2010)

Belysningens utforming har også innvirkning på bykvaliteten og kan være med på å øke kvaliteten på byrommet gjennom å ikke bare benyttes som mer eller mindre tilfeldig belysning, men også bevisst i belysningsstrategier og som kunst.

Byens rom kan også brukes til å formidle ulike budskap til befolkningen på stedet og til de som bruker byrommet. Dette kan for eksempel omhandle historien på stedet eller ulike former for humor.

Når det kommer til detaljene spiller de en viktig rolle, mener Gehl (2010), da de blant annet skal være med på å fremme andre kvaliteter byrommet har. Samtidig er ikke detaljene bare ekstra kvaliteter til det som allerede finnes av positive aspekter ved byrommet. Detaljene kan også utgjøre en kvalitet i seg selv- de spiller en viktig rolle for oppholdsaktivitetene. Derfor er det viktig at detaljene vies stor oppmerksomhet slik at folk skal ha lyst til å være på et sted over lengre tid.

Både Gehl, Cold og hennes medforfattere og Nistov poengterer at det er viktig med utsikt, noe pent å se på slik at omgivelsen oppleves estetiske og attraktive. (Cold et al., 1998; Gehl, 2010; AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014, 2014). Dette kan være i form av grønne innslag eller vann, mener Gehl (2010) og det påpekes at trær, blomster og andre planter er viktig for trivsel på et sted (Gehl, 2003). Trærne gir skygge, som tidligere nevnt, renser luften, gjør den kjøligere og kan være med på å poengtere spesielle steder. (Gehl, 2010)

Viktigheten av natur og naturelementer kommer også fram i boka skrevet av blant andre Birgit Cold (1998): Har de bygde omgivelsene våre grønne innslag, foretrekkes dette framfor omgivelser uten grønt.

I boka Byer for mennesker hevder Jan Gehl (2010) at grønne trær er symbol på blant annet det pene, rene, bærekraftige og på naturens mangfold.

Han hevder videre viktigheten av fargebruk. Fargene kan både bidra alene og sammen med lys for en god opplevelse. (Gehl, 2010). Farger som brukes over større flater bør være lyse og behagelige (Kroemer & Grandjean, 1997).

Omgivelsenes utforming som helhet har stor innflytelse på vår daglige funksjon og derigjennom vår velvære. Både utsikt og et vakkert miljø har god effekt på vår fysiske og psykiske helse. Det samme gjelder naturinnslag, hevder blant andre Cold (Cold et al., 1998).

De litt komplekse omgivelsene vi mennesker foretrekker, er det lite av på Teie. Det er ingen detaljrikdom som bidrar til dette, og ikke er arkitekturen spesielt spennig heller.

#### Kriterieoppfyllelse

Torget er flatt og oversiktlig, og gir derfor ikke gjennom selve utformingen noe mystikk til omgivelsene. Kanskje kan det være litt spenning i å ikke se hele fasaden på bygget som blant annet inneholder Rema 1000? Eller i det å se bare deler av Teiegården og Bellevuesenteret avhengig av hvor på torget man oppholder seg.



Figur 133: Deler av Teiegården sett fra torget

Sammenhengen på Teie torv sees gjennom havebyhusene som omkranser torget. Dette gjelder byggene som blant annet inneholder Rema 1000, Nøtterøy bakeri, Mariblomst og Teiegården. Det stående trepanelet, vinduer med sprosser, valmet tak og høyden er karakteristiske trekk. Dessverre bryter både Sparebank 1, Teie Kirke og Bellevuesenteret med de andre opprinnelige byggene, selv om høyden er lik.

Når det gjelder fargekontraster på byggene, er denne ganske godt avpasset med bygg i lyse farger.

Med tanke på en god balanse mellom det som er nytt og det som er kjent, er det bare utsmykningen på torget i form av sommerblomster som kan endres slik torget er i dag. Dessverre tas de bare bort når sesongen er over. Ellers er det utskiftninger av tilbudene på Teie av og til. Kiosken forsvant til fordel for et nytt apotek, og i lokalene til G- sport flyttet Anettes hobbygleder inn.

Sammenhengen i valg av dekke på og rundt torget er litt for sammenhengende når asfaltdekket markerer både torget og veiene rundt som et kjøreareal. Det er ikke annet enn hvite oppmalte striper som viser parkeringsplassene på torget og kantstein i kontrasterende farge som bryter opp i den grå asfaltørkenen.



Figur 134: Sammenhengende asfaltdekke, kontrasterende detaljer

Det kan være tilbøyelighet til å si at Teie som helhet kan være hyggelig og rolig fordi de gamle villaene som finnes her er hyggelige med sine fine detaljer, rolige farger og flotte hager.



Figur 135: Hus med valmet saltak

Rosanesparken er også et flott sted. Utenfor sentrum er det mindre biltrafikk, noe som gir mer ro. For de som ikke har noen tilknytning til Teie, virker det vanskelig å synes at både Teie sentrum og torg er hyggelig og rolig. Til det er det altfor mange biler!



Av materialer og dermed også farger som er på og rundt Teie torv finnes asfalt, stående trepanel på havebyhusene, fasadeplater på Bellevuesenteret, mur og liggende trekledning på kirka og barnehagen. En del glass er også brukt på byggene. Trappene opp til byggene består av metall, betong og stein. Stein er det også i trappene foran kirka. På plassen foran er det smågrus. I tillegg er det vindusomramminger i tre og metall. Metall er også brukt i sykkelkuret. Blomsterbed og kasser er laget av stein og betong. Ellers finnes tre i benkene på torget og det er brukt betong i hellene foran søylene med kjente fjes, og søylene er laget av granitt. I tillegg gir blomstene og plantene i sommersesongen ulike sterke og livlige farger.

Med tanke på materialer og farger på og rundt torget, er det et lite helhetlig fargevalg, selv om fargene er nøytrale. De ulike materialene som er brukt gir et litt rotete uttrykk. Derfor hadde et litt mer helhetlig material- og fargevalg bidratt positivt.



Figur 136: Materialcollage

Nord for sentrum gis det også et litt rotete uttrykk, når noen bygg bryter med trepanelet og saltaket som for det meste er benyttet ellers.

Rett øst for Teie sentrum, gis det et litt mer helhetlig inntrykk da det hovedsakelig er brukt trepanel og saltak på husene, og flere av dem er havebyhus. Unntaket er de nye moderne villaene nede mot sjøen som bryter med havebyhusene. Samtidig er de nye husene med på å gi spenning til omgivelsene ved å kontrastere havebyhusene som er der fra før. Derfor kan husene likevel utgjøre et positivt innslag.



Figur 137: Ny villa som kontrasterer den eldre bebyggelsen

Sør for Teie sentrum er det for det meste trepanel og saltak som er brukt. Dette gjelder også for det meste vestover, men her er det unntak. De nye skolene og idrettshallen er i en moderne stil med flatt tak og mer glass. Samtidig ligger de i tilknytning til hverandre, noe som bidrar positivt.



Figur 138: Teigar ungdomsskole

Utenfor sentrum er altså de fleste hus i tråd med havebystilen, mens det både finnes positive og negative unntak.

Eiketrærne langs Smidsrødveien danner en allé, og viser bilistene at man kommer til stedet Teie i en sentrumsgate, og ikke lenger befinner seg på en hovedvei. Den tosidige, og etterhvert den ensidige, alleen på østsiden av Smidsrødveien er med på å vise en tydelig retning mot Teie torv nordfra.



Figur 139: Alleen langs Smidsrødveien

Kommer man sørfra vet man at når trærne begynner, er man kommet fram til torget. Når alleen slutter, er man nær grensa til Tønsberg og forbi Teie veidele.

Bortsett fra trærne helt i østkanten av torget, er det lite som forteller at du nå har kommet til Teie torg. Flaggstanga som er plassert litt nord for midten av torget, er det nærmeste man kommer et slikt markeringspunkt. Dette er en høy gjenstand som er synlig fra langt hold og som kan signalisere at man ser sentrum av Teie og Teie torv.

Det er ingen kunst eller annen utsmykning på Teie torv. Kunst kunne løftet den estetiske opplevelsen av torget en god del. Gehl forteller at det er bra hvis utsmykningen endres etter en stund så det hele tiden er noe nytt å se på (Gehl,

2010). Dette vil gi en ytterligere kvalitet på torget. Det skal i tillegg være en blanding mellom nytt og gammelt, samt komplekse og spennende omgivelsene, mener Cold og hennes medforfattere (Cold et al., 1998).

### Konklusjon

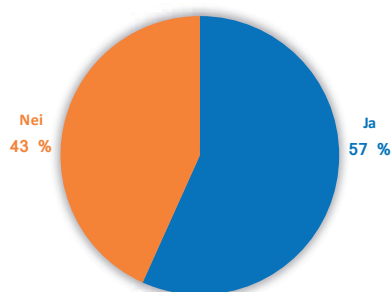
Estetikken på Teie torv er litt varierende i forhold til hva som er ønskelig. Det største minuset er nok den store grå flata og lite helhetlig materialbruk og fargevalg. På bakgrunn av dette, er de estetiske kvalitetene og positive sanseinntrykkene ikke oppnådd.

### Intervjuobjektene oppfatning

Til dette kriteriet, estetiske kvaliteter og positive sanseinntrykk, knyttes intervjuene som ble utført under mobilitetsuka på Teie. Dette intervjuet omhandler i hovedsak den midlertidige parken som ble anlagt på torget denne uka. En park må sies å være et estetisk element.

På spørsmålet "Liker du torvet slik det er opparbeidet nå, eller ville du heller hatt parkering over hele torvet som før?" svarte 2 av 106 som var med i spørreundersøkelsen at de ville ha parkering framfor en form for park på torget. Bare 5 av de som deltok i spørreundersøkelsen var negative til å ha parken som en permanent løsning på torget.

På spørsmålet "Burde hele torget opparbeides slik" – altså med sitteplasser, aktivitet (sandkasse) og planter, svarte nesten 60% ja, mens de resterende ca. 40% svarte nei. De som svarte nei, ville beholde noe parkering i varierende grad.



Figur 140: Prosentandel som vil ha hele torget opparbeidet

Mange av de som ble intervjuet hadde et sterkt ønske om mer grønt på Teie torv og flere ønsket seg vannelement. 1 person ønsket seg utsmykning på torget. Dette er interessant når det sammenlignes med intervjuet som hadde spørsmål om hvor hyggelig folk synes det er på Teie. Her kommer det fram at de fleste synes Teie er et veldig hyggelig sted. Likevel viser parkintervjuet at hvis først parken kommer, ser folk hvor fint det er og vil ha den. Dette betyr at det kan bli enda hyggeligere på Teie torv. Folk vet bare ikke om det før de får se et alternativ.

For mer informasjon om parken, henvises det til side 15 i introduksjonen og til vedlegg der dataene for spørreundersøkelsen finnes.



Figur 141: Midlertidig park etablert under mobilitetsuka

### Det siste kriteriet omfatter alle de andre kriteriene

Dette som siste elementet i listen reflekterer at visuelle kvaliteter skal omfatte alle de andre kriteriene også! Plasseringen forteller også at visuelle kvaliteter i seg selv ikke er nok, men at alle de 12 kriteriene må med hvis rommet skal bli levende og attraktivt.

#### OPPSUMMERING

Målet med Jan Gehls 12 kriterier er å oppnå attraktive steder der folk vil oppholde seg over lengre tid, noe som skaper liv på stedet.

Jan Gehls 12 kriterier for kvaliteter på et sted er kvalitative og mer detaljerte enn de 3 kriteriene som Telemarksforskning opererer med. Dette betyr at hvis det er ønskelig å gå nærmere inn på Telemarksforskning sin attraktivitetsdefinisjon, kan man se på de 12 kriteriene til Gehl.

Selv om det er en litt ulik tilnærming til attraktivitet hos Telemarksforskning og Gehl, er disse ikke i konflikt med hverandre. Det går an å si at hvis Gehl hadde fått utforme et sted etter sine kriterier, kunne Telemarksforskning kommet inn og målt den positive effekten av dette i etterkant.



KRITERIE OPPFYLLELSE	+	/	-
Beskyttelse mot trafikk og ulykker			
Beskyttelse mot kriminalitet og vold			
Beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger			
Muligheter for å gå			
Muligheter for å stå/ opphold			
Muligheter for å sitte			
Muligheter for å se			
Muligheter for å snakke og høre			
Muligheter for utfoldelse og aktiviteter			
Skala			
Muligheter for å nyte positive aspekter ved klimaet			
Estetiske kvaliteter og positive sanseinntrykk			

Figur 142: Jan Gehls 12 kriteriers oppfyllelse på Teie torv

### ULIKE TYPER AKTIVITETER

I boka *Livet mellom husene* (2003) introduserer Jan Gehl noe han har kalt de nødvendige, de rekreative og de sosiale aktivitetene. Disse aktivitetene er utendørsaktiviteter som foregår i byens fellesrom. Kvaliteten på uterommet er bestemmende for hvilke aktiviteter som foregår i byrommet. Den fysiske utformingen kan være med på å påvirke aktivitetsmønsteret i byrommene på tre ulike måter forteller Gehl (2003):

1. Hvor mange mennesker som kommer og hvor *mange* begivenheter som skjer,
2. Hvor *lenge* ting foregår og
3. *hvilke* aktiviteter som kan foregå. (Gehl, 2003).

Uavhengig av kvaliteten på uterommet og de fysiske omgivelsene, vil man måtte gjøre nødvendige aktiviteter som å gå med søpla eller vente på bussen. Men hvis uterommene er gode, vil man velge å gjøre ting fordi man har lyst, og ikke bare nødvendige ting. Folk vil ut og gå i gatene i sentrum, ikke bare fordi de må. De vil være en del av bylivet og miljøet, mener Butenschøn (2009). Denne typen aktiviteter du gjør fordi du har lyst kaller Gehl rekreative aktiviteter, og de er valgfrie. Det er også slik at de nødvendige ærender tar lengre tid når de fysiske forholdene er gode fordi folk vil oppholde seg på stedet når det er godt å være der.

Gehl (2003) forteller videre at også de sosiale aktivitetene støttes når de nødvendige og rekreative aktiviteter har gode vilkår fordi man da ønsker å oppholde seg på stedet.



Hvis de fysiske forholdene er gode, kan man også oppholde seg på et sted for å se og høre andre mennesker som er der av samme grunn som deg. Samtaler mellom mennesker som ikke kjenner hverandre skjer hvis man er på samme sted, er i ro og er opptatt av den samme ting- gjør noe sammen. Det kan være så enkelt som å sitte og nyte sola eller se på folk. Felles opplevelser og aktiviteter genererer til samtale mellom ukjente personer. Men for å få til dette er det viktig med små avstander, lavt støynivå og lav hastighet slik at det legges til rette for disse se- og hørekontaktene, mener Gehl (2003,2010). Gehl (2010) forteller videre at hvordan stedet eller plassen er utformet er også avgjørende for hvor gode møtene og samtalene blir. En riktig dimensjonering av rommet og dets form, samt hvor i rommet møtet finner sted har innvirkning på møtenes og samtalenes varighet. (Gehl, 2010)

Å se og høre andre mennesker er de enkleste formene for sosial aktivitet i følge Gehl. For at de mer komplekse sosiale aktivitetene skal begynne, er det en forutsetning at man ser og hører hverandre og kan møtes, men også disse enkle kontaktformene kan i seg selv utgjøre en kvalitet. Kvaliteten ved å se og høre andre bekreftes av Butenschøn (2009) når han uttrykker at folk vil se på folk og være sammen med folk (s. 135). Han forteller også at "Urbanister og sosiologer har argumentert for at tapet av et offentlige liv truer byen som humant sted..." (s. 147).

Uteaktivitetene har et mye større omfang på steder som ikke er bilorienterte, forteller Gehl (2003), og dermed er en av de viktigste forutsetningene for å få til dette å redusere eller fjerne biltrafikken slik at stedet kan oppfordre til uteaktiviteter og være møteplass for de som hører til her.

I boka Norske gater og plasser : våre viktige byrom gjennom 200 år skriver Butenschøn at "folk tar i bruk et sted hvis kvaliteten innbyr til det, uansett hvor lite planlagt eller overraskende det enn måtte være." (Butenschøn & Dahl, 2012, s. 16)

Hvis rommene gir gode forutsetninger for å gå, stå, sitte, prate, høre og se, gis det også gode forutsetninger for andre typer aktivitet. De større aktivitetene springer ut fra de mange små hverdagsaktiviteter i følge Gehl (2003).

Gehl og Gemzøe mener at fordi det i dag finnes så mange indirekte kommunikasjonsformer som PC og mobil, har det direkte møtet mellom mennesker, muligheten for å bruke sansene og muligheten til å interagere med omgivelsene, blitt veldig attraktivt. Det er blitt et behov for det offentlige liv i det offentlige rom. Det må både være mulig å gjøre innkjøp, men også de rekreative og sosiale byaktiviteter må få plass. Hvis det blir mulig å både handle, snakke, møtes og se hva som foregår fordi omgivelsene innbyr til dette og er gode i seg selv, blir stedet attraktivt og trekker folk. (Gehl & Gemzøe, 2000) Gehl (2010) påpeker at fellesrommet får høy kvalitet hvis det er andre mennesker der, og aktiviteter som foregår.

### Uteoppholdets varighet



Varigheten på uteoppholdet er det som har betydning for livet i gatene påpeker Gehl (2003). Livet i gatene forsterkes når oppholdstiden blir lengre. Aktiviteten er et produkt av antall og varighet. Opphold og varighet er like viktig som antall begivenheter og viktigere enn den tiden du beveger deg i gata. Økes uteoppholdstiden med det dobbelte, øker også aktivitetsnivået tilsvarende.

### Aktiviteter følger etter hverandre

Det er også slik at hvis stedet er godt og inviterer til aktivitet, vil flere aktiviteter følge etter forteller Gehl (2003). Den totale aktiviteten blir større enn summen av enkeltaktivitetene, både i omfang og varighet. Det skjer altså flere ting på en gang som støtter hverandre. Det skjer noe, som gjør at det skjer noe, som gjør at det skjer enda mer. Det må altså være ting som skjer, noe som gjør at folk drar hit, beveger seg og oppholder seg her, som igjen gjør at prosesser og aktiviteter settes i gang. Her er det viktig å huske på at Teie er del av en større byorganisme ved å ligge så nær Tønsberg, og ulike aktiviteter kan skje på Teie og i Tønsberg. Man kan for eksempel gjøre noen ærend i Tønsberg og så dra til Nøtterø bakeri på Teie for å nyte en kaffe i solveggen.

Det bør bemerkes at de aktivitetene som gjør det mest attraktivt å være ute i fellesrom, er de aktivitetene som forsvinner forttest når de ytre forholdene blir dårligere.



## Færre folk gir mindre liv og aktivitet

Tilsvarende blir det det mindre liv og aktivitet i gatene hvis det er færre som beveger seg her. Færre folk på et sted kan begrunnes ut ifra det ytre miljøet som ikke innbyr til aktivitet og opphold. Med et mindre antall folk i gatene er det også mindre sannsynlig at prosesser og aktiviteter settes i gang. Færre aktiviteter og folk skaper et dårligere miljø.

### VIKTIGE AKTIVITETSTYPER

Å gi gode vilkår for de nødvendige aktivitetene vil være en god strategi for å få både de rekreative og de sosiale aktivitetene i gang. Når man gjør det som må gjøres utenfor huset, har man mulighet til å se og høre andre mennesker. De enkle formene for kontakt, å se og høre andre mennesker er en forutsetning for at de mer komplekse aktivitetene skal igangsettes. Dermed kan man si at de nødvendige aktivitetene setter i gang de andre typene av aktivitet også.

Det er viktig å gi oppholdsaktivitetene gode muligheter fordi disse aktivitetene er en forutsetning for livet i gata eller på plassen (Gehl, 2003). Dette kan det virke som om Butenschøn og Dahl (2012) kan si seg enig i når de i boka Norske gater og plasser: våre viktige byrom gjennom 200 år forteller at gata representerer en miks av offentlig og privat liv der man møtes, ser på folk og liv og det som skjer. På den måten blir gata en arena for å sosialiseres, og har ikke bare betydning som ferdselsåre. Ser man tilbake på de tre byromsfunksjonene, som ble presentert på side 60, gjenspeiler dette at gata blir et møtested og ikke bare et trafikkrom hvis kriteriene blir oppfylt.

## KVALITETER PÅ STEDET ER VIKTIG

For at folk skal ha lyst til å bo på et sted må det være kvaliteter på stedet. Det holder ikke bare med nødvendige tilbud og goder som skole, boliger, eldreomsorg og lege, skriver Peter Butenschøn i boka si Byen: en bruksanvisning (2009). Det må være flere ulike funksjoner for å trekke folk og få til aktiviteter, slik at folk har en grunn til å oppholde seg der. Tilbudene må være for flere ulike grupper av mennesker. Slik oppstår den gode by, mener Butenschøn. Gehl sier seg også enig i dette når han i boka Nye byrum, forfattet sammen med Gemzøe, skriver at aktivitet på et sted henger sammen med opplevelsen av kvaliteten på stedet (Gehl & Gemzøe, 2000).

### BUTIKKENES UTFORMING

Gehl skriver videre at det tidligere var slik at salgsfunksjonene åpnet seg mot gater og plasser. Nå er det oftere at handel foregår i lukkede bygninger og ikke tar hensyn til andre funksjoner eller det som foregår rundt kjøpesenteret.



Figur 143: Deler av Bellevuesenterets lukkede fasade

For å si det med utgangspunkt i de tre byromsfunksjonene, er det ikke lengre slik at markedet foregår i det offentlige rom, men i det private kontrollerte rom. Dette er ødeleggende for liv og røre på stedet fordi det blir færre aktiviteter knyttet til befolkningens daglige gjøremål hvis alt foregår inne i kjøpesentre (Gehl, 2003).

For at sentrum i byene skal overleve, mener Butenschøn (2009) det er en forutsetning med butikkvinduer og et godt varetilbud der du ikke bare beveger deg raskt fra sted til sted for å gjøre akkurat det du skal.

Han forteller videre at folk drar inn til byene for flere opplevelser enn bare å kjøpe det som trengs og forsvinne igjen. Handel kan bli en opplevelse kombinert med andre tilbud (Butenschøn, 2009).

#### KOMBINASJON AV FLERE TILBUD

Hvis handelstilbudet som finnes på Teie i dag kombineres med andre tilbud, for eks kafeer og kultur, blir det flere aktiviteter som foregår, og hyggeligere på Teie. Dette gjør at det blir attraktivt å oppholde seg der. Legges det videre til rette for opphold gjennom mer åpne fasader og handel, ikke bare i butikk, og gode steder å stå eller aller helst sitte ned, som det viktigste, vil dette føre til mer folk på torget. Man vil da møte andre i forbindelse med det som skjer, og ikke bare inne i butikkene eller på vei mellom bil og butikk.

Dette skaper liv i gatene. Også de nødvendige aktivitetene tar lengre tid når omgivelsene innbyr til opphold. Dette

vil bety at ærend på Bellevuesenteret som må gjøres unna, altså ville kunne gi opphold på Teie torv når omgivelsene innbyr til det fordi man velger å bruke lengre tid på Teiebesøket.

Selv om Teie skal være attraktivt for mennesker, er Teies fortrinn i forhold til Tønsberg at det er lett tilgjengelig med bil, så derfor må bilene ikke skyves helt bort fra Teie, men utelukkes fra steder som må forbeholdes mennesker og deres aktiviteter.



## ET MER ATTRAKTIVT TEIE OG TEIE TORV

### PRAKTISKE OG ESTETISKE BEHOV

Gehl forteller i boka *Byer for mennesker* (2010) om viktigheten av at både de praktiske og estiske behovene må være ivaretatt hvis byrommene skal fungere og være gode å oppholde seg i. Byrommet skal utgjøre en attraktiv helhet der både fysiske, praktiske og psykologiske aspekter gjennomarbeides og virker sammen. Her er det viktig at detaljene også bearbeides slik at de passer inn i helheten (Gehl, 2003). For å få til dette, og gjøre Teie mer attraktiv slik at folk har lyst til å være der, må de 12 byromskriteriene til Jan Gehl, beskrevet i teksten over, oppfylles. Byrommet må videre tilpasses stedet det befinner seg på, blant annet klimaet. Plassen kan også gjerne bruke kvaliteter på stedet (som grøntområder, vann, topografi og høydeforskjeller). Flotte utsikter til sjø og fjell burde også inngå (Gehl, 2010), hvis slike finnes på stedet.

## MULIGHETER

Gehl forteller at det flere ganger har vist seg at forbedringer av et sted har tilfredsstillt et behov som ingen trodde var tilstede. Dette kan henge sammen med at bylivet tidligere var så dårlig på stedet fordi det rett og slett ikke var mulighet til å utfolde seg! (Gehl & Gemzøe, 2000) Det er med mennesker som med biler, sier han. Får man forbedrede forhold, blir det flere av dem (Gehl & Gemzøe, 2000).

Hvis Teie torvs attraktivitet vurderes i forhold til de 12 kriteriene av Jan Gehl, er det en god del å gå på. Spesielt med tanke på all trafikken og bilene som er på Teie torv når hele torgflata er en parkeringsplass. Trafikken og de parkerte bilene gjør at det er vanskelig å sette i gang andre tiltak for å øke torgets attraktivitet, som for eksempel å øke oppholdstiden gjennom å etablere flere steder å sitte. Likevel finnes det helt klart et potensial og gode muligheter hvis ting gjøres på riktig måte.

Med tanke på byrommets plassering er det gunstig i forhold til sol. Byplangrepet der stedets hjerte plasseres mellom to viktige hovedveier (Kirkeveien og Smidsrødveien), og i tilknytning til tverrforbindelsen mellom disse (Ørsnesalleen), gir en sentral plassering.

Teie torv vil gis et økt byliv hvis mulighetene byr seg, da bylivet i dag er dårlig og det er lite opphold og liv på torget. Dette fordi det er få muligheter på torget i dag og det ofte er slik at man ikke vet om og savner ting før man ser eller opplever det. Dette viste spørreundersøkelsen da parken på torget ble etablert, og de aller fleste synes det

var et flott tiltak, samtidig som de fleste også syntes at Teie var hyggelig før den kom.



Figur 144: Mobilitetsparken

## UTFORMING

Biltrafikken er ødeleggende for kvaliteten og attraktiviteten til Teie torv. Flere grønne innslag til fordel for en stor asfaltflate vil også være en stor forbedring! I tillegg vil det vil være viktig å beholde nisjebutikkene og havebyhusene på Teie slik at småbyfølelsen bevares. Dette vil bidra til at Teies identitet bevares og samtidig gjøre det hyggelig der folk vil oppholde seg på Teie.

## FLERE INTERVJU

### Det beste med Teie

Svarene på spørsmålet "Hva er det beste med Teie og hvorfor?" viser at det beste med Teie, i følge dem som har svart, er det gode varierte tilbudet av butikker og at sentrum er lite, kompakt og oversiktlig. At det er et lite lokalsamfunn settes også pris på, samt nærheten til Tønsberg. Den gode tilgjengeligheten til parkering var det også noen som dro fram.



### Miljøet på Teie

På spørsmålet "Hvordan synes du miljøet på Teie er?" kom det fram at de fleste som var med i spørreundersøkelsen, var positive til miljøet slik det er på Teie i dag. Enten at de synes det var bra eller bare greit. At Teie er praktisk og enkelt, at det er en positiv kvalitet med et lite miljø der alle kjenner alle, kommer også fram i svaret på dette spørsmålet. Det er stille og rolig på Teie og hyggelige folk, noe som også bidrar positivt til miljøet. Av negative ting for Teies miljø ble det blant annet sagt at Bellevuesenteret og banken ikke passer inn.

### Framtidige Teie torv

På spørsmålet "Hvordan ser du for deg Teie torv om 5 eller 10 år?" ønsket flere at torget skulle være en møteplass opparbeidet som et torg med sitteplasser, boder og mer grønt. Vannelementer og butikker var også ønsket.

### Endringsønsker

På spørsmålene "Hva kunne du tenkt deg å endre på Teie og hvorfor?", "Hvordan ser du for deg Teie torv om 5 eller 10 år?" og "Hvordan synes du miljøet på Teie er?" var det flere ting som gjentok seg. Folk ville ha et ordentlig torg, ha mindre trafikk og parkering og bevare havebyhusene og miljøet husene skaper.

### Teie torv som parkeringsplass

Da de som deltok på spørreundersøkelsen ble spurt "Hva er dine tanker om Teie torv som en parkeringsplass?" kom det fram at de fleste er negative til at Teie torv i dag kun er en parkeringsplass. Det er likevel et flertall for at noe av torget kan brukes til parkering da flere av intervjuobjektene var bekymret for parkeringsdekningen på Teie hvis all parkering skulle fjernes fra torget. At det er så mange som vil ha bort mesteparten av parkeringa på torget kan være med på å synliggjøre trafikkens ødeleggende virkning for livet på Teie torv

*"Det er helt på tryne at torg brukes som parkering"* Arkitekt på Teie



Figur 145: Parkeringsplassen Teie torv



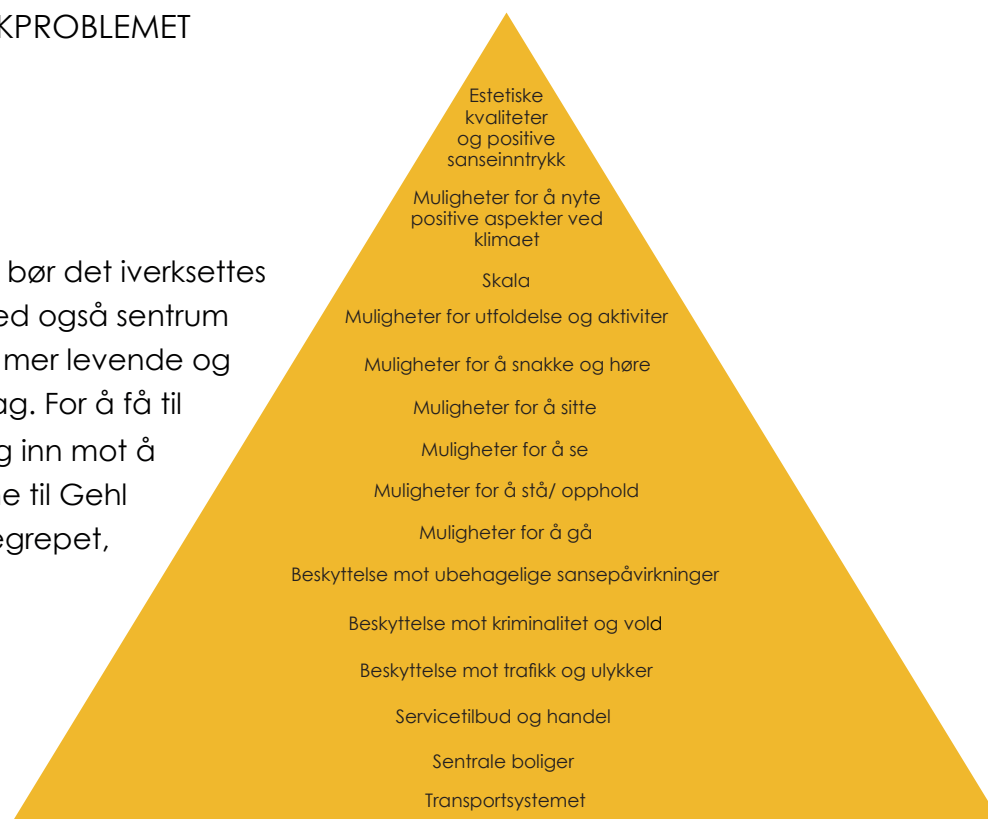
DEL 3



## TILTAK FOR Å LØSE TRAFIKKPROBLEMET PÅ TEIE

### INTRODUKSJON

Som det kom fram av del 2, bør det iverksettes tiltak hvis Teie torv og dermed også sentrum av Teie skal bli hyggeligere, mer levende og attraktivt enn det det er i dag. For å få til dette, må tiltakene rette seg inn mot å møte de 12 kvalitetskriteriene til Gehl (2010), slik at attraktivitetsbegrepet, som det er formulert av Telemarksforskning, også kan måles, og økt attraktivitet bekreftes.



Figur 146: Årsakspyramiden

### ÅRSAKSPYRAMIDEN

Som det kommer fram av figuren over, er det viktigst å gjøre noe med den nederste faktoren fordi transportsystemet er årsaken til at de andre faktorene og prinsippene ikke er ivaretatt. Transportsystemet er grunnleggende viktig for Teie på grunn av alle bilene som befinner seg i sentrum, og spesielt fordi bilene opptar hele torgarealet. Når disse bilene fjernes, vil tiltakene av kriteriene lengre oppe i pyramiden få forsterket effekt.

Selv om de øvre faktorene vil være de enkleste å få til på kort sikt, vil en forbedring av disse faktorene bare være små, midlertidige reparasjoner hvis bare disse forbedres.

Effekten av tiltakene kan også leses av årsakspyramiden: Ved å iverksette tiltak som omfatter forbedring av de nedre faktorene, vil effekten på Teie bli større enn for tiltak som retter seg mot forbedring av faktorene som finnes lengre oppe i pyramiden.

Hvor stor effekt tiltakene rettet mot de ulike faktorene har, er gjenspeiler faktorenes viktighet.

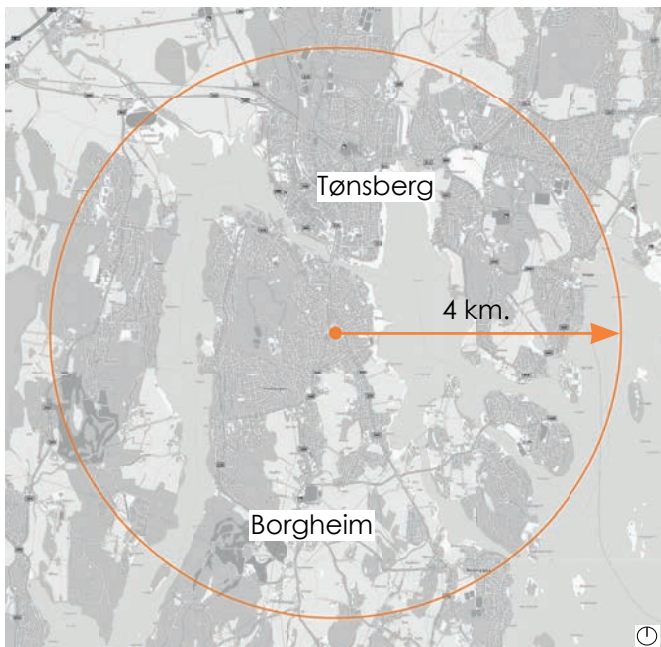
### ÅRSAKENE

#### Hvorfor velges bilen?

Selve årsakene til at det det er mye biltrafikk på Teie, og det at det er nødvendig med tiltak, ligger utenfor Teie sentrum. Selv om det blant annet er Teie sentrum som må ta konsekvensene. Hovedproblemet er hvordan vi i dagens samfunn forflytter oss. Når alle skal kjøre bil dit de skal, blir konsekvensene mye trafikk på stedet. Spørreundersøkelsene som ble utført viser at de fleste turene foregår med bil. (67% og 55%). Hovedgrunnen til at intervjuobjektene kjører bil til Teie sentrum er fordi det er lettvinnt. Både med tanke på avstanden som er tilbakelagt til Teie. fordi man skal handle mye og det vanskelig å få alt med seg, men også fordi det er god tilgang på parkeringsplasser.

Av de som ble intervjuet har rundt 35% mer enn 4 km til Teie sentrum. Av disse kjører ca. 85% bil.

Godt over halvparten av turene til sentrum av Teie har handel som formål, og av de som handler bruker ca. 65% bil.



Figur 147: 4 km. avstand fra Teie torv

Det er i dag relativt stor trafikk på Nøtterøy i retning Tønsberg. Trafikken er et problem for Teie. Med befolkningens økende bilbruk og Nøtterøy kommunes ønske om befolkningsvekst, vil dette problemet bare øke. Det er derfor behov for en ny fastlandsforbindelse for å avlaste den eksisterende kanalbrua.

### Nullvekstmålet

Nullvekstmålet defineres i Nasjonal transportplan slik: «Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». I nasjonal transportplan for 2018 til 2027, er målet utvidet til å gjelde alle byområder hvor det er aktuelt med bymiljøvtaler. (Samferdselsdepartementet, 2017) Oppnås ikke dette, kan transportsektoren stå for 50% av globale CO<sub>2</sub>- utslipp i 2050 mot 33% som var tilfellet i 2013. Dette påpekes i rapporten

Utfordringer for framtidens transportsystem som er en hovedrapport fra analyse- og strategifasen til Nasjonal transportplan 2018-2027 skrevet av Dag Falk-Petersen, Elisabeth Enger, Kirsti Slotsvik og Lars Aksnes (2015) Av denne grunn vil det være viktig å redusere transportsektorens utslipp av klimagasser! Selv om Teie ikke direkte kan betraktes som et byområde, er det aktuelt å få bymiljøavtale for Tønsbergregionen, og målet om nullvekst i personbiltransporten bør dermed også gjelde for Teie.

### Kortere avstander

*"Arealplanlegging er all transportplanleggings mor"* Terje Moe Gustavsen, Vegdirektør

For å klare å oppnå nullvekstmålet og dermed redusere den lange reiseveien som mange har til Teie blir det viktig med korte avstander dit. Slik blir det mulig å sykle eller gå, samtidig som dette vil gjøre det lettere å gå hjem fra butikken med store handleposer.

I følge rapporten blant annet skrevet av Dag Falk-Petersen (2015) er det viktig hvordan man legger opp areal og transportplanleggingen i framtiden for å redusere transportbehovet. Vi må ha en areal- og transportplanlegging som legger opp til fortetting forteller Katrine N. Kjørstad, Ingunn Ellis Opheim, Mads Berg, Mari Betanzo og Bård Norheim i rapporten Nullvekstmålet- Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange fra 2014. Tette og kompakte byer er viktig for å hindre byspredning og få til korte avstander mellom daglige funksjoner.

## OVERORDNEDE TILTAK

### Tilrettelegging for gange og sykkel

Med korte avstander mellom ulike tilbud, legges det til rette for sykkel og gange (Kjørstad, Ellis, Berg, Betanzo & Norheim, 2014).

For at gange og sykkel skal bli attraktive transportmidler, kreves tilrettelagt infrastruktur står det i rapporten Nullvekstmålet – svaret på fremtidens transportutfordringer av Asplan Viak (2015). Sammenhengende gang- og sykkelveinett med godt vedlikehold er et eksempel som kommer fram i rapporten til Falk – Petersen med flere (2015). Sykkelveiene må være trygge, og dette kan oppnås ved blant annet å skille de syklende fra bilene og/eller redusere bilenes fart (Asplan Viak, 2015; Falk-Petersen et al., 2015)

I rapporten Byområdeutfordringer - Analyse- og strategifase som er utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018- 2027 forfattet av Alberte Ruud, Eva Preede, Eivin Winsvold, Anne Johanne Enger og Bodil Riis (2014), kommer det fram at lokale gåstrategier kan være et virkemiddel for å få flere til å gå, fordi disse legger til rette for gange ved flere ulike tiltak. Å ruste opp snarveier eller å separere de gående fra syklistene og bilister, kan være eksempler (Asplan Viak, 2015)

## NØTTERØY KOMMUNES TILTAK

### Flere boliger i sentrum og utvidelse av Bellevuesenteret

Nøtterøy kommune prøver å imøtekomme ønsket om å korte ned avstandene mellom ulike tilbud når det legges opp til

fortetting i sentrum av Teie:

Det skal bygges 150 nye boliger i Teie sentrum. 40 av disse boligene skal bygges sammen med en planlagt utvidelse av Bellevuesenteret. (Nøtterøy kommune, 2011b).

### Ny fastlandsforbindelse

Det skal etableres ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og over til Tønsberg (Nøtterøy kommune, 2015). Denne vil ha innslagspunkt sør for Teie, og vil ikke berøre Teie sentrum direkte, se figur 2 s.12. Derimot vil den indirekte ha noe å si for Teie, da noe av trafikken som i dag går gjennom Teie sentrum, flyttes over på den nye fastlandsforbindelsen og derigjennom reduserer trafikkmengden gjennom sentrum av Teie (Bypakke Tønsbergregionen).

## TILTAK FOR ET MER ATTRAKTIVT TEIE

### FJERNE BILTRAFIKKEN

#### Introduksjon

Den viktigste (og enkleste) endringen som må til for å skape mer liv på Teie, gjøre stedet mer attraktivt og derigjennom styrke handelsnæringen, er å fjerne biltrafikken fra torget og denne delen av Ørsnesalleen.

I denne sammenhengen er det viktig å påpeke at fordi Teie torv er stedets hjerte, er torget et areal som kan være med på å gi hele Teie et løft når Teies hjerte, torget, banker. Hvordan torget er utformet, vil ha påvirkning på områdesenteret Teie.

#### Biltrafikkens ødeleggende virkning

Biltrafikken legger beslag på store deler av plassen og begrenser, gjennom plassbeslag og gjennom å være en trussel mot befolkningens beskyttelse og trygget, mulighetene for aktivitet og opphold for



befolkningen som vil bruke Teie torv.

Gehls første kriterie for gode byrom; Gi beskyttelse mot trafikk og ulykker gjennom en opplevelse av trygghet med tanke på trafikk, er det viktigste av de 12 kriteriene. Det har ikke noen hensikt å jobbe for de andre kriteriene, hvis ikke dette kriteriet er oppfylt.

Også Aud Tennøy, forskningsleder for Byutvikling og transport hos Transportøkonomisk institutt (TØI) med flere, har i rapporten Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer, kommet fram til at mye biltrafikk gjør steder og steder sentrum lite attraktive. Bilen har stor konkurransekraft sammenlignet med de andre transportmidlene. Hvis det ikke legges begrensninger på bilen, vil den komme til å ta stor plass, og dermed blir det mindre areal til andre transportformer.

### Viktig med tilrettelegging for gående og syklende

En konsekvens av at bilen tar stor plass, blir at det også er mindre attraktivt å gå og sykle. (Tennøy, Øksenholt, Tønnesen & Hagen, 2017). Det vil, mener Tennøy og hennes medforfattere, i likhet med Gehl, være viktig å legge til rette for gående og syklende i sentrum. Dette gjør byene mer levende og derigjennom mer attraktive. (Dette vil gjelde for Teie også selv om dette ikke er en by, se s. 60.)

### Mer liv og handel

Når stedene blir mer attraktive, blir det flere som bruker sentrum gjennom å gå og oppholde seg der fordi det er trivelig. Antallet mennesker er avgjørende for hvor attraktivt og levende et sentrum er. (Tennøy et al., 2017) (Gehl, 2010) For at det skal være folk der, er det viktig med en viss tetthet av boliger og arbeidsplasser i sentrum. I tillegg vil omfanget av både tjenestetilbud, kulturtilbud og aktivitetstilbud være avgjørende for

antallet mennesker, og derigjennom for attraktiviteten på stedet. Fordi de gående, livet på stedet og vinduer med utstilling skal prioriteres der folk handler, skal det være lite eller ingen parkering her. Det er nemlig vist at tilrettelegging for gående gir økt omsetning fordi de som går handler mer enn de som bare løper inn og ut av butikkene til og fra bilene sine i følge rapporten til Tennøy med flere (Tennøy et al., 2017).

Dette vil også føre til at flere bedrifter etablerer seg på Teie fordi stedet er attraktivt, noe som igjen vil være med på å øke tjenestetilbudet, kundegrunnlaget og ytterligere økte attraktiviteten. Altså en selvforsterkende god sirkel.

## FLERE BOLIGER OG TJENESTETILBUD

### Styrket områdesenter

Utbygging i sentrum bidrar til å styrke lokalsentre mener Tennøy med flere (Tennøy et al., 2017). Gjennom utbygging av boliger og handelsareal i sentrum av Teie styrkes sentrum og derigjennom stedet som lokalt områdesenter.

Som det tidligere er nevnt, er Teies styrke at det er et lokalt handelssentrum. Dette kan være en utfordring når Teie ligger med så nær tilknytning til Tønsberg. Med utbyggingen av flere boliger og et større kjøpesenter, er denne utfordringen delvis løst når det tilbys et større handelstilbud og kundegrunnlaget blir større.

### Økt befolkning og tilbud

De nye boligene på Teie med nye beboere vil bidra til å øke aktiviteten i sentrum. Det samme vil også Bellevuesenteret gjennom å etablere flere arbeidsplasser og flere tjenestetilbud når senterets arealer mer enn fordobles. (Nøtterøy kommune, 2011b).

Rapporten forfattet av Aud Tennøy med flere har også kommet fram til at mindre og sentrale kjøpesentre gir mindre biltrafikk (Tennøy et al., 2017). Bellevuesenteret på Teie (og også Teiegården) må sies å være slike små lokale og sentrale kjøpesentre som bidrar positivt med tanke på redusert trafikk med bil.

Det bør også nevnes at bedrifter som vil etablere seg på Teie som følge av at stedet blir mer attraktivt, vil være med på å øke tjenestetilbudet.

### Ønskede tilbud

Aktivitetstilbud, møteplasser, kafeer og butikker var det de fleste som ble intervjuet, ønsket seg på Teie. Spesifikt ble det nevnt sportsbutikk, klesbutikker og leketøysbutikk, i tillegg til interiørbutikk og kiosk.

## TILTAK FOR ET MER ATTRAKTIVT TEIE TORV

### BILFRITT TEIE TORV

#### Introduksjon

Når det i teksten over har kommet fram hvor ødeleggende biltrafikken på torget er for Teie som helhet, foreslås det å ta bort parkeringa på Teie torv og den delen av Ørsnesalleen som befinner seg rett nord for torgflata. Da vil det 1. kriteriet til Gehl være oppfylt, og det kan videre jobbes med å gjøre Teie sentrum livlig og attraktivt gjennom opphold og ferdsel. Når biltrafikken fjernes fra torget, frigis det også plass som kan brukes til for eksempel sitteplasser eller torgboder, aktiviteter og lysinstallasjoner, for å nevne noe.

I stedet for parkering vil det da tilbys andre kvaliteter på torget, som også vil være med på å gi Teie som helhet og områdesenter et løft. Som det er sagt

tidligere, er det slik at offentlige rom er med på å definere identiteten til et sted, i følge Gehl og Gemzøe (2000). Også Butenschøn mener at plasser er med på å gi stedet identitet hvis det skjer ting her.

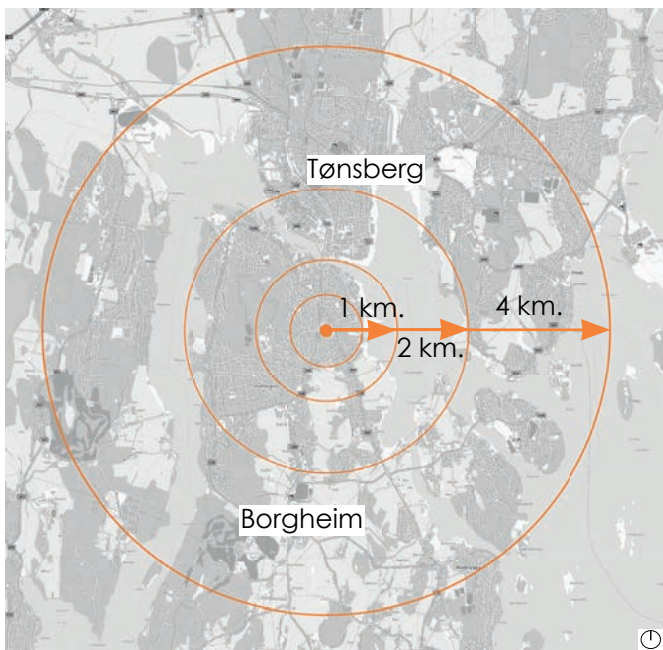
#### Endring av Teies identitet

Identiteten til Teie som, sett utenfra, dreier seg mye om bil. Dette vil forhåpentligvis endres når parkeringsplassene fjernes, og være med på å gi Teie en annen mer innbydende identitet. Kanskje kan Teie sentrum som handelssentrum og haveby styrkes.

#### Viktigheten av å opprettholde parkeringsdekninga

Samtidig vil det være viktig at parkeringsdekningen i sentrum av Teie er god nok for å romme de bilene som kommer hit. Dette fordi god parkeringsdekning er Teies konkurransefordel mot Tønsberg. Spesielt for de som kommer sørfra med bil til Teie, eller som stopper innom Teie når de er på gjennomreise, vil det være viktig at det er steder å parkere.

Spørreundersøkelsen om blant annet reisevaner, som ble utført i september indikerer at 25% av de som svarte på undersøkelsen har reist mellom 2 km. og 4 km. for å komme til Teie. Rundt 50% har altså mindre enn 2 km. sykkel – og gåavstand til Teie, og omtrent 20% har mindre enn 500 m. gåavstand. Dette tallet vil øke med den planlagte utbyggingen på Teie. Av de som bor innenfor 500 meter er det rundt 30% som bruker bil. Blant de som har reist over 4 km. til Teie, bruker ca. 85 % bil, mens det tilsvarende tallet for de som har reist mellom 2 km. og 4 km. er 60%.



Figur 148: Avstander fra Teie torv

Det vil være viktig at de som har reist over 2 km. og som kommer med bil, har et sted å parkere da Teies sentrumsfunksjoner er avhengig av disse kundene for å gå rundt.

#### PARKERINGSDEKNING

##### Mange nok parkeringsplasser

For å finne ut om det er reelt å ta bort parkeringsplassene på Teie torv uten at det går utover parkeringsdekningen i sentrum, er antall parkeringsplasser i sentrum registrert. Tallet på antall parkeringsplasser er sammenlignet med hvor mange parkeringsplasser som til enhver tid er i bruk, se vedlegg.

Tallene som kom fram da, IKKE medberegnet torget, gir 240 ledige parkeringsplasser i Teie sentrum på det mest belastede tidsrommet. På Teie torv er det i dag 66 parkeringsplasser. Av disse er det 22 plasser som brukes på det meste. Dette betyr at de 66 parkeringsplassene som er på torget i dag godt kan fjernes uten at det er noen fare for at det blir for få parkeringsplasser på Teie og dermed for dårlig parkeringsdekning.

##### Alternativ plassering av bilene på torget

Fordi torget har en så sentral plassering og derfor utgjør en parkeringsplass med nærhet til alt, vil det være viktig at de som tidligere har parkert på torget ikke må bevege seg veldig langt fra bil til de ulike tilbudene selv om parkeringsplassene på torget fjernes. Det vil være god plass til de 22 parkeringsplassene som brukes på torget, på parkeringsplassene tilknyttet Bellevuesenteret, rett over veien. Her er det tilsammen 102 parkeringsplasser, mens bare 61 av disse er opptatt på det meste. Dette innebærer 39 ledige parkeringsplasser og resulterer i at de 22 plassene som brukes på torget, fint kan få plass her.



Figur 149: Bellevuesenterets parkering og parkeringshus

Når vi i tillegg vet at de fleste turene til Teie har handel som formål og ofte også på nettopp Bellevuesenteret, burde ikke det å parkere bilen sin på denne parkeringa framfor på torget utgjøre noe stort problem.



### Hvorfor?

For å redusere parkering og trafikk i sentrum og gjøre Teie sentrum som helhet mer attraktivt, kan det være et godt alternativ å samle bilene mer. Etableres det parkeringskjellere eller parkeringshus vil bilene konsentreres. Å plassere bilene som i dag er på torget i parkeringskjeller- eller hus kan også være en god løsning for å få dem vekk fra Teie torv. Jan Gehl og Lars Gemzøe (2000) sier seg enig i at å putte parkering som tidligere var i gater og i byrom i parkeringskjellere er et godt tiltak.

Parkeringskjeller under torget har vært foreslått av flere av de som ble intervjuet for å fjerne parkeringen på torget. Men dette er trolig en for dyr løsning for kommunen i dag, og er derfor ikke et alternativ på Teie. Her bør det bemerkes at hva som er for dyrt er en politisk prioritering. Kanskje kan parkeringskjeller under torget gjøres mulig gjennom et offentlig- privat samarbeid?

I oppgaven går det ikke nærmere inn på økonomien bak ulike tiltak. Tiltakene ses i stedet ut ifra romlige, praktiske og kvalitetsmessige hensyn.

Når parkeringskjeller under torget ikke ses på som et alternativ, foreslås parkeringshus i stedet, da dette gir samme resultat med tanke på å samle bilene. Ulempen er at parkeringshuset opptar mye plass på bakken i motsetning til en parkeringskjeller.

Å etablere et parkeringshus frigjør arealer som tidligere var avsatt til parkering på bakken fordi man vil kunne bygge i flere etasjer.

### Hvor?

I forbindelse med områdeplan 92- 2 for Teie sentrum, vedtatt i 2012, kommer det fram at to av parkeringsplassene i sentrum er tenkt som framtidig parkeringshus.



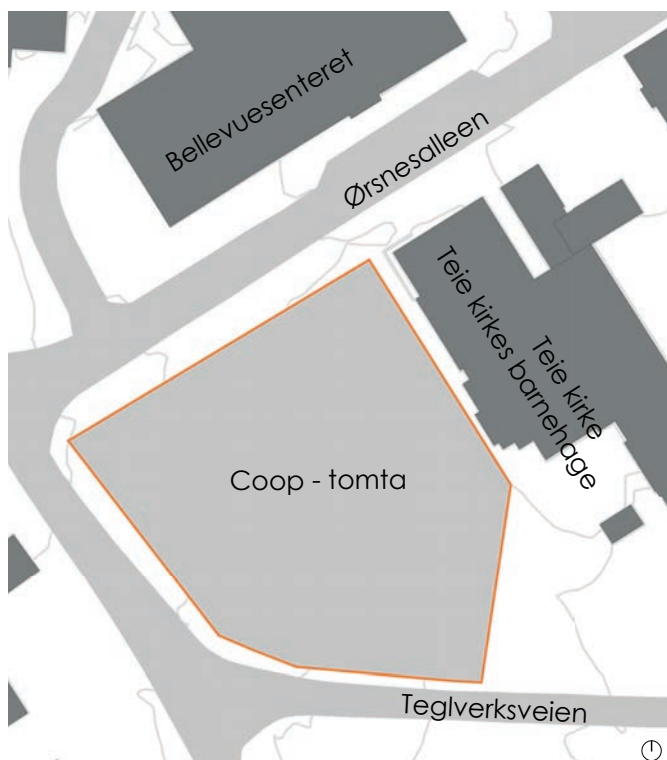
Figur 150: Teiegården parkering



Figur 151: Teiegården parkering

Det som i dag er Teiegården parkering, har en etasje parkering i kjeller og flateparkering over. Her er det tenkt én etasje + kjeller med parkeringshus og så to etasjer med bolig over. Beboerne her kan ha sin private parkering i kjelleren. Kjellerparkeringen forutsettes bevart, og forblir som den er i dag med 45 plasser (Beate Skatvedt, Micasa). Dette vil være mer enn nok for å dekke beboernes behov da det i bygningsmassen over og på andre siden av veien tilsammen skal

bygges 40 nye boliger (Anne Delbeck, Nøtterøy kommune). Teie sentrums kunder vil få overflateparkeringa i parkeringshuset til disposisjon. På denne parkeringa er det i dag 44 plasser. Når dette arealet skal gjøres om til parkeringshus, reduseres antallet parkeringsplasser litt, da byggkonstruksjonen opptar plass. Grovt regnet, forutsettes det 40 plasser ledig til fri benyttelse til de som skal benytte seg av Teies sentrumstilbud.



Figur 152: Parkeringsplass på Coop- tomta



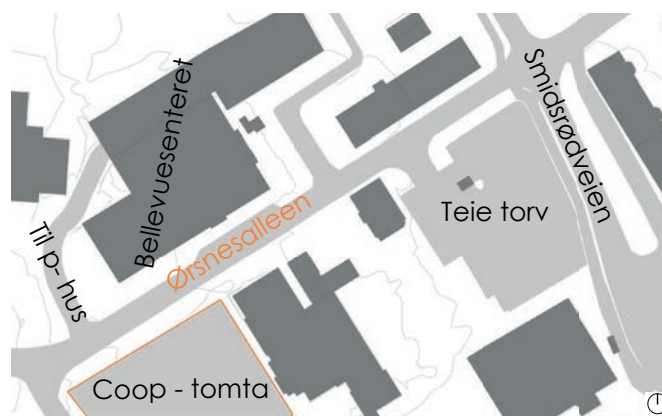
Figur 153: Parkeringsplass på Coop- tomta

For det som kalles Coop- tomta, er det også tenkt parkeringshus i framtiden (Nøtterøy kommune, 2011a). Dette forslaget imøtekommes ved å foreslå et parkeringshus her. Ikke bare fordi det er foreslått allerede, men mest fordi denne tomta er i nærheten til Bellevuesenteret med mye aktivitet, og kan gi betydelige parkeringsarealer. I tillegg ligger tomta på motsatt side av sentrum i forhold til parkeringshuset ved Teiegården. Disse to parkeringsanleggene vil tilsammen gi gode parkeringsmuligheter som dekker mesteparten av sentrum.

#### YTTERLIGERE KONSEKVENSER AV PARKERINGSHUSETABLERING

##### Stenge deler av Ørsnesalleen

Med parkeringshus på arealet bak kirka på Coop- tomta og på arealet til Teiegården parkering, blir det mulighet for å stenge av deler av Ørsnesalleen. Det viktigste er å kunne stenge av veien foran Teie torg og Nøtterø bakeri og DnB, men ønsket er at en lengre del av veien kan stenges. Gjerne helt fra Bellevuesenteret til Smidsrødveien. Kjøpesenteret kan da få innkjøring der det i dag er oppkjøring til parkeringshuset i tilknytning til senteret.



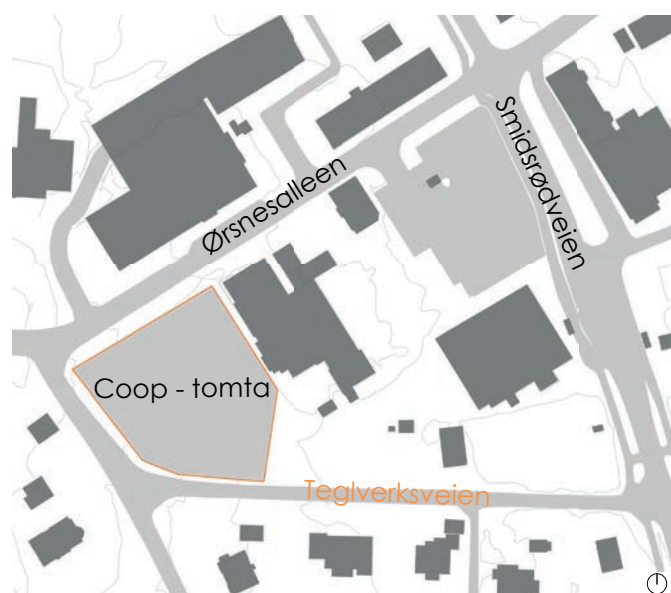
Figur 154: Ørsnesalleens stengingsmulighet

Parkeringsarealet bak kirka har i dag adkomst fra Teglverksveien, og parkeringsarealet til Teiegården parkering har adkomst fra Arenfelds vei, se figur 150 og 152, noe som trolig vil opprettholdes. Dermed vil ikke adkomst til disse to parkeringshusene bli påvirket av at Ørsnesalleen stenges det ønskede stykket.

Å stenge deler av Ørsnesalleen, spesielt foran torget, vil gi et løft til Teie torv og gjøre både torget og denne delen av Ørsnesalleen mer attraktiv for myke trafikanter. Dette kan også være ønskelig fra kommunens og Statens vegvesen sin side å stenge deler av Ørsnesalleen (Nøtterøy kommune, 2011a).

#### Ny forbindelse

Stenges deler av Ørsnesalleen, må det være en ny forbindelse mellom Smidsrødveien og Ørsnesalleen. Fordi parkeringshuset på Coop- tomta vil få innkjøring fra Teglverksveien, er det naturlig at denne veien blir den nye forbindelsen. Også dette kan være etter kommunens og Statens vegvesen sitt ønske. (Nøtterøy kommune, 2011a).



Figur 155: Teglverksveien som ny forbindelse

Flere av de som ble intervjuet var for stenging av Ørsnesalleen og et bilfritt torg.

Hvis deler av Ørsnesalleen stenges, vil dette innebære flere biler i Teglverksveien enn i dag fordi denne veien trolig vil få mye av trafikken som tidligere gikk gjennom Ørsnesalleen. Det er også viktig å huske på at store parkeringsanlegg, uavhengig av om de er på, under eller over bakken, generer mye trafikk i området rundt der de etableres (Gehl & Gemzøe, 2000)

Denne omleggingen av biltrafikken, vil innebære at Teglverksveien bør bli bredere for å ta imot en økt mengde trafikk. I tillegg vil det bli ny inn- og utkjørsel fra andre siden av tomta for husrekka nærmest veien. (Nøtterøy kommune, 2011a).

*"Håpet er at Ørsnesalleen skal stenges og torget bli bilfritt, selv om det betyr mindre hage og flere biler utenfor hekken min."* Beboer i Teglverksveien

#### POSITIVE KONSEKVENSER FOR TEIE

Etablering av nye parkeringshus vil ha flere positive konsekvenser for Teie: Fraværet av biler i deler av Ørsnesalleen og flytting av bilene fra torget og andre steder i sentrum kan man få til ved å fjerne overflateparkering som er i sentrum i dag. Tas noe av overflateparkeringa bort fra sentrum, vil det gjøre Teie mer attraktivt og gi livet i sentrum en ny oppblomstring fordi antallet myke trafikanter øker når antallet biler reduseres (Tennøy et al., 2017). Det kan også nevnes at Bellevuesenteret og torget vil knyttes bedre sammen



gjennom en gate uten biltrafikk. Arealet som frigis foran senteret vil kunne brukes til uteoppholdsareal for beboerne i tilknytning her, og også av andre som er i sentrum av Teie.

#### KONSEKVENSER AV Å VELGE ANDRE TRANSPORTMIDLER FRAMFOR DAGENS BIL REDUSERT CO<sub>2</sub>-UTSLIPP

Som nevnt tidligere er transporten vår en viktig, negativ bidragsyter til globale CO<sub>2</sub>-utslipp. Håpet er derfor at man velger miljøvennlige transportformer framfor bil. På de kortere distansene kanskje gange, sykkel eller elsykkel, men at det også ved reiser over litt lengre avstander velges mer miljøvennlige transportmidler.

Når det brukes andre transportmidler enn bil, er den den viktigste konsekvensen i denne sammenhengen blant annet mindre svevestøv, mindre energiforbruk og utslipp av klimagasser som CO<sub>2</sub>.

#### HELSEGEVINST

Det slås også fast at å gå og sykle har betydelige helsegevinster som ikke må glemmes bort i følge Falk- Petersen med flere (2015). Også Aud Tennøy (2017) er enig i dette når det i rapporten fortelles at gange og sykling er robuste aktive transportformer som er bra for folkehelse.

I følge Knut Inge Klepp, helsedirektoratet (2014), sparer samfunnet 50.000 per person som sykler i stedet for å ta bil på korte strekninger når det forutsettes en halv time bevegelse hver dag. Dette gir 5 ekstra år med god helse, og 3 år øket forventet levealder.

Det kan altså slås fast at en utfasing av bilen mot mer miljøvennlige og aktive transportformer vil være positivt både for miljøet og for helse til folk!

#### MINDRE BILTRAFIKK

Med satsing på sykkel, gange og kollektivtrafikk i tillegg til en lokalisering som minimerer reiseveien, blir konsekvensen lavere bilandel og kortere reisevei. Dette gir både mindre biltrafikk og også mindre trafikk generelt når avstandene blir kortere, mener Tennøy med flere (2017)

#### Større attraktivitet

Når man legger til rette for andre transportformer enn bil, gir dette også flere andre fordeler i tillegg til miljø og fysisk helse. Gange og sykling har positive aspekter med tanke på å skape en attraktiv by. Blant annet nevnes det i rapporten forfattet av Tennøy med flere ulike punkter:

Et sted som ikke er basert på bil vil være tryggere og sikrere blant annet fordi barna kan gå til skolen og foreldre slipper å bekymre seg. (Tennøy et al., 2017).

#### Økonomisk lønnsomt

Generelt vil en trafikkvekst basert på bil være dyrere enn en trafikkvekst basert på miljøvennlige transportformer mener Kjørstad med flere (2014), fordi infrastruktur for bil er mer plasskrevende og krever større investeringer.

Dermed vil det også være mer penger til å forbedre tilgjengeligheten for andre transportformer, påpeker Tennøy og hennes medforfattere (2017)

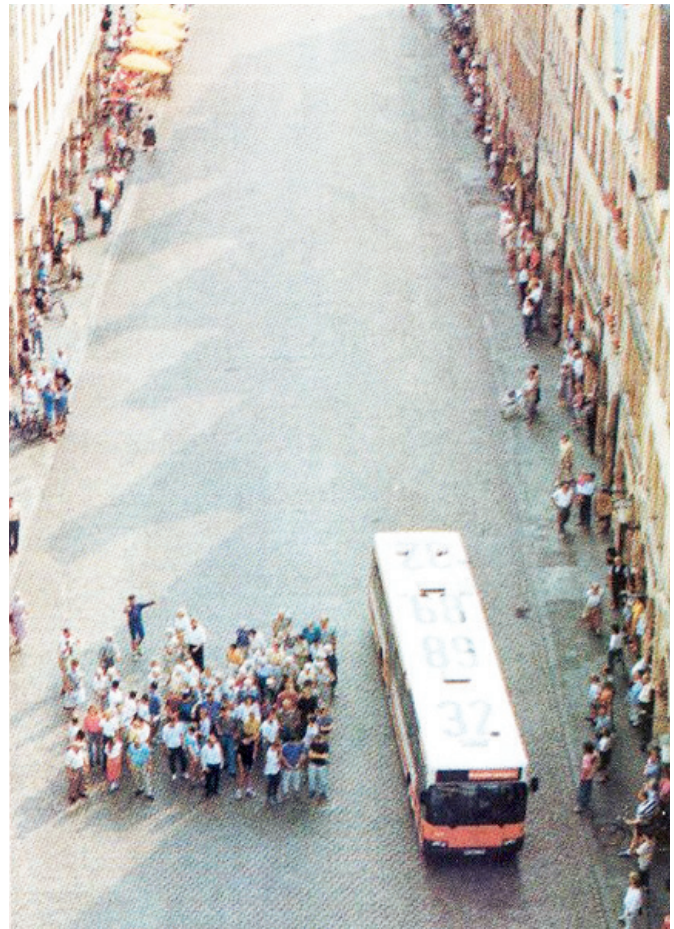


## Bedre plass

Det vil bli mindre kø og trengsel hvis flere velger transportmidler som tar mindre plass enn bilen, fortsetter Tennøy med flere (2017). Også Kjørstad med flere (2014) viser til at en av fordelene med gange og sykkel er at de tar mindre plass enn bil. Dette er spesielt å foretrekke når vi vet at det er arealknapphet i byene, påpeker hun.

For å illustrere hvor mye plass bilene tar på veiene våre vises det i figur 156 hvor mye plass som opptas av 72 personer på sykkel, i bil og som bruker buss som transportmiddel (Bike Hub Information & advice for new cyclists, 2012).

Det presiseres også på nettsiden at egentlig burde bilene på bildet vises mens de er i bevegelse fordi de da tar opp mer plass grunnet sikkerhetsavstanden som må være mellom dem (Bike Hub Information & advice for new cyclists, 2012).



Figur 156: De tre bildene på denne siden illustrerer hvor mye plass biler, buss og sykkel tar i forhold til folk





## Mindre barrierer og støy

Tennøy og hennes medforfattere kommer med enda flere positivt aspekt med sykkel og gange: Infrastruktur for sykkel og gange skaper heller ikke barrierer og omveier på samme måte som bilveier gjør. Gange og sykkel lager ikke støy heller. Dette gjelder også for elektriske kjøretøy.

## Psykisk helse

Det bør bemerkes at i denne sammenhengen kunne også psykisk helse vært diskutert, men dette går det ikke inn på i denne oppgaven

## HVORDAN FÅ FOLK TIL Å VELGE ANDRE TRANSPORTFORMER ENN BIL?

### INTRODUKSJON

Hvis det ikke er nok for folk å vite at å velge andre transportmidler enn bil er bra for både miljøet, helsa, økonomien og å skape et attraktivt sted, finnes det flere tiltak som kan gjøre at disse transportformene velges allikevel:

### ATTRAKTIVE OMGIVELSERS VIKTIGHET

Rapporten til Ruud og hans medforfattere (2014) peker på at for å legge til rette for sykkel og gange forutsettes at byene og (tett)stedene utformes på en slik måte at de er attraktive å gå og sykle i. Også Falk – Petersen med flere (2015) sier seg enig i dette i sin rapport.

I denne forbindelse er det relevant å trekke fram Helge Hillnhütters doktoravhandling, Pedestrian access to public transport (2016), som tar for seg hvor store omveier vi er villige til å gå hvis omgivelsene er fotgjengervennlige.

Svaret på dette er i følge arbeidet hans at det er akseptabelt å gå 70% lengre enn om omgivelsene hadde vært orientert rundt bilen. Opplevelsen av tilbakelagt gangtid, påvirkes også av omgivelsenes utforming forteller han. Finnes det steder på veien med mye som skjer, åpne attraktive fasader, en riktig dimensjonert skala, steder å sitte og grønne innslag, forkortes opplevelsen av tiden du har brukt på å gå, betraktelig. Dette forteller at fine omgiveser som er langt tilrette for gange gjør at vi går mer.

Som det har kommet fram i del 2 av oppgaven, er også Jan Gehl (2010) enig i at gode omgivelser er viktig, når han gjennom sine de 12 kriterier forteller hvordan disse omgivelsene burde utformes best mulig. Flere av elementene for gode omgivelser er også de samme hos de to forskerne.

### SYKKELTILTAK



Det er foreslått innføring av momsfristak på el-sykler i 3-5 år for å få flere til å sykle og for å få de som sykler til å sykle lengre, i rapporten av blant annet Ruud (2014).

Som et ledd i å legge til rette for syklisten, er det i Stavanger etablert flere små reparasjonsstasjoner med alt av verktøy du trenger for å fikse sykkelen din rundt omkring i byen (Larsen, 2015). Dette konseptet vil kunne etableres både på og utenfor Teie, på vei til for eksempel Tønsberg og Borgheim som er kommuneadministrasjonssenteret i kommunen. Slik vil de som har valgt å sykle, få fikset sykkelen i nærheten av der uhellet skjedde. Dermed blir konsekvensene av en eventuell



punktering mindre, noe som minsker bekymringene for et uhell. Hvis disse reparasjonsstasjonene også inneholder lappesaker eller kanskje til og med ekstra slanger som man kan få kjøpt, vil stasjonen inneholde alt man trenger. Det vil være positivt om stasjonen etterhvert kan suppleres med et sykkelverksted, gjerne som et ledd i arbeidstrening.

#### BILRESTRIKTIVE TILTAK

I rapporten blant annet forfattet av Falk-Petersen (2015), kommer det fram at å øke prisen på drivstoffavgifter, øke avgiftene på utslipp og å øke engangsavgiften, spesielt på mindre miljøvennlige biler, vil være tiltak som vil få folk til å kjøre mindre bil fordi det blir dyrt.

Elbiler tar like mye plass og gir like mye svevestøv som andre biler, påpeker Falk-Petersen med flere (2015). I tillegg er ikke all elektrisk kraft ren vannkraft. Derfor bør elbilene underlegges restriktive tiltak på lik linje med andre biler selv om bilene bidrar med mindre utslipp. Kollektivtrafikkforeningen foreslår i deres rapport Hva skal til for å nå nullvekstmålet (2016) at også disse bilene må betale for veinettet. Dette kan være et slikt restriktivt tiltak som reduserer elbilbruken. Slik vil man også unngå at disse bilene gir økt biltrafikk i byområdene fordi de blir billigere enn andre biler og dermed erstatter gange, sykkel og kollektiv, mener Kjørstad med flere i deres rapport (2014)

#### HOLDNINGSTILTAK

Av andre tiltak kan nevnes kampanjer og informasjon som skal føre til en holdningsendring slik at vi velger andre

transportformer (Ruud, Eivin, Preede, Enger & Riis, 2014). I og med at bilseter som ikke benyttes er den største ubrukte transportkapasiteten på norske veier i følge rapportene til Kjørstad (2014) og Falk-Petersen (2015), foreslås apper som skal gjøre det lettere for oss å samkjøre som et tiltak. Her kan Uber- appen være et godt eksempel, se s. 129.

#### OPPSUMMERING

Det er mange ulike tiltak som kan iverksettes for at nullvekstmålet kan nås. Med tanke på økonomisk lønnsomhet, vil restriktiv bilpolitikk være det lureste å gjennomføre forteller Kjørstad med flere (2014). At den beste effekten imidlertid fås med en kombinasjon av ulike tiltak er det flere som peker på (Falk-Petersen, Enger, Slotsvik & Aksnes, 2015; Kjørstad et al., 2014)

I denne forbindelse nevnes fortetting, tilrettelegging for miljøvennlig transport og restriksjoner for privat bilbruk – samtidig.

#### YTTERLIGERE TILTAK FOR Å GJØRE TEIE TORV ATTRAKTIVT

##### INTRODUKSJON

Når bilene er fjernet fra torget, slik at Teies hjerte blir rent og banker friskt, er det mulighet for å utvikle torget til et godt møte- og oppholdssted. Problemer nederst i årsakspyramiden er ivaretatt, se figur 146 s.104, og det er derfor naturlig å gå videre oppover i pyramiden for å se på tiltak i mindre skala.

Det er i følge Butenschøn (2009) mye som må tenkes over og tas stilling og

hensyn til ved planlegging, også i den lille skala. Også Gehl peker, både alene (2003) og sammen med Gemzøe (2000), på ulike faktorer for et attraktivt byrom. Kvalitetskriteriene til Gehl (2010) forteller også hva som må oppfylles i den lille skalaen for at steder skal være gode og attraktive.

På grunn av dette, er det ikke lett å utforme Teie torg på en god måte. Likevel vil det i den følgende teksten gis noen forslag til hva som kan gjøres på Teie torv for å styrke Teie som et levende og attraktivt handelssentrum og møtested når parkeringa er fjernet. Disse forslagene baserer seg på Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for byrom, og ser i hovedsak på mindre tiltak over hva som kan gjøres på torget.

Med tiltakene som foreslås er det et mål at folk vil oppholde seg i sentrum og på torget over lengre tid! Gjennom dette skapes aktivitet og liv på stedet. Alt dette er viktig for stedet skal være attraktivt og trivelig.

### Beskyttelse mot trafikk og ulykker

#### FJERNE PARKERINGSPLASSENE

For å oppnå beskyttelse mot trafikk og ulykker, er det eneste fornuftige tiltaket å fjerne parkeringen på torget og i denne delen av Ørsnesalleen. Dette går det ikke nærmere inn på, da tiltaket er behandlet gjennom store deler av den tidligere teksten.

### Beskyttelse mot kriminalitet og vold

#### SOSIAL KONTROLL

Gjennom å ta bort bilene er håpet at det skal oppholde seg flere folk på Teie. Dette skal også bidra til at omsetningen for bedriftene øker, og åpningstidene blir lengre. Håpet er at flere tilbud kan etableres, da gjerne slik at det vil være naturlig med besøk i sentrum også på kvelds- og nattestid. Boliger rundt og i nærheten av torget er positivt i denne sammenhengen. Dette vil bidra til økt sosial kontroll også på disse tidene av døgnet. Når det er både bedrifter, andre sentrumsfunksjoner og boliger rundt og i nærheten av torget, bidrar dette til blandet arealbruk som kan gi et levende sentrum og torg gjennom store deler av døgnet. Man blir sett av andre, og dette reduserer sannsynligheten for at det begås kriminelle handlinger.

#### VEDLIKEHOLD

Godt vedlikehold vil være viktig, slik at stedet ikke oppleves forlatt og gir inntrykk av å være farlig. Et godt vedlikeholdt (og pent) sted vil også innby til pen behandling av stedet og elementene som finnes her, noe som også reduserer faren for hærværk eller andre former for kriminalitet.

#### MARKERING AV TORGET

Noe som markerer Teie torv ville være å foretrekke. Ikke bare fordi det letter orienteringsevnen, men også fordi det kan tilføre noe positivt til torget. Her foreslås for eksempel ulike typer utsmykning eller kunst.

Alternative gangruter vil også være en fordel med tanke på trygghet da man har mulighet til å unngå eventuelle ubehagelige hendelser ved å gå utenom.

#### ØKT BELYSNING

Fordi det er minimalt med belysning må det tilføres lyskilder på torget. Det er viktig at belysningen utformes riktig slik at oversikt, trygghet og bruk i forbindelse med ferdsel og opphold ivaretas, står det i "Planlegging av grønstruktur i byer og tettsteder" (2014). Spesielt gjelder dette når det er mørkt. Det er også et poeng at lysstrålen faktisk lyser opp det den skal, og at den bygger oppunder opplevelsesverdier man ønsker å ivareta. Lyslekkasje bør unngås, påpekes det, og det er derfor viktig å velge riktig belysning. Videre fortelles det at hvitt lys er det som egner seg best utendørs fordi det gjengir lyset fra stjerner og måne. I tillegg til at det gjengir fargene mest mulig riktig. For Teie torv er det ønskelig med lys i kombinasjon med for eksempel kunst eller vann som kan gi en spennende opplevelse og tilføre noe mer til torget enn bare lys.

Det er en fordel å kunne dempe belysningen når det ikke er behov for den, både når det er lysere på dagen, i lysere årstider eller hvis snøen lyser opp. Energibesparende lyskilder som ikke blander er å foretrekke (Miljødirektoratet, 2014).

#### Beskyttelse mot ubehagelige sansepåvirkninger

#### BEHAGELIGERE Å SITTE UTE

Det vil være viktig å skjerme for vinden på torget, og i den forbindelse foreslås det vindskjermer. Gjerne i form av hekker og beplantning. Vindskjermer og levegger kan også fungere fint.

For at det skal være mulig å sitte ute også når det er kaldere i været, er et sittevennlig materialvalg på benkene, puter og pledd en fordel. Hvis stedene for opphold i tillegg er plassert mot sør og skjermet mot vind, vil det være flott.

Gjennom at bilene er borte fra torget, vil ikke problemet med støy og støv lenger være et problem på Teie torv.

#### Muligheter for å gå

#### BREDERE FORTAU

For at det skal være lettere å bevege seg til og rundt torget, må de fleste fortauene bli bredere, spesielt slik at det er mulighet for å gå forbi uteserveringene til Nøtterø bakeri og utstillingsvarene til Mariblomst og Teie jern og bygg. Dette vil løses automatisk hvis Ørnesalleen stenges og torget blir bilfritt. Da vil det være store gode arealer til de myke trafikantene.



#### FÆRRE AVBRYTELSE FOR DE MYKE TRAFIKANTENE

De tidligere relativt trafikkerte inn - og utkjøringene på vei til torget og på torget, vil få mindre trafikk som følge av at parkeringshuset er etablert.

Lysregulert fotgjengerkryssing øst i Ørnesalleen kan også fjernes når bilene forsvinner fra denne delen av veien. Tanken er også at lyskrysset i Ørnesalleen øst for Smidsrødveien kan fjernes selv om dette er tenkt som innkjøringa til parkeringshuset ved Teiegården på Teiegården parkering. Dette fordi Smidsrødveien, spesielt forbi torget må ha en trafikkløsning på de myke trafikantenes premisser. Dette må gjerne også gjelde helt fra Teie veidele til etter innkjøringa til Teglverksveien, Shared space er foreslått av Statens vegvesen (Silje Island, Statens vegvesen, 2017). Det blir da viktig at dette er en løsning der plassen ikke deles likeverdig, men der gående og syklende har hovedprioritet. Dette sier også Gehl (2010) seg enig i.

#### GANGAREALET OG TORGETS GULV.

Det er i hovedsak diagonalene over torget som brukes til ferdsel, så det vil være en fordel at dette er åpent areal for gående også etter at torget har blitt bilfritt. Når bilene ikke er i veien, vil det også være lettere å krysse torget diagonalt uten å være redd for biler i

bevegelse, eller å måtte bevege seg utenom parkerte biler. Samtidig må også gangareal i utkanten av torget bevares fordi disse gir oversikt, noe som er viktig i følge Gehl (2010), se figur 158.

Selv om asfalten som dekker torget i dag er lett å bevege seg over, vil noe litt mindre grått, hardt, trist og mer estetisk tiltalende være positivt for torget. Dekket på torget kan med fordel mykes opp litt med andre materialer. Bepantning vil også myke opp torget litt og bidra positivt slik at torget ikke blir så forblåst, se figur 158.

I boka Nye byrum forfattet av Gehl og Gemzøe (2000), er det gitt eksempel på at det i byer er nedlagt elementer i mønster av stein i bygulvet som forteller om plassens historie. Å gi gulvet utsmykning kan være et virkningsfullt tiltak på Teie torv også.



Figur 157: Eksempel på bruk av steinmønster

Det er viktig at overgangen mellom mønster og for eksempel heller rundt dette mønsteret er av god kvalitet slik at det ikke oppstår vanskelige eller ubehagelige kanter.

Det er en del å hente på dagens utforming når det gjelder universell utforming med tanke på nedsenkede fortauskanter. Disse kan med fordel være godt utformet flere steder rundt torget, spesielt på vest- og østsiden.



Figur 158: Gangareal, belegning og oppholdspunkter blant annet

### Muligheter for å stå/ opphold

#### OPPHOLDSPUNKTER

Det er ikke så mange steder å oppholde seg på Teie torv. Spesielt ikke i torgets kantsone. Derfor foreslås det flere holdepunkter som er plassert i utkanten av torget slik at man kan oppholde seg på torget og fortsatt ha oversikt over det som skjer.

#### FASADENE

Fasadene rundt torget inviterer heller ikke til opphold med nisjer og hull med mulighet for å trekke seg litt tilbake fra det offentlige livet. Dette kan bedres hvis det fortettes med bygg rundt torget som får en slik fasade, men da må dette planlegges samtidig med selve utformingen av bygget. Det er også mulig å tilføre torget steder for opphold med for eksempel en innebygget benk



Figur 159: Innebygget benk

### Muligheter for å sitte

#### FLERE SITTEPLASSER OG DERES UTFORMING

For det første trengs det flere sittemuligheter på Teie torv, både primære og sekundære sitteplasser. Disse skal helst ha en dekket rygg, være plassert i kanten av rommet og i et gunstig mikroklima. Som et forslag kan det etableres flere sittemuligheter inntil DNBs fasade og i den lille parken nedenfor kirka. Det er viktig at disse har et godt ryggleie og armlener som gjør at det er lett å reise seg opp og sette



seg ned for alle. Sitteplassene skal være behagelige å benytte seg av. Dette forutsetter at materialene er gode, og at det for eksempel velges mer eller mindre ubehandlet tre framfor stein som sitteflate.



Figur 160: Benk i behagelig tremateriale

Når bilene fjernes og Ørnesalleen stenges, vil det være plass til å ha buede benker eller benker i vinkel også mot Ørnesalleen, noe som gjør det lettere å komme i snakk. Foran kirka vil det også her, med flere benker og med riktig møblering, gjøre at det blir lettere å snakke sammen. Fordi denne parken er avgrenset, er den med på å danne et lite rom i det større torgrommet. Dette vil det også være mulighet for å gjøre med beplantning for eksempel og ved å plassere benkene i vinkel andre steder på torget.



Figur 161: Buede benker og beplantning som danner rom i rommet

Løse stoler kan plasseres ut på torget. Disse kan enkelt flyttes rundt på etter ønske og behov og tas inn når det ikke lengre er sesong for uteopphold. Sitteplassenes utforming og deres fleksibilitet har innvirkning på muligheten for å føre en samtale, og ikke bare muligheten for å sitte ned. Det er ofte en forutsetning for å sette seg ned at man skal kunne snakke sammen. Finnes ikke denne muligheten, forsvinner noe av gleden med å sitte ned.

### Muligheter for å se

#### LANGE SYNSLINJER

Gode lange synslinjer er viktig, mener Gehl (2010) og det er dermed viktig at disse ikke hindres av beplantning eller møblement for å nevne noe. Dette må tas hensyn til når torget skal møbleres, slik at det fra oppholdsplassene er lange gode utsikter.

#### INTERESSANTE UTSIKTER

Utsiktene skal også være interessante. Dette vil bli bedre når bilene tas bort fra torget slik at utsikten til biler i fart eller som står stille, fjernes. Da kan utsikten erstattes med andre og mer interessante elementer. Mennesker utgjør den mest interessante utsikten, i følge Gehl (2010). Alle de nevnte kriteriene til Gehl (2010) vil bidra til at det blir flere mennesker på torget og at det dermed blir interessante utsikter. Dette skaper altså en forsterkende positiv spiral.

#### ÅPNE FASADER

For at det skal være mulighet for å se og oppleve noe når man beveger seg til fots, må det være åpne inviterende fasader



der du har noe å se på. Her har Teie torv et forbedringspotensiale når det gjelder å åpne opp fasadene. Dette vil også hjelpe på å øke synskontaktene mellom ute og inne, noe som er positivt, mener Gehl (2010).

### Muligheter for å snakke og høre

#### MINDRE STØY

Lavere fart og færre biler i Smidsrødveien vil være et tiltak som bidrar positivt til et lavere støynivå på torget, spesielt i rush-tiden da støyen er merkbar. Dette vil gjøre det lettere å både høre og snakke slik at man kan samtale med andre på torget. Se forøvring "Muligheter for å sitte" angående hvordan sittemøblet burde være for å invitere til samtale.

### Muligheter for utfoldelse og aktiviteter

#### INSTALLASJONER PÅ TORGET

Det er få installasjoner på torget og lite som inviterer til lek. Som det har kommet fram i teksten over er det også få sekundære sitteplasser. Derfor foreslås det utsmykningselementer og installasjoner som man kan leke med og som gir sitteplasser.



Figur 162: Installasjoner for lek og opphold

Vannelementer eller statuer kan nevnes. Det vil være en ekstra kvalitet hvis dette kombineres med lys. Lyset gjør at elementene også kan brukes etter at det har blitt litt mørkt, og kan være med på å gi aktivitet til torget også om ettermiddagen eller kvelden.



Figur 163: Vannelementer med lys og sitteinstallasjoner

Farger som skifter eller endring av vannsøyler avhengig av om man gjør noe spesielt eller hvilken tid på døgnet eller årstid det er, kan også gjerne brukes. Dette vil gi ekstra spenning. Interaktive kunstprosjekt vil være en forlengelse av dette. Her kan det brukes lyd som et ekstra spenningsmoment.

Flere av disse elementene burde være mer eller mindre permanente, slik at det alltid er noe på torget som bidrar med positive kvaliteter, men det kan også være mer midlertidige installasjoner eller arrangementer på torget. Disse vil bidra til en utskifting av omgivelsene. Arrangementene kan være konserter eller markeder.

## ØNSKEDE AKTIVITETER

Aktiviteter de som ble intervjuet ønsket seg, var blant annet salgsboder, lekapparater, vannelement, skatepark, utekonsert, uteservering, og sitteplasser. Det er viktig å påpeke at sitteplasser i forbindelse med andre aktiviteter er noe som trengs på Teie torv, slik at de som ikke selv vil delta på aktivitetene kan være med på det som skjer likevel. Skøytebane på torget blir også nevnt. Dette er noe som vil fungere godt på vinteren og kan gi et tilbud også på en årstid da det ikke er så naturlig å være ute. Når det ikke er glatt eller snø, kan denne flata brukes som håndball- eller fotballbane. Ballaktiviteter ble nemlig også ønsket.



Figur 164: Salgsboder

Den lille parken som ble etablert under mobilitetsuka, inneholdt sandkasse. Dette var et element som ble flittig brukt, og sandkasse ble nevnt over tiltak folk ville ha på torget.



Figur 165: Sandkasse etablert under mobilitetsuka

## Skala

### ET MINDRE UTFLYTENDE TORG

Selv om Teie torg er godt dimensjonert, er torget utflytende uten definisjon. Dette skyldes at det i nord og øst er veier som avgrenser torget og at disse veiene går i ett med torgflata. Torget kunne tjent på å få en belegning som fortalte når du var på torget og når du var utenfor. Samtidig, ville også en avgrensing ved hjelp av andre elementer være positivt. Dette kunne vært en mer sammenhengende fasade rundt torget, eller beplantning som bidro til avskjerming og avgrensing. For å dele opp rommet, kunne større og flere uteserveringer bidratt. For eksempel kunne Nøtterø bakeris uteservering utvidet ut i en bilfri Ørsnesallén eller flyttet ut på selve torgflata. Dette har også blitt nevnt som ønskede tiltak av de som svarte på spørreundersøkelsene.



Som det er sagt tidligere i teksten er sitteplasser og skjerming mot vind mangelvare på torget. Under skyggen av eiketrærne, i den østre delen av torget, kunne det med fordel vært satt ut flere gode sitteplasser av ulikt slag. Spesielt hvis det blir skjermet mer mot Smidsrødveien, både for vind og støy, i tillegg til at veien får en annen fremtoning.

### Estetiske kvaliteter og positive sanseintrykk

#### MER HELHETLIG FARGE- OG MATERIALBRUK

Fordi det nå er mange materialer og farger på og rundt Teie torg, kunne dette med fordel ha blitt mer helhetlig og ryddet opp i. Det blir i framtiden viktig at nye elementer som oppføres passer inn i (oppdyddede helhetlige) eksisterende omgivelser. Nye bygg som oppføres bør være i tråd med havebybebyggelsen så godt det lar seg gjøre. Både med tanke på form, høyde og volum.

For å skape mer spenning i omgivelsene uten at det blir mer rotete, kan asfaltflaten brytes opp ved å bruke noen av de materialene som allerede er tatt i bruk på torget. Som det ble sagt under "utfoldelse og aktiviteter", vil det være positivt med utsmykning og farger. Det gis eksempel på bruk av et felles fargeprogram som binder sammen ulike deler i en by (Gehl & Gemzøe, 2000). Dette kunne tjent funksjonen med også å binde torget eller ulike soner i torgrommet sammen ved at de samme fargene gikk igjen.

Men her må man passe på at dette ikke kommer i tillegg til alle fargene som er der fra før og bidrar til visuelt rot. Det vil altså

være lurt at fargeprogrammet kommer inn etter at omgivelsene er dempet ned. Når omgivelsene ikke lenger er rotete, gir det også plass for nye spennende elementer som skifter over tid.

#### ET TYDELIGERE MARKERINGSPUNKT

Det kom også fram i den tidligere teksten at Teie torv kunne hatt et tydeligere markeringspunkt, og ikke bare flaggstanga som er der i dag. Flaggstanga vil gjøre nytten med å markere torget på litt lengre avstand, men for de som allerede er på torget, eller i nærheten, kan en slik tidligere nevnt (kunst)installasjon være et bedre markeringspunkt.

#### ULIKE SONER

Å lage ulike soner for ulik bruk av Teie torv, for eksempel opphold og gange, vil være med på å dele inn rommet og definere rommets funksjoner. Det er viktig at overgangen mellom disse sonene merkes, men ikke oppfattes som barrierer, samtidig som det også skal være noe visuelt som binder de ulike sonene i rommet sammen, mener Gehl (2003). Dette kan være en tynn kant med heller eller brostein som skiller seg ut fra det resterende underlaget på torget. Hvis det brukes samme materiale, men i ulike farger, eller ulike farger på det samme materialet, vil det visuelt bindes sammen, men samtidig vise ulikhet.





Figur 166: Sone for gange og opphold, utsmykning og sitteplass



Figur 167: Sone for gange og opphold, utsmykning og sitteplass

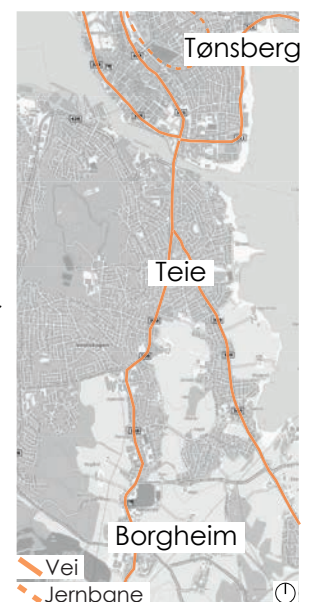
#### FLERE ENHETER

Gehl (2010) snakker om at det er ønskelig med funksjoner i mange smale enheter for eksempel forretninger, kafeer og andre tilbud. Dette temaet omtales i boka hans *Byer for mennesker* under kriteriet "Muligheter for å gå". Temaet omtales her likevel tilslutt i teksten av flere grunner: Et økt antall tilbud og enheter omfatter flere av de nevnte kriteriene ved at flere enheter rundt torget både betyr at det blir mer å se på, mer aktivitet, det kan bidra til mer estetiske omgivelser hvis utformingen skjer på rett måte. I tillegg kan flere enheter innebære utbygging.

Økt tetthet med smale enheter og mange dører, vil det bli flere av hvis det fortettes med forretninger rundt torget. Dette vil føre til at torget blir klarere definert og utnyttelsen rundt det potensielt attraktive torget blir høyere. Torget kan også skjermes mer mot Smidsrødveien. Her er det viktig å passe på bevaring av de eksisterende eiketruer og at det ikke bygges slik at solforholdene blir dårligere.

#### FRAMTIDSVISJON – TRANSPORTHUB

For å få løst transportproblemet på et overordnet nivå, må en del av forståelsen og tiltakene sette ting i et litt større perspektiv og se utover kommunegrensa til Nøtterøy. Skal det gjøres noe med trafikken, må den også gripe over til Tønsberg.



Figur 168: Oversiktsskisse

Tiltaket som presenteres her, er det tiltaket som gir størst effekt på transportproblemet da tiltaket omfatter transportsystemet, årsaken nederst i årsakspyramiden, se figur 146 s. 104.

I framtiden går det kanskje an å tenke seg at all parkering for kunder og ansatte som finnes i Teie sentrum i dag kan flyttes i parkeringshus eller parkeringskjeller og dermed skape et tilnærmet bilfritt Teie sentrum. Dette vil også gjøre Teie sentrum attraktivt i forhold til Tønsberg.

## HVORFOR?

Det er viktig å være klar over at hvis det bygges et så stort eller flere litt mindre parkeringshus- eller kjellere på et så lite sted som Teie, er det en forutsetning at andre parkeringsplasser i sentrum fjernes, slik at det blir mulig å drifte parkeringsløsningen. Kanskje kan etableringen og driften av parkeringskjeller og/ eller parkeringshus også for transporthuben skje gjennom et offentlig- privat parkeringsselskap. Dette selskapet må i tillegg sørge for at det ikke blir mulig å parkere andre steder i sentrum.

Med etableringen av en parkeringsløsning som nevnt over, frigis arealer som tidligere var avsatt til parkering, da det forutsettes at all annen parkering i sentrum fjernes. Når parkeringsplassen fjernes blant annet rundt Bellevuesenteret, vil det gi plass til den tenkte utbyggingen av kjøpesenteret og boligene.

## KAPASITET

Registrering viser at det på det meste er 364 biler parkert på Teie, se vedlegg. Disse må plasseres i den nye parkeringsløsningen slik at sentrum av Teie har minimalt med overflateparkering for kunder og ansatte.

## OVERORDNET UTFORMING

Gehl og Gemzøe (2000) påpeker viktigheten av at parkeringsanlegget er flott utformet slik at det ikke generer utrygghet. De henviser til at mørke kjellere fort kan oppleves utrygge. Av mer konkrete tiltak har det vært brukt både blått lys og musikk for å unngå at

parkeringsanleggene er tilholdssted for blant annet narkomane.

Uansett må parkeringsløsningen som etableres, utformes mest mulig i tråd med omgivelsene til et flott parkeringsanlegg

## ET NESTE STEG

### HVA OMFATTER TRANSPORHUBEN

#### Transportmidler

Parkeringsløsningen som er etablert på Teie kan kanskje være den utløsende starten på en slags transporthub i sentrum. All motorisert privat ferdsel med forbrenningsmotorer eller med vanlige elbiler går til og fra den nye parkeringsløsningen.

Parkeringshus eller parkeringskjeller som etableres må ha plass til andre former for transport enn bare bilene som skal parkere her. Blir tilbudet godt og omfatter mange nye transportmidler, må det nok imidlertid bygges flere etasjer enn de som trengs for å romme dagens biler.

Her er det på sin plass å bemerke et håp om at det trengs mindre parkering på Teie i fremtiden enn det som må til for å dekke parkeringsbehovet i dag fordi det i fremtiden vil være tilrettelagt for andre transportmidler, med vesentlig vekt på sykkel og gange.

Tanken er at du skrifter fra bil til andre former for transport i eller i tilknytning til parkeringsløsningen. Dette transporttilbudet kan omfatte vanlige sykler, tandemsykler, sykler med plass til passasjerer eller varer. Alle disse sykkelformene kan også utstyres med el- motorer. Andre former for elektriske transportmidler kan være elektriske

rullestoler, små elektriske mopeder eller små biler.

Ladestasjoner for alle disse elektriske transportmidlene i tillegg til ladestasjoner for private elbiler må det også være i parkeringshuset- eller kjelleren.

### Økt rekkevidde

Grunnen til at det foreslås så mange transportmidler med elektrisk motor, er for å øke rekkevidden på transporten som skal være et alternativ til bil, spesielt på de kortere distansene. I tillegg vil en overgang til lav- og nullutslippsteknologi være viktig, og økt fokus på teknologi vil være en god løsning, mener Kjørstad og hennes medforfattere (2014)

Elsykler har en rekkevidde på rundt 50 km, avhengig av hvilken modell man velger (Forbrukerrådet, 2015). Vanlige Elbiler kan nå mellom 10 og 20 mil før de må lades (Forbrukerrådet, 2014) og det tilsvarende tallet for elektriske mopeder og motorsykler er 4- 7 mil. (Valmot, 2012) Sammenlignes ulike leverandører av elektriske rullestoler, har de en rekkevidde på mellom 30 km. og 50 km. og ofte en toppfart på 10 km/t.

Som et eksempel på en liten elbil, kan Renault Twizy nevnes.

Bilen kan kjøre i 40 eller 80 km/time avhengig av hvilken modell man velger forteller Din side. Bilen kan leveres både med og uten dører og vinduer. (Holmslèt, 2013) Bilen har plass til 1 eller 2 personer og cargo- modellen har stort bagasjerom. Rekkevidden er på 90 km i følge produsenten (Renault Norge).



Figur 169: Renault Twizy

Hepro S 4 cabin er en innebygget elektrisk rullestol med 45 km rekkevidde. (Hepro-easy life)



Figur 170: Hepro S 4 cabin

Det er viktig å bemerke at teknologien er i veldig rask endring og at rekkevidden på transportmidlene hele tiden økes. Derfor er det sannsynlig at rekkevidden på mange av transportmidlene som er oppgitt i teksten over, allerede nå er lengre.



## Elbatterienes miljøvennlighet

I oppgaven går det ikke inn i diskusjonen om hvor miljøvennlig elbatteriene er, selv om dette kunne vært behandlet. Det bør likevel sies at håpet er at dette blir bedre med tiden: Batteriene skiftes ut og de får bedre holdbarhet og en lengre rekkevidde. Kanskje er det også hydrogen som er drivstoffet, og ikke elektrisitet, hentet fra ulike mer eller mindre fornybare kilder

## Hvordan betjenes transporthuben

Disse tilbudene vil være utlånsordninger, tilsvarende bysyklene som allerede finnes i Oslo, Drammen og Trondheim (Syklistenes landsforening, 2013) Her er tanken at man kan reservere de ulike syklene eller bilene på forhånd hvis det er ønskelig, eller bruke ledige transportmidler som er der. Dette vil skje ved hjelp av en app (ikke kort som brukes for utlån av bysykler i dag (Syklistenes landsforening, 2013). Fra denne appen kan du reservere transportmiddel og den forteller deg hvilke transportmidler som er ledige til en hver tid. Også i parkeringshuset - eller kjelleren vil det være mulighet for å få oversikt over dette og å kunne reservere ønsket transportmiddel. (Det er jo ikke alle som er like teknologiske av seg)

## KVALITETSTRANSPORT

### God kvalitet er viktig

Aud Tennøy med flere forteller om viktigheten av kvaliteten på transportformene (Tennøy et al., 2017). Derfor er det viktig at det alternative transporttilbudet som gis på Teie er av god kvalitet. Det skal være enkelt å ta i bruk,

og enkelt å betjene i tillegg til effektivt og raskt. På den måten vil grunnene som de fleste av intervjuobjektene oppgir på hvorfor de bruker privatbil falle bort!

### Hva innebærer god kvalitet

Transportformen skal være komfortabel for de som velger å benytte seg av den. Derfor er det en fordel at flere av disse transportmidlene har tak over, og gjerne er litt innebygget på andre måter også. Dette vil også være gunstig for at disse transportmidlene skal egne seg å bruke i et norsk klima. Et annet positivt aspekt ved å transporteres er at det gjerne skal gi en form for opplevelse, mener Tennøy og hennes medforfattere (Tennøy et al., 2017) Flere av de små elektriske transportmidlene i tillegg til sykler gir godt utsyn og en opplevelse av fart for de som ønsker det. Videre hevder den omtalte rapporten at trygget og sikkerhet er et annet viktig aspekt ved god transportkvalitet. Av denne grunn vil det tilbys ulike transportformer sånn at man kan finne det som passer seg.

### God tilgjengelighet

Det er også viktig å tenke på at steder med høy bilavhengighet har dårlig tilgjengelighet for mange (Tennøy et al., 2017). Det fortelles videre at god transportkvalitet er god tilgjengelighet. God tilgjengelighet vil man klare å oppnå ikke bare gjennom en god kvalitet på transporten, men også når parkeringsløsningen er sentralt plassert for de som bor på Teie, og er lett tilgjengelige for de som bor lengre unna. Den beste løsningen skapes gjennom lav bilavhengighet og god tilgjengelighet, fortsetter Tennøy med flere (Tennøy et al., 2017).

Transporthuben vil gjøre Teie mer attraktivt når bilene fjernes fra sentrum og det tilbys en annen form for transport herfra. Stedet vil få en ny funksjon som miljøvennlig lokalt transportknutepunkt utenfor Tønsberg som vil være med på utvikle både Teie og "storbyen" Tønsberg. Teie vil også bli mer tilgjengelig for flere gjennom etablering av transporthuben, også de som ikke kan kjøre bil fordi de kan benytte seg av andre transportmidler.

Attraktiviteten til Teie samt antall gående og syklende vil øke fordi det er mindre biltrafikk i sentrum.

#### OFFENTLIG TRANSPORT – ENDA ET NYTT STEG

##### Beiruts offentlige transport

Det går også an å tenke deg at det i tillegg til transportformene nevnt over, ment for enkeltpersoner, vil være en del offentlig transport som betjenes fra parkeringshuset – eller kjelleren. Dette blir et neste steg for transporthuben.

I Beirut fungerer det slik at biler eller små minibusser fylles opp og frakter passasjerene til kjente steder nær dit de skal. Man vinker bare på en taxi og setter seg inn sammen med folk som også skal i samme retning. På den måten er systemet effektivt ved å hele tiden ha fulle seter. Det betales individuelt innenfor ulike avstander avhengig av hvor langt du skal. Det finnes også vanlige taxier som fungerer på vanlig måte som taxier her hjemme i Norge. I tillegg er det busser som betjener de mest trafikkerte rutene i byen (Béland; Lonely planet; Trip Advisor, 2017)

##### Taxisystemet Uber

Uber er et taxisystem som tar deg dit man skal. Systemet fungerer ved hjelp av en app der man, enkelt sagt, legger inn hentested og hvor du skal. Det er muligheter til å velge mellom ulike prisklasser avhengig av hva slags type bil man velger, og også fraktes av større biler hvis man er mange som skal reise sammen. Bilen plukker også opp andre som skal i samme retning som deg på veien hvis dere ikke er mange nok til å fylle opp bilen selv. Det trengs heller ikke kontanter, da betalingen skjer gjennom appen. (Uber, 2017)

##### Overføringen til Teie

Et effektivt kollektivtransportsystem som beskrevet over ville vært fordelaktig på Teie også. Det vil være snakk om små biler, som Twizy eller lignende, i tillegg til både mindre og litt større transportmidler som tar seg av jobben med å frakte befolkningen rundt. Også dette vil foregå ved hjelp av en app, slik som skissert for den individuelle transporten lengre oppe, og tilsvarende det som Uber bruker, noe som vil være både lettvinnt og greit. I tillegg vil det systemet suppleres med vanlige busser slik som i dag, i alle fall hvis vi ikke går altfor langt fram i tid.

##### Førerløst?

Tanken om at førerløse transportmidler frakter folk rundt er ikke fremmed. Transportmidlene er knyttet til apper og de vet selv når et er på tide å returnere til parkeringshuset- eller kjelleren for påfyll av ett eller annet slag av miljøvennlig drivstoff.

## Plassen som opptas

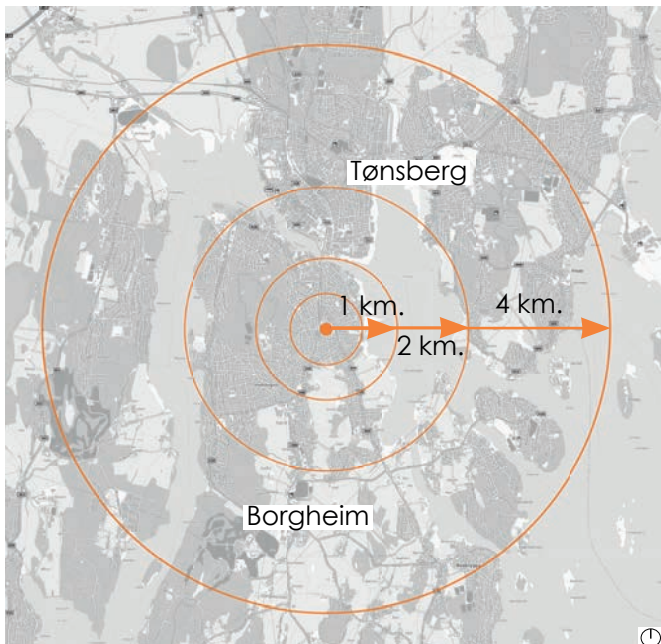
Det er viktig å bemerke at disse bilene opptar mer plass en sykler, men allikevel mindre plass en vanlige personbiler, spesielt fordi de fylles opp. Derfor vil det være fordelaktig sammenlignet med dagens taxier, selv om det jo kan diskuteres i en areal- og plass-sammenheng om innebygde sykler ville vært mer fordelaktig.

## KNYTTE TEIE MED TØNSBERG, BORGHEIM OG TJØME

### Introduksjon

Tanken er å knytte Teie tettere sammen med Borgheim og Tønsberg by. Dette vil skje gjennom den utslippsfrie transporten beskrevet i teksten over.

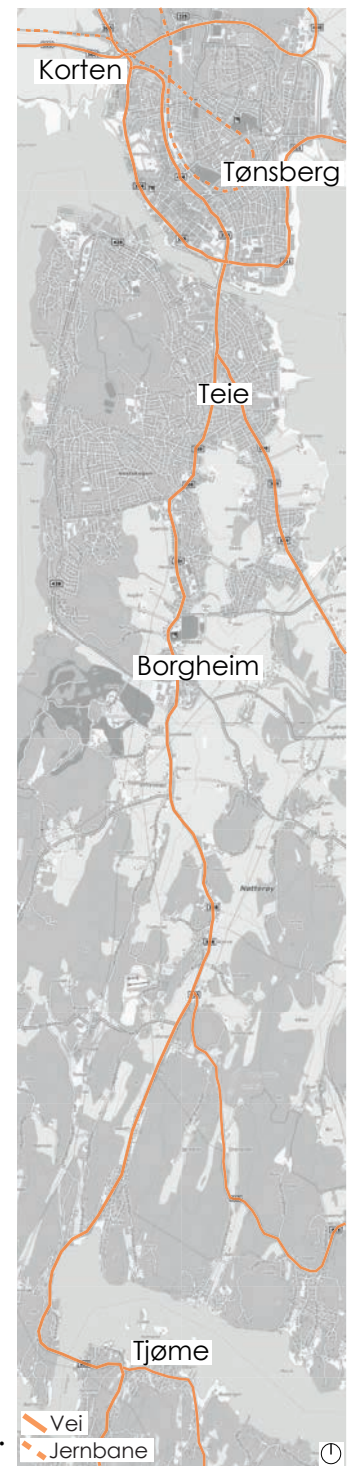
Fra Teie torv er det ca. 2,3 km. til Tønsberg torg og 200 meter lengre til kjøpesenteret Farmandstredet, mens avstanden til Borgheim sentrum er litt over 3 km.



Figur 171: Avstander fra Teie torv

Dette betyr at alle transportmidlene som er nevnt over, fint kan betjene en tur både fram og tilbake uten at man trenger å bekymre seg for å gå tom for strøm.

Ved å knytte Teie nærmere Tønsberg gjennom transportløsningen som velges, er det en nærliggende konsekvens at Teie blir en liten forstad eller satellitt til Tønsberg i utkanten av byen. Er dette tilfellet, mener Tennøy at parkeringshus – eller kjellere vil være en god løsning også for Teie fordi langtidsparkering bør foregå i slike parkeringsløsninger. (Tennøy et al., 2017).



Figur 172: Oversiktsskisse





## Langtidsparkering

Parkeringsløsningen vil legge opp til langtidsparkering fordi parkeringshuset- eller kjelleren fungerer som innfartsparkering og pendlerparkering for de som skal videre. Først og fremst nordover, men også for de som kommer nordfra og skal sørover. Denne innfartsparkeringen sørger for at de som bor utenfor gang og sykkelavstand til knutepunktet på Teie allikevel kan benytte seg av transportløsningene som er tilgjengelige der. En av fordelene med innfartsparkering er at transportsystemet blir lettere tilgjengelig for flere i befolkningen (Ruud et al., 2014). I tillegg kan man kombinere overgangen mellom to ulike transportmidler med andre ærend. Dette vil også være tilfellet på Teie.

Gjennom å legge til rette for parkering over lengre tid, er tanken at man skal kunne parkere bilen i parkeringshuset- eller kjelleren, bruke andre transportmidler for eksempel inn til Tønsberg, for så å hente bilen sin en gang etter arbeid eller utpå kvelden når det passer.

## Utpendling

I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen er den hyppigst foretatte reisehensikten jobbreisen (Hjorthol, Engebretsen & Uteng, 2014). 40 % av arbeidstakerne på Nøtterøy pendler ut av kommunen i følge Magnus Campbell som er kommuneplanrådgiver i Nøtterøy kommune.

Mange av disse drar til Tønsberg. Det vil da være hensiktsmessig for disse å

kunne sette fra seg bilen på Teie og derfra bruke andre transportmidler inn til byen. Dette vil nok imidlertid kreve et større parkeringsareal i kjeller eller hus med bedre kapasitet da bilene tidligere har dratt rett til Tønsberg uten å stoppe på Teie. Dermed er de ikke fanget opp i parkeringsregistreringa som er grunnlaget for hvor mange biler det må være plass til i den parkeringsløsninga som velges.

Tjøme kommune hadde til sammenligning en utpendling på 62% i 2016, i følge Mie Heireth Jørgensen, Nærings- og utviklingssjef for Tjøme kommune.

Det er naturlig å anta at mye av trafikken da går til Teie og videre til Tønsberg, og dette er også trafikk som kvalifiserer til en stopp i parkeringshuset- eller kjelleren på Teie. Enda bedre ville det vært hvis de rundt 18 kilometrene fra Tjøme sentrum til Teie ble trafikkert med mindre og mer miljøvennlige transportmidler enn dagens biler med forbrenningsmotorer. Skulle man mot formodning ha lite batterikapasitet igjen, kunne transportmiddelet stå og lade mens man var på jobb, eller man tok et annet av de mange transportmidlene til utlån videre til Tønsberg.

## TRANSPORTHUBENS REKKEVIDDE

Tanken med dette transporthubkonseptet er at innenfor en radius tilsvarende transportmidlenes rekkevidde, vil det være minimalt med biltrafikk. Bare de beboerne som skal virkelig langt vil bruke bilen sin. Ellers vil all transport foregå med små eller litt større elektriske eller hydrogenbaserte transportmidler. Også varelevering vil kunne foregå på denne måten.

### Transporthubens transportmidler

Som det kommer fram i teksten over, er det ved etablering av transporthuben, både et ønske og en mulighet for at el- eller hydrogenbasert kollektivt framkomstmiddel brukes framfor bil på de lengre distansene. På de kortere distansene er håpet at gange og ulike former for sykkel brukes.

### Momsfritak på elsykler

Ved innføring av momsfritak på elsykler, vil dette først og fremst være et positivt tiltak for de som skaffer seg egen sykkel. Tiltaket vil også være positivt for innkjøp av syklene til parkeringshuset- eller kjelleren.

### Restriktive tiltak på elbil

Restriktive tiltak vil være nyttig også for elbiler etter at transporthuben er etablert slik at ikke elbiler i vanlig bilstørrelse ikke skal foretrekkes framfor de litt mindre både plassbesparende og energibesparende små enhetene.

### Bedriftsetablering

For å kunne tilby trygge og sikre transportmidler til de som benytter seg av transporthuben, er det viktig at transportmidlene vedlikeholdes.

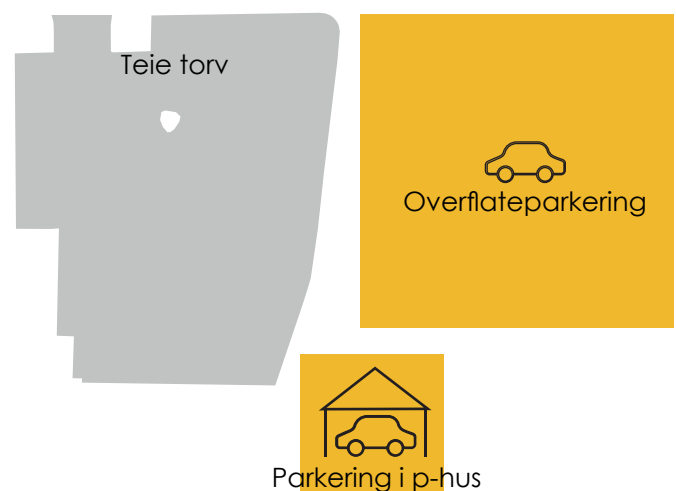
Sykkelverksted er i flere byer etablert av Kirkens bymisjon der tidligere rusavhengige kan få verdifull arbeidserfaring gjennom å jobbe med andre faglærte, noe som skal gjøre dem rustet til arbeidslivet (Kirkens bymisjon). Dette tilbudet kan etableres i tilknytning til parkeringsløsningen som velges på Teie. Ikke bare med tanke på sykkelreparasjon,

men slik at det også kan utføres service på de andre transportmidlene i tilknytning til transporthuben i tillegg til syklene som er der. Befolkningen som helhet vil også kunne nyte godt av repareringstilbudet uavhengig av om de vil benytte seg av transporthub- utlånsordningen eller ikke. En sykkelforretning som selger sykkelbekledning og hjelmer blant annet, vil det også være naturlig at etablerer seg på Teie som en konsekvens av transporthuben.

### FORTETTING

Når alle bilene forsvinner fra parkeringsarealene i Teie sentrum grunnet transporthubetableringen, frigjøres det samtidig store arealer.

Figuren under viser hvor stort areal parkeringa som brukes på Teie opptar som flateparkering, sammenlignet med om det samme antallet biler skulle vært plassert i et parkeringshus med grunnflate 4000 m<sup>2</sup>, se vedlegg.



Figur 173: Arealet parkeringa opptar sammenlignet med Teie torv

Som det kommer fram av figuren over, vil all parkeringa som faktisk brukes ca. tilsvare Teie torvs areale.

De frigjorte arealene kan både brukes til boligformål og/ eller tjenesteyting, noe som vil øke Teies attraktivitet.

På det samme arealet som i dag brukes av parkerte biler, rundt regnet 19000 m<sup>2</sup>, vil man få nesten 200 boliger forutsatt en snittstørrelse på 100 m<sup>2</sup>. Den forutsatte størrelsen kunne vært diskutert, men velges her fordi den er generell og kan romme større boligheter, noe som vil være i tråd med husene som er på Teie fra før.

#### TRANSPORTHUBETABLERINGENS OVERFØRINGSVERDI

Hvis etableringen av transporthub, og med det fjerning av biler innenfor et område, fungerer på Teie, vil det kanskje også fungere andre steder. I Tønsberg kan konseptet etableres på den østre innfarten i tillegg til på Korten, som representerer innfarten til Tønsberg både vest og nordfra, se figur 172 s.130. Når det innenfor her er minimalt med biltrafikk, vil man plutselig få store områder nesten uten forurensing.

En transporthub på Korten vil gjøre dette stedet til et godt alternativ for å flytte jernbanestasjonen i Tønsberg til hit fra der den befinner seg i dag, nærmere sentrum, når det skal legges om til hurtigtog og dobbeltspor på Vestfoldbanen. (Sunde, 2017).

Ikke bare kan det etableres transporthuber i Tønsberg. De fleste andre norske byer og tettsteder kan også få et slikt konsept.

## OPPSUMMERING

For å styrke Teie som et tettsted, er det viktig å legge til rette for alternative transportformer til bil og flere boliger sentralt. Dette vil styrke Teie som et levende og attraktivt handelssentrum og møtested og gjøre stedet mindre bilbasert. Blir Teie mer attraktivt, velger folk å oppholde seg her framfor å dra til Tønsberg, og flere velger å bosette seg på Teie. Flere mennesker på et sted skaper liv på stedet og gir økt kundegrunnlag som igjen legger til rette for flere butikker. Flere butikker skaper et handelssentrum, noe som igjen øker attraktiviteten.

Slik kan Teie bli en del av den klimavennlige og attraktive byutviklingen som er så riktig og viktig.

*“Forget the damned car and build the cities for lovers and friends”* Lewis Mumford



Figur 174: Spansketrappa i pent vær





# FIGURER OG KILDER



## FIGURLISTE

<i>Figur 1: Dagens fastlandsforbindelse</i>	16
<i>Figur 2: Skisse som viser alternativer for ny fastlandsforbindelse med innslagspunkt på Kolberg</i>	16
<i>Figur 3: Kjønnfordeling</i>	17
<i>Figur 4: Aldersfordeling kjønn</i>	18
<i>Figur 5: Kjønnfordeling</i>	18
<i>Figur 6: Aldersfordeling kjønn</i>	18
<i>Figur 7: Kjønnfordeling</i>	19
<i>Figur 8: Aldersfordeling kjønn</i>	19
<i>Figur 9: Gjennomføring av intervju</i>	20
<i>Figur 10: Teie veidele med Smidsrødveien til venstre og Kirkeveien til høyre</i>	21
<i>Figur 11: Oversiktsskisse</i>	22
<i>Figur 12: Oversiktskart</i>	22
<i>Figur 13: Innzoomet oversiktskart</i>	23
<i>Figur 14: Teie torv</i>	24
<i>Figur 15: Nøtterø Havebys plan</i>	25
<i>Figur 16: Havebyhus</i>	25
<i>Figur 17: Havebyhus</i>	25
<i>Figur 18: Veier rundt torget</i>	28
<i>Figur 19: ÅDT- diagram</i>	28
<i>Figur 20: Ny gang- og sykkelvei fra Rema 1000 og sørover</i>	28
<i>Figur 21: Gang- og sykkelvei på vestsiden av Smidsrødveien</i>	29
<i>Figur 22: Kryssingsmulighet av Smidsrødveien ved Teglverksveien</i>	29
<i>Figur 23: Byggene rundt torget</i>	30
<i>Figur 24: Nøtterø bakeri og DnB</i>	30
<i>Figur 25: DnB</i>	31
<i>Figur 26: Prosepekt i ett av DnBs vinduer</i>	31
<i>Figur 27: Dnbs minibank</i>	31
<i>Figur 28: Dnbs adkomst</i>	31
<i>Figur 29: Nøtterø bakeri</i>	32
<i>Figur 30: Sparebank 1 og Z- eiendom</i>	32
<i>Figur 31: Glassfelt i nesten hele byggets høyde</i>	33
<i>Figur 33: Apoek 1, Teie helsekost, Tønsberg og Nøtterøy trafikkskole og Rema 1000</i>	33
<i>Figur 32: Inngang Sparebank 1 og Z- eiendom</i>	33
<i>Figur 34: Parkeringsplass foran bygget med Rema 1000</i>	34
<i>Figur 35: Apotek 1</i>	34
<i>Figur 36: Rema 1000</i>	35



<i>Figur 37: Mariblomst, Teie jern og bygg og Blå Kors</i>	35
<i>Figur 38: Inngangspartiet til Teie jern og bygg</i>	35
<i>Figur 39: Inngangspartiet til Mariblomst</i>	35
<i>Figur 40: Teie kirke og Teie kirkes barnehage</i>	36
<i>Figur 41: Bellevuesenteret</i>	36
<i>Figur 42: Inngang Bellevuesenteret</i>	37
<i>Figur 43: Teiegården sett fra torget</i>	37
<i>Figur 44: Teiegården mot Ørsnesalleen</i>	38
<i>Figur 45: Teiegården Smidsrødveien</i>	38
<i>Figur 46 Nedsenket fortauskant i torgets nordøstre hjørne</i>	39
<i>Figur 47: Teie torvs nordre fortau</i>	39
<i>Figur 48: Teie torvs søndre fortau</i>	39
<i>Figur 49: Teie torvs østre fortau</i>	40
<i>Figur 50: Teie torvs vestre fortau</i>	40
<i>Figur 51: Gangfelt over Ørsnesalleen</i>	40
<i>Figur 52: Lysregulert gangfelt over Ørsnesalleen</i>	41
<i>Figur 53: Lysregulert gangfelt over Smidsrødveien</i>	41
<i>Figur 54: Skillet Smidsrødveien og parkeringa foran Apotek 1</i>	41
<i>Figur 55: Nytt fortau etter innkjøring til Rema 1000</i>	42
<i>Figur 56: Oppkjøringa til kirka</i>	42
<i>Figur 57: Adkomst til kirka fra grøntarealet til barnehagen</i>	42
<i>Figur 58: Adkomst Bellevuesenteret fra bakkeplan</i>	42
<i>Figur 59: Adkomst Bellevuesenteret fra nordre fortau</i>	43
<i>Figur 60: Adkomst Bellevuesenteret fra nordre fortau</i>	43
<i>Figur 61: Fotgjengerkryssing fra Teiegården og morsom detalj</i>	43
<i>Figur 62: Adkomst Teiegården fra Ørsnesalleen</i>	43
<i>Figur 63: Skilt med turveier</i>	44
<i>Figur 64: Metallboks og vintergrønn plante</i>	44
<i>Figur 65: Bed med flaggstang</i>	44
<i>Figur 66: Sommerblomster og ladestasjon for elbil</i>	45
<i>Figur 67: Sykkelparkering på torget med forfatterens egen sykkel</i>	45
<i>Figur 68: Plass foran kirka</i>	45
<i>Figur 69: Grøntinnslag og søyler med minnesmerke</i>	46
<i>Figur 70: Trerekka mot Smidsrødveien uten blader</i>	46
<i>Figur 71: Skisse Teie torvs størrelse</i>	46
<i>Figur 72: Kveldsbilde Sparebank 1 og Z- eiendom</i>	47
<i>Figur 73: Kveldsbilde oppkjøringa til Teie kirke</i>	47
<i>Figur 74: Kveldsbilde Mariblomst og Teie jern og bygg</i>	48

<i>Figur 75: Kveldsbilde Rema 1000</i>	48
<i>Figur 76: Fotgjengere og syklistar fredag</i>	50
<i>Figur 77: Bevegelse og opphold fredag</i>	50
<i>Figur 78: Aktivitet gjennom dagen fredag</i>	51
<i>Figur 79: Fotgjengere og syklistar lørdag</i>	52
<i>Figur 80: Bevegelse og opphold lørdag</i>	52
<i>Figur 81: Sykkelskuret brukt som klatrestativ</i>	52
<i>Figur 82: Aktivitet gjennom dagen lørdag</i>	53
<i>Figur 83: Fotgjengere og syklistar søndag</i>	54
<i>Figur 84: Bevegelse og opphold søndag</i>	54
<i>Figur 85: Bruk av minibanken</i>	54
<i>Figur 86: Aktivitet gjennom dagen søndag</i>	54
<i>Figur 87: Bevegelse og opphold samlet alle dagar</i>	55
<i>Figur 88: Fotgjengere og syklistar samlet alle dagar</i>	55
<i>Figur 89: Bruk av ganglinje diagonalt over torget</i>	56
<i>Figur 90: Restaurant Venezia</i>	57
<i>Figur 91: Aktivitet registreringsdagene.</i>	57
<i>Figur 92: Oversiktsbilde Teie torv</i>	58
<i>Figur 93: Nøtterøy kommunes kommunevåpen</i>	59
<i>Figur 96: Gehl Architects</i>	62
<i>Figur 94 : Jan Gehl</i>	62
<i>Figur 95: Lars Gemzøe</i>	62
<i>Figur 97: Peter Butenschøn</i>	62
<i>Figur 98: Uteområdet til barnehagen som møteplass</i>	67
<i>Figur 99 : Rosanesparken</i>	67
<i>Figur 100: Herr og Fru Kafé og catering</i>	67
<i>Figur 101: Anettes hobbygleder</i>	68
<i>Figur 102: Jan Gehls 12 kriterier for gode byrom</i>	70
<i>Figur 103: Teie torv med Smidsrødveien til høyre</i>	71
<i>Figur 104: Nøtterø bakeris utendørs møblement etter stengetid</i>	73
<i>Figur 105: Rema 1000</i>	73
<i>Figur 106: Leiligheter langs Smidsrødveien</i>	73
<i>Figur 107: Trerekka mot Smidsrødveien</i>	74
<i>Figur 108: Belysning nedenfor kirka</i>	74
<i>Figur 109: Soldiagram</i>	75
<i>Figur 110: Sittebenk på torget</i>	76
<i>Figur 111: Sittebenk Nøtterø bakeri</i>	76
<i>Figur 112: Smalt fortau til torget</i>	78

<i>Figur 113: Utkjøring over gangvei</i>	78
<i>Figur 114: Lyskryss i Ørsnesalleen</i>	79
<i>Figur 115: Torgets østre fortau</i>	79
<i>Figur 116: Nedsenket fortauskant opp mot kirka</i>	79
<i>Figur 117: Fasade med tetthet mellom dører og stående kledning</i>	80
<i>Figur 118: Søyler med minnesmerke</i>	81
<i>Figur 119: Sykkelskur og blomsterbed med flaggstang</i>	81
<i>Figur 120: Sørvendt benk nedenfor kirka</i>	83
<i>Figur 121: Sekundære sitteplasser nedenfor kirka</i>	83
<i>Figur 122: Benkene nedenfor kirka med for stor avstand for samtale</i>	84
<i>Figur 123: Benken foran Nøtterø bakeri i solveggen</i>	84
<i>Figur 124: Lav blomsterkasse</i>	86
<i>Figur 125: Ensom benk på fortauet nord for torget</i>	87
<i>Figur 126: Lekeappreter tilhørende barnehagen</i>	88
<i>Figur 127: Torget brukt som standplass</i>	89
<i>Figur 128: Aktivitet på torget under mobilitetsuka</i>	89
<i>Figur 129: Programplakat under mobilitetsuka</i>	89
<i>Figur 130: Historisk bilde av Teie torv med drosjer</i>	91
<i>Figur 131: Smidrødeien skiller det tre etasjer høye bygget fra torget</i>	91
<i>Figur 132: Torget utgjør en stor asfaltflate</i>	92
<i>Figur 133: Deler av Teiegården sett fra torget</i>	95
<i>Figur 134: Sammenhengende asfaltdekke, kontrasterende detaljer</i>	95
<i>Figur 135: Hus med valmet saltak</i>	95
<i>Figur 136: Materialcollage</i>	96
<i>Figur 137: Ny villa som kontrasterer den eldre bebyggelsen</i>	96
<i>Figur 138: Teigar ungdomsskole</i>	96
<i>Figur 139: Alleen langs Smidsrødveien</i>	97
<i>Figur 140: Prosentandel som vil ha hele torget opparbeidet</i>	98
<i>Figur 141: Midlertidig park etablert under mobilitetsuka</i>	98
<i>Figur 142: Jan Gehls 12 kriteriers oppfyllelse på Teie torv</i>	99
<i>Figur 143: Deler av Bellevuesenterets lukkede fasade</i>	102
<i>Figur 144: Mobilitetsparken</i>	104
<i>Figur 145: Parkeringsplassen Teie torv</i>	105
<i>Figur 146: Årsakspyramiden</i>	108
<i>Figur 147: 4 km. avstand fra Teie torv</i>	109
<i>Figur 148: Avstander fra Teie torv</i>	113
<i>Figur 149: Bellevuesenterets parkering og parkeringshus</i>	113
<i>Figur 150: Teiegården parkering</i>	114



<i>Figur 151: Teiegården parkering</i>	114	
<i>Figur 152: Parkeringsplass på Coop- tomte</i>	115	
<i>Figur 153: Parkeringsplass på Coop- tomte</i>	115	
<i>Figur 154: Ørsnesalleens stengingsmulighet</i>	115	
<i>Figur 155: Teglverksveien som ny forbindelse</i>	116	
<i>Figur 156: De tre bildene på denne siden illustrerer hvor mye plass biler, buss og sykkel tar i forhold til folk</i>	118	
<i>Figur 157: Eksempel på bruk av steinmønster</i>	123	
<i>Figur 158: Gangareal, belegning og oppholdspunkter blant annet</i>	124	
<i>Figur 159: Innebygget benk</i>	124	
<i>Figur 160: Benk i behagelig tremateriale</i>	125	
<i>Figur 161: Buede benker og beplantning som danner rom i rommet</i>	125	
<i>Figur 162: Installasjoner for lek og opphold</i>	126	
<i>Figur 163: Vannelementer med lys og sitteinstallasjoner</i>	126	
<i>Figur 164: Salgsboder</i>	127	
<i>Figur 165: Sandkasse etablert under mobilitetsuka</i>	127	
<i>Figur 166: Sone for gange og opphold, utsmykning og sitteplass</i>	129	
<i>Figur 167: Sone for gange og opphold, utsmykning og sitteplass</i>	129	
<i>Figur 168: Oversiktsskisse</i>	129	
<i>Figur 169: Renault Twizy</i>	131	
<i>Figur 170: Hepro S 4 cabin</i>	131	
<i>Figur 171: Avstander fra Teie torv</i>	134	
<i>Figur 172: Oversiktsskisse</i>	134	
<i>Figur 173: Arealet parkeringa opptar sammenlignet med Teie torv</i>	136	
<i>Figur 174: Spansketrappa i pent vær</i>	137	

## KILDER

- Asplan Viak. (2015). Nullvekstmålet – svaret på fremtidens transportutfordringer.  
<https://www.asplanviak.no/aktuelt/2015/05/10/nullvekstmaalet-svaret-paa-fremtidens-transportutfordringer/>
- Béland, Florence. Travel Magazine Getting there in Beirut. fra <http://www.hotelibanais.com/article/transportation-beirut-lebanon/>
- Bike Hub Information & advice for new cyclists. (2012). Münster's iconic 'waste of space' photo keeps on giving. fra <http://www.bikehub.co.uk/news/sustainability/iconic-waste-of-space-photo-keeps-on-giving/>
- Butenschøn, Peter. (2009). Byen : en bruksanvisning. Oslo: Aschehoug.
- Butenschøn, Peter & Dahl, Guri. (2012). Norske gater og plasser : våre viktige byrom gjennom 200 år. Oslo: Press I samarbeid med Riksantikvaren og Statens vegvesen.
- Bypakke Tønsbergregionen. Les mer om tiltak på Teie. fra <https://bypakketonsbergregionen.no/delprosjekter/tiltak-paa-teie-tjoeme-presterod-og-hogsnes/les-mer-om-tiltak-paa-teie/>
- Bypakke Tønsbergregionen. Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. fra <https://bypakketonsbergregionen.no/>
- Bypakke Tønsbergregionen. Prosjekter. fra <https://bypakketonsbergregionen.no/>
- Bypakke Tønsbergregionen. Tiltak på Teie, Tjøme, Presterød og Hogsnes. fra <https://bypakketonsbergregionen.no/delprosjekter/tiltak-paa-teie-tjoeme-presterod-og-hogsnes/>
- Cold, Birgit, Kolstad, Arnulf, Larssæther, Stig, Aesthetics, Well-Being, Health, Norsk, form & Norsk design- og, arkitektursenter. (1998). Aesthetics, well-being and health : abstracts on theoretical and empirical research within environmental aesthetics. Oslo: Norsk form.
- Engineering timelines. (2017). Pedestrianisation in Copenhagen. fra [http://www.engineering-timelines.com/why/lowCarbonCopenhagen/copenhagenPedestrianisation\\_03.asp](http://www.engineering-timelines.com/why/lowCarbonCopenhagen/copenhagenPedestrianisation_03.asp)
- Falk-Petersen, Dag , Enger, Elisabeth , Slotsvik, Kirsti & Aksnes, Lars. (2015). Utfordringer for framtidens transportsystem- Hovedrapport fra analyse- og strategifasen Nasjonal Transportplan 2018-2027 Hentet fra [http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Utedringer+og+grunnlagsmateriale/\\_attachment/797289/binary/1022799?\\_ts=14c282bded0](http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Utedringer+og+grunnlagsmateriale/_attachment/797289/binary/1022799?_ts=14c282bded0)
- Forbrukerrådet. (2014). Dette bør du vite før du kjøper elbil. fra <https://www.forbrukerradet.no/guide/2014/dette-bor-du-vite-for-du-kjoper-elbil/>

- Forbrukerrådet. (2015). Den store elsykkelguiden fra <https://www.forbrukerradet.no/guide/2015/den-store-elsykkelguiden/>
- Gehl Architects. Gehl people. fra <http://gehlpeople.com/people/>
- Gehl Architects. Gehl- Making Cities for people.
- Gehl Architects. Jan Gehl. fra <http://gehlpeople.com/people/jan-gehl/>
- Gehl, Jan. (2003). Livet mellom husene : udeaktiviteter og udemiljøer (6. udg. utg.). København: Arkitektens Forlag.
- Gehl, Jan. (2010). Byer for mennesker: Bogværket.
- Gehl, Jan & Gemzøe, Lars. (2000). Nye byrum. København: Arkitektens Forlag.
- Grønvold, Ulf. (2009). Peter Butenschøn. fra [https://nbl.snl.no/Peter\\_Butensch%C3%B8n](https://nbl.snl.no/Peter_Butensch%C3%B8n)
- Hepro- easy life. Produktark for Hepro S4 Kabin. fra [http://www.hepro.no/?a\\_id=1343&ac\\_parent=1](http://www.hepro.no/?a_id=1343&ac_parent=1)
- Holm, Thore. (2016). Nøterø Haveby egen skattekommune? , fra <http://www.notteroyhistorielag.no/notero-haveby-egen-skattekommune/>
- Holmslèt, Gaute Beckett. (2013). Dette skal Twiy koste i Norge. fra <http://www.dinside.no/motor/dette-skal-twizy-koste-i-norge/61291851>
- Kiran, Ketil. (2015). Peter Butenschøn. fra [https://snl.no/Peter\\_Butensch%C3%B8n](https://snl.no/Peter_Butensch%C3%B8n)
- Kirkens bymisjon. Paahjul. Sykkelverksted i Bjørvika, Oslo. fra <https://kirkensbymisjon.no/tiltak/paahjul-oslo/>
- Kjørstad, Katrine N., Ellis, Ingunn Opheim, Berg, Mads, Betanzo, Mari & Norheim, Bård. (2014). Nullvekstmålet- Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange Rapport 50/2014 Hentet fra [http://1f4d6970592b53df998f-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.r17.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/UArapport\\_50\\_2014\\_Nullvekstm%C3%A5let-og-fordeling-av-transportvekst\\_endelig.pdf](http://1f4d6970592b53df998f-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.r17.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/UArapport_50_2014_Nullvekstm%C3%A5let-og-fordeling-av-transportvekst_endelig.pdf)
- Kroemer, K. H. E., & Grandjean, E. (1997). [Fitting The Task To The Human, Fifth Edition].
- Larsen, Ine Espevik. (2015). Nå kan du fikse sykkelen over hele byen. Stavanger aftenblad. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/BbJkg/Na-kan-du-fikse-sykkelen-over-hele-byen>
- Lonely planet. Getting Around. fra <https://www.lonelyplanet.com/lebanon/beirut/transport/getting-around/local-transport>
- Miljødirektoratet. (2014). Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder. (M100-2014). Hentet fra <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M100/M100.pdf>.



- Nøtterøy kommune. (2011a). Områderegulering nr. 92-2 Teie sentrum  
Konsekvensvurdering Trafikk
- Nøtterøy kommune. (2011b). Områderegulering nr. 92-2 Teie sentrum  
Planbeskrivelse med konsekvensvurdering  
Nøtterøy kommune.
- Nøtterøy kommune. (2015). Planbeskrivelse med konsekvensutredninger  
Kommuneplanens arealdel 2015-2027. Hentet fra [https://www.notteroy.kommune.no/\\_f/i10218799-56bc-4c93-8109-568ddc8c428d/plasbkrivelse\\_kommuneplan\\_etter\\_sluttbehandling.pdf](https://www.notteroy.kommune.no/_f/i10218799-56bc-4c93-8109-568ddc8c428d/plasbkrivelse_kommuneplan_etter_sluttbehandling.pdf).
- Renault Norge. Twizy. fra (<https://renault.no/elbil/twizy>)
- Ruud, Alberte, Eivin, Winsvold, Preede , Eva, Enger , Anne Johanne & Riis, Bodil. (2014). Byområdeutfordringer - Analyse- og strategifase. Nasjonal transportplan 2018- 2027 Hentet fra [http://www.ntp.dep.no/S%C3%B8k/\\_attachment/7028/binary/988497?\\_ts=1491863a968](http://www.ntp.dep.no/S%C3%B8k/_attachment/7028/binary/988497?_ts=1491863a968)
- Samferdselsdepartementet. (2017). Nasjonal transportplan 2018- 2029. (33). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>.
- Selimotic Aida, Lybæk, Liv & Island, Silje. (2017). Transportmiddelundersøkelse Teie. Tønsberg: Statens vegvesen
- Statens vegvesen. (2010). Fakta om europeisk mobilitetsuke.
- Sunde, Simen Slette. (2017). Vil foreslå korridor over Jarlsbergjordene. fra <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/tonsberg-skien/innhold/2017/vil-foresla-en-korridor-over-jarlsbergjordene/>
- Syklistenes landsforening. (2013). Oslo bysykkel. fra <http://www.bysykler.no/>
- Tennøy, Aud, Øksenholt, Kjersti Visnes, Tønnesen, Anders & Hagen, Oddrun Helen. (2017). Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php/1345751/mmarkiv/Aktuelt/KLIMATT DIKUSJONSUTKAST juli 2017.pdf>.
- Trip Advisor. (2017). Beirut: Public Transportation. fra <https://www.tripadvisor.com/Travel-g294005-s303/Beirut:Lebanon:Public.Transportation.html>
- Uber. (2017). Uber i Oslo. fra <https://www.uber.com/nb-NO/cities/oslo/>
- Valmot, Odd Richard (2012). Test av elektriske tohjulinger. Hentet 10.11.2017, fra <https://www.tu.no/artikler/test-av-elektriske-tohjulinger/236553->

Vareide, Knut & Nygaard, Marit Owren. (2014). Måling av attraktivitet. Analyse av attraktivitet i norske regioner og kommuner. (32). Telemarksforskning Hentet fra <https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/2531.pdf>.

AAR 3456 Planleggingskunnskap i arkitektur 5 2014. (2014). (Sverre Flack, red.).

## BILDEKILDER/ FIGURER

De fleste av bildene i denne oppgaven er private. Figurer er også laget av forfatteren med eventuelle kartgrunnlag under, hentet fra ArcMap eller GISline. Excel er brukt til kake- og søylediagram. Under er følger en liste over figurer fra andre kilder:

Figur nr. 1 av dagens fastlandsforbindelse <https://bypakketonsbergregionen.no/delprosjekter/ny-fastlandsforbindelse-fra-noetteroey-og-tjoeme/>

Figur nr. 94, portrettbilde av Jan Gehl, <http://gehlpeople.com/people/jan-gehl/>

Figur nr. 95, portrettbilde av Lars Gemzøe, <http://gehlpeople.com/people/>

Figur nr. 96, logo for Gehl Architects <http://gehlpeople.com/>

Figur nr. 96, portrettbilde av Peter Butenschøn [https://snl.no/Peter\\_Butensch%C3%B8n](https://snl.no/Peter_Butensch%C3%B8n)

Figur 130 er historisk foto fra Nøtterø foto As, hentet fra <http://www.notteroyhistorielag.no/skysautomobilene-antages-at-vaere-af-liten-interesse/>

Figur 156 viser hvor stor plass buss, bil og sykkel tar i forhold til bil, og er hentet fra <http://www.bikehub.co.uk/news/sustainability/iconic-waste-of-space-photo-keeps-on-giving/>

Figur 157, 158, 160, 166 og 167 fra Fredrikstad der bildene er tatt av Dag Skjeltorp

Figur 169 viser Renault Twizy og er hentet fra <https://renault.no/elbil/twizy>

Figur 170 av en Hepro S4 cabin er hentet fra [http://www.hepro.no/?a\\_id=1343&ac\\_parent=1](http://www.hepro.no/?a_id=1343&ac_parent=1)

Små figurer uten nummer brukt underveis i teksten er hentet fra <https://thenounproject.com> og noen av figurene er bearbeidet av forfatteren etterkant. Figuren, eller grunnlaget for den er laget av:

Car, av Mello

Bike, av Mello

Walking, av Rauan

Eyes, av Brandon

Ear, av Oriol Sallés

Sitting by Eric Benoit

