

FV 700 BERKÅK SENTRUM

- innspill til områdereguleringsplan

Notat



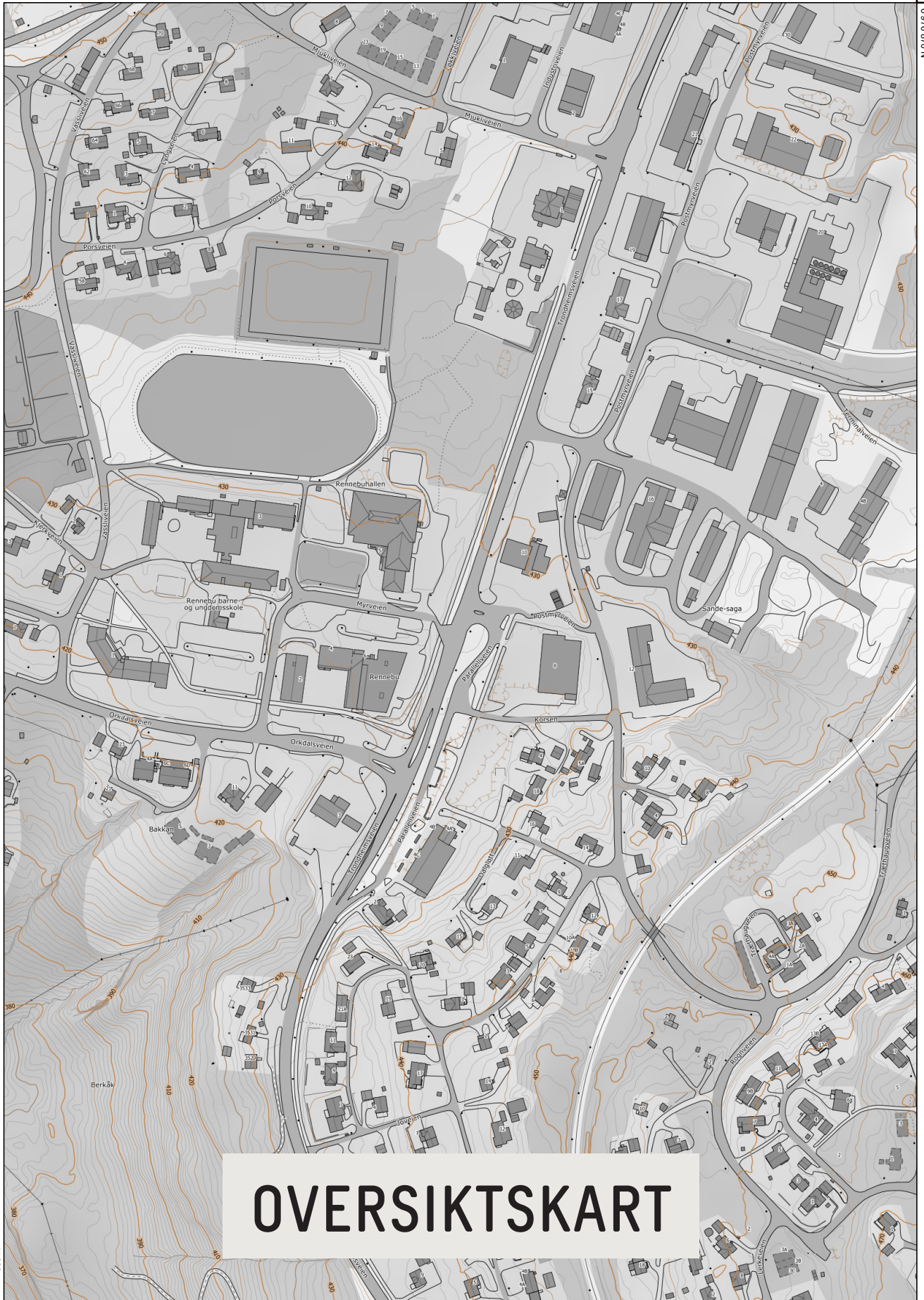
Foto: Sissel Enodd

INNHOOLD

FORORD	2
OVERSIKTSKART	3
BAKGRUNN.....	4
ANALYSER OG KONTEKST	5
OPPSUMMERING OG ANBEFALING	8
INSPIRASJON.....	10
BILDESERIE - STREKNINGER.....	12
OMRÅDEREGULERING	13
BERKÅK SENTRUM UTKAST PR 20.01.20	13

FORORD

Landskapsarkitekt Lars Jørgensen og Torunn Hognestad har i løpet av to uker i månedsskifte januar og februar 2020 vurdert forslag til regulert løsning for FV 700 med tilhørende gang- og sykkelveianlegg med fokus på omgivelsene for de gående og syklende gjennom Berkåk sentrum. Vi har valgt dette fokuset da et av målene sentrumsplanen er å skape et attraktivt sentrum, styre bilbruken og få flere til å gå og sykle (ref fastsatt planprogram 3.4.19). Notatet er ment som innspill i den pågående reguleringsprosessen. Notatet utført på bakgrunn av tilgjengelige planer og workshop med befarung i november 2019.



OVERSIKTSKART

6 975 885 N
245 608 Ø
Koordinatsystem: ETRS89/UTM sone 33N
0 100 m
1:2 500 (format: A3 stående)
Kilde: hoyedata.no
Utskriftsdato: 28.01.2020

BAKGRUNN

Det står i N100; ” En veg er en transportåre som primært ligger utenfor tettstedene. Utformingen er tilpasset fart, trafikkmengde, dimensjonerende trafikant/kjøretøy og landskap/topografien. Gater er vanligvis knyttet til byer og tettsteder. Typisk vil gater ha mer rettlinjet og strammere geometri enn veger, med flere kryssinger og fortau med kantstein. Et hensiktsmessig veg- og gatenett støtter opp om ønsket arealbruk og politiske mål for byene. Det legges til grunn en tjenlig rollefordeling mellom transportmidlene basert på politiske mål for den enkelte by eller tettsted. Gatenettet i ytre by- og tettstedsområder kan åpne for noe høyere fartsgrense enn 40km/t, men ikke over 60km/t. ”

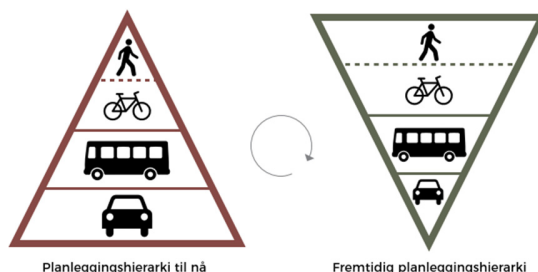
Gater har tre grunnleggende funksjoner;
 Atkomst (tilgjengelighet for personer og varer)
 Transport (fremkommelighet)
 Opphold (sosial funksjon)

Strekning gjennom Berkåk sentrum endrer rolle og utgår som nasjonal hovedveg. En ny rollefordeling mellom transportmidlene finner sted. Lokaltrafikken blir en stor prosentandel. Trafikkmengder endres betydelig og minsker med 2/3. Tungtrafikkandelen er 12% og veglenken vil fortsatt være en viktig forbindelse til E6 fra Nordmøre. Berkåk tettsted legger nye føringer for ønsket arealbruk langs ”ny Fv 700” gjennom pågående arbeide med område-reguleringsplan for sentrumsområdet.

Som dimensjonering er det er lagt til grunn Hø1 eller Hø2 som er definert som øvrige hovedveger med ÅDT <4000 og fartsgrense 80km/t. Vegbredde på 7,5 meter (lik dagens bredde, E6). Ny trafikkmengde vil ligge på beregnet 1700 ÅDT. Vegklassen gir også

mulighet for vegbredde 6,5 m. Vegen ligger ca 0,6 m høyere enn sidearealene.

Ny situasjon vil bli tilnærmet lik dagens situasjon. Vegbredde, høydeprofil, undergang, sykkelveg på hver side med 3 meter skille (ikke fortau) og ensidig busslomme gir alle signaler om kapitalsterk veg og høy fart.



MÅL MED NOTATET

I planprosessen har Fv 700 sin utforming og vertikalprofil vært diskutert. Det er angitt et krysningspunkt i plan for fotgjengere rett sør for busslommen. Siden det kun er en fotgjengerkryssing i plan på denne strekningen har vi valgt å undersøke fremtidig situasjon nærmere akkurat her, da det blir et viktig punkt for hverdagslivet i Berkåk. Det er lokal interesse for å videreføre eksisterende gang- og sykkelvegundergang og det gir føringer i forhold til høyden på fylkesvegen over og videre at gang- og sykkelveien skal møte krysningspunktet sør for busslommen med en tilpasset stigning. Stigningen er 1:15. Ved videreføring av eksisterende undergang i sør er det derfor ikke hensiktsmessig å senke vegen særlig før fylkesveg og gang- og sykkelvei er kompatible i høyde.

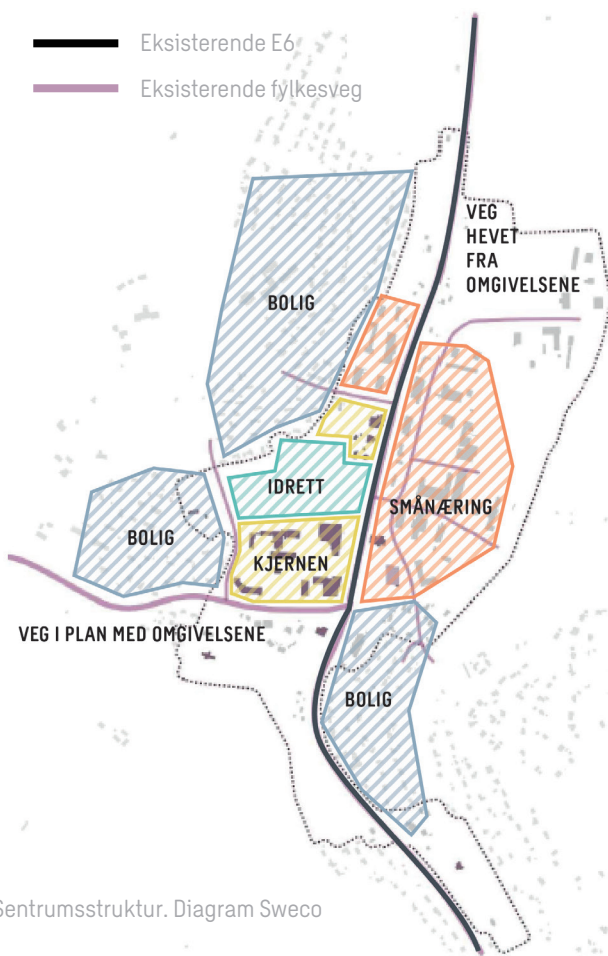
Vi har undersøkt to alternativer i dette krysningspunktet; Fv 700 i samme høyde som eksisterende E6 og Fv 700 senket til samme nivå som sidearealene.

ANALYSER OG KONTEKST

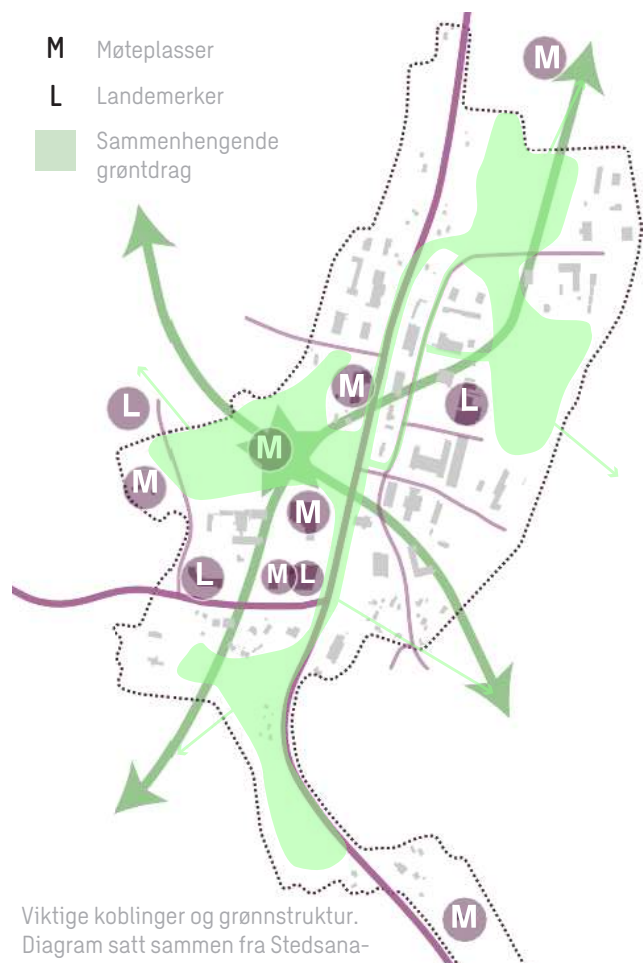
Eksisterende E6 ligger høyere enn sidearealene og gang- og sykkelveg på vestsiden. Eksisterende fylkesveg sør for torget og vest for krysset ligger i samme høyde som sideterenget.

Sentrumsfunksjoner som skole, kirke, kommunehus, butikker, torg, idrettshall og baner ligger samlet nord og vest for ny Fv 700. Næringsområder og småindustri ligger i dag vesentlig øst for E6. Berkåk sentrum har tilpasset seg trafikken og gjennomfartsåren med publikumsrettet virksomhet atskilt fra trafikken. Ny funksjon og rolle gir dermed nye mulighet for sentrumsutvikling.

Statlige føringer og retningslinjer for fremtidens byer og tettsteder angir at det skal legges til rette for at gang- og sykkelandelen øker. Det blir dermed viktig å gjøre det attraktivt å gå og sykle til lokale målpunkter som skole, idrettsanlegg, togstasjon, busslomme og arbeidsplasser. Plankontorets analyse av viktige gang- og sykkelinjer internt mellom sentrums-, bolig- og turområder vises i notatet. Ny plan må ta opp i seg disse bevegelseslinjene og sørge for at krysninger av Fv700 blir trafiksikre og attraktive.

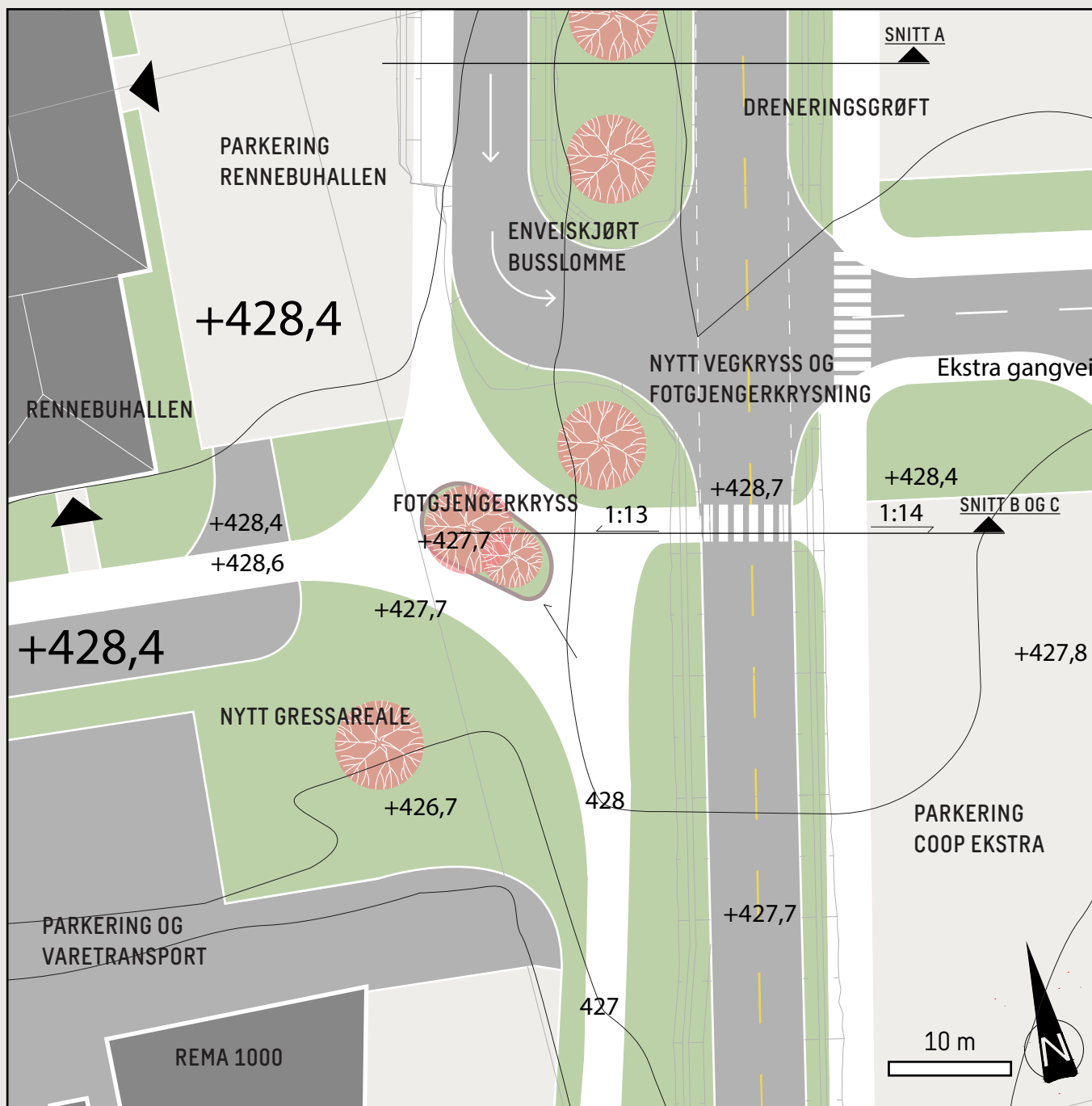


Sentrumsstruktur. Diagram Sweco



Viktige koblinger og grønstruktur. Diagram satt sammen fra Stedsanalyse Berkåk 06.06.11

ILLUSTRASJONSPLAN 1:500 | NYTT KRYSS MED DAGENS VEGHØYDE

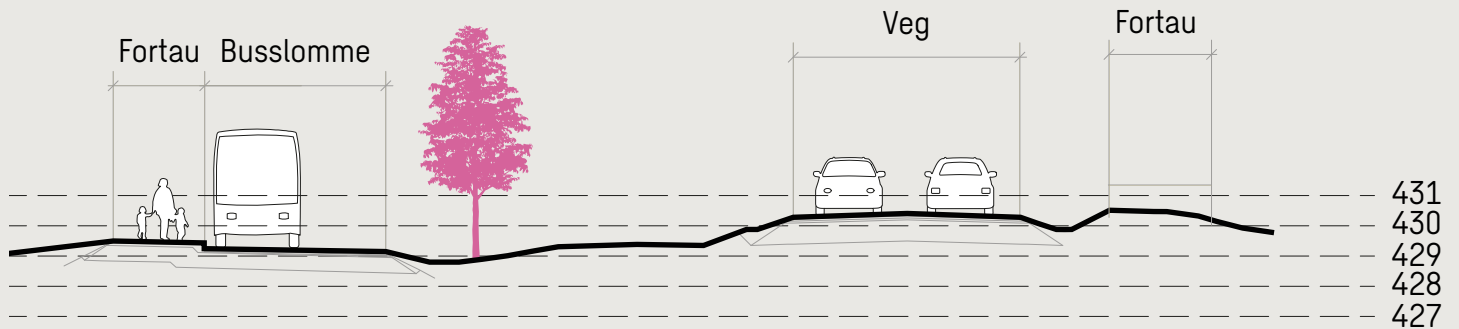


KOMMENTAR TIL PLAN OG SNITT

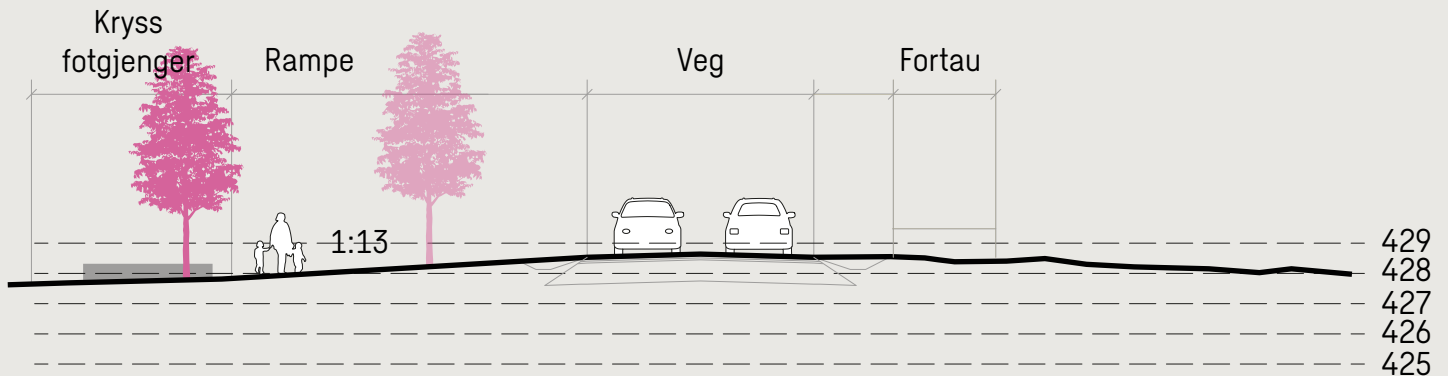
For å få til et kryssningspunkt med gjeldene krav til UU må fylkesvegen senkes eller sidearealene heves. Dette viser at fylkesvegen med gang- og sykkelvegsystem må prosjekteres i sammenheng.

Ganglinjen mellom skole og bussholdeplass må utformes på de gåendes premisser og være brei og tydelig. Innkjøring til p-plass ved Rennebuhallen bør utformes slik atkomsten skjer over fortau eller

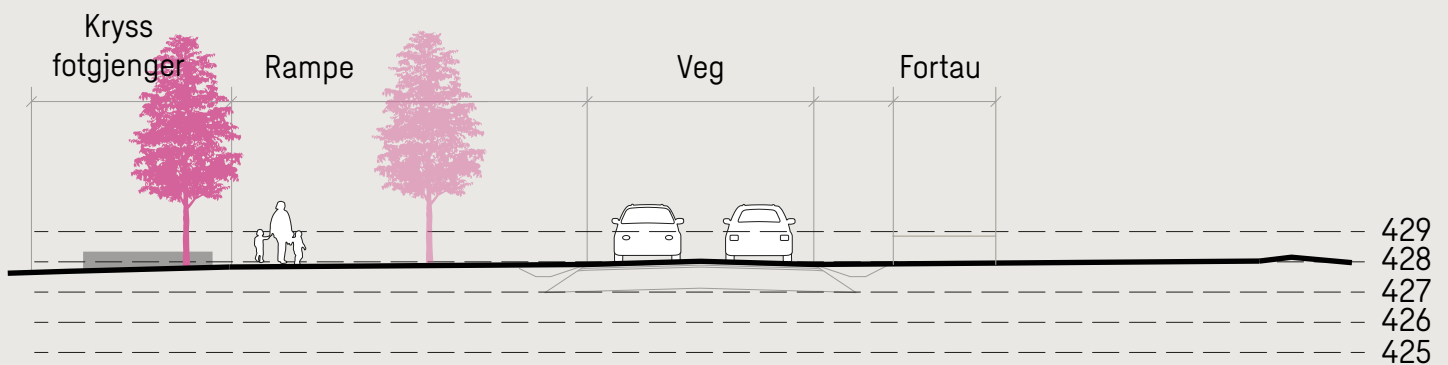
SNITT A 1:250 | IGJENNOM NY BUSSLOMME



SNITT B 1:250 | IGJENNOM NYTT KRYSS MED DAGENS VEGHØYDE



SNITT C 1:250 | IGJENNOM NYTT KRYSS MED SENKET VEG



som opphevet krysningspunkt for de gående og syklende. Utformingen rundt nordøstre hjørne på Rema 1000 kan stenges slik at det blir færre biler der det er mange møtende myke trafikanter.

Skissen opprettholder allikevel en ferdselszone rundt bygget for varelevering og nødvendig kjøring,

OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Gang og sykkelvegssystemet bør utformes som ett samlet anlegg. Videre prosjektering bør legge til grunn at gang- og sykkelanlegg prosjekteres som en del av fylkesvegen.

Vegbredde og utforming gir føringer for hvordan man oppfører seg i trafikken. Design og geometri bør støtte opp om trafikksikkerheten og sentrumsområdet. Et tidligere alternativ angav en rundkjøring også i sør. Dette er frafalt og videre arbeid må derfor se på andre grep i utformingen av anlegget som gir et veganlegg tilpasset fartsgrenser og sentrumsområdet. Et gateanlegg gir tydelig føringer i forhold til fart og hvordan man oppfatter en sentrumssituasjon. Det er ikke valgt å legge en sentrumsgate til grunn her.



Et grønt anlegg som gir føringer hvor hvordan type bymiljø man kjører igjennom. Foto: pinterest

Et grønt veganlegg kan bidra til å signalere om sentrums karakter, og videre arbeid bør inkludere arbeid med en 0-tegning som en del av plangrunnlaget, hvor gatetrær og eventuelt regnbed i grøftearealene mellom veg og gang- og sykkelveg kan gi vegarealene mellom krysset i sør og nord et sentrums preg. Vegetasjonen og grønne arealer bør ta hensyn til at klima endres i forhold til behovet for forrøying og overvannshåndtering.



Eksempel på regnbed og parker langs kjøreveg som skaper funksjonelle og hyggelige strekninger. Foto: Sweco

Dersom man ønsker et sterkere gatepreg kan man vurdere å regulere fortau på ny østside av Fv 700 mellom krysset i sør og rundkjøring i nord. Dette vil gi en ny side/vegg i sentrum som vil gi signaler om tettere sentrum. Grøntareal kan reguleres mellom fortau og nytt veggiv og være areal for snøopplag. Nye bygg på denne siden vil da ligge en del høyere enn Coop extra. Det kan

fungere dersom gaten mellom eksisterende og ny bebyggelse har plass til å ta opp høydeforskjeller. Overgangen mellom by og land i sør, vest og nord bør tydeliggjøres og designes slik at det blir tydelig at fartsgrensen endres. I vest og sør for kommunehus og torget kan det vurderes å regulere og bygge fortau på begge sider av Fv 700. Det vil tydelig vise en endret karakter for gjennomfartstrafikken. Et opphevet krysningspunkt over Fv 700 i retning barnehagen kan vurderes.



Eksempel på opphevet krysningspunkt i Vangvegen. En av innfartsårene til Hamar sentrum. Fortau og gang og sykkelveg med tilliggende torg og parkeringsarealer. Situasjonen er ikke ulikhet med situasjonen sør for torget i Berkåk. Foto: Skjerm-dump google maps.



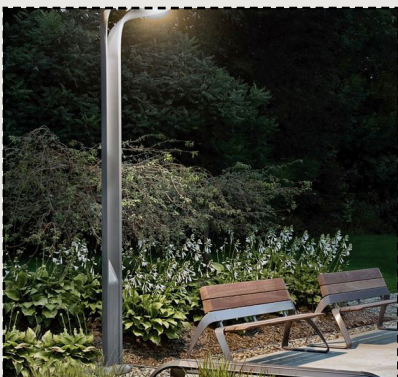
Brede og hellelagte fortau rammet inn av frodig beplantning gjør det attraktivt å bevege seg til fots i Vangveien. Foto Steinar Semmingsen, Statens Vegvesen.

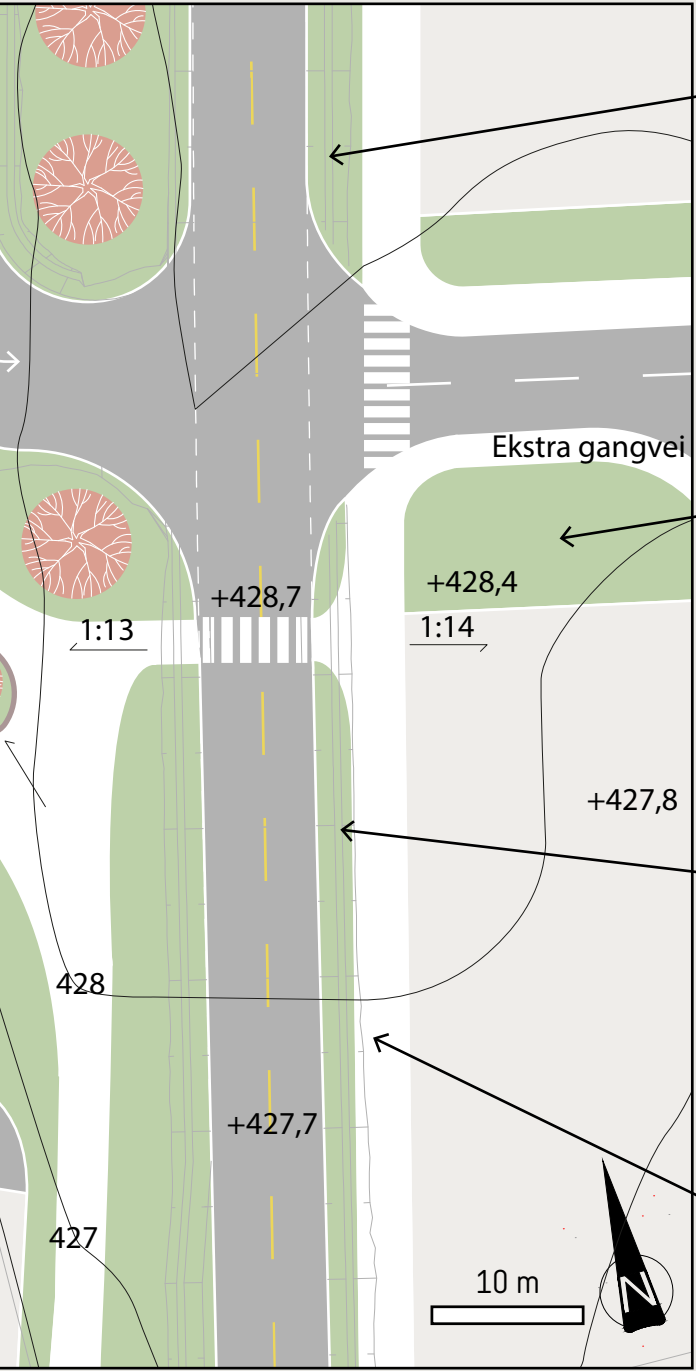
I nord og sør hvor E6 hittil har gått blir det viktig å finne elementer og utforming som gir signal om endret karakter og endrede fartsgrenser. I nord er det behov for bygging av et krysningspunkt for de gående og syklende i retning turområdet ved Buvatnet. Det bør vurderes forsterket belysning og opphevet gangfelt med sammenhengende gang- og sykkelvegssystem på begge sider. I sør er det kanskje naturlig å se nærmere på atkomst-situasjonen til Berkåk stasjon, og eventuelt stramme opp og tydeliggjøre situasjonen både for bilister og myke trafikanter. Punktet kan brukes som en mulighet til å fortelle om en endret utforming fra E6 til lokalveg og samtidig en overgang mellom by og land.



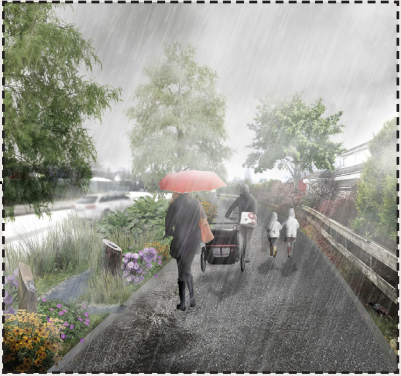
Busslomme valgt som holdeplassløsning langs Vangvegen. Foto Steinar Semmingsen, Statens Vegvesen.

INSPIRASJON





Fotomontasje satt sammen av Sweco.

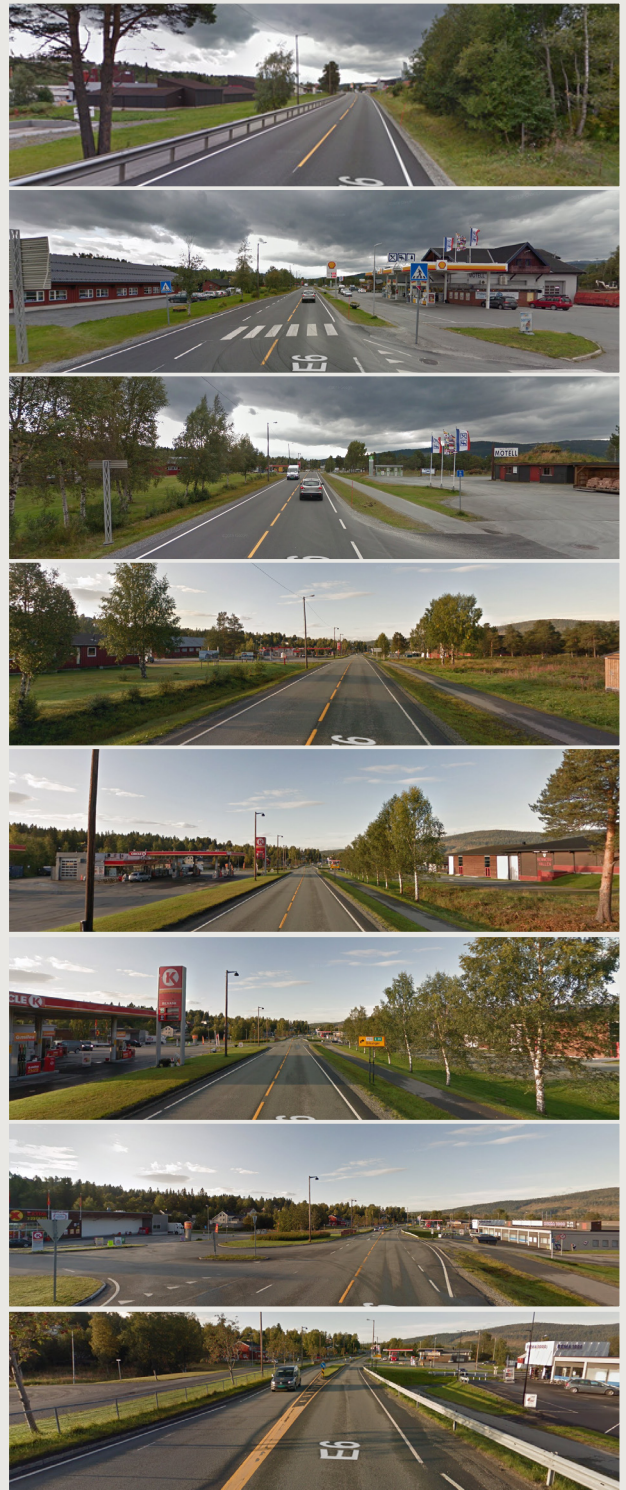


BILDESERIE - STREKNINGER

VEST



NORD



Skjermdump google maps

OMRÅDEREGULERING BERKÅK SENTRUM UTKAST PR 20.01.20

