



# Urbane turløyper i Mjøndalen

## Mulighetsstudie

### Sammendrag

I mulighetsstudiet vurderes dagens Mjøndalen med fokus på gangmuligheter og opplevelser den kan by på. Det er foreslått urbane turløyper for myke trafikanter. Løypene skal lage et sammenhengende nettverk og være lett tilgjengelig og fristende å ferdes i. Det foreslås ulike grep som kan sikre og utbedre de valgte løypene

Nedre Eiker kommune

Maria Bryksina v/Arealplan



# Innhold

1.	Bakgrunn for arbeidet. Hvorfor grønne forbindelser .....	3
1.1	Kommuneplan 2015-2026 .....	3
1.2	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	3
2.	Generell informasjon om urbane turløyper .....	4
2.1	Hva er ei «urban turløype» .....	4
2.2	Formål med urban turløype, målgruppe.....	4
2.3	Gange som mål. Hva skal til?.....	4
2.6	Forhold til gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner .....	5
2.7	Mulige økonomiske konsekvenser for kommunen .....	5
3.	Metode .....	5
3.1	Mulige traseer til turløyper .....	5
3.2	Kvalitetsindikatorer .....	5
3.3	Fremgangsmetode .....	7
1.	Kort beskrivelse av Mjøndalen .....	8
2.	De utvalgte løypene .....	9
2.1	Turløype 1. Vest for Evja og Korvaldveien.....	9
2.2	Turløype 2. Fra Vikveien til Stadion.....	16
2.3	Turløype 3. Mjøndalen stadion og Vassenga .....	27
2.4	Turløype 4. Rundt Orkidehøgda og Mile .....	38
2.5	Turløype 5. Langs Drammenselva .....	48
2.6	Turløype 6. Sentrum rundt.....	57
3.	Hvordan løypene kobles sammen.....	67
	Turløype 7. Sentrum rundt.....	67
4.	Konklusjon.....	68
	Generelle tiltak til de urbane turløypene .....	68
	Prioritering.....	69
5.	Vedlegg: .....	69
6.	Henvisning:.....	69

Del 1, om oppgaven.

## 1. Bakgrunn for arbeidet. Hvorfor grønne forbindelser

### 1.1 Kommuneplan 2015-2026

Folkehelse er utpekt som hovedsatsingsområde i kommuneplan for Nedre Eiker for perioden 2015-2026. I dette arbeidet står forebygging sentralt. Målet er å gjøre Nedre Eiker til en god og sunn kommune å leve i, en trygg kommune å vokse opp i og en attraktiv kommune å flytte til.

Fra Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2026:

*Satsingsområde Folkehelse*

*Kommunen prioriterer tiltak som bidrar til sunne levevaner, og bygger opp under en sunn livsstil.*

I kommuneplanens arealdel kommer det frem mer konkret:

*Å tilrettelegge for gange og sykling er et viktig verktøy både for å bedre miljøet og styrke folkehelsen.*

I samfunnsdelen er det utpekt mål for miljø og infrastruktur hvor det bl.a. nevnes:

*Kommunen opparbeider og satser på anlegg for gående, syklende og kollektivreisende som binder sammen kommunens sentrums-, bolig- og næringsområder. Anleggene er trafiksikre og lett tilgjengelige. Gang- og sykkelveier kobles sammen med turveinettet og den blågrønne strukturen der det er hensiktsmessig.*

*Kommunens satsing på folkehelse medfører at sammenhengende korridorer, smetter og tur- og grøntdrag sikres og vedlikeholdes slik at de er lett tilgjengelig for innbyggerne.*

Videre i kapittel som handler om strategiske grep for fortetting og utvikling (§3.2.2), foreslås følgende:

*Gjennom langsiktig planlegging og strategiske oppkjøp bidra til å opprette og ivareta bl.a. grønne kvaliteter og gode traséer for gående, syklende og kollektivtrafikk.*

### 1.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Gjennom planleggingen kan fylkeskommunene og kommunene legge til rette for gode lokalsamfunn og boligområder, fysisk aktivitet og et mer helsefremmende miljø.

En større andel eldre betyr at det bør legges til rette for at flest mulig kan bo hjemme og klare seg selv i hverdagen. Fysisk aktivitet kan forebygge, utsette eller lindre flere kroniske sykdommer. Gjennom planleggingen kan det legges gode rammer for en sunnere livsstil med økt aktivitet for alle grupper i befolkningen. Kommunene kan bidra til økt fysisk aktivitet gjennom å gjøre det mulig for befolkningen å sykle og gå mer i dagliglivet, og ved å sikre god tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv for både barn, unge og voksne. Disse områdene bør være tilgjengelige uten bruk av bil.

Siden veksten i byer og tettsteder i stor grad vil skje gjennom transformasjon og fortetting, er det særlig viktig å bevare naturverdiene og mulighetene for friluftsliv i nærmiljøet.

*Sammenhengende grønnstruktur og åpne vannveier i og rundt norske byer og tettsteder bidrar til naturmangfold, opplevelser, kunnskap og livskvalitet, og kan dempe effektene av klimaendringer. (fra «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging»)*

Plan- og bygningsloven av 2008 har definert grønnstruktur både som et hovedformål på linje med samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur, bebyggelse og anlegg, og som et hensyn som kan ivaretas uavhengig arealformål i arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Grønnstrukturplanlegging skal være en integrert del av kommuneplanleggingen.

*Målet for planlegging vil være å ivareta gode forhold for friluftsliv og fysisk aktivitet, landskapsbilde og naturmangfold ut fra de rammer kommunen setter, og overordnede forutsetninger. (fra: Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder. Veileder).*

Å ivareta, videreutvikle og forvalte hoved-grønnstrukturen i Nedre Eiker er i stor grad kommunens ansvar.



## 2. Generell informasjon om urbane turløyper

### 2.1 Hva er ei «urban turløype»

I kommuneplanen heter det «blågrønn struktur», «anlegg/traseer for gående og syklende», «turvegnett», «smetter, tur- og grøntdrag» osv. Alle disse begrepene har til felles at det er myke trafikanter som står i fokus og at det skal være enklere, trygt og attraktivt å komme seg ut og bevege seg i nærmiljøet.

For å vurdere om en rute kan utpekes som turløype, har vi satt to krav og valgt enkelte kvaliteter vi veier mot.

Kravene er som følger:

- løypa skal være sammenhengende og skal gi mulighet til en rundtur (ingen deler skal gås fram og tilbake samme veg).
- løypa skal være et lav-terskel tilbud for innbyggere og den må ligge i nærområdet, slik at en ikke må kjøre eller ta buss for å nå den.

Kvalitetene kommer i kapittel 3.2 Kvalitetsindikatorer.

### 2.2 Formål med urban turløype, målgruppe

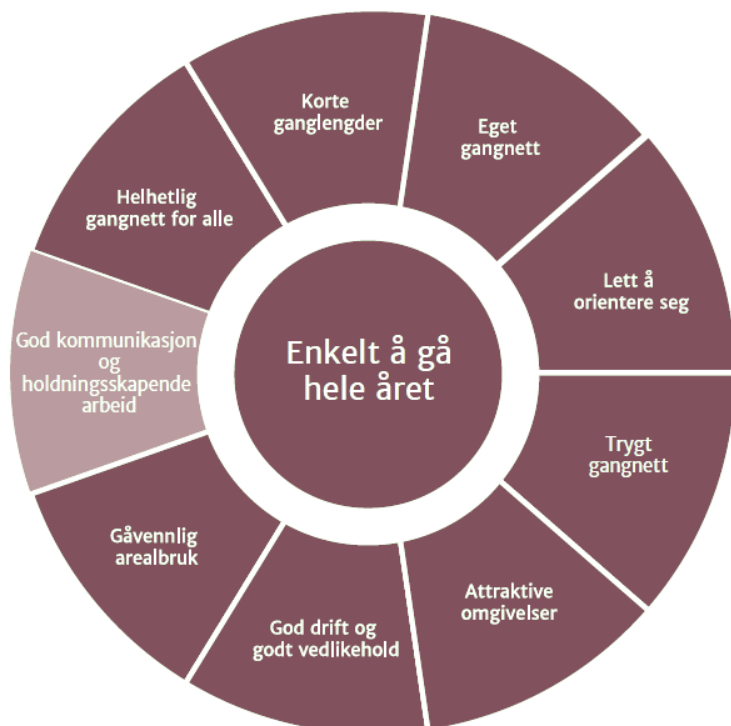
Tilrettelagte turløyper skal gjøre det enkelt og attraktivt å drive friluftsliv og fysisk aktivitet, uavhengig av om løypa går gjennom skog, langs bekk eller i bylandskap, som urbane turløyper gjerne gjør.

En skal kunne gå, trille barnevogn eller rullator, jogge, luften hunden, sykle, sparke, spasere osv. Urbane turløyper kan også utgjøre deler av skoleveier. Turløypene er ikke beregnet for idrett i stor skala, tour-de-France sykling eller rulleski konkurranser. Målgruppa skal være vanlige mennesker, inklusive eldre mennesker eller andre som er forhindret fra mer kompliserte turer i fjell og skog. Det kan også være barn eller voksne som ikke har tid til en lengre tur i en ellers travel arbeidsdag.

*Tiltak for å forbedre forholdene vil både bidra til at det blir mer lettvent for mange, at noen kommer seg oftere ut og at nye grupper blir aktive (Veileder).*

### 2.3 Gange som mål. Hva skal til?

Mange kommuner i landet jobber for at antall gående skal øke. I Trondheim er det utarbeidet en gåstrategi som viser noen grep som kan gjøre gange mer populært. Dette er illustrert i et hjul som tar for seg ni forskjellige tiltak som gjør det enkelt å gå på tur, hele året. Med utgangspunkt i disse tiltakene har vi lagd våre egne kvalitetsindikatorer, som står i kapittel 3.2 Kvalitetsindikatorer.



## 2.6 Forhold til gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner

Urbane turløyper er ikke knyttet til et bestemt formål i reguleringsplan eller kommuneplan.

De anlegges gjerne i områder avsatt til grønnstruktur, men kan også være en del av samferdselsstrukturen.

Det trenges ikke regulering der eksisterende reguleringsplan åpner for opparbeidelse i hht påtenkt bruk, eller hvis kommuneplan eller områdeplaner ikke hindrer opparbeidelse av utvalgte områder

## 2.7 Mulige økonomiske konsekvenser for kommunen

Denne mulighetsstudien legger et grunnlag for både regulering og tiltak som kan opparbeides umiddelbart.

Ved detaljregulering kan turløyper reguleres til formål som samferdsel eller grønnstruktur. De bør tegnes på plankart i tillegg til at de sikres i planbestemmelsene.

For å sikre at turløypene realiseres bør private eiendommer erverves, hekk og andre fysiske hindringer ryddes vekk og turveger opparbeides. Videre er det viktig at turvegene kan brukes av alle og at det settes opp gatelys og intensivbelysning ved fotgjenger overganger. Turløyper skal skiltes, det skal tegnes kart og informasjonen skal være tilgjengelig flere steder.

# 3. Metode

## 3.1 Mulige traseer til turløyper

Mulige traseer har blitt valgt ut ifra en kartlegging av dagens situasjon som er basert på kart, kommune- og reguleringsplaner og befarings. Dette vurderes opp imot de overordnede målene som er satt for arbeidet. Utredningen skal vise hvordan det vi har i dag bør videreutvikles for å oppfylle målene som er satt.

Områder som vurderes kan være følgende:

- GS-veg, fortau
- Sambruksgater med lav trafikk
- Eksisterende gangstier, snarveger, barnetråkk
- Områder som er regulert til grønnstruktur i KPL eller reguleringsplaner
- Naturområder, turdrag
- Regulerte leke- og aktivitetsarealer
- Ubrukte områder langs veg og jernbanelinje
- Grønne forbindelser gjennom skole-, institusjon- eller menighetsområder
- Private grønne arealer som evt. kan brukes som gjennomgang (grønne arealer til borettslag/ sameie osv. Randsonen i private hager der hvor arealet er knapt)
- Jordbruksarealer som grenser til tettsted
- Kulturhistorisk miljø
- Arealer utsatt for flom

## 3.2 Kvalitetsindikatorer

Det er valgt noen kvalitetsindikatorer for å vurdere de ulike traseene opp mot hverandre og gi svar på hvilke tiltak som skal, bør eller kan iverksettes for å realisere, forbedre eller ivareta de valgte løypene.

### *Lengde*

Ifølge helsemyndighetene trenger voksne minst 30 min. gange hver dag. Det er derfor ønskelig med traseer på ca. 2 til 3 km, hvilket samsvarer en halvtimes gåtur for en voksen person.

Det er et ekstra pluss dersom traseen kan forkortes ved behov eller økes, dersom det er ønskelig.

### *Opplevelser undervegs*

Opplevelseskvalitet er et relativt begrep. Oppfatning av hva som er en fin opplevelse, avhenger av den enkeltes prioriteringer. Det kan være tilrettelegging for aktivitet, f.eks. en plass med treningsstativer, urbant miljø med fine fasader, hellebelagt gulv og møblering, interessante historiske miljøer, eller et rikt planteliv. Det kan være vafler med syltetøy en solrik høstettermiddag eller snøballek i gatelys i desembermørket. De fleste oppfatter imidlertid stillhet og grønne områder med uberørt natur som en forutsetning for avkobling og aktiviserende turgåing.

I denne utredningen vurderes grønt preg som en av de viktigste kvalitetene. På lik linje med grønt anses vann – fra store vannspeil til små rennende bekker.

Andre kvaliteter er opplevelser av alle slag og i forskjellige skala, alt fra fine store trær, gamle gårder med opprinnelige hus, akebakke eller en opparbeidet rasteplass. Midt i sentrum kan det være utstillingsvinduer i butikker eller et lokalt marked på torget.

Kulturminner kan tilføre en ekstra dimensjon til opplevelsen av områdene og fortelle om tidligere tiders virksomhet.

*«Kulturminner som er godt ivaretatt er et grunnlag for identitet og tilhørighet i lokalsamfunnet, og skaper tidsdybde i det bebygde miljøet».* (fra KPL-A)

Kulturminner fra riksantikvarens liste kan fungere som turmål, og eldre bygninger eller gårder kan fungere som opplevelser langs turvegen. Skilt med litt informasjon fra lokalt historielag kan hjelpe til å skape interesse og gjøre turen mer attraktiv.

### **Forbindelse med grønt preg**

I denne utredningen vurderes grønt preg som en av de viktigste kvalitetene. Vann kan også betraktes som en «grønn» kvalitet. Med «det grønne» menes da motsetningen til «det urbane», noe som vi forbinder med naturen og som har en beroligende effekt.

Det er vanskelig å finne sammenhengende grønne løyper av en viss lengde i Mjøndalen uten å bevege seg langt utenfor sentrum. Derfor er det ikke krav om at hele løypa skal være «grønn», men at deler av løypa skal gå i grønne drag eller ha et grønt preg.

Grønt kan betraktes forskjellig, det kan være en grønn korridor, eller en mindre trafikkert gate i et eneboligområde. Det kan være en kant av et jorde, sti/snarveg mellom private hager eller fortau med beplantning. Det er en fordel hvis løypa er av varierende karakter.

### **Barrierefrie traseer**

Barrierefrie turområder i bysammenheng innebærer at det går an å ferdes i flere retninger og gatenett, og at snarveger, smetter, overganger og broer legger opp til det. Ferdelsårer slutter ikke brått i en jernbanelinje eller riksveger som ikke kan krysses.

Dårlig tilrettelegging for myke trafikanter kan også anses som en barriere, særlig for mer følsomme trafikanter som små barn, eldre, voksne med barnevogn osv. I dårlig tilrettelegging inngår manglende fotgjengerovergang, fortau og/eller GS-veg, manglende fartsdempere i boliggate, kantstein uten nedsenk der det er behov for det osv. Det samme gjelder manglende vedlikehold og snøbrøyting på fortau.

Der det er en farlig skoleveg, foretrekker foreldre å kjøre barna til skolen, noe som gjør trafikksituasjonen rundt skolen enda verre. Når snøen fra kjørebanen havner på fortauet, er det vanskelig å gå, til og med for de voksne.

Mindre mobile grupper som små barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelse har større behov for trygge og brukervennlige omgivelser. Godt tilrettelagte turløyper kan brukes av alle, noe som er en forutsetning for at det skal fungere som et lavterskeltilbud. Hvis hovedruten ikke oppfyller kriteriene for at det skal være et lavterskeltilbud, bør det åpnes for alternative eller supplerende løsninger.

### **Potensielle utviklingsområder**

Enkelte steder har potensiale til å bli utviklet til noe mer. En åpen plass som ikke er avsatt til boligformål kan i fremtiden bli et møtested hvis det opparbeides og tilrettelegges for opphold. En liten grønn flekk er mye verdt når den ligger mellom store bygningsvolumer. Den kan romme en benk, en busk eller en huske og gjøre en hel strekning verdt å gå. En gate med bredt fortau kan møbleres, det kan settes ut plantekasser og gjøres om til et hyggelig sted hvor man kan sette seg ned med en kaffekopp.

Strekninger og plasser med potensiale for videreutvikling, prioriteres framfor gateløp som ikke har potensiale for videreutvikling.

### **Utfordringer**

I tillegg til det som skal prioriteres, er det enkelte kvaliteter vi gjerne velger bort. Gater med vesentlig biltrafikk generer mye støy og støv og kan fort føles utrygge å gå i. Støy i seg selv kan være årsaken til å droppe gåturen. Det er derfor viktig at turløypene anlegges slik at de går gjennom områder med lavest mulig støynivå (noe som ofte betyr de minst trafikkerte områdene).

De fleste andre problemer kan løses med ulike tiltak. Disse beskrives nærmere i forslagene til urbane løyper, lenger ut i dokumentet.

### 3.3 Fremgangsmetode

Målet med utarbeidelsen av denne mulighetsstudien har vært å finne ut hvor det vil være mest hensiktsmessig å opparbeide urbane turløyper. Vi har brukt kvalitetsindikatorer til å vurdere de ulike traseene opp mot hverandre og finne svar på hvilke tiltak som skal, bør eller kan iverksettes for å realisere, forbedre eller ivareta de valgte løypene. Det foreslås seks urbane turløyper med alternativer i Mjøndalen sentrum. De seks turløypene beskrives hver for seg, først med en generell beskrivelse av hele løypa og deretter mer detaljerte beskrivelser av traseer/delstrekninger før det kommer et sammendrag til slutt.

## 1. Kort beskrivelse av Mjøndalen

Mjøndalen er et tettsted ved Drammenselva vest for Drammen. De siste årene er Mjøndalen i ferd med å bli mer by enn tettsted.

Det bygges mye i sentrum og tradisjonelle hvite trehus med grønne hager erstattes med boligblokker. Stedet blir tettere befolket og det oppstår behov for flere urbane kvaliteter tilgjengelig for innbyggerne.

Det å kunne gå tur i nærområdet, er en viktig kvalitet for mange. Foreldre med små barn som bare kan gå litt, eldre som ikke kan gå langt eller i kupert terreng, voksne som lufter bikkjene sine og barn som går fra skolen, på besøk osv. En godt tilrettelagt turløype tiltrekker også andre brukere som i utgangspunktet ikke trenger den like sårt.

Det ikke mange steder i Mjøndalen sentrum som er tilrettelagt for turgåing i nærmiljøet. Dette mulighetsstudiet skal hjelpe til med å finne og synliggjøre de eksisterende mulighetene, utbedre dagens traseer og legge opp til nye.

Det som kjennetegner Mjøndalen er:

- åsryggene i nord og sør synlige fra de fleste gatene
- Drammenselva, til tross for at den er ganske utilgjengelig
- bekker, som først blir lagt merke til når det er flom
- en rask utvikling fra tettsted til by

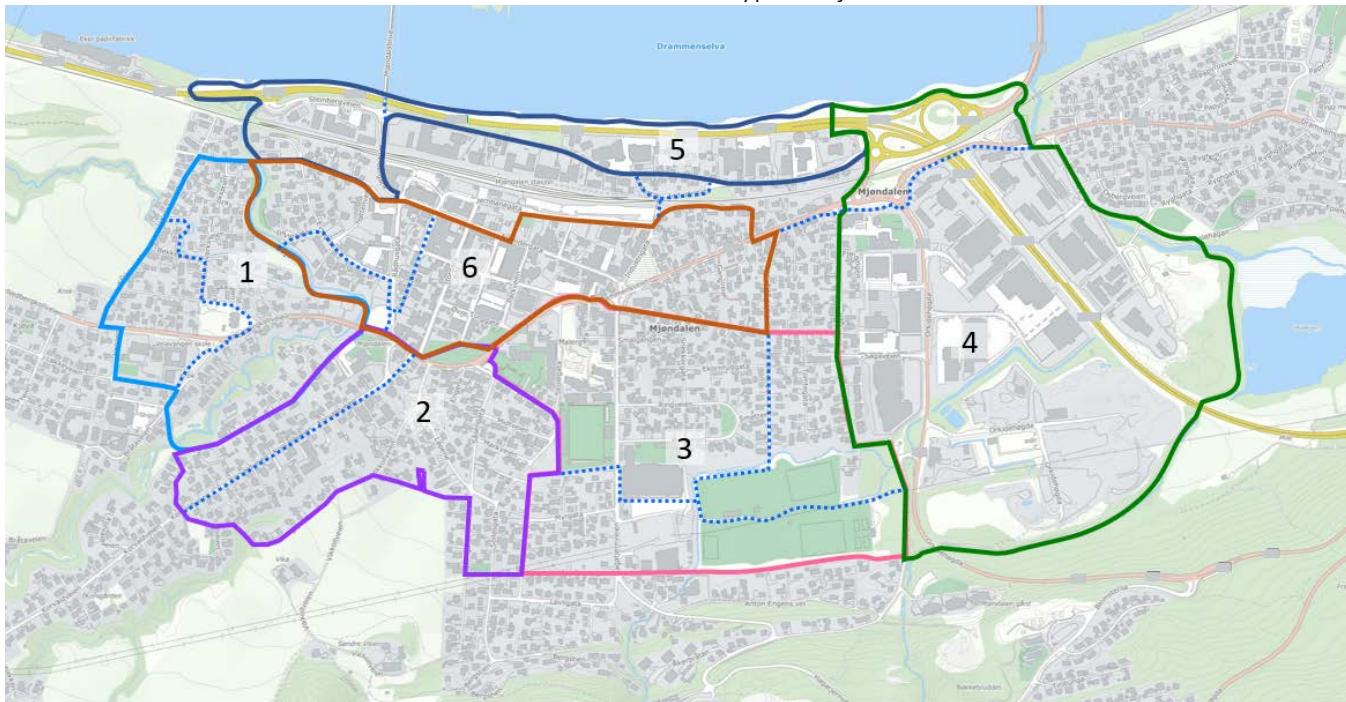
Det er ønskelig at de gode kvalitetene kommer tydelig fram langs turløypene. Dette gjelder for eksempel åsene som kan ses fra mange steder i Mjøndalen.

Mjøndalen kan også deles i mindre delområder som igjen har sine egne særtrekk:

- Drammenselva er adskilt fra resten av Mjøndalen på grunn av E134 og jernbanelinjen.
- Området vest for Evja og Korvaldveien karakteriseres av gamle gårder og eldre hus
- Sør for Drammensveien og Solløs er typisk bebyggelse fra midten av forrige århundre med mye fradeling og fortetting. Det er smale og grønne bolig-gater i Solløs-området
- Drammensveien-øst og Vassenga. Mjøndalen stadion, Mjøndalhallen og Vassenga står for idretten i hele Mjøndalen.
- Næringsområde Orkidehøgda og E134 - i dette området er det få boliger, mye næring og trafikk.
- Sentrum, med kvartalsstruktur, boligblokker og stasjonen.
- Hatten og Evja, boligområdet med mye grønt og blått.

Delområdene er ganske ulike og har også trekk som det er ønskelig å framheve og dempe.

Det foreslås seks hovedruter med alternativer for urbane turløyper i Mjøndalen. Disse rutene omtales nedenfor.

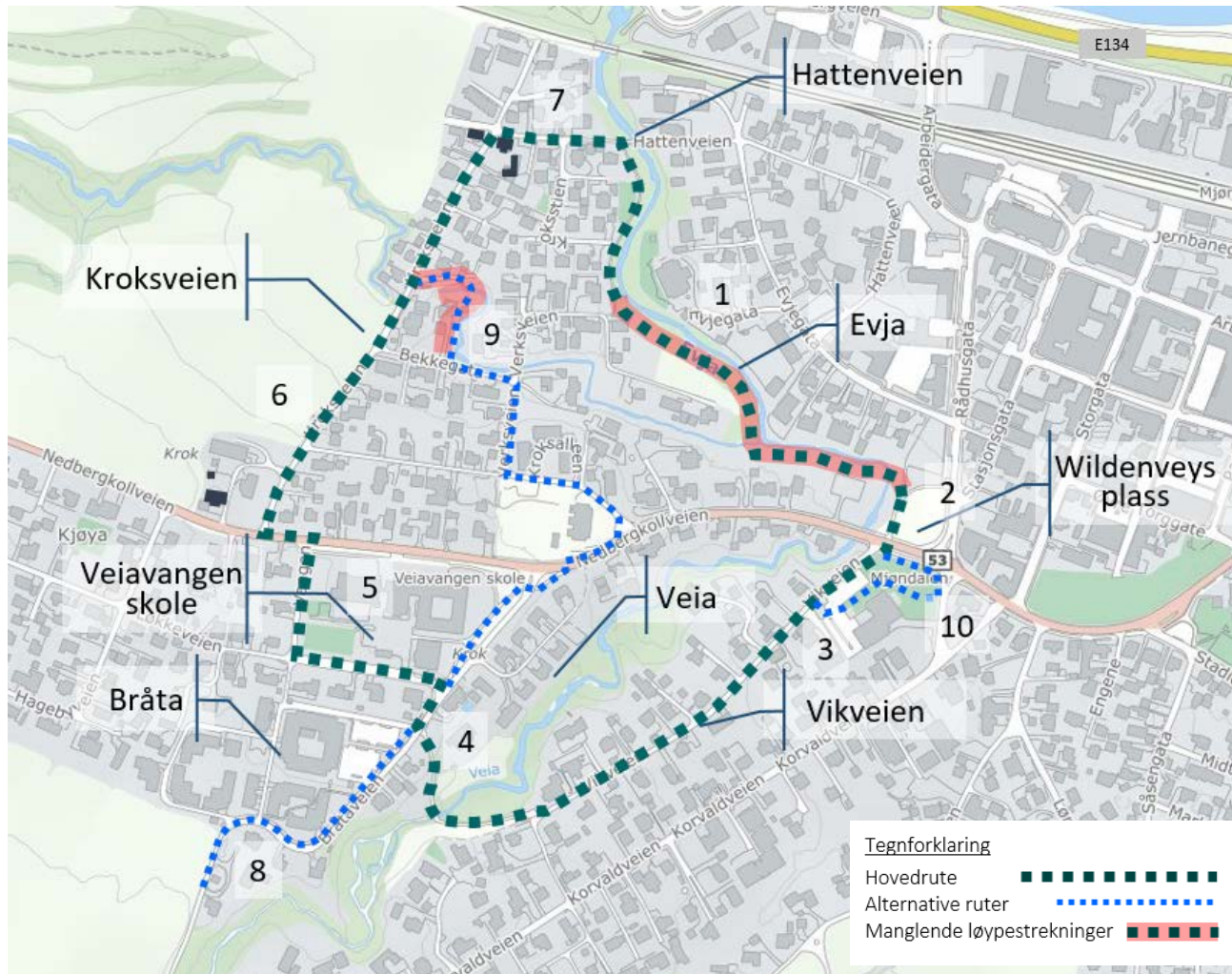




Figur 1: Urbane turløyper i Mjøndalen. Hovedruter er vist med farget beltrukket linjer. Alternative løp er vist med blå stiplede linjer.

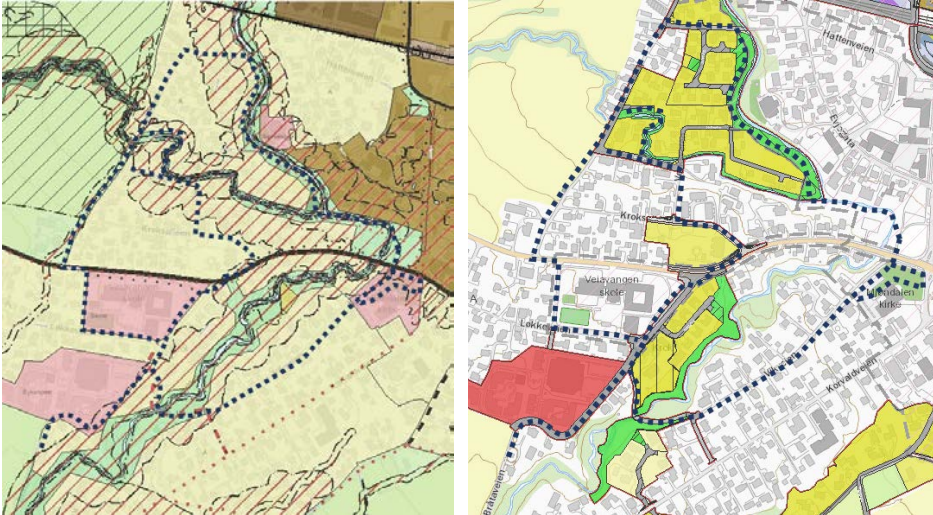
## 2. De utvalgte løypene

### 2.1 Turløype 1. Vest for Evja og Korvaldveien



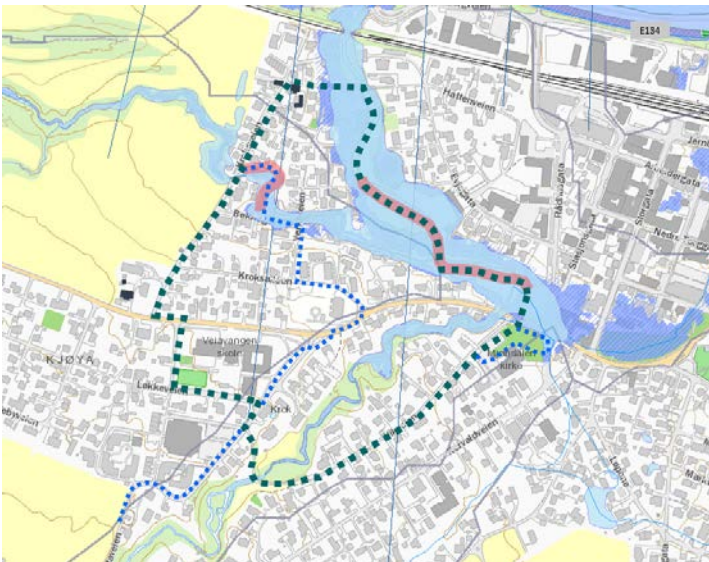
Figur 2: Området vest for Evja og Korvaldveien. Forslag til urban turløype.

## Kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplan og gjeldende reguleringsplan.

## Flomkart



Figur 4: Utsnitt fra kart for flom i Drammenselva.

## Hovedløype

### Beskrivelse av turløypa i sin helhet:

Ruta er 2,2 km lang og ligger i et fint boligområde vest i Mjøndalen. En del av løypa går langs bekken Evja, som er en viktig del av løypa da den har mange gode kvaliteter.

Evja i dag er en bekk med gjengrodd bredder og trær som holder på å falle i vannet. Noen steder er vegetasjonen fjernet og breddene ligger nakne og er potensielt rasfarlige. Eksisterende sti går fra Verksveien i sør til Hattenveien i nord. Den delen av Evja som renner gjennom Wildenveys plass er tilgjengelig, men en lengre strekning ligger i private hager eller som uopparbeidet areal. Hele strekningen mellom Wildenveys plass og Hattenveien er regulert til turdrag. Løypa vil være et fint sted å gå tur når turvegen er opparbeidet og området rundt har fått litt skjøtsel. Vikveien er en smal og lite trafikkert boligveg med flere fine hus. Den starter ved menighetsbygget med en allé av gamle bjørketrær, og i den andre enden kan man komme ned til Veiabekken som ellers renner i elveleiet bak husene. Vestre del av løypa er tegnet rundt Veiavangen ungdomsskole og i Kroksveien langs jordet.

### Opplevelser undervegs:

Utsikt mot åsene, adkomst til bekkene, gamle gårdshus og låver. Noen store hager med frukttrær. Flere fine bygninger i Vikveien, Bråtaveien 1B, Bråtaveien 11 – hus og stabbur, Kroksveien 9A, Kroksveien 28.



I åpninger mellom hus i Kroksveien kan man se åker, skog og åsene.

Enkelte nye bygninger skiller seg betydelig ut fra eksisterende bygningsmiljø i form og volum. For å ivareta de gode kvalitetene i dagens bygningslandskap, bør det innføres krav om at nye bygg må tilpasses omkringliggende miljø.

## Hovedløype. Beskrivelse av traseer

### 1. Langs Evja fra Hattenveien til Wildenveys plass

#### Beskrivelse:

Strekningen er regulert til grønstruktur. Mesteparten av den er i privat eie og er ikke opparbeidet til formålet.



Fra Hattenveien sørover. Denne delen av turvegen er opparbeidet



Strekningen mellom Verksveien og Wildenveys plass



Her er det regulert turveg langs Evja og broforbindelse til Læringscenteret



Kilen mellom Skalpebekken og Evja. Manglende forbindelse med Wildenveys plass

#### Tiltak:

Hele strekningen langs Evja må erverves og bør opparbeides med turveg, sitteplasser, evt. treningsapparater m.m. Plassen i kilen mellom Skalpebekken og Evja bør opparbeides som lekeplass. Turvegen bør lyssettes. Se forøvrig utkast til landskapskisse for blå-grønn forbindelse langs Evja.

### 2. Wildenveys plass

#### Beskrivelse:

Plassen reguleres til grønstruktur i områdeplan for sentrum Mjøndalen. Wildenveys plass er planlagt rehabilitert som en del av flomsikringsprosjektet drevet av NVE i samarbeid med Nedre Eiker kommune.



Ny kulvert



Her er det regulert gangbro over Veia

#### Tiltak:

I hht gangforbindelser må det opparbeides en bro eller en annen mulighet for å krysse Evja i nordre del av Wildenveys plass.

### 3. Vikveien.

#### Beskrivelse:

Vikveien er en smal boliggate mellom grønne hager og mange fine hus. Området langs gatene Korvaldveien og Vikveien er uregulert. I enkelte tilfeller fører dette til at ny bebyggelse ødelegger områdets karakter, da nye bygninger har helt annen stil og utseende som tydelig skiller seg ut.



#### Tiltak:

Området langs gatene i Korvaldveien og Vikveien kan reguleres for å sikre at ny bebyggelse blir tilpasset den eksisterende.

#### *4. GS-veg mellom Vikveien og Bråtaveien*

##### Beskrivelse:

GS-vegen er regulert.

Langs Veiabekken er det regulert en stripe grønnstruktur og i kommuneplan er hele Veiaområdet avsatt til grønt. I hele Veialøpet er det to plasser i Mjøndalen hvor man kan komme ned til vannet, denne traseen og Wildenveys plass. Derfor har denne plassen en ekstra kvalitet som kan brukes.



Mellom Vikveien og Veia



Veia oppstrøms



Mellom Veia og Bråtaveien



Gbnr 15/435, kommunal eiendom mellom Veia og Vikveien



#### Tiltak:

Flere steder ved Veia og ved broa over bekken er det mulighet for opparbeidelse av sitteplasser med utsikt mot bekken.

Gbnr 15/435 er en god plass til å ha opparbeidet adkomst til vannet, sitteplasser, bord med benker osv. Vegetasjonen langs bredden bør tynnes og plassen kan få mer parkmessig opparbeidelse.

#### *5. Forbi Veiavangen skole. Sør for Nedbergkollveien.*

##### Beskrivelse:

Området rundt Veiavangen ungdomsskole er nylig regulert og både Løkkevein og Vangen er fått fortau regulert langs skoletomta. Løkkeveien ble snevret inn og trafikkflyten er dermed redusert.

Nedbergkollveien vest for skolen er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Vegen brukes som skoleveg. Til tross for at den ligger i sone 40 er den ikke trafiksikker.





Løkkevein (gata sør for skolen) er i dag en bred veg med mye parkering langs kanten



Vangen (gata vest for skolen) sett nordover



Nedbergkollveien vestover. Her er det plass til fortau. Arealet er kommunaleiet

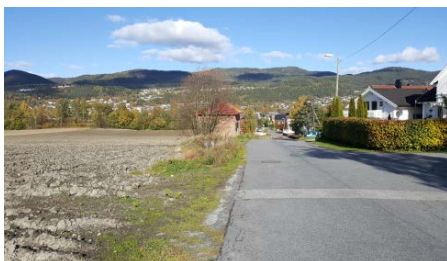
#### Tiltak:

Det bør opparbeides fortau langs Nedbergkollveien på strekningen vest for Veiavangen skole. Det bør også opparbeides fotgjengerovergang ovenfor Kroksveien.

### *6. Kroksveien nordgående*

#### Beskrivelse:

En veg mellom boligområdet og jordet med utsikt mot åsene og flere fine hus og gamle gårder undervegs.



Kroksveien retning Krokstadelva



Gården (huset og stabbur) ved utløpet mot Nedbergkollveien har middelshøy verneverdi

### *7. Kroksveien-Hattenveien*

#### Beskrivelse:

I nedre del av Kroksveien ligger hus på begge sider av vegen. Der ligger også tre verneverdige hus, Kroksveien 9A, 28 og 30.



Kroksveien 9A



Kroksveien 28 til venstre



Kroksveien går over i Hattenveien

### **Alternative traseer**

Kartet over området kan ses på side 9

### *8. En kort forlengelse sørover*

#### Beskrivelse:

Hovedruta kan forlenges en kort strekning forbi Bråta helsesenter til Bråtaveien 11, en gammel gård med et fint hus og stabbur. Det er et løpestykk som foreslås å gå frem og tilbake samme vegen, noe vi prøver å unngå andre steder. Det er et kort vegstykk på omtrent 250m og det trenger ikke å være en del av dagens løype.



Bråtaveien 11 gårdshus

#### Tiltak:

Det kan tilrettelegges for et lite stoppested ved Bråtaveien 11, med en benk og evt. infotavle hvor det fortelles noe om byggeskikk i Nedre Eiker. Huset og stabburet kan da være levende eksempler til en slik fortelling.

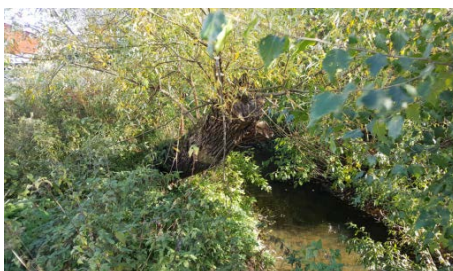
### *9. Nord-øst for skolen og med innsyn mot Skalpebekken*

#### Beskrivelse:

Vestre del av løypa kan alternativt anlegges inne i kvartalet mellom Evja og Nedbergkollveien og gå et stykke langs Skalpebekken. Utvidelse langs Skalpebekken kan tilføye mer kvalitet til turen, da Skalpebekken har en annen karakter enn Evja. Gnr 23 bnr 85 og 320 ligger i et svært flomutsatt område og er ikke bebodd.



Eiendommene gnr 23 bnr 85 og 320



Skalpebekken



Dagens adkomstveg

#### Tiltak:

Utvide grønstrukturen i reguleringsplan for Skalpebekken. Del av eiendommer gnr 23 bnr 85 og 320 må erverves og opparbeides.

### *10. Mjøndalen kirke*

#### Beskrivelse:

Arealet nord for kirka er et eksisterende grøntområde og en del av dette arealet vurderes brukt til bekkeåpning. I områdeplan for Mjøndalen sentrum er dette arealet foreslått regulert til grønstruktur.

Mellom parkeringsplassen og Vikveien ligger en liten grønn oase med benker omkranset av store trær.

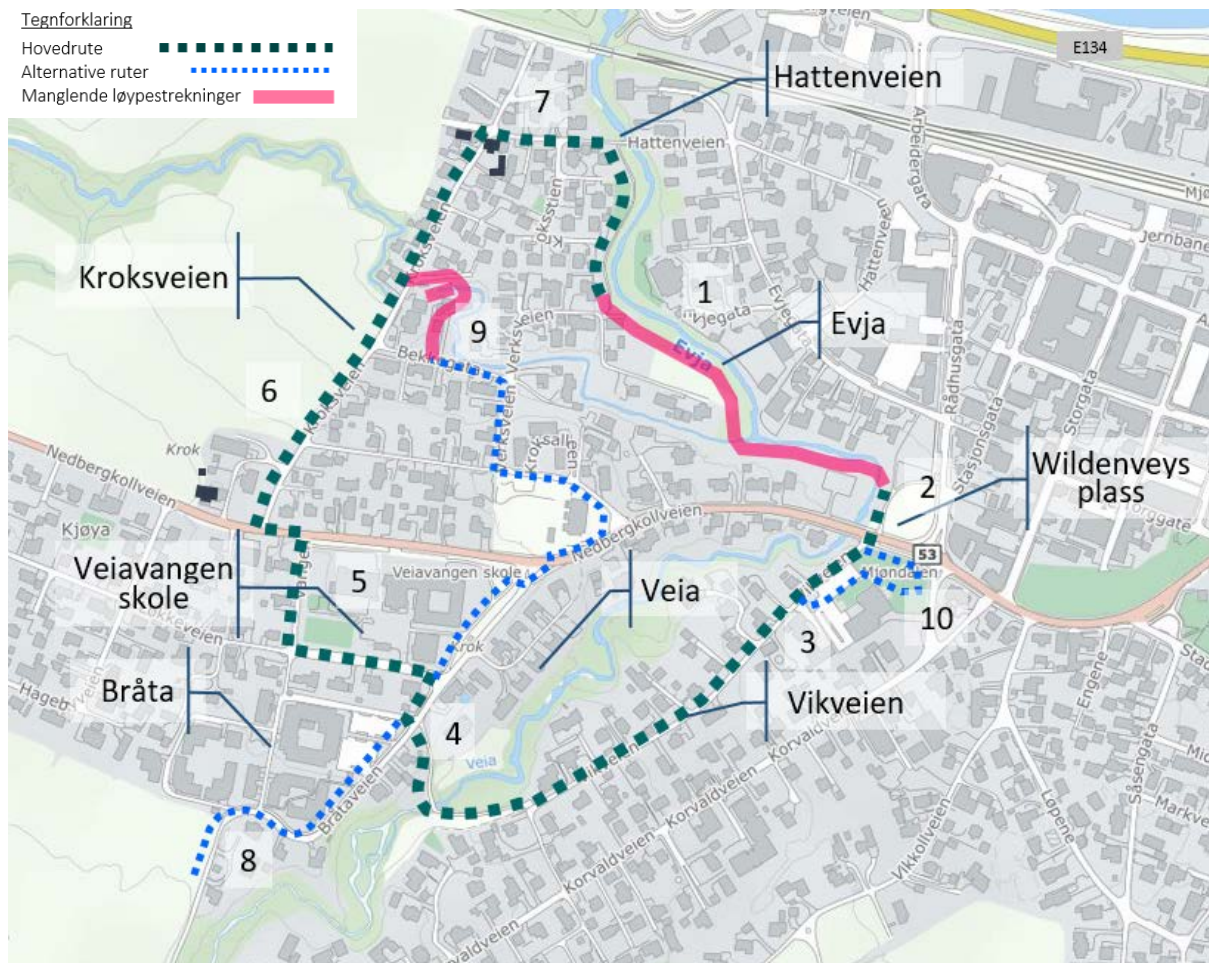


#### Tiltak:

Det kan opparbeides gangveg nord for kirka, dette skal ses sammen med flomsikringsprosjektet fra NVE.



## Sammendrag



Figur 5: Forslag til urban turløype i område 1. Manglende strekninger er tegnet rødt.

### Behov for regulering

Det er ønskelig med nye reguleringsbestemmelser som ivaretar eksisterende kvaliteter i områder Korvaldveien, Vikveien, Kroksveien og andre hvor andel eldre hus er betydelig.

En kort strekning langs Skalpebekken (tall 9) kan reguleres i litt større omfang og erverves.

### Manglende traseer

En viktig forutsetning for at løypa skal være i bruk, er at den er sammenhengende og legger opp til rundtur.

I denne løypa mangler en del av strekningen langs Evja (tall 1). Denne delen er spesielt viktig grunnet sin grønne kvalitet. Erverv og opparbeidelse av sammenhengende forbindelser langs hele Evja er det viktigste tiltaket for at løypa skal være et fungerende turområde.

### Barrierer

Det kan være utfordrende å passere en liten overgang over Nedbergkollveien ovenfor Kroksveien. Der finnes det hverken fortau eller fotgjengerovergang. Dette er en kort strekning på 30 meter som kan oppgraderes med fortau og fotgjengerovergang og gjøre også skoleveg for noen elever fra Veivangen skole enklere.

### Tilgjengelighet for alle

Ferdig opparbeidet løype vil være tilgjengelig for de fleste, men skråningen mellom Bråtaveien og Veia (tall 4, 10% stigning) kan være noe utfordrende.

### Plasser

Det er flere plasser undervegs som bør opparbeides eller forbedres.

Området langs Evja (tall 1), kan tilføyes forskjellige plasser når turvegen er opparbeidet. Det kan være alt fra små grusflater under store trær med utsikt mot vannet hvor det kan plasseres bord med benker, til tuftepark eller en stor lekeplass i kilen mellom Skalpebekken og Evja.

Der GS-vegen (tall 4) krysser Veiabekken er det et fint sted med mange muligheter. En benk ved vannet eller et bord med benker kan plasseres på nordsiden av bekken. Der får man også utsikt til gårdsplassen med bl.a. struts. Gbnr 15/435 (tall 4) er et stort areal på sørsiden av Veia som i dag brukes av hundeeiere til å leke med pinner. Det kan evt. forvandles til lekeplass, tuftepark eller hundepark. Der er det også mulighet for opparbeidet adkomst til bekken.

### Opplevelser

Turløypa skal by på forskjellige opplevelser, alt fra rolig ferdsel under trærne langs bekken til forskjellige aktiviteter enkelte steder. Utsikten mot åsene i Kroksveien og gamle hus i Vikveien er også med på å gjøre turen opplevelsesrik. For å forsterke inntrykket av det man ser undervegs, kan det lages skilt med litt informasjon om stedets og enkelte bygningers historie.

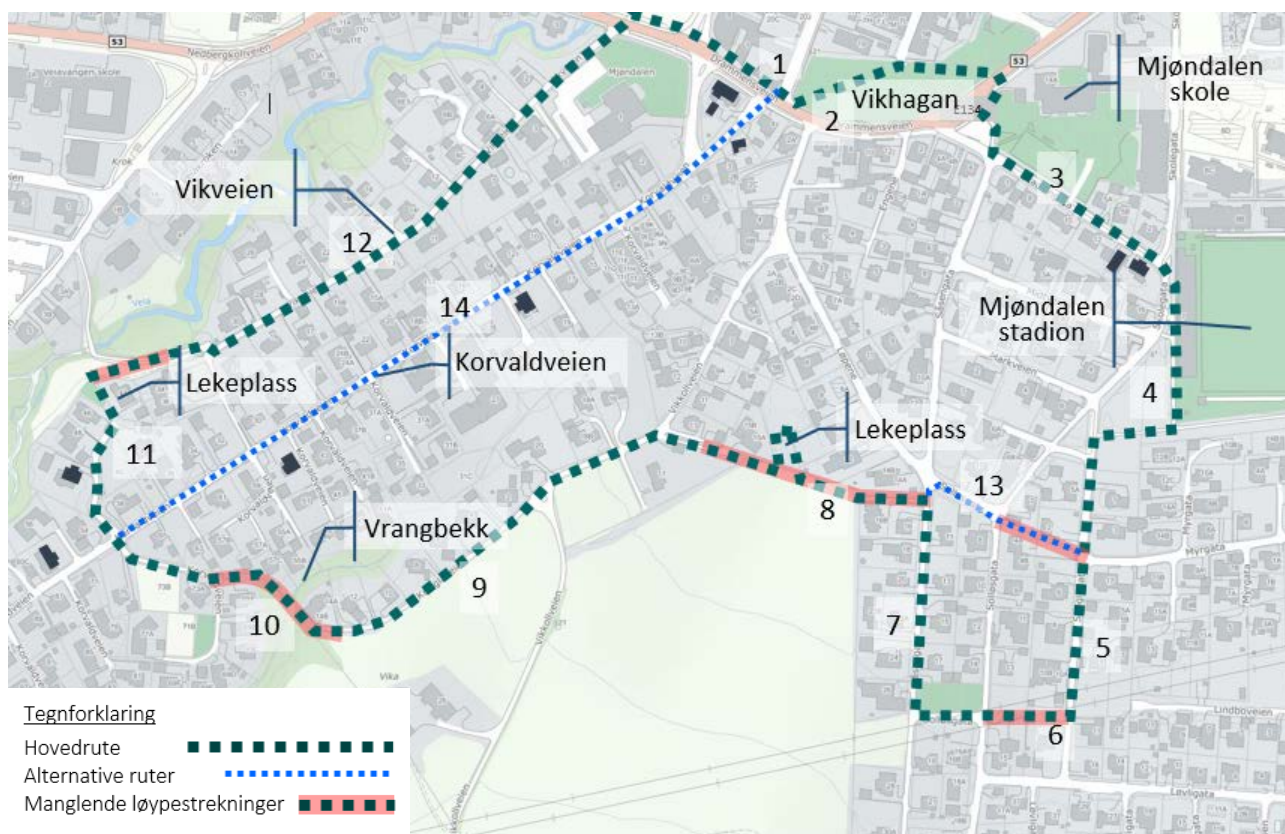
Det er viktig at grønne områder, særlig bekkedrag, blir skjøttet. Eksempel på et godt skjøttet område omfang kan være Akerselva i Oslo, et fint grøntområde med mye naturlig vegetasjon, men med tydelig preg av turområde for lokalbefolkningen. Det bør plantes noen trær som med tiden kan utvikle seg til store og fine parktrær, som f.eks lind, lønn eller eik. (Dagens vegetasjon er nesten utelukkende pil, som har kort levetid).

Enkelte steder kan få mer opparbeidelse og skjøtsel enn andre, med mer variert vegetasjon som beriker opplevelsen av turen.

### Belysning

Hele Evja-strekningen mangler belysning. Den bør opparbeides samtidig med turvegen. Det er også viktig med intensiv belysning i fotgjengerovergangene i Nedbergkollveien. Mindre lyskilder, som lyspullerter, kan plasseres langs Evja eller Veia.

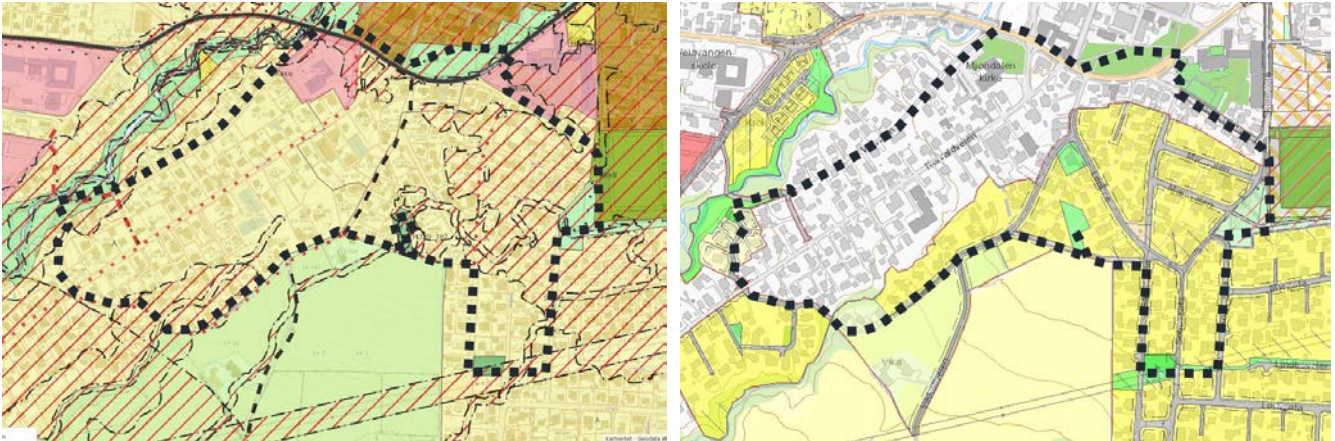
## 2.2 Turløype 2. Fra Vikveien til Stadion



Figur 6: Område mellom Vikveien og Mjøndalen stadion. Forslag til urban turløype.



## Kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner



Figur 7: Utsnitt fra kommuneplan og gjeldende reguleringsplan.

### Hovedløype

#### Beskrivelse av turløypa i sin helhet:

Turløypa er 2,5 km lang og ligger i boligområdet sør for sentrum, mellom Vikveien og Mjøndalen stadion. Den går via mange forskjellige type områder: park, skole, bolig-gater og smetter, i jordkanten, i bakgårder, i smale bekke- og alt dette bare 5-10 minutters gange fra Mjøndalen sentrum.

De fleste gatene sør for Drammensveien er rolige bolig-gater med lite trafikk. Under høyspentlinjen i Solløs området ble det regulert men ikke opparbeidet et grøntdrag, det har med tiden forsvunnet bak gjerder i private hager. En annen forbindelse som heller aldri ble opparbeidet skulle binde sammen Såsengata og Vikkollveien. Dette forslaget bygger på at disse forbindelsene etableres.

Det foreslås også å fullføre forbindelsen mellom Kringlaveien og Korvaldveien, den er delvis regulert fra Korvaldveien sin side. Der skal man gå over en bekk i enden av Kringlaveien.

Løypa blir spennende og opplevelsesrik når den er ferdig opparbeidet, per dagens dato er den lite tilrettelagt for turgåing.

#### Opplevelser undervegs:

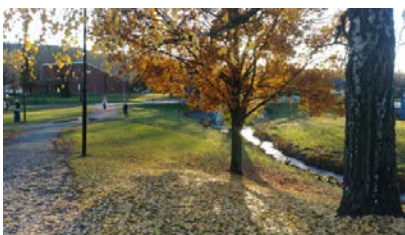
Wildenveys plass med åpent vannspeil, Vikhagan park med lekeplass, bolig-gater og smale stier, dyrket mark og stort åpent landskap. Bekker i smale drag, i åpne plasser, sett på kort avstand og ovenfra. Dette skal være en tur som byr på de opplevelser en bygd kan tilby.

### Hovedløype. Beskrivelse av traseer

#### 1. Fra Wildenveys plass til Vikhagan

#### Beskrivelse:

Traseen har et potensiale til å bli en fin grønn forbindelse mellom to parker i Mjøndalen sentrum. I områdeplan for Mjøndalen sentrum er traseen foreslått regulert til gang- og sykkelveg (GS-veg) med en rabatt som buffer mot kjørevegen. Anlegg for myke trafikanter på nordsiden av Drammensveien er nesten fraværende.



Wildenveys plass med Veia



Andeparadis



Nordsiden av Drammensveien mellom Vikhagan og Wildenveys plass

#### Tiltak



Begge parker grenser mot Drammensveien, en veg med relativt høy ÅDT. For å øke følelsen av trygghet langs veien og støypoppfatning bør en trase for myke trafikanter anlegges separat fra kjørebanelen, som det foreslås i sentrumsplanen. Rabatten bør beplantes.

## 2. Vikhagan

### Beskrivelse:

Deler av parken er nylig opparbeidet til lekeplass. Parkens vestre del er opparbeidet med trær, busker og blomster som ble vedlikeholdt av et lokalt hagelag. Driften av hagelaget opphørte i 2016, hvilket har ført til at noe vegetasjon ble fjernet og resterende vegetasjon forfaller og gror igjen.

Det mangler ly for vær og vind og det er fortsatt mye parkering i randsonene..



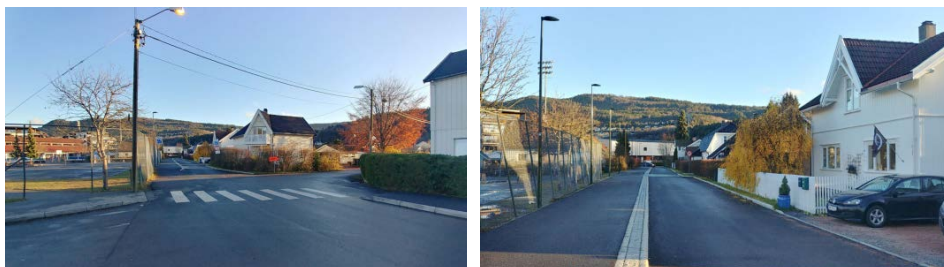
### Tiltak:

I tillegg til lekeplass-funksjonen kan parken fungere som en møteplass for alle typer folk. En hagesone med forskjellige planter bør rehabiliteres.

## 3. Stadiogata

### Beskrivelse:

Som følge av reguleringsplan for Stadion kvartalet har Stadion gata fått nytt bredt fortau, kjørebanelen ble snevret for å gi klar prioritering til myke trafikanter. Ny asfalt gir tydelig kontrast mot smågatestein.



Stadiogata ved skolen

### Tiltak:

Skoletomta trenger fullstendig renovasjon. Når prosjektet for renovering av skolegården kommer i gang bør det også innebære beplantning langs sidegater, både i Stadiogata og ved Drammensveien.

## 4. Mjøndalen stadion

### Beskrivelse:

Hele dette området har gjennomgått betydelig opprustning som følge av utbyggingsprosjektet for Mjøndalen stadion og flomtiltak i området. Blant annet ble det etablert en parkeringsplass og plantet trær.



Ikke alle planlagte trær ble plantet



Og det kjøres en del der hvor det skulle vært plen



Her har kommunen plantet hekk og flere trær og plassen skal virke grønn om noen år

#### Tiltak:

Kantstein eller store steiner kan plasseres langs gressplen for å hindre kjøring. Det vil gi et mer ryddig inntrykk av hele området og klarere forståelse for hvilke arealer som er beregnet for myke trafikanter.

### 5. Skoglygata

#### Beskrivelse:

En smal, rolig gate i området Solløs.



Sett fra nord. Nylig opparbeidet gangforbindelse



Nordlygata nordover

### 6. Under høyspent linje

#### Beskrivelse

Det er regulert grøntforbindelse fra Hagatjernveien i vest til jordet i øst. I endring av reguleringsplan for Solløs ble disse forbindelsene foreslått videreført. Tross at de i sin tid ikke ble opparbeidet, ble de ikke nedbygd og er i dag en del av hagene bak gjerdet og hekker. I denne turløypa inngår den delen av forbindelsen som ligger mellom Skoglygata og Solløsgata.



Figur 8: Utsnitt gjeldende reguleringsplan for Solløs



Fra Myrgata mot Solløsgata



Fra Solløsgata mot Myrgata

#### Tiltak:

Privat grunn bør erverves og løypa bør opparbeides.

### *7. Løvligata, Solløsgata*

#### Beskrivelse

Løvligata er en bred vestgående gate, den har asfaltert bredde i overkant av 7 meter. Gata kan fungere som alternativ for grøntforbindelse under høyspentlinjen mens den ikke er opparbeidet. Solløsgata er en smal og grønn nordgående boliggate, to gatestumper som er knyttet til den vestfra heter også Solløsgata.



Løvligata



Solløsgata nordover



Solløsgata vestgående

#### Tiltak:

Kjørebanelen til Løvligata kan snevres inn, det kan plantes noen trær og avsettes plass til langsgående parkering mellom trærne. Dette vil øke trafikksikkerheten og gi mer hyggelig opplevelse for gående.

Arealet mellom Solløsgata vestgående og løkka kan beplantes for å skille gatearealet fra løkka og gjøre området mer trafikksikkert. Gata er regulert til grønnstruktur og bør stenges for gjennomkjøring.

### *8. Mellom Såsengata og Vikkolveien. Lekeplass*

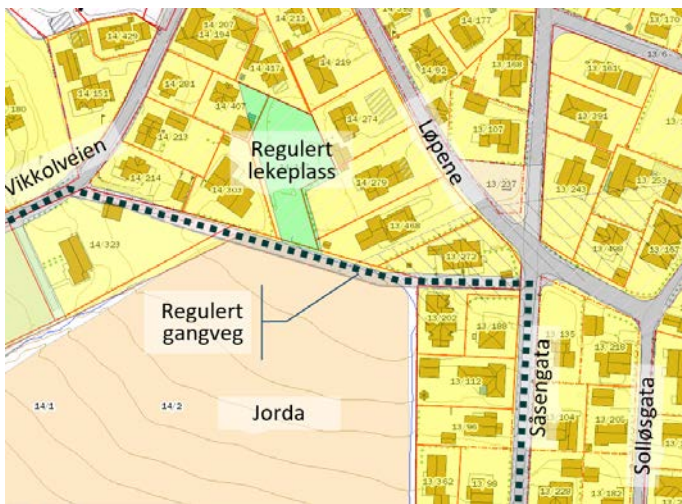
#### Beskrivelse

Såsengata er en smal, grønn gate. De smale, grønne gatene i Solløs-området føles trygge og er hyggelige å ferdes i. Fra Såsengata nordover mot jordet er det regulert en gangveg, som ikke er opparbeidet. Vegen skal fortsette langs jordet og binde sammen Såsengata og Vikkolveien. Denne forbindelsen videreføres i nylig justert reguleringsplan for Solløs.

Det er regulert lekeplass inne i kvartalet mellom Løpene og Vikkolveien. Lekeplassen har ingen adkomst fra noen av gatene. Den regulerte adkomsten er tegnet sørfra, fra gangvegen.

Både jordkanten og lekeplassen ligger lavt i terrenget og er utsatt for overflatevann etter regnet.





Figur 9: Utsnitt gjeldende reguleringsplan for Sollos.



Såsenegata



Gangvegen mellom Såsenegata og jordet. Gangvegen er regulert der hvor det i dag står tujahekk



Langs jordkanten. Regulert gangveg



Lekeplassen. I dag er det et grønt areal mellom hagene med plen og noen trær



Mot Vikkolveien

#### Tiltak:

Gangvegen er regulert. Arealet må erverves og det bør opparbeides gangveg etter gjeldende standard. Det bør også opparbeides adkomst til lekeplassen. Det er ikke behov for umiddelbar opparbeidelse av lekeplassen i området med stort antall eneboliger, men det kan være en viktig ressurs til den gangen området vil transformeres og bebygges tettere.

### 9. Vikkolveien, Kringlaveien

#### Beskrivelse:

En fin strekning, med spredt bebyggelse på den ene siden av vegen, åpent landskap med dyrket mark, skog og åser på den andre. Denne delen av løypa er gruslagt.



Vikkollveien



Kringlaveien

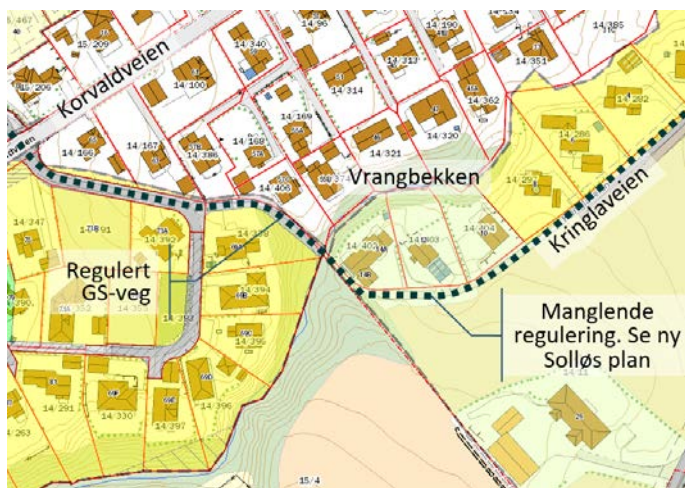
## 10. Fra Kringlaveien til Korvaldveien

### Beskrivelse:

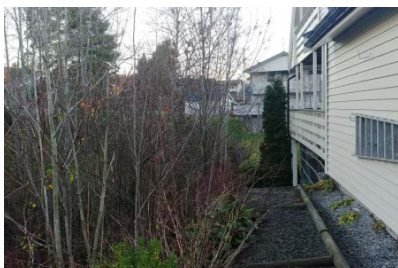
En del av traseen inngår i reguleringsplan for Viken søndre, der det er regulert gang- og sykkelveg fra Korvaldveien mot Vikkollveien. GS-vegen er regulert på privat grunn og er ikke opparbeidet. Mesteparten av arealet er opparbeidet til plen som går over i et søkk som ender i Vrangbekken.

Reguleringsplan for Viken søndre omfatter ikke arealet på den andre siden av Vrangbekken. Per dagens dato er dette arealet regulert til LNF-formål og boligformål i enden av Kringlaveien. Arealet inngår i endringsforslag til reguleringsplan for Solløs hvor gang- og sykkelveg foreslås videreført til Kringlaveien.

Dette er en viktig del av strekningen fordi den binder sammen to boligområder som ellers er skilt i hele Vrangbekkens lengde. Nærmeste sted man kommer fra Vikkollveien over til Korvaldveien ligger en snau halv kilometer unna. Veggen er regulert fra Korvaldveien sin side og er markert som gangforbindelse i hele strekningen i kommuneplankart. Den delen av traseen som ligger på Solløssiden er ikke i bruk og det er en tett gjengrodd skråning. Eiendommen er i privat eie.



Figur 10: Gjeldende reguleringsplaner for Solløs og for Viken søndre.



Eiendom i Kringlaveien hvor dagens sti begynner



Stien fra Kringlaveien og videre over Vrangbekken



Søkket fra bekken mot Korvaldveien



Fra Korvaldveien

### Tiltak:



Når endringen i reguleringsplan for Solløs er vedtatt må eiendommen erverves og opparbeides. Det foreslås opparbeidelse av turveg på denne delen av strekningen, da det er lettere gjennomførbart og fordi Kringlaveien ikke holder GS-veg standard.

### 11. Fra Korvaldveien til Vikveien

#### Beskrivelse:

I reguleringsplan for Nordre Viken er det regulert en gangsti fra lekeplass i Korvaldveien til enden av Vikveien. Stien skal gå på utsiden av tomtene på toppen av skråningen. Stien ble ikke opparbeidet og i stedet er det blitt tråkket en annen sti rett ned til broa over Veiabekken. Den er ganske krevende, da skråningen er bratt og fort blir gjørmete etter regnværet. Det er en fin utsikt ned mot Veia fra toppen.



Figur 11: utsnitt fra reguleringsplan for Nordre Viken.



Korvaldveien



Lekeplass mellom Korvaldveien og Veia



Utsikt fra lekeplassen nedover mot Veia



Sti fra Veia til lekeplassen

#### Tiltak:

Her er det mulighet for opparbeidelse av begge forbindelsene, både den som er regulert og den som er tråkket til av beboere i området.

Stien som er tegnet i reguleringsplanen skal ha slakt fall mot Vikveien. Stien fra lekeplassen til broa over bekken bør heller opparbeides som trapp da stigningen er 1/3, altså typisk trappestigning. Det bør vurderes gelender i deler av traseen der hvor det er bratt og glatt om vinteren.

### 12. Vikveien.

Denne delstrekningen er beskrevet i 3. kapittel «Vikveien.» i beskrivelsen «2.1 Turløype 1. Vest for Evja og Korvaldveien».



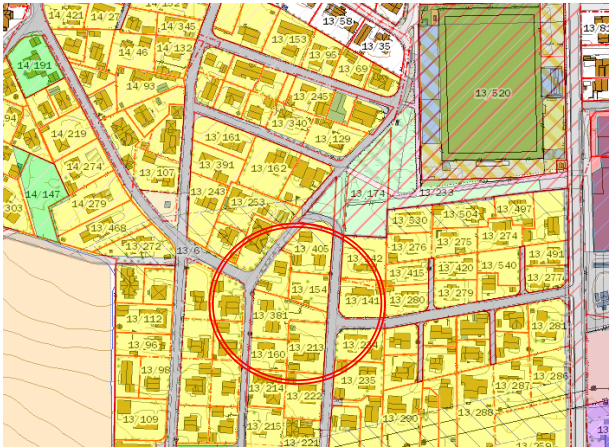
## Alternative traseer

Kartet over området kan sees på side 16

### 13. Mellom Myrgata og Solløsgata.

#### Beskrivelse.

Mellom Løpene og Myrgata er det i dag et boligfelt, men både gateretning og eiendomsgrenser gir inntrykk av at det var tenkt som et sammenhengende gateløp. Mellom Skoglygata og Solløsgata er det i dag en eiendom, gbnr 13/381, hvor nordgrensen går rett mellom de to gatene. Eiendommen brukes som gjennomgang i dag.



Figur 12: Utsnitt reguleringsplan for Solløsgata.



Fra Myrgata mot Solløsgata



Mot Solløsgata



Mot Myrgata

#### Tiltak:

Det kan opparbeides en smal gangforbindelse for turgående langs nordgrensen til gbnr 13/381. Det er plass mellom huset og nabohekken til gangsti. Det kan også plantes hekk på den andre siden av stien, slik at den ikke blir til sjenanse for beboere i gbnr 13/381. Da vil stien gå i en smal grønn tunell, den slags forbindelse vil berike opplevelse av turen.

### 14. Korvaldveien.

#### Beskrivelse:

Korvaldveien er bredere og mer trafikkert enn Vikveien. Områdeplan for Mjøndalen sentrum legger opp til opparbeidelse av fortau i nedre delen av Korvaldveien, men i dag fremstår den som ei mindre trafiksikker turløype. Samtidig er det mange fine hus og grønne hager som gjør den til et mulig alternativ for Vikveien.

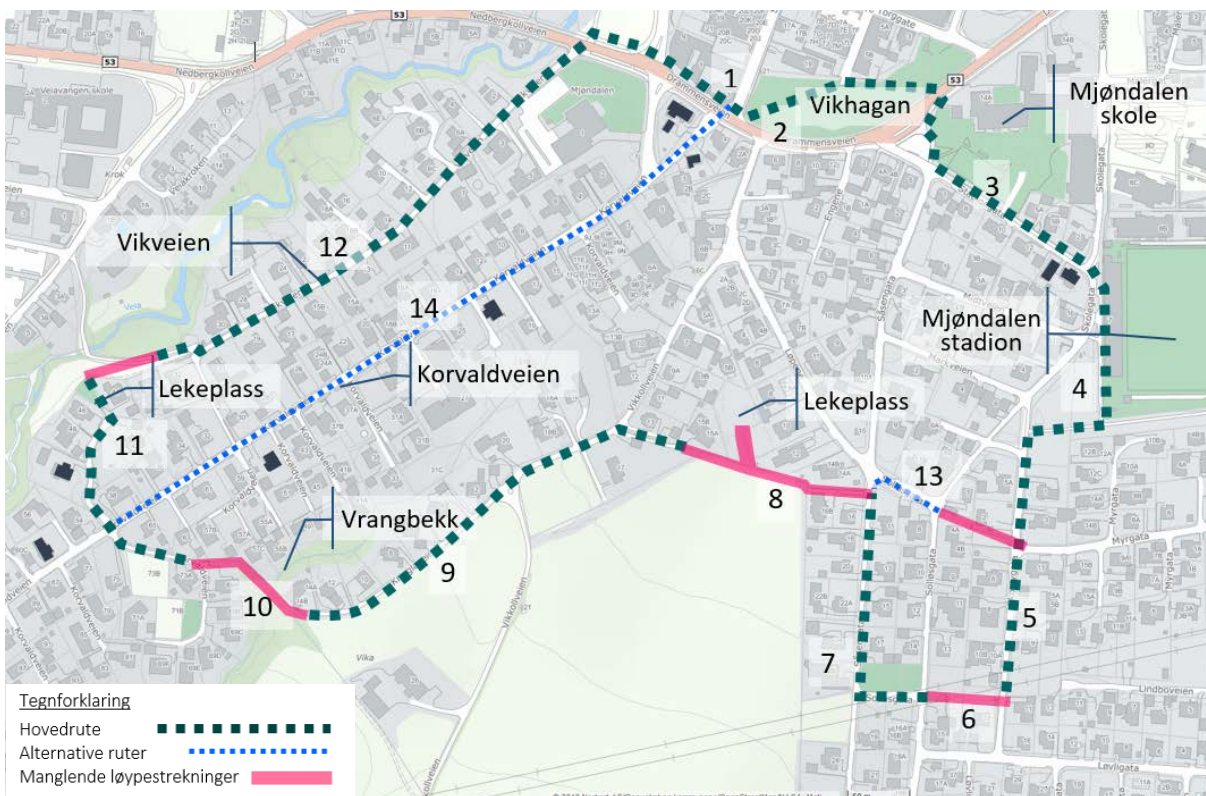




#### Tiltak:

Det bør opparbeides fortau i Korvaldveien opp til den delen av vegen hvor bebyggelsen opphører på den ene siden.

### Sammendrag



Figur 13: Forslag til urban turløype i område 2. Manglende strekninger er tegnet rodt.

#### Behov for regulering

De fleste manglende lenkene i denne løypa er under regulering eller regulert i gjeldende reguleringsplaner. Det anses som spesielt viktig at en ny lenke fra Kringlaveien mot Korvaldveien reguleres til et formål som åpner for opparbeidelse av gangforbindelse. En ny lenke som ikke foreslås i endring av reguleringsplan for Solløs er den som kan knytte Skoglygata sammen med Solløs gata. Den anbefales regulert til formål grønnstruktur, underformål turveg.

#### Manglende traseer

Dagens løype er lite tilrettelagt for ferdsel. Noen steder må man gjennom private hager og enkelte strekninger er sperrert med gjerder. Det er flere viktige traseer som må opparbeides for at løypa skal fungere: trase fra Såsengata til Vikkollveien og trase fra Kringlaveien til Korvaldveien er avgjørende. To traseer som bør opparbeides for å gjøre løypa mer opplevelsesrik er forbindelsen mellom Lindboveien og Solløsgata og sti fra lekeplass til Vikveien (tall 10).

#### Barrierer

Drammensveien mellom Wildenveys plass og Vikhagan mangler fortau på en del av strekningen. Det bør også oppføres gelender på de bratte strekningene.

### Tilgjengelighet for alle

I hvor stor grad vil ferdig opparbeidet løype være tilgjengelig for de fleste avhenger av hvordan de manglende traseene skal opparbeides.

### Plasser

Vikhagan har fått en ny lekeplass i løpet av sommeren, men den fine, blomsterrike delen av parken er i forfall. Det er få benker, særlig i den stille delen av parken. Her er det fortsatt mulighet for forbedring.

Benker bør plasseres flere steder undervegs slik at de som ikke kan gå langt har muligheten til å ta en pause. Noen steder kan det plasseres bord med benker, det kan være i grøntområde sør-vest for Stadion (tall 4), på «lekeplassen» mellom Løpene og Vikkollveien (tall 7) og på lekeplassen ved Veia (tall 10).

### Opplevelser

Denne løypa har potensiale til å bli opplevelsesrik. De to traseene fra Skoglyveien til Solløsgata (tall 5 og 12) og en liten lenke fra Såsengata til jordet (tall 7) kan opparbeides med en smal sti mellom busker, hekk eller husvegg. Det å komme fra en grønn tunell ut i et åpent landskap med vide åkere, åser i bakgrunnen og åpen himmel gjør et stort inntrykk og det er den opplevelsen man ønsker når man etablerer smale smetter og grønne tunneller.

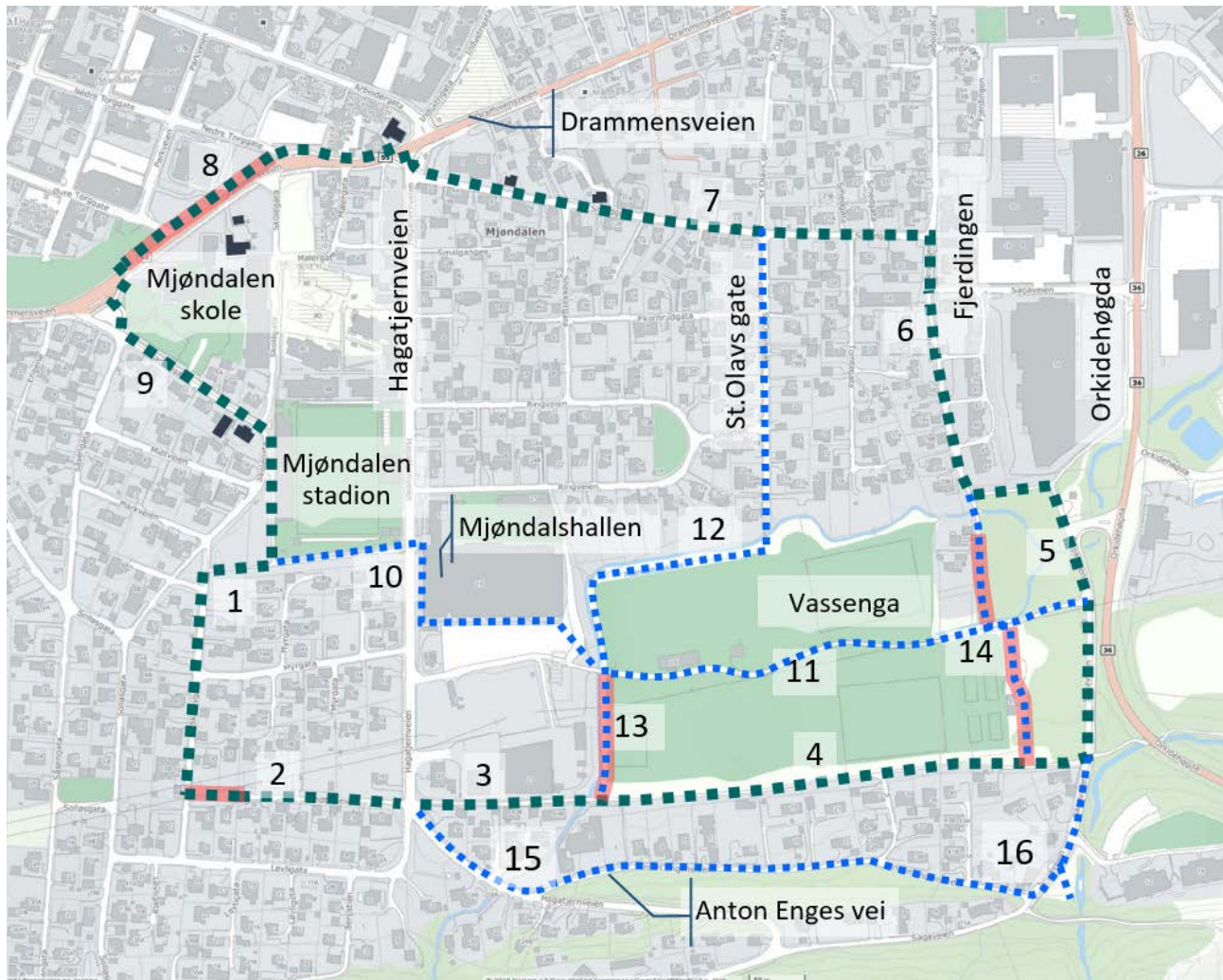
Overgang over Vrangbekken kan opparbeides som en mindre turveg med en smal bro. Lekeplass med utsikt mot Veia (tall 10) er derimot åpen, samme gjelder skråningen mot Veia. Skråningen kan beplantes skånsomt med enkelte trær eller tregrupper for å beholde det åpne inntrykket.

### Belysning

Manglende belysning på lekeplass (tall 10) og i enden av Kringlaveien.

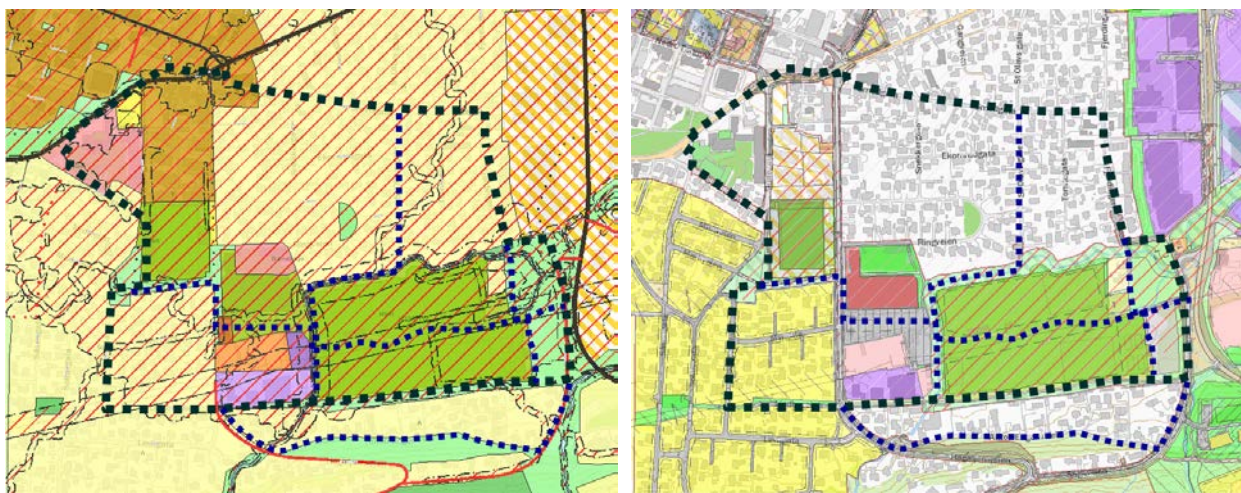


## 2.3 Turløype 3. Mjøndalen stadion og Vassenga



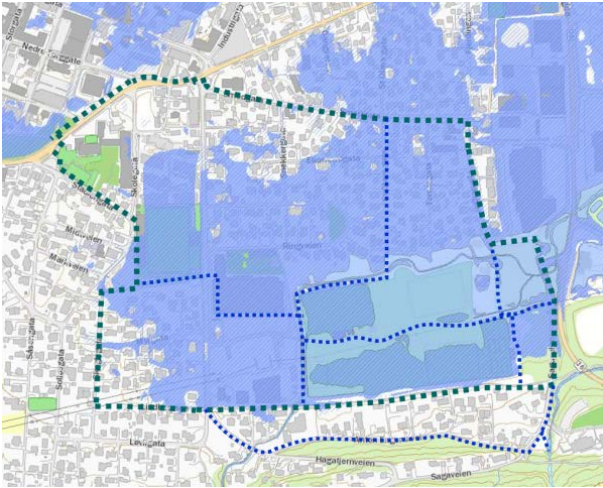
Figur 14: Området Mjøndalen stadion og Vassenga. Forslag til urban turløype.

### Kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner



Figur 15: Utsnitt fra kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner.

## Flomkart



Figur 16: Utsnitt fra kart for flom i Drammenselva.

## Hovedløype

### Beskrivelse av turløypa i sin helhet:

Turløypa er 2,7 km. lang og går rundt flere store aktivitetsområder sør for Drammensveien: Mjøndalen skole, Mjøndalen stadion og Vassenga. Området er i stor grad regulert og det preges av større bygg. Løypetraseen anlegges rundt de store utbyggingsområdene og går i mindre gater og i grønne drag. Ved Vassenga åpnes utsikten mot idrettsområdet og mot åsene på Krokstadsiden. Mesteparten av løypa ligger i flomutsatt område.

### Opplevelser underveis:

Vassenga i dag er et stort åpent lende med vid utsikt i bakgrunnen. I hht reguleringsplan for flomsikring av Mjøndalen sentrum kan det bygges en ny idrettshall i Vassenga og stedsopplevelsen kan bli annerledes.

En gangveg fra Hagatjernveien (tall 3) til Vassenga krysser Mjøndalsbekken, bekkeløpet oppstrøms og broa over den ble renoverert for noen år siden i forbindelse med flomsikringsprosjektet. Det nye prosjektet for flomsikring omfatter hele området øst for Vassenga hvor det i dag er sump og kratt.

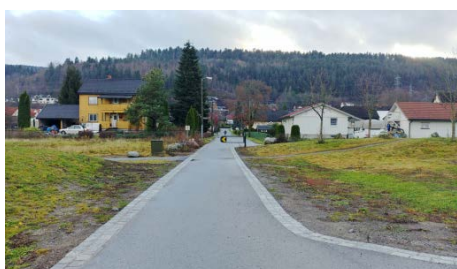
Det er flere mindre bolig-gater løypa slynger seg gjennom. Smedgata er en litt større gate sør for Drammensveien, som skal opparbeides med fortau i hht områdeplan for Mjøndalen sentrum. I enden av Smedgata, i kilen mellom Hagatjernveien og Drammensveien holder kommunen på å bygge en ny pumpestasjon. Den skal få en glassfasade og på en skjerm inne skal det vises et underholdende program om vannhåndtering og flomsikring.

## Hovedløype. Beskrivelse av traseer

### 1. Mjøndalen stadion, Skoglygata

#### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 4. kap. «Mjøndalen stadion» og 5. kap. «Skoglygata» i beskrivelsen til turløypa 2 «2.2 Turløypa 2. Fra Vikveien til Stadion».



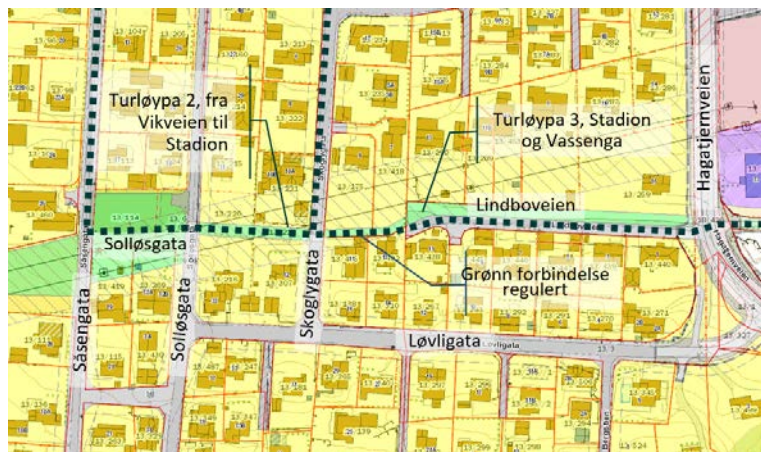


## 2. Under høyspent linje

### Beskrivelse

Det er regulert grøntforbindelse fra Hagatjernveien i vest til jordet i øst. I endringen av reguleringsplan for Solløs ble disse forbindelsene foreslått videreført. Den foreslåtte traseen er ikke opparbeidet og private hager med gjerder og hekker sperrer for gjennomgang.

I denne turløypa inngår den delen av forbindelsen som ligger mellom Skoglygata og Hagatjernveien.



Figur 17: Utsnitt reguleringsplan for Solløs



Fra Skoglygata østover mot Lindboveien



Lindboveien mot Skoglygata, manglende strekning



Lindboveien østover

### Tiltak:

Det bør erverves privat grunn og turløypa bør opparbeides. 2.4 Turveg fra Hagatjernveien til Vassenga

## 3. Turveg fra Hagatjernveien til Vassenga

### Beskrivelse:

Traseen er regulert til turveg i reguleringsplan for område Stadion-Vassenga. Vegen er opparbeidet til formålet. Det er nylig bygd en ny bro over Mjøndalsbekken og bekkeleiet forbi kyllingfabrikken har fått ny kulvert.



Turvegen fra Hagatjernveien østover



Bro over Mjøndalsbekken



Kylling fabrikken til venstre. Mjøndalsbekken oppstrøms

### Tiltak:

Traseen mangler belysning.

#### 4. Forbi Vassenga til Sagaveien

##### Beskrivelse:

Traseen er regulert til gang- og sykkelveg i reguleringsplan for Flomsikring Mjøndalen. Det er en eksisterende grusveg med utsikt nordover mot Vassenga og åsene i bakgrunnen. Langs strekningen ligger et grønt område med bjørketrær opparbeidet til rasteplass, med bord, benker og søppelholdere.



##### Tiltak:

Traseen mangler belysning.

#### 5. Nedre del av Sagaveien og GS-veg mot Fjerdingen

##### Beskrivelse:

Dette er en grønn trase. Mot Vassenga ligger i dag et sumpområde med tett vegetasjon, og det er et grønt belte mot Orkidehøgda. Området mot Vassenga er regulert delvis til parkering, men vegetasjonsstripen mot Sagaveien skal opprettholdes.

Nord for vestgående GS-veg ligger arealet delvis regulert til grønt, delvis til næringsområde.



Sagaveien nordover

Fra Sagaveien mot Fjerdingen,  
næringsbebyggelse til høyre

##### Tiltak:

Det anbefales å regulere vegetasjonsskjerm mot næringsbebyggelse (dagens Jula) i nord i hele det kommunale arealet (ca. 140m<sup>2</sup> mer enn i dag). Hele grøntarealet mellom GS-vegen og næringsområdet bør også beplantes.

#### 6. Fjerdingen fra sør til Smedgata i nord

##### Beskrivelse:

Fjerdingen oppfattes som veldig en romslig gate takket være bebyggeshøyde og avstand til nærliggende hus. I områdeplan for Mjøndalen sentrum foreslås regulert samme bredde med sideareal på hver side. Området øst for gata foreslås regulert til konsentrert småhusbebyggelse.



Bebyggelsen er trukket langt unna  
vegbanen.



### Tiltak:

Hvis arealet avsatt til konsentrert bebyggelse skal fortettes eller bygges på nytt, bør det avsettes areal for gående, evt. fortau

## **7. Smedgata**

### Beskrivelse:

Smedgata er en rolig boliggate sør for Drammensveien. Noen bygninger i området hvor Fjerdingen krysser Smedgata er det eksisterende eller nedlagt næringsbebyggelse. I områdeplan for Mjøndalen sentrum foreslås hele område regulert til bolig. Hele Smedgata foreslås også regulert med fortau på nordsiden.



Smedgata ved Fjerdingen



Smedgata vestover



Smedgata østover

## **8. Drammensveien fra Smedgata til Mjøndalen skole**

På hjørnet mellom Drammensveien og Hagatjernveien holder kommunaltekniske avdeling i Nedre Eiker kommune på å bygge ny pumpestasjon. Pumpestasjonen skal være et lite bygg med glassfasade mot Drammensveien. Innvendig skal det plasseres skjermer med underholdningsprogrammer som handler om overvannshåndtering. Videre vil turløypa gå på motsatt side av Drammensveien, forbi Samfunnshuset. Denne delen foreslås regulert til turveg i områdeplan for Mjøndalen sentrum.



Hjørnet mellom Drammensveien og Hagatjernveien



Parkarealet mot Samfunnshuset



Drammensveien fra Mjøndalen skole og østover

### Tiltak:

Det anbefales å regulere og gjennomføre tiltak foreslått i områdeplan for Mjøndalen sentrum.

Det anbefales videre å reetablere beplantning langs Drammensveien innenfor området for Mjøndalen skole (se forøvrig delstrekning 3 Stadiogata i Turløype 2. «Fra Vikveien til Stadion»).

## **9. Mellom Mjøndalen skole og Mjøndalen stadion**

Denne delstrekningen er beskrevet i 3. kap. «Stadiogata» og 4. kap. «Mjøndalen stadion» i beskrivelsen til turløype 2 «Fra Vikveien til Stadion»



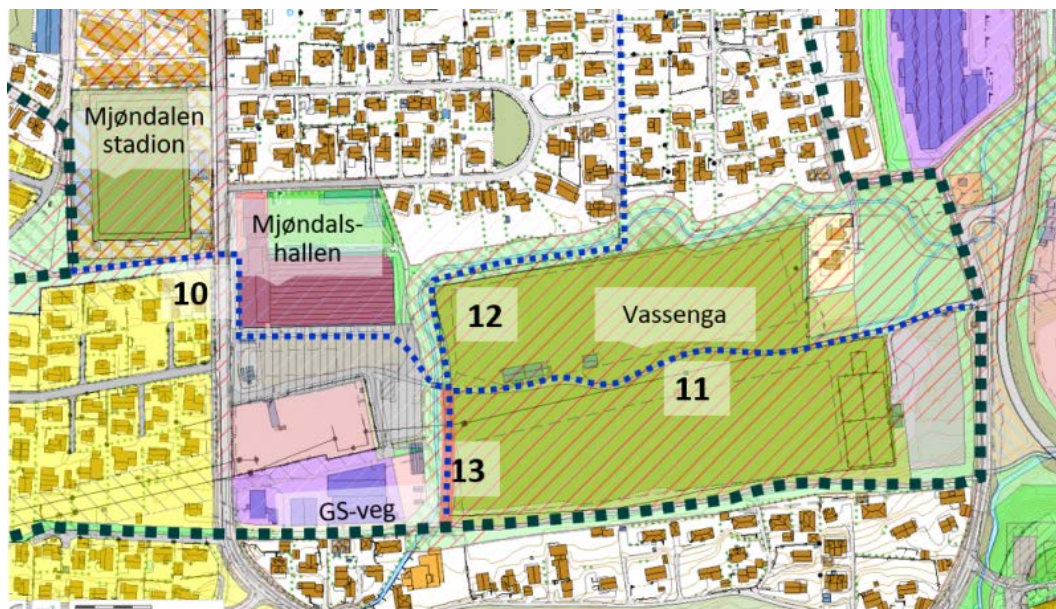


## Alternative traseer

Kartet over området kan ses på side 27

*Fra Stadion til Sagaveien. Vassenga på langs. (tall 10, 11).*

*Fra St. Olavs gate til GS-vegen. Vassenga langs Mjøndalsbekken. (tall 12)*



Figur 18: Utsnitt gjeldende reguleringsplaner i området Vassenga.

### 10. Fra Stadion til Vassenga via Mjøndalshallen

#### Beskrivelse:

Det er mulighet for flere alternative løp i området Vassenga og rundt det. Vegen sør for Stadion er regulert til formål GS-veg i reguleringsplan for Stadion kvartalet og opparbeidet. Ovenfor GS-vegen i Hagatjernveien er det en fotgjengerovergang som fører rett til inngangen til Mjøndalshallen. Man kan gå rundt Mjøndalshallen og videre via parkeringsplassen til inngangen i Vassenga området.



#### Tiltak:

Stien bør skilles fysisk fra parkeringen på sørsiden av Mjøndalshallen. Dette er særlig viktig på vintertid når markeringen på bakken ikke er synlig.

### 11. Vassenga på langs.

Traseen er en eksisterende sti som er opparbeidet og mye brukt. Reguleringsplan for Flomsikring av Mjøndalens sentrum legger opp til vesentlig utbygging i Vassenga. Stien kan forskyves og området karakter vil endres. Om det blir komfortabelt å gå tur forbi en stor idrettshall og om man i fremtiden vil velge denne traseen framfor andre, avhenger av hvordan den nye hallen utformes og plasseres, om det blir beplantning på utsiden osv.

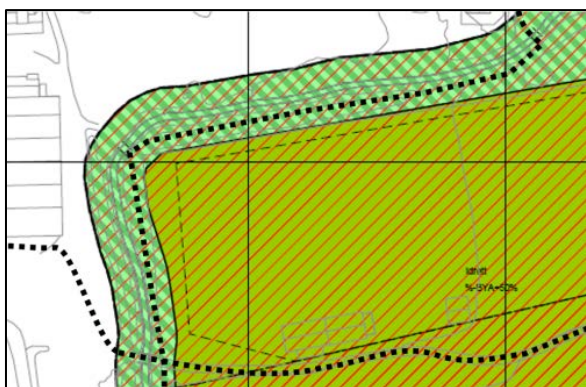


Vestgående stien i Vassenga

#### Tiltak:

For at denne strekning skal være ei fungerende løype må det legges ekstra vekt på utformingen når det skal planlegges for ny idrettshall i Vassenga. Samme gjelder også for stien øst for Vassenga, se forrige kapittel.

### 12. Fra St. Olavs gate til Mjøndalshallen.



Figur 19: Utsnitt reguleringsplan for flomsikring Mjøndalen sentrum.

Forbindelse er dagens sti. Traseen er ikke regulert i reguleringsplan for Flomsikring av Mjøndalens sentrum men arealformålet åpner for etablering av sti



St. Olavs gate



Bru fra St. Olavs gate over Mjøndalsbekken inn på Vassenga-området.



Sti på kanten av Vassenga. Mjøndalshallen i bakgrunnen.

#### Tiltak.

Se tiltaksavsnittet til 11. kapittel «Vassenga på langs»

### 13. Mellom Mjøndalshallen og den gamle kyllingfabrikken.

#### Beskrivelse:

Stien på nord-østkanten av Vassenga er til dels dagens sti, noen steder er den tråkket mer tydelig og noen steder er den borte i gresset.





Gjerdet skiller gangvegen fra skøytebanen



Mjøndalsbekken nedstrøms



Mjøndalsbekken oppstrøms

**Tiltak:**

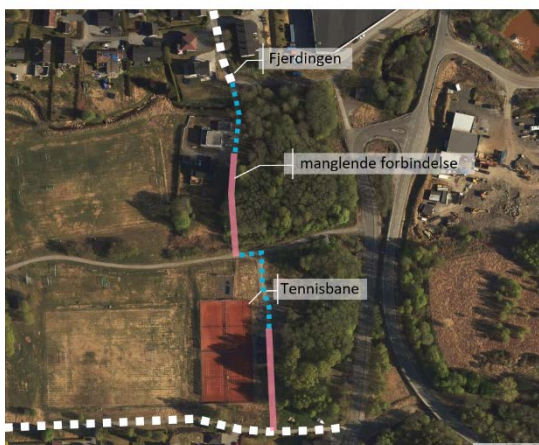
Det anbefales å ta vare på stien under utviklingen av Vassenga.

**14. Vassenga på tvers**

**Beskrivelse:**

Fjerdingen er en kommunal veg som i øvre del fører til to eiendommer. Denne delen av vegen gir utrykk av å være privat og det står et gjennomgang forbudt skilt ved kulverten over Mjøndalsbekken. Området øst for boligeiendommene er kratt regulert til grønnstruktur i reguleringsplan for Flomsikring av Mjøndalen sentrum. Formålet åpner for opparbeidelse av turveg og andre tiltak som tilrettelegger for opplevelse, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet (reguleringsbestemmelser).

Sør for dette området er skogen regulert til en parkeringsplass som skal betjene en tennisbane og fungere som avlastningsparkering ved store arrangementer. Nordfra går en veg til parkeringen, men den rekker ikke fram til gang- og sykkelvegen på sørsiden av Vassenga.



Flyfoto Vassenga øst



Reguleringsplan for Flomsikring Mjøndalen



Fortsettelse av Fjerdingen innover mot Vassenga



Grøntområde til høyre på bildet er regulert til idrettsformål. Bildet tatt nordover



Fra midt i Vassenga mot tennisklubben. Bildet tatt sørover

**Tiltak:**

Øvre del av Fjerdingen kan forlenges med en turveg og trekkes enda lengre innover Vassenga. Fjerdingen er en kommunal veg og hele området unntatt de overnevnte eiendommene er i kommunalt eie. «Privat eiendom» skiltet som står ved vegen bør fjernes.



Området mellom parkeringsplassen og tennisbanene kan opparbeides med en sti eller gruslagt veg og på den måten danne en lenke mellom Fjerdingen og GS-vegen.

### Anton Engers vei. (tall 15, 16)



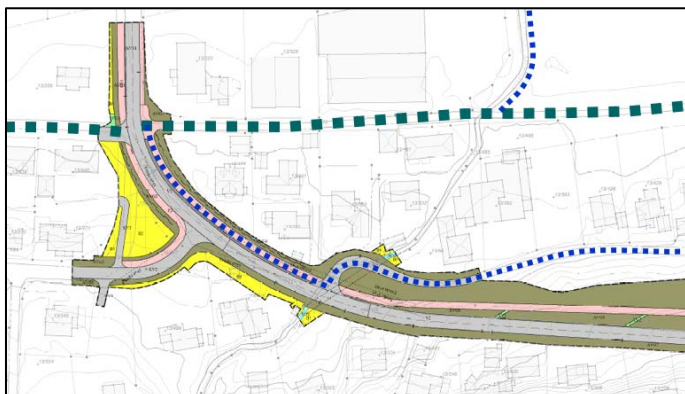
Figur 20: Utsnitt gjeldene reguleringsplaner i området.

#### 15. Hagatjernveien, Anton Enges vei

##### Beskrivelse:

Deler av traseen langs Hagatjernveien er regulert med fortau på vestsiden og gang- og sykkelveg på østsiden i reguleringsplan for Hovedadkomst til Åsen. Forbindelsene er ikke opparbeidet.

Anton Enges vei er en rolig lite trafikkert boliggate med hus på den ene siden og fjell på den andre. Flere steder åpner utsikten seg mot Vassenga og åsene over Drammenselva.



Figur 21: Utsnitt reguleringsplan for hovedadkomst til Åsen.



Hagatjernveien fra Lindboveien mot Åsen

Anton Enges vei

Utsikt mot Vassenga

##### Tiltak:

Anton Enges veg er en utmerket gangtrase for turgående. Hagatjernveien mangler opparbeidet anlegg for myke trafikanter. Den er regulert og det gjenstår grunnverv og opparbeidelse. Dette er et kostbart tiltak fordi det innebærer flytting av kjørevegen og opparbeidelse av ny kjørebane (omtrent 100m lang strekning) sør-vest for dagens trase.



## 16. Sagaveien nord for Anton Enges vei

### Beskrivelse:

Sagaveien har fortau på østsiden av vegen. Reguleringsplan for Hovedadkomst til Åsen forutsetter opparbeidelse av gang- og sykkelveg langs Sagaveien på vestsiden av vegen, fortauarealet vil da forsvinne.

På østsiden av vegen ligger en åpen slette hvor Hagatjernbekken renner fritt. Arealet tilhører Sagaroa borettslag. Bekken er en liten perle i hele Vassenga-løypa.

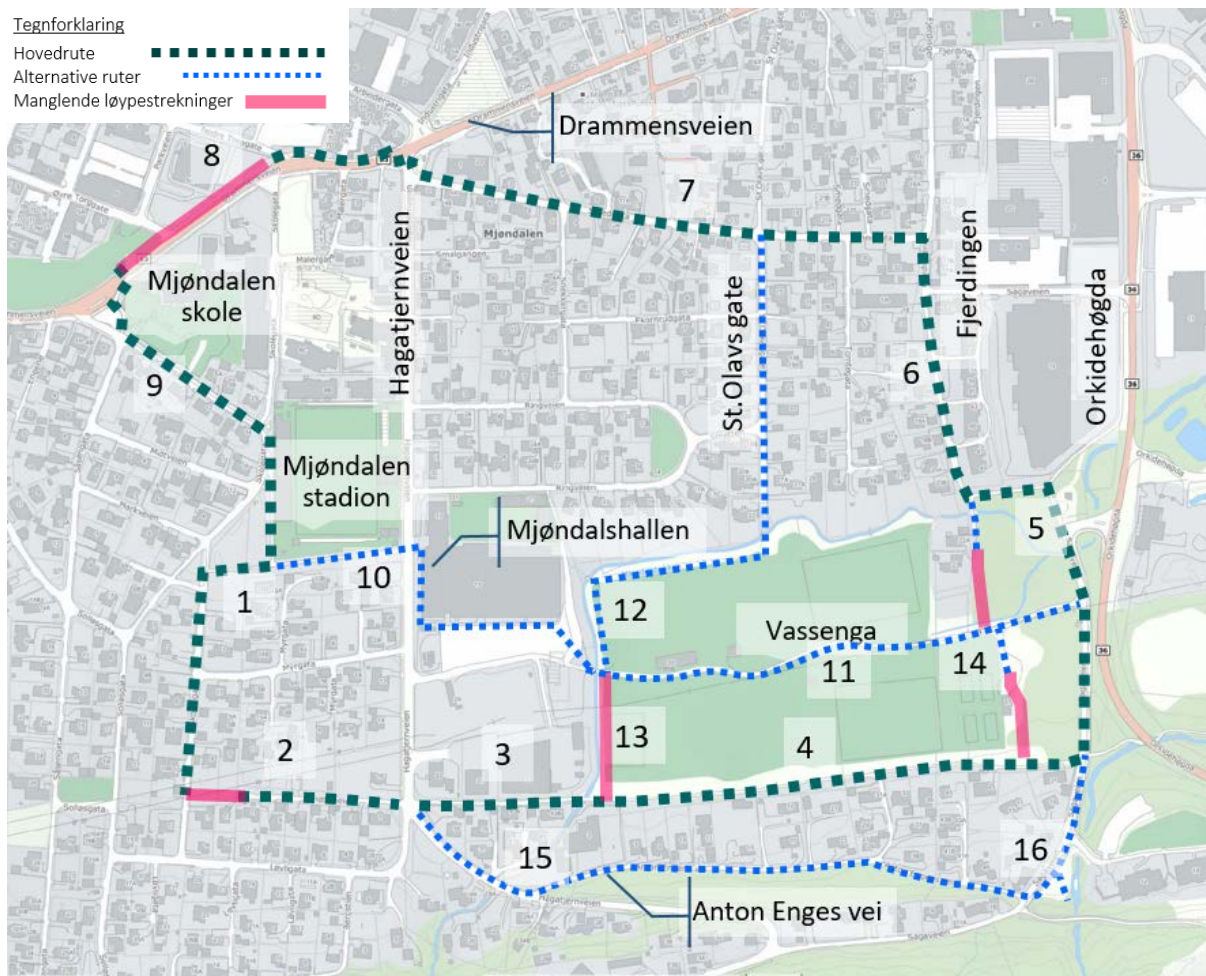
Arealet er regulert til offentlig friområde i reguleringsplan for Nedre Bakkefeltet del 1. I dag er arealet tilgjengelig.



### Tiltak:

Uansett hvilken side av Sagaveien som blir tilrettelagt for gående, er det viktig at arealet ved bekken forblir tilgjengelig. Det kan opparbeides parkmessig med grusveg, forskjellig vegetasjon og sitteplasser vendt mot bekken.

## Sammendrag



Figur 22: Forslag til urban turløype i område 3. Manglende strekninger er tegnet rodt.

### Behov for regulering

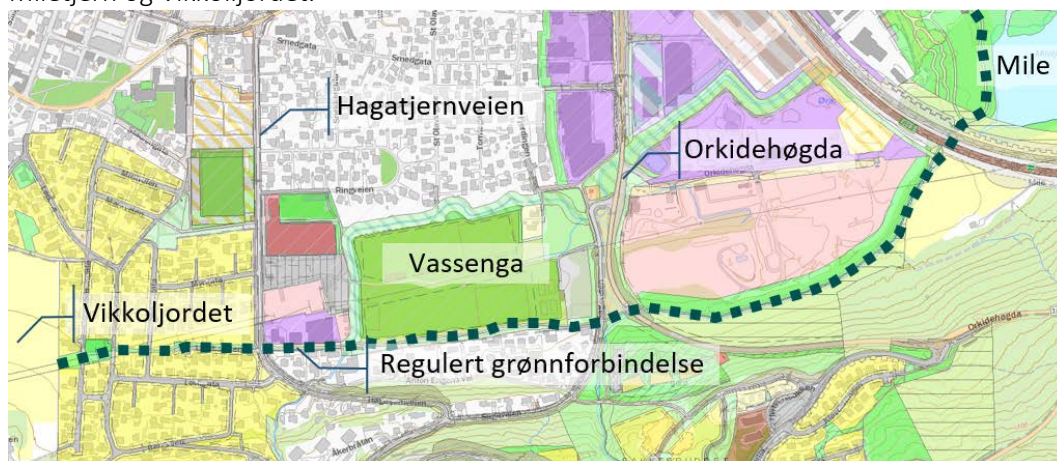
Manglende lenke i enden av Lindboveien (tall 2) er regulert og foreslås videreført i endring til reguleringsplan for Solløs. Turveg på nordsiden av Drammensveien ovenfor Mjøndalen skole (tall 8) foreslås regulert i områdeplan for Mjøndalen sentrum.

Øst for Vassenga (tall 14) finnes det ingen forbindelse i dag og reguleringsplan for Flomsikring Mjøndalen legger ikke opp til det. Forbindelsen anbefales regulert som turformål.

### Manglende traseer

Stier vest og øst for Vassenga (tall 13 og 14) bør opparbeides for å legge opp til kortere turer, men også for å bedre forbindelsen mellom idrettsområdene Vassenga og Mjøndalshallen og omkringliggende boligområder.

Turvegen mellom Lindboveien og Skoglygata (tall 2) er viktig som en del av en sammenhengende turveg mellom Miletjern og Vikkolljordet.



Mesteparten av løypa er imidlertid tilgjengelig og kan brukes til tross for at noen lenker er manglende.

### Barrierer

Det mangler fotgjengerovergang i Hagatjernveien ved overgang fra turveg i Solløsområdet til GS-veg sør for Vassenga (mellom tall 2 og 3).

Manglende anlegg for gående i Hagatjernveien nord for Lindboveien (tall 10) kan stenge for muligheten til å bruke alternativ trase i Anton Enges vei.

### Tilgjengelighet for alle

Vegen er stort sett bra tilrettelagt for rullestolbrukere og andre med trillevogn. Turvegen i sør (tall 3, 4) er gruslagt med tettpakket grus. Gatene er asfalterte. Mesteparten av vegen ligger på samme kotehøyde.

### Plasser

Løypa går gjennom flere plasser: Vikhagan med ny lekeplass, grøntområde ved stadion (tall 1), Vassenga med idrettsbaner og med rasteplass under bjørketrærne i sør (tall 4) og åpen plass ved Sagaroa.

Det er ikke noen plasser tilrettelagt for opphold eller lek i nordre del av løypa. Grøntområdet ved stadion (tall 1) kan opparbeides til noe mer enn bare plen. Den grønne sletta ved Sagaroa (tall 11) kan gjøres om til en liten park. Dette stedet har potensiale til å bli en ekte perle når det er mye vann i sidevassdragene.

Det er få eller ingen benker i løypa. Her er fortsatt mulighet for forbedring. Bord med benker kan plasseres flere steder sør i Vassenga og evt. vest for Sagaroa borettslag.

### Opplevelser

De mindre gatene sør for Drammensveien er generelt sett rolige gater med lite trafikk, mye grønt og bebyggelsen fra midten av forrige århundre. GS-vegen sør for Vassenga er ganske dynamisk. Den går i smal gang mellom fabrikken og hekk (tall 3) og på en stor åpen slette (tall 4). Anton Engers veg byr på fin utsikt over Vassenga og over mot Krokstadelva.

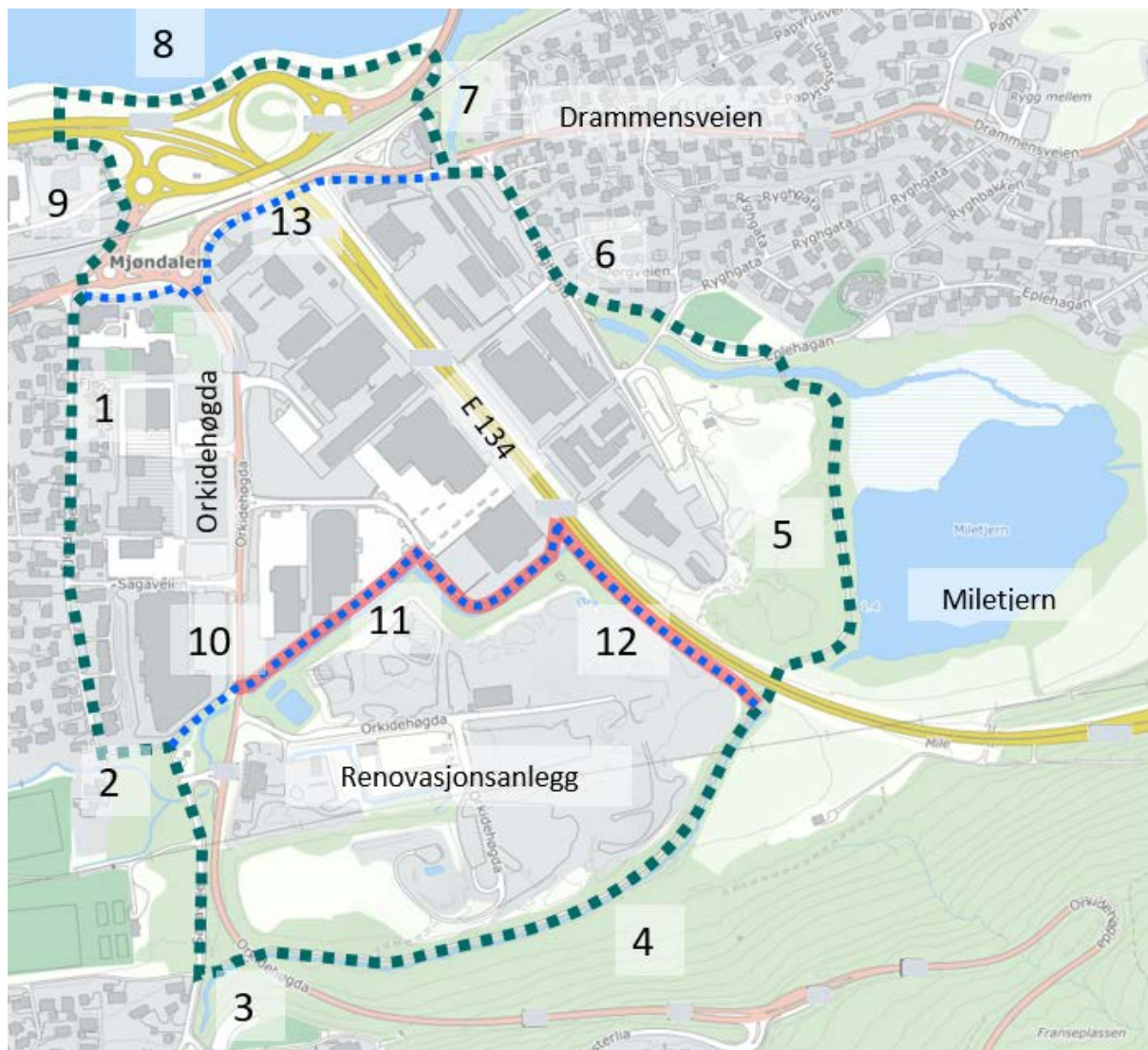
Andre steder som skiller seg ut, er Hagatjernbekken ved Sagaroa (tall 11), området ved Mjøndalen stadion, Vikhagan og traseen langs Drammensveien (tall 8). Lindboveien kan være en litt annerledes opplevelse avhengig av hvordan den nye forbindelsen mellom den og Skoglygata vil bli opparbeidet (tall 2).

### Belysning

Manglende belysning: hele GS-vegen og området rundt Vassenga.



## 2.4 Turløype 4. Rundt Orkidehøgda og Mile



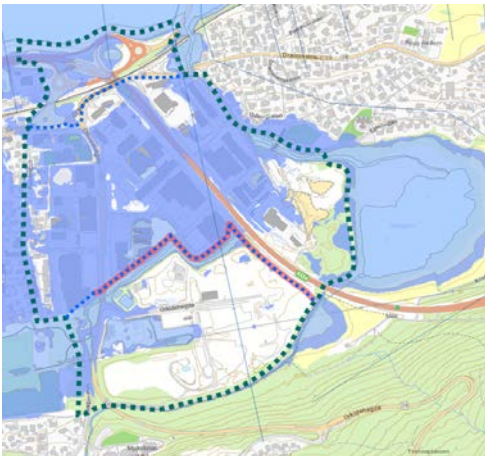
Figur 23: Det store næringsområdet mellom Orkidehøgda og Hagatjernveien. Forslag til urban turløype.

### Kommuneplan. Gjeldende reguleringsplan



Figur 24: Utsnitt fra kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner.

## Flomkart



Figur 25: Utsnitt fra kart for flom i Drammenselva.

## Hovedløype

### Beliggenhet, kvaliteter:

Turløypa er 3,4 km lang og går rundt et stort næringsområde øst i Mjøndalen. I tillegg til mange store handelslokaler og lagerbygg på begge sider av Orkidehøgda og E134, ligger også gjenvinningsstasjonen til renovasjonselskapet for Drammensregionen (RfD) sør i området. Store deler av løypa ligger i flomutsatte områder.

Løypa består i stor grad av eksisterende turveger og mindre trafikkerte gater. Det er to opparbeidete turveger som inngår i turløypa, den ene ligger i utkanten av renovasjonsanlegget og binder sammen Vassenga og Miletjern. Den andre går langs elva i nord.

Ryghgata og Fjerdingen er rolige og lite trafikkerte gater, den ene fører inn i næringsområdet øst for E134, den andre i et boligstrøk. Det er flere krysninger av større trafikkerte veger og jernbanelinjen hvorav kun to skjer i plan, det er overgangene over Strandveien og Drammensveien. I et av rutealternativene foreslås også planovergang over Orkidehøgda.

En alternativtrase (tall 11) går langs Mjøndalsbekken. Den er hverken opparbeidet eller regulert. Det er et stort potensiale i denne strekningen, som for tiden ligger brakk på baksiden av store næringslokaler.

### Opplevelser underveis:

Løypa byr på forskjellige opplevelser, alt fra store åpne vannflater i nord til grønne tunneller i sør. Det er traseer med stor trafikk og traseer med helt øde områder.

Turløypa har et stort potensiale for utvikling, det gamle fabrikkbygget kan for eksempel bli et nytt spisested eller pub, og et nesten tomt grøntareal kan opparbeides til lekeplass. Dette kan være et stort bidrag til opplevelser underveis, og antagelig gjøre turløypa mer attraktiv

En utfordring med turløypa er at mange traseer er i dårlig forfatning. Det flyter søppel over grensen til gjenvinningsstasjonen og inn i gangvegen og i Mjøndalsbekken. Friområdene er gjengrodd på grunn av manglende skjøtsel. Turløypa har et potensiale til å bli et mye brukt turområde hvis friområdene skjøttes og traseene opparbeides.

## Hovedløype, beskrivelse av traseer

### 1. Fjerdingen fra Drammensveien til Smedgata

#### Beskrivelse:

Fjerdingen er en bred men lite trafikkert boliggate. Områdeplan for Mjøndalen sentrum legger opp til etablering av fortau på østsiden av gata.





Fjerdingen sett nordover



Fjerdingen retning mot Åsen



Ved tilkobling til Drammensveien

## 2. Fjerdingen sør for Smedgata. Sagaveien

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 5. kap. «Nedre del av Sagaveien og GS-veg mot Fjerdingen» og 6. kap. «Fjerdingen fra sør til Smedgata i nord» i beskrivelsen til Turløypa 3 «2.3 Turløypa 3. Mjøndalen stadion og Vassenga



Bebyggelsen er trukket langt unna vegbanen i Fjerdingen.



GS-veg mellom Fjerdingen og Sagaveien



Sagaveien

## 3. Friområdet mellom Sagaveien og Orkidehøgda

### Beskrivelse:

Her går bekken og gangvegen i undergang under Orkidehøgda, gangvegen ligger over bekken.



Mot Sagaveien



Undergang under Orkidehøgda

## 4. Turvegen mellom Orkidehøgda og E134

### Beskrivelse:

Turvegen samt friområdet langs den er regulert i reguleringsplan for Mile fyllplass og er avsatt til formål grønnstruktur i gjeldende kommuneplan. Friområdet er en langstrakt grønn korridor på nordsiden av Hagatjernbekken, den andre siden av bekken grenser mot Landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF). Turvegen følger bekken på lik avstand, på nordsiden av turvegen ligger en voll mot gjenvinningsstasjonen. Friområdet er tett gjengrodd. Vegetasjonen er nesten utelukkende pil og andre trær med kort levealder. En del søppel flyter over kanten til gjenvinningsstasjonen. Mye trær ligger på bakken og i bekken og råtner. Traseen er for lang og opplevelsesfattig i fht det uendrete landskapsbildet. Lengden på korridoren er i underkant av 700 meter.





Grønn korridor mellom Sagaveien og Miletjern



Skråningen mot gjenvinningsstasjonen



Hagatjernbekken



#### Tiltak:

For å gjøre landskapsbildet mer varierende kan det lages åpninger mot bekken. Gangvegen kan komme nærmere bekken eller trekke seg lengre bort. Det kan opparbeides adkomster til bekken i forskjellige høyder. En del av eksisterende vegetasjon kan fjernes. I stedet kan det plantes noen større og edlere vekster, noen bartrær og busker. Langs gjenvinningsstasjonen bør det settes gjerde for å hindre at søppel kommer inn i friområdet.

Det kan velges et par steder som opparbeides med noen ekstra kvaliteter, f.eks. treningsapparater eller aktivitetsområde for hunder.

### *5. Turvegen forbi Miletjern*

#### Beskrivelse:

På denne siden av E134 går turvegen forbi Miletjern, en delvis gjengrodd innsjø med et rikt fugleliv. På stranden til Miletjern er vegetasjonen tynnet ut, og der er det plassert et par benker under bjørketrærne.



Turvegen fra undergang under E134



Miletjern

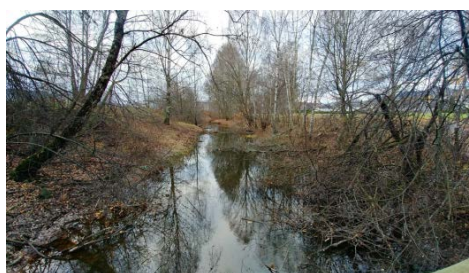


Miletjern med svaner i bakgrunnen

Stien fortsetter over broa til bekken som renner ut i Drammenselva.



Bro mot grøntområdet ved Eplehagan



Utløpsbekken



## Tiltak

Strekningen bør skjøttes, deriblant bør trær som har falt i bekken fjernes. Området bør møbleres.

### *6. Mellom Miletjern og Drammensveien. Ryghgata.*

#### Beskrivelse:

Turvegen fortsetter i et grønt område og munner ut i Ryghgata. Det er mange næringsbygg mellom Ryghgata og E134 men det er lite eller ingen handel- og tjenestefunksjoner, heller ikke mange kontorbygg. Derfor er gata lite trafikkert. Det er anlegg for gående på østsiden av Ryghgata.

GS-veg som går langs Drammensveien fra Wildenveys plass og østover slutter ved Ryghgata. Herfra går GS-veg videre langs bekken mot elva.

På nordsiden av Eplehagan ligger et grøntområde regulert til lekeplass, det er opparbeidet med plen. Det står også to mål på området og noen lekeapparater.



Grøntareal nord for Eplehagan, regulert til friområde, underformål lekeplass



Ryghgata

## Tiltak:

Grøntarealet er kommunal eid og kan i fremtiden opparbeides til ny lekeplass i forbindelse med et større utbyggingsprosjekt. Da vil det også fungere som en av destinasjonene i løypa.

### *7. Mellom Drammensveien og Drammenselva langs utløpsbekken fra Mile.*

#### Beskrivelse:

Forbindelsen er godt tilrettelagt for gående og syklende, til tross for at den krysser flere store trafikkåre: Drammensveien, jernbanelinjen og E134. Landskapet har tydelig preg av gammelindustri, med en god variasjon. Vegen går forbi et fint gammelt industribygg (cellulosefabrikk) hvor det ligger en liten bruktbuikk. En større bruktbuikk ligger et stykke unna i Drammensveien og kan også fungere som en av destinasjonene langs vegen.



«Marita brukthandel» i bakgrunnen er en stor bruktbuikk i Mjøndalen



Liten bruktbuikk i gammel cellulosefabrikk



Vegen tar svingen under broa

## Tiltak:

Traseen mellom Drammensveien og jernbanelinjen har potensiale til å bli utviklet til en større markeds plass, utested i tilknytning til fabrikkbygget eller noe lignende. Det er ikke noen typisk løypestrekning og det er viktig at plassen beholder sin identitet.

### *8. Langs Drammenselva*

#### Beskrivelse:



Vegen er regulert og er godt tilrettelagt for gange. Belegget er tettpakket grus og den er god å gå og sykle på. I områdeplan for Mjøndalen sentrum foreslås den regulert til gang- og sykkelveg. Vegen går forbi en liten rasteplass, det er eneste rasteplass langs promenaden langs Drammenselva. Tidlig om sommeren kan en studere fuglelivet her på nært hold, det er også mange gjess og ender her til vanlig.

Løypa er ikke lyssatt. Broundergangen stenges ved flom og under større flomhendelser ligger hele turvegen under vann.



#### Tiltak:

Det er stor mangel på rasteplasser langs elva. Rasteplassen som ligger ved nybroa dekker ikke opp i forhold til aktiviteten i området.

Det anbefales å sette mindre lysmaster langs løypa både for å øke trygghølelsen og for å gjøre løypa mer komfortabel.

### *9. Mellom Drammenselva og Drammensveien forbi bensinstasjonen*

#### Beskrivelse:

Traseen er regulert og tilrettelagt for gående. Vegen går i undergang under E134, forbi bensinstasjon og krysser Strandveien i plan. Mellom Strandveien og Drammensveien følger GS-veg kjørevegen. Overgangen over Drammensveien skjer også i plan.

Denne delen av løypa går i et trafikkbelastet område og er preget av støy og støv. Trafikksikkerheten er bra, da overgangene er oversiktlige.



Fra Fjerdingen over Drammensveien



Under jernbanen



Undergang under E 134

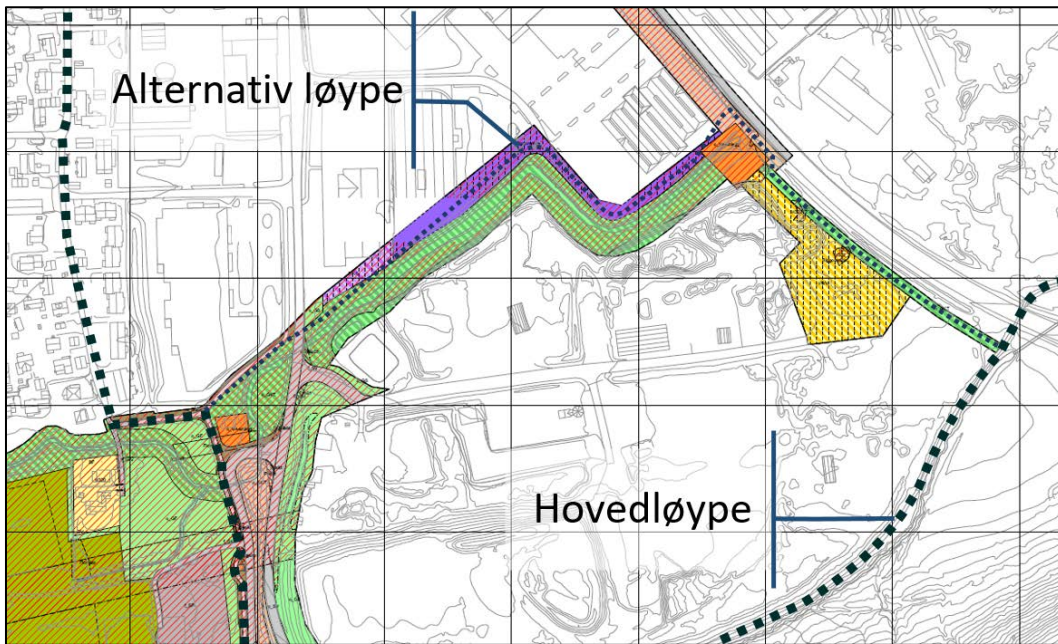
#### Tiltak:

Det bør etableres intensivbelysning i begge planovergangene.

### **Alternative løp**

Kartet over området kan ses på side 38

### *Fra Sagaveien til E134 via Mjøndalsbekken*



Figur 26: Utsnitt fra reguleringsplan for flomsikring av Mjøndalen.

### 10. Langs Mjøndalsbekken - fra Sagaveien og over Orkidehøgda

Beskrivelse:



Figur 27: GS-veg på vestsiden av Orkidehøgda. Eksisterende adkomst til bekken på østsiden av Orkidehøgda.

Fra Drammensveien og sørover går det en GS-veg langs Orkidehøgda. Mesteparten av veggen ligger på østsiden av Orkidehøgda, før den bytter side ovenfor dagens Rema 1000 butikk og fortsetter sørover på vestsiden av veggen til den kobler seg på Sagaveien. I Reguleringsplan for Flomsikring av Mjøndalen sentrum videreføres dagens trase. For å kunne ferdes langs Mjøndalsbekken må en krysse Orkidehøgda, hvilket innebærer en omveg til nærmeste fotgjengerovergang ca. 100 m. nord for bekkeløpet..



GS-veg på vestsiden av Orkidehøgda.



På vestsiden av Rema 1000



Det går en liten sti ned til bekken

Tiltak:



Opparbeidelse av fotgjengerovergang over Orkidehøgda bør sees sammen med regulering og opparbeidelse av turvegen langs Mjøndalsbekken. Tiltaket forutsetter et samarbeid med Statens vegvesen da Orkidehøgda er en fylkesveg.

### 11. Fra Orkidehøgda til E134 langs Mjøndalsbekken

#### Beskrivelse:

Bekkeløpet ligger i en trang gang mellom to næringsområder, store handelsbutikker på nordsiden av bekken og gjenvinningsstasjon på sørsiden. Området er traufornet og tett gjengrodd. Det finnes ingen stil langs bekken i dag. Det bygges i dag en ny pumpestasjon i enden av bekkeløpet mot E134.



Eksisterende adkomst til Mjøndalsbekken bak Rema



Forbi Rema i retning E134



Strekningen forbi Biltema er inngjerdet, gjerdet strekker seg helt ned til vannet



Mellom bekken og næringsområdet



Innkjøring til vareleveringen i Plantasjen



I enden av strekningen mot E 134 bygges en ny pumpestasjon

#### Tiltak:

Det må reguleres og opparbeides turveg på nordsiden av Mjøndalsbekken. Gjerdet ved Biltema må fjernes.

### 12. Turveg langs E134

#### Beskrivelse:

Det er ikke opparbeidet anlegg for myke trafikanter langs E134 øst for Drammensveien. I reguleringsplan for Flomsikring av Mjøndalen sentrum er det regulert grønnstruktur mellom E134 og renovasjonsanlegget.



Mellom E134 og plantasjen



Området mellom den eksisterende turvegen og ny pumpestasjon

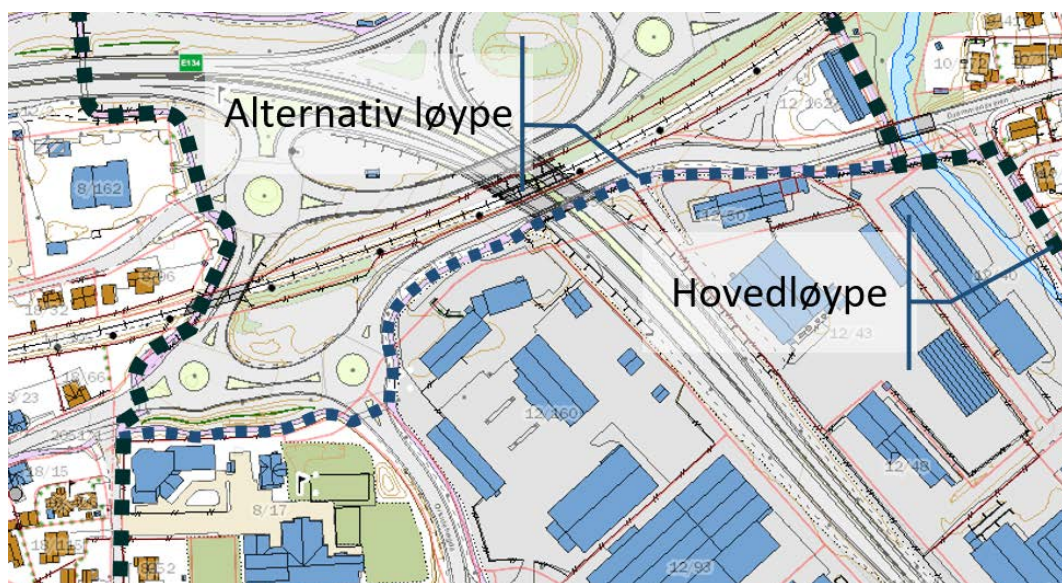
#### Tiltak:

Grønnstrukturen kan opparbeides med turveg og kobles til eksisterende turveg sør for renovasjonsanlegget (tall 4). Opparbeidelse av turveg langs E134 bør sees sammen med regulering og opparbeidelse av turvegen langs



Mjøndalsbekken og fotgjengerovergangen over Orkidehøgda. Hver for seg legger ikke noen av dem opp til mulighet for rundtur.

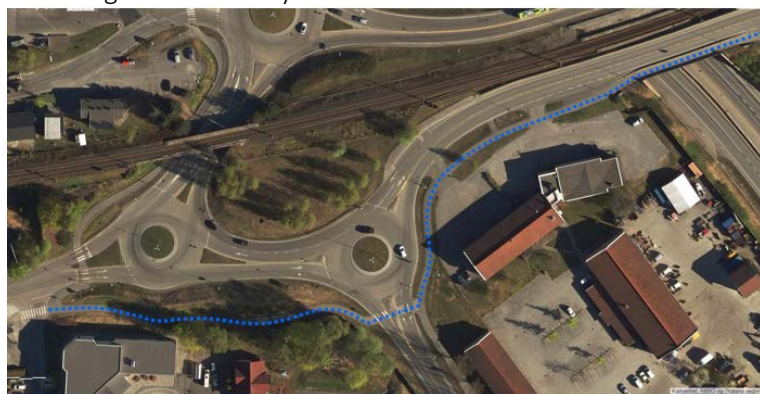
### 13. Drammensveien mellom Fjerdingsgen og Ryhggata



Figur 28: Utsnitt fra kommunal kartløsning.

#### Beskrivelse:

Vegen er regulert og opparbeidet GS-veg. Til tross for at traseen går gjennom Mjøndalens trafikkmidtpunkt, er den stort sett trafiksikker. GS-vegen krysser Orkidehøgda i plan og med bro over E134. Det er flere utkjørsler som krysser GS-vegen: fra legesenteret, bruktbuikk og en av adkomstene til næringsområdet i tilknytning til Ryhggata, men de generer ikke mye trafikk.



Figur 29: Utsnitt fra området "spagetti". Bakgrunnskart: norge i bilder.



Forbi Rosendal skole



Fotgjengerfelt i Orkidehøgda



Fra Helsestasjon mot Papirus

#### Tiltak:

Antall adkomster til næringsområdet i tilknytning til Ryhggata bør begrenses og det bør vurderes om adkomsten direkte fra Drammensveien skal føre inn i hele området.



Det bør etableres intensivbelysning i planovergangen til Orkidehøgda.

## Sammendrag



Figur 30: Forslag til urban turløype i område 4. Manglende strekninger er tegnet rodt.

### Behov for regulering

Løypestrekningen langs Mjøndalsbekken (tall 11) må reguleres før traseen kan opparbeides.

### Manglende traseer

Hele strekningen mellom Orkidehøgda og E134 (tall 11,12) er manglende.

### Barrierer, belysning

I tillegg til fotgjengerovergang i Orkidehøgda (tall 10), er det to fotgjengeroverganger i «spagetti»-området som mangler intensivbelysning.

### Tilgjengelighet for alle

Vegen er stort sett bra tilrettelagt for rullestolbrukere og andre med trillevogn. Turvegen i sør (tall 4, 5) og langs Drammenselva (tall 8) er gruslagt med tettpakket grus, resten er asfalt. Mesteparten av vejen ligger på samme kotehøyde, det er nedsenk i vegunderganger nord i løypa, men stigningsforholdet er rimelig.

### Plasser

Det er en liten strand med en benk ved Miletjern (tall 5). En rasteplass ved Drammenselva vest for nybroa (tall 8) ligger nord i løypa. En grønn plass som ligger rett i nærheten av løypa er gressletta vest for Sagaroa borettslag, den er beskrevet i kap.11. «Sagaveien nord for Anton Enges vei» i beskrivelsen til Turløypa 3 «2.3 Turløype 3. Mjøndalen stadion og Vassenga». En mulig destinasjon er grøntområdet nord for Eplehagan (tall 6).

Det er altfor få benker og rasteplasser i løypa.

### Opplevelser

Løypa karakteriseres av lengre monotone delstrekninger (tall 3,4,5). Dette gjelder først og fremst turvegen sør i løypa, men også andre delstrekninger er noe variasjonsfattige.

Miletjern og Drammenselva er definitivt de største opplevelser i løypa. Traseen langs Miletjern og videre mot elva er rik på opplevelser, her er det vannflate og fugler i Mile, en smal bro over bekken, åpen plass og en gate med forskjellige bygninger, fabrikkbebyggelse, underganger.

## 2.5 Turløype 5. Langs Drammenselva

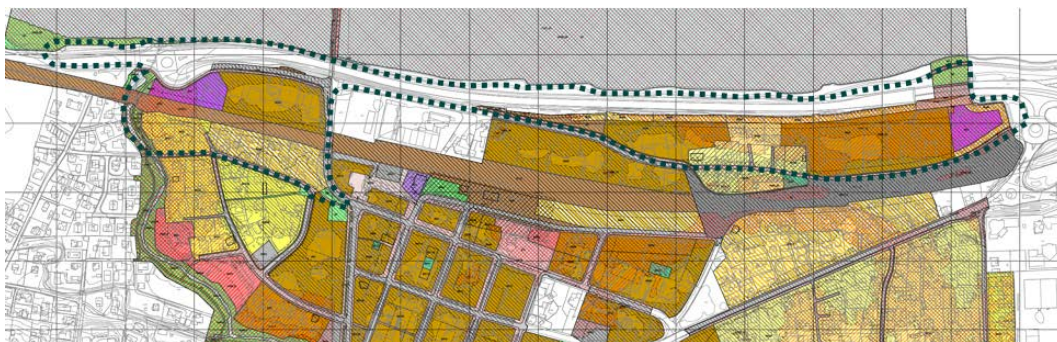


Figur 31: Området mellom Mjøndalen sentrum og Drammenselva. Forslag til urban turløype.

### Kommuneplan. Gjeldende reguleringsplaner. Områdeplan for Mjøndalen sentrum



Figur 32: Utsnitt fra kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner.



Figur 33: Utsnitt fra forslag til områdeplan for Mjøndalen sentrum.



## Flomkart



Figur 34: Utsnitt fra kart for flom i Drammenselva.

## Hovedløype

### Beliggenhet, kvaliteter:

Bygdene i Drammensdalen ble til takket være elva. Tettstedet Mjøndalen begynte å vokse da elva ble tatt i bruk som vannkilden til cellulosefabrikker og som transportsåre. Elvas rolle i Mjøndalens historie er stor, men stedets utvikling førte til at flere andre transportsårer havnet mellom stedet og elva. Nå ligger europaveg E 134 langs elvebredden og jernbanelinjen danner nordgrensen til Mjøndalen mot elva. Mellom E134 og jernbanen ligger et langstrakt industriområde med litt innblanding av gammel boligbebyggelse. Det er flere bygninger med middels verneverdi blant disse boligene.

Området mellom E134 og elva er regulert til grønnstruktur og opparbeidet med turveg. Med unntak av traseen i Strandveien og Steinbergveien ligger turløypa i et flomutsatt område som ligger under vann minst en gang i året. Det er en del vegetasjon som klarer seg langs elvebredden, flere pilebusker og noen oretrær, men stort sett er området preget av å være lite grønt. Det er ingen trær eller busker langs E134, heller ikke noen annet fysisk skille og det er mye støy fra vegen.

Strandveien går gjennom området fra rundkjøringen i øst til Mjøndalens bro i vest, derfra bytter den navn til Steinbergveien. Industriegata kobler seg til Strandveien ved jernbaneovergangen.

En viktig del av løypa som ennå ikke er opparbeidet er en link mellom Hattenveien og bensinstasjonen i Steinbergveien. Løypa er 3,3 km. lang.

### Opplevelser undervegs:

Drammenselva er den viktigste opplevelsen i løypa, men elvepromenaden er lang og noe monoton.

Boligbebyggelse i Strandveien kan være interessant for de historieinteresserte og alle som liker gamle trehus.

## Hovedløype, beskrivelse av traseer

### *Langs Drammenselva (tall 1 og 2).*



Traseen fra undergangen til E134 er 1,3 km lang fra øst til vest. Traseen er lang og monoton. Elvebredden i øst gir rom for vegetasjon som kan gi et mer varierende landskapsbilde og et smalt grønt drag i vest har plass til noen busker i vannkanten

### *1. Elva fra Nybro til Mjøndalens bro*

### Beskrivelse:

Traseen er i underkant av en km. Det er en fordel å gå den fra øst til vest, da ser man Mjøndalsbrua over elva mesteparten av turen. Løypa er regulert og er godt tilrettelagt for gange, jogging og sykling.



Ved undergangen i øst



Mot vest og Mjøndalsbrua



Fra Mjøndalsbrua østover

#### Tiltak:

Det bør etableres sitteplasser og/eller leke- og trimapparater langs traseen.

## *2. Elva fra Mjøndalsbrua vestover*

#### Beskrivelse:

Elvebredden vest for Mjøndalsbrua er smal helt til Evja-utløpet. Det er nylig bygd en ny kulvert der hvor Evja renner ut i Drammenselva. Vest for kulverten utvider bredden seg og GS-vegen deler seg. En trase fortsetter vestover i retning Steinberg, en trase går i undergang under E134.

Ved flom ligger store deler av traseen under vann.



Vest for Mjøndalsbrua



Ny bro over en av Evja-utløpene



Vest for Evja

Bilder under er tatt under en av flomhendelsene i 2015.



Fra Mjøndalsbrua østover.



Fra Mjøndalsbrua vestover

#### Tiltak:

Støyskjerming på de mest støyutsatte delstrekningene. Tiltaket kan kun utføres i samarbeid med vegvesenet.

Bepantning. Tidligere forsøk på beplantning har ikke vært vellykket da det er vanskelig å etablere trær på et område som i perioder står under vann. Terrengforming og bevist plantevalg er derfor viktig.

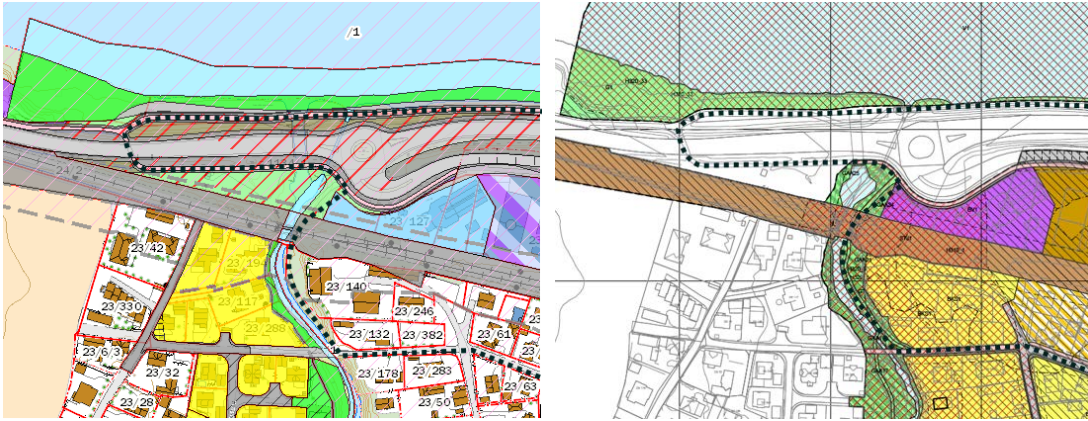
Strekningen bør møbleres i større grad, med både sitteplasser, bord og benker og trenings- og lekeapparater.

Løypa bør lyssettes med mindre lysmaster langs løypa.

Forøvrig vises det til landskapsskisse for blå-grønn forbindelsen langs Evja.



### Mellom 134 og Hattenveien (tall 3 og 4)



Figur 35: Utsnitt fra gjeldende reguleringsplaner og forslag til områdeplan for Mjøndalen sentrum.

### 3. Fra undergangen til Evja

#### Beskrivelse:

GS-vegen fortsetter på sørsiden av E134 drøyt 100 meter, går over Evja og fører videre til bensinstasjonen hvor den går over i fortau.



### 4. Evja langs. Fra E134 til Hattenveien

#### Beskrivelse:

Dette er en kort trase på omtrent 140 m. som delvis er opparbeidet i forbindelse med flomsikringsarbeid. Fra GS-vegen i nord går en grusveg noen meter ned mot vannet, en tilsvarende grusveg går ned fra Hattenveien. Begge ligger på østsiden av Evja. Vegstumpene er ikke opparbeidet til GS-veg eller gangvegstandard. Traseen i midten (omtrent 70m.) mangler. Den inkluderer undergang under jernbanelinjen og en flat strekning langs bekkbredden. Traseen er viktig for denne løypa og for hele rundturen i sentrum. Den vil knytte sentrum til elva og legger opp til flere turmuligheter for alle nåværende og fremtidige innbyggere.



Mellom GS-vegen og jernbanelinjen



Under jernbanebroa



Fra Hattenveien nordover

#### Tiltak:

Turvegen på delstrekningen foreslås regulert i områdeplan for Mjøndalen sentrum. Denne skal opparbeides med fast dekke. Strekingen under jernbanebroa kan henges over vannet (se forskjellige eksempler på gangveger under broer langs Akerselva og Alna i Oslo).

Det vises forøvrig til landskapskisse for blå-grønn forbindelsen langs Evja.

## 5. Hattenveien. Mellom Hattenveien og Arbeidergata

### Beskrivelse:

Hattenveien er en rolig boliggate i et grønt eneboligområde.

Områdeplan for Mjøndalen sentrum legger opp til fortetting i denne delen av bygda. Hattenveien mellom Evja og Evjegata er foreslått regulert til GS-veg med mulighet for kjøring til eiendommer og resten av Hattenveien foreslås opparbeidet med fortau.

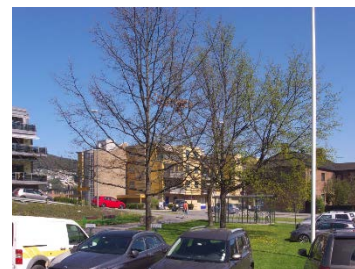
Mellom Hattenveien og Rådhusgata ligger nå et grønt areal hvor det står tre mellomstore eiketrær. Disse minner om nedre eikers kommunevåpen, som nå holder på å bli historie.



Hattenveien fra rådhuset



Hattenveien mot Arbeidergata



Tre eiker foran rådhuset

### Tiltak:

Plassen innimellom Evjegata, Rådhusgata og Arbeidergata, ovenfor dagens rådhus, har potensiale til å bli en hyggelig grønn oase i fremtidens urbane miljø i Mjøndalen sentrum. Denne kan møbleres, det kan plasseres kunstverk, byskulpturer og mm.

## 6. Arbeidergata og broa over jernbanelinje

### Beskrivelse:

Vestre enden av Arbeidergata er kun opparbeidet med fortau på nordsiden. Gata går over i en bro over jernbanelinjen og slutter i Strandveien.

Arbeidergata vest for Rådhusgata oppfattes lite trafiksikker. Til tross for at hele Arbeidergata ligger i sone 30, er det mange som ikke er klar over fartsgrensen. Dette grunnet at trafikkskiltet er plassert et stykke unna sentrumsområdet og at krysset Strandveien med Arbeidergata er altfor bred. Det er mer støy her og gateutformingen minner mer om veg en boliggate.



Arbeidergata mot rådhuset



Broa over jernbanelinjen



Arbeidergata mot Mjøndalbrua

### Tiltak:

Det foreslås fysisk skille mellom anlegget for biler og myke trafikanter. Det kan være rabatt i brostein eller autovern.

## 7. Strandveien vest

### Beskrivelse:

Strandveien er en veg i næringsområdet med mange lagerbygg, plasskrevende handelslokaler og industri. Det er få bolighus i Strandveien og kun et par i den vestre delen av vegen. Vegen er lite trafikkert og det er ingen anlegg for myke trafikanter.

Reguleringsplan for Strandveien vest legger opp til opparbeidelse av fortau på sørsiden av vegen og bolig- og annen sentrumsbebyggelse i kvartalet mellom Strandveien og jernbanelinjen. På nordsiden av Strandveien forbi



byggevarerbutikken er det regulert gang- og sykkelveg. Den er ikke opparbeidet. GS-vegen videreføres i forslaget til områdeplan for Mjøndalen sentrum.



Strandveien retning østover



Strandveien retning vestover



Et par bolighus i vestre del av Strandveien

#### Tiltak:

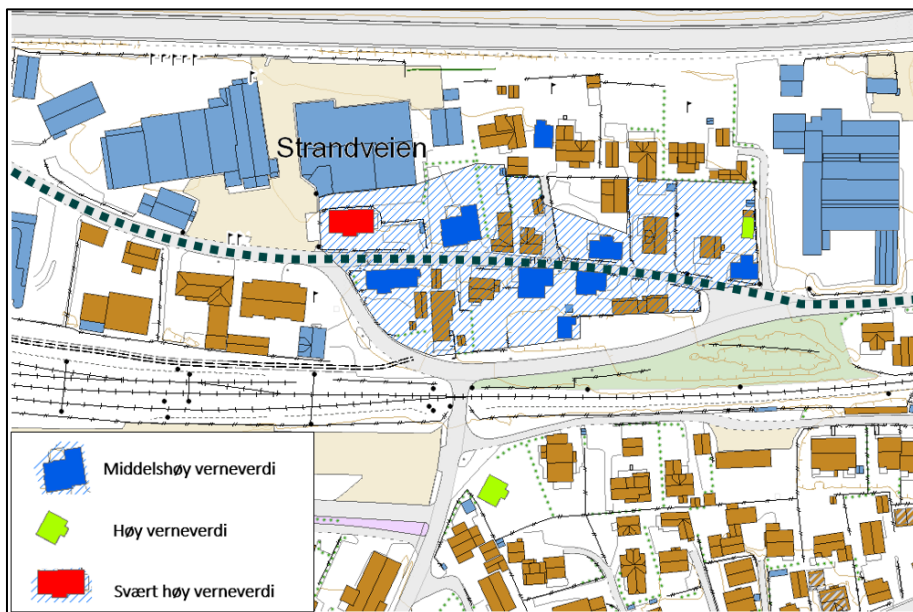
Anlegg for myke trafikanter skal opparbeides i hele Strandveiens lengde.

### 8. Strandveien. Kulturmiljøet

#### Beskrivelse:

Den sentrale delen av Strandveien går gjennom gamle kulturmiljø med flere verneverdige hus. Denne delen av ruta er perfekt for å ta en pause. Et av husene har svært høy verneverdi. Det er dessverre mye lagervirksomhet rundt huset.

Mesteparten av den sentrale delen av området på begge sider av Strandveien er regulert til bolig. Strandveien er stengt for gjennomkjøring. Arealet i øst, i kilen mellom Industrigata og Strandveien er regulert til lek i gjeldene reguleringsplan. Formålet foreslås videreført i områdeplan for Mjøndalen sentrum.



Figur 36: Utsnitt fra kommunal kartløsning med kulturminneplan.



Bygningen av svært høy verneverdi



Den sentrale delen av Strandveien er stengt for gjennomkjøring



Arealet regulert til lekeplass er til venstre

#### Tiltak:

For å trekke fram verdien av dette området kan det plasseres skilt med informasjon om stedet. I øst, der hvor det er regulert lekeareal, kan det plantes noen trær, plasseres benker og legges opp til en rasteplass.

## 9. Strandveien øst

### Beskrivelse:

Områdeplan for Mjøndalen sentrum legger opp til bebyggelse til sentrumsformål på begge sider av Strandveien i øst og vest. Gang og sykkelveg foreslås regulert på nordsiden av Strandveien.

I dag er det ikke opparbeidet anlegg for myke trafikanter i Strandveien.



Fra bensinstasjon vestover



Kjørevegkanten er noe utydelig



### Tiltak:

Strandveien bør opparbeides med GS-veg. Ved større utbygning bør den også beplantes.

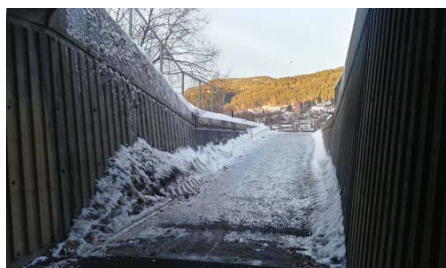
## 10. Fra Strandveien til elva i øst

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 9. kap. «Mellom Drammenselva og Drammensveien forbi bensinstasjonen» i beskrivelsen til Turløypa 4 «2.4 Turløypa 4. Rundt det store næringsområdet»



Fotgjengerfelt i Strandveien



Undergang under E 134 mot elva

## Alternative løp

Kartet over området kan ses på side 48

## 11. Fra Strandveien til Mjøndalsbroa

### Beskrivelse:

Det er en eksisterende forbindelse mellom broa og Arbeidergata. Anlegget for gående ligger på samme (østre) side i broa og i Arbeidergata og det er fotgjengerovergang fra fortauet til broa. Ned til elva går det en vindeltrapp.

Forbindelse er ikke tilrettelagt for noen kjøretøy eller hjulvogn.





Figur 37: Arbeidergata og Mjøndalsbrua. Kartutsnitt fra norge i bilder.



Anlegg for myke trafikanter i Mjøndalsbrua



Vindeltrapp mellom broa og GS-vegen



De nederste trinnene og GS-vegen under flomhendelsen i 2015

## 12. Industrigata nord

### Beskrivelse

Strekningen mangler anlegg for gående.

Denne vil kun brukes som forbindelse med området på sørsiden av jernbanelinjen. Forbindelsen anses som midlertidig inntil det blir bygd en annen overgang/ undergang under jernbanelinjen.



Industrigata mot jernbaneovergangen

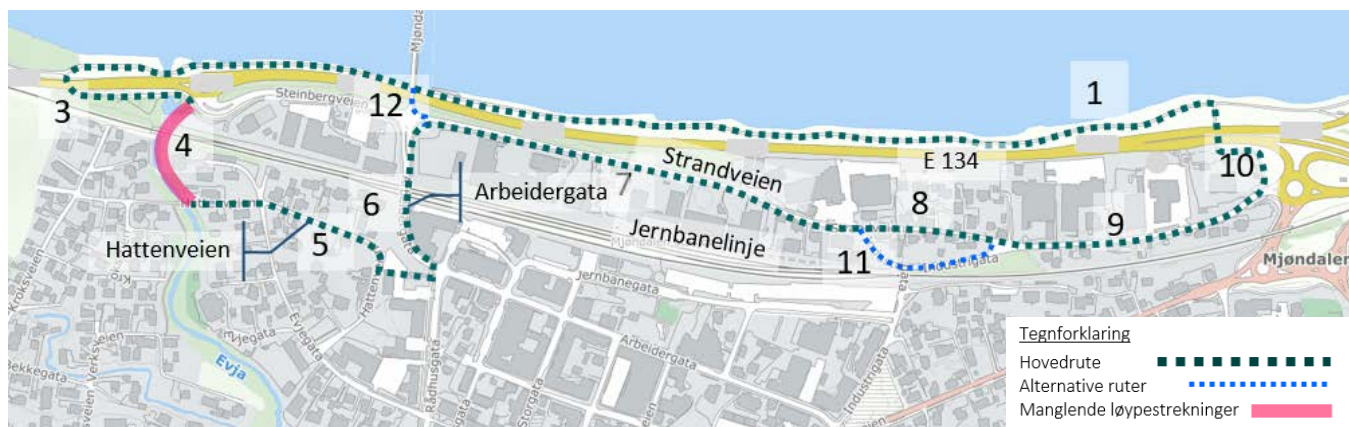


Industrigata sett østover



Jernbaneovergangen

## Sammendrag



Figur 38: Forslag til urban turløype i område 5. Manglende strekninger er tegnet rodt.

### Behov for regulering

Hele hovedløypens anlegg for gående er regulert eller foreslås regulert i områdeplan for Mjøndalen Sentrum. Det er ikke regulert mulighet for kryssing av jernbanelinjen øst for stasjonen (tall 11). Denne er avhengig av utvikling av Mjøndalen stasjon og Bane Nor sine utviklingsplaner.

### Manglende traseer

Det mangler en strekning langs Evja fra bensinstasjonen i nord til Hattenveien i sør (tall 4). Strekningen er omtrent 150 m. lang og er delvis opparbeidet. Det mangler forbindelse langs vannet og under jernbanebroa. Se forøvrig utkast til landskapsskisse for blågrønn forbindelse langs Evja.

### Barrierer

Strandveien (tall 7, 9) er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Det kjører mye tung trafikk hvilket gir økt behov for å etablere et anlegg for gående som er fysisk skilt fra kjørevegen.

Vindeltrapp fra Mjøndalen bro ned til elva (tall 12) kan være utfordrende for mange. Denne forbindelsen kan ikke regnes som fullverdig, kun som supplement til ellers godt tilrettelagt løype.

Tilgjengeligheten til Drammenselva er en stor utfordring som ikke kan løses innenfor de rammer som er satt i denne oppgaven.

### Tilgjengelighet for alle

Turvegen langs elva (tall 1) er godt tilrettelagt for rullestol og andre trillevognbrukere. Strandveien (tall 7, 9) er mer utfordrende grunnet manglende anlegg for myke trafikanter.

### Plasser

Det er få eksisterende rasteplasser i løypa. Kulturmiljøet midt i Strandveien (tall 8) kunne vært et naturlig stoppested med muligheter for innblikk i stedets historie, arealet øst i området kan opparbeides til rasteplass. Det er en liten gjestebrygge med benker ved vindeltrappen under Mjøndalsbrua. Enkelte utvalgte steder langs Drammenselva kan opparbeides med vegetasjon, sitteplasser og noen leke- eller treningsapparater.

Plassen foran dagens rådhus kan opparbeides til et nytt stoppested med urbant preg.

### Opplevelser

Drammenselva er en fin trase, men på grunn av lite variasjon kan strekningen oppleves monoton. Derfor foreslås det forskjellige tiltak langs elva. Ellers skal løypa kunne by på forskjellige opplevelser, fra bygde- til bymiljø, stille bekkeløp, trafikkerte veier, jernbane sett ovenfra og utsikt over elva fra Mjøndalsbrua.

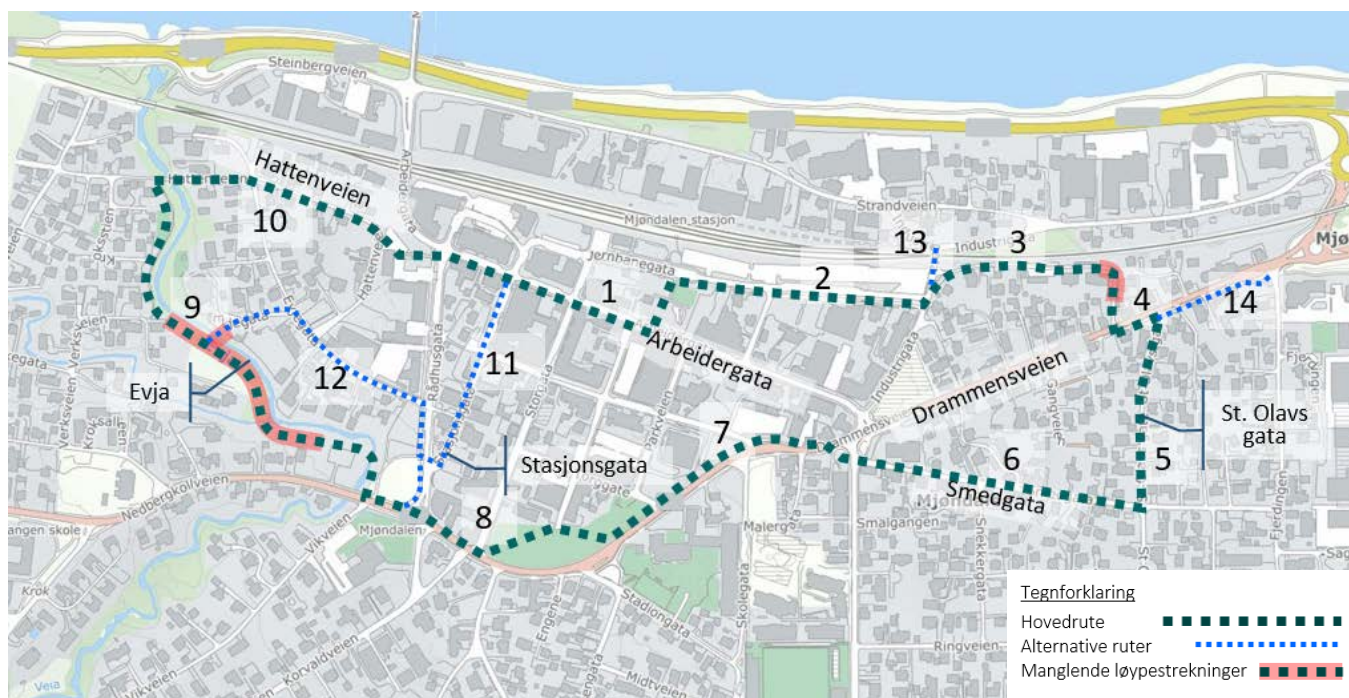
Den manglende traseen langs Evja har et stort potensiale. Det kan opparbeides rasteplasser og tilgang til vannet på begge sider av jernbanen. Se forøvrig utkast til landskapsskisse for blå-grønn forbindelse langs Evja.

### Belysning



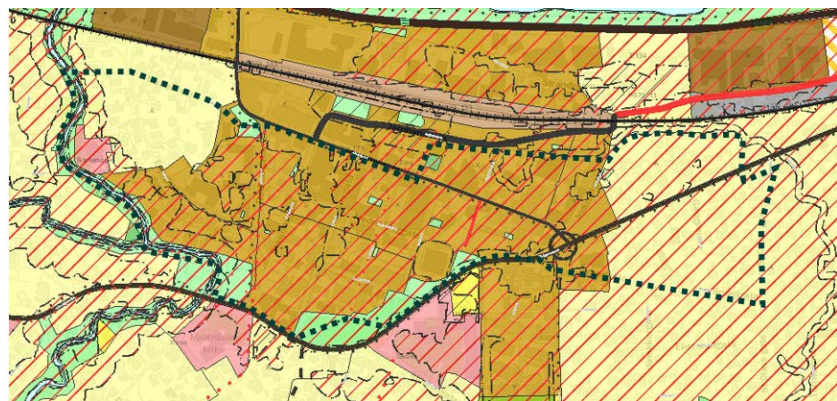
Turvegen langs Drammenselva mangler belysning i hele traseen. Den er delvis belyst takket være lyset fra riksvegen, men det anbefales å sette mindre lysmaster langs løypa.

## 2.6 Turløype 6. Sentrum rundt



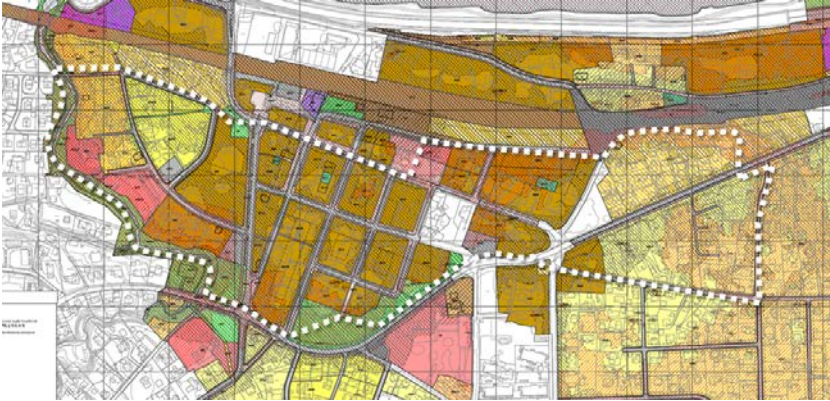
Figur 39: Utsnitt fra sentrumsområdet.

## Kommuneplan



Figur 40: Utsnitt fra kommuneplan.

## Områdeplan for Mjøndalen sentrum



Figur 41: Utsnitt fra forslag til områdeplan for Mjøndalen sentrum.

## Verneverdig bebyggelse



Figur 42: Utsnitt fra kommunal kartløsning med kulturminneplan.

## Hovedløype

### Beliggenhet, kvaliteter:

Området omfatter Mjøndalens indre sentrum, den såkalte kvartalstrukturen, Hatten området i vest og området på begge sider av Drammensveien i øst med grense i St. Olavs gate.

Både Hatten og området rundt Drammensveien er boligområder med flest eneboliger og mindre innslag av annen type bebyggelse. Dagens rådhus ligger mellom Rådhusgata og Hattenveien, i samme område ligger også barnehage og senter for voksne opplæring. Rådhuskvetelet kan bli transformert i fremtiden da områdereguleringen for Mjøndalen sentrum legger opp til det.

Bebyggelsen innenfor kvartalstrukturen er i ferd med å ta form, mange kvartaler er bygget ferdig og andel småhus er liten.

Nordre del av kvartalstrukturen grenser mot jernbaneområdet. I vest går grense i Evja, via Wildenveys plass og Vikhagan til Samfunnshuset. Det grønne beltet rundt sentrum eksisterer i østre del av Mjøndalen og opphører ved Samfunnshuset. Strekingen mellom Samfunnshuset og videre østover går i vanlige gater.

Området er relativt lite flomutsatt. Hovedruta er 2,9 km lang.

### Opplevelser undervegs:

Evja og parkene er de grønne kvalitetene i løypa. Lekeplass i Vikhagan og området rundt stasjonen er de urbane kvalitetene i løypa. Alternativ løype er lagt slik at man passerer flere verneverdige hus på vegen.



## Hovedløype, beskrivelse av traseer

### 1. Arbeidergata vest og torget

#### Beskrivelse:

Arbeidergata har en varierende fortausbredde fra 2 til 5,5 m. Det er flere mursteinshus fra midten av forrige århundre. Den type bebyggelsen er ganske gjenkjennelig og typisk for Mjøndalen.

Torget er litt tilfeldig møblert og mangler siktlinjer som tydeliggjør retningen til stasjonen. Torgets grenser er noe diffuse og trekker av søyleosp som danner grenser på to kanter passer ikke bra inn i et urbant miljø. Ved fremtidig utvikling vil torget få både ny form og forhåpentligvis nye funksjoner.



Arbeidergata forbi Rema 1000



Arbeidergata forbi Walter Kristiansen



Torget sett fra forskjellige vinkler



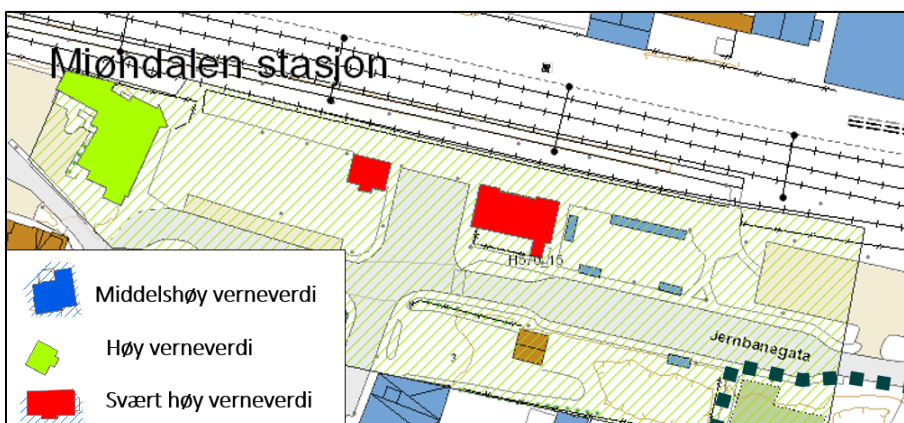
#### Tiltak:

Det anbefales videre utvikling av området. Det bør utarbeides en detaljert landskapsplan for den sentrale delen av sentrum.

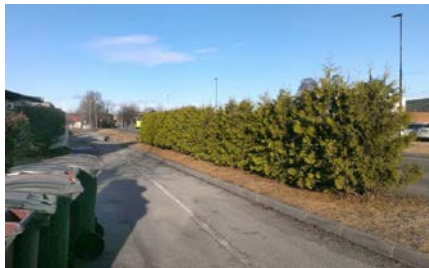
### 2. Jernbanegata øst for stasjonen. Stasjonsområdet

#### Beskrivelse:

Det er en 170 m lang GS-veg mellom Klopptjernsgata og Industrigata. Det er ikke opparbeidet anlegg for myke trafikanter mellom torget og Klopptjernsgata. Der hvor GS-vegen er opparbeidet går den forbi søppeldunker, parkeringsplass og snuplass for busser. Det mangler tydelig skille mellom offentlig og privat areal på området. Gjæstgiveriet, Mjøndalen stasjon og et lite mursteinshus ovenfor stasjonen er bygninger av høy og svært høy verneverdi. Det er flere gamle edeltrær på området.



Figur 43: Utsnitt kommunal kartløsning med kulturminneplan.



GS-veg øst for Klopptjernsgata



Mjøndalen gjestgiveri



Mjøndalen stasjon

#### Tiltak:

GS-vegen bør opparbeides i hele strekningen fra torget til Industrigata. Anlegget bør skilles fra kjørevegen ved hjelp av treplanting isteden for dagens tujahekk som gir inntrykk av å være i privat hage.

### 3. Langs jernbanelinjen. Industrigata.

#### Beskrivelse:

Industrigata på sørsiden av jernbanen er smal og behagelig å gå i. Mesteparten av den er i privat eie. Utenfor en felles garasjeanlegg utvider gata seg til en stor plass, det er ca. 15m mellom gjerdet langs jernbanen og garasjeportene.



Huset på hjørnet Industrigata med Jernbanegata har stor verneverdi



Langs jernbanelinjen



#### Tiltak:

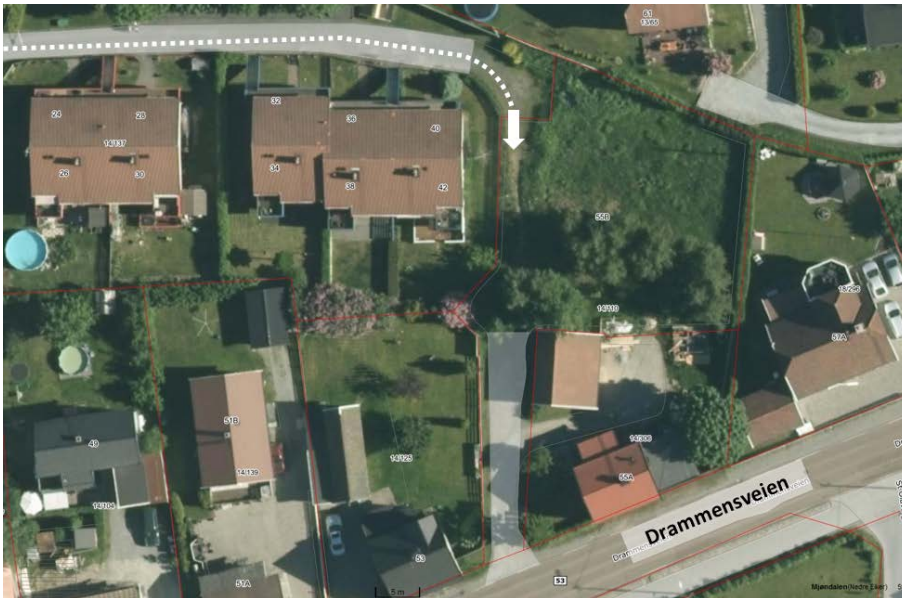
Arealet bør erverves. Gangvegen forbi garasjene bør skilles fysisk fra parkeringsplassen foran portene.

### 4. Mellom Industrigata og St. Olavs gata.

#### Beskrivelse:

Forbindelsen mellom denne enden av Industrigata og Drammensveien har eksistert fra gammelt av. Det kommer tydelig frem av flyfoto på kart.finn.no. Dagens sti følger samme trase og kommer ut i en privat avkjørsel.





Figur 44: Utsnitt kart fra kart.finn.no.



Forbi gbnr 14/110



Forbindelsen er i bruk av skoleungdommer



Fra innkjørselen inn i Drammensveien

#### Tiltak:

Dagens bredde på sti er tilstrekkelig. Stien må opprettholdes og grunnen må erverves. Fotgjengerovergang i Drammensveien bør opparbeides.

### 5. St.Olavs gate nord

#### Beskrivelse:

St Olavs gate er en smal og rolig boliggate.



### 6. Smedgata

#### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 1. kapittel «Smedgata» i beskrivelsen til Turløypa 3 «2.3 Turløype 3. Mjøndalen stadion og Vassenga»



## 7. Drammensveien fra Smedgata til Vikhagan

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 8. kapittel «Drammensveien fra Smedgata til Mjøndalen skole» i beskrivelsen til Turløype 3 «2.3 Turløype 3. Mjøndalen stadion og Vassenga».



Drammensveien forbi Mjøndalen skole

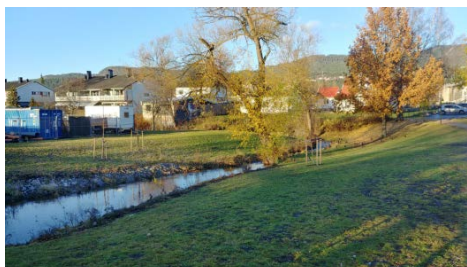


Ved samfunnshuset

## 8. Fra Vikhagan til Wildenveys plass

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 1. kapittel «Fra Wildenveys plass til Vikhagan» og i 2. kapittel «Vikhagan» i beskrivelsen til Turløypa 2 «2.2 Turløypa 2. Fra Vikveien til Stadion»



## 9. Langs Evja

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 1. kapittel «Langs Evja fra Hattenveien til Wildenveys plass» og i 2. kapittel «Wildenveys plass» i beskrivelsen til Turløypa 1 «2.1 Turløypa 1. Vest for Evja og Korvaldveien»



Evja mellom Wildenveys plass og Evjebygget



Manglende løypa på vestsiden av Evja



## 10. Hattenveien, mellom Hattenveien og Arbeidergata

### Beskrivelse:

Denne delstrekningen er beskrevet i 5. kap. «Hattenveien» i beskrivelsen til Turløype 5 «2.5 Turløype 5. Langs Drammenselva»



## Alternative løp

Kartet over området kan ses på side 57

*Fra Walter Kristiansen til Korvaldveien og Hatten barnehage (tall 11 og 12)*

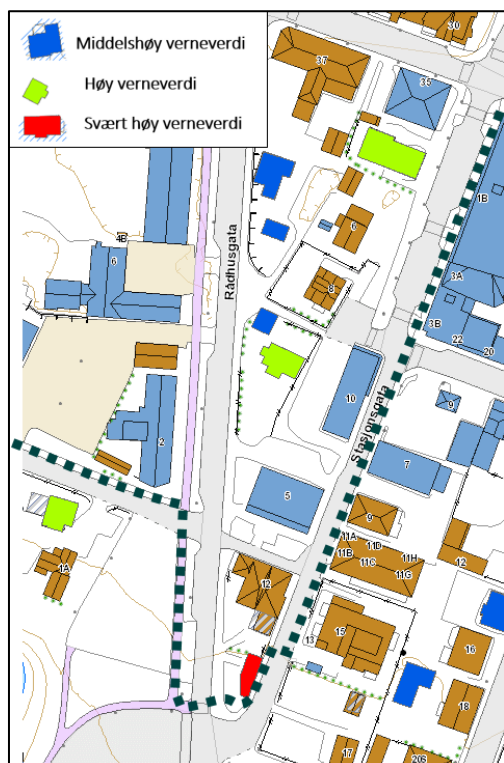
## 11. Stasjonsgata, Mjøndalen bakeri, Knudsensmia

### Beskrivelse:

Nordre del av Stasjonsgata er bred og har en rekke med trær langs kjørevegen, på begge sider. I tillegg er det to verneverdige og veldig fine bygninger i gata, Knudsensmia i sør og Mjøndalen bakeri i nord.

Om sommeren er det uteservering på bakeriet, det settes ut bord og stoler og en kan ta en kopp kaffe her. Knudsensmia er åpen for besøk året rundt, det er mange nye og gamle jerngjenstander man kan se på veggene og er man heldig, kan en også få se smeden i arbeidet.

Det mangler anlegg for gående flere steder i søndre del av gata, men områdeplan for Mjøndalen sentrum legger opp til opparbeidelse av fortau på begge sider i hele gatens lengde.



Figur 45: verneverdi bebyggelse i området Stasjonsgata og Rådhusgata.



Stasjonsgata, det grønne inntrykket



Nordre del av Stasjonsgata



Mjøndalen bakeri



Stasjonsgata søndre del



Knudsensmia



Knudsensmia inne

## 12. Evjegata, bro over Evja

### Beskrivelse:

Traseen mellom Rådhusgata og Hatten barnehage er bred og trafikkert. Det er opparbeidet fortau på nordsiden av gata. Det er noen verneverdige private hus i Evjegata, men mesteparten av eksisterende bebyggelse i østre del av gata er kontorbebyggelse fra 60-70 tallet. Området foreslås regulert til sentrumsformål i områdeplan for Mjøndalen sentrum.

Bro over Evja i forlengelse av Hattenveien ble bygd under flomsikringsarbeidet i 2015. Broa var midlertidig og den ble fjernet da flomarbeidet ble avsluttet. I områdeplan for Mjøndalen sentrum er forbindelsen foreslått gjenopprettet.



Rådhusgata mellom Stasjonsgata og Evjegata



Evjegata østover



Bygningen av høy verneverdi i Evjegata



Hattenveien.



Her var det en bro over Evja

### Tiltak:

Det kan plantes trær i Evjegata da eksisterende bredde gir rom til ensidig trebeplanting og gata vil i fremtiden utvikles med store byggevolumer. Broa over Evja må bygges.



## Tilkoblinger andre løyper

Sentrumsløypa er også den løypa som har flest knutepunkter og felles strekninger med de andre løypene. Den kan utvides i alle retninger og det er sju tilkoblingspunkter hvor en kan gå over til ei annen løype.

### 13. Industriveien over jernbanen

Denne delen av Industriveien er kun tatt med for å vise mulighet for tilkobling til området Strandveien og elvaløype. Denne er mer detaljert beskrevet i 12. kapittel «Industrigata nord» i «2.5 Turløypa 5. Langs Drammenselva

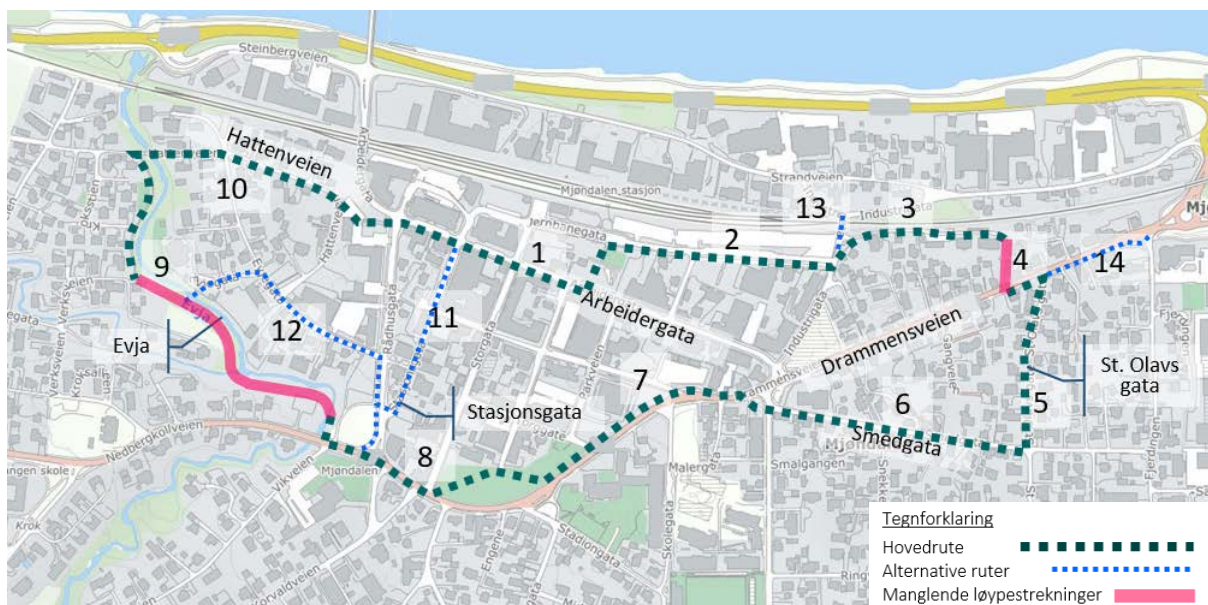
### 14. Drammensveien mellom St. Olavs gate og rundkjøringen

#### Beskrivelse:

Drammensveien er en trafikkbelastet innfartsåre og egner seg ikke til turgåing. Anlegget for myke trafikanter er skilt fra kjørebanelen, men det er fortsatt mye støv og støv fra trafikken.



## Sammendrag



Figur 46: Forslag til urban turløype i område 6. Manglende strekninger er tegnet rodt.

Traseen til denne løypa sammenfaller i stor grad med traseene til løype 1 «2.1 Turløype 1. Vest for Evja og Korvaldveien» og løype 5 «2.5 Turløype 5. Langs Drammenselva». Det er nevnt flere tiltak i sammendraget til disse løpene.

#### Behov for regulering

Forbindelse mellom Industrigata vestgående og Drammensveien (tall 4) bør reguleres og arealet erverves.

#### Manglende traseer

I denne løypa mangler en del av strekningen langs Evja (tall 9). Denne delen er spesielt viktig grunnet sin grønne kvalitet. Erverv og opparbeidelse av sammenhengende forbindelser langs hele Evja er det viktigste tiltaket for at løypa skal være et fungerende turområde.

### Barrierer

Det er viktig at manglende overgang i Drammensveien ovenfor forbindelsen til Industrigata (tall 4) opparbeides med fotgjengerfelt.

### Tilgjengelighet for alle

Ferdig opparbeidet løype vil være tilgjengelig for de fleste med unntak av forbindelsen mellom Industrigata og Drammensveien som er for smal for rullestol og andre trillevogger.

### Plasser, opplevelser.

Turløypa skal by på forskjellige opplevelser, alt fra rolig ferdsel under trærne langs Evja til moderne arkitektur i sentrum.

Det er flere eksisterende plasser i løypa som kan fungere som rasteplass eller være interessante å besøke. Dette er Vikhagan med lekeplass, Wildenveys plass hvor en kan mate ender og studere fuglelivet på nært hold og enkelte steder i kvartalstrukturen, som smia og bakeriet. Torget og plassen foran dagens rådhus kan utvikles til moderne urbane møteplasser med forskjellige bykvaliteter.

Området langs Evja (tall 9), kan tilføyes forskjellige plasser når turvegen er opparbeidet. Det kan være alt fra små grusflater under store trær med utsikt mot vannet hvor det kan plasseres bord med benker, til tuftepark eller en stor lekeplass i kilen mellom Skalpebekken og Evja.

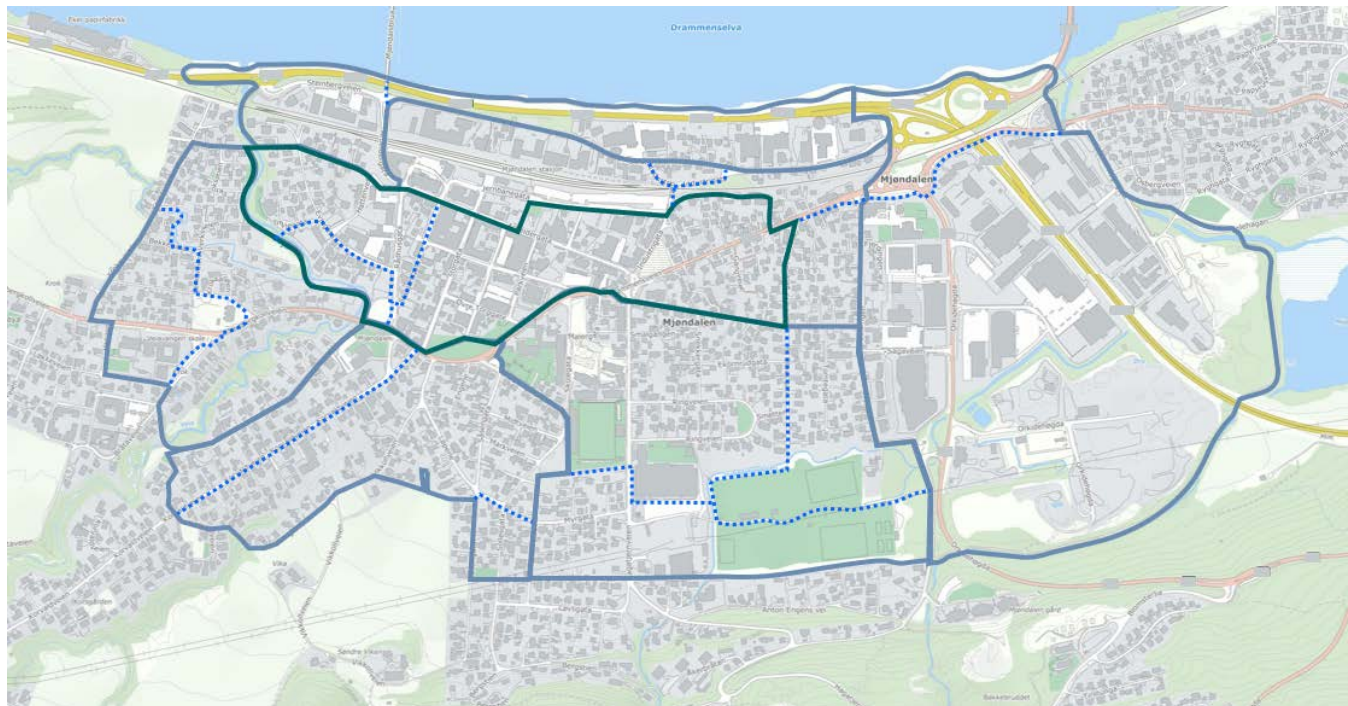
### Belysning

Hele Evja-strekningen mangler belysning. Det bør settes lyktestolper langs turvegen. Belysningen bør opparbeides samtidig med turvegen. Mindre lyskilder, som lyspullerter, kan plasseres langs Evja, i Wildenveys plass og i Vikhagan.



### 3. Hvordan løypene kobles sammen

Alle løypene kan kobles sammen med naboløyper og forlenges eller forkortes etter behov. Tegningen under viser alle hovedløypene og enkelte alternative traseer.



Figur 47: Alle hovedløyper er vist med heltrukket linje, alternative traseer er vist med stiplet linje.

Forslag til hvordan løypene kan kobles sammen.

#### Turløype 7. Sentrum rundt

##### Beskrivelse:

Dette er løypa for de som bor i sentrum og vil få med seg flest kvaliteter på kortest rute. Denne løypa er bygd på 2 løyper: Sentrum og Drammenselva. Den omfatter en lang strekning langs Drammenselva, hele Evja-løpet, Wildenveys plass, Vikhagan og bygdemiljøet i Strandveien.

Industrigata og Strandveien som også er en del av løypa er i dag lite tilrettelagt for gange, men de kommer til å forandre seg i fremtiden og vil fremstå som nye urbane ferdselsårer.



Figur 48: Sentrum rundtløype.

## 4. Konklusjon

Denne utredningen kan være et grunnlag for videre arbeid som vil ta for seg traseene mer detaljert. For enkelte steder og traseer bør det utarbeides landskapsplaner eller skisser.

### Generelle tiltak til de urbane turløypene

#### *Reguleringsbehov*

De fleste traseene er regulert eller under regulering i områdeplan for Mjøndalen sentrum. Enkelte strekninger mangler regulering. Det er viktig at alle traseene blir regulert til formål som åpner for allmenferdsel fordi det gir rettslige grunnlag for erverving av grunn og dermed sikrer at traseene ikke forsvinner.

Det er også ønskelig med nye reguleringsbestemmelser som ivaretar eksisterende stedskvaliteter.

#### *Turveger langs bekker*

Bekkedrag er naturlig grønne korridorer. Det er flere grunner til å opparbeide turveger langs bekker:

- vann er en fin opplevelse i seg selv,
- bekkedrag er gjerne noe bredere enn bekker da de inkluderer også en del av arealet rundt selve bekkeleiet, og det er ofte plass til en sti eller en veg,
- grunnet flomfare er det ofte lurt å ha et skille mellom bebyggelse og bakkedraget. Turvegen kan både ligge i flomutsatt sone og på toppen av vollen, der den opparbeides av sikkerhetsmessige grunner.
- bekkedrag er potensielle ferdselsårer som ikke er i bruk av kjøretøy.

#### *Sitteplasser*

Turløypene bør tilføres rikelig med sitteplasser med hensyn til de mest sårbare brukergruppene. Bord med benker er aktuelle flere steder i løypa, der det er god plass og grønt. Det er spesielt viktig med sitteplasser der hvor det er fin utsikt, utsikt mot vann osv.

#### *Søppel*

Det er viktig å plassere søppelholdere i alle løypene, spesielt ved sitte- og spiseplasser, der hvor det ofte luftes hunder, arrangementssteder, ved skoler, ved utsalgssteder osv.

#### *Vegetasjon*

Når dagens småhusområder transformeres og det bygges nye større hus der hvor det i dag er hager, er det viktig at det avsettes plass til gatetrær for at det fortsatt skal være hyggelig å gå tur langs gatene. Vegetasjonen reduserer også støv i luften.

#### *Trafikk*

Veger med mye trafikk skaper utrygghetsfølelse når trafikken ikke er skilt fra gangstrekningen fysisk, enten ved hjelp av rabatt av gatestein eller autovern eller plen. Mye trafikk genererer mye støy hvilket gjør at man som oftest velger bort turer langs trafikkerte veger. Vegetasjon kan i mindre grad redusere støyen, men aller viktigst reduserer den oppfatningen av støyende omgivelser.

#### *Skjøtsel*

Mange steder hvor turløypene er opparbeidet mangler det skjøtsel og vedlikehold. Dette gjelder vegdekke som ofte kan være til hinder for bevegelsehemmede eller foreldre med barnevogn. Dette gjelder også grønne friområder og særlig områder rundt bekkedrag. Til tross for at slike grønne områder skal ha naturpreg, er det ikke skogarealer som kan regenerere og utvikle seg på naturens premisser. Disse områdene er begrenset i størrelse og deres funksjon er og skal være en del av eksisterende bystruktur. Derfor er det viktig at disse områdene skjøttes. Det bør også plantes trær som med tiden kan utvikle seg til store og fine parktrær, som f.eks lind, lønn eller eik.

Eksempel på et godt skjøttet område kan være Akerselva i Oslo, et fint grøntområde med mye naturlig vegetasjon, men med tydelig preg av turområde for lokalbefolkningen.



## Belysning

Belysning langs løypa øker trygghølelsen og gjør turen mer komfortabel.

Det mørke halvåret varer nesten nøyaktig seks måneder, og mange brukere av løypa går tur etter jobb, så det er viktig at turløypene er belyst. Når det installeres nye gatelys bør det prioriteres lavere lyktestolper og armaturer av type gatelys. Noen steder kan det settes mindre lyskilder, som lyspullerter, når man ønsker å oppnå mer intim eller mer spennende inntrykk.

## Skilting

Det er også viktig at informasjonen om planlagte turløyper er god. Turløyper skal skiltes, det skal tegnes kart og informasjonen skal være tilgjengelig flere steder.

## Prioritering

Det bør prioriteres opparbeidelse av traseer (missing links) der hvor den foreslåtte løypetrasen er det eneste alternativet å ferdes/ komme fram. De to viktigste traseene er traseen langs Evja (løype 1 og 5) og traseen mellom Kringlaveien og Korvaldveien (løype 2).

Noen eksisterende stier bør opparbeides til høyere standard. Disse er: stien mellom lekeplassen i Korvaldveien og Vikveien (løype 2), manglende lenke mellom Solløsgata og Vikkollveien (løype 2), en liten sti mellom Industriveien og Drammensveien (løype 6).

Av enklere tiltak kan det foreslås opparbeidelse av fotgjengeroverganger i Nedbergkollveien (løype 1), i Hagatjernveien (løype 3) og i Drammensveien (løype 6). Et annet tiltak med stor positiv effekt er installasjon av intensivbelysning i alle fotgjengeroverganger i store ferdselsårer.

Det er mange steder som lett kan forvandles til mer hyggelige oppholdsplasser gjennom møblering og noen skjøtselstiltak. For eksempel kan det opparbeides adkomst til bekker langs turruter og det kan etableres benker og annen møblering.

## 5. Vedlegg:

Landskapskisse for blågrønn forbindelse langs Evja.

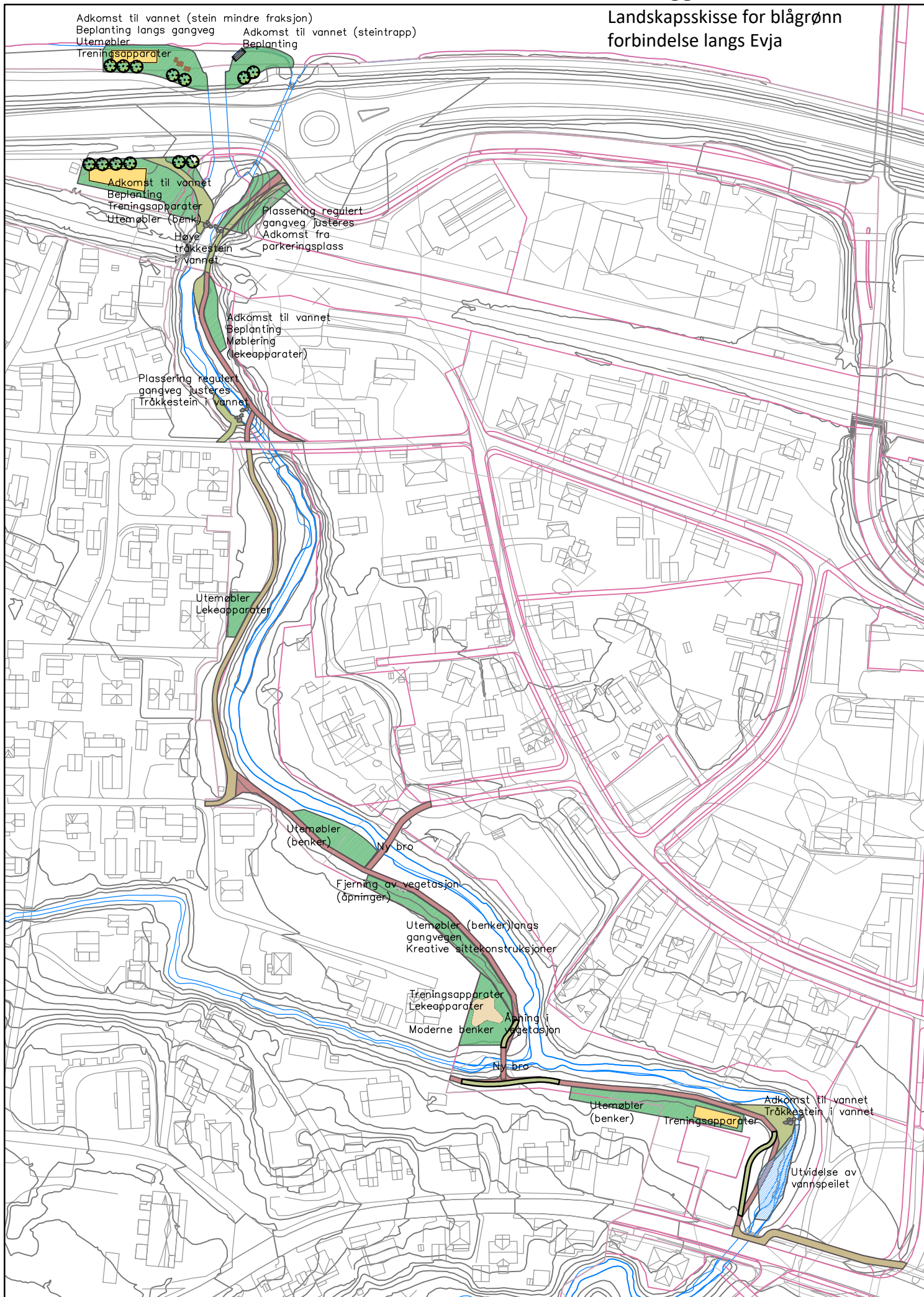
Eksempler på opparbeidelse og skjøtsel av grønne drag. Gangtraseer langs vannet. Foto.

## 6. Henvisning:

- Planlegging av grønstruktur i byer og tettsteder. 2014. Veileder. Miljødirektoratet.
- Kommuneplan for Nedre Eiker kommune 2015-2026
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. 2015. Kommunal og moderniseringsdepartementet.
- Gåboka. Inge Dahlman. 2006. Miljøseksjon Vegdirektoratet.
- Gå mer – kjør mindre. Gåstrategi for Trondheim. 2016.
- Registrering og vurdering av nyere tids kulturminner og kulturmiljøer i Nedre Eiker. Fagrapport. 2012.

# Vedlegg 1

## Landskapskisse for blågrønn forbindelse langs Evja

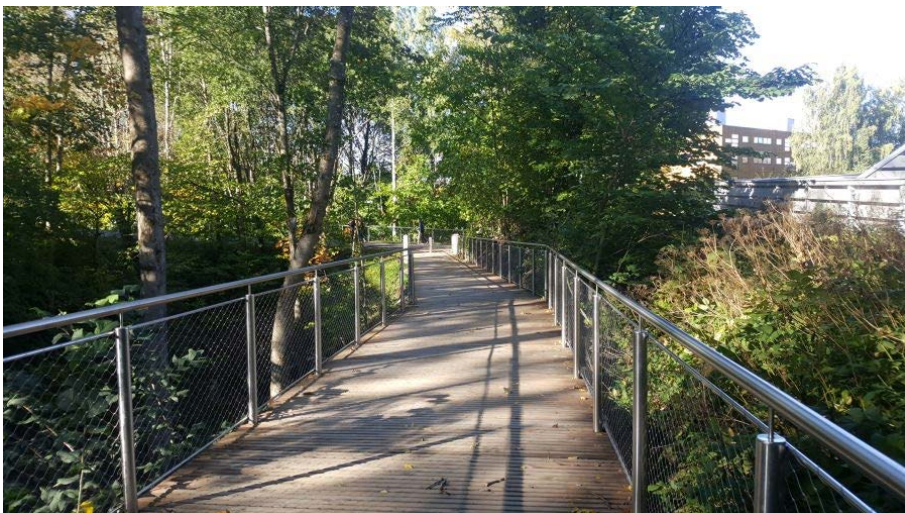




## 1. Eksempler på gangtraseer langs vannet.

### Vedlegg 2

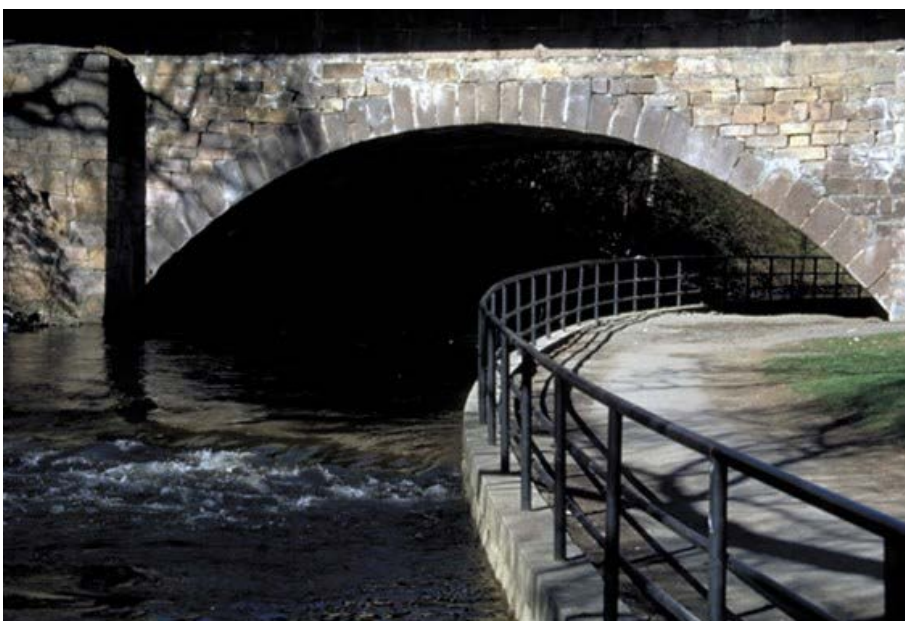
Eksempler på opparbeidelse og  
skjøtsel av grønne drag.  
Gangtraseer langs vannet.



*Figur 1: gangveg på søyler langs bekken. Lindebergbekken, Oslo.*



*Figur 2: gangveg opphengt over vannet. Akerselva, Oslo.*



*Figur 3: Gangveg på grunnmur. Akerselva, Oslo.*



## 2. Eksempler på hvordan skjøtte og opparbeide arealer.



*Figur 4: Eksempel på opparbeidelse og skjøtsel av bekkedraget. Alnaelva, Oslo*



*Figur 5: Eksempel på utforming av adkomst til vannet. Alnaelva, Oslo.*



*Figur 6: Eksempel på skjøtsel av grøntområdet. Oslo.*



