

Kollektivakser og tettstedsstrukturen

Hovedutvalg for plan, teknikk og miljø 4.3.2026

kommuneplanlegger

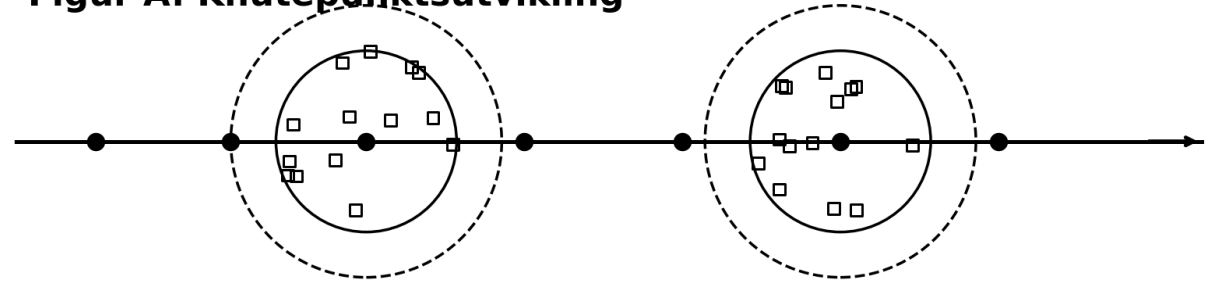
Tron Myrén



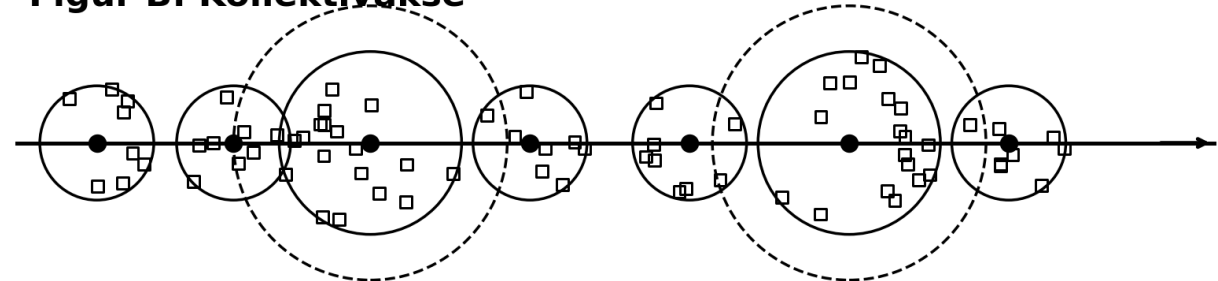
«Kollektivakse» som begrep

- Hovedprinsippet er senterstrukturen med tilhørende områdesentre, lokalsentre og nærsentre.
 - Samsvar med de statlige planretningslinjene
- Handler om premissene for arealutvikling i kommunen
- Utvikling langs kollektivakse og utvikling i og nær senterstrukturen (knutepunktutvikling) er to ulike prinsipper for arealutvikling.
- Å definere inn kollektivakser påvirker ikke kollektivtilbudet i kommunen
 - Men det kan senterstrukturen gjøre

Figur A: Knutepunktutvikling



Figur B: Kollektivakse



«Kollektivakse» fra AI

Definisjon 1:

- “En kollektivakse er et lineært by- eller regionsstrukturetrekk der kollektivtransport med høy kapasitet og frekvens (f.eks. tog, T-bane, bybane eller buss med egne traseer) danner ryggraden for arealutvikling, mobilitet og bymessig fortetting”.

Definisjon 2:

- *En kollektivakse er en strategisk korridor der kollektivtransportens trasé og kapasitet brukes som premiss for lokalisering, fortetting og funksjonsblanding i by- og regionutvikling.*



Kollektivakse i kp

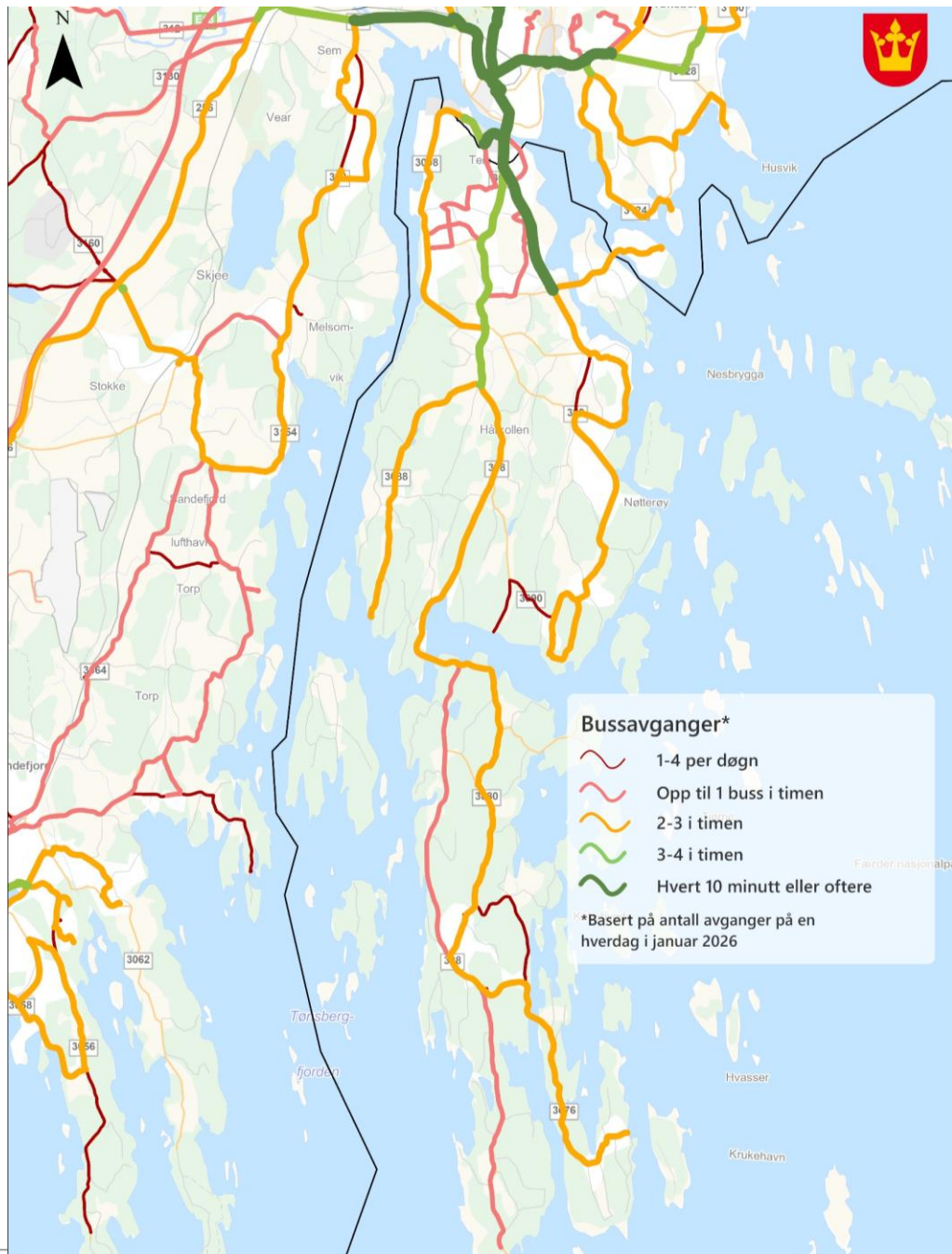
Fra revidert forslag i kommuneplanen:

«Kollektivaksene inngår som et sentralt kriterium for avgrensning og prioritering av boligutviklingssonene. Kollektivaksene er basert på dagens hovedlinjer og defineres som strekninger med høy og stabil frekvens, som gir reelle alternativer til bil i hverdagen.

Øvrige kollektivtilbud inngår i kommunens samlede mobilitetstilbud, men danner ikke grunnlag for prioritering av mer konsentrert boligbygging.

Høy frekvens er definert som minst fire avganger i timen. Kollektivaksene i arealstrategien kan justeres over tid i takt med utviklingen av kollektivtilbudet».





Prinsipper for kollektivakse

- Prinsippene baserer seg på at kollektivtilgjengeligheten kan påvirke reisemiddelfordelingen mellom ulike trafikantgrupper → Fra bil til buss
- Premissene:
 - Hyppige avganger på aksene til og fra Tønsberg by med minimum 4 i timen på dagtid (praksis 6 i timen)
 - 400-meters gangavstand fra hjem til holdeplass
- Nytt forslag om å legge inn framtidig kollektivakse fra Kaldnes brygge til ny rundkjøring: fastlandsforbindelsen på Ramdal (Innspill fra fylkeskommunen)



Boligutviklingssoner (fortettingssoner)

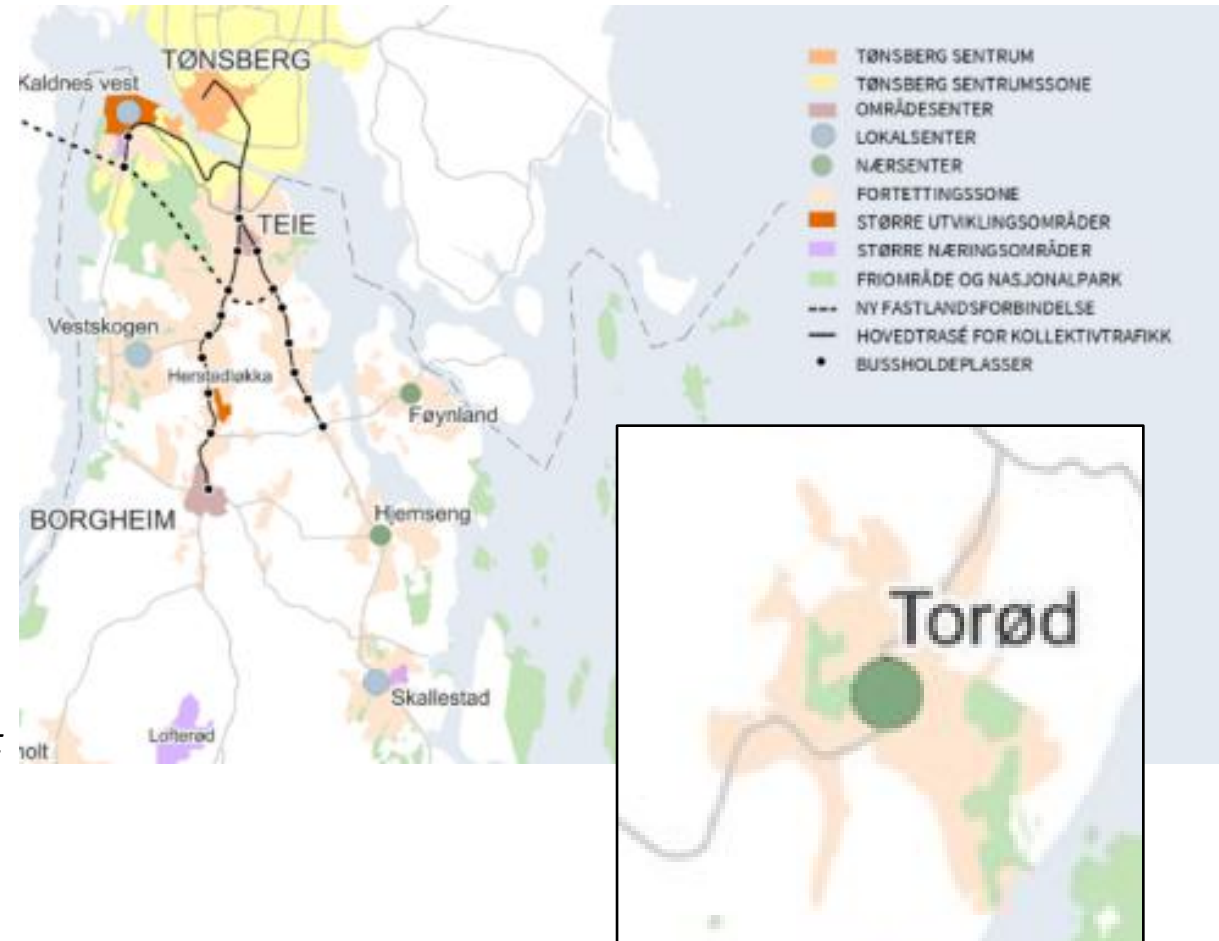
(Forslag til ny tekst)

Boligutviklingssoner er områder hvor kommunen ønsker å styre boligutviklingen, i form av fortetting, transformasjon og annen arealutvikling.

Utenfor boligutviklingssonene skal boligutviklingen i hovedsak begrenses til skånsom fortetting og videreutvikling av eksisterende boligområder og grender. **Boligutviklingssonene er veiledende og angir prioriteringsområder for boligutvikling.**

Grad og form for utvikling vil variere mellom sentrale og mindre sentrale områder, og mellom områdesentre, lokalsentre og nærsentre. Utviklingen skal ta utgangspunkt i stedets karakter og identitet, samtidig som det legges til rette for transformasjon og endret arealbruk der dette er del av ønsket stedsutvikling.

Boligutviklingssonene er definert ut fra reell gangavstand til senterområder, med 15 minutters gangavstand for områdesentre og 10 minutter for lokalsentre og nærsentre. For Tønsberg by er det avsatt en egen sone med 20 minutters gangavstand. I tillegg er det definert en fortettingssone innenfor 5 minutters gangavstand til holdeplasser langs kollektivaksen. Innenfor boligutviklingssonene er grønnsstruktur, dyrket mark og LNF-områder i strandsonen tatt ut av avgrensningen.



Statsforvalters uttalelse i kps

- «Varsel» om innsigelse:

Videre påpekes at utbygging langs kollektivaksene kan utfordre føringene om at utbygging primært skal skje ved fortetting rundt knutepunktene, jf. SPR arealbruk og mobilitet punkt 3.1 og prinsippene i punkt 4. På denne bakgrunn varsler Statsforvalteren at utbygging i slike soner kan komme i konflikt med nasjonale- og vesentlige regionale interesser.

- Tydelig signal om at en utvidelse av «kollektivaksene» ikke er i samsvar med overordnede føringer – som vil danne grunnlag for innsigelse i de enkelte arealinnspillene.



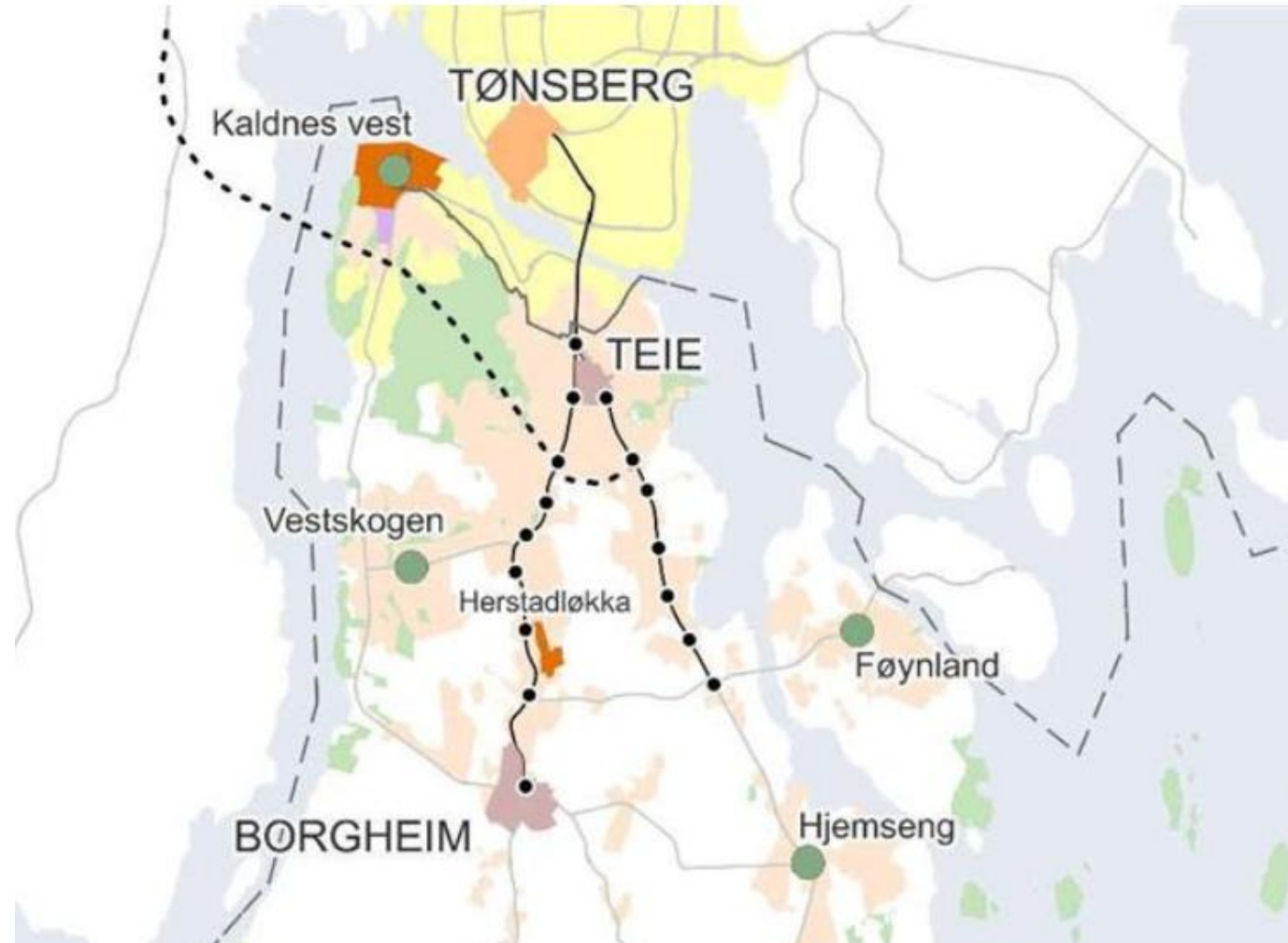
Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

- 3.1 Samordnet areal- og transportplanlegging:
 - *Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter. Hovedtyngden av boliger og fritidsboliger, handel, tjenester og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres med tanke på å minimere transportbehovet, legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og for å utnytte og ta vare på eksisterende bygninger og infrastruktur der dette finnes.*
- 4. Retningslinjer for regioner med større byer:
 - 4.1 Nullvekstmålet: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette skal legges til grunn for planlegging i byområder som har inngått avtale med staten og/eller får statlige tilskudd for å nå målet.*
I byområdene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser planlegges slik at transport-behovet kan begrenses og det legges godt til rette for kollektivtrafikk, sykling og gange. I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet.¹
 - 4.3 Kollektivknutepunkt: *Knutepunkter for kollektivtrafikken skal ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og være robuste og fleksible slik at de også kan inkludere nye mobilitetsløsninger. Alle knutepunkter bør ha trygg, tilgjengelig og tilstrekkelig sykkelparkering. Langs hovedlinjene for kollektivtrafikken inn mot byene bør det legges innfartsparkering, og dette må ses i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene.*
 - 4.5 Fortetting og transformasjon: *I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet. Samtidig bør kulturmiljø, stedskvaliteter, gode uteområder, bokvalitet og tilgang til grøntstrukturer og naturområder vektlegges.*

Pkt. 4.1 Gjelder de kommunene som også har byvekstavtale, belønningsavtale eller er omfattet av tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet.

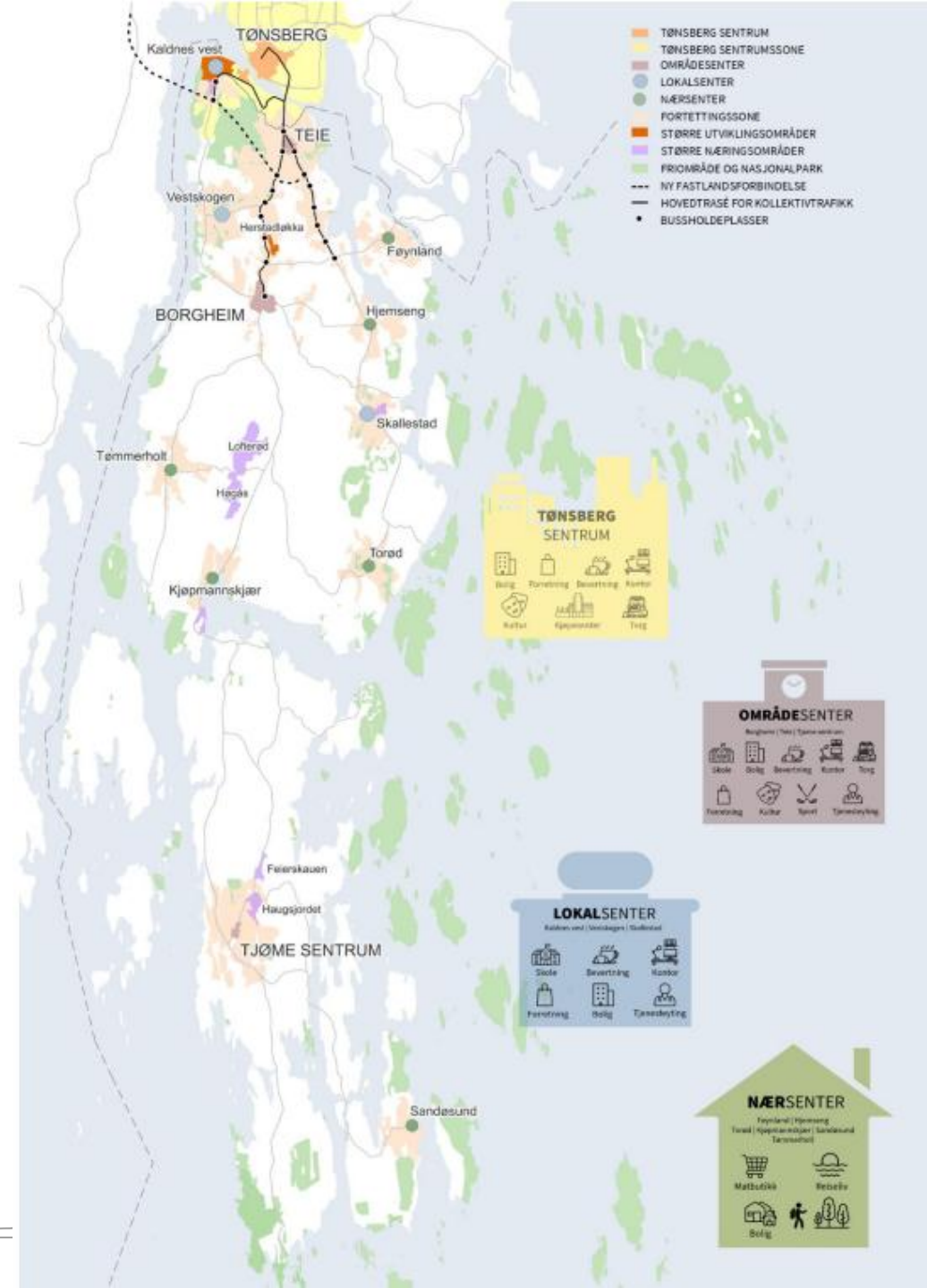
Alternative vurderinger

- Alternative modell vurdert
 - Total reisetid maks 1,5 ganger det en bilreise vil kreve
 - Minimum 3 avganger i timen og total reisetid maks 40 minutter. Selve kollektivreisen tar halve tiden (maks 20 minutter). De andre 20 minuttene går til å komme seg fra og til målpunktene fra bussholdeplassen).
 - Små endringer i forhold til foreslåtte løsning
 - Dette tilsvarer omtrent maks forhold mellom «bil- og kollektivreise-toleranse» - 1,5 ganger tiden av en arbeidsreise med bil. Dvs bruker du 30 minutter med bil bør ikke kollektivreisen totalt være mer enn 45 minutter.
- Konklusjon: kompleks og vanskelig, og få faktiske endringer.



Senterstrukturen

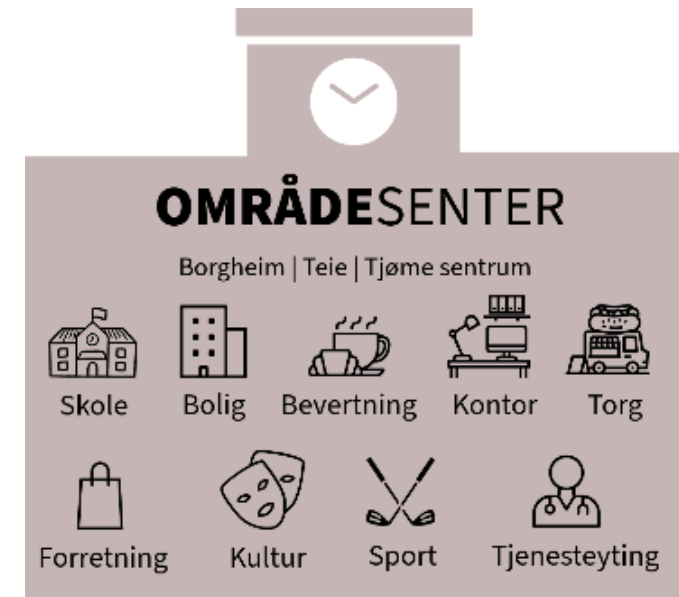
- Overordnet strategi for hvordan kommunen skal d



Senterstrukturen

Områdesentre Borgheim, Tjøme sentrum og Teie sentrum er viktige utviklingsområder i kommunens framtidige utvikling. Alle områdene har stort potensial for fortetting og transformasjon, med stort potensial for boligutvikling.

- Fungerer som lokale service- og møteplasser, og skal fylle et regionalt behov
- Privat- og offentlig service, kultur- og rekreasjonstilbud og arbeidsplasser.
- Borgheim vil ha funksjonen som kommunesenter med konsentrasjon av offentlige tjenesteyting
- Teie sentrum vil være kommunens viktigste handelssenter.
- Tjøme sentrum vil være senter med de viktigste funksjonene for sørlige deler av kommunen, med særlig innretning mot turisme.



Senterstrukturen

Lokalsentrene Skallestad, Vestskogen og i framtiden Kaldnes vest. Lokalsentrene ligger i noen av de mest befolkningstette områdene i kommunen

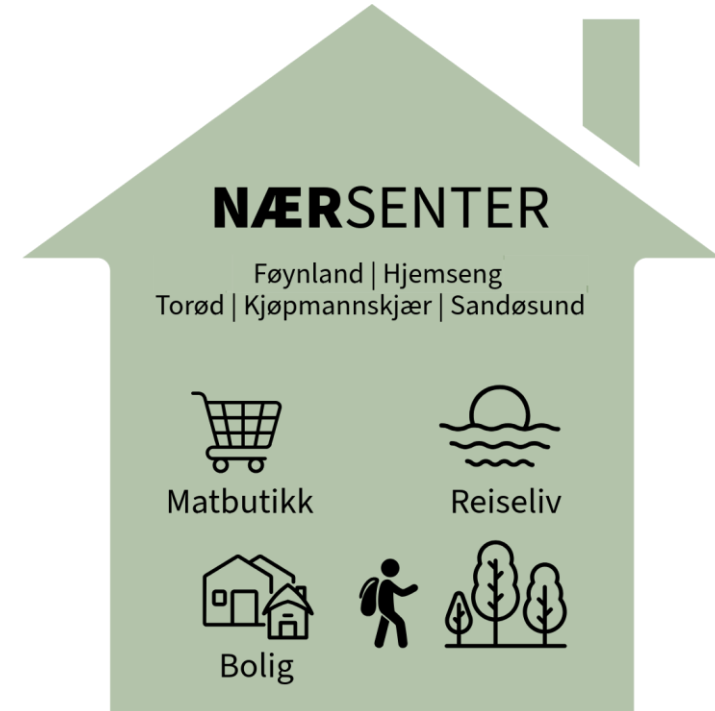
- Utvikles til servicesentre hvor man får dekket de daglige servicebehovene, som dagligvarer, kiosk og andre småbutikker, frisør, lege tannlege etc.
- Lokalsentrene vil også være møteplasser, med en utvendig oppholdsplass.



Senterstrukturen

Nærsentrene er Føynland, Skallestad, Tømmerholt, Hjemseng, Torød, Kjøpemannsskjær og Sandøsund.

- Nærsentrene i Færder er små servicesentre, i tilknytning til våre mindre tettsteder, hvor man kan få dekket enkelte eller flere av de daglige servicebehovene.
- Det kan inneholde for eksempel en nærbutikk, barnehage, skole og idrettsanlegg. Hvilke funksjoner et nærsenter har vil variere fra sted til sted, med utgangspunkt i deres lokale egenart og beliggenhet.



Boligutviklingssonen

- Boligutviklingssoner: områder der kommunen ønsker hovedtyngden av boligutviklingen (fortetting, transformasjon og annen arealbruk)
- Defineres av gangavstand:
 - 15 minutters gangavstand for områdesentrene
 - 10 minutter gangavstand for lokal- og nærsentrene.
 - Egen sone for Tønsberg by, som viser en gangavstand på 20 minutter.
- Tiltrekningskraft varierer: Større sentre gir større gangavstand
- Utenfor sonene: skånsom fortetting og videreutvikling av eksisterende boligområder og grender



Boligutviklingssonen

- Boligutviklingssoner: områder der kommunen ønsker hovedtyngden av boligutviklingen (fortetting, transformasjon og annen arealbruk)
- Defineres av gangsavstand:
 - 15 minutters gangavstand for områdesentrene
 - 10 minutter gangavstand for lokal- og nærsentrene.
 - Egen sone for Tønsberg by, som viser en gangavstand på 20 minutter.
- Tiltrekningskraft varierer: Større sentre gir større gangavstand
- Utenfor sonene: skånsom fortetting og videreutvikling av eksisterende boligområder og grender

