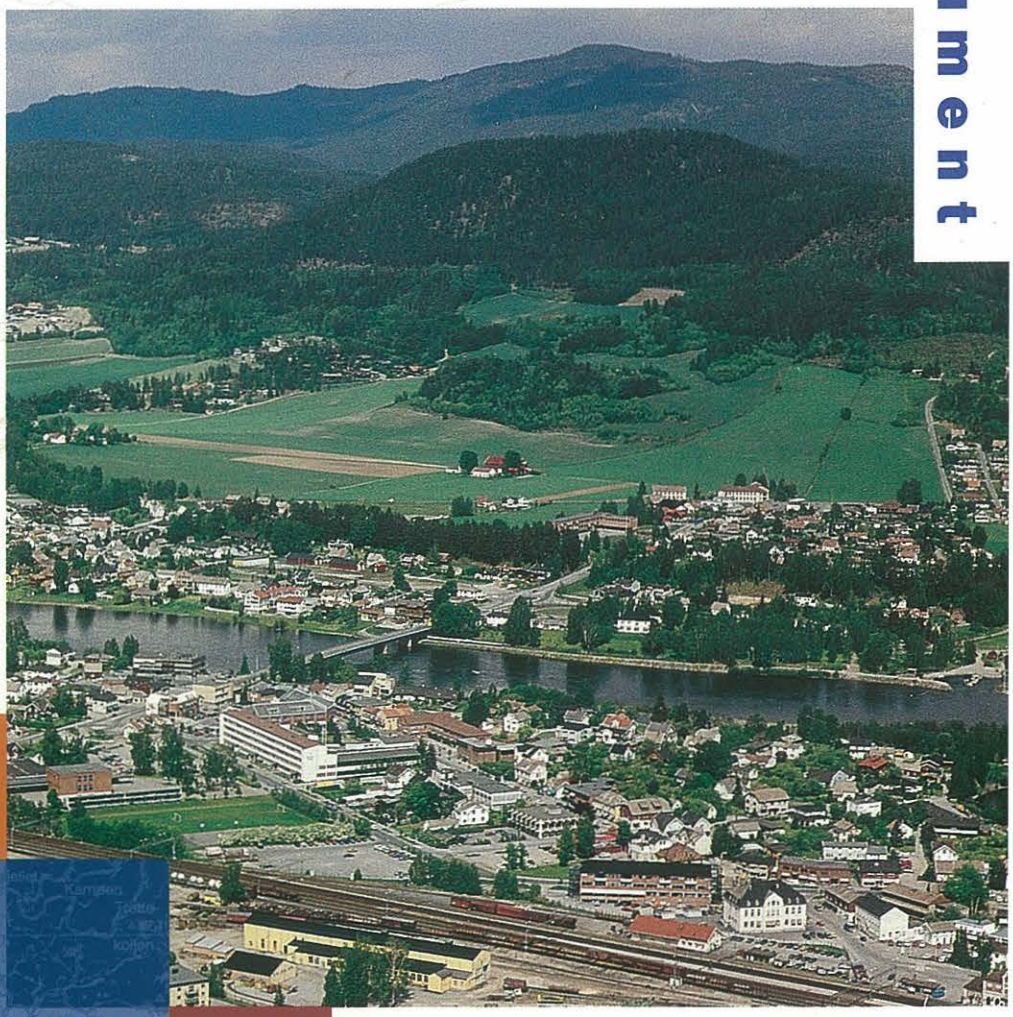
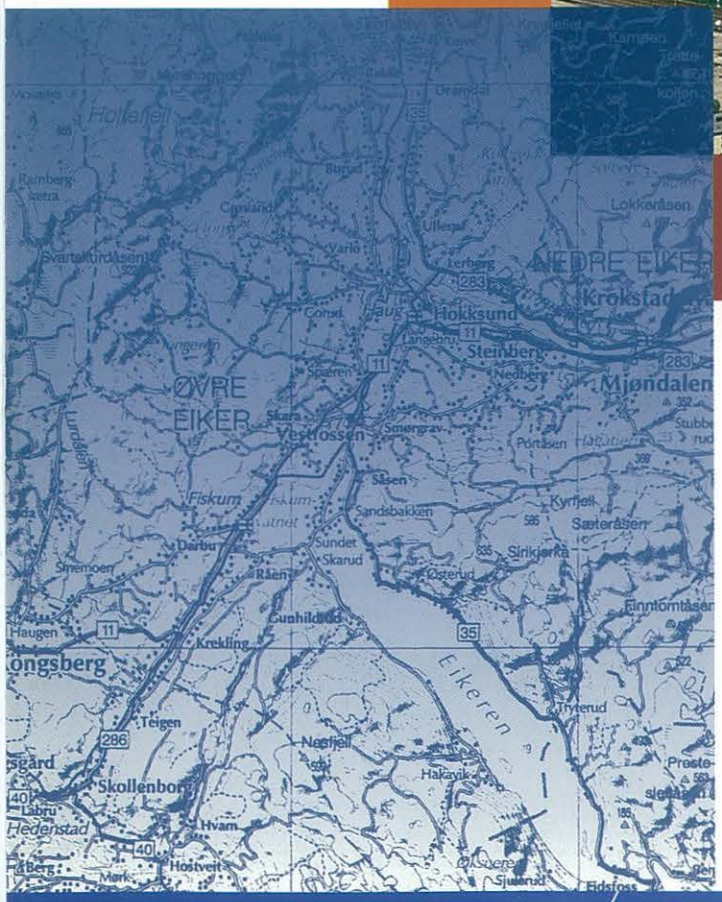
T-990
ISBN 82-7243-954-9

STEDSANALYSE - EKSEMPEL HOKKSUND

Dokument





Miljøverndepartementet

INNHOLD

FORORD

1 BAKGRUNN 3
Stedet Hokksund 3
Utviklingsprosjekter 4

2 STEDSANALYSEN 7
Metode 7
Historisk utvikling - fra elvebyen til vegbyen 7
Natur og landskap - stedet på elvebredden 10
Bebyggelsens organisering - stedets hovedstruktur 12
Hokksunds bygninger - en kavalkade i form og historie 17
Hokksund som oppvekstmiljø 20

3 BRUK AV STEDSANALYSEN 25
Utfordinger 25
Stedsambisjoner og enkeltprosjekter 29

LITTERATUR

Grafisk design: Skomsøy Grønli as

FORORD

Miljøverndepartementets veilederhefte "Stedsanalyse -innhold og gjennomføring" tar sikte på å gi inspirasjon og veiledning i utarbeiding av stedsanalyser.

Som supplement til veilederen er det utarbeidet fire hefter med eksempler på utførte analyser. Eksempelheftene viser både metoder og anvendelsesmuligheter for stedsanalyser. Analysene er konsentrert om temaene historisk utvikling, natur og landskap, bebyggelsens organisering og bygninger og andre enkeltelementer, slik det er anbefalt i veilederen.

Alle steder har sin egenart og sine aktuelle planleggingsutfordringer. Vi håper veilederen og eksempelheftene til sammen vil gi et godt grunnlag for å velge et opplegg for stedsanalyse tilpasset sted, oppgave og situasjon.

Dette eksempelheftet med stedsanalyse Hokksund viser en framgangsmåte med elementer hentet fra flere metoder. Hovedutgangspunktet for framstillingen er rapporten "Tettstedsforbedring i Hokksund, del 1, stedskarakter og byggeskikk" utarbeidet av siv.ark. Jon Guttu, Norges byggforskningsinstitutt, og siv.ark. Anne Louise Hoen, Øvre Eiker kommune, i samarbeid med siv.ing. Ingar Vaskinn, Øvre Eiker kommune. Rapporten ble utarbeidet i 1991-92 som en del av Miljøverndepartementets utviklingsprosjekt Trafikk Oppvekst Nærmiljø (TON) i Hokksund. Den er dels en historisk dokumentasjon av Hokksunds utvikling inspirert av metodikken i "realisitisk byanalyse" dels en visuell analyse av sted og bebyggelse.

Heftet henter også analysemateriale fra forprosjektrapporten til Statens vegvesens prøveprosjekt for miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) i Hokksund, utarbeidet av 13.3 Landskapsarkitekter A/S, Telje Torp Aasen Arkitektkontor A/S og siv.ing. Arne R. Reinertsen A/S i 1992, og fra andre deler av TON-prosjektet, der det har vært arbeidet med oppvekstmiljøet og stedsforming på grendenivå.

I dette heftet er stedsanalysene som er utført i forbindelse med prosjektarbeidet i Hokksund, redigert og sammenfattet. Materialet i de tre prosjektrapportene fra Hokksund er supplert på enkelte punkter, og det er utarbeidet en del nye illustrasjoner. Situasjonen ved prosjektstart i 1991 er definert som nå-situasjon.

Heftet er redigert av landskapsarkitekt MNLA Ola Bettum, IN`BY Institutt for byutvikling a.s. Han er ansvarlig for bearbeidingen av tekst og illustrasjoner fra de tre analyserapportene.

MILJØVERNDEPARTEMENTET 1993

1 BAKGRUNN

Hokksund er det største tettstedet og administrasjonssenter i Øvre Eiker kommune i Buskerud fylke.

STEDET HOKKSUND

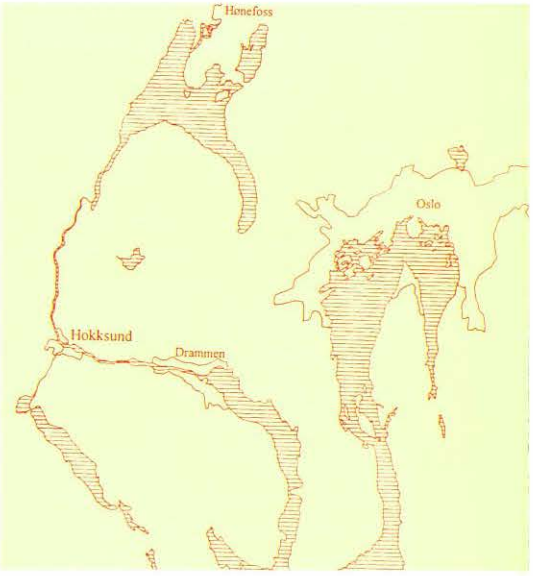
Øvre Eiker kommune med 15000 innbyggere er Buskeruds nest største jordbrukskommune, men tjenesteyting og industri er de viktigste næringene. Tettstedet Hokksund har 6500 innbyggere, betydelig industri (treforedling, mekanisk industri mv), videregående skole og andre fylkeskommunale og statlige institusjoner. Hokksund er handelssentrum for kommunen.

Hokksund er et gammelt tettsted, med røtter tilbake til 1600-tallet, grunnlagt som strandsted ved Drammenselva. Tettstedsutviklingen har vært kommunikasjonsbetinget, med vannveien, jernbanen og veitrafikken som hoveddrivkrefter. Konkurransen med Drammen, Kongsberg, Mjøndalen og Hønefoss har begrenset utviklingsmulighetene som servicesentrum. Det er betydelig handelslekkasje, særlig til Drammen, og utpendling til Drammen og Oslo. Hokksund er et lokalt sentrum, med begrensede tilbud av spesialforretninger og tjenester. De siste ti årene har det i tillegg skjedd en omfattende etablering av vegorienterte kjøpesentre i hele Drammensregionen. Dette har svekket servicetilbudet i tettstedet ytterligere. Den nærmeste konkurrenten til Hokksund ligger i ytterkanten av tettstedet selv: Eikersenteret ved den nye riksveg 11.

Vegtrafikken har preget Hokksund de siste tiårene. E 76 fra Drammen til Kongsberg gikk over Hokksund bru fram til 1989, gjennomgangstrafikken medførte store miljøproblemer og forslumming av randbebyggelsen. Til tross for en storslagen beliggenhet i hjertet av Drammensdalen og en lang og stolt historisk tettstedstradisjon, har Hokksund mistet mye av selvtilliten.

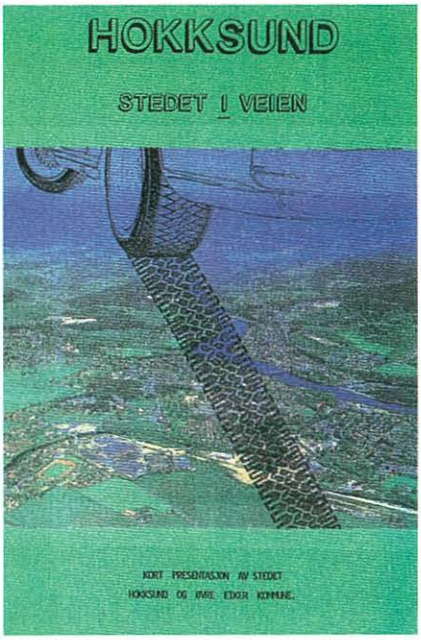
I boka "Kanskje kommer kongen" (Cappelen 1985) omtaler sosiologene Ivar Frønes og Andreas Hompland Hokksund slik:

Et annet av Østlandsregionens ledende ikke-steder er Hokksund. I årevis har man kjørt gjennom Hokksund uten å oppdage det, selv om man rykket til ved Kina-restauranten i svingen.
Etter hvert har vi jo fått vite at Julie Ege er blitt kulturpersonlighet i Hokksund, men det er ikke nok til å gjøre Hokksund til et sted. År etter år vinner Hokksund norgesmesterskapet i skistafett, men det er det jo ingen som forbinder med et sted. Hokksund er en skiklubb, ikke et sted.



Osloregionen med Hokksund

Hokksund sentrum



Presentasjonshefte for utviklingsprosjektene

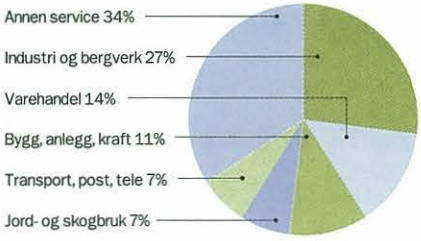
UTVIKLINGSPROSJEKTER

I Hokksund drives i perioden 1990-95 et omfattende utviklingsarbeid med tettstedsutvikling og oppvekstmiljø som tema.

Hokksund ble i 1990 valgt som et av fem prosjekter innenfor Miljøverndepartementets utviklingsprogram Trafikk Oppvekst Nærmiljø (TON), som går fram til 1995. Temaer i TON-prosjektet har vært trafikk, byggeskikk, oppvekst og sentrumsmiljøet. I 1991 ble tettstedet også valgt som et av fem prøveprosjekter for miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) av Vegdirektoratet. Begge disse utviklingsprogrammene har forbedring av det fysiske miljø som hovedarbeidsfelt. Arbeidet er lagt an bredt og ambisiøst. Stedet og helhetsforståelsen er en viktig innfallsvinkel.

Utgangspunktet for analysene av Hokksund har vært behovet for systematisk stedskunnskap i MPG- og TON-prosjektet. Arbeidet med stedsanalysen har vært en integrert del av første fase i prosjektarbeidet, gjennomført med omfattende deltakelse og bred dialog med berørte og interesserte. Det har vært engasjert eksterne konsulenter i flere faser av arbeidet: Norges Byggforskningsinstitutt for arbeidet med byggeskikk, og en større, tverrfaglig konsulentgruppe ledet av 13.3 landskapsarkitekter for arbeidet med miljøprioritert gjennomkjøring.
Analysene har hatt som mål både å etablere en generell kunnskapsplattform om tettstedet, og drøfte kvaliteter og utfordringer med sikte på å prioritere og gjennomføre forbedringstiltak. Erfaringene fra prosjektene på Hokksund er positive, og viser at det er mye å bygge på i arbeidet med utvikling av slike tettsteder. En viktig forutsetning for å lykkes er at det gjennomføres et grundig faglig arbeid med å klargjøre stedets kvaliteter og de kritiske faktorene i en utviklingsprosess. Dette gir grunnlag for mobilisering omkring det ambisjonsnivået som er nødvendig for at stedets positive sider igjen skal framstå som dets hovedpreg.

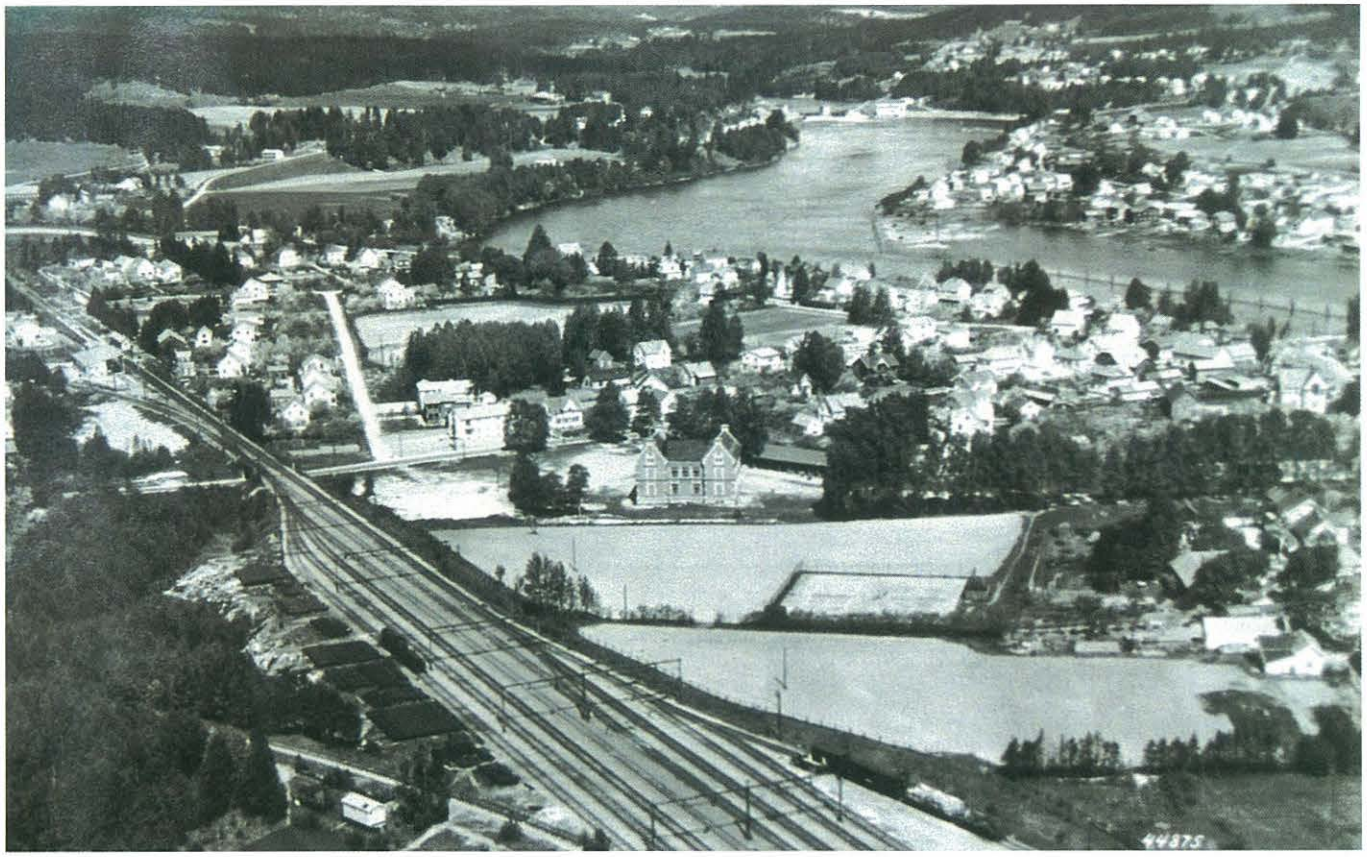
I mange sammenhenger er Hokksund nærmest blitt stående som symbolet på det norske ikke-sted, og kommunen har definert denne problemstillingen som selve mottoet for utviklingsarbeidet: Hokksund - stedet i veien - fra ikke-sted til møtested.



Yrkesbefolkning, 1990

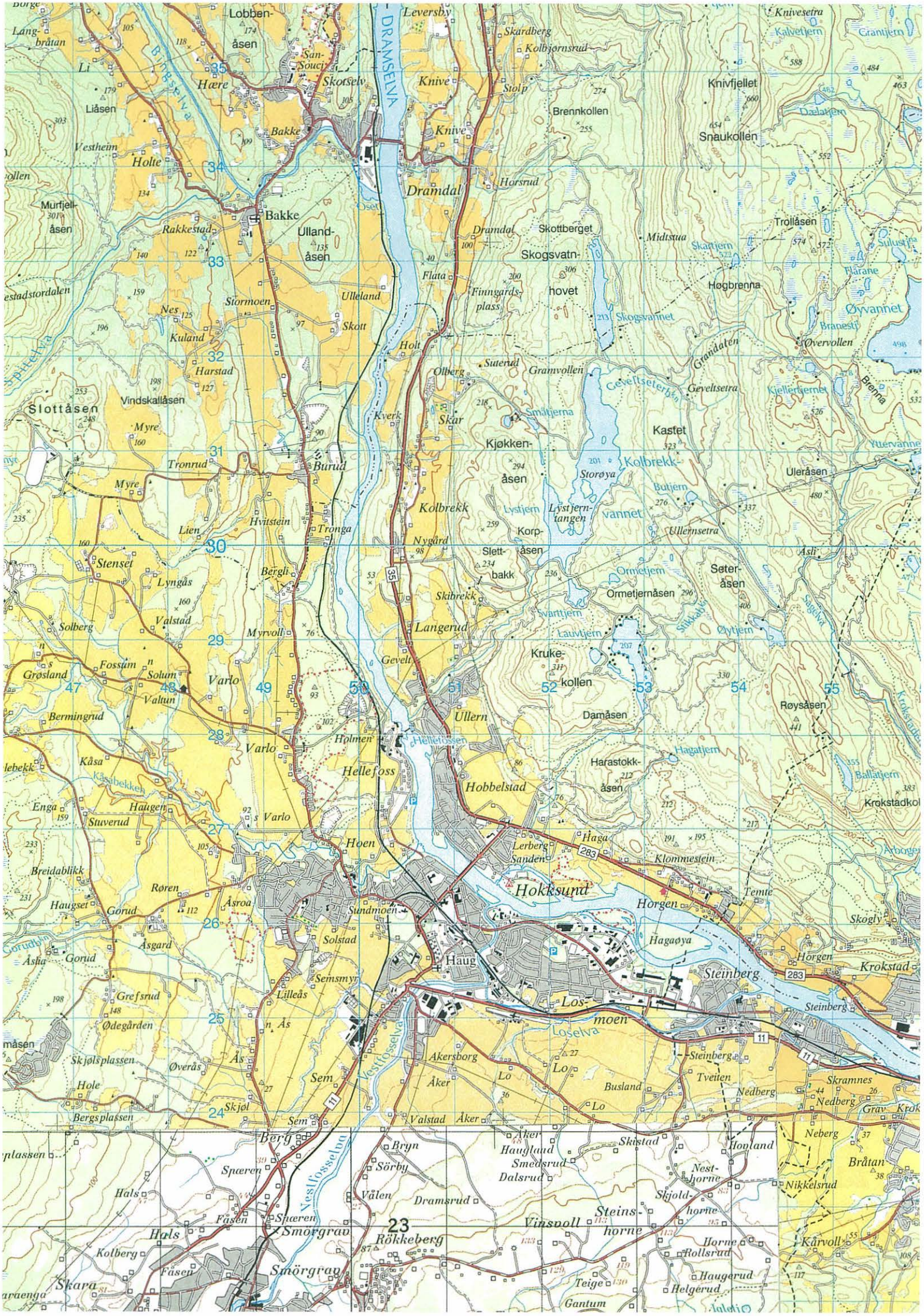
Den gjengse tilnærmingen til stedets identitet er likegyldighet, og svakhetene får ufortjent dominere over kvalitetene. Det lave ambisjonsnivået på alle slags tiltak i de fysiske omgivelsene er en av årsakene til den negative utviklingen over tid. Det er derfor viktig å dokumentere stedets mange kvaliteter og ut fra disse finne en strategi for videre utvikling.

Stasjonsgata



Hokksund med Hellefossen ca. 1935

Bruhjørnet 1991


DRAMSELVA
Lobben-
åsen
San-
Souci
Skotselv
Knive
Leversby
Skardberg
Kolbjørnsrud
Stolp
Knivfjellet
Knivesetra
Kalvetjern
Grantjern
Brennkollen
Snaukollen
Dalatjern
Liåsen
Hære
Bakke
Holte
Vestheim
Murfjell-
åsen
Bakke
Rakkestad
Ulland-
åsen
Dramdal
Horsrud
Dramdal
Skottberget
Midtstua
Trollåsen
Skogsvatn-
hovet
Flata
Finngards-
plass
Hogbrenna
Skogsvannet
Øyvannet
Øvervollen
Stormoen
Ulleland
Nes
Kuland
Skott
Holt
Suterud
Olberg
Gramvollen
Grandalen
Geveltseterbekken
Geveltsetra
Kjellerjernet
Brenna
Harstad
Vindskallåsen
Slottåsen
Myre
Kverk
Skar
Småtjerna
Kjøkken-
åsen
Kastet
Ytervanne
Tronrud
Burud
Storøya
Kolbrekk-
vannet
Uleråsen
Butjern
Myre
Kolbrekk
Lystjern
Lystjern-
tangen
Hvitstein
Lien
Tronga
Nygård
Korp-
åsen
Ullernsetra
Stenset
Slett-
bakk
Asli
Bergli
Lyngås
Ormetjern
Seter-
åsen
Skibrekk
Ormetjernåsen
Valstad
Svarttjern
Solberg
Myrvoll
Langerud
Lauvtjern
Øytjern
Grøsland
Fosstun
Solum
Gevelt
Kruke-
kollen
Varlo
Valtun
Bermingrud
Ullern
Damåsen
Røysåsen
Holmen
Hellefossen
Hagatjern
Kåsa
Harastokk-
åsen
Ballatjern
Hellefoss
Hobbelstad
Kåsabekken
Enga
Haugen
Stuverud
Varlo
Krokstadkol
Hoen
Haga
Lerberg
Sanden
Klommestein
Breidablikk
Hokksund
Temte
Røren
Åsroa
Haugset
Gorud
Stundmoen
Horgen
Skogly
Solstad
Hagaøya
Åsgard
Gorud
Åsha
Haug
Hörgen
Krokstad
Semsmyr
Steinberg
Grefsrud
Lilleås
Steinberg
Ødegården
Los-
moen
Loselva
Skjølsplassen
Øverås
Åkersborg
Steinberg
Tveiten
Hole
Sem
Åker
Lo
Busland
Nedberg
Skramnes
Nedberg
Bergsplassen
Skjøl
Sem
Valstad
Åker
Berg
Bryn
Åker
Haugland
Smedsrud
Dalsrud
Skistad
Honland
Neberg
Bråtan
Spæren
Sörby
Nest-
horne
Nikkelsrud
Hals
Vålen
Dramsrud
Skjold-
horne
Steins-
horne
Vinsvoll
Fåsen
Spæren
Smörgrav
Rökkeberg
Hals
Horne
Rollsrud
Kårvoll
Kolberg
Fåsen
Smörgrav
Teige
Haugerud
Helgerud
Skara
Gantum

2 STEDSANALYSEN

Stedsanalysen av Hokksund er bygd opp med de fire hoveddelene som vanligvis inngår i denne typen analyser:

- Historisk utvikling
- Natur og landskap
- Bebyggelsens organisering
- Bygningene

Hokksundområdet 1:50 000 (Statens kartverk)

METODE

Utviklingsprosjektet TON fokuserer spesielt på oppvekstmiljøet. Derfor er det også gjennomført en enkel drøfting av grendedelingen i tettstedet og av særlige utfordringer i oppvekstmiljøet.

Avsnittene "Historisk utvikling", "Natur og landskap" og "Bygningene" bygger direkte på rapporten "Tettstedsforbedring i Hokksund, del 1" der hovedmålsettingen var å gjennomføre en systematisk drøfting av stedskarakter og byggeskikk for sentrumsområdet i Hokksund som grunnlag for videre arbeid med byggeskikk og trafikkløsninger. Avsnittet "Bebyggelsens organisering" henter grunnlagsmateriale både fra denne rapporten og fra "Tettstedsforbedring i Hokksund, del 2 Miljøprioritert gjennomkjøring", der stedskarakteren drøftes videre med vekt på klargjøring av visuelle og funksjonelle hovedstrukturer i Hokksund sentrum. Det hentes vurderinger om grendestruktur fra TON-prosjektet, som også er grunnlaget for avsnittet om oppvekstmiljø.

Som grunnlag for arbeidet med miljøprioritert gjennomkjøring og med sentrumsplanen er det også foretatt trafikkanalyser og vurderinger av arealbruken i sentrum, men dette er ikke tatt med i denne rapporten, som konsentrerer seg om tettstedets fysiske form.

HISTORISK UTVIKLING - FRA ELVEBYEN TIL VEGBYEN

Hokksunds etablering og utvikling har vært preget av de dominerende ferdselsformene opp gjennom tidene. Vi kan beskrive historien i tre faser:

1 Elvebyen omfatter tida fram til midten av forrige århundre, da elva var hovedtransportåre og et viktig næringsgrunnlag.

2 Stasjonsbyen grodde fram etter at jernbanen ble anlagt i 1860-årene.

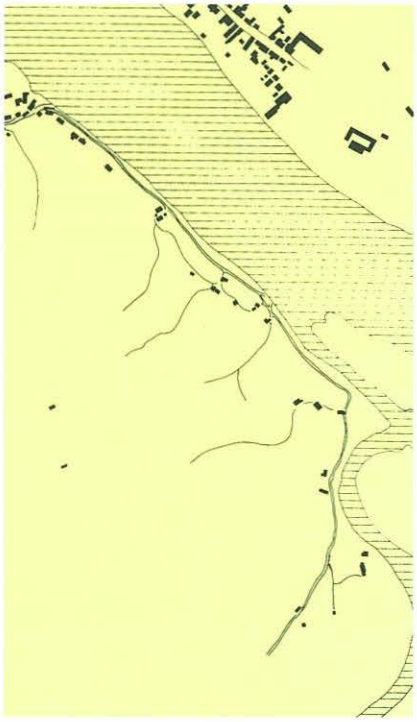
3 Vegbyen, stedet slik vi kjenner det i dag, er blitt til som svar på bilens dominerende plass som transportmiddel i etterkrigstida.

De tre periodene overlapper hverandre over lange tidsrom, men det kan være klargjørende å beskrive dem hver for seg. Transportformene har påvirket stedet på flere måter: De har bestemt hvor veksten skulle skje, de har forskjøvet tyngdepunktene i ulike retninger og har hatt innflytelse på hva og hvordan det ble bygd.

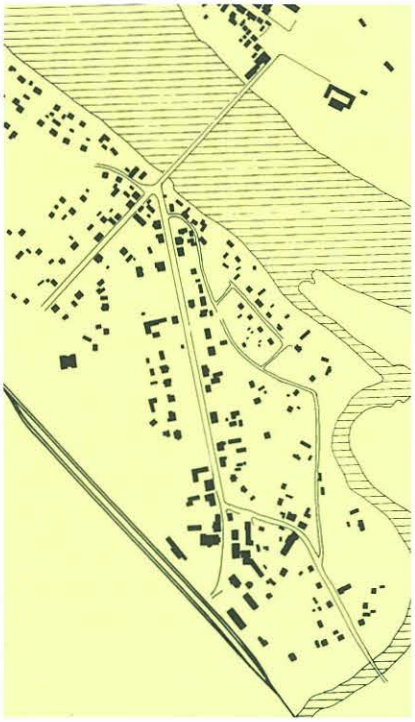
Elvetrafikk på 1800-tallet

Elva gav grunnlaget (-1867)

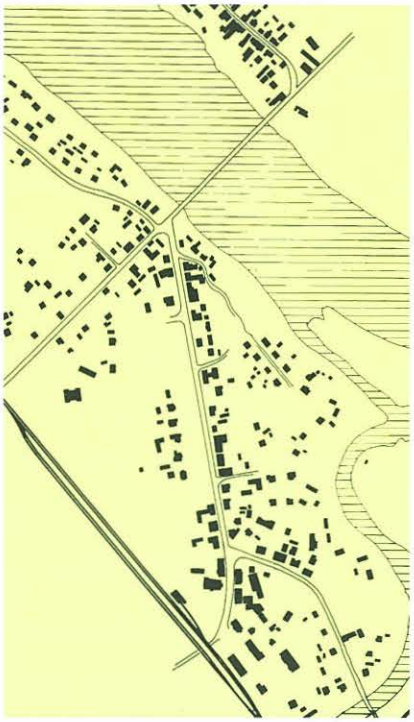
Navnet Hokksund kommer av Haugsund, som antakelig betyr "sundet ved Haug". Det beskriver to viktige landskapselementer i området: morenehaugen, der kirken ble bygget på 1100-tallet, og sundet, hvor elva ble krysset. Det tredje viktige landskapselementet i området er fossen i Drammenselva, Hellefossen ("den hellige fossen") som må ha vært en viktig fiskeplass og antakelig et kultsted fra de tidligste tider.



Hokksund 1850



1935



1950

Gullskatten som ble funnet på gården Hoen, forteller om rikdom og bosetting på store gårder alt på 900-tallet.

Elva har spilt en avgjørende rolle for utviklingen av tettstedet helt fram til midten av forrige århundre. Her foregikk ferging over sundet. Det var trafikk med prammer og båter for transport til Drammen og videre til Europa. Elva ble brukt til fløting helt fram til våre dager (1970). Drammenselva var farbar med båt helt opp til Hellefossen, 17 kilometer fra utløpsosen. Dette gav grunnlaget for en elvetrafikk med båt etter kontinentalt mønster, uvanlig i Norge med våre fossende elver. Elva gav også næringsgrunnlag i form av fisk, særlig laks, sagbruk og tresliping. Om vinteren ble det skåret is for salg.

Fra sundet ved Haug til gruvene ved Kongsberg ble Norges første riksveg anlagt. Kong Kristian IV fikk bygd den i årene 1625-30 for å transportere sølv fra Kongsberg ned til elva, som gav forbindelse til ventende båter fra Danmark. De lå ankret opp i Drammen. Sølvfarten ble selve etableringsgrunnlaget for strandstedet ved Haugsund. Det eldste bevarte bygningsmiljøet er Gamle Hokksund eller Dynge, på østsiden av elva nordover mot fossen. Her ble det bygd en landsby etter mellomeuropeisk mønster, med den sentrale Storgata full av liv og virke: håndverkere, salgsboder, spise- og skjenkesteder. Fortsatt er her bebyggelse med kjerner fra 1600- og 1700-tallet.

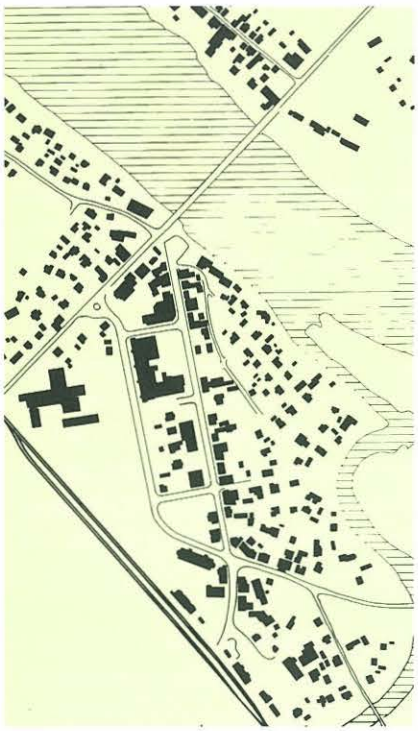
Snart ble det liv på vestsida også: På tangen mellom Storelva og Nøsteelva, Nøstetangen, ble det produsert glasskunst av verdensklasse i det berømte glassverket mellom 1741 og 1777. Glassverket måtte innstille fordi det var mangel på trekull i distriktet. Konkurransen med lokal gruvedrift og sølvverket på Kongsberg ble for stor. Glassverket ble flyttet til Hurdal, men vi kan fortsatt finne glassrester i grunnen der verket lå.

Hokksund stasjon ca. 1900

Jernbanen flytter tyngdepunktet (1866-1958)

Gamle Hokksund bygde seg opp som sundsted med ferge fra 1625. Fra midten av 1800-tallet skjedde det viktige ting med transportsystemet: Transporten over land økte sin betydning. Hokksund fikk fast bruforbindelse over elva 500 meter nedstrøms fergestedet. Haugsund Bro fra 1853 var en buehengebru av tre, den første i sitt slag her i landet.

Relativt kort tid etter kom jernbanen til Hokksund, og dette skulle i første omgang få større betydning for stedsutviklingen enn vegbrua. Randsfjordbanen ble åpnet i 1866, og få år etter kom sidelinjen til Kongsberg, som tar av i Hokksund.



1990

Stedet var blitt et jernbaneknutepunkt, og stasjonsbyen Hokksund utviklet seg. Stasjonen ble lagt 500 meter sørvest for bruhodet, fordi terrenget her lå til rette for en tilstrekkelig lang rettstrekning. Mellom brua og den nye stasjonen ble stedets hovedgate, Stasjonsgata, stukket ut. Stasjonsgata ble anlagt som en enkel grusveg, en villaveg, men med en ganske ambisiøs rekke bjørketrær langs deler av gata. Stasjonsgata avløste den gamle allfarvegen Nøstegate, som hadde forbundet sundstedet, Nøstetangen og Haug kirke langs en mer kroket trasè. Nøstegatene ligger i dag som idylliske, godt bevarte boliggater mellom Stasjonsgata og elva.

I perioden mellom 1870 og 1930 var Hokksund et sted med framgang og vekst. Tyngden av utviklingen skjedde nå på vestsida, med jernbanen som utgangspunkt. Industristedet Hokksund vokste fram, i takt med utviklingen i Drammensdalen for øvrig. Viktige nyetableringer i denne perioden var

-Hellefoss Tresliperi, 1880 (100 arbeidsplasser i 1920)
-Eiker jernstøperi
-Hokksund Meieri, 1891
-Realskolen, 1902
-Eiker Dampsag, 1910
-Eiker Sparebank, nybygg 1917 (kommunestyrelokale i nesten 70 år)

Bortsett fra tresliperiet ble alle disse bygningene lagt til Stasjonsgata og området rundt stasjonen. Jernbanen var viktig. Som vilkår til en privat gave på kr 20000 til en kommunal middelskole ble anført "at Skolen opføres i nærheden av Haugesunds Jernbanestation". Skolen stod ferdig til bruk i august 1902. Deler av den inngår i dag i ungdomsskolen.

Jernbanens betydning for stedet Hokksund ved begynnelsen av århundret kan leses fra Aschehougs konversasjonsleksikon 1909:

Haugsund, strandsted omkring jernbanestationen af samme navn ved Drammen-Randsfjordbanen, hvor Kongsbergbanen tager af. I strandstedet, hvor der er sparebank, apotek og middelskole, er der en træmassefabrik, flere møllebrug, et jernstøberi mm. Der bor 569 mennesker i 111 huse.

Fra gammelt av hadde østsiden hatt både sorenskriveren, lensmannen, rettslokalet Tingstua og kommunehus. Etter hvert flyttet den kommunale administrasjonen til vestsiden. Den eneste storsatsingen i Gamle Hokksund i denne perioden var byggingen av Arbeider'n, arbeidersamfunnets moderne Folkets Hus i Storgata i 1939. Den nye, sentrale barneskolen ble i 1953 lagt på Lerberg, utenfor begge sentrene. Dermed ble det introdusert en ny tendens i tettstedsutviklingen, med større spredning av funksjonene.

Åpning av Hokksund bru 1958

Bilen sprer stedet (1958 -)

1958 markerer innledningen til vegbyen Hokksund. Stedet hadde riktignok lenge hatt betydelig gjennomgangstrafikk, men i 1958 bygges en ny, moderne bru i betong over elva, den samme brua som ligger der i dag. I 1960 blir personbilsalget i Norge frigitt. Sammen med den generelle økonomiske veksten gir dette grunnlag for en meget sterk økning i biltrafikken. Med bilens frammarsj mister jernbanen etter hvert mye av sin betydning for tettstedet. Tyngdepunktet i Stasjonsgata forskyves fra stasjonsområdet mot den nye gjennomfartsåren Brugata. Brugata er en del av riksveien mellom Drammen og Kongsberg. Her kommer bensinstasjoner, kiosker og spisesteder. Stasjonsgata får dermed ett tyngdepunkt i nord og ett i sør ved stasjonen. Midtpartiet av gata forblir lenge mer glissent utbygd, og ligger som eplehager og jorder. I løpet av 60- og 70-årene skjer det en kraftig vekst i tettstedsarealet. Det kommer nye, store boligområder på Loesmoen og utbygging både i Rørenområdet og på østsiden av elva. Det anlegges også nye, store næringsområder sør og vest for sentrum. Tettstedsveksten stopper opp

med den nye arealpolitikken med økt vektlegging av jordvern midt i 70-årene. Kommunen må finne areal for videre utbygging på lite produktive områder, og setter i gang arbeidet med utbyggingsfeltet Ormåsen i skogsområdet mellom Hokksund og Vestfossen.

Før 1970 hadde de fleste hus i Hokksund sentrum en enhetlig karakter og skala: saltakshus i tre eller pusset tegl, to etasjer, fasadelengde åtte til tolv meter, forretninger i første og boliger i andre etasje. Rundt 1970 bygges flere nye hus som bryter med disse dimensjonene, det aller største er Rådhuset, med 96 meter lang fasade og fire etasjer.

Stasjonsgata får gjennom 60- og 70-årene sterkt økende biltrafikk og blir utrivelig for fotgjengerne. Statens vegvesen bygger derfor en parallell avlastningsveg, Rådhusgata, med mateveger inn til hovedgata fra vest. Veggeometrien bryter med sentrumsstrukturen. Planovergangen ved stasjonen stenges i 1985 og bryter den gamle forbindelsen mellom Stasjonsgata og Haug kirke.
Den nye Rådhusgata med tverrgatene inn til Stasjonsgata gir utgangspunkt for et nytt bebyggelsesmønster. Istedenfor det tradisjonelle, lineære mønstret, som følger det enkle hovedvegnettet, innføres en urban kvartalsstruktur. Rådhuset utgjør et helt kvartal i seg selv, Eiker Sparebanks nybygg og forretningsgården "Kremmerhuset" mot Brugata er biter i et nytt kvartal.

Det utarbeides ny reguleringsplan for sentrum midt på åttitallet. Den er bygd opp med et differensiert trafikksystem basert på utenframating, og viderefører kvartalsstrukturen

Dynge, Gamle Hokksund ca. 1920

Stasjonsgata 1905

Stasjonsgata ca. 1935

Haug kirke ca. 1935

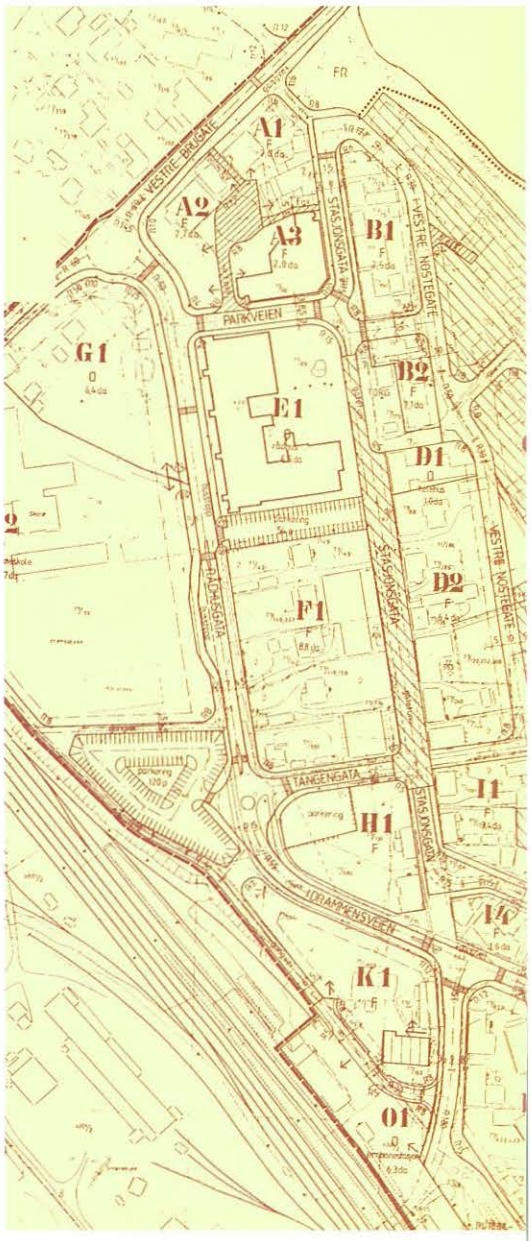
med Nøstegate som mategate for bebyggelsen øst for Stasjonsgata. Tanken er at "plommen i egget", Stasjonsgata, skal skjermes helt for gjennomkjøring. Det legges opp til en kraftig utvidelse av handelsarealet på bekostning av boligbebyggelsen i sentrum, og det defineres byggelinjer som innebærer riving av flere gamle bygninger.

Stasjonsgata stenges mot Hokksund bru og i krysset med Drammensvegen. Denne trafikksaneringen får en blandet mottakelse både fra brukerne og de forretningsdrivende. Intensjonene om å bedre trafikkforholdene for fotgjengerne fører til at gata blir liggende i en bakevje. En del av kundegrunnlaget forsvinner, aktiviteten i gata går tilbake, og stengingen mot Drammensvegen må fjernes igjen.

Hokksund sentrum blir stadig mer plaget av gjennomfartstrafikken på riksveg E-76 utover i 1970-og 80-årene. I 1989 blir det bygd ny riksveg langs vestsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Hokksund, og fjerntrafikken tas vekk fra Hokksund bru. Ute ved den nye E-76 (som seinere er omdøpt til riksveg 11) øker utbyggingspresset. Øvre Eiker kommune åpner for omregulering fra industri til forretninger og det store Eikersentret åpner i 1990. Tanken er å redusere handelslekkasjen fra kommunen til Drammen og de nye kjøpesentrene utenfor Mjøndalen.

Stasjonsgata reduseres fra å være Hokksunds aktive servicesenter og sosiale knutepunkt til å bli en søvnig blindgate. Mange frykter i dag at kommunen vil oppleve en splittelse mellom et administrativt senter og et handelssentrum utenfor tettstedet.

Bruhjørnet ca. 1935



Forslag til reguleringsplan for sentrum 1983 (utsnitt)

NATUR OG LANDSKAP - STEDET PÅ ELVEBREDDEN

Hokksund ligger midt i et stort landskapsrom med tre hovedretninger. Mot sørøst går Drammensdalen med elva som det sentrale elementet. Dalføret skifter retning og karakter ved Hokksund. Det fortsetter mot nord i retning Vikersund og Tyrifjorden, men markert trangere enn i den nedre delen. Sør- vestover strekker en bred sidedal seg langs Vestfosselva mot den store innsjøen Eikeren. Åsene som omkranser de tre armene, går opp i over 600 meters høyde. De mest markante er Røysåsen i øst og Sirikirke i sør.

Landskapet er svakt bølgende, og faller ned mot selve elvedalen. Elva er flat og mellom 100 og 200 meter bred, den ligger omtrent på havnivå helt opp til Hellefossen, som er dannet av en fjellrygg med 6 meters høyde. Bunnen i landskapsrommet har karakter av et stort basseng. Her lå det i istida sannsynligvis en

innsjø , som strakte seg ned til morenen ved Rygg (Mjøndalen). Da denne demningen gav etter, ble innsjøen tørrlagt. Elva gravde seg etter hvert ned i bunnen av bassenget. Terrenget rundt tettstedet har derfor karakteristiske avtrappinger ved den tidligere innsjøbredden. Hokksund sentrum ligger på en stor slette som var del av bunnen i den tidligere innsjøen. Flere slike sletter ligger på litt ulike nivåer, mellom fem og femten meter over havet. Noen markante grusrygger kranser sletteområdet. På en slik rygg ligger kirken. Enkelte andre rygger er grustak og forsvinner gradvis.

Flere elver med ulik karakter er med på å prege landskapet rundt Hokksund:
Drammenselva er hovedvassdraget. Det danner bunnen på dalføret og dominerer med sin størrelse og bredde. Elva er med på å prege lokalklimaet i Hokksund med en markert kaldluftstrøm.

Sidevassdraget Vestfosselva deler seg før den renner ut i Drammenselva som Loeselva og Nøsteelva. Hele Loesmoenområdet ligger som en øy mellom Drammenselva og dette elvesystemet, som ligger på samme nivå som hovedvassdraget. Nøsteelva har et karakteristisk, meandrerende forløp. Også dette vassdraget har gravd seg ned i den gamle innsjøbunnen, med bratte elveskråninger.

Den mindre og brattere Hoenselva er nærmest en stor bekk der den renner gjennom jordbrukslandskapet i nordkanten av Rørenområdet. Den når også Drammenselvas nivå før utløpet og slynger seg det siste stykket i bunnen av en bratt ravine.

Elvedaler og elvebredder er dekket med frodig trevegetasjon og utgjør Hokksunds viktigste grønnstruktur.

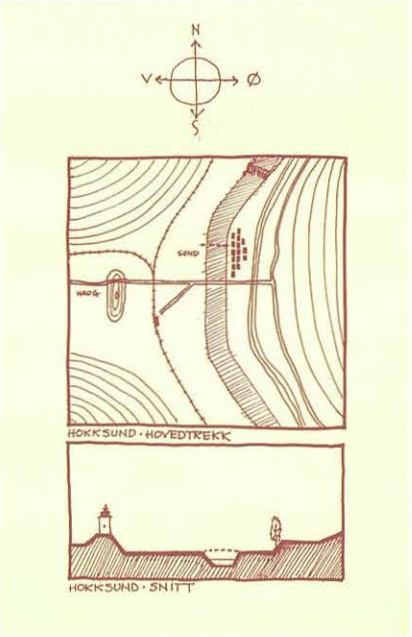
Drammenselva er naturlig laksefø-rende fra sjøen til Hellefossen. Elva blir stadig renere, og elvestrekningen gjennom Hokksund rett nedstrøms fossen er en av landets beste laksefiskestrekninger.

Den tidligere havbunnen er fruktbar, og har gitt opphav til et rikt jordbruk. Åkerlandskapet og storgårdenes tun med store driftsbygninger omgir tettstedet, helt opp til åskantens skogsområder, der løsmassene blir tynnere og fjellet stikker fram.

Klimaet i Hokksund preges av elva og landskapet: De lavereliggende områdene er tåkete og fuktige om vinteren, dominerende vindretninger er fra nord og sør-vest. Vinterstid kan det være en betydelig kaldluft-trekk langs elvedraget. Om sommeren har Hokksund godt, varmt klima.

BEBYGGELSENS ORGANISERING - STEDETS HOVEDSTRUKTUR

Tettstedet Hokksund framtrer som en vev av bebyggelse, jorder og skogrester. Drammenselvas brede, rolige løp gjennom Hokksund er det dominerende innslaget. Elvas vannspeil er større enn noen av sentrums delområder på begge elvebredder, den oppleves mer som en sjø enn som en elv. Hokksund er et grønt tettsted, med en åpen bebyggelsesform. Skogbryn omkranser elveløpene. Også villaområdene har en del trær på tomtene, noe som medvirker til det grønne helhetsinntrykket.



Diagram, tettstedet, snittet

Ved siden av det hovedpreget Hokksund får fra elva og trevegetasjonen, er det kommunikasjonslinjene som gir dagens tettsted dets hovedstruktur. Jernbanen og de viktigste veiene utgjør lange og ofte rette linjer. Disse linjene er det menneskebygde innslaget som oppleves klarest, bebyggelsen har liten skala.
Hokksund har vokst i flere retninger, med en konsentrasjon om kommunikasjonslinjene. Nå ligger bebyggelsen som en uregelmessig, men klart definert struktur i kulturlandskapet. Stedet har funnet sin form i et samspill mellom topografi, vassdrag, kommunikasjonslinjer og bebyggelsesmønstre. Hokksund er et gammelt sted. Forskjellige epoker i den lange utviklingshistorien har hatt ulike hovedpremisser. Dette har gitt en sammensatt utbyggingsstruktur med
varierende forhold til terreng og omgivelser.

Hokksund sentrum sett sørfra

Haug kirke og Drammenselva ca. 1800

Fire hoveddeler

Topografi og vassdrag gir en klar firedeling av boligbebyggelsen:

- Sentrumsområdet med boligområdene Kantum, Sundmoen, Sundbakken og Frognes ligger mellom Drammenselva, Nøsteelva, Hoenselva og jordene i vest.
- Rørenområdet ligger omgitt av landbruksareal på alle kanter.
- Hokksund øst har vokst nordover og østover fra det gamle strandstedet, med ny bebyggelse opp mot skogen og ut i åkerlandskapet
- Loesmoen ligger sør for sentrum, avgrenset mot næringsområdene langs riksveg 11.

Næringsbebyggelsen i tettstedets utkant er noe mindre klart definert i forhold til denne firedelingen.

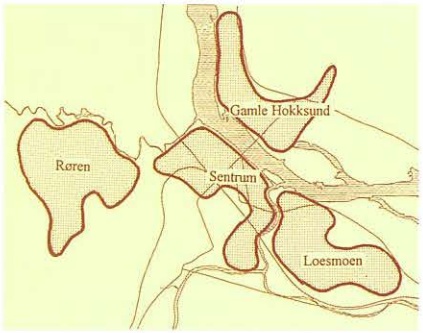
I tillegg til topografien skaper jernbanelinjer og de viktigste vegene skiller og orienteringslinjer som preger tettstedsstrukturen.

På østsiden av elva, parallelt med elvebredden ligger Gamle Hokksund parallelt med elvebredden. Bebyggelsesmønsteret bygger på en mellomeuropeisk landsbytradisjon: Husene ligger tett ut mot gata, hver eiendom har en lang, smal parsell på baksiden av huset med plass for uthus, dyr og noe dyrkingsareal. Denne delen av tettstedet har nærhet og synskontakt til elva og en klar lineær struktur. Det er i de siste tiårene kommet til en betydelig utvidelse av området, med ny boligbebyggelse som tradisjonell, frittliggende småhusbebyggelse på relativt små tomter.

I sentrumsområdet på vestsiden er elvebredden brattere og høyere, her har bebyggelsen kommet etter at elva hadde mistet sin betydning som lokaliseringsfaktor. Bebyggelsen har vokst mer tilfeldig utover i slettelandskapet, veiene gir et løsere organiseringsmønster enn elva. Jernbanetraseen skapte en midlertidig avgrensing mot vest. Den danner sammen med Nøsteelva et stort rektangel, 300 x 800 meter, delt av den rette Brugata. Her ligger Hokksund sentrum i dag. Sentrumsstrukturen er skapt av jernbanetraseen og gater med forskjellig retning, anlagt i siste halvdel av 1800-tallet. I tillegg har eldre eiendomsgrenser påvirket retninger og avgrensing av bebyggelsen. Sentrumsområdet ligger inne på sletta, og har ingen visuell kontakt med elveløpet utenfor selve bruhodet på Hokksund bru.
Sentrum er blitt utvidet sprangvis med boligbebyggelse i perioder med sterk utbygging. Dette har gitt delområder med relativt ensartet bebyggelse, f.eks Sundmoen med jernbanearbeidernes selvbygde lettbetonghus fra femtiårene.
Rørenområdet og Loesmoen framstår som tradisjonelle småhusområder. Boligbebyggelse har relativt små tomter på Loesmoen, større på Røren. Lokalvegene følger topografi og logiske trafikklinjer.

Sentrum

I motsetning til mange nyere norske tettsteder er Hokksund sentrum bygd opp som en småby med gater og plassdannelser. Dette er en vesentlig del av Hokksunds identitet og kanskje den viktigste plattformen for en videre utvikling.



Hokksunds hovedstruktur, grendedeling

Sentrums offentlige og private arealer omfatter gater, parkeringsplasser, plasser og hager. Innenfor sentrumsområdet i Hokksund har ca 90 dekar offentlig karakter og er tilgjenglig for almennheten, mens ca 80 dekar er private hager mv. De grå arealene (asfalt, heller, grus) utgjør en stor del av sentrumsområdet. Innenfor det utearealet som har offentlig karakter, er fordelingen 26 dekar grå arealer og 45 dekar grønne arealer (plener, rabatter mv). I takt med økt bilbruk har stadig større deler av de ubebygde områdene blitt tatt i bruk til kjøring og parkering. Dette gjelder også tidligere hage- og forhageareal.

Hokksund sentrum er i dag fattig på vegetasjon. Historiske bilder viser frodige trerekker langs Stasjonsgata og frukttrær og busker i villahagene. Nå er det Rådhusparken og gjenværende private hager som utgjør det grønne innslaget.

Gatestrukturen i sentrumsområdet er sammensatt. Gatene er etablert i takt med tettstedets vekst og har ulik karakter. Det er de tre hovedgatene Brugata, Stasjonsgata og Rådhusgata som gir sentrum dets hovedstruktur.

Bebyggelsesmønstre i sentrumsområdet

Brugata

Brugata forholder seg til storlandskapet med retning vestover mot Vestfossen og fortsetter i landevegen mot Kongsberg. Den er trukket med en kilometerlang rettstrekning og ble bygd i perioden 1910 til 1940. Den er et visuelt hovedtrekk i tettstedet og har en dominerende trafikkfunksjon (12000 biler i døgnet).

Brugata er selve atkomsten til tettstedet både fra nord og sør.

Å bevege seg fra vegkrysset på Lerberg og sørover langs Brugata gir en sekvens av romopplevelser. Gata beskriver landskapskarakteren i tettstedet.

Vi går ned den furukledte, tidligere innsjøbredden, vegen går i skjæring, og vi har god oversikt framover langs veien. Vi aner, men ser ikke elva.

Vi går over en liten slette hvor veien tangerer Gamle Hokksund. Rundkjøringen forsterker Brugatas aksevirkning, men ligger ikke i krysset med Gamle Hokksunds hovedgate Storgata.

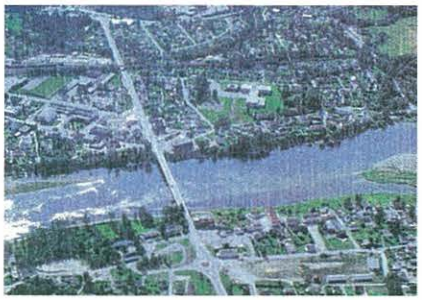
Vi kommer ut på brua. Den brede, rolige elva kommer som en stor og behagelig overraskelse. Hokksund hotell ligger inntil veien og skjuler elva helt til vi er ute på selve brua. Brua er så lang at krysningen gir tid til å oppleve landskapsrommet langs Storelva.

Vi møter elvebredden på sørsiden og sentrumsområdet. Bruhjørnet er området rundt bruhodet på sørsiden. Når vi kommer fra nord, over brua, oppleves Bruhjørnet som inngangsporten til tettstedet. Dessuten er Bruhjørnet det eneste stedet i sentrum som har nærhet og synskontakt med elva. Det er derfor et viktig orienteringspunkt i tettstedet. Bruhjørnet har hatt bebyggelse fra begynnelsen av 1800-tallet. Det ble et tyngdepunkt etter at brua ble bygd rundt midten av århundret, og Brugata og Stasjonsgata ble stukket ut.

Nå er atkomsten til Stasjonsgata fra Bruhjørnet stengt for kjøretrafikk og bebyggelsen rundt krysset usammenhengende og kaotisk.

Kommer vi fra sør, møter vi tettstedet på en annen måte:

Vi kommer opp til Haug, som har gitt stedet navn. Vi passerer middelalderkirken i svingen. Der vegen svinger østover og rettstrekningen begynner, får vi oversikt over tettstedet.



Brugata oversikt

Stasjonsgata

Brugata fra nord

Stasjonsgata mot stasjonen

Vestre Brugate med Bruhjørnet

Stasjonsgata ved Rådhuset

Brugata fra sør

Stasjonsgata mot Bruhjørnet

Gamle Hokksund ved brua.

Vi beveger oss ned langs den gamle innsjøbredden, under den trange jernbanebrua og ut på sletta hvor tettstedet ligger. Bebyggelsen i Vestre Brugate, før Bruhjørnet forteller at vi er kommet til et tettsted, men kvartalet er kort, og vi opplever lite av selve Hokksund nedover mot stasjonen. Den lille rundkjøringen som markerer sentrum, er plassert ute av gatas hovedakse, og oppleves mer som et trafikkteknisk tiltak enn som hovedatkomsten til stasjonsbyen Hokksund.

Stasjonsgata

Stasjonsgata og Rådhusgata løper i rette diagonaler over sletta i skrå vinkel mot elvebredden. Stasjonsgata forbinder brua og stasjonen, som et 600 meter langt, nesten snorrett strekk. Stasjonsgata er hovedgata i Hokksund og forbinder de aller fleste funksjonene i tettstedet. Den er blitt til over en hundreårsperiode, og forteller stedets utviklingshistorie både med sin struktur og med sine bygninger. Gata har klare endepunkter både i sør og nord, og kan derfor betegnes som en målgate. Mot sør har gata et vakkert fondmotiv i stasjonsbygningen. I nord avsluttes gata ved Bruhjørnet, men mangler et tilsvarende visuelt endepunkt. Vi ser mot Gamle Hokksund og landskapet videre nordover, men ikke elva i mellom.

Etter at jernbanen kom til Hokksund i 1860-årene ble stasjonsområdet et viktig sted for utvikling av industri og servicevirksomhet. Plassen foran den flotte stasjonsbygningen markerte områdets betydning som knutepunkt. Kronen på verket ble satt med den staselige bankbygningen i jugendstil fra 1912.

Det viktigste trafikknutepunktet i Stasjonsgata, krysset med den relativt nye Drammensvegen, kalles "Styvehjørnet" etter bokhandleren. Fra krysset er det fint overblikk over Stasjonsgata, både nordover til Bruhjørnet og sørover mot stasjonen. Den fine, gamle stasjonsbygningen lukker gaterommet mellom de ærverdige bygningene Sparebanken og Meierigården. Dette var tidligere et Y-kryss der veien fra Loesmoen møtte tettstedet og Stasjonsgata. Da Rådhusgata ble bygd, ble det gamle Hokksund hotell på vestsiden revet og den nye vegen lagt i forlengelsen av Drammensveien. Vegkrysset er relativt åpent og skrått, med tilfeldig bebyggelse i forhold til gateløpet. Den nye forretningsgården Loebygget er lagt langs den nye veien, men uten å forholde seg til selve Stasjonsgata.

De to sidene i Stasjonsgata er markert forskjellige. Bebyggelsen på østsiden består av små forretnings-gårder som er trukket tett inn til gateløpet og danner en klar vegg. På vestsiden er bebyggelsen mer oppbrutt, det er en del nyere og større bygninger med gamle villahager imellom. Dette gir en karakteristisk skjevhet i gatebildet, som forsterkes ved sol-/skyggeforholdene. Vegetasjonen og gesimshøyden på to etasjer gir gata et vennlig småbypreg.

Rådhusgata

Rådhusgata starter i nord fra Brugata, og er anlagt som parallellgate til

Stasjonsgata, men svinger mot øst og krysser Stasjonsgata før den fortsetter i Drammensveien. Rådhusgata har en overordnet trafikkfunksjon, og trafikken på Drammensveien braser brutalt inn i bebyggelsen fra øst. Rådhusgata ble bygd midt i 70-årene som avlastning for Stasjonsgata. Det ble også anlagt tre mategater inn til en tenkt fotgjengerdominert handlegate i Stasjonsgata. Den ene av dem er i dag parkeringsplass. Rådhusgata har fortau på begge sider, men utenom Rådhuset er det ikke bebyggelse som definerer gaterommet. Som fond nord for krysset med Brugata ligger en velholdt tømmervilla i sveitserstil fra rundt århundreskiftet.

Nøstegate

Nøstegate

De eldste vegene i sentrumsområdet, de to Nøstegatene, slynger seg nå som rolige villaveger parallelt med elva, fra Hokksund bru mot Nøstetangen. Tidligere forbandt de også Nøstetangen og kirken. Vi finner spor etter dem her ved eiendomsgrenser og i vegbiter.

Sentrums hovedstruktur

Bebyggelsen langs Stasjonsgata kan deles i tre prinsipielt forskjellige organisasjonsformer:

Den opprinnelige villabebyggelsen er trukket inn på dype tomter, slik den fortsatt ligger på vestsiden av gata.

Et klart lineært prinsipp preger østsiden av Stasjonsgata, med forretningsbebyggelsen liggende tett i tett og fasadene trukket helt inn til gateløpet.

Kvartalsstrukturen er tydeligst i de to nordligste kvartalene, rådhuskvartalet og bankkvartalet.

Disse prinsippene er kommet i konflikt med hverandre. Nyere forretningsbebyggelse er lagt inn på eneboligtomtene, og har fratatt de gamle sveitser- og jugendhusene sin opprinnelige sammenheng. Forretningsgårdene er samtidig trukket tilbake fra gateløpet på grunn av nyere byggelinjer.

De to kvartalene i nord er ikke ferdig utviklet. Rådhuskvartalet er bygget i en stor L, bankkvartalet i en stor U. Bankkvartalet stiller ut hele sin kaotiske bakside mot tettstedets hovedatkomst fra vest: parkerte biler, ramper, uklare inngangsforhold og rester av gammel bebyggelse. Også der Rådhusgata krysser Stasjonsgata finner vi fragmenter av kvartalsdannelser med svært uklar form. Den mest homogene delen av sentrumsstrukturen er den lineære bebyggelsen på østsiden av Stasjonsgata.

Det typiske gaterommet i Hokksund er ca femten meter bredt, med seks til åtte meter høye vegger. Disse dimensjonene gir en åpen og luftig småbykarakter slik vi finner den i Stasjonsgata. I Brugata og Rådhusgata er den nyeste bebyggelsen høyere, og skalaforskjellene gjør gate-

Stasjonsgata

rommene mer oppløste. Alle tre gater har hull der bebyggelsen mangler.

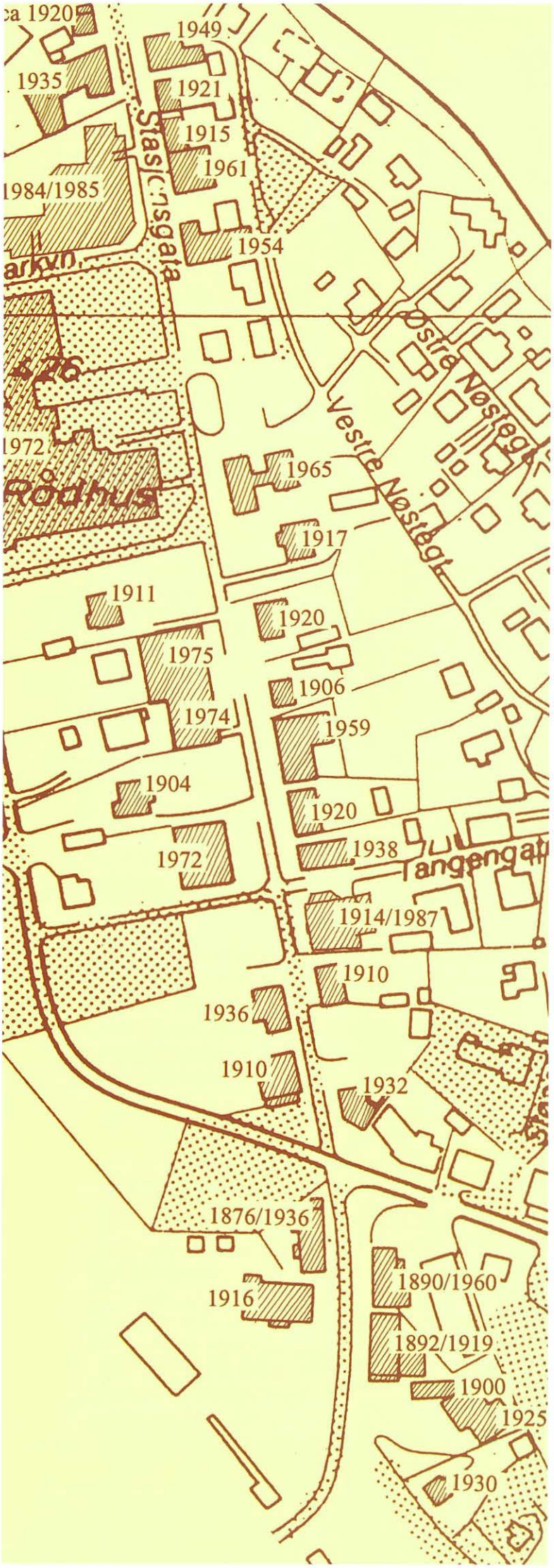
Sentrumsområdets klareste plassrom finner vi ved Rådhuset. Rådhusplassen utgjøres av arealene mellom Rådhuset og omkringliggende bebyggelse på Stasjonsgatesida, et område på ca 60 x 80 meter, delt i to av gata. Rådhusplassen ligger i kommunens og sentrums geografiske midtpunkt, med atkomst for bil fra Rådhusgata i vest og langst stasjonsgata fra sør.

Også ved Bruhjørnet og Jernbanestasjonen er det romlige tilløp til plassdannelser. Elvebreddene mot Drammenselva kan betraktes som sentrums bypark. Bebyggelsen har imidlertid ikke noe ansikt mot elva, og elvebredden på vestsiden er bratt og vanskelig tilgjengelig uten omfattende tilrettelegging.

HOKKSUNDS BYGNINGER - EN KAVALKADE I FORM OG HISTORIE

Bebyggelsen i Hokksund har gjennomgående en moderat størrelse, og et hovedpreg fra utbyggingsperioden de siste 30 årene. I storlandskapet dominerer likevel enkelte bygninger:

Haug kirke har en flott, dominerende beliggenhet på det høyeste punktet i dalbunnen.



Rådhuset rager høyere enn den øvrige bebyggelsen inne i sentrum, det utgjør et helt kvartal alene og forteller med sin dimensjon om viktige administrative og kulturelle funksjoner.

Silobygningene ved mølla forteller om et rikt jordbrukslandskap.

Jernbaneverkstedet ved stasjonen vitner om jernbanens betydning for stedet.

Bilopphoggingen og fragmenteringsverket til Ring Teigen dominerer som en industriell nyskapning på Loesmoen i sør.

Utenom disse enkeltbygningene med en viss landemerkekarakter, er det småhus og gårdsbebyggelse som dominerer. Også i sentrumsområdet er de fleste bygningene småhus i to etasjer. Dette er kan hende den viktigste forutsetningen for stedets småbykarakter. Lav gesimshøyde gir et lyst og solfylt gaterom og en menneskelig målestokk i bebyggelsen. Relativt korte bygninger langs gata skaper variasjon og opplevelse for fotgjengerne. Det er også innslag av vegetasjon i mellomrommene mellom husene.

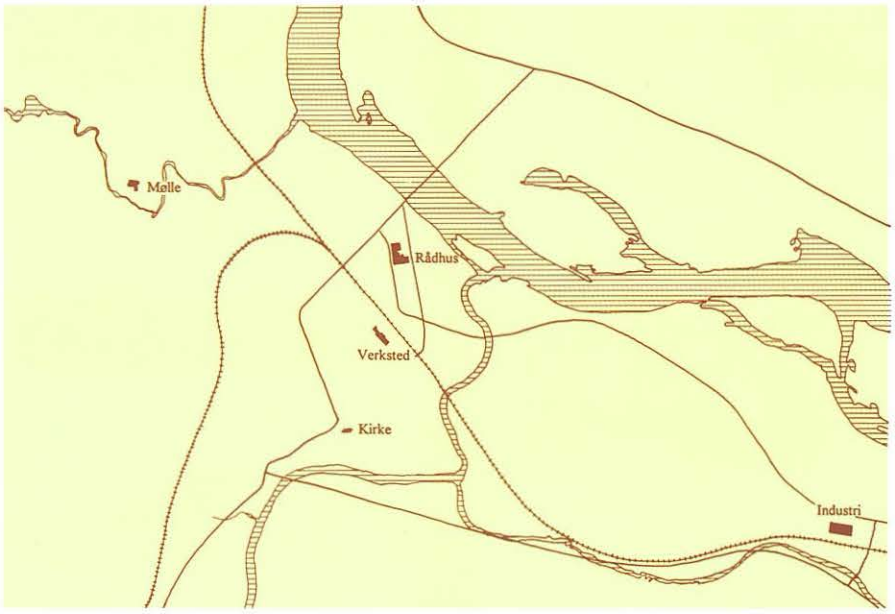
Blandingen av trehus og murhus er karakteristisk for byggeskikken i sentrumsområdet. Utenom sentrum er det bare større institusjoner og næringsbygg som ikke er trehus. I sentrum finner vi ofte tre og mur på det samme huset i form av mursokkkel eller puss på første etasje. De fleste eldre bygninger er enkle panelte trehus. Noen byggherrer

Byggeår for bebyggelsen i Stasjonsgata

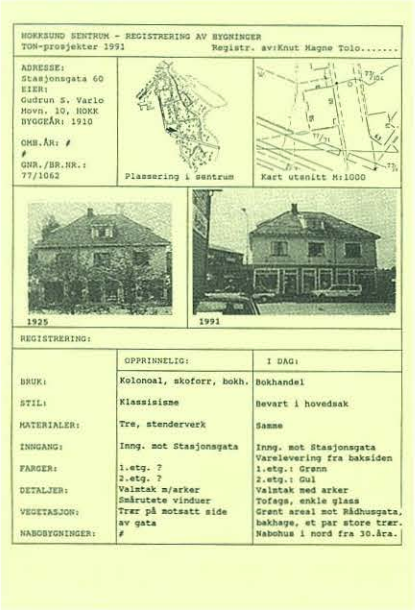
har hatt høyere ambisjoner og lot bygningene oppføre i tegl. Stasjonsbygningen, meieribygningen og gamlebanken er alle murhus, de to siste med pusset fasade. Etterkrigsbebyggelsen i Stasjonsgata og Brugata er konsekvent oppført i tegl eller betong. De aller nyeste bygningene, blant annet Eiker sparebank og Loebygget, har spekket, rød tegl og teglfliser som fasademateriale. Dette gjelder også skolebygningene i Hokksund.

De fleste bygninger i sentrum brukes fortsatt til en kombinasjon av forretning i første etasje og bolig i andre. Noen steder er det fortsatt huseieren som både bor og driver næringsvirksomhet i bygningen. Sentrumsbygg fra 60-årene og seinere er oppført som rene forretningsgårder.

Delingen mellom forretningsfunksjonen i første etasje og bolig eller kontor ovenpå har etter hvert gitt et sterkt visuelt skille mellom etasjene. Forretningsdriften har ført med seg store utstillingsvinduer og lange, horisontale skilt. Ofte har de to etasjene ulik farge, og av og til forskjellig kledningsmateriale. Tilsammen gir dette en markert todeling av huset. Det ser ut som om ytterveggen i andre etasje hviler på glassfasaden i første. Virksomheten i ett hus kan også være utvidet inn i nabohuset, med felles utforming av skilt, markiser osv. Vi får et inntrykk av en lang huskropp i første etasje med helt forskjellige påbygg fra andre etasje. Gatebildet bærer også preg av dette og får et sterkt horisontalt drag i konflikt med hovedrytmen i fasaderekka.



Lokalisering av Hokksunds landemerker



HOKKSUND SENTRUM - REGISTRERING AV BYGNINGER
TON-prosjekter 1991 Registr. av:Knut Magne Tolo.....

ADRESSE:
Stasjonsgata 60
EIER:
Gudrun S. Varlo
Havn. 10, HOKK
BYGGEÅR: 1910

GNR.ÅR: #
#
GNR./BR.NR.:
77/1062

Plassering i sentrum

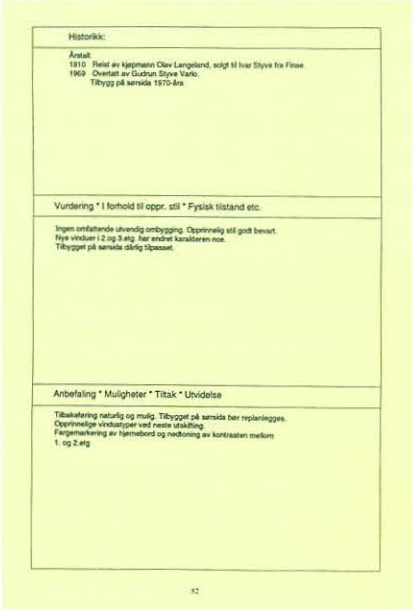
Kart utsnitt M:1000

1925

1991

REGISTRERING:

	OPPRINNELIG:	I DAG:
BRUK:	Kolonial, skoferr, bokh.	Bokhandel
STIL:	Klassisisme	Bevart i hovedsak
MATERIALER:	Tre, stenderverk	Samme
INNGANG:	Inng. mot Stasjonsgata	Inng. mot Stasjonsgata Vareleverring fra baksiden
FARGER:	1.etg. ? 2.etg. ?	1.etg.: Grønn 2.etg.: Gul
DETALJER:	Valmtak m/arker Smårutete vinduer	Valmtak med arker Tofags, enkle glass
VEGETASJON:	Trær på motsatt side av gata	Grønt areal mot Rådhusgata, bakhage, et par store trær.
NABOBYGNINGER:	#	Nabohus i nord fra 30.åra.



Historikk:

Årstall:
1910 Reist av kjøpmann Olav Lengeland, solgt til Ivar Styve fra Finse.
1969 Overtatt av Gudrun Styve Varlo.
Tilbygg på sørsida 1970-åra

Vurdering * I forhold til oppr. stil * Fysisk tilstand etc.

Ingen omfattende utvendig ombygging. Opprinnelig stil godt bevart.
Nye vinduer i 2.og 3.etg. har endret karakteren noe.
Tilbygget på sørsida dårlig tilpasset.

Anbefaling * Muligheter * Tiltak * Utvidelse

Tilbakefering naturlig og mulig. Tilbygget på sørsida bør replanlegges.
Opprinnelige vindustyper ved neste utskifting.
Fargemarkering av hjørnebord og nedtoning av kontrasten mellom
1. og 2.etg

Eksempel på registreringsskjema for bygninger i sentrum

Husene i hovedgata Stasjonsgata har store individuelle forskjeller. Dette gir stor variasjonsrikdom, og forteller mye om stedets alder og utvikling. Eldre bygninger, spesielt trehus, gjennomgår som regel omfattende ansiktsløftninger i løpet av sin historie. Tømmerhus ble kledt med panel og malt i forrige århundre. Eternitten kom som fasadekledning i 50- og 60-årene. Mange av husene er fullstendig transformert i forhold til sitt opprinnelige utseende.

Bygningene i Hokksund sentrum kommer svært ulikt ut når det gjelder slike endringer. Etterkrigsbebyggelsen er beholdt forholdsvis nær originalen. Den eldre bebyggelsen varierer mellom det fullstendig bevarte og det totalt transformerte.

En samlet karakteristikk eller et stikkord for Hokksundbebyggelsen kan være kavalkade. En kavalkade er en forestilling med jevnstore nummer som framføres i originalform i historisk rekkefølge. Slik kan også tettstedet Hokksunds bebyggelse framstå, hvert hus som et eget nummer, som representant for sin egen tid. Slik kan tettstedet best fortelle om seg selv.

HOKKSUND SOM OPPVEKSTMILJØ

Den fysiske strukturen i tettstedet, med de sterke barrierene som skapes av elva og veger med stor trafikk, gir en oppdeling der grendene blir viktige enheter i oppvekstmiljøet.

De fire delene som utgjør Hokksund, har ulike funksjonelle karaktertrekk i denne dimensjonen.

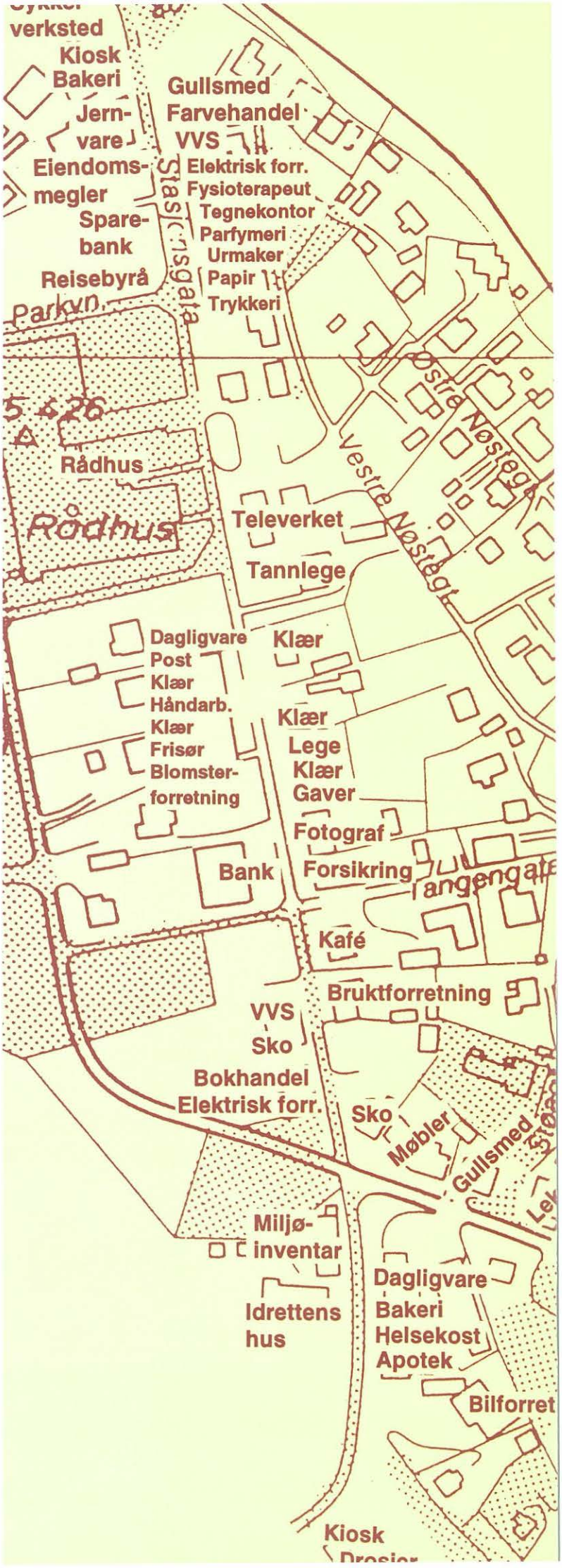
Sentrumsområdet binder sammen de tre andre grendene med klarere dominans av boliger. Stasjonsgata er Hokksunds hovedgate, men også skoleveg. Sentrum deles av veger med mye trafikk og av jernbanen. De andre grendene har en klarere avgrensing uten slike indre barrierer. Sentrum mangler et samlingssted for barn og ungdom. I sentrum ligger rådhuset med bibliotek og svømmehall, ungdomsskole og videregående skole, men disse anleggene har bare delvis funksjon som fellesanlegg etter skoletid. Sentrum samler til tider mye ungdom på kveldstid, rundt kiosker og kafeer i Stasjonsgata. Utover dette er det lite liv i sentrum etter forretningstid.

Gamle Hokksund har en del sentrumsfunksjoner i restene av det gamle tettstedssenteret, med kunstforeningens utstillingslokale i den gamle tingstua og Arbeider`n - Folkets Hus. Dette gamle staslokalet er lite i bruk, men utgjør et potensial for videre utvikling som kultursenter. Etter gjeldende planer skal kulturhuset i Hokksund bygges ut her. Hokksund barneskole, som også er skole for sentrumsområdet og Loesmoen, har avsatt plass for utbygging til et mer omfattende aktivitetsanlegg med idrettsbane.

Loesmoen ligger veldefinert mellom elver, veger og jernbane. Her er et stort aktivitetsområde rundt idrettsparken, men området har ingen egen skole.

Rørenområdet ligger som en egen grend like utenfor Hokksund sentrum, med et grendesenter ved skolen, der det også er dagligvareforretning.

Utenfor de definerte boliggrendene ligger nyetableringer langs riksveg 11 som kjøpesenteret Eikersenteret, idrettsanlegg og småflyplass. Industriområdene ligger også ut langs hovedveiene. Dette definerer næringsdelen av Hokksund todelt: Den lokalt orienterte delen, som inngår i grendestrukturen og lett kan nås til fots, og den hovedvegorienterte delen, som er basert på bilbetjening og ligger utenfor hovednettet for gang-og sykkeltrafikk.

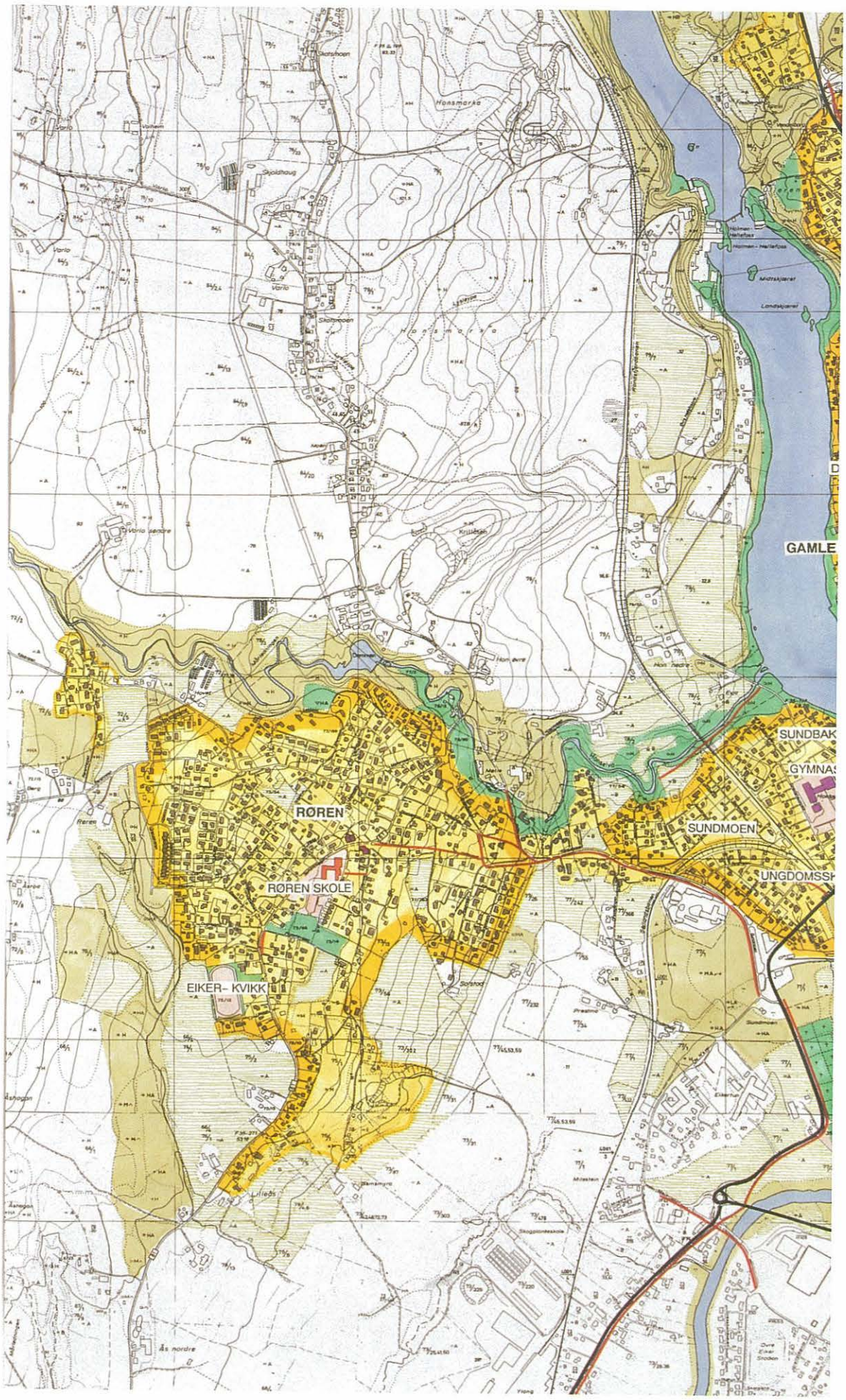


Funksjoner langs Stasjonsgata

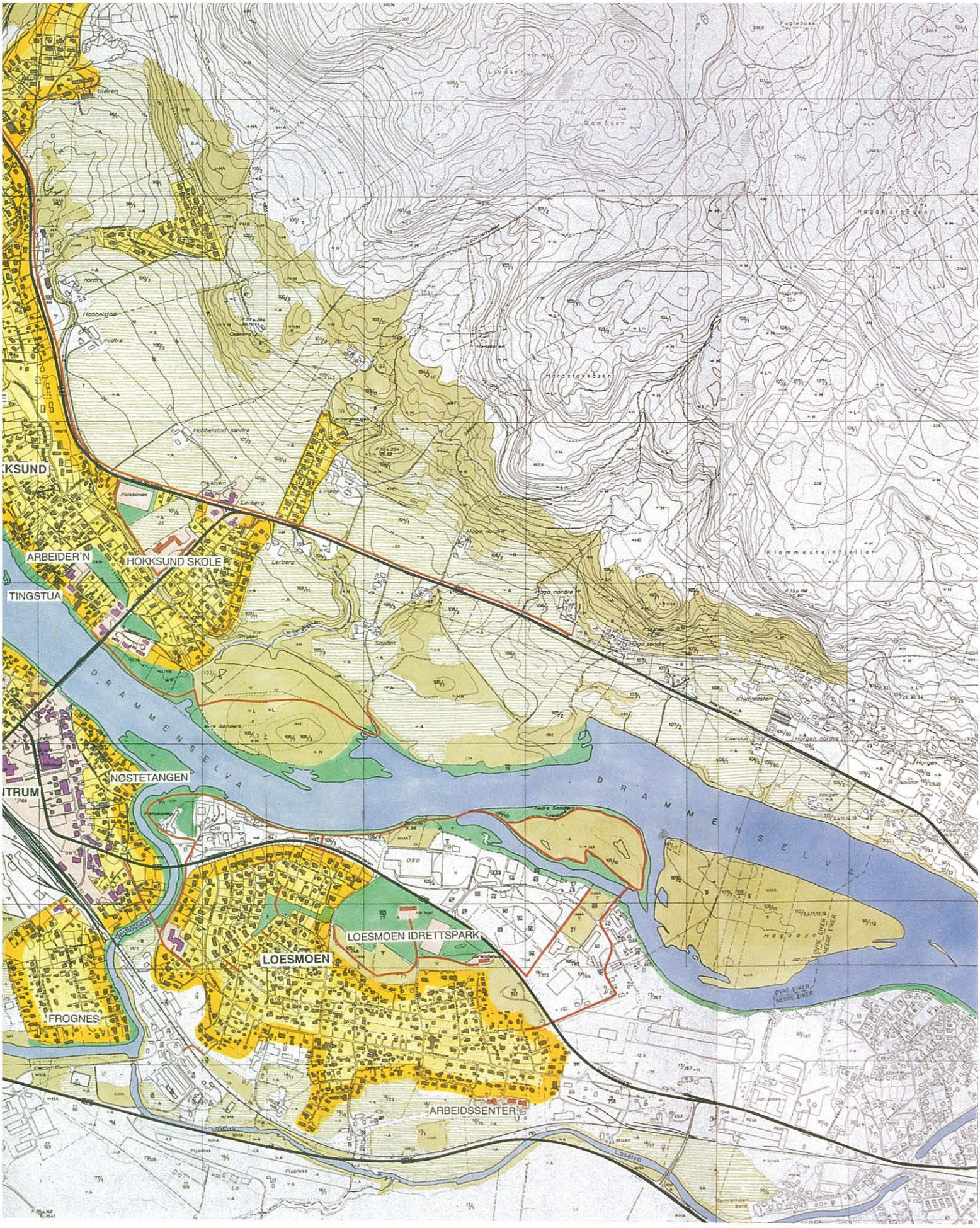
HOKKSUND

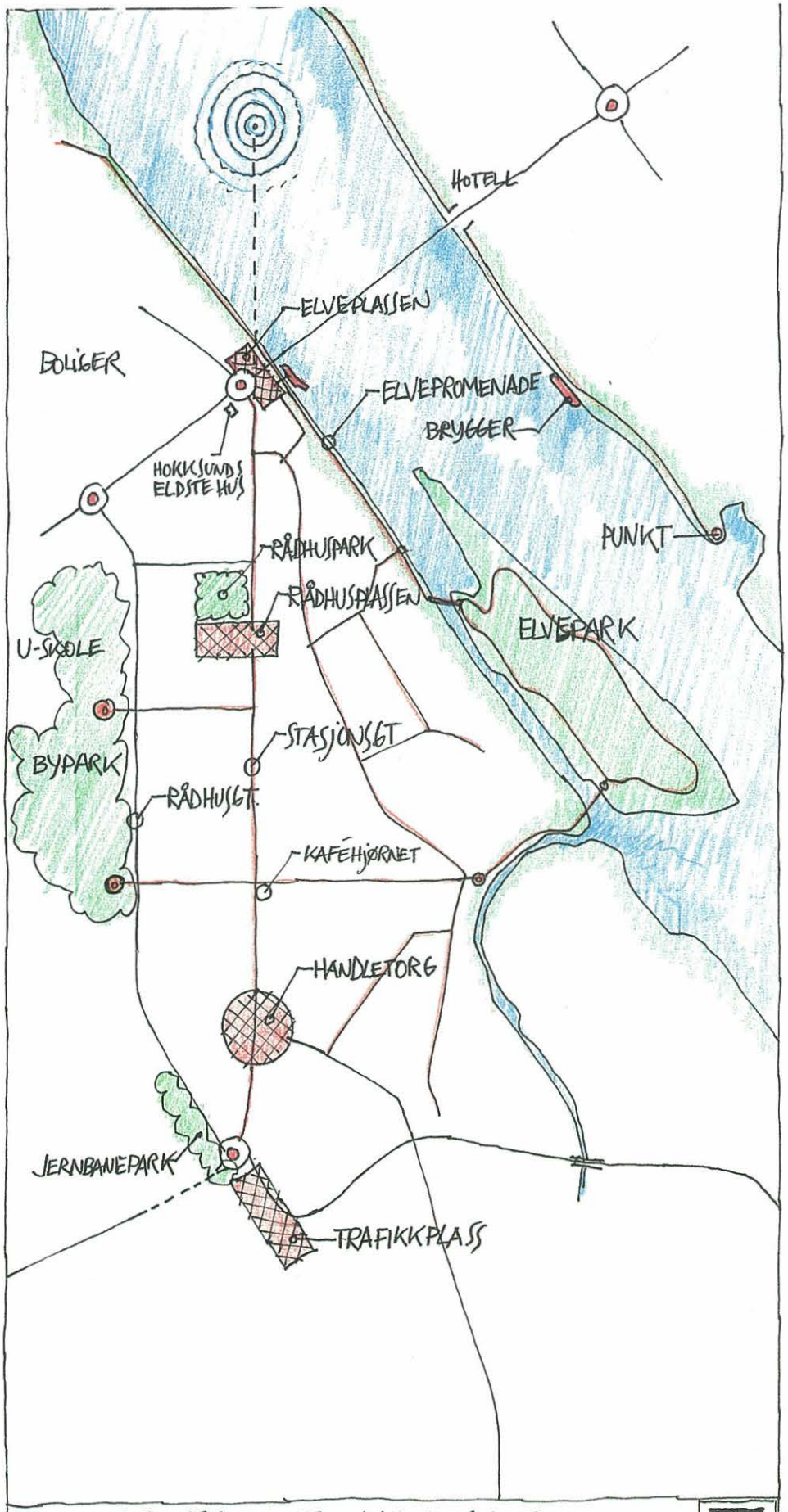
Grendedeling og nærmiljøfunksjoner

Kartet er utarbeidet av Institutt for landskapsplanlegging, NLH, i samarbeid med Miljøverndepartementet



- Skog, utmark
- Innmark
- Friområder
- Vann
- Boliggrender
- Lokale møtesteder
- Sentrumsfunksjoner
- Hovedveinett
- Gang/sykkelvei


KSUND
ARBEIDER'N
HOKKSUND SKOLE
TINGSTUA
NOSTETANGEN
ITRUM
LOESMOEN IDRETTSPARK
LOESMOEN
FROGNES
ARBEIDSSENTER
DRAMMENSELVA
DRAMMENSELVA



TETTSTEDET HOKKSUND
VISJONER ∘ IDÉER ∘ MULIGHETER

MÅLSETTING

BYGGE OPP HOKKSUNDS IDENTITET - EGENART - HISTORIE

BYEN I FEST - HVERDAG
MØTESTEDER/PUNKTER
OPPHOLD/AKTIVITETER/REKREASJON
FORMALE BYROM
- 17 MAI
- 1 MAI
- JUBILEER
SAMMENHENGER
SIKTLINJER

∘ DRAMSELVA
ELVEPARK
ELVEPROMENADE
BRYGGER/BÅTLIV
FISKEPLASSER
UTSIKTSPUNKTER
LAKSEKAFÉ
HISTORIE-info

∘ STEDER I HOKKSUND
HANDLETORG
BYPARK
RÅDHUSPLASS
TRAFIKKPLASS
JERNBANEPARK
SKOLER
ELVEPLASSEN
ELVEPROMENADE
KAFÉER
STEDETS ELSTE HUS

∘ TILTAK/MULIGHETER
NY TRASE - RÅDHUSGT.
NYTT HANDLETORG
BYPARK - ISLEGGES
TILKNYTNINGER ELV
RÅDHUSPLASSEN
NSB - TRAFIKKPLASS
MPG - STASJONSGT.
NY "ELVEPLASS"
ELVEPARK
ELVEFRONT/PROMENADE
FASADEUTBEDRINGER
REKLAMESKILT
BELYSNING
TRAFIKKSIKKERHET

3 BRUK AV STEDSANALYSEN

Ut fra analysen for Hokksund er det definert en serie utfordringer og problemområder som grunnlag for videre arbeid med delprosjekter.

UTFORDRINGER

Hovedstrukturen

Den storlinjete oppbyggingen av Hokksund, rundt vassdrag og veger er brutt på viktige steder, ved vegomlegginger og stenging av forbindelser. Det ligger en stor utfordring i å restaurere denne strukturen, som representerer en av tettstedets viktigste kvaliteter i forhold til orientering og opplevelse.

Dette gjelder spesielt Stasjonsgata, som Hokksunds hovedgate og den opprinnelige forbindelsen fra elva, via stasjonen til Haug kirke. Her er det brudd i hovedstrukturen ved jernbanestasjonen, der planovergangen med forbindelse til Haug kirke er stengt, i krysset Rådhusgata/Stasjonsgata, der gategjennombruddet har delt hovedgata Stasjonsgata, og på Bruhjørnet, i krysset Stasjonsgata/Brugata. Det gjelder også kontakten mellom bebyggelsen og vassdragene, som kan utvikles til Hokksunds byparker og grønne hovedstruktur.

Sentrumsstrukturen er først og fremst dannet av Brugata og Stasjonsgata. Brugata utgjør et formalt hovedtrekk gjennom tettstedet, men er ikke funksjonelt viktig for annet enn gjennomgangstrafikken. Stasjonsgata, som er Hokksunds egentlige hovedgate, er lite synlig og vanskelig tilgjengelig fra gjennomfartsvegen. Denne konflikten gjør sentrumsstrukturen uklar og vanskelig å oppfatte. Vi har heller ingen føling med elva eller storlandskapet når vi beveger oss i gaterommene.

Gategulv og ubebygde områder

Hokksund sentrum preges sterkt av de ubebygde områdene, med dårlig opparbeidingsstandard og manglende vedlikehold. Unødvendig store arealer er asfaltert. Standarden på gategulv og markdekke er lav, både når det gjelder produktvalg og vedlikehold. Møbler og utstyr har ikke en utforming som kan bidra til en felles, lokal karakter. Det er sparsomt med spesielle, miljøskapende elementer, som trær og fine oppholdsplasser med benker og bord. En målbevisst standardforbedring av gategulv og møblering i uterommene vil være et vesentlig bidrag til å bedre kvaliteten på gater og uterom.

Hokksund sentrum er fattig på trær og annen vegetasjon. Et større innslag av vegetasjon på gater og plasser vil gi et mer harmonisk gatebilde, og dempe forskjeller fra hus til hus. Vegetasjon er sammen med fargebruk det viktigste virkemidlet for å skape et bedre visuelt miljø på kort sikt.

Problemområder

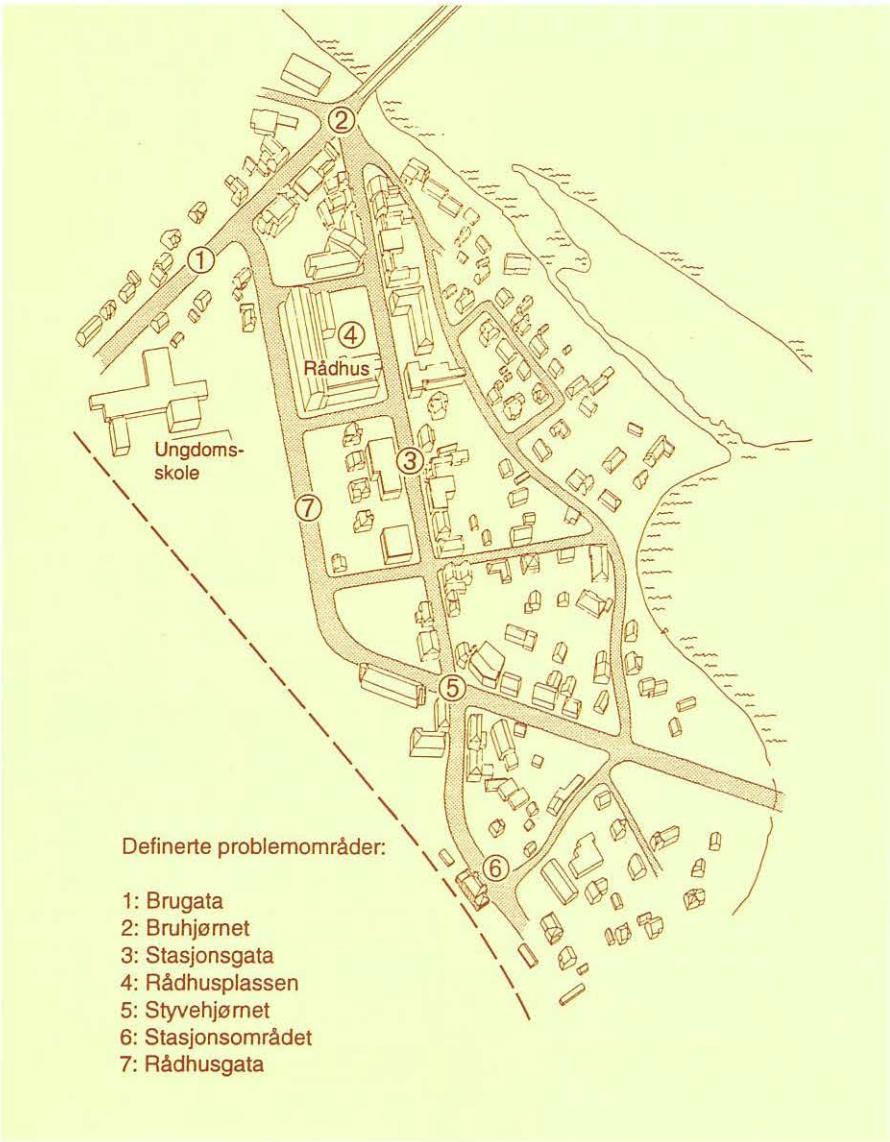
7 områder i sentrum med spesielle problemer, der forbedringstiltak er særlig påkrevd, ble definert i forbindelse med stedsanalysen og forprosjektarbeidet for miljøprioritert gjennomkjøring:

1 Brugata

Brugata er selve atkomsten til tettstedet og et storlinjet innslag i landskapet, men gata har en rekke svakheter som svekker opplevelsen:

Avkjøringen til bebyggelsen i Gamle Hokksund ligger slik at vi ikke kommer rett inn i hovedgata, men møter et rotete bakgårdsområde som sier lite om kvalitetene i det eldste Hokksund.
Bebyggelsen som møter oss når vi ankommer tettstedet fra vest, er kaotisk, og rundkjøringen som markerer innkjøringen til sentrum, er plassert asymmetrisk, ute av aksen.

Analyseskisse fra forprosjekt MPG
Tegning: 13.3 Landskapsarkitekter



2 Bruhjørnet

Bruhjørnet er i dag helt dominert av gjennomfartstrafikken i Brugata. Trafikkreguleringen har lagt til rette for gjennomkjøring ved å stenge Stasjonsgata der det tidligere var et vegkryss. Ukjente bilførere kan vanskelig orientere seg og eventuelt velge å kjøre inn til sentrum.

Bebyggelsen ligger i en typisk grensesone mellom sentrum og villabebyggelse, et område som har vært i stadig forandring med riving, nybygging og vegutvidelser. Byrommene er ikke klart avgrenset, det er store forskjeller i bygningshøyder og -retninger. Noen bygninger er preget av manglende vedlikehold. Hokksunds eldste hus ligger i sterkt forfall på Bruhjørnet. Bensinstasjonen er det mest synlige bygget.

Det er behov for en avklaring av tettstedets avgrensing i dette området: Skal Brugata utvikles som en grensegate som avgrenser tettstedet mot nord, med innkjøringen til Stasjonsgata som port til sentrum -eller skal Brugata betraktes som en sentral gate i tettstedet med hele Bruhjørnet som porten til Hokksund?

3 Stasjonsgata

Hokksunds hovedgate representerer også noen av de største utfordringene i forhold til stedets kvaliteter og utfordringer. Den er dominert av parkerte biler på dagtid, med sammenhengende rekker på begge sider. Gata har tyngdepunkt i nord og sør, med tilløp til plassdannelser.

I nord er gata stengt ved Bruhjørnet, her munner også den historiske Nøstegata ut, men er ikke synliggjort. Tidligere representerte Stasjonsgata kommunens sosiale nerve, møtestedet. Med sin utstrekning fikk den flere lokale tyngdepunkter med fortettet aktivitet: Bruhjørnet, posthusområdet, Styvehjørnet, jernbanestasjonen. Imidlertid ble denne strukturen ødelagt gjennom trafikkreguleringene i 70-og 80-årene:

Bruhjørnet er ikke lenger et sosialt møtested, men et gjennomfartsområde. Styvehjørnet er sprengt av den nye gjennomfartstrafikken på tvers, og jernbanestasjonen ligger i en blindveg.

Stasjonsgata kan igjen bli Hokksunds hovedgate og et sosialt møtested. Dette forutsetter at ingen flere funksjoner trekkes ut av sentrum eller til nabogatene. Tilgjengeligheten bør styrkes ved å åpne mot Bruhjørnet, så gata gjenvinner sin funksjon som sentrumsport og inviterer til besøk. Gata krever også høyere opparbeidingsstandard og frodigere vegetasjon. Byggelinjen langs østsiden av gateløpet må holdes, og ledige tomter bebygges.

4 Rådhusplassen

Rådhusplassen er blitt til ved en skrittvis sammenstilling av bygninger med forskjellig alder og uttrykk. En større, ny forretningsgård oppføres rett overfor Rådhuset. Den ligger i L-form, med en fløy i gatelivet. Den vil danne en motvekt til Rådhuset og vegg i plassen mellom bygningene. Sparebankens nye bygning danner plassvegg i nord. Bygningen har holdt gesimshøyden på to etasjer, men virker likevel ute av skala med den gamle delen av bebyggelsen. Dette skyldes fasadeutformingen og det store skråhjørnet i glass med bankens logo. Rådhuset selv danner vestveggen i plassrommet. Det har en helt annen dimensjon enn småhusene i sentrum, og kan virke litt forvokst for den lille stasjonsbyen. Men bygningen har kvaliteter i arkitektonisk utforming og materialbruk.

Trafikken gjennom Rådhusplassen har litt for høy hastighet, og parkeringen dominerer både i gata og oppover atkomstrampen til hovedinngangen. Med sin sentrale plassering ligger Rådhusplassen som det naturlige sosiale og kulturelle midtpunktet i kommunen. Det peker seg ut som det fremste og mest representative byrommet. En vitalisering og opprusting av plassen vil bety mye for Stasjonsgata og sentrum for øvrig. Det er ønskelig å åpne selve Rådhuset mer mot Stasjonsgata, særlig bibliotekfunksjonen. Slik kan Rådhuset og Rådhusplassen utvikle seg til et sosialt og kulturelt sentrum og et offentlig oppholdsrom for hele kommunen.

5 Styvehjørnet

Kryssområdet framstår som uryddig, med store forskjeller mellom de enkelte bygningene når det gjelder skala, retninger, stilperioder, materialer og farger. Samtidig feier trafikken gjennom på tvers. Plassen oppleves ikke som et byrom, og fotgjengere har store problemer med å ferdes på tvers av biltrafikken, ikke minst på grunn av alle trafikkgjerdene. Samtidig er det skoleveg for barna fra Loesmoen. Dette er blitt et

kaotisk og konfliktfylt område hvor byggeskikk og fotgjengere er taperne. Den sentrale beliggenheten gir Styvehjørnet muligheter til å bli en livlig plass i Hokksunds handelssentrum. Dette vil kreve omlegging av trafikken, Rådhusgata bør legges om stasjonsområdet. Området har også utbyggingspotensial, både i meierikvartalet og Styvekvartalet.

6 Stasjonsområdet

Området har havnet i en bakevje, bilen har overtatt som transportmiddel, og Rådhusgata fører trafikken utenfor stasjonsområdet. Inntil 1985 gikk Stasjonsgata over sporene og fortsatte opp mot Haug kirke. Nå er forbindelsen brutt, og erstattet med en trang fotgjengerundergang sør for stasjonsbygningen.

Stasjonsområdet brukes for en stor del til bilparkering for togreisende og ansatte i virksomheter i nærheten. Dette preger området.

Et par bygninger er revet, dette har svekket plassrommet vesentlig. Et bilverksted i en tidligere bakgårdsbygning er dermed blitt eksponert

som det første møtet med Hokksund for reisende med toget. Banken har flyttet sin virksomhet til nybygget ved Rådhuset. Fire søylepopler og en flaggstang som tidligere markerte bankens betydning, er borte. Huset står nå i et hav av asfalt og parkerte biler.

Stasjonsplassen ligger strategisk til, som et naturlig endepunkt for sentrumsområdet. Stasjonsbygningen og den gamle banken er bygninger med stor arkitektonisk verdi for stedet og gir holdepunkter for en forbedringsplan for området. Det er også plass til nye bygninger som kan bidra til å avgrense plassen bedre. Ved å legge Rådhusgata gjennom stasjonsområdet kan plassen igjen bli sentral i Hokksund.

7 Rådhusgata
Gata er tenkt og utformet som en åpen veg og har ingen gatekarakter. Rådhusgata har en rettstrekning på ca 300 meter med god møte- og stoppsikt, men hastigheten ligger over det ønskelige. Ved Rådhuset og skolen har mange fotgjengere behov for å krysse gata, og hele området her virker trafikkfarlig. Gata ligger som en markert barriere mellom skolen og Rådhuset. På østsiden skjemmes gatebildet av det visuelle kaoset i bankkvartalets indre. På vestsiden ligger to mindre sveitserhus på ungdomsskolens område.

Særlig det ene, som kommunen bruker til aktivitetshus, ligger svært nær veien og har tidligere vært planlagt revet.

Rådhusgata vil fortsatt fungere som trafikkavlastingsgate for Stasjonsgata. For å redusere barrierevirkningen bør hastigheten reduseres. To viktige innsatsområder i Rådhusgata vil være kryssingsområdet ved skolen og Rådhuset og trafikkløsningen i sør ved Stasjonsgata.

Det åpne kvartalet ved Kremmerhuset har mulighter til å bli et fullverdig kvartal, Hokksunds første, dersom det fullføres med bebyggelse og beplantning mot Rådhusgata.

Byggeskikken
Bebyggelsen i Hokksund sentrum er karakterisert som en kavalkade. I et tettsted som Hokksund foregår det en kontinuerlig prosess med ombygginger, riving og nybygg. En hovedutfordring i det videre arbeidet med byggeskikken vil være å styre utviklingen i de mange små skritt i retning av generell kvalitetsforbedring og en bedre forståelse for Hokksunds stedskarakter, slik den er beskrevet i denne analysen.

For sentrumsbebyggelsen kan det stilles opp noen spesielle utfordringer i byggeskikkarbeidet:

Innslag av boliger i forretningsbebyggelsen gir liv til gata og sikrer sosial kontroll. Det gamle mønsteret med forretning i første og bolig i andre etasje bør tas vare på. Det er viktig å hindre bruksendring fra bolig til næring i sentrum.

Bebyggelsens småbykarakter henger sammen med etasjeantall og gesimshøyder. Reguleringsbestemmelsene om to etasjer bør praktiseres strengt, men rom på loftet kan tillates som før. Det er også viktig å begrense sammenhengende fasadelengde mot gata.

Det er stor variasjon i fasadeuttrykket i sentrumsbebyggelsen, med rød tegl som dominerende materiale i nyere forretningsbebyggelse. Det bør advares mot rød tegl som et dominerende fasadematerialе i Stasjonsgata. Pussede fasader og blanding av puss og tegl har et nærmere slektskap med panelarkitekturen på trebygningene.
De relativt små husene med korte gatefasader er sårbare for sammenbygging og utvidelser langs gata. Horisontalvirkningen i gata bør reduseres og individuelle bygninger selvstendiggjøres. De vertikale elementene på bygningene som hjørnekasser og søyler, kan forsterkes og første og andre etasje behandles mer likt.

De store individuelle forskjellene i bebyggelsen krever balanse mellom helhet og variasjon, mellom ønsket om at hvert enkelt hus synliggjøres og står for seg selv, og en vektlegging av en harmonisk gate med fasadene som vegger i gaterommet. Det er tidligere foreslått å endre fargekarakteren på bebyggelsen i Sta-

Fasader i Stasjonsgata. Flere gårdeiere har satt igang oppussingsarbeid for å følge opp miljøgateprosjektet og byggeskikkanvisningene i stedsanalysen

sjonsgata til "den gylne byen". Skilt, beplantning og utforming av gategulvet er andre midler for å binde bygninger sammen.

Ved ombygginger er det viktig å ta vare på det enkelte husets egenart, for eldre bebyggelse vil det ofte være aktuelt med tilbakeføring av fasadeutformingen til opprinnelig uttrykk, med originale vindusformater, lister og ornamentikk. For hus som er forandret til det helt ugjenkjennelige, kan det være riktig å behandle et ombyggingsprosjekt på et friere grunnlag. En avveining av hva som er ønskelig i hvert enkelt tilfelle, krever en kommunal veiledningstjeneste som følger opp enkeltsakene samvittighetsfullt.

STEDSAMBISJONER OG ENKELTPROSJEKTER

Stedsanalysen av Hokksund er blitt til i en prosess der det samtidig er blitt organisert et stort utviklingsprosjekt med oppvekstmiljøet som hovedtema (TON) og drevet et omfattende planarbeid omkring trafikkløsninger i sentrum (MPG). I 1991 ble det gitt sysselsettingsmidler fra Miljøverndepartementet til flere konkrete forbedringsprosjekter både i sentrum og i grendene. Stedsanalysens viktigste funksjon i denne prosessen har vært å rette søkelyset på helheten og hovedstrukturen i Hokksund sentrum. Den peker på viktige kvaliteter som kan utvikles og områder med særlige problemer der forbedringstiltak bør prioriteres. Drøftingen av Hokksunds særpreg og utfordringer har foregått i en åpen prosess gjennom en relativt lang periode. Det har vært stor deltakelse fra Øvre Eiker kommune og direkte berørte private interesser i sentrum, og det har vært avholdt flere store, åpne debattmøter.

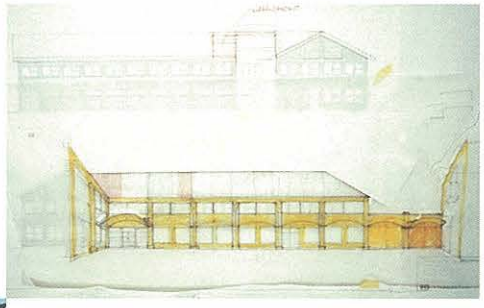
Drøftingen omkring Hokksunds kvaliteter og muligheter, sammen med de synlige forbedringene som har skjedd gjennom nøkkelprosjekter underveis, har fått stor betydning for ambisjonsnivået og prioriteringen i stedsutviklingsprosessen. Det går igjen an å tro at Hokksund har muligheter til å bli en trivelig stasjonsby, sentrum blir igjen tatt i bruk som kommunens viktigste møtested og storstue.

Prøveprosjektet i miljøprioritert gjennomkjøring har utvidet perspektivet kraftig fra utgangspunktet: tiltak på riksvegen Brugata. Nå arbeides det med et nytt trafikksystem og med opparbeiding av gater og plasser i hele sentrumsområdet.
Det blir gjennomført byggeprosjekter på viktige offentlige og private bygg, med ambisjoner om at arbeidene skal gi bidrag til hele stedet. Flere steder er planer omarbeidet for å finne bedre løsninger.

Eksempler på prosjekter

Det er stor aktivitet i Hokksund nå. Selv om kommunens økonomi er svakere enn ønsket, går arbeidet med tettstedsforbedring i stort tempo. Det er fortsatt halvannet år før MPG-prosjektet nærmer seg avslutning, og det er flere andre, store prosjekter som heller ikke vil realiseres før i 1994-95.

Disse eksemplene kan sees som en midtveisrapport for tettstedsprosjektet, og viser eksempler på arbeider som er gjennomført i perioden 1991-93. I tillegg til det som vises her, er det særlig innenfor TON-prosjektet arbeidet mye med mindre prosjekter rundt i hele tettstedet.



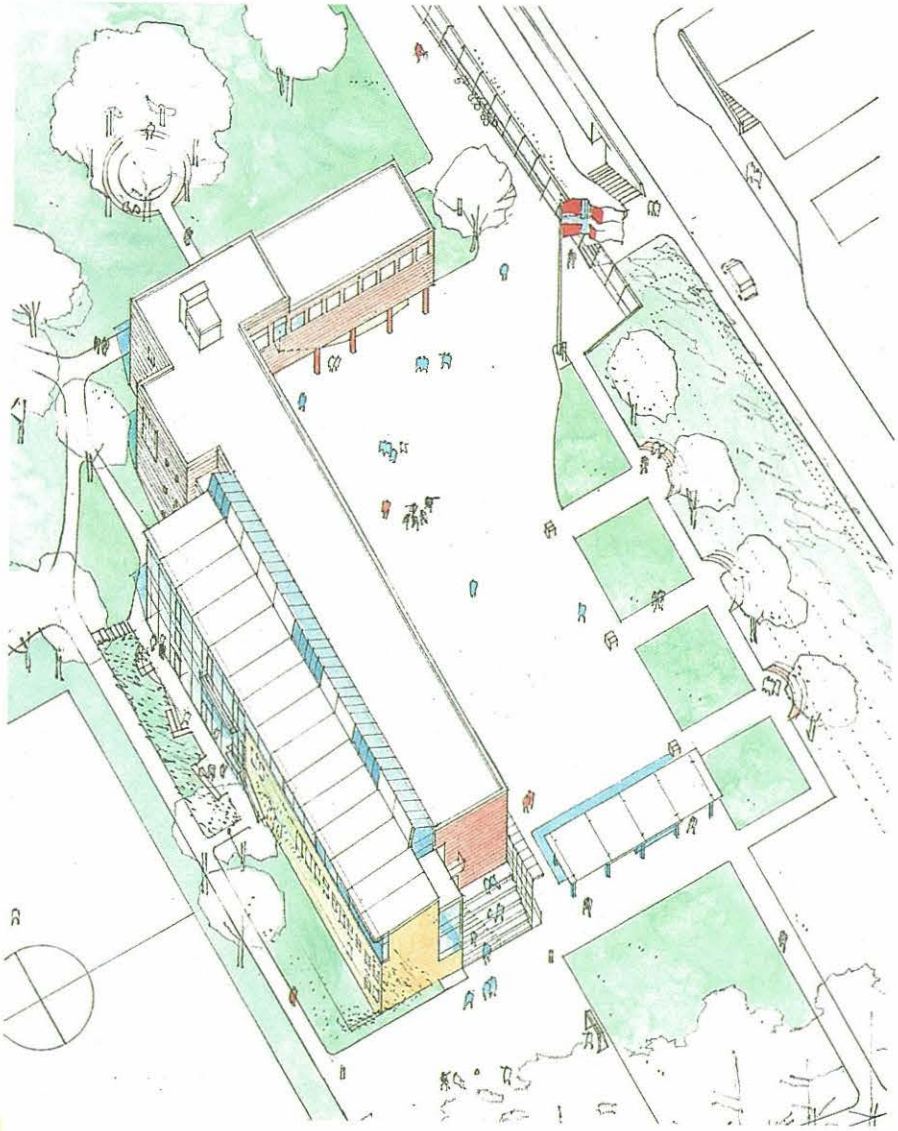
Nytt forretningsbygg på Rådhusplassen. Fasaden ble omarbeidet etter anvisninger fra prosjektgruppen for miljøgata v/ siv.ark Fredrik A.S. Torp, slik at bygningen ble bedre tilpasset samspillet med Rådhuset og gata.

Sveitserhuset ved starten på Rådhusgata er restaurert som kommunalt flerbrukshus, "Alt-i-ett-huset". (siv.ark Anne Louise Hoen MNAL)

Rådhusplassen og Rådhusparken er opparbeidet som Hokksunds storstue, basert på konklusjonen i stedsanalysen om funksjoner og romforløp i Stasjonsgata. (13.3 landskapsarkitekter)

Samfunnshuset Arbeider`n ved Storgata i gamle Hokksund er blitt rehabilitert som ungdomslokale, med sterk vekt på kvalitetene i bygningen. (Berntzen og Fossen, siv.ark MNAL)

Hokksund skole er planlagt utvidet og rehabilitert. Arkitektkonkurranse ble arrangert med basis i stedsanalysens vektlegging av kvaliteten i det opprinnelige anlegget og i behovet for å utvikle skolen som møtested i lokalsamfunnet. (Bovim, Svingen, Fuglu, siv.ark MNAL)



For Røren skole er det utarbeidet planer for opparbeiding av skolens uteområder, slik at skolen blir bedre tjenlig som lokalt møtested (13.3. landskapsarkitekter). Første etappe er gjennomført med sysselsettingsmidler.

Turvegdrag langs vassdragene gjennom føres som sysselsettingsprosjekter, slik at grønnstrukturen blir bedre tilgjengelig og turvegsystemet mellom grendene og kulturlandskapet kompletteres.

Miljøgateprosjektet (MPG) innebærer et krafttak for å bedre trafikksystemet i Hokksund sentrum og for å opparbeide gater, plasser og fellesarealer. Det er planlagt etappevis gjennomføring med en kostnadsramme på 35 millioner kroner fram til 1995.
Tegning: 13.3 Landskapsarkitekter

LITTERATUR

PROSJEKTRAPPORTER

Guttu, Hoen, Vaskinn: Tettstedforbedring i Hokksund, del 1, Stedskarakter og byggeskikk, Øvre Eiker kommune/Miljøverndepartementet, 1992

133 landskapsarkitekter A/S, Telje-Torp- Aasen Arkitektkontor A/S, Siv.ing. Arne R. Reinertsen A/S: Tettstedsforbedring i Hokksund, del 2 Miljøprioritert gjennomkjøring, Øvre Eiker kommune/Statens vegvesen Buskerud, 1992

HISTORISK BAKGRUNNSMATERIALE

Austad: Eikerbygda, Drammen 1974

Eiker historielag: Årbok 1949, Lyche & Co, Drammen 1949

En bonde: Momenter til en Beskrivelse over Eker, Drammen 1887

Johansen: Eker, træk av en storbygds saga, kommunal foranstaltning, Kristiania 1914

Hoen, Ole B. pers. medd.

Hokksund Bibliotek: Historisk fotoarkiv

Øvre Eiker kommune: Historisk kart

GENERELL OG METODISK LITTERATUR

Bjørneboe mfl: Byggeskikk, litteratur, enquete, definisjon, NBI prosjektrapport 81,1991

Ellefsen: Stedskarakter, teori og metode, NTH 1985

Frønes og Hompland: Kanskje kommer kongen, Cappelen 1985

Gehl mfl: Bedre byrum, Dansk byplanlaboratoriums skriftserie nr 40 1991

Holmgren og Svensson: Byarkitektur i kommunens planlægning, SBI Byplanlægning 62, 1991

Lorange: Byen i landskapet, rommene i byen, Universitetsforlaget, Oslo 1984

Norberg Schulz: Mellom jord og himmel, Universitetsforlaget, Oslo 1978

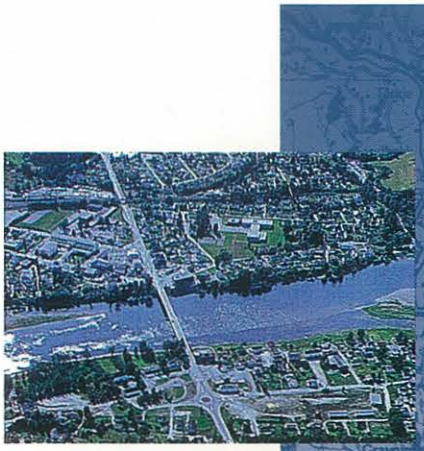
FOTOGRAFIER

Hokksund Bibliotek, Jon Guttu, Anne Louise Hoen, Øvre Eiker kommune, Terje Forseth

KART, ILLUSTRASJONER

Øvre Eiker kommune, Jon Guttu, IN´BY eller som angitt i billedtekster

Flere eksemplarer
av denne publikasjonen
kan bestilles fra:

Statens forurensningstilsyn (SFT)
Strømsvn. 96
postboks 8100 Dep.
0032 Oslo

Telefon 22 57 34 00
Telefax 22 67 67 06